

3. Jahrgang

T10856E

GUMMIKUH&

5,90 DM

ÖS 50 - sfr 5,90

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

PAST

perfect

7 · 1991

15. Juli 1991 bis

14. August 1991



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

MOTORRAD BEGINNT MIT M UND O

Heft 6 • Juni 1991

MOTORRAD-MAGAZIN

MO

TEST • TECHNIK • ZUBEHÖR • SPORT

MOTOR TECHNIK VERLAG DM 6,-
E 3436 E

**SAGENHAFTE
LAVERDA 1000-V6
GEFAHREN**

**SPORT:
SERIE • BOT • SOS
SUPERBIKE**



KARLHEINZ DIEPOLD AUF SEINER SUZUKI GSX-R 750

EXKLUSIV Test neue SoS-Mondial 560 **TEST** Kawasaki 550 Zephyr **TEST** Yamaha XTZ 660 Ténéré **TECHNIK** Die scharfe Nocke **ZUBEHÖR** Dainese-Kombi und Shoei-Helm

Motorrad-Magazin MO – die Monatszeitschrift von Motorradfahrern für Motorradfahrer, die immer ein bißchen mehr und alles genauer wissen wollen. MO bietet ausführliche Tests, verständlich aufbereitete Technik, aktuelles Zubehör und Sportberichte direkt aus der Boxengasse.

Kompetenz in Sachen Technik, Test, Sport und Zubehör. Motorrad-Magazin MO jeden Monat neu im guten Zeitschriften-Handel für DM 6,- oder im Abonnement zum günstigen Jahresabo-Preis von DM 64,80 (Inland). **Motor Technik Verlag GmbH, Abt. Leser-Service, Postfach 80 07 26, 7000 Stuttgart 80.**

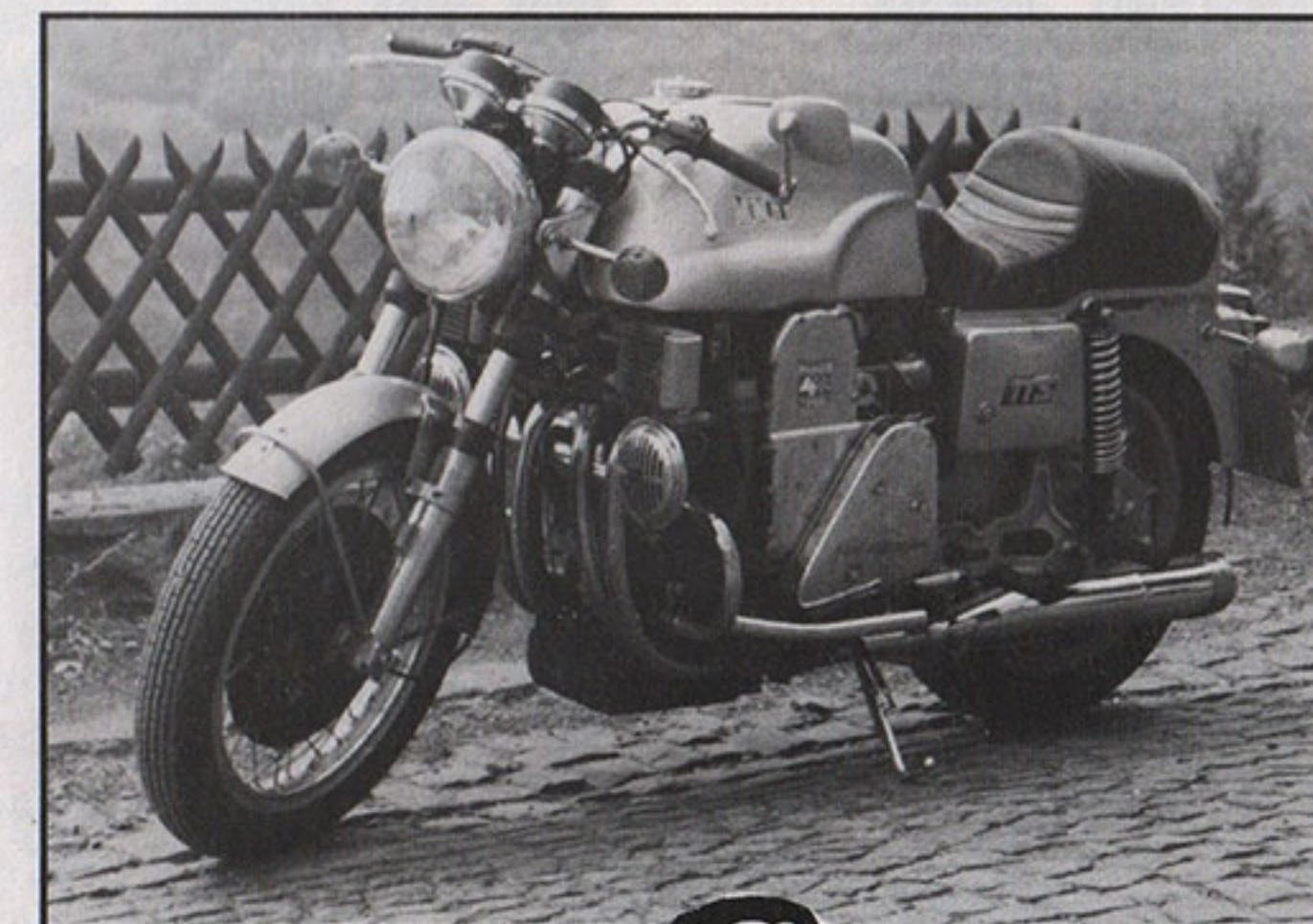
G
U
M
M
I
K
U
H
&
P
A
S
T
P
E
R
F
E
C
T
A
U
S
G
A
B
E

GESCHICHTE

- Schwerpunkt **Münch**
Die Geschichte der M 4
- Typenkunde **250er Puch** 10
- Historischer Test **Triumph Boss Gespann** 16
- Schwerpunkt II **Moto Guzzi • Teil II** 34



MÜNCH Mammut, ein Motorrad, daß Väter und Söhne vom Hocker reißt. Ein Bildbericht von Andy und Ames



TECHNIK

- Restaurierungsserie **Hercules 317** 22
- Wußten Sie schon...
• Bing-Vergaser
• AJS Kugellager
• Glühbirnen
• Dürkopp-Vergaser
• Lagerverwendung
• Dichtringe 40
- Kettenkunde III** 48
- Chromstory IV** 50
- Motorgalerie **Ariel "Square Four"** 56

GESCHICHTEN

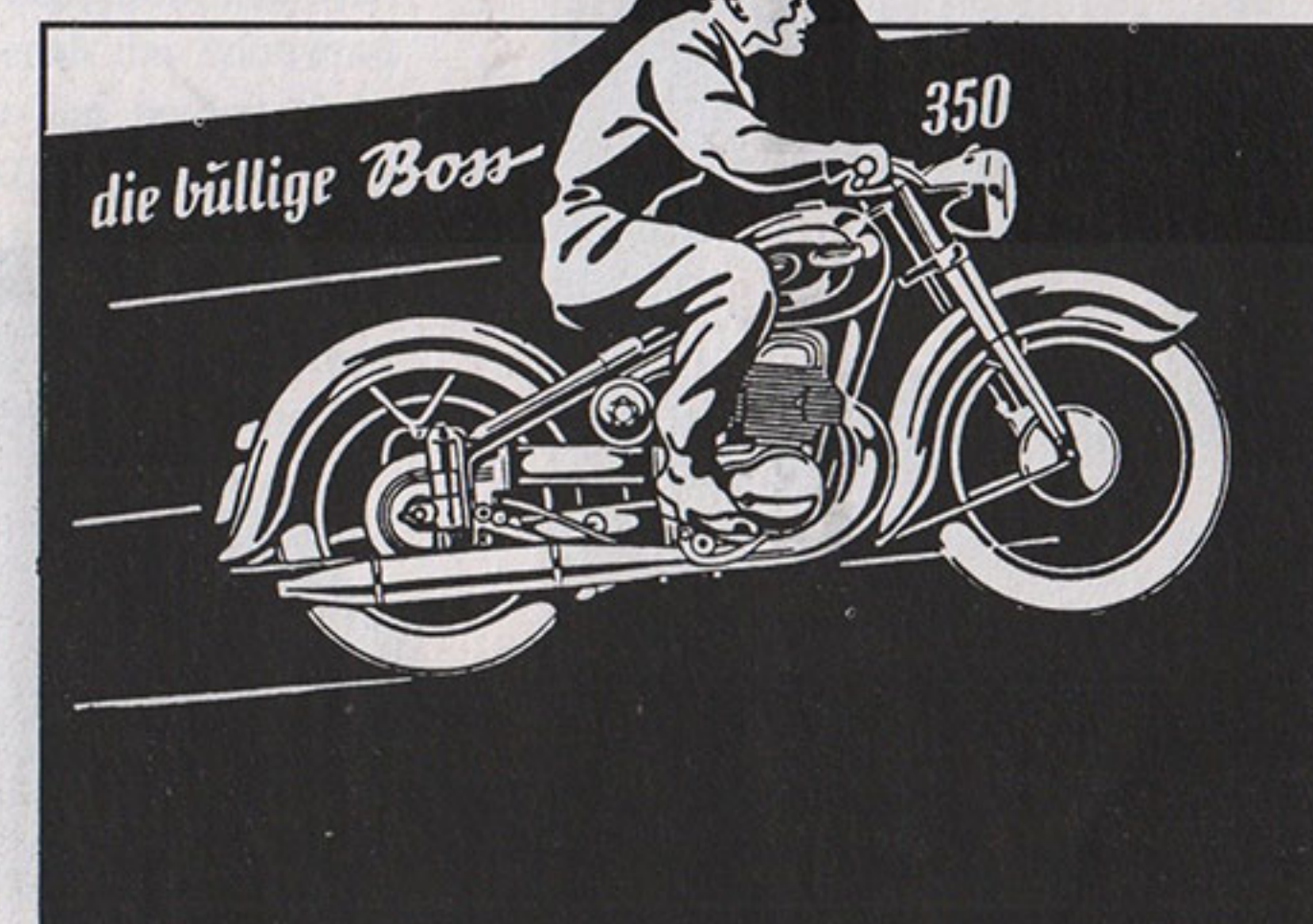
- Homo Bikensis** von Norbert Neder 20
- Kompression** von David Longstroke 52

UNTERWEGS

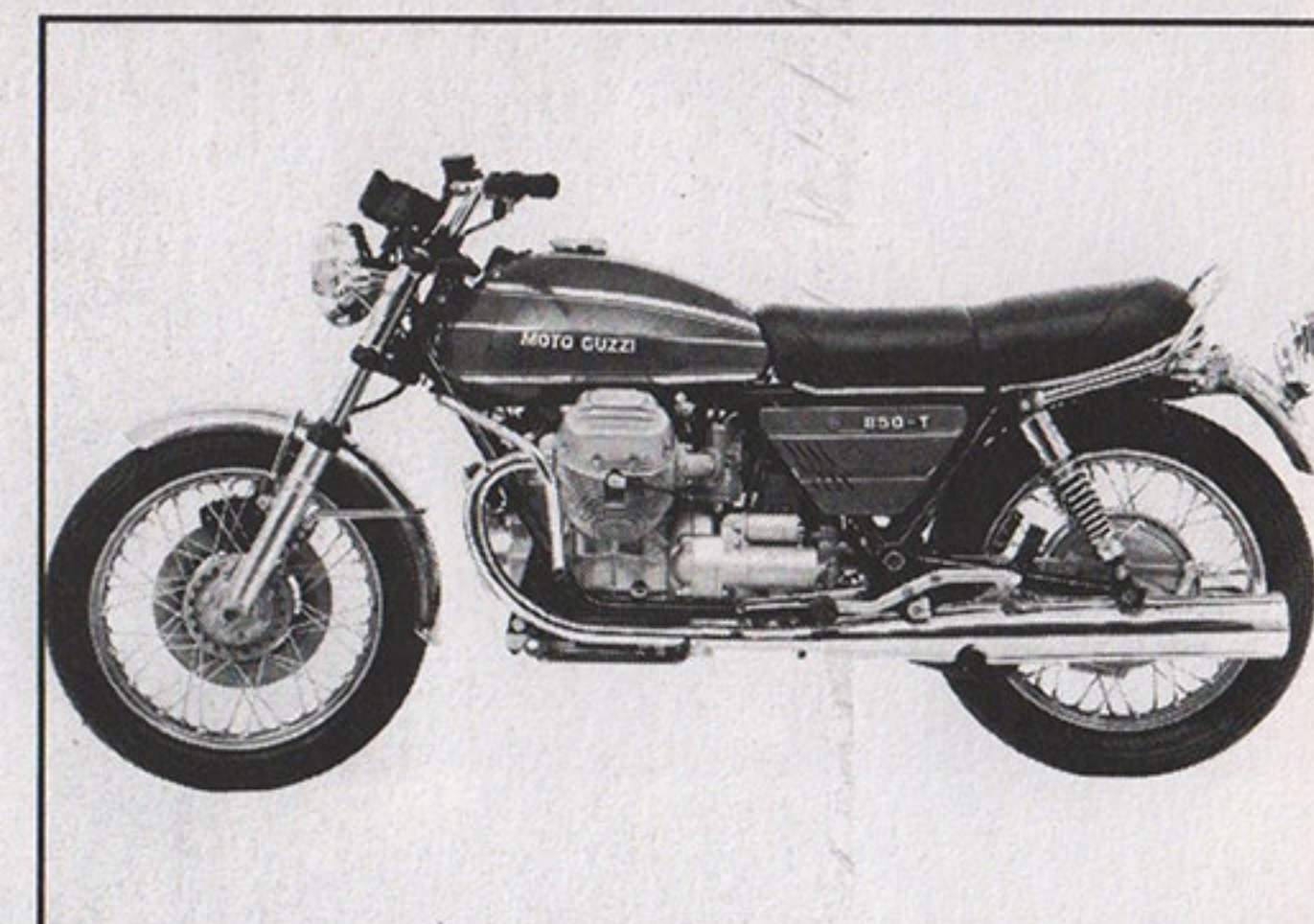
- Isle of Man 1991** 42

RUBRIKEN

- Titel realisiert von Rainer Baues 1
- Korrespondenz 12
- Such & Find • der Anzeigenmarkt 25
- Literatur 33
- Termine + Treffen 39
- Last not least: TÜV und Impressum 54



Eine 350er mit nur 16 "schlappen" PS im historischen Test: **TRIUMPH BOSS • 1954**

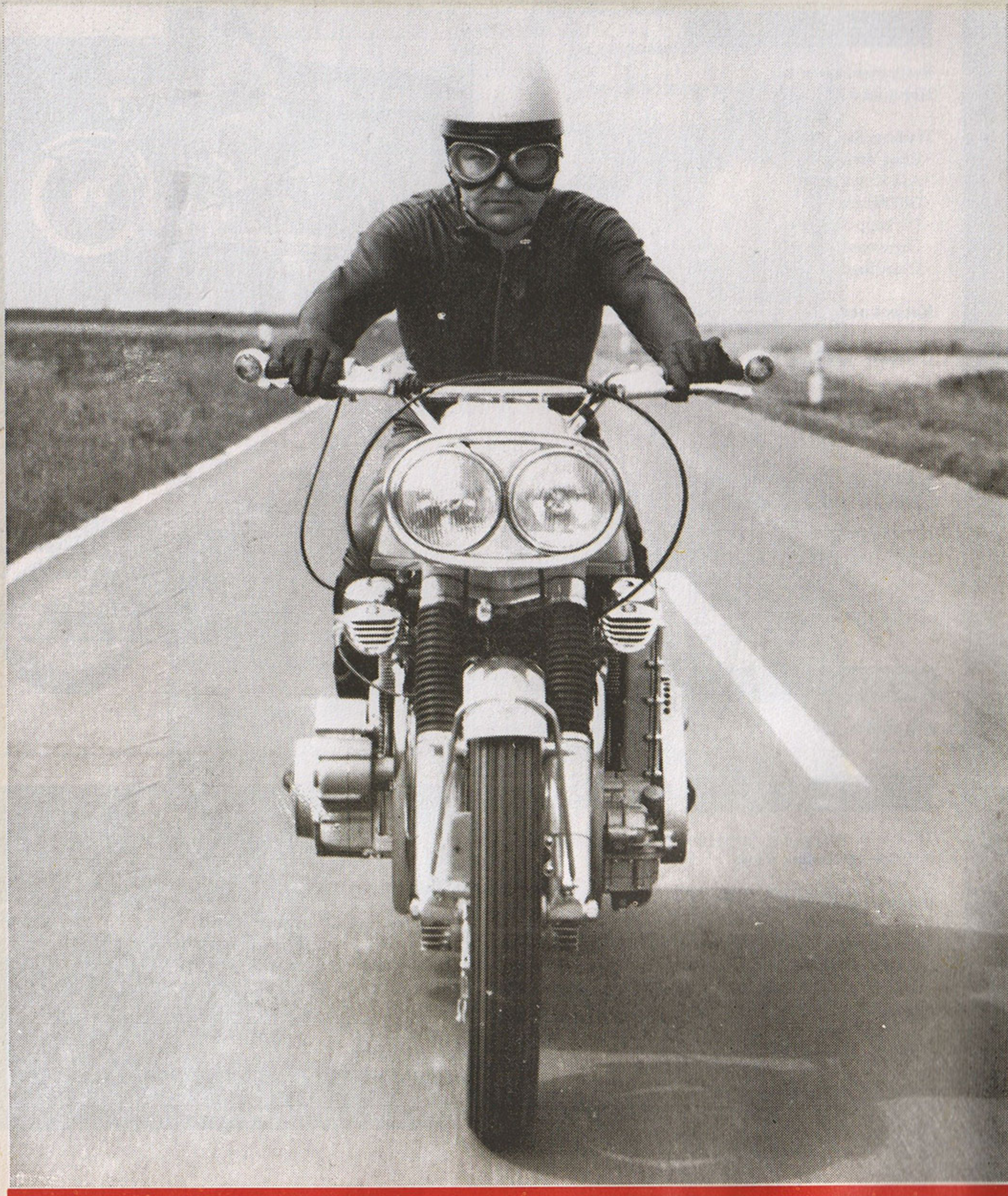


Andy schrieb die Fortsetzung des **MOTO GUZZI** - Schwerpunktes und behandelt die 70er Jahre



David Longstroke lieferte uns seinen faszinierenden Bericht über die diesjährige TT auf der Insel Man.

Die Geschichte der M...



Die Begegnung mit Phänomenen läßt in vielen Fällen verwirrte Beobachter zurück, genauso ging es mir, nachdem ich vor kurzem das erste Mal in meinem Leben einer stehenden Münch ansichtig wurde und mit zwei Münch-Besitzern ein längeres Gespräch führen konnte. Daß der Fall Münch ein einzigartiges Phänomen in der Motorradgeschichte ist, dürfte in der Szene unumstritten sein.

Friedel Münch, der Erbauer der "Mammut", wurde 1927 im hessischen Nieder-Florstadt geboren und kam als Sohn eines Tankstellenbesitzers schon früh mit Kraftfahrzeugen in Berührung. Logisch, daß er das Handwerk eines Kraftfahrzeugschlossers erlernte. Nicht unbedingt selbstverständlich war die Tatsache, daß er zweimal Reichssieger im Berufswettkampf der Lehrlinge wurde. Später qualifizierte er sich noch in den Fächern Maschinenbau und Elektrotechnik. Sein Wissens-, wie auch sein Schaffensdrang waren und sind überdurchschnittlich.

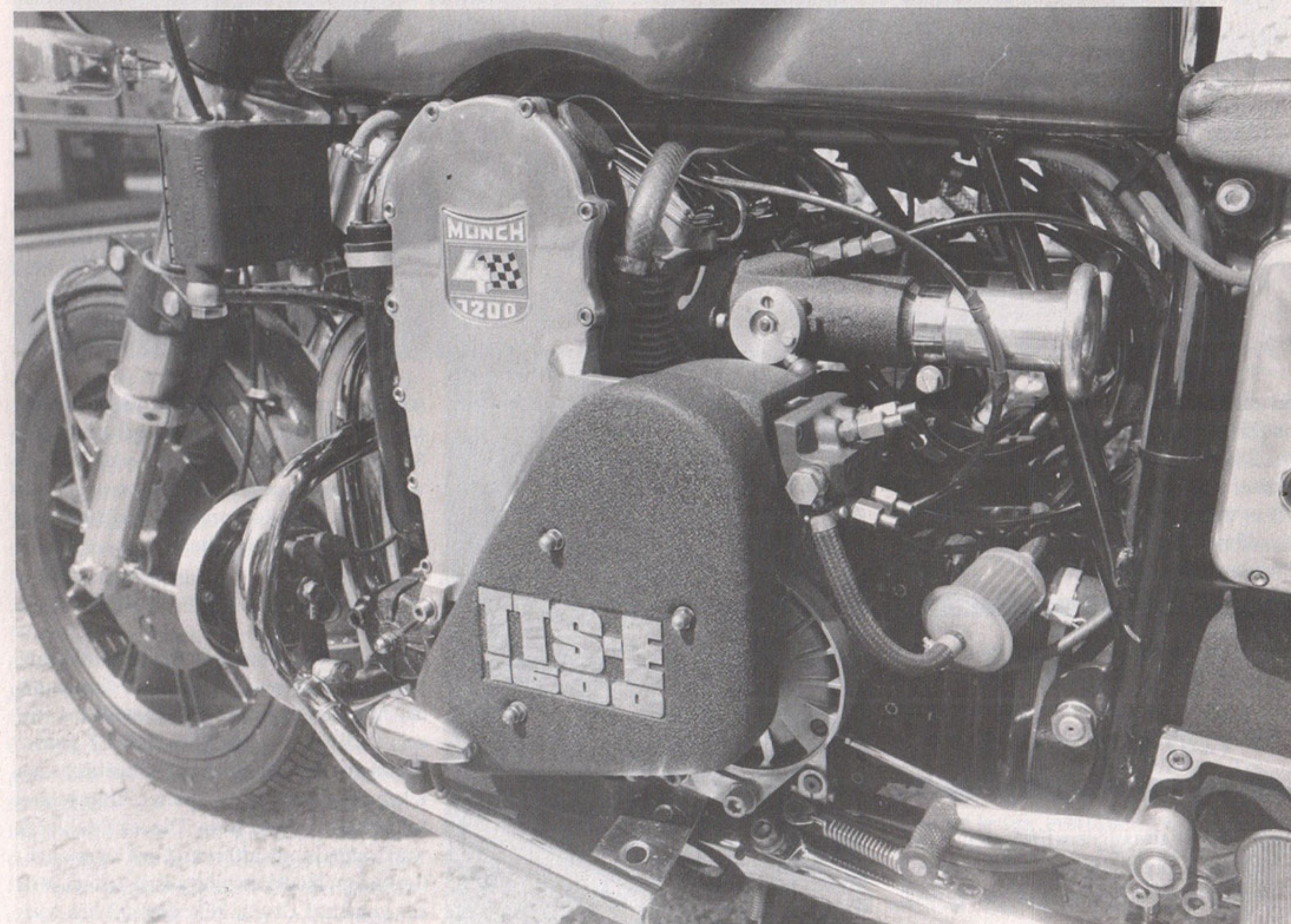
Der Motorradbazillus äußerte sich bei ihm dadurch, daß er versuchte in den frühen 50er Jahren mit einer getrimmten Vorkriegs-

Horex S 5 Rennen zu fahren. Doch der alte, aber schnellgemachte Apparat flog immer wieder auseinander. Er gab nicht auf und konstruierte auf der Basis ein Motorrad, daß als eine sagenhafte Eigenbaukonstruktion in der deutschen Rennsportszene der 50er Jahre herumgeisterte. Da Münch durch eine Verletzung gehandicapt war, stellte er seine "Münch-Spezial" Ausweisfahrem zur Verfügung. Zum Schluß besaß das Motorrad Königswellenantrieb zu den beiden Nockenwellen, die im GESCHMIEDETEN (sic!) Kopf liefen. Der Apparat mit 500 ccm (86x86 mm /Hub x Bohrung) besaß 50 PS und rannte trotz des nicht gerade niedrigen Gewichts von gut drei Zentnern um die 190 km/h.

Auch am Fahrwerk hatte der Maestro Hand angelegt, selbst hergestellte Naben und Bremsen zeugten von der unermüdlichen Arbeit. Die Stunden und die Kosten durfte



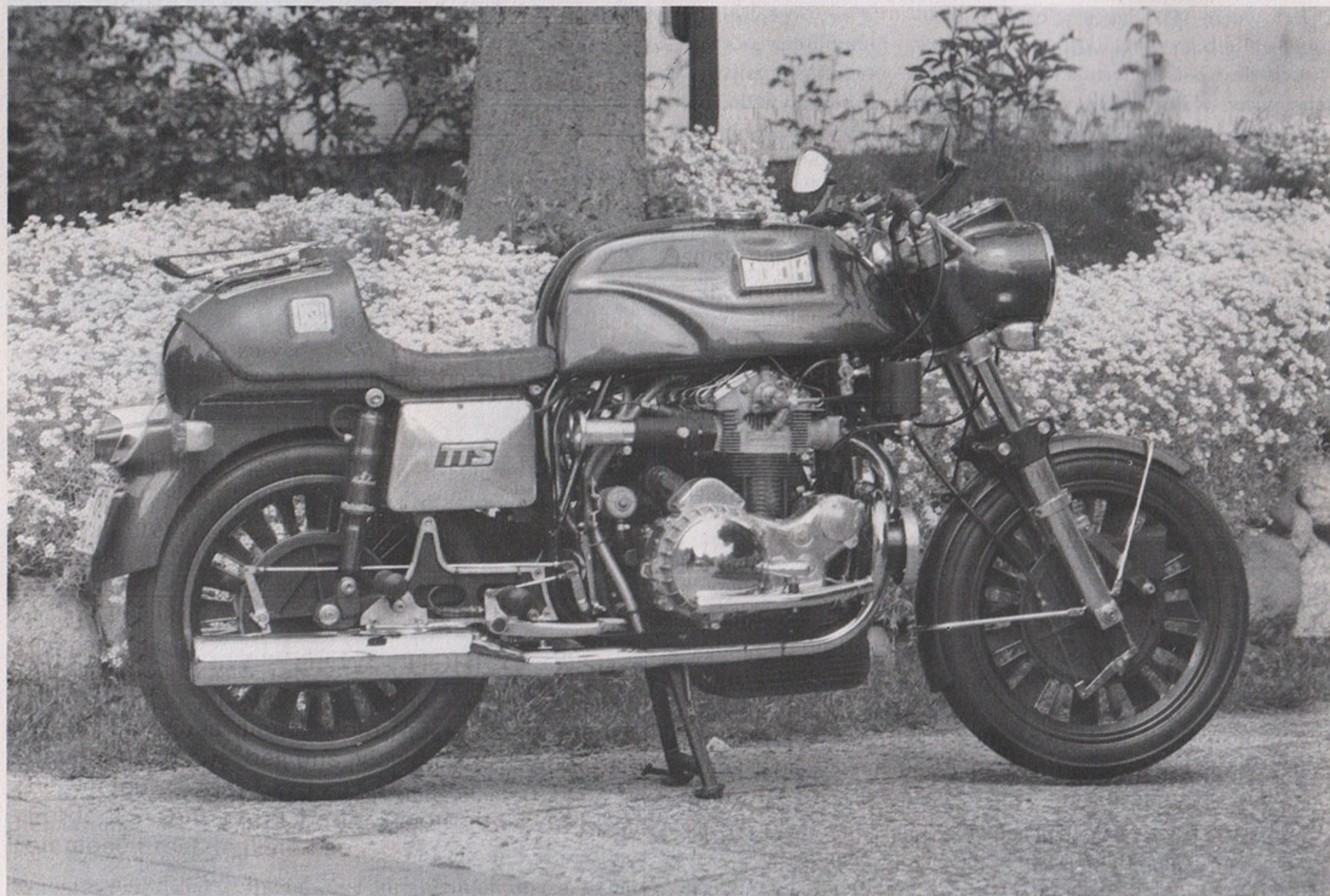
Hubraum ist durch nichts zu ersetzen, außer durch mehr Hubraum: Münch 4 TTS-E 1600



niemand rechnen, die in den Renner hineingeflossen waren. Im Laufe der Jahre kamen mehr als 20.000 D-Mark zusammen. Finanziell "rechneten" sich diese Projekte nie. Friedel Münch war stets ein Mensch, dessen schönster Lohn, die begeisterten Gesichter seiner vielen Freunde und Fans waren. Wenn er auch eine Legende begründete, blieb er privat bescheiden. Eine neue Situation ergab sich Mitte der 60er Jahre. Der Clan der Motorradfahrer war in der Bundesrepublik zu einem kleinen Häuf-

einem "Büffel-Motorrad". Diese gewünschte Maschine sollte, bei einer Lebensdauer von mindestens 80.000 km, ohne große Schraubereien schweren Seitenwagenbetrieb aushalten und ca. 50 PS aus 800 oder 1.000 ccm mitbringen. Konstruktive Unzulänglichkeiten wie ein wartungsintensiver Hinterradantrieb und eine schwächliche 6 Volt-Elektrik sollten der Vergangenheit angehören. Technologie aus dem Automobilbau sollte aus Gründen der Ersatzteilversorgung und der Langlebigkeit der Aggregate

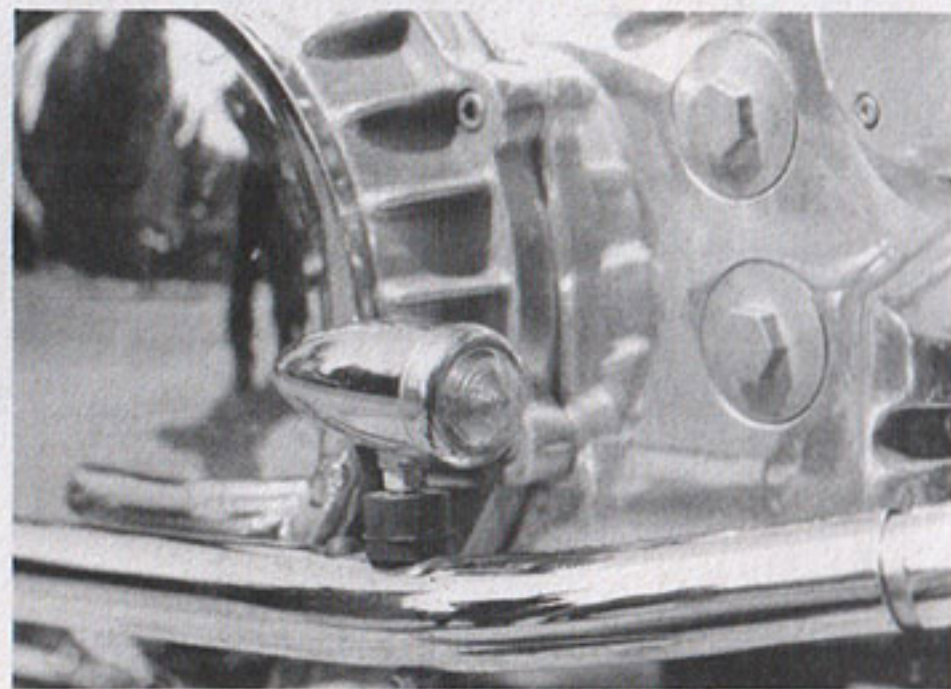
in den Motorradbau Einzug halten. Eigenbauelefanten mit PKW-Motoren von Renault, DKW, Goliath und anderen Marken wiesen den ungefähren Weg. Auch waren die ersten Gespanne mit Scheibenrädern vom Lloyd oder Citroen 2 CV zu sehen. Die auf diesen Rädern montierten Autoreifen versprachen vielfache Lebensdauer gegenüber Motorradpneus. Doch der Ruf verhallte weitgehend ungehört. Die Guzzi V 7 war noch auf dem Reißbrett, die Briten richteten sich eh nach dem amerikanischen Ge-



lein Aufrechter zusammenschmolzen. Als Zielgruppe für Wirtschaftsinteressen waren diese Leute nicht interessant. Die Motorräder auf dem Markt, auch die damals neuen, waren zu schwach und zu anfällig, besonders für den hoch im Kurs stehenden schweren Gespannbetrieb.

Eine wunderschön restaurierte TTS-E

Die Begrenzungsleuchte am Sturzbügel demonstriert dem Gegenverkehr die gewaltige Breite der Münch



2,58 kg pro PS

1287 cm³ 100PS

Klacks formulierte auf dem Elefantentreffen (damals am Nürburgring) am 4. Januar 1964 den Wunsch vieler anwesender Fahrer nach

schmack und die neue BMW, die sich ab 66 abzeichnete, war von vornherein als reines Solomotorrad ausgelegt. Friedel Münch wollte Abhilfe schaffen. Er konstruierte ein Motorrad, das alle Vorgaben des Büffelmannuskriptes erfüllen sollte.

Die Münch Mammut 1000

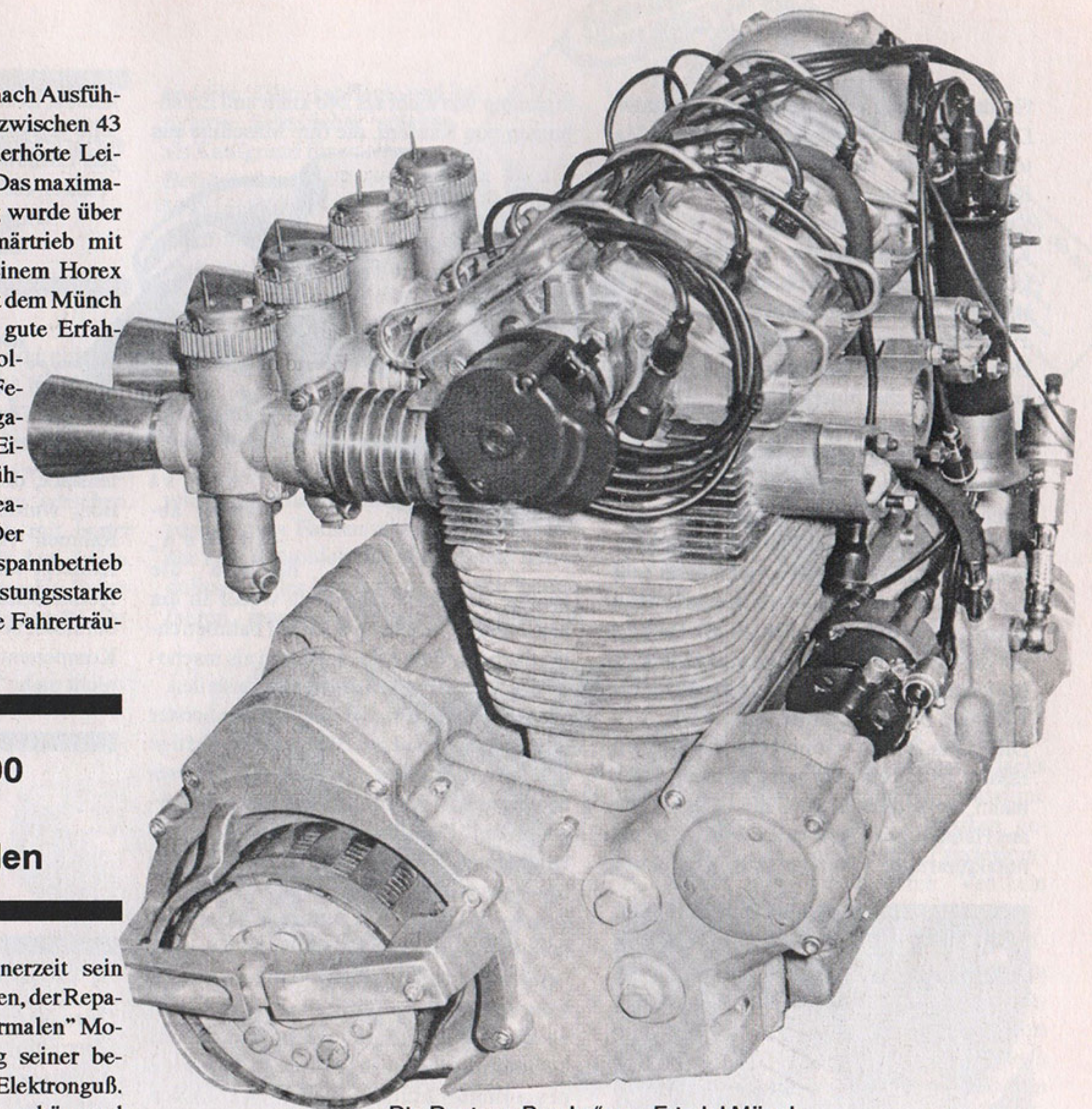
Im Frühjahr 66 wurde eines der ersten Exemplare im "Motorrad" vorgestellt. Kernpunkt der Maschine war ein quergestellter 1.000 ccm PKW Motor vom NSU 1000 TT. Dieser Motor aus dem sportlichen heckgetriebenen Kleinwagen der Neckarsulmer Firma schien Münch am geeignetsten. Dieses Triebwerk war kompakt, standfest und mit einer obenliegenden Nockenwelle ausgestattet, welche von einer Duplexkette angetrieben wur-

de. Die Leistung schwankte, je nach Ausführung und Vergaserbestückung zwischen 43 und 55 PS. Seinerzeit eine unerhörte Leistung für ein Straßenmotorrad! Das maximale Drehmoment von ca. 8 mkg wurde über einen selbstkonstruierten Primärtrieb mit schrägverzahnten Rädern zu einem Horex Imperator Getriebe geleitet, mit dem Münch schon im Rennmaschinenbau gute Erfahrungen gemacht hatte. Das Rolling-Chassis war bis auf die Federbeine (Girling) und die Telegabel (Ceriani) eine komplette Eigenkonstruktion. Die Rohrführung lehnte sich ans Norton Featherbed (siehe GP 5/91) an. Der Tank war mit 30 l für den Gespannbetrieb groß genug, genau wie die leistungsstarke Bosch Drehstromlichtmaschine Fahrerträume erfüllte.

Von 0 auf 100

in 4,2 Sekunden

Friedel Münch verdiente seinerzeit sein Geld mit dem Tunen von Motoren, der Reparatur und dem Verkauf von "normalen" Motorrädern und der Herstellung seiner bekannten Duplexbremsen aus Elektromaterial. Teile aus Elektromaterial, leicht, schön und stabil, aber nicht billig, sollten zu einer Spezialität der Münch Motorräder werden. Bei späteren Modellen waren die Heckpartie, die Hinterradschwinge (die gleichzeitig als Kettenkasten diente), die Ölwanne und die Bremsstrommeln aus diesem Material. Klacks, der im Sommer 66 mit einem Prototyp der Maschine für einen französischen Kunden unterwegs war, fühlte sich in eine andere Welt versetzt. Die Kraft der Maschine von mehr als 60 PS führte bei ihm zu dem Fazit: "...es ist ein wildes Urtier, das einen Herrn braucht, und einen Knecht zertritt..." Die Redaktion vom "Motorrad" konfrontierte ehemalige wichtige Motorradmänner bei NSU mit Münchs Produkt, um diesen zu zeigen, was hätte sein können, wenn man bei NSU nicht nur bauen würde. Schließlich war dieses Werk Mitte der 50er Jahre der Welt größte Motorradfabrik gewesen. Auch außerhalb der deutschen Grenzen war man auf den zähen Tüftler aus Hessen aufmerksam geworden. Der amerikanische Ex-Motorradrennfahrer und Verleger eines Motorradmagazins, Floyd Clymer, reiste in die Bundesrepublik, um das Wundertier und seinen Schöpfer kennenzulernen. Clymer hatte in seiner Zeitschrift "Cycle" die Münch



Die Daytona Bombe von Friedel Münch

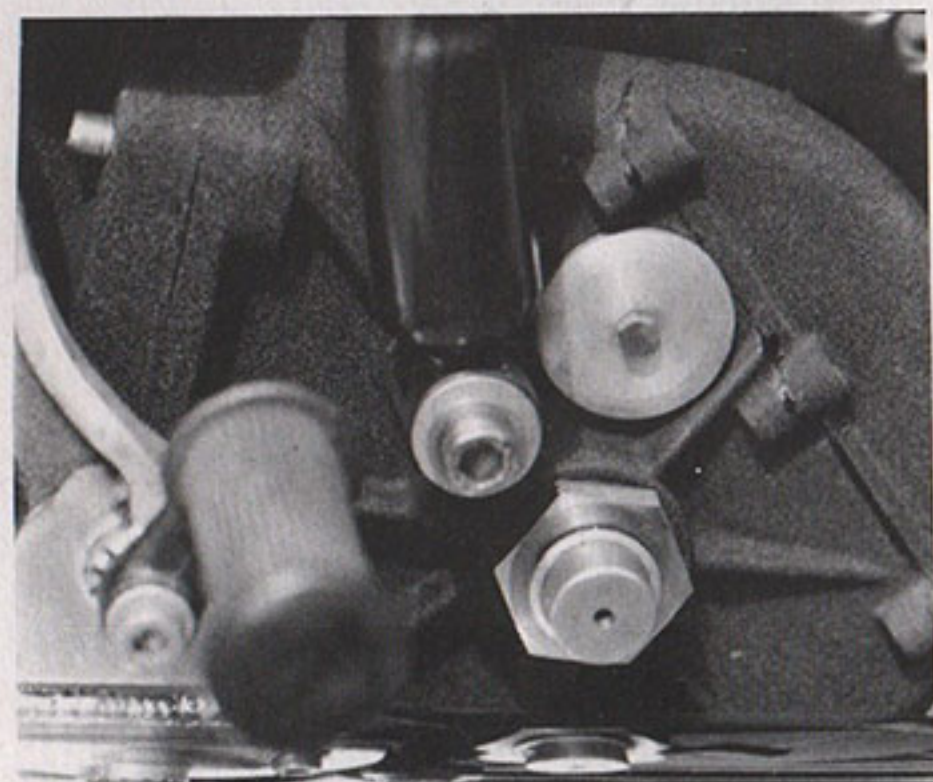
"Mammoth" dem staunenden Publikum vorgestellt. Die Amerikaner, denen man eine Schwäche fürs Gigantische nachsagt, waren begeistert. Schon bald kam es zu einem Kontrakt zwischen Friedel Münch und Floyd Clymer. Der damals 72jährige



Verleger stieg als Finanzier bei der hessischen Edelschmiede ein, und fortan wurde das Produkt als Clymer-Münch vermarktet. Das gewaltige Drehmoment der Maschine zeigte sich unter anderem in zerberstenden Hinterradspeichen. Friedel Münch, nicht untätig, entwickelte daraufhin ein Hinterrad ebenfalls aus Elektromaterial. Eine weitere, ausgezeichnete Idee war die Ausbildung des linken Schwingenholms als Kettenkasten, in dem die Sekundärkette automatisch auf der richtigen Spannung gehalten wurde. Auch fand jetzt, je nach Kundenwunsch, eine Rickman Scheibenbremse Verwendung (siehe GP 2/91, S. 7). Klar, daß auch beim Hubraum etwas großzügiger eingeschont wurde, erst 1.100, dann 1.200 ccm waren zum Wechsel des Jahrzehnts das Maß der Dinge für den ambitionierten Münch-Fan. Übrigens war jetzt offiziell nur noch von der Münch die Rede, ein Hersteller von Traktoren hatte den Namen Mammut für sich schützen lassen, erst in den letzten Jahren ist der Name wieder frei. Dennoch blieb die urwüchsige Ausstrahlung des Motorrades erhalten. Die Fans waren stets viel, viel zahlreicher als diejenigen, die den Kaufpreis

für das Prestige-Radl aufbringen konnten. Die kleinen Stückzahlen, das wertvolle Material und die handwerkliche Produktion forderten Tribut.

Kaufte Friedel Münch doch viel Kleinkram dazu, bei den wichtigen Teilen dominierte Handarbeit. Bei den Motorrädern um 1970 stammten die vorderen Blinker und die Instrumente von Honda, die hinteren von BMW, Schalter und Hebel von Magura, Rückspiegel und Tankdeckel von MZ. Verschleißteile wie Batterien oder Reifen wurden von bundesdeutschen Lieferanten gekauft. Die Reifen mußten mit Luftdrücken um 3 bar gefahren werden, damit einem nicht bei hohem Tempo die Brocken um die Ohren flogen. Seinerzeit hinkte die Reifenindustrie hinter der Motorradentwicklung etwas hinterher. Die Tanks, daß ist vielleicht am Rande interessant, baute ein Spengler namens Beckmann, der seinerzeit auch die Hoske-Tanks aus Hameln gedengelt hatte. Durch den manufakturartigen Charakter der Produktion,

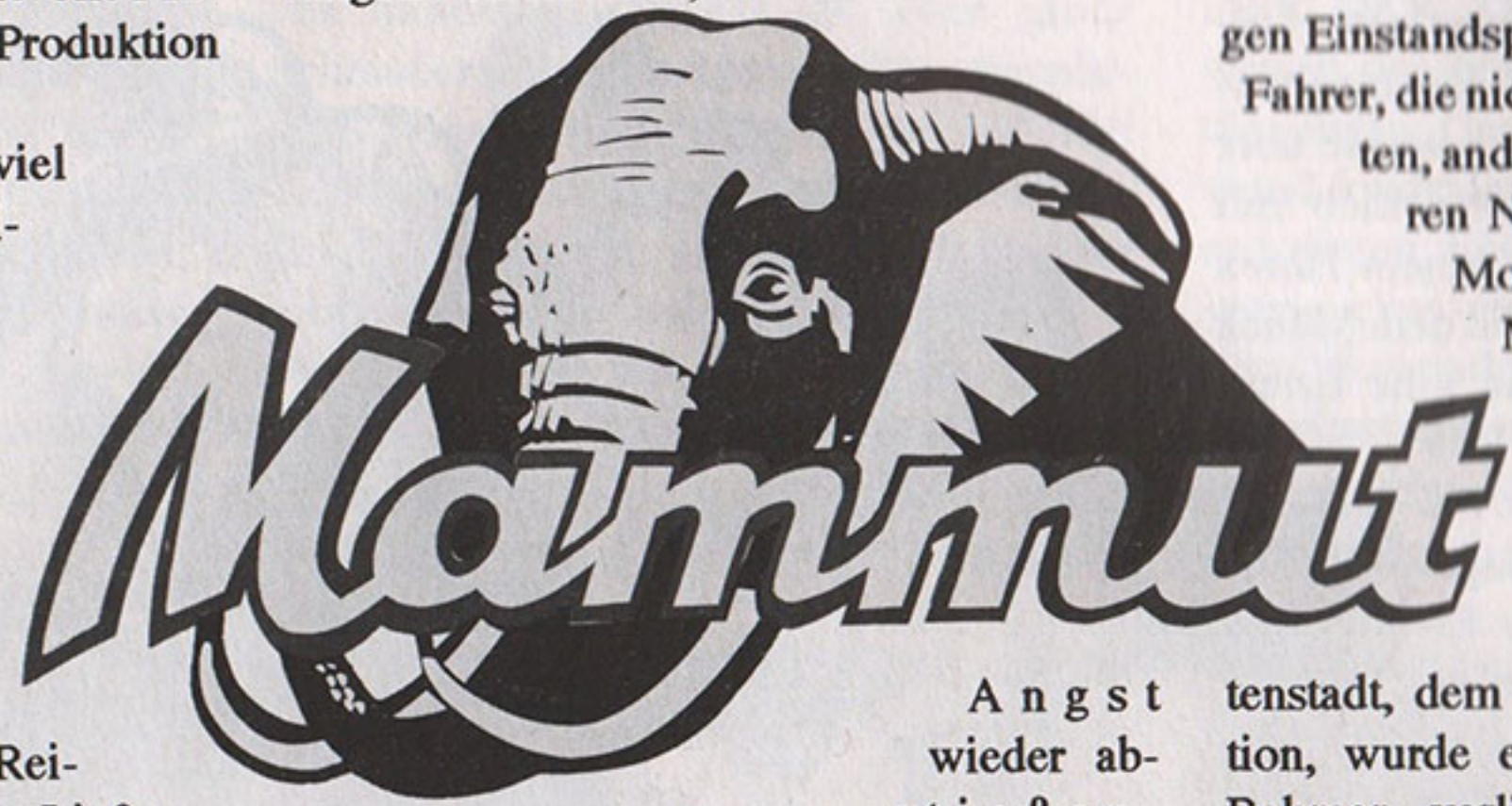


Ein Musterbeispiel für Maschinenbau: der Kettenkasten der Münch

war es möglich, jedes Motorrad nach individuellen Kundenwünschen zu komplettieren. Man hatte beispielsweise die Wahl zwischen zwei Tankgrößen, unterschiedlichen Batteriekapazitäten, Ein- oder Zweimanntank, Scheiben- oder Trommelbremse, Vergasern oder Benzineinspritzung (ab 1974), verschiedenen Sekundärübersetzungen und einem weiterem Münch-Charakteristikum: Einzel- oder Doppelscheinwerfer. Der Doppelscheinwerfer war dem NSU TT-S entlehnt.

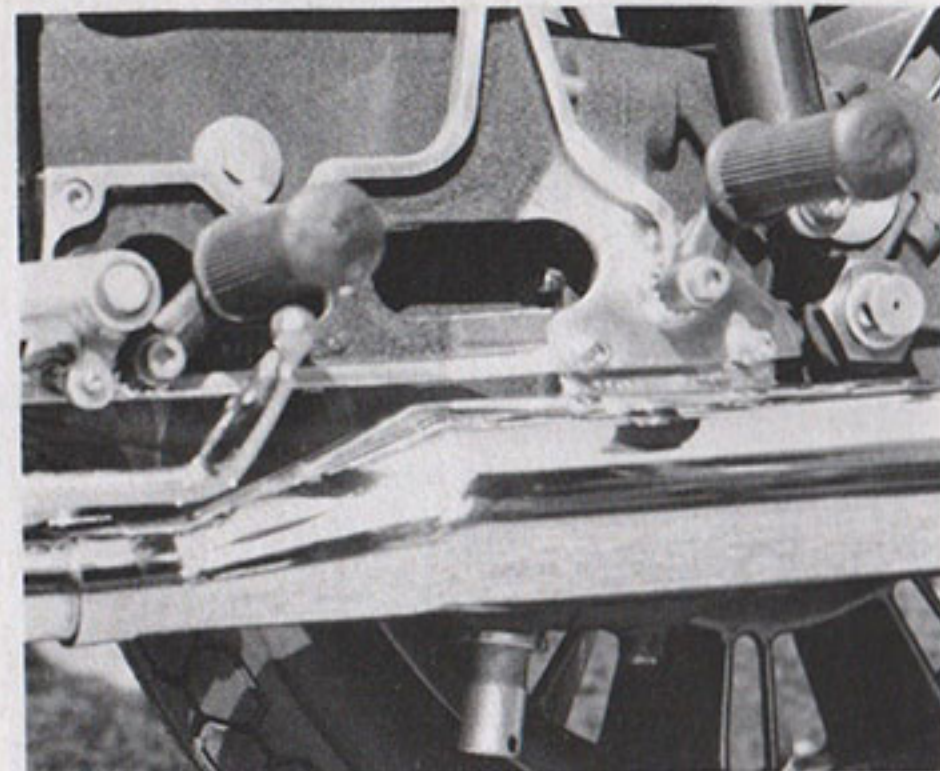
DIE Münch gibt es kaum! Dennoch hatte dieses individuelle Motorrad zu Beginn der 70er und noch heute zahlreiche Fans. Die Ansammlung von Superlativen bescherte der Maschine eine fantastische Presse und Fans aller Altersgruppen. Seriöse Blätter wie "Hobby"-Das Magazin der Technik, Stuttgart, erlagen der skurrilen Faszination des maskulinen Urviehs. Spitzengeschwin-

digkeiten von mehr als 240 km/h und Erzählungen von Käufern, die ihre Maschine aus



Angst wieder abstoßen, machten die

Runde. Schreckte man doch weder in der hauseigenen Werbung noch bei Fahrberichten davor zurück, Münch Piloten als macho-mäßige, einsame Kraftmeier darzustellen. Zu Anfang hatte Friedel Münch aus innerster Überzeugung, und mit Blick auf das dürftige Konkurrenzangebot behauptet: "Dieses Motorrad will ich für richtige Motorradfahrer bauen!" Daß dennoch auch Jet-Set-Volk wie Gunter Sachs dabei war, lag wohl am immensen Charisma und Prestige der Sechszentner-Ramme. Diese wirkte auch auf Normalbürger: Die Geschichte vom 17jährigen, der eine Münch erblickt, und von nun an alles dransetzt, sich dieses Fahrzeug leisten zu können, ist keine Legende. Der damals 17jährige besitzt heute, er ist 39, seine dritte neugekaufte Münch. Dabei war kaufen schwerer als träumen, setzten Preise von 10.000 DM (ca. 1970) und ein nicht vorhandenes Sevicenetz enge Grenzen. Und so einsam und gigantisch wie dieses Motorrad zur Zeit seiner Präsentation gewirkt hatte, bereits 1973 war die Konkurrenz an diesem Motorrad vorbeigezogen. Japanische Multis wie die Kawasaki Z 900 boten einen mindestens genauso kräftigen Motor bei einem dichteren Servicenetz, der Preisunterschied sprach gewaltig gegen die Münch. Die jämmerliche Ausstattung japanischer Maschinen (Kettenschutz, Federbeine, Licht, Tan-



Die Kette kann über eine Schraube am Kettenkasten von außen gespannt werden

kinhalt, Bereifung) ließ sich durch Zubehörteile verbessern, was angesichts der günstigen Einstandspreise durchaus drin war.

Fahrer, die nicht so scharf rechneteten, konnten, anders als in den 60ern, bei anderen Nobelmarken fündig werden: Moto Guzzi, Harley, Ducati und MV kämpften in der Oberklasse mit der Münch um Kunden. 1973 kam BMW mit der R 90 S dazu, 1975 Laverda mit der 1000er Triple. Im hessischen Altenstadt, dem damaligen Sitz der Produktion, wurde emsig weiterentwickelt (u.a. Rahmen verlängert und verstärkt). Das Konzept war aktuell, wie es die reichliche Konkurrenz mit quergestelltem Vierzylindermotor bewies. Die teuren und exklusiven Komponenten waren dagegen teilweise nicht mehr "up to date".

13 mkg bei
5000 U/min

Demzufolge war die Luft für das deutsche Übermotorrad reichlich eng geworden. Ein Absatz, der gute Gewinne abgeworfen hätte, wurde niemals erreicht. Diese Erfahrung machten im Lauf der Jahre die verschiedenen Geschäftspartner von Friedel Münch. Friedel focht das nicht an, war er von jeher mit wenigem zufrieden, eher Idealist als Materialist.

Nach dem amerikanischen Duo Clymer und Bell, wurde der Inhaber einer Verpackungsmaschinenfabrik, Karl Klein, der Geldmogul in der Mammut-Schmiede. Friedel Münch war in der neugegründeten GmbH lediglich Angestellter. Dennoch bekam er von einem großen Teil der Presse unverdient Tomaten zugeworfen (Er könne nicht mit Geld umgehen...), die eigentlich die Finanzspezialisten und Kalkulatoren hätten treffen müssen, denn die waren ja letztendlich verantwortlich. Daß sich Produktion eines solchen Motorrades sowieso kaum "rechnen" läßt, hätten die Kritiker eigentlich wissen sollen.

Die Lieferanten, z.B. Hurth in München, die die Radsätze für das Getriebe verkauften, verteuerten ihre Teile, die Löhne stiegen stiegen und so jagte eine Preiserhöhung die nächste (zur Freude alter Münch-Besitzer erwiesen sich deren Maschinen, angesichts der Gebrauchtpreise, schon fast als Kapitalanlage).

Drehstromlichtmaschine mit 430 Watt

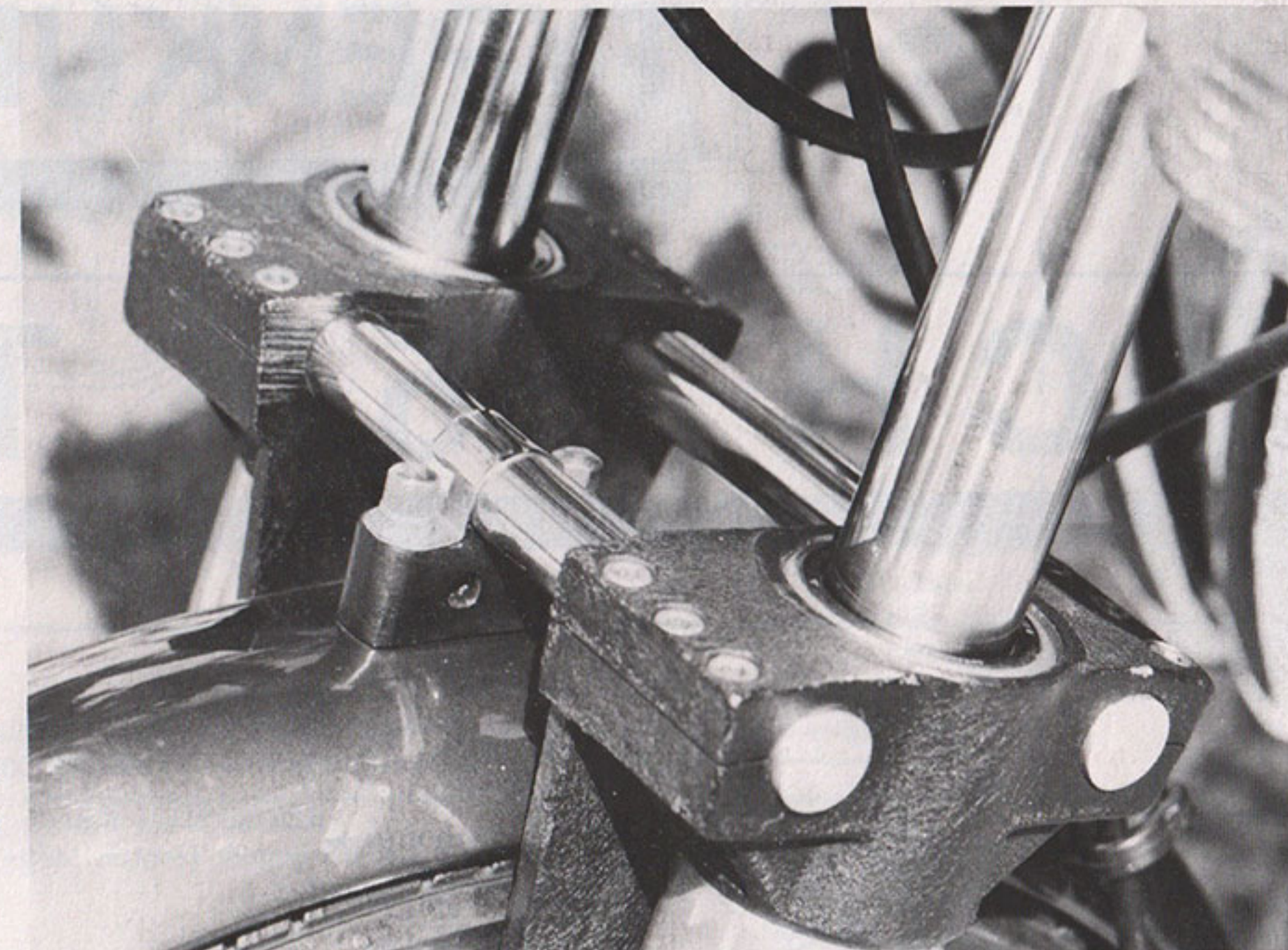
Der nächste Finanzier (1974) war ein alter Münch-Kunde. Heinz W. Henke, Kaufmann aus Frankfurt, importierte in den 70er Jahren die Produkte der Gebrüder Rickman. So wurde es üblich, Münch Motorräder mit einer Rickman-Verkleidung zu versehen. Henke versuchte den Betrieb mit harter Hand zu führen und geriet mit dem freien, kreativen Friedel Münch aneinander. Es endete mit der Entlassung Münchs zum 31. Dezember 1976. Henke versuchte mit Preisen von mehr als 25.000 DM weiterzumachen, aber ohne die Innovation Münchs hinter den Maschinen verloren diese doch an Ausstrahlung: Henkes Versuche die Antiquität mit Hilfe von Ronalgußrädern und vielen Kawasakiteilen zu modernisieren und die Fertigung rationaler zu gestalten, waren nicht von Erfolg gekrönt. Daher gingen dort zu Beginn der 80er Jahre die Lichter aus.

Ein Präsidiumsmitglied des damals schon bestehenden "Münch-4 Clubs" E.V., Jens Hallhuber kaufte von Henke Ersatzteilbestand, Namensrechte und Werkzeuge. Hallhuber, Maschinenbaumeister, versuchte die Motorräder nach seinen Vorstellungen weiterzuentwickeln und auch die Ersatzteilversorgung sicherzustellen.

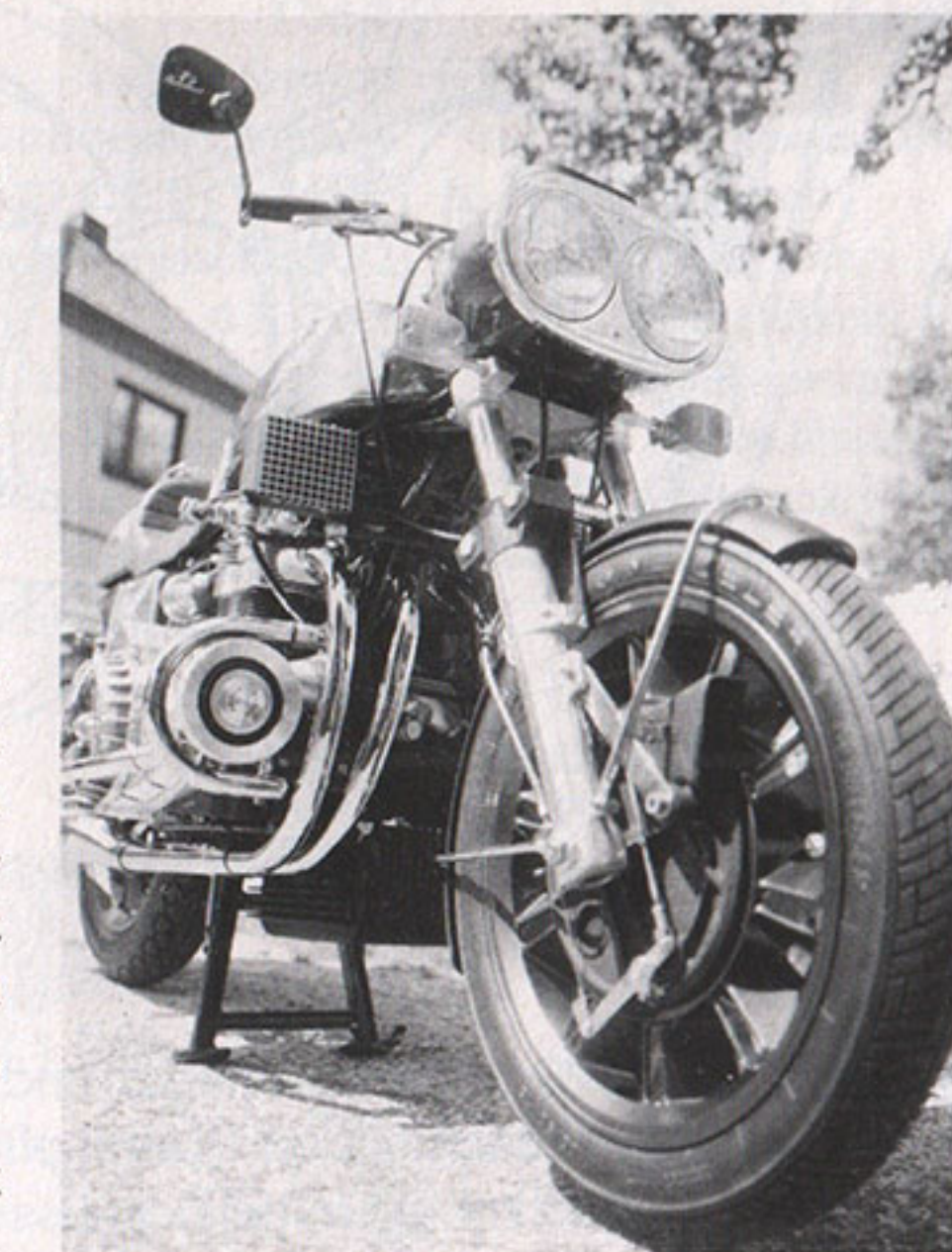
Friedel Münch arbeitete im Stillen, im kleinen Maßstab weiter. Er glaubte nach wie vor an seine Vorstellung vom "absoluten" Motorrad. Unter dem altehrwürdigen Namen "Horex" präsentierte er eine 1400er mit Turboaufladung. Also machte er, ohne seine Produkte mit seinem Namen zu zieren, zäh und verbissen, unter großen persönlichen Opfern, weiter. Den direkten Draht zu seiner alten Kundschaft verlor er nie. Vielleicht scharte sich dadurch im Lauf der Jahre ein Kreis von Menschen um ihn, die als Kunden, zu Freunden und Verehren des großen Meisters aus Mittelhessen wurden. Romantik

und über Jahre gepflegte und kultivierte Sehnsüchte spielten als Kaufgrund für so einen Boliden eher eine Rolle als nüchternes Kalkül. Im Juli 1977 fand dann auch das erste Treffen der "Friedel Münch-Freunde" statt, denen noch viele folgten und wohl auch folgen werden.

Die Atmosphäre bei den "Freunden" läßt sich mit drei Worten passend umschreiben: "In Treue fest!" Im Laufe der 80er Jahre wurde die Münch immer mehr von der kompromißlosen Fahrmaschine für harte Männer zum Kultobjekt für bewahrende Individualisten. Alles ist teuer und schwer: kaufen, fahren, reparieren, restaurieren. Aber auf



So sieht ein Gabelstabilisator aus



Ein Münch-Prospekt aus den 70er Jahren



Legenden gibt es keinen Rabatt!

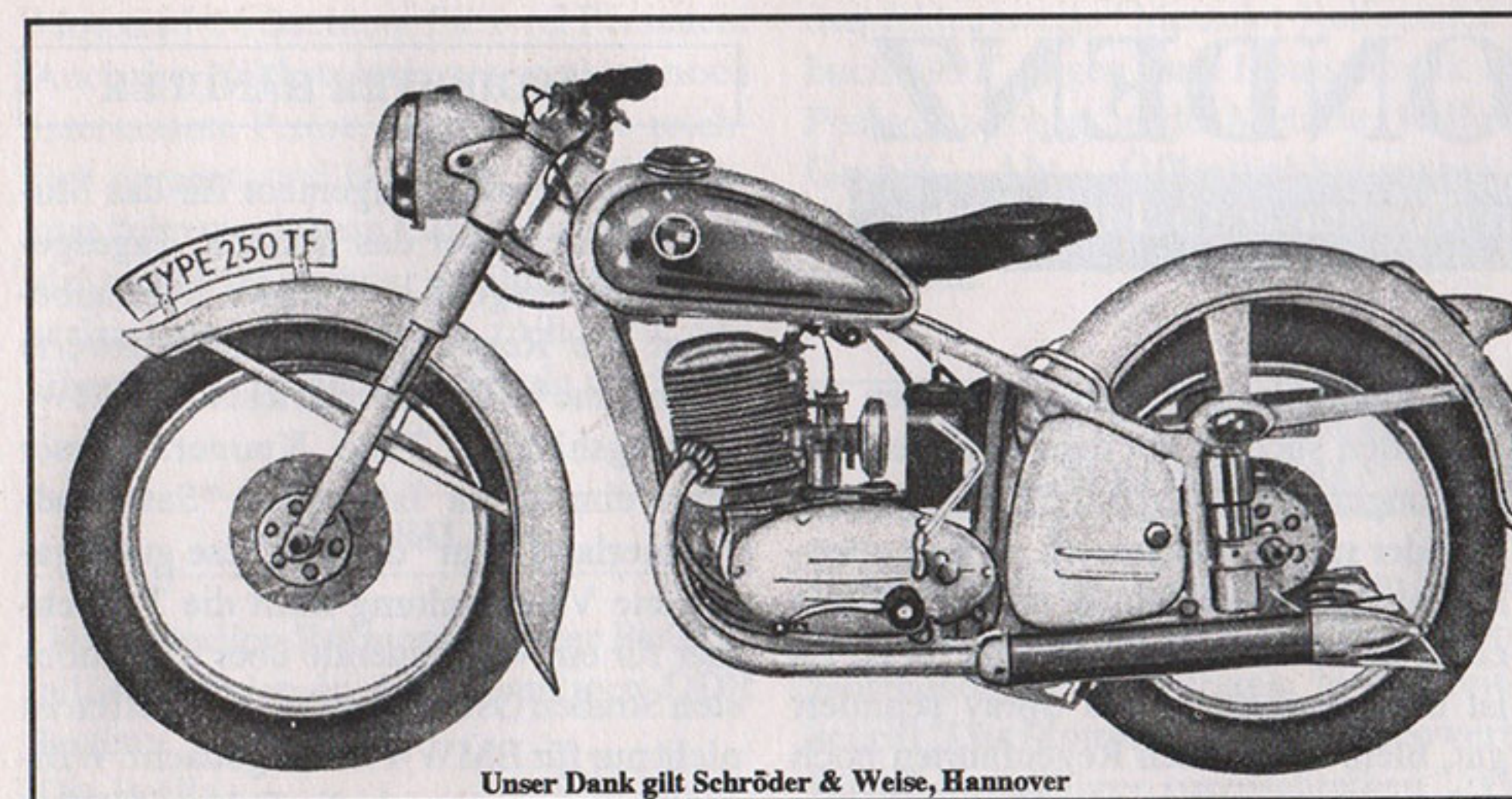
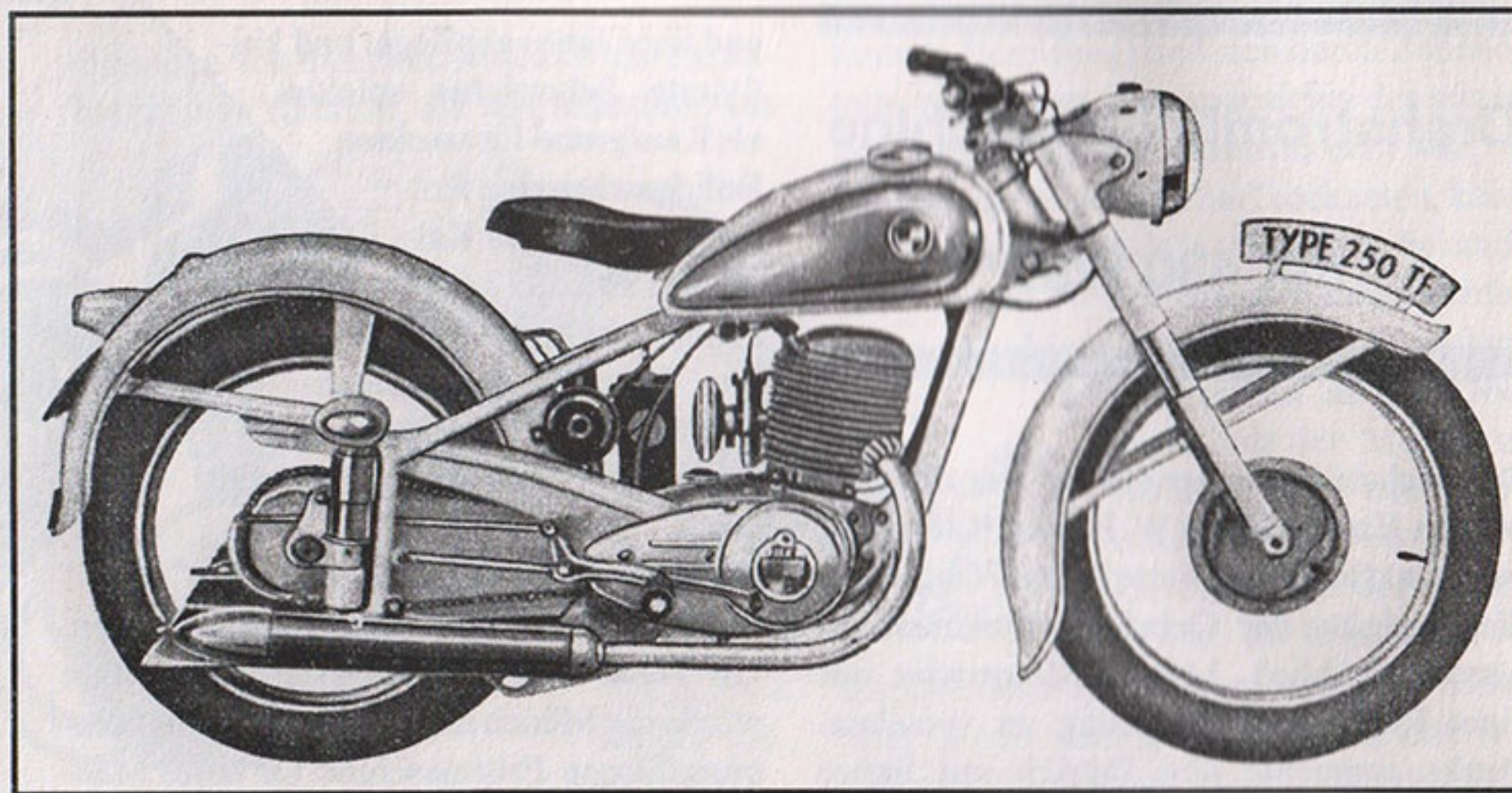
Wurde das "Mammut" bei seinem Erscheinen von Altmeister Klacks als grandiose Maschine für lange Strecken gelobt, in den Fahrleistungen anderen Vehikeln um Lichtjahre voraus, würden heutige Superbiker ob des diffizilen Handlings und des spartanischen Fahrkomforts vermutlich schon nach 100 km ermattet aus dem Sattel plumpsen. So individuell, wie die Leute im Club auch sind, dort weiß man, was man an der harten, schnellen Legende aus Mittelhessen hat. Die Geschmäcker sind aller-

dings verschieden: Die einen schrecken auch vor Anhängerbetrieb nicht zurück und donnern mit ihrem Saurier durch ganz Europa, die anderen scheuen schon einen leichten Nieselregen und beschränken sich auf gelegentliche Ausflüge in die nähere Umgebung.

Und keine sieht aus wie die Andere. Münch-Fahrer sind jedenfalls Menschen, denen es nicht mehr so viel ausmacht von der Nachbarschaft als "nicht ganz dicht" bezeichnet zu werden.

Aber geht das nicht fast jedem eingefleischtem Motorradindividualisten so?

Bericht: Andy
Fotos: Ames



Unser Dank gilt Schröder & Weise, Hannover

TYPENKUNDE

PUCH 250 TF

Alle 3000 km Handhebellagerungen mit Motorenöl schmieren; nach 12.000 km Drehgriff fetten

Ölwechsel im Federbein nach 6000 km
Inhalt: 100 ccm Öl wie Getriebe

Alle 12.000 km die biegsame Tachowelle mit Öl schmieren

Öltank für Motorschmierung
Im Sommer mittelschwere bis schwere Markenöle SAE 50 bis 70
Im Winter leichtere Markenöle SAE 40 bis 20

Alle 3000 km Federaugen des Sattels mit einigen Tropfen Motorenöl schmieren.

Ölablaßschraube

Ölstandschrabe, nach 6000 km Ölstand kontrollieren!

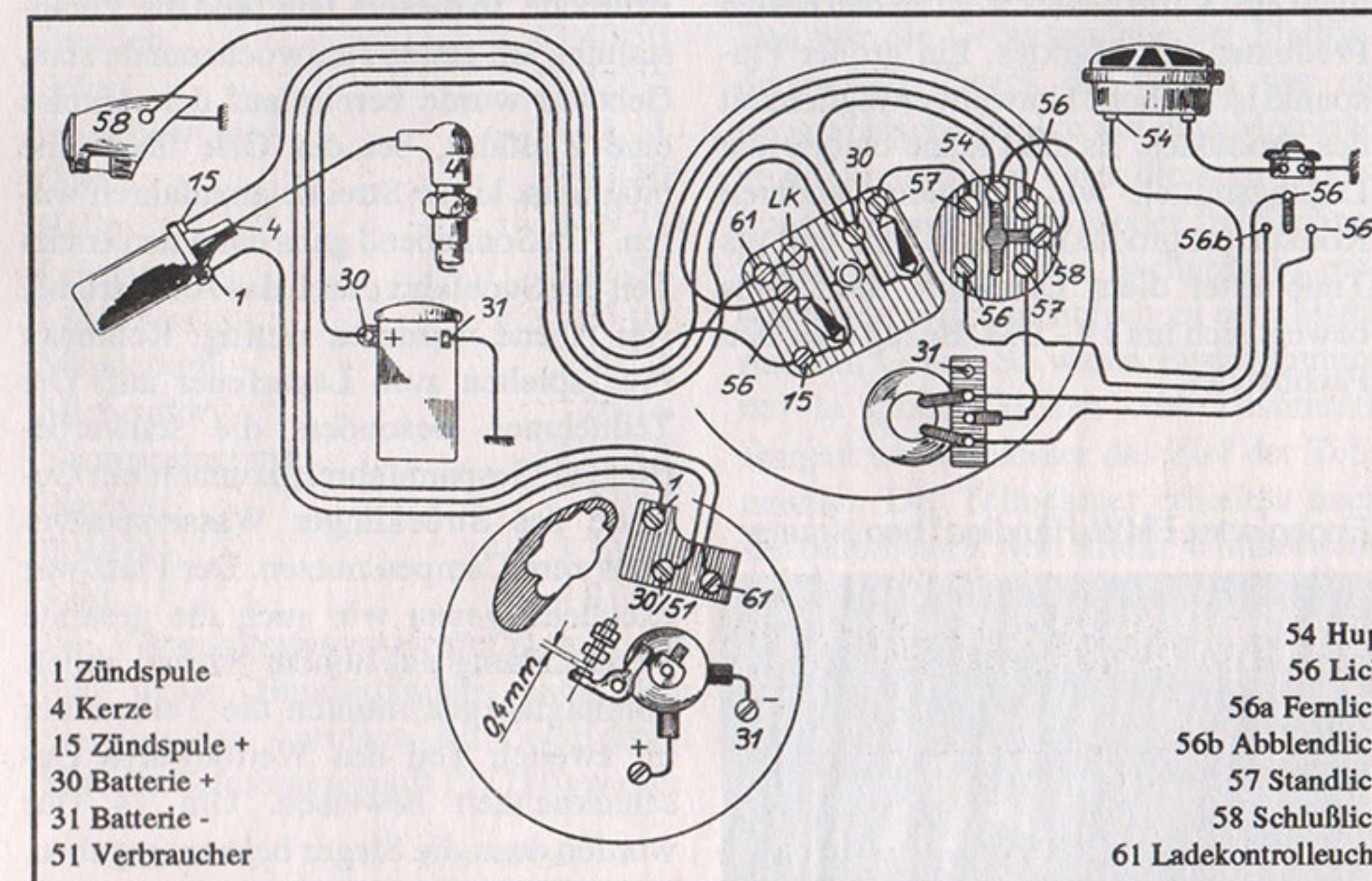
Ablaßschraube für Ölumpf aus dem Kurbelgehäuse!

Teleskop-Hinterradfederung alle 1000 km mit Fettpresse schmieren. (10 Stöße)

Alle 3000 km Gelenk des Starterhebels mit einigen Tropfen Motorenöl schmieren.

Alle 3000 km Kupplungszug mit Fettpresse schmieren (4 bis 5 Stöße)

Schmierstoff Fettpresse: Hochdruck-Schmierfett • Nach 20.000 km: Zerlegen und Nachfetten der Radnaben und des Lenkungslagers • Bremswellenlagerungen alle 3.000 km abschmieren • Kettenpflege! • Ständergelenk alle 3.000 km mit Motoröl abschmieren • Getriebeölwechsel alle 12.000 km mit mitteldickflüssigem Motoröl (1 Liter)



Motor	Puch 2-Takt-Motor	Fahrwerk	Rohr
Zylinderzahl	1 Zylinder Doppelkolben	Rahmen	Telegabel, ölgedämpft
Bohrung x Hub	2 x 45 x 78 mm	Vorderradgabel	Geradweg, ungedämpft, einstellbar
Hubraum	246 ccm	Hinterradfederung	Trommel, 180 mm Drchms. 25 mm breit
Leistung	12 PS = 8,8 kW	Bremse	Bremsübersetzung v/h 20,4 / 38,9
Verdichtung	1 : 6,2		
Kühlung	Luft/Fahrtwind	Allgemeine Daten	
Schmierung	Frischöl mit motorgetriebener Ölpumpe	Radstand	1340 mm
Vergaser	Fischer Amal Typ 27 C 2 D - SA 400 oder Puch Einkolben-Vergaser P 30/2	Gesamtlänge	2080 mm
Batterie	6 V 7 Ah	Gesamtbreite	750 mm
Lichtmaschine	35/50 W	Reifen vorn	3,25 x 19
Zündkerze	z. B. Bosch W225T1	Reifen hinten	3,25 x 19
Elektrodenabstand	0,6 mm	Luftdruck v/h solo	1,0/1,4 bar
Zündanlage	Batteriezündung	Luftdruck v/h mit Sozius	1,0/1,9 bar
Vorzündung	6-7 mm am Überströmkolben gemessen	Leermasse	126 kg
Unterbrecherabstand	0,4 mm	zul. Gesamtmasse	300 kg
Kraftübertragung		Höchstgeschwindigkeit sitzend	ca. 100 km/h
Kupplung	Mehrscheiben im Ölbad	Verbrauch (Prospektwert)	ca. 3 l/100 km
Primärtrieb	Hülseketten 3/8 x 3/8 64 Hülseketten	Tankinhalt	11 l Kraftstoff und 1,5 l Motoröl
Getriebe	4 Gang-Fußschaltung links	Sonstiges	
Hinterradantrieb über	Rollenkette 1/2 x 5/16 112 Rollen	Vorläufermodell	S 4
Primärübersetzung	2,32	Nachfolgemodell	SG 250 (siehe GP Heft 19)
Sekundärübersetzung	2,95	Hersteller	Steyr-Daimler-Puch Aktiengesellschaft Steyr - Wien - Graz
Gesamtübersetzung	18,71 - 10,2 - 6,82 - 5,2		

KORRESPONDENZ

Das lief in den letzten vier Wochen über unsere Schreibtische...

NEUES PFLEGEMITTEL FÜR ALU

Auf die Ankündigung des Autec-Vertriebs, man hätte dort ein neues Pflegemittel, mit dessen Hilfe man verkratzte Aluminiumoberflächen sogar auf Hochglanz polieren könnte, reagierten wir mit Skepsis und bestellten eine Probe. An Andys für DM 80,- neuerworbener MZ gabs genug Ecken zum Ausprobieren. Das Resultat (auch ein mit Flugrost überzogener, verchromter Lenker wurde wieder blank) auf den angegammelten Aluteilen ist recht überzeugend. Mit mehreren Durchgängen läßt sich sicher auch eine Wirkung erzielen, die der einer maschinellen Politur nahekommt. Das Mittel kann sich also sehen lassen! Der Verkaufspreis für Endverbraucher beträgt 17,10 DM, Wiederverkäufer erhalten Rabatt. Übrigens hat man bei Autec auch einen Katalog mit dem Angebot an häufig benötigten Restaurierungsmaterialien. Bezugsadresse: AUTEK-VERTRIEB, Postfach 1429, 7858 Weil am Rhein, Tel. 07621/791920

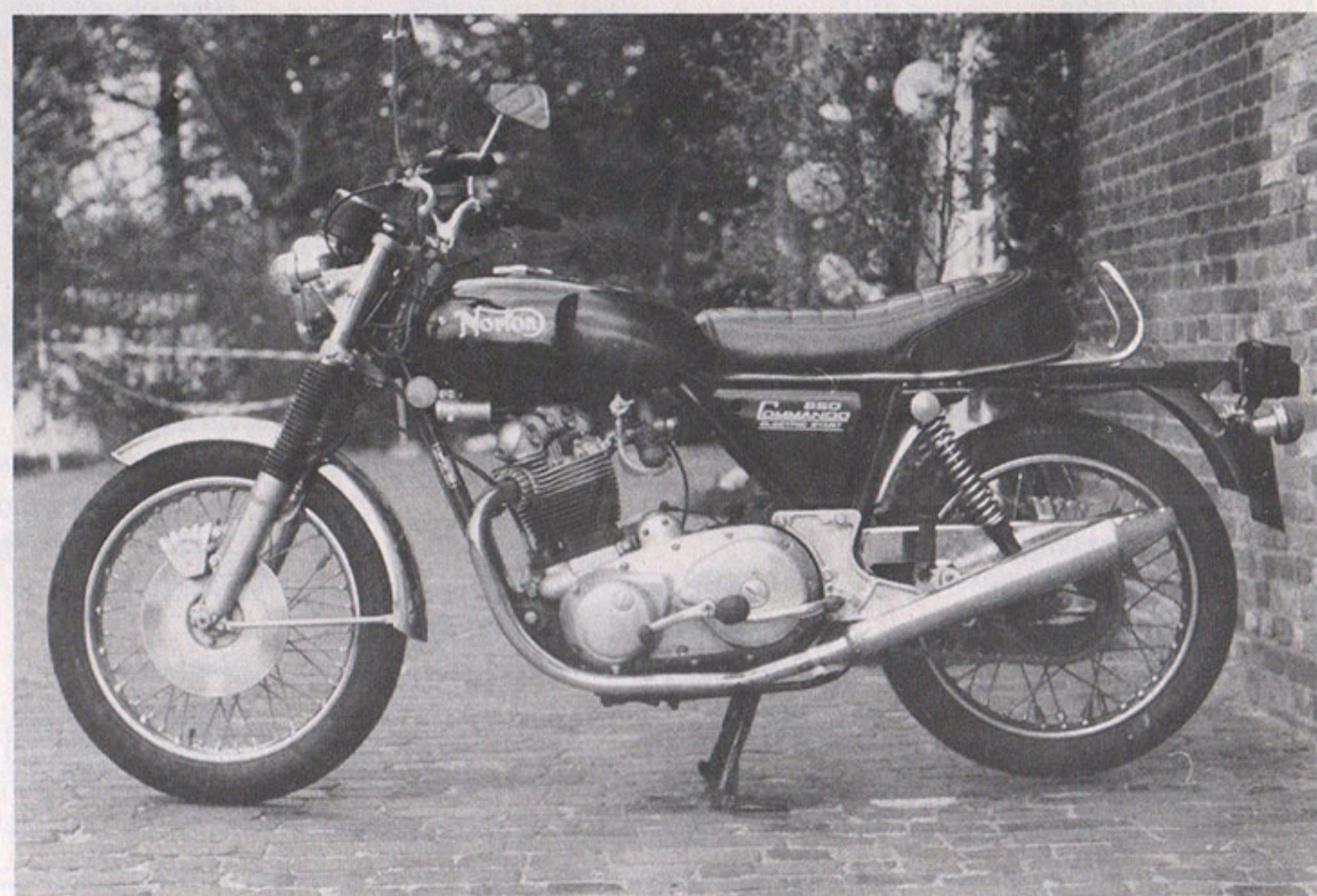


KETTENSPRAY VERBESSERT

Schon ein Vierteljahr hatten wir in der Redaktion eine Dose des vollsynthetischen, verbesserten Kettensprays "S 100" der Dr. Wack Chemie in Ingolstadt herumstehen. Getreu unserem Motto, ein Produkt erst auszuprobieren, bevor man

eine Empfehlung ausspricht, mußten wir jemanden suchen, bei dem es harten Bedingungen ausgesetzt ist. Da wir alle Motorräder mit Wellenantrieb, bzw. Kettenkapselung fahren, mußte es der Besitzer eines Krades mit "Freiluftkette" sein. Es ist nun geschehen. Das Spray schmiert gut, bleibt auch nach Regenfahrten noch auf der Kette und saut die Hinterradfelge nicht ein. S 100 gehört wohl zu den besten Produkten des Marktes. Ein großer Pluspunkt ist die hohe Umweltverträglichkeit des Produktes. Es sind keine chlorierten Lösungsmittel, wie in vielen anderen Konkurrenzprodukten enthalten, und als Treibmittel dient Druckluft. Der Preis bewegt sich um 19,- DM. Bezug über den Fachhandel.

Engagierter BMW-Händler: Theo Kramer



ENGAGIERTER HÄNDLER

Händler, deren Engagement für das Motorradfahren über das normale Tagesgeschäft hinausgeht, sind leider nicht unbedingt die Regel. Eine bemerkenswerte Ausnahme bildet der ostfriesische BMW-Vertragshändler Theo Kramer. Dieser führt einmal im Jahr seine "Saterland-Ammerland Tour" durch. Diese gut organisierte Veranstaltung führt die Teilnehmer für ein Wochenende über die schönsten Straßen Ostfrieslands. Das Treffen ist nicht nur für BMW-Piloten gedacht. Willkommen waren auch die Fahrer anderer Fabrikate. In diesem Jahr fand die Veranstaltung am ersten Juniwochenende statt. Geboten wurde bereits auf der Anreise eine Zielfahrt, bei der Orte über eine möglichst kurze Strecke anzufahren waren. Am Sonnabend gabs dann den ersten Teil der Suchfahrt durch das Ammerland. Am Abend wurde es zünftig: Kentucky Five spielten zum Lagerfeuer auf. Die Teilnehmer, besonders die schwerbeackten Gespannfahrer, konnten ein Gelände des Strücklinger Wassersportvereins zum Campen nutzen. Der Platz war excellent, genau wie auch die gesamte Veranstaltung auf hohem Niveau ablief. Sonntagmorgen mußten die Teilnehmer im zweiten Teil des Wettbewerbs Geschicklichkeit beweisen. Um 14 Uhr wurden dann die Sieger bekanntgegeben. Heinrich Henrichs aus Ramesloh mit seinem BMW R 69 S-Gespann gewann die als ersten Preis ausgeschriebene BMW-

Seltener Gast auf deutschen Treffen: Norton Commando in Ostfriesland

Motorrad-14 Seentour für zwei Personen. Auch den Nächstplatzierten winkten noch interessante Preise. Benzin wurde reichlich geredet, und bestimmt alle Teilnehmer führen mit dem Gefühl nach Hause, daß es sich mal wieder gelohnt hat, ins Saterland zu reisen. Bleibt zu hoffen, daß Theo Kramers Beispiel Schule macht.

OST - HILFE

Die aktuellen Rufnummern der Pannenhilfe-Zentralen in der ehemaligen DDR lauten:

Ost-Berlin	5 58 88 88
Chemnitz	3 68 22 22
Dresden	43 40 50
Erfurt	55 42 02
Frankfurt/Oder	31 11 11
Gera	2 63 30
Halle	2 95 75
Leipzig	5 13 57
Lübbenau	25 01
Magdeburg	3 00 71
Michendorf	26 11
Neubrandenburg	68 14 12
Parchim	27 34
Rostock	3 72 71
Suhl	4 01 39

Die Vorwahlnummer richtet sich in den fünf neuen Bundesländern nach dem Standort des Anrufers. Im Zweifelsfall hilft die Telefonauskunft (T. 180) weiter.

MZ-AKTIV

Die Motorradwerke Zschopau entfalten neuerliche Aktivitäten. Der Restbestand von 6.000 Maschinen wurde abgebaut. Nach Auskunft von Geschäftsführer Eberhard Bredel liegen Verträge für 26.000 Maschinen vor. Nachdem somit die Motorradproduktion zumindest in der nächsten Zukunft gesichert scheint, tritt MZ auch als Schirmherr des MZ-Cups auf. Bisher wurde der Markenpokal vom bundesrepublikanischen Importeur unterstützt. Ausgetragen wird der Cup im Rahmen der von Moto aktiv veranstalteten Rennen. Demnächst will MZ Enduro- und Sicherheitslehrgänge anbieten.

GUMMI-BIBEL

Wer mehr über Motorradbereifung wissen will, als am Stammtisch zu erfahren ist, oder möglicherweise Umbereifungen plant, der sollte sich auf alle Fälle das sehr

empfehlenswerte "Metzeler-Reifenhandbuch 1991" gegen zwei Deutschmark in Postwertzeichen bei der Metzeler Reifen GmbH, Abt. Öffentlichkeitsarbeit, Gneisenastr. 15, 8000 München 50, anfordern.

PFADFINDERTROPHÄE SOLL WEITERLEBEN

In der zweiten Hälfte der 60er Jahre hatten Klacks und einige andere zünftige Motorradfreunde die Vorstellung, in der Zeitschrift "Das Motorrad" einen Wettbewerb für Motorradfahrer auszuschreiben, der mehr Grips als Tempo erforderte. Das war die Geburtsstunde der Pfadfindertrophäe. Zweck der Übung war es, geographische Punkte mit dem Motorrad anzufahren, die in einer direkten Beziehung zu einem von zwei oder drei Sachgebieten standen. Die Sachgebiete entstammten meist technischem oder historischem Genre. So waren Eisenbahntunnel in großen Höhen oder bestimmte Burgen und Schlösser das Ziel der Teilnehmer. Die Teilnehmer erhielten nach Luftkilometern (von ihrem Wohnort aus gemessen) und nach der Anzahl der angefahrenen Objekte Gutpunkte. Wer in seinem Fachgebiet die meisten Punkte gesammelt hatte, wurde Klassensieger, wer allgemein die meisten Kilometer und Ziele gesammelt hatte, Gesamtsieger. Sachpreise kamen seinerzeit von der Industrie und den Importeuren. Ich erinnere mich noch, daß die zähesten Fahrer in diesem Kreis oft aus Finnland kamen und ein gewisser Matti Viro mit seiner betagten "Westerwald"-Pannonia in ganz Europa die Kilometer heruntermüllerte und auch die schwierigsten Ziele fand. Das ganze hört sich etwas skurril an, ist es aber keinesfalls. Nachdem Klacks in den

frühen Siebzigern bei "Das Motorrad" ausgeschieden war, schlief die ganze Geschichte ein. Auch ein Versuch über "PS", die Geschichte wiederzubeleben, scheiterte.

Einige Dutzend Kämpen wollten diesen geistreichen Langstreckensport nicht sterben lassen, und so wurde die Pfadfindertrophäe in kleinem Kreis am Leben erhalten.

"PS" berichtete einmal im Jahr darüber, der österreichische "ARBÖ" stellte bis 1990 die Fahrtleitung.

Einige Enthusiasten möchten dennoch weitermachen und hoffen, wenn die ganze Geschichte erst einmal wieder einer breiteren "Motorrad-Öffentlichkeit" bekannt ist, auch wieder auf größere Resonanz und ein breiteres Teilnehmerfeld.

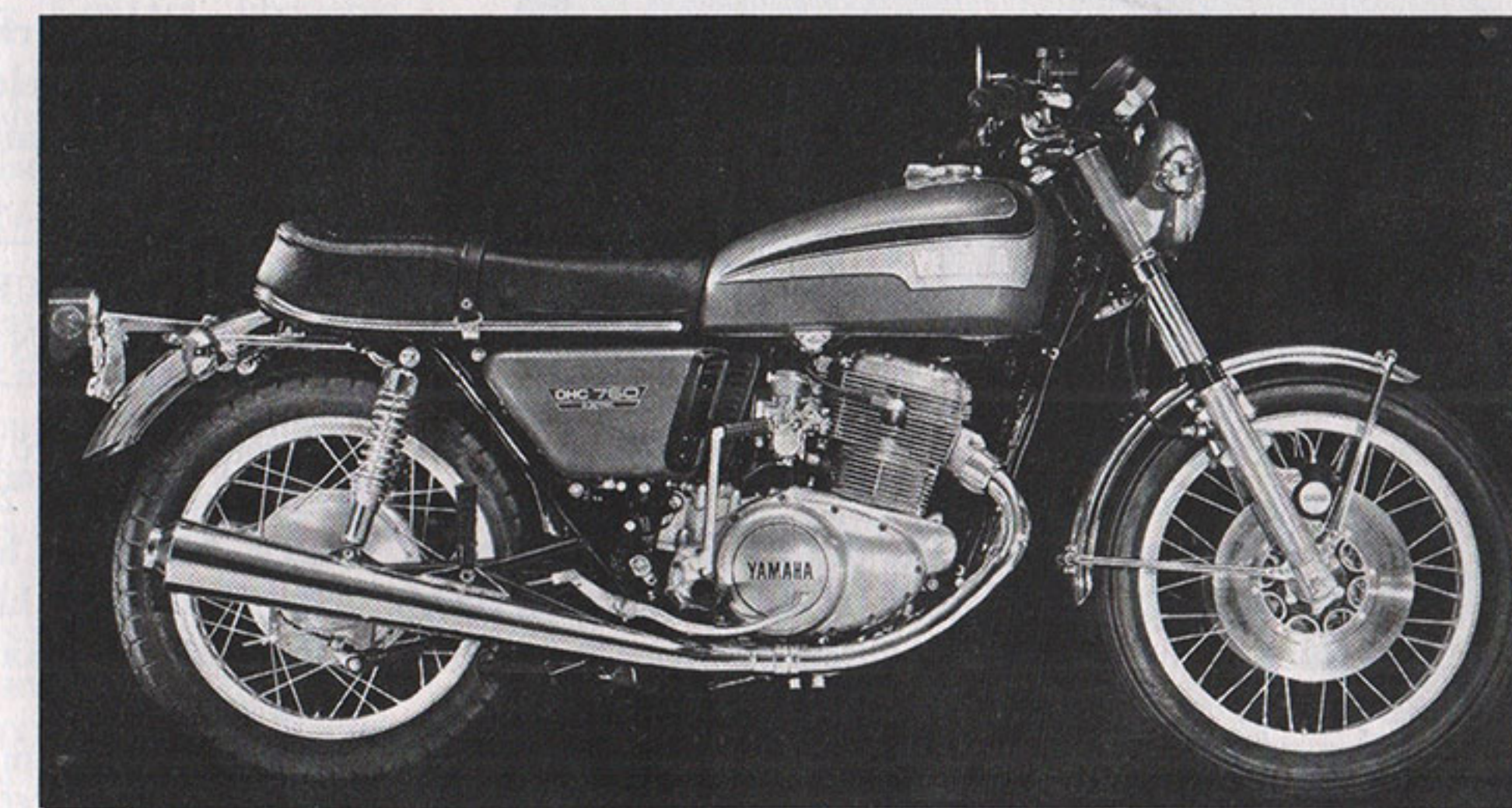
Die 1991 Ausschreibung kann beim Fahrtleiter Reinhard Löscher angefordert werden. Themen sind heuer "Regierungsgebäude, die älter als 250 Jahre sind", "Freizeitparks" und die "Hersteller von Lokomotiven". Wer mehr über diesen interessanten Wettbewerb, der noch bis Ende November läuft, wissen möchte, kontaktet am Besten die Fahrtleitung:

Reinhard Löscher,
St. Ilgener Str. 2,
W - 6906 Leimen 1,
Tel. 06224/71406

TX 750 FAHRER ANGESPROCHEN

Die Yamaha TX 750, zur Zeit ihrer Produktion leider unausgreift, und daher mit einem zwiespältigem Ruf behaftet, ist

Foto: Zur Reife gelangte die TX 750 erst im Laufe ihrer Produktion von 1972 bis -75. Teilweise in Kundenhand durch umfangreiche Nachrüstungen, besonders die Schmierung wurde überarbeitet.



mittlerweile zum raren Vier-Takt-Twin-Klassiker gereift. Die Besitzer dieses Viertakters einer Marke, die eigentlich mit Zweitaktern groß wurde, haben es heutzutage nicht gerade einfach. Besonders die Ersatzteilfrage ist auch nicht immer im Handumdrehen zu lösen. Zwei TX Besitzer haben sich jetzt aufgemacht, um unter der Mitwirkung anderer Fahrer eine Interessengemeinschaft zu gründen.

Hier sind die Adressen:
Joachim Hauch
 Klingenhüttenweg 7a
 6900 Heidelberg 1
 und
Wilfried Strada
 Fred-Markl-Str. 33
 A-4040 Linz
 Österreich

BEKÖMMLICHE DIÄT

Leser Claus Uhlmann hatte, obwohl er mit seiner knapp 6 PS starken IFA RT 125/2 unterwegs war, 1000 Kilometer in drei Tagen (Bei voller Zuladung!) abgspult und keinerlei Motorprobleme. Das wäre an sich nicht erwähnenswert, er schreibt uns aber, er hätte sein treues Roß, für das werksseitig eine Mischung von 1:25 vorgeschrieben war, mit Castrol Biolube und bleifreiem Normalbenzin im Verhältnis 1:50 betankt. Die RT hätte ein einwandfreies Kerzenbild gehabt, und wäre sogar noch etwas lebendiger geworden. Wieder ein Beweis mehr, daß eine Mischung von 1:25 mit modernen Ölen absolut überflüssig, nur umweltschädlich und teuer ist!

"FOUR"-FREUNDE

Daß die klassischen, japanischen Motorräder, die Ende der 60er und zu Beginn der 70er Jahre Bewegung in die Szene brachten, immer mehr Freunde finden, steht außer Zweifel. Mittlerweile organisieren sich die Fans dieser

Maschinen auch in Vereinen. Für die Fahrer der alten Honda Vierzylinder von der CB 350 Four bis zur CB 750 Four hat sich jetzt der "1. Honda CB 750 Four Club Deutschland e.V." konstituiert.

Infos, Hilfe bei Ersatzteil-, Zubehör- und TÜV-Fragen stehen auf dem Programm.

Kontaktadresse:

Peter Dörr
 Ober-Olmer-Str. 27
 6500 Mainz 33



HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH

Die gesamte GP-Mannschaft gratuliert unserem Zeichner Stefan Katzer und seiner Frau Annette zur Hochzeit, die am 14 Juni in Pirmasens stattfand.

GUTER RAT TEUER?

Leser Rudi Kasper, langjähriger Fahrer eines MZ ES 250/2 Gespannes sucht Tips und Ratschläge, um in sein Gespann die hydraulische Scheibenbremse der aktuellen MZ-Modelle einzubauen.

Wer kann ihm helfen?

Hier die Adresse:

Rudi Kasper
 Antwerpener Str. 24
 W-5000 Köln 1

Berichtigung zum Artikel: Zündeneinstellung mit selbstgebaute Meßuhr (Heft 6/91)

Bei der Angabe der Toleranzen ist mir ein böser Patzer unterlaufen, wie u.a. Lutz Felske bemerkte. David Longstroke gab die Maße korrekt mit H7 und f8 an, aber ich irrte

mich um eine Dezimalstelle. Die richtigen Werte klebt bitte über den alten Text auf Seite 39.

**Zeichnung:
 Zu den Massen:
 6 H7 = 6,000 bis 6,012
 8 H7 = 8,000 bis 8,015
 6 f8 = 5,972 bis 5,990**

Gleichzeitig bietet Lutz seine Hilfe den Schraubern an, die in der Nähe Steinhude wohnen und keine Möglichkeit haben, eine Drehbank zu benutzen (Lutz Fenske, Bleichenstr. 49AI, W-3050 Steinhude). Lutz schrieb weiter in seinem Brief, daß er alle Unterlagen über ein 50 ccm-Moped der Marke "Buschkamp" mit Sachs-Motor, Baujahr 1956, sucht. pk

POSITIV AUFKLEBER

Der neue Autoaufkleber

Ich achte auf Motorradfahrer

kommt gut an. "Nach wenigen Wochen war die Erstauflage restlos vergriffen!", freute sich der IFZ-Leiter Reiner Brendicke.

Wer als Motorrad- und Autofahrer seine Sympathie und erhöhte Aufmerksamkeit gegenüber den zwei- und dreirädrigen Kollegen am PKW-Heck dokumentieren will, kann den transparenten Aufkleber für eine Schutzgebühr von zwei Deutsch-Marks bestellen:

Institut für Zweiradsicherheit e.V., Westenfelder Straße 58, 4630 Bochum 6

GUMMIKUH BREMEN

Wünsche: größere Artikel über Hercules W 2000 und Münch Mammut, hist. Test NSU Max, mehr hist. Werbung, niemals aufhören Gummikuh zu machen.

Bei Stromis Kiste immer wieder ah- und oh- Effekt. Ein-

wandfrei.

Also, viele Grüße

V. Bruse, Magdeburg

LIEBE GUMMIKUHMACHER

Herzlichen Glückwunsch zu eurem hervorragenden Blatt, das einen erfreulichen Kontrast zur sonstigen Schicki-Micki-Veteranenszene darstellt. In anderen Blättern wird ja fast nur noch von Nobelbikes a la Brough Superior oder Vincent berichtet. Wie gut, daß ihr euch unseren geliebten Alltagsmotorrädern zuwendet, die sich jeder Fan leisten kann.

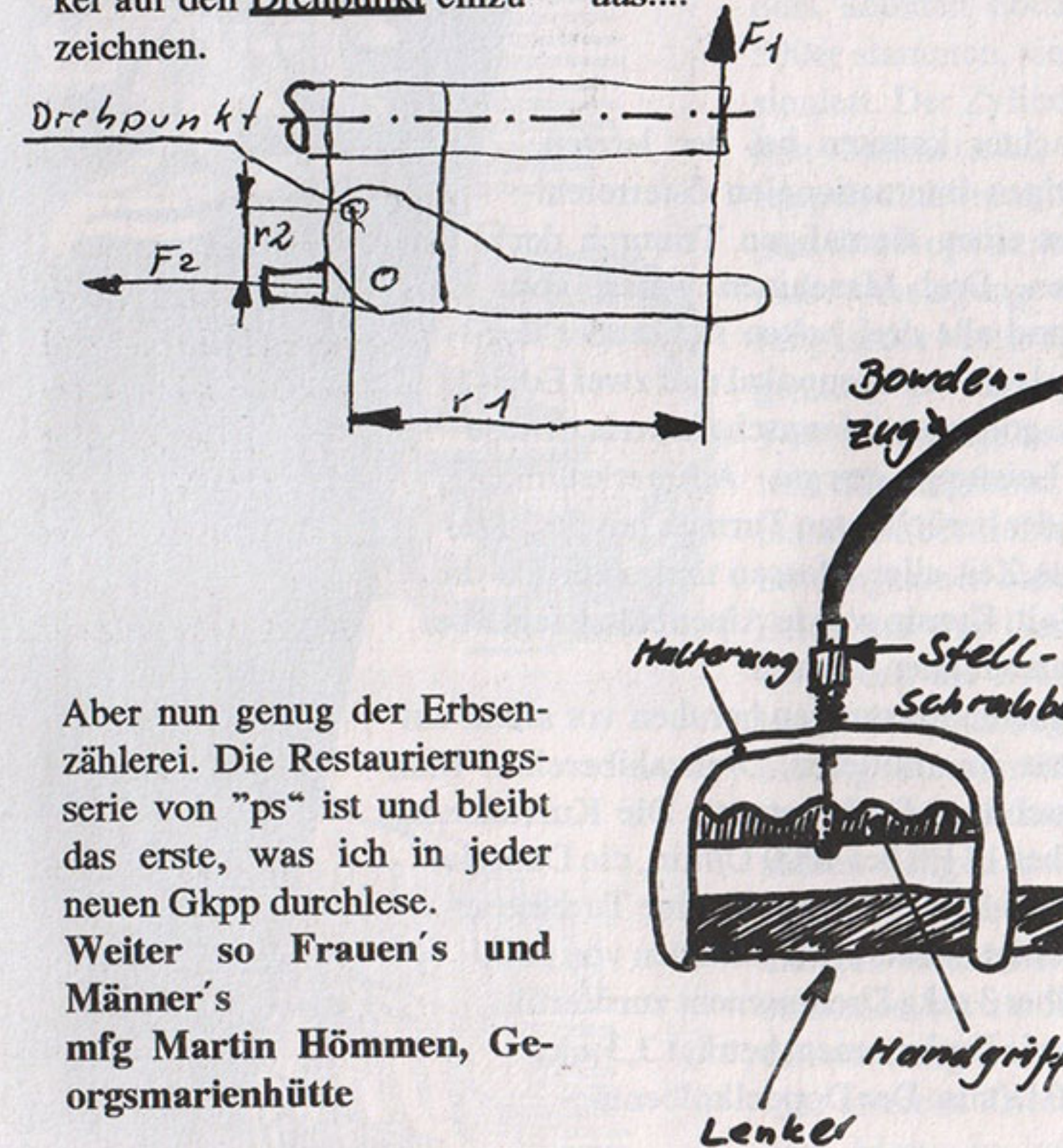
Kritik möchte ich auch an euch etwas üben: Wann hat der Krampf mit der Trial & Error Serie ein Ende? Auch stört oft die coole Art, in der manche Berichte abgefaßt sind. Man hat oft den Eindruck, die Autoren wollen sich selbst präsentieren, und das Thema wäre nur Mittel zum Zweck.

Sehr gut gefielen mir die Artikel Missiv 500 und U-MZ. Die Terminkalender sind auch OK. Ich würde gerne mehr über Veteranentrial und Motocross erfahren. Vielleicht könnt ihr mir mal 'n paar Adressen zukommen lassen. Ansonsten, macht weiter so! Immer eine Handbreit Sprit im Tank
wünscht euer Holgi, Hirschberg

HALLO IHR SCHREIBERLICHE!

Das Leben ist hart! Man kann alles noch so gut machen, und doch findet sich dann einer, der etwas daran auszusetzen hat: In Eurer Ausgabe Nr. 4/91, Seite 28, obere Skizze, ist dem "ps" ein Bemessungsfehler unterlaufen, denn: "Der Hebelarm ist der senkrechte Abstand des Drehpunktes von der Wirkungslinie der Kraft!" (aus Europa Tabellenbuch

"Metall"). Gehe ich also davon aus, daß die Handkraft in Richtung Lenker aufgebracht wird, so ist das Maß für die Hebellänge parallel zum Lenker auf den Drehpunkt einzuzeichnen.



Aber nun genug der Erbsenzählerei. Die Restaurierungsserie von "ps" ist und bleibt das erste, was ich in jeder neuen Gkpp durchlese. Weiter so Frauen's und Männer's
 mfg Martin Hömmen, Georgsmarienhütte

HALLO LESERBRIEF-SCHREIBERLING

Dank' Dir für Deine konstruktive Kritik. Wir brauchen dieses Feedback, um die GP zu verbessern.

Unser Detailproblem:

Du gehst davon aus, daß die Handkraft senkrecht und parallel zum Lenker auf den Handhebel wirkt. Von gleicher Voraussetzung bin ich ausgegangen, obwohl ich die Bemessung etwas unglücklich anbrachte. Rein theoretisch greift die Hand ja nicht im Kreisbogen, nicht mal tangential, sondern so an, daß, wie gesagt rein theoretisch, "Schlupf" entstehen müßte. Dieses minimale Durchrutschen des Kupplungshebels wird vom Handschuh oder von der Haut abgefangen, das Ergebnis ist eine laufende Kraft/Weg-Verhältnis-Änderung. Deine Kritik könnte zu besseren, allerdings wohl auch erheblich teureren, Armaturen führen. Die Lösung wäre der Bremsgriff, der beidseitig ge-

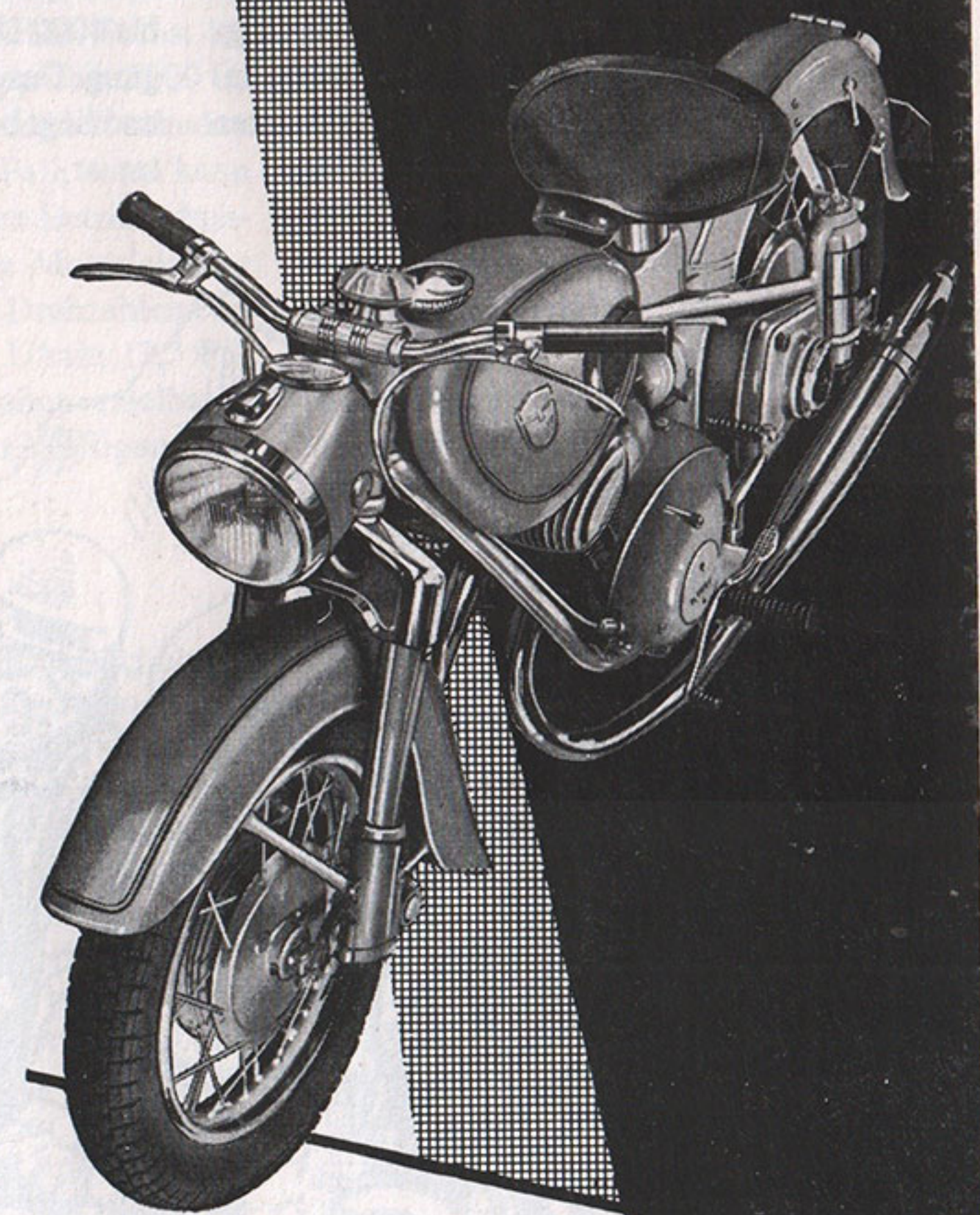
führt wird (Skizze), um absolut feinfühliges Bedienen zu gewährleisten. Siehste, und schon haben wir wieder etwas erfunden! So einfachgeht das....

DIPLOM-ARBEIT: ADLER

Stromi hat ja ein riesiges Archiv mit einmaligen Unterlagen der ADLER-Werke Frankfurt, die in der Nachkriegs- und Wirtschaftswunderzeit (heute noch sehr geschätzte) Motorräder bauten. Mit der Produktion von Büromaschinen und durch den Zusammenschluß mit den Nürnberger Triumph-Werken im Grundig Konzern, überlebte Adler

Nun haben wir die Idee, daß ein Maschinenbau-, BWL- oder NN-Student dieses Material in einer Diplom-Arbeit aufarbeitet. Falls wir später mit der Hochschule bzw. dem betreuenden Prof einig werden, könnte diese Arbeit von uns als Buch veröffentlicht werden.

Interessenten wenden sich an die Gummikuh, Am Deich 57, 2800 Bremen 1, oder direkt an Jürgen Strohmenger, Telefon 02254/51 65



DAS ZUVERLÄSSIGE

ADLER

MOTORRAD

FÜHREND IN

WIRTSCHAFTLICHKEIT

FAHREIGENSCHAFTEN

LEISTUNGSFÄHIGKEIT

ADLERWERKE
 VORM. HEINRICH KLEYER- AKTIENGESELLSCHAFT
 FRANKFURT AM MAIN



Historischer Test Triumph Boss-Gespann

Triumph-Nürnberg hat sich dem Doppelkolbenmotor mit Gleichstromspülung verschrieben. Im Zeitalter der Hochleistungsmotoren hat man gerade bei Triumph den Mut aufgebracht, einen niedertourigen Drosselmotor zu schaffen. Bescheiden werden 16 PS Motorleistung angegeben, obwohl die Höchstleistung bei gut 17 PS liegt. Der Erfolg stellte sich ein, die Triumph Boss leistete mehr, als die Angabe von 16 PS erwarten ließe. Mit diesem gut durchkonstruierten Motor hat man die Schwierigkeiten, die man bisher einem 350-ccm-Einzyylinder-Zweitaktmotor nachsagte, gründlich überwunden.

Meine Bekanntschaft mit der Boss reicht bis in den letzten Winter zurück. Um ein endgültiges und richtiges Urteil abgeben zu können, habe ich sie jetzt im Sommer nochmals gefahren.

Das Testprogramm war sehr umfangreich und umfaßte außer Autobahnvollgasstrecken die gesamten österreichischen Pässe.

Versierte Beobachter konnten bei der letzten, überaus schwierigen internationalen österreichischen Alpenfahrt einen einmaligen Triumph der Boss verzeichnen. Drei Maschinen waren vom Werk genannt, und alle drei holten sich außer der Goldmedaille noch einen Alpenpokal und zwei Edelweiß sowie den goldenen Mannschaftspreis. Diese überraschende Leistung erregte Aufmerksamkeit. Hartner fuhr auf der berühmten Turrach mit 56,3 km/h die siebentbeste Zeit aller Klassen und natürlich die beste 350-ccm-Zeit. Kussin wurde Alpenpokalsieger bei den Touregespannen aller Klassen.

Diese aufgezeichneten Leistungen beruhen vor allem auf dem Drehmoment im mittleren Drehzahlbereich. Man müßte sagen: wuchtiges Drehmoment. Die Kurzleistung liegt bei knapp über 17 PS bei 4000 U/min, die Dauerleistung über 16 PS bei 3800 U/min. Wie eine Turbine arbeitet der zuverlässige Motor, und es stehen von 2500 bis 4000 U/min über 3 mkg Drehmoment zur Verfügung. Das maximale Drehmoment beträgt 3,3 mkg und liegt bei 3400 U/min. Der Doppelkolbenmotor ar-



beitet mit gleichlaufenden Kolben (ohne Voreilung), die Einlaßsteuerung erfolgt durch je einen Kolben über je einen Vergaser. Die Vergaser öffnen allerdings synchron, also gemeinsam. Die Ausmaße des Zylinders könnten ebensogut von einer 500er stammen, sie sind überdimensioniert. Der Zylinder ist aus normalem Gußmaterial, und die oberen vier Rippen sind im Alfinverfahren aufgetragen. Der Kopf ist aus Leichtmetall. Durch diese Auslegung der Überdimensionierung ist der Motor thermisch vollkommen gesund, er verträgt jede Behandlung. Vom schonungslosen Dreschen über Martern mit langsamer Drehzahl auf Bergen bis zum Überdrehen. Der Motor erscheint bei langsamer Fahrt unelastisch, erst ein Blick auf das Gang-Drehzahldiagramm zeigt, daß die Drehzahl bereits auf 1400 bis 1700 U/min abgesunken ist. Durch die niedrigen Gesamtübersetzungen des Doppelkölbbers kann man dann aber in den einzelnen Gängen nicht soweit herunter, wie man oft gerne möchte. In den unteren Gängen überdreht dafür der Motor anstandslos bis zu 5500 U/min. Selbst im dritten Gang werden knapp über 5000 U/min erreicht. Diese Drehzahlen schaden dem Motor in keinem Fall, man kann sagen, daß es sich noch um Betriebsdrehzahlen handelt. Die hohe Motorleistung setzt bereits bei niederen Drehzahlen ein. 2000 U/min 7 PS, 3000 U/min 13,5 PS, 4000 U/min 17 PS. Die hohen erzielbaren Durchschnitte und die zur Verfügung ste-

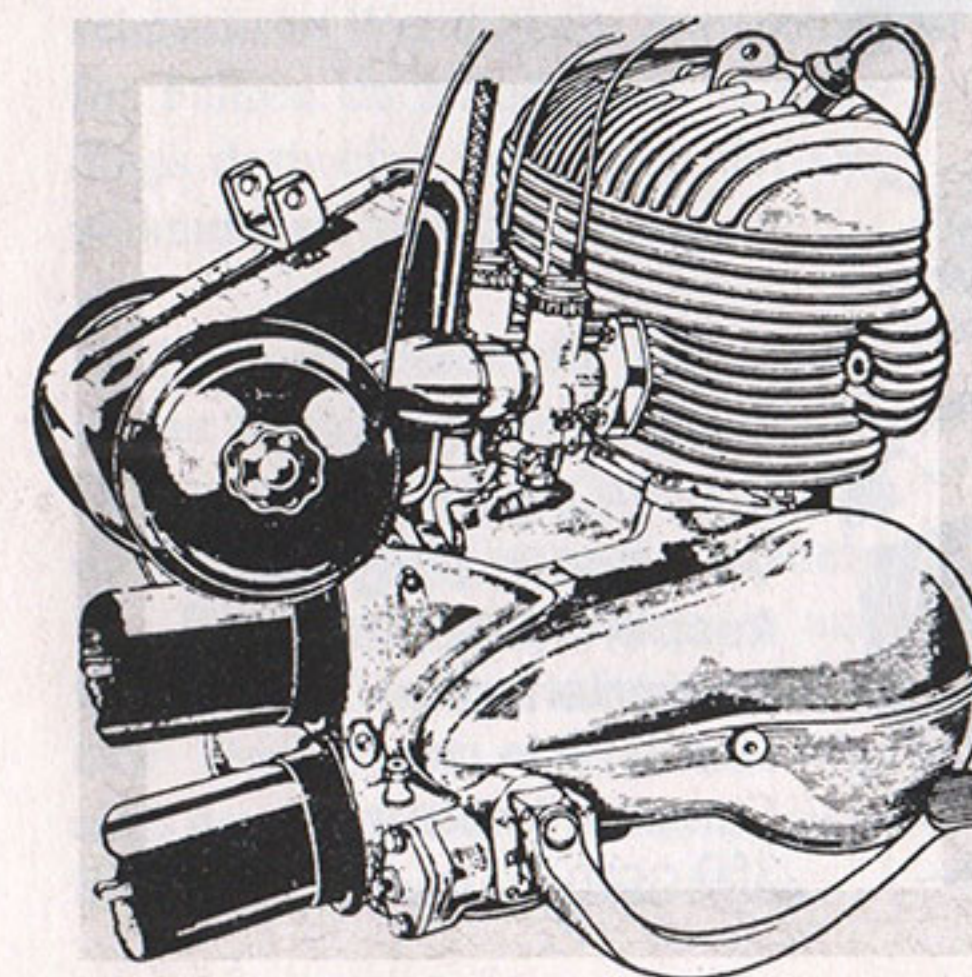
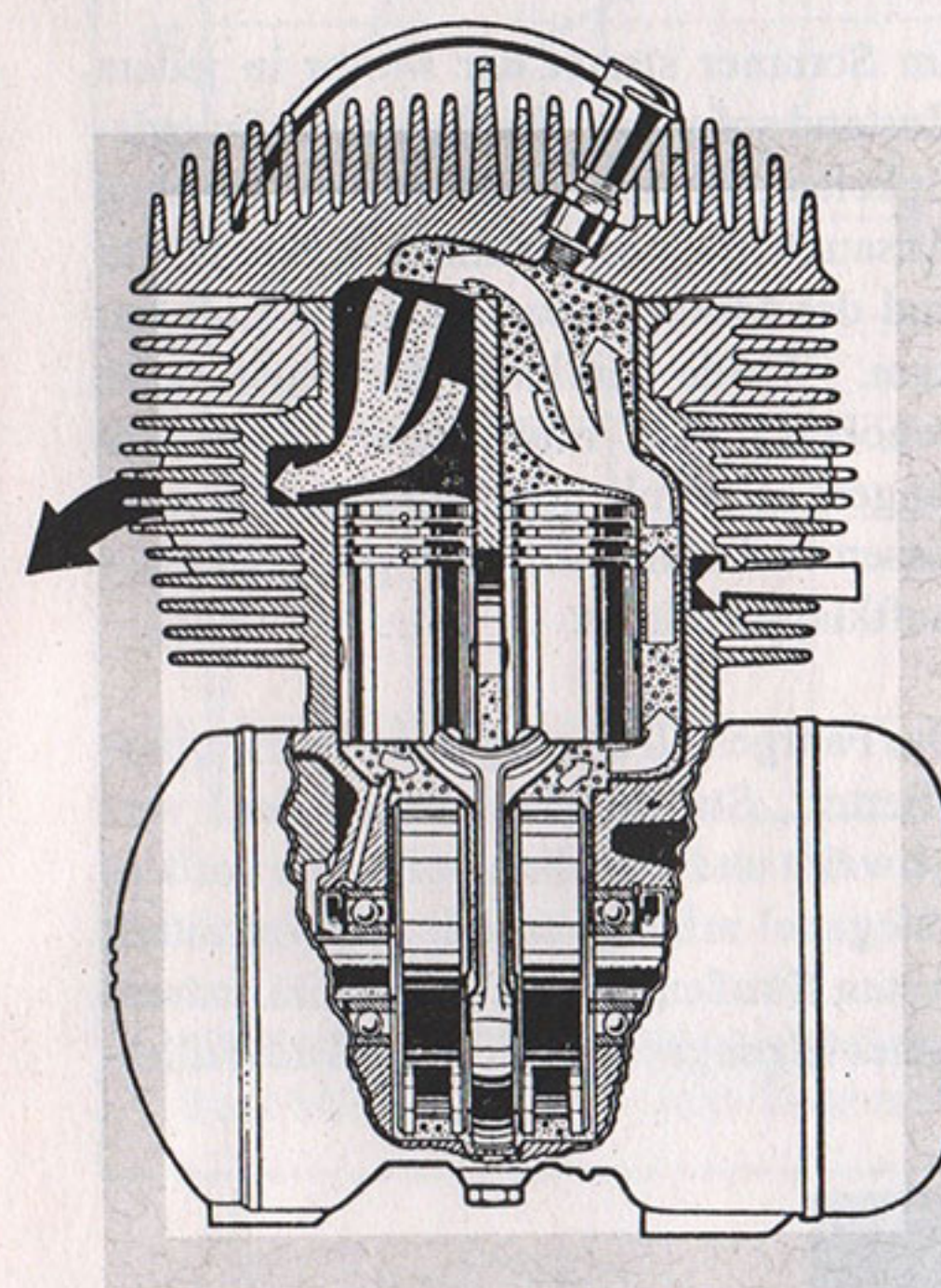
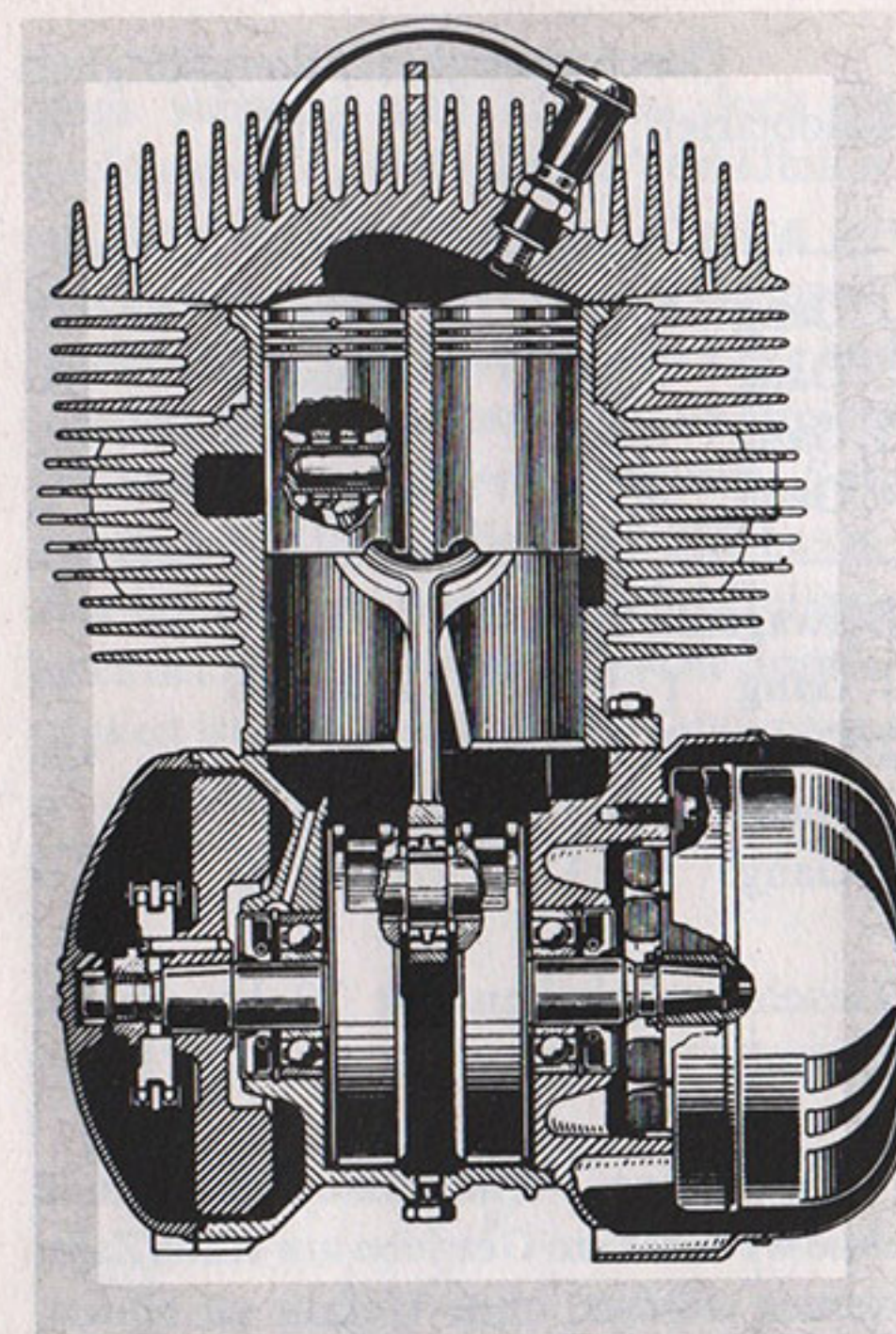
hende Kraft resultieren aus dem überraschenden Mittelbereich, der eines der hervorragendsten Merkmale der Boss ist.

Es gibt verschiedene Arten des Testens, die einen basteln immer gerne während der Testdauer an den Maschinen herum, die anderen rühren nichts an - zu denen gehöre ich. Ich stehe auf dem Standpunkt, daß man das Fahrzeug wie ein Laie behandeln muß, um Erfahrungen zu sammeln. Wie die Maschine vom Werk kommt, so wird sie gefahren, bis es irgendwo kracht - oder eben gut geht. Diese Behandlung erscheint vielleicht brutal, ist es aber nicht. Hand aufs Herz, besitzt ein Fahrer längere Zeit sein Fahrzeug, wird er meist nachlässig (wenn es auch falsch ist). Insgesamt fast 10000 Kilometer befand sich die Boss in meinem Stall. Das Werkzeug, das nur so nebenbei gesagt das beste aller bisherigen Testmaschinen war, wurde nicht berührt. (Nicht einmal abgeschmiert wurde die Boss.) Ich setzte meinen ganzen Ehrgeiz darein, daß etwas kaputt ging an dem Apparat - auf reele Art natürlich. Es gibt kaum eine größere Freude für mich, als den Motor schön einzuwickeln, zurückzuschicken und dann zu sagen: Da seht euch an, was ihr für einen Murks gemacht habt! Die Boss fuhr ich selbst zurück - Attentat mißlungen!

Zeichnung oben: Querschnitt durch den Boss-Motor. Zwei Kolben auf quer gegabeltem Pleuel und gemeinsamer Verbrennungsraum über den beiden Kolben.

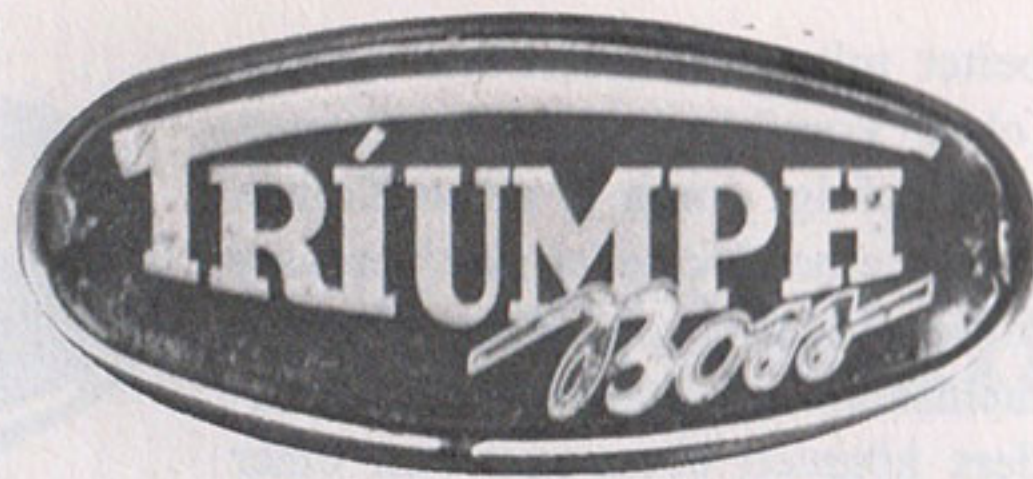
Zeichnung Mitte: Durch "disziplinierte" Gasführung ergibt sich eine scharfe Trennung von Frisch- und Restgasen und damit ein geringer Verbrauch.

Zeichnung unten: Beide Vergaser mit gemeinsamer dazwischenliegender Schwimmerkammer werden aus einer großen Filterkammer gespeist. - Der Hauptbremszylinder für die Hinterrad- und Seitenwagenbremse ist Bestandteil des Motortriebeblocks.



50 km/h, unter Umständen wenn der Motor nicht auf Last ist auch schneller, ist das Auspuffgeräusch kaum wahrnehmbar, es wird durch das Windgeräusch übertönt. Dazu trägt allerdings auch der groß gehaltene Ansaugdämpfer bei.

Der Leerlauf ist für einen Zweitakter grandios. Kaum ein Viertakter kann es so schön. Wenn man will, läuft die Boss stundenlang mit Standdrehzahl, ohne einmal aus dem Zweitakt zu fallen. Als angenehm wird eine verstellbare Zündung empfunden (vom linken Lenkarm zu



gewaltig. Vor allem im Gespannbetrieb und bei Überlandfahrten. Auf der Autobahn wurden mit dem Gespann gute 90 km/h stundenlang gehalten.

Das Getriebe ist leichtgängig und in erster

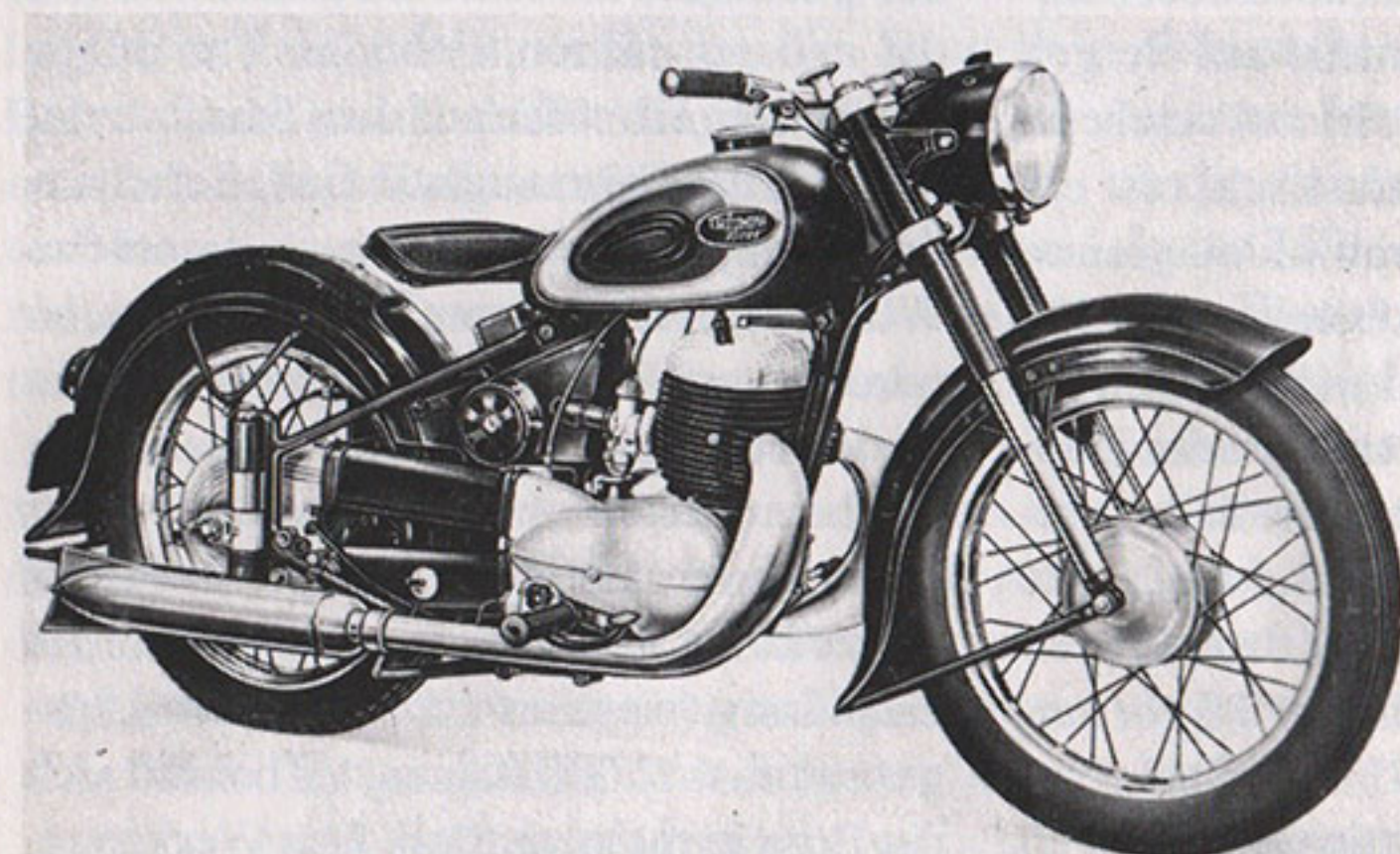


Foto links: Solo-Boss 1953

bedienen). Der Motor neigt leicht zum Klingeln. Bevor ich diese Klingel näher erforscht hatte, wurde einfach gefahren, ohne mich im Entferntesten darum zu kümmern. Geht man mit dem Zündhebel zurück, ist nämlich das Klingeln vollkommen verschwunden, damit aber auch die überragende Beschleunigung, die in der Boss steckt.

Bei der Testmaschine trat das Klingeln nicht bei Vollgas auf, sondern knapp vor Vollgas. Man mußte also auf Bergen, oder wenn es eben darauf ankam, das Herz haben, Gas stehen zu lassen - dann klingelte sie nicht. Ich führe das auf eine zu knappe Einstellung im Übergang von der Nadeldüse zur Hauptdüse zurück. Hat man Zeit, geht man natürlich mit der Düse zurück, und dann ist alles in Ordnung. Die Beschleunigung ist bereits wie erwähnt unglaublich. Von 0 auf 80 km/h in 8,5 Sekunden und von 0 auf 100 km/h in 15,5 Sekunden sind eine Wucht. Selbst im Gespannbetrieb werden die 80 km/h vom Stand aus in weniger als 20 Sekunden erreicht. Die neuzeitlichen 250-ccm-Maschinen haben leistungsmäßig die selbe Kraft wie die Boss. Trotzdem spürt man die 100 ccm Zylinderinhalt mehr ganz

Linie für das Flachland abgestuft. Der Sprung vom ersten bis zum zweiten Gang ist aber infolge des ausgezeichneten Drehmomentes des Motors kaum zu merken. Die restlichen Gänge liegen anschließend sehr dicht beisammen und sind für die guten Beschleunigungswerte mitverantwortlich. Nachstehend die Übersetzungen, die Mindest- und Höchstgeschwindigkeit sowie die Steigfähigkeit in den einzelnen Gängen:



Foto links und rechts: Werksfahrer Lang und Ruppert (Deutsche Geländemeister 1956 und 1958 in der Gespannklasse bis 350 ccm)

Geschwindigkeit / Steigfähigkeit			
Solobetrieb		km/h	in %
1. Gang	15,5:1	14 bis 46	38
2. Gang	8,6:1	22 bis 73	20
3. Gang	6,3:1	32 bis 98	12
4. Gang	4,7:1	42 bis 127	8
Beiwagenbetrieb			
1. Gang	17,9:1	10 bis 36	33
2. Gang	9,9:1	19 bis 64	16
3. Gang	7,3:1	26 bis 82	9
4. Gang	5,5:1	36 bis 99	5

(Geschwindigkeiten mit 70 kg, Fahrer liegend)

Für gebirgige Verhältnisse könnte man ohne weiteres am Getriebe um einen Zahn kleiner werden, ohne Gefahr zu laufen, daß der Motor dann überdreht.

Im Sommer startet der Motor in jedem Zustand sofort. Im Winter gab es Schwierigkeiten, da die Abdichtung zwischen Ansaugfilter und Rahmen schlecht war und der Motor dadurch falsche Luft bekam. (Wurde bereits in der neuen Serie behoben.) Man muß daher im Winter längere Zeit mit hoher Drehzahl laufen lassen und einige Zeit mit geschlossener Luftklappe fahren.

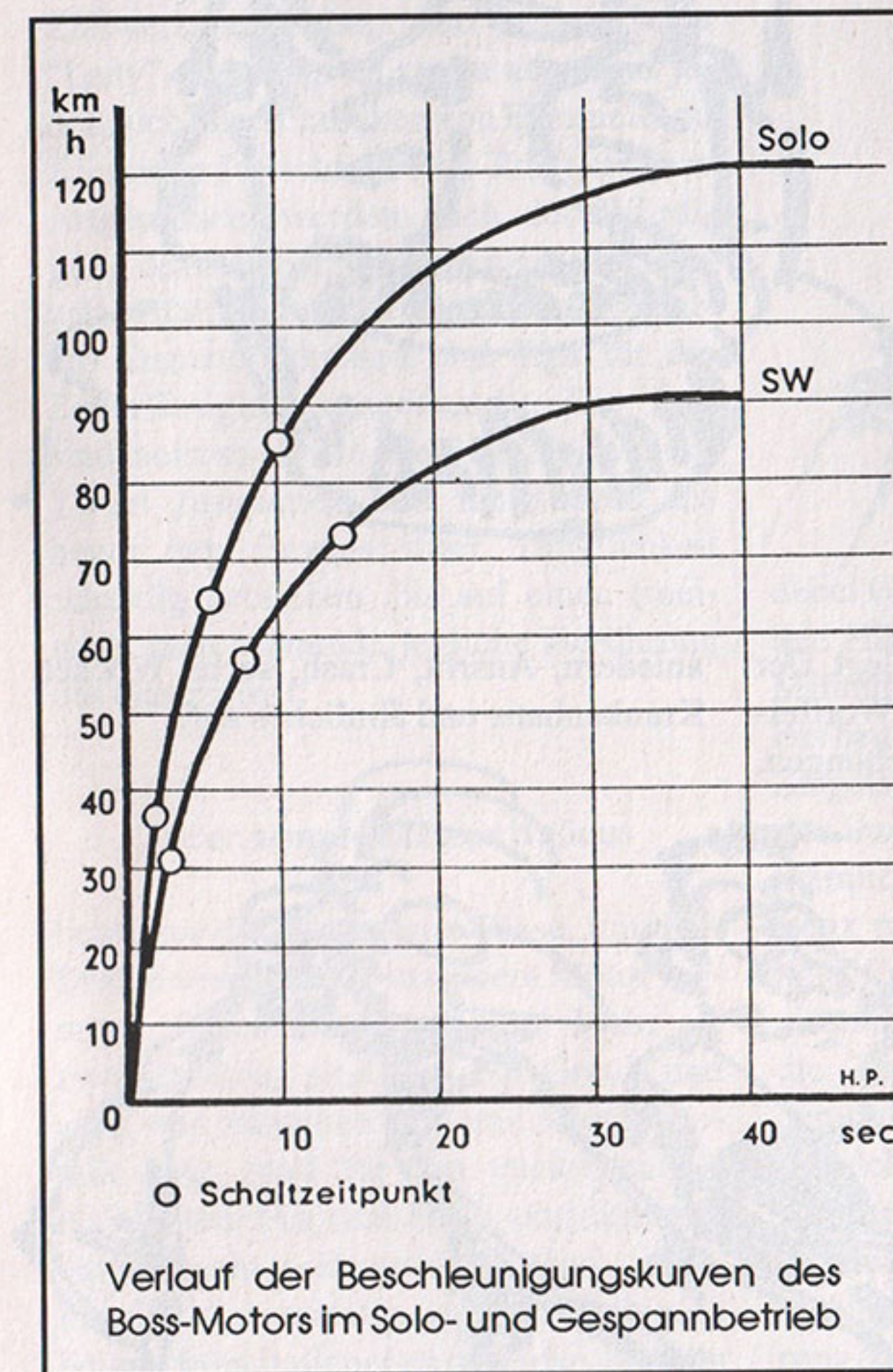
Das Fahrgestell ist ein geschlossener, profilierter Stahlblechrahmen, der verschweißt und verschraubt ist. Die vordere Telegabel arbeitet weich und vermittelt besten Straßenkontakt. Für mein extrem hohes Eigengewicht hätte die Feder aller-

dings verstärkt sein können, doch sie reicht garantiert für normale Verhältnisse aus. Die Teleskophinterradfederung gehört zu den besten ihrer Art. Im Gespannbetrieb ist das Fahrzeug in jeder Lage und in jedem Gelände seitenstabil. Es erreicht die Stabilität schwerer Gespanne. Solo gefahren ist sie wie die BDG 250 besonders bei nassem Wetter und im Gelände eines der besten Fahrgestelle. Die Spurfestigkeit ist eine Wohltat. Die Tendenz des



Die Öldruckbremsen, die serienmäßig verwendet werden, stellen ein Optimum sowohl in der Wirkung als in der Bedienung dar. Im Gespannbetrieb ist die Seitenwagenbremse an den Öldruck angeschlossen. Die Bremskraft wird durch einen kleineren Zylinder schwächer als am Hinterrad gehalten.

Das Finish der Maschine ist gut. Es wurde gedacht, als man konstruierte - so besitzen die Handhebel Rändelmuttern zum Nachstellen, und die Sitzposition ist für längste Beine gedacht. Man sitzt wirklich wie in einem Sessel. Die Rasten sind relativ weit vorne gelagert und die Beine dadurch nicht stark abgewinkelt. Auch am Gespann blieb der schmale Sololenker montiert. Obwohl dann in engen Kurven einige Lenkkräfte nötig waren, reichte dieser schmale Lenker voll aus. Vollstän-

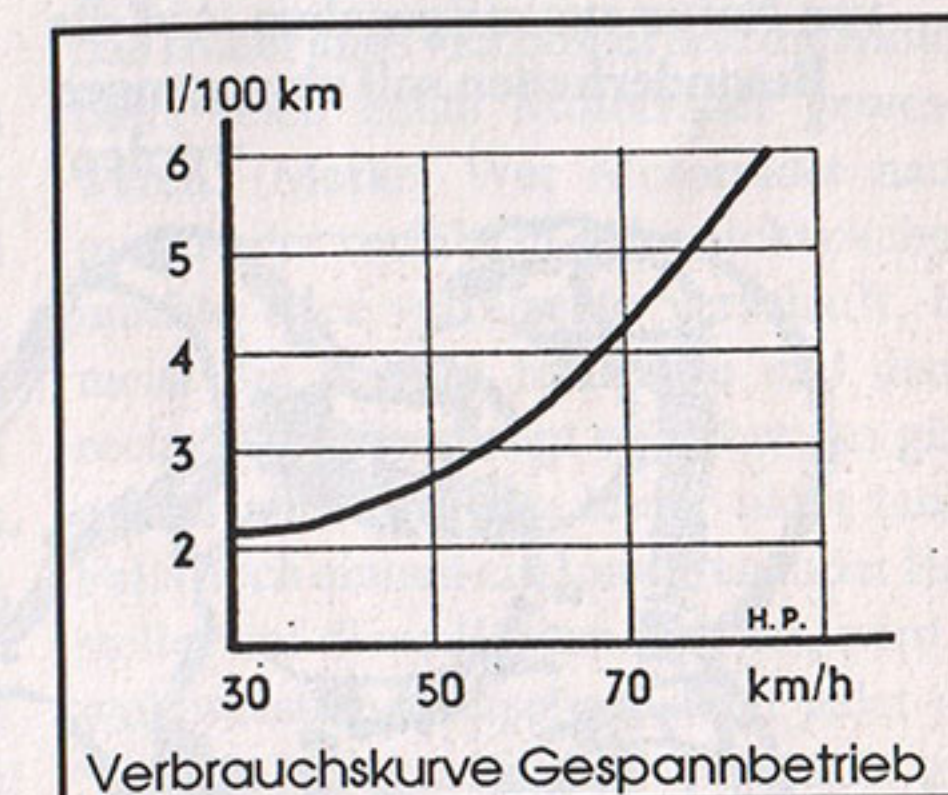


In-die-Kurve-Fallens, die bei Triumph üblich ist, wurde beibehalten. Daraus resultiert eine überdurchschnittliche Wendigkeit. Zum scharfen Fahren im Solobetrieb ist allerdings dazu eine kurze Zeit der Gewöhnung erforderlich.

Im Rahmendreieck des Hinterrades ist das Werkzeugfach untergebracht. Es ist ebenfalls eine Offerte, durch die Profilpressung ist es viel zu klein. Die Räder sind untereinander austauschbar, allerdings wäre eine leichtere Demontage erwünscht. Man muß derzeit erst drei Muttern innerhalb der Vollnabenbremse lösen.

digkeitshalber sei erwähnt, daß eine VDO-Tagesuhr montiert wurde, ich habe nun mal die dumme Eigenheit, immer eine Uhr vor Augen haben zu müssen. Man will eben genau wissen, wie lange man für gewisse Strecken braucht. Die Uhr überlebte den ersten Tag nicht, dann lief sie bereits pro Stunde um eine halbe Stunde voraus. Zugegeben, daß die Boss im oberen Drehzahlbereich leichte Vibrationen aufweist, aber welche Maschine nicht? - und diese Uhr ist doch für Motorradfahrer gedacht.

Nun wären natürlich noch einige Worte über den Treibstoffverbrauch fällig. Er ist gerade bei der Boss sehr von der Fahrweise abhängig, im übrigen aber immer eine Charaktersache. Das nebenstehende Diagramm gibt den Seitenwagenverbrauch bei gleichbleibender Fahrweise wieder. Mittlere Werte, durch dauernde Versuche ermittelt, ergaben bei Durchschnittsgeschwindigkeiten von 60 km/h für Solo 3,6



Liter auf 100 km (mit Spitze bis zu 100 km) und Seitenwagen 5,2 Liter auf 100 km scharf gefahren (ebenfalls mit Spitze bis 90 km/h). Diese Zahlenangaben entsprechen durchaus normalen Werten. Sie waren im Winter durch die schlechteren Bedingungen und das lange Fahren mit geschlossenem Luftfilter allerdings etwas höher.

Hans Patleich

aus ADAC Motorwelt 1954



Der homo bikensis

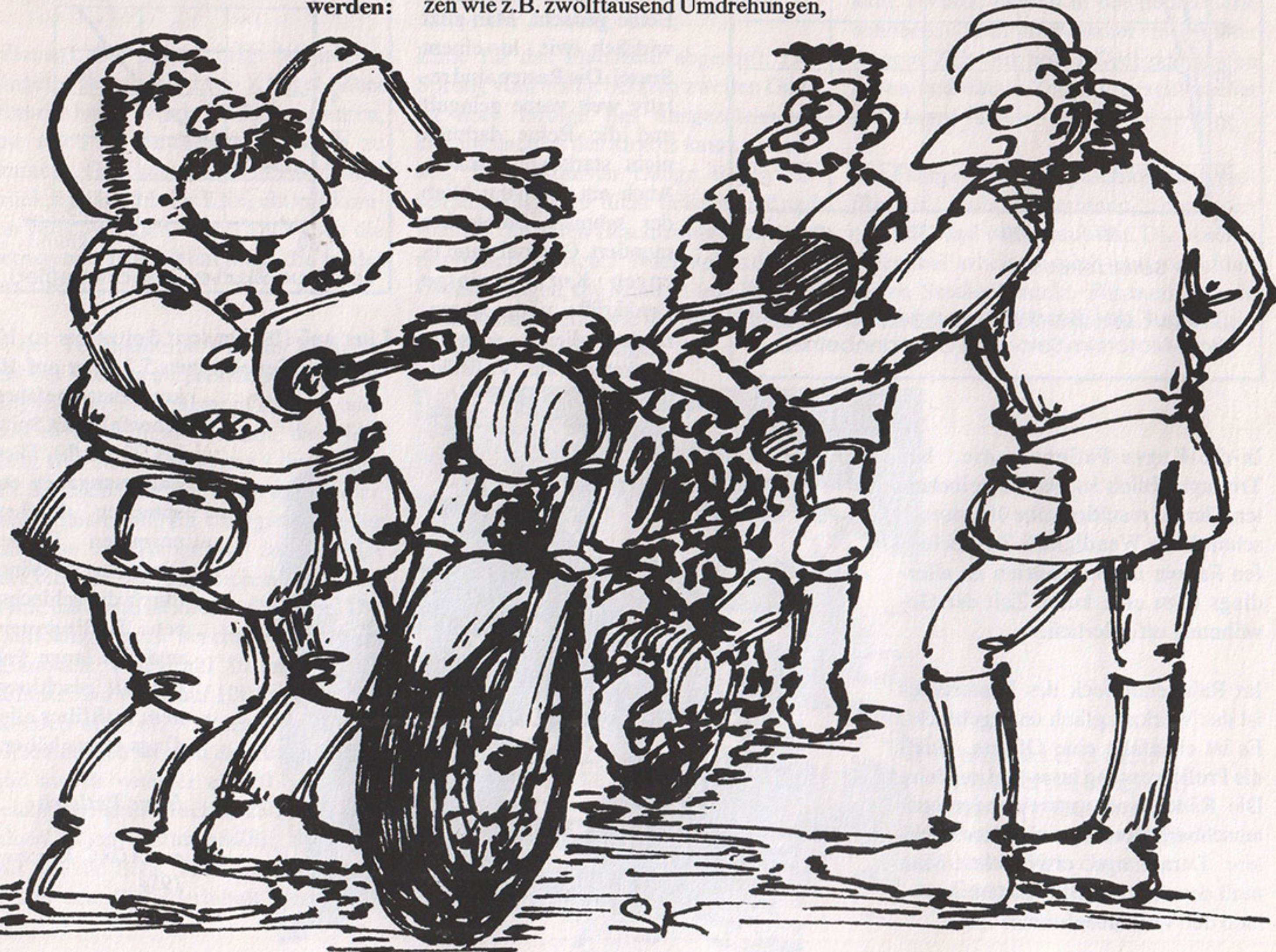
1) der homo bikensis japonicus

Der homo bikensis, eine Unart des homo sapiens, unterscheidet sich von diesem durch sein Aussehen und mehr noch durch seine Art der Fortbewegung. Meist kommt er auf zwei, seltener auf drei Rädern unter beträchtlicher Geräusentwicklung daher und ist somit leicht zu erkennen. Fehlen diese Merkmale, erkennt man ihn an permanenten Drehbewegungen der rechten Hand oder an einem wild nach oben zuckenden rechten oder linken Fuß und an der Unfähigkeit eine Ecke in gerader Haltung zu Umrunden. Diese Eigenarten sind allen Unterarten der Spezies homo bikensis von Natur aus mitgegeben. Auf die Besonderheiten soll eingegangen werden:

ist der am häufigsten Auftretende seiner ganzen Art. Sein Fell ist meist so bunt wie sein Untersatz, und jede Neuerung, die mehr Leistung bringt, als er jemals in seinem Leben einsetzen kann, wird von ihm euphorisch bejubelt. Sein bevorzugtes Revier sind Autobahnen, gut ausgebaute Landstraßen und Biergärten, wo er seinesgleichen trifft und die Geselligkeit pflegt. Der aufmerksame Zuhörer schnappt Wortfetzen wie z.B. zwölftausend Umdrehungen,



anledern, Ausritt, Crash, sechs Wochen Krankenhaus und ähnliches auf.



2) der homo bikensis britannicus

ist zu 99% schwarz gewandet und verbreitet einen traurigen Geruch. Er hat immer den traurigen Blick des letzten Helden einer verlorenen Schlacht im Gesicht, so daß man ihm am liebsten Trost und Mut zusprechen möchte.

Sein Motorrad fährt er nicht, er lebt mit ihm. Das innigste Gefühl allerdings, zu dem er fähig ist, gehört der Ecke seiner Werkstatt, in der er die Reliquien seines Zollwerkzeuges hegt und pflegt. Seine "Lady" verteidigt er gegen alles und jeden, sich unerschrocken von Kilometer zu Kilometer fortschraubend. Trifft er einen Artgenossen, werden nach der Würdigung des seltenen Ereignisses (jeder Einzelne fühlt sich als der letzte der Aufrechten) Ersatzteiladressen und Tips für die Zuverlässigkeit ausgetauscht. Die Tips sind meist so alt wie alle Generationen der Twins zusammen und meist auch bis heute den Beweis ihrer Tauglichkeit schuldig geblieben, bis auf einen (meinen): man vermeide jegliche Berührung des Gasgriffes!!



dabei völlig, daß die Herstellung längst in den Händen von "Saupreissen" aus den Mittelmeerländern liegt.

Bis heute hat er den Erfolg des fliegenden Ziegelsteins nicht verwunden und spricht von ihm wie von einem mißratenen (und heimlich geliebten) Kind, dessen Existenz man der Verwandtschaft verheimlicht. Er ist ständig auf der Suche nach den einsamsten Straßen, um das Vertrauen in die Zuverlässigkeit seines Mopeds zu demonstrieren.

Mit der Meinung, daß das Festhalten am Konzept aus der Motorradsteinzeit richtig ist, steht er zwar nur im Kreis der Seinen nicht allein da, aber das tut der Begeisterung keinen Abbruch. Auch, daß er mit dem Preis für das Objekt seiner Begierde hauptsächlich dessen Ruf und Nimbus und weniger den technischen Gegenwert bezahlt (BMW=Bayrischer MehrWert), stört ihn nicht. Die Aufnahme in den (wenn auch degenerierten) Adel ist nun mal nicht billig (lt. Kosul W.....).

zieht. Dort angekommen stimmt er in den Chor derer ein, die lauthals verkünden, daß früher alles viel besser und die Motorräder noch echte Motorräder gewesen wären. (Merke: Wer Motorräder nachmacht oder verfälscht, oder nicht nachgemachte oder verfälschte verschafft, hat meist die bessere Maschine und damit recht.) Und überhaupt und sowieso gäbe es das alles ja heute leider nicht mehr. Falls doch einmal ein Importeur oder Hersteller auf diese Klagen reagiert, wird es wohlweislich übersehen, denn jeder der "echten Motorradfahrer" weiß sehr gut, was er sich mit so einem Fuhrwerk antut. Erstaunlicherweise glänzt das neomodische Gelumpe oft mit sechsstelligen Kilometerleistungen, über die es von kundiger Hand unauffällig aber mit Gefühl bewegt wurde. Diese Problemlosigkeit und Zuverlässigkeit läßt den harten OldieFreak oft gelb vor Neid werden, aber dafür ein über Jahre mühsam gezüchtetes "Imitsch" aufgeben????

3) der homo bikensis italicus

liebt kurvige Pisten und Pässe, um dem Drehmoment, das er in seinem Motor vermutet, freien Lauf zu lassen. Mehr als zwei Zylinder sind ihm ein Greul, und alles was zwischen ohv und Desmodromik liegt, sind für ihn unakzeptable Halbheiten. Für sein Moto sind ihm alle Farben recht, solange sie rot sind.

Er trifft sich mit den anderen Italienern beim echten Italiener an der Ecke, der ihm in sprachloser Bewunderung seiner Kenntnisse, den gewünschten Kolben mit Puderzucker zum Cappuccino serviert. (Pistone und Panettone klingen halt doch sehr ähnlich, damit wäre auch der Begriff Kolbenfresser endgültig geklärt!?!). Einziges Thema bei diesen Treffen ist die Spekulation darüber, ob überhaupt, und wenn ja, wann, ein Ersatzteiltransport die LKW-Blockaden am Brenner durchbricht.

4) der homo bikensis bavaricus

glaubt immer noch, daß die besten Motorräder der Welt nur in Gesellschaft von Hofbräuhaus, Weißwurst und Wolpertinger entstehen können. Er ignoriert

5) der homo bikensis traditionalicus

verlangt von seiner Maschine, daß sie mindestens so alt wie er selbst ist oder, daß sie mindesten aus der guten alten Zeit stammt, von der keiner so recht sagen kann wann diese eigentlich war. Man sieht ihn vorwiegend bei "Oldtimertreffen", wohin er seine heiße Liebe vorwiegend auf fremden Rädern hinter sich her-

Nun fragt Ihr Euch sicher, welcher gehässige Mensch soetwas in seine Schreibmaschine hämmert? Nun, es ist ein Mensch wie Du und was weiß ich wer, der als Zugmaschine für seinen englischen Sidecar eine Nippon Lady durch die Lande scheucht, dabei an eine V2 denkt oder seiner R75/5 nachtrauert. Manchmal sieht man ihn auch bei einem Oldtimer-Treffen wohin er eine Maschine auf dem..... NN

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

Reifen

Bei der Beschaffung und Montage der Reifen machte ich es mir sehr leicht. Ein paar Anrufe bei den wenigen örtlichen Motorradreifen-Händlern förderten den günstigsten zu Tage. Für zwei Metzeler Block C (3.00 x 19), zwei Schläuche, Felgenbänder, Montage und auswuchten verlangte er 236 DM. Beide Felgen flugs zu ihm gebracht und dem "Vulkaniseur" ein bißchen auf die Finger geschaut.

Zuerst wird noch einmal geguckt, ob alle Speichen in den Nippeln so sitzen, daß sie nicht das Felgenband bzw. den Schlauch aufscheuern können. Erst dann legt man das Felgenband um die Felge. Der Mantel wird mit einer Montagepaste (es geht auch Spülmittel) an den Rändern eingerieben und erst mit einer Seite über die Felge gestülpt. Der schwach aufgepumpte Schlauch wird mit der Hand in den Reifen und in das Felgenbett ohne Verdrehung eingelegt (siehe Foto). Auf der dem Ventil gegenüberliegenden Seite drückt man den zweiten Rand der Decke in die Felge und arbeitet sich auf beiden Seiten gleichmäßig in Richtung Ventil vor, bis der Wulst komplett in der Felge ruht. Dieser Vorgang geht, je nach Reifengröße, mehr oder weniger schwer. Eine Erleichterung für die Selbstermacher: Die beiden Wülste des Mantels auf der ventilgegenüberliegenden Seite in die Felgenmitte drücken. Das gibt mehr Platz im letzten Viertel. Reifenmontierhebel nur äußerst vorsichtig verwenden, weil der Laie damit mehr kaputt, als montieren kann (Beschädigung der Felge und des Schlauchs).

Das Ventil wird mit der Hand ein paarmal im Loch hin- und hergeschoben, damit man si-

RESTAURIERUNGSSERIE einer der letzten Teile

VERSUCH MACHT KLUGH

Damit ihr nicht auf den Spruch verzichten müßt: Den Reichen entgeht auf dieser Welt vor allem das Vergnügen, die letzte Rate zu zahlen. Peter Gall

Der Schlauch, der bei mehreren Reifengrößen paßt, wird in den neuen Metzeler Block C geschoben.

Wuchtmaschine, die auf dem Schaltbrett Größe und Lage der geforderten Gewichte angibt.

cher geht, daß der Reifenwulst nicht den Schlauch klemmt. Luft aufpumpen und kontrollieren, ob der Mantel ringsum gut sitzt. Dazu achtet man auf die Parallelität der Felgenränder und der Kreislinien auf der Reifendecke.

Die komplette Felge wird auf der Spannvorrichtung der Auswuchtmaschine befestigt und "statisch" ausgewuchtet um "hoppeln" bei höheren Geschwindigkeiten zu vermeiden. Komisch, bei unseren alten Maschinen (R 26, MZ 150) haben wir das früher nicht gemacht. Was soll's, der Service war im Preis mit drin.

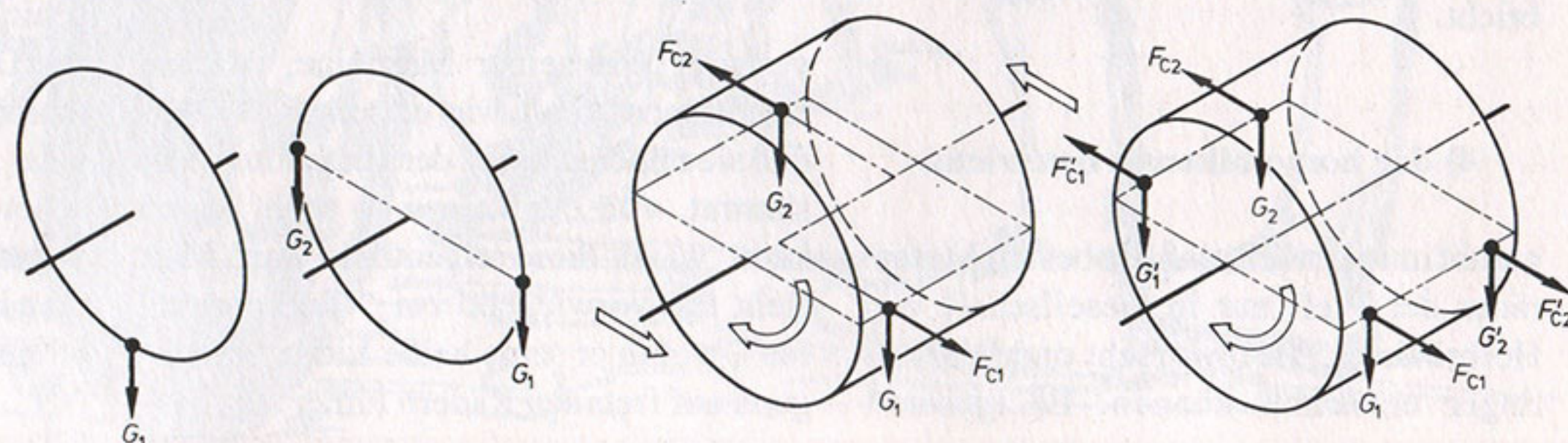


Zeichnung

Das Übergewicht G_1 verursacht den unruhigen Lauf am Rad (links). Durch das Gegengewicht G_2 , daß der Reifenfachmann anbringt, ist die "statische" Un-

wucht beseitigt (Mitte links). Trotz statischen Auswuchtens kann es bei schnellen Maschinen mit breiten Reifen zur dynamischen Unwucht kommen, wenn G_1 und G_2 sich nicht gegenüber liegen (Mitte

rechts). Durch zwei weitere Gewichte, G'_1 und G'_2 , wird auch diese Unwucht beseitigt (rechts). Mit F sind die Fliehkräfte bezeichnet, die sich bei den Umdrehungen aufbauen.



Kosten der Restaurierung

Zu den rechts aufgeführten Anschaffungs- und Ersatzteilkosten kommen noch die Beträge für Waschbenzin, Aceton, Getriebeöl, Fett, Kupferpaste, Handwaschmittel, also für all' die Dinge, die in der Werkstatt gebraucht werden (ca. 100 DM), die Kosten für das Vollgutachten beim TÜV (52 DM), das Nummernschild (17,50 DM) und die Zulassungskasperei (50 DM).

Meine eigene Arbeitszeit und auch die Wegekosten um z.B. ein Ersatzteil aufzutreiben oder um zur Drehbank zu kommen, blieben unberücksichtigt.

Für die Restaurierung habe ich mir ja verdammt viel Zeit gelassen (26 Monate). Wöchentlich, schätze ich, kam ich dabei auf durchschnittlich drei Stunden, so daß die komplette Überholung etwa 330 Stunden dauerte.

Kann man sparen?

Wenn ich beim Kauf mehr auf die Vollständigkeit und den Zustand der Hercules geachtet hätte, wären sicherlich später 500 DM weniger fällig gewesen (Motor 120 DM, Auspuff 180 DM, Tacho 60 DM, Hupe 30 DM, Lichtschalter etc.). Fraglich nur, wie hoch dann der Verkaufspreis gewesen wäre und was die neue Verchromung des Schalldämpfers gekostet hätte.

Die Profillackierung (815 DM) würde wohl nur 300 DM ausmachen, wenn ich mehr Vorleistungen (ausbeulen, schleifen und spachteln) erbracht hätte.

Auch der Austausch aller Schrauben gegen V2A-Qualität muß nicht sein, wenn die originalen Schrauben gereinigt und mit Fett versehen wieder verwendet würden. Das spart knapp einen Hunderter.

Meine Fehler beim Einkauf (schlechte Bremsgriffe, teure Batterie, Sandstrahlen des Rahmens usw.) und beim Restaurieren (zerreißen der Satteldecke) belasten die Gesamtrechnung mit mehr als 120 DM.

Dafür zeigte sich die nicht vorgenommene Verchromung der Tankseitenflächen (ischa nich originoll!) als echte Entlastung des kleinen Restaurierungsbudgets

Lackierung	1	815,00	Fremdarbeit
Hercules 317	1	450,00	gebraucht
Reifen komplett	2	236,00	neu
Auspuff	1	180,00	neu
Motor	1	120,00	gebraucht
Div. V2A Schrauben	1	102,00	neu
Speichen EDM 3,5-3,05-3,5	72	97,20	neu
Batterie 8Ah	1	87,00	neu
Tacho 80 mm	1	60,00	gebraucht
Sandstrahlen Blech	1	56,00	Fremdarbeit
Sattel-Pagusa-Decke	1	56,00	neu
Tankemblem	3	45,00	neu
Kettenkastengummi Jurisch	1	43,00	neu
Reparaturanleitung ILO	1	40,50	neu
Benzinhahn, zweiter	1	30,00	neu
Sandstrahlen Rahmen	1	30,00	Fremdarbeit
Hupe Chrom	1	29,50	neu
Lager 6203ZZ	2	24,40	neu
Scheinwerferzierring	1	20,00	neu
Bowdenzüge	3	19,50	neu
Sattelfeder	2	16,00	neu/schlecht
Schieber 22-520	1	16,00	neu
Fußrastengummi universal	2	15,00	neu
Rücklicht Hella	1	15,00	gebraucht
Zusätzliche Teile Rücklicht	1	15,00	neu
Schwimmer 35-070	1	14,00	neu
Lichtschalter Chrom	1	13,50	neu
Rückspiegel	1	13,50	neu
Lager 6203Z	2	13,18	neu
Unterbrecher	1	13,17	neu
Kettenfett	1	12,50	neu
Simmerring 28x38x7	1	10,03	neu
Bremsgriff Magura matt	1	10,00	gebraucht
Gasdrehgriff	1	10,00	gebraucht
Lenkerhalterung	2	10,00	gebraucht
Tachowelle	1	10,00	neu
Simmerring 22 x 40 x 7	1	9,25	neu
Simmerring 18x30x7	1	8,14	neu
Bremshebel (Fehlkauf)	1	8,00	neu
Ersatzteilkatalog ILO	1	8,00	gebraucht
Kupplungshebel (Fehlkauf)	1	8,00	neu
Lenkschloß	1	8,00	neu
Nadeldüse 45-021/2,68	1	8,00	neu
Lager 6303ZZ	1	7,99	neu
Simmerring 11x22x8	1	7,14	neu
Simmerring 14x24x7	1	7,14	neu
Düsenadel 46-934	1	7,00	neu
Schwimmernadel	1	7,00	neu
Zündkerze	1	6,78	neu
Einschweißstutzen Benzinahn	1	6,50	neu
Kerzenstecker	1	6,14	neu
Bowdenzugöler	3	6,00	neu
Dichtpapier	1	6,00	neu
Simmerring 40x24x7 mit Staubl	1	5,71	neu
Betriebsanleitung ILO	1	5,00	Kopie
Bougierrohr	1	5,00	neu
Lenker-Handgriff links	1	4,00	neu
Typenschild Hercules	1	4,00	neu
Bowdenzugumlenkung	1	3,80	neu
Hercules-Zeichen vorn	1	3,00	gebraucht
Tankdeckeldichtung 80mm	1	3,00	neu
Gummidurchführung 14 mm	2	2,80	neu
Kickstartergummi	1	2,50	neu
Schalthebelgummi	1	2,50	neu
Benzinschlauch	1	1,50	neu
Gummidurchführung 10 mm	1	1,10	neu
Gummidurchführung 25 mm	1	1,10	neu
Zündschlüssel	1	1,00	gebraucht
Alu-Poliermaterial	1	0,00	geschenkt
Batterieunterlage 80x86	1	0,00	Automatte
Kabel	5	0,00	Altbestand
Kettenritzelmutter	1	0,00	geschenkt
Lenker	1	0,00	geschenkt
Zündkabel	1	0,00	Altbestand
Gesamtsumme		2919,07	DM

Zulassung

Eines der dunkelsten Kapitel in der Geschichte der Wiederinbetriebnahme historisch-wertvoller und motorisierter Zweiräder wird von zwei staatlichen bzw. staatlich-beauftragten Institutionen geschrieben. Der geneigte Leser weiß, mit welchen selbsternannten Göttern wir es da zu tun bekommen. Der eine Gott verwaltet und bedient sich seiner begnadeten Werkzeuge. Sie rüsten jedes Moppet mit einem Kuchenblech aus und hoffen, mit dieser Maßnahme geklaute Fortbewegungsmittel schneller wieder beschaffen zu können (is nich wahr, aber die glauben dran) und finstere Gesellen, die mit diesen Fahrmaschinen Unheil anrichten, schneller auffinden zu können (is wahr, klappt ja auch im allgemeinen recht gut).

Die andere, die alles technisch-überwachend-verheißende Gottheit hat sich die Sicherheit mechanischer und motorisierter Fortbewegungsmittel auf ihre Fahnen geschrieben. Früher prüfte sie nur Dampfkessel, aber seit dem diese Saurier ausgestorben sind und man eine Gottheit nicht einfach arbeitslos erklärt, kümmert sie sich eben auch um uns Biker. Beides sind hervorragende Einrichtungen um die Einhaltung der wichtigen Gebote des Straßenverkehrs zu überwachen. Doch zweifeln tun wir nicht an den Geboten, sondern an der Umsetzung, am Werkzeug, am Personal.

Über die Zulassungsstelle (hier nehme ich als Beispiel und aus naheliegenden Gründen die Bremer Dependence) lasse ich mich hier aus. Für den TÜV (hier nehme ich als...) erlaube ich mir dann eine extra Seite am Ende des Heftes.

Meine Hercules kaufte ich im März/April 1989 ohne Papiere. Während der Restaurierung schrieb ich das Kraftfahrtbundesamt in 2390 Flensburg (Postfach 20 63) an, um zu klären, wie ich an einen Kfz.-Brief rankomme. Die Antwort kam per Nachnahme-Brief zu 6,80 DM. Tenor: "Unterlagen über Fahrzeuge, die vor mehr als fünf Jahren aus dem Verkehr gezogen wurden, sind bereits vernichtet worden." Man solle sich vertrauensvoll an seine örtliche Zulassungsstelle wenden. Vertrauensarm wandte ich mich. Mit Briefen, Einschreiben, Faxen und Telefonaten ist da überhaupt nichts zu machen, persönliches Erscheinen ist angesagt.

Wie bei Dallas; an der spannendsten Stelle kommt der Verweis: Fortsetzung folgt im nächsten Heft

Fehler der Restaurierung

Durch echte Schusseligkeit verpennte ich, der Lackiererei anzugeben, daß das Scheinwerfergehäuse silberfarben lackiert werden muß, statt schwarz. Auf die Verchromung der Tankseitenteile verzichtete ich aus Umweltschutz- und finanziellen Gründen. Die Magura-Lenkerarmaturen sind erheblich jünger, als die Hercules. Und letztendlich stammt der Tacho von einer Express. Das ging alles auf Kosten der Originalität.

Nun bin ich ja auch nicht der Originalitätsfetischist, den diese Dinge besonders stören, sondern eher einer, der auf Zuverlässigkeit steht. Die Hercules soll mir nämlich im rauen Alltagsbetrieb (Stadtverkehr) eine Alternative zum gräßlichen ÖPNV, sprich Straßenbahn und Bus, und zum im-Stau-steckenbleibenden Auto bieten.

Deshalb wiegen die Fehler, die ins Geld gingen, erheblich mehr. Den Rahmen brachte ich zum Sandstrahlen, ohne die Typenschilder und andere Leichtmetallteile zu schützen oder abzuschrauben. Das Ergebnis hieß: unbrauchbare Alureste auf einem blanken, porigen Stahlrohrrahmen. Auch ist das Sandstrahlen des Rahmens nicht notwendig. Der alte Rostschutz- und Lackuntergrund ist die haltbarste Basis.

Daß der gekaufte Schrotthaufen nicht komplett war, sprach ich auf der Vorseite schon an. Doch einen Wald- und Wiesen-Motor, den man an jeder "Starbenecke" bekommt, an dem Gehäuse-teile rausgebrochen sind, reparieren zu wollen, ist verkehrte Begeisterung, die viel Zeit kostet. Im Übereifer, alles zu erneuern und zu verbessern, zerlegte ich mit überschweblicher Gewalt die alte Pagusa-Satteldecke in zwei handliche Teile. Eine neue war fällig!

Genau andersherum erging es mir mit meinem Tank: Statt die alten Dichtkegel der Überlaufleitung zwischen den beiden Tankhälften zu erneuern, zog ich die Überwurfmutter immer strammer an, damit dieses blöde Lecken aufhörte. Das Ergebnis ist dem eingefleischtem Leser der Serie wohl bekannt. Der Tankgewindestutzen riß heraus. Lauferei

und manche Stunde mit Gedankenkonstruktionen gingen dabei drauf (von den fast 40 DM Materialkosten ganz zu schweigen). Die machbare Lösung beschreibe ich in der nächsten Ausgabe.

Die wirklich dümmste Sache geschah mit dem Abblendlichtschalter: Auf den Fotos der ersten Stunde prank ein richtig schöner Schalter rechts neben dem Kupplungsgriff. Nur wo war das Ding geblieben? Keine meiner Sammlerkisten voller Teile beinhaltete dieses Stückchen Elektrik. Hätte ich ihn gefunden, hätte ich ihn wieder auf inneren und äußeren Hochglanz gebracht. So mußte ich wg. mangelnder Ordnung ein neues Teil kaufen.

Die Serie hieß "Trial and Error" oder auch "Versuch macht kluch". Getrialt habe ich eine Menge. Errors waren auf der Tagesordnung. Und nun will ich auch nicht verheimlichen, wo ich denn nun kluch geworden bin.

1. Bist Du neu in der Zunft, so fange nie mit der Restaurierung einer Traummaschine an. Das Lehrgeld was Du zahlen müßtest, wäre horrend. Beginne mit einer Bauern-Maschine, die Du billig erstehst, wo die Ersatzteile leicht zu beschaffen sind und Du die Restaurierung als Lektion und Übungsstück, als Prüfstein für Dein Durchhaltevermögen auffaßt. Hast Du das geschafft, kannst Du Dich an schwerere Brocken wagen.

2. Grundvoraussetzung aller Arbeiten ist eine Kamera. Ich hätte mir viel Zeit erspart, wenn ich jeden Demontagehandgriff von vorn bis hinten auf Zelloid gebannt hätte.

3. Versuche, Dich anderen, erfahrenen Motorradliebhabern aus Deiner örtlichen Umgebung anzuschließen. Die helfen Dir, wenn Du nicht mehr weiter weißt (Zumindest richten die Dich, wenn Du voll auf der Depri-Schiene bist, wieder auf)

4. Ohne Drehbank nichts los! Immer gibt es ein paar Distanzstücke oder Sonderschrauben, die Dich voll abnerven. Mit einer Drehbank ist Dir sehr geholfen. Sieh zu, daß Du gute, kostengünstige Beziehungen (Vitamin B) aufbaust.

5. Zwei Ordner sind wichtig: Einer für Fotos, Zeichnungen und Skizzen von Deiner Maschine und der zweite mit Händlerlisten, GummikuH-Tips etc., die Du später mal brauchen kannst.

SUCH & FIND

Leserservice: Deine kostenlose, private Kleinanzeige per Telefon 04 21 / 50 16 17, per Fax 04 21 / 50 44 48 oder per Karte an den GUMMIKUH-Verlag - Am Deich 57 - 2800 Bremen 1

H = Händleranzeigen

ADLER

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

ARDIE

Ardie * 125, neue Kurbelwelle, Tel: 05363/40520 B.Bloch

Ardie B 251 Teile gesucht, Literatur, Kfz.-Brief (auch Kopie), Tips, etc., Tel. 06407/1297, Stefan

Ardie verkaufe oder tausche zahlreiche gebrauchte und Neuteile für alle Ardie-Nachkriegsmodelle, Th. Knaak, Tel. 0421/71787

BEKANNTSCHAFTEN

Bekanntschaften * V 7-Gespann sucht Gleichgesinnte zwecks Gründung eines Klassikerstammtisches (nicht nur klönen- auch fahren). Räumlichkeiten vorhanden. Tel. 04102/44302, nach 17 Uhr

BEKLEIDUNG

Bekleidung * Krad-Kombi der 30er Jahre. (Joppe, Breeches, Helm, Stulpen) braun, Gr. 50 ca., Preis VH Tel: 030/4618340

Bekleidung * Suche dringend Halbschalenschleim aus den 50ern, mit Ohrmuscheln in weiß oder schwarz. Größe um 60. Karl-Heinz Ossenkopp,

Bahnhofstr 4, 2059 Büchen, Tel. 04155/5583, ab 19 Uhr

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

BMW

BMW * Gläser-Verkleidung für R 50-69S und /5/6/7 zu verkaufen, guter Zustand, Tel. 05655/8051

BMW * R 2, suche Teile oder auch ganzes Motorrad zum Restaurieren, Tel. 06831/88755

BMW * R 27 fast kplt., Motor fertig und gestrahlt, 2500 DM, Tel. 06325/7132

BMW * R 50 mit Watsonian Palma SW R 90-6 Motor auf 27 PS eingetragen, 15 Zoll Räder, Bj 58, Neuaufbau 87, Heinrichverkleidung, 1a Zustand, Preis: VHB, Tel: 02237/4682

BMW * R 60 mit R 69S-Motor, solo oder als Gespann, Bestzustand, fahrbereit, zu verk., Tel. 05655/8051

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

BMW * Suche für R 80 ST Hinterachsantrieb 10/32, Andy, Tel. 0421/501617

BMW * Suche für R50-69S Tacho 0,75, gutes vorderes Schutzblech, Klappgepäckträger, Seitenwagenanschlußteile und Federsatz für Gespann.

Tel. 0421/501617, Andy verlangen

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

BMW * Suche Kickstarter-welle und Mitnehmer und Kickstarter für R 50 oder R 60, Tel: 08631/13483, ab 18 Uhr

BMW * Suche vorderes Schutzblech (Plastik) in granadarnot mit weißen Zierlinien, für R 75/5, Bj. 73, nur guter Zstd., Tel. 09641/3322, abends

BMW-Ersatzteile von Baujahr 1950 bis heute. Katalog gegen 5,- DM in Briefmarken Auszug aus unserem Lieferprogramm:

Sitzbank Nachbau, passend für	Best.-Nr.	DM
R 50/5 ab Fg.-Nr. 2906305		
R 60/5 ab Fg.-Nr. 2947967		
R 75/5 ab Fg.-Nr. 2997986		
R 60/6, R 75/6, R 90/6	39018	225,75
Fahrersattel mit Pagusa-Satteldecke		
R 25/3, R 26, R 27, R 51/3-R 68	39000	269,50
Univ.-Soziussattel für Kotflügelmontage		
Pagusa komplett	39020	269,50
Satteldecke mit Spannband, Pagusa	39002	142,95
Satteldecke ohne Spannband	39001	52,80
Zündspule NEU, R 24 bis R 26	40202	44,-
Zündspule NEU, R 51/3 bis R 69/S	40200	132,-
Motordichtsatz mit Simmerringen		
R 25 bis R 25/3	19000	96,80
dto R 26 und R 27	19001	96,80
dto R 51/3 bis R 60/2	19002	121,-
Scheibenbremsbelag-Sätze		
asbestfrei, mit ABE	Satz ab	36,95
Bremsbacken mit Belag	Paar ab	66,-
Hakenschlüssel mit 24er Maul	71703	30,80
Spezienschlüssel 36/41	71704	30,80
Sternmutter Schlüssel ALU	71112	44,-
Zentrierdorn für Kupplung	71104	26,40

und...und...und vieles mehr!

Jaeger

Ehlscheider Pfad 7-8
W-5455 Bonefeld
Tel.: 02634/1311
Fax: 02634/2690

Verchromen

Vernickeln, Vermessungen mit Schutzlack, Vergolden, Verzinken, Brünieren, Patinieren und Polieren von Oldtimer- und Motorrädern im Handwerksbetrieb mit bester Qualität und Erfahrung

Brinkmann

GmbH U. Co KG
Lammstraße 4b, 3000 Hannover 1
Tel. (05 11) 31 95 95

EDELSTAHLSCHRAUBEN

A2 Mutteln und Zubehör nach DIN A4
Auch in ZOLL-Maßen! Preisliste gratis
Uwe Gräber, Dipl.-Ing. Postfach 1647
2390 Flensburg, Telefon 0461/28480

MOTORSCHADEN???

Wir lösen das Problem
AT-Motoren u. Zyl.-Köpfe
mit Garantie

- Zylinderkopf-Instandsetzung
 - Zylinderschleifen
 - Kurbelwellenreparatur
- MOTORRADSPORT **Vilsmaier**
8018 Grafing b. München, Kellerstr. 3
Tel. 0 80 92 / 37 73

07965/2141, ab 17 Uhr

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

Zündapp KS 600: Suche Lima, Fahrer- und Soziussattel, Tachoantrieb u. Tankschaltung, sowie sämtliche Literatur, Joachim Thölken, Bismarckstr. 68, 28 HB 1

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

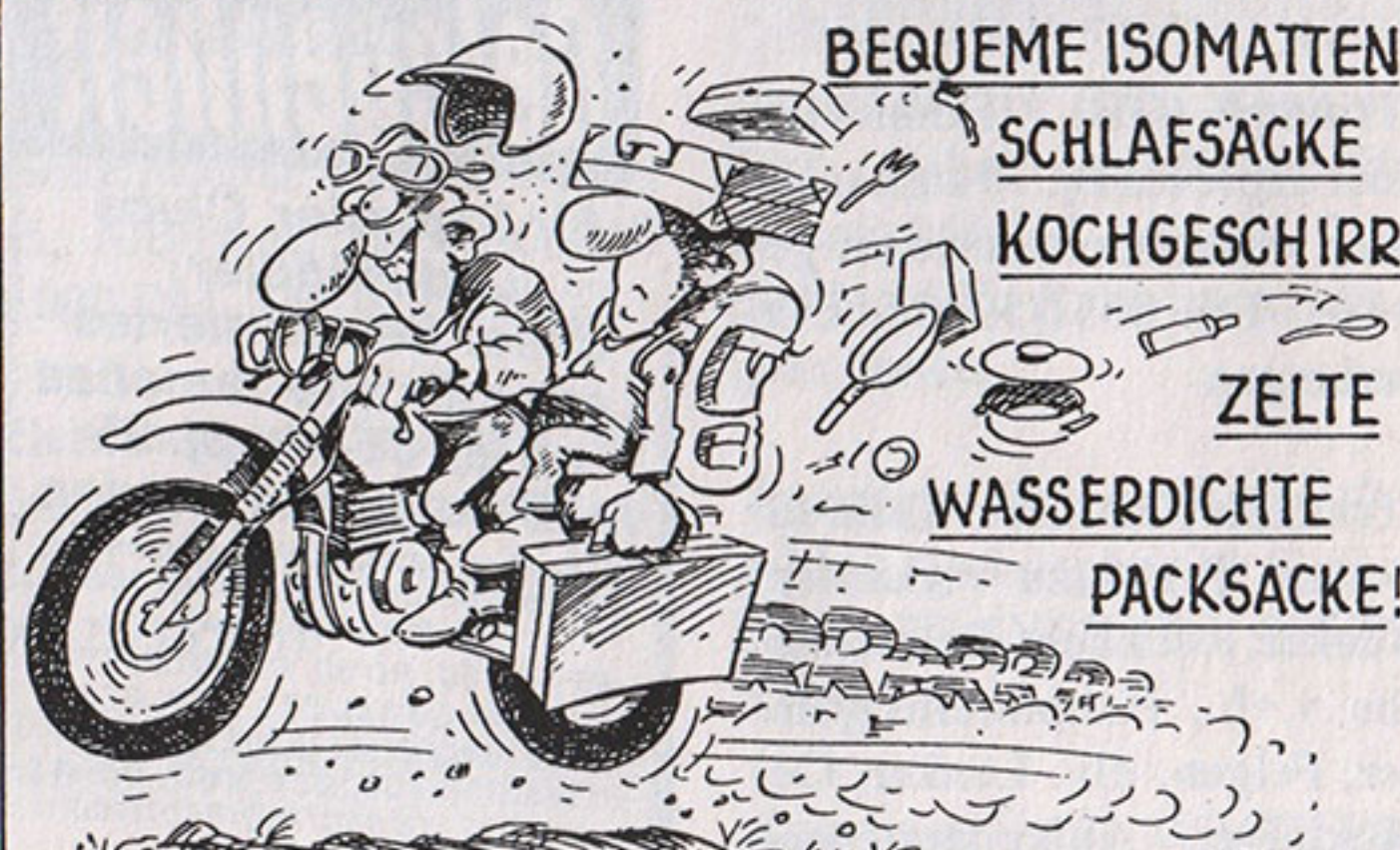
IN LETZTER MINUTE

Rahmen mit Brief für NSU FOX gesucht, oder Kopie für Zulassung. 0421/652683 ab 18.00 Uhr

EMW: Suche für EMW R35/3 Auspuff-Schwalbenschwanz und Zigarrenform. Robert Ste-

ALLES FÜR RUCKSACKREISEN OHNE QUO VADIS HAT ALLES FÜR DEN REISELUSTIGEN BIKER...

Bgm. Smidt Str. 43 · 2800 Bremen
Tel. 0421/14778



Katalog anfordern oder auf einen Kaffee rausholen.
Wir haben durchgehend geöffnet!

phan, Thurmer Str. 35, O-9560 wie eine F1. Preis VB 7800
Zwickau DM. Tel.: 06404/1467 abends

Ducati 500 Desmo Pantah BMW: Suche R50 oder R60
Motor getunt und überholt. von 50-68 original guter Zu-
Alle Verschleißteile sind neu. stand. Tel.: 07262/5144
Fahrzeug kplt. lackiert, etwa

LITERA-TOUR

SCHNELLE MOTOREN SEZIERT UND FRISIERT

Um als Besitzer, Restaurator und Fahrer eines klassischen Motorrades, vielleicht sogar noch eines diffizilen, auch auf Dauer bestehen zu können, braucht man beides: Theorie UND Praxis. Die Neigungen des Einzelnen können da schon sehr unterschiedlich sein. Dennoch sind wir hier sicher, daß die Grundlage zum sauberen handwerklichen Arbeiten am eigenen Motorrad auch theoretische Kenntnisse sind. Um einen kranken Motor zu kurieren, sollte man schon über die Zusammenhänge im Inneren des Triebwerks Bescheid wissen.

Seit Jahrzehnten erste Wahl, wenn es um das Innere von Motoren geht, ist Helmut Hütten's Buch "Schnelle Motoren" seziert und frisiert. Auch wer nicht unbedingt selbst Hand an die Quetschkanten im Zylinderkopf oder die Steuerzeiten des Ventiltriebes legen will, findet hier auf 605 Seiten so ziemlich alles über den PKW- und Motorradmotor, was grübelnde Geister in den letzten 100 Jahren erdacht haben. Das Werk ist in drei Hauptkapitel unterteilt, die wiederum sehr übersichtlich und anschaulich in Unterkapitel unterteilt sind.

Zu den kritischen, analysierenden Texten finden sich über 500 Fotos und Zeichnungen. Eigentlich kann man nur sagen: Alles drin, alles dran. Wermutstropfen, die mir auffielen, aber nicht für jeden Leser relevant sind, wären, daß der Untertitel "seziert und frisiert" nur teilweise richtig ist, da man sich die Frisierrezepte selbst zusammenreimen muß.

Wir wissen, daß Kochrezepte nicht immer halten, was sie versprechen, aber praktisch gar keine konkreten Tipps...?

Außerdem ist natürlich in den älteren Auflagen nicht der letzte Stand der Technik zu finden, an-

dererseits finden sich in früheren Ausgaben mehr Darstellungen älterer Motorradmotoren. Und diese Tatsache kann einen GUMMIKUH & Past perfect-Leser schon ins Antiquariat treiben. Fazit: Für alle, die mehr wissen wollen als die Fachleute vom Stammtisch, die erste Wahl, aber kein schnuckeliges Lesevergnügen für einen Balkonabend. Konzentration vonnöten!

WIE HELFE ICH MIR SELBST: MZ-MOTORRÄDER

Im Rahmen der vielen alltäglichen Gespräche mit den Vertreibern von Zubehör, Ausrüstung und Ersatzteilen merkt auch ein GP-Redakteur recht schnell, wer von den Menschen hinter der Ladentheke oder auf der anderen Seite der elektronischen Buschtrommel nicht nur ein ordentlicher Kaufmann ist, sondern mit Leib und Seele versucht, seinen Kunden, seinen Motorradfahrern und -fahrerinnen, etwas ausge-

"Schnelle Motoren seziert und frisiert", Helmut Hütten, 9. Auflage 1990, Motorbuchverlag Stuttgart, ISBN 3-87943-974-5 44,-DM

wählt Gutes für Ihr gutes Geld anzubieten.

Peter Heinze aus dem hessischen Heuchelheim scheint so ein lauterer Charakter zu sein. In seinem Angebot finden sich zu korrekten Preisen Artikel, die der traditionelle Zwei- und Dreiradpilot wirklich gebrauchen kann.

Modischen Tinnel wird man vergeblich suchen. Heines Engagement ist es auch zu verdanken, daß der Verlag Technik GmbH in Berlin eine überarbeitete Version der gelben MZ-Bibel auflegte.

Die dortigen Mitarbeiter waren nach Auflösung der DDR und Umwandlung des Verlags in eine GmbH arg verunsichert, ob man dieses Buch überhaupt noch im Programm haben sollte. Er mußte vor Drucklegung der neuen Ausgabe zusagen, einen happigen Teil abzunehmen. Nach diesem einleitenden Sermon soll aber endlich das Buch selbst das Thema sein.

"Wie helfe ich mir selbst - MZ-Motorräder", Heinz Neuber und Karl-Heinz Müller, 4. überarbeitete Auflage 1990, Verlag Technik GmbH, Berlin, zu beziehen über Peter Heinze, In der Eck 2, W-6301 Heuchelheim, Tel. 0641/63419, Preis: 28,- DM

Seien Sie vorsichtig mit Gesundheitsbüchern - Sie könnten an einem Druckfehler sterben. Mark Twain

Der Titel verspricht Hilfe zur Selbsthilfe, und das ist nicht übertrieben. Man muß kein Profi sein, um mit dieser Art der Technik zurechtzukommen. Und selbst wenn man die "Emme" in die Werkstatt schafft, ein Mehr an Durchblick ist auf jeden Fall von Vorteil. Und den bekommt man hier: Die "Westkontakte" sind dem Druckwerk bekommen, jetzt gibt es einen abwaschbaren Schutzumschlag und eine Papierqualität, die die Fotos richtig herauskommen läßt. Außerdem beschränken sich Betriebsmittelempfehlungen nicht mehr nur auf Produkte von Isolator und Minol.

Gefreut haben wir uns darüber, daß die Autoren Heinz Neuber und Karl-Heinz Müller für den Betrieb mit Castrol Biolube das Mischungsverhältnis 1:100 freigeben und das Buch mit einem historischen Abriß und einer Typenkunde dazu ergänzt haben. Direkt behandelt werden sämtliche MZ-Modelle seit 1977. Das heißt die 250er mit 4-Gang-Getriebe sind rausgefallen. Vieles läßt sich aber noch anwenden (z.B. Elektrik, Vergaser). Auf 215 Seiten wird soviel geboten wie sonst nirgends, es sind sogar technische Zeichnungen zum Selbstbau der Spezialwerkzeuge vorhanden. Ein beiliegendes Poster enthält für Laien verständliche Schaltpläne mit farbigem Druck der Kabelfarben. Die Fotos und Zeichnungen (275 Stück) sind auch nicht ohne. Wo es fehlt wird deutlich, wenn man ein Hertweck Buch zur Hand nimmt. Die Sprache im Selbsthilfe Buch ist so nüchtern, daß auch "Ungediente" sofort an eine H(erces) D(ienst) V(orschrift) denken. Aber rein sachlich fehlt wirklich nichts. Sogar ein Register ist vorhanden.

Fazit: Ein Buch mit den gleichen Eigenschaften wie die MZ-Maschinen: Nüchtern, ohne Schnörkel, aber ein unschlagbarer Gegenwert fürs Geld.

Anay

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,-

Aktualisierte NEUAUFLAGE

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

NEU

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

Bitte liefern Sie mir gegen Rechnung G 5/91

_____ x _____

_____ x _____

_____ x _____

_____ x _____

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 _____

SCHNELLE MOTOREN

seziert und frisiert

Helmut Hütten

Neuber-Müller

Wie helfe ich mir selbst

MZ-Motorräder

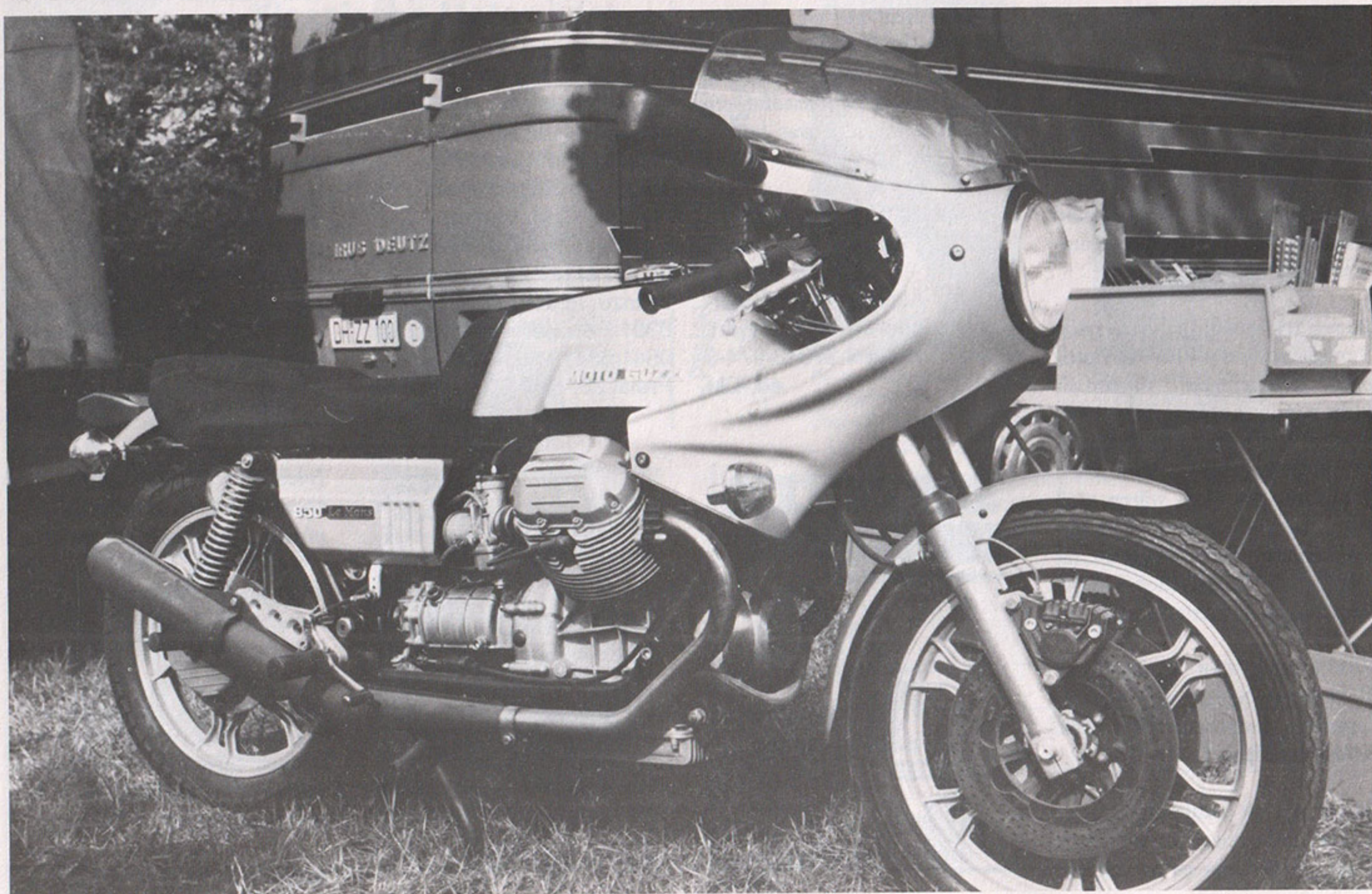
...MOTO GUZZI

Nachdem, wie schon in der letzten Ausgabe beschrieben, der Argentinier De Tomaso seinem Konzern die Traditionsmarken Benelli und Moto Guzzi einverleibt hatte, wurde durch Verschmelzung der beiden daraus die damals größte westeuropäische Motorradfabrik.

Alessandro De Tomaso war fest entschlossen, die japanische Herausforderung anzunehmen, und sich seinen Anteil aus dem Absatzkuchen herauszuschneiden. Bei Moto Guzzi, wo in jeder Ecke des Werkes "Traditionsmarterln" herumstanden und man immer noch an die segensreiche Wirkung übergroßer Schwung-

massen glaubte, befürchtete man tiefgreifende Umstrukturierungen. Doch so schlimm sollte es nicht kommen, wenn auch der "Patron" sicher nichts mehr mit Carlo Guzzi gemein haben sollte: Das Modellprogramm wurde besonders in den kleineren und mittleren Hubraumklassen angeglichen, einige Modelle fielen dem Kehraus zum Opfer. So auch die aus der legendären MotoBi hervorgegangene Benelli Sprite. Aber das ist eine eigene Geschichte. Bei Guzzi stand man vor dem Problem, daß Honda auch auf der Appeninhalsinsel eine Vierzylinderverliebtheit aufgebaut hatte, wobei Guzzis ältere Modelle wenig

1975: der neue Bestseller von Moto Guzzi - die Le Mans I



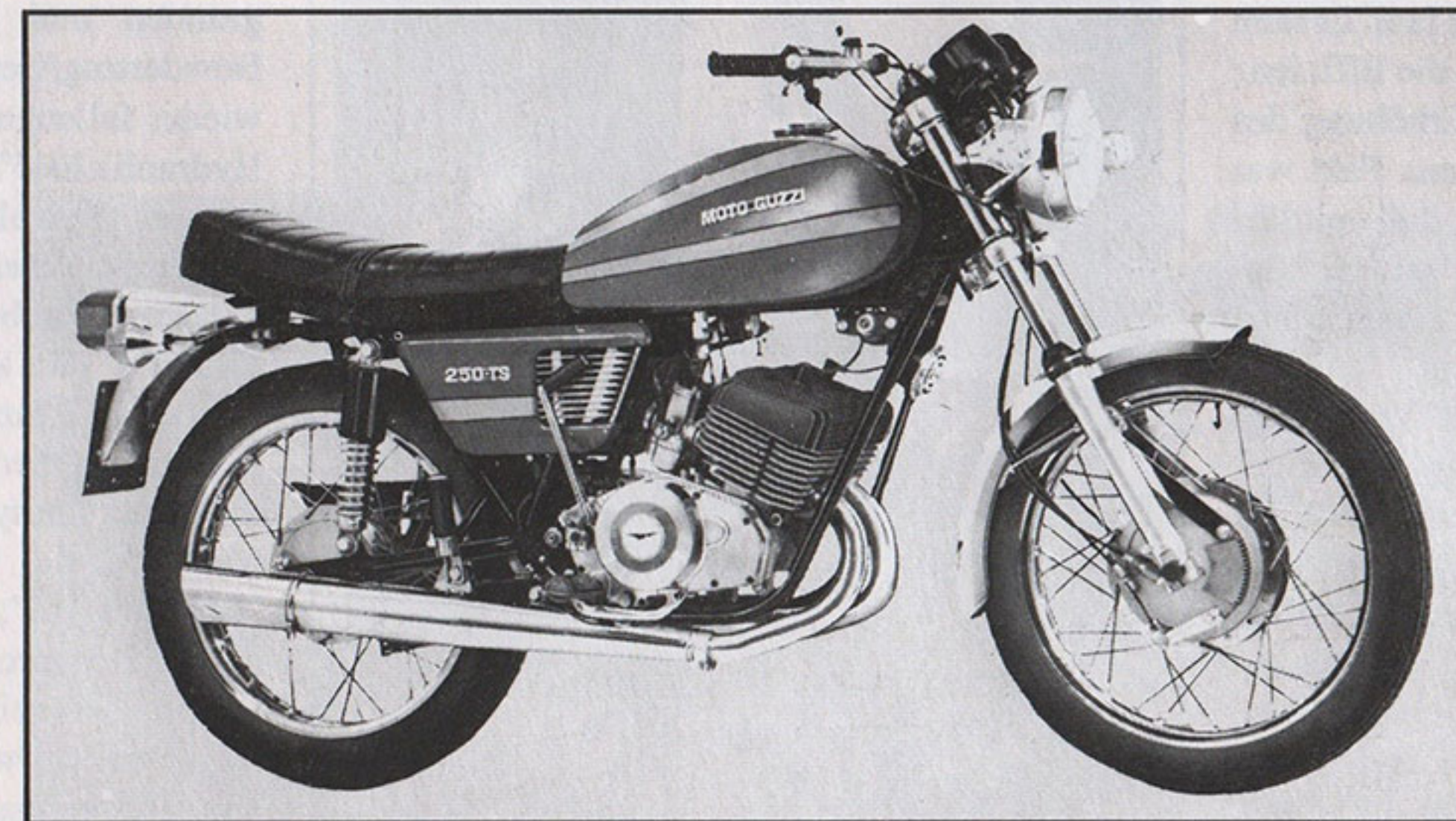
"trendy" wirkten. Auch Zweitakter, die bis dato nur als Moped- und Rollertriebwerke eine ordentliche Reputation bei den Azzurris hatten, schienen durch motorsportliche Erfolge und das Engagement, das die Japaner auf diesem Gebiet zeigten, mehr akzeptiert zu werden. De Tomaso beauftragte einen deutschen Konstrukteur, ihm einen modernen Zweitaktzylinder zu bauen, dieser blieb als 125er Benelli und 250er Benelli "2-C" und Moto Guzzi "TS" lange Jahre in der Produktion. Diese Maschinen ge-

hörten zu den ersten mit kontaktloser, elektronischer Zündanlage, die von einem Schwunglichtmagnetzylinder gespeist wurde. Um wenig Zeit zu verlieren, wurden die neuen vierzylinderigen Mittelklassemodelle 350/400 GTS und die Halblitermaschine Benelli Quattro motormäßig echte Plagiate der Honda CB 500 Four, deren Motor zugegebenermaßen ein traumhaftes Triebwerk war.

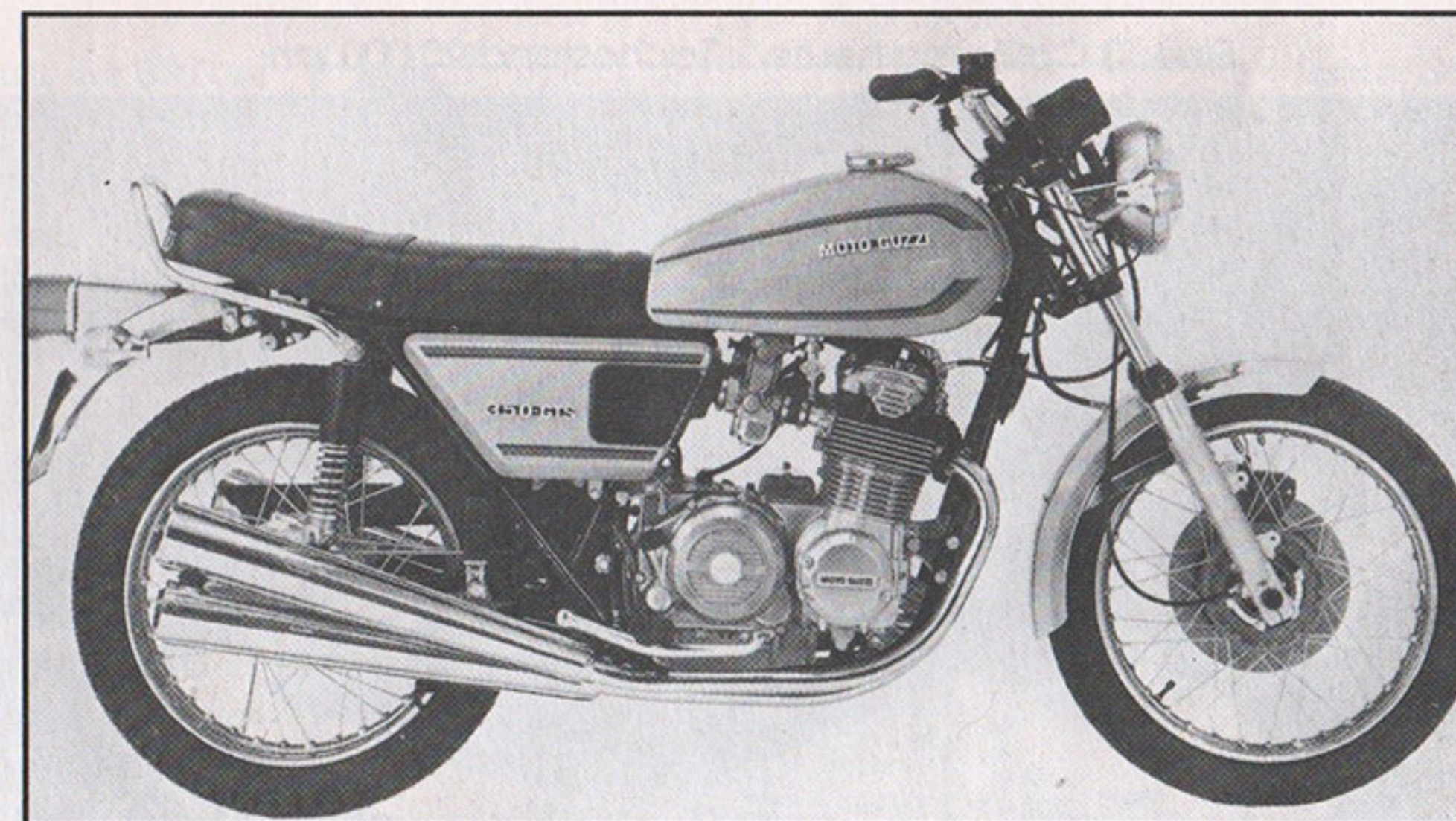
Dieser Motor bildete auch die Grundlage für die 1975 in Mailand vorgestellte erste Großseriensechszylindermaschine Benelli 750 "sei". Doch zurück in das Jahr 1973, ins Moto Guzzi Stammwerk in Mandello del Lario. Dort baute man vorerst die Nouvo Falcone, in erster Linie für heimische Behörden, unverändert weiter. Bei den großen V-Modellen hatte sich das von Lino Tonti entwickelte Chassis so überzeugend gezeigt, daß man entschied, künftig für alle großen Maschinen den Rahmen der V 7 Sport zu verwenden. Dazu gesellten sich, voll im internationalen Trend, Scheibenbremsen, zunächst nur am Vorderrad. In der Zwischenzeit präsentierte sich die Modellpalette des Hauses Guzzi zur Saison 73/74 folgendermaßen: Das Mofa "Trotter" lief aus, während das Mokick "Dingo" weitergebaut wurde. In der 125er Klasse gab es noch die Stornello mit ihrem 1959 konzipierten OHV-Viertakter,

diese wurde aber zum nächsten Jahr von einer Einzylinder-Zweitaktmaschine abgelöst, deren Ursprünge bei Benelli lagen. Währenddessen belieferte Benelli 125er Kunden ja auch mit der Zweitaktzylinder "125 2-C". Bei den Viertellitermaschinen unterschied sich die "250 TS" nur durch den Tankinhalt und die Hartchrombeschichtung der Zylinderlaufbahnen von der Benelli "250 2-C". Als 350er war eine Vierzylinder mit dem Namen 350 GTS im Programm. In der Königsklasse vertrat die Nouvo

Falcone noch die traditionelle Linie, war aber in den wenig nostalgischen 70er Jahren zum Dahinsiechen verurteilt. Glanz bekam das Programm in der großen Klasse. Dort befriedigte man mit einem Grundmodell die unterschiedlichsten Ansprüche. Der "normale" Tourenfahrer bekam die 850 T angeboten, mehr auf Pomp und Komfort bedachte Piloten konnten mit der California glücklich werden, und heißblütige Gesellen ließen sich mit 750 Sport, der Nachfolgerin der V 7 Sport, sehen. Übrigens hatten mittlerweile auch alle großen Modelle das Fünfganggetriebe der V 7 Sport geerbt. Fünfganggetriebe wurden den Big Bikes der frühen 70er Jahre auch aus verkaufstechnischen Gründen verpaßt. Das Werk lieferte für



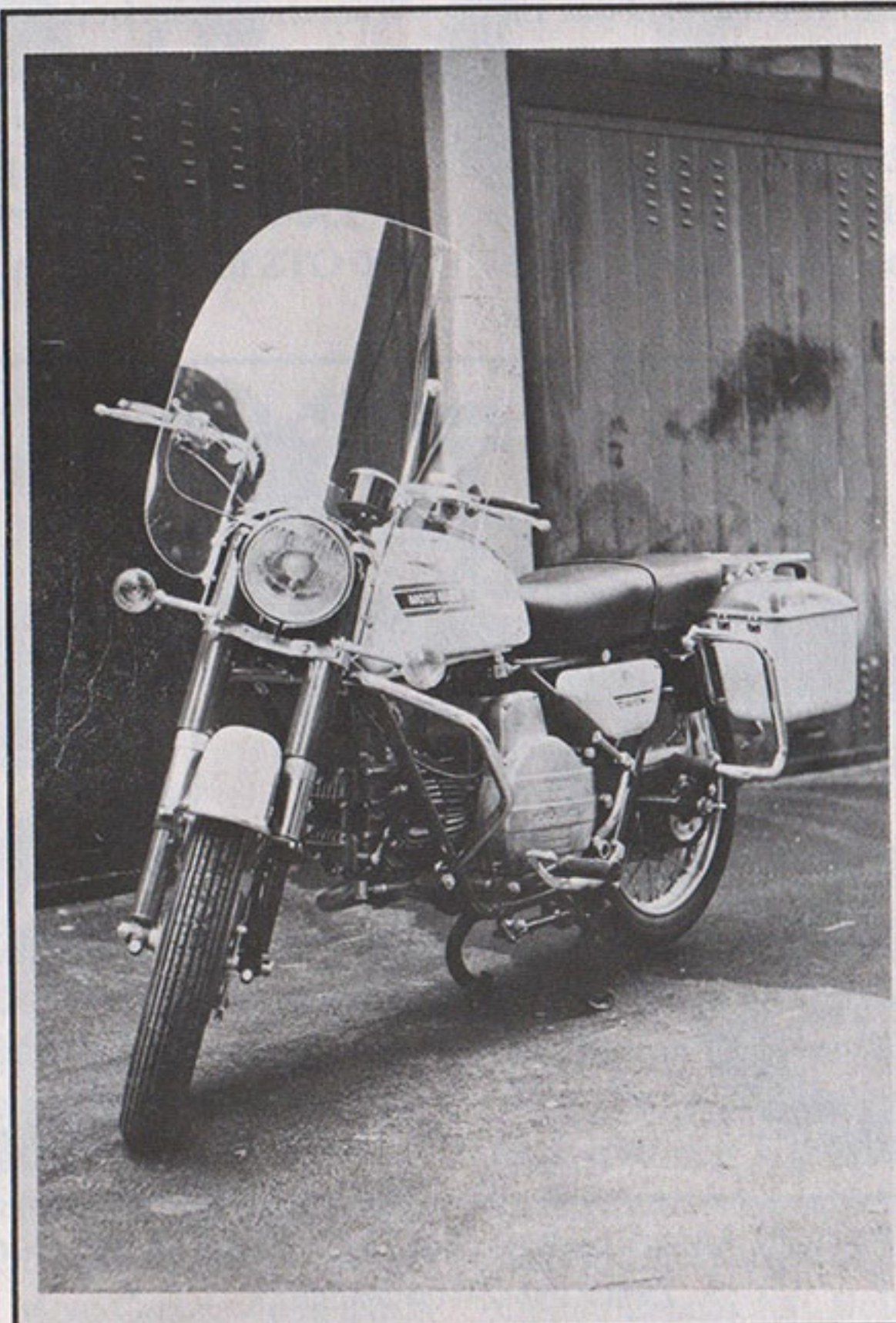
Eine "Benelli" Moto Guzzi, die "2-c" - 250 TS mit dem 2-Zylinder-2-Takt-Motor



Die Guzzi "CB 500" mit der Bezeichnung 350 GTS, 4 Zylinder, als Benelli hatte sie tatsächlich 500 ccm

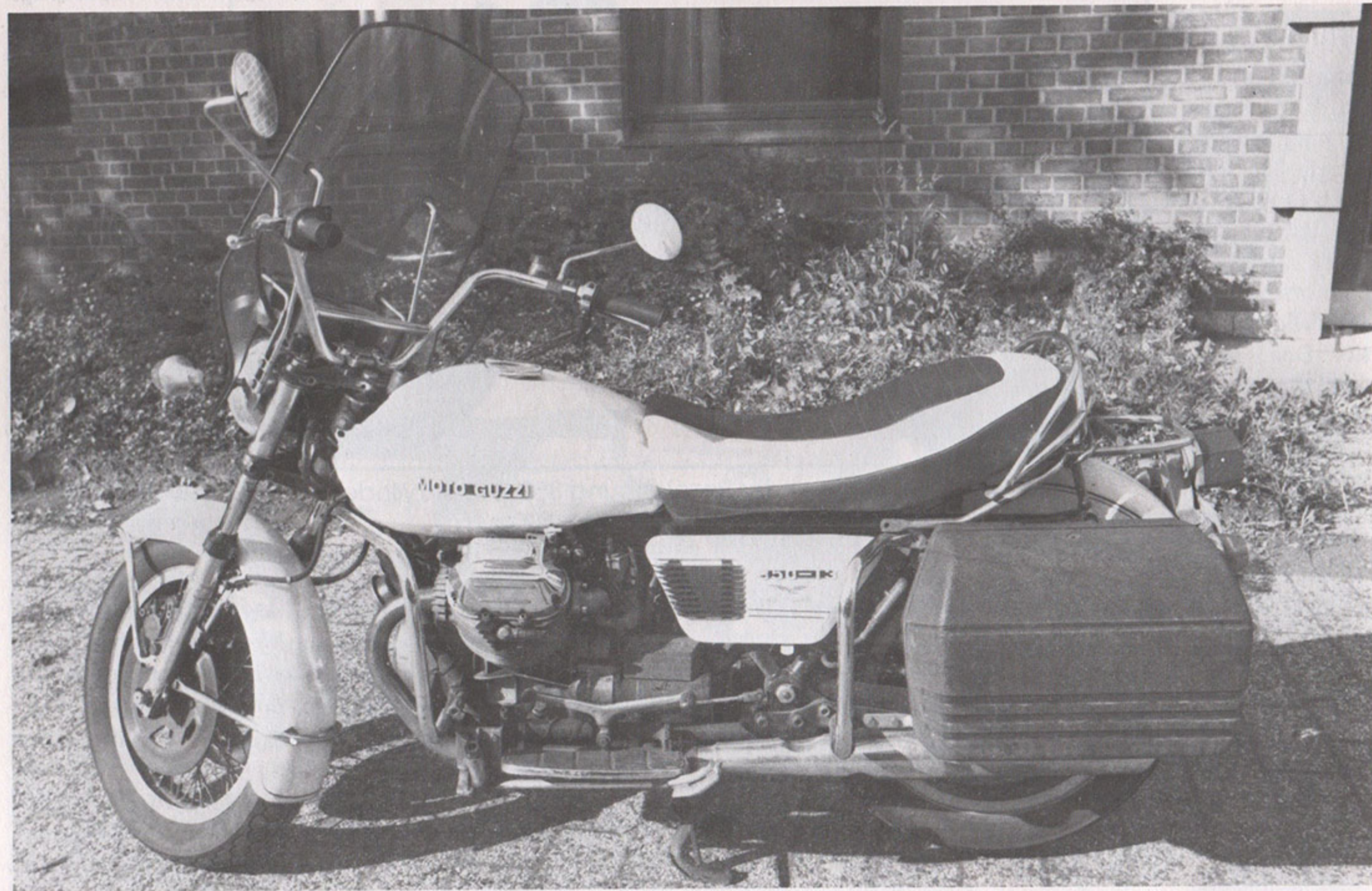
den V-Typ allerhand Tuningteile, mit deren Hilfe man bei Langstreckenrennen ganz vorne mitfahren konnte. Den Beweis dafür trat das oberitalienische Werk bei den 24 Stunden-Rennen der frühen 70er Jahre, wie Barcelona, Le Mans und Lüttich, an. Dort war man nie so erfolgreich wie der große Konkurrent aus Bologna, Ducati, kam aber fast immer sehr weit vorn ins Ziel. Die verkauften Stückzahlen, besonders der großen Maschinen, konnten sich auch im Export sehen lassen. Doch De Tomaso war auch hier auf weitere Expansion aus. Im Gefolge eines Import-

teursvertrages, den er mit der französischen Zweiradfirma Motobecane schloß, bekamen diese exklusiv die Importrechte für viele europäische Staaten. Dadurch wurde der bisherige Importeur, Fritz Röth, ausgebootet. Im Hause Guzzi waren die Kaufleute aber froh, nach den dürftigen Jahren endlich mal im Konzert der Großen mitzuspielen. In der Versuchsabteilung war derweil Tonti auch nicht gerade faul. Er sann darüber nach, wie man die Effizienz der Bremsanlage bei Erhöhung des Komforts steigern könne. Fakt war einfach die Tatsache, daß mittlerweile auch Leute mit großen Maschinen herumfahren, deren Sinne eigentlich nicht darauf getrimmt waren, einer bissigen Vorderradbremse eine satte Portion Verzögerungsarbeit zu entlocken, ohne dabei wegen Bausand oder einer feuchten Fahrbahn auf den Pinsel zu fallen. Saturated Umsteiger, die mit italienischen Slippers auf servounterstützten Bremspedalen irgendwelcher Autos rumgetrampelt hatten, waren im Falle einer Notbremsung ihres Superbikes aber immer bereit, ihren rechten Fuß schwer auf den Bremshebel sinken zu lassen. Dieses



Zivile Tourenversion der Nuovo Falcone (könnte heute wieder aktuell sein)

Eine T3 California heute • Tachostand 90.000 km

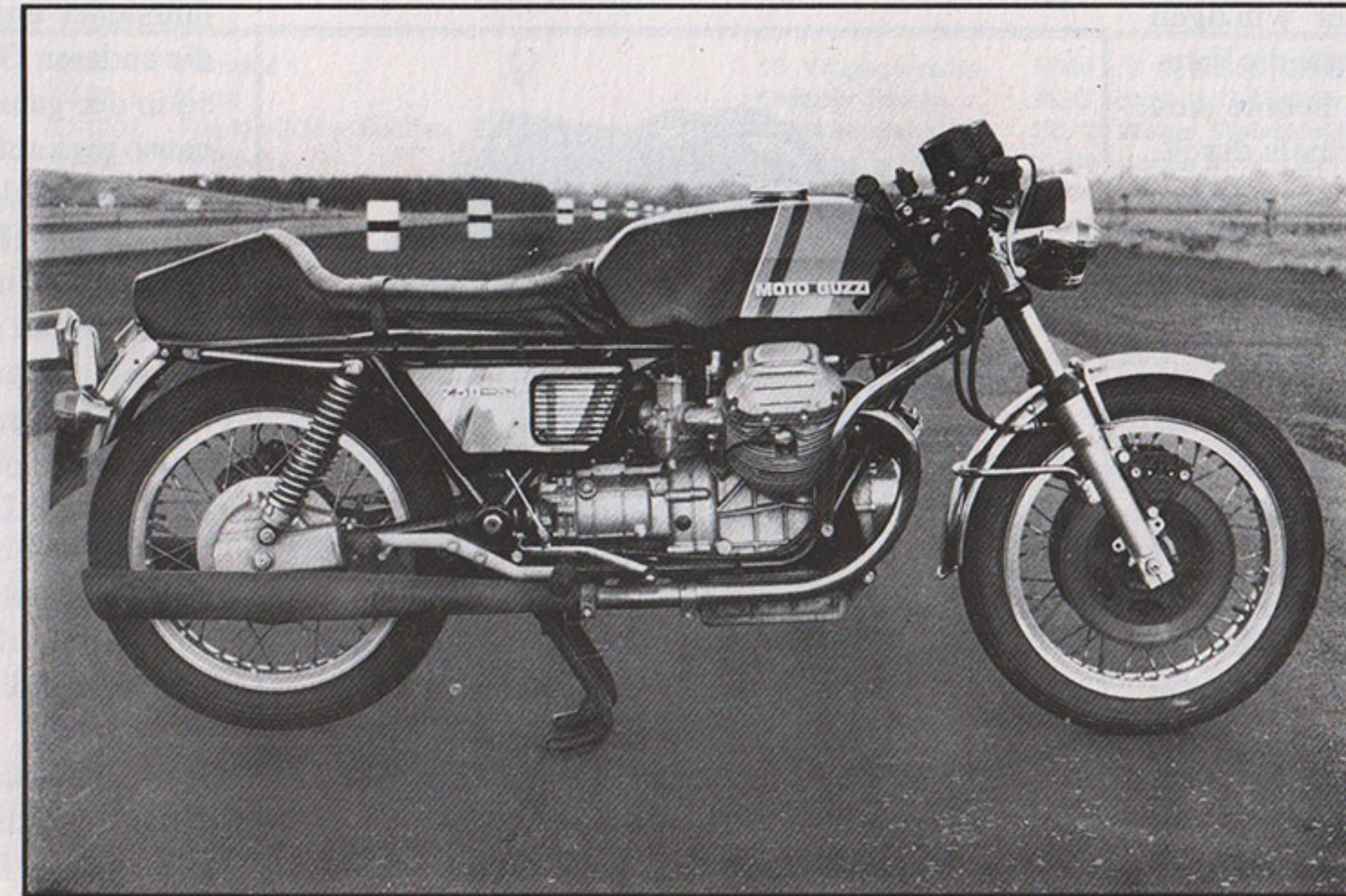


Problem war aber nicht neu, Generationen von Motorradfahrern hatten unter dem Trauma gelitten, bei Benutzung der Vorderradbremse würde sich man prompt überschlagen. Vermutlich war dieses Trauma durch instabile Fahrzustände von Tretrollern frühkindlich hervorgerufen worden. Alle Lösungsvorschläge in der langen Motorradgeschichte waren aus Kostengründen und Anfälligkeiten der Bowdenzug/Gestänge-Übertragung wieder fallengelassen worden. Die Hydraulik half Tonti, ein System zu entwickeln, welches die Scheibe am Hinterrad und eine Scheibe am Vorderrad per Fußbremshebel betätigte, während die zweite Scheibe am Vorderrad ganz konventionell vom Lenker aus bedient wurde. Dieses Integralbremssystem, wie es genannt wurde, hatte noch in der "SEIMM-Ära", nämlich Ende 71, in einem Rennprototyp Premiere gehabt und war seitdem beständig weiterentwickelt worden. Der Name "Integralbremse" war an sich so gut nicht, da ja jedes Fahrzeug mit Bremsen an allen Rädern "integral" gebremst wird, aber sehr, sehr werbewirksam. Mittlerweile hatte man

gegen Ende des Jahres 74 das neue Bremssystem für die großen Serienmaschinen adaptiert. Die Presse war des Lobes voll über das neue Trio 750 S 3, 850 T 3 und 850 T 3 "California". Die Maschinen boten ihren Käufern einen realen Gegenwert fürs Geld und verbanden italienische Klasse mit innovativer Technik, wie dem "Integralbremssystem". Probleme hatten die Guzzisti mit den Sachen, auf die in Italien noch nie ein Mensch Wert gelegt hatte: Dazu rechnet man die jämmerlichen Schalter, die "dünne" Qualität von Lack und Chrom unter schlechten Witterungsbedingungen, feuchtigkeitsempfindliche Elektrik und die fehlende Luftfilterung. Diese ging Hand in Hand mit den von den Konstrukteuren vorgesehenen Auspufftöpfen. Durch die Anhebung von Leistung und Hubraum waren die großen Guzzis eher lauter denn leiser geworden. Um nicht in Konflikt mit den Geräuschbestimmungen einiger Exportländer wie auch der BRD zu kommen, und gleichzeitig die Spitzenleistung zu halten, wurden die Auspufftöpfe modifiziert. Leider mit dem Erfolg eines verschlechterten Durchzugs. Aber da gab es ja Möglichkeiten....

Jedenfalls war an den Details, die den Fahrspaß eines Motorrades ausmachen, nichts mehr auszusetzen. Die Fahrwerke waren, so wie sie aus dem Laden kamen, in der Lage die Motorleistung locker zu verkraften. Und die war nicht von Pappe. Lief doch schon die "normale" T 3 knappe 190 km/h. Mit der S 3 war man noch ein wenig flotter unterwegs, aber durch das Hubraummanco von 100 ccm gegenüber den Touringmodellen zu häufigerem Schalten gezwungen. Einige Fahrten auf der 750 S 3 eines Bekannten in den letzten Jahren sind mir durch den dramatischen Charakter dieser Maschine noch frisch in Erinnerung: Hatte man nach dem Anlassen aufgrund der Geräuschkulisse das Gefühl, es mit einem landwirtschaftlichen Fahrzeug zu tun zu haben, so belehrte mich schon die Sitzprobe eines Besseren: Wie auf jeder klassischen italienischen Sportmaschine tun sich Piloten, deren Physiognomie an Schimpansen gemahnt am

Leichtesten: Lange Arme und kurze Beine sind gefordert. Mit schnüffelnden Geräuschen sucht sich die große Guzzi etwas zäh, aber durchaus handlich den Weg aus bebautem Gelände. Die großen Schwungmassen in Verbindung mit dem wenig unteretzten Getriebe lassen den Motor bullig, aber wenig agil erscheinen. Alle Ungemach ist vergessen wenn die gut 3l Öl Betriebstemperatur erreicht haben und man dahindrömmelnde Autokolonnen hinter sich gelassen hat. Das Motorrad beschleunigt,



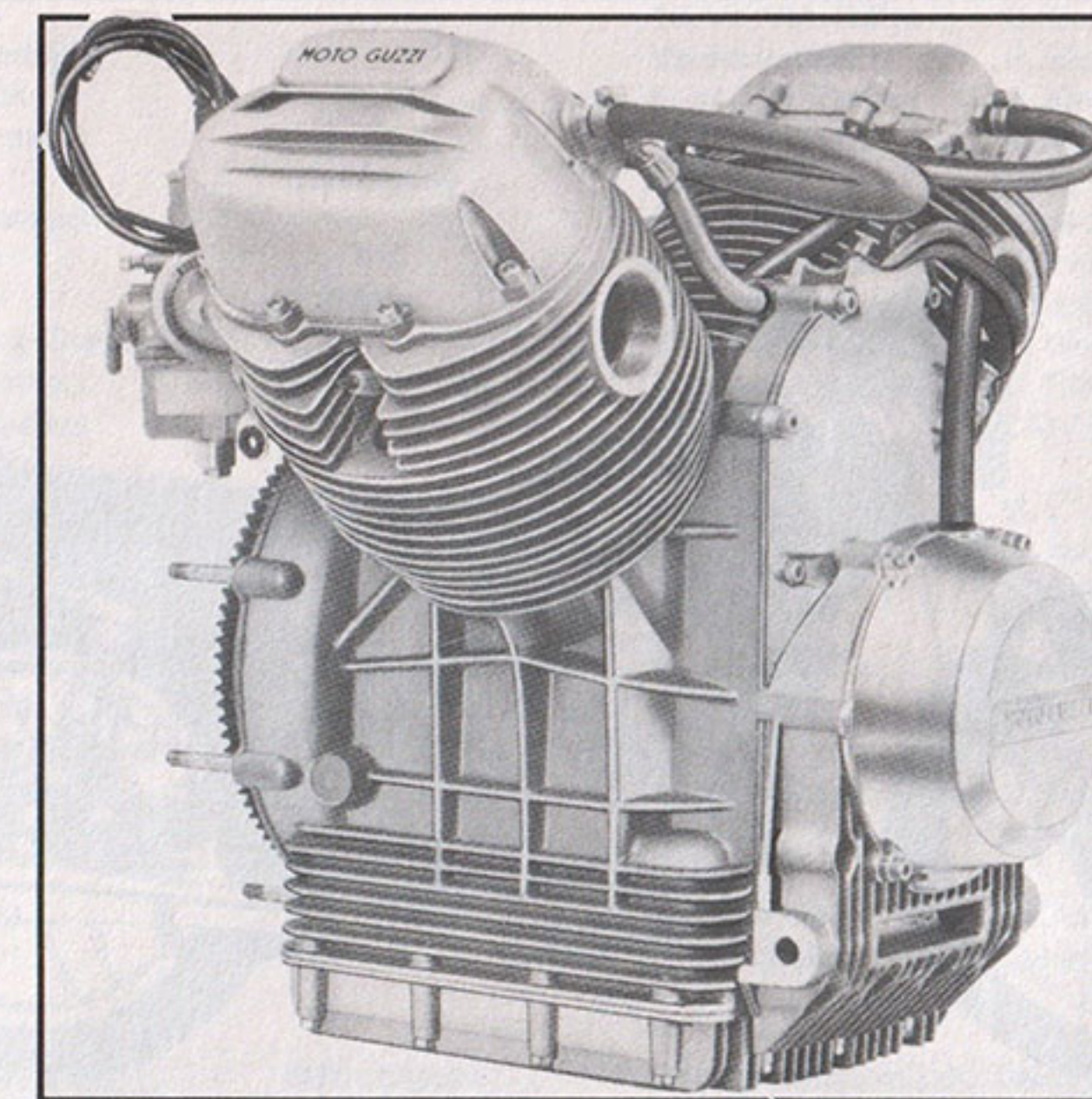
Das Ende der 750er Modelle bildete die 750-S3 - "Ästhetik pur"

sobald sich die Drehzahlmesser-nadel der 5000er Marke nähert, in einer Weise, die Peter Limmert vom "Motorrad" seinerzeit an Münchhausens Kanonenkugel erinnerte. In Geschwindigkeitsbereichen wo andere Stoßstangenmotoren gleichen Hubraums zäh werden, stampft der große V aus Mandello energisch auf die 200er Marke zu. Etwas gemächlicher sollte man es nur beim Schalten angehen

lassen, Schwungscheibe und Getriebewellen arbeiten nicht so rasch zusammen, wie man das von britischen oder fernöstlichen Sportmaschinen gewohnt ist. Raufschalten also mit Geduldspausen, runter mit Zwischengas a la Rennpiste.

Wenn auch die Schaltung etwas Aufmerksamkeit erfordert, das Fahrwerk erlaubt dieses. Lino Tonti komponierte ein Fahrzeug, das mit tiefem Schwerpunkt, langem Radstand (1,47 m) und schmaler Bereifung (3.25 und 3.50 Reifen) trotz fantastischer Spurstabilität selbst auf Paßstraßen über die serienmäßigen Stummellenker handlich zu fahren ist. Freihändig bremsen ist selbst bei Tempo weit über 100 km/h kein Hexenwerk, Boden-

wellen und Asphaltflicken spürt man nur im Hintern, niemals im Lenker. Auch Seitenwind wirkt kaum jemals irritierend. Die Fahrstabilität ist derartig gut, daß ich mich ständig dabei ertappte, 140 km/h für eine lockere Ausflugsgeschwindigkeit auf Landstraßen zu halten. Die Sitzposition paßt wunderbar für Geschwindigkeiten jenseits des Landstraßenlimits, und der lange fünfte Gang sorgt mit Hilfe des unregelmäßigen, dumpfen



Der V7-Motor mit seinem Tunnelgehäuse. Er wurde bis 1975 in dieser Form gebaut.

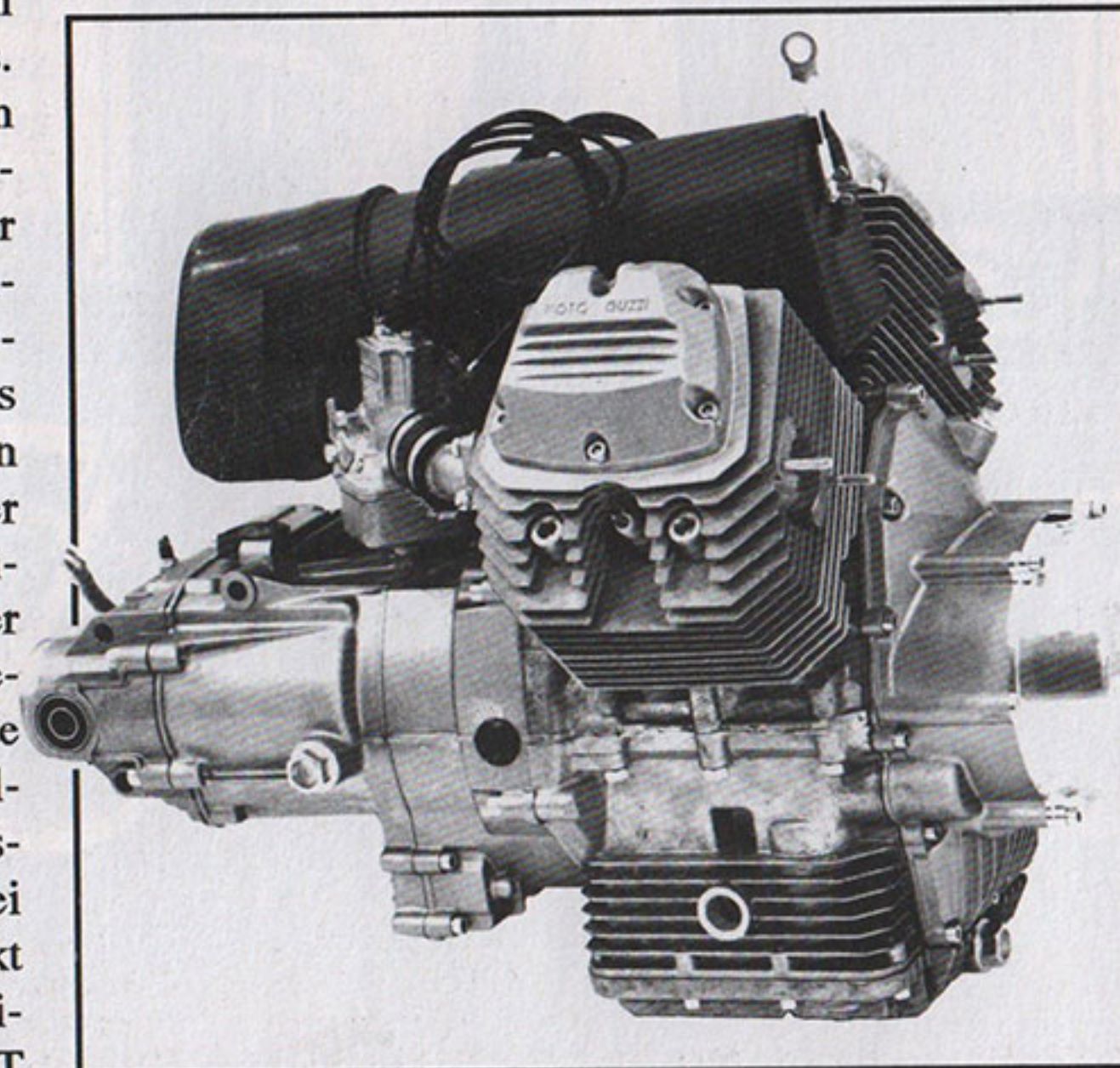
Schlages des V- Triebblings für ein entspanntes Fahrfeeling. Stets wurde ich unterwegs von heftigem Fernweh gepackt, ist doch die S 3 ein unvergleichliches Motorrad für die langen, schnellen Bundesstraßen, die auf dem Weg nach Italien liegen. Auch in der kleinen Klasse holte De Tomaso zu einem Paukenschlag aus: 1975, im einzigen Produktionsjahr der 750 S 3, präsentierte man auf dem Mailänder Salon den Gipfel der Vierzylindrigkeit: Eine zierliche, fahrfertig 130 kg leichte Reihenviertaktmaschine mit vier winzigen Zylinderchen begeisterte die Fans. Das kleine Motorrad konnte sich außerhalb Italiens niemals durchsetzen, war aber als Imageträger für den Konzern wichtig. Im Frühjahr 76 gebaren die findigen Azzuris vom Comer See mit Hilfe ihres genialen Baukastensystems ein Motorrad, das sich in die Reihe der legendären Guzzis nahtlos einreihen sollte: die Le Mans 850, später in der Nomenklatur mit der "I" bezeichnet. Dieses Motorrad sollte die Basis für eine Modellreihe bilden, die immer noch ein Verkaufschlager des Werkes ist. Dabei hatte man eigentlich nur geschickt kombiniert: die komplette technische Basis entstammte den 850 T 3. Klar, daß der Motor durch schärfere Nocken, größere Ventile und Vergaser (Dell Orto PHF 36) besser beatmet wurde. Die Verdichtung war mit 10,2:1 auch höher als bei den "zahmen" Schwestern. Die Anbauteile waren neu gestylt, genau wie die Leichtmetalldruckgußräder. Dem Tank merkte man durch eine andere Lackierung die Herkunft von der S 3 nicht mehr an. Das Sahnehäubchen war die winzige, aber schicke Scheinwerferverkleidung. Die Lackierung in Guzzirot mit tiefschwarzem Rahmen und mattschwarzen Anbauteilen wirkte sportlich und paßte besser als andere zur "Lehmann" wie sie unter den bundesdeutschen Guzzisti bald hieß. Leider hatte man zugunsten der flotten Linie einige sinnvolle Details geopfert. Das hintere Schutzblech war starr, und die Sozia, eh hart geprüft auf den "Sitzstreifen" der Sport Modelle, konnte aufgrund der hochgezogenen Auspufftöpfe

dem Fahrer mit den Knien die Ohren zuhalten. Doch dieses war nicht gewünscht, geriet doch jede Fahrt auf einer Guzzi zum akustischen Genuß. Entspannter saß der Sozius auf dem "Full-Dresser" von Guzzi, der California. Trittbretter, Windschutzscheibe ein "Buckhorn"-Lenker in Verbindung mit reichlichem Chrom-Schmuck ließen Gedanken an hohe Drehzahlen und Schräglagen nahe der Haftgrenze gar nicht erst aufkommen. Die Kunden konnten dennoch die Gewißheit haben, daß sie genauso

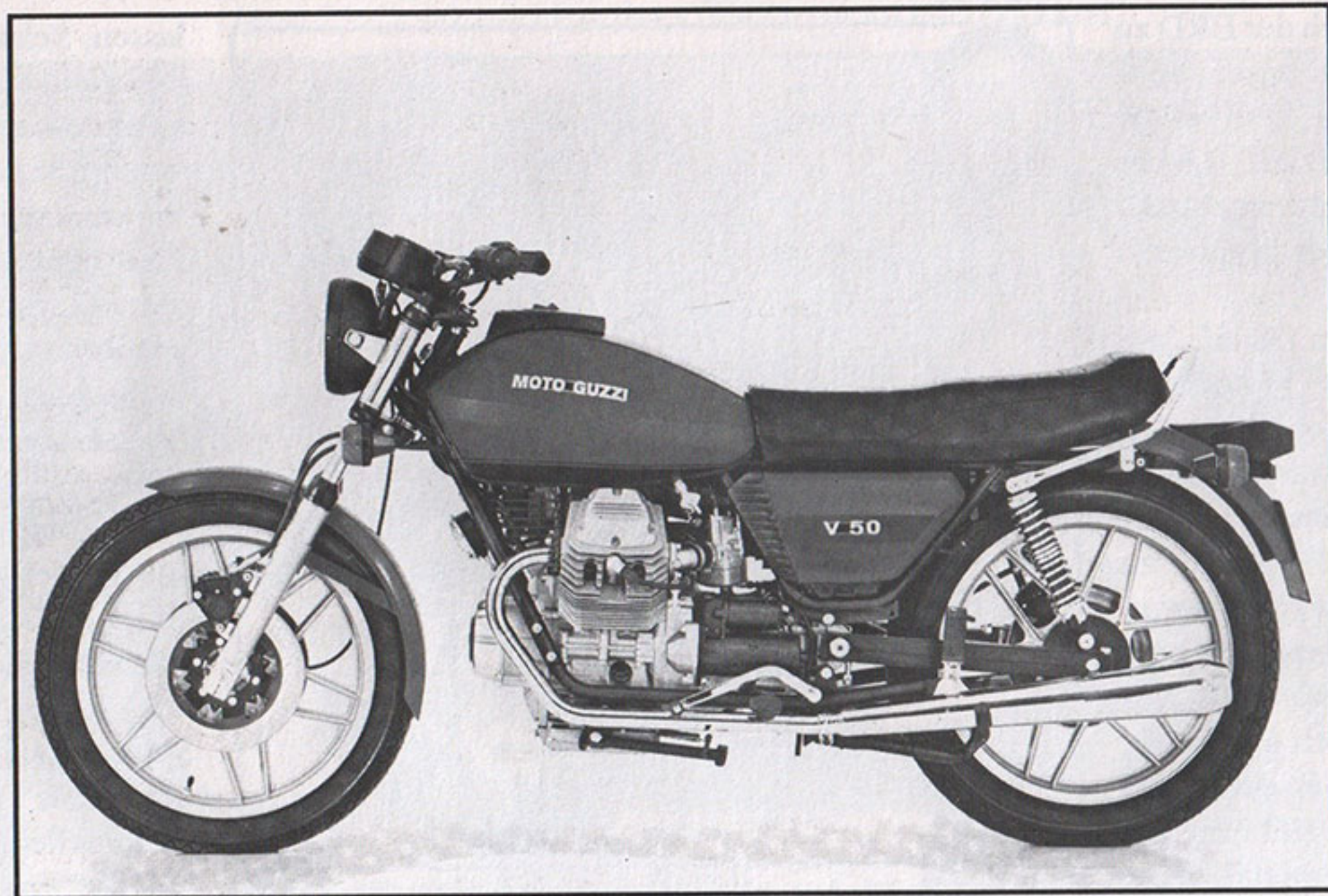
fahrsicher unterwegs waren, wie die anderen Guzzisti. Die Polizeien in der ganzen Welt griffen genauso gern auf das Kaltblut zurück wie locker denkende Menschen mit einem Hang zum barocken Genießen. Um ein noch größeres Publikum für den großen V zu gewinnen, versuchte man auf der Basis der normalen T 3 eine Version für komfortbewußte Kunden zu kreieren: Die V 1000 Convert besaß eine Vollautomatik, die eigentlich recht gut mit dem kräftigen Triebwerk harmonierte. Dennoch wurde die Maschine ein Flop im Verkauf, die Gründe waren eher psychologischer Natur als technisch bedingt. Jedenfalls hatte man gegen Ende der Siebziger Jahre das große Programm so

rund, daß man bis in die 90er hinein mit Modellpflege und (in Deutschland ungeliebten) kosmetischen Änderungen auskam. Leise verschieden war mittlerweile die Nouvo Falcone, deren Charme die Kunden erst heutzutage entdecken. Dadurch fehlte ein Modell für die Mittelklasse. Durch den weltweiten Erfolg fühlte man sich in Mandello bemüht, das große Konzept auf die Hubraumgrößen 350 und 500 ccm zu übertragen.

Die Prototypen der V 35 und V 50 genannten Modelle waren auf der IFMA 76 in Köln zu sehen. Die Geschichte der kleinen Modellreihe, die mittlerweile zu eigenem Stammbaum angewachsen ist, bedarf aber längerer Erläuterung in späterer Zeit, ähnlich wie das Schicksal der kleinen Benelli/Guzzi Zweitaktwins und Viertaktfors....
Andy



Der V50 - Motor mit horizontal geteiltem Motorgehäuse



IFMA 1976 - Prototyp der V50

Termine & Treffen

Kostenlose Terminaufnahme für Veranstalter:

GUMMIKUH-Verlag • Am Deich 57 • 2800 Bremen 1 • Telefon 04 21/ 50 16 17 • Fax 04 21 / 50 44 48

vom	bis	PLZ	Ort	Veranstaltungsort	Art	Info
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
20 7		O-1201	Frankfurt/Oder-Booßen	Firma Karney	Fahrerlehrgang	IFZ, Cl. Weigel, Westenfelder Str. 58, W-4630 Bochum
20 7		6733	Haßloch	Radrennbahn	Motorradrockfestival	Kuhle Wampe S.-W., 0621/653972
20 7		6580	Idar-Oberstein	Schloß Oberstein	Sternfahrt f. Victorias	Tel. 05323/82825 Q
27 7	28 7	6395	Weilrod	Kaisereiche	Vet. u. Klassikertreffen	MST "Taurus" Info: 06438/1047
27 7		O-1806	Wusterwitz	Firma Schulz	Fahrerlehrgang	IFZ, Cl. Weigel, Westenfelder Str. 58, W-4630 Bochum
28 7		O-1800	Brandenburg	Firma Kommando	Fahrerlehrgang	IFZ, Cl. Weigel, Westenfelder Str. 58, W-4630 Bochum
3 8		5412	Ransbach-Baumbach		Oldie-Rallye	MSC Kannenbäckerland, 026 23-42 55
3 8		O-1700	Jüterborg	Firma Heinze	Fahrerlehrgang	IFZ, Cl. Weigel, Westenfelder Str. 58, W-4630 Bochum
3 8	4 8	6753	Enkenbach		50er Treffen	Diethelm Platz 06303/5684
4 8		4516	Bissendorf	Berliner Exil-Veteranen	Trial	Jörg Niemeyer, 030-8210951
14 8	18 8	A-9372	Eberstein		Custom-Weekend	MCC "Living Free", H. Jordan, Unt. Platz 6, A-9372 Eb.
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		2120	Lüneburg		ADAC-Veteranen-Trial	OC Lüneburg, Werner Piepho 04131-46236
31 8	1 9	5561	Bengel		Berg-Vet.-Rennen	VFV, Tel. 06158/85501
1 9		3111	Brockhöfe		XVI fourstroke-Vet.-Trial	R. Munstermann 05829-448
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.&Teilemarkt	Horst Ketterer, Tel. 0771/800334 o. 800376
7 9		2913	Apen	Leuchtturm	Sommerparty	M.-freunde Apen, R. Bischoff, o4409/8140
7 9	8 9	5208	Stein-Eitorf		Adler-Zweirad-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	Soßau		10. Int. Vet.-Rallye	G. Brunkhorst, Tel. 05191/2846
14 9	15 9	3501	Fuldabrück		Veteranentrial	R. Munstermann 05829-448
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. 04474/1 757
28 9	29 9	3500	Kassel	Fuldaaue	Oldtimer Markt	Helmut Leicht, Griesbadgasse 26, 79 Ulm
29 9		5190	Stolberg-Gressenich		Veteranentrial	R. Munstermann 05829-448
29 9		4790	Paderborn	Schützenhalle	Teilemarkt	S. Rübener, Tel. 02263/6524
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		3180	Wolfsburg	Congress Park	Teilemarkt	S. Rübener, Tel. 02263/6524
6 10		O-6550	Schleiz	Fahrerlager	Teilemarkt	H. Geilsdorf, Nr. 1, O-6551 Kümla
12 10	13 10	6800	Mannheim		Veterama	Veterama GmbH, 6802 Ladenburg
13 10		NL-????	Lelystad	Rennstrecke	Vet.-Rennen	HMV, Tel. NL-5920-56364/13647
18 10	20 10	4938	Schieder-Schwalenberg		7. Treffen europ. Motor.	Ulrich Meier, Tel. 05233/5795
26 10	27 10	4350	Recklinghausen		Oldtimer Markt	U. Schalkowski 0202/300848
28 10	29 10	5100	Aachen		Ori-Fahrt	Kuhle Wampe Aachen, 0241/511777
11 11		DK	Herming	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 09831/9149, ab 18 Uhr
Ständiger Termin		2800	Bremen-Walle	Hart-Backbord	Klassiker-Stammtisch	Jeden 3. Dienstag im Monat 0421/447865
Ständiger Termin		2802	Posthausen	Gastst. Cordes	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 042 61/83 2 64
Ständiger Termin		2849	Ellenstedt	Ponyhof, Schneebee.	Motorrad-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat ab 20 Uhr, 04444/632
Ständiger Termin		2913	Apen	L euchtturm	Motorrad-Klönschnack	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 10 Uhr 04409/8140
Ständiger Termin		5563	Kröv/Mosel	Gastst. Sportplatz	Motorrad-Stammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr 06571/84 49
Ständiger Termin		6537	Gensingen	Hotel zum Adler	Veteranen-Stammtisch	Jeden Montag ab 20 Uhr 06704/2208
Ständiger Termin		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	Einzyklindertreff	Jeden Montag ab 18 Uhr, INFO: 0211/2292668
Ständiger Termin		2000	Hamburg	Sternschanze	Klönschnack für alle	Jeden 3. Sonntagmorgen im Monat, J. K., 040/6915387
Ständiger Termin		2802	Otterstedt	Gasthaus am See	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Dienstag im Monat, 0421/682248, E. Paul

Wußten Sie schon...

VICTORIA KR 26 AERO · Lagerverwendung				
Verwendungsstelle	Lagerart	Anzahl	Bezeichnung	Abmessungen (mm)
Räder				
vorn	Rillenkugellager	2	6204	20 x 47 x 14
hinten	Rillenkugellager	2	6204	20 x 47 x 14
Kettenrad	Rillenkugellager	1	6304 C3	20 x 52 x 15
Lenkung				
	Axialrillenkugellager	2	I-92 422 a	26,5 x 43,06 x 12
	Kugel DIN 5401	36	5	5 mm Durchmesser
Getriebe				
	Rillenkugellager	2	6302	15 x 42 x 13
	Rillenkugellager	1	982 05	25 x 52 x 9
Motor				
Kurbelwelle	Rillenkugellager	1	6204	20 x 47 x 14
	Zylinderrollenlager ohne Innenring	3	RNU 303	25,1 x 47 x 14
Pleuel				
	Rolle DIN 5402	34	5 x 8	8 mm lang, 5 mm Durchmesser

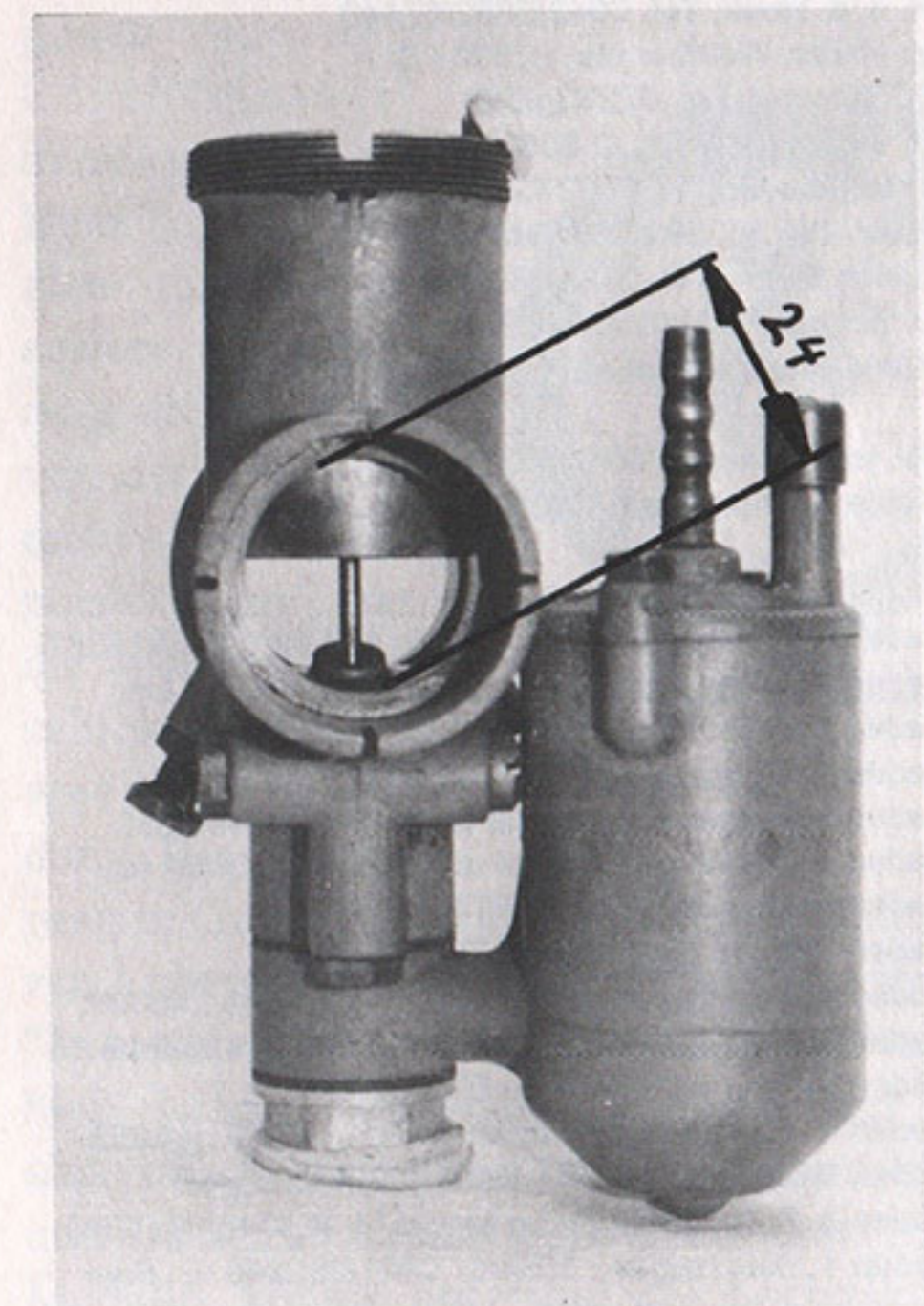
Die Bestellnummern sind Norm- oder FAG-Bezeichnungen und können im Normteilehandel auf andere Hersteller umgeschlüsselt werden

BING VERGASER

Leser Peter Messerle aus Nürnberg fragt an, was die Bing-Vergaserbezeichnungen, z.B. 1/24/60, bedeuten. Bing verschlüsselt die verschiedenen Typen nach diesem System:

Kennziffer/Durchlaß/Kennzahl

Foto: Bing-Vergaser 1/24/xx



- | | Kennziffer | |
|---|--|--|
| 1 | Einschiebervergaser für Seilzugbetätigung | |
| 2 | Zweischiebervergaser für Seilzugbetätigung mit zusätzlichem Luftschieber als Starthilfe | |
| 3 | Schiebervergaser für Betätigung durch einen Regler und zusätzliche Übersteuerung des Reglers mittels Handhebel | |
| 4 | Schiebervergaser für Handhebelbetätigung | |
| 5 | Schiebervergaser für Betätigung durch einen Regler mit zusätzlicher Übersteuerung des Reglers mittels Seilzug | |
| 6 | Schiebervergaser für sonstige Betätigungsarten | |
| 7 | Drehschiebervergaser | |
| 8 | Drosselklappenvergaser | |
| 9 | Membranvergaser | |

Durchlaß

Der Durchlaß des Vergasers ist der engste Durchmesser des Luftkanals in Millimeter (siehe Foto links).

Kennzahl

Die Kennzahl an der dritten Stelle stellt eine fortlaufende Numerierung von Vergasern eines bestimmten Typs (gleiche Kennziffer) mit gleichem Durchlaß dar

und weist somit auf seine Einstellung und Anschlüsse hin.

Bei dem im Beispiel genannten Vergaser 1/24/60 handelt es sich um einen Einschiebervergaser für einen Sachmotor mit 175 cm. Übrigens residiert der Vergaserhersteller Bing ebenfalls in Nürnberg (Senefelderstraße 7). Ein Besuch im Werk dürfte sich vielleicht lohnen.

LAGER FÜR AJS

Mehr durch Zufall stieß ich auf eine Gegenüberstellung von Motorradhersteller-Nummern zu den Bestellnummern der Firma FAG für alle Arten von Lagern. Leider standen da nur die beiden Nummern ohne weitere Erklärung, doch dürfte es für den Besitzer einer Maschine und eines Ersatzteilkataloges ein Leichtes sein, das Zahlenwirrwarr zu entschlüsseln und in den Genuß guter und günstiger Lager zu kommen.

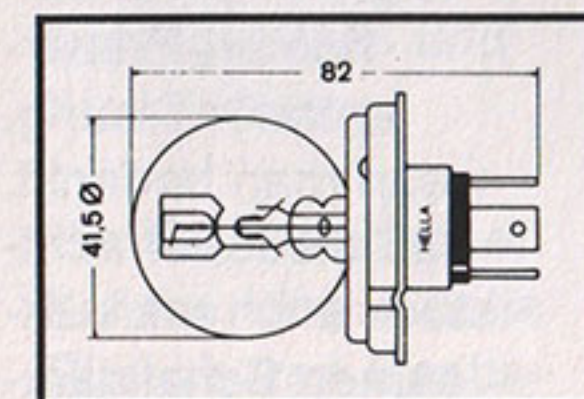
Starten wir in dieser Ausgabe mit AJS

AJS-Nummer	FAG-Nummer
000021	KU.6,35KL3
000072	KU.4,762KL3
000075	ZRO.6,35X6,35
011543	RLS12.1/2.C2

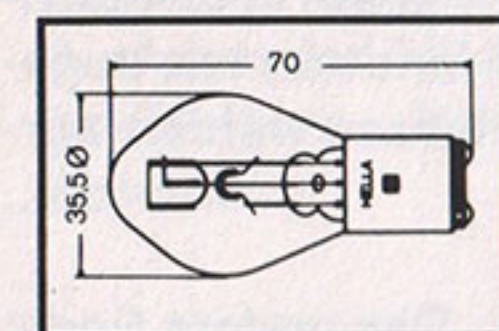
011645	KU.9,525KL3
012542	LS9
012545	LS5
017191	LS10
019365	ZRO.6,35X12,7
021598	6205
021872	MS10
026762	LS10.C3
040031	KU.12,7KL3
040099	LS7
040100	6203
041266	RNU205.C2
17721	4203B.TVH
17822	6306
38-7-1	6203
R137	LS10

GLÜHLAMPEN

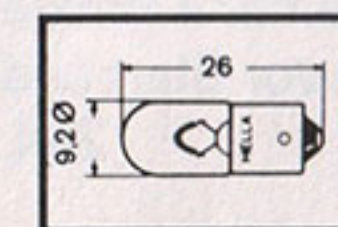
Glühlampenarten für Kraftfahrzeuge gibt es wie Sand am Meer. Unter drei Spannungen (6, 12 und 24 Volt) kann man zusätzlich verschiedene Nennleistungen (2, 3, 4, 5, 10, 15... Watt) und Bauformen auswählen. Eine kleine Übersicht der üblichen 6 Volt-Birnen hilft weiter:



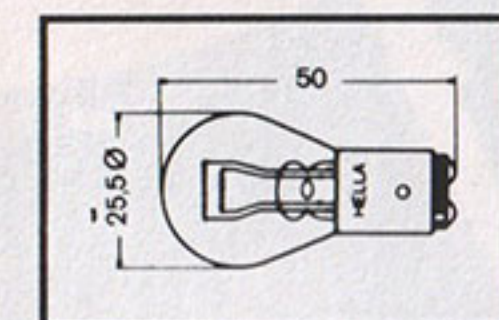
1. Zweifadenlampe für Scheinwerfer mit asymmetrischen Licht 6V 45/40 W - Sokkel P45t



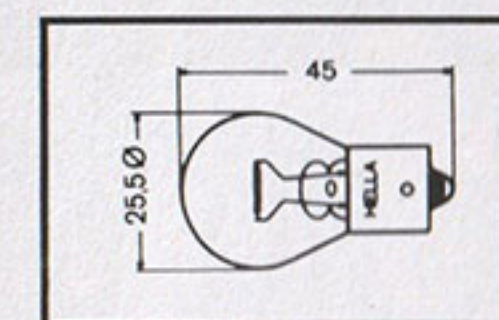
2. für Scheinwerfer mit symmetrischen Licht 6V 35/35 W - Sockel BA20d



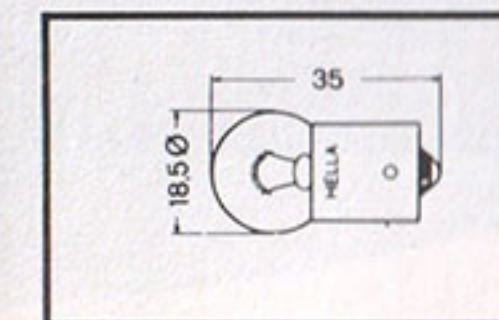
3. für z.B. Begrenzungslicht 6V 4 W - Sockel BA9S



4. Zweifadenlampe (Bilux-Birne) für Schluß- und Bremslicht 6V 5/18 W Sockel BAY15d (auch mit 5/21 W lieferbar)



5. Einfaden-Lampe für Bremslicht 6V 15 oder 18 oder 21 W Sockel BA15s



6. Einfadenbirne für Rück- und Positionslicht 6 V 5 oder 10 W Sockel BA15s

Dichtringe an der BMW R25, R25/2, R25/3

Verwendungsort	St	Maße	Mat.
Dichtringe			
Auspuff	1	35 x 42 B	EA
Kardan-Verschlußglocke	1	55,5 x 62,8 C	AA
Vergaser Leerlaufdüse	1	7 x 10 x 0,5	Fi
Vergaser Verschlußschraube	1	9 x 13 x 1	Fi
Vergaser Abdeckschraube	1	13 x 16 x 0,5	Fi
Vergaser Abschlußschraube	1	15 x 20 x 1	Fi
Vergaser	1	15 x 24 x 1	Fi
dito	1	18 x 22 x 1	Fi
Tankdeckel	1	59 x 79 x 4	Gu
oder dito	1	59 x 79 x 4	KKu
Vorderrad Verschlußdeckel	4	21 x 28 x 4	Fz
Hauptwelle	1	36 x 46,5 x 6	Fz
Wellendichtringe			
Kurbelwelle	1	45 x 62 x 10	
Kurbelwelle LIMA-Seite	1	20 x 37 x 10	
Getriebe	1	30 x 40 x 7	
Kickstarterwelle	1	17 x 28 x 7	
Fußschaltwelle	1	15 x 24 x 7	
Handschaltwelle ohne /3	1	12 x 30 x 10	
Kardanwelle	1	32 x 45 x 7	
zwischen Kardan und Hinterrad	1	60 x 75 x 8	

Maße: Innendurchmesser x Außendurchmesser x Dicke

Material bei Dichtringen: EA = Eisen-Asbest · Fi = Fiber · Gu = Gummi · K = Kork · KA = Kupfer-Asbest · Fz = Filz · Pa = Papier



BING - Vergaserbestückung und Einstellung: Dürkopp MD 150 (linke Spalte bis, rechte ab Juli 1952)

Vergasertyp	1/24/19	1/24/39
Motoranschluß	29 mm	29 mm
Filteranschluß	40 mm	40 mm
Schwimmergehäuse kompl.	30-340-101	30-050-101
Schwimmergehäuse	30-340	30-050
	links	links
Schwimmergehäusedeckel	32-600	32-140
Schwimmer	35-120	35-070
Kraftstoffanschluß	6 mm	6 mm
Gasschieber	22-520	22-520
Mischkammereinsatz	25-020	25-020
	5	3
Hauptdüse	44-101	44-101
	100	100
Nadeldüse	45-021	45-021
	2,70	2,68
Leerlaufdüse	44-031	44-031
	50	45
Düsenadel	46-934	46-934
	4	4
Nadelstellung	1	2
Luftregulierschraube offen	1 1/2 x	1 x
Ersatztyp	1/24/39	

TT 91 - Classic und Speed

Achtzig Jahre ist es heuer her, daß der TT-Kurs seine bis heute beibe-

runde fuhr, die einem Triumphzug gleichkam. Alles, was Beine hatte, war an die Strecke gepilgert, um Ago noch einmal an der Stätte seiner bedeu-

jeden, junge Fahrer ließen sich gern von alten Experten beraten und die zahlreichen Besucher wurden nicht von mißtrauischen Wachtposten abgehalten, all diese Schätze einer großen Zeit eingehend zu bewundern. Besonders Hans-Otto Butenuth bildete mit seiner 750er BMW einen Mittelpunkt des Inter-

esses. Seit er eine Yamaha-Rennbremse vorn drin hat, hat

haltene Streckenführung bekam - nämlich auf rund 63 km um fast zwei Drittel der ganzen Insel herum.

Das Postministerium ließ es sich nicht nehmen, extra zu diesem Anlaß eine Reihe von neuen Briefmarken herauszugeben, die alle ein auf den Motorradrennsport bezogenes Motiv aufweisen. Auf einer Insel, die regelmäßig Münzen mit Rennmotiven herausgibt, erscheint das eher selbstverständlich. Immerhin werden sich die Philatelisten in aller Welt die Hände reiben.

Als Ehrengast war zu diesem Jubiläum auch Giacomo Agostini erschienen, quirlig und charmant, der auf einer der berühmten Dreizylinder-MVs gleich am Montag, zu Beginn der Rennwoche, eine Ehren-

tendsten Triumphe zu erleben. Ein Hauch von Nostalgie wehte um den Kurs, als der Campionissimo bei hellem Sonnenschein freundlich winkend den begeisterten Fans seine Reverenz erwies.

Bereits eine Woche vorher war es nicht nur ein Hauch von Nostalgie, sondern ein Gefühl, in alte Zeiten versetzt zu sein, als auf dem Billowm-Circuit bei Castletown die Rennmaschinen der klassischen Ära gegeneinander antraten. Im Fahrerlager ging es traditionell familiär zu. Jeder kannte

er sich auch wieder richtig damit zu fahren... Er genoß es denn auch, sich beim Start Zeit zu lassen und das Feld dann von hinten aufzurollen. Ein sechster Platz in der Klasse bis 1300 ccm zeugt

Fotos (von links nach rechts)

Für mich das schönste Motorrad auf der ganzen Insel: Bis in die letzte Kleinigkeit durchgedacht und mit großem handwerklichen Können und Liebe zum Detail gestaltet. Bemerkenswert die ABS-Bremsen von Girling und der Zahnriemen-Primärtrieb. Traurig, wenn man bedenkt, daß dieses Prachtstück auch mit wirksamen Schalldämpfern in Deutschland niemals zugelassen werden würde...

Das andere Ende: Governor's Bridge kurz vor Start und Ziel.

Der langsamste Punkt der Strecke.

Das Mädchen im Pantoffel hebt die Hand: Die Mühle will nicht mehr!

Vintage-Treffen: SUNBEAM S 8 von 1953. Ein verspäteter Versuch, das "schöne" Motorrad zu schaffen. Kardan mit Schnecke (!) im Hinterrad. Sehr aufwendig, 22 PS und Kühlprobleme.

Vor der malerischen Kulisse des Castle Rushen von Castletown fand die letzte Ausfahrt des Vintage-Treffens ihren Abschluß.

davon, daß er bislang noch nichts verlernt hat! Ebenfalls noch sehr gut drauf ist Arthur Wheeler, in den fünfziger Jahren häufig auf einer 250er Guzzi unterwegs - und das nicht am hinteren Ende. Voriges Jahr auf Guzzi, fuhr er heuer auf einer 350er Velocette und bewies allen, daß 74 noch kein Alter ist... Gegen die Aer Macchis von Bill und Richard Swallow war jedoch kein Kraut gewachsen.

geradezu stehen läßt. Allerdings gehen die Swallow-Brüder mit der "Eieruhr" auch um, als ob es ein Kinderroller sei. Unter uns gesagt: Dieses Ding macht in Kurven wirklich al-

kleiner Bremsen (Originalton: "Ich bin es gewöhnt, ohne Bremsen zu fahren...")

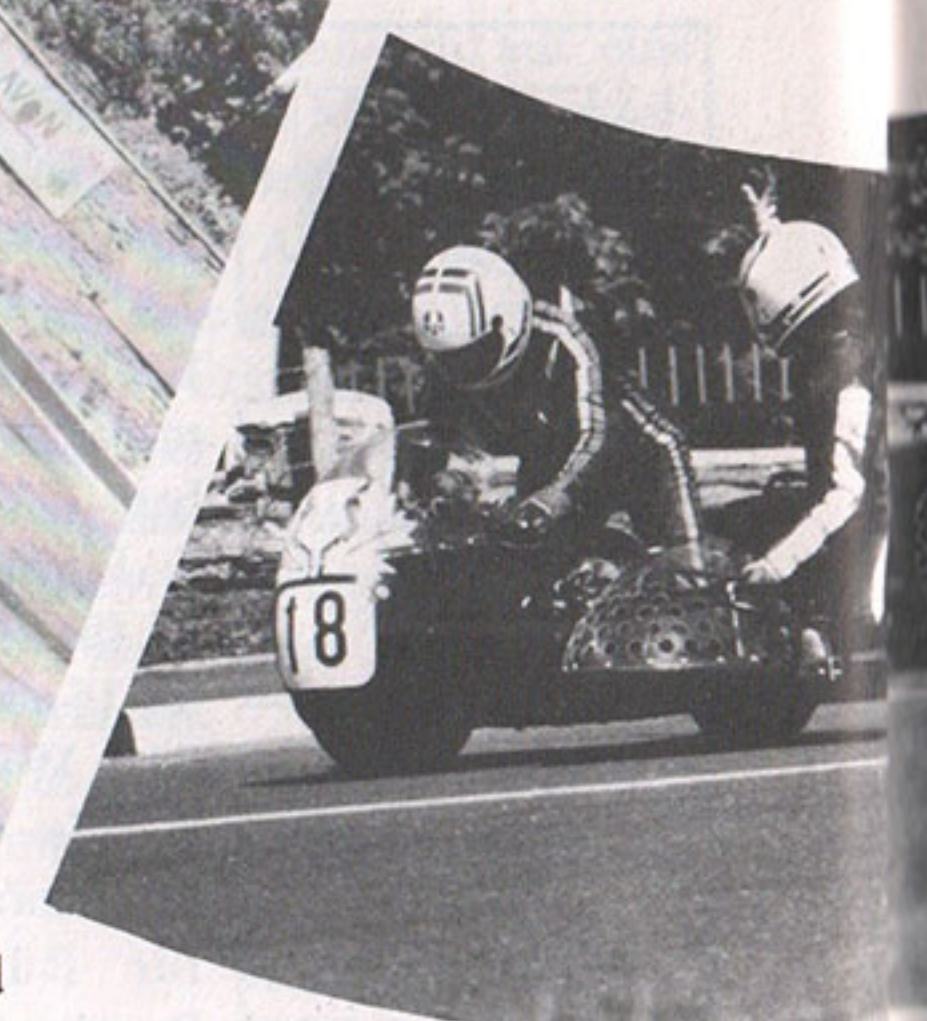
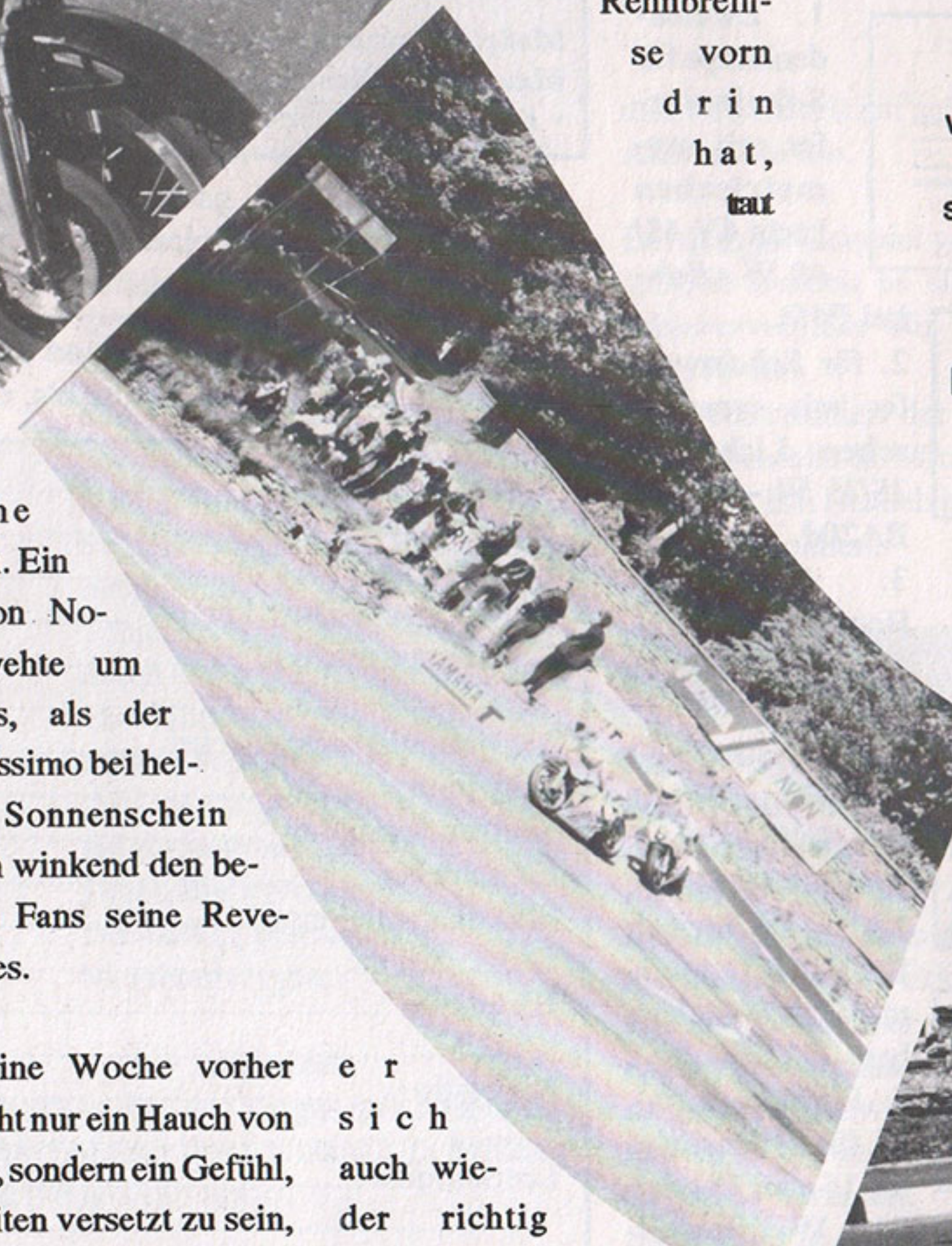
war

Roger Allen mit diesem Museumsstück (eigentlich zu schade für Rennen!) nicht einmal Letzter, sondern Vorletzter. Während der Rennwoche purzelten dann auf dem Bergkurs die Rundenrekorde gleich reihenweise. Steve Hislop brachte die Marke auf fast 200 km/h! Man kann sich einfach nicht vorstellen, wo diese Leute solche Geschwindigkeiten fahren...

les, was man sich mit einem andern Fahrwerk niemals zutrauen könnte - ich weiß das!

Dieses Jahr war auch eine Vintage-Klasse ausgeschrieben, für richtig alte Maschinen. Senior dieser Klasse war eine Brought-Superior von 1922 mit einem 1000er JAP-Sv-Motor. Das einzige Zugeständnis an die Neuzeit waren die Drahtreifen, weil die damals verwendeten Wulstreifen bei hohen Geschwindigkeiten nicht sicher genug sind. Trotz geradezu mikroskopisch

Es ist unglaublich, wenn man sieht, wie dieser simpel einfache Stoßstangenmotor so berühmte Konstruktionen wie eine Manx-Norton, die einst so schnellen Velos oder sogar die sieggewohnten Boy Racers



deren wassergekühlter Zweischieben-Wankelmotor mit 588 ccm angegeben wird, über deren tatsächlichen Hubraum aber keiner so recht Bescheid weiß (wie bei allen Wankel-Motoren ist das eine Auslegungssache) fielen diesmal nicht wegen Kettenbruch aus wie voriges Jahr, dafür wurde die eine wegen zu großem Benzintank dis-

Honda-Alleingang geworden ist. Das einzig nicht-Japanische waren die Nortons und einige veraltete Ducatis, die zwar eine angenehme akustische Abwechslung boten, aber in der Leistung hoffnungslos unterlegen waren und fast alle ausfielen. Wenn Ducati ein paar von den neuen Werksrennern, die im vergangenen Jahr die Big-Bike-Weltmeisterschaft so überlegen gewannen, einigen fähigen Leuten untergesch-

qualifiziert und Robert Dunlop, der mit einem geschraubten Schlüsselbein aus einem Sturz in der Vorwoche gestartet war, konnte wegen zu starker Schmerzen das Rennen nicht zu Ende fahren. Übrigens war zu sehen, daß das diesjährige Norton-Modell der Vorjahresmaschine in Bezug auf Straßenlage deutlich unterlegen war. Auf jeden Fall war Honda der große Gewinner der Woche. Die Yamaha-Leute, die ihre dreißigste TT-Teilnahme zu feiern gedachten, konnten mit nur mäßigen Ergebnissen nicht die rechte Freude aufbringen. Schade, daß der gesamte Sport fast zu einem

ben hätte, wäre bestimmt eine Menge Spannung aufgekommen!

Am Freitag Nachmittag, nach Beendigung des Senior-Rennens, kam als letzter Höhepunkt die Classic Parade, eine Ehrenrunde für klassische Rennmaschinen und ebenso klassischer Fahrer. Von der alten Rudge über Rennmax und Norton-Manx bis zur



TT 91 - Classic und Speed

Fotos:
(von links nach rechts)

Seitenwagen bei Church Bends

Liebevoll zurechtgemachte 750er AJS mit Federbett-Rahmen.

Custom-Bike-Show vor dem Crosby Hotel: Dr. Taglioni hätte wahrscheinlich einen Tobsuchtsanfall bekommen, oder sein Zeichen-

schienen. Wo der Rost nicht ausreichte, war mit Farbe nachgeholfen. Passenderweise hatte er einen Drahtkäfig mit einer Ratte darin neben dem Hinterrad. Erstaunlicherweise lief das Ding sogar. Das Ganze sah viel schlimmer aus, als es das Foto zeigen kann. Aber - was ganz wichtig ist:



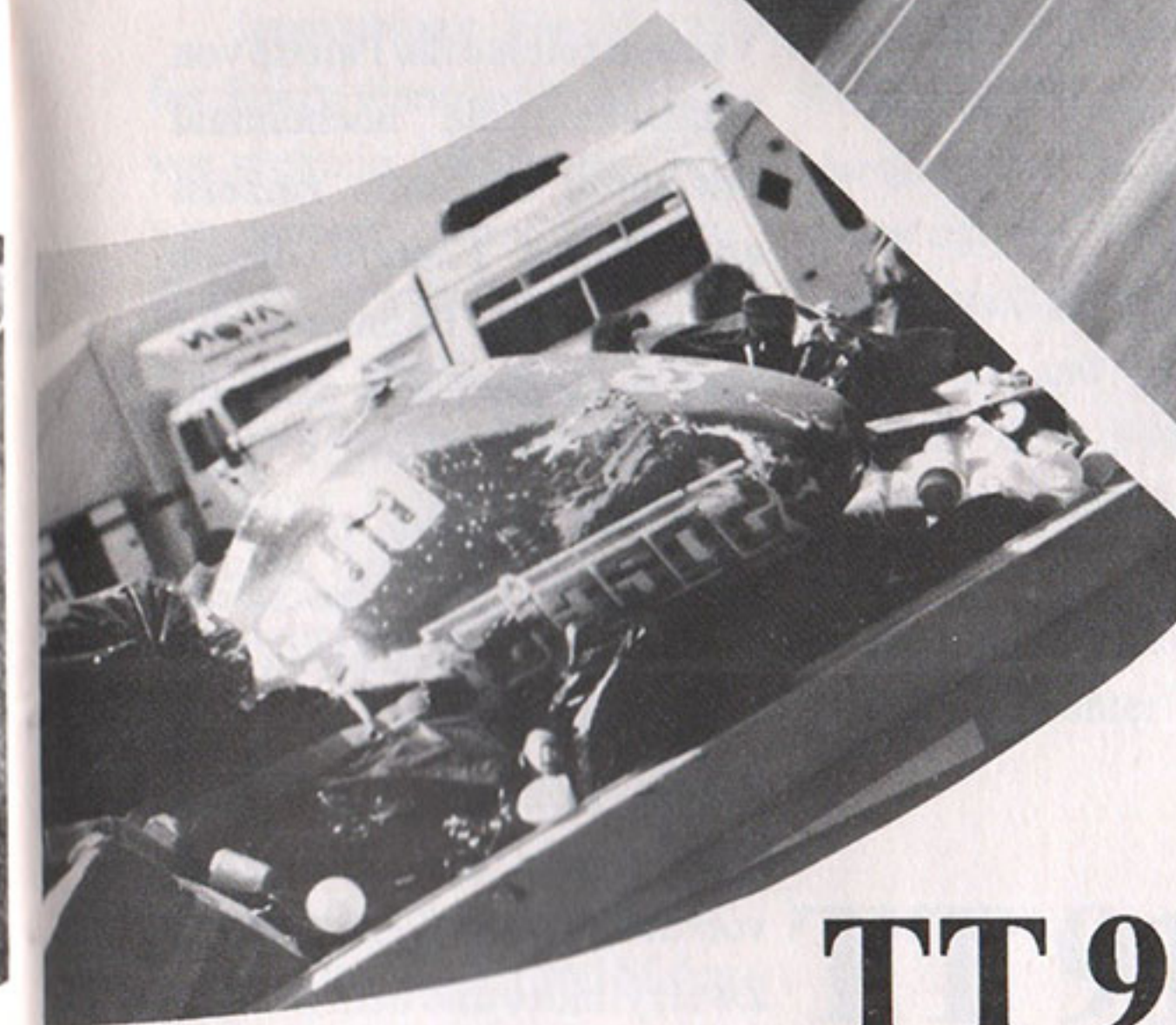
So wohl mit dieser Krücke als auch mit Taglionis Leute dort unbehelligt fahren! Das sollte den hiesigen Politikern zu denken geben, die tagtäglich die Segnungen unserer angeblichen Freiheit lauthals verkünden und in der Praxis ebendieselbe Freiheit zu einer kümmerlichen Farce verkommen zu lassen.

brett mit der bloßen Hand zertrümmert, oder beides, wenn er hätte erleben müssen, was hier jemand aus seiner geliebten DUCATI-Vs gemacht hat. Schade um so viel schöne Handwerksarbeit...

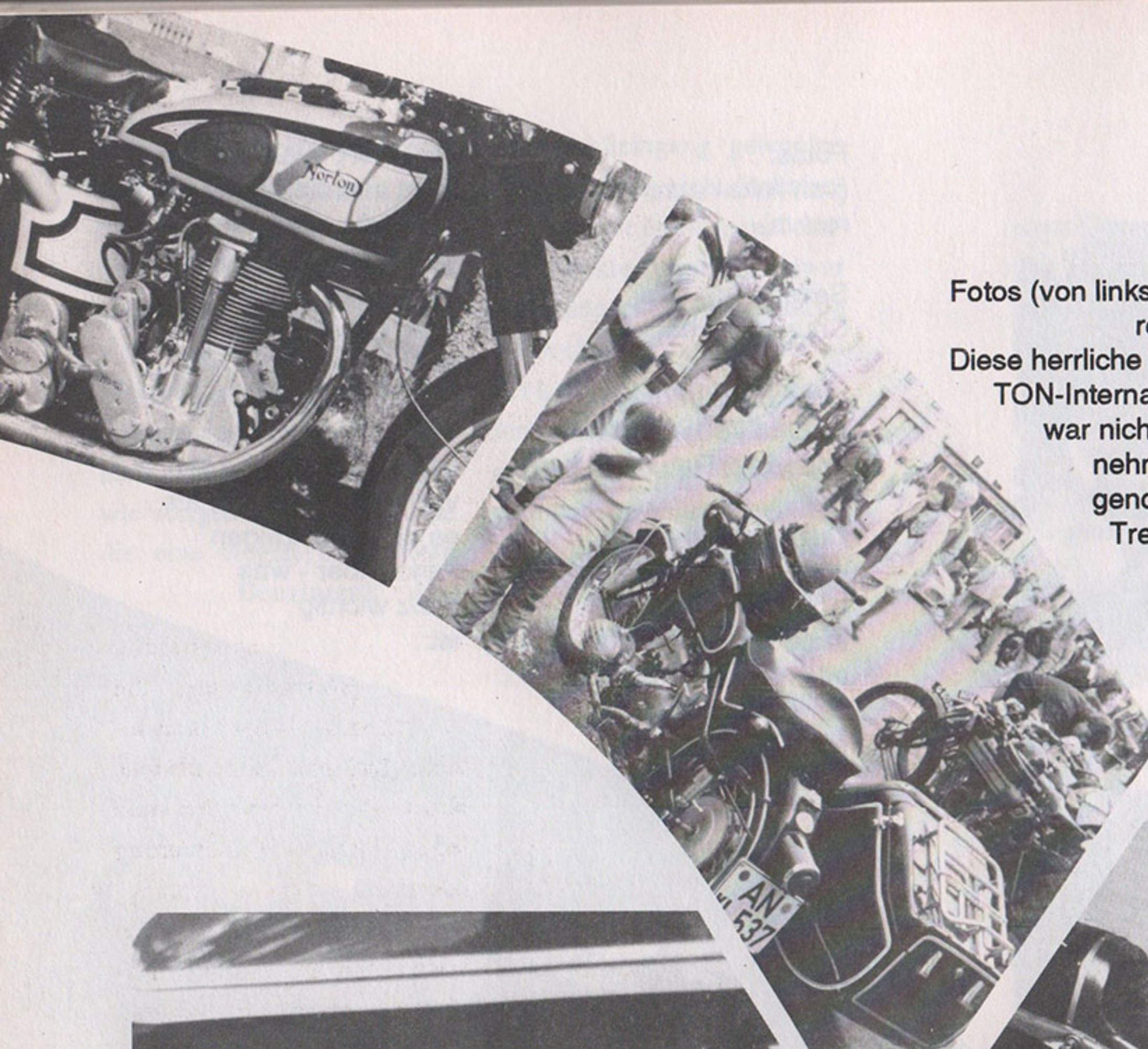
Mut zur Häßlichkeit: Dieser hier war mit einer völlig verkommenen 400er Honda er-

Sic transit gloria mundi! Oder: Endstation Müllhaufen.

Ramsey Hairpin, eine der wenigen langsamen Linkskurven. Hier muß geturnt werden!



TT 91 - Classic und Speed

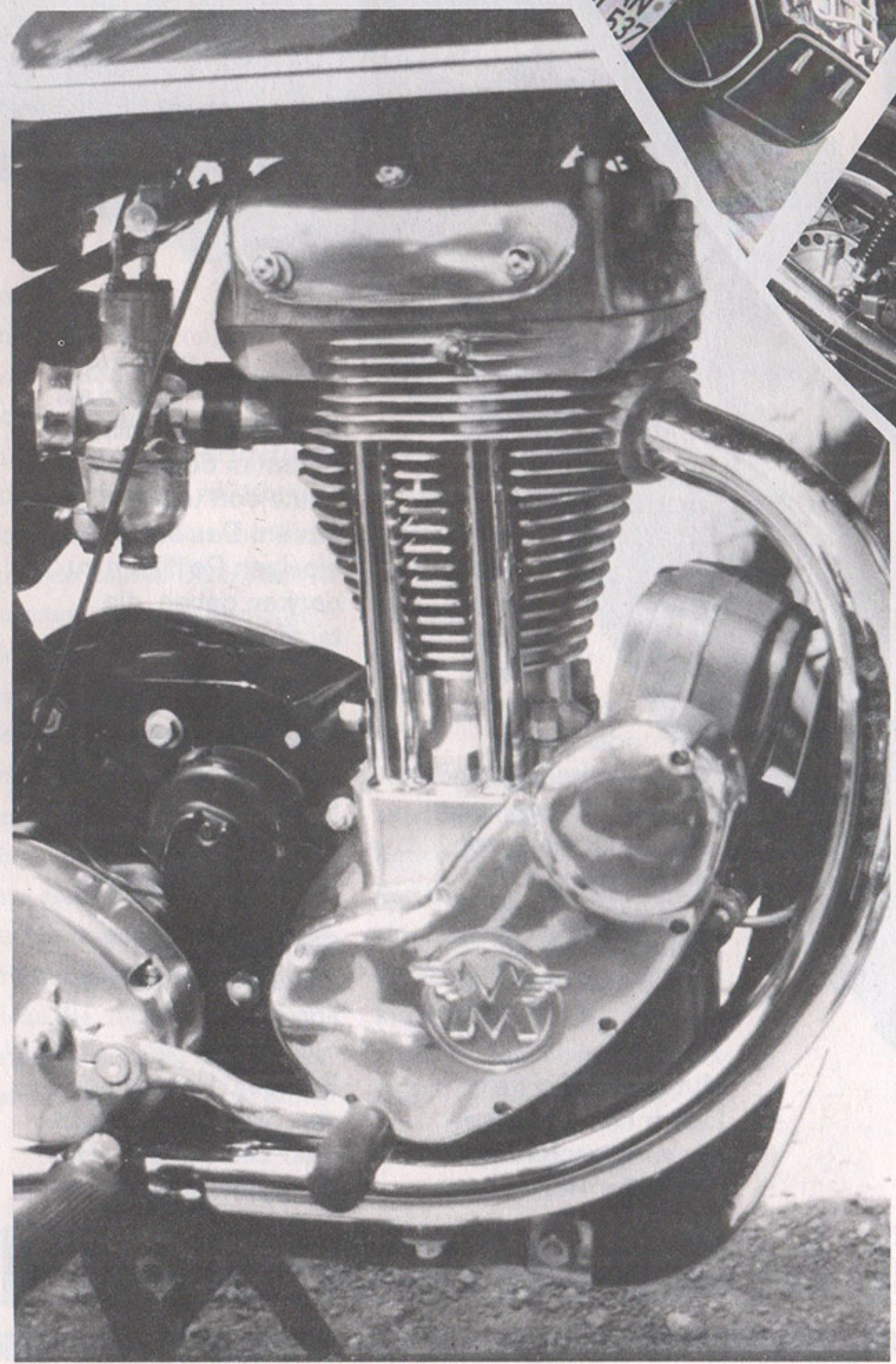


Fotos (von links nach rechts)
Diese herrliche NOR-
TON-International
war nicht Teil-
nehmer ir-
gendeines
Treffens,
son-
dern
der

„normale“ Untersatz
eines Besuchers...

Diese echte Gummi-
kuh war zwar nicht
als Teilnehmer ge-
meldet, wurde aber
von den Funktionä-
ren auf den Platz ge-
winkt, in der richtigen
Erkenntnis, daß sie
durchaus dazugehör-
te.

Auch aus Deutsch-
land waren einige be-
merkenswerte Fahr-
zeuge gekommen,
wie diese MACNI-
BMW.



1000er
Vincent reichte die Palette von
Oldtimern, die nocheinmal
mit ihren ebenfalls zumeist
angegrauten Fahrern diesen
berühmtesten Rennkurs der
Welt unter die Räder nahmen.
Leider war diesmal kein
deutsches Gespann am Start
und auch keine besonders
spektakulären Maschinen wa-
ren zu bewundern wie in so
manch früheren Jahr. Den-
noch waren alle Zuschauer
von dem heiseren Gebrüll der
Zweizylinder und dem trocken-
en Bellen aus den Megapho-



nten links: Schön-
heit der Technik: Sol-
che prachtvollen
Zeugen einer stolzen
Vergangenheit waren
überall auf der Insel
zu sehen. Eine der
letzten Matchless
aus den späten 50er
Jahren.

Szene aus dem Fahr-
erlager beim Clas-
sic-Race

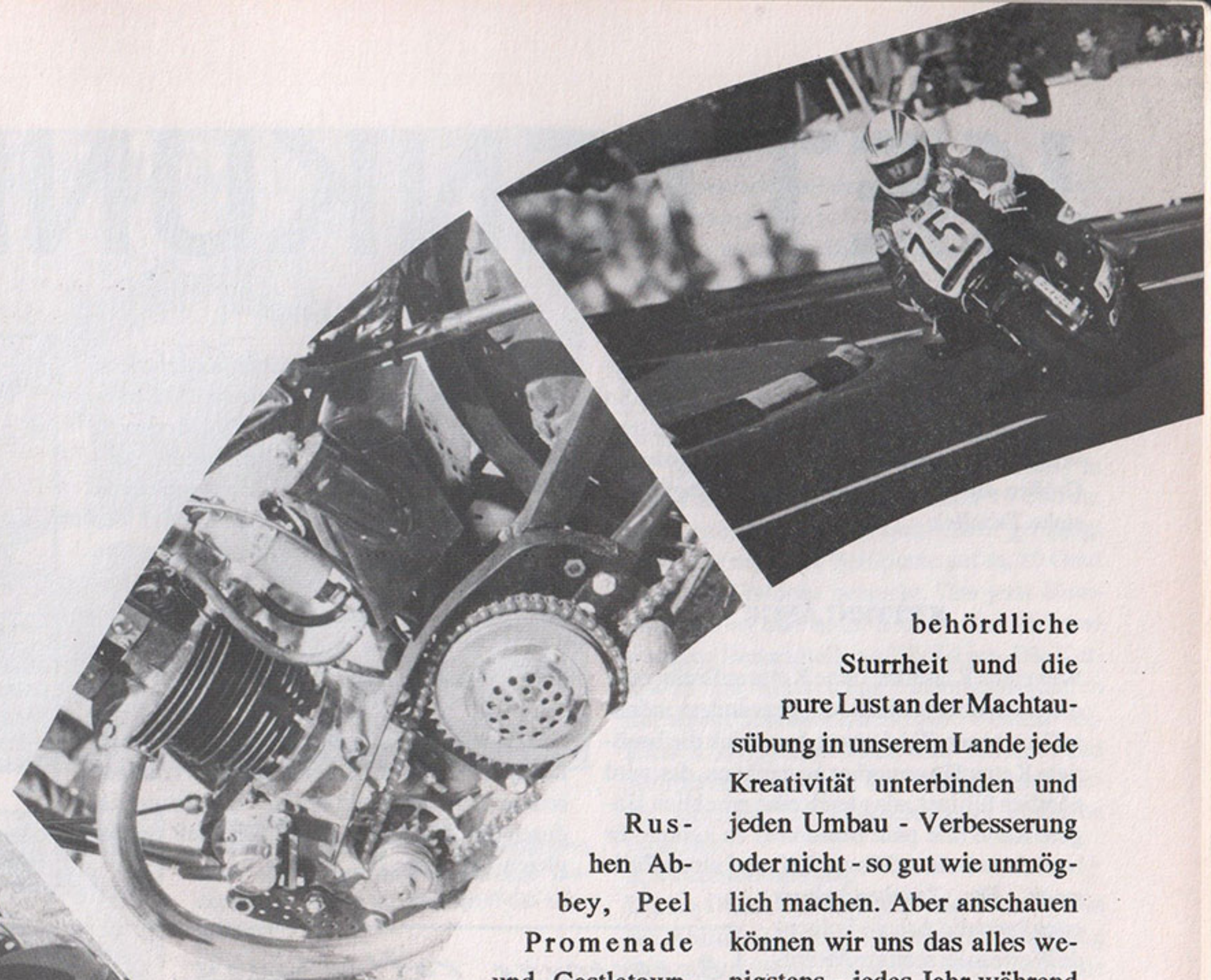
RUDGE-Werksrenn-
maschine von 1929,
mit der Motor-Nr. 24.
Vierventiliger Dach-
kopf, gegenüber der
Serie gewaltig



te
Dinge:
Treffen
von Marken-
klubs, Sandbahnren-
nen, Indoor-Trial, Stran-
drennen, Drag Race und son-
stige Nebenveranstaltungen

nen der
langhubigen Einzylinder
fasziniert; umso mehr, als wie
vor sechzig Jahren der Duft
von verbranntem Rizinus in
dichten Schwaden um die
Startlinie wogte, jener Duft,
ohne den bis gegen Anfang der
sechziger Jahre ein Rennen
gar nicht denkbar war und der
allen Fans köstlicher erschien,
als alle Wohlgerüche des
Orients.

Doch nicht nur auf den Renn-
strecken im Norden und Süden
der Insel taten sich interessan-



behördliche
Sturheit und die
pure Lust an der Machtau-
sübung in unserem Lande jede
Kreativität unterbinden und
jeden Umbau - Verbesserung
oder nicht - so gut wie unmög-
lich machen. Aber anschauen
können wir uns das alles we-
nigstens - jedes Jahr während
der TT!

Rus-
hen Ab-
bey, Peel
Promenade
und Gastletown.
Und abseits der
Rennstrecke gab es so
viele interessante Ma-
schinen von Rennbesuchern
zu sehen, daß alleine schon
dies ein Grund sein könnte,
wieder auf die Insel zu kom-
men. Vor dem Crosby-Hotel
wurde ein Wettbewerb für Cu-
stom-Bikes abgehalten, an
dem neben liebevoll gemach-
ten Eigenbauten auch einige
ausgesuchte Scheußlichkeiten
teilnahmen - allerdings zu-
meist handwerklich perfekt
ausgeführt.

Bericht und Fotos:
David Longstroke

Überhaupt: Eigenbauten! Man
könnte weinen, wenn man
sieht, mit welchem Ideen-
reichtum und welcher Präzi-
sion so mancher aus einem
Alltagsmotorrad ein einmaliges
Schmuckstück geschaffen
hat. Weinen deswegen, weil

TT 91 - Classic und Speed

KETTENKUNDE III

Peter Kurze

Für den Hinterradantrieb beim Motorrad ergeben sich nur einige wenige, übliche Ketten. So bietet zum Beispiel der Hersteller Renold drei verschiedene Qualitäten in fünf verschiedenen Größen an (+ einer weiteren O-Ringkette / siehe Tabelle).

KETTENLÄNGE

Wer einen Klassiker ohne Kette aufreibt oder die Übersetzung eines Moppets ändern möchte (Veteranen-Trial usw.), kann sich die benötigte Kettenlänge vorher ausrechnen, das wird nämlich billiger, als gleich eine erheblich längere Kette (die paßt bestimmt) zu kaufen. Er braucht nur einen Block, Stift und einen Zollstock. Ein Taschenrechner erleichtert die Arbeit. Folgende Werte mißt man am Motorrad oder entnimmt sie aus der Betriebsanleitung. In Klammern steht der Wert unserer Konfektionärs-Mühle aus den 50er Jahren:

a_0 = ungefähre Achsabstand (600 mm, mit Zollstock gemessen)

p = Teilung (1/2 Zoll = 12,7 mm/Wert aus der Betriebsanleitung entnehmen oder Bolzenabstand bei einem Glied messen/übliche Maße: 12,7 - 15,9 - 19,1 mm)

z_1 = Zähnezahl des Ritzels (17)

z_2 = Zähnezahl des Kettenrades (48)

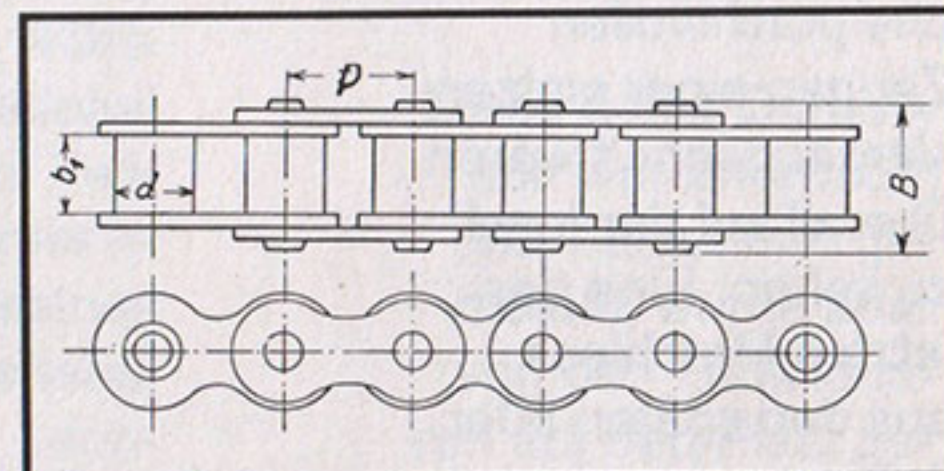
(Die Formel und die Musterrechnung stehen im rechten Kasten)

LEBENSDAUER

Versuche und Berechnungen der Kettenhersteller sowie die Erfahrungen im Alltag haben Grenzen der Ketten aufgezeigt. Es ergeben sich einige Regeln, die manche Motorradhersteller gröblich mißachteten. Anders ist es kaum zu erklären, daß Ritzel mit einer Zähnezahl unter 14 ein-

gebaut oder, wie schon erwähnt, Kettentriebe ohne Kettenkästen geliefert wurden. Die meisten Ketten an unseren Maschinen gehen nicht aufgrund gebrochener Laschen kaputt, sondern durch Verschleiß in den Kettengelenken (Verschleißlängung). Die Randschichten der Bolzen und Buchsen werden abgetragen. Die Kette längt sich (Teilung wird größer) und beschädigt die Kettenräder (Haifisch-Zähne).

Die Lebensdauer der Kette erhöht sich, wenn - die Übersetzung Ritzel-Kettenrad nicht größer als 1 zu 5 ist (z. B. selbstgebaute Trialmaschine: Die Zähnezahl des Kettenrades geteilt durch die Zähnezahl des Ritzels muß kleiner gleich fünf sein: $70 : 14 = 5$)



Renold-Typ	1/2 x 1/4	1/2 x 5/16	5/8 x 1/4	5/8 x 5/16	5/8 x 3/8
Leichtlauf Kette	X	X	X		X
Grand Prix		X	X		X
O-Ring Kette		X	X	X	X

Berechnung Kettenlänge

$$a_0 = 600 \text{ mm} \quad z_1 = 17 \quad \pi = 3,1415$$

$$p = 12,7 \text{ mm} \quad z_2 = 48$$

x_0 = Anzahl der Kettenglieder

$$x_0 = \frac{2 \cdot a_0}{p} + \frac{z_1 + z_2}{2} + \left(\frac{z_2 - z_1}{2 \cdot \pi} \right)^2 \cdot \frac{p}{a_0}$$

$$\frac{2 \cdot 600}{12,7} + \frac{17 + 48}{2} + \left(\frac{48 - 17}{2 \cdot 3,1415} \right)^2 \cdot \frac{12,7}{600}$$

$$\frac{1200}{12,7} + \frac{65}{2} + \left(\frac{31}{2 \cdot 3,1415} \right)^2 \cdot \frac{12,7}{600}$$

$$94,49 + 32,5 + (4,93^2 \cdot 0,021)$$

$$127 + 9,86 \cdot 0,021$$

$$127 + 0,207 = 127,2$$

$$\underline{x_0 = 127}$$

Kettenlänge 126 oder 128 Glieder, je nach dem, ob der Achsabstand am Motorrad durch die Kettenspanner auf "KLEIN" oder "GROSS" gestellt ist.

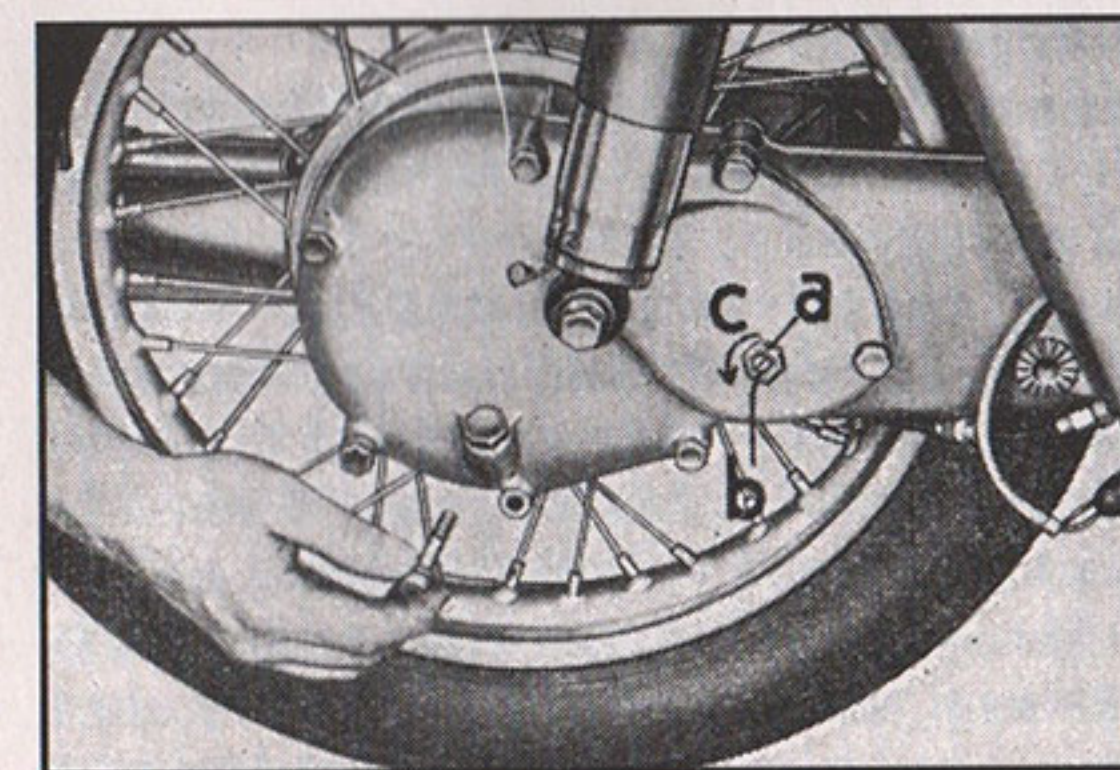
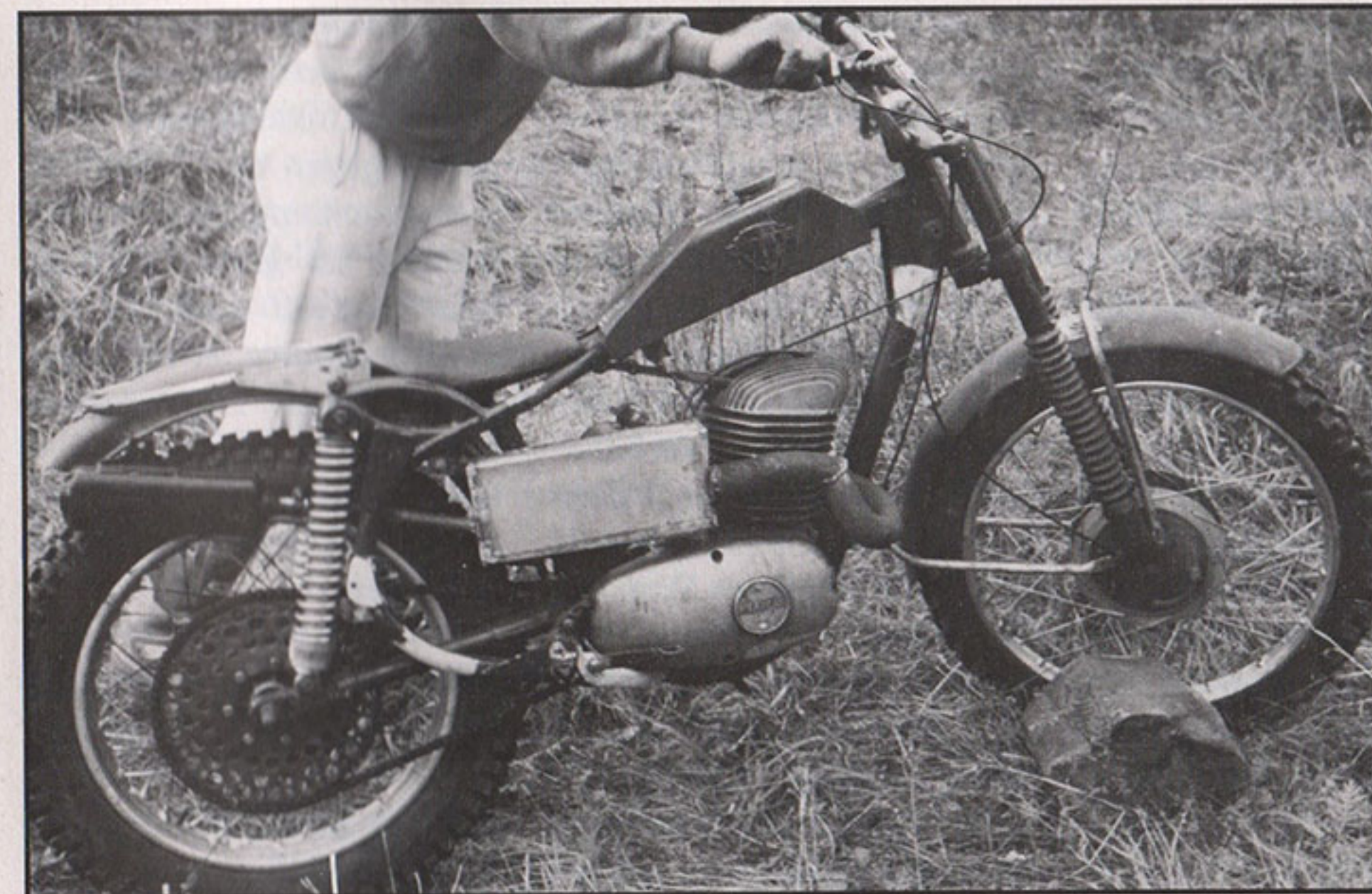


Foto oben: Brutaler Eingriff in den Sekundärtrieb einer Maico, um eine trialmäßige Gesamtübersetzung zu erhalten (Foto Mergelkuhl)

Foto links: Kettengehäuse der Victoria Swing (1955). Die Kette läuft im Ölbad und wird durch einen automatischen, weil unter Federdruck stehenden, Kettenspanner (a-b-c) richtig gespannt.

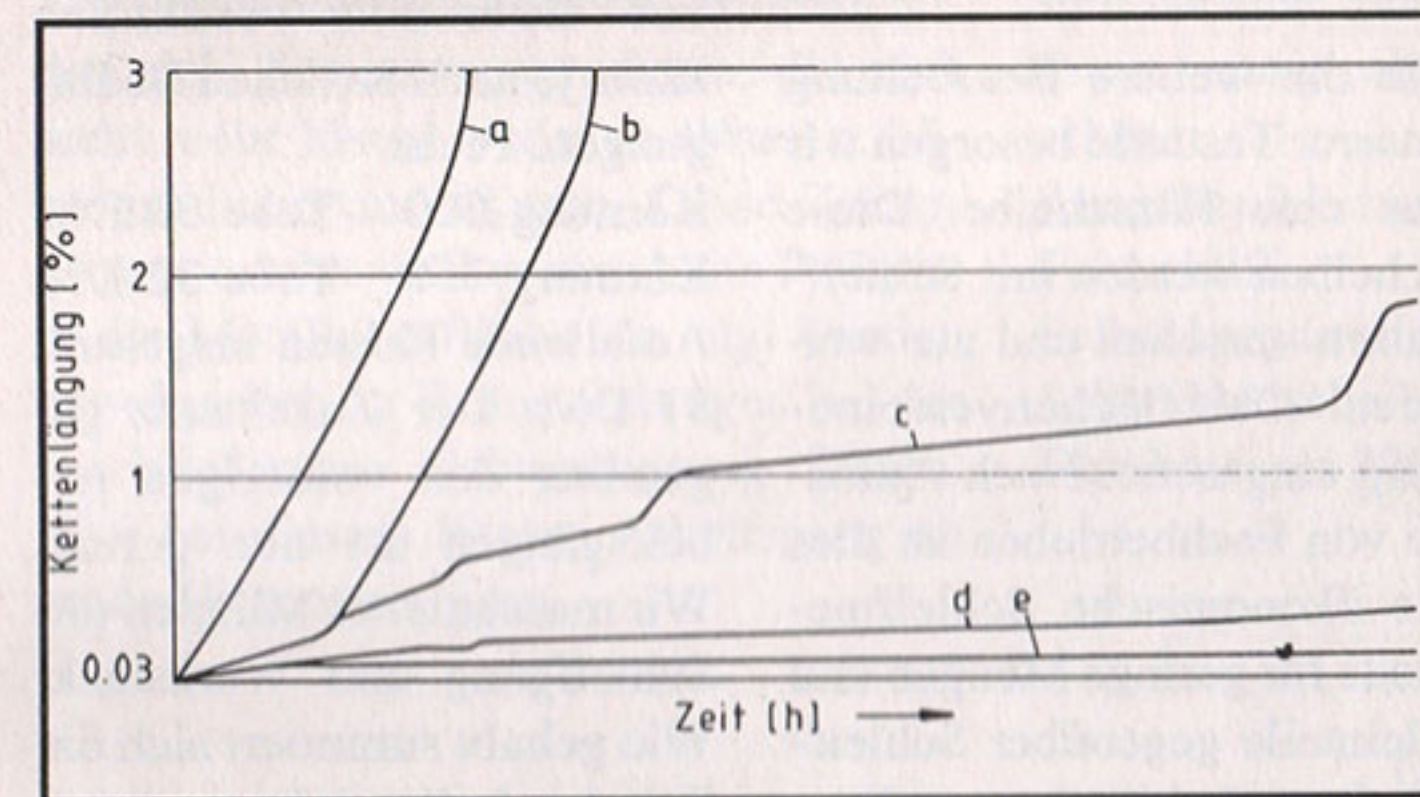


Diagramm: Der Verschleiß (Kettenlängung in %) einer Kette in Abhängigkeit von der Schmierung und Betriebszeit. a = Trockenlauf · b = Einmalige Schmierung durch den Hersteller · c = Kette läuft durch seltenes Schmieren öfter trocken · d = unzureichende Schmierung - Schmiermittel verdrückt · e = optimale Schmierung (Renold Werksdiagramm)

- die Zähnezahl des Ritzels soll nicht unter 14 liegen, da die "Abwinkelung" der einzelnen Glieder bei kleinen Zähnezahlen immer größer wird und der Verschleiß zunimmt.
- die richtige Kettengröße und Qualität für die Motorleistung ausgewählt ist
- ein ausreichender Schutz vor Verschmutzung vorhanden ist (Vollkapselung)
- die Kette richtig eingebaut und gespannt ist
- die Schmierung optimal ist.

SCHMIERUNG

Vier Schmierungsarten findet man im Motorradbau.

1. Die häufigste und für den Hersteller des

Zweirades billigste Art, da er alles dem Fahrer überläßt, ist die "Handschmierung" der Hinterradkette mit Kettenspray. Der Sprühstrahl wird zwischen Innen- und Außenlasche gerichtet. Dank der Kriechigenschaften dringt das Mittel in die Gelenke ein.

2. Die kontinuierliche Tropfenschmierung, wie man sie aus dem Maschinenbau kennt, ist für den Sekundärtrieb ungewöhnlich, gibt es aber in etwas abgewandelter Form bei manchen Viertaktern (z.B. Velocette). Der Ölnebel der Kurbelgehäuseentlüftung wird auf die Kette geleitet. Diese Form der Schmierung ist sehr umweltfeindlich, da sie auf Ölverlust ausgerichtet ist. Die folgerichtige Weiterentwicklung ist das Auffangen, Reinigen und Wiederverwenden des Öls (siehe Druckumlauf-

schmierung). Die Motorradhersteller empfehlen bei beiden Schmierungsarten und auch bei vollgekapselter Kette, eine gründliche Überholung in recht kurzen Intervallen von 3.000 Kilometern. Da kommt viel Arbeit auf den Fahrer zu, doch ist das eigentlich nicht ungewöhnlich, wenn man bedenkt, daß PKW noch in den 60er Jahren alle 2.000 km eine Tankstelle zum Abschmieren aufsuchten mußten. Castrol bietet ein geeignetes, festes Fett (nicht für O-Ring-Ketten) in einer flachen 500g-Dose für unter 10 DM an. Die Kette wird mit Waschbenzin gereinigt und in die mit einer Herdplatte auf ca. 80 Grad erwärmte Fettdose getaucht. Das jetzt dünnflüssige Fett darf nicht kochen, da sich sonst wichtige Bestandteile verflüchtigen. Die Kette wird fünf Minuten unter dauerndem Rühren mit einem Schraubenzieher, die Gelenke sollen sich bewegen, gebadet, zum Abkühlen und Abtropfen aufgehängt und anschließend wieder montiert. Umständliche, aber nützliche Prozedur.

3. Tauchschmierung

Die im Ölbad laufende Kette ist Standard bei der Kraftübertragung Kurbelwelle-Kupplung bzw. Getriebeantriebswelle. Hier bietet sie sich an, insbesondere bei Motoren in Blockbauweise. Komplizierter wird die Tauchbadschmierung bei der Hinterradkette, da ein extra öldichtes Gehäuse notwendig ist, das zusätzlich noch die Auf- und Abbewegung der Hinterradfederung mitmacht. Diesen hohen und kostenintensiven Aufwand trieben daher in den 50er Jahren auch nur wenige Fabriken (z.B. Maico Taifun (Zeichnung siehe GP 6/91), Victoria Swing, Heinkel Roller und Moped).

4. Das Optimum im Bereich der Motorradketten stellt die Druckumlaufschmierung dar. Mit Hilfe einer Pumpe wird ein sauberer Ölstrom auf die Innenseite des losen Kettenstranges (Lostrum) gebracht. Der Ölstrom schmiert und reinigt gleichzeitig. Das Schmieröl fließt zurück, wird gekühlt, gereinigt und steht dem Kreislauf wieder zur Verfügung. Eine Reinigung der Kette ist nicht mehr notwendig. Die Wartung beschränkt sich auf gelegentliches Nachspannen und regelmäßigen Ölwechsel. Dieses Prinzip setzt ein geschlossenes Gehäuse und eine Ölpumpe voraus, wie sie Viertakter für die Motorschmierung sowieso mitbringen. Daher ist das Einsatzgebiet (aufgrund des Kostendrucks) auch auf den Primärtrieb bei Viertaktern beschränkt.

Eine sehr effektive Möglichkeit der Schmierung ist das Öl-Luft-Verfahren, das bisher im Motorradbau meines Wissens nicht angewandt wurde. Hierbei wird, ähnlich wie bei einem Vergaser, das Öl mit Luft verwirbelt. Bei entsprechender Auslegung der Rohrleitungen zur Schmierstelle, setzen sich die feinen Öltröpfchen auf der Schmierstelle ab, und die Luft entweicht ölfrei.

Fortsetzung folgt

Aus Stromis Labor DIE CHROM-STORY IV

In den bis jetzt erschienenen Berichten wurde ein Weg für den handwerklich begabten Laien aufgezeichnet, seine ehemals verchromten und durch Rost beschädigten Mopedteile in Eigenregie spanabhebend zu bearbeiten. Als Beispiel wurden die Metallteile einer ADLER MB 200 ausgesucht und in verschiedenen Arbeitsgängen bis Körnung 320 geschliffen. Das bis hier vorliegende Ergebnis zeigt, mit dem bloßen Auge beurteilt, eine scheinbar makellose Oberfläche der Werkstücke und das bis zum Zerreißen angespannte Nervenkostüm des Ausführenden entspannt sich zusehens.

Zur Beurteilung der Schleifarbeit wurden die so bearbeiteten Teile dem Meister des Galvanisierungsbetriebes vorgelegt. Da durch jahrelange Geschäftsbeziehung ein Vertrauensverhältnis zwischen Betrieb und Kunden besteht, hält der Meister mit seiner Meinung über die vorgelegte Arbeit nicht zurück. Um den Leser nicht zu erschrecken, sei hier nur die gemilderte und abgeschwächte Form der Beurteilung aufgezeichnet. Der Meister lehnt die Annahme und Galvanisierung unserer

geschliffenen Musterteile rundweg mit der Begründung ab, daß sein gut geführter Betrieb es sich nicht erlauben kann, derart grob geschliffene Objekte zu verchromen. Wie gesagt, die verbale Ausführung seiner Rede war durchaus kerniger. Der bis hier erreichte Feinschliff wäre zwar gut ausgeführt (Aha-Erlebnis) aber bis zum endgültigen Finish müßte doch noch einige Arbeit investiert werden. Zumindest muß bei Körnung 800, dem letzten Arbeitsgang vor dem Polieren, noch geschliffen werden.

Genau an dieser Stelle kann der aktive Bastler endlich aus eigener Erfahrung mitsprechen; denn alle kennen ja die Verkäufer von Schleif- und Poliermitteln von den verschiedensten Veranstaltungen her. Diese Verkäufer zeigen ja an Hand von heruntergekommenen Metallteilen, wie brillant ihre Schleifscheiben oder -Pasten, Poliermittel oder Polierscheiben dem Metall zu strahlendem Glanz verhelfen. Das Herz der potentiellen Kunden hüpfet vor Begeisterung und natürlich auch der Taler aus der Tasche. Leider wird hier durch geschickte Verkaufsstrategie der Eindruck erweckt, auf leichteste Art und Weise dem Metall einen jungfräulichen Glanz zu geben. Verkaufsdemonstrationen sind immer so aufgebaut, daß dem Kunden ein perfektes schnelles Endergebnis geliefert wird. Bei diesen Vorführungen werden nur die erhabenen Teile der Metalloberfläche optisch aufgebessert, Poren und Riefen bleiben dagegen unbearbeitet. Diese nur, im wahrsten Sinne des Wortes, oberflächliche Behandlung hält kurze Zeit, danach öffnen sich die zugeschmierten Poren, und die so bearbeiteten Werkstücke verlieren nach kürzester Zeit ihren Glanz und sehen danach scheckig und dreckig aus.

Aber für unsere weitere Arbeit werden hier genau die Dinge angeboten, die wir dringend brauchen. In zeitaufwendiger Arbeit haben wir ja erfahren, daß immer von Grob nach Fein geschliffen werden muß, konsequent ohne Auslassen eines Arbeitsganges. Auch der Fachmann greift zur Verfeinerung des Schliffes zu Pasten und Schleiftüchern. Nirgends auf der Welt gibt es Wundermittel, ganz im Gegenteil, alle diese Angebote sind allgemeiner Industriestandart. Eine ganze Branche schleift und poliert genau wie der Edelbastler, benutzt ganz selbstverständlich diese Hilfsmittel bezieht sie nur billiger im Industrie-Zubehörhandel.

Es bleibt jedem selbst überlassen, auszurechnen, welcher Weg für ihn günstiger ist, der Kauf im Fachhandel oder auf dem Markt. Bei der Kalkulation sollte berücksichtigt werden, daß wir nur geringe Mengen an Schleifpasten brauchen.

Für die weitere Bearbeitung unserer Testteile besorgen wir uns eine Filzscheibe. Diese Scheiben werden mit Schleifpasten versehen und zur weiteren Oberflächenverfeinerung eingesetzt. Nach Aussage von Fachbetrieben ist diese ökonomische Schleifmethode für geringe Mengen und Kleinteile gegenüber Schleifbändern. Leider kostet diese Filzscheibe mit 200 mm Durchmesser und 30 mm Breite 100 DM. Da dieser Betrag doch sehr hoch ist, entscheiden wir uns für den Kauf einer Scheibe von 100 mm Durchmesser und 20 mm Breite für 25 DM.

Ein wichtiger Faktor ist die genaue Einhaltung der Umlaufgeschwindigkeit des Schleifkörpers. Man hat festgestellt, daß bei zu geringer Drehzahl die Schleifwirkung erheblich abnimmt und die

Schleifkörper leicht aus der Bindung herausbrechen. Bei zu hoher Umlaufgeschwindigkeit dagegen stört die Wärmeentwicklung, die Schleifleistung ist gering und die Scheibe setzt sich zu. Die empfohlene Umlaufgeschwindigkeit liegt deshalb bei 30 bis 35 m/s. Bei unterschiedlichen Metallen läßt sich folgende Regel aufstellen:

Harte Metalle = geringe Umlaufgeschwindigkeit

weiche Metalle = höhere Tourenzahl

Beispiel:
Stahl 30 m/s
Aluminium 45 m/s

Im Fachhandel werden Schleifpasten mit einer Kornhärte von 9,5 -9,8 angeboten. Zum Vergleich: Diamant hat auf dieser Härteskala den Wert 10. Die Paste heißt MACOLAEP und ist ein Konzentrat, welches man von 1:5 bis 1:100 vor Gebrauch verdünnen kann, je nach örtlichen Bedingungen. Preis: Körnung 500 Tube 30 DM Körnung 750 Tube 32 DM Anfallende Kosten insgesamt 87 DM. Der Zeiteinsatz gegenüber den vorherigen Arbeitsgängen ist nur gering. Wir messen zwei Minuten pro Schleifgang und Werkstück. Wie gehabt summiert sich die Zeit durch die vielen zu bearbeitenden Stücke. Hiermit beenden wir die spanabhebende Arbeit und wenden uns dem Poliervorgang zu. Beim Polieren wird grundsätzlich keinerlei Material mehr von der Oberfläche abgetragen, es werden nur Riefen und Unebenheiten ausgeglichen und eingeebnet. Unser Auge kann diesen Arbeitsvorgang nicht mehr erkennen. Das Mikroskop zeigt uns aber die Veränderungen. Man muß sich den Ablauf so vorstellen, daß meist unter erheblicher

örtlich begrenzter Wärme die Metalloberfläche in dünnster Schicht schmelzflüssig wird. Diese Schicht bildet nun eine Haut, die aus kleinsten kristallinen Elementarteilchen besteht, sozusagen ein beweglicher Film aus Metallteilchen mit ähnlicher Eigenschaft einer zähen Flüssigkeit. Und genauso wie eine Flüssigkeit in Vertiefungen und Risse eindringt und sie ausfüllt unter Bildung einer absolut glatten Oberfläche, reagiert unsere so behandelte Metalloberfläche.

Einige Poliermittel:
• Poliertonerde oder Aluminiumoxid (Al₂O₃)
• Chromdioxid (Cr₂O₃)
• Wienerkalk (Gemisch aus Calcium- und Magnesiumoxid)
• Polierrot (Fe₂O₃)

Alle diese Substanzen können uns in Polierpasten vermischt mit Trägersubstanzen begegnen. Aber auch hier Vorsicht bei falschem Einsatz. Während die oben aufgeführten Oxide alle organischer Natur sind, bestehen Bindemittel oder Trägermaterialien aus organischen Substanzen. Die organischen Verbindungen zeigen sich gegen Temperatureinflüsse resistent, während die organische Seite je nach Kohlenstoffverbindung bei gleichen Temperaturen sich zersetzt. Hierbei bilden sich Zersetzungsprodukte, die sich nicht mehr lösen, weder in Wasser, Lösungsmitteln und Säuren. Diese Zersetzungsprodukte walken sich beim Polieren in die Metalloberfläche ein und werden unweigerlich zu Beanstandungen bei der anschließenden Galvanisierung führen. Also bei diesem letzten Arbeitsgang zu große Hitze vermeiden.

Ein Hilfsmittel ist die nachfolgende Tabelle für Umfangsgeschwindigkeit und Drehzahl bei Polierscheiben.

Der Fachmann rät, Aluminiumoxid als universellstes Poliermittel einzusetzen. Der Fachhandel bietet fertige Mittel für 20 DM an. Man kann aber auch für 5 DM Aluminiumoxid in der Apotheke kaufen und mit Öl anmischen. Chemisch gesehen ist dieses Aluminiumoxid ungefährlich und umweltfreundlich. Als Träger für unser selbst hergestelltes Poliermittel besorgen wir uns Tuschschwabbelscheiben. Diese Scheiben sind relativ preiswert, da sie aus Reststoffen hergestellt werden. Wer auch hier absolute Qualität wünscht, besorgt sich natürlich Fiberbürsten, die seit Alters her als bekannte und bewährte Poliermittelträger bekannt sind. Diese mexikanische Naturfaser hat natürlich ihren Preis. Ob Fiberfaser oder Stoff, Schwabbelscheiben haben eine wichtige Aufgabe bei der Endpolitur. Durch ihre große Oberfläche wird viel Luft bewegt, so daß hier eine starke Kühlwirkung zu erkennen ist. Eine optimale Arbeit mit der Schwabbelscheibe ergibt sich aber erst bei einem Durchmesser von 200 mm. Diese Scheibengröße ist lagerhaltig und kostet 41,10 DM. Größere Scheiben und spezielle Ausführungen können nur bestellt werden, haben Lieferfristen, und die Preise entsprechen diesen Sonderwünschen.

Ausgaben bis zur Endpolitur	
Feinschliff	87 DM
Selbst hergestelltes Poliermittel	5 DM
Schwabbelscheibe Stoff	
Durchmesser 200	41 DM

	133 DM

Wer sich nun bis zu diesem Punkt konsequent und fleißig herangearbeitet hat, wird belohnt durch niedrige Verchromungskosten, denn 80-90 % der lohnintensiven Arbeiten sind erbracht. Der Rest, die Verchromung, ist heute eine hochtechnische Angelegenheit, die teure menschliche Arbeitskraft nur ein geringer Kostenfaktor.

Fortsetzung folgt

Sicherheitsratschläge

1. Alle hier beschriebenen Trockenschliffe erzeugen eine Unmenge von Staub. Dieser Staub ist nicht ungefährlich und setzt sich in alle Poren und Ritzen. Deshalb konsequent eine Atemschutzmaske aufsetzen. Die Maske muß Feinstäube absorbieren.
2. Gegen Augenreize durch Feinstäube eine geschlossene Brille aufsetzen.
3. Schleifarbeiten möglichst in einem speziell dafür eingerichteten Raum mit Absaugung durchführen.

Pannen passieren immer

1. Der Autor selbst hat sich bei diesen Arbeiten konsequent an die bestehenden Sicherheitsvorschriften gehalten. Leider hatte er vergessen, einen kurz vorher reparierten und mit offenem Getriebe auf der Motorenwerkbank stehenden Antrieb abzudecken. Schmirgel im Getriebe wirkt tödlich.
2. Naßschliffe und Poliergänge stauben nicht. Dafür wird der flüssige Dreck speziell in Gesicht und Augen geschleudert. Eine abdeckende Konstruktion um Filz- und Schwabbelscheibe ist zu empfehlen.

Tabelle der Umfangsgeschwindigkeiten und Drehzahlen von Scheiben

Umfangsgeschwindigkeit (m/s)	Durchmesser der Scheibe bzw. des Ringes (mm)								
	50	100	150	200	250	300	350	400	450
	Umdrehungszahl des Poliermotors (min ⁻¹)								
20	7650	3825	2550	1910	1525	1275	1090	960	850
25	9550	4775	3200	2390	1900	1550	1370	1200	1060
30	11450	5730	3800	2875	2300	1900	1640	1450	1275
35	13390	6695	4450	3350	2675	2230	1900	1675	1485
40	15350	7675	5100	3820	3055	2550	2180	1910	1700
45	17170	8585	5730	4300	3440	2865	2450	2150	1910

Meinen Freund Otto habe ich schon erwähnt; nämlich in Zusammenhang mit meinem feuer-speienden Superwetzthobel. Otto war der Mann, der mir den BSA-Ariel-Verschnitt verkaufte, der das Ding antreiben sollte. Nun möchte ich ein wenig über Otto erzählen.

Otto war ein "alter" Motorradfahrer im besten Sinn. Er hatte in einem Vorstadtviertel der alten Motorradstadt Nürnberg eine kleine Werkstatt, in der er ganz allein herumfuhrwerke und vorwiegend VW-Motoren reparierte. Ich lernte ihn rein durch Zufall kennen und verbrachte viele lange Nachmittage bei ihm, um ihm zuzuhören, wenn er von seinem Leben mit Motorrädern erzählte. Manche seiner Geschichten klingen unglaublich; aber ich habe in all den Jahren Otto als absolut ehrlichen und eher nüchternen Menschen kennengelernt und daher keinen Grund, an seinen Erzählungen zu zweifeln. Schon deshalb, weil einige davon so haarsträubend sind, daß sie gar nicht erfunden sein können.

Ich möchte seine Geschichten gerne weitergeben; einmal, weil ich der Meinung bin, daß sie zu gut sind, um völlig vergessen zu werden, zum anderen, weil Otto ein echter Kerl war, motorradbegeistert, bescheiden und hilfsbereit - darum hat er es auch nie zu viel Geld gebracht. Er ist vor Jahren im Alter von (meines Wissens) 67 Jahren gestorben.

Ottos Leben verlief keineswegs dramatisch. Schon als Lehrling - er ging bei einem Schlosser oder Mechaniker in die Lehre - wollte er unbedingt ein Motorrad haben. Das muß irgendwann zwischen 1919 und 1921 gewesen sein. Jedenfalls zog er für wenig Geld einen alten Schrotthaufen an Land und versuchte das Ding zum Laufen zu bringen. Und zwar mit wesentlich mehr Begeisterung als Sachkenntnis. Vor allem hatte er den Ehrgeiz, mit diesem Motorrad auch täglich zur Arbeit zu fahren. Er ließ es sich nicht verdrießen, jeden Tag um halb fünf Uhr aufzustehen, um dann stundenlang zu versuchen, die Kiste unter den Flüchen der in ihrer Nachtruhe gestörten Nachbarn zum Laufen zu bringen. Trotz seiner intensiven Bemühungen kam er regelmäßig eine bis anderthalb Stunden zu spät zu Arbeit, und er war bis zu seinem Lebensende davon überzeugt, daß dieser Umstand wesentlich zum späteren Bankrott seines Lehrherrn beigetragen hatte.

Später, in den 30er Jahren, fuhr er Rennen auf einer englischen Triumph (er war zeitlebens ein Triumph-Fan). Nicht gerade auf vorderen Plätzen - das war damals wie heute den Leuten mit mehr Geld vorbehalten - aber er hatte seinen Spaß dabei. Außerdem lebt ein Rennen ja nicht nur von den drei Ersten; man braucht ja immer noch ein paar mehr!

Schon in den 20er Jahren war Otto eine bekannte Persönlichkeit der damaligen "Szene", und alle Motorrad-Freaks machten natürlich untereinander alle möglichen Geschäfte und Geschäftchen. Eines Tages kam einer namens Hans in Ottos Bastelbude und wollte sehen, ob er nicht was Brauchbares finden konnte. Otto

KOMPRESSION

David Longstroke

war nicht übermäßig begeistert, denn Hans hatte ihn schon ein paarmal übers Ohr gehauen. Er gab sich daher eher wortkarg, und als Hans in einer Ecke einen beräberten Eisenhaufen stehen sah, wollte er erst gar nicht mit der Sprache heraus. Es handelte sich dabei um eine 250er ohv, die aus einer der vielen Motorradschmieden stammte, die es damals im Großraum Nürnberg gab. Ich habe den Namen dieses Fabrikats in-

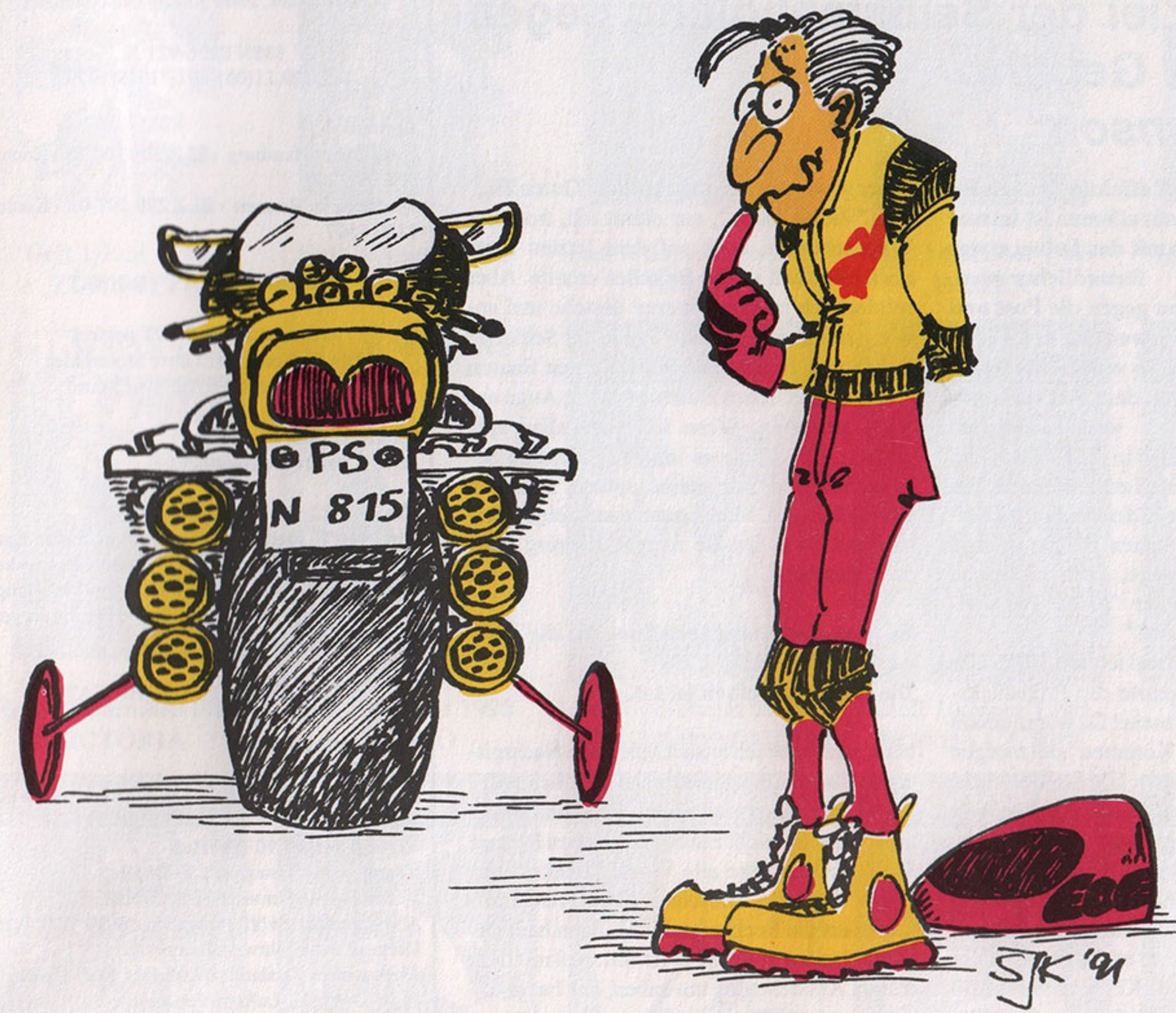
zwischen vergessen, weiß aber noch genau, daß mir Otto erklärte, der Zylinderfuß habe einen Ovalflansch gehabt, der nur hinten und vorn mit je einer Schraube befestigt und daher in kürzester Zeit zu demontieren gewesen sei. Hans betrachtete sich das Ding und sagte, er habe Interesse an so etwas. Was die Maschine kosten solle. Otto sagte es ihm. Darauf probierte Hans den Kickstarter und meinte anschließend, die Krücke habe überhaupt keine Kompression und sei daher indiskutabel. "Auf dem Kickstarter muß ich verhungern können!" behauptete er. Otto war sauer. Dann zuckte ein finsterner Gedanke durch sein Hirn. "Also, wenn du in einer Woche nochmal kommen willst", sagte er zu Hans, "da weiß ich einen, der hat für diesen Motor noch einen Sportzylinder rumstehen, den mach ich bis dahin drauf."

Am nächsten Tag begann Otto, seine rabenschwarze Idee in die Tat umzusetzen. Er wollte Hans eine Kompression vorführen, daß ihm die Augen tropften! Wie schon gesagt, war der Zylinder in Windeseile demontiert; dann nahm Otto eine starke Ventildfeder, bohrte ein Loch durch den Kolbenboden und montierte die Ventildfeder obendrauf. Das ganze zusammengesteckt und den Kickstarter langsam runtergetreten. Und siehe da: Da war ein Widerstand, der eine gewaltige "Kompression" anzeigte! Otto schwor mir übrigens Stein und Bein, daß der Motor damit sogar noch lief; wenn auch unter entsetzlichen Geräuschen, wenn die Feder auf die offenen Ventile knallte. Aber das brauchte er eigentlich gar nicht. Wichtig war der Vorführ-Effekt. Und der funktionierte denn auch zur voll-

sten Zufriedenheit aller Beteiligten. Als Hans einige Tage später wiederkam und nachsehen wollte, was es nun mit dem neuen Sportzylinder auf sich habe. Er stellte sich auf den Kickstarter, konnte ihn erwartungsgemäß nur mit Mühe runtertreten und sagte zu Otto: "Siehst du, so muß eine Kompression sein!" Dann zog er befriedigt mit seiner Neuerung ab.

Am nächsten Tag stürmte er wutschnaubend in Ottos Werkstatt und stieß unflätige Beschimpfungen aus. Otto mimte den völlig Ahnungslosen. Darauf schwor Hans Stein und Bein, er wolle mit Otto nie, nie und nimmermehr Geschäfte machen. Eigentlich wäre die Geschichte damit zu Ende.

Sie hat jedoch noch eine amüsante Fortsetzung, auch wenn diese nicht unbedingt mit Motorrädern zu tun hat. Es dauerte einige Zeit, aber eines Tages überwand sich Hans doch soweit, Otto wieder einmal aufzusuchen. Gleichwohl schwelte der Groll noch in ihm, und so sah er sich sehr argwöhnisch um. Da fiel ihm ein Schuhkarton ins Auge. "Was ist denn da drin?" wollte er wissen. "Das geht dich gar nichts an. Du willst doch mit mir keine Geschäfte mehr machen!" gab Otto patzig zur Antwort. Hans jedoch bohrte so lange, bis Otto die Schachtel aufmachte. Ein Paar wunderschöne schwarze Schuhe lag darin. Otto sagte, die habe er von jemand bekommen, der ihm Geld schuldete. Hans war äußerst mißtrauisch. Er fragte nach der Größe. Sie paßte. Er fragte Otto nach dem Preis. Otto stellte sich stur: "Dir will ich sie überhaupt nicht verkaufen!" Das reizte natürlich Hans erst recht. Er wollte die Schuhe schon gerne haben und fragte, ob er sie mal ansehen dürfe. Otto zuckte die Achseln und nahm den einen Schuh heraus und ließ ihn im Licht spiegeln. Hans nahm sich den anderen Schuh und betrachtete ihn mißtrauisch von allen Seiten. Er konnte keinen versteckten Fehler finden. Der Preis war außerordentlich niedrig, was Hans erneut mißtrauisch machte, aber Otto schien an einem Verkauf gar nicht interessiert zu sein. Schließlich aber gab er nach und Hans klemmte sich die Schachtel unter den Arm und ging nach Hause. Daheim angekommen, setzte er sich gleich hin und probierte seine neuen Schuhe an. Sekunden später brachte ein fürchterlicher Fluch alle Fensterscheiben zum klirren: Es waren zwei linke Schuhe...



Wir **UNTERSTÜTZEN** jeden Leser,
der unsere Zeitschrift abonniert!

... mit dem besonderen Aboservice!

Nr. 1 Mini-Geschenk-Abo
für Biker, die anderen eine kleine Freude machen wollen. Das Abo läuft über drei Monate und kostet 18 DM (Ausland 20 DM). Drei Ausgaben pünktlich frei Haus! Bei Bestellung bitte angeben: Rechnungs- und Aboempfänger!

Nr. 2 Maxi-Geschenk-Abo
mit 59,90 DM (Ausland 69 DM) bist Du dabei. 12mal bringt die GUMMIKUH & Past perfect dem Beschenkten Lesevergnügen und die Erinnerung an Dich. Rechnungs- und Aboempfänger angeben!

Nr. 3 Test-Abo
für 18 DM (Ausland 20 DM). Drei Monate die neuste GUMMIKUH & Past perfect zum testen frei Haus!

Nr. 4 Jahres-Abo
Das ideale Abo für Dich. 59,90 DM (Ausland 69 DM) für die kommenden 12 Hefte. **Werbeprämie:** Falls ein Leser Dich wirbt, erhält er ein kostenloses Test-Abo. Ist der Werber schon Abonnent, so erhöht sich sein Bezug kostenlos um drei Hefte. Werber und Rechnungsempfänger dürfen aus juristischen Gründen nicht ein und dieselbe Person sein.

Das ist wichtig: Mit dem ersten Heft erhältst Du eine Rechnung. Kurz vor Ablauf des Abos liegt eine Erinnerung dem Heft bei. Nur wenn Du dann erneut zahlst, verlängert sich Dein Abo, sonst nicht! Dadurch ersparen wir uns alle bürokratische Kündigungsschreiben etc. Deinen Aboauftrag kannst Du innerhalb 7 Tagen schriftlich widerrufen. Es reicht die rechtzeitige Absendung.

ANRUF GENÜGT 04 21/50 16 17
oder Postkarte mit dem gewünschten Abo
an den hanseatischen
GUMMIKUH-Verlag · Am Deich 57 · 2800 Bremen 1

Die Post ist eine Institution zur verteuerten Verlangsamung der Briefzustellung mit dem Ziel der Selbstabholung gegen zehnfache Gebühr.

C.N. Parkinson

Der ewige Kampf effektiv denkender Menschen gegen Bürokratismus ist immer zu unterstützen, damit das Leben etwas freundlicher wird.

Kämpfte Parkinson gegen die Post und gegen die Marine-Verwaltung des Vereinigten Königreichs, so wollen wir heute den Fehdehandschuh dem Bäckerhandwerk hinwerfen.

Ich bin ja nun ziemlich neu in dieser Stadt und gewohnt, nichts dem Zufall zu überlassen. Um eine Voraussetzung für Zufriedenheit sicherzustellen, rief ich den nahen Bäcker an und belästigte ihn mit der Frage, wann ich frische Brötchen abholen könnte: "Jeden Tag zwischen 7.15 und 13.00 Uhr!"

Am nächsten Morgen stand ich um 10.00 Uhr auf der Matte und begehrte die Frühstücksemeln. "Heute nicht mehr! Da waren schon genug vor ihnen da. Kommen sie morgen zwischen sechs und sieben Uhr wieder, dann haben sie vielleicht eine Chance!". Also zog ich wütend mit meinem banalen Begehren wieder ab. Um sechs Uhr bin ich das letztmal bei einer unvermeidlichen Bundeswehörung 1978 aufgestanden, seitdem arbeitete ich sauer darauf hin, einen Job zu erhalten, der nicht die Anwesenheit meines Körpers vor 10.00 Uhr verlangte. Das Bäckerhandwerk stellte meinen beruflichen Erfolg kurzerhand in Frage.

Diese Story, einigen recht wenig verdienenden Topmanagern erzählt (diese armen Schlucker verdienen nur eine 6-stellige Summe pro Jahr), erheiterte so, daß wir beschlossen eine tolle Bäckerei aufzumachen. Gesagt, getan! Wir kündigten unsere Jobs, da uns die Verdienstmöglichkeiten als äußerst mies gegenüber unserer Idee, als "Monopolist" aufzutreten, erschienen. Doch unsere tolle Idee, Brötchen für

TÜV Bremen: Geschäftszeit von 7.15 bis 9.00 Uhr · Danach werden keine Gutachten mehr angenommen.

jedermann zu jederzeit zu backen, wurde von den Gesetzesbüchern und somit durch die schon verstorbenen Verfasser gestoppt: Dieser Bäcker hat das Monopol. Er, nur er, darf! Warum? Das fragst auch nur Du armer Wicht. Schließlich hat er bisher immer Qualität zu einem fairen Preis geliefert!!!!

Wir Doofties schlucken ja vieles. Seitdem stehe ich morgens zwischen 6.00 und 7.00 Uhr bei dem einzigen Bäcker im Umkreis. Mit Geduld und "bloß nicht auffallen" kriege ich meine Brötchen. Seitdem bin ich auch viel

netter geworden: Ich sage höflich "Guten Tag" und "Vielen Dank", nur damit ich, trotz der Warteschlange, auch auf dem letzten Platz noch eventuell meine Brötchen erhalte. Aber seitdem ich morgens immer dastehe und sowieso der interessanteste Typ in der Schlange bin, hat die Kassiererin mit den roten Haaren und dem herrlichen Busen wohl ein Auge auf mich geworfen. Wenn ich nicht allzu spät komme, schafft sie es immer, andere zu bescheissen und mir meine späten Brötchen auszuhändigen. Mann, man, man... eine Frau. Gott sei Dank hat sie meinen Ehering noch nicht gesehen...

Es lebe die Desorganisation, die die Korruption fördert... Die Gewerbefreiheit ist tot...

Mist, jetzt habe ich tatsächlich einen Nachmittagschlaf eingelegt und wache endlich auf: Liebe Bäcker, nehmt meine Entschuldigung an. Ich meinte nicht Euch, sondern den Bremer TÜV. Ersetzt bitte alle Worte "Bäcker" mit "TÜV" und alle "Brötchen" mit "Gutachten", korrigiert die Rechtschreibung, dann haut das nämlich alles hin. Dieser Irrtum muß mit dem frühen Aufstehen zu tun haben, das hat ja anscheinend alle Sinne vernebelt.

Sonst nehme ich aber kaum etwas zurück. Wer in Bremen ein Gutachten, also die Eintragung einer Hängerkupplung beim PKW, einer Verkleidung oder ein Vollgutachten, braucht, ist ziemlich angeschissen. Wartezeiten von drei Stunden sind die Regel. Wohlweislich nur beim Gutachten. Die normalen zweijährigen Untersuchungen dürfen andere Organisationen durchführen

(z.B. die DEKRA); in diesem Bereich klappt alles. Nicht bei den Gutachten! Das liegt, um einen falschem Eindruck vorzubeugen, nicht an den Ingenieuren, die ihr Bestes tun und richtig gestreßt sind, sondern an der Organisation. Hier darf man nicht die Wut an den Sachverständigen und den Ausführenden an der Kasse auslassen, sondern die Verantwortlichen des TÜVs fragen:

Wie könnt ihr solche Wartezeiten und euer mäßiges Angebot in einer sozialen Marktwirtschaft zulassen? Bisher konntet ihr es, weil es keine Konkurrenten gab! Und nun fordere ich endlich Gewerbefreiheit

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

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, Norbert Neder (NN), Obering. Siegfried Rauch, Andy Schwietzer, (Andy) Jürgen Strohmenger (stromi), 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 Leser kostenlos. 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



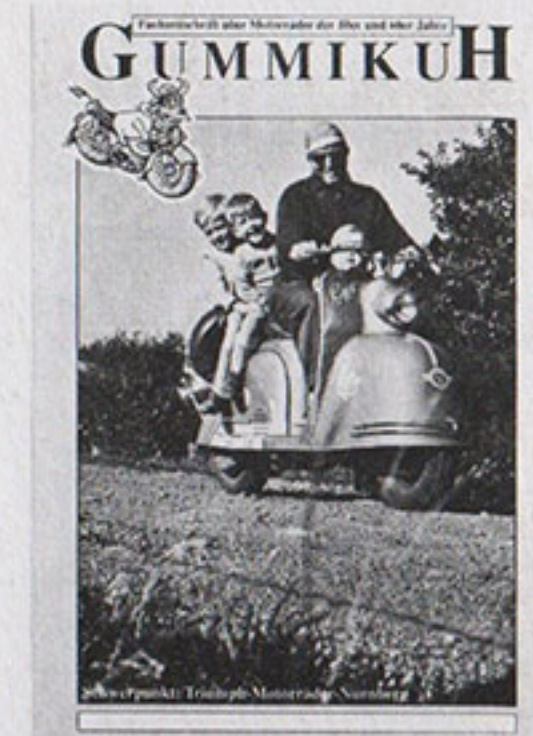
Heft 3/August 1989
DKW



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



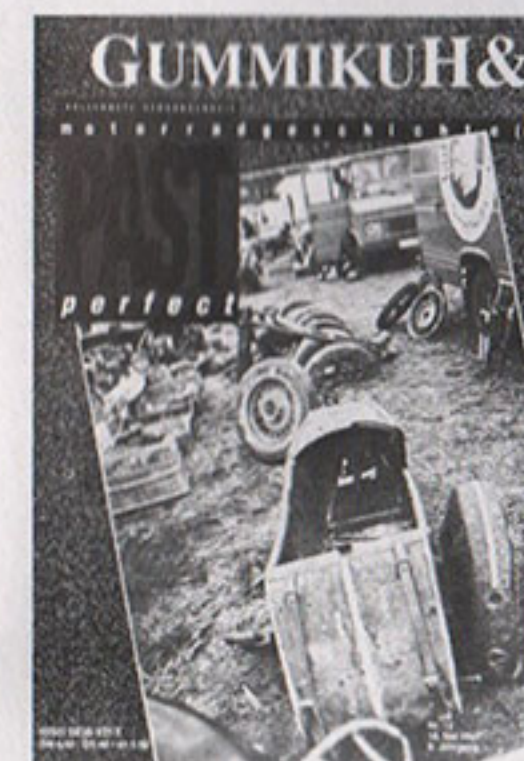
Heft 9/Februar 1990
BSA-MOTO GUZZI



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



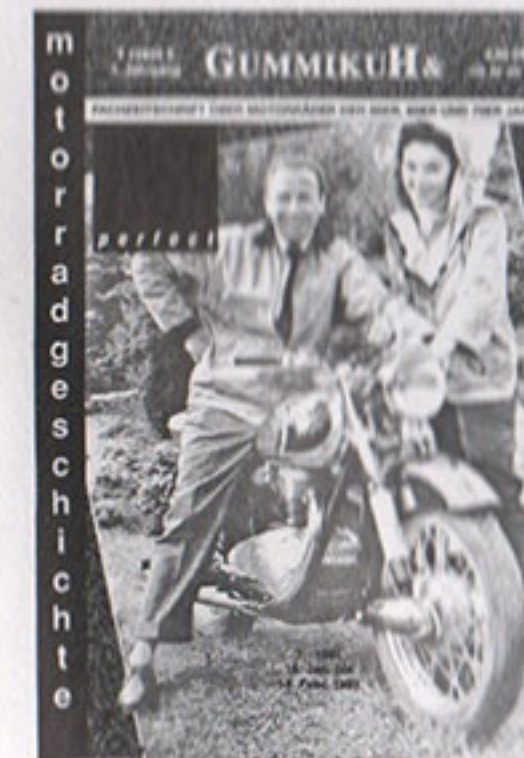
Heft 17/Oktober 1990
GESPANN



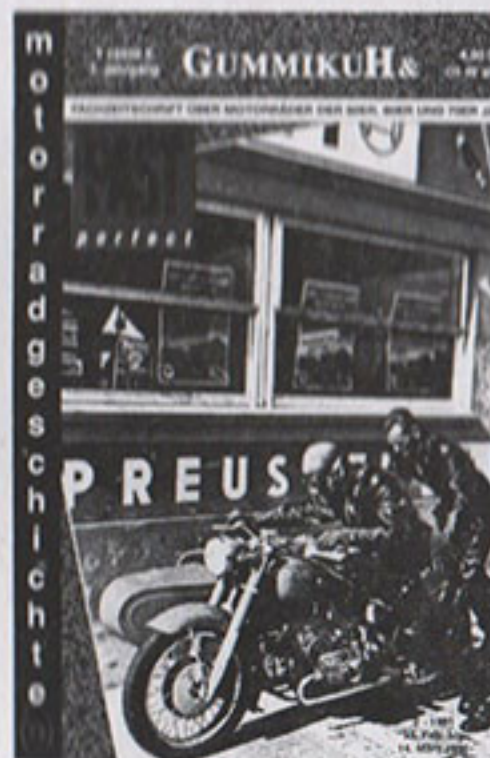
Heft 18/November 90
MZ ES 250



Heft 19/Dezember 90
NORTON-MAICO



Heft 20/Jan. 1991
BÜCKER-BSA



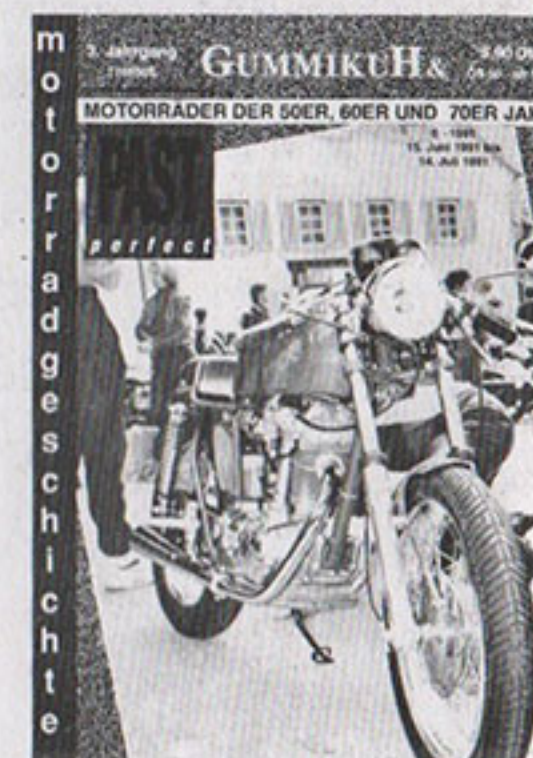
Heft 21/Febr. 1991
RICKMAN I - MZ



Heft 22/März 1991
Rickman II - Horex



Heft 23/April 1991
ILO-Motoren · Suzi



Heft 25/Juni 1991
Moto Guzzi · Jawa

Heftpreis 5,90 DM, ab 12 Hefte: Sonderpreis 4,99 DM pro Stück

Sammlung komplett? Anruf genügt 04 21/501617

oder Postkarte an: den GUMMIKUH-Verlag · Am Deich 57 · D-2800 Bremen 1

ARIEL "Square Four"

4 Zylinder · 1000 cm³

Bohrung 65 mm · Hub 75 mm

38 PS · 28 kW

1930 - 1960

