

3. Jahrgang

T10856E

GUMMIKUH &

5,90 DM

OS 50 - sfr 5,90

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

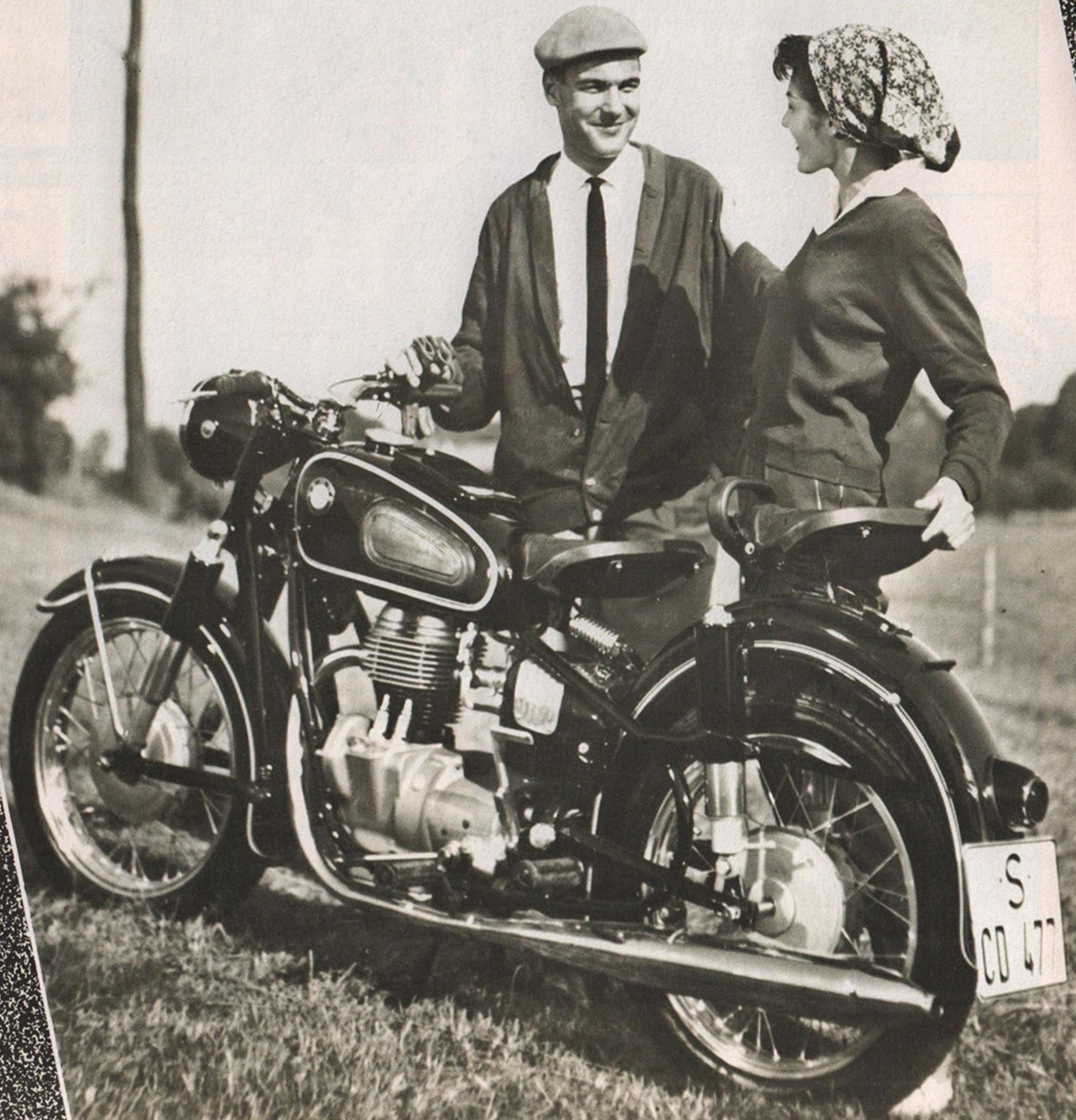
PAST

perfect

9 · 1991

15. September 1991

bis 14. Oktober 1991



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

NUR IN MO **SAGENHAFT
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 Zeit-schriften-Handel für DM 6,- oder im Abonnement zum günstigen Jahres-abo-Preis von DM 64,80 (Inland). **Motor Technik Verlag GmbH, Abt. Leser-Service, Postfach 80 07 26, 7000 Stuttgart 80.**

SPORT

Schwerpunkt I
Die Hondas der 60er Jahre 4

Oldtimer Grand-Prix
Schottenring 1991 44

GESCHICHTE

Historischer Test
ADLER MB 250 S 10

Schwerpunkt II
Velocette · Teil II 32

Historische Anzeige
Steib 51

TECHNIK

Typenkunde
IFA BK 350 14

Wußten Sie schon... 36

Kettenkunde V
Zugversuch 42

Aus Stromis Labor
Chrom · letzter Teil 50

UNTERWEGS

Sicherheitstraining 16

Versuch macht kluch
Die erste Reise 20

GESCHICHTEN

Alchimisten von Klacks 39

Emma von Hopp 48

RUBRIKEN

Titelfoto von Klacks
Archiv Rogge

Korrespondenz 12

Anzeigenmarkt
SUCH & FIND 24

Litera-Tour 38

Termine & Treffen 52

Last not least
Autoschlängen 54

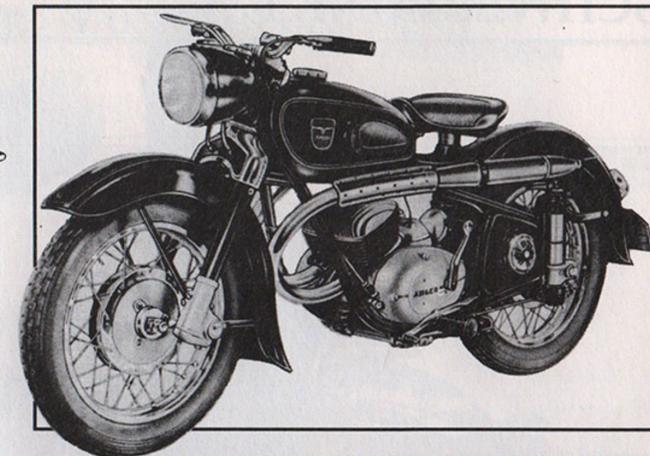
Impressum 54

Nachbestell-Service 55

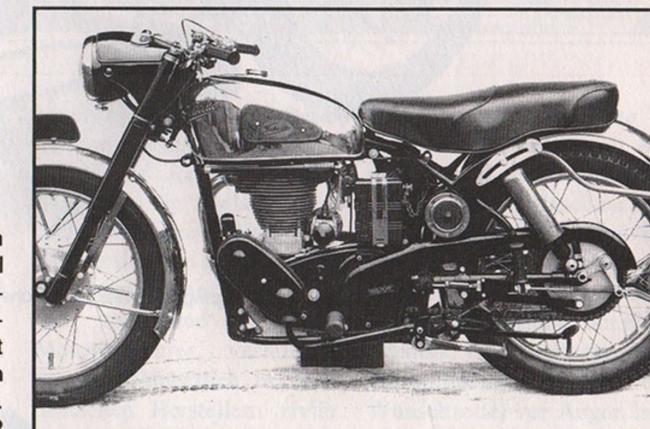
Motorgalerie
DKW RT 350 56



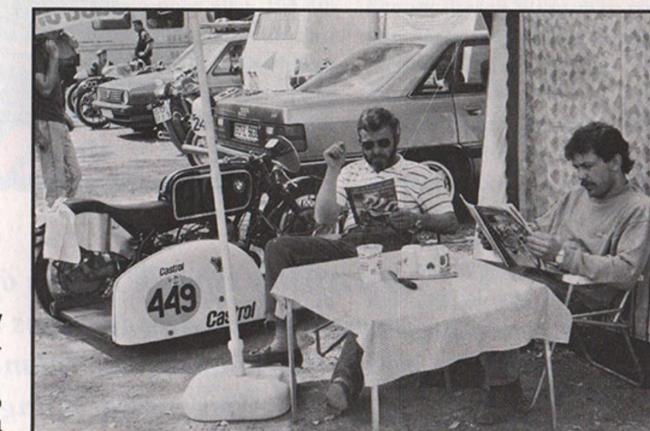
1954 testete
Helmut Hütten
die ADLER MB
250 S auf Herz
und Nieren.
Unser histori-
scher Test steht
auf Seite 10



Andy und pk
nahmen am
ADAC-Sicher-
heitstraining teil.
Ihre Erfahrungen
ab Seite 16

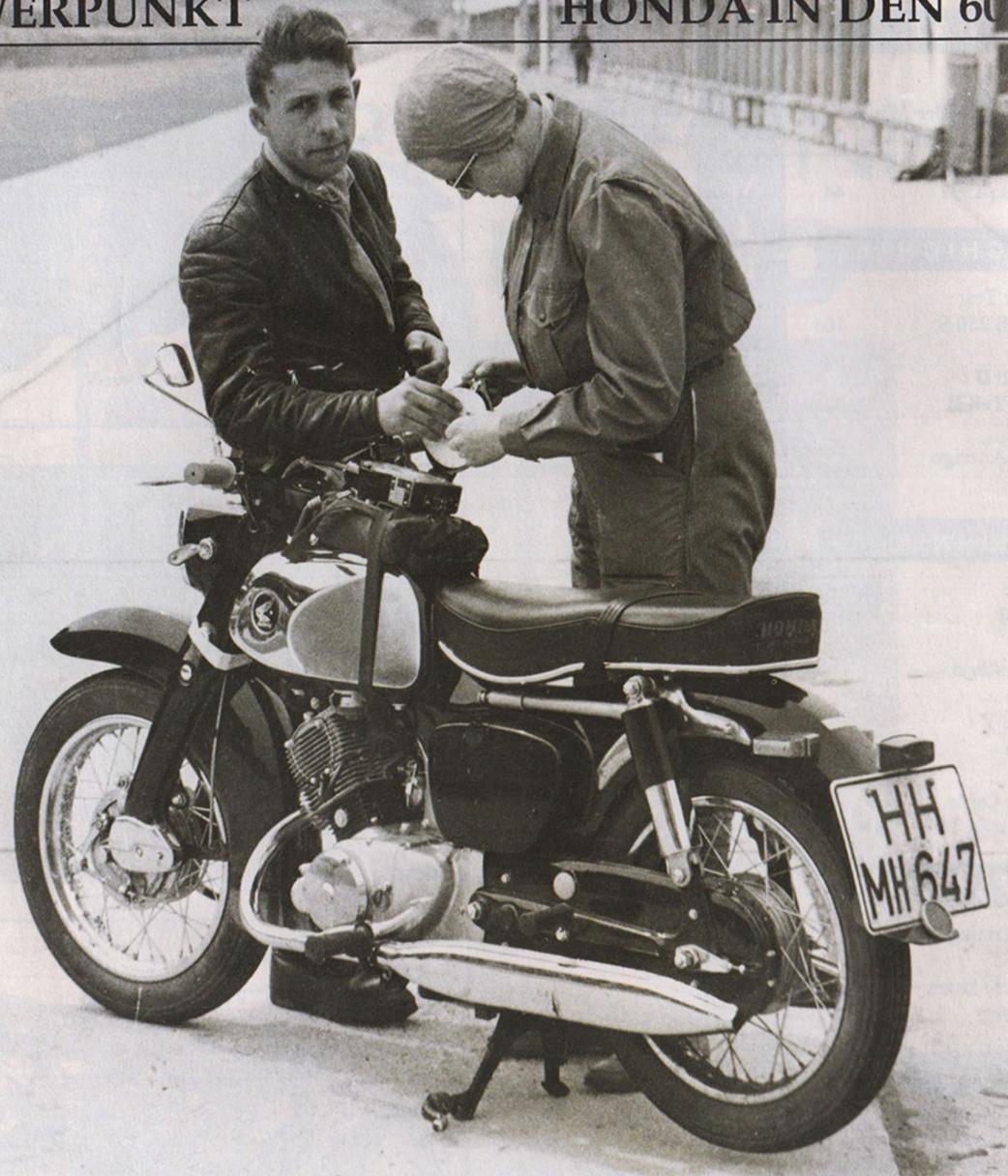


Mit diesem
zweiten Kapitel
über die engli-
sche Marke "Ve-
locette" schließt
Andy den
Schwerpunkt ab.
Seite 32



Ames und Andy
waren in Schot-
ten dabei.
Ihr Bericht ab
Seite 44

GUMMIKUH & PAST PERFECT AUSGABE 28

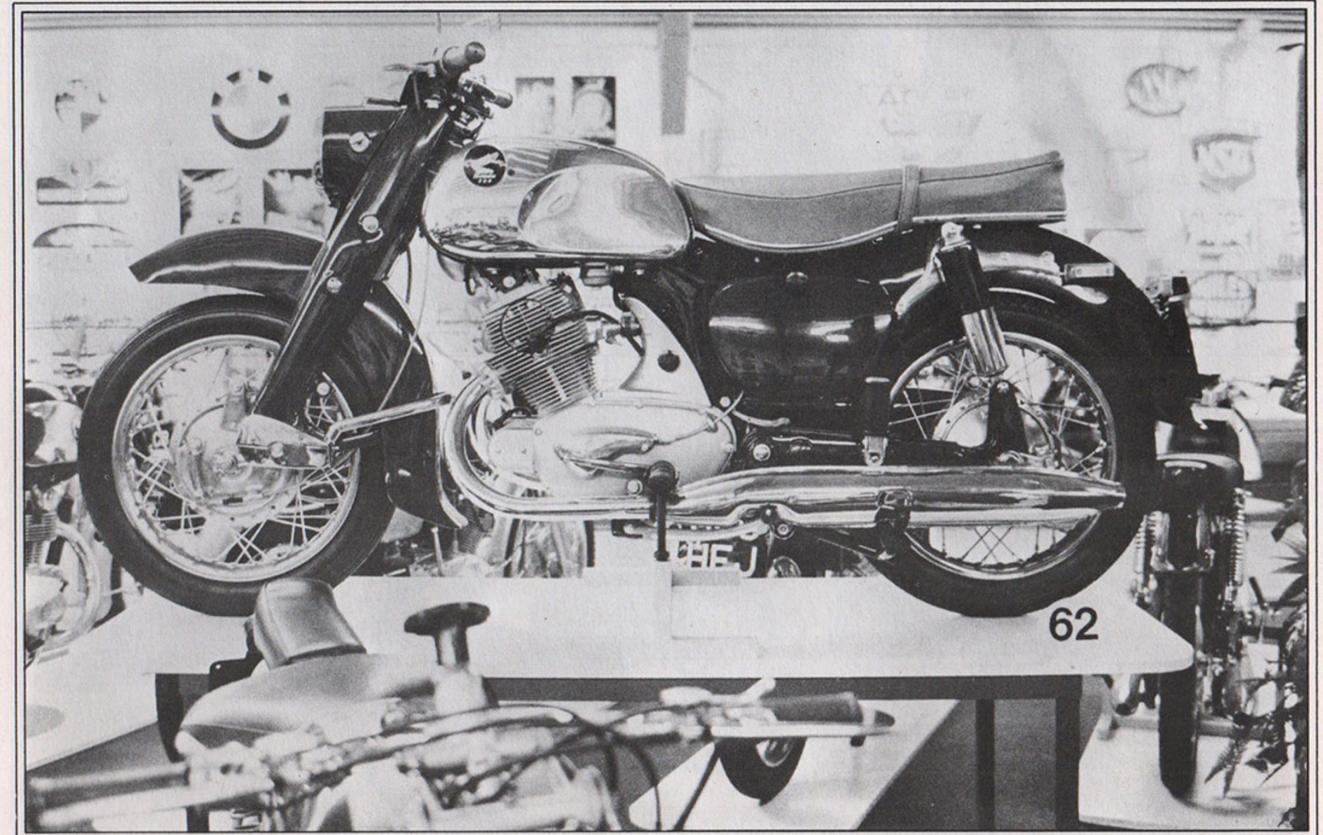


Erste auf dem Nürburgring getestete japanische Maschine in Deutschland: Honda C 72 - 1960



Zweifellos können wir die 60er als jenes Jahrzehnt bezeichnen, in dem Nippons Söhne der Welt vor Augen führten, was hierzulande aus der Mode kam: Die Wiederentdeckung des Motorradfahrens

Honda C 72 (Foto Ames)



Was in den 50er Jahren ein preiswertes Fortbewegungsmittel (mit Vernunft und deutscher Langlebigkeit konstruiert, gebaut und "hinübergerettet" wurde in jenes neue Jahrzehnt) war, ließ von einem "japanischen Eroberungsfeldzug" nichts erahnen. Mitte der 60er Jahre, 10 Jahre nach der Motorradhochkonjunktur, gab es immer noch einen großen Bestand von zugelassenen gebrauchten Motorrädern in der Bundesrepublik. Nur knappe 1.500 Maschinen trugen das Firmenzeichen von Honda.

Honda gab 1961 mit der CB 72 (250 ccm) hier sein Debut. Natürlich gab es in Fernost auch schon Marken wie Yamaha, Kawasaki und Suzuki - allerdings steckten diese "Tüftler" noch in den Kinderschuhen und tauchten erst später bei uns auf.

Die Produktionszahlen der gesamten japanischen Zweiradindustrie sprachen eine deutliche Sprache. Waren es 1960 insgesamt 1.350.000 Motorräder, so verließen 1970 knapp 3 Millionen die Bänder der Insel im Pazifik. Wie war es zu dieser Entwicklung, die kaum ein amerikanischer oder westeuropäischer Fachmann für möglich hielt, gekommen?

Honda hatte in der Zweizylinderchronologie drei Modelle in den 60igern entwickelt, welche in der Presse und bei den Motorradfahrern für Furore sorgten und mit denen ein neues Zeitalter auf zwei Rädern begann.

Es handelte sich um die 1960 erschienene CB 92 (125 ccm), um die 250er CB 72 (1961) und die CB 450 (schwarzer Bomber). Diese drei Maschinengenerationen waren es, die die Motorradwelt wieder auf-

erstehen ließ. Schuld daran hatte in erster Linie der verwirklichte neue "Zeitgeschmack", ein unglaubliches Preis/Leistungsverhältnis und die, bis dato, so nie käufliche Hubraumleistung.

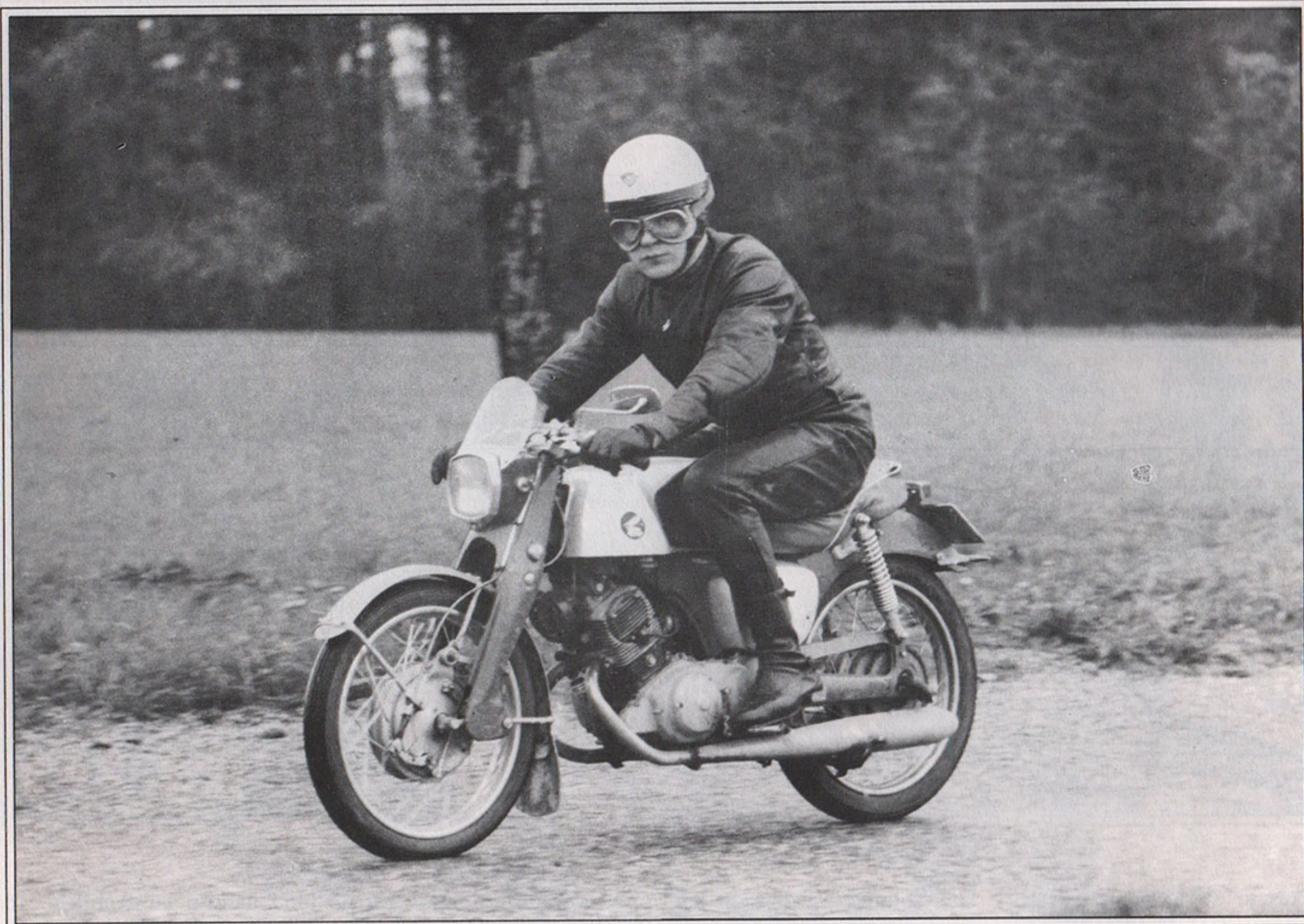
Wir, junge und begeisterte Motorradfahrer, vermißten damals schmerzlich bei den deutschen Herstellern zivile "Renntmaschinen", abgewandelte Edelrenner also, für die wir gerne auch mehr bezahlt hätten, hätte es sie überhaupt gegeben. Apropos Preis: Die CB 92 kostete um die 2000 DM. Und diese Tatsache schuf das nächste (Vor)Urteil: Was wenig kostet, kann wenig taugen....

Aber Honda belehrte die Motorradwelt eines Besseren: die erworbenen 120 PS pro Liter Hubraum in einer Serienmaschine mit obenliegender Nockenwelle ergaben satte

und nahezu unglaubliche 15 PS aus 125 ccm! Damit war eine neue Leistungsmarke gesetzt. Diese Maschine war für uns endlich die erste zivile, käufliche Rennmaschine - sozusagen frei über den Ladentisch. Sie begeisterte mit einer Technik, die wir in manchen Stammtischgesprächen als Wunschzettel vor Augen hatten, aber niemanden fanden, der uns diesen Wunsch so günstig hätte ermöglichen können. 10.500 U/min. und eine Verdichtung von 10,0 - dazu "Spielsachen" wie ein elektrischer Anlasser, der durch federbelasteten Rollenfreilauf mit der Kurbelwelle verbunden war und zu keinerlei Klagen Anlaß gab.

Auch für die Briten kam diese Maschine einer Offenbarung gleich, wie damalige Testberichte bestätigen. Bedeuteten doch diese Motorräder eine

Von so einem kleinen Renner hatten alle geträumt, die sich keine schwere Sportmaschine leisten konnten oder wollten: Honda CB 92



Abkehr von öltropfenden, unzuverlässigen Angeboten und waren mit der gebotenen Leistung so mancher englischen 350er ebenbürtig.

1961 war auch das Jahr, in dem Honda seine erste Fertigungsstätte außerhalb Japans eröffnete: in Taiwan. Doch zurück zu unserer CB 92. Dieses Motorrad, welches Geschichte schrieb, bot zwei Parallelzylinder in Alubauweise, obenliegende Nockenwelle und einen Leichtmetalltank. Dazu kam reichlich Chrom. Lediglich der Klang dieser japanischen Hornisse läßt sich nicht einfach beschreiben. Was dieser ohc-Viertakter trotz Luftfilter und Auspuffdämpfung für ein Konzert lieferte, war unwahrscheinlich! Einmal warmge-

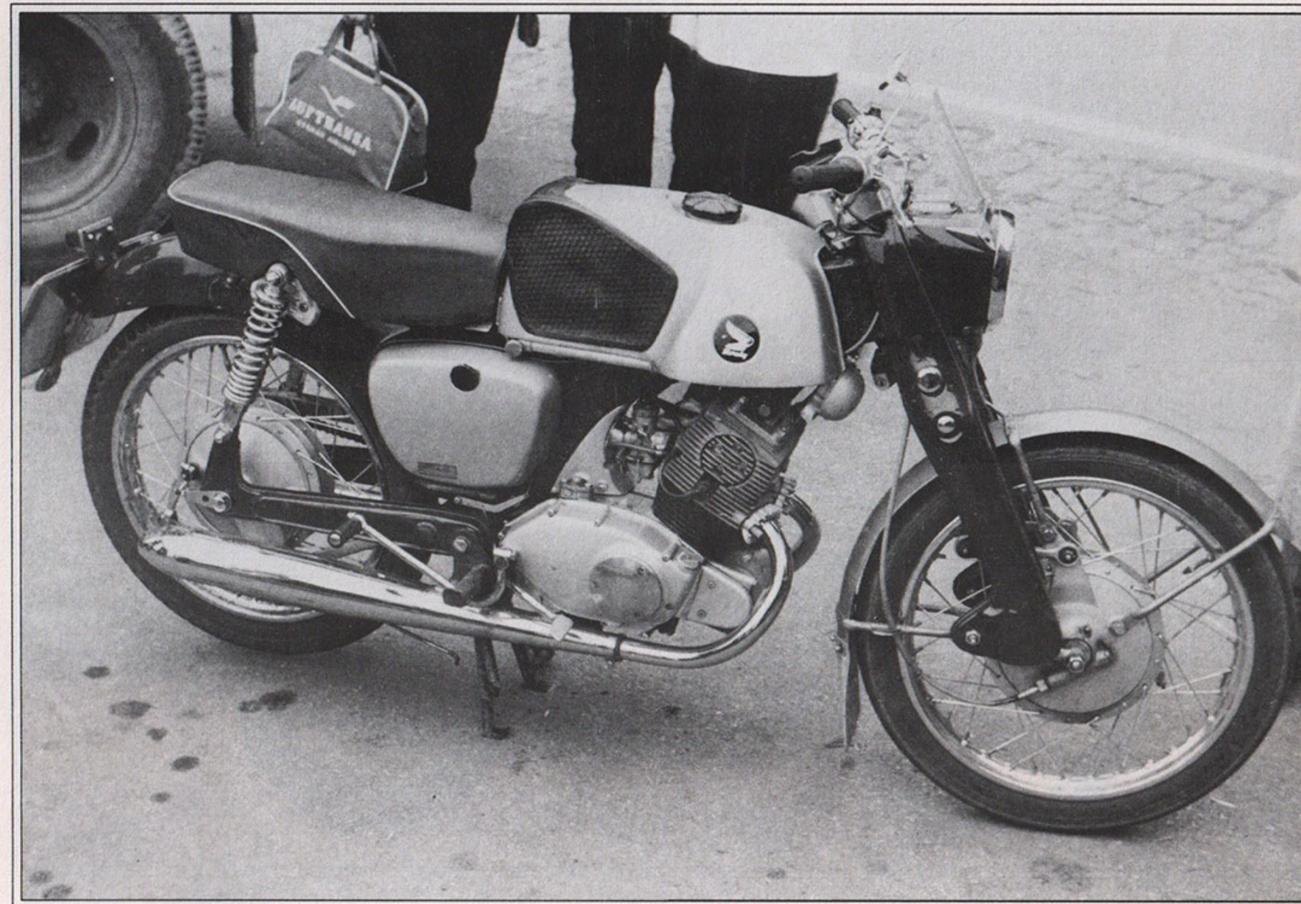
fahren (das hieß mindestens 20 Kilometer Fahrt), war es ein unbeschreibliches Vergnügen, mit diesem Kurzhuber zwischen 8.000 und 11.000 Umdrehungen die Kurven neu zu erleben. Einen Drehzahlmesser gab es bemerkenswerterweise für dieses Modell damals noch nicht. So waren unsere Ohren Gradmesser, um dieses famose Motörchen in seinem stabilen Preßstahlrahmen bei Laune zu halten. Besonders beliebt waren damals Brücken- oder Tunneldurchfahrten, wo dieses vibrierende "Inferno" nach Herzenslust genossen werden konnte. Fleißige Schaltarbeit beschädigte die CB 92 jedoch mit einer Art der Fortbewegung ohne Kreuzschmerzen (3-fach ver-

stellbare, makellose Federung) und, war es einmal nötig, einer guten Verzögerung ihrer großdimensionierten Duplexbremsen (200 mm). Richtig warmgefahren, konnte man "langgemacht" mit diesem Gerät echte 120 km/h erreichen. Und dieses "Spielzeug" hielt erstaunlich lange. Viel länger jedenfalls, als es viele prophezeit hatten.

Nur ein Jahr später war Honda mit einem "schweren" Gerät erneut Vorreiter und überraschte verschlafene "Besserwisser". Für Deutschland war die "European Honda Motor Trading GmbH" als eigene Niederlassung und als Generalimporteur mit Sitz in Hamburg gegründet worden. Die

anfänglich wenig erfreulichen Probleme mit der Ersatzteillieferung und den wenig geeigneten Werkstätten machten Honda das Leben nicht unbedingt leichter. Aber es gehört nun einmal zu der Mentalität dieser Spezies, ihre Ziele mit einer ungeirrten, zähen und beständigen Ausdauer zu verfolgen, was sich nicht nur in der Modellpolitik, sondern auch in der Betreuung niederschlägt. Auch darin wurden sie von uns gründlich unterschätzt. Im Sommer 1961 präsentierte Honda seine erste 1/4 Liter Maschine (CB 72) am trüben europäischen Motorradhimmel. Sie kostete knapp DM 2.400,— und bot dafür satte 24 PS. Ihre Konkurrenten waren seinerzeit die BMW R

Bei der 15 PS starken CB 92 kamen die Motorradkenner aus dem Staunen nicht heraus.



27 mit 18 PS, die Maico Blizard (14 PS), die BSA Star (20 PS), Royal Enfield C (20 PS) und die Matchless Monitor (22 PS). Honda bot am meisten für das Geld. Ausgestattet war diese Rakete mit feinsten Technik: vierfach gelagerte Kurbelwelle, Leichtmetall-Zylinderblock und obenliegende Nockenwelle (ohc), ebenfalls vierfach gelagert. Die Höchstdrehzahl des Quadrathubers lag bei 9.000 Umdrehungen pro Minute. "An der nächsten Ecke fliegen dir die Kolben durch den Tank", war der häufig verwendete Kommentar. Für viele war es unvorstellbar, daß eine solch komplizierte Renntechnik in Massenproduktion zu fertigen sei, die nicht nur bis zum Ablauf der Garantiezeit halten

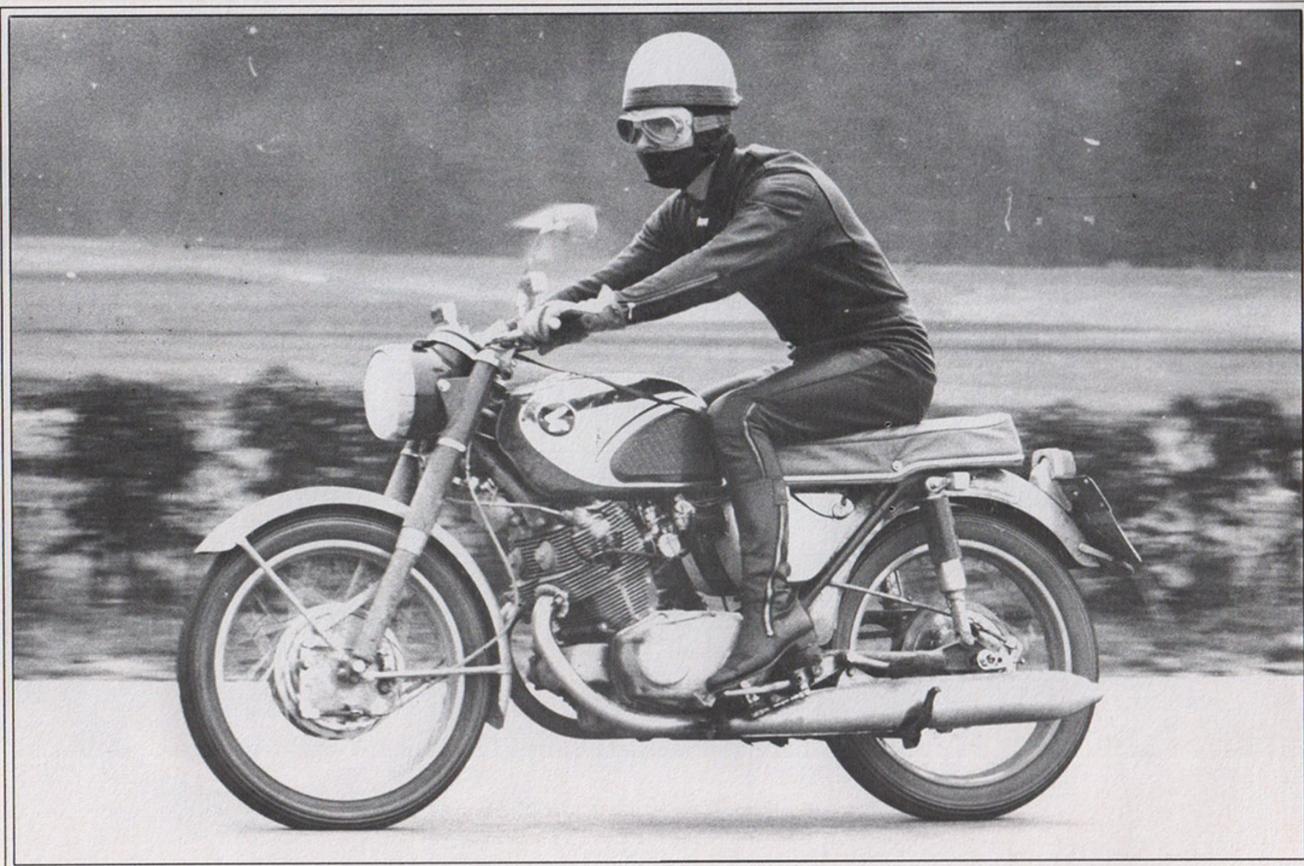
würde. Bei der 61er waren bis zur ersten Motorüberholung 40.000 sorgenfreie Zweiradkilometer keine Besonderheit. Die Keihin-Vergaser waren noch als Kolbenschieber-Version ausgelegt und besaßen 22 mm Durchmesser. Neu war das "ER-F-A-H-R-E-N" dieses Feuerwerkes. Fahrer mit Rennambitionen testierten "richtig Mumm, dann aber satt" erst ab 6500 Umdrehungen. Andere genossen das mehr aber weniger "geräuschlose" Dahingleiten bei 3000 U/min. Neu war auch das Kombiinstrument, welches Drehzahlmesser und Tacho vereinigt und heute in der Szene als Ersatzteil in neuwertigem Zustand astronomische Preise erzielt. An die "richtige" Zündkerze hatte man sich seinerzeit

- je nach Einsatz - zu gewöhnen und tat gut daran, die (deutschen) Fahrerhandbücher ernsthaft zu studieren. Man ärgerte sich aber auch über die schlechte Verchromung oder das Licht - "wo eine Taschenlampe mehr hergibt" zu recht. Spurts, Spurtreue und Kurvenlage dagegen waren ausgezeichnet. Für Leistungshungrige gab es darüberhinaus auch eine Version mit 305 ccm (CB 77). Überhaupt war das Fahren in der Breite zwischen 6500 U/min. und 9000 U/min. das mit dem schönsten Pfeffer. Richtiges Schalten war zwangsläufig im Schnellkurs wegen des schmalen Leistungsbandes erste Pflichtübung. Klacks fuhr mit der CB 72 in etwas über acht Stunden von Bremen nach Stuttgart,

dabei nur zur Hälfte über reine Autobahnen. Die englische Motorradzeitung "Motor Cycle" berichtete im Test, sie sei die schnellste 250er Serienmaschine, die dieses Magazin je testete.

In den Jahren bis 1965 eroberte sich Honda vor allen Dingen mit den kleinen, leichten Maschinen, zusammen mit einer bis dahin nicht gekannten Werbekampagne den gesamten US-amerikanischen Markt. Just zu dem Zeitpunkt, als sich dieser Hersteller nach und nach aus dem internationalen Grand-Prix Rennsport zurückzog, stellte das bekannte Unternehmen die bislang größte Maschine vor, die CB 450. Erneut war sie ein technischer Leckerbissen mit zwei obenliegenden Nockenwellen

Hans Georg Ansheidt, 1966, 67 und 68 Weltmeister der 50 ccm-Klasse, führt der Honda CB 72 auf den Zahn.

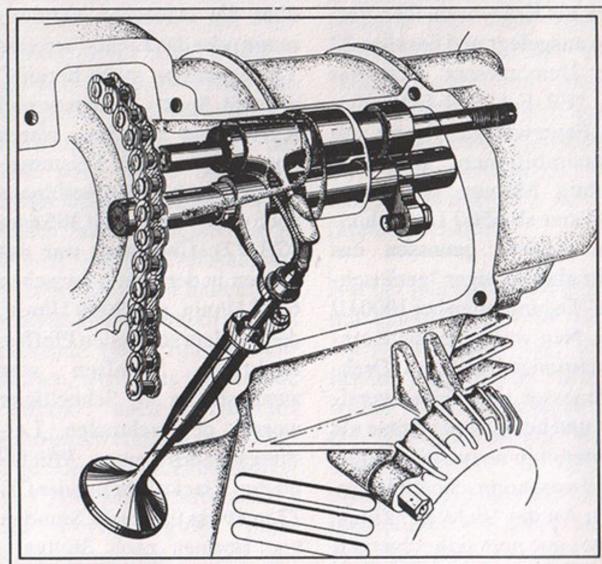


und torsionsstabgefederten Ventilen. Bei jenem Urmodell (KO) war es eine unbeschreibliche Freude, aufrecht sitzend 150 km/h zu erreichen. Bei den (langliegenden) Testfahrten war somit ohne größere Probleme auch 160 km/h auf der Uhr zu lesen. Das Motorrad leistete 43 PS bei einer Nenn Drehzahl von 8.500 U/min. Fasziniert hatte seinerzeit die völlig ruckfreie und bis dato unbekannte Beschleunigung und Durchzugskraft, auch "aus dem Keller". Und in sechs Sekunden war man schon auf Tempo 100! Gefährliche Überholvorgänge gehörten damit zur Vergangenheit. Selbst hubraumstärkere Maschinen wie die BSA A 65 Star mit 650 ccm Hubraum oder die "Rocket" aus dem gleichen

Hause mußten sich geschlagen geben, wie die gefahrenen Nürburgring-Zeiten belegten.

Natürlich gab es auch Kritik: Offene Hinterradkette, unbefriedigende Verarbeitung der

Technischer Leckerbissen: Drehstabgefederte Ventile

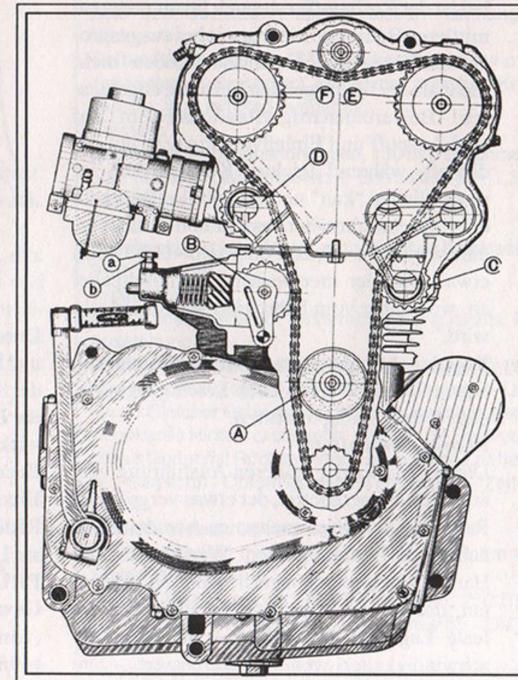


Schalldämpferanlage, schlechtes Fahrwerk und zu harte Reifen. Die offene Hinterradkette blieb bis heute. Das Fahrwerk, richtig gefettet (auch das Dämpferöl vorne) mit Girling an der Hinterhand bestückt und mit Metzeler Reifen ausgestattet, war dagegen leicht in den Griff zu bekommen. Dafür bot diese Maschine ein horizontal geteiltes Motor- und Getriebegehäuse, was die Montagearbeiten sehr erleichterte. Dazu gab es ausführliche Werkstatthandbücher - die man so bislang nicht kannte.... Überhaupt - bei aller Kompliziertheit - diese Maschine war mit etwas Schrauberebegabung auch selbst zu warten - von der Ölpumpe bis zur Ventileinstellung. Kein schmales Leistungsband mehr

Harter Testmethoden sah sich nicht nur die CB 450 ausgesetzt.



Der Antrieb der beiden oberliegenden Nockenwellen erfolgte bei der CB 450 auf der rechten Motorseite über eine Kette



und PS, soviel man gerade über eine Drehung des rechten Armes mobilisieren wollte. Die Zeitschrift "Das Motorrad" überlegte sich 1966, ob sie diese Maschine nicht zur "Maschine des Jahres" wählen sollte. Vielleicht lag die Nichtwahl an dem nicht ausgereiften Vierganggetriebe, an der (benzin)empfindlichen Lackierung oder an der gewöhnungsbedürftigen Tankform. Viele Motorradkäufer hatten dagegen schon "ihre" Wahl des Jahres getroffen. Die Zulassungsstatistik jener Tage spricht eine eindeutige Sprache. Diese erste "große" Honda wurde nur in schwarz lackiert. Zusammen mit ihrem Aussehen und der Leistung

gewann sie schnell den Namen "schwarzer Bomber". Für Freunde des Motorradwanderns gab es sie noch in einer farbigen Scrambler-Ausführung. Deren Auspuffanlage sah so aus, als hätte sie ein verrückter Schlangenbändiger entworfen. 1968 gab man der CB 450 einen fünften Gang, reduzierte die Vibrationen und spendete ihr kurz vor Serienauslauf auch eine Scheibenbremse. Ende des Jahrzehnts erschien ein neuer Stern am Honda-Himmel: Ein 4-Zylinder-Motorrad mit 750 ccm... Doch das ist eine andere Story. Text: Reinhard Hopp Fotos: Archiv Rogge Zeichnungen: Werk

Historischer Test:

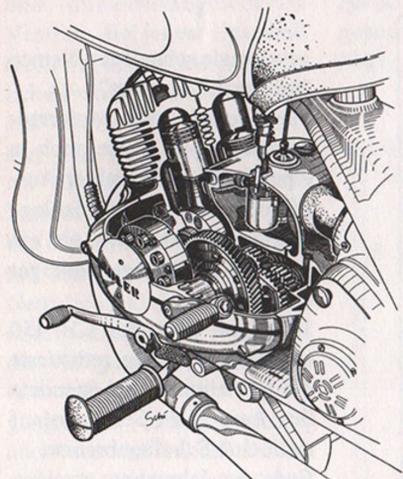
Motor-Rundschau
NKZ - 2/1955

Gleich bei ihrem ersten Erscheinen wurden die Adler-Zweizylinder mit der modernen, formvollendeten, auf höchste Zweckmäßigkeit ausgelegten Konstruktion und mit der sehr guten Verarbeitung bis ins letzte Detail als Ingenieurleistungen hohen Grades und Motorräder der internationalen Sonderklasse anerkannt. Ihre kultivierte Erscheinung bestätigte sich alsdann im Laufverhalten des Motors und in den ausgezeichneten Fahreigenschaften. Dazu trat in der 250er-Klasse eine Leistung, die einen neuen Maßstab für Geschwindigkeit und Temperament schuf, und zwar für die Normalausführung im Alltag kaum weniger als für die 18 PS-Sportversion.

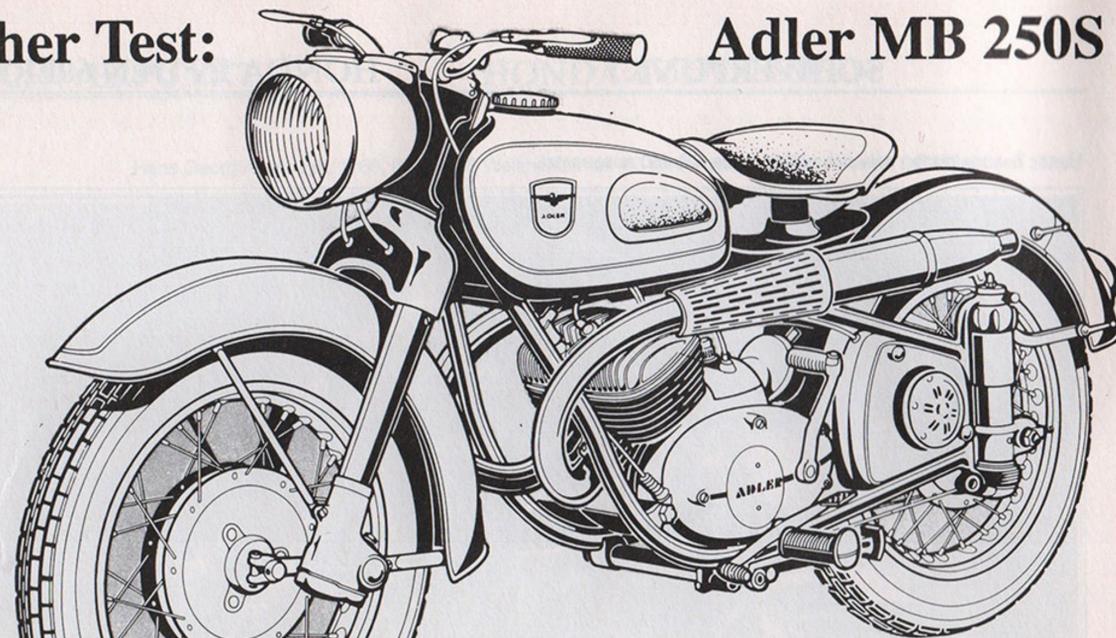
BEWERTUNG

Motor und Antrieb

Die Maschine "kommt" warm schon bei leichtem Betätigen des Kickstarters, will kalt allerdings nicht zu knapp geflutet sein, um sicher durchzulaufen und anzuziehen. Der Zweitakt-Twin mit seiner gleichmäßigen, engen Zündfolge und der hochwertigen Auswuchtung umspannt eine ungewöhnliche Drehzahlkala: er



rollt mit spielerischer Leichtigkeit mit 35, ja 30 km/h im 4. Gang dahin, läßt sich auch einwandfrei aus diesem Tempo beschleunigen (obwohl sich dazu eine gefühlvolle Dosierung am Gasgriff empfiehlt); ab 3000 U/min etwa, jedoch ohne brusken Übergang, steigern sich Drehmoment und Leistung geradezu einmalig und führen zu Temperament, das eine Typen-



Adler MB 250S

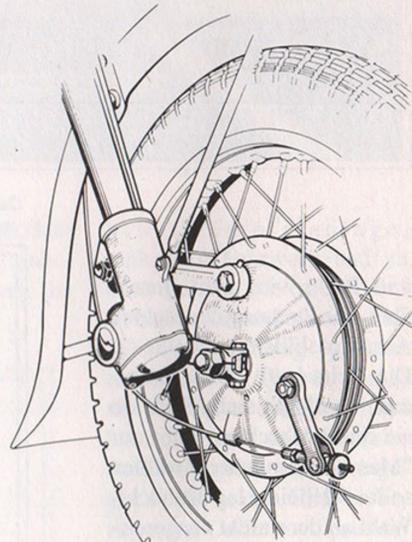
bezeichnung "S" (= Sport) wirklich rechtfertigt! Die Beschleunigung beim Ausfahren der Gänge kommt schweren Hochleistungsmaschinen gleich oder nahe. Die thermische Robustheit äußert sich in niedrigen Temperaturen, Stehvermögen, klopfreiem Arbeiten auch bei hoher Last, zuverlässigem Funktionieren der Kerzen, egal ob bei pausenlosem Jagen (trotz der erst kurzen Einfahrzeit) oder beim "Bummeln" in der Großstadt. Gleichzeitig stellen die kleinen Zylindereinheiten, niedrigen Kolbengeschwindigkeiten, der kräftige Kurbeltrieb und die leichten hin- und hergehenden Massen jede nur denkbare mechanische "Reserve" sicher. Dabei ist der Kraftstoffverbrauch im unteren und mittleren Betrieb so niedrig wie bei ausgesprochenen Drosselmotoren und auch "oben" nicht mehr als der überragenden Leistung angemessen! - Bei turbinenartig-vibrationsfreiem Lauf sind Auspuff und Einlaßvorgang sehr gut gedämpft, während leichtes Kolbenticken im wesentlichen "kalt" und ein subtiles Rumpeln der Antriebszahnäder ausschließlich im Leerlauf bemerkt wird; erst oberhalb 4000 U/min etwa steigt der mechanische Geräuschpegel an, wo er aber vom Fahrtwind weit überdeckt wird.

Kupplung, Schaltung und Getriebebestufung lassen keinen Wunsch nach Leichtgängigkeit oder Zweckmäßigkeit offen.

Fahreigenschaften

Die gegenüber der früheren Ausführung veränderte Lenkgeometrie, der etwas vergrößerte Radstand und die gewachsenen Abmessungen haben der beispielhaften Wendigkeit und Handlichkeit keinen merklichen Abbruch getan, dabei jedoch die Kursstabilität und die feste Lage bei den hohen erzielbaren Geschwindigkeiten weiterhin verbessert. - Die (erheblich längere) Vorderschwinge mit der

Öldämpfung und der hervorragenden Lagerung und Kapselung verkörpert in Eleganz und Wirkung den letzten Stand dieser Bauweise und ist so gut zur (ebenfalls ölgedämpften) progressiven Hinterfederung abgestimmt, daß die Adler auf Schlagloch- und Wellenserien mit den niederfrequenten, starkgedämpften Hubschwingungen antwortet, die ein Merkmal moderner, edler Federsysteme sind. Bei hoher Ansprechempfindlichkeit wurde ein



Durch- oder Rückschlagen vorn nie und hinten nur bei extremen Schlägen beobachtet. - Mit der Parallelogramm-Bremsabstützung bleibt die Federung auch bei scharfem Bremsen voll wirksam.

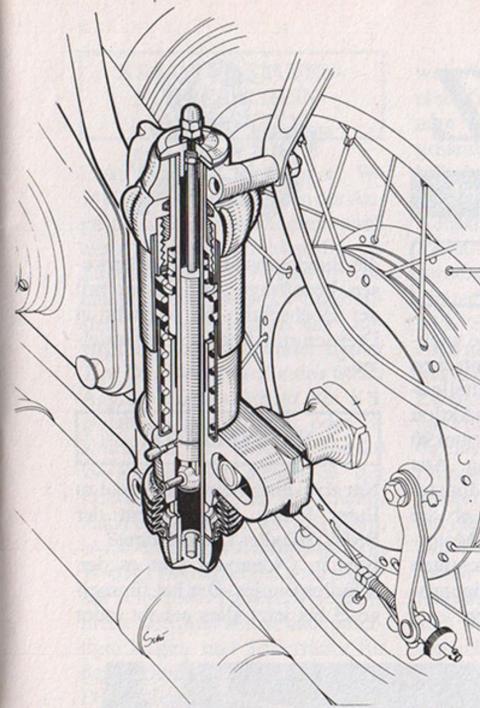
Bremsen

Die ungewöhnlich großen Bremsen (vgl. 16"-Räder!) verdienen in jeder Hinsicht das höchste Lob.

PRÜFUNG

Gewicht fahrfertig, mit vollem Tank 148 kg (vorn 64 kg, hinten 84 kg), zulässiges Gesamtgewicht 295 kg

Leistungsgewicht fahrfertig 8,2 kg/PS, mit



1 Person = 75 kg 12,4 kg/PS

Höchstgeschwindigkeit

aufrecht sitzend im Mittel 118 km/h, liegend 126 km/h (Bei einer späteren Messung in Frankfurt wurden folgende Geschwindigkeiten erzielt mit derselben Maschine: leicht gebückt 123 km/h, liegend 129 km/h; 1 km stehend 95 km/h.)

Beschleunigungszeiten

von 20 auf 40 km/h im 2. Gang 3 sec
von 30 auf 60 km/h (im 2. Gang: 3,5) im 3. Gang 7 sec
von 40 auf 70 km/h (im 3. Gang: 6) im 4. Gang 15 sec

1 km mit stehendem Start: 39,3 sec; Durchschnitt 92 km/h

Kraftstoffverbrauch (Kraftstoff ohne Öl)

bei gleichbleibender Geschwindigkeit
50 km/h = 2,7 L/100 km
70 km/h = 3,0 L/100 km
90 km/h = 3,9 L/100 km
110 km/h = 5,9 L/100 km
Vollgas = 118 km/h^{*)} = 7,2 L/100 km

^{*)} Nur theoretisch-meßtechnisch interessant. Entscheidend ist der Durchschnittsverbrauch.

Durchschnittsverbrauch

bei sehr hohen Reisegeschwindigkeiten, d.h. Autobahntempo zwischen 100 und 110 und Landstraßenschnitten, zu denen Motorleistung und Getriebe weitgehend ausgenutzt wurden (erreichte "Schnitte" in diesem Leistungsbereich stark von Streckenverhältnissen und Fahrer abhängig!) 4,4 - 4,6 - 4,9 L/100 km

Bremsweg

aus 50 km/h auf trockenem Asphalt Vorderrad 15 m, Hinterrad 23 m, beide Räder 12 m (Bremsverzögerung 8 m/sec²!)

Bereifung

3,25-16 - Empfohlener Luftdruck (Sozius) vorn 1,1 atü, hinten 1,4 (1,9) atü
Prüfung 500 bis 2200 km; Hamburg, Juli 1954
Tester Dipl.-Ing. Helmut Hütten

BEWERTUNG

Lenker und Fußrasten erlauben auch großen Fahrern mit den vorhandenen Abständen (!) und zusätzlicher Verstellbarkeit bequemen Sitz und ermüdungsfreie Haltung, selbst für längste Stecken. - Alle Hebel und Pedale griff- bzw. trittrecht und leichtgängig. - Bestes elektrisches und sonstiges Zubehör, sehr saubere

Verarbeitung und Aufmachung.

Kleine Wünsche

Hochgelegte Auspuffrohre nur für Sonderfälle (Sitzkomfort für Fahrer und Beifahrer, Zugänglichkeit!). - Gummi-Schutzkappe über Mischkammerdeckel des Vergasers. - Wickel-(Renn)Drehgriff! - Winkelventile an Reifen. - Scheinwerfer nicht ganz verchromen.

Adler MB 250

^{*)} Die abweichenden Daten der 18-PS-Sportausführung sind jeweils mit "S" vermerkt!

Motor

Adler MB 250, Parallelzweizylinder - Zweitakter (ca. 25° nach vorn geneigt), Umkehrspülung, Flachkolben, Einport. - Bohrung und Hub je 54 mm, Hubraum 247 cm³. - Verdichtungsverhältnis 5,7:1 (nach Abzug der Schlitzhöhe!), Leistung 16 PS bei 5600 U/min (entsprechend ca. 105 km/h im 4. Gang). Sportausführung mit 18 PS - wie getestet. - Zusammengesetzte Kurbelwelle, im ungeteilten Leichtmetallgehäuse zusammengeschraubt (!), wie auch Pleuel auf Rollen laufend. Graugußzylinder, Leichtmetallköpfe. (Motor und Getriebe können unabhängig zerlegt werden). - Mahle-Vollschaftkolben aus Leg. 133 mit 3 Kolbenringen.

Elektrische Anlage

Bosch-Lichtbatteriezündung 6 Volt, 60/90 Watt. - Batterie 6 AH im Blechkasten links (gemeinsam mit Signalhorn) untergebracht, gummigelagert, mittels Rändelschrauben ohne Werkzeug zugänglich. - Zündpunkt 22° = 2,45 mm vor oT ("S": 20° = 2,0 mm). - Zündkerzen: 14 mm, Wärmewert 225 im Winter, und für normale Beanspruchung; für höhere Beanspruchung 240-260 ("S" 260-280).

Schmierung

Durch Beimischung von Motoröl zum Kraftstoff 1:25 (Zweitakteröle SAE 40 oder 50).

Vergaser

Bing-Vergaser 1/22, Einschiebervergaser mit Naßluftfilter, Startblende und Ansaugeräuschkämpfer. - Hauptdüse 110, zum Einfahren 115 ("S" 120, zum Einfahren 125), Nadeldüse 1608, Nadelstellung 2, Leerlaufdüse 35, Luftschraube 2 Umdr. offen.

Kupplung

Mehrscheiben-Kupplung (3 Belag-Lamellen) direkt auf Kurbelwelle im Ölbad.

Getriebe

Adler-Vierganggetriebe, mit Motor in gemeinsamem Block. - Fußschalthebel (Wippel) in Lage und Schaltrichtung normgerecht; der Leerlauf liegt noch "unterhalb" des 1. Gangs.

Übersetzungen: 2,8 - 1,53 - 1,11 - 0,81 : 1. - Getriebeschmierung gemeinsam mit Primärtrieb durch 1,2 Ltr. Motoröl SAE 20 (Einfüllschraube mit Peilstab).

Antrieb

Von Kurbelwelle über Kupplung auf schrägverzahntes Zahnradpaar linksseitig zur Getriebe-Vorgelegewelle. Übersetzung: 1:3,44. - Von Getrieberitzel rechts über Rollenkette 5/8" x 1/4", 76 Rollen mit Schloß, Rollen-Durchmesser 10,1 mm, vollgekapselt zum Hinterrad. Übersetzung 15 Z : 30 Z = 1 : 2,0. -

Gesamtübersetzungen: 19,2 - 10,5 - 7,6 - 5,57 : 1.

Fahrwerk

Geschlossener Doppelrohrrahmen, hartgelötet. - Schwinghebelvordergabel (Schwingenlänge 130 mm) mit eingebauten Ölstoßdämpfern vollgekapselt, Bremsabstützung über Parallelogrammhebel. - Teleskophinterradfederung mit zentral eingebauten Ölstoßdämpfern progressive Federn, für Solo- bzw. Soziusfahrt handverstellbar. - Lenkungsdämpfer.

Räder

Tiefbettfelgen 1,85 B x 16". - Steckachs-naben vorn und hinten austauschbar (nach Umsetzen der drei Hinterradmitnehmer). Mitnehmer zwischen Kettenrad und Hinternabe gummigelagert; Bremse links, wird mit Rad ausgebaut.

Bremsen

Leichtmetall-Vollnabenbremsen, 180 mm Durchmesser, 30 mm breit. Gesamtbremsfläche ca. 216 qcm (Zuläss. Gesamtgewicht: Bremsfläche = 1,37 kg/qcm). - Beide Bremsen ohne Werkzeug nachstellbar.

Tank

Satteltank, gummigelagert, mit schlanken Kniekissen (Tankform "Büffeltank"); Inhalt ca. 15 Ltr. inkl. 3 Ltr. Reserve.

Typenschild

auf Rahmenstrebe vor Hinterradfederung rechts, Rahmen-Nr. an Steuerkopf rechts.

Ausstattung

Tachometer, nachts beleuchtet, im Scheinwerfer (zeigte in Prüfling 2-5 % zuviel an). - Reflektor mit Kippvorrichtung zum Ausgleich an Belastung. - Lenkschloß zentral im Lenkungsdämpfer eingebaut. - Gleicher Schlüssel für Werkzeugkasten, der seitlich herausgeklappt als Ablage dient. - Aufklappbares Hinterschutzblech. - Augen für Soziusrasten und Beiwagenanschlüsse am Rahmen. - Mittelständer mit Rückholfeder. - Elektrische Leerlaufanzeige und Ladeanzeige in Tachometerskala. - Stoplicht. - Chromvanadium-Werkzeug. - Zahlreiche Chromteile.

Preise

MB 250, metallgrün oder schwarz 1.985,- DM
Sportausführung mit hochgelegten Auspuffrohren, gekürzten Schutzblechen, Tacho mit Tageszähler 2.041,- DM.

Aufpreis für Sportmotor, 18 PS (nur für MB 250 S) 275,- DM.

(Jahressteuer 36,- DM, Haftpflichtprämie 65,- DM).

Hersteller

Adlerwerke vorm. Heinrich Kleyer AG., Frankfurt a.M.

KORRESPONDENZ

DAS LIEF IN DEN LETZTEN VIER WOCHEN ÜBER UNSERE SCHREIBTISCHE...

MOIN GPler/innen

Betrifft den Artikel auf Seite 38 im letzten Heft: "Club der schwarzen Hände".

Es gibt Abhilfe in Form einer speziellen Hautschutzsalbe. Sie stammt von der Firma Stochhausen in Krefeld - das liegt bei mir umme Ecke - und heißt "travabon®". Die Salbe wird vor Arbeitsbeginn auf den Händen verteilt bzw. verrieben und ist nach ein paar Sekunden nicht mehr zu spüren. Alles außer Wasser hat keine Möglichkeit mehr, der Haut großen Schaden zuzufügen (außer offene Flammen u.ä.) Solange die Hände nicht schwitzen oder mit Wasser in Berührung kommen, hält dieses Zeug jeden Schmutz, Dreck, Öl... erfolgreich von der Haut fern.

Ich benütze das Zeug zu Hause und auf der Arbeit. Leider paßt die Tube nicht in den Umschlag.

P.S.: Habt ihr irgendwo Berichte über eine Laverda 750?

Claus Schlicher, Duisburg

Typenkunde Laverda 750S in Heft 12 (Mai 1990)

SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN,

die jahrelange Arbeit deutscher Motorrad-Klubs, -Organisationen und -Verbände im Kampf gegen den in der Bundesrepublik geltenden Stufenführerschein und gegen die Übernahme einer ähnlichen Überreglementierung in das Fahrerlaubnisrecht der EG hat Früchte getragen.

Dr. Hubert Koch



Anstelle einer zeitweise gar drohenden Hubraumgrenze und dem Verbot des Direkt-Einstieges oder der Festschreibung der zweiten Ausbildung und Prüfung wurde in Brüssel ein für alle akzeptables Führerschein-Modell verabschiedet, das die Sicherheitsanforderungen und den Belangen der Motorradfahrer gleichermaßen gerecht wird. Daß das Einsteigermodell ein automatischer Aufstieg nach zwei Jahren Führerscheinbesitz möglich ist und ab 21 Jahren ein unbegrenzter Führerschein direkt erworben werden kann, ist auch ein Verdienst der vielfältigen deutschen Bemühungen.

Dieser Erfolg sollte alle Beteiligten nicht ruhen lassen, auch bei der Umsetzung der EG-Richtlinie in nationales Recht die Interessen der deutschen Motorradfahrer nachhaltig zu vertreten.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Hubert Koch
Hauptgeschäftsführer Industrie-Verband Motorrad Deutschland e.V.

MOIN, MOIN!

Ich hab' ein nachbestelltes GummikuH-Heft bekommen (Januar 90).

Jetzt ist es mir als exPP-Leser ein Bedürfnis, Euch nachträglich zur Hochzeit von GK und PP zu gratulieren. Beide Hefte haben dadurch viel gewonnen und eigentlich nichts verloren. Herzlichen Glückstrumpf!!!

Ach, und falls Euch interessiert, was die Leser fahren + schrauben: ich fahre eine Honda CB 500 Clubman und Wasp XS 650 Gespann und restauriere meine 88er BMW R80GS, die nach 96000 km einem Linksabbieger zum Opfer fiel. Ist alles nicht sehr klassisch, was?! Anstelle des Wasp wünsche ich mir eine BMW mit dem alten Rahmen, aber 75/6 (o.ä.) Motor und 'nen Steib dran. Na ja, mit der Zeit kommt sie vielleicht. Meine Freundin fährt XBR 500.

Viele Grüße
Marcus Lacroix, Döttlingen

VERKEHRS-NEUIGKEITEN

Bis Ende 1991 werden die wichtigsten 1200 km des ostdeutschen Autobahnnetzes mit Mittelleitplanken versehen. Für die Aktion stellt das Verkehrsministerium 90 Mio. DM zur Verfügung. Aus dem Rundschreiben des Ministeriums geht nicht hervor, ob die Leitplanken mit den für Motorradfahrer überlebenswichtigen Protektoren an den Befestigungsposten ausgerüstet werden.



Zur Zeit läßt die Bundesregierung prüfen, ob die Größe und Gestaltung der Verkehrszeichen in Bezug auf Wahrnehmbarkeit und Lesbarkeit verbessert werden kann. "So soll es künftig möglich sein, bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h wesentlich kleinere Verkehrszeichen als bisher aufzustellen. Die Ausführung der Verkehrszeichen wird auf das tatsächlich, individuelle Erfordernis begrenzt, unnötig groß dimensionierte Zeichen vermieden." Gleichzeitig verfolgt man das Ziel einer Verringerung des Schilderwaldes. Die Bundesanstalt für Straßenwesen stellte nämlich schon lange wußten: 20% aller Schilder sind völlig überflüssig. Der "grüne Rechtsabbiegepfeil" in den neuen Bundesländern soll bis 31. Dezember 1994 beibehalten werden. "Um in Zukunft eine endgültige Entscheidung zur Aufnahme/Nichtaufnahme des grünen Pfeils in die Straßenverkehrsordnung treffen zu können, hat der Bundesminister für Verkehr

die Bundesanstalt für Straßenwesen beauftragt, gemeinsam mit der Hochschule für Verkehr in Dresden eine Analyse ... zu erstellen."

HALLO LEUTE!

Nur eben eine kleine Anekdote zu Eurer Frage: Wie bedient der BMW-Händler Oldie-Fahrer? Hier in Oldenburg gibt es den Händler Bunjes. Der hat für meine /5 bis jetzt alles gehabt (oder

flott besorgt). Als ich neulich jedoch mit einem eindeutigen BMW-Zylinderkopf vom Schrott da war und eben erfahren wollte, was das denn nun ist (Isetta, 250 ccm - weiß ich mittlerweile), sagte mir die technisch hoffnungslos unterqualifizierte Dirndl-Dame am Tresen (immerhin die Chefin dortselbst): "Nee, so was haben wir nie verkauft, ist nicht BMW." Auf meine Frage, ob der Werkstattmeister vielleicht mal draufgucken könnte, sagte sie, ohne nachzudenken: "Der weiß das auch nicht!" Geil, ne? (Vielleicht sollte man ihm mal stecken, was die Chefin so alles über ihn erzählt.)

Also, Bunjes jedenfalls hat wenig Oldtimer-Interesse, wie mir scheint. Vielleicht wissen andere anderes.

Druckt mir bitte die beiden Anzeigen ab. Abonnent bin ich, bleib' ich, lohnt sich. Bis zum nächsten Heft (har, har) Thomas Kramer, 2900 Oldenburg.
PS: Will jemand den neuwertigen Zylinderkopf günstig kaufen?

KS 601 FÜR STUFEN-FÜHRERSCHHEIN-ASPIRANTEN

Leser Andreas Meidlinger, W-7182 Gerabronn, fragte in der Augustausgabe unter anderem nach einer Drosselmöglichkeit für die Zündapp KS 601. Wiederum von einem Leser, dem KS-Spezialisten Thomas Wienholz aus Ludwigshfn., kam folgender heißer Tip: Die Nockenwelle des 600er Aggregatmotors drückt die KS, gleich ob mit Normal oder S-Kolben, in die ökonomische 20 kw-Klasse. Ein Schreiben der Zündapp-Werke hat er daheim. Auch der Zündapp KS 601 Club, c/o K.-L. Ditt, Am Südhang 16 in W-6541 Mutterscheid besitzt dieses Schreiben. Thomas Wienholz bietet übrigens selbst nachgefertigte Kegel- und Tellerräder für den Grünen Elefanten an. Die Preise liegen erstaunlicherweise unter denen, vergleichbarer BMW-Teile. Hier die Adresse: Th. Wienholz, Stadtgartenstr. 48, W-6700 Ludwigshafen 25

IMMUN GEGEN VERSCHLEISS?

Bei uns ist es nicht nur ein Job, gegenüber jeder marktschreierisch angekündigten Novität skeptisch zu sein, sondern schon fast eine Lebensphilosophie. Gerade Anbieter chemischer Produkte und Wundermittel haben es schwer bei uns. Daher war ich mißtrauisch, als Mr. Smith, PR-Mann bei Autfit, Münster, dem Vertreter der reibungsmindernden "Slick 50" Produkte, bei uns anrief, und anfragte, ob wir das von ihm propagierte Mittel kennen. Darauf antwortete ich ihm, neugierig wäre ich schon, ich hätte mich aber bis jetzt nicht darum gekümmert. Er schlug vor, ich solle das Produkt, welches mit Hilfe der Teflonsubstanz PTFE dem Motor besseren Lauf und längeres Leben verleihen würde, ausprobieren und dann meine Erfahrungen in der GP kundtun.

Im Selbstversuch

Da der Motorölwechseltermin meiner R 80 ST (zu dem Zeitpunkt 98.000 km Laufleistung, nur Zylinderköpfe überholt, sonst alles erste Garnitur) nahte, stimmte ich zu und befüllte bei dieser Gelegenheit gleich Getriebe, Schwinge und Hinterachsanhtrieb mit Hypoidöl und Slick 50. Natürlich wurde streng nach Vorschrift, bzw. Packungsaufdruck vorgegangen. Dort war "intelligenter-

weise" angegeben, man dürfte bei einer Getriebefüllung keine kleinere Menge einfüllen, als den gesamten Flascheninhalt von 0,35 l. Dadurch brauchte ich dann eine weitere "Pulle" für Schwinge und Achsantrieb. Mr. Smith, am Telefon auf diesen Sachverhalt angesprochen, erklärte, daß man bei kleineren Füllmengen als 2,5 l mit 15% "Slick 50" Anteil auskommt. Also nur eine Pulle pro Motorrad! Maschinen mit Naßkupplung, Zwei- wie Viertakter, bekommen das Präparat für Viertaktmotoren, da das Getriebemittel die Kupplungslamellen unbrauchbar machen würde. Mittlerweile nach ungefähr 5.000 km glaube ich, daß die Behandlung meinem Motorrad gut bekommen ist. Eine merkliche Verbesserung ergab sich bei der Schaltbarkeit des Getriebes, das besonders zwischen dem zweiten und dritten Gang sein Alter nicht mehr verbergen konnte. Die Gänge fassen etwas leichter und flüssiger. Ich bemerkte im Hauptfahrbereich zwischen 3.000 und 5.000 etwas mehr "Mumm". Der Zugewinn an Drehmoment resultiert vermutlich aus der Verminderung der Reibungsverluste in Motor und Antriebsstrang. Konkrete Verbrauchsmessungen beweisen eine leichte Verbrauchsminderung in der Größenordnung von 5%. Bei den Preisen für verbleites Superbenzin ganz angenehm.

"Drum prüfe..."

Die Verbesserungen sind laut den Untersuchungen in vielen Fällen eingetreten. Autfit kann eine um-

fangreiche Mappe solcher Belege in Form von Dankschreiben oder Institutsmessungen vorweisen. Die vielen Jubelberichte hinterließen bei mir doch Mißtrauen. Wunder gibt es nicht, jedenfalls nicht bei Motorradmotoren. Es schien geboten, sich über das Zeug schlau zu fragen. Wir GummikuHler haben ja unseren Stromi. Dieser nette Mensch ist kritischer Motorradfahrer und Diplom-Chemiker. Mit Hilfe eines empfehlenswerten Buches ("Was Sie schon immer über Umweltchemikalien wissen wollten." Kohlhammer-Verlag, ISBN 3-17-011602-9) machten wir uns über das Wundermittel PTFE zusätzlich schlau. PTFE (Polytetrafluorethylen) besitzt folgende Eigenschaften: Ab Raumtemperatur gute Fließeigenschaften bis zu 260 Grad Celsius. In diesem Bereich setzt es sich im Motor auf allen Flächen ab und besitzt vorzügliche Laufeigenschaften. Ab 300 Grad beginnt es zu verdampfen, und bei 550 Grad ist der Ofen aus, bzw. an: Der Kram verdampft unwiederbringlich. Es entstehen Flourkohlenwasserstoffe und Flourverbindungen (Fluorwasserstoff). Die Temperaturen im Verbrennungsraum und dessen Peripherie sorgen also für Verdampfung. Die dabei entstehenden Abgase fallen unter die Technische Anweisung Luft, eine Verordnung über Abgasgrenzwerte, sind also schädlich. Nicht nur für die Luft, sondern auch für Auslaßventil und Auspuff. An diesen Dingen frißt dann die Flußsäure. Ich habe jetzt Manschetten, daß mein acht Jahre alter Auspuff

den Rest bekommt. Allerdings muß ich dieses hart wirkende Urteil über Slick 50, bzw. seinen Inhaltsstoff relativieren. Da ich nicht weiß, wie hoch der PTFE Anteil in Slick 50 ist, kann ich auch nicht sagen, ob sich die geschilderten Verdampfungsauswirkungen so krasse bemerkbar machen. Stromi bemerkte dazu, daß schon geringe Mengen PTFE positive Wirkungen entfalten können, ohne daß durch Verdampfung merkliche Schäden auftreten. Man/Frau sieht: Slick 50 gehört nicht zu den gut umweltverträglichen Präparaten, ein eventueller Nutzen für die Umwelt kann sich nur bei entsprechend langer Betriebsdauer eines präparierten Fahrzeuges durch Verbrauchsminderung und längere Lebensdauer der mechanischen Komponenten ergeben. Getriebe und Achsantriebe zu befüllen, erscheint mir nach wie vor ratsam, beim Motor bin ich nicht so sicher. Weiterhin sollte man den Einfülltermin so legen, daß man eine notwendige Fahrt plant, anstatt nur um das Präparat im Motor zu verteilen, umweltbelastend in der Gegend herumfährt. Die empfohlene Behandlung für Zweitakter besteht ja aus der Methode, Slick bei leicht erhöhter Leerlaufdrehzahl über den Vergaser zuzuführen und anschließend den Motor eine Viertelstunde laufenzulassen. Dieses Verfahren kann den Konsumenten eine Anzeige einhandeln. Die Rauchentwicklung ist derartig stark, daß "Belästigung" noch eine zarte Vokabel ist.

Angeblich kann nach der Präparierung mit Slick 50 der Kraftstoff mit mineralischen Ölen im Verhältnis 100:1 gemischt werden. Diese Behauptung haben wir nicht überprüft, da wir mit Castrol XTS die Ölbeimischung generell halbieren.

Mein Fazit: Die Wundermedizin Slick 50 ist sinnvoll, wenn das Fahrzeug noch mehrere Jahre genutzt werden soll. Der nicht billige Einsatz dieses ungesunden und doppelt verpackten Präparats sollte nur mit Überlegung vonstattengehen. Für die relativ kühl laufenden Antriebsstränge von BMW und Moto Guzzi Zweizylindern würde ich Slick stets empfehlen. Beim Motor gilt es abzuwägen.

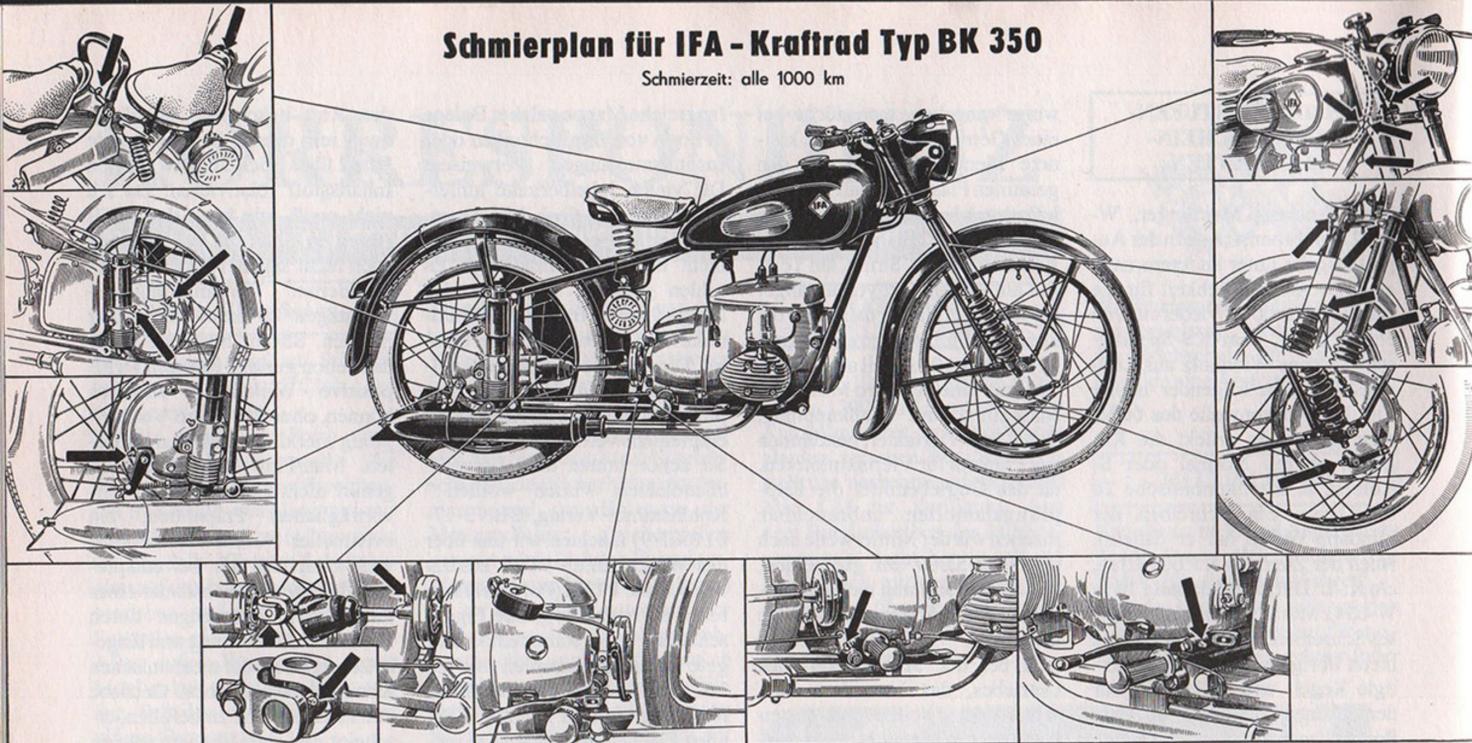
Mein Wunsch an die Slick 50 Mannschaft: Besser formulierte Benutzerhinweise, Verzicht auf Doppelverpackung, Slick in Pfandgebinden oder lose anbieten.

Andy



Schmierplan für IFA - Kraftrad Typ BK 350

Schmierzeit: alle 1000 km

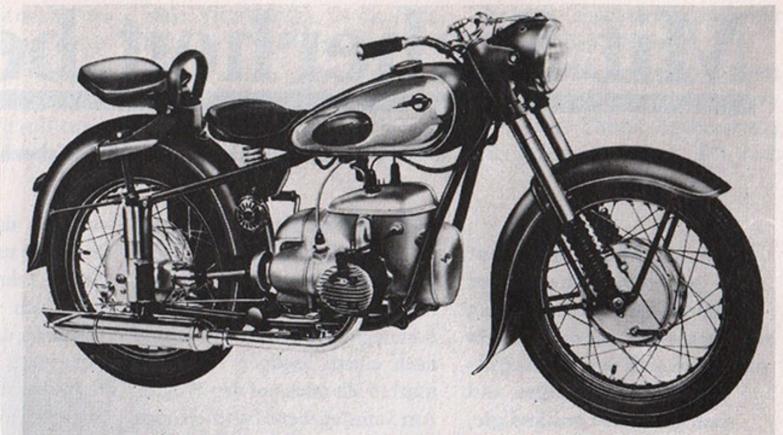
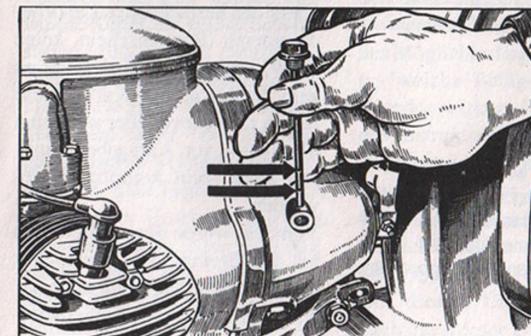
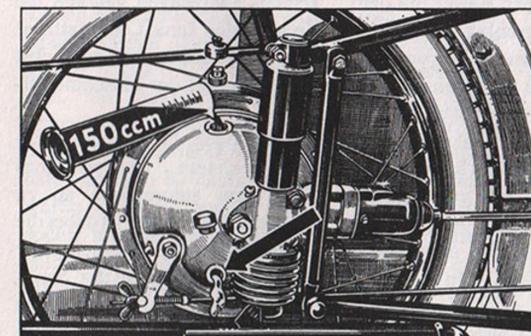
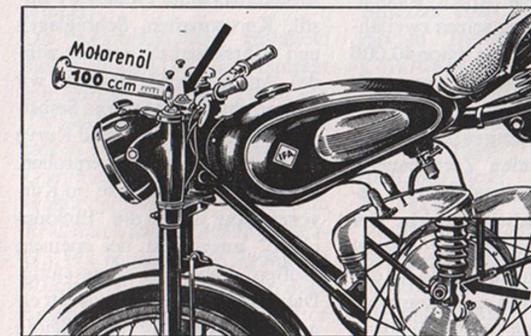
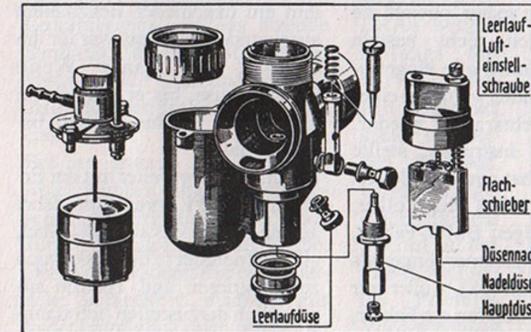
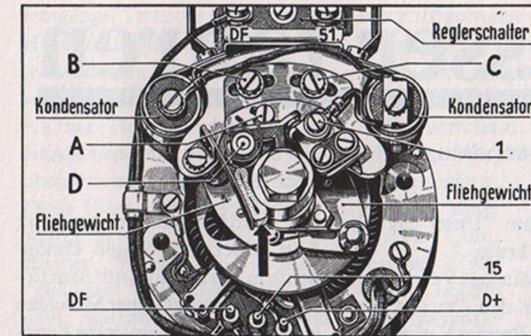


TYPENKUNDE

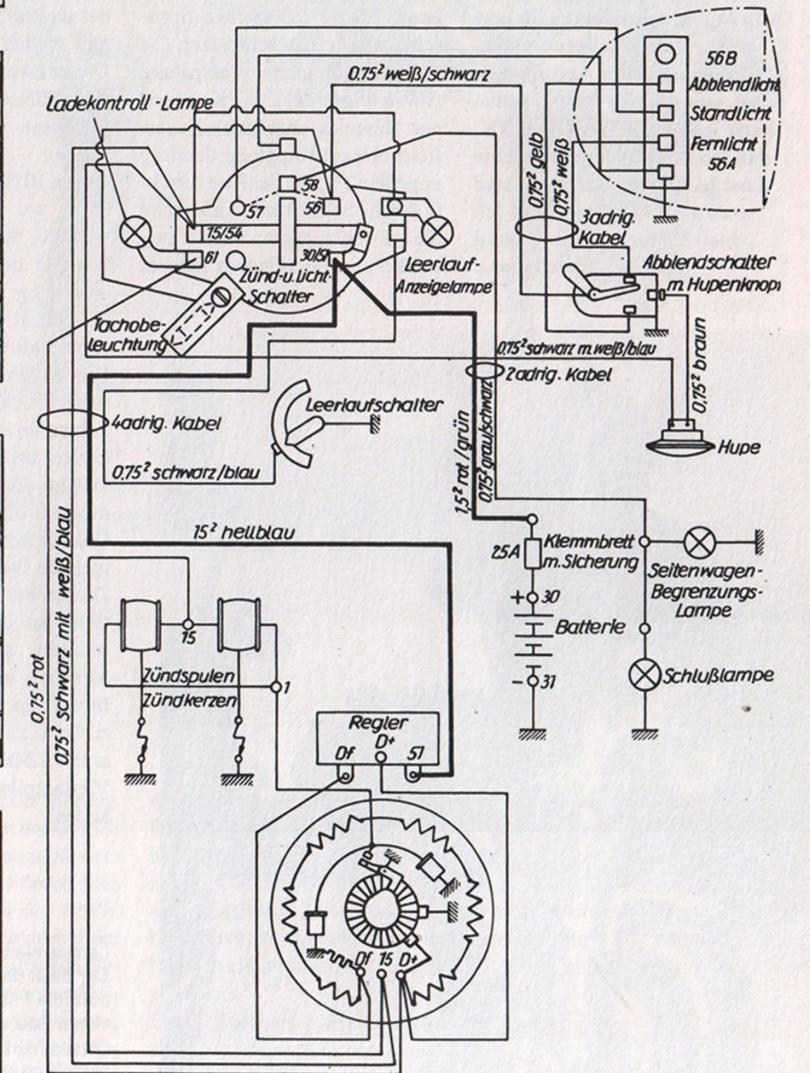


IFA BK 350

Motor	Zweitakt-Motor	Fahrwerk	Doppelrohrrahmen
Zylinderzahl	2	Rahmen	gedämpfte Telegabel
Bohrung - Hub	58 - 65 mm	Vorderradgabel	ungedämpfte Geradwegfederung
Hubraum	343,4 ccm	Hinterradfederung	Simplex-180 mm Drchms.
Leistung	15 PS = 11 kW	Bremse vorn	Simplex-180 mm Drchms.
Verdichtung	1 : 6,5	Bremse hinten	
Kühlung	Luft/Fahrtwind	Allgemeine Daten	
Schmierung	Mischung 1 : 25	Radstand	1400 mm
Vergaser	2 St BVF NB 22-7	Gesamtlänge	2150 mm
Batterie	6 V 8 Ah	Gesamtbreite	76 cm
Lichtmaschine	IKA GMR 6/45 45/60 Watt	Reifen vorn	3,25 x 19
Zündkerze	M14 - 225	Reifen hinten	3,25 x 19
Elektrodenabstand	0,55 mm	Felgen	Tiefbett 2,5 x 19
Zündanlage	Batteriezündung	Luftdruck v/h	1,75/2 bar
Vorzündung	3 - 3,5 mm vor OT bei geöffneten Fliehg.	Leermasse	154 kg
Unterbrecherabstand	0,4 mm	Höchstgeschwindigkeit sitzend	120 km/h
		Verbrauch	3,85 l/100 km bei 80 km/h
Kraftübertragung		Tankinhalt	18 l
Kupplung	Einscheiben-Trockenkuppl.	Sonstiges	
Primärtrieb	--	Vorläufermodell	--
Getriebe	4 Gang-Fußschaltung	Nachfolgemodell	MZ ES 250
Hinterradantrieb über	Gelenkwelle	Bauzeit	1952 bis 1958
Primärübersetzung	--	Hersteller	VEB Motorradwerk Zschopau
Sekundärübersetzung	3,27 (3,84) - 2,1 - 1,38 - 1,07		
Hinterradübersetzung	1 : 4,67 Solo - 1 : 5,4 Gespann		



Zeichnung links oben: Lichtmaschine mit Fliehwicht-Zündverstellung und Unterbrecher
 Links Mitte oben: BVF Flachschiebervergaser NB22-7
 Links Mitte: Befüllung der Telegabel mit Motoröl
 bis -10° C Motoröl/Diesel 1 : 1
 tiefere Temperaturen Motoröl / Diesel 1 : 3
 Links Mitte unten und unten: Hinterachs Antrieb und Getriebe werden mit Getriebeöl (150 cm³ bzw. 1 Liter) befüllt. Bei tiefen Temperaturen wird Motoröl empfohlen.



Mit Sicherheit besser fahren

Andy und pk beim ADAC-Sicherheitstraining

Schon lange hatte PK darauf gewartet, mich zu einem ADAC-Sicherheitstraining mitzuschleifen. Als der Termin nahte und sich der Sonntag als einer von der heißen und sonnigen Sorte ankündigte, schwand meine Lust zusehends. Da die Arbeitswoche mal wieder recht stressig gewesen war, stand mir der Sinn eher nach Balkon und Baggersee als nach Zweiradringelreihen unter sengender Sonne. Vor Jahr und Tag hatte ich im Rahmen von Fahrerlehrgängen der Kühlen Wampe an von IFZ ausgerichteten Sicherheitstrainings teilgenommen. Eine ungefähre Ahnung von dem, was mich erwarten sollte, hatte ich also. Ich erklärte PK, daß ich eigentlich keine rechte Lust hätte, weil der Streß und so...und außerdem könne ich doch Motorradfahren...und überhaupt...

Mein Chefredakteur kannte keine Gnade und appellierte an mein gegebenes Wort, ihn zu begleiten. Also klingelte der Wecker am Sonntagmorgen um 7.30 Uhr, und nach einem hastigen Frühstück machte ich mich auf den Weg. Am Samstagabend hatte ich noch eine kleinere Hautdüse in den BVF-Vergaser meiner 250er MZ geschraubt, weil der Motor mit der großen beim plötzlichen Vollgasgeben in den Viertakt fiel. Dabei hatte der VAG-Benzinschlauch seinen sicheren Sitz verloren, so daß beim Fahren der Sprit munter am Vergaser hinunterlief. Am vereinbarten Treffpunkt kürzte ich meinen Spritschlauch per Taschenmesser. Mit der üblichen Verspätung (*vorsichtig!!! pk*) kam PK mit seiner Hercules angekeucht, seine frischbelegte Kupplung übertrug ungefähr $2\frac{3}{4}$ PS, der Rest rutschte durch. Schnell am Straßenrand die Kupplungsgrundeinstellung verändert. Die Minuten rannen,

und ich dachte "Unser täglich Streß gib uns heute...". Mit ca. zehn Minuten Verspätung erreichten wir den Ort des Geschehens, den Bremer Verkehrsübungsplatz. Die anderen kamen teilweise noch später, obwohl sie augenscheinlich nicht basteln mußten. Nachdem alle eingetrudelt waren, fanden wir uns in einer Art Unterrichtsraum wieder. Andreas, der Instruktor, stellte sich vor und bat uns, das gleiche zu tun. Abgesehen von Volker, einem 50jährigen BMW-Fahrer, waren alle Teilnehmer jünger als PK (36) und ich (28). Außer mir und Peter war dort nur ein Fahrer, der auch im Winter im Sattel blieb und täglich zur Arbeit gondelt. Dieser hatte trotz seines zweijährigen Führerscheins schon 40.000 gefahrene Kilometer vorzuweisen. Gegen 10 Uhr ging es dann auf die Piste, wo meine Zschopaucrin und PKs Westerwaldvehikel gebührend belächelt wurden. Der Vormittag verging mit allerlei Mätzchen, um ein Gefühl für das eigene Motorrad zu bekommen. Kniend fahrend auf der Sitzbank oder mit einem Arm im Stehen, Fahren im engen Karree mit dem Lenker am Anschlag, ohne hinzuknallen, Fahren so langsam wie möglich ohne zu fußeln, u.s.w.. Glücklicherweise hatte ich mit meinem breiten Lenker die drei Zentner der TS stets halbwegs im Griff, so daß ich gar nicht so schlecht aussah. Andererseits hatte ich wohl den nervösesten Motor im Feld. Mit Teillast ruckeln und stuckerigem Lauf unter 2.500 Touren hatten die Viertaktpiloten keine Schwierigkeiten.

Langsamfahrübung:
Der Biker darf weder "fußeln", noch die Pflastersteinreihe mit einem Rad verlassen. Dieser Teilnehmer kämpfte vergeblich gegen die Stoppuhr des Moderators.
(Foto Andy)

PK wurde allgemein bestaunt: Sein 200er ILO-Single ermöglichte in Verbindung mit dem tiefen Schwerpunkt seiner Maschine konkurrenzlose, souveräne Langsamkeit. Jedenfalls solange bis ihm ein nagelneuer Benzinbahn auseinanderfiel. Dann war für ihn erstmal eine ganze Weile Zwangspause, bis er aus seinem häuslichen Fundus Ersatz beschafft hatte.

Für uns ging es weiter mit der Erläuterung von Kurvenstilen, dabei gelang es Andreas ausgezeichnet, alle Teilnehmer in die Diskussion zu integrieren und Theorie anschaulich darzustellen (ich staunte, wie wenig allgemein über die Zusammenhänge zwischen Fahrstil, Kurvenradien, Schräglagen und Fahrsicherheit gewußt wurde). Anschließend "durften" wir die verschiedenen Stile im Selbstversuch an einer 180 Grad Kurve am Ende des Geländes erproben. Durch eine Bodensenke im Kurveneingang wurde die "Einkippphase" zumindest bei meinem "soften" Fahrwerk etwas eierig. Dabei stellte ich fest, was ich eigentlich instinktiv seit Jahren fühlte: besonders bei "labil" wirkenden Fahrzeugen gehören die Kniee an den Tank. Locker sitzen! Nicht verkrampfen und möglichst eine Linie mit der Maschine bilden.

Bei schnellen, blitzartigen Richtungswechseln (Ausweichen) fängt man automatisch an zu drücken. Von Vorteil ist dabei die etwas verbesserte Übersicht, (der Oberkörper bleibt in der Senkrechten), von Nachteil die größere Schräglage der Maschine. Reifen- und Bodenfreiheitsproblem! Unter den herrschenden Laborbedingungen (Sonnenschein, keine PKW, sauberer Asphalt) war es kein Problem, die Kurve recht forsich zu nehmen. Hier wäre eine Simulation von Alltagsbedingungen auch recht kompliziert geworden.

Versucht wurde dieses allerdings bei den Brems- und Ausweichübungen. Diese waren für mich der wichtigste Teil des Sicherheits-

lehrgangs. Trotz der barbarischen Hitze zog ich meinen Barbourkittel wieder an, bei den im Schrittempo gefahrenen Übungen hatte ich nur Helm, Lederhose und Handschuhe anbehalten, war aber obenrum im T-Shirt geblieben. Diese Hitze setzte uns allen gewaltig zu. Die Sonne war für Bremer Verhältnisse wirklich "gleißend" und offenbarte auf dem schattenlosen Platz die Schwächen unserer Bekleidung. Das Velvetonfutter meiner dicken Lederbreeches und das ätzende Synthetikfutter des Testjethelms kosteten mehr Kraft und Schweiß als die Konzentration auf den Parcours.

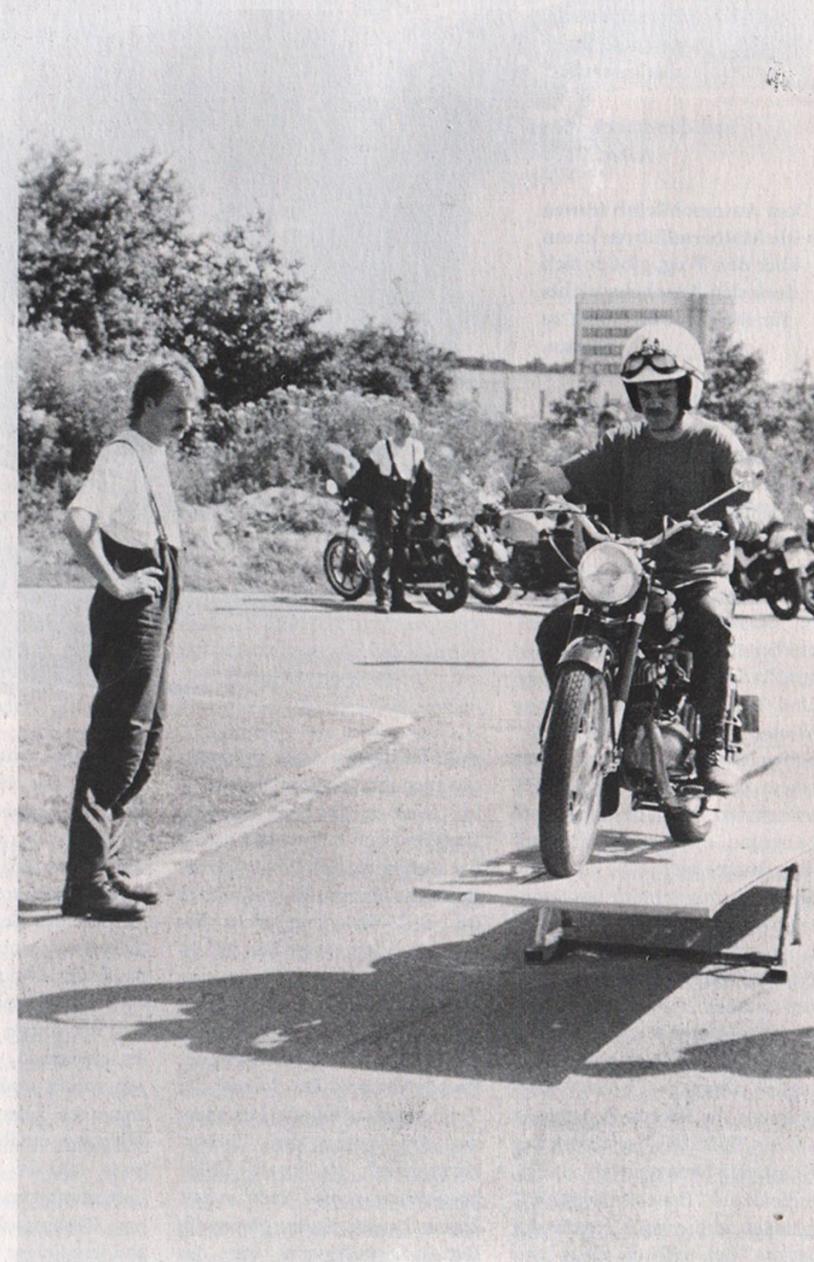
Bei den Brems- und den Ausweichübungen ging es für uns geschlauchte Prüflinge nach einer kurzen Mittagspause zur Sache. Der in der Mittagshitze eingehandelte Sonnenstich, macht es mir leider unmöglich mich präzise an die Reihenfolge der Übungen zu erinnern.

Die Ausweichübung gestaltete sich dermaßen, daß der Aspirant mit seinem Motorrad durch ein Tor aus zwei Weichplastikkegeln fahren mußte, anschließend ein Querhindernis aus "Hütchen" umkurvte, um dann wieder sein Krad durch zwei Hütchen zu steuern. Wir begannen die Übung mit 40 km/h, bei 50 mußte schon flugs umgelegt werden. Instruktor Andreas war zufrieden. Peter fragte ihn anschließend, wie schnell man denn maximal diese Übung fahren könne. Andreas meinte "Circa 55..". Ich entgegnete, um meiner Eitelkeit zu schmeicheln und um den Ruhm der Zschopauer Marke zu mehren, daß ich es mit 60 km/h schaffen würde. Versuch macht kluch, dachte ich und stürzte mich mit aufheulendem Motor in das Geschlängel. Ich schaffte es gerade so eben, ohne die Hütchen wegzu reißen. Glücklicherweise verwendete man hier kleine, ganz weiche Kegel, die keinen Schaden stiften konnten. Bei einem IFZ-Training, dem ich beiwohnte, verklemmte sich bei einem Unglücklichen ein harter "Baustellenkegel" zwischen Vorderrad und Motorblock. Das Ergebnis war ein gebrochener Unterarm und eine lädierte Yamaha. Also Vorsicht! Noch spannender wurde der schweißtreibende Nachmittag bei den Bremsübungen. Andreas ließ

uns pffifferweise erst einmal das Problem der Notbremsung diskutieren. Die enorme Wichtigkeit der Vorderradbremse wird immer noch unterschätzt. Wir sollten am lebenden Objekt demonstrieren bekommen, wie man Meter sparen kann, respektive wie durch höhere Geschwindigkeit der Bremsweg im QUADRAT wächst. Anfangs nur mit blockiertem Hinterrad, später mit beiden Bremsen. Unser eifriger Chefredakteur fiel fast auf den Pinsel, weil seine Pränafavorderradnabe ihn mit einer Blockade überraschte. Diese Leistungsfähigkeit hätte dem Bremslein niemand zuge- traut. Mir, dem hochgelehrten Verfasser des Bremsenbandwurms in GP 2/91 und 4/91, wurde wieder einmal klar, daß meine Sparsamkeit schlimme Folgen haben kann. Die mit alten, harten DDR-Belägen ausgestatteten MZ-Trommeln sorgten für die schlechteste Verzögerung des ganzen Feldes. Allerdings war der Barum-Vorderradreifen eh an der Grenze des Möglichen angelangt. Moderne, weiche Beläge würden hier Wunder wirken. Mit der BMW des Instructors verkürzte ich die Bremswege unter identischen Bedingungen enorm. Zu meiner Entschuldigung kann ich vorbringen, daß ich fast nur auf Pflaster in allen Qualitäten unterwegs bin. Auf diesem Untergrund schafft auch ein mieser Belag eine opti-

male Verzögerung, da die Fahrbahn nicht viel Haftung bereithält. Grinsestoff gab es dann im Kiesbett, wo ich voller Häme bemerken konnte, daß ein Superbike

merken - machte ich mich mit Peter auf den Heimweg. Das Gefühl, entgegen meinen vorherigen Erwartungen, besonders zum Thema Notbremsung viel gelernt zu haben, läßt mich



nicht immer ein steter Quell der Freude ist. Die meisten Leute haben weder Selbstvertrauen noch das Gefühl, um ihr Motorrad auf losem Belag zu bewegen. Krönender Abschluß war eine Notbremsübung aus der Schräglage heraus.

Den Teilnehmern war die gewonnene Sicherheit wie der Konditionsverlust, deutlich anzumerken. Körperlich ausgepumpt - den Sonnenstich sollte ich erst später

eine eindeutige Empfehlung aussprechen, an so einem Training teilzunehmen. Besonders wenn man frisch auf einen großen Apparat geklettert ist oder einfach zu wenig fährt um ständig seine Reflexe zu trainieren.

Andy

Foto oben: "Hält die Wippe?" überlegt mißtrauisch Andreas, als sich pk mit seiner "schweren" Hercules im Kippunkt befindet (Foto Andy)

Sicherheitstraining???

Eine sehr fragliche Sache für viele Fahrer. Man könnte annehmen, daß Autler und Biker nach der Devise verfahren: Je größer die Selbstüberschätzung, desto geringer das Interesse?

und dann noch vom ADAC????

Dem Automobilclub trauen viele Motorradfahrer kaum über den Weg, gibt er sich doch den Anschein, nichts für die Zweirad-Zunft zu tun.

Daß das "Sicherheitstraining" für jeden motorisierten Verkehrsteilnehmer wichtig ist, wußte ich schon aus meiner langjährigen Praxis als Leiter verschiedener PKW-Fahrerlehrgänge. Was mit einem vierrädrigen Vehikel in heiklen Situationen machbar ist, erarbeitete ich in Extremkursen für den Personenschutz.

Und nun wollte ich armer Wicht, durch den "inneren Schweinehund" angetrieben, an einem normalen Motorrad-SHT teilnehmen? Noch dazu mit einer Maschine, die fast 40 Jahre auf dem Buckel hat?

Sorgfältig zog ich mir am Sonntagmorgen gegen 7 Uhr 30, ich hätte mir den Kopf wegen des Frühaufstehens einschlagen können (weshalb nimmt man am heiligen Wochenende soon Streß auf sich? Bloß Andy nichts anmerken lassen), die gut gepolsterte Lederhose und die Rivetts-Regenjacke an. Als "Protektor" schob ich den Kunststoff-Nierengürtel, im Familienkreis "Bauchschmeichler" genannt, in die linke Tasche der Jacke. Man weiß ja nie... und Linkskurven sind nicht meine Stärke. Gedanklich kippe ich immer nach Innen. Vielleicht hält der Gurt die größten Prellungen ab?

Durch das frühe Aufstehen war Trude, der weibliche Haus-, Hund- und Hofmischling, irritiert. Schwanzwedelnd versuchte er mich zu überzeugen, daß mit ihm der Sonntag friedlicher zugehen würde. "Harten Macker" mackiert, und ab ging die Post in Richtung Übungsplatz. Unter-



wegs las ich den Andy mit seiner qualmenden "Klemmi" auf, stellte meine neue Korklamellenkupplung neu ein und vergaß in der Aufregung den Luftdruck der Reifen zu überprüfen (das wird in der SHT-Einladung nicht nur empf-, sondern sogar fast befohlen).

Die Begrüßung, nach bewährten gruppen-dynamischen Regeln, entspannte die untereinander fremde Gruppe. Die Anzahl der Teilnehmer lag bei acht Personen, was von Andreas, dem "Sicherheitstrainer", als ideale Größe bezeichnet wurde. Nach kurzer Zeit und gutem Kaffee gingen die Benzin-Diskussionen um das Thema Sicherheit los. Interessant die Erfahrungen und die Schilderungen der Unfälle der Mitstreiter.

Doch nicht nur der Sonnenschein war schuld, daß alle das bekannte Kribbeln in der rechten Hand spürten. "Raus auf den Platz und fahren!"

Mit ein bißchen Ski-Gymnastik bei 40 km/h auf dem Hobel begann der Zirkus. Arm raus, hinhocken auf der Sitzbank und allen Schnickschnack, den man auf

der Straße nicht macht. Und fast hätte es mir die Mühle unterm Hintern weggeschmissen. Stell' Dich 'mal in die Fußrasten und strecke das rechte Bein fast waagrecht ab. Nun den flotten Wechsel: Rechtes Bein auf die Raste, linkes rausgestreckt! Der Schwerpunkt der Maschine-Fahrer-Einheit wandert urplötzlich irgendwo hin, ich konnte ihn kaum durch entsprechende Lenkerbewegungen wieder einloten (Nur nichts anmerken lassen!).

Mit gewissem Respekt beschnupperte ich die nächste Übung: Langsamfahren. Genau nach meinem Geschmack. Die Big-Bikes und ihre Fahrer hatten Probleme. Ich hatte nur Probleme mit meinen zwei chancenlosen Mitwettbewerbern: Profi-Andreas auf der GS-Gummikuh und Andy auf der 250er Hercules-Z. Doch beide hatten im Markencup gegen eine 200er Hercules mit ILO-Motor und Pränafa-Bremsen Null-Chance.

Doch ein fabrikneuer, plötzlich sich selbst demontierender Spritbahn, zwang mich zu einem fast einstündigen Boxenstop mit umfangreicher Teilebeschaffung

Sonnenschein, nette Teilnehmer und ein interessanter Fuhrpark (2 x BMW, Hercules, MZ und Femöstliches (Foto pk)

(mein herzlicher Dank gilt hier allen Teilnehmern, die mit Tat geholfen haben).

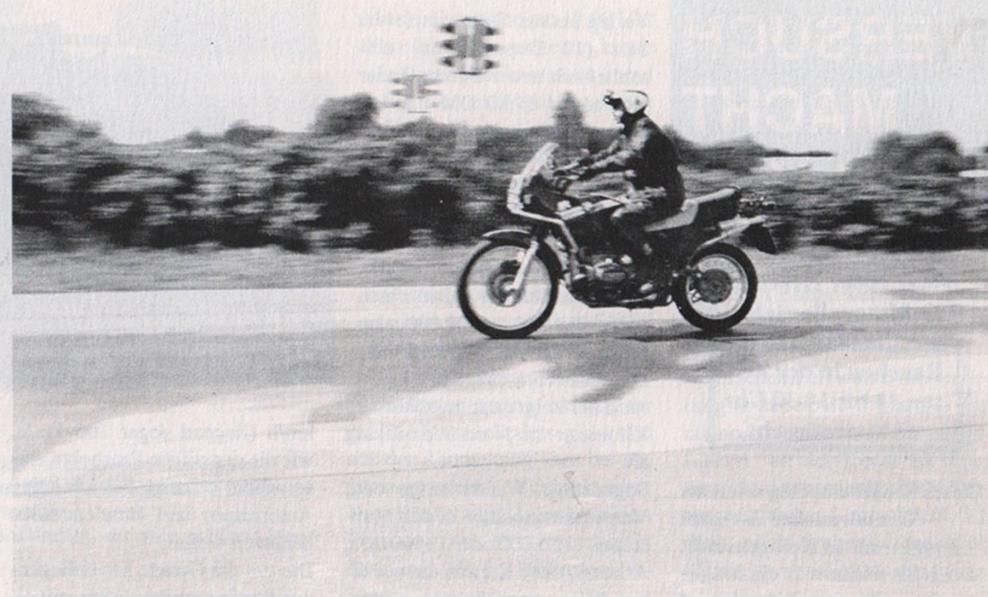
Nach der Zwangspause muddelte ich bei der "Notbremsübung" weiter. Superinteressant war die Beantwortung unserer Frage: "Ist der Bremsweg eines PKW oder eines Motorrades länger?" Diskussion brachte uns nicht weiter, da jeder Teilnehmer mehr oder weniger gewaltige Argumente in die Gesprächsrunde warf. Andreas, ein äußerst flexibler, junger Moderator, schnappte sich einen herumstehenden Manta (die Kommentare waren entsprechend) und legte, beginnend mit den Vorderrädern zwischen zwei Pylonen, eine astreine Vierrad-Blockierbremsung von 50 auf 0 km/h auf trockenem Asphalt hin. Dieser Auto-Bremsweg wurde markiert und ausgemessen. Nun düste er mit der gleichen Aus-

gangsgeschwindigkeit auf der ADAC-BMW los und blockierte das Hinterrad, ohne die vordere Bremse zu betätigen. Der Bremsweg war doppelt so lang, wie der vom Opel. Nächster Versuch: Gleiche Ausgangsgeschwindigkeit, nur Betätigung der Vorderradbremse bis in die Blockierphase hinein (das geht bei ihm, ohne daß er sich auf die Nase legt) mit sofortigem lösen. Verdächtig nah, 1 bis 2 m mehr, lag die neue Markierung an dem Ende der Auto-Bremsspur. Was alle Teilnehmer erwarteten, offenbarte die letzte Vorführung: Optimale Verzögerung des Donnerbolzens erreicht man durch brutales Blockieren des Hinterrades aus voller Fahrt, instinktives Abfangen der kommenden Schleuderbewegungen und Konzentration auf das Vorderrad. Wie ein Wahnsinniger zieht man am Bremshebel. Immer noch ein Stück mehr! Der Bowdenzug hält alles! Und wenn jetzt das verflixte Vorderrad blockiert, läßt man den Hebel urplötzlich locker, um fast im gleichen Moment wieder brutal zuzupacken.

Unsere Vergleichstests reichten unserem Wissensstand. Fehlerquellen, um die "Auto-Motorrad-Bremsweg-Frage" endgültig zu klären, gab es in unserer Versuchsanordnung genug: Tachos zeigen unterschiedlich an, der Fahrer zieht den Bremshebel 50 cm später und so weiter...

Wichtig war die Einsicht, daß PKW und Krad ähnliche Verzögerungswege haben, wenn sie nur richtig bedient werden. Beim Auto heißt das: Voll reinlatschen ins Pedal, bis alle 4-Räder blockieren (kann jede Oma, wenn sie aufgrund ihrer Todesangst im Gefahrenfall nur genug Kraft am Bremspedal aufbringt); beim Mopet muß man hinten reinlatschen und vorne überlegt, mit Bedacht und Kraft ziehen.

Leichter geschrieben als gemacht. Für mich war die Vorstellung eines blockierenden Vorderrades unweigerlich mit einem Sturz verbunden. Daß dem nicht so ist, erfuhr ich (im wahrsten Sinne des Wortes) beim ersten Eigenversuch. Mit aller Handkraft betätigte ich bei der Hercules den Magura-Bremshebel, darauf vertrauend, daß die Pränafa-Betrugs-Vollnabenbremse das sowieso nicht packt, und flog das zweite-



mal fast aus dem Sattel. Diesmal war ich mehr erschrocken über die phänomenale Bremswirkung einer restaurierten Dosendeckelbremse, als über das eigentliche Problem: das blockierende Vorderrad.

Mit bester Gesundheit gingen Fahrer und Maschine aus der schwierigen Sonderprüfung hervor. Die 200er Hercules mit ILO-Motor, Pränafa-Bremsen und Metzeler Block C bewies, daß der Fahrgestell- und Bremsenbau in den letzten 40 Jahren kaum Fortschritte gemacht hat.

Die nächste Übung: "Ausweichen vor einer Oma, die ohne zu gucken über die Straße fegt" war für mich die wichtigste Angelegenheit des Tages. Auf einer gedachten Fahrspur werden zwei Hütchen aufgebaut, die den Punkt des Erkennens der älteren Dame markieren. Hier düst man mit vorgeschriebenen 50 km/h durch und trifft, wenn man nicht durch "drücken", also Maschine in volle Schräglage, Fahrerkörper senkrecht, die "Oma". Sie wird durch weiche Pylonen mit einer Breite von zwei Metern dargestellt (wer hat schon so eine dicke Vorfahrin?). Es geht übrigens das Gerücht um, daß die schlechtesten Fahrer des Kurses sich als Hindernis zur Verfügung stellen müssen!!! Sie sind es sowieso nicht mehr wert, am täglichen Straßenverkehr teilzunehmen!. Mit Schräglage, mit dem normalen in die Kurve legen, ist hier nichts mehr angesagt. Unweigerlich niest der Proband in das Hindernis

(Hier kann ich mir den linken Witz von Otto aus der Abteilung "Galgenhumor" nicht verkneifen: Weshalb gehen viele Passanten mit ausgestrecktem Arm über einen Zebrastreifen? -- Damit man sie hinterher leichter unter der Maschine wegziehen kann!). Viel geübt, viel gelernt.

Nun gibt es für jeden Sicherheitstrainingplatz, auch für beispielsweise den Nürburgring, von den Lehrern ausbaldowerte Spitzengeschwindigkeiten für eine bestimmte Übung. Je nach Aufbau, Platz und Glätte der Fahrbahn absolvieren wir in Bremen die "Oma"-Übung mit dem PKW bis zu 80 km/h (Daß das geht ist kein Wunder: der Moderator fährt die Übung mehr als 200mal, jeder Handgriff sitzt). Also mußte Andreas für diese Motorradübung ebenfalls eine "absolute" Spitzengeschwindigkeit vorgeben können, die zwar nicht Sinn des Sicherheitstrainings, aber bestimmt unheimlich interessant ist. Unsere Geschwindigkeit durfte nicht über Tachoangabe 50 km/h liegen. Nach dem ADAC-BMW-Tacho-Wert meinte er, daß wohl kaum über 55 km/h bei dieser Übung möglich sind. Und nun kam unser Andy, der da locker meinte, er und seine MZ packen das mit sechzig! Die Notrufnummer der städtischen Krankenanstalten war mir bekannt. Durch die 80 Durchläufe bei dem Parcours bildete ich mir ein, daß ich die Geschwindigkeiten brauchbar abschätzen konnte. Sollte ich ihn zurückhalten, weil wir diesen

Auf diesem leicht mißglückten Foto sollte man erkennen, daß das Hinterrad blockiert (Speichen sind sichtbar). (Foto pk)

Redakteur noch brauchen? 14 Tage ohne ihn? Die GUMMIKUH hätte leere Seiten... Okay, der Mann muß schließlich wissen, was er tut!

Souverän startete Andy, zog die Mühle auf sechzig, nach meiner Einschätzung eher mehr, und brauste durch das Tor, drückte die Klemmi unter sich weg und am Hindernis vorbei, kam ins hudeeln, fing sich und düste durch das hintere Tor. Geschafft! Ich hab' das noch nie gesehen! Die Packtaschen einer MZ streifen den Boden. Unglaublich!

Tief beeindruckt gingen die Besitzer und -rinnen moderner Maschinen zur Kaffeepause. Mensch, das darf doch nicht wahr sein: Ein Ostzonen-Produkt und ein 40 Jahre alter Hobel sahen alles ab?

Das ADAC/DVR-Training ist kein Kurs, der die Fahrer perfektionieren will (wie z.B. Fahrerlehrgänge auf dem Nürburgring), sondern eine lustige und interessante Lektion für mehr Sicherheit im täglichen Straßenverkehr. Meine Empfehlung: Mitmachen, es lohnt sich! Und jedesmal zum Saisonbeginn den Kurs wiederholen! Der ADAC bietet das Training in der ganzen Republik an. Anruf genügt. Kosten zwischen 40 und 100 DM, je nach Fahreralter und Mitgliedschaft. pk

VERSUCH MACHT KLUCH

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

Rauchen in der Zeit von 11 bis 14.30 Uhr nicht erwünscht

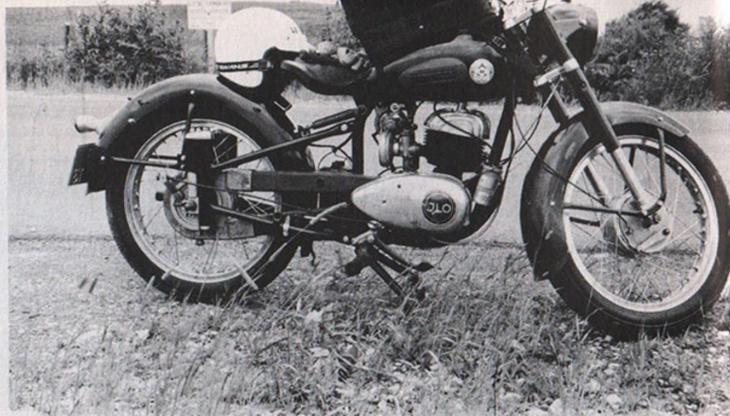
Dieses Schild empfing mich als Genußraucher in einem Restaurant in Heiligenstadt. Doch bis dahin war ein langer Weg zurückzulegen!

Tank entrostet, TÜV-Hürde genommen, nichts hielt mich mehr in Bremen: "Auf zu Freunden nach Nürnberg!" Doch vor der Reise ging es ans Planen und packen. Nürnberg liegt über 550 km von Bremen entfernt. Auf einer Deutschlandkarte zog ich eine Gerade zwischen diesen beiden Orten und übertrug die Gerade auf sogenannte "Generalkarten". Diese bringt Mairs Geographischer

Verlag heraus. Den kompletten Satz (18 Doppelkarten) einschließlich neuer Bundesländer gibt es für 69,80 DM u.a. bei Ecco, Postfach 10 12 55, 7000 Stuttgart 10 (Die schicken Dir den Satz ins Haus - die Anschaffung lohnt sich! ADAC-Mitglieder erhalten einzelne Exemplare im Zuge ihrer Mitgliedschaft). Diese Landkarten haben einen Maßstab von 1 zu 200.000, also 1 cm entspricht 2 Kilometern. Die Kartentasche im Tankrucksack zeigt dann ungefähr 50 Kilometer in Nord-Südrichtung an.

Sogenannte Wanderkarten oder Vermessungsblätter in den Maßstäben 1 : 50.000 oder 1 : 100.000, Atlanten oder Karten, die auf einer Seite ganz Europa zeigen, eignen sich weniger für eine Fahrt, da man sie entweder laufend aus der Tankrucksack-Kartentasche herausnehmen, umdrehen und wieder eingepacken muß, oder weil man, wie Marius Müller-Westernhagen als Theo seinem LKW nachjagte, mit der Notizbuchkarte in Europa hin- und herirrt, ohne Erbsenhausen zu finden.

Eine Grundvoraussetzung ist, daß ich mit meiner Hercules laut Werksangabe maximal nur 95

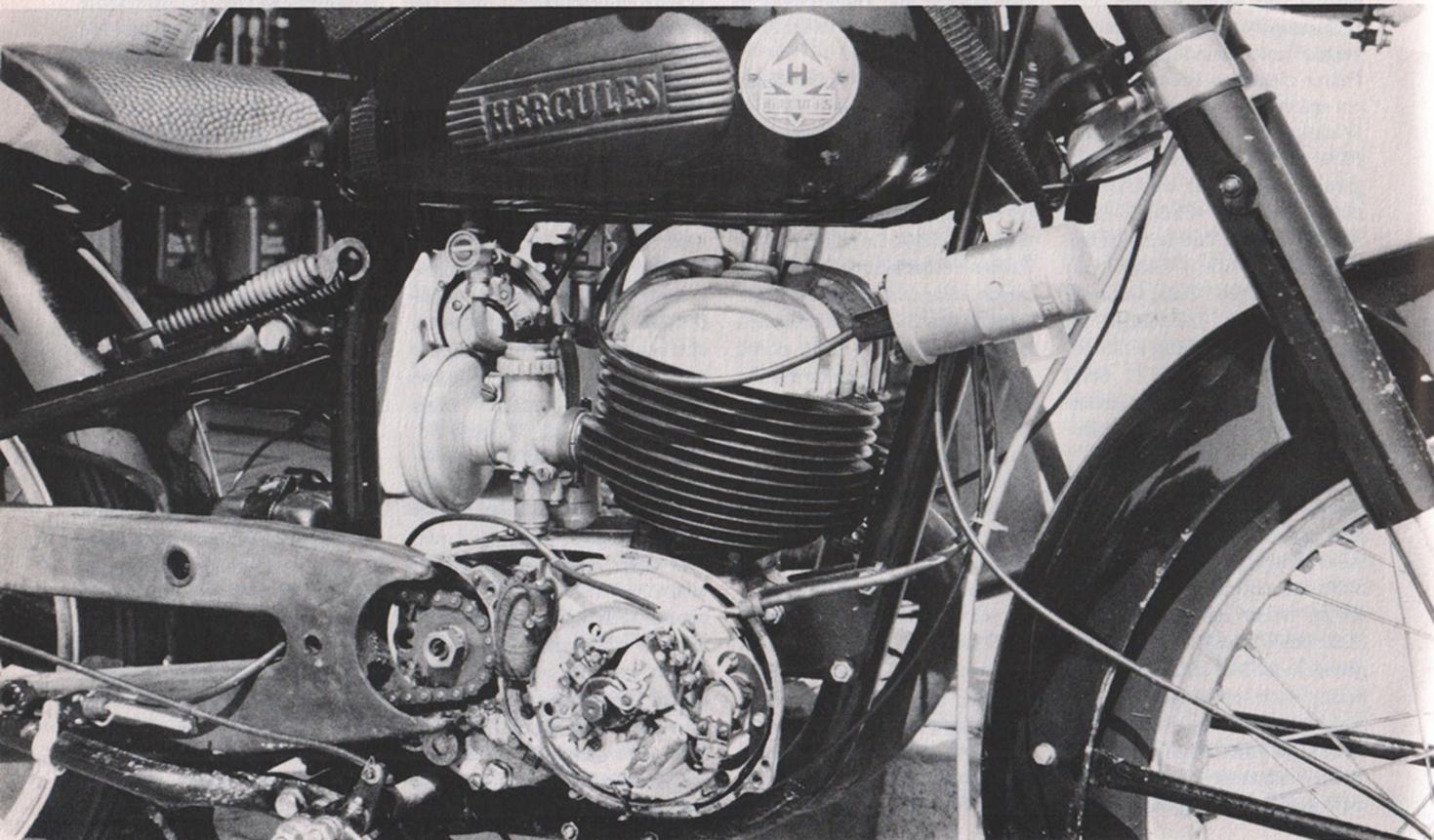


km/h (liegend sogar 105 km/h, wie die damaligen Prospekte versprochen) schaffe, daß ich keine Autobahnen und Bundesstraßen benutzen wollte. Die um die Gerade herumliegenden Straßen markierte ich mit einem Leuchtstift und legte so fast eine "Luftlinien"-Strecke fest. Die Auswahl der Reiseutensilien fiel mir schwer. Sollte ich mich von meinem Fernglas trennen? Oder meiner Bettdecke? Die riecht so gut, aber wo krieg ich das Ding regendicht unter? Muß meine "Ovomaltine" mit?

Der Leser erkennt, in welchen Schwierigkeiten ich steckte. Meine Reise-Checkliste durchforstete ich nach den Maximen "leicht und klein" und nahm nur

das notwendigste mit. Das Ergebnis habe ich auf der übernächsten Seite abgedruckt. Wenn Du für eine Tour packst, nimmst Du einen Kuli, streichst die unwichtigen Dinge raus und fügst "Tesaband" (das kann man für fast alle Reparaturen verwenden: durchvibrierte Scheinwerferhalterung, Flickens des Regencombis, Zündspulen festkleben usw.) ein. Dank der Checkliste hatte ich nichts vergessen und konnte mir unterwegs immer selbst weiterhelfen.

Foto: Die defekte Original-Zündspule im Motorgehäuse wurde stillgelegt und durch eine unter dem Tank befestigte 6 Volt-Autozündspule ersetzt



Fotos links und rechts oben: Am zweiten Tag der Tour überquerte ich die ehemalige Grenze bei Mendhausen (Thüringen)/Irmelshausen (Franken). Noch heute hat der Drahtverhau etwas Erschreckendes an sich. Nur ein Fasan traute sich auf den Grenzstreifen, der noch nicht von Minen geräumt war.

MOTORRADFAHER, DIE UNGEBETENEN GÄSTE

Nichts geht über das herrliche Gefühl auf einer "Zeitmaschine" durch die Lande zu fahren. Motorrad aus den Fünfzigern, Urlaubslänge leider aus dem gleichen Jahrzehnt (nur sieben Tage), Wetter wie früher und dann die interessanten Erlebnisse am Straßenrand. Was wollte ich mehr?

Die Strecke führte mich über einsame, kurvenreiche Straßen in den Westen der neuen Bundesländer (hinter Göttingen reingeschlupft, über Eisenach - Thüringen nach Franken wieder hinaus). Mein Eindruck: Alles prosperiert! Viele Straßen sind neu belegt (Vorsicht: Rollsplit!), in der Fußgängerzone von Heiligenstadt (die architektonisch sehr gut gemacht wurde und die historischen Gebäude angenehm herausstreicht) eröffnet ein neuer Laden neben dem anderen, überall haben "Speisegaststätten" eröffnet, und in Eisenach gibt es Auto-Verkehrsstaus, die Bremen nur selten vorzuweisen hat (damit will ich nicht sagen, daß die Verkehrspolitik unserer hanseatischen Landesregierung so gut ist, im Gegenteil, sondern daß der vierrädrige Verkehr in Eisenach so stark zugenommen hat, daß die Planer und Arbeiter mit den neuen Trassen nicht nachkommen). Wohin man im Westen der alten DDR, zugegeben oberflächlich, schaut, es geht bergauf.

Bergab geht es mit dem Motorrad. Im Januar und Februar 1991 wurden in den neuen Bundesländern nur 665 Motorräder neu zugelassen. Setzt man diese Zahl ins Verhältnis zu den neuzugelassenen PKW, so ergibt sich ein Verhältnis von 146 PKW auf ein Mopet (Alte Bundesländer 60 zu 1). Der Zulassungsanteil der Motorräder in der Ex-DDR zum gesamten Bundesgebiet beträgt nur 6,6 %, 665 zu über 10140 Maschinen (PKW 14,6 %). Das zeugt einerseits von geringerer Kaufkraft (Bevölkerungsanteil 20,4 %) und andererseits von einer verstärkten Abneigung gegen das motorisierte Zweirad. Diese Entwicklung werde ich weiter verfolgen, befürchte aber, daß der Trend - hin zum Auto, weg vom Motorrad - anhält.

Diese Ergebnisse bekam ich als "Transitreisender" auf zwei Rädern voll zu spüren. In Heiligenstadt, dem geplanten Übernachtungsort auf dem Wege von Bremen nach Nürnberg (bei einer V-max von 95 brauche ich gemütliche zwei Tage für die Strecke), gibt es das "erste Haus" am Platz, den "Eichsfelder Hof". Vom zweiten brauche ich gar nicht zu erzählen, denn der Laden hatte Ruhetag. Maschine vor dem Hotel abgestellt, Helm ab, fliegenverschmutzte Rivetsjacke runter und hinein zur Rezeption. "Guten Tag, ich möchte gerne ein Zimmer mit Dusche!" Die Gedanken der Portiers-Frau konnte ich an ihrer Stirn ablesen: Was will der arrogante Mopedfahrer! Ein Zimmer mit Dusche. Hat der überhaupt so viel Geld? Bestimmt

Mittwoch morgen um 10.00 Uhr düste ich mit einem neuen, zwei-stöckigen Tankrucksack und meinem alten Wanderrucksack auf dem Rücken los. Die erste Pause legte ich nach ca. einer Stunde an einer Gaststätte ein. Sichtkontrolle der Reifen, des Motors etc. Tankrucksack noch einmal festziehen und nun die verdiente Cola in der Affenhitze. Doch ein verstecktes Schild kündigte den Ruhetag an. Pech, also weiterfahren. Doch der ILO-Motor sprang nicht mehr an. Die Kerze zündete nicht und aus der Zündleitung kam bei abgenommenem Kerzenstecker kein Funke zum Zylinder rüber. Ergo war der Kerzenstecker in Ordnung. Mit der Prüflampe Un-

terbrecher und die Leitungen zur Zündspule und Kerze kontrolliert. Saft kam an. Nun ist mir das in Bremen die Tage vorher auch schon passiert. War der Motor wieder kalt, so sprang sie auf den ersten Tritt wieder an. Diesem Übel wollte ich gründlich abhelfen. Ersatzzündspule ausgepackt, eingebaut und festgestellt, daß die völlig im Eimer war. Alte Spule wieder rein und, siehe da, Mühle sprang an. Wahrscheinlich wurde die Isolierung in der Spule warm und ließ nur noch wenige Hochspannungsfunken an der Kerze zu. Zum Anspringen zu wenig, für's Fahren ausreichend. Nachdem ich dann noch dreimal liegenblieb (Zigarette rauchen bis der Motor

nicht, der fährt ja Motorrad, sieht frau ja an seinen ätzenden Klamotten und an dem Helm. Aber seine Aussprache ist so hochdeutsch; bestimmt einer aus Rostock! Der arme Wicht hat es nicht zum Kadett gebracht, nicht mal zum Wartburg... und läßt hier den großen Max raushängen. Warte Bürschen, dich pack'ich auch noch: "Die Eigentumsverhältnisse sind noch nicht so. Wir konnten noch keine Duschen einbauen. - Ich hätte allerdings ein drei-Bett-Zimmer (ich glaubte sie sagte sogar "drei-Mann-Raum" (hier kann ich mich irren)) frei, aber das wäre unökonomisch, das Zimmer mit nur einer Person zu belegen!" Völlig perplex stammelte ich etwas von "Verstehen" und wollte von dannen ziehen. Doch nun regte sich das Mitleid der Rezeptionsfrau und sie schob mir verstoßen die Adresse eines günstigen Privat-zimmeres zu.

Da dackelte ich hin und mit viel rhetorischer Kraft versuchte ich dem biederen Zimmervermieter klar zu machen, daß ich a) ein Bett für eine Nacht brauche, b) das nicht nur zahlen will, sondern auch kann und c) ein harmloser Verrückter bin, der aus Spaß Motorrad fährt und einem ordentlichen Beruf nachgeht. "Da muß ich erstmal meine Frau fragen!" war sein Kommentar. Sie nahm mich in Augenschein und gab mir die Ehre, meinen unwürdigen Körper in eines ihrer Gästebetten betten zu dürfen. Die 15 Mark nutzte ich im vorraus ab. Das Abendessen, jetzt "zivil" gekleidet, genoß ich im genannten Eichsfelder Hof (ein opulentes Mahl "Schweinerücken-Steak mit frischem Salat, Gemüse und Kroketten" für nur 12,90 DM - auch die Bierpreise waren erstaunlich gering: Warsteiner 0,2 Liter für 1,20 DM) und schwor Rache. Ich drückte, für die Portierspostin gut sichtbar, der Kellnerin ein hohes Trinkgeld in die Hand, um ihr klar zumachen, daß es viel unökonomischer sei, ein drei-Bett-Zimmer die ganze Nacht leerstehen zu lassen, als es einem liquiden Motorradfahrer zu vermieten.

Der Hammer am nächsten Morgen kam durch meinen privaten Room-Service. Der Biedervermieter weckte mich und bekam Stie-laugen: ICH SCHLIEF OHNE SCHLAFANZUG!!! Gott sei Dank überließ ich ihm und seiner Frau das Rätsel, ob ich eine Unterhose trug oder nicht...

Damit meine Kritik richtig verstanden wird: Ich wetter gegen die "Übernachtungsgeber" in den neuen Bundesländern, die glauben, daß Statussymbole etwas über den Charakter oder die Zahlungsfähigkeit des "Zur-Schaustellers" aussagen und Motorradfahrer ("das Gezwirge hat den Aufschwung nicht geschafft!") arrogant abwimmeln.

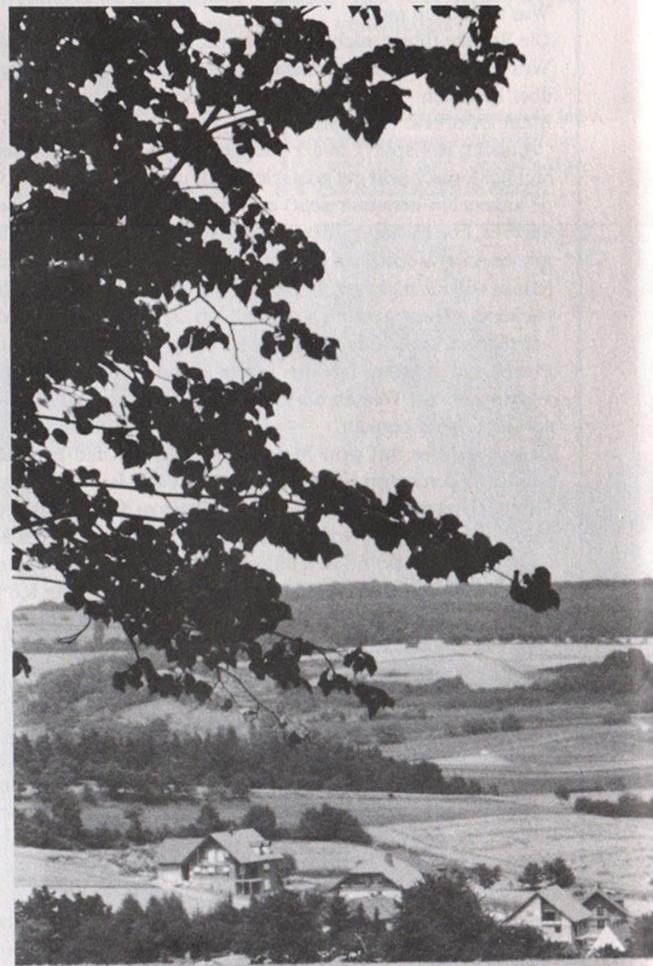
Im Moment gibt es wohl nur die Möglichkeit, das Portemonaie auf den Tresen zu knallen und zu sagen: "Gute Kohle gegen gutes Bett! Willste das Geschäft machen? Oder was..."

Checkliste: Reisen (ohne Zelt, Kocher....)

Packort	Artikel	
Werkzeugfach Tank	Erste Hilfe	Ausrüstung
Werkzeugfach Tank	Pflaster	Ausrüstung
Tankrucksack oben	s-w Filme 24x36	Ausrüstung
Tankrucksack oben	Sonnencreme	Ausrüstung
Tankrucksack oben	Spiegelreflex 24x36	Ausrüstung
Tankrucksack oben	Spiegelreflex-Batterien	Ausrüstung
Tankrucksack unten	2-Takt-Öl	Ersatzteile
Werkzeugfach Tank	Benzinhahn	Ersatzteile
Werkzeugfach Tank	Benzinschlauch	Ersatzteile
Werkzeugfach Tank	Bowdensugnapfel	Ersatzteile
Tankrucksack unten	BW-Kleingürtel	Ersatzteile
Werkzeugfach Tank	Elektrik-Kleinteile	Ersatzteile
Werkzeugfach Tank	Ersatzbirnen	Ersatzteile
Werkzeugfach Tank	Ersatzspeichen	Ersatzteile
Werkzeugfach Tank	Ersatzspeichennippel	Ersatzteile
Werkzeugfach Tank	Kabel	Ersatzteile
Werkzeugfach Tank	Kettenschloß	Ersatzteile
Werkzeugfach Tank	Linksmutter für Kettenritzel	Ersatzteile
Werkzeugfach Tank	Sicherungen	Ersatzteile
Werkzeugfach Tank	Unterbrecher	Ersatzteile
Werkzeugfach Tank	Zündkerze	Ersatzteile
Werkzeugfach Tank	Zündspule	Ersatzteile
Am Mann	Brille	Kleidung
Am Mann	Handschuh	Kleidung
Am Mann	Helm	Kleidung
Rucksack	Hemden	Kleidung
Rucksack	Hosen	Kleidung
Am Mann	Jacke	Kleidung
Rucksack	Lange Unterhosen	Kleidung
Am Mann	Lederhose	Kleidung
Rucksack	Mütze	Kleidung
Am Mann	Nierengurt	Kleidung
Rucksack	Pullover	Kleidung
Tankrucksack oben	Rasierapparat	Kleidung
Tankrucksack oben	Regenkombi	Kleidung
Rucksack	Schal	Kleidung
Gepäckträger	Schlafsack	Kleidung
Tankrucksack oben	Schuhe	Kleidung
Tankrucksack oben	Schuhputzzeug	Kleidung
Am Mann	Stiefel	Kleidung
Rucksack	Strümpfe	Kleidung
Rucksack	Taschentücher	Kleidung
Rucksack	Unterhemden	Kleidung
Rucksack	Unterhosen	Kleidung
Tankrucksack oben	Zahnbürste	Kleidung
Am Mann	Armbanduhr	Kleinod
Tankrucksack oben	Bücher	Kleinod
Am Mann	Ersatzschlüssel	Kleinod
Am Mann	Feuerzeug	Kleinod
Rucksack	Foto Familie	Kleinod
Am Mann	Kamm	Kleinod
Am Mann	Schlüssel	Kleinod
Am Mann	Sonnenbrille	Kleinod
Am Mann	Taschenmesser	Kleinod
Am Mann	Visitenkarten	Kleinod
Am Mann	Zigaretten	Kleinod
Tankrucksack oben	Kompaß	Navigation
Tankrucksack oben	Landkarte	Navigation
Tankrucksack oben	Leuchtstift	Navigation
Tankrucksack oben	Lineal	Navigation
Tankrucksack oben	Stadtpläne	Navigation
Tankrucksack oben	Wegstreckenzähler	Navigation
Tankrucksack oben	Bierdosen	Notproviant
Tankrucksack oben	Dosen mit Fisch	Notproviant
Tankrucksack oben	Fischerman's Friend	Notproviant
Tankrucksack oben	Traubenzucker	Notproviant
Rucksack	Adreßverzeichnis	Organisation
Am Mann	Groschen zum telefonieren	Organisation
Rucksack	ILO-IG - Mitgliederliste	Organisation
Tankrucksack oben	ILO-Werkstättenverzeichnis	Organisation
Am Mann	Kugelschreiber	Organisation
Am Mann	Papiere	Organisation
Am Mann	Personalausweis	Organisation
Am Mann	Portemonnaie	Organisation
Am Mann	Reisepaß	Organisation
Tankrucksack oben	Schecks	Organisation
Rucksack	Schreibblock	Organisation
Tankrucksack oben	Schutzbrief	Organisation
Tankrucksack oben	Taschenrechner	Organisation
Rucksack	Telefonverzeichnis	Organisation
Tankrucksack oben	Terminkalender	Organisation
Rucksack	Unterlagen für Hotel	Organisation
Rucksack	Unterlagen für Treffen	Organisation
Rucksack	Beutel für Schmutzwäsche	Verpackung
Tankrucksack oben	Beutel für Schuhe	Verpackung
Rucksack	Rucksack	Verpackung
Tankrucksack oben	Tankrucksack	Verpackung
Tankrucksack unten	Abschleppseil	Werkzeug
Tankrucksack unten	Feile	Werkzeug
Werkzeugfach Tank	Fett	Werkzeug
Werkzeugfach Tank	Handwaschpaste	Werkzeug
Tankrucksack unten	Kombizange	Werkzeug
Werkzeugfach Tank	Kontaktspray	Werkzeug
Werkzeugfach Tank	Kupferpaste	Werkzeug
Werkzeugfach Tank	Lötzinn	Werkzeug
Tankrucksack unten	Maulschlüssel 24-27	Werkzeug
Tankrucksack unten	Maulschlüssel einzeln 6-19	Werkzeug
Tankrucksack unten	Multischraubenschlüssel	Werkzeug
Tankrucksack unten	Prüflampe	Werkzeug
Werkzeugfach Tank	Putzlappen	Werkzeug
Tankrucksack oben	Reparaturanleitung	Werkzeug
Tankrucksack unten	Schraubenzieher, groß	Werkzeug
Tankrucksack unten	Schraubenzieher, klein	Werkzeug
Tankrucksack unten	Seegerringzange	Werkzeug
Tankrucksack unten	Speichenschlüssel	Werkzeug
Tankrucksack oben	Taschenlampe	Werkzeug

wieder kalt war, dann weiter), steuerte ich eine Tankstelle in Salzhemmendorf (östlich Hameln-Weserbergland) an. Ich ergatterte eine neue 6Volt-Autozündspule und baute sie erst unterm Tank an. Doch die Kabel aus der Lichtmaschine reichten nicht, und, kaum zu glauben, die Tanke hatte kein Kabel, nicht 'mal einen Schrottwagen, aus dem ich hätte etwas ausbauen können. Ein hilfsbereiter Kunde zerlegte seinen halben Ascona und konnte 30 cm entbehren (zur Not hätte ich das Kabel für's Bremslicht genommen). Zündspule an die vordere Motorhalterung geschraubt, die Kabel reichten. Jetzt müßte es ohne Panne weitergehen! Doch kaum 10 km gefahren, ging der Motor aus. Maschine abgestellt, geprüft ob Funke an der Kerze war (alles okay), ein Tritt auf den Kickstarter, sie sprang an und weiter ging

es im Sauseschritt. 5 km später gab der Motor erneut seinen Geist auf. Und jetzt nahm ich mir vor, nicht eher diesen Ort mitteln in herrlich duftenden Feldern zu verlassen, bevor der Fehler nicht geortet und endgültig behoben wurde. Gedanklich bereitete ich mich auf eine unbequeme Übernachtung im Freien vor. In der Zeitschrift "Das Motorrad" (Nr. 3/1959, Seite 58) schrieb der von mir hochgeschätzte Carl Hertweck ein paar Zeilen, die mir in solchen Situationen wieder Mut machen (siehe rechts oben). Tatsächlich kamen jetzt zwei weitere Fehler an das Tageslicht, die sich mit der defekten Zündspule gegenseitig beeinflussten. Der neue Tankrucksack hatte eine luftundurchlässige Moosgummiablage, die die Tankentlüftungsbohrung im Deckel dicht machte. Vor der Fahrt hatte ich alle Edel-



GUMMIKUH & PAST perfect 15. September 1991

"...vor allem ausgedehnte Reisen mit einem Motorrad sind ein hervorragendes Mittel, Witz und Verstand zu bewähren. Da passiert immer mal etwas, daß es scheinbar nicht weitergeht - und das, Bruder auf zwei Rädern, ist dann kein Versager der Technik, sondern die Gelegenheit, deinen Denkkasten in Betrieb zu setzen. ... - erst mal Klamotten runter, erst mal hinhocken, erst mal Brotzeit - und dabei in Ruhe nachdenken, 1. was das nun sein könnte, 2. wie sich zweifelsfrei ermitteln läßt, ob es das auch wirklich ist, 3. was es vielleicht sonst noch sein könnte, 4. wie man das auch noch kontrollieren könnte, 5. ob die Bordmittel ausreichen, das zu beheben, 6. wie der Reiseplan umzubauen ist und wer der Reihe nach anzurufen ist, wenn man nur mit fremder Hilfe weiterzukommen vermag.

Immer erst mal denken. Dann die ausgedachten Kontrollen probieren. Dann noch eine Pfeife rauchen und nochmal denken. In den allermeisten Fällen findet man dann von ganz allein eine Lösung...

Carl Hertweck

stahlschrauben nachgezogen, nur die Klemmschrauben im Scheinwerferschalter nicht. Und wirklich, die neugelöteten Kabelenden hatten sich gesetzt. Alle Kabel waren lose und brachten nur noch Wackelkontakte zustande. Und nun konnte ich Stoff geben und den völlig versauten Schnitt von 25 km/h höher bringen. Gegen halb acht kam ich zufrieden in

Heiligenstadt an (die dortigen Probleme stehen in dem Kästchen auf S. 21). Die erste Station am nächsten Tag war Eisenach. Der Besuch der Wartburg wurde mir durch den großen Touristenstrom (Buslinie zur Burg!!!) verleidet. Vor der Bundesstraße 19 (Eisenach Richtung Breitenungen) muß ich warnen. In Höhe des Werksmuseums der

Eisenacher Motoren Werke ist neu geteert worden. Doch die Rosten in der Fahrstreifenmitte glich man nicht dem Straßenniveau an. Über 10 cm tiefe Löcher sind die Folge und lassen die ungedämpfte Telegabel voll durchschlagen. Die B 19 ging es an Bad Salzungen vorbei bis Meinungen. In Obermaßfeld bog ich von der Bundesstraße ab (Wölfershausen, Bi-weg - Mendhausen kam ich an der ehemaligen Grenze an. Sie wirkt heute noch bedrückend. In Hassfurt überquerte ich den Main, machte eine Rast an der Burg in Lisberg und besichtigte in Pommersfelden das gewaltige Schloß. Am späten Nachmittag erreichte ich das Ziel Nürnberg. Der Durchschnitt lag jetzt bei 50 km/h. Mehr dürfte mit einer 11 PS-Maschine kaum drin sein. Steigungen in den Mittelgebirgen hatte ich gewaltig unterschätzt (Schnitt höchstens 40 km/h). Und diese Werte sollte man bei der nächsten Tour berücksichtigen.

Unten: Herrliche Landschaft in Unterfranken. Burg Lisberg - 12 km westlich von Bamberg



GUMMIKUH & PAST perfect 15. September 1991

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 ... und der Sonder-Service: Wer seine private Kleinanzeige auch in der nächstmöglichen Ausgabe des Motorrad-Magazins MO sehen will, der legt 5 DM in Briefmarken, Schein etc. bei.

H = Händleranzeige

ADLER

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

Adler M 100, kpl., laut Brief Bj. 64, mit Brief und zweiter Maschine als Teilträger, VB 1500 DM, Tel. 09822/1565

Adler MB 201 Fahrgestell, Gabel, Tank, Vorderrad, Sattelgestell, hinterer Kotflügel zu verk., Tel.: 0363/40520

ARDIE

Ardie * RBU 505, Bj. 35, Viertakt, 500 ccm Küchen, unrestauriert, DM 4.500, Tel.: 02324/24254

Ardie 350er 2-Zylinder-2T im schlechten Zustand gesucht. Tel.

0421/513255 abends

ARIEL

Ariel * 500, Bj. 29, Amalvergaser und Lampe gesucht, Tel.: 030/3654469

AWO

AWO * Awo Sport: Verk. Teile, einschließlich Fahrzeugbrief. VB. 200 DM.R. Stephan, Thurmer Str. 35, O-9560 Zwickau.

AWO Simson Sport, fast original, ohne Kabelbaum, incl. BTA, ETL u. WHB, viele Ersatzteile, VHB 1300 DM, Claus Uhlmann, Siedlerstr. 46, O-9151 Dorfchemnitz

BEKLEIDUNG

Bekleidung * Suche Polizeilederbreeches, Polizeihelme, Polizeisteife, sowie div. andere Polizeiartikel, Tel.: 04721/46262, FAX : 04721/46262

Bekleidung * Verk. klassische schwarze "Gaerne" Stiefel, made in Italy, 2 x mal getragen, absolut neuwertig, Gr. 41, Lederinnensohle, außen "Vibram"-Sohle, VB 150 DM, Tel. 0421/501617, Andy

Bekleidung * Verk. schwarze Lederjacke "Josef Joy" Gr. 52, neuwertig, 150 DM. Tel.: 0421/4986441

Barbour-Jacken DM 269,-
Wax-Cotton "Das Original"
Für echte Biker - bei jedem Wetter!
Versand täglich
M. Schnell · Brückenstraße 1
3030 Walsrode · Tel. 05161/7 13 17

Bekleidung Damenmotorradstiefel, schwarz, neuwertig, Gr. 37, DM 70, Tel.: 04230/308

Bekleidung Davida Halbschalenhelm neu, schwarz, Gr. 56-57, DM 120, Helmut, Tel.: 02151/561773

Bekleidung Krawehl Damenleder-kombi blau-weiß, Gr. 38/40, wenig

getragen, DM 250, Tel. 06171/57784

Bekleidung Lederjacke, sehr groß, Gr. 60, 185 cm, 125 kg, schwarz, Fabr. "Josef Joy", eing. Nierengurt, hinten lang, Aluthermfutter, für FP 350 DM, Tel. 05772/7368

Bekleidung Suche Marquardt-Mantel o. Ähnl., Tel.: 02366/84568

Bekleidung Verk Moto-Cuir-Lederjacke, Gr. 48, rot-weiß, 100 DM, Tel.: 0931/83852, Mecky verlangen

Bekleidung Verk. schwarze, neuwertige Damen-Latzlederhose, Gr. 34, Tel.: 05069/2797

BMW

BMW * 60/5 nicht kpl. in Teilen. 1800 DM Tel.: 04405/8682

BMW * Biete Drehzahlmesser-rinstr. für /7 (elektron.). Suche gutes Rücklicht für /5 oder /6. Tel.: 0721/175651(tagsüber) oder Tel.: 07243/78336(abends,Wochenende)

Test Ergebnisse namhafter Institute:

TÜV-Bayern Prüfbericht
351-051-86

- Längere Ausrollzeit + 19,1%
- Kraftstoffverbrauch - 5,24%
- NOX-Abgas-Emission - 19,8%

Technische Hochschule Aachen
Gutachten vom 19.8.1986
- Verschleißminderung - 39% (klassischer Labortest)

EPA-Institute, USA
- Bis zu 57% weniger Motorenverschleiß

TÜV-Hessen
- Keine Probleme bei der Altölentsorgung

für Motor und Getriebe als Trockenfilmschmierung und als Fett

weitere Infos und Händlernachweis:
AUTFIT Theißingstr. 11
4400 Münster
Tel. 0251/532943
Fax. 0251/525686



... reibungsärmer fährt man nicht !!!

- Reduziert die Reibung zwischen geölten Flächen um 19%
- Mindert den Verschleiß um bis zu 50%
- Mindert den Kraftstoffverbrauch um 8%.
- Erhöht die Kompression und Leistung
- Schützt bei trockenem Kaltstart
- Bringt mehr Laufruhe
- Verlängert die Lebensdauer aller Teile
- Erhöht die mechanische Sicherheit bei Turboladern
- Schützt gegen Innere Ölsäure-Korrosion

100 alte BMW's & Teile
Bj. 50-85 · An- und Verkauf · z.B.: sehr günstig R60/5, R25
Martin Kornhas
Durlacher Allee 105-75 Karlsruhe 1
Tel. 0721/61 77 51, FAX 0721/62 15 39
Geöffnet: Mi+Fr 15.00-18.30
und Sa 9.00-13.00 Uhr

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

BMW * R 26: Laufrad mit neu eingespeicherter Stahlfelge und vorderer Bremse, sehr guter Zustand, 180 DM, und nagelneuer Fliehkraftregler, 250 DM, oder Tausch gegen entsprechende R 50 Teile, Tel. 0421/501617 oder 05383/1662, Andy

BMW * R 60/5 Suche (Farb-) Fotos, Unkosten werden erstattet, sendet zahlreich an: J. Veenhuis, PF 1466, 3160 Lehrte, suche Lampe + ev. Drehzahlmesser einzeln für R 60/5

BMW * R 75 WH, Schutzblech vorn + hinten + Afrika-Tank, 1250 DM, guter Zustand mit Rücklichtgehäuse, Köln, Tel.: 0221/727838

BMW * R 75/6 1 Paar Zylinder mit Kolben 150 DM, 1 Paar Vergaser 100 DM, 1 Tank 24 l, 100 DM, alles gebraucht aber o.k., S. Paesler, Bergener Str. 4, O-1071 Berlin

BMW * R 80 Zylinder & Kolben, paßt auch auf R 60/5 und /6, DM 400, Tel.: 07542/3613

BMW * Suche 600er Zylinder für R 67 bis R 60/2, Tel.: 0421/393460

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 gutes komplettes Rücklicht für R 90 S.Tel.: 07148/91509

BMW * Suche Soziussattel Denfeld oder Pagusa. Biete Soziussattel Möve (M2), Tel.: 0421/4986441

BMW * Verk. 2HD Federbeine 84.Tel.: 07148/91509

BMW /5 Modell Stoßdämpfer hinten ohne Feder, neu, Paar DM 160, Tel.: 04135/601

BMW /5 Teile zu verkaufen: Kurbelwelle (o.k.), "flaches" Motorgehäuse (kein Anlasser), Tel. 0471/65127, abends

BMW Für R 45/65, Bj. 78-80, billigst abzugeben: Handbremszylinder (1 Scheibe), kpl. Schloßersatz (Zünd-, Lenker u. Sitzbankschloß), Zusatzscheinwerfer, Tankdeckel, 2 Kofferschloßer, Tel.: 0931/83852

BMW Kickstartersegment und Hebel für R 50-69 gesucht, außerdem Hoskerohre oder Sportauspuffe, Tel.: 08631/13483, ab 18 Uhr

BMW Nagelneue Kolben für R 51/3, Stück 100 DM, Tel. 05381/2592

BMW R 100 RS-Motor, Doppelzündung, grundüberholt, 2.500 DM, AVON-Vollverkleidung ab /6 für 350 DM, viele BMW-Teile zu verk. o. Tauschen, suche defekte und Unfall-Boxer, Tel. 04643/1417

BMW R 50/60 Suche Achsantrieb oder nur Radsatz 8:27 und ein Kegelrad für 7:25 Übersetzung, außerdem 2 gute Zylinderdeckel, Tel.: 07520/2177, abends, Hardy verlangen

BMW R 50: Suche 6 Volt Anlage, kaputten Motor, Fahrersitz und Anschlüsse für BMW/MZ Seitenwagen. Biete America Sitzbank, Jänß, Tel. 04823/1546

BMW R 50: Suche Anschlüsse BMW/MZ SW, stabilen Gepäckträger für Fernreisen + andere Teile, Tel.: 04823/1546, Jenz

BMW R 60/6, Bj. 74, Originalzustand, 24.000 km, mit Cockpitverkleidung, Motorschutzbügel u. 2 Kunstlederpacktaschen f. 4950 DM zu verk., Tel.: 09721/31245

BMW R 75/5 Lampe und Kombi-Instrument gesucht, oder Tausch gegen Lampe und Instrumente von R 75/6, Peter Opolka, Fichtachweg 1, 8464 Grafenwöhr, Tel.: 09641/3322, abends

BMW R 75/6, kpl. restauriert, monza-blau, m. Werkstattgarantie, DM 7200, Tel. 05130/3323

BMW R 80 GS, Bj. 88, verk. Tank 300 DM, Kotflügel hi. 100 DM, vorn 20 DM, Auspuff kompl. 500 DM, Zündspule 50 DM, suche Paris-

Dakar Kit, auch einzeln, Tel.: 04433/1437, Marcus

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

BMW Suche /5 Kurzschwinge mit Kardan und Achsantrieb 9/32, 9/31 oder 11/37. Biete Radsatz 18" f. R 45/65, Gabel und Kleinteile, Tel.: 06783/2308, Uwe

BMW Suche für R 51/3: 2 Hinterradfedern solo, Drahtstärke 72, 5 mm, Kennfarbe gelb, Tel.: 05381/2592

BMW Suche R 50 oder R 60 von Bj. 50-68, original, guter Zustand, Tel.: 07262/5144

BMW Suche R 50 oder R 60 von Bj. 55-69, original, guter Zustand, Tel.: 07262/5144

BMW Suche R 90 S Verkleidung in Daytona-Orange, Tel.: 05101/2248

BMW Suche Sturzbügel für R 50-69/S (nicht die, die um die Zylinder rum, Tel.: 06132/1818, ab 22 Uhr

BMW Suche Zylinder R 60 bzw. 60/2, desweiteren Auspuffanlage und Fahrersattel, Tel. 0471/65127, abends

BMW Verk. "Guiliari"-Sitzbank für R 45/65, Tel.: 05381/1443

BMW Verk. Tank + Blechteile + Räder + Gabel + Amart. + Teile für R 25/3, R 75 WH Motor + Tank + Blechteile usw., Heinrich Verkleidung + Alubeinbleche, R 51 Teile, R 75/5, Bj. 70, Tel. 0221/727838

BSA

BSA * A 10, Bj. 59, guter Zustand, 5.900 DM, B 25 SS, 3.500, Tel.: 02324/24254

BSA B 25 SS Motor mit Neuteilen aufgebaut, noch nicht eingebaut, einbaufertig, DM 1150, alle Teile B 25 gegen Gebot, W. Reiner Köhler, Düsseldorf Str. 71, 1000 Berlin 71

BSA Suche sämtliches Prospektmaterial über BSA, Thomas Rongen, Waldstr. 6, 7454 Bodelshsn., Tel.: 07471/71132, abends

CONDOR

Condor 250 Bj. 59-61, guter Zustand, fahrbereit, zu verk., Rarität, Tel. 05655/8051

DKW

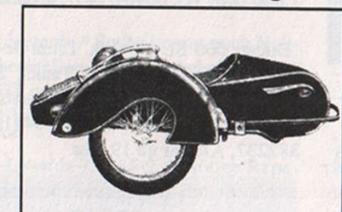
DKW * NZ 350 Suche orig Lenkerhebel und Rücklicht im Tausch ge-

ADLER - BMW - DKW - HOREX - NSU TRIUMPH - VICTORIA - ZÜNDAPP

Wenn Sie eines dieser Motorräder restaurieren, dann finden Sie bei uns vieles, was Sie dazu benötigen.

Fordern Sie unter Angabe Ihres Motorrad-Typs kostenlose Ersatzteillisten an!

ERSATZTEILE für alle STEIB - Seitenwagen



Fordern Sie kostenlose Liste an (genauen Typ angeben).

Komplette STEIB-Modelle, neu gefertigt, originalgetreu LS 200, S 350 und TR 500.

STEIB, URAL, JUPITER, VELOREX, VELOREX-KLASSIK zu günstigen Preisen. Zubehör und Ersatzteile für Seitenwagen und Gespanne.

Täglich Versand und Ladenverkauf!
MOTORRAD-STEMLER GmbH
Garschager Heide 29 - 5630 Remscheid 11
Tel. 0 21 91 / 5 30 67

**Das gibt's auf fast
keinem Schiff
Wir helfen bei
vielen Problemen, wie**

- Bleifreiumbau
- Motoreninstandsetzung
- Lagersitze ausbuchen
- Doppelzündung
- natriumgekühlte Ventile
- Nadellagerumbau für BSA-Twins
- polieren von Aluteilen
- und so weiter

k & k Motorräder

**MS Treue
östlicher Bahnhofskanal
2100 Hamburg 90
Tel. 040-765 86 21**

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

Twinteile-Expresversand
0 69 / 57 13 97 • auch in d. SCHWEIZ
Liste anfordern • Rückporto
Hyde • SRM • LUCAS • Carrillo
Service: Motoren, Magnete, Limas

Huschke & Wirth GmbH

HW
• Zylinderschleiferei
• Elektr. Zündanlagen
• Glasperlenstrahlen
Am Kühlenkamp 48
4630 Bochum 1
Tel.+Fax 0234/47 25 98

Buntspecht

Veteranen-Fahrzeuge
und Ersatzteildienst



über 20 Tonnen
Ersatzteile für
Vor- und Nach-
kriegs-Fahrzeuge
Neuenhauser Straße 200
4460 Nordhorn
Tel. 05921-39499

Wir suchen ständig alte
unrestaurierte Motorräder,
auch Kommissionsverkauf

**BRITISH
BIKER**



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

gen BMW-Boxer Teile ab Bj. 70, S. Paesler, Bergener Str. 4, O-1071 Berlin

DKW * RT 350, NZ 500, Tel.: 0043/7229/89927

DKW * Verk. 2xRT 125/2 (1x zerlegt) zusammen 750 DM und RT 250/H in Teilen, sowie div. Teile f. RT 125-250. Tel.: 09467/314 (nur 18-21 Uhr)

DKW Hummel Moped, Bj. 57, zerlegt, gesandstrahlt und lackiert, kompl., VHB 400 DM, Tel. 05772/7368

DKW RT 125/2 Telegabel und Tank, mögl. schwarz und unverbeult ges., Tel.: 07153/25991

DNEPR

Dnepr * M 72, Bj. 53, 27 PS, 750 ccm, mit Ural-SW, Neuteile, Lit., VB 3000,-, tagsüber Tel.: 030/3216867, abends, Tel.: 030/2114802

Dnepr Gespanne und Ersatzteile kurzfristig lieferbar, Tel. 09822/7556 H

DUCATI

Ducati * 900 SS, wie neu, EZ 9/90, White Power, mit Satz neuen Reifen dazu, 2.500 km gelaufen, 1. Hand, 15.800 DM, tagsüber bei Red. "MO", Tel.: 0711/1685052, W.-M. Riedel

Ducati * Verk.: GTS-Rahmen mit Bremse, Kleinteile, SD-Seitend., H-W-R-Tank, Bremsschlauch und Sattel. Tel.: 04405/8682

Ducati 500 desmo Pantah Motor getunt und überholt, alle Verschleißteile sind neu, Fahrzeug kpl. lackiert, etwa wie F 1, Preis VB 7.800 DM, Tel. 06404/1467, abends

Ducati 500 SL zu verk. Lima defekt, * Verkleidungen, 2 Tanks, 2 Sitzbänke, neue Reifen, Kettensatz u. Anlasser, Preis VS Tel.: 0441/382237, Ansgar ab 19 Uhr

EMW

EMW Suche für R 35/3 Auspuff, Schwabenschwanzauspuff- Zigarrenform, Robert Stephan, Thurner Str. 35, O-9560 Zwickau

ENFIELD

Enfield Bullet 350 Tank gesucht, Tel. 0551/59437, Udo verlangen

BRANDO'S
classic motorcycles

**BRITISH LEGENDS FOR SALE
ALL IN TOP-CONDITION
TRIUMPH / BSA etc....
1940 - 1979
spares & accessoires
2072 BARGTEHEIDE · MITTELWEG 2
PHONE: 04532 / 62 28**

DUCATI-RICAMBI

**Ersatzteil-Express
48-Stunden-Service**



Ducati-Vertragshändler
An- und Verkauf v. Ital. Motorrädern
Teileversand
Ralf Weiß
Dorfbornstr. • Tel. 0 83 45 / 88 12
6741 Frankweiler
Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 12-18H • Sa. 9-13h

GESPANN

Gespann * Wer hat Infos über Umbau von Honda CB 450, Bj. 73, zum Gespann, Tel.: 02634/1272, ab 20 Uhr

Gespann gesucht, MZ bevorzugt, im guten Zustand gegen Tausch Opel Rekord c, Bj. 71, original 77.000 km, Wert ca. 4.300 DM, Wertausgleich!, Ralf Seubert, Langgasse 34, 8761 Mönchberg, Tel.: 09374/1362

Gespann Verkauft MZ ES 250/2 Gespann, Bj. 70, 4.000 km, original, guter Zustand, Einzelsitze, Tel. 04221/84595

GILERA

Gilera * 150, suche Motorgehäuse-deckel rechts u. links und gute Räder, Tel.: 0511/661255, ab 18 Uhr

Gilera* Suche 150 Strada, def. TÜV fällig oder gammelig. Sollte günstig sein. Tel.: 05381/2569 Martin

HARLEY-DAVIDSON

Harley-Davidson * XL 1000, Bj. 81, TÜV 10/92, 90 überholt, hohe Riser, vorverlegte lange Gabel, Ochsenaugen, 90% Chrom, Ledersitzbank * Teile zu verk., VHB 11.500 DM, Tel.: 05505/2537

HERCULES

Hercules * Suche K 50 RCL oder K50 RL ab 77 oder guten Motor und Federbeine hinten. Tel.: 07148/91509

Hercules * Tank zu verkaufen, neuwertig, Typ unbek., oder tausche gegen NSU-Teile, Tel.: 07940/2617

Hercules W 2000 gesucht, auch mit Macken, aber noch nicht am Ende, mgl. studentischer Preis, V. Bruse, Bandwirkerstr. 6, O-3029 Magdeburg

Hercules Betriebsanleitung, Ersatzteilkatalog, Verkaufsprospekt, Werkstatthandbuch und ILO M200 Werkstatthandbuch gesucht. Tel.: 0421/513255 abends

HILFSMOTOR

Hilfsmotor Biete "Flink"-Tankaufkleber speziell für schwarze Tanks, suche Tanks für Rex, Lohmann, Lutz, Victoria, Saxonette, MAW, Steppke, u.s.w., sowie Motoren und Teile, U. Peters, Timmersloher Landstr. 78, 2800 Bremen 33, Tel. 0421/274236, abends

Hilfsmotor MAW, suche Seitendeckel, Tank und Informationen für Hackenwärmer, Tel. 05131/55160

Hilfsmotor Sammler zahlt Höchstpreise für alle Himos 1920-1953, z.B. Alba, Cockerell, DKW, Gnom, Lohmann, Rex, Lutz, Opel, NSU, etc., Zust. egal, H. Nolte, Gartenstr. 19, W-2805 Stuhr 1, Tel. 0421/804115

Hilfsmotor Suche für Zündapp Combimot-FmH Auspuff und Lima-deckel in breiter Ausführung. Suche Originale 26" Felge in grau für Viktoria Fahrrad (26x2.00), U. Peters, Timmersloher Landstr. 78, 2800 Bremen 33, Tel. 0421/7274236, abends

HONDA

Honda * CB 250 k, Bj. 71, 28.000 km, guter kompletter Zustand, Vollabnahme nötig, Brief vorhanden, dazu 2 Stck. CB 250 teilzerlegt, und mehrere Kilo Motor u. Getriebeteile, Preis kplt. 999 DM, Tel.: 06136/5739, ab 19 Uhr

Honda * CB 450 K 1, CB 250 K 4, 250 G, CJ 250 T, CB 125 K 5, Teile aller Art, Liste bei Niederholtmeyer, Postfach 3212, 4006 Erkrath, Tel.: 0211/252157

Honda * CB 750 K 0, zerlegt, einige Teile, nicht orig., DM 2000, Vergaseranl. K 0, 400 DM, CB 250 K Teilträger DM 400, CB 450 K, 999 DM, Tel.: 02324/24254

Honda * CBX 550 F II, Bj. 82, orig. 17 tkm, 1a Zustand, FP 4500 DM, Tel.: 06106/14280

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

Honda * Suche WHB, ETL, BTA, auch Kopie von CB 750 F 1 OHC. Tausche oder verkaufte Kopien WHB, ETL CB 500 T und WHB CB 250/400 T, Tel.: 02273/69626

Honda * Verk. billig unfallbeschädigten Tank und vorderes Schutzblech für XBR 500, Andy, Tel. 0421/501617

Honda CB 250 K 4, suche Drosselsatz 17 PS und Scrambler Auspuffanlage, Zustand egal, Tel.: 0421/3961718, Adrian verlangen

Honda CB 250 K, 2 Zyl. 4-Takt-Motor, Bj. 74, 17/27 oder 30 PS, Orig. Zustand, 1. Lack, 26 TKM, Speichenräder, sehr gepflegt, TÜV 9/92, Angemeldet, 2850,- DM, Tel: 02327/79185 oder 0234/431736, Bochum-Wattenscheid

Honda CB 250 T /400 T zu verk. VB 100 DM oder Tausch gegen CB 750 F 1 Literatur oder Motorrad und PS Jahrgang 77. Tel.: 02273/69626

Honda CB 250, Bj. 71, leicht defekt, Preis VS, Tel.: 04230/308

Honda CB 250/400 T Werkstatthandbuch zu verk. VB 100 DM oder Tausch gegen CB 750 F 1 Literatur oder Motorrad u. PS Jahrgang 77, Tel.: 02273/69626

Honda CB 400 T, Bj. 79, o. TÜV, leichter Front- und Nockenwellenschaden, zu verk., Preis VS, O. Dett-

mar, Harzstr. 24, W-3401 Holzgerode, Tel.: 05507/7769

Honda CB 450 K1, CB 250 K5, 250G, CJ 250 T, CB 125 K5: Teile aller Art, Liste bei J. Niederholtmeyer, Postfach 3212, 4006 Erkrath, Tel.: 0211/252157

Honda CB 500 Four, Bj. 74, orig. 20.000 km, guter Zustand, Preis 3.000 DM, Tel.: 04230/308

Honda Gepäckträger f. CM 400 T gesucht, Schumann, Zirkonstr. 18, 48 Bielefeld 15

Honda Suche C 110, ca. 1964, lila Lackierung mit gelbem Kunststoffteilen, Kröberdrehzahlmesser, ab 19 Uhr, Tel.: 02561/81124, im Ruhrgebiet, GE,RE,OB,BOT,E.

Honda Suche für Honda CL 250 S Handbuch, Rep.-Anleitung oder Betriebsanleitung, Lothar Kirsch, Todtglünger Str. 28, 2117 Tostedt, Tel: 04182/5947

Honda Suche Originalprospekt von Honda CB 750 K 0, Bj. 69-70, Thomas Rongen, Waldstr. 6, 7454 Bodelshsn., Tel.: 07471/71132, abends

Honda Suche verzweifelt Original-Sitzbank für CB 750 K 0 (mit Hump), Tel. 0621/697292

Honda XL 185 Unfall, 10 PS, für 2x185 DM zu verkaufen, Tel.: 0208/663960, Titus

HOREX

Horex * Imperator, Resident, Regina 400 mit vielen Horex Teilen. Tel.: 0043/7229/89927

Horex * Resident: Suche 350er Kurbelwelle und Fahrersitz, auch defekt, Tel.: 05381/2592

Horex Regina 3: Welcher Seitenwagen, außer Steib, paßt für Gespannbetrieb? Wer hat Erfahrungen mit bleifrei-Umbau/Betrieb??? Wenn ja, wie und wo? Bitte meldet Euch, Danke!! Tel: Stephan 02207/4748

Horex Suche für Resident Vorder- und Hinterschutzblech sowie Tank und Zylinderkopf, Tel. 07331/63655

IFA

IFA MZ BK 350, Bj. 57, 25 tkm, Orig.-zustd., SW-Anschlüsse, fahrbereit, Zust. 3, DM 2.500, Hohmann, Tel.: 06021/57802, ab 19 Uhr

JAWA

Jawa * 350, Bj. 63, zerlegt, 4 Motoren und div. andere Sachen doppelt, zu verkaufen, Tel.: 030/3654469

Jawa 350: 2 Stück, beide mit Brief, Bj. 58 und 63, nur zusammen, 1600 DM, Tel. 09822/1565

KAWASAKI

Kawasaki * Z 1100 A 1 Vorderfelge J 19XMT 1.85 DOT, kompl. Gabel u. Bremsscheiben gesucht, Tel.: 02634/5191

Kawasaki Z 650 F: Luftfilterkasten, Rücklicht, Fußrasten kplt., Schwinge, Stoßdämpfer, verchromter Hauptständer, Kettenschutz, Räder, Tacho, Drehzahlmesser, Auspuff, Spiegel, Haltebügel, Habermann-Halbsch., evtl. Tausch geg. CB Teile, Tel.: 02237/18622

KREIDLER

Kreidler * Florett, Bj. 70, 4-Gang, Fahrtwindgek., schmale Bank, M-Lenker, Chromtank (Dorffrenntrm), läuft ordentlich gegen "Royal Enfield", Thomas, öfter versuchen!

Kreidler 80 L E.-Teile Cockpitverkleidung, Tank, Rahmen, Sitzbank, Räder, Gabel, Instrumente, usw. uns neuwertiger 100 ccm Motor für 10 PS Vers.-Klasse, Tel.: 06074/25538

Kreidler Motor 100ccm für Kreidler 80 mit neuem Kolben und Zylinder mit Briefkopie zum eintragen in 10 PS Klasse und viele andere Teile wie Rahmen, Gabel, Räder, Cockpitverkleidung, Tank, usw., Tel: 06074/25538

Kreidler Motor 100ccm für Kreidler 80 mit neuem Kolben und Zylinder mit Briefkopie zum eintragen in 10 PS Klasse und viele andere Teile wie Rahmen, Gabel, Räder, Cockpitverkleidung, Tank, usw., Tel: 06074/25538

LAVERDA

Laverda * Motorgehäuse 750 GT gegen Gebot Tel.: 0211/285112

Laverda * Suche immer noch Nockenwellen und Kipphebel für 750 GT oder S, Tel.: 06136/5739, ab 19 Uhr

Laverda 750 SF 2, benötige Reparaturanleitung sowie div. E.-Teile, Tel.: 04107/9320

Laverda Verkauft diverse Laverda SFII Teile, Tel: 04764/588

LITERATUR

Literatur * 200 "Motorrad" 70-90, 90 PS 75-90, 50 Markt 85-90, Tel.: 04405/8682

Literatur * Motorradprospekte von 1935 - 1980 große Auswahl, Anfragen bei J. Niederholtmeyer, Postfach 3212, 4006 Erkrath, Tel.: 0211/252157, kaufe auch an!

Literatur * Rep. Anleitung und ET Liste für MZ ES 175-300/1, Gilera 150 Strada+Maico MD 125, ET-Liste für Superelastik + Lasten BW. Tel.: 05381/2569

Literatur * Suche alles über Motorräder bis 1990 Prospekte, WHB, Zeitschriften, Markenbücher, BBS, Zubehörkataloge. Tausche gegen Horex, NSU, BMW, Vorkrieg allg., Tel.: 06432/7245

Literatur * Suche engl. Motorradmagazin "Classic Bike" von 1977 bis 82, 89, 90 und "Der deutsche Straßenverkehr" gebraucht zu kaufen, Andy in der Gummikuh-Redaktion, 0421/501617

Literatur * Verk. E.-Teilekatalog (Nachdruck) für NSU Quick, 20 DM, Tel. 0421/505097, Cord Warnecke

Literatur * Verk. Viktoria-Programm 37, Zündapp-Programm 39, div. F&S E.-Teilelisten 98 ccm, Conti-Reifen Programm 36, Prospekte Mars 121 A von 38, 98 J von 38, Gritzner 98 Sachs, Handbuch 98 Sachs 36, Tel.: 02324/24254

Literatur für Dürkopp, NSU, EMW, Zündapp, Tornax, MZ BK, auf Anfrage, Tel.: 05772/7368

Literatur Suche die Zeitschrift "Motorrad" 1960-1964, auch Tausch möglich gegen "Tourenfahrer" Ausgabe 2/82-1/90, suche Literatur aler Art über "Royal Enfield", Tel. 0421/874257, abends (Horst)

Literatur Suche Prospekte und Handbücher aller Motorräder bis 1985 auch Sammlungen zur Ergänzung meines Privatarchivs, Christian Schlöbcke, Bergstr. 6, 6265 Diez, Tel.: 06432/7247, -/2792

Literatur Suche PS 11/19 v. 74, 4/11/12 v. 78 und "Das Motorrad" 17/18/25/26 v. 71, 1/2/3/4/6/7/8/10/11/13/15-25 v. 72, 1/2/5-8/18/25/26 v. 73, tausche oder verk. PS 10/12 v. 75, 5-12 v. 76, "Das Motorrad" von 70-80, Tel.: 07722/7874, Österreich!

Literatur gesucht: 1) "Das Motorrad" aus den 60er Jahren 2) "Motorrundschau" 50er Jahre 3) Thozl: Motorradbuch - frühe 50er Jahre 4) "Hobby" 1950 bis 1955. Tel. 0421/513255 abends

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

MAICO

Maico * Suche für M 175 S/II Kol-
ben kpl., Auspuff, Krümmer, Verga-
ser und Vergaserverkleidung. Suche
MP 120 (Juwel) und div. Prospekte.
Peter Vagt Tel.: 04524/8832

Maico * Suche Mofa 25 mit Mina-
relli-Motor u. Moped "Wiesel",
Tel.: 04762/8244

Maico Kurbelwelle für M 250 B
gesucht, Tel. 05405/2997

MAW

MAW * Suche Limadeckel, Tank
und Info, Tel.: 05131/55160

MOPED

Moped * Suche alle Informationen
über meinen Urlaubskauf, Motobe-
cane Typ AV 3, 49 ccm, Bj. 51, Ich
weiss gar nix, wer weiss was?,
Thomas, Tel.: 0441/12519, öfter
versuchen, rufe zurück!

MOTO GUZZI

Moto Guzzi * California 1000/73,
Nuovo Falcone 500 Polizia, Lodola
Tel.: 0043/7229/89927

Moto Guzzi * V 7 Sport, Bj. 73,
suche dringend Kabelbaum, orig.
Endrohre, (Hai), u.a., H. Funk,
2179, Neuhaus, Niebuhrstr. 1

Moto Guzzi Nouvo Falcone Sport,
Bj. 71, seit 11 Jahren abgemeldet,
fast kpl., Motor läuft, wg. Gespann-
kauf für DM 2.800 zu verkaufen,
Tel.: 02151/561773

Moto Guzzi Teile Cali II Schwinge,
T 3 Schwinge, VV Stucci, Borrani
mit Trommelbremse, Simplex
Linksschaltung für V 7 GT uva. z.
verk., Tel.: 0721/374218

Moto Guzzi * V 50 Monza i. T. zu
verk., Vollverkl. für Monza/Imola,
Gepäckträger. Tel.: 05381/2569
Martin

MOTO MORINI

Moto Morini * Suche kpl. 250 ccm
V 2 Motor, muß noch laufen!, Tel.:
0511/733927

MZ

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

MZ * ETS 250 G, Bj. 74., mit Stra-
benzulassung, Vb 950 DM, Tel.:
05932/2699

Der Italiener-Treffpunkt

MOTO GUZZI
APRILIA
DUCATI
GILERA
MOTO
MAHLE

VERKAUF
REPARATUR
TUNING
ZUBEHÖR

D-7981 VOGT
KÜCHEL 2
TEL. 0 75 27/53 77
FAX 0 75 27/53 99

Guzzi + Ducati-Teileversand Montags geschlossen

MZ * ETZ 250 gesucht, Oliver
Dettmar, Harzstr. 24, W-3401 Hol-
zerode. Tel.: 05507/7769

MZ * ETZ 251, Bj. 88, ca. 15 tkm,
VB 995 DM, Tel.: 05932/2699

MZ * RT 125/3: Suche folgende
Originalteile: Kniekissen, Rück-
licht, MZ-Tankembleme, Chrom-
hülsen für Federung, kpl. Auspuf-
fanlage, Tel.: 0421/3479005

MZ * Seitenwagen mit Kotflügel
fest am Boot, Anschlüsse für Moto
Guzzi, neuer Reifen, DM 800,-,
Tel.: 02151/561773

MZ * TS 250 oder TS 250/1: Suche
komplette obere Halterung für
Blechbeinschilder, Andy bei der
Gummikuh, Tel. 0421/501617

MZ * Verk. gebrauchte MZ-Teile
aller Art. Tel.: 0421/4986441

MZ * Verk. günstig einen BW Su-
perelastik i.T., BW Anschluß., div.
Neuteile, Anruf lohnt! Tel.: 05381/
2569

MZ * Verk. günstig Teile für ES/2,
ETZ 250 o. MOT+V.Rad, Rahmen
mit Br. TS 250 4 Gang, Tele TS 4
Gang, alle Blecht. TS+TS/1, Verg,
6V Elektrik, Denfeld Gepäcktr. für
ETZ. Tel.: 05381/2569

MZ ES 250/2 Sitzbank neu bez.,
verzinkt + neues Schloss 100,-,
Jenz, Tel.: 04823/1546

MZ RT 125/2, Bj. 1958, Dreigang
Vollnabe, Originalzustand, gute Re-
staurierungsbasis, VHB 150 DM,
Claus Uhlmann, Siedlerstr. 46, O-
9151 Dorfchemnitz

MZ Suche Möglichkeit zur Lei-
stungssteigerung für TS 250/1
Gesp., wer hat Erfahrung? Tel.:
07181/21637, W. Kuhn, Rilkeweg
7, 7061 Haubersbronn

MZ Suche Vergaser für TS 150 mit
Chokemimik, Tel. 0511/733927

MZ Suche Werkstatt od. Privat, die
mir meine Schwingengabel von
MZ-Gespann nach Unfall richtet,
möglichst im Raum Saarland, Tel.:
06872/7157

MZ Teilleger (ES 250/2 + ETS
250) kpl. oder einzeln zu verkauf-
en. Jänß, Tel. 04823/1546

MZ Verkäufe ES 250/ Gespann, Bj.
70, und TS 250/1, Bj. 77, beide in
gutem Zustand, sowie ES/TS in Teil-
en, weiße Einzelsitze, Tel. 04221/
84595

NORTON

Norton * Com. 850 Mk II Inters. dt.
Br., viel neu VHB. 8500 DM. Tel.:
04405/8682

NSU

NSU * Konsul 500, Max 300,
Motor f. Max 250 u. OSL 250 mit
Getriebe. Tel.: 0043/7229/89927

NSU * Quickly zu verk, teilrest.,
Bj. 58, läuft, Preis VS, Tel.: 05382/
2864, Helge

NSU * Quickly zum Fahren ge-
sucht, V. Bruse, Bandwirkerstr. 6,
O-3029 Magdeburg

NSU Lambretta, Motorverklei-
dung rechts und Batteriekastendeckel
gesucht, Tel. 05448/566

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

NSU Max, Fahrersattel kompl. ge-
sucht, Tachoantrieb, V. Bruse,
Bandwirkerstr. 6, O-3029 Magde-
burg

NSU Max-Gespann: Spezial-Max,
Bj. 55, TÜV 6/92, Zustand 2, 1986
kpl. rest., 1990 alle Verschleißteile
neu. Dazu Beiwagen Original-Steib
LS 200, Bj. 55, Zustand 1, kpl. rest.,
VB 8500 DM, Tel. 06171/57784

NSU Maxi, Bj. 59, Motor Zust. 1,
(300 km), sonstige Technik 2, Optik
3, § abgel., VB 2.500 DM, Karl
Lotze, Münster, Tel.: 0251/33438

NSU Quickly N, Bj. 60, Original
Zustand, 1.Lack, Hell und Dunkel-
grün, Neuteile: Reifen, Züge, Sattel-
decke, Fahrbereit, Tel: 02327/
79185 oder 0234/431736, Preis
1250,- DM

NSU Rahmen mit Brief für FOX
gesucht, oder Kopie für Zulassung,
Tel. 0421/65683, ab 18 Uhr

NSU Suche Super-Max-Rahmen
mit Brief im Rhein-Main-Gebiet,
Tel. 06171/57784

OSSA

Ossa * Trial Unterlagen jeder Art
gesucht. Finanzielle Auslagen wer-
den ersetzt, J. Brickel, Emil-Gött-
Str. 16, 7500 Karlsruhe 1

PUCH

Puch * Verk. VDO-Tacho, Bj.
1952, W 1.0, Zifferblatt 140 km/h,
Durchmesser 80mm, Zustand 4, 50
DM. Tel.: 04762/8244.

SACHS

Sachs * 50er Mokickmotor, 50
DM, Tel.: 04405/8682

Sachs * Verk. Kleinkraftmotor,
50 ccm, 6,25 PS, AT-KW, Kolben
neu, Zyl. geschliffen, DM 400, Tel.:
05250/50122

Sachs Suche für Sachsmotor Mo-
dell 32/49/2 Gang, 98 ccm, Gehäu-
sedeckel, Kolben 48 mm, Korkkla-
melle für Kupplung, Kolbenringe 48
u. 48,5 mm, Ansaugscheibe für
Vergaser für Sachs Modell 50/48
ccm, Otto Ebner, Bad Königshofen,
Tel.: 09761/1480

SEITENWAGEN

Seitenwagen Biete alten AWO/IFA
SW, Bj. 59, für VB 700 DM, Tel.:
05772/7368

Seitenwagen Ural-SW, mit Brem-
se, sofort lieferbar, ab 2.200,- DM,
inkl. MwSt., Tel. 09822/7556 H

SELCO

Selco, Bj. 57, teilrestauriert, Räder

neu eingespeicht, VB 300 DM, Tel.:
06834/7348

SONSTIGES

Sonstiges * Laverda-Ceriani Tele
neu, 35 mm, DM 700; BMW/5 Tele
DM 500; Grimeca 230 mm Do-
Duplex DM 500; BMW R 50-69 S
Getriebe, top, DM 500, Tel.: 0041/
72/442336, abends, CH-Bodensee

Sonstiges * Reparaturbuch und E-
Teilleiste für Gilera 150 und Maico
MD 125 SS, Tel. 05381/2777, Mar-
tin verlangen

Sonstiges * Suche Garage oder Un-
terstellmöglichkeit für meinen Old-
timer BMW R 51/3 in der Nähe vom
Waller Ring/Bremen. Tel. 0421/
393460, Dietmar

Sonstiges * verk. O-Ring-Kette 5/
8x1/4, 128 Glieder, zum Ablängen
mit Niet und Normalkettenschloss,
originalverpackt wg. Fehlkauf DM
80,-, Tel.: 06136/5739, ab 19 Uhr

Sonstiges Custom&Classic Motor-
radausstellung, 5.+6. Oktober 91,
A-6837 St. Leon, Spargelhalle,
INFO: A/6227/50073

Sonstiges Schwere schwarzer Le-
dermantel mit herausknöpfbarem
Kamelhaarfutter, Schnitt 50er/60er
Jahre, wie neu, DM 550, Tel. 0421/
874257, abends

Sonstiges Suche Hochrad oder
Fahrrad aus der Zeit von 1880-1920,
z.B. Adler, Brennabor, Dürkopp,
Opel, etc. Zust. egal, H. Nolte, Gar-
tenstr. 19, W-2805 Stuh 1, Tel.
0421/804115

Sonstiges Suche Kataloge, Pro-
spekte u. Literatur f. 125 Puch, TF
175 SVS 2VG, Patria 125, ILO 450,
Jap. Bj. 71 20-22 Tel.: 07522/3273

Sonstiges Suche Triumph 5-Gang-
Getriebe und div. Sanglas 500 S
Teile, Postkarte an, Klaus Destruel-
le, Wattstr. 19, W-5000 Köln 91, ich
rufe zurück!

Sonstiges Verkäufe seltene Renn-
tanks, TZ a.f.RD., Ex R. Roth Tank
und Sitzbank für Egli Yamaha,
Maico Cap 250 Alu T.K., Guzzi,
Honda 750 Eckert und Sporttanks,
Tel: 04764/588

Sonstiges Wanderer, 1938, 999
DM; Zündapp DBK 200, 1936,
1.999 DM; Triumph-Gespann BGG
250 mit Steib LS 200, 4.999 DM,
DKW Block 350, 1929, 2.999 DM,
IFA BK 350, Zeitakt-Boxer-Kardan,
1.999 DM; Tel. 0271/790281

STEIB

Steib Biete S 350 Boot, suche LS
200, Tel.: 0421/552926

Steib S 350 unrest. zu verk. VB
1500 DM, Tel.: 05363/40520

SUZUKI

Suzuki * GT 750 gesucht! Guter
Originalzustand, TÜV wenn mögl.,
Harm Funk, 2179 Neuhaus, Nie-
buhrstr. 1, Tel.: 04752/7567, ab 19
Uhr

Suzuki GS 550 E, GSX 750+1100
E, alle Bj. 80, biete div. Teile auf
Anfrage, z.B. Stummel, Schwinge,
Kolben/Zylinder, u.s.w., Tel.:
05772/7368

TORNAX

Tornax * K 125, unrest., 1.200 DM,
Tel.: 02324/24254

Tornax Teile V 200, oder kompl.
Suche Farbbild von V 200 und Kot-
flüglemblem, Tel.: 06325/7132

TRIAL

Trial * Unterlagen jeder Art ge-
sucht, Kostenerstattung!, Rainer
Baues, GummikuH-Redaktion

TRIUMPH (D)

Triumph (D) Bj. 38, 244 ccm Mo-
tor, Tank, u.s.w, zu verk. Tel.:
06325/7132

TRIUMPH (GB)

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

Triumph (GB) * Suche Vorderrad

ZWEIRAD REICH

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

KOLBEN

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

Unfallrahmen richten

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

POLIEREN WIE PROFIS!

- mühelos mit Ihrer Handbohrmaschine!
- Metalle - auch Alu
- Autolack
- Plexiglas

Gratisinfo direkt vom Hersteller
Heinrich Kreeb GmbH, Postfach 701 G
7320 Göppingen, Telefon (07161) 21099

EDELSTAHLSCHRAUBEN

Muttern, Normteile in A2
alle Abmessungen auch
Feingewinde, Sondermaße
auch hochglanzpoliert
Katalog gratis, Tel. 0 85 02 / 14 25
Fa. Wegertsender - 8399 Fürstentzell 1
Postfach 10 38 - Telefax 08502/3227

BSA Norton TRIUMPH

und alle anderen englischen Maschinen
Kostenlose Gebrauchsmaschinenliste anfordern

GLM-Motorräder

Ersatzteile
Kundendienst
Zylinderschleiferei
Neu- und Gebrauchsmaschinen
An- und Verkauf
Fischerstraße 1 • 3211 Rheden
Tel. 05182 / 51831

Da wir keine festen Öffnungszeiten
haben, bitten wir um Voranmeldung.

TRIUMPH

Exklusiv Händler

Großersatzteillager für Triumph pre 1990

☆ täglich Expressversand ☆
 ☆ Neu- und Gebrauchtmotorräder ☆
Lohrig & Kölle GmbH, 2808 Syke
 Schnepker Str. 15, Tel. (0 42 42) 21 96/21 99



ELEKTRONIC-DATA

KLEIBER GMBH

Steinbach 19

5253 Lindlar

Telefon (0 22 66) 25 02

Fax (0 22 66) 4 42 67

elektronische Regler

für 6V, 12V oder NC

- DKW 125, DKW 175, MZ, MAICO
- NSU MAX, NSU CONSUL
- BMW R25/26, BMW R50/60, BMW R51/2
- MATCHLESS, AJS, SAROLEA
- Sonderanfertigung für fast alle Modelle
- Lieferung per NN oder Vorkasse

mit Duplexbremse, Bj. ca. 1968,
 Tel.: 06502/6878

VELOCETTE

Velocette * Venom, Bj. 59, hervor-
 ragender Originalzustand, Motor

und Getriebe von Geoff Dodkin
 überholt (Belege), Rahmen schwarz
 pulverbeschichtet, nur in gute Hän-
 de abzugeben, VB 15.000 DM, Jack
 Sampson, Tel.: 0421/891367

Velocette 200ccm, Bj. 64, zu verk.,

ALLES FÜR RUCKSACKREISEN GMBH
QUO VADIS

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

HAT ALLES FÜR DEN REISELUSTIGEN BIKER...

BEQUEME ISOMATTEN

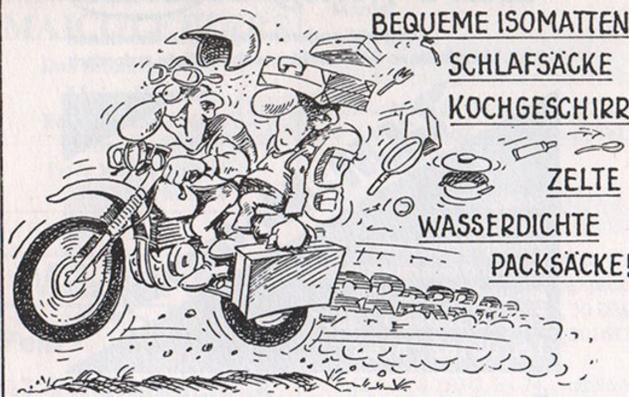
SCHLAFSÄCKE

KOCHGESCHIRR

ZELTE

WASSERDICHT

PACKSÄCKE!



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

Rarität, Tel. 05655/8051

VELOREX

Velorex Suche Versehrtendreirad,
 Schumann, Zirkonstr. 18, 48 Biele-
 feld 15

VICTORIA

Victoria KR 26 im kompletten, aber
 schlechten Zustand gesucht. Tel.
 0421/513255

YAMAHA

Yamaha * Motor und Sitzbank von
 XS 360 für 200 DM abzugeben.
 Viele Kleinteile kostenlos dazu,
 Tel.: 06227/50073, Horst

Yamaha * Suche fahrbereite XS
 1100, auch ohne TÜV, Tel.: 0511/
 733927

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

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

Yamaha * XS 650 Bj.75, Suche gu-
 terhaltene Seitendeckel mit Schrift-
 zügen oder einzelne Schriftzüge
 (Aufkleber). Tel. 04552/1754

Yamaha DT 400, Bj. 79, in Original
 und fast neu, VHB 2.800 DM, Tel.:
 0441/81447

Yamaha Für Kenner, RD luftge-
 kühlt 250/350 ccm, 20/22/29 kw, Bj.
 75, TÜV 6/93, Kolben und Zylinder
 200, bzw. 1300 km +E.-Teile, gegen
 Gebot, n.u. 2700 DM, Tel. 05250/
 50122

Yamaha Verkauft Teile: YPVS
 350, Rahmen mit Brief, R 500 Ga-
 bel, FZR 4K. Zange, viele Teile, Tel:
 04764/588

Yamaha XS 250/360/400 Gußvor-
 derrad, Bj. 80, Bremsbeläge und 1/2
 Dichtsatz, Tel.: 05772/7368

ZÜNDAPP

Zündapp * K 500 zum rest., 3500
 DM, Tel.: 0221/727838

Zündapp * KS 175, 2 STÜCK!, EZ
 80/81, nur zusammen an Bastler,
 VHB 1899. Näheres: Jürgen, Tel.:
 06163/3495, öfters probieren!

Zündapp * KS 600 suche: Haupt-

ständer, SW-Anschlüsse, Tankdek-
 kel, Hupe, Trittbretter, Rücklicht,
 Motor, Fahrersattel, Tankemblem,
 Tel.: 07520/2177, abends

Zündapp * Motor 1,5 PS, Typ 258,
 Bj. 58, 50 DM, Tel.: 04405/8682

Zündapp * Nachfertigungsaktion
 für KS 601, 600, 750 Teile, INFO
 gegen Freiumschlag bei Thomas
 Wienholz, Stadtgartenstr. 48, 6700
 Ludwigshafen 25

Zündapp * Viele Teile für 50 ccm
 günstig abzugeben, 250, M 50, GT
 550. Tel.: 05381/2569 Martin

Zündapp Suche KS 175 und Roller
 R 50 in Teilen oder komplett, T.
 Scheerer, Fritz-Züchner-Str. 15,
 3370 Seesen, Tel.: 05381/3782

In letzter Minute

HD XL 1000, Bj. 81, TÜV 10.92, 90
 überholt, hohe Riser Ape, Ochse-
 naugen, vorverlegte lange Gabel, 90
 % Chrom, Ledersitzb. + Teile zu
 verkaufen. VHB 11.500 DM. Tel.:
 05505/2537

BMW Verkauft Knoscher Sportver-
 kleidung für alle Boxer ab /5. VB
 300 DM. Tel.: 07562/2474

MZ ES 175/1 (wie Motorrad Claic
 3/91), Bj. 64, 100% original, 46.000
 km unrestauriert, zugelassen, fahr-
 bereit, Einzelsitze, Kniebleche, vie-
 le Ersatzteile sowie Werkstattrepa-
 raturhandbuch abzugeben. VB 700
 DM. CHRISTIAN - Tel.: Ostberlin/
 48 300 25

Matchless 500 Typ G9, Bj. 56, sehr
 guter Zustand, fahrbereit, Rarität, zu
 verkaufen. Tel.: 05655/8051

Vespa gesucht: 125 cct, GS3/4. Tel.:
 05655/8051

Literatur: Ersatzteillisten und Be-
 dienungsanleitungen für Victoria
 Motorräder. Victoria IG Tel.:
 05323/82825

MZ ETS 250: Suche Spiegel richts.
 Karlheinz Hartig, Tel.: 040/
 6554850

DKW RT 125/2: Suche Rahmen mit
 Gabel, Schutzbleche oder komplette
 RT 125/2 auch ohne Motor, max.
 1000,- DM. F. Weiß, Graf-Otto-Str.
 27, NOM, Tel.: 05551/7245

Honda CB 500 F, Bj. 79, 37kW,
 50PS, TÜV 1 1/2 Jahr. 1a-Zustand,
 VHB 3300 DM. Tel.: 0431/684087

MZ ES 150/1, 150 ccm, 10 PS, Bj.
 63, 10.000 km, TÜV 4/93, 2. Motor

Verchromen

Vernickeln, Vermessingen
 mit Schutzlack,
 Vergolden, Verzinken,
 Brünieren, Patinieren
 und Polieren von Oldtimer-
 teilen für Automobile
 und Motorräder im Hand-
 werksbetrieb mit bester
 Qualität und Erfahrung

Brinkmann

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

EDELSTAHLSCHRAUBEN

A2 Muttern 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

mit Getriebe, Hinterrad, Zeltgarage
 und Kleinteile. Tel.: 003784/43394
 (Schwerin)

Victoria Bergmeister V35, unre-
 stauriert, DM 3200,- · DKW Blut-
 blase, unrestauriert · Motor Horex
 SB 35 · DKWSB 500 · DKW NZ.
 Tel.: 0821/436914 MO - DO, 20.00
 bis 21.30 Uhr

Yamaha XT 500 zu verkaufen, Bj.
 78, TÜV 2 Jahre, 35000 km, DM
 3250,00. Tel.: 04155/5766 ab 16.00
 Uhr

Literatur: Biete GummikuH & Past
 perfect, Heft 13 (Juni 1990) bis Heft
 5/91 (Mai 1991), der 2. Jahrgang.
 Komplett für nur 30 DM. Tel.:
 06171/57784

Seitenwagen: Biete Steib LS 200,
 Bj. 55 Original (kein Nachbau),
 Zustand 1, komplett restauriert, mit
 Hilfsrahmen NSU Max. Tel.: 06171/
 57784

Verschiedenes: MZ ES250/1, Bj.
 59, TÜV 93 - Simson-S, Bj. 61, MZ-
 BK 350, Bj. 57 - Jawa 356, Bj. 61 -
 EMW R35, Bj. 55 - Seitenwagen
 Stoye und MZ. Kemnitz, Tel.: Ost
 00924/3743

SWEAT-SHIRTS T-SHIRTS

ROLLER KLEINWAGEN MOTORRÄDER



Handsiebdruck, auf Wunsch auch eigene Vorlagen.

Clubs & Vereine separate Druckpreisliste anfordern)

Umfangreiche Liste gegen 2 DM in Briefmarken bei

BOA VISTA Christian Schöning Kammermeisterweg 23 8600 Bamberg

Dnepr-Fahrer gesucht - Brauche
 Tips für BMW-Motor-Umbau. Wer
 kann mit Adressen russischer
 M.Hersteller helfen. Suche russi-
 sche Solomaschine < 650 ccm, Rol-
 ler usw. Tel.: 04488/71429

Simson: Suche S51E gebraucht,
 Zustand gut. Tel.: 0421/503035
 Uwe

Sachs-Motorenabau Baujahr 34/
 49 für 2-Gang Mofa, 98 ccm, kol.
 Dazu gehörige Teile sind neu und
 gebraucht am Lager. Aus Alters-

gründen günstig zu verkaufen. Otto
 Ebner, Bad Königshofen, Tel.:
 09761/1480

MZ-Gespann TS 250/1, rot, TÜV
 12/92, Bein- und Windschild, VB
 1400 DM. Tel.: 02175/2571

Ducati: Suche Verkleidung für Pan-
 tah. Tel.: 0241/507469

Literatur: Motorrad, PS, MO, Markt
 von 1957 bis 1991. Liste gegen
 Porto. G. Biesel, Numbornerstr. 7,
 6601 Heusweiler

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

NEU!

Motorrad-Oldtimer-Katalog II

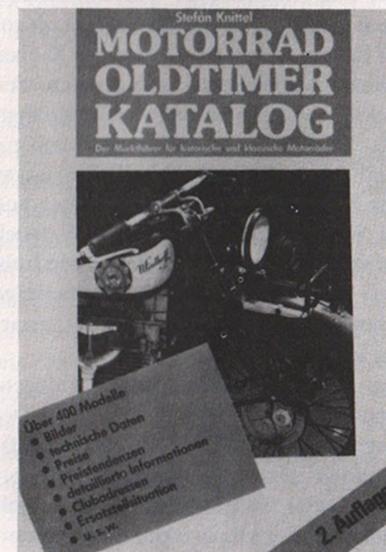
aktualisierte
 Neuauflage

Der Marktführer für historische und klassische Motor-
 räder vom renommierten Motorjournalisten Stefan
 Knittel.

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

Detaillierte Informationen:

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



HEEL

Bitte liefern Sie mir gegen Rechnung:
29,80 DM

Motorrad
 Oldtimer
 Katalog

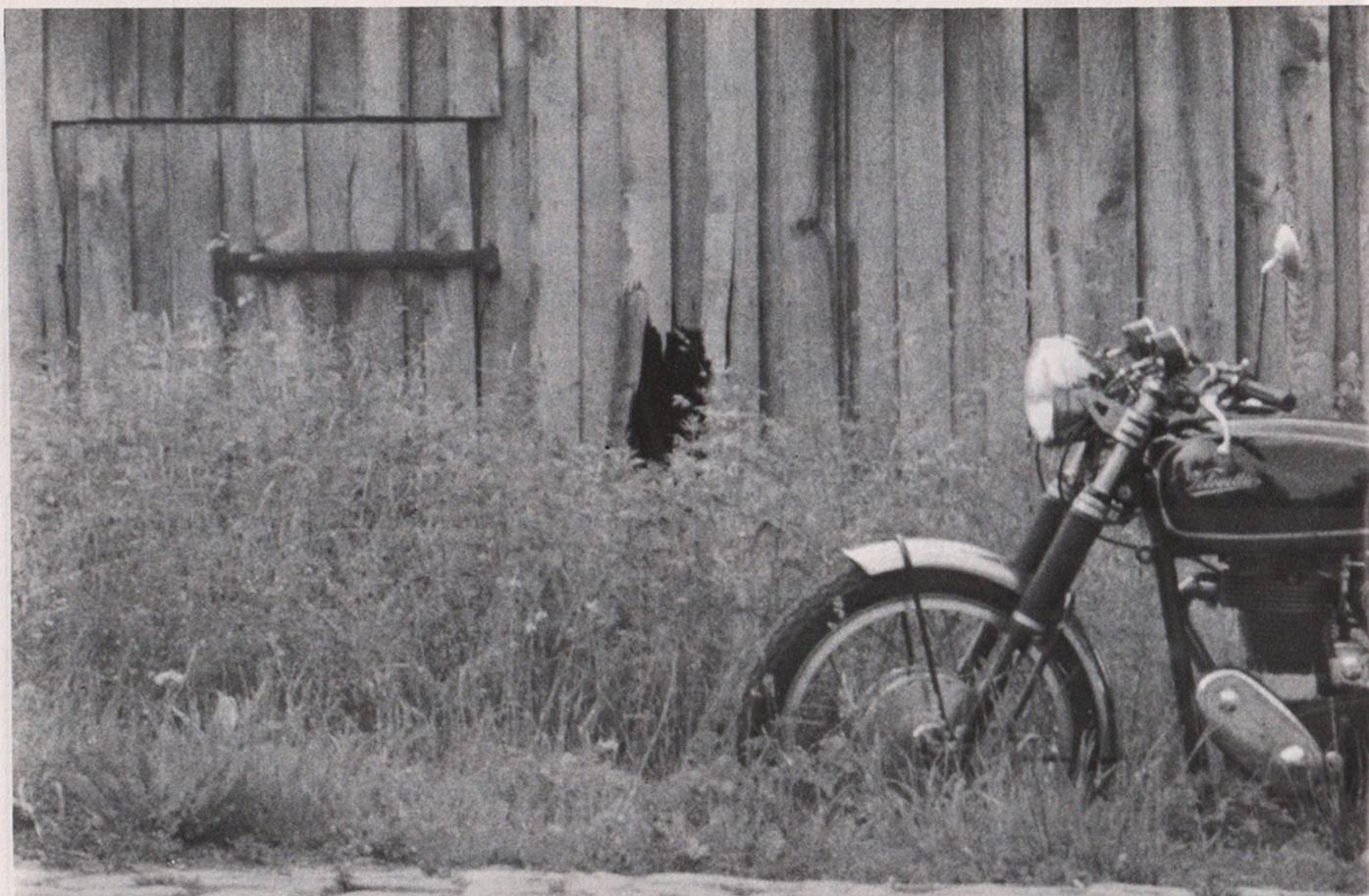
Name

Straße, Nr.

PLZ/Ort

Vorname

Unterschrift



Gestern war der erste heiße Tag seit langem. Alle Leute zogen sich träge in den Schatten zurück, wenn es Ihnen nur möglich war. Meine zerknitterte Baumwollhose unter dem Barbour klebte verschwitzt auf der Haut, genau wie das eklige Synthetikfutter der Handschuhe. Dennoch grinste ich dezent vor mich hin, während ich die grünen Alleen mit hämmerndem Schlag erfüllte. Ich fuhr mit einer Velocette Venom Clubman...

Zu der ausgiebigen Fahrt war es durch ein spontanes Angebot Cords, doch einmal seine Venom auszuprobieren, gekommen. Meiner über den Rand einer Flasche Becks vorgetragenen Absicht, einen Schwerpunkt über Velocette zu schreiben (siehe GP 8/91), folgte von der anderen Seite der Eßbecke jenes eben erwähnte Angebot. Daß zwischen Gespräch und Realisierung Monate verstrichen, liegt an Gründen, die hier unwichtig zu nennen sind.

Brüder zur Sonne...

Jedenfalls sah die Venom gestern zum ersten Male seit vielen "Monden" wieder das Tageslicht und bundesrepublikanische Straßen. Nach dem Entleeren des

Kurbelhauses von hineingedröppeltem Öl und dem Aufpumpen der betagten Pneus kam die große Stunde der Firma Lucas: Durch Magnetzündung von der klinisch toten Batterie unabhängig, ballerte der Einzylinder auf den ersten Tritt hin los. In Form einer kleinen dunkelgrauen Rauchwolke verabschiedete sich Überflüssiges aus dem Fischeschwanzschalldämpfer. Ein satter, grollender Ton bildete die Kulisse für unseren Start. Da ich lange keine rechtsgeschaltete Maschine mehr auf der Straße gefahren hatte und ein regelmäßiger Leerlauf nicht zu den starken Seiten einer Sport-Velo gehört, bugsierte Cord seine Maschine aus dem Blechmassen-Großstadtverkehr.

Nach Britischer Art

Bereits beim Hinterherfahren registrierte ich, daß er den Kupplungshebel erst loslassen konnte, wenn ich meine Privatgummikuh bereits im zweiten Gang bewegte. Hmm, typisch britisch: geringe Getriebebreitenweite und ein "langer" erster Gang. Der Peripherie der Stadt entronnen, hielten wir in einer Busbucht. Dort bekam ich einen Schnellkursus im Velo fahren: Schaltung englisch: erster oben, dann immer runtertreten. Die Fußbremse sei schwächlich, nur eine Halbna-

be im hinteren Kettenkranz, Zündverstellung am linken Lenkerende, nach vorn Frühzündung zum Fahren, ein paar Grad zurück zum Kicken. Und die Kupplung! Ich hatte durch Lektüre englischer Motorradgazetten schon mitbekommen, daß die Kupplung als launisch und empfindlich galt. Niemals mit eingelegtem Gang an der Ampel stehen, Leerlauf im Rollen einlegen, einfach die Kupplung total schonen! Das Ausrücklager würde ansonsten einen raschen Tod sterben. Jaja, doch vor das Fahren haben die Götter das Kicken gesetzt. Mißtrauisch beäugte ich den Kickstarter: kaum so lang wie der Kolbenhub. Und dann kein Ventilausheber... Zündung auf "Mittelspät", Kolben etwas über Kompri heben, kein Gas geben und mit Schwung drauf. Der vierte Versuch war von Erfolg gekrönt. Puh, ich war froh, mich nicht zu blamieren. Schreiberlinge stehen immer etwas mehr unter Erwartungsdruck!

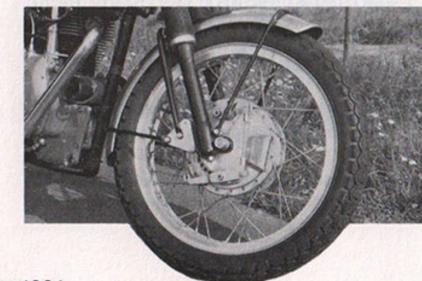
Beim Versuch, den Ersten einzulegen, schaute ich überrascht nach unten: Der Schalthebel saß (bedingt durch die Konfiguration Kickstarter, Schalthebel und zurückgelegter Fahrerfußraste) sehr weit innen, so daß ich ihn wirklich nur noch mit dem großen Zeh zu fassen bekam. Mit einem kaum wahrnehmbaren Klick rastet

der erste Gang ein. Sanft am Griff gedreht und los. Mit unnachahmlichem Stampfen hämmert die schwarze Lady los. Genauso zart wie ich die Kupplung losgelassen habe, wird der Griff immer mehr geöffnet. Ich reihe mich in den träge fließenden Nachmittagsverkehr und bin jetzt für die nächste Viertelstunde damit beschäftigt, auf die vielen Pkws zu achten, und meine Motorik der Rechtsschaltung anzupassen. Nach einem Besuch in Syke hat sich der Verkehr beruhigt, um von 18 Uhr an immer mehr nachzulassen.

Endlich allein...

Die Venom entführte mich an einem Sommerabend, wie er hierzulande eine Rarität geworden ist, ganz in ihre Welt der ländlichen, einsamen Straßen. Bereits die Sitzposition bereitet Freude: Die Bank ist ausreichend, mit einer angenehmen Oberschenkelauflege, ohne pflaumig weich zu sein. Knieschluß ist auch da. Der kleine (63 cm breite) BMW-Lenker, selbstverständlich nicht "originool", sorgt im Verein mit den zurückgelegten Rasten, a la Thruxton, für eine entspannte Sitzposition. Nicht gerade alt-englisch, wie am Schreibtisch, eher leicht vorgeneigt und schmal.

Meine Erfahrung, daß diese Haltung für längere "Sitzungen" mit Tempi oberhalb von 60 mp/h (oder 96 km/h) das Nonplusultra ist, bestätigte sich aufs neue. Echte Harmonie ist unspektakulär! Beim flotten Ritt über Nebenstraßen unterschiedlichster Qualität kam ich dem ehrlichen Fahrwerk schnell auf die Schliche. Superlative kann der Velocette Schwingrahmen nicht für sich beanspruchen, aber er übertrifft meine Erwartungen. Handlichkeit ist bei einer einzylindrigen 500er eh kein Thema, Spurstabilität schon eher. Hier haben wir den exemplarischen Fall von einer nicht absoluten, doch beeindruckenden Spurtreue. Die hohen, schmalen Räder, Bereifung ab Werk 3.25-19, die in diesem Fall mit den legendären Dunlop TT 100 (vorne 3.60, hinten 4.10) bestückt waren, führen die Maschine mit dieser spurstabilisierenden Wirkung über Längsrillen und Pflaster, wie es eben nur ein Rad mit einer schmalen Aufstandsfläche vermag.



Asche über 16er Kullerrädchen! Die Vorderpartie wurde in jeder Lage stur sicher geführt, die Telegabel empfand ich als straff, keineswegs hart zu nennen. Dabei sind die Fahrwerksdaten gar nicht mal so ungewöhnlich auf Geradeauslauf getrimmt: 63 Grad ist ein Allerweltslenkpfwinkel, für den Nachlauf konnte ich nirgends eine Angabe erhaschen. (Scheint bei 90 mm zu liegen). Scheinbar haben die Mannen um Entwicklungschef und Oberster(!) Bertie Goodman schon in den frühen 50er Jahren gewußt, wie man ein handliches und spurstabiles Fahrwerk auch mit einer so neumodischen Hinterradschwinge zimmert. Und aus dieser Ecke kommt die einzige Einschränkung der gelungenen Fahrwerksabstimmung: Im Schiebetrieb: und bei leichter Schräglage, brachten Flickstellen auf dem Asphalt etwas Unruhe in die Hinterhand. Entweder war die Dämpfung der Girlings etwas mau, oder der in der Mitte flachgefahrene, betagte TT 100 zeichnete sich für die Unarten verantwortlich. Die mittlerweile antiquierten Dachreifen mögen keine leichten Schräglagen. Sie besitzen aber auch heute noch einen breiten, klar definierten Grenzbereich.

Ansonsten flutschte es super. Selten war ich gleich mit einem fremden Krad so "warm". Und obwohl die Witterungsbedingungen eher konditionsmordend waren, hätte ich auch nach gut 100 km gern noch ein paar draufgelegt. Die für mich beeindruckendste Geschichte an der Fahrerei

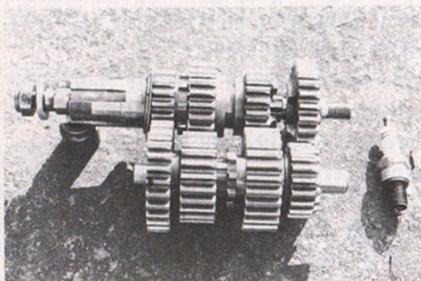
mit der "Giftspritze" ("Venom" = "Gift") war die Eigenschaft der Maschine, unspektakulär schnell zu sein. Für die 50er Jahre war ein Marschtempo über Land von echten 70 bis 80 Meilen pro Stunde (ca. 110 bis 130 km/h) schon eine kleine Sensation. Und genau so brausten wir übers sonnendurchflutete Land. Die Art und Weise der Velo, souverän über Kopfsteinpflasterkurven zu huschen, verschaffte ihr einen Extrabonus. Auf kleinen Nebenstraßen hätte keine moderne Konstruktion mehr Freude bereiten können.



Andy wollte gar nicht mehr absteigen
Foto: Cord Warneke

Good Vibrations

Die Vibrationen sind von der gutmütigen Sorte, nichts hochfrequentes, das für taube Finger sorgt. Eine K 100 mit starr verschraubtem Motor quält den Piloten mehr. Sicherlich hoppelt man auf modernen Untersätzen nicht bei einer Schlaglochserie auf der Sitzbank herum, und auch die Schaltwege moderner Produkte fallen kürzer aus, aber ansonsten kann sich die Venom auch heute überall sehen lassen: Die Kupplung geht leichter als manche hydraulische am Superbike. Der



links: Das Vierganggetriebe fand auch in der Silk 700 S Verwendung. Foto: Axtmann

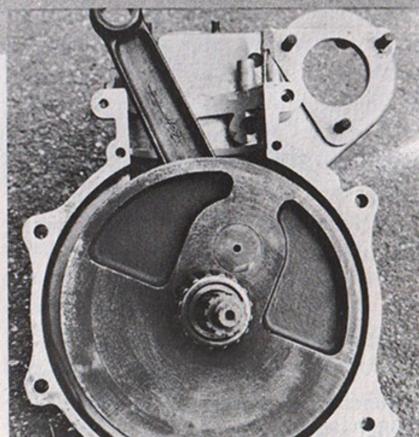
rechts: Für gute Füllung sorgen reichlich dimensionierte Ventile. Foto: Axtmann

Drehgriffweg ist kurz, und zum Schalten wird der Drehgriff nur kurz aus dem Handgelenk geschlossen, die Kupplung mit zwei Fingern angerissen und -schmack - sitzt der nächste Gang. Über den Schalthebel teilt sich sanft das Einrasten der Schaltklauen im Getriebe mit.

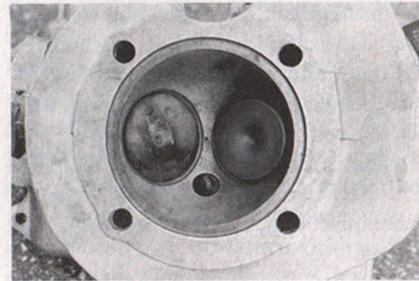
Leistung? Genug!

Über die Beschleunigung des Quadrathubers (86x86 mm) lobende Worte zu verlieren, hieße Eulen nach Athen zu tragen. Es reicht jedenfalls stets, um halbstarke Mantapiloten zu entfleuchen, die meinen, dem Opa auf dem Knattererisen ihre automobile Potenz beweisen zu müssen. Mit einem lässigen Grinsen konnte ich mich aus dem Dunstkreis der Blechkiste entfernen! Als hilfreich erweist sich bei solchen Aktionen die typisch englische Getriebestufung: 1. und 2. Gang bilden eine Gruppe, dann liegen erst der 3. und der 4. dicht beieinander. Demzufolge klafft eine kleine Lücke zwischen dem 2. und 3. Gang, diese stört aber zum Beispiel beim Schalten in Ortsdurchfahrten überhaupt nicht.

Umso besser ist der Anschluß beim Hochschalten vom 3. in den letzten Gang. Schnelle Überholmanöver lassen sich mit Contenance lässig erledigen, die fulminante Beschleunigung hält bis in die Gegend von 100 mph an. Dann kann man sich noch getrost flachmachen und auf



Der robuste Kurbeltrieb mit der großen Schwungmasse
Foto: Axtmann

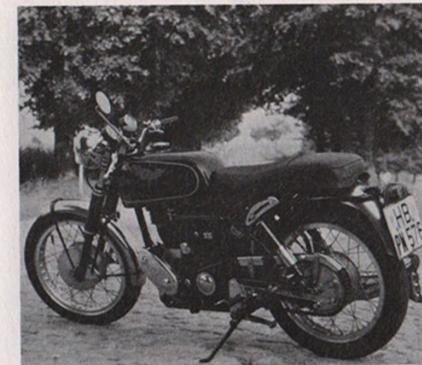


weiteren Speed hoffen. Die Bremsanlage, vorne eine wunderschöne Duplexvollnabe mit "Hutze", ebenfalls ein "Thruyton"-Bauteil; hinten eine altenglische Halbnahe im Kettenzahnkranz, reicht für die Flachlandfahreerei vollkommen aus. Die Bremsen, auch die Duplex, waren wunderbar zu dosieren. Obwohl man ja mit diesem Apparat nicht nur dahinrollt.

Schöner leben...

Wer einen bum-bum-bum Einzylinder braucht, bei dem er frühmorgens den 4. einlegt und diesen am Ziel wieder herausnimmt, ist mit einem Graugußsingle vom Schläge einer BSA B 31, Matchless G 3 oder Norton Big Four besser bedient. Oder halt eine Nuovo Falcone. Die Velo will aktiv gefahren werden, und die Smith Chronometrics, Tacho und Drehzahlmesser, sind kein Zierrat, wenn sie auch wunderschön anzuschauen sind. Interessant ist die Bewegung der Zeiger. Chronometrics sind, wie der Name schon sagt, Verwandte mechanischer Uhren. Sie arbeiten in Sprüngen, da sie kein Magnetfeld sondern nur Zahnradgetriebe haben. Ich hatte den Eindruck, daß sich der Motor zwischen 4 und 5000 Touren am wohlsten fühlt. Mir ging es übrigens genauso... Das Pulsieren des Motors direkt unter mir, und das Spiel von Licht und Schatten auf dem Asphalt der Alleen und in meinem Gesicht, versetzten mich in einen geradezu rauschhaften Zustand. Satte Glücksgefühle... Die vielgerühmte Freude am Fahren vermittelt ein so "einfaches" Motorrad in viel ehrlicherer Form als ein mit Technik vollgestopftes Monster.

Unterwegs wie vorgestern, das "morgen" wird nicht schöner... Foto: Andy



Auf geht s! Foto: Andy

With a song in their hearts...

Just eine Woche vor dieser Fahrt war ich in der gleichen Gegend mit einer der neuen Triumph Trophy 1200 unterwegs. Die moderne Triumph beeindruckte mich enorm durch die Kombination von Fahrkomfort, Straßenlage und Bremsvermögen, verbunden mit Fahrleistungen, die jenseits von gut und böse lagen. Aber sie brachte in mir nichts zum Schwingen... Die Fahrt mit der Venom gehört zu den Erlebnissen, die ich nicht mehr missen möchte, weckte sie doch den Wunsch, wieder mal(wie es früher noch besser als heute, im Zeitalter der gigantischen Blechmassen, möglich war) ungestört weit übers Land bis zur Ostsee oder den alten fränkischen Städten zu brausen, mit sich und der gleißenden Sonne allein...
Andy

Um in Deutschland ein solch edles Stück aus Hall Green zu bewegen, ist einiges an Opferbereitschaft und Findigkeit vonnöten. Das erste Problem dürfte darin bestehen, überhaupt jemanden zu finden, der eine Maschine verkaufen möchte. Das hat natürlich Auswirkungen auf die Preise. Leider bietet sich auch nicht unbedingt der Weg auf die Insel an, da dort, nicht zuletzt durch das Interesse japanischer und amerikanischer "Sammler" (Spekulanten ?), die Preise in den letzten Jahren massiv gestiegen sind. Generell sind die Tourenmodelle MAC und MSS noch für vierstellige Beträge zu haben, während die Sportmodelle Viper und Venom in Preisregionen von Superbikes aufgestiegen sind. (Guter, aber nicht makelloser Zustand vorausgesetzt!)

Profis, die sich mit Velos gut und gründlich befassen, sind rar. In Deutschland ist mir nur einer bekannt. Christoph Axtmann, Burbacher Str. 1, W-7501 Marzell 2, Tel.: 07248/5740, hat Ersatzteile und Motorräder. Seine Kompetenz ist unbestritten.

Ansonsten bieten sich für Ratsuchende drei Wege, die wir alle empfehlen: Der rührige gesamtdeutsche "Classic British Bike Club" mit seiner sechsmal jährlich erscheinenden Info (Mitgliedsgebühr 40DM/Jahr). Spezialisten für Velocette: Reinhard Waschnek, Am Holzkamp 24, W-4000 Düsseldorf, Tel.: 0211/281217 und Joachim Lippke, Am Denkmal 13, W-2722 Visselhövede, Tel.: 04262/3887. Zum zweiten wäre da noch die deutsche Sektion des "Velocette Owners Club" mit seiner in englisch erscheinenden Clubzeitung "Fishtail". Ansprechpartner dort ist Gerhard Iff, Barbarastr. 45, W-8700 Würzburg, Tel.: 0931/882762.

Der dritte Weg, auch für Besitzer anderer Marken gangbar, wäre ein kostenloses Inserat im Kleinanzeigenteil der GP
Viel Spaß...

Velocette

Wußten Sie schon...

BING - Vergaserbestückung und Einstellung: VICTORIA KR 26, 250 cm³

Vergasertyp	2/24/24
Motoranschluß	32 mm
Filteranschluß	40 mm
Schwimmergehäuse kompl.	30-050-101
Schwimmergehäuse	30-050
.....	rechts
Schwimmergehäusedeckel	32-140
Schwimmer	35-070
Kraftstoffanschluß	6 mm
Gasschieber	22-550
Mischkammereinsatz	25-020
.....	3
Hauptdüse	44-101
.....	100
Nadeldüse	45-021
.....	2,66
Leerlaufdüse	44-031
.....	50
Düsennadel	46-934
.....	4
Nadelstellung	2
Luftregulierschraube offen	1 1/2 x

Dichtringe an der BMW R 51/2

Verwendungsort	St	Maße	Mat.
Dichtringe			
Ölpumpe, Verschlusschraube	1	27 x 31 x 1,5	Ku
Auspuffrohr	2	35 x 42 B	EA
Hinterradantrieb	5	14 x 18 C	KA
Öleinfüllung, Ölablaß	nB.	16 x 20 C	KA
Ölkontrollstab	1	26 x 32 C	KA
Hinterradantrieb	1	55,5 x 62,8 C	AA
Vorderradgabel, Ölablaß	4	6 x 10 x 1	Co
Kettenkastendeckel	1	30 x 36 x 2	Fi
Vergaser Leerlaufdüse	2	7 x 10 x 0,5	Fi
Vergaser Abdeckschraube	2	13 x 16 x 0,5	Fi
Vergaser Anschlußschraube	2	15 x 20 x 1	Fi
Stößelführung	4	24,5 x 32 x 0,25	
Motorgehäuse, Abdichtrohr	2	12 x 16 x 4	Gu
Vergaser Deckelplatte	2	24 x 29 x 2,5	Gu
Vorderradgabel	2	38 x 48,5 x 1	
Tankdeckel	1	59 x 79 x 4	Gu
Hinterradantrieb Abstandshülse	1	25 x 37 x 4,5	Fz
Antriebswelle	1	33 x 46 x 6	Fz
Stoßdämpferflansch	1	36 x 46 x 5	Fz
Wellendichtringe			
Kurbelwelle	1	50 x 72 x 10	
LIMA-Zapfen	1	16 x 28 x 7	
Fußschaltwelle	1	16 x 26 x 7	
Vorderradgabel, Gabelrohr	2	34 x 49,5 x 10,8	
Kardanwelle	1	34 x 49,3 x 9,5	

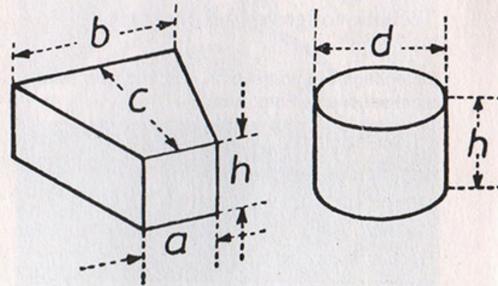
Maße: Innendurchmesser x Außendurchmesser x Dicke

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

KUPPLUNGS- LAMELLEN

Norbert Neder teilte mir mit, daß die Kupplungslamellen des ILO-Twin auch bei der Horex Emperor, eventuell sogar bei weiteren Typen aus der Homburger Fabrik, passen (es werden wohl mehr Scheiben benötigt).

Für die gängigen 50er Jahre-Moppets mit ihren im Ölbad laufenden Mehrscheibenkupplungen gibt es Lamellen-Nachschub normalerweise beim Oldie-Teilehändler. Er liefert komplette Scheiben, soweit vorrätig. In der GummikuH Nr. 8 (Januar 1990) nannte ich ein paar Motorräder, die die gleichen Kupplungsscheiben haben, so daß sich die Liefermöglichkeit erhöht (z.B. Ardie, NSU, Puch etc.). Für den, der meint, er bekommt keinen Ersatz, seien die Maße der Lamellen genannt. Diese Maße beziehen sich auf Natur-Kork, der sich notfalls durch den Verzehr diverser Flaschen guten Sektes beschaffen läßt. 1952/53 wechselten Motorenbauer vom Kork zum Reibstoff (Reico 1815, Jurid 142...) über. Auch hier wieder die Möglichkeit, wenn die Reibstoffbeläge abgelaufen sind, Kork als Ersatz zu verwenden. Man sollte vorher Erkundigungen bei Markenkollegen anstellen, ob durch den Wechsel sich nicht die Scheibenzahl ändert, wie das bei ILO der Fall war: M 200 hatte drei Kork- oder vier Lamellenscheiben mit unterschiedlicher Dicke.



Maßangabe a / b x c x h
Korkstück für Ardie B 250, 251, Horex SB 35, Victoria KR 20EN, 25, 26, 35
12,5 x 16,5 x 18 x 6,5
DKW RT 100, 125 bis 1949
11,5 / 14,5 x 14 x 7
ILO MG 125 E
16 / 19 x 17 x 8

Victoria V99N, KR10N, 12N, 15N, KR125, V99BL
6 / 8,5 x 15 x 7
ILO MG125E, Sport, EF, V, MG150V
16 / 19 x 17 x 8
ILO MG175 4Gang, M175V, M200, M200V, M200T
14,5 / 20 x 14,5 x 8
Maico Taifun
12,5 / 16,5 x 18 x 6,5
Maico M125, 126, M150, 151, 153, 175, S, T, Passat, M200, M200S, T, 150, 175, 200, Blizzard, Heinkel Tourist
13 / 18,5 x 18,5 x 8
ILO M250, M2x125
12,5 / 16,5 x 18 x 9

VERGASER ILO-TWIN

Die in der letzten GP abgedruckte ILO M 2x125er Vergaser-Bestückungsliste (Bing 1/24/32) gilt nur für die ersten Motoren der Serie! Andere Vergaser für den ILO-Twin dürfen so nicht ausgerüstet werden (Klemmergefahr!). Laut Bing verbaute ILO sieben verschiedene 1/24/... - Vergaserausführungen (laut ILO gab es noch drei Typen mehr: 68, 69, 80). Die Ausführungen unterscheiden sich hauptsächlich durch die Haupt-, Leerlaufdüsen und durch den Motoranschluß. Hier die Standard-Bestückungen: 1/24/..... 32 (ersetzt durch 40 ab April 1953) Haupt.: 105, Leer.:50
40 Haupt.: 110, Leer.: 50
55 (Ausführung Sparta) Haupt.: 125*, Leer.: 35
61 (ident. mit 71 bis auf Motoranschluß),

Haupt.: 125*, Leer.: 35
71 (ersetzt durch 81 ab August 1954), Haupt.: 125*, Leer.: 35
79 (Ausführung Tornax mit Ansauggeräuschdämpfer), Haupt.: 115*, Leer.: 35
80 Haupt.: 120, danach 115*, Leer.: 35
81 (Ausf. Tornax mit Naßluftfilter), Haupt.: 125, Leer.: 35
* = nur bei eingelaufener Maschine
Norbert Neder, GP-Mitarbeiter und profunder ILO-Twin-Kenner, empfiehlt den Twin-Fahrern für "autobahnfeste"-Überlandfahrten generell eine 130er Haupt- und eine 40er Leerlaufdüse.

ROYAL ENFIELD

Im letzten Heft fragte Leser Heinz Fischer nach Bezugsquellen für Literatur und Ersatzteilen. Harald Knapp (k&k Motorräder-Hamburg) schickte uns eine Adressenliste:

- Burton Bike Bits**
152A Princess Street
Burton-on-Trent
GB-Staffs DE142NT
- Yanderand Gray**
PO Box 58
Romford
GB-Essex RM25QY
- Land D Motors**
367-369 Bath Road
Bristolington
GB-Bristol BS43EW
- Pete Lovett**
49 Feckenham Road
Headless Cross
GB-Redditch, Worcs

LAGER FÜR BSA

Aus der FAG-Vergleichsliste:

BSA-Nr.	FAG-Nr.
1-4676	KU.4,762KL3
24-4065	6207
24-4217	LS8
24-724	NF305E.TVP2
24-732	6305
27-261	MS9
29-3857	6206
29-6211	MS7
41-6016	LS9.C3
41-6017	LS9.2RS

42-5819	6204
65-1388	RMS11
65-2045	6205
65-5883	LS9
65-5888	LS9.C3
67-1240	MS11
67-670	NF206E.TVP2.C3
68-23	517943
68-625	RM11L
75-23	6205.C3

76-216	6300
76-33	6205RSR
76-7508	6304
89-3022	LS10
89-3023	LS8.C3
90-10	6203
90-11	LS7
90-12	EE8
90-1336	ZRO.4X8
90-5525	6201
90-6063	6202

NSU FOX 125 ZDB/ZB · 125 cm³ · Lagerverwendung

Verwendungsstelle	Lagerart	Anzahl	Bezeichnung	Abmessungen (mm)
Räder vorn	Kugel DIN 5401	24		7 mm Durchmesser
	hinten	Kugel DIN 5401	24	7 mm Durchmesser
Lenkung	Kugel DIN 5401	42		5 mm Durchmesser
Tachometerritzel	Kugel DIN 5401	1		6 mm Durchmesser
Getriebe	Rillenkugellager	1	16004	20 x 42 x 8
	Rillenkugellager	1	16005	25 x 47 x 8
Motor	Rillenkugellager	2	6204	20 x 47 x 14
	Rillenkugellager	1	6201	12 x 32 x 10
	Rillenkugellager	2	6203	17 x 40 x 12
	Zylinderrollenlager ohne Innenring mit 16 Rollen 5,5 x 8	1	RNU 22 03 V	22,9 x 40 x 16
Pleuel	Rolle DIN 5402	36	5 x 5	5 mm Durchmesser x 5 lg.

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

LITERA-TOUR

FASZINATION MOTORRAD ist der Titel eines neu erschienenen Buches, für das unser alter Bekannter Klacks, Ernst Leverkus, verantwortlich zeichnet. Anlaß für ihn, aktiv zu werden, bot die Wiedereröffnung des deutschen Zweiradmuseums in der NSU-Stadt Neckarsulm. Wie bereits in der GP 6/91 beschrieben, hat man dort durch tiefgreifende Erweiterungs- und Vergrößerungsmaßnahmen der Baulichkeiten dieser einzigartigen Sammlung einen entsprechenden Rahmen gegeben. Den mutigen Stadtvätern, die für die Bewahrung des NSU- und des Zweiradmuseums 6 Mio. Mark lockermachten, sei an dieser Stelle gedankt! Wer Klacks kennt, kann sich bereits denken, daß dieses Druckwerk sich nicht nur darauf beschränkt, das Museum und die Exponate trocken vorzustellen. Auf 184 Seiten hochwertigem Kunstdruckpapier hat Klacks versucht, die Faszination, die in den letzten 100

Jahren von den selbstbeweglichen Eisenhaufen ausging, in Buchform zu fassen. Als Zeitzeuge großer und kleiner Motorradzeiten, schafft es Klacks stets, die vorgestellten Klassiker in ihrem historischen und sozialen Kontext vorzustellen. Dieser Fakt macht dieses Buch so interessant. Museumskataloge sind ja oft zum Gähnen, weil die Exponate "studiomäßig", von ihrer Umwelt isoliert, nacheinander präsentiert werden. (Ein besonders "schönes" Beispiel ist der Katalog zur Sammlung Volkswagen in Wolfsburg). Neben den ausgezeichneten Farbfotos, 128 an der Zahl, bestechen die unzähligen Schnittdarstellungen, Detailzeichnungen und die abgebildeten historischen Anzeigen. Dieses Buch übertrifft die Anforderungen, die normalerweise an ein Museumsbuch gestellt werden, bei weitem.

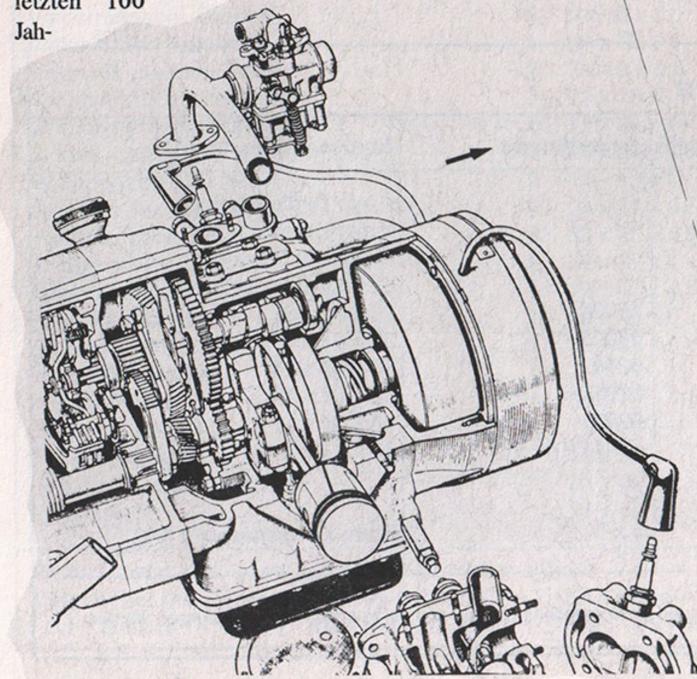
Für

jeden, der sich mit dem Gedanken trägt, Neckarsulm einen Besuch abzustatten, lohnt sich die Lektüre allemal. Und vielleicht bekommen die anderen ja Appetit auf eine Reise in die Neckarstadt. Zu mäkeln habe ich natürlich auch etwas: Vielleicht könnte man das Register um die Seitennumerierung ergänzen und dem Werk einige Informationen über das Museum selbst hinzufügen. Einmal wäre da an die Geschichte des Hauses, andererseits an praktische Informationen, wie Preise und Öffnungszeiten, zu denken. Aber ansonsten: Spitze! Besonders, wenn man sich vor Augen führt, daß das mit einem soliden Einband versehene Werk für den geringen Preis von 19,80 DM feilgeboten

wird.
Fazit: Ein schönes Geschenk, wertvoll vor und nach dem Museumsbesuch!
"Faszination Motorrad", Ernst Leverkus, 1. Auflage Mai 1991, Deutsches Zweirad-Museum + NSU-Museum Neckarsulm 19,80 DM

wendet. 81 x 97 mm Bohrung und Hub ergaben 500 cm³ Hubraum. 20 PS/15 kW Leistung wurden angeboten, und das "R" stand für Ricardo, denn Henry Ricardo hieß der für diese Entwicklung speziell engagierte Konstrukteur.
Ein Jahr später trat man mit 85 mm Bohrung und Hub = 482 cm³ bei der TT auf der Insel Man an, und Walter Brandish eroberte mit 90,96 km/h Durchschnit den zweiten Platz der Senior-TT, der 500er Klasse, hinter dem Sunbeam-Fahrer Alec Bennet. Bis 1927 blieb diese Maschine im Lieferprogramm.
1909 machte man den ersten Versuch mit einem Parallel-Zweizylinder-Motor, der von Berceley kam. Er hatte 616 cm³ Hubraum, hatte zwei parallel nebeneinander stehende Zylinder, seitengesteuerte Ventile und ein horizontal teilbares Kurbelgehäuse. Aber die Fahrversuche waren unbefriedigend, und man gab die Sache zunächst wieder auf. Doch 1913 probierte Triumph die Sache erneut, weil man mehr Leistung für Seitenwagen-Betrieb erhoffte.
Wieder war das wie 1909 ein Parallel-Twin mit Berceley-Details. Die Einbaublock, die Auslaßventile, schon wie bei

Motorrad abgelöst, vor daß mit ihm die englische Story erst richtig anfing von Ingenieur Edw wickelte Speed Twir rung und Hub, 499 bei etwa 6000/ n Triumph-Zweizy und 744 cm³ ba Speed Twin-Ko Es gab beril 499 cm³ Tiger Prix, die TR Thunderbird 1959 das Top Bonneville, ville Salzsee denen 19: Allen mi Motorir re" eine stellt f Johns M: besa 649: wur da m e



Die Alchimisten-Küche

Text und Zeichnungen: Klacks

So lange ist es noch gar nicht her, und trotzdem kommt es mir vor, als seien es Jahrzehnte, die inzwischen um die Runden des Lebens gejagt sind. Manchmal hat man ja so das Gefühl, als wenn der schnelle Renner mit der Fabrikmarke "Zeit" sich selbst übertreffen würde. Kaum kriegt man ihn richtig um die Kurven herum, und schon ist wieder eine Runde, ein Jahr vorbei.

Bei der letzten schweren Geländefahrt tauchten bei der Abnahme zwei junge Burschen auf, die geradezu sagenhafte Ungeheuer vor sich her schoben. Das eine sah aus wie die Nachahmung der alten 800er Vierzylinder-Zündapp aus dem Jahr 1938, jedoch in japanischer Version, und von dem anderen Vehikel hätte selbst der älteste Motoren- und Motorradfachmann nicht sagen können, aus was für Gemüse dieses Leipziger Allerlei gekocht war.

Es waren uralte Motoren, wahrscheinlich um Groschenbeträge aus dem Schrott herausgeangelt, und was sonst noch daran war, was man nicht selbst machen konnte, waren ja wohl die Felgen.

Diese beiden "Super-Kriegstornich-Eigenbau-Spezialmaschinen" machten sich unter den wunderschönen, modernen Geländemotorrädern genau so aus wie der alte, ausgemergelte Westläufer Old Wabberly mit seiner Flinte, die um die Ecke schießen konnte, unter einer Versammlung Elefantenjäger mit 25schüssigen 12-mm-Automatikbüchsen vor einer Treibjagd auf Dickhäuter.

Ich wollte diesen beiden sagen, daß sie sich wohl bei Abgabe ihrer Nennung zu die-

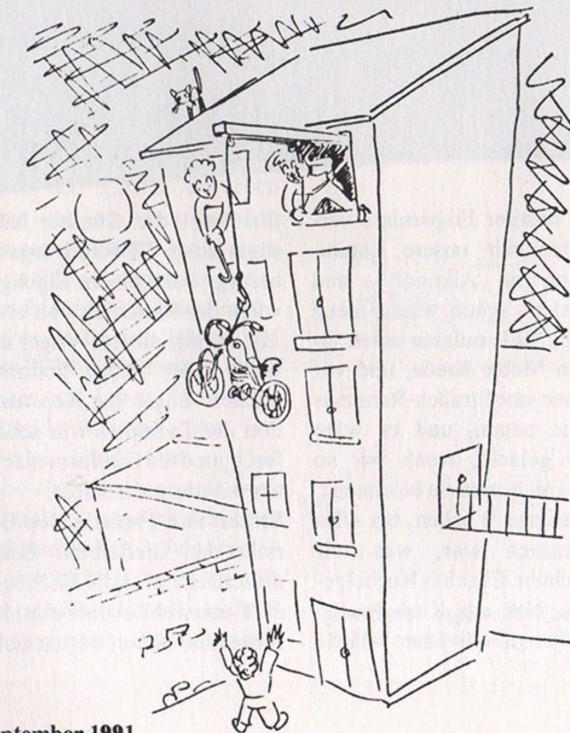
ser schweren Fahrt in der Hausnummer geirrt hätten, denn es lag auf der Hand, daß sie mit diesen Schlitten niemals auch nur über eine Runde kommen würden. Ich habe es aber nicht fertiggebracht, denn, wie gesagt, es ist immerhin noch nicht lange her, die Zeit ist zwar vorbeigefegt, aber ich habe nicht vergessen, daß auch ich einmal so einen Donnerbolzen voll Stolz einem Abnahmekommissar vor einer Fahrt vorgeführt habe. Was waren das damals noch für Zeiten! (Zwar ein Ausspruch, wie wir ihn jeden Tag hören, den ich aber wirklich nicht treffender finden kann.) Damals hatten wir auch kein Geld, aber der merkwürdige Saft "Benzin" saß auch uns in den Knochen. Schon damals hatten wir so viel von ihm genippt, daß wir nicht mehr davon loskamen, und unsere freien Stunden waren damit ausgefüllt, alle erdenklichen Pläne und Ränke zu schmieden, um in den kostbaren Be-

sitz eines zweirädrigen Untersatzes zu gelangen, mit dem man die ganze Konkurrenz aus dem Feld schlagen würde. Es ist gut, wenn man sich an diese Zeit erinnert. Es ist gut, wenn man weiß, was eigentlich an einem Motorrad dran sein kann, damit man begreift, welch kostbares Instrument man in der Hand hat, wenn man eines Tages wirklich einen neuen "Elefanten" aus dem Laden erhält, von Konstrukteuren, Wissenschaftlern und Versuchsfahrern bis ins Letzte entwickelt und ausge-reift.

Einer von uns war der Sohn des Besitzers einer Heizungs-legerfirma, und er hatte sich im fünften Stock des Werkstattgebäudes etwas eingerichtet, was wir geheimnisvoll "Alchimistenküche" nannten. Dort oben wurden mit den primitivsten Mitteln die wunderbarsten Motorräder zusammenge-baut, die ich (wie ich mir heute noch einbilde) je gefahren habe. Es gab allerhand Werk-

zeug, ein Schweißgerät, und wenn der "Alte" nicht in der Nähe war, konnten wir sogar eine Drehbank benutzen. Allerdings gab es keine Möglichkeit, die Maschinen, die wir dort zusammenbastelten, auf zwei Rädern hinein oder hinaus zu transportieren, und so hievten wir sie mittels eines Krans, der am Dachfirst befestigt war, vom Hof aus durch die freie Luft hinauf in den fünften Stock. Wenn es abends dunkel wurde und die Nachbarn die Winde quietschen hörten, hieß es: "In der 'Alchimistenküche' sind sie wieder am 'Mischen'!"

Was haben wir dort alles zu-rechtgemacht! Aus Schrotteilen haben wir ganze Motoren gebaut. Aus alten, abgelegten Rohrabfällen entstanden die schönsten Federbettrahmen. Da war zum Beispiel der Alex, der irgendwo - wir fragten nie, wo einer irgendetwas her hatte - eines Tages einen uralten englischen Velocette-Motor anschleppte, schätzungsweise Baujahr 1924, denselben auf die Werkbank legte und behauptete, daß er jetzt damit Grasbahnrennen fahren würde. An dem Motor war noch alles dran, nur war er so eingero-stet, daß er selbst mit Gewaltanwendung nicht auseinander zu bekommen war. Es dauerte eine Woche langer, harter Nachtarbeit, bis wir tatsächlich die Teile auf dem Tisch vor uns liegen hatten und feststellten, daß der Kolben nicht mehr vorhanden war. Alex' Träume von großen Siegerkränzen, von großen Grasbahnrennen nahmen ein großes Ende. - Doch eines Tages war ein Kolben da. Der heilige Christopherus mag wissen, woher er kam. Böse Zungen behaupteten, es sei ein



Jeep-Kolben, andere wieder wollten wissen, daß es ein bereits vorgearbeiteter Rohling aus einem 5-kg-Gewicht der Stadtwaage sei, und ihr werdet es nicht glauben, aber der Kolben wurde passend gemacht und eingesetzt. Die Ventile wurden eingeschlif- fen, und eines Tages war der Motor tatsächlich wieder zu- sammen. Inzwischen hatte der Günther einen piekfeinen Rahmen entwickelt mit einer Schwinge hinten und einer

lesen war unter der Fabrikmar- ke "Velocette-Zündapp". Klar, daß wir den Vogel knall- rot angestrichen hatten. Als das Training zum Rennen begann, war allerdings schon die Lebensdauer unseres "Ro- ten Teufels" vorbei, denn schon in der ersten Runde gab es einen furchtbaren Knall, und was vom Motor übrigge- blieben war, konnten wir zum Teil mit Vergrößerungsglas und Pinzette aus den Gräsern herausammeln. - Mit dem

usw. ... Der Max brachte sogar einen Königswellenantrieb. Der Heiner stiftete ein uraltes Hurth-Getriebe, und die ersten Berechnungen waren schon zu Papier gebracht. Wir hatten uns ausgerechnet, daß wir bei einer Verdichtung von 1:9, einem Hubraum von 248 ccm, polierten Kanälen, Leichtmet- allpleuel, übergroßen Einlaß- und Auslaßöffnungen, bei ent- sprechender Bearbeitung der Schwungmassen, des entspre- chenden Vergasers und Ven-

lich einen Zylinderrohling, wie er wohl nicht besser in der schönsten Gießerei zustande gebracht wird. - Jetzt aber machte der "Alte" einen Riesenkrach, denn die nächtliche Klopferei, Hämmererei und Fei- lerei dort hoch oben in der olympischen Mixerküche ging ihm auf die Nerven, zumal auch sein Sohn alles andere im Kopf hatte als den regelmäßi- gen Geschäftsgang des Hei- zungslegerunternehmens.

Wir hielten es für ratsam, uns für einige Wochen in unserer "Alchi- mistenküche" nicht mehr sehen zu lassen und stu- dierten eifrigst auf den diversen Bau- rennen der Um- gegend die Kon- kurrenz.

Der Günther hatte eine Zeichnung ei- nes berühmten Rahmens einer noch berühmteren Rennmaschine und konnte nicht schlafen vor Be- gierde, einen sol- chen Rahmen für unseren Eigenbau zurechtzumachen. Eines Tages kam er dann auch an und erklärte uns, daß wir nunmehr bauen konnten, da sein "Alter" für einige Zeit zur Kur ge- fahren sei. In die- ser

Gummibandfederung, denn zu Teleskopdämpfern reichte es nicht. Sogar eine uralte Zün- dapp-Trapezgabel konnten wir aufreiben, und wir stellten furchtbare Berechnungen wegen Steuerwinkel und Nachlauf an. Nachdem wir uns geeinigt hatten aus den ver- schiedenen Rechen-Ergebnis- sen, wurde dann der Rahmen zusammengeschweißt und zu- sammengeschraubt, und dann kam der große Tag, an dem der Alex stolz im Programm zu

Rest unserer Ersparnisse ver- senkten wir unsere Enttäü- schung im Alkohol - und machten schon wieder neue Pläne: "Wir müssen einen ei- genen Motor bauen, und wir müssen eine Straßen-Rennma- schine bauen, und es wäre doch gelacht, wenn wir so etwas nicht zurecht bekämen." Es dauerte Wochen, bis alles zusammen war, was wir brauchten. Ein altes Kurbelge- häuse, eine alte Kurbelwelle, ein Pleuel, ein paar Ventile

tilzeiten - der Günther hatte sogar einen TT-Rennvergaser besorgt - und einem Eigenge- wicht der Maschine von etwa 120 kg mit diesem Vogel auf runde 150 km/st kommen mußten. Sogar die Konstruk- tion des Zylinders war schon fertig, und die Gußform mach- ten wir uns auch selbst. - Erspart mir, Freunde, den Be- richt der Gießerei! Beim drittenmal riefen die Nachbarn die Feuerwehr. Aber beim sie- bentenmal hatten wir tatsäch-

lich einen Renner, von dem die Experten meiner Heimatstadt noch heute mit Ge- schmacksfäden im Munde wahre Wunder berichten. Nachdem der Motor sauber zusammengesetzt war und al- les nach Berechnung stimmen mußte, hängten wir ihn in ein altes Fahrgestell, nur um ihn einmal laufen zu hören. Im Morgengrauen eines frühen Sommertages probierten wir, voller Angst, was sich ereig- nen würde, unseren Motor

dann auf der Betonbahn des Flughafens aus. Es war eine 3,5 km lange Rundstrecke, und die schnellste Runde wurde mit 118 km/st gestoppt. Auf der langen Geraden kamen etwa 152 km/st heraus. Wir waren trunken vor Stolz und Freude, verpackten dieses kostbare Stück wieder auf den alten, klapprigen Tempowa- gen der Heizungsfirma und fuhren es wieder zurück, hiev- ten es in den fünften Stock hinauf und gingen daran, ihn in das Fahrgestell einzubauen, was wir für unsere Rennma- schine vorgesehen hatten. Es wurde ein Bananentank kon-

und der 6. Platz, das war uns klar, war eine falsche Überset- zung gewesen. Also wurde neu gerechnet, neu gebaut. Es mußten andere Getrieberäder herbeigeschafft werden. Wir versuchten, das Gewicht noch zu verringern, dachten an eine bessere Schmierung des Mo- tors und bekamen sogar einen alten Rennmagneten ge- schenkt. Es wurde wieder pro- biert, und der Fritz fuhr wieder ein Rennen, und es brachte ihm den 1. Platz ein.

Von da ab stimmte die Sache, und wo unsere sagenhafte "Ul- tra-Super-Wetzmaschine" auftauchte, da war immer was

los, und eines Ta- ges erlebten wir wohl den größten Triumph, als der Fritz beim Ham- burger Stadtpark- rennen bei schwer- ster Konkurrenz den 2. Platz be- legen konnte.

Dann kam die Zeit, da ich von zu Hau- se wegging und mich überall in der Weltgeschichte herumtrieb, und ich vergaß die köst- liche Zeit in der "Alchimistenkü- che" im fünften Stock. Im letzten Jahre aber sah ich "unsere" Maschine wieder, und zwar



Beim dritten Male riefen die Nachbarn die Feuerwehr

struiert - ich weiß nicht, wie lange der Max an dem herum- geklopft hat -, und eines Tages gab unser Rennfahrer, der Fritz, seine Nennung auf ei- nem Straßenrennen für den Nachwuchs ab. Ehrensache, daß wir alle da waren, und unsere Ratschläge überstürzten sich, bis wir darin einig waren, daß der Fritz zu- nächst erst einmal probieren solle, was er überhaupt mit diesem Schlitten in der Kon- kurrenz ausrichten könne. Das Ergebnis war ein 6. Platz, und, was für uns noch viel wichtiger war, ein noch intakter Motor,

als Maschine eines meiner damaligen Freunde, der inzwi- schen die Lizenz erworben hatte und an einem großen Rennen teilnahm. An diesem Tage fuhr sie gegen Industrie- maschinen den 6. Platz heraus. Etwas später sah ich sie auf dem Nürnburgring und noch später auf einem Rennen in Mitteldeutschland, dann ver- wischte sich die Spur, und ich habe die Maschine nur noch einmal wiedergesehen in einer holländischen Motorrad- Fachzeitschrift, wo sie als enorme Bastelarbeit beschrie- ben war mit einer märchenhaf-



Und so studierten wir die Konkurrenz

ten Erfolgsserie.

Unsere "Alchimistenküche" ist längst im Betrieb der Hei- zungslegerfirma untergegan- gen. Vielleicht findet man noch irgendwo auf längst ver- gessenen Borden und Brettern im Dunkeln des Lagers Teile von Motoren und Getrieben. Vielleicht hängt auch noch der alte, morsche Siegerkranz vom Fritz von seinem ersten Sieg irgendwo vergessen in ei- ner dunklen Ecke. Uns alle aber hat das Leben in alle Win- de verstreut. Doch wenn wir einmal wieder zusammen- kommen, dann werden wir über jene Alchimistenküche und über unsere sagenhafte Maschine erzählen. Es ist da- von etwas hängengeblieben, von dem wir wohl nicht mehr loskommen, und als ich die beiden, die ihre eigenen, ei- gens hergerichteten Donner- bolzen bei der letzten schwe-

ren Geländefahrt zur Abnah- me schoben, sah, hätte ich sie am liebsten untergehakt und beiseite genommen und sie ausgefragt, wo sie ihre "Al- chimistenküche" denn haben. Nach dieser Fahrt kam ich nach Hause und schob den grünen Elefanten in die Gara- ge. Natürlich war an ihm nichts kaputt. Aber, liebe Freunde, ich hatte auf einmal das Bedürfnis, die Zylinderkö- pfe abzumontieren und mal eben nach dem Ventilspiel zu sehen, und ich habe dabei ei- nen ganzen Nachmittag zuge- bracht und still davorgesessen und von unserer alten Alchi- mistenküche geträumt. Das möchte ich unseren Jun- gen sagen: Was ihr nicht er- fühlen könnt, das könnt ihr auch nie erfahren!

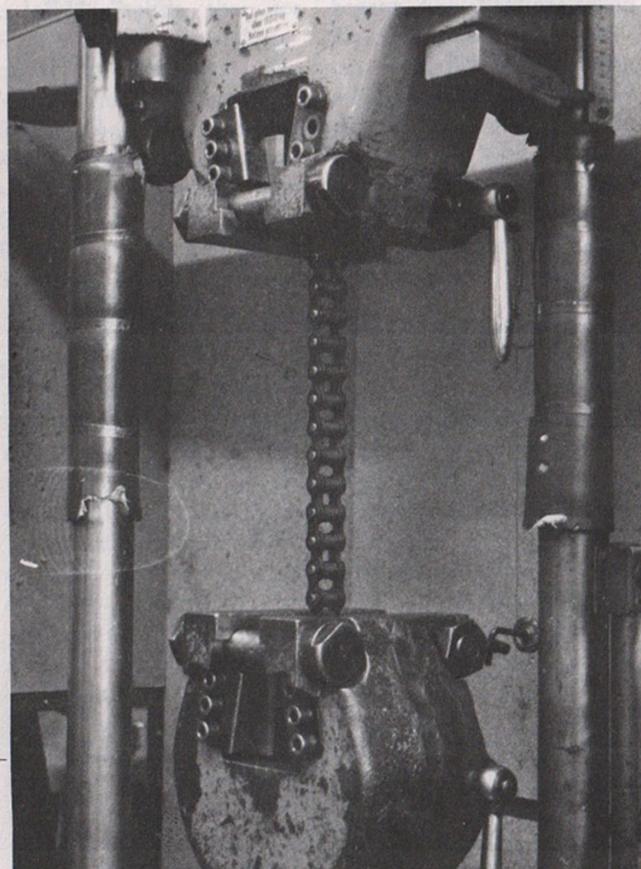
Klacks 1955



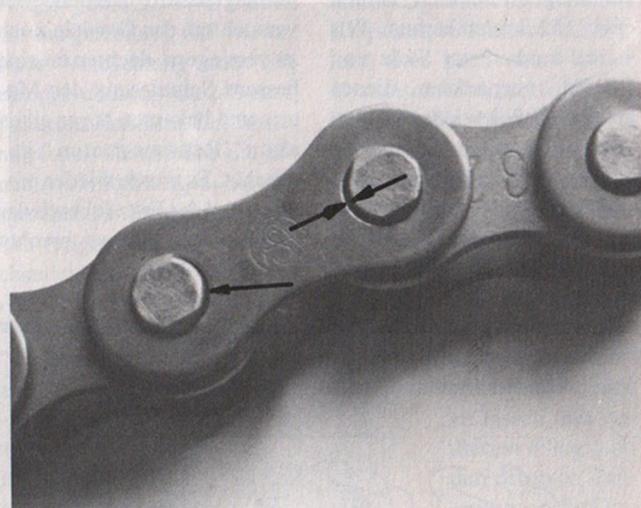
Von dieser sagenhaften Maschine berichten die Chronisten meiner Heimat noch heute die unglaublichsten Geschichten

KETTENKUNDE V

Fotos und Bericht: Peter Kurze



oben: Die Zerreibmaschine



ZUGVERSUCH

Im Labor von Arnold & Stolzenberg (Renold-Ketten) in Einbeck haben wir eine Kette zerissen. Dieser sogenannte Zugversuch gibt Aufschluß über die Festigkeits- und Formänderungseigenschaften aller möglichen Ketten. Eine Industriekette wurde mit ihren Enden in die Zerreibmaschine gespannt (Foto links oben) und mit ca. 50 % (32 kN*) der garantierten Bruchkraft belastet. Zerißt die Kette schon jetzt, so lag ein Materialfehler vor, was in der Serienfertigung ausgeschlossen ist, da jede einzelne Kette unter Last geprüft wird, bevor sie das Werk verläßt.

Die Zerreibmaschine überträgt die Werte "Zugkraft" (senkrechte Achse) und die "Längenänderung" (waagerechte Achse) auf ein Meßblatt (unten). Deutlich erkennt man die erste Phase: Die Prüflast schwillt auf ungefähr 32

kN* an, die Kette wird wieder entlastet und "flutscht" auf ihre ursprüngliche Länge zurück.

In der zweiten Phase gibt der Versuchsleiter mehr "Gas". Ab P_1 längt sich die Kette verhältnismäßig stark (vorher würde sie bei Entlastung immer wieder ihre Ursprungslänge annehmen, nach P_1 nicht mehr). Die Kraft nimmt weiterhin zu, die Kette längt sich erheblich, bis sie bei 66 kN* (Punkt P_2) ihre Grenze erreicht. Obwohl die Kraft jetzt nachläßt, zerißt sie mit einem lauten Knall.

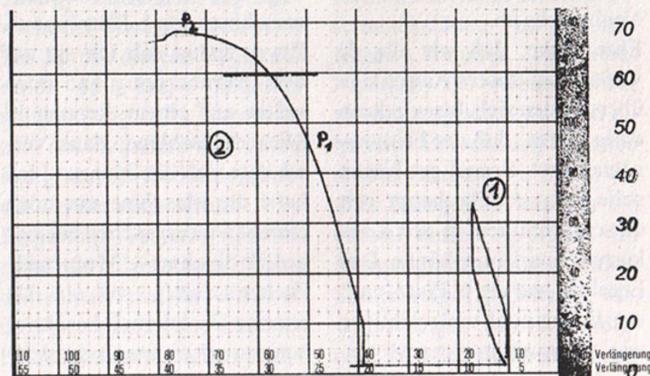
Auf dem Foto links/Mitte sieht man das zerrissene Glied. Aus dem gegenüberliegenden Glied ist der Bolzen rausgerissen (Foto unten links). Deutlich erkennt man die Längung an den oval gewordenen Bolzenlöchern (Foto oben).

*) Der Stift war nicht korrekt auf 0, sondern auf ca. 2 kN eingestellt



oben: zerissenes Kettenglied

unten: das Gegenstück

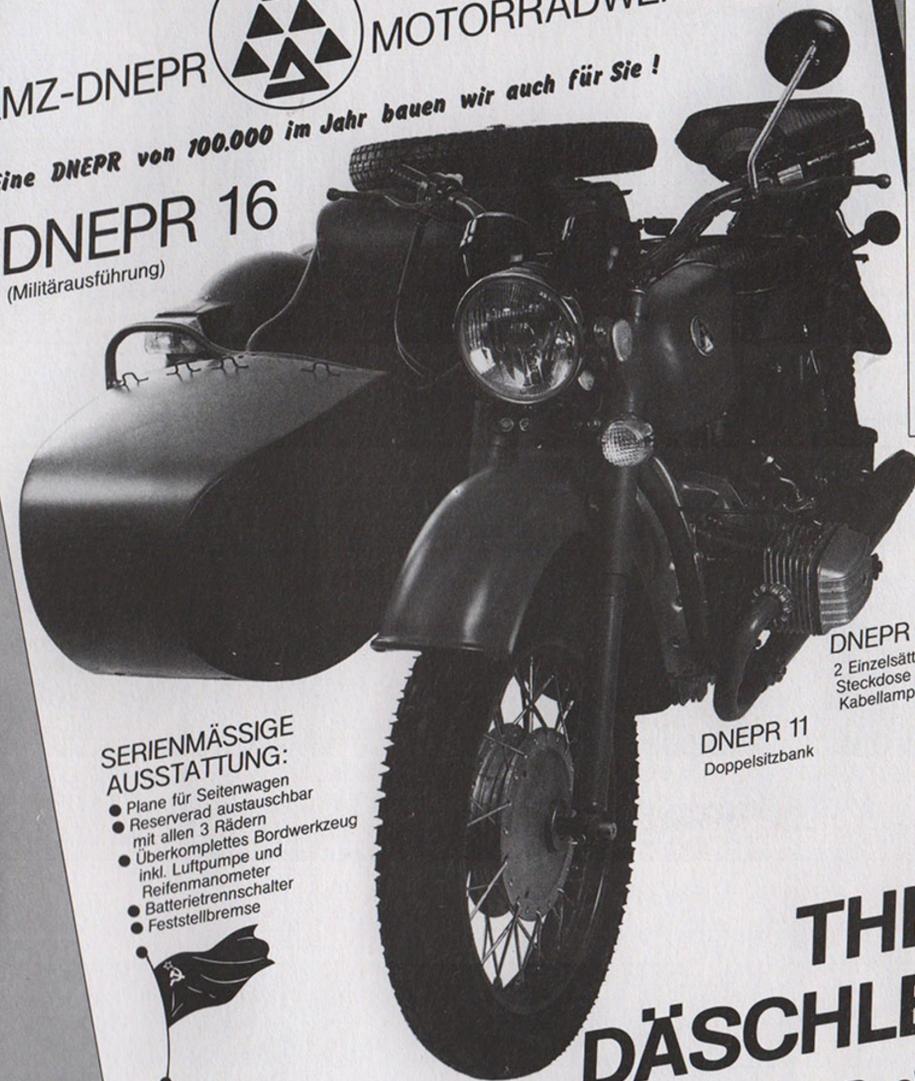


KRADIMPEX - Austria

KMZ-DNEPR  MOTORRADWERK KIEV

Eine DNEPR von 100.000 im Jahr bauen wir auch für Sie!

DNEPR 16
(Militärausführung)



SERIENMÄSSIGE AUSSTATTUNG:

- Plane für Seitenwagen
- Reserverad austauschbar mit allen 3 Rädern
- Überkomplettes Bordwerkzeug inkl. Luftpumpe und Reifenmanometer
- Batterietrennschalter
- Feststellbremse

LIEFERBARES ORIGINAL-ZUBEHÖR (TÜV-GEPRÜFT)

- Knieschutzbleche
- Benzinkanisterhalterung für 10 l WH-Kanister
- Gepäckträger am Seitenwagen über Reserverad
- Packtasche aus Blech inkl. Schnellhalterung für Seitenwagen
- Großtank aus Stahlblech
- Schneeketten (2 Stück im Leinensack) Marke PEWAG
- Windschutzscheibe für Seitenwagen
- Windschutzscheibe für Krad
- Geschobene Vorderradschwinge
- Umbau auf Wunsch: 2 Einzelsättel statt Sitzbank
- Steckdose und Kabellampe
- Doppelsättel statt Einzelsättel

DNEPR 16
2 Einzelsättel
Steckdose und
Kabellampe

DNEPR 11
Doppelsitzbank

THEO
DÄSCHLEIN

D-8809 Bechhofen

Tel.: 09822/7556, Telefax: 09822/7766

... auch mit BMW-Motor

Selbstverständlich mit TÜV!

Motorräder und Seitenwagen
sowie Ersatzteile



IMZ-URAL

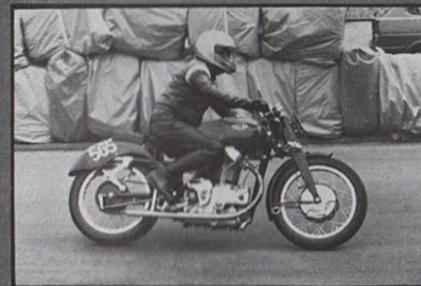
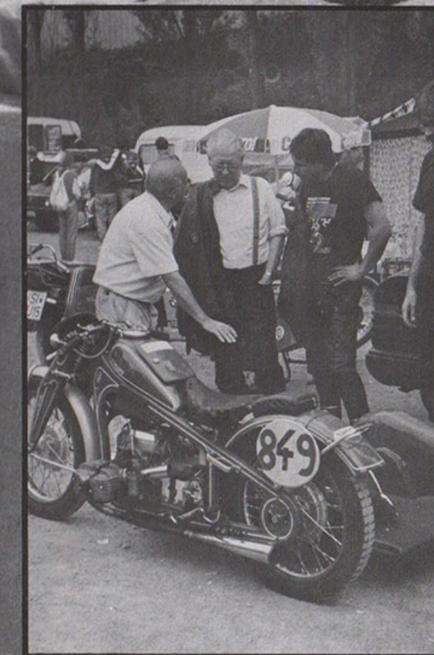
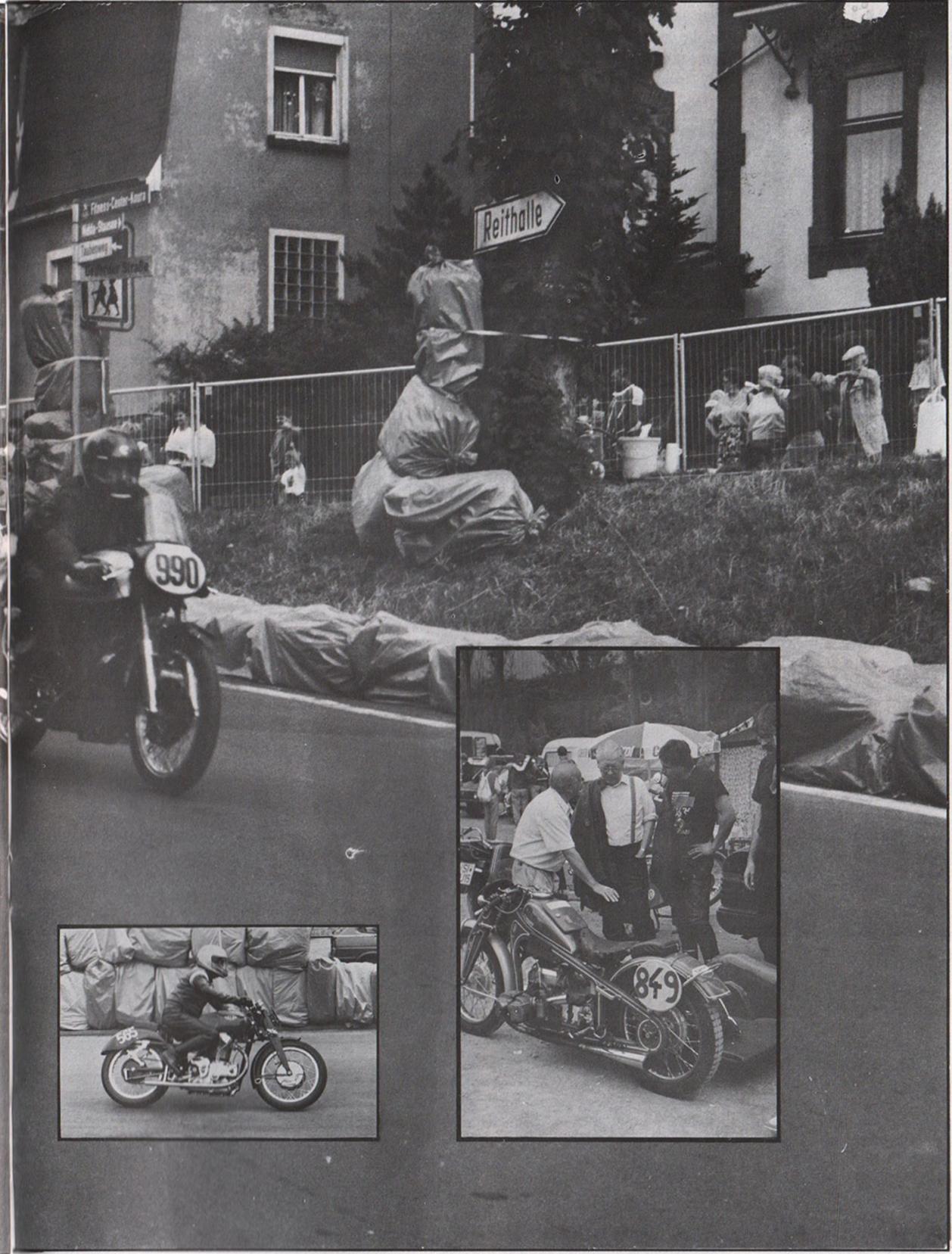
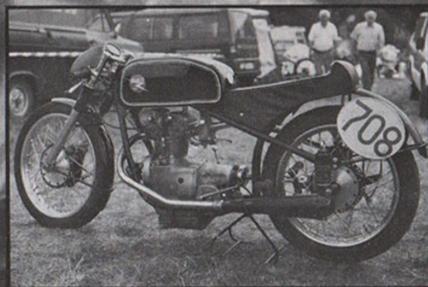
KMZ-DNEPR





...was hier in Form von
Druckerschwärze die
Seiten füllt, bleibt ange-
sichts der unzähligen
Eindrücke und
Momentaufnahmen
Stückwerk.

Andy



3. Schottenring Grand Prix für historische Renn- und Sportmotorräder

Sei's drum, beginnen wir am Freitag. Die meisten der Aktiven waren im Laufe des Tages, einige schon am Donnerstag, in das Fahrerlager eingezogen. Dort sproß in kurzer Zeit eine ahnähnliche Zelt- bzw. Caravanstadt aus dem Boden. Der Motorsportclub "Rund um Schotten" e. V. im ADAC richtete gemeinsam mit

Die Toleranzschwelle der "Eingeborenen" scheint, was historisches Renngerät angeht, relativ hoch zu liegen. Unsere stille Bewunderung gehört auch den Anwohnern der Seestraße, die durch die Veranstaltung für zwei Tage fast von der Außenwelt abgeschnitten sind und einiges an Geräuschen über sich ergehen lassen müssen.

Wie H. Neumann vom Schottener Motorsportclub betonte, sind die Anwohner eher begeistert vom "Grand Prix" (gemekert wird von Schottern, die mehr als

ders auf der britischen Insel, erzielt hatte, sorgte schon bei den "Vintage" und besonders bei den "Post Vintage" Maschinen für flotte Rundenzeiten. Kein Auge blieb trocken bei den Nachkriegsmaschinen und besonders bei den Gespannen, die egal ob großbrüdig, mit 16 Zoll, oder als Kneeler durch verwegene Fahrweise zu den Publikumslieblingen avancierten. Die Piloten behielten fast immer einen kühlen Kopf.

Am Sonntagnachmittag wurde dem Schweizer Willi Rüfenacht die schwarze Flagge gezeigt, weil er es mit seiner Matchless G 50 gar zu toll trieb. Der Mann war so schnell, daß er als Solist alle Ecken im Powerslide fuhr. Sein Können wurde nicht angezweifelt, aber für eine Fahrt, wie um den WM-Titel, war der

links: Bernhard Schulte und Ulf Staschel (Bremerhaven) - 600er BMW, 50 PS, Baujahr 1959
unten: Guido Born (Gierenderhöhe)/Ulrike Muders (Dierdorf) - 500er BMW, 45 PS, Baujahr 1960

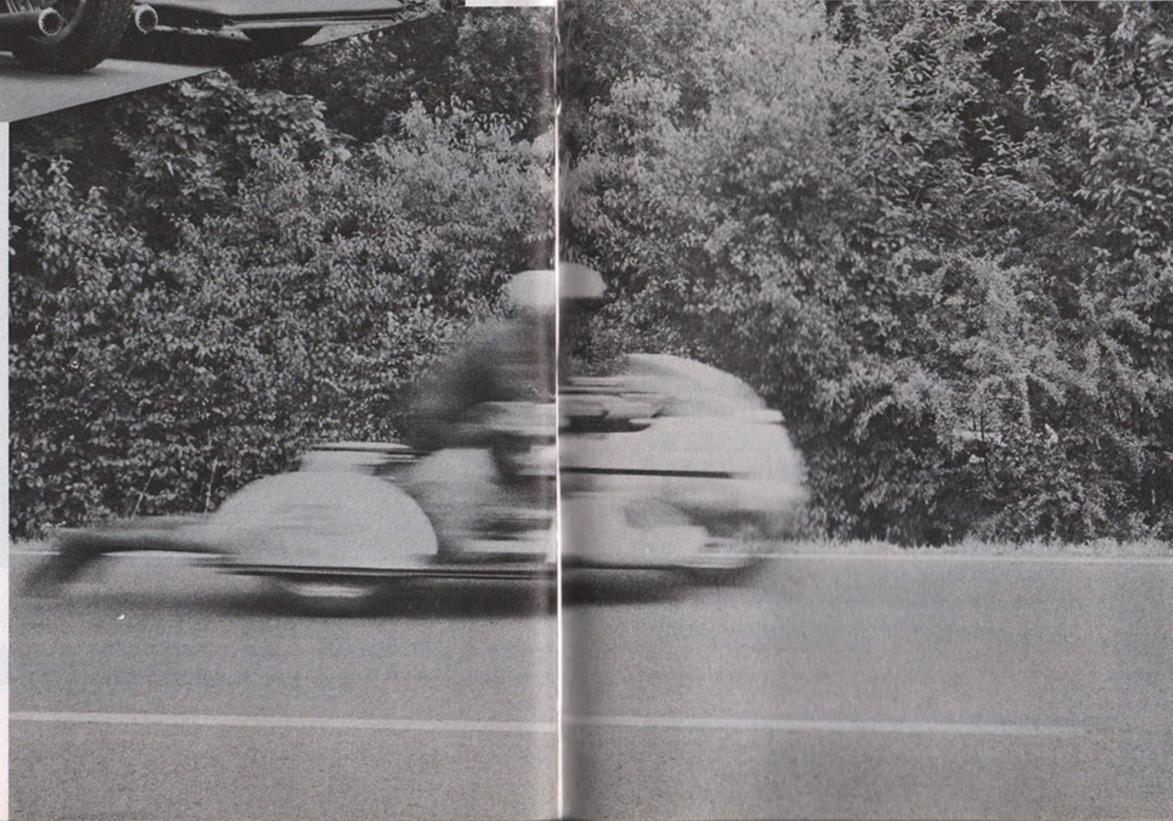
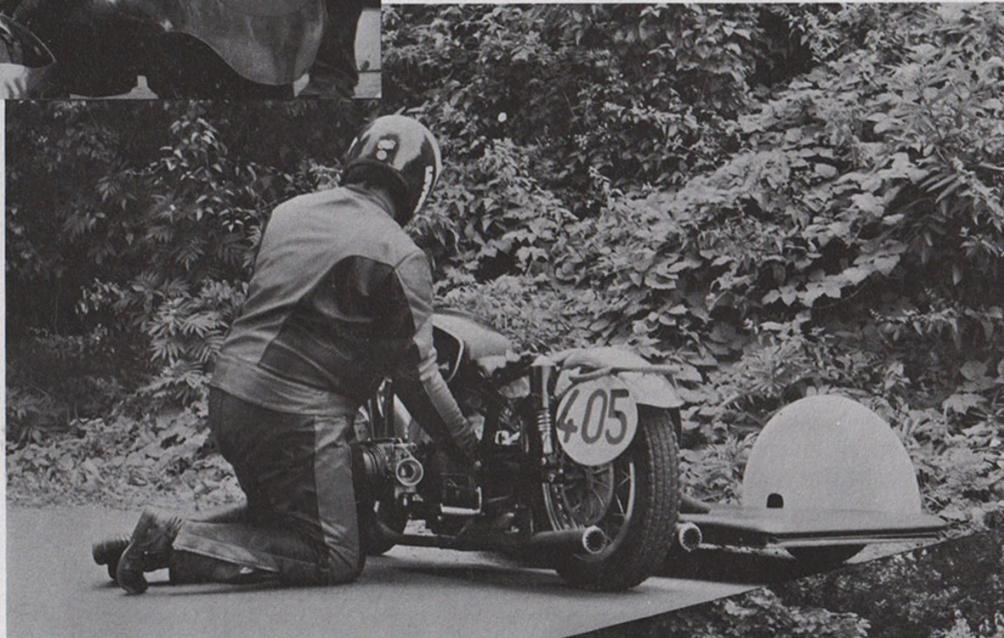


dem Veteranenfahrzeugverband (VFV) die Veranstaltung bereits zum dritten Male seit ihrer "Wiedergeburt" 1989 aus. Dem Ansturm, der sich über die oberhessische Kleinstadt ergießen sollte, wurde mit Gelassenheit entgegengesehen.

Im Fahrerlager, für das die Firma Hes ihr Betriebsgelände zur Verfügung gestellt hatte, begann am Freitag um 12 Uhr die Abnahme. Für 19 Uhr war dann eine Fahrerbesprechung vorgesehen. Da auch das Wetter gut zu bleiben versprach, beherrschte beste Laune die Mienen von Fahrern, Helfern und Organisatoren.

Am Samstagmorgen war ab 7 Uhr nicht mehr an Schlaf zu denken. Das freie Training begann um 8 Uhr mit der Nachkriegs-kategorie bis 250 ccm. Eindrucksvoll gestaltete sich am Streckenausgang des Fahrerlagers das Anwärmen der versammelten Maschinen beim Vorstart. Die Geräuschkulisse war in jeder Klasse anders, aber stets so eindrucksvoll, daß es jammerschade ist, daß wir aus unseren Leser nicht auch noch Hörer machen können. Das giftige Bellen der Adler Zweitaktzweins (Jäng, jäng, jäng...) wurde lässig übertönt vom dumpfen Auspuffschneorcheln der wunderschönen Aermacchis (brrrrmm, grrrrroehhh, brrrrmm, grrrrroehhh) aus Varese. Die Sportmäxte steuerten neben ihrem vollen Auspuffton (uummhhh, uummhhh) auch die rasselweckerartigen Töne ihrer sportlichen Trockenkupplung bei. Und so ging es, für mich begeisternd, das ganze Wochenende.

einen Kilometer entfernt wohnen). Und genau diese Töne, wundervoll oder ätzend, je nach Standpunkt, sorgen für Unfrieden. Doch dazu später. Das freie Training aller Klassen war pünktlich gegen 12 Uhr abgeschlossen. In der gleichen Reihenfolge ging am sonnigen Samstagnachmittag das Pflichttraining über die Bühne. In den einzelnen Klassen, die stets für eine Viertelstunde den 1,6 km Kurs umrundeten, konnte man bereits hier die unterschiedlichen Temperamente beobachten. Natürlich war auch der Stand der Technik der verschiedenen Jahrzehnte wunderbar dokumentiert. Die überwiegend getriebelose Antikkategorie (vor dem 1. Weltkrieg) bewegte sich vorsichtig "schnüffelnd" um den Kurs. Der technische Fortschritt den man in den 20er Jahren, beson-



neue enge Straßenkurs "Schottenring" nicht das Richtige.

Enttäuschung gab es, weil einzelne Fahrer, die bereits am freien Training teilgenommen hatten, Startverbot erhielten. Ihre Maschinen waren zu laut. Geräuschbeschränkungen gab es 1989 und 1990 nicht. Wer wollte, konnte damals mit offenen Rohren antreten. Karl Reese, Gralshüter des VFV, bat Ende 1990 alle Fahrer, ihr Motorrad auf maximal 110 Phon Standgeräusch zu drücken, gemessen bei einer durch den Hub des Fahrzeuges festgelegten Drehzahl. Nicht alle konnten oder wollten dieser Forderung bis aufs Dezibel nachkommen.

Der Positionen gab es viele: Kurt Fürchtenicht aus Göttingen, mit einem BMW-Stoßstangen-Gespann meist rasch unterwegs, fühlte sich ungerrecht behandelt und forderte Nachmessungen auch bei anderen Fahrzeugen. Das Ergebnis war, daß er nachdem er sein 16" Gespann um 2 Dezibel leiser gemacht hatte, doch starten durfte. Dr. Jörg Thoma, Honda Pilot aus dem Kreis Schorndorf, beharrte nach Aussage von Karl Reese darauf, ohne Dämpfung fahren zu dürfen und reiste enttäuscht ab. Harry Mieth, Sammler und Fahrer alter Rennhondas, fügte sich ergeben. Auch Norton-Manx-Treiber Ernst Hotopp aus Magdeburg lag über der Toleranzschwelle des Lautstärkemeßgerätes. Der VFV ist in einer komplizierten Situation und hockt quasi zwischen den Stühlen. Einerseits fordern Fahrer nicht noch mehr Auflagen und Komplizierungen ihres an Opfern reichen Sports, andererseits steht der VFV unter dem Druck von Umweltschützern.

Jedenfalls trübte dieses interne Debakel die fröhliche Atmosphäre im Fahrerlager. Bei Gesprächen mit Fahrern wurde klar, daß gelegentlich auch Unmut zwischen den Fraktionen herrscht. Speedfreaks fahren beispielsweise ihre Nortons lieber mit Zahnriemenprimärtrieb, weil dieser kein Öl auf die Strecke und den Hintereifen fördert, Originalitätsfreunde bemängeln, daß seinerzeit nur Ketten gefahren wurden. Wer hat die besseren Argumente? Der Sonntag war dann den Gleichmäßigkeitsläufen um die VFV-Meisterschaft und um Ehrenpreise, gestiftet von Schotter Betrieben und Castrol, vorbehalten.



rechts: Gustav Assmann (Magdeburg) NSU



Es ist immer wieder erstaunlich, was für große fahrerische Unterschiede in den einzelnen Klassen vorhanden sind. Neben Fahrern, die Kurven unverständlicherweise von innen fahren, bewegen andere, alte, wie junge Männer und Frauen, die schnellen Geräte mit so einer Präzision, daß das Zuschauen eine wahre Pracht ist. So fuhr in der Post Vintage-Klasse (Baujahr 1930-39) der Berliner Gerhard Spychalla mit seiner Gilera Saturno einen so schnellen und präzisen Strich, daß daraus ein Lehrfilm hätte werden können.

Die gesamte "Abwicklung" der Veranstaltung - 245 Starter (330 Nennungen, die nicht alle berücksichtigt werden konnten, wurden abgegeben) und ca. 13.500 zahlende Zuschauer - klappte vorzüglich. Unter tosendem Applaus gab der Schotter Bürgermeister auf der abendlichen Siegerehrung bekannt, daß 1992 am dritten Augustwochenende das traditionsreiche Rennen wieder stattfindet. *Man sieht sich!* Andy



EMMA

Am Anfang meiner Leidenschaft zu jenen Fortbewegungsmitteln auf 2 Rädern stand der Roller. Aber nicht von irgendwelchen Verbrennungsmaschinen angetrieben, sondern von Kinderbeinen. Hergestellt von Steiff und aus bestem Holze.

Aus dieser Perspektive erfolgte mit 14 der Aufstieg zum Fahrrad. Für alle technischen Liebhaber: ausgestattet mit einer 3-Gang-Schaltung und versehen mit dem schönen Namen 'Vaterland'. Da war ich sicher, es schon zu etwas gebracht zu haben.

Mit fortschreitendem Alter, mit 16, kam, wie könnte es anders sein, die Mitgliedschaft im Knatterverein des Zündapplers. KS 50 mit roter Sitzbank ... Auch da waren neue Weltanschauungen fällig. Jetzt war ich schon schneller als mancher Lkw und trug zum ersten Mal einen Sturzhelm, weit von jeder ECE-Norm entfernt. Dann kam "EMMA". Sie erhielt den Namen von einem ganz anderen Erlebnis meiner Kindertage: Jim Knopf und Lukas, der Lokomotivführer. Womit wir bei des Pudels Kern wären. Die Lokomotive "EMMA". Alles klar?!

Meine "EMMA" war mein erstes 'richtiges' Motorrad. Nicht zu vergleichen mit der lärmenden Zweitaktzeit meiner Moped-Ära. "EMMA" kam aus Japan. Tokio, um genau zu sein. Dort gab ihr der Erbauer den Namen Honda. Sie mußte nicht mit schmerzender Beinmuskulatur zum Leben erweckt werden. Knopfdruck genügte. Keine Ölkohle, die ab und an 'ausgebrannt' werden mußte. Vorbei die Zeit der separaten Tanksäulen, wo das Zweitaktgemisch 1:25 erst manuell in ein großes Schauglas hochgepumpt wurde, um dann den Durst der kleinen Wespe zu stillen.

"EMMA" war ganz anders. Ruhiger, sonorer Viertakt. Tanken wie die 'Großen'. Direkt und ohne Mithilfe des Personals. Sie verarbeitete den (damals fast geschenkten) Sprit in 2 Keihin-Unterdruckvergäsern. Obenliegende Nockenwelle, ölgedämpfte Telegabel und dreifach verstellbare Federbeine nach dem De-Carbon-System trugen zur allgemeinen Begeisterung bei.

"EMMA" stand das 5fache (!) an Hubraum zur Verfügung, aufgeteilt auf 2 Zylinder, deren Hubzapfen um 180 Grad versetzt waren, um Vibrationen erst gar nicht aufkommen zu lassen. Unvergleichlich für die damalige Zeit, wo sich noch nicht soviel Verkehr auf die Straßen ergoß wie heute.

Dann diese Farben! "EMMA" war dunkelblau-metallic, weiß, schwarz und natürlich jede Menge Chrom. In der Honda-Chronologie trug sie den klangvollen Namen 'CB 250 Super Sport'. Sie war der Vorläufer der künftigen Sty-

ling-Entwicklung bei Honda und ersetzte 1968 die seit 1961 gebaute CB 72 Dream Super Sport. Unter ihrer bequemen Doppelsitzbank warteten 26 Pferde darauf, laufen bzw. fahren zu dürfen bei einer Bohrung von 56/50,6 mm. Auch war es vorbei mit der 'ausgestreckten Hand'. "EMMA" zeigte - auch auf Knopfdruck - gleichzeitig vorn und hinten, ob ich nach rechts oder links abbiegen wollte. Zur Kontrolle blinkte es nochmals im Drehzahlmesser. Welch ein Fortschritt!

A propos Drehzahlmesser. Auch so ein 'neues' Detail. Das war mir bislang nur von einem reinen Renngerät bekannt. Doch genau dieses Instrument hatte "EMMA" dringend nötig und verlangte am Anfang eine erhebliche Überwindungskraft. Die von ihren Vätern als 'normal' eingeplanten Umdrehungen (10.150 U/min.) erforderten eine völlige Umstellung in der bislang bekannten und gewohnten Art von schonender Bewegung. Schließlich wollte ich meinen mühsam ersparten Traum vom Zweiradglück nicht gleich dem technischen Knockout preisgeben. Allerdings - mit der Zeit wurde ich mutiger.

Unbeschreiblich war der einsetzende Leistungsschub (höchstes Drehmoment 2,18 mkg bei 9.250 U/min.), gab man "EMMA" die Sporen. Die Nadel des Drehzahlmessers eilte dann jedoch so erschreckend schnell auf den roten Bereich zu, daß ich es häufig mit der Angst bekam. Das Problem bestand darin, nicht zu schnell, aber auch nicht zu spät mittels des kleinen Gangschalthebels der Geliebten neue Anweisungen zu geben.

Eine große Erleichterung stellte am Anfang dieser Freundschaft die kleine grüne Kontrollampe dar. Sie signalisierte mir, wann ich gefahrlos die Kupplung loslassen konnte. Mit der Zeit gewöhnte "EMMA" sich an mich oder - besser gesagt - ich mich an sie.

B-e-s-c-h-l-e-u-n-i-g-u-n-g war oft so etwas wie ein Rausch (0-100 in 8 Sek.). Es war genau das, was ich in der 'Schnapsglasklasse' so nie kennengelernt hatte. Jetzt war ich schneller als mancher Pkw (150 km/h) - keine mühsamen und oft nicht ungefährlichen Überholmanöver, und ein Ampelstart (ohne gleich 'Ka-

valier' zu spielen) brachte tiefste Genugtuung. Selbst Mitfahrer konnten sich an meinem neuen Spielgerät und seiner Leistung erfreuen und begeistern; darüber hinaus bot "EMMA" manchen Mädels die Zwangsläufigkeit, sich fester um mich zu schlingen, was auch nicht unangenehm war ...

Großen Spaß bereiteten kurvenreiche Strecken, die ich mit der handlichen Maschine (Radstand 132 cm, Gesamtlänge 204 cm, Bodenhöhe 13 cm) samstags morgens völlig neu erleben durfte.

Ein dunkles Kapitel am Anfang unserer Zuneigung spielte mir allerdings einen gewaltigen Streich. Bei meiner Zündapp gab es so etwas nicht, und ich war drauf und dran, in das Lager der Unverbesserlichen überzuwechseln, wo jegliche japanische Maschine als Wegwerfprodukt deklariert wurde. Aber es kam ganz anders ... sehr zu meiner Schande!

Auf der Rückfahrt eines kleinen Ausfluges in der Sommerhitze des August blieb "EMMA" 5 km vor dem heimatischen Stall stehen und gab trotz aller Bemühungen keinen Mucks mehr von sich. Trotz ihres leichten Gewichts (170 kg) war dies bislang der schwerste Heimweg in meiner Motorradgeschichte. Nach dem Motto 'Wer sein Motorrad liebt, der schiebt' ... Die Lederjacke fast durchgeschwitzt, mit der Leistungsfähigkeit am Ende und die Begeisterung für Honda im Keller. Der Händler wurde angerufen - schließlich war "EMMA" gerade 4 Wochen in meinem Besitz. Am nächsten Tag holte man sie auf einem Tieflader ab. Gespannt wartete ich auf die Diagnose und genoß bei herrlichem Wetter die Straßenbahn.

Endlich klingelte das Telefon. Entsetzlich, was ich da hören mußte! Die Feststellung, so lapidar wie sie war, ließ mich monatelang nicht mehr meinen lebenswürdigen und hilfsbereiten Motorradhändler aufsuchen. Der Tank war leer! Sehen Sie, so

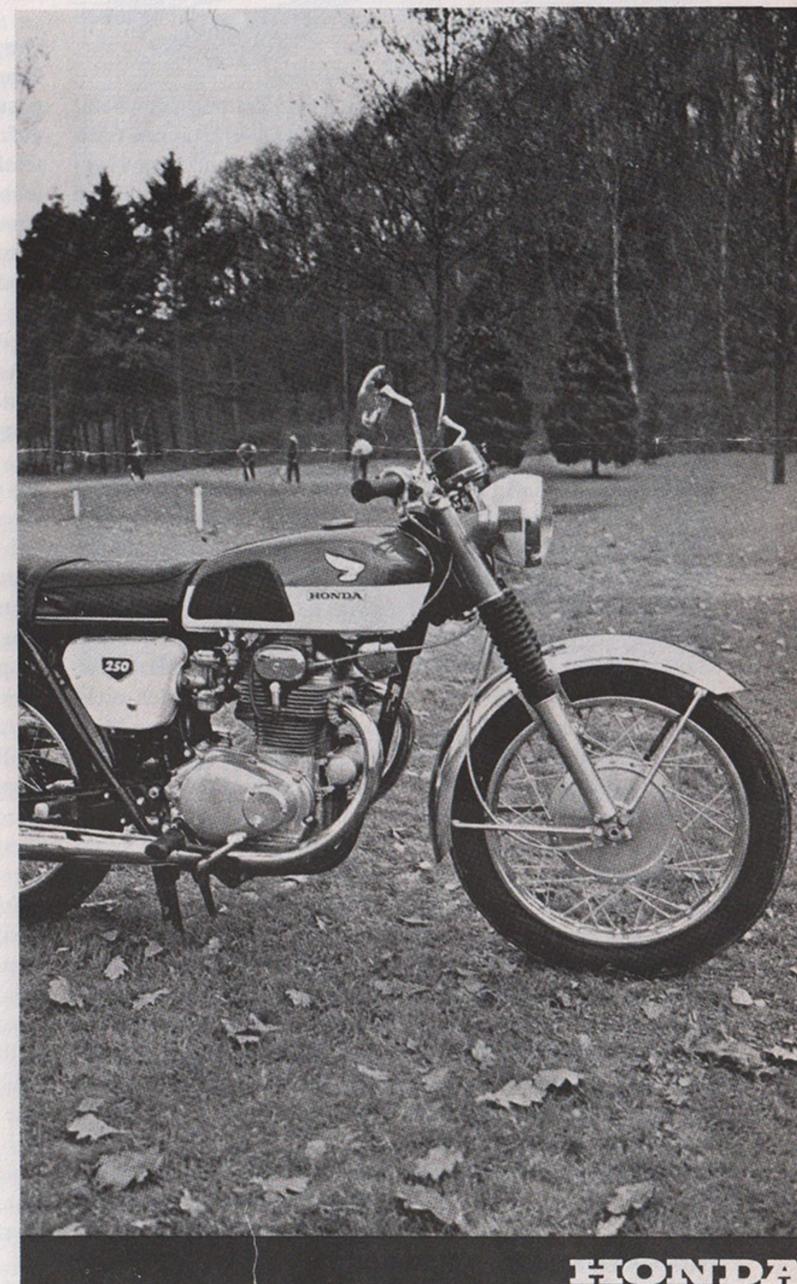
sammelt man Lebenserfahrungen erst mal auf 4 Rädern.

Also, "EMMA" war rehabilitiert und meine Begeisterung für Honda konnte richtig beginnen.

Wir sahen den Bauern bei der

Sie wurde verkauft.

Heute nun bin ich auf der Suche nach ihr. Um da anzuknüpfen, wo wir uns einst trennten. Nochmal



HONDA

Arbeit zu, erkundeten manche stille Straße, rochen moosige Waldluft und fuhren aber auch bei Schneegestöber zum internationalen Motorradtreffen nach Zürich. Besondere Vorkommnisse: keine.

"EMMA" hat mich nie wieder - oder ich sie - im Stich gelassen. Es war eine herrliche Zeit. Unsere Ehe währte 2 Jahre.

mit ihr die alten Wege fahren, und überhaupt. Das alte Stück Eisen aus dem fernen Japan, welches mich damals so begeisterte, zurückzuholen. Die Sonne in den Speichenrädern blitzen sehen und die Douplexbremse rechtzeitig aufzufordern, diese 'Lokomotive' wieder zum Stillstand zu bringen ...

Reinhard Hopp

Aus Stromis Labor

DIE CHROM-STORY

Schluß

Jegliche Empfehlungen und Ratschläge sind nur dann brauchbar, wenn der Normalverbraucher die Möglichkeit hat, Hilfsmittel und Arbeitstechniken in seinem eigenen Umfeld zu finden und einzusetzen. Deswegen wurde in den vergangenen Berichten auch versucht, so praxisnah wie möglich zu arbeiten.

Natürlich, je profihafter die Ausrüstung, um so mehr läßt sich die Arbeitstechnik vereinfachen. Bestimmt werden hier und da Leute auftreten, die mit lässiger Handbewegung Probleme abtun und alles besser wissen und können. Diese ach so weit verbreitete menschliche Gewohnheit wird darüber hinaus noch ergänzt durch vollmundige Hilfsangebote in ausweglosen Situationen. Und hier stehen wir auch schon an dem Punkt, wo der Alltag schonungslos alle Schwätzer entlarvt.

Wie schon anfangs gesagt, wurde parallel zu dem jeweiligen Bericht auch die beschriebene Arbeit durchgeführt. Solange wie Eigenleistung angesagt war, traten zwar Probleme auf, aber keine unüberwindlichen Hindernisse. Für die Verchromung war der Fachmann angesagt ...

Deshalb wurden bewußt die

Themen: Vorbereitung, Material, Zeit und Geld behandelt. Die Verchromung selbst sollte nur die aktuellen Preise für unsere Hochrechnung erbringen, und zwar mit dem Betrieb, der seit Jahren für uns schnell und zuverlässig arbeitet.

Mit den in Zeitungspapier eingepackten Werkstücken (Zeitungspapier schützt vor Flugrost) in der Hand stellte sich dann vor Ort heraus, daß unser zuverlässiger und schneller Geschäftspartner inzwischen auch Wartezeiten von 1-2 Monaten hat. Darüber hinaus ermöglicht die gute Geschäftslage den ersten Betriebsurlaub nach 10 Jahren. Und in der noch zur Verfügung stehenden Woche vor den Betriebsferien wollte oder konnte der Meister die Arbeit nicht mehr annehmen, trotz freundschaftlicher Beziehungen und des Hinweises auf den ausstehenden Bericht in der GummikuH. In diesem Fall darf ich mich nicht beklagen, denn besagten Mißerfolg habe ich mir selbst zuschreiben. Freunden und guten Bekannten war meine holländische Adresse in Venlo bekannt, und nach dem Schneeballsystem wurde die Anschrift weitergegeben. Damit habe ich diesen Betrieb noch nicht für meine weiteren Verchromungen verloren, aber mein momentaner Zeitplan ist nicht mehr einzuhalten.

Als alter Hase gibt man so schnell ja nun auch nicht auf. Im Merkbuch unter "G" = Galvanik stehen ja eine Anzahl von Namen. Alles Leute, die irgendwann starke Sätze über "Beziehungen" oder "kein Problem" äußerten und im Notfall ihre tatkräftige Hilfe zusagten. Ab hier könnte man nun seitenweise Geschichten schreiben unter dem Motto "Es darf gelacht werden". Sämtliche, aber auch wirklich sämtliche Spezialisten, die

sich irgendwann als Nothelfer anboten, waren ein Totalausfall. Vorteilhaft ist, daß die Seite Galvanik auf den neuesten Stand gebracht werden kann, d.h. ein leeres Blatt mit 1 oder 2 Adressen.

Der nächste Schritt ist das Branchenbuch der Bundespost, um regionale Betriebe aufzuspüren. Auch hier ein totaler Flop. Gute Betriebe lehnen Aufträge in dieser Größenordnung und besonders mit Menschen der Oldie-Szene rundweg ab. Übrig bleiben, wie schon vor Jahren, Betriebe, die dafür sorgen, daß Herzinfarkt und Wahnsinn trotz bester medizinischer Versorgung nicht abnehmen.

Ein typisches Beispiel aus den eigenen Anfängen: An der täglich gefahrenen Maschine waren die Chromteile so unansehnlich, daß eine Aufarbeitung ins Haus stand. Daß das Moped sich schon "Oldtimer" nannte und Neuteile nicht mehr zu beschaffen waren, stellte sich schnell heraus. Also mußte neu verchromt werden. Die Suche im Branchenbuch nach einem Metallveredler war von sofortigem Erfolg gekrönt - und das auch noch in nur 40 km Entfernung. Nun ist jeder Neuling glücklich, wenn ein Betrieb genauso aussieht, wie er ihn sich vorgestellt hat, d.h. ein verständnisvoller Ansprechpartner und eine Halle mit verchromten und noch zu bearbeitenden Teilen. Die fachliche Kompetenz des Ansprechpartners überzeugt, und die Übergabe der Kiste mit Teilen wird leichten Herzens vollzogen. Nach den ausgehandelten 2 Wochen Bearbeitungszeit erfolgt der 1. Anruf, und nach 3 Monaten und weiteren in der Lautstärke sich steigenden Anrufen wird endlich der Übergabetermin genannt. Erleichtert und mit genügend Geld in der Tasche eilt man zum Ort der Handlung, nur um

zu hören, daß besagte Teile noch zum Entsäuern 3 Stunden in jenem Kessel liegen müssen. Man soll sich doch bitte diese kurze Zeit gedulden und im Büro schon einmal das Geld abliefern, da gleich Büroschluß sei. Nach besagten 3 Stunden ist nicht nur das Büro geschlossen, sondern auch der Betrieb, und vom Nachbarn erfährt man, daß der Meister heute wirklich gute Einnahmen hatte und nun in den verdienten Urlaub abgereist sei. Nach endlich 5 Monaten und einem beinahe schon militärischen Überfall darf man dann die schon in der 1. Woche verbummelten Teile im gesamten Betriebsgebäude zusammensuchen. Bitte, und das ohne jegliche Unterlagen und Notizen, so geschehen dem Verfasser in seinen Anfängen.

Aus Fehlern lernen

1. Teileliste in mehrfacher Ausführung anfertigen.
2. Grundsätzlich ein Polaroid-Foto von den gesamten Teilen aufnehmen.
3. Bei Überschreitung der vereinbarten Wartezeit sofort massiv reklamieren.
4. Niemals Vorauszahlungen leisten.

Sind die zu verchromenden Objekte geschliffen und poliert, besteht grundsätzlich keine Veranlassung auf längere Wartezeiten. Seriöse Betriebe merken Kunden vor und bitten um eine Anlieferung der Ware erst kurz vor der galvanischen Behandlung.

Wie anfangs angeschnitten, war die Suche nach einem Galvanik-Betrieb überhaupt nicht beabsichtigt und im Prinzip auch nicht nötig. Aber plötzlich wachsen die Probleme zu einem schier unüberwindlichen Hindernis, besonders, da auch der eigene Ur-

laub ansteht. Und gerade das bringt das absolute Erfolgserlebnis. Ohne Wissen der Familie fahren die zu verchromenden Teile mit in den Urlaub, und um die Ecke am Urlaubsort befindet sich die Galvano-Anlage. Alle Wünsche werden erfüllt:

1. Der Chrom ist beste Qualität.
2. In 5 Tagen waren die Teile bearbeitet.
3. Der Preis entspricht der eigenen Vorstellung.

Die Endabrechnung

Unsere Testteile von der ADLER MB 200 befinden sich in einem Pool von 27 zu verchromenden Werkstücken gleicher Art. Der Endpreis beträgt 77,40 DM
Der Preis pro Teil somit 2,86 DM

Die Bilanz

Heft 6/91 - wir haben schon 2.062 DM ausgegeben.
Heft 7/91 - dazu kommen weitere 133 DM.
Wir berechnen bei 111 zu bearbeitenden ADLER-Spezialteilen 2,86 DM Verchromungskosten pro Stück und kommen somit auf 317 DM.
Ausgeschlossen bei dieser Berechnung hatten wir den Tank und 2 Schalldämpfer-Endrohre. Der freundliche Galvano-Betrieb stellt uns für diese Großteile in Rechnung:
- Tank 220 DM
- 2 Endrohre 120 DM
Somit beläuft sich der momentane Endpreis auf 2.852 DM nur für die Verchromung.

Dieses Geld wurde ausgegeben für eine qualitativ hochwertige Arbeit. Kein Chromteil wurde an der Testmaschine übersehen. Am Endergebnis findet auch der schärfste Kritiker keinen Makel. Und nun kommt zwangsläufig die Frage: Habe ich mich verkauft?

Wer sich noch erinnert, der Kaufpreis betrug 1.200 DM. Somit sind 4.052 DM ausgegeben, und noch immer ist der Rest unbearbeitet. Mit Sicherheit hat der Verkäufer das bessere Geschäft gemacht. Er hat sich diese enormen Kosten erspart. Und sollte die Maschine einmal laden und fahrbereit dastehen, so ist es doch nur ein simples Motorrad.

Nachtrag

Wer durch diesen Bericht sich immer noch nicht hat abschrecken lassen, möge bitte auch an die Belastung der Umwelt durch Galvanik-Betriebe denken.

"... obwohl die zur Deutschen Aerospace gehörende Dornier GmbH in Friedrichshafen ein neu entwickeltes Recyclingsystem zur industriellen Abwasserreinigung und Wertstoffwiedergewinnung entwickelt hat. Das mit Förderung des Bundesministers für Forschung und Technologie entwickelte Verfahren faßt in seiner neuen Form erstmals alle zum Teil neukonzipierten Reinigungs- und Rückgewinnungskomponenten in einem geschlossenen Kreislauf zusammen. Dieses neue System wurde mit Unterstützung des Berliner Umweltbundesamtes bei der Galvanik-Firma Schwarting KG in Eriskirch/Bodenseekreis installiert und arbeitet dort seit November 1990 mit Erfolg. Durch den Einsatz verschiedener Systeme in einem geschlossenen Kreislauf können Sonderabfälle und Abwässer weitestgehend vermieden werden." (Quelle: ARGUS JOURNAL, Fachzeitschrift für Arbeits-, Risiko-, Gesundheits- und Umweltschutz. Ausgabe 4/81, Seite 34.)
Aber leider ist dies nur die Ausnahme, denn alle anderen Firmen haben diesen recht teuren Schritt in Richtung Umweltschutz noch nicht vollzogen.



Steib

Seitenwagen
jetzt mit
Oeldruckbremse
Lieferbar!

Steib Spezialfabrik für Seitenwagen, Nürnberg
Zerrabelsholstraße 23-27

MOTALIA

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

MOTALIA im Abonnement GP

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

Ja, ich möchte MOTALIA ab der nächsten Ausgabe abonnieren.

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

O habe ich auf das Konto überwiesen

O habe ich als Scheck beigefügt

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

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

Name:

Straße:

PLZ, Ort:

Datum + Unterschrift:

Termine & Treffen

Kostenlose Terminaufnahme für Veranstalter:

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

vom	bis	PLZ	Ort	Veranstaltungsort	Art	Info
13 9	15 9	6437	Kirchheim/Hess.	Camp. Seepark	3. Euro-Gesp. Treffen	Bernhard Götz, Tel. 07154/29358
13 9	15 9	3040	Soltau		10. Int. Vet.-Rallye	G. Brunkhorst, Tel. 05191/2846
14 9		6920	Sinsheim	Auto&Technik-Mus.	Yam TX 750 Treffen	J. Hauch, Tel. 6221/809254
14 9	15 9	3501	Fuldabrück		7. +8. Lauf Vet.-Trial	K. Stauffenberg, Tel. 0561/44320
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	NL-6812	Arnhem	Moto-Cross-Strecke	Vet.-Trial	Th. Bartels, Tel. 0031/85/514987
21 9	22 9	6479	Schotten	Falkorhaus	Gil.era/Morinitreffen	
21 9	22 9	8941	Kirchhaslach		Oldtimer-Treffen	Adolf Miller 08333/1688
22 9		4594	Garrel		2. Int. Schinkenrallye	J. Trabeling, Tel. 04474/1757
28 9		5190	Gressenich		Endlauf Vet.-Trial	INFO Tel. 02402/72647
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	Fahrradlager	Teilemarkt	H. Geilsdorf, Nr. 1, O-6551 Külmla
12 10	13 10	6800	Mannheim		Veterama	Veterama GmbH, 6802 Ladenburg
13 10		B-????	Braine-L'Alleud		Vet.-Trial	R. Munstermann, Tel. 05828/448
13 10		NL-????	Lalystad	Rennstrecke	Vet.-Rennen	HMV, Tel. NL-5920-56364/13647
18 10	20 10	4938	Schieder-Schwalenberg		7. Treffen europ. Motorr.	Ulrich Meier, Tel. 05233/5795
19 10		A-????	Steyr	Münichholz	9. Kfz.u. Teilemarkt	1. MSCS, Tel. 0043/7252/26107
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
10 11		B-????	Mons		Vet.-Trial	R. Munstermann Tel. 05829/448
11 11		DK	Hemming	Messecenter	Oldtimer Markt	Sv.Aa.Mortensen 0045/97/151603
29 11	1 12	5100	Aachen		Adventstreffen	Kuhle Wampe, Gerd Kaufhold, 0241/511777
Ständiger Termin		4542	Tecklenburg	Gasthof Römerkrug	Mot.-Vet.-Stammtisch	Jeden Dienstag, INFO: Claus 05405/3382
Ständiger Termin		2870	Delmenhorst	Kammerei	Italiener-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat, 04432/1610
Ständiger Termin		2000	Hamburg	Sternschanze	Motorrad-Stammtisch	Jeden 3. Sonntag im Monat, 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		7900	Ulm	Cafe Rialto	Klassiker-Stammtisch	Jeden Donnerstag ab 19 Uhr, Info 07302/4853
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	Leuchtturm	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		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, 0421/882248, E. Paul

SUPER!

rief Conny, als sie die GUMMIKUH & Past perfect sah.

“Die will ich im Abo haben. Das spart Geld, und ich hab’ sie immer pünktlich im Briefkasten!“



59,90 DM statt 70,80 DM

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 1

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.

Werbeprämie 2

Die Alternative: Der "Werber" erhält fünf Zeichnungen verschiedener Motoren aus unserer Motorengalerie.

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
und der Prämie (nur Nummer angeben) an den
GUMMIKUH-Verlag · Am Deich 57 · 2800 Bremen 1**

LAST NOT LEAST

Schon mal im Stau gestanden?

Eine völlig unnütze Frage an die bundesdeutschen Motorradfahrer. Sie ist rein rhetorischer Natur. Also Staus nerven, egal ob sie an einer Ampel in der Großstadt abgefeiert werden oder ob sie auf der Autobahn nachts um halb eins stattfinden. Und nun fragen wir den Autofahrer, ob ihn der Stau auch ...? Ja, ihn auch. Ob er nicht mal schnallen würde, daß er der Stau ist? Booah! Ich?

Das ist nämlich genau die Dämlichkeit, die wir bisher nur einem bestimmten Markentyp-Fahrer zugestanden haben. Jeder LKW- und PKW-Fahrer schimpft auf die Warteschlange und kapiert nicht, daß er der Verursacher ist.

Gehen wir bekannt rechnerisch an das Problem heran. Die benutzte Verkehrsfläche für einen PKW einschließlich Sicherheitsabstand liegt bei ca. 14 m², für ein Motorrad bei ungefähr 5 m². Ein normaler PKW benötigt ergo den Platz dreier Moppets. Wir freuen uns natürlich alle, wenn ein vernünftiger Autler seine Kutsche mit drei oder sogar vier Personen auslastet. Ein staubewußter Fahrer! Doch die Wirklichkeit sieht anders aus! Eine Person in der Blechkarosserie versperrt die freie Fahrt.

Darauf angesprochen, legen die Autofahrer die ty-

pisch-europäische Reisetätigkeit an den Tag. "Ach, ich düse dieses Jahr wieder nach Majorka. Der einzige Nachteil istcha auf der Insel, daß se so voller Touristen is!"

Nehmen wir einen konkreten Fall: Vor einer Baustellenampel staut sich mal wieder alles. Ich fahre langsam an der Schlange vorbei zur Ampel (der Autler wird sagen: Da drängelt sich wieder so'n Rocker vor!) und starte flott, wenn sie auf grün schaltet. Hat jemand was dagegen, daß ich meine psigige Minimalverkehrsfläche für einen reibungslosen Verkehrsfluß einsetze? Ja, da haben von zwanzig wartenden Chauffeuren mindestens drei Minderwertigkeitskomplexe. Sie versuchen schon vorher in der Schlange mir den Weg zu verstellen oder mich nach der Baustelle zu linken. Neid, der pure Neid spricht aus ihrem Verhalten. Der Gedanke, daß sie selbst Alternativen zum PKW finden müssen, weil sie sonst immer mehr Zeit mit Warten verbringen, kommt ihnen nur selten. Dabei bietet sich das motorisierte Zweirad an.

Mein Fazit: Da die Autofahrer die Staus verursachen, können sie nicht damit rechnen, daß ich mich mit meinem Donnerbolzen lieb und brav in ihre Schlangen einordne, mich ihrem Staucodex unterordne.

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 Zeitschrift 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 Longstoke, 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 & Titelrealisation:

Rainer Baues Offsetdruck, Am Deich 57, 2800 Bremen 1

DIE ANZEIGEN

Verantwortlich für Anzeigen: Rainer Baues

Anzeigenschluß:

Jeweils am 20. des Vormonats

Anzeigenpreise:

Private Fließsatzanzeigen bis zu 200 Zeichen sind für Leser kostenlos. Für gewerbliche Anzeigen 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 5/Okttober 1989
HOREX



Heft 6/November 1989
TRIUMPH



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



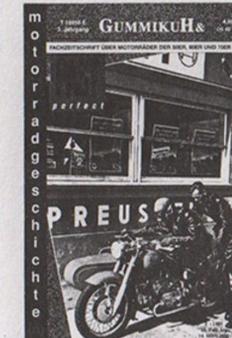
Heft 17/Oktober 1990
GESPANN



Heft 18/November 90
MZ ES 250



Heft 19/Dezember 90
NORTON-MAICO



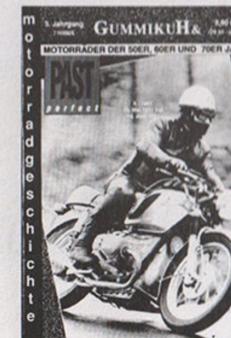
Heft 21/Februar 1991
RICKMAN I - MZ



Heft 22/März 1991
RICKMAN II-Horex



Heft 23/April 1991
ILO-Motoren · Suzi



Heft 24/Mai 1991
MZ · RICKMAN · NSU



Heft 25/Juni 1991
GUZZI I · JAWA



Heft 26/Juli 1991
MÜNCH · GUZZI II

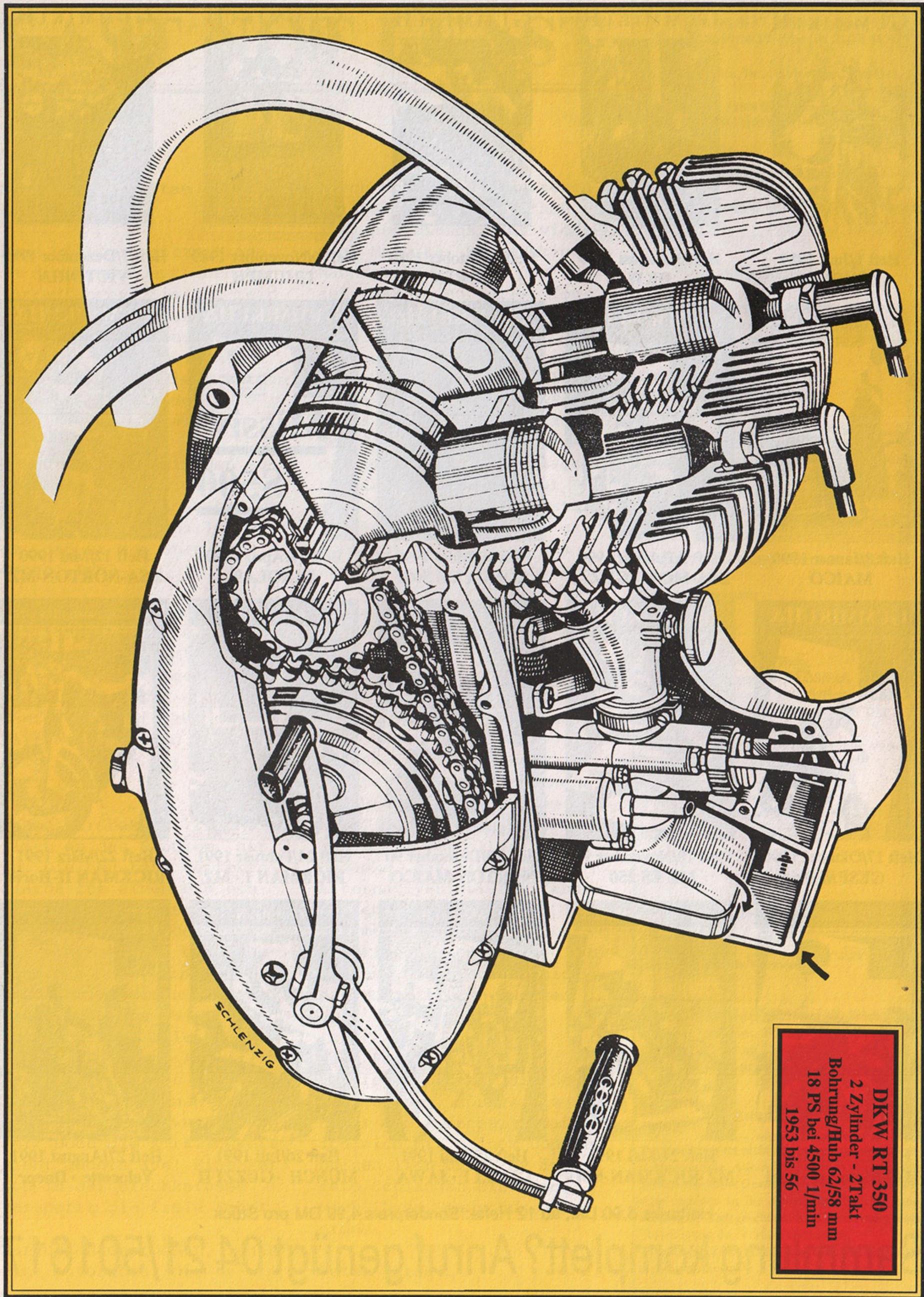


Heft 27/August 1991
Velocette · Dnepr

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



DKW RT 350
 2 Zylinder - 2Takt
 Bohrung/Hub 62/58 mm
 18 PS bei 4500 1/min
 1953 bis 56