

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

3. Jahrgang

T10856E

GUMMIKUH &

5,90 DM

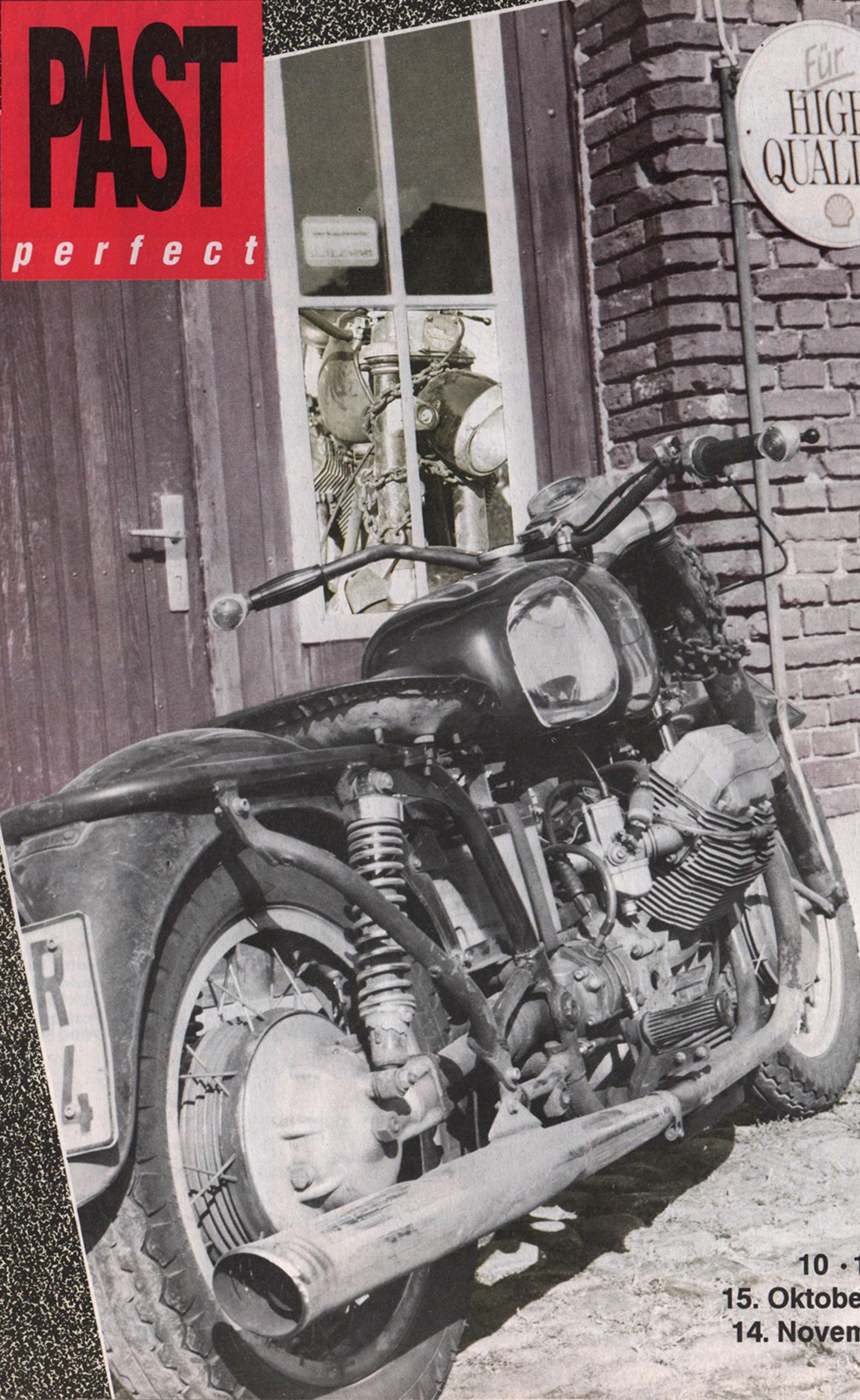
OS 50 - sfr 5,90

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

PAST

perfect



10 · 1991

15. Oktober 1991 bis

14. November 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**



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 B...engasse.

Kompetenz in Sachen Technik, Test, Sport und Zubehör. Motorrad-Magazin MO jeden Monat neu im guten Zeitschriften-Handel für DM 6,- oder im Abonnement zum günstigen Jahresabo-Preis von DM 64,80 (Inland). **Motor Technik Verlag GmbH, Abt. Leser-Service, Postfach 80 0726, 7000 Stuttgart 80.**

SPORT

- Schwerpunkt I
Dutch Daytona 1991 4
- Veterantrial
Brockhöfe 1. Sept. 1991 34

GESCHICHTE

- Typenkunde
Zündapp Norma 14
- Schwerpunkt II
Harley Davidson 16
- Historischer Test
Ardie BD 176 47

GESCHICHTEN

- David Longstroke
Nachwuchsfahrer Otto 42

TECHNIK

- Wußten Sie schon... 32
- Kettenkunde VI
- letzter Teil - 40
- Aus Stromis Labor
Die Gummi-Story 50

UNTERWEGS

- Fahrerlehrgang
auf dem Nürburgring 36
- Versuch macht kluch
Auf dem Weg nach Stuttgart 44

RUBRIKEN

- Korrespondenz 10
- Litera-Tour 22
- Such & Find - der
Anzeigenmarkt 23
- Termine & Treffen 52
- Last not least 54
- Impressum 54
- Heftservice 55
- Motorengalerie
Honda CB 450 56

GUMMIKUH & PAST PERFECT AUSGABE 29



Schwerpunkt:
The
American
Dream:
Harley-Davidson
Seite 16



Der Sport
schlechthin...
Veterantrial
ab Seite 34



Beim Schubert-
Fahrerlehrgang
gab es auch für
Andy einiges zu
lernen.
Sein Bericht ab
Seite 36

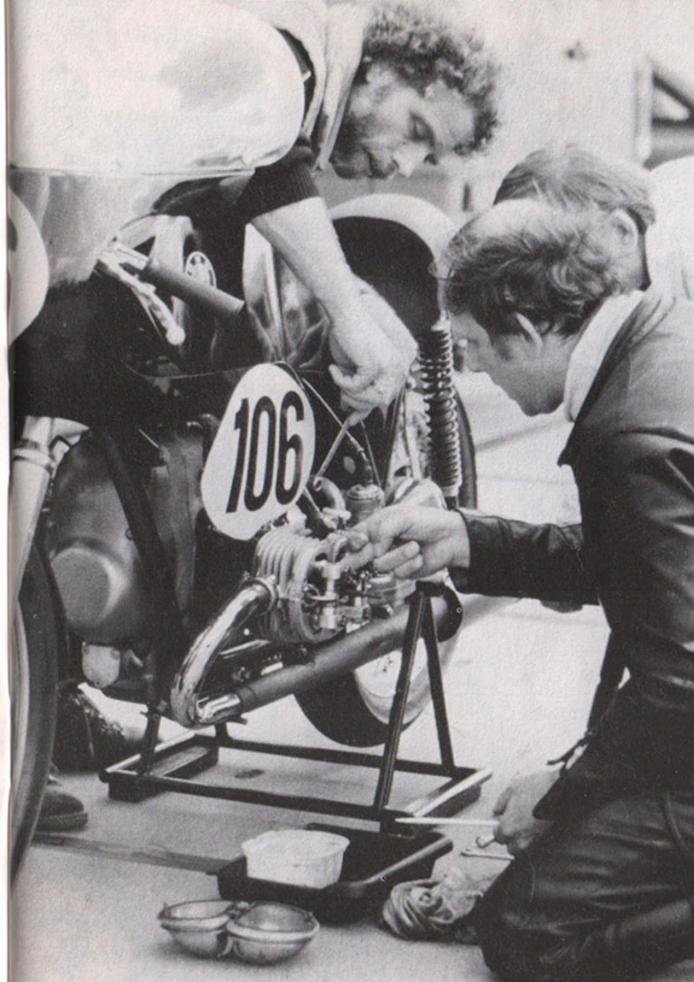


ps war mit seiner
Hercules unter-
wegs. Die Reise
führte ihn zum
Spukschloß im
Spessart
Seite 44





DUTCH DAYTONA



Der Vergleich mit der legendären Piste in Daytona ist vielleicht etwas hochgegriffen, aber die Strecke in Lelystad ist schon etwas Besonderes. Ein Hochgeschwindigkeitsoval mit überhöhten Kurven liegt da zwischen den saftig-grünen Wiesen auf Flevoland. Keine richtigen Steilwände, aus denen herunterfällt, wer zu langsam ist, aber immerhin: Ein völlig neues Fahrgefühl mit den klassischen Rennern.

Der CMRCH (Classic Motorcycle Racing Club Holland) hatte eingeladen zu einem gemütlichen Sonntagstreffen. Kein Rennen wollte man fahren, nein, einfach nur so die Motorräder ausführen auf diesem prächtigen Kurs. Spaß haben mit klassischen Motorrädern ist die eindeutige Devise, da ist kein Platz für Ori-

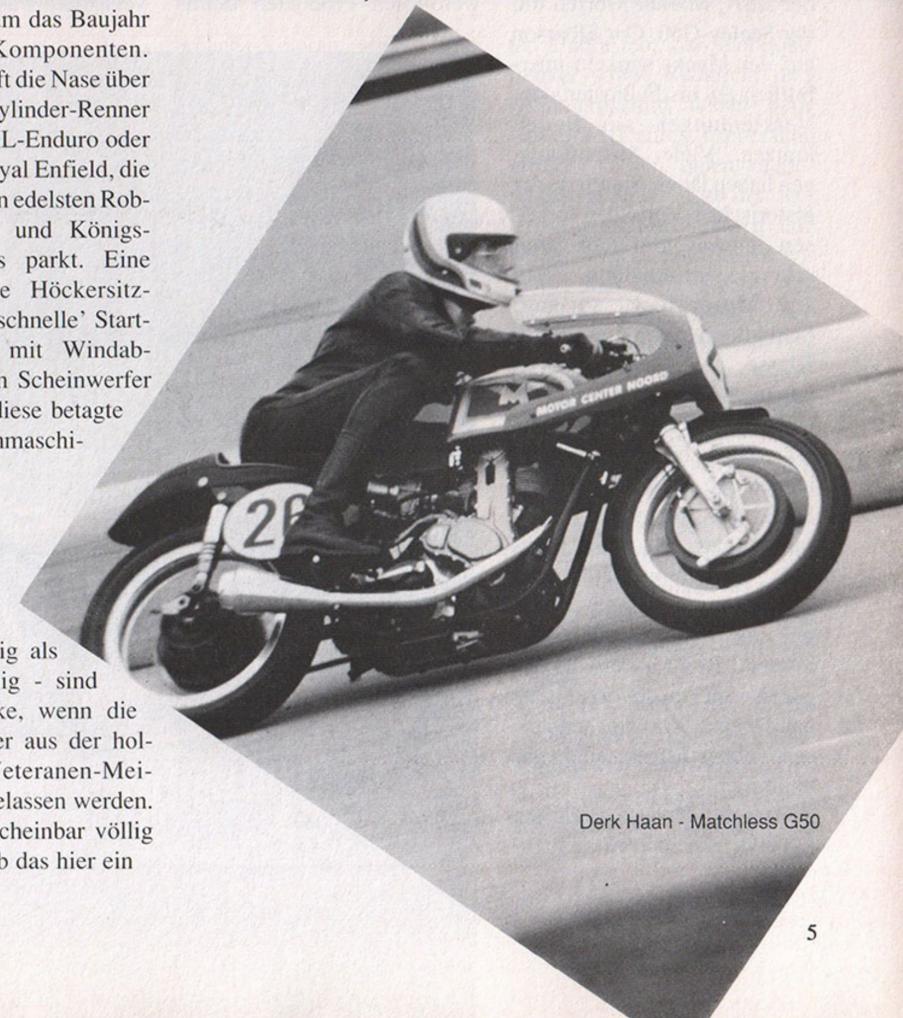
ginalitätsfetschisten oder für Diskussionen um das Baujahr bestimmter Komponenten. Niemand rümpft die Nase über die zum Einzylinder-Renner umgestrickte XL-Enduro oder gar über die Royal Enfield, die mitten zwischen edelsten Rob-North-Tridents und Königswellen-Nortons parkt. Eine grobschlächtige Höckersitzbank und die 'schnelle' Startnummerntafel mit Windabweiser vor dem Scheinwerfer machen auch diese betagte Bullet zur Rennmaschine.

Richtige Renner ohne "Wenn" und "Aber" - sowohl zweirädrig als auch zweibeinig - sind auf der Strecke, wenn die schnellen 500er aus der holländischen Veteranen-Meisterschaft losgelassen werden. Denen ist es scheinbar völlig gleichgültig, ob das hier ein



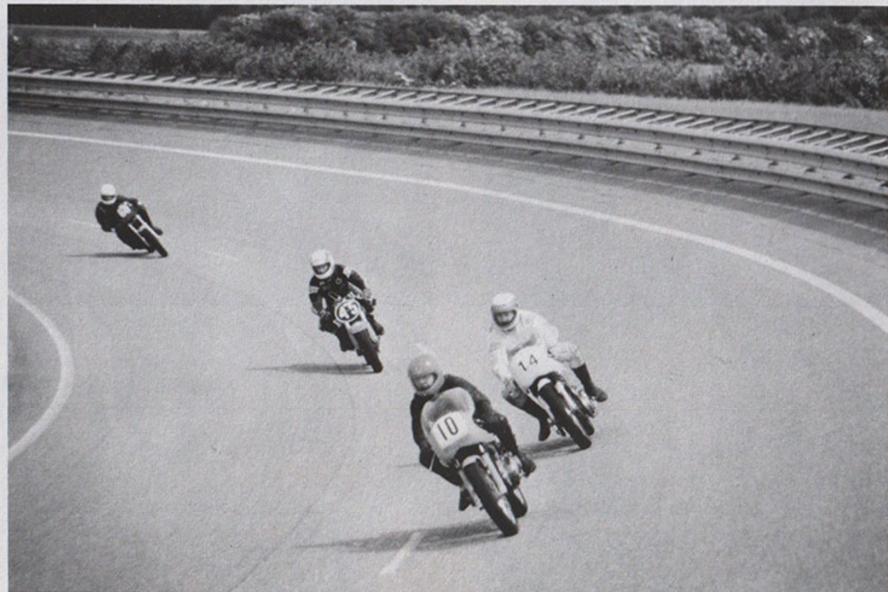
DUTCH DAYTONA 1991

Foto oben: Jan Rietdijk • BMW



Derk Haan - Matchless G50

Rennen ist oder eine Einstellfahrt, ein Demo-Lauf oder eine Kaffeefahrt. Das Gas ist rechts und der Vordermann muß überholt werden, so einfach ist das. Die Vollgastiere in den klassisch schwarzen Lederkombis dreschen die betagten BSA Gold Stars und die Manx Nortons mit einem Affenzahn durch die Strohbällenschikanen. Martin Groenendijk ist der schnellste BMW-Treiber im Lande, und er gibt den Zuschauern reichlich Gelegenheit, in den Kurven die Unterseite des Bayern-Boxers zu bewundern. Die



modernen Rennreifen erlauben den altehrwürdigen Veteranen schier unglaubliche Schräglagen, und die schnellen Leute, wie Jan de Jong auf der BSA, Marten Morren mit der Seeley-G50, Cor Elbersson auf der Manx, winkeln unerbitlich ab, bis Fußrasten oder Verkleidungen am Boden kratzen. Viele Auspuffanlagen haben längst die Pfade der historischen Vorbilder verlassen und schlängeln sich schräglagenfreundlich dicht am Motorblock entlang. Schließlich wird in dieser Klasse um Meisterschaftspunkte gerungen, da geht es natürlich um Sekundenbruchteile. Nicht hier in Lelystad, hier fahren ja alle nur so zum Spaß, aber eben den Rest des Jahres über. Die legen wirklich ein atemberaubendes Tempo hin, was muß da erst bei einem Meisterschaftslauf los sein! Rita Morren, die das ganze Spektakel organisiert hat, lächelt: "Die vier schnellsten 500er-Fahrer sind gar nicht hier."

Zwischen all den britischen Legenden ist auch eine Einzy-

linder-Ducati dabei. Elbert Raademaker jagt, flach auf dem Tank liegend, mit dem feuerroten Königswellen-Renner seiner persönlichen

niert. Ein wahrer Augenschmaus. Dicht gedrängt stehen sie am Vorstart und werden mit kurzen Gasstößen aufgewärmt: die kleine 3 1/2er

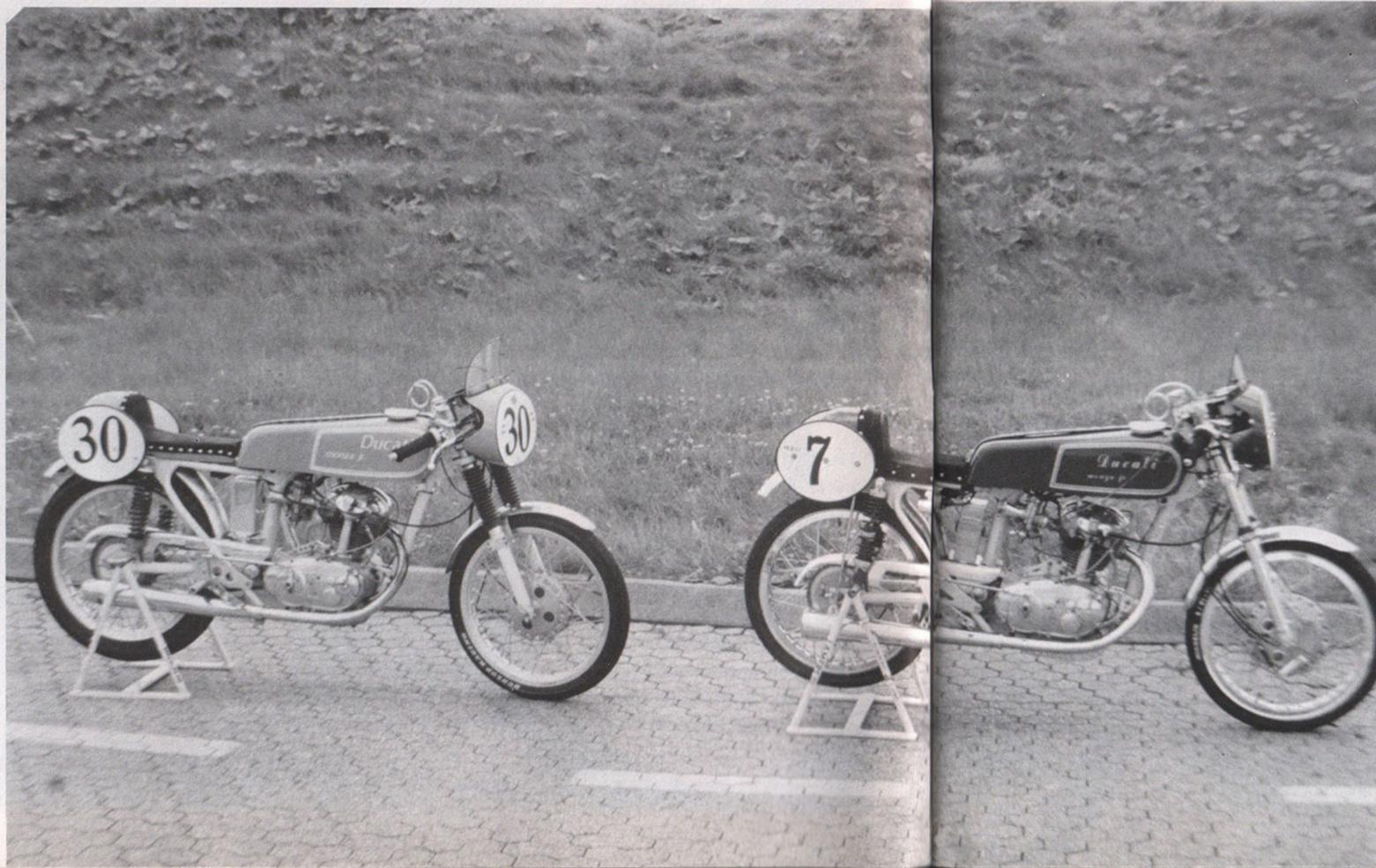
mahlen die Kegelräder einer makellosen 900SS. Sie alle tragen stolz ihr Nummernschild am Heck, die Hauptscheinwerfer sind abgeklebt, Blinker betrachtet man in Holland scheinbar sowieso als gravierenden Stilbruch. Die Besitzer der sportlichen Italo-Bikes nutzen Veranstaltungen wie die DDD, um dem allgegenwärtigen Tempolimit zu entgehen und ihren Prachtstücken einmal richtig die Sporen zu geben. Da liegen Erinnerungen an Paul Smarts glorreiche Ducati-Ritte in der Luft, und Jos von Someren darf sich

Bestzeit nach. Nach den schnellen Fünfhundertern stehen die Paraden auf dem Programm, diese Läufe werden zahlenmäßig von den grünweiß-roten Produkten domi-

Morini, die echte, die ursprüngliche Guzzi Le Mans mit der knappen Tanga-Verkleidung, Laverdas mit 2 und 3 Zylindern, aber auch die vollverschaltete Paso. Dazwischen

auf der V7 Sport ein wenig wie Vittorio Brambilla fühlen, der 1969 für Moto Guzzi stundenlang die Steilwand in Monza

Ducatis 160 ccm



oben: P. van Es • Triton

rechts: Sietze Douma • Harley Davidson

durchraste und eine Handvoll Weltrekorde nach Mandello holte.

Ein älterer Herr lächelt unter der Cromwell-Halbschale zufrieden vor sich hin, als er mit seiner Triton auf die Piste rollt. Da hat nicht einfach einer einen Triumph-Twin in den Federbett-Rahmen gehängt: Die zentralen Zündkerzen und die elastisch aufgehängten Schwimmerkammern zeugen von einstmaligen ernstesten Rennambitionen. Diese Triton präsentiert sich noch heute so, wie vor Jahrzehnten viele Racer im harten Renneinsatz aussahen. Der Lack ist matt, an den beanspruchten Stellen des Rahmens gar abgeschuert, Isolierband ersetzt großzügig Kabelbinder und Schlauchschellen. Ein echter Ge-



brauchs-Veteran eben. Eine wilde Truppe von Triumph-Enthusiasten hat sich mit ihren Boneville-Twins, serienmäßig und straßenzugelassen, zwischen die BOT-BMW und die Trident-Renner gemischt. Jos Jelsma ist einer von ihnen. Die Lederjacke vom Fahrtwind aufgeplustert, auf dem Kopf einen mattschwarzen Jethelm scheucht er auf der Hochlenker-Bonnie unverdrossen die vollverkleideten Racer vor sich her. Mit zusammengekniffenen Augen (wer eine Brille trägt ist feige, oder wie?) und wehender Gürtelschnalle wirft er die Triumph in die Kurven, daß Ständer und Auspuff nur so auf den Asphalt krachen. Der Typ mit der silberblauen Silver-Jubilee-Edition von 1977 ist ähnlich spektakulär unterwegs. Ihn kann nicht einmal der Verlust eines Dämpfereinsatzes stoppen.

Die Jungs haben heute bestimmt ihren Spaß. Ideallinie? Was ist das? Mit einem kurzen Ruck am Lenker ziehen sie die Triumphs in den Steilwandkurven ganz nach oben, genießen dicht unter der Leitplanke das Spiel mit der Zentrifugalkraft und den ungewohnt gekippten Blick auf die Welt. Von dort oben stechen sie dann im Sturzflug in die folgende Schikane hinunter.

Vom Outfit her - Lederjacke, mattschwarzer Jethelm, schwarze Sonnenbrille - paßt Eric de Vette ganz prima zu dieser Gruppe, wahrscheinlich hat auch er eine Bonnie in der Garage stehen. Auf dem Ovalkurs in Lelystad erschreckt er aber die Konkurrenz mit einer unglaublichen Harley-Davidson. Die weit, weit vorverleg-

ten Fußrasten, der halbhohe Lenker sowie Rücklicht und Nummernschild neben dem Hinterrad (Dennis Hopper läßt grüßen) bilden einen merkwürdigen Kontrast zu den fetten Supersportschläppen auf beiden Rädern. Die alte Harley glänzt nun nicht gerade mit sportiver Bodenfreiheit, bei Erics zügigem Tempo setzt da einfach alles auf. Die Werkzeugtasche, die vor den Rahmenunterzügen baumelt, ist schon durchgeschliffen, die Cowboystiefel auf den Chopper-Rasten kratzen mit der Hacke über die Piste, und die Auspuffrohre folgen als nächstes. In jeder Kurve gibt es die gleichen häßlichen Schleifspuren.

A propos Harley-D. Sietze Douma hält die Ehre der ruhmreichen Marke mit einem uralten seitengesteuerten V-Twin aufrecht. Das fußgeschaltete

rechts: Jos Jelsma •
Triumph

unten: Jim Schwantz

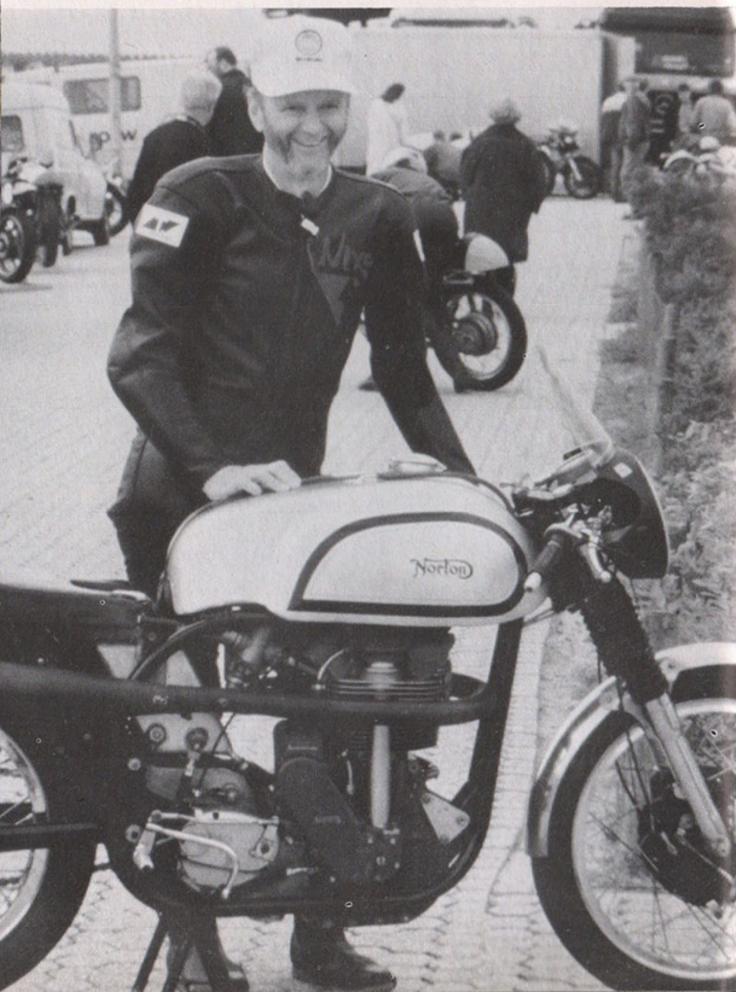
rechte Seite: Roel
Pasop • Trident

Tribünenplatz!



schon unzähligen antiken Milwaukee-Eisen auf die Räder verholpen hat, der darf doch wohl auch einmal über die Stränge schlagen. Ist es diese recht lockere, lustbetonte Einstellung zur klassischen Rennerei, die die deutschen Fahrer davon abhält, ihre blitzblank restaurierten Sahnestückchen bei den holländischen Club-

veranstaltungen zu präsentieren? Die Gefahr, von verwegenen Typen auf Serien-Bonnevilles nach Strich und Faden verblasen zu werden? Ein einziger Fahrer aus der VFV-Szene genießt hier in Lelystadt das ungewohnte Steilwandgefühl. Rita Morren kann auch einen Stargast begrüßen: Jim Schwantz, der Vater des texa-



JAWA-Getriebe, Suzuki-Bremstrommeln, Metzeler ME-Pneus sowie ein engagierter Pilot, der, weit über den ausladenden Lenker gebeugt, heftig am Quirl dreht, sind die Zutaten, um mit dem 50 Jahre alten Renner der modernen Konkurrenz das Heck zu zeigen. Eine Entweihung der hehren Originalitätsansprüche in der Oldtimerszene? Ja schon, aber wie sonst sollte Douma mit dem grollenden Dinosaurier in der Spitzengruppe neuzeitlicher Superbikes mithalten können? Und wer im Laufe eines langen Harley-Schrauber-Lebens

ist er ein vielbeschäftigter Mann und hat nicht den ganzen Tag Zeit, da ist man in Sachen Klasseneinteilung flexibel. Immerhin kann der CMRCH nicht jeden Tag einen so berühmten Namen im Fahrerlager begrüßen.

Aber auch ohne große Namen läßt sich der Sonntag genießen zwischen den grollenden Motoren und den gleichgesinnten 'Windgesichtern', egal, ob die

unter einem Cromwell oder unter dem mattschwarzen Jet-helm stecken oder gar hinter dem getönten Visier einer poppig-bunten Kocinski-Replica. Man trifft sich wieder im nächsten Jahr auf der einmaligen Oval-Piste.

Bericht & Fotos
Peter Mergelkuhl

nischen Grand-Prix-Haudegens Kevin, hat sich für ein paar Stunden vom GP-Troß abgesetzt und schaut vor der Mittagspause mal im Dutch-Daytona Oval vorbei. Ihm jedenfalls gefällt die Atmosphäre. Gern schwingt er sich auf die bereitstehende Norton mit der berühmten Startnummer 34 und dreht seine Runden im Oval. Eigentlich sollte er ja ein paar Tage später bei der historischen Dutch TT in Assen gegen Phil Read und Konsorten antreten, aber die amerikanische Förderation verweigerte dem graubärtigen ehemaligen Dirt-Tracker die Auslandsstartgenehmigung. Hier in Lelystadt braucht es keine Lizenzen, schließlich ist das Ganze ja kein Rennen. Die ersten Runden fährt er recht verhalten, es ist auch schon fast 20 Jahre her, daß er zum letzten Mal mit einer Rennmaschine unterwegs war. Aber er findet bald wieder Gefallen an der Sache, die Schräglagen werden größer, der Manx-Auspuffton bissiger und die Rundenzeiten immer flotter. Kurz nach dem 500er Lauf geht er wieder auf die Strecke und mischt sich mit der Norton unter die Laverdas und Guzzis der Italo-Parade. Schließlich



KORRESPONDENZ

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

UNBEKANNTE BREMSE

Ein echtes Rätsel ist für uns diese Vorderradbremse. Der Leser, der uns als erster den RICHTIGEN Tip gibt, zu welcher Maschine diese 200 mm Vollnabensimplex gehört, bekommt gratis ein Kurzabo, bzw. Aboverlängerung um drei Ausgaben unserer herrlichen Gazette. Der große Durchmesser läßt darauf schließen, daß die Bremse für eine Maschine mit mindestens 350 ccm gedacht war. Die Simplexvollnabenkonstruktion scheint eher aus den 50er Jahren zu stammen, da in den 60ern bei größeren Maschinen eher Duplexbremsen Verwendung fanden. Wir wissen definitiv, daß es keine serienmäßige BMW-Bremse ist, auch Horex scheint nicht in Frage zu kommen. Vielleicht ein Zubehörteil zum Nachrüsten?

Auffällig ist die kegelige Ausformung der Ankerplatte zur Gabel hin. Der Deckel links auf dem Bild ist auf seiner Außenseite genauso kegelig ausgeführt. Jener scheint als Distanzstück zwischen Trommel und Gabel zu dienen. Eine Trommel haben wir nicht, ihr Durchmesser muß ca. 20 cm betragen.

Wer also meint zu wissen, was für eine Herkunft dieses Leichtmetallbauteil haben könnte, melde sich bitte telefonisch oder schriftlich bei uns.
Andy

ROBUSTE ROLLE

Der Anzeigentext der "Roadmaster"-Rolle von Barbour Importeur Gerold Brabetz hatte mich aufmerksam gemacht. Dort wurde die Nylon-Gepäckrolle mit dem klangvollen Namen als ausgesprochen ro-

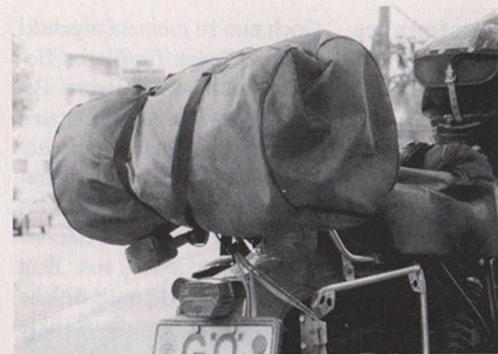


Foto:
Auch als Rucksack zu gebrauchen

bust und langlebig beschriebenen. Da ich sowieso mit Brabetz telefonierte, fragte ich ihn, ob wirklich gegenüber der Konkurrenz ein Qualitätsvorsprung vorhanden sei. In meinem Motorradalltag verschlei-

Be sich vieles in kurzer Zeit. Er entgegnete freundlich, ich solle das Ding doch mal ausprobieren. Ich fuhr im letzten Vierteljahr ca. 4000 km mit der Tasche unter den unterschiedlichsten Witterungsbedingungen. Zwischenzeitlich war die Tasche zwei Wochen zum Zelten in Norwegen. Neben Autobahnfahrten im Wolkenbruch machte sie über einige Kilometer Bekanntheit mit meinem hochgelegten Auspuff. Die Hitze hinterließ glücklicherweise keine Schäden. Die Tasche ist wasserweisend. Bei Gewitter dringt Feuchtigkeit ein. Nieselregen oder kleine Schauer bleiben folgenlos. Wie vorauszusehen war, hat die einstmalige rote Tasche bereits Patina angesetzt. Sonst ist das Ding noch pfennigganz. In Norwegen wurde die Tasche noch als Rucksack eingesetzt, dabei sollte eine Lederjacke den Zug der schmalen Riemen auf den Schultern etwas dämpfen. Das "Ding" ist wirklich zäh und vielseitig. Gerold Brabetz hat nicht zu viel versprochen: kein Schnörkelkram, dafür Qualität: Die Kanten sind kederverstärkt, der große Reißverschluss besitzt eine ordentliche Klettdeckung, und die Riemen sind zäh. Die Sorgfalt ging sogar soweit, daß die Riemenenden angeschrägt und an den Enden verleimt sind. Dadurch kann man diese gut einfedern, und die Enden fleddern auch

Foto:
Die unbekannte Bremse



Die Riemen halten die Tasche sicher auf der Maschine (Foto Andy)

nicht auseinander. Wir haben hier den seltenen Fall vor uns, daß "Werbeversprechen" gehalten wurden. Ich stehe daher nicht zurück, die Qualität dieser Tasche als ausgezeichnet zu bezeichnen. Erhältlich ist die Tasche in rot oder schwarz. Dazu gibt es drei Größen von 58 bis 64 cm Länge. Der Preis liegt je nach Format zwischen 50 und 60 DM. Erhältlich ist das gute Stück bei Gerold Brabetz, Falkensteiner Weg 8, W-6238 Hofheim am Taunus, Tel. 06192/6444, FAX 06192/26775, oder bei ausgewählten Zubehörhändlern.

Hallo GUMMIKUH-Macher !

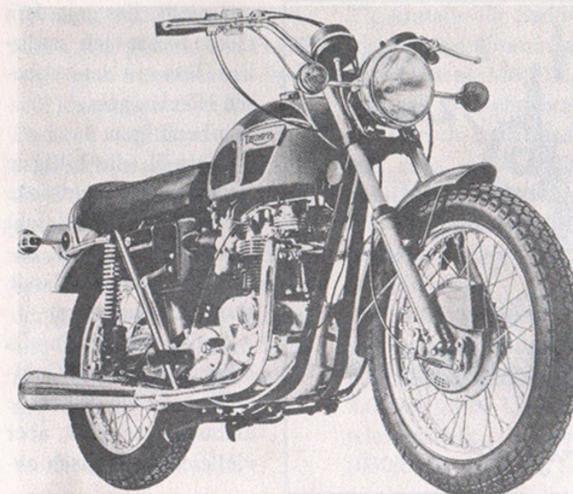
Ich bin als SR 500 - Fahrer ganz hin und weg von der SR auf dem Titelbild (gemeint ist 3/91 [Red.]). Da ich mir nicht denken kann, daß das Vorder- rad incl. Trommelbremse serienmäßig ist, bitte ich euch um eine Erklärung. Oder noch besser: schickt mir bitte die

Adresse vom Besitzer der Maschine.
Frank

HALLO FRANK,

bei der Bremse handelt es sich um die Triumph-BSA Einheitsbremse, die von 1971 bis 1973 eingebaut wurde. Es ist eine konische Duplexhalbnabe mit serienmäßiger Be- und Entlüftung, deren Wirkung laut SR-Besitzer Rolf Peters, Bremen, ganz ausgezeichnet ist. Auch die Standfestigkeit bei Alpenüberquerungen sei gewährleistet. Wenn Du so eine Bremse oder solch ein Rad suchst, ruf am Besten die im Anzeigenteil aufgeführten Brit-Bike Händler an. Die können Dir weiterhelfen. Andy

Der nette Leser, der mir einen Tacho für meine Schwingen-BMW nach Bodenstein gebracht hat, möge sich bitte melden. Wir hatten telefo-



niert. Er wohnt im Weserbergland, und er fährt eine BMW R 100. Leider habe ich die Adresse nicht mehr. Ich wollte mich doch wenigstens mit einer Buddel bedanken... Bitte also bei Andy in der Redaktion melden! Tel. 0421/501617

rationellen Umgangs mit Rohstoffen nicht für sinnvoll, wofür ich in dieser Gegend keine geeignete Anlage kenne. In der Hoffnung, daß Ihr einen solchen im Raum Bremen suchen, sende ich Euch die Plastikhülle zur Entsorgung zurück. Viele Grüße und weiteres gutes Gelingen der GP wünscht
Jens Intorp, Erkelenz



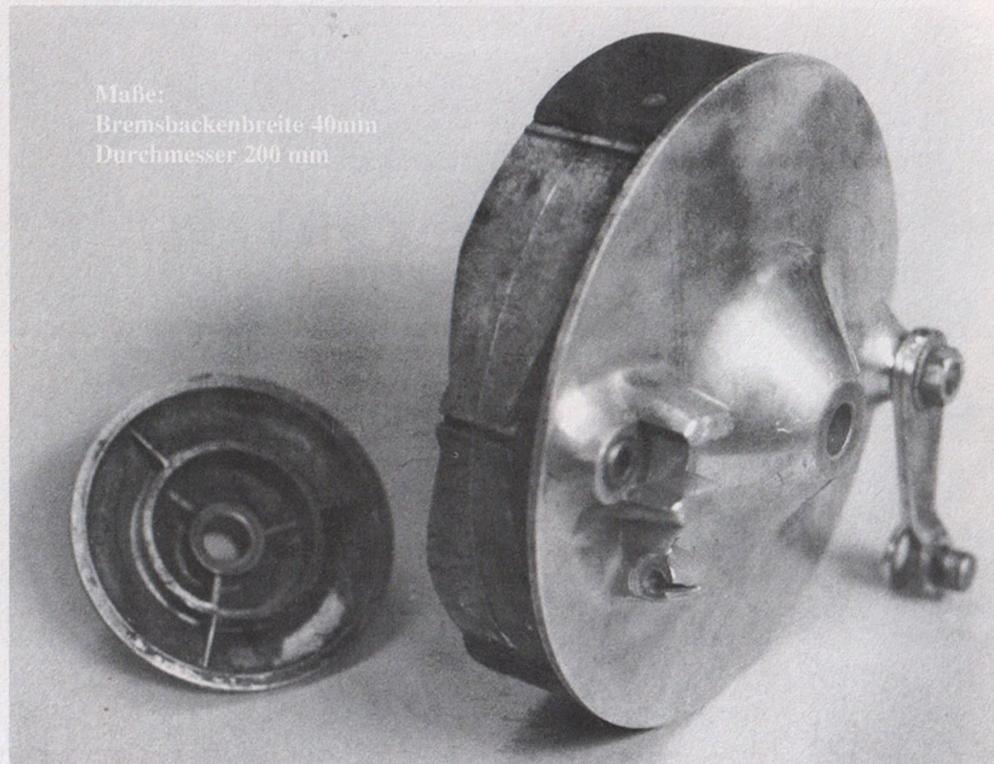
Umgerüstete SR auf unserem Titelbild der März-Ausgabe

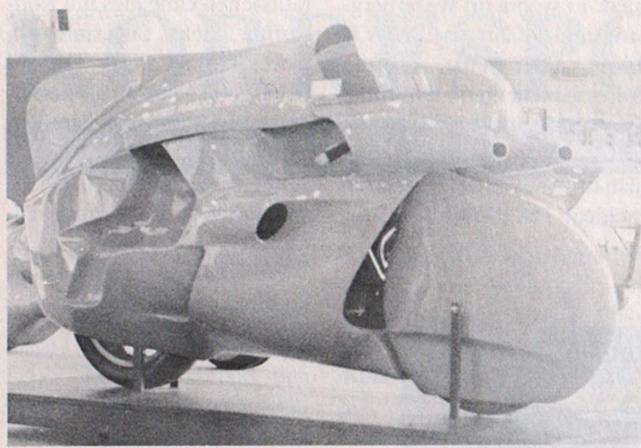
HALLO IHR GUMMIKÜHE!

Ich bin seit März Abonnent Eurer Zeitung und bin von der Aufmachung, der Art der Berichterstattung und den geübten Einstellungen überzeugt. Das erstreckt sich bis zu der Art, in welcher ich die Zeitung erhielt: per Post in einem Briefumschlag. Letzterer wanderte sofort nach Erhalt der Zeitung in unsere Papiermülltonne und konnte so als Recyclingpapier wiederverwendet werden. Eine gute Sache! Bei der Lieferung des August-Hefes war ich daher erstaunt, meine GUMMIKUH & Past perfect aus einem Plastiküberzieher holen zu müssen. Dieser trug zwar die Aufschrift, grundwasserneutral und recyclebar zu sein, da aus Polyethylen, was mich aber nicht überzeugte, da unsere Abfälle (PE wird nicht gesondert gesammelt) auf der Müllkippe landen. Da die Plastikhüllen nun schon existieren, ist Recycling wohl für sie die beste Möglichkeit der Entsorgung (sie einfach grundwasserneutral auf einer Müllkippe liegenzulassen, halte ich unter dem Aspekt des

Eine gesonderte Abfuhr des Kunststoffmülls haben wir in Bremen nicht. Dein zurückgesandter GummikuH-Plastikpräser sorgte für Aufregung. Wohin mit dem Ding? Wir beziehen unsere eigenen Hefte ja immer in Leihkisten der Post (die sogenannten Schwingen) und brauchten uns mit dem Wegwerfen, sei es des Papier- oder des Plastikumschlages, nicht zu beschäftigen. Selbstverständlich haben wir abgewogen, welche Verpackung für die GP-Aboauflage benutzt werden soll. Die Argumente der Verpackungs- und Versandungsprofis waren eindeutig. Grundsätzlich soll die PE-Hülle gegenüber den natronfarbenen oder weißen Papierhüllen Vorteile bei der Herstellung und Verrottung bieten. Keiner hatte bedacht, daß Papier im Bundesgebiet getrennt gesammelt wird. Es bietet sich ein Vergleich an: Besser schadstoffreiche Batterien korrekt entsorgen, das heißt bei den Sammelstellen abgeben, als sogenannte umweltfreundliche Batterien in den Hausmüll werfen. Ich werde in den nächsten Tagen einige Umwelt-Fachleute anrufen, um dieses Problem für die nächste Zeit zu lösen. Das umweltfreundlichste wäre, wenn die GP unverpackt (Adreßaufkleber pappt im Titelbild oder in der Motorengalerie) an die

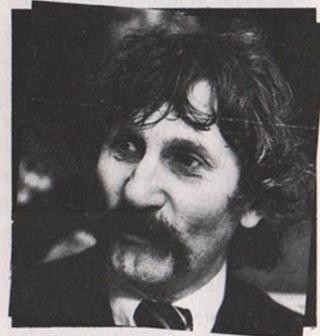
Maße:
Bremsbackenbreite 40mm
Durchmesser 200 mm





Colani Honda

Leser geht. Doch könnte sie auf dem Transportweg beschädigt werden und wir befürchten dann Leserproteste. Eine schützende Verpackung muß sein. Das auf dem Gebiet "Verpackung" noch viel getan werden kann, verriet Luigi Colani, u.a. Designer von Motorrädern, in einem sehr witzigen



Luigi Colani

Interview: "Besonders schlimm ist Verpackungsdesign. Wie oft dreht man ein Paket vier- oder fünfmal, weil ein Gehirnloser von Verpackungsdesigner gesagt hat: Nur über mein Denkfinesse kommt die Mistsau noch an dieses Paket ran. Der muß also jetzt den blauen Faden finden, von der richtigen Seite und mit seinem stumpfen Fingernagel versuchen, den von der hauchdünn angelegten Fläche abzuziehen, durchzureißen, um an das Taschentuch zu kommen. ... Tempotaschentücher! Die Notlageverpackung, die in einer Hundertstel Sekunde auseinandergehen müßte, damit mir der Rotz nicht auf den teuren Anzug läuft. Nein, da geiert sich einer einen weg und sagt: Hoho, so schnell ist das Leben nicht, mein Freund. Ich

habe aus dem Ding (gemeint ist die Verpackung) eine Story gemacht!"
Peter Kurze

Nienstädter Paß bleibt gesperrt

Die 4,5 km lange Paßstraße über den Deister zwischen Nienstadt und Egestorf bleibt sonn- und feiertags weiterhin für Motorräder gesperrt. Das Oberverwaltungsgericht Lüneburg erklärte das 1988 vom Landkreis Hannover getroffene Verkehrsverbot für rechters, da der "Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm" wichtiger sei, als die Freizeitinteressen der Motorradfahrer.

-Kommentar überflüssig-

LIEBE LEUTE!

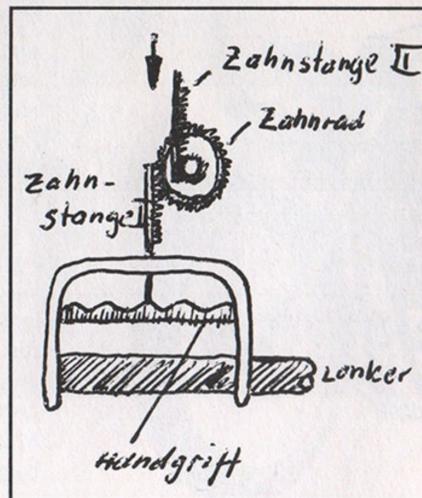
Betr.: Heft 7/91, Leserbrief und Antwort zur Bremshebelproblematik
Als unverdrossener Guzzi-V7-Fahrer jeder Verbesserung auf dem Sektor "Bremshebellage" zugetan, fiel mir auf, daß der revolutionäre Handbremsgriff auf Seite 15 leider nicht die dringend benötigte Kraftübersetzung bringt, die beim handelsüblichen Bremshebel immerhin meine Handkraft mit Faktor 5 (oder so) ans Seil bringt

($F_2 = r_1 / r_2 F_1$). Spinnt man den Faden weiter, müßte man den Bremshebel an der Bremsankerplatte im Ausgleich, um diesen Faktor multipliziert, vergrößern, was allerdings dazu führen würde, daß bei meinem Moped der Hebel auf der Fahrbahn rumkratzen oder bei anderen Konstruktionen im Rahmen stecken würde. Um die geile Konstruktion zu retten, könnte man den linear bewegten Handgriff über Zahnstange-Zahnrad-Zahnstange doch noch so untersetzen, daß ordentlicher Zug rauskommt.

Lutz Keller, Berlin

HI GP-MACHER

... Des Weiteren voll des Lobes über Euer Blättchen. Mit fiebrig zitterigen Händen erwarte ich das Erscheinen jeder Ausgabe, die dann mit Hingabe verschlungen wird. Nachdem ich nun doch das Pfadfinderalter verlassen habe und es leid bin, mir die völlige Ahnungslosigkeit vermittelnden Gesichter Bremer Zeitungsverkäufer anzusehen bei dem Versuch, dieses begehrten Drogenheftchen (was wohl?) zu erhaschen, bin ich endlich Abonnent geworden. Mal ehrlich; irgendwelche Ersatzteile altehrwürdiger italienischer oder englischer Dampfhammer sind leichter zu bekommen als Eure Zeitschrift.



Doch nun zu meinem eigentlichen Anliegen für dieses Geschreibsel: Mit einigem Erstaunen las ich in Eurer letzten Ausgabe, daß Euer Mitarbeiter Reinhard Hopp kein Patentrezept für die Mitglieder des "Clubs der schwarzen Hände" parat hatte, oder aus dem Ärmel zaubern konnte. Solche Leute tragen nun die Relikte ihrer Wochenendheimarbeit mit sich herum und können somit nicht die Geheimhaltung leisten, die ihre Bemühungen nuneinmal erfordern. Denn wenn sie in ihrer Umgebung, anhand der Spuren, als Mitglieder enttarnt sind, sind sie öffentlichem Spott und Hohn ausgesetzt, wenn der Hobel nicht läuft.

Darum bin ich angetreten, diesem Frevel ein Ende zu bereiten. Da ich, als ordentlicher Student des Chemieingenieurwesens, einen bescheidenen Einblick in die Materie der verräterischen Spuren habe, zeige ich einen Weg auf, der unserem Hobby zu gebührender Geheimhaltung verhilft. So, genug geschwafelt, jetzt kommt's!

For black hands club members only - The way to join the white hands club

Da gibt es einen Trick, aus ölgeschwärtzen Händen Chirurgenhände zu machen. Dieser Trick ist gar kein Trick und so alt wie die Kunst, aus allem Möglichen Gold zumachen; ätsch, das geht nämlich gar nicht; das mit dem Gold meine ich natürlich. Das mit den sauberen Händen geht. Wir benötigen:
- Speiseöl (die billigste Sorte reicht, Geldsäcke nehmen da vielleicht Rosenholzöl, aber dadurch werden die Hände auch nicht sauberer)
- Spülmittel (ebenfalls billigste Sorte, für Geldsäcke habe ich da gerade nichts im Angebot, aber vielleicht biologisch ab-

baubares)

- Wasser (am besten aus dem Wasserhahn, vergoldet natürlich für Geldsäcke; hat den gleichen Effekt wie Rosenholzöl)

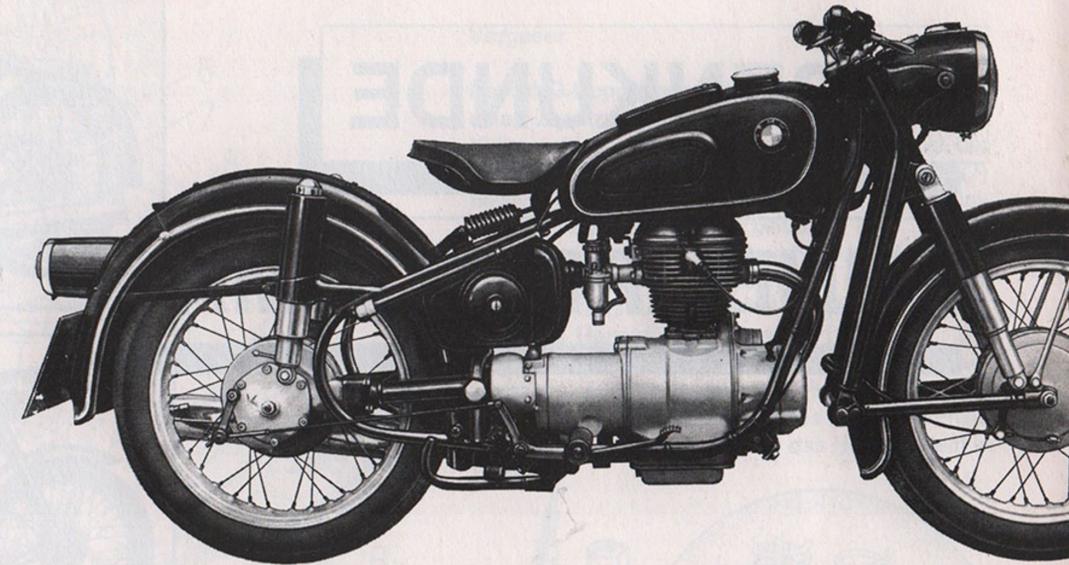
Zum Verfahren: Nachdem wir zu der Ansicht gekommen sind, den Schraubertag zu beenden, begießen wir das Gan-



ze mit einem ordentlichen Schuß aus der Ölflasche (in die Hände, nicht trinken!). Altöl und Frischöl verreiben wir nun zu einem ekligen, unansehnlichen Schmier. Mechanische Arbeit ist hier wichtig! Gerade in Problemzonen, wie Nagelbett und so. Dazu geben wir dann etwas Spülmittel und verfahren wie zu vor. Dadurch wird das Ganze noch unansehnlicher. Das macht aber nichts, denn nun wird alles im Waschbecken den Bach runtergejagt.

Das Ergebnis: Herrlich saubere Hände und unser Geheimbund bleibt bestehen. Die Schlaumacherei: Diese ganze Sauberei (Zauberei) läßt sich anhand ein paar doofer Merksätze erklären. Gleiches löst Gleiches. Daher kann man Öl nicht mit Wasser abwaschen, weil Freund und Feind. Altöl kann man aber mit Speiseöl lösen, weil zwei Freunde. Dadurch wird das Geschmiere zwar nicht wasserlöslich, aber der Dreck wird aus den Poren gespült. Um die Chose nun wasserlöslich zu machen, brauchen wir jemanden der "gut Freund" mit Wasser und Öl ist. Wir nehmen Spülmittel und haben ihn gefunden.

Stone, Bremen



BMW- & HOREX-TEILE

In Berlin wohnt Stefan Klingenberg. Er sammelt BMW-Einzyylinder und Horex-Reginas. Aus dieser Leidenschaft entstand ein kleines Museum, in dem, von den 40 Maschinen, die Stefan besitzt, 15 Motorräder ausgestellt sind. Neben den genannten Maschinen sieht man eine 600er Norton Typ 19 (Bj. 1931), ein NSU-2 Zylinder-Tourenmodell, eine Horex Resident, eine Fox, eine 600er Panther und eine Victoria KR6.

Doch dieser Tip ist nicht nur für Berlin-Besucher wichtig, sondern auch für Horex-, BMW- und Steib-Fahrer. Stefan fertigt Ersatzteile nach: Kardanradsätze für R26/27 (Solo- und Gespannbetrieb) und R35, Kardanwellen R26/27, Aluteile für Steib-Seitenwagen und Gummiteile für verschiedene Modelle. Motoren- und Getriebeüberholung, Austausch-Lichtmaschinen und eine große Menge gebrauchter Ersatzteile runden sein Programm ab. Eine Liste verschickt er gegen 1 DMRückporto. Stefan Klingenberg, Köpenicker Str. 8, 1000 Berlin 36 - Öffnungszeit Sonnabends von 8.00 bis 18.00 Uhr oder nach telefonischer Vereinbarung (030/61 86 258)

WAS HEISST "ONO"

In der aktuellen Ausgabe der Zeitschrift "Trialsport" wird das häufig in Anzeigen englischsprachiger Oldie-Zeitungen verwendete Kürzel "ONO" erklärt: or next offer. Zum Beispiel "Matchless 500 Twin 1958, L 1200,- ono" bedeutet: 1200 Pfund oder weniger. Der Verkäufer läßt mit sich handeln.

TREFFEN

Motorradtreffen sind schön. Doch die Berichterstattung langweilt die Leser, die nicht dabei waren. Die, die dabei waren, lesen die Notiz und sind hinterher nicht schlauer, weil sie alles schon wußten. Deshalb wollen wir keine Berichte über Markenclub-Tref-

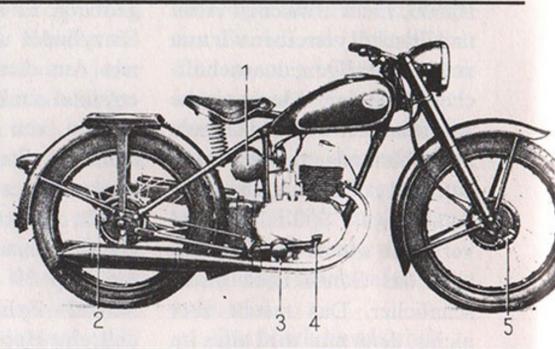
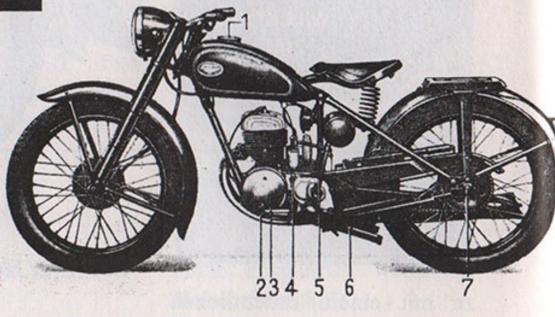
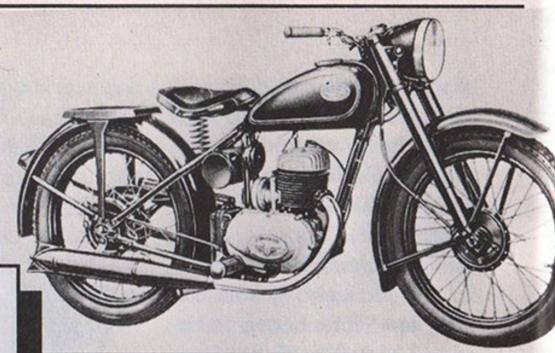
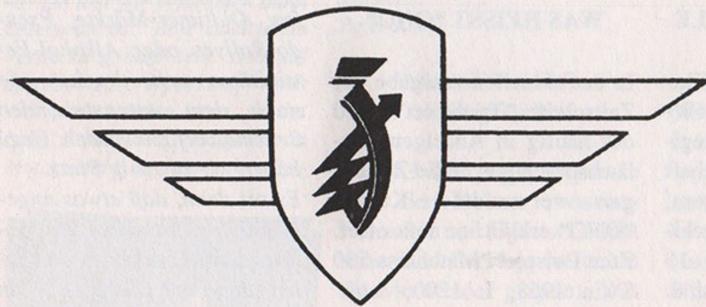
fen, Oldtimer-Märkte, Pseudo-Rallyes oder Alkohol-Festivitäten mehr drucken, die nach dem untenstehenden Schema verfaßt wurden. Dazu haben wir zuwenig Platz. Es sei denn, daß etwas ungewöhnliches passierte: ein Motorrad mit Optimotor war dabei (dann mit Bild bitte!), ein ehemaliger Konstrukteur, Versuchsfahrer, Verkaufsleiter eines Werkes plauderte aus dem Nähkästchen (dann mit Details bitte!), ein Teilnehmer zeigte Dias der Weltumrundung auf einer KS (dann ein Dia bitte!), motorradfahrende Polizisten setzten sich zum Wohle der Veranstaltungsteilnehmer ein (dann mit Namen der Beamten bitte!), eine Streckensperrung wurde aufgehoben (dann das Sperrschild bitte!).... pk

Fragebogen für Treffen

1. Wann fand das Treffen statt:
2. Postleitzahl des Treffpunktes:
3. Windstärke:
4. Anzahl der Teilnehmer:
5. Alter des ältesten Teilnehmers:
6. Alter des jüngsten Teilnehmers:
7. Anzahl der verteilten Pokale:
8. Durchschnittlicher Promillegehalt der Teilnehmer um 19.00 Uhr:
9. Wer war wieder der letzte, der ins Bett ging:
10. Warum traf man sich?:

TYPENKUNDE

ZÜNDAPP NORMA



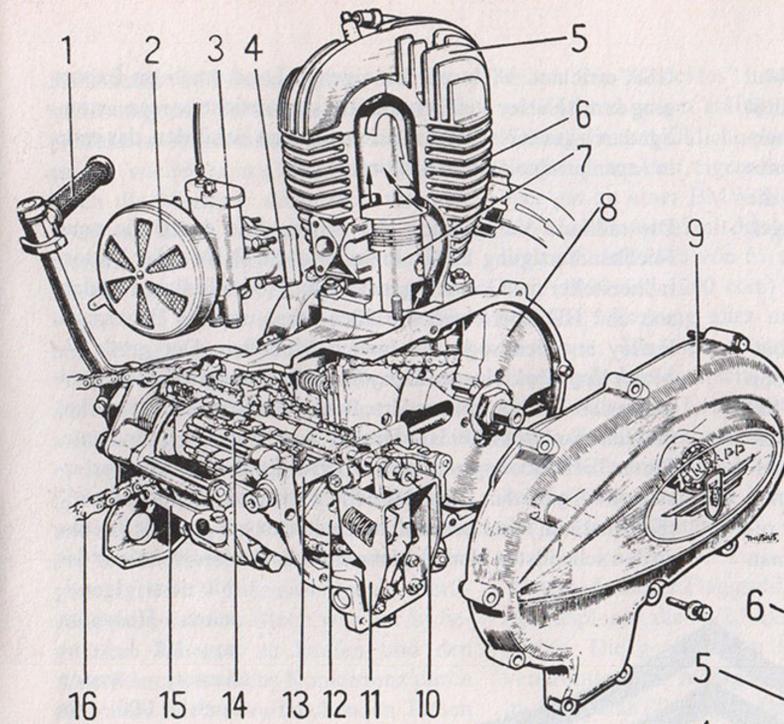
Motor	Zweitakt
Zylinderzahl	1
Bohrung - Hub	60 - 70 mm
Hubraum	198 cm ³
Leistung	8,3 PS = 6,1 kW
Drehmoment	max. 1,52 mkg bei 3200 U/min
Verdichtung	1 : 6,1
Kühlung	Luft/Fahrtwind
Schmierung	Mischung
Vergaser	Bing 18/17/3
Batterie	6 V 7 Ah
Lichtmaschine	Noris MLZU 45/60 Watt
Zündkerze	z. B. Bosch 225 T1
Elektrodenabstand	0,65 mm
Zündanlage	Batterie-Lichtzündmaschine
Vorzündung	3,5 mm vor OT
Unterbrecherabstand	0,3 - 0,4 mm

Kraftübertragung	
Kupplung	Zweischeiben im Ölbad
Primärtrieb	Kette
Getriebe	4 Gang-Fußschaltung
Hinterradantrieb über	Rollenkette
Primärübersetzung	3,14 - 1,964 - 1,258 - 1
Sekundärübersetzung	1 : 2,688

Fahrwerk	DB 204
Rahmen	Doppelrohr, teilweise verschraubt
Vorderradgabel	ungedämpfte Telegabel
Hinterradfederung	keine
Bremse vorn	Simplex-Halbnahe
Bremse hinten	Simplex-Halbnahe

Allgemeine Daten	
Radstand	1315 mm
Gesamtlänge	1995 mm
Gesamtbreite	700 mm
Felgenreife	1,85B x 19
Reifen vorn	3,00 x 19
Reifen hinten	3,50 x 19
Luftdruck v/h	1,4/1,6 bar
Leermasse	122 kg
Höchstgeschwindigkeit sitzend	86 km/h
Verbrauch	2,45 l/100km
Tankinhalt	12 l

Sonstiges	DB 202
Vorläufermodell	DB 234 Norma Luxus
Nachfolgemodell	1952 - 53
Bauzeit	Zündapp Werke
Hersteller	Nürnberg



SCHMIERPLAN

Nach je 1000 km:

- Abschmierfett - Schmiernippel
- Steuerlager an der Telegabel oben
- Tachoantrieb
- Bremshebellager vorn und hinten
- Sattellagerung
- Fußbremshebellager

Motorenöl

- Drehpunkte der Fuß- und Handhebel

nach je 2000 km:

- Abschmierfett - Schmiernippel
- Radnaben

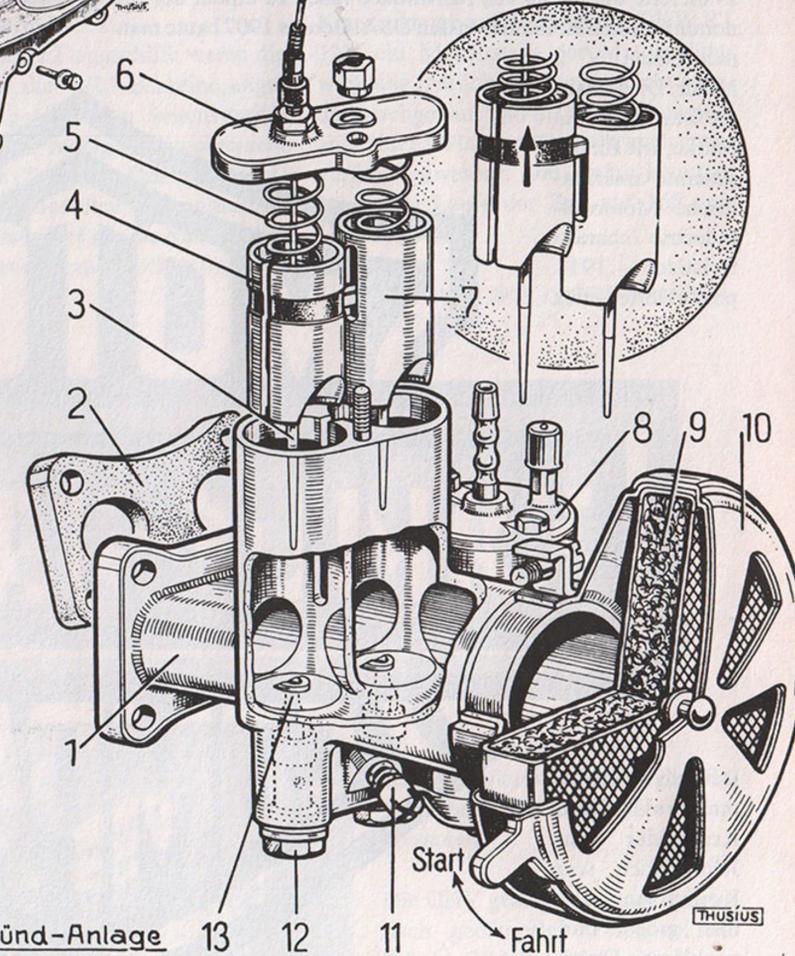
nach je 10000 km:

- Getriebe (750 cm³ SAE 50-unter 15° C SAE 20)
- Telegabel (100 cm³ SAE 50-unter 15° C SAE 20)

Vergaser

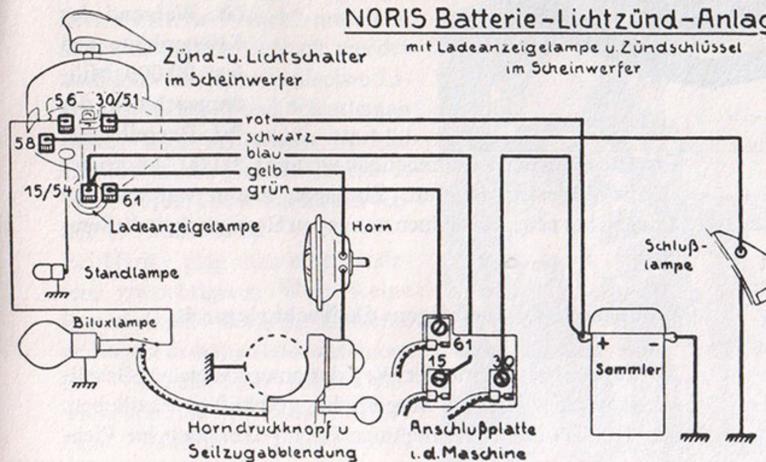
Der BING-Doppelvergaser vereint einen Fahr- und einen Zusatzvergaser. Mit dem Gaszug wird der Kolbenschieber des Hauptvergasers (4) betätigt, der durch eine Nase den Zusatzvergaserschieber (7) bewegt. Diese Einrichtung soll bessere Beschleunigung und hohe Endleistung bieten.

Im unteren Drehzahlbereich erhält der Motor das Gemisch durch das Leerlaufsystem (Leerlaufdüse, Luftregulierschraube (11)). Mit steigender Drehzahl setzt das Hauptdüsenystem (3, 12, 13) ein. Bei ungefähr halber Querschnittsfreigabe im Hauptsaugkanal öffnet der Hauptschieber (4) über eine Nase den Zusatzschieber (7). Das Zusatzdüsenystem tritt in gleicher Weise wie das Hauptsystem in Funktion.



NORIS Batterie-Lichtzünd-Anlage

mit Ladeanzeigelampe u. Zündschlüssel im Scheinwerfer



PFLEGEPLAN

- nach je 500 km:
 - Naßluftfilter reinigen
- nach je 1000 km:
 - Muttern am Zylinder nachziehen
 - Vorderradgabel und Lenkung prüfen
 - Kette reinigen
 - Batterie prüfen
- nach je 2000 km:
 - Vergaser reinigen
 - Fahrgestellschrauben nachziehen
- nach je 5000 km:
 - Zündkerzen und Zündzeitpunkt überprüfen
 - Bremsen prüfen

Die Legende lebt...
In diesem Fall kein Spruch sondern einträgliche Realität für die Manager der US-amerikanischen Traditionsmarke Harley-Davidson. Ihre Motorräder erfreuen sich eines ungebrochenen Zuspruchs. Lieferfristen sind zur Zeit die Regel.

Born in the USA

Dabei hatte alles sehr bescheiden angefangen: In einem Holzschuppen entwickelten Walter, William und Arthur Davidson und Bill Harley ihr erstes Motorrad mit einem 3 PS starken 400 ccm Einzylindermotor. Diese Maschine sollte der erfolgreiche Urahn einer Generation von zuverlässigen Einzylindermaschinen sein. Durch gute Qualität und Vermarktung der Produkte avancierte die Firma aus Milwaukee rasch zu einem der renommiertesten Hersteller in den USA. Bereits 1907 baute man den ersten V 2 Motor. Diese Bauart wurde für die Marke, wie für die gesamte amerikanische Motorradindustrie charakteristisch. 1911 produzierte der

Betrieb schon mehr als 5000 Krafträder im Jahr. Noch war Konkurrent Indian größer und populärer. Durch Erfolge bei den gefährlichen und sehr populären Holzbahnrennen stiegen Ansehen und Verkaufszahlen.

Aufschwung einer Marke

Im 1. Weltkrieg taktierte Harley klug. Nach Ende des Krieges war das dichteste Motorradhändlernetz in den



USA errichtet. Nicht nur im eigenen Land, auch im Export ging es mit Harley steil bergauf. In Japan errichtete man, ermutigt durch gute Geschäfte mit den dortigen Behörden, das erste in Japan produzierende Motorradwerk.

Die radikale Verbilligung der Automobile durch die neue Fließbandfertigung Fords dezimierte die Reihen der Motorradhersteller in "Gottes eigenem Land". Nur Indian, Henderson und HD überlebten die 20er Jahre und die Rezession. Harley erschien sogar mit neuen Modellen. Der große V-Motor löste die kleineren Einzylinder im gesamten Modellprogramm ab. Die neu konstruierte Seitenventiler (WL-Baureihe) prägten das typische HD-Design der nächsten Jahrzehnte. Einen Technikvorsprung stellte 1936 die Einführung der ersten ohv-Twins dar. Diese Modelle wurden als "Knucklehead" (Knöchelkopf) weltberühmt und gehörten auf gerader Strecke zu den schnellsten Vorkriegsmaschinen. Andererseits war das

mit dem gigantischen Hubraum von 1.2 l keine Kunst, waren doch 1.000 ccm sonst das Maximum.

Nach dem Kriegs-

eintritt der USA am 7. Dez. 1941 baute Harley fast nur noch WL-Modelle für das Militär. Während des Krieges hatte man fast 90.000 Militärmaschinen der WL-Baureihe und

Ersatzteile für den Zusammenbau weiterer 30.000 Motorräder an die Alliierten geliefert. Zivilisten hatten während der Kriegsjahre neue Maschinen nur gegen Bezugsschein bekommen.

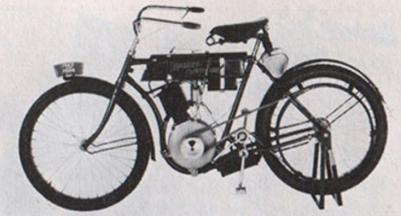
Probleme und Neuerungen: die Nachkriegszeit

Ab August 1945 führte der Weg der amerikanischen Gesellschaft rasch wieder ins bürgerliche, geschäftige Zivilleben. Bei dem Traditionsunternehmen Harley-Davidson im Vieh-

züchterstaat Milwaukee ging die Vorstandsetage mit Elan daran, auf Friedensproduktion umzustellen. Eigentlich hätte es nun wieder richtig losgehen können. Doch die Manager sahen sich vielerlei Schwierigkeiten ausgesetzt. Die routinierten Chefs Walter Davidson und Bill Harley waren während der Kriegsjahre verstorben. Die Generation der Neffen und Söhne trat an: William Harley und William Herbert Davidson übernahmen das Ruder der Firma. Wichtige Exportmärkte fielen weg (Japan war arm und besiegt, die Tschechoslowakei lag plötzlich im kommunistischen Einflusbereich, und in Ländern wie den Niederlanden war der Markt verstopft durch die vielen ausgemusterten Militärmaschinen), Fertigungsmaterial wie Blech war nur in begrenzten Mengen zu kaufen und den Amerikanern erwuchs Konkurrenz durch die rasch wieder auftauchenden Briten mit ihren schnellen und handlichen Paralleltwinns. Das größte Problem war aber ein kaufpsychologisches: Die US-Gesellschaft hatte nach den aufregenden Jahren

weiter. Die "Knuckles" hatten einen guten Ruf und waren kräftig, aber mit der Robustheit und Öldichtigkeit war es im Vergleich zu den eigenen Seitenventilern oder gar zu einer BMW nicht weit her. Das neue Motorrad mit den bei Harley üblichen Hubräumen von 61 und 74 cubic inch (1000 und 1200 ccm) war eine geschickte Mischung alter und moderner Elemente: Einerseits Starrrahmen und Trapezgabel, andererseits ohv-Motor mit vielen Alu- und Leichtmetallteilen, öldichte Ventildeckel anstelle der alten, oft lecken Konstruktion mit separaten Kipphebelgehäusen und der Verzicht auf außenliegende Ölleitungen.

Unterhalb dieser Flaggschiffe waren die Arbeitspferde, die "WL"-Baureihe, angesiedelt: Die genügsamen Seitenventiler verströmten ihr mäßiges Temperament im Servi-Car (Transport-Dreiradvehikel) und in konventionellen Tourenmaschinen. Der Verkauf lief wie die Motorräder: nicht aufsehenerregend, aber stetig.



Neue Modelle

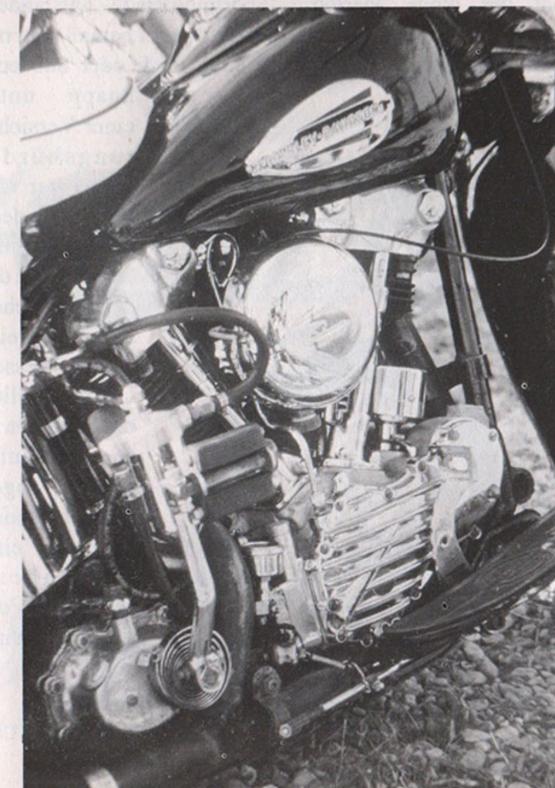
Ein kleines, hubraumschwaches Motorrad fehlte in dem HD-Sortiment. Die Risiken, die eine eigene Entwicklung von kleineren Modellen in sich getragen hätte, scheute man, stattdessen griffen die Konstrukteure auf die deutsche DKW RT 125, ein Meilenstein der Motorradentwicklung, zurück. Sie wurde leicht geändert nachgebaut und als "H-D Hummer" angeboten ("Hammer" wäre ja auch etwas verfehlt gewesen). Die kleine Hummer wuchs im Laufe der Zeit auf 165 ccm Hubraum.

Nebenher baute man typisch amerikani-

SCHWERPUNKT

des Krieges starke Bedürfnisse nach Sauberkeit, Sicherheit und Chick. Motorräder paßten da nicht hinein. Hinzu kam, daß Konkurrent Indian aus Springfield ja auch noch existierte. "Noch" muß man sagen, da Indians Versuch, aus der traditionellen, amerikanischen Linie auszuscheren und "Gentleman Bikes" nach britischem Vorbild anzubieten zum Desaster für dieses Werk wurde. Die letzte Indian verließ 1953 das Werk.

Bei Harley ging man einen anderen, vorsichtigeren Weg: Keine Experimente! Vorkriegskonzepte wurden beibehalten und verfeinert. Den "Knucklehead"-Motor entwickelten die Techniker 1947/48 zum "Panhead" (Pfannenkopf)



sche Produkte wie Golfwagen, Rasenmäher und Air-Condition-Kompressoren.

Die OHV gedieh mit einer hydraulisch gedämpften Telegabel zur "Hydra Glide". Gleichzeitig bekam die große OHV das Baureihen Kürzel "F". Das Heck blieb lange starr. Auf Experimente mit einer Geradwegfederung oder gar federnden Hinterradnabe verzichteten die Yankees. Händler, die Kits zum Umbau der Springer- in eine Telegabel anboten, verdienten nicht schlecht. Modern zeigten sich die Konstrukteure dagegen beim Ventiltrieb: Die Panheadmotoren wurden mit hydraulischen Stößeln ausgerüstet. Die ersten Motoren krän-



Blockmotoren konstruiert, die gegenüber ihren Vorgängern deutlich kompakter, leichter zu reparieren und leistungsstärker waren. Das Fahrwerk (Tele vorn und Schwinge hinten) und die Ausstattung (Fußschaltung und Handkupplung) entsprachen der Zeit. Die Briten grinsten über die anfänglichen 30 Pferde aus 750 ccm Hubraum. Nicht mehr zum Grinsen war vielen amerikanischen Wohlstandsbürgern, wenn sie

ste, das Kultmotorrad dieser Szene hieß Harley Davidson. Die urwüchsige Kraft dieser Dinosaurier und ihr massiges Erscheinungsbild wirkten auf die "Biker" stärker, als die mit mehr Neuerungen konstruierten britischen oder deutschen Konkurrenzprodukte. Dabei hatten zumindest die Briten mittlerweile Eisen im Feuer, die den Harleys in ihrer Domäne, dem Dragstrip, gefährlich werden konnten. Die Triumph Tiger 110 hatte bei halbem Hubraum und 2/3 Gewicht das gleiche Temperament wie die 1200er Harleys und sie war wesentlich billiger. Nicht billiger, aber geschmeidiger und rasanter fuhren die wenigen 1000 ccm Vincents.

kelten noch daran. 1953 wurden diese Dinge an den Zylinderfuß gelegt, seitdem funktionierten sie ausgezeichnet. Mit fast 30jähriger Verspätung merkte man in der Konstruktionsabteilung, daß sich Motorräder mit dem Fuß deutlich sicherer schalten lassen, als mit der Hand. Ab 1952 konnte der Kunde die Motorräder mit Handkupplung und Fußschaltung erhalten.

Mit den WL-Nilpferden war kein Staat mehr zu machen. Eine neue Seitenventilergeneration mit dem Kürzel "K" erschien auf der Bildfläche. Erstmals bei Harley hatte man

Motorradfahrer erblickten. Im spießigen Nachkriegsamerika, sauber-adrett-selbstgefällig, hatte sich aus frustrierten Kriegsveteranen, Motorradfreaks und abenteuerlustigen, jungen Männern eine Gegenwelt in Form einer Biker-Subkultur herausgebildet. Diese in den meisten Fällen ganz normalen Menschen mit ulkigem Outfit wurden durch die Medien zum gewalttätigen Bürgerschreck hochstilisiert. Filmemacher Kramer drehte den Hollywood Streifen "Die Wilden", der die Kassen füllte. Obwohl der junge Marlon Brando im Film mit einer Triumph Thunderbird rundü-

HD holte 1957 zum Gegen-schlag aus, da sich die modernisierten Seitenventiler am Markt nicht gegen die schnellen englischen Maschinen behaupten konnten. Die Sportster, eine Neukonstruktion mit ohv-Blockmotor kam auf den Markt. Sie war geeignet, Speedfreaks ins Harley-Lager zu ziehen. Unter dem Kürzel "CH" und unter der großzügigen Verwendung von Alu war hier in dem von der "K" geerbten Fahrgestell nach Vorstellung der Harley-Manager ein "Sportmotorrad" entstanden. Den Hubraum bemaß man mit 55 cubic inch oder 883 ccm

knapp unter einer Versicherungshürde. Power war vorhanden, dennoch war die Straßenlage der britischen Zweiräder eindeutig besser. Unverständlich blieb vielen, wie die Käufer einer sogenannten Sportmaschine eine Halbnabenbremse im Vorderrad und eine

Fernsehessel-Sitzposition akzeptierten. Den Marketingfritzen kam es zugute, das Oberheulboje Elvis sich öfter



werbewirksam auf einer Harley ablichten ließ.

Noch beliebter als die normale Sportster (XLH) wurde die abgemagerte, mit mehr Dampf und einer hochgelegten Auspuffanlage versehene Super-sportversion (XLCH).

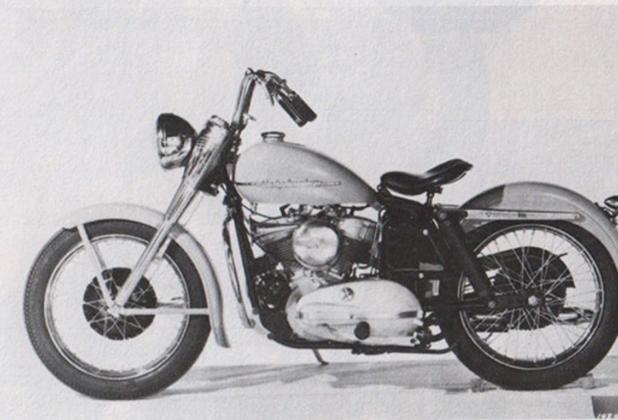
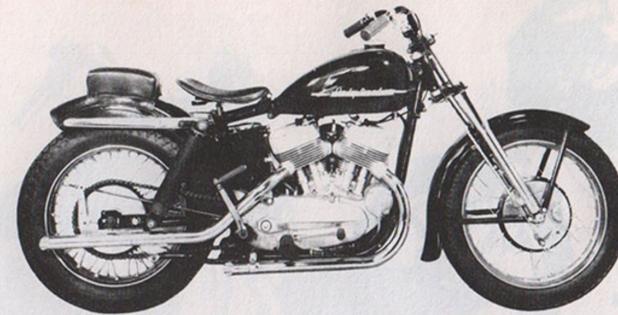
In ihrem traditionellen Metier, dem Bau komfortabler Langstreckenmaschinen, brachte die H-D Motor Company 1958 die aus der Hydra Glide hervorgegangene Duo-Glide auf den Markt. Dieser Dampfer besaß endlich eine Hinterradschwinge mit gedämpften Federbeinen. Bei den Tourern kam die bereits vor dem Krieg in Mode gewesene Zubehörmanie richtig in Fahrt. Harley-Händler wußten von dieser Tatsache und boten, ähnlich wie heute BMW, reichlich Original-HD-Zubehör an. Das Angebot reichte von sinnvollen Dingen wie Packtaschen und Windschutzscheiben bis zum reinen Tand: Verchromte Lampenschirmchen, Weißwandreifen und Stoßstängelchen. In der Aera der chromüberladenen Heckflossenstraßenkreuzer wollte kaum ein Käufer eines F-Modells etwas anderes als einen Full-Dresser. Die Plüsch & Pomp-Fraktion hatte eine Opposition: Bereits

vor dem Krieg hatten Freaks an der West-Küste aus ihren Mühlen abgespeckte Geräte, sogenannte "Bopper" (die

Vorfahren der Chopper) gebaut. Diese Bewegung fand rasch Zulauf. Das "Customizing", d.h. die Individualisierung der Maschinen durch verändertes Aussehen und technische Um-

bauten, wurde vielen Harley-Jüngern wichtiger, als das Fahren mit diesen Apparaten. Im TÜV-losen Amerika gediehen die merkwürdigsten Pflänzchen in den Schrauberbuden der Biker. Selbst der größte Unsinn, wie Verzicht auf eine Vorderradbremse, fand begeisterte Nachahmer. Meist orientierte sich der Chopperbauer an den populären Dragsterrennen. Die Maschinen traten dort mit starrem Rahmen, langer Gabel und einer dicken Walze als Hinterrad auf dem "Strip" an. Diese "Technik" wurde für die Chopper adoptiert. In der Teppichtage des Herstellers war man von dieser sozialen und technologischen Subkultur nicht begeistert. Das sollte sich später ändern.

Harley machte zu der Zeit Geschäfte mit dem Pentagon. 1962 lieferte man die letzten Motorräder an die Army. Dramatisch war, daß es die Japaner geschafft hatten, den Motorradmarkt neu zu beleben den Rahm absahnten. Harleys Anteil an den Neuzulassungen schwand. Die "echten" Biker akzeptierten die kleinen, oft zweitaktenden japanischen Heuler nie, doch gekauft wurden diese Motorräder von der Masse der Fahrer. An kleinen



Maschinen konnte HD nur die technisch simplen HD-Aer-macchis anbieten. Zu diesen Einzylinder-Viertaktern mit Stoßstangenventiltrieb waren die Harley-Bosse gekommen, weil sie billig die ehemalige Flugzeugfirma in Varese/Italien kauften. Die Maschinen verkauften sich, waren aber keine Sensation.

Am Boom vorbeigeschrammt

Eine Sensation war der Kultfilm der Harley- und Chopper-gemeinde, der 1966 in die Kinos kam: Easy Rider. In diesem Streifen fuhren Peter Fonda und Dennis Hopper mit zwei extremen Panhead-Choppern von der Westküste Nordamerikas zum Mardi Gras, einer Art Volksfest, nach New Orleans. Sie erlebten vie-



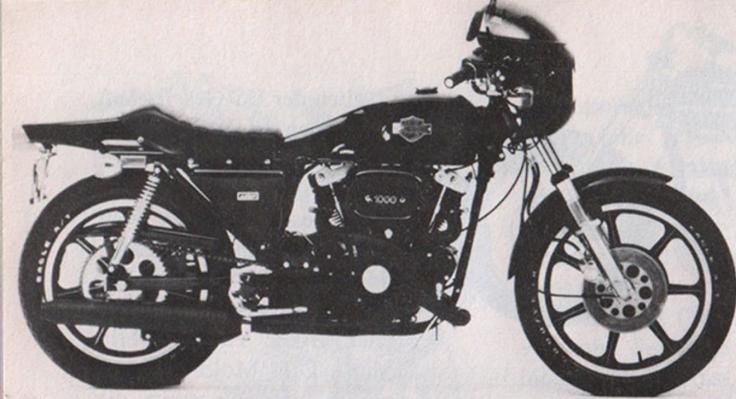
le Seiten der US-Gesellschaft und wurden auf dem Rückweg erschossen.

Durch diesen Film kam weltweit eine Chopper- und Easy-Rider-Welle in Schwung, die das Werte-System kalifornischer Biker zum Vorbild nahm. Die Motorradszene spaltete sich. Einerseits die konventionellen Tourer und Sportler, andererseits die neue Generation: Chopper-Freaks mit eigener Rang- und Kleiderordnung.

Maschinen mit Hubräumen um die 750 ccm wurden plötzlich von vielen Konkurrenten angeboten. Die Neukonstruktionen wirkten in jedem Fall geschmeidiger und glatter und machten der Firma Harley das Leben schwer. Man plante ein Motorrad mit Reihenvierzylinder, querliegender Kurbelwelle und Fahrtwindkühlung. Doch Honda war mit der CB 750 Four fixer. Den HD-Managern wäre es zu peinlich gewesen als Nachahmer dazustehen. So schloß das Projekt wieder ein.

Die einzigen, die ihre "Hogs" ("Schweine" - Kosename für HD-Twins) liebten, waren die harten "Biker". Diese Leuten kauften aber nicht genug neue Maschinen, da sie sowieso lieber an ihren alten Motorrädern schraubten.

Die Modernisierungsmaßnahmen waren von der sparsamen Sorte. Die Duo Glide hatte sich 1965 mit Hilfe eines elektrischen Anlassers zur E-Glide gemausert, gleichzeitig hatte man den Panhead-Motor durch eine andere Kipphebelverkleidung, einen neuen Vergaser und Detailänderungen zum "Shovelhead" entwickelt. Gleichzeitig baute man Knattertakter italienischer Provenienz, die keine Glanzleistungen des Motorradbaus darstellten. Die E-Glide wurde vom Werk aus mit Dresser-



Fotos:
Harley-Davidson Deutschland GmbH
und Oluf Zierl, Stuttgart

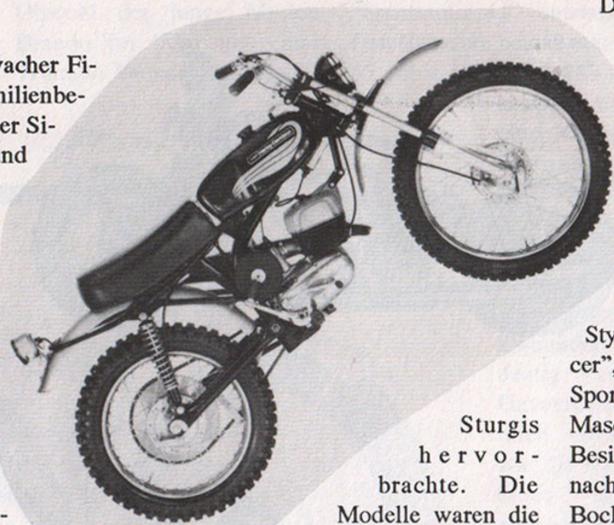
Ausstattung geliefert. Weißes Plastik, Chrompfel und eine Schwulstisitzbank sorgten dafür, daß nur eine bestimmte Käufergruppe Gefallen an dem Dampfer fand. Von der temperamentvollen Überlegenheit, die die Harleys einst gegenüber der Konkurrenz hatten, war bei diesem Brocken nichts mehr geblieben. Mit einer BMW oder Guzzi halben Hubraums war man für weniger Geld schneller am Ziel und hatte nicht unter einer offenlaufenden Kette oder starken Vibrationen zu leiden.

Beinahe das letzte Kapitel:
Die AMF-Ära

Harley-Davidson, ein mit schwacher Finanzdecke ausgestatteter Familienbetrieb, wurde in dieser drängender Situation zum Kauf feilgeboten und vom Mischkonzern AMF, der in erster Linie den Freizeitsektor bediente, geschluckt. AMF-Chef Rodney C. Gott war von Jugend an Harley-Sammler und -Fahrer. Die AMF-Leute drückten in den folgenden Jahren das alte HD-Management in die Ecke. Nur in der Designabteilung behauptete sich mit treffsicherem Geschmack Willie G. Davidson. Erschuf interessante Variationen, wie die Super Glide, eine Mischung aus E-Glide und Sportster. Dieses Motorrad mit dem Kürzel FX (F für den großen Motor und X für



Sportster) wurde der Grundstock einer eigenen Entwicklungslinie, die solche Modelle wie Fat Bob, Low Rider und



Sturgis hervorbrachte. Die Modelle waren die ersten "Custom"-Motorräder. Paradox, bedeutete "customizing" doch eine Individualisierung einer Maschine in Richtung Easy Rider. Die Har-

ley-Szene wurde aber durch diese kräftigen und schlanken Maschinen bereichert.

Die Ölkrise erschütterte 1973/74 die Welt. Verheerend für den Ruf von Harley, einst ein Synonym für Qualität, war, daß am Fließband Pfusch und Sabotage einzogen. Eine funktionierende Endkontrolle scheint es in 70ern im Milwaukeeer Werk nicht gegeben zu haben. Die Manager von AMF sahen eher auf hohe Fertigungszahlen, als auf Perfektion. Da nützten auch Styling-Klimmzüge, wie die "Cafe-Racer", die 1978 aus der 1000er Variante der Sportster entstanden war, nichts. Diese Maschine sah aus, als wenn ein Sportster-Besitzer versucht hätte eine BMW R 90S nachzuempfinden und ihm der ganze Bock in eine Badewanne schwarzer Farbe geplumpspt wäre. Das war auch nichts rechtes für die eher lässig fahrende HD-Kundschaft. Für mehr Hubraum war man dagegen stets empfänglich gewesen, und

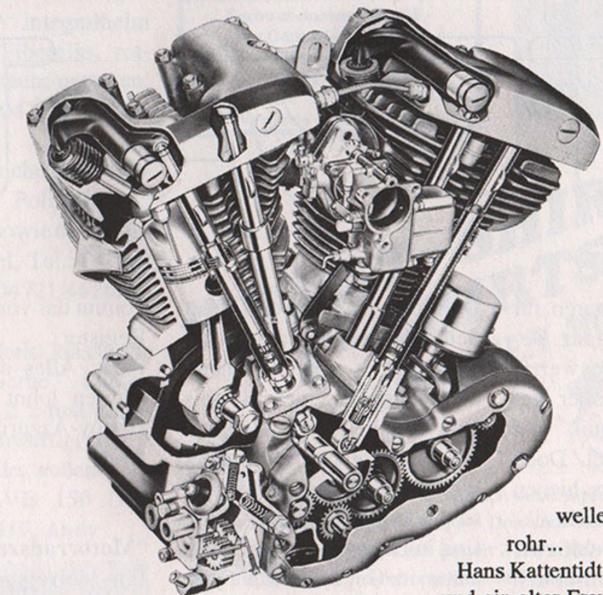


Love or leave it!

Harley und das Gespräch..

Kommt unter Benzingetaufen das Gespräch auf die gewichtigen Twins bilden sich oft schlagartig zwei Position. Uwe unser Fotolaborant kriegt beim Anblick einer Big-Twin feuchte Augen. Für ihn, einen gelernten Schlosser und geduligen Bastler, verkörpern Harleys das große Motorrad schlechthin: Kraftvoll, individuell und urwüchsig.

Ames, ein Mensch der Maschinenbau hoher Qualität, MVs und Zweitakter liebt, meinte, schreib mal über deren Umgang mit Toleranzen, Motoren mit Wurfpassungen...Würg..! Bei David Longstroke, alter Oberschrauber mit echtem Meisterbrief, weiteten sich bei der Vokabel HD, die schreckhaft die Augen: Nie wieder würde er seine Hände an so einen verbauten Schlitten legen. Man stelle sich vor: Eine Stopfbuchse als Lagerung der Abtriebswelle. Heiliges Kanonenrohr...



Hans Kattentidt, Seeman aus Berufung und ein alter Freund der Redaktion, gondelt mit seiner 39er WL (750 ccm SV/17 PS/Dreiganghandschaltung) überall durch die Weltgeschichte und kommt stets aus eigener Kraft zurück. Alles Einstellungssache meinte der besonnen lächelnde Bremer...

Auch Oluf Zierl von MO, Harley-erfahren wie wenige, meinte: "Man kämpft mit dem Ding - aber irgendwie geht es immer". Ich zögerte lange, ob ich diesen Schwerpunkt schreiben sollte. Beide Probefahrten auf Harleys, die ich absolvierte, endeten enttäuschend: Vibrationen durch Mark und Bein, Bremsen, die nur so aussehen, und eine Sitz- besser Hockposition wie beim Zeitunglesen auf dem Abort. Nach dem ich mich durch die Geschichte der unerschütterlichen V-Motoren gearbeitet habe, ist der Respekt größer. Hut ab vor Harley! Warum bleiben die deutschen Hersteller nicht auch so mutig bei ihrer Linie? Und ich merkte: Harleyfahrer sind entspannt und locker. Es muß Ihnen bekommen.

Andy

so mutierte bei den Dickschiffen der F-Baureihe 1979 der Motor zum 1340er. Im gleichen Zeitraum trennte man sich vom ungeliebten italienischen Adoptivkind, der ehemaligen Aeronautica Macchi. Die Bekleidungsfabrikanten Castiglioni machten aus der eher dünnen Hinterlassenschaft Aermacchi Europas pfiffigste Marke, Cagiva.

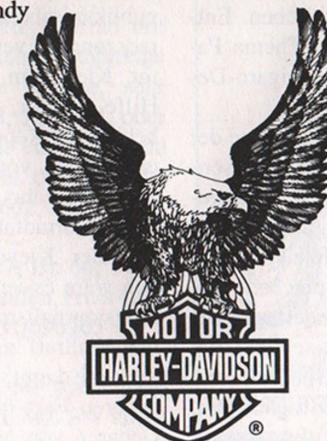
Bei HD gab es aber noch ein Happy End: Schien das Überleben der von Haus aus sparsamen Dickhäuter von verschärften Geräusch- und Abgasvorschriften bedroht, schafften es die Techniker bislang die Motoren zu erhalten. Trotzdem mußte

Harley - Der Club

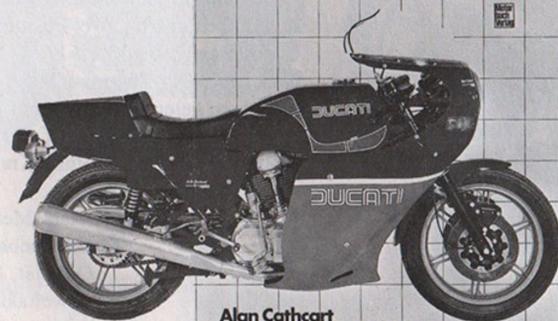
Harleyfahrer, die es etwas geselliger lieben (und das ist die Mehrzahl), aber nicht als kuttentragender Bürgerschreck durch die Geographie gondeln wollen, sei der Gang zum Harley-Davidson-Club-Deutschland empfohlen. Dieser eingetragene Verein veranstaltet Treffen familiären Charakters und Rundfahrten. Außerdem schafft Wolfgang Engelmann aus Schwerte es jedesmal, obwohl er einen anderen Brotberuf hat, die Clubzeitung des HDCCD nett und interessant zu gestalten. Vier Stück erscheinen im Jahr. Geographisch hat der Club seine Schwerpunkte im Rhein-Main- und im Ruhrgebiet. Aber auch im Rest der Republik geht was ab. Die Mitgliedsgebühr beträgt 120 DM für Einzelmitglieder und 150 DM für Familien. Wer Fragen hat, möge Horst Paede, Löwenkösterstr. 32, W-4670 Lünen, Tel. 02306/55592 anschreiben oder anrufen. Der weiß mehr zu sagen...

eine Neukonstruktion her. Vielleicht war das der Grund, das AMF den ehemaligen Besitzern die Chance gab, den Laden zurückzukaufen. Seit dem "buyback" am 3. März 1981 ist es Harley gelungen, mit Eifer, Mut und Fleiß wieder den Aufstieg zu einer Marke von hoher Qualität und Charakter zu schaffen.

Andy



"Ducati Motorräder",
Alan Cathcart, 48,- DM,
3. Auflage 1988, Motor-
buch Verlag Stuttgart,
ISBN 3-613-01051-8



Alan Cathcart



"Motorradscene", Michael Kleymann, 19,80 DM, 1. Auflage
1991, Heel Verlag Königswinter,
ISBN 3-89365-235-3

LITERA-TOUR

Ducati Motorräder waren für mich immer etwas ganz Besonderes: Begehrtestwerte, grazile Viertakter voller genial erdachter Technik und dabei ohne Schnörkel. Doch schon frühe Pasos erschienen mir mit Ihren großen Plastikflächen wie eine Fehlfarbe. Umso neugieriger umschlich ich die klassischen Modelle, die schnellen Einzylinder und die legendären 750er und 900er. Meinem Wunsch, mehr über die Geschichte der schönen Zweiräder zu erfahren, konnte aufgrund der Arbeit Alan Cathcarts entsprochen werden.

Cathcart schreibt für Motorradzeitschriften in der ganzen Welt. Meist über ausgesprochen sportliche Maschinen. Er schreibt nicht nur mitreißend, er düst auch schnell um die Ecken (ich sah ihn vor einigen Jahren mit einer Matchless G 50). Sein erstes Motorrad war eine Ducati. Mit der gleichen Marke begann er Rennen zu fahren.

Im stillen fürchtete ich, eine gebundene Ducatiwerbung vorgesetzt zu bekommen.

Doch dem ist nicht so. Auf 230 Seiten stellt Alan Cathcart seine Fähigkeit zu recherchieren eindrucksvoll unter Beweis. Die bescheidenen Anfänge mit viertaktenden Himos und schnellen 100ern ("Mariana") der Bologneser Firma sind in Deutschland fast unbekannt, im Gegensatz zur Typologie der schlanken Einzylinder und zum "Apollo"-Debakel. Aber damit ging es ja erst richtig los.

Cathcart hat nichts vergessen oder übersehen. Die große Ducati-Zeit mit dem unvergeßlichen Sieg in Imola 1973 genauso wie die oft unglücklichen modellpolitischen Entscheidungen zum Thema Paralleltwin oder Guigaro-Design.

Auch Fabio Taglioni, eine der letzten Konstrukteurspersönlichkeiten, erfährt eine angemessene Würdigung. Dazu kommen viele, viele Fotos und eine lebendige Sprache.

Die Typologie findet ungefähr 1980 ein Ende. Es schließt sich ein 50seitiger Sportteil mit Fotos an, die es in sich haben. Und am Ende des Buches

kommt das von mir so geliebte Register.

Fazit: Alles drin, alles dran! Kaufen lohnt (nicht nur für Hobby-Azzuris!)

Andy

"Motorradscene"

Ein vielversprechender Titel erschien vor kurzem im Heel Verlag: Motorradscene - Tips, Trends, Leute und Stories. Autor ist der Buchholzer Michael Kleymann.

Das als Paperback gefertigte Werk von 120 Seiten hat den Anspruch, dem Leser einen Überblick über die bundesrepublikanische aktuelle Motorradszene zu verschaffen. Autor Kleymann versucht mit Hilfe kurzer, schwarzweiß bebildeter Reportagen, Treffs und Typen vorzustellen. Bei alledem erfährt man viel über den Motorradfahrer und Familienvater Kleymann. Sicherlich wäre es verfehlt, Enthüllungsjournalismus à la Günther Wallraff zu erwarten. Ich rechnete damit, den einen oder anderen Fakt über schlechtes Gebaren von Menschen oder

Organisationen zu finden, die vorgeben, um Wohl und Wehe der Motorradfahrer besorgt zu sein. Oder eben nur etwas über die Probleme zu erfahren, mit denen man sich rumschlagen muß: Streckensperrungen, steuerliche Ungleichbehandlung und bürokratische Bevormundung. Stattdessen gibt es nette Geschichten, in denen Klischees kultiviert werden: Nortons ölen, Harleys ballern und in der Chefetage von Gruner&Jahr sitzen kluge Köpfe. Für jeden, der schon ein paar Jahre motorradfährt, steht in den banalen Geschichtlein vom Teilemarkt, Stammtisch und der Endurosommertour leider nichts neues drin. Und alle, alle Motorradmenschen sind nett und lieb. Egal ob Harleymacker, Wirtsleute oder die motorradelnden Arbeitskollegen. Sinnvoll kann die Anschaffung des knapp 20 Mark teuren Buchs aufgrund des Adressen-Anhangs sein. Dort finden sich Clubs, Verbände, Vereine. Prima! Ansonsten bekam ich das Gähnen.

Andy

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 Anzeige 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-Koblenz, Besuche nach telefonischer Absprache. ADLER Strohmenger, Telefon: 02254/51 65

ARDIE

Ardie RBU 505, Bj. 35, Viertakt, 500 ccm Küchen, unre-stauriert, DM 4.500, Tel.: 0234/24254

ARIEL

Ariel 500, Bj. 29, Amalvergas-er und Lampe gesucht, Tel.: 030/3654469

AWO

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

Barbour®

der Fahranzug aus 100% Natur. Ein absolut wasserdichter Wachs-Cotton-Anzug, der mehr ist als Regenschutz. Barbour® - der Fahranzug aus Materialien der Natur für den natürlichen Motorradfahrer. Unterlagen über den Klassiker der Motorradbekleidung gibt's bei



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

BEKLEIDUNG

Bekleidung * Integralhelm Nolan N 42, Fiberglas, rot-weiß, Gr. 59, kaum getragen, DM 100, Tel.: 0421/501617

Bekleidung Suche Polizeile-derbreeches, Polizeihelme, Polizeistiefel, 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

BMW

BMW * /5: Verk. Gabel, Vorderrad (gut bereift), Bremse (2x), Tacho, Lampe, Lampenhalter, Lenker, Schutzblechbügel, Niro-schutzblech vorn, Tel.: 0421/501617, Andy

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

BMW * R 27, Bj. 64, TÜV, ok, wenig gelaufen, Preis 4200 DM, Tel.: 0531/696965

BMW * R 50 Suche An-schlußteile um MZ-SW anzu-



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

NVA-Stiefel
Original und neu (solange der Vorrat reicht)
Rindleder mit Narben-
prägung Gr.37-41,5 DM 68,-
ab Gr. 42 DM 78,-

Offizierstiefel
Rindbox, genarbt DM 98,-
Rindbox, glatt DM 118,-

Winterstiefel
verschiedene Ausführungen ab DM 79,-
Lederfelle, schwarz, 227ml DM 9,-
Preise zuzügl. Verp. u. Nachsch. geb.

Prospekt anfordern!
H.Kittler • Sievershüttener Str. 1 • 2358 Kattendorf
Tel.: 04191/8625 • Fax: 5153



**SWEAT-SHIRTS
T-SHIRTS**
ROLLER KLEINWAGEN MOTORRÄDER



Handsiebdruk, auf Wunsch auch eigene Vorlagen.
Clubs & Vereine separate Druckpreisliste anfordern!
Umfangreiche Liste gegen 2 DM in Briefmarken bei
BOA VISTA Christian Schöring Kammermeisterweg 23 8600 Bamberg

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!

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

BRITISH BIKER



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

**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 Bahnkanal
2100 Hamburg 90
Tel. 040-765 86 21

BSA Norton TRIUMPH

und alle anderen englischen Maschinen
Kostenlose Gebrauchtmotorenliste anfordern

GLM-Motorräder
Ersatzteile
Kundendienst
Zylinderschleiferei
Neu- und Gebrauchtmotoren
An- und Verkauf
Fischerstraße 1 · 3211 Rheden
Tel. 05182 / 51831

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

bringen, Jenz, Tel.: 04823/5280

BMW * R 50/60 Suche alle Teile für Lenkungsdämpfer und die beiden Chrombügel für US-Bank, Tel.: 0421/501617

BMW * R 51/2 + /3 Georg-Meier-Tank zu verkaufen, Jenz, Tel.: 04823/5280

BMW * R 51/3, suche Solomaschine oder Gespann in gutem Zustand, Tel.: 05721/6968

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

BMW * Suche für R50/5 Hoske Auspufftüten und Behördenkotflügel vorn. Tel.: 040/7890758

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

BMW * Verk. 25/3 gen. überholt, 3200 DM, Isetta-Motor, 380 DM, BMW 600 Motor, 550 DM, R 69S Zyl.+Kolben 250 DM, Satz R 50 Sturzbügel 50 DM + jede Menge anderen Kram, Tel.: 04793/1733

BMW * Verk. Knoscher Sportverkleidung für alle Boxer ab /5, VB 300 DM, Tel.: 07562/2474

BMW * Zabrocky-Hydra SS II Gabel zu verk., Tel.: 04405/8682

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

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

BMW R 60/5 Suche (Farb-)Fotos, Unkosten werden erstattet, sendet zahlreich an: J. Veenmuis, 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 R60/5/6/7 Zylinder (Schliff nötig) zu verkaufen oder zu tauschen, Andy, 0421/501617

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

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

393460

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

BMW Tank /6 mit Werkzeugfach (Polizeitank) zu verkaufen. Tel.: 02323/33427

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

BSA

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

DKW

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

DKW Hummel, nicht orig., Bj. 60, VB 100 DM. Tel.: 02151/794478

DKW NZ 350 Suche orig Lenkerhebel und Rücklicht im Tausch gegen BMW-Boxer Teile ab Bj. 70, S. Paesler, Bergener Str. 4, O-1071 Berlin

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**

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)

DNEPR

Dnepr * Fahrer gesucht: Brauche Tips für Umbau auf BMW-Motor, wer kann mit Adressen russ. Hersteller helfen, suche russ. Solomaschine unter 650 ccm, Roller, u.s.w., Tel.: 04488/71429

Dnepr * MT 10 Gespann, BMW 60/6 Motor, EML-Schwinge, Sauer-Umb., § neu, ca. 45.000, 40 PS, rot, mit je 2 Koffern, 2 Gepäckträgern und 2 Scheiben, 48 Ah, 20l Kanister, Denfeld-Sättel, Magura Hebel u. Griffe, sowie weitere Extras, VHB 8500 DM, Tel.: 06136/5739 ab 19.00 Uhr

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

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

DUCATI

Ducati * 250 Scrambler, Bj. 67, schmaler Rahmen, 4-Gang-Competition-Motor, ital. Papiere, 17 PS, fahrbereit-überholt, VB 2.800. Tel.: 04221/84595

Ducati * 900 SS Teile zu verk., Bj. 1980, MHR-SIT, z.B., Hinterrad, Felge, Kleinteile, K. Eller, Tel.: 0031/8355/2103 (NL)

Ducati * Suche 450er kompl.

oder Teile, Tel.: 09622/2528, ab 18 Uhr

Ducati * Suche Verkl. für Pantah, Tel.: 0241/507469

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 Sättel. Tel.: 04405/8682

ENFIELD

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

**GESCHÄFTS-
VERBINDUNGEN**

**Die große Kohle machen!
Mit kreativen
Motorradpostern!
Erford. Eigenkapital
DM 2500.
Noch mehrere
Postleitzahlgebiete frei!
Infos: Agentur Laue
07634/2780 FAX 4780**

GESPANN

Gespann * Individualisten-Gespann, Basis Dnepr MT10, Sauerumbau, 60/6, EML-Schwinge, TÜV neu, vor 20 Jahren rest., rot, Denfeld-Sattel, Magura Lenker/Hebel/Griffe, 20l Kanister, 2 abs. Koffer, 2 Gepäckträger, 2 Scheiben usw. VHB 8500.Tel.: 06136/5739

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

DUCATI-RICAMBI

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



Ducati-Vertragshändler
An- und Verkauf v. ital. Motorrädern
Teileversand
Ralf Weiß
Dorfbornstr. · Tel. 0 63 45 / 88 12
8741 Frankweiler
Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 12-18H · Sa. 9-13h

GILERA

Gilera 150 Strada, EZ 74, TÜV 11/92, 88 neu aufgebaut, VHB 1500, Tel.: 0551/68311 und 0551/45835

Gilera 150, suche Motorgehäusedeckel 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

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

HEINRICH

Heinrich * Heinrichtank für BMW R 50-69S für DM 450 zu verk., Tel.: 04221/41262,

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

HOFFMANN

Hoffmann * MR200/1 suche Reparaturhandbuch, Ersatzteillisten, Teile etc. und bin für jede erdenkliche Information dankbar. Tel.: 030/3925718

HONDA

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

Riesen-Originalteilleger (30t)
Harley-Davidson 750 ccm
91er Preisliste anfordern
Neu: Unser Ladengeschäft in der Koningstraat 1 ist von 10 - 18 Uhr geöffnet, täglich Versand

Jan Willem Boon
Kerklaan 3
NL-2671 HD Naaldwijk
Telefon 0031-1740-27177
Fax 2 86 77

501617

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

Honda * Verk. Neuteile von CB 750 F 1, z.B. Tank, Sitzbank, Hi.-Rad, Schwinge, Auspuff, Seitendeckel, Öltank, u.v.m. (Orig.-Lack), Tel.: 07473/1046 abends, Georg verlangen

Honda CB 250 k, Bj. 71, 28.000 km, guter kompletter Zustand, Vollaabnahme 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 Teileträger 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

WK-Verlag - Lagesche Straße 105
4902 Bad Salzungen 1 (Schotmar)
Telefon 0 52 22/2 20 48 - 10.00 - 20.00
Uhr - Fax 0 52 22/27 95

Über 3000 verschiedene Titel technische Kfz-Literatur für fast alle Pkw, Lkw, Motorräder, Mopeds, Roller, Seitenwagen, Schlepper usw. ab 1902 bis heute als Neuauflage lieferbar!
Antiquariat für Kfz-Zeitschriften, Prospekte usw. Sonderliste gegen Rückporto anfordern! Auch Ankauf.
Alle aktuellen Kfz-Bücher und über 500 verschiedene Poster auf Lager!
Rabatte für Wiederverkäufer!
Kompletter Katalog erscheint im Herbst. Teilen Sie uns Ihr Interessengebiet bzw. "Marke" mit, wir schicken sofort kostenlose Vorschau-Liste!
Großer Antiquariatskatalog jetzt erschienen. Auto + Zweirad Technik + Prospekte usw. Lieferung gegen Rückporto!
Hinweis für auswärtige Besucher:
BAB Dortmund-Hannover, Abfahrt Herford-Bad Salzungen auf B 239, 5 km Richtung Lage

MAICOLETTERS

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



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

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

JAWA

Jawa 175 ccm, Zweitakt, Bj. 74, Erstbesitz, komplett mit Ersatzteilen, 300 DM. Tel.: 02151/794478

Jawa 350 Typ 354, Bj. 60, komplett, aber nicht fahrbereit, Tel.: 06451/23430

Jawa 350, Bj. 63, zerlegt, 4 Motoren und div. andere Sach-

en doppelt, zu verkaufen, Tel.: 030/3654469

KAWASAKI

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

Kawasaki Z 900, Bj. 74, sehr guter Originalzustand! kein Schnick-Schnack, Reifen, 4-4, Batterie und Kundendienst neu, Tel.: 07082/1427

KREIDLER

Kreidler Florett, Bj. 70, 4-Gang, Fahrtwindgek., schmale Bank, M-Lenker, Chromtank (Dorfrenntrim), läuft ordentlich, Tel.: 0441/12519, Thomas, öfter versuchen!

LAVERDA

Laverda * 750 GT, suche 1 Mann/Polizei Sitzbank, Tel.: 0221/323237 oder 323273 (Wir haben die Endziffern der

Telefonnummer nicht richtig verstanden)

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

LITERATUR

Literatur * "Motorrad", PS, MO, Markt von 1957 bis 91, Liste gegen Porto, G. Biesel, Numborner Str. 7, W-6601 Heusweiler

Literatur * Biete GummikuH & Past Perfect, Heft 13 (Juni 90) bis Heft 5/91 (Mai 91), der 2. Jahrgang, komplett nur DM 30, Tel.: 06171/57784

Literatur * E.-Teilelisten und BAs für Victoria Motorräder, Victoria IG, Tel.: 05323/82825

Literatur * Prospekte von Honda, Guzzi, Suzuki, Kawa, Yamaha zu verk. Tel.: 04222/8307

Literatur * Suche "Das Motorrad" vor 1953, sowie jegliche Literatur zum Thema Motorrad (Prospekte, Bücher, Kataloge, usw.), Tel.: 04222/8307

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 * Suche Unterklagen für Norton ES 2, Bj. 1960, und Motorteile, Tel.: 02171/31005

Literatur * Toelz-Motorrad-technikkbuch aus den 50er Jahren gesucht. Tel.: 0421/513255 ab 20.00 Uhr

Literatur * Verk. "Das Motorrad" 1954-1990 (bis 1958 lückenhaft), "PS" ab Erstausgabe, "MO" ab Erstausgabe, sowie di. Kataloge, Bücher und Prospekte, auch Tausch, Tel.: 04222/8307

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

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 Supereplastik + Lasten BW. Tel.: 05381/2569

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

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

MAICO

Maico Suche für M 175 S/II Kolben kpl., Auspuff, Krümmer, Vergaser und Vergaserverkleidung. Suche MP 120 (Juwel) und div. Prospekte. Peter Vagt Tel.: 04524/8832

Maico Suche Mofa mit Minarelli-Motor u. Moped "Wiesel", Tel.: 04762/8244

MATCHLESS

Matchless * 500, Typ G 9, Bj. 56, sehr guter Zustand, fahrbereit, Rarität, zu verk. Tel.: 05655/8051 H

MAW

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

MOPED

Moped Suche alle Informationen über meinen Urlaubskauf: Motobecane 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 1000 G5, opt. Cali., echte 25000 km, Speiche, neue Lafranconis, neue Kupplung, neuer Lack, Rahmen kunststoffbeschichtet,

8400,- Tel.: 02134/7101

Moto Guzzi 750 S, Bj. 74, original 14.000 km, sehr guter Zustand, 1. Hd. Preis VHB, 9.500, Tel.: 07082/1427

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

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

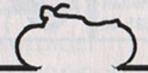
Moto Guzzi V 7 Sport, Bj. 73, suche dringend Kabelbaum, orig. Endrohre, (Hai), u.a., H. Funk, 2179, Neuhaus, Niebuhstr. 1

MOTO MORINI

Moto Morini * 3 1/2 S in Teilen + 2. Motor, Rahmen neu lackiert, Schwinge neu ausgebucht, 2900 DM VB, Tel.: 05805/1206

Unfallrahmen richten

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



Moto Morini * Div. E.-Teile zu verk.: Amex-Fußrastenanlage, Sitzbank, Blinker, Gußhinterrad, 500 Motor 3 1/2 und anderes, Tel.: 0221/865506

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

MZ

MZ * Alles Neuteile: 32 l Koffer, 60 DM, Regler 12 V, 30 DM, Lima ETZ, 120 DM, Diodenplatte 12 V, 50 DM, Kniedecken, 40 DM, H4-Ein-

MOTALIA

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

Wir befassen uns mehr mit dem Drumherum: Zubehör, Tuning, Eigen- und Umbauten, Erfahrungsberichte, Literatur und die Italienerzene 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

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

Name:
Straße:
PLZ Ort:
Datum + Unterschrift:

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

NEUE REIHE

Klassische Motorräder

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



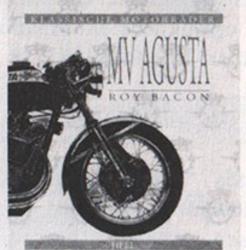
Triumph DM 48,-



BMW DM 48,-



Honda DM 48,-



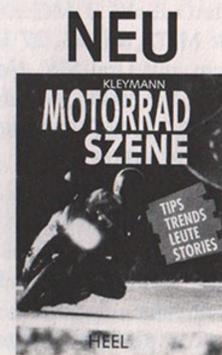
MV Agusta DM 48,-

Preise - Tendenzen - Daten - Clubs - Infos - usw.

Aktualisierte NEUAUFLAGE



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



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

Bitte liefern Sie mir gegen Rechnung G 5/91

____ x _____
____ x _____
____ x _____
____ x _____

Name _____ Vorname _____

Str. _____ PLZ, Ort _____

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

Spezialzubehörcatalog
3.- in Marken
Neugespanne
Gespannservice • Tauschteile
Blitzversand aller Teile,
auch für alte Modelle

• Vollverkleidungen
• Einzelsitze
• Lederkoffer
• Klappprsten

Fa. Wildschrei
5593 Brieden
0 26 72/85 40



MZ-Service

Feld 

AT-Zweiradtechnik
Tel.: 02 21/78 63 46
Verkauf-Service-Ersatzteile

sätze, 20 DM, Abdeckplane für Gespann, 40 DM, u.s.w., Tel.: 05331/45676

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

MZ * Boot ohne Rost für 140 DM zu verk., Tel.: 07651/5427, Roland

MZ * ES 175/1, Bj. 64, 100 %, 46.000 km, unrest., zugelassen, fahrbereit, Einzelsitze, Kniebleche, viele E.-Teile, Kniebleche, sowie WHB abzugeben, VB 700 DM, Christian, Tel.: Ostberlin/4830025

MZ * ES 250, Bj. 67, mit Beiwagen, leichte Motorschaden, leichte Schweißarbeiten, v. E.-Teile, für 300 DM abzugeben, Roland, Tel.: 07651/5427, ab 18 Uhr

MZ * ES 250/2 Sitzbank zu verkaufen, Jenz, Tel.: 04823/5280

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

MZ * TS 250 bzw./1: Verk. neu bezogene und gepolsterte Bank für DM 20, verschenke

Höckersitzbank mit integriertem Brems/Rücklicht (Siehe U-MZ GP 4/91) an Selbststaholer, Andy, Tel.: 0421/501617

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

MZ * TS 250 ohne Motor, sonst weitgehend komplett im Tausch gegen BMW Teile oder VS. Tel.: 02202/54392

MZ * TS 250/1 Umbautip auf 300 ccm. Tel.: 040/7890758

MZ * TS 250/1, Bj. 77, 50.000 km, 1. Hand, original, guter Zustand, Reifen-Kette neu, 17/19 PS, Zubehör, VB 1.150 DM oder Tausch gegen ES/ETS-Motor bzw. 300 ccm-Satz. Tel. 04221/84595

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

MZ 175 ES, Bj. 58, Teile oder komplett zu verkaufen. Tel.: 02323/33427

MZ ES 250, Bj. 72, kompl. + fahrbereit, Preis VB, Tel.: 06451/23430

MZ ETS 250 G, Bj. 74, mit Straßenzulassung, Vb 950 DM, Tel.: 05932/2699

MZ ETZ 250 gesucht, Oliver Dettmar, Harzstr. 24, W-3401 Holzgerode. 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, Rücklicht, MZ-Tankemblem, Chromhülsen für Federung, kplt. Auspuffanlage, Tel.: 0421/3479005

MZ Seitenwagen mit Kotflü-

gel fest am Boot, Anschlüsse für Moto Guzzi, neuer Reifen, DM 800,-, Tel.: 02151/561773

MZ Verk. günstig einen BW Superelastik 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

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

Norton Federbettrahmen, leicht defekt, zu verkaufen. 400 DM. Tel.: 02323/33427

NSU Konsul 500, Max 300, Motor f. Max 250 u. OSL 250 mit Getriebe

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

NSU Quickly zum Fahren gesucht, V. Bruse, Bandwirkerstr. 6, O-3029 Magdeburg

Ossa Trial Unterlagen jeder Art gesucht. Finanzielle Auslagen werden ersetzt, J. Brikkel, Emil-Gött-Str. 16, 7500 Karlsruhe 1

Panther * KS 150, Bj. 52, TÜV neu, 3. Hand, 34000 km, 90% original, Kupplung neu belegt, gepflegter Zustand, VB 1900 DM. Ralf Seubert, Langgasse 34, 8761 Mönchberg, Tel.: 09374/1362

Panther * KS 175 - Suche

Panther * KS 175 - Suche

Angaben über Farbe, Zierlinien. Erstatte Auslagen. Suche Motor Zündapp 175S, evtl. Elastic Motor. Tel.: 04662/3294

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

Sachs * Motorenaben, Bj. 34-49 für 2-Gang-Mofa kpl. Dazu Teile, neu und gebraucht aus Altersgründen günstig zu verk., Otto Ebner, Bad Königshofen, Tel.: 09761/1480H

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

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

Seitenwagen Ural, gebremst mit Anschluß für BMW R50 bis R69S, 2farbig, schwarz und rot. VB 1450 DM. Tel.: 02151/794478

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

Simson * Suche S 51 E, gebr. im guten Zustand, Tel.: 0421/503035

Sonstiges * Abstellplatz für Motorrad in Düsseldorf - Eller

frei, Tel.: 0211/2292668

Sonstiges * Borrani 19 Zoll Hochschulterfelge, WM 2-Record RM 01, 100 DM, Tel.: 04405/8682

Sonstiges * ES 250/1, TÜV 93, Simson S, Bj. 61, MZ BK 350, Bj. 57, Jawa 356, Bj. 61, EMW R 35, Bj. 55, SW Stoye und MZ, Kemnitz, Tel.: 0037/00924/3743

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

Sonstiges * Suche Einspuranhänger für Motorrad oder -roller. Zustand egal. Tel.: 07181/21637

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

Sonstiges * Suche Schalter im Scheinwerfer (Hella) mit Leerlauf- und Batteriekontrolllampe. Schlüssel hab' ich. Tel.: 0421/513255 ab 20.00 Uhr

Sonstiges * Victoria Bergmeister V 35 unrest. DM 3200, DKW Blutblase unrest, Motor Horex SB 35 und DKW SB 500 u. DKW NZ, Tel.: 0821/436914, Mo-Do 20 - 21.30 Uhr

Sonstiges Biete Bridgestone Trialreifen 2.75-19 und 3.25-18 neuwertig für 50,-/60,- DM, zusammen 100,- DM oder tausche lieber gegen gleichgroße Straßenbereifung. Patrick, Tel. + Fax 08330/1349

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-Bo-

densee

Sonstiges verk. O-Ring-Kette 5/8x1/4, 128 Glieder, zum Ablängen mit Niet und Normalkettenschloss, originalverpackt wg. Fehlkauf DM 80,-, Tel.: 06163/5739, ab 19 Uhr

Suzuki * GSX 1100, Bj. 81, 32.000 km, TÜV neu, 1. Hand, original, Reifen-Kette-Kuppelung neu, Zubehör, VB 3.900. Tel.: 04221/84595

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

Tornax * V 200 Teile, bzw. ILO 200 zu verkaufen, Tel.: 06325/7132

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

Trial * Unterlagen jeder Art gesucht - Kostenerstattung! Rainer Baues, GummikuH-Redaktion, Tel.: 0421/501617

Triumph (D) * Bj 38, Teile zu verk., Tel.: 06325/7132

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

Triumph (GB) Suche Vorder- rad mit Duplexbremse, Bj. ca. 1968, Tel.: 06502/6878

Velocette Venom, Bj. 59, hervorragender Originalzustand, Motor und Getriebe von

TRIUMPH

Exklusiv Händler

Großersatzteillager für Triumph pre 1990

☆ täglich Expressversand ☆
☆ Neu- und Gebrauchtmotorräder ☆

Lohrig & Kölle GmbH, 2808 Syke
Schnepper Str. 15, Tel. (0 42 42) 21 96/21 99

Geoff Dodkin überholt (Belege), Rahmen schwarz pulverbeschichtet, nur in gute Hände abzugeben, VB 15.000 DM, Jack Sampson, Tel.: 0421/891367

Vergaser * 2 Bing Vergaser zu verk. : Bing 84 2/32/101 und Bing 53 1/27/25 oder 28, je 30 DM, Tel.: 0421/501617, Andy

Verschiedenes Suche NSU Max Motor und Literatur. Eventuell Tausch gegen Borgward Literatur. Tel.: 02323/33427

Vespa * gesucht, 125 ccm, GS 3/4, Tel.: 05655/8051 H

Victoria Vicky-Teile zu verkaufen. Tel.: 02323/33427

Wanderer * Suche 98er mit Stecktank und Pendelgabel, Tel.: 05721/6968

Yamaha * RD 250, EZ 74, 27 PS, Rahmen mit Brief, Motor, Schwinge, Sitzbank, Kleinteile, alles zus. 80 DM, einzeln

VS, Tel.: 02404/65793

Yamaha * Suche alles über die XS-Modelle und alles vor 1970, Christian Schlöbke, Bergstr. 6, 6252 Diez, Tel.: 06432/2792 /7245

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

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

Yamaha * XT 500 zu verk., Bj. 78, TÜV neu, 35000 km, 3250 DM, Tel.: 04155/5766, ab 16 Uhr

Yamaha * XT 600 Ten, zu verkaufen, TÜV 9/93, Motor gen. überholt, 331 Tank, Tel.: 09622/2528, ab 18 Uhr

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 XS 650 Bj.75, Suche guterhaltene Seitendeckel mit Schriftzügen oder einzelne Schriftzüge (Aufkleber). Tel. 04552/1754

Verchromen

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

Brinkmann

GmbH U. Co KG

Lammstraße 4b, 3000 Hannover 1
Tel. (05 11) 31 95 95

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

KOLBEN

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

LEO DÜMPERT

Haus Nr. 23 • 3131 Bülitz
Telefon 0 58 44/18 62 • FAX: 0 58 44/18 35

POLIEREN WIE PROFIS!

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

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 36 • Telefax 08502/3227

Yamaha XS 750, Bj. 77, 7 Jahre abgemeldet, guter Zustand, Preis VB, Tel.: 06451/23430

ZÜNDAPP

Zündapp * Mokick 515-004, Bj. 64, suche Blechteile, Chrom, Auspuff kompl., evtl Schlachtmoped, Räder, Doppelstoßd., Zubehör, biete Zündapp Automatik-Mofa, def. T. Scholl, Alleestr. 40, 41 Duisburg 11, Tel.: 0203/557829

Zündapp * Norma, läuft, Tel.: 06325/7132

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

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

Zündapp KS 100, Bj. 70, TÜV 11/91 oder neu, Preis VB. Suche für KS 175 Sport-Auspuff+Dell Orto Verg. bzw. Kontakt zu KS 175 Fahrern zwecks IG oder Treffens. Jürgen Schulze, Litzegrund 8, W-3558 Frankenberg/Röddenau

Zündapp KS 175, 2 STÜCK!, EZ 80/81, nur zusammen an Bastler, VHB 1899, näheres: Jürgen, Tel.: 06163/3495, öf-

ter probieren!

Zündapp KS 600 suche: Hauptständer, SW-Anschlüsse, Tankdeckel, Hupe, Trittbretter, Rücklicht, Motor, Fahrersattel, Tankembleme, 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 Freiumschatz bei Thomas Wienholz, Stadtgartenstr. 48, 6700 Ludwigshafen 25

IN LETZTER MINUTE

Honda XBR 500, EZ 85, 27 PS, neue Bremsscheibe und Belege, TÜV 9.93 mit komplettem Umrüstkit auf 44 PS, 3500 DM. Peter Koch, Clara Zetkinstr. 25, O-1330 Schwedt

Yamaha RD 350 Motor, eventl. 250, möglichst bis Bj. 75 gesucht. Tel.: 04364/331 oder 030/879816

BMW Suche Tips bzw. Mustergutachten der Eintragung von Hoskerohren an R 60 oder R 50/S. Tel.: 08631/13483

BMW Suche Infos über die

100 alte BMW's & Teile

Bj. 50-85 -An- und Verkauf
Martin Kornhas
Durlacher Allee 105-75 Karlsruhe 1
Tel. 0721/617751 Fax 0721/6215 39
Geöffnet: Di bis Fr. 15-18 Uhr
und Sa 9 bis 13 Uhr

Verwendung von Cerriani-Gabel an R 50/S, z.B. ABE, Mustergutachten o.ä. Bin für jeden Tip dankbar. Tel.: 08631/13483

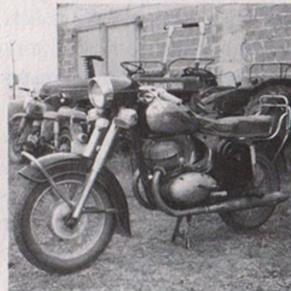
Yamaha Suche für XS 400, Typ 2A2, Bj. 81, guten intakten Anlasser zum günstigen Preis. Evtl. Selbstabholer. Tel.: 04442/1686

Literatur Suche Werkstatthandbuch, Reparaturanleitung, Prospekte und alte Fotos von Triumph BDG 250, 250 H, 250 S, 250 SL. Tel.: 04 21/513255 ab 20.00 Uhr

Buntspecht

Veteranen-Fahrzeuge und Ersatzteildienst über 20 Tonnen Ersatzteile für Vor- und Nachkriegs-Fahrzeuge
Neuenhäuser Straße 200
4460 Nordhorn
Tel. 05921-39499

Wir suchen ständig alte unrestaurierte Motorräder, auch Kommissionsverkauf



Verschiedenes MZ ES 250/1, Bj. 59, TÜV 93 • Simson-S, Bj. 61 • MZ BK 350, Bj. 57 • Jawa 356, Bj. 61 • EMW R35, Bj. 55 • SW Stoye und MZ. Kemnitz Tel.: Ost 00924/3743 Heiko Bramkamp, Herdewinkel 29, O-3280 Genthin

BMW R 50-69 S Verk. einteiligen Sturzbügel, Chrom schlecht, 20 DM, Tel. 0421/501617, Andy

MZ ES 250/2 Gespann, fast kplt., gute Substanz zum Aufbauen, DM 700, Tel. 0421/501617, Andy

Victoria Bergmeister V35 un-restauriert DM 3200,-, DKW Blutblase un-restauriert, Motor Horex SB 35, DKW SB 500 und DKW NZ. Tel.: 0821/436914 Mo-Do, 20.00 bis 21.30 Uhr

MZ TS 250/1 Verk. Fahrge- stell- und Blechteile günstig, Tel. 0421/501617, Andy

EML-Moto Guzzi T5-Gespann mit EML "Tour"-Boot, Umbau 1987, EML-Schwinge, rundum 15 Zoll, Seitenwagengepäckträger und Koffer am Motorrad. Sehr guter Zustand, TÜV 1993, VHB 15.900 DM. Tel.: 02129/8142 (auch spät abends) oder 02171/400937 (tags)

Roller Simson-Schwalbe • Verkauf oder Tausch gegen Zündapp R50. Preisvorstellung DM 800,- evtl. mit Wertausgleich. Ähnliche Vespa wäre auch okay. Tel.: 05051/2851

Sonstiges: Neue schwarze VDO-Tachos, Durchmesser 60 mm, 0-120 km/h, W = 1,0, Stück 50 DM. Tel.: 09332/1715

Seitenwagen: Suche Boot für Stoye-Seitenwagen, ca. Bj. 58, Zustand egal. Tel.: 0421/647059 Adrian

Sonstiges Verk. verschiedene Soziussättel für Vor- und Nachkriegsmaschinen für Gepäckträgermontage, Tel. 0421/501617, Andy

Bekleidung Verk. klassische, schwarze Damenmotorradstiefel, Gr. 37, neuwertig, 70 DM, Tel. 0421/447865

Harley-Davidson Suche XLH oder XLCH vor Baujahr 77, Zustand egal, Tel. 0421/547972

Moto Guzzi * Suche jede Art Literatur für 750 S (Prospekte, Tests und ähnliches) sowie Kontakt zu anderen MG 750 S Fahrern zwecks Erfahrungsaustausch. Wilhelm Dölle, Am Bahnhof 11, 4320 Hattin- gen 15

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

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

HÖCHSTE ANFORDERUNG

an Fahreigenschaft und Ver- kehrssicherheit gewährlei- sten Grünert Leichtmetall- Felgen. Sie haben sich bei vielen nationalen und inter- nationalen Rennen bestens bewährt.

Bezug nur über den Fach- handel.

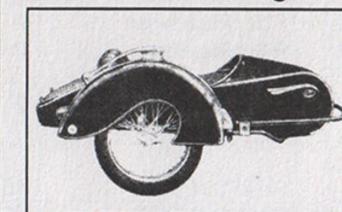


ADLER - BMW - DKW - HOREX - NSU TRIUMPH - VICTORIA - ZÜNDAPP

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 kosten- lose Liste an (ge- nauen Typ ange- ben).

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

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

Täglich Versand und Ladenverkauf!

MOTORRAD-STEMLER GmbH
Garschager Heide 29 - 5630 Remscheid 11
Tel. 0 21 91 / 5 30 67



...reibungssärmer 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

für Motor und Getriebe als Trockenfilm- schmierung und als Fett

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

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

Wußten Sie schon...

LAGER FÜR MOTO GUZZI

Aus der FAG-Vergleichsliste

Moto Guzzi Bezeichnung	FAG Bez.
10041 BIS	6201
25055	N205E.TVP2
25076	ZRO.6X6
36026	N202
36037	NRO.B2,5X9,8G2
36057	98205
36074	98204
38086	NU2205E.TVP2.C3
38557	30202A
38607	6205
40107	NRO.B2,5X19,8G2
M080TER	KU.3,175KL3
M2050	6305
M2055	N305E.TVP2
M2117BIS	98206
M221	6202
M2529	NRO

M8058	6307
M8059	N307E.TVP2
MA17	NRO.B3X23,8G2
T216	6204

T219	KU.4,762KL3
T220	KU.6,35KL3
T2215	6203

DICHTPAPIER

Ein kleines Sortiment Dichtpapiere braucht man häufiger in der Schrauberwerkstatt für die Motoren- oder Getriebeüberholung. Mit Nagelschere, Messer und Locheisen kann man die Dichtung fertigen. Die Dichtungsfabriken bieten Dichtmaterialien in Rollen- oder Plattenform an. Das Papier kann in jedem Kraftfahrzeugteileladen gekauft werden. Wahrscheinlich ist es nicht am Lager und muß erst beim Großhändler bestellt werden (Lieferzeit 2 Tage). Ich habe mir das Programm der Firma Reinz-Dichtungs-GmbH · Reinzstraße 3-7 · 7910 Neu-Ulm · Telefon 0731/70 460 mal näher angesehen. Es werden vier, für

den Schrauber wichtige Dichtungsmaterialien angeboten:

1. REINZ-GUMMI-KORK RGC 257 ist ein kautschukgebundener Kork, der sich stark zusammenpressen läßt und wieder in die Ursprungslage zurückfedert. Er eignet sich wegen der guten Ölbeständigkeit für Zylinderkopfdeckel-Dichtungen bei Viertaktern. Lieferbar als Platte in den Maßen 91 x 91 cm und den Dicken 2 (37 DM), 3 (54 DM) und 4 mm (73 DM).

2. REINZOLOID FS 53° ist ein imprägniertes Dichtungsmaterial auf der Basis von Zellulosefasern und wird in Schrauberkreisen Dichtungspapier genannt. Aufgrund der maximalen Betriebstemperatur von 120° C und der Beständigkeit gegen Kraftstoff, Wasser und Öl eignet sich Reinzoloid für den Getriebe-, Motorgehäuse- und Wasserkühlungsbereich. Reinz bietet dieses Material in "Kleinrollen" (1 m x 5 m) in den Dicken 0,2 (37 DM), 0,25 (49 DM), 0,5 (67 DM), 0,75 (100 DM), 1 (125 DM) und 1,5 mm (210 DM) an.

Rabeneick LS 175, 175 cm³, 9,5 PS, Baujahr 1953 · Lagerverwendung

Verwendungsstelle	Lagerart	Anzahl	Bezeichnung	Abmessungen (mm)
Räder vorn hinten	Rillenkugellager	2	6204	20 x 47 x 14
	Rillenkugellager	2	6204	20 x 47 x 14
Lenkkopf	Axial-Schräggkugellager	2	200 185	34 x 51 x 12
Getriebe Hauptwelle Haupt- und Vorgelegewelle Vorgelegewelle	Rolle DIN 5402	15	4 x 8	4 x 8 lg.
	Rolle DIN 5402	26	4 x 6	4 x 6 lg.
	Schulterkugellager	1	Fichtel & Sachs 686085	16,8 x 40 x 27,6/10
Kupplungsdruckstift	Rolle DIN 5402	1	5,5 x 8	5,5 x 8 lg.
Tachometerantrieb	Rillenkugellager	1	609	9 x 24 x 7
Motor Kurbelwelle Pleuel bis Sept. 1951	Schulterkugellager	2	M 20	20 x 52 x 15
	Rolle DIN 5402	10	6 x 8	6 x 8 lg.

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

3. REINZOLIT®

besteht aus Asbestfasern, die mit synthetischen, öl- und lösungsmittelbeständigen Bindemitteln verarbeitet wurden. Die maximale Betriebstemperatur liegt bei 450° C. Bis 150 bar hält Reinzolit aus und macht es geeignet für Zylinderfußdichtungen. Lieferform: Platte 1,5 m x 1,5 m, in den Dicken 0,3, 0,5, 0,75, 1, 1,5 und 2 mm. Den Preis gibt Reinz mit 24 DM pro kg an.

4. REINZ-REPA®

eignet sich für Zylinderkopf- und Auspuffdichtungen, da es Temperaturen bis 600° C aushält. Ein Stahldrahtgewebe ist beidseitig mit nichtklebendem Asbest-Kautschuk-Gemisch kaschiert. Lieferform: Rolle (1,5 m breit), Länge nach Wunsch. Preise pro Quadratmeter und Dicke: 0,75 (116 DM), 1 (122 DM), 1,2 (132 DM) und 1,4 mm (151 DM)

Die Preise verstehen sich als Richtpreise einschließlich Mehrwertsteuer für uns Endverbraucher bei Abnahme der "kleinsten" Liefermenge. Da wohl keiner Platten von 1,5 mal 1,5 Meter Kantenlänge auf dem Moppet nach Hause schleppen kann, muß man sich mit mehreren zusammen tun und teilen.

ABER: Reinz bietet ein "Dichtungsmaterial Sortiment" an. 6 Platten, jede so groß wie diese GP-Seite (A4):

- Reza 0,6 mm
- Reza 1,2 mm
- Reinzolit 1,2 mm
- Reinzoloid 0,5 mm
- Reinzoloid 0,75 mm
- Reinzoloid 1,0 mm

und paßt in den Tankrucksack. Bestellnummer: 16-27250-01 - 38,87 DM pk

BMW PETERSMEIER UMGEZOGEN

Der BMW-Fahrzeug und Teilehändler (Schwerpunkt 50er und 60er Jahre) H.-D.Petersmeier ist umgezogen: Industriestraße 59 · 4800 Bielefeld 11 · Sennestadt (Direkt an der Autobahn Dortmund-Hannover) · Telefon: 05205/22881

WERKZEUG: ZÜNDKERZEN-SCHLÜSSEL

Bestens bewährt hat sich bei mir der Hazet-Kerzenschlüssel Nr. 716. Er ist für

die Normkerze mit 14 mm-Gewinde (Schlüsselweite 20,8 mm) und für die Zweitakterze mit 18 mm-Gewinde (Schlüsselweite 26 mm) geeignet. Da die Nuß klappbar am Bügel angebracht ist, erreicht man auch die versteckte Kerze eines Einzylinders unterm Tank. Nicht vorgesehen, aber möglich: Der Bügel kann von der Nuß abgezogen werden. Jetzt

passen beide Teile in das kleinste Werkzeugfach. Richtpreis: 18,13 DM inkl. MwSt. Mat.: Chrom-Vanadium pk

Dichtringe und Wellendichtringe an der ADLER M250, MB250, MB250S

Verwendungsort	St	Maße	Mat.
Dichtringe			
Kraftstoffhahn	1	14 x 18 C	KA
Öleinfüllschraube	1	18 x 22 C	KA
Auspuff	2	38 x 46 B	EA
Saugrohr	2	27,3 x 33 x 2,5	Col
Saugrohr M 250	2	24,3 x 29,9 x 2,5	Col
Kupplungsseilzug	2	12 x 16 x 1,5	Fi
Tankdeckel	2	36,5 x 57 x 2,5	Kku
Wellendichtringe			
Kurbelwelle rechts	1	20 x 35 x 8	
Kurbelwelle links	3	25 x 40 x 8	
Kurbelwelle	1	30 x 40 x 7	
Vorderradnabe	1	32 x 59,9 x 5	
Vorder- und Hinterradnabe	2	60 x 75 x 8	

Maße: Innendurchmesser x Außendurchmesser x Dicke

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

BING - Vergaserbestückung und Einstellung:

BMW R 51/2

Vergasertyp	1/22/39	1/22/40
Motoranschluß	Flansch	Flansch
Filteranschluß	35 mm	35 mm
Schwimmergehäuse kompl.	30-050-101	
Schwimmergehäuse	--	--
	fest rechts	fest links
Schwimmergehäusedeckel	32-190	32-190
Schwimmer	35-072	35-072
Kraftstoffanschluß	8 mm	8 mm
Gasschieber	22-460	22-460
Mischkammereinsatz	25-015	25-015
	5	5
Hauptdüse	44-051	44-051
	90	90
Nadeldüse	45-251	45-251
	1208	1208
Leerlaufdüse	44-031	44-031
	40	40
Düsenadel	46-921	46-921
	--	--
Nadelstellung	1	1
Luftregulierschraube offen	1 1/2 x	1 1/2 x
Ersatztyp	1/24/139	1/24/140
	ab 8.63	

TRIALFEST

Ein verschlafenes Dörfchen in der Lüneburger Heide wird einmal im Jahr zum Mekka der Fourstroke-Fans. Dann findet dort einer der Läufe um den Veteranen-Pokal der Deutschen Trialsportgemeinschaft statt. In diesem Jahr hatte die Veranstaltung die Nummer 6.

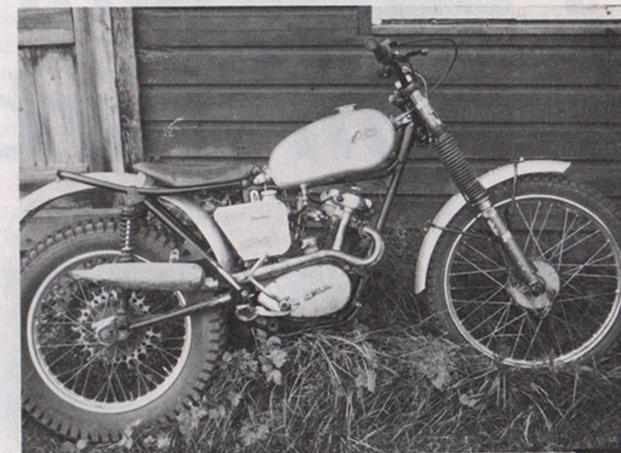
in

Alt-Trialer Rudi Munstermann und seine Freunde organisierten mit gekonnter Routine. 1991 wurde hier bereits zum 16. Male historisch getrialt. Die 16 Veranstaltungen sind insofern bemerkenswert, weil Veteranentrial, ein "Import" aus England, in Deutschland zu den exotischen und "gefährdeten" Sportarten gehört. Gefährdet, weil es opportun ist, immer mehr

Brockhöfe



Diese schöne Triumph Tiger Cub brachte Werner Schaaf mit. Leider fiel er aus



Rudi Munstermann stellte sein Organisationstalent erneut unter Beweis!

Irma Hackls RT 175 im parc ferme



Fantic aus der Twin Shocker-Klasse beim "Treppensteigen"



Irma Hackl brachte die einzige DKW an den Start



Alle hatten ihren Spaß an diesem Sonntag

Straßen für mehr PKW zu bauen aber gleichzeitig Motorsport, der praktisch ohne Lärm und Flächenverbrauch abläuft, abzuwürgen.

das Wetter.

Die fröhlich knatternden Zweitakter und die Bullerjane mit den Ventilen im Kopf bildeten eine dezente aber eindrucksvolle Kulisse für einen nostalgischen Sport. Vielleicht bekommt der eine oder andere Appetit, selbst mal zu schnuppern. Nächstes Jahr sind ja auch Veranstaltungen. Viel Spaß!

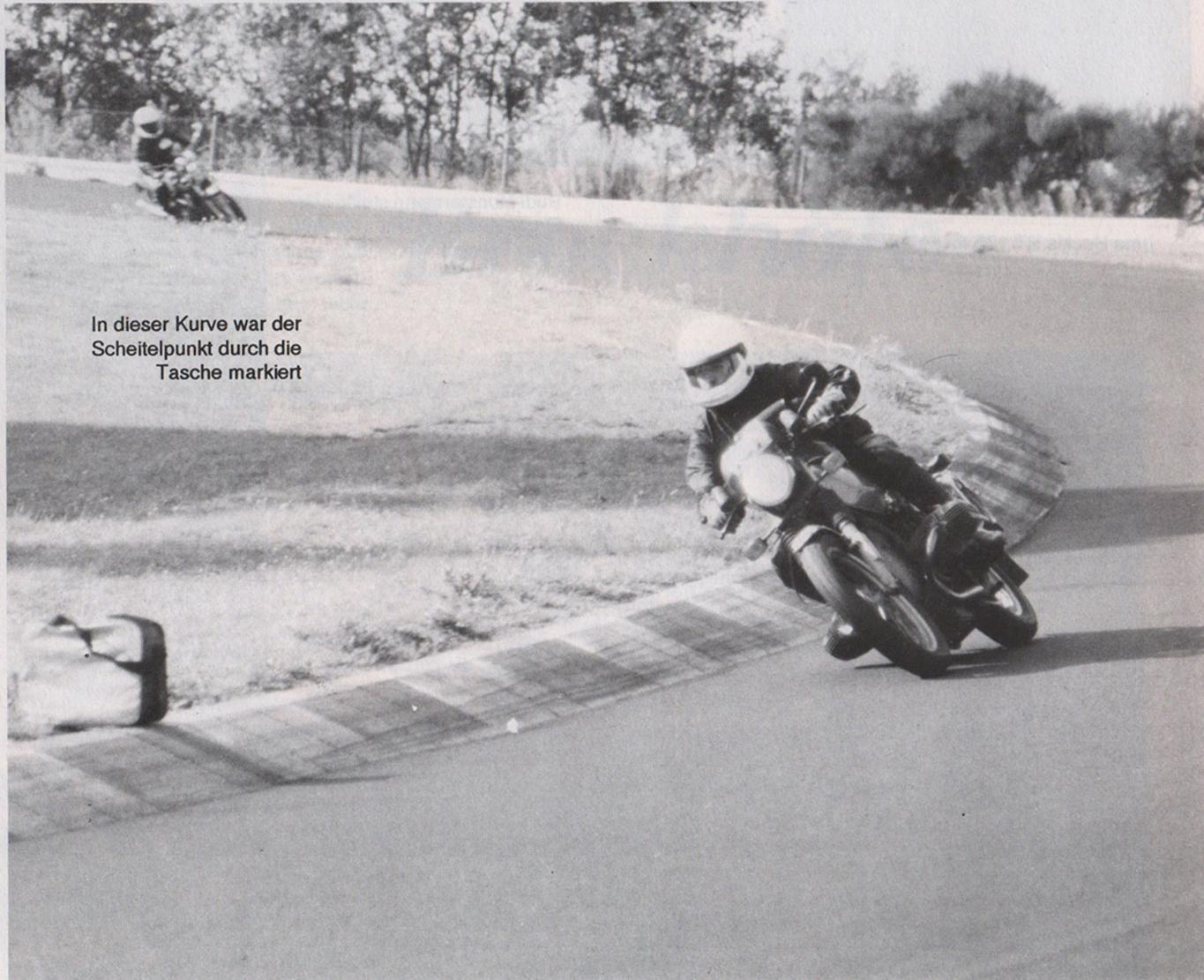
Andy

Die Fotos knipste samt und sonders ames!

Aber halten wir uns nicht mit langen Erörterungen auf. Text zum Thema stand in der Augustausgabe der GP. Die Bilder stammen alle vom 1. September, dem Trialtag in Brockhöfe. Zu sehen gab es viel. Die Stimmung war genauso gut wie



Fahrerlehrgang auf dem Nürburgring



In dieser Kurve war der Scheitelpunkt durch die Tasche markiert

Nachdem wir uns in der September-Ausgabe über unsere Erfahrungen beim ADAC-Sicherheitstraining ausgelassen haben, halten wir es für genauso wichtig, über meine Anwesenheit bei einem Fahrerlehrgang auf der Nordschleife zu schreiben. Einige Leser werden jetzt sicherlich fragen, ob wir das Fahren plötzlich vor die Motorradhistorie stellen. Unsere Antwort: Mo-

torräder, auch klassische, sind in erster Linie zum Fahren da. Und um herauszufinden, wie es sich mit einem "Superbike" der 50er Jahre inmitten von High-Tech-Geräten leben läßt, schien es mir reizvoll, mit meiner 600er BMW von 1957 einen Fahrerlehrgang des Helmproduzenten Schubert zu besuchen. Schubert bot in diesem Jahr zwei Termine zum Preis von jeweils

DM 750,- inklusive Unterbringung und voller Verpflegung für drei Tage an. Nachdem meine Teilnahme durch eine Einladung des niedersächsischen Helmherstellers gewährleistet war, begann ich bereits im Mai mit der Präparierung meines Untersatzes. Das Schicksal entschied, trotz vierteljähriger Vorbereitung noch 12 Stunden vor der Abreise gegen mich. Ich ließ die R 60 in Göttin-

gen stehen. Ursache war ein neuer Bremsbelag und die gänzlich unrunde Bremsstrommel des Hinterrades, die sich ohne Betätigung der Bremse inniglich mit einander verbanden, so daß die Bremsanfang zu qualmen. Ergo fuhr ich, wie schon oft, dann doch mit meiner modernen BMW-Kuh. (R 80 ST, EZ 3/84, 50 PS). Am Ring angekommen, rollte ich vor das neuerbaute Dorint-Hotel,

in dem die Lehrgangsteilnehmer untergebracht wurden. Sofort begann ich Vergleiche zu ziehen, da ich Anno 86 und 87 an Nordschleifen-Fahrerlehrgängen der Kuhlen Wampe teilgenommen hatte. Der ganze Bau war auf "neumodern-vornehm" getrimmt. Tiefgarage, etliche Angestellte, dezent rieselnde Popmusik, gläserne Aufzüge und alle Zimmer mit Bad, Telefon und Kabelfernsehen. Wer's braucht...

Im alten Sporthotel "Tribüne", das früher an der Stelle des "Dorint" stand, war es nicht so komfortabel. Dafür fand sich dort der Geist von 60 Jahren Renngeschichte in der leicht muffigen Einrichtung. Und billiger war es! Nachdem ich alle Anmeldeformalitäten erledigt hatte, war noch Zeit, mit meinem Zimmergenossen, einem Itzehoer mit hintergründigem Humor, etwas über die Anlage zu watscheln. Wieder beschlich mich der Gedanke, daß es

eine Schande war, für die neue gesichtslose "Grand-Prix-Strecke", jede Menge Eifel-Bergwald und die gesamte Südschleife zu opfern. So eine flache Tortenplattenpiste mit Zäunen und Betontribünen drumherum hätten ihre Väter mit weniger Landschaftsveränderung in der norddeutschen Tiefebene bauen können. Naja, Schwamm drüber, die Gegenargumente der erhöhten Sicherheit und der Möglichkeit, ohne "Schwarzseher" Rennen zu fahren, sind stichhaltig.

Ab 18 Uhr wurde jedem Teilnehmer ein nagelneuer Schubert Integralhelm "Profil" überreicht. Eine noble und werbewirksame Geste, da der Helm, wie ich feststellen sollte, im Fahrbetrieb, was Belästigung durch Luftwiderstand und Krach angeht, überzeugt. Anschließend versammelten sich die Teilnehmer in einem großen Seminarraum des Hotels, um über Zweck und Ablauf des Lehrgangs informiert zu werden. Hans-Heinz Dilthey, Routinier in Sachen Motorradfahren und Publikumslehrgänge, sprach über Entspannungstechniken und mentales Training. Franz-Josef Görge, PR-Mann von Schubert, zeichnete ein Profil des renommierten Herstellers schützender Kopfbedeckungen. Last not least sprach Psychologie-Professor Bernt Spiegel über entspanntes, sicheres Motorradfahren im Re-

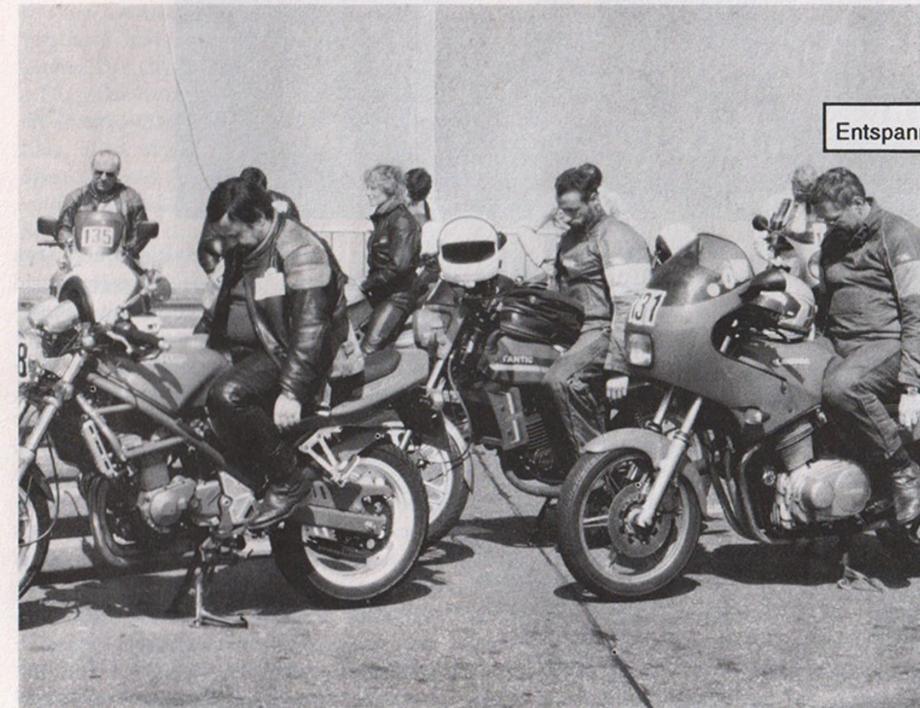


Prof. Spiegel

gen. Sein Vortrag überzeugte mich davon, es hier mit Leuten zu tun zu haben, die A) Motorradfahren können und B) ihre Pappeneimer kennen. Ein ausgezeichnetes Essen beschloß den Tag. Am nächsten Morgen fand man sich bereits um 7.45 Uhr bei Start und Ziel der Nordschleife ein. Hans-Heinz Dilthey demonstrierte allen Teilnehmern Entspannungstechniken für Motorradfahrer unter Zuhilfenahme von Elementen des autogenen Trainings. So konnte man 120 Motorradfahrer in "Kutscherhaltung" in absoluter Stille beim Versuch beobachten, den Körper vor dem Fahrtraining zu lockern. Nach 2 Gesamtrunden zur Einstimmung verlief der Vormittag in den einzelnen Abschnitten der Nordschleife mit Sicherheitsübungen und der Suche nach dem richtigen Strich. Die Übungen erinnerten an

das ADAC-Sicherheitstraining, wobei in unserer Gruppe, da dort nur Leute mit Erfahrung versammelt waren, sich das fahrerische Niveau über dem Durchschnitt bewegte. Viel Fahren unter Selbstbeobachtung bringt viel. Unser Instruktor Helmut Pohl, Zahnarzt aus München und Sohn des legendären Ulli Pohl (Alte Hasen wissen schon!) demonstrierte mit einer modernen Triumph Fahrkunst in Vollendung. Sein Credo: Fahren lernt man im Gelände. Aber Bürokraten wissen so etwas nicht, und so wird diese Möglichkeit, sein Fahrzeug gefahrlos kennenzulernen, immer mehr zunichte gemacht. Vielleicht könnte der eine oder andere Verunglückte noch auf dieser Erde wandeln... Doch solche Gedanken waren an diesem Montag nicht in den Köpfen. Allein die morgendlichen Runden auf der leeren Strecke ließen meine Seele lächeln. Blauer Himmel, die Täler im Dunstschleier und die Weite der Wälder sind unvergleichlich schön. Die Eifel ist immer noch ein grünes Land, hoffentlich wird's kein "Motorland", wie es die Nürburgring GmbH plant. Schon bei der Ankunft hatte ich gemerkt, daß moderne japanische Vierzylinder das Bild dominierten. Auch K-BMWs sah man zuhauf. Mit meinem, meiner Meinung nach modernen, Motorrad, sah ich "ganz schön alt aus". Ich bedeckte meinen Luxuskörper beim Fahren als einziger mit Lederbreeches, Bar-

bourjacke und dem David-Halb-schal-



Entspannungsübung vor dem Start

helm. Fahrzüge und Kevlar-Kombis sind gegenüber Leder auf dem Vormarsch. Bei uns, d.h. die Gruppe mit der Nr. 13, waren alle von individualistischem Geblüt. Daher war ich dort gar nicht so falsch. Alles Leute mit Erfahrung, aber ohne "Renn"-Ambitionen. So unterschiedlich wie die Temperamente, waren die Maschinen. Helmut Horas aus der Steiermark trat mit einer 125er Fantic an, während gleichzeitig mit ihm eine 1000er Laverda und eine moderne 900er Ducati um den Ring donnerten. Gleichzeitig fand sich noch ein Boxer, eine 100 GS und, aus dem Land der aufgehenden Sonne, eine Yamaha RD 350 und

eine Suzuki Bandit 400 Four. Ein Kollege von der FAZ war mit einer BMW K 75 LT mit von der Partie. Unter der Führung des stets lockeren Helmut kreisten wir auf der Suche nach der Ideallinie um den Kurs. Ein Lehrstück der besonderen Art gab Helmut mit seiner 125er Fantic. Der Trial- und Geländespezialist zeigte in den kurvigen Gefällestrecken manchem Großmotorrad wo Bartel den Most holt...

Nach dem Mittagessen und der wiederholten Entspannungsübung begannen sich unterschied-

nicht unbedingt von allen Lehrgangaspiranten behaupten konnte. Durch Sigi hatten wir das Glück, unsere Gruppe splitten zu können. Der forscher Teil fuhr mit ihm, der besonnenerer mit Helmut. Sigi und Helmut baten mich freundlich, doch meinen Davida mit dem Schubert-Integral zu vertauschen. Da ich damit gerechnet hatte und nicht zum langwierigen Diskutieren von Für und Wider der Halbschale in die Eifel gereist war, kam ich der Bitte nach. Oberhalb von 140 km/h war es angenehm leise, meine mala-

der Ausklang der montäglichen Fahrerei einfach herrlich. Schnell, sauber und streßfrei... Leider hatte diese Sonderbehandlung bereits am Dienstag wieder ein Ende, da Sigi sich gemeinsam mit Professor Spiegel um die am wenigsten routinierte Gruppe kümmerte. Am Montagabend bot das hoteleigene Schwimmbad Entspannung für Körper und Geist. Die Atmosphäre im Dorint war recht angenehm, wenn mir auch der Zeitgeist - neu und modern - aus jeder Ecke entgegensprang. An der

etwas schleppend. Ich erappte mich bei dem Gedanken, daß ein weiterer Besuch im Schwimmbad oder ein gemächlicher Verdauungsspaziergang netter gewesen wäre. Am Dienstagvormittag ging es wieder in die Sektionen, wobei Gruppe 13 Schwedenkreuz und Arembergkurve fuhr, bis es einem fast zu den Ohren rauskam. Durch Gespräche mit anderen Teilnehmern und Offiziellen wurde bestätigt, was ich bereits vermutete: Die fahrerischen Unterschiede in Bezug auf die gesamte Teilneh-

die Straße ausging. Schwere Verletzungen zog sich niemand zu, nur Plastik und Metallteile blieben "auf der Stecke". Auf der Strecke blieb auch einer meiner Ventildeckel, kurz bevor unsere Mägen die Motorräder in Richtung der noblen Tröge der Dorint-Herberge dirigieren sollten. Ich schaute glücklicherweise unter die rechte Seite der ST. Öl suchte den Weg ans Tageslicht. Generationen von unerschrockenen BMW-Fahrern kennen die Lösung: Deckel umdrehen, Loch zukleben, fertig. Ganz so einfach war es nicht, weil die M6-Muttern zwischen die fürchterlich heißen Kopfrippen zu fummeln sind. Grrh! Auf diese Weise brachte mich mein Motorrad zweimal um eine ausreichende Mittagspause. Montagmittag mußte ich verbleites Superbenzin ergattern. An der Strecke gibt es nur Super bleifrei. Am Dienstag war der Deckel durch. Dadurch wurde ich auf die Tatsache aufmerksam, daß im gefüllten Zeitplan keine Zeit für schöpferische Pausen oder kleine Wartungsdienste übriggeblieben war.

Am frühen Dienstagnachmittag kreisten wir, nach absolvierter autogener Übung, wieder um die Strecke. Mittlerweile hatte das Tempo der gesamten Truppe angezogen, alle fuhren sicherer und schöner. Das machte richtig Spaß! Leider hatte die Fahrerei mit der Gruppe bereits um 15.30 Uhr ein Ende, weil jeder Teilnehmer die sogenannte Wertungsrunde fahren sollte. Hier ging es nicht darum, Rundenzeiten purzeln zu lassen, sondern allein auf der Strecke unter dem kritischen Blick der verteilten Instrukturen einen sauberen, flüssigen Strich auf der Ideallinie zu fahren. Damit die Damen und Herren sich nicht ins Gehege kommen, sollte alle 45 Sekunden ein Einzelstart erfolgen. Mir beschied meine Startnummer, als Vorletzter von 122 loszubrummen. Unterhalb der Nürnberg blieb also Zeit genug für Kaffee und Kuchen. Als wir um 17 Uhr wieder erschienen, vergingen dennoch 45 Min. bis ich losfahren konnte. Das Gefühl, unter versteckter Beobachtung den Kurs zu umrunden, machte mich etwas nervös. Dadurch begann ich im Hatzebach, dem ersten Kurvengeschlängel der Strecke, etwas hackend zu fahren. Durch volles Rohr am Flugplatz löste sich die Spannung, und den Rest des Kurses fuhr ich lockerer, im "akademischen Stil". Körper hängen lassen, Knie an den Tank! Langsam in die Ecken rein, spät vom Außenrand lösen, bereits vor dem Scheitel Gas geben. Dann über den Gasgriff bei unverändertem Lenkerzug durch mehr Dampf parabolisch zum Außenrand tragen lassen. Hört sich komplizierter an, als es ist. Nach der Runde rollte ich in Richtung Hotel, wo nach einem genußvollen Abendessen eine Siegerehrung zelebriert wurde. Sieger sollte innerhalb der Gruppen derjenige sein, der von den Instrukturen die geringste Punktzahl erhält. Die Bewertung des Fahrstils erfolgte

nach dem Schulnotensystem von 1 bis 6. In den Gruppen wurden jeweils die drei Besten "gekürt". Ich freute mich schon auf den nächsten Tag, an dem jeder Teilnehmer kostenlos im normalen "Touristen-" und Versuchsfahrerverkehr so viele Runden fahren durfte, wie er wollte. Daher hörte ich bei der Nennung der Namen gar nicht so genau hin. Umso erstaunter war ich, als Helmut und Hans-Heinz mich nach vorne riefen. Im ersten Moment dachte ich, da ich der dritte unserer Gruppe war der nach vorne ging, ich wäre auch Gruppendritter. Mit 25 Punkten - das beste Ergebnis des ganzen Lehrgangs waren 19 Punkte - war ich erster der Gruppe 13 geworden. Das hat mich sehr gefreut. Offiziell war der Lehrgang beendet.

Vom "freien" Tag auf der Piste hatte ich nichts mehr. In der Nacht warf mich eine Magendarm Grippe von der deutlichen Sorte um. Ich war froh, am nächsten Morgen noch bis zu Beiwagenhorst nach Köln zu kommen. Schade, aber wahr...

Fazit & Meinung:

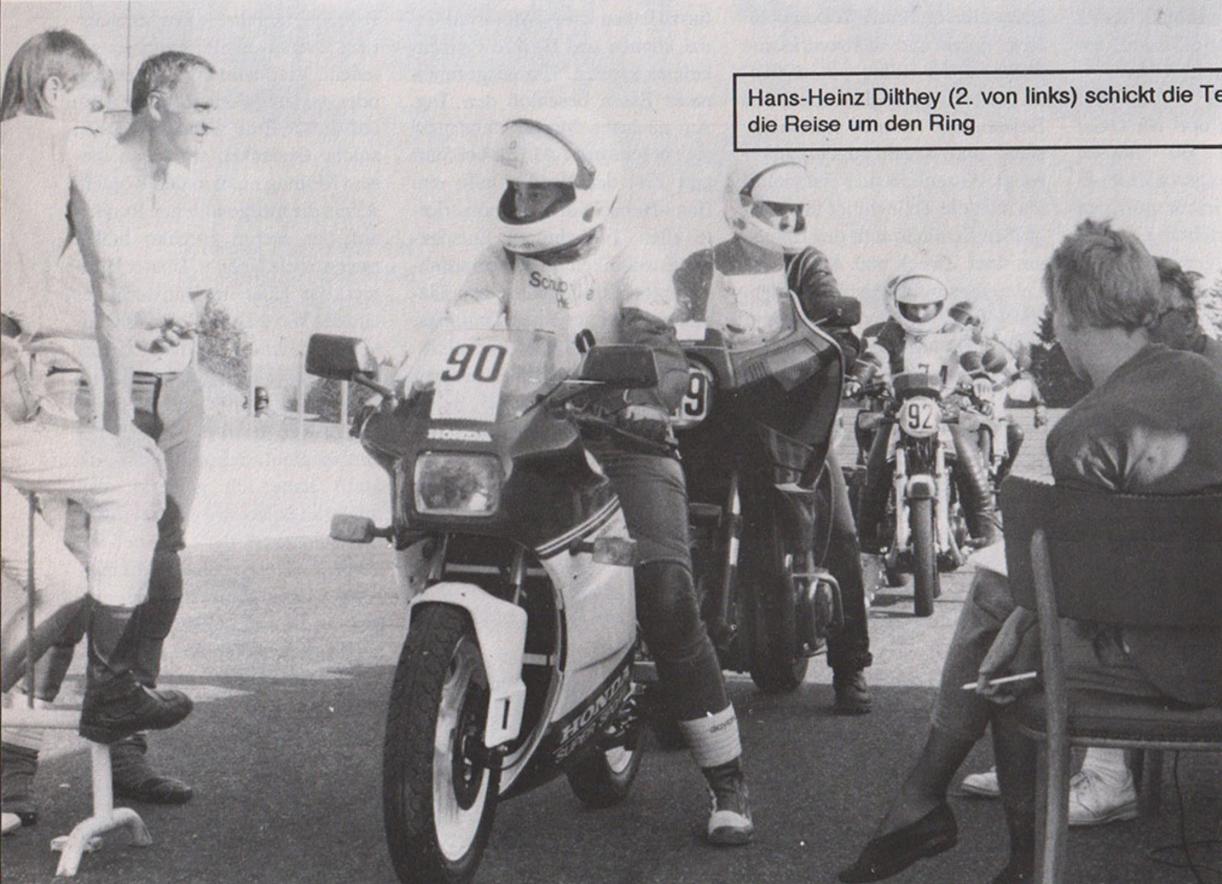
Fahrerlehrgänge sind nicht nur etwas für verkappte Rennfahrer, im Gegenteil. Gerade Leute, die trotz einiger Praxis Unsicherheiten haben (Defizite bei Notbremsungen, Angst vor Aufsetzen in Kurven) profitieren in kurzer Zeit von der geübten Maschinenbeherrschung. Für jeden, der ein Motorrad mit mehr als 20 PS bewegen will, sollte so ein Lehrgang selbstverständlich sein. Spaß macht es sowieso, in allen Gruppen ging es locker und entspannt zu. Ich habe mich eigentlich stark gewundert, nicht mehr Fahrer klassischer Geräte zu sehen. Wo sind die R 69 S-, Norton-, Triumph- oder Laverda SF-Besitzer. Fahren die nur zu Markentreffern

oder vor die Eisdielen? Ein "schweres" Motorrad kann nirgends so wunderbar erlebt werden wie auf der alten Nordschleife. Fahrer mit frischem Patent oder einer Maschine unter 15 PS haben nicht so viel davon, alle Anderen sollten mal nachdenken.

Im Vergleich zu den Lehrgängen, die von Kuhle Wampe/Moto Aktiv angeboten werden, wirkt Schubert's Lehrgang deutlich luxuriöser und professioneller. Ob einem die noble Unterbringung und Verpflegung den Mehrpreis wert ist, muß man selbst entscheiden. Zelten ist anstrengender (Eifelwetter!), kann aber spaßiger sein. Die herausragenden Punkte waren die ausgezeichnete Organisation (Sankas, Werkstattservice, Reifendienst) und die ständige Diskussion mentaler und psychischer Einflußfaktoren. Nicht so gut gefiel mir die Tatsache, daß alle Gruppen dem gleichen Zeitplan unterlagen (brachte Staungen beim Essen und besonders auf der Strecke), und daß zu lange in den einzelnen Streckenabschnitten geübt wurde. Man hätte genauso gut komplette Runden mit Stops an neuralgischen Punkten fahren können. Aber schön war es doch...
Andy

Mit der schweren ST muß der Strich präzise sein

Hans-Heinz Dilthey (2. von links) schickt die Teilnehmer auf die Reise um den Ring

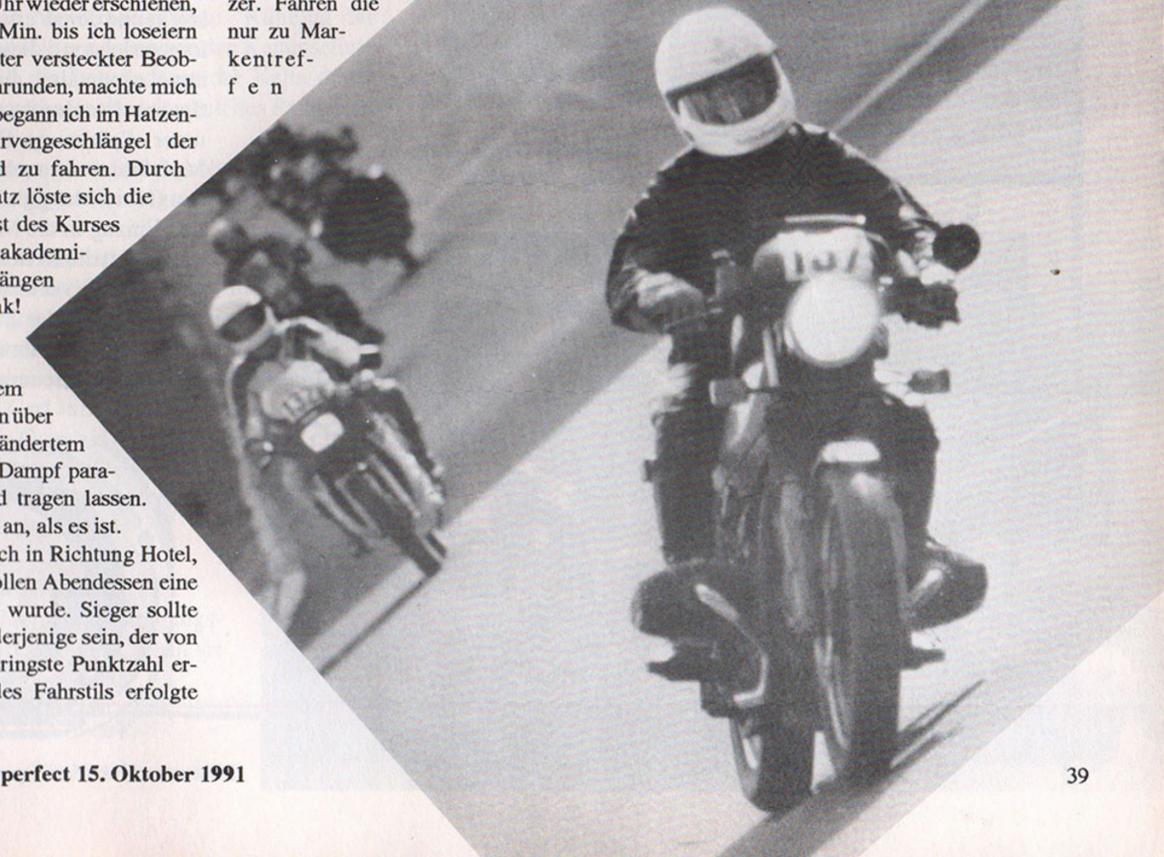


liche Vorstellungen vom richtigen Tempo herauszuschälen. Der Ducatist wechselte in eine Superbikegruppe, während die Gruppe 13 sich für den Rest des Tages aufteilte: Der Instruktor Sigi war beschäftigungslos aber nicht überflüssig. Dieser junge Mensch aus Erding, der Stadt des Weißbieres, pflegte den stärksten Joghurtbecher der "Mittelklasse", Honda CBR 600, derartig rasch zu bewegen, daß mir schon vom Zusehen die Haare durch die Kopfhäube standen. Jener Bayer hatte aber die 100 PS seiner Mühle vollends im Griff, was man

den Kiefergelenke wurden aber böse gedrückt. Der Tagtopf war halt nagelneu... Im freudigen Rausch gekürzt Rundenzeiten begann ich, nachdem wir den ganzen Tag fein, ordentlich und kultiviert um den Ring gefahren waren, wieder eine Centaurenexistenz zu führen. Ich wurde eins mit den vier Zentnern Stahl, Alu und Gummi und erfüllte angstfrei den Grenzbereich der Haftung. Überhaupt, der ganze Ring wurde mit einer einzigen schwingenden Bewegung genommen. Gibt es etwas schöneres als Motorradfahren? Für mich war

Grenze zum Wucher, ungeachtet der Atmosphäre, bewegen sich die Preise von 0,70 DM für eine Telefoneinheit und 4,- DM für ein kleines Mineralwasser. Bei den in den Lehrgangsgebühren enthaltenen Speisen war das Angebot erstklassig. Nach dem Abendessen stand eine Podiumsdiskussion auf dem Programm. Die Teilnehmer sollten dort Gelegenheit bekommen, über Probleme auf dem Lehrgang und mit Schubert-Produkten zu sprechen. Da es keine ernsthaften Probleme gab und aufgrund einer gewissen Müdigkeit, verlief diese Diskussion

mer waren gewaltig. Daher kann man "Manager" Hans-Heinz und der Instrukturencrew ein Lob aussprechen, wie gut alle Kursteilnehmer integriert wurden. Übrigens wirkten die beiden an Start, Ziel und der Breidscheidbrücke stationierten Sankas ziemlich beruhigend. 1984 haben wir an der Hohen Acht einmal 50 Minuten auf den Krankenwagen aus Adenau gewartet. Das kann in vielen Fällen zu lange sein. Gebraucht wurden die Dinger nicht, wenn auch dem einen oder anderen Superbiker am Ende einer von ihm gezeichneten Kurvenparabel



KETTENKUNDE VI

von Peter Kurze

Kettenspanner

Im vorletzten Heft zeigte ich einige Methoden zum Kettenspannen aus den 50er Jahren. Viel Neues hat die Zeit nicht gebracht. So haben moderne Motorräder (Foto links) Exenterscheiben wie Dürkopp (Foto GP 8/91, S. 41). Kawa (mittleres Foto) verwendet Exenterbuchsen an der Achse wie Bucker bei der Ilona II.

Eine gute Art findet man an den Rickman-Rahmen und an der Silk 700S (links unten). Die Schwinge ist in Exzentern gelagert, die durch Verdrehen den Abstand zwischen Kettenrad und Ritzel verändern, ohne daß die Kettenräder oder das Hinterrad aus der Spur geraten.

Mit Hilfe eines Spannrades löste Victoria an der Swing 1955 dieses Problem (rechts unten). Nachteilig ist die verschleißfördernde Umlenkung, also die Knickrichtungsänderung der Glieder. Bei Victoria gab es keine Schwierigkeiten, da die Kette im Ölbad lief.

Ende der 60er Jahre kamen Mofas mit gleicher Kettenspanneinrichtung auf den Markt. Sie hatten den Nachteil, daß die Ketten (eine für den Antrieb, eine für die Rücktrittbremse) völlig ungeschützt gegenüber dem Reifen liefen, dadurch sehr schnell verdreckten und "ausleierten". Die Umlenkung begünstigte zusätzlich den Verschleiß. Die Techniker wußten um den Mist, den sie konstruierten. Nun waren die Mofas nicht auf das ewige Leben ausgelegt, so daß bei der geringen Kraftübertragung, der Geschwindigkeit von maximal 30 km/h (erlaubt waren nur 25 km/h) und der zu erwartenden geringen Kilometerleistung diese Art der Kettenspannung akzeptabel und billig war. Da die Spannrollen durch starke Federn die Kette unter Spannung hielten, brauchte der Mofafahrer sie auch nie nachzuspannen. Ein Gebiet, das glücklicherweise noch keinen Einzug in die Motorradtechnik gehalten hat, ist die Kettenschaltung des Fahrrades (nicht zu verwechseln mit dem Kettengetriebe, z.B. der Zündapp KS 601). Hier sind mehrere Zahnkränze nebeneinander auf einer Achse angeordnet. Durch brut-

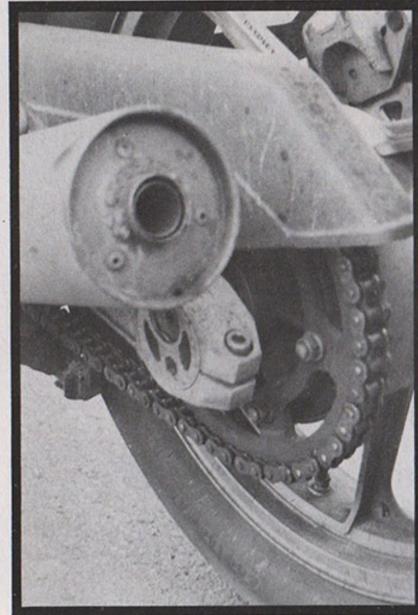
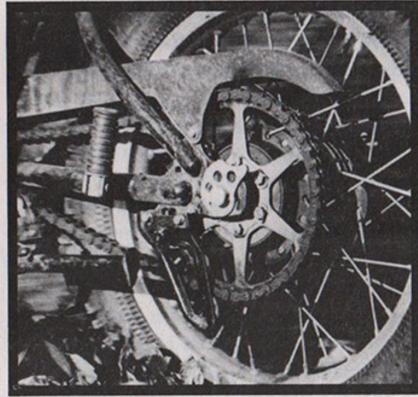
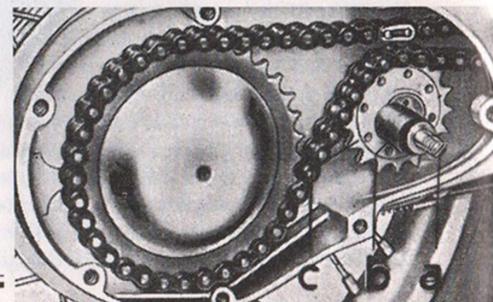
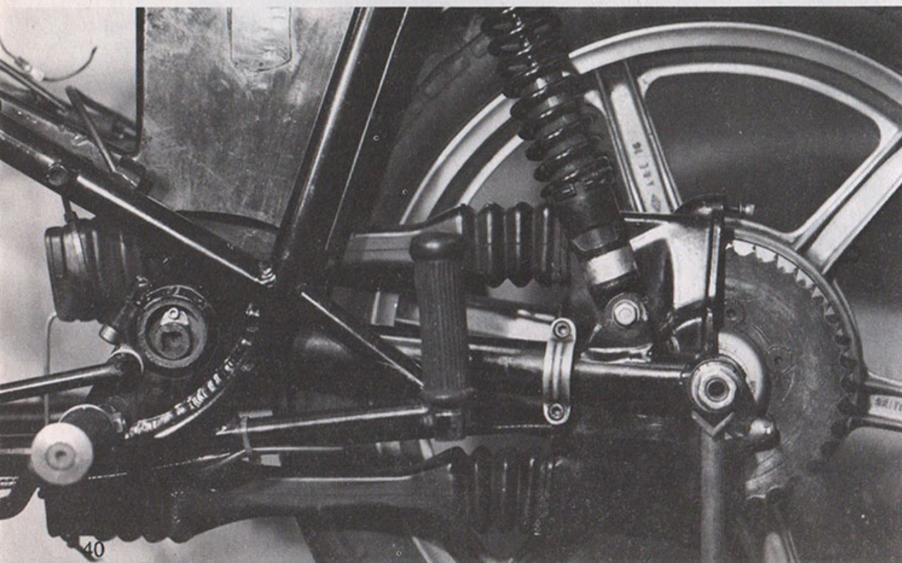


Foto oben:
Die Kettenspannung wird durch Verdrehen der gelochten Exenterscheibe erreicht. Ein Kettenschutz ist, wenn man von dem Blechstreifen absieht, nicht vorhanden. (lfZ)

Mitte:
Durch lösen der Innensechskantschraube können die Exenterbuchsen gedreht und die Kette gespannt werden. (Kurze)
Unten links:
Exzenterverstellung in der Schwingenlagerung (Baues)
Unten rechts:
Spannrad bei der Victoria Swing (Werkbild)



GUMMIKUH & PAST perfect 15. Oktober 1991

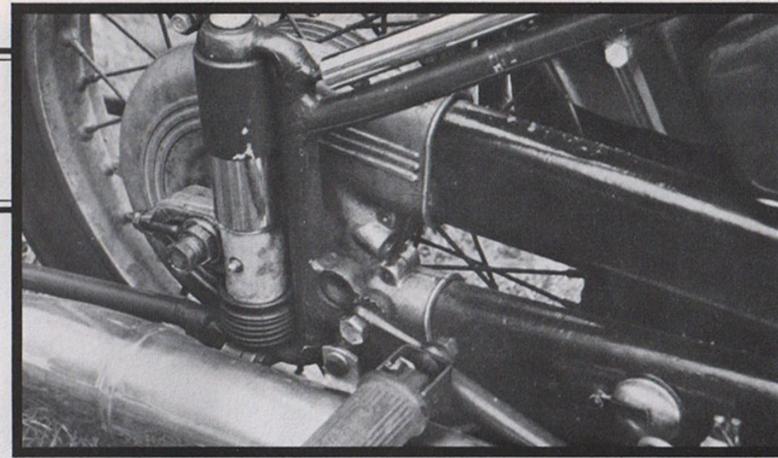
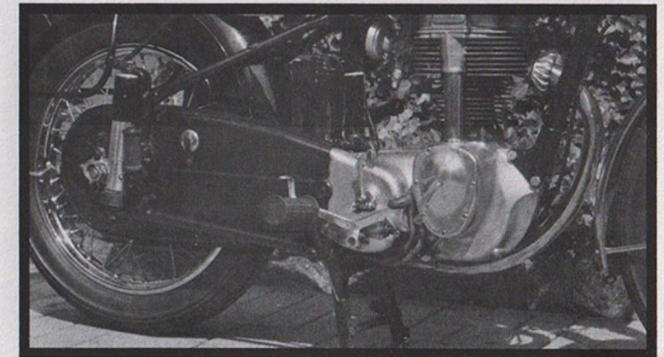
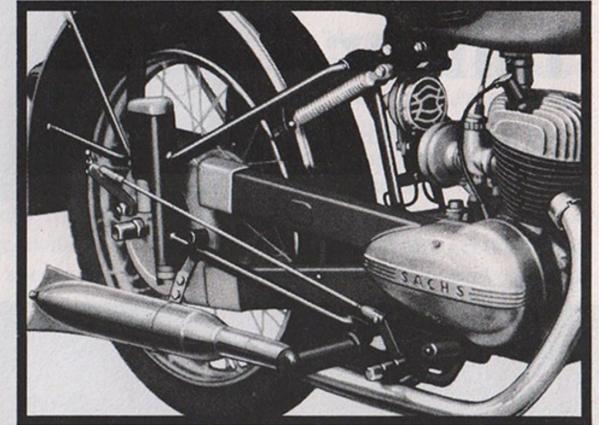


Foto links:
Kettenschutz an einer Triumph BDG 250 mit Geradweg-Federung (Kurze)
Foto oben:
Der bekannte Jurisch-Kettenkasten mit dem Gummiformteil. Es sind nicht zwei Schläuche, wie bei MZ! Dieser Kettenkasten wurde bei Konfektionären mit ILO- oder Sachs-Motor eingebaut. (Panther-Werke)
Darunter:
Vollblechkasten bei einer Geradweg-Federung an der Horex Regina (Ames)



les, seitliches Drücken der Kette, die normalerweise nur auf Zug belastet werden kann, muß sie von einem zum anderen Zahnkranz springen und so das Übersetzungsverhältnis ändern (was unter übelster Geräusentwicklung passiert). Trotz der Vergewaltigung dieses Maschinenelementes erfreut sich die Kettenschaltung bei Rennfahrrädern und Mountain Bikes großer Beliebtheit bei den Käufern.

Kettenschutz

Der Kettenkasten sollte mehrere Aufgaben gleichzeitig erledigen. Er muß erstens die Kette vor Dreck, zweitens die Hosenbeine des Beifahrers und, im Falle eines Sturzes, drittens die Körperteile des Fahrers vor dem Kontakt mit der Kette schützen. Das erfüllt der völlig geschlossene Kasten. Blechabdeckungen zum Reifen, wie bei der Bundeswehr-Hercules (Modell I), erfüllen nur den ersten Punkt. Kapselt der Konstrukteur die Kette, so bieten sich weitere gute Möglichkeiten an. Um die Kette anständig zu schmieren, läuft sie in einem öldichten Kasten. Hat man einen öldichten Kasten, so kann er auch gleichzeitig als tragendes Element, als Schwinge, dienen (Victoria Swing, Münch Mammut, Heinkel Perle usw.).

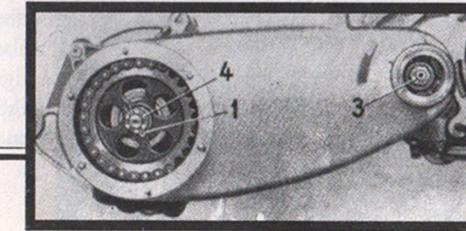
Bei Motorrädern mit hoher Leistung muß die an der Kette entstehende Wärme abgeführt werden. Dazu wird der Kettenschutz entsprechend ausgelegt. Fazit der Konstrukteure und Kaufleute in vielen Motorradfabriken: "Kühlung der Kette geht einfacher und billiger, wenn wir den Kettenschutz ganz weggelassen. Daß die Lebensdauer der Kette durch Verdreckung erheblich geringer wird, kurbelt das Ersatzteilgeschäft - Ritzel und Kette - an."

Was dem Käufer angeboten wird, ist der größte Schrott, wie man auf den beiden oberen Fotos der gegenüberliegenden Seite erkennen kann.

Ein letztes Problem taucht insbesondere bei schlecht gespannten Ketten auf: Durch die Fliehkräfte, die bei Fahrt der Maschine entstehen, schlagen die Trums gegen die Kettenkästen und verursachen Schäden und Geräusche. Wie man auf den Fotos sieht, haben Zündapp und Horex daher ihre Kästen sehr bauchig ausgeführt. Einen anderen Weg gingen die MZ-Techniker und Carl Jurisch. Sie verwendeten Gummiführungskanäle. Bei Kontakt des Gummis mit der Kette gibt es keine lauten Geräusche. Diese Lösung hatte der Brite John Silk bei seinen hubraumstarken Zweitakttern übernommen und in der Serie original MZ-Schläuche eingebaut (Foto linke Seite unten).

Ende

Die Kette ist ein zuverlässiges Übertragungsteil mit sehr gutem Wirkungsgrad, wenn sie richtig geschützt und gepflegt wird.



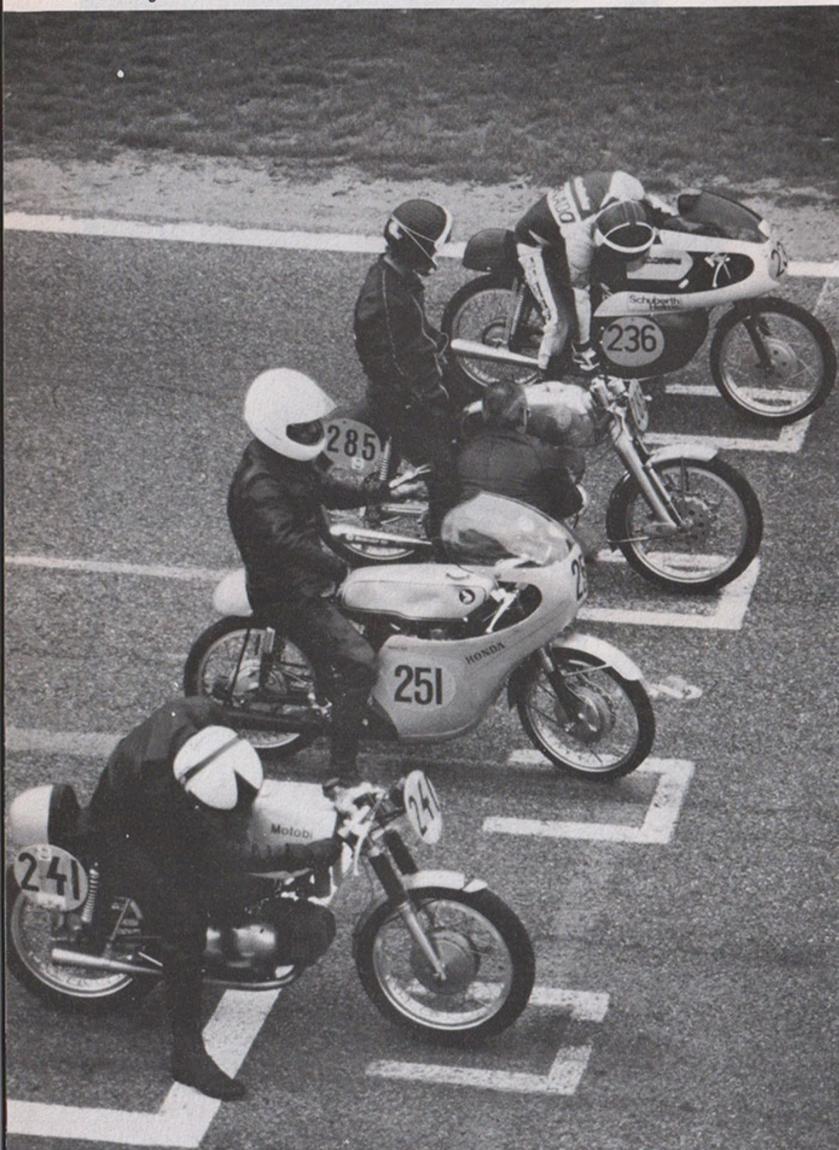
Oben: Vollblechkasten an den Zündapp-Schwingenmodellen
Links: Kettenkasten ist Ölbad und Schwingenteil (Heinkel Roller 150 ccm)

Otto, der Nach- wuchs- fahrer

von David Longstroke



Foto Mergelkuhl



Zeitlebens war Otto Motorradfahrer mit Leib und Seele. In den dreißiger Jahren fuhr er Motorradrennen auf Straßen, Sand und Gras.

Jahrelang fuhr er in Deutschland von einem Rennen zum anderen, trotz bescheidener finanzieller Mittel - das Startgeld reichte auch vor dem Krieg kaum zum Überleben und wenn man mal runterfiel und eine größere Reparatur anstand, wurde es verdammt knapp. Die wenigen Werksfahrer der Motorradindustrie leisteten sich nach einem bedeutendem Sieg schon mal ein Bad in einer Wanne, die mit Sekt gefüllt war. Für das Fußvolk, das mit seiner Menge die Startfelder füllte, blieb nur ein gelegentlicher Blick über den Zaun. Und doch waren es die kleinen Leute, die Rennfreaks, die Idealisten, die unter großen finanziellen Opfern und persönlichen Entbehrungen den notwendigen Hintergrund abgaben, vor dem die großen Stars der Rennszene erst glänzen konnten.

Leute wie Otto eben. Und sie, die sich keine teure NSU oder DKW leisten konnten, die mit alten Krücken antraten und schon froh waren, wenn die Ölleitung der alten Rudge nicht schon wieder brach und den Motor festgehen ließ, die bei BMW-Fahrern abgelegte Kolben schnorrt, weil die zufällig auch in die 250er Benelli ohc paßten (bis auf die Ventiltaschen), die sich mühselig eine Norton-International gebraucht an Land gezogen hatten und dann feststellen mußten, daß die zwar einen schnellen Motor, aber miserable Bremsen hatte und Kipphebel fraß, wie unsereins frische Brötchen, sie alle liebten ihren Sport, sie lebten nur fürs Rennen; sie wußten, daß sie nie an einem der vorderen Plätze landen würden, aber sie fuhren. Aus Spaß, weil sie sich selbst bestätigen wollten, weil sie sehen wollten, ob sie ihren Freund, der die gleiche Maschine fuhr, nicht doch endlich abhängen könnten, oder weil sie sehen woll-

ten, ob der neue Vergaser, der höhere Kolben oder das hinter vorgehaltener Hand erfahrene Tuningrezept wirklich etwas brachten. So sah die Welt der Privatfahrer aus und so sieht sie - mit einigen Abstrichen, weil die finanzielle Seite inzwischen die beherrschende Stellung einnimmt - zum Teil auch noch aus (zumindest was die Battle of Twins oder den Sound of Singles betrifft).

Dies war Ottos Welt. Und als nach dem Krieg die Rennerei wieder begann, war Otto noch ein paar Jahre lang dabei, bis er sich schließlich zurückzog, weil es zum Brötchenverdienen doch nicht so ganz reichte und weil er auch nicht gerade jünger wurde. Sollten doch die Jungen mal zeigen, was sie konnten!

Aber natürlich hatte er schon so viel Rizinus inhaliert, daß er der Szene nicht völlig den Rücken kehren konnte. Und als er einen jungen Mann kennenlernte, der eben mit der Rennerei begann und einen erfahrenen Mechaniker suchte, erklärte sich Otto bereit, sein Wissen um Motoren und Rennerei zur Verfügung zu stellen und die Boxenbetreuung zu übernehmen. Also war Otto wieder an vielen Wochenenden unterwegs in der Welt, die er liebte. Diesmal als Betreuer eines Nachwuchsfahrers.

Georg hieß der Junge und er fuhr eine 250er Yamaha, die eben, anfangs der 60er Jahre, begannen, sich an die Spitze der 250er Klasse zu setzen. Als die Japaner erst einmal begriffen hatten, wie ein Zweitakter funktioniert (das hatte auch bei uns bis in die 50er Jahre gedauert), daß nämlich das Geheimnis der Leistung ausschließlich in der gekonnten Ausnutzung von Schwingungen der Gassäulen im Ansaug- und Auspuffsystem liegt, war es nicht verwunderlich, daß Yamaha bald eine Spitzenposition erreichen konnte. Schließlich wurden im gleichen Haus Musikinstrumente gebaut (daher auch das Markenzeichen mit den drei gekreuzten Stimmgabeln) und was ist Musik anders als Schwingungen? Mit einer Yamaha war man also nicht

schlecht bedient und Georg kam recht gut voran. Technisch war sein Gerät immer in Bestform, dank Otto, und wenn der Junge gut fuhr, reichte es für einen vorderen Platz.

Eines Tages waren sie bei einem Bergrennen. Die Maschine lief wirklich gut, aber Georg kam mit der Strecke irgendwie nicht ganz zurecht. An irgendeiner Ecke war er einfach zu langsam, aber er konnte sich nicht dazu durchringen, schneller zu



fahren; er hatte das Gefühl, daß die Grenze erreicht sei. Otto besah sich das Ganze und war ebenfalls der Meinung, daß die Kurve mehr hergeben mußte. Aber Georg war sich nicht sicher. Schließlich meinte Otto: "Laß mich doch mal rauffahren. Das möchte ich selber sehen!" Nach einigem Für und Wider zwängte Otto sich in

Georges Leder - es war etwas zu lang, dafür kniff es in der Breite - stülpte sich den Helm auf und rollte zum Start. Er bekam das Freizeichen und schoß von der Startlinie den Berg hinauf. Mit einem Mal waren all die Jahre von ihm abgefallen. Er saß auf einer Rennmaschine, das schwarze Band der Strecke erstreckte sich vor seinen Augen und sonst gab es für ihn nichts auf dieser Welt. Nur gespannte Aufmerksamkeit, den gelegentlichen Blick auf den Drehzahlmesser und das vertraute Gefühl, auf einem schnellen Motorrad um die Kurven zu schwingen.

Die bewußte "Angstkurve" kam auf ihn zu und Otto ließ sich nur von seinem Gefühl leiten, das in jahrzehntelanger Rennerfahrung gewachsen war. Als die Kurve hinter ihm lag, wußte er, daß er die Ideallinie gefunden hatte und optimal schnell gewesen war. Befriedigt rollte er wieder zurück ins Fahrerlager und erklärte Georg, wie die Kurve zu packen sei und mit welcher Drehzahl. Er hatte sich gera-

de wieder aus Georges Leder geschält, als ein Zeitnehmer auf sie zukam. Dieser schwenkte einen Zettel in der Hand und rief: "Mensch, Georg, das war bis jetzt deine beste Trainingszeit!"

Nachwuchsfahrer Otto wandte sich ab, damit der Funktionär sein breites Grinsen nicht sehen konnte.

**VERSUCH
MACHT KLUCH**
**RESTAURIERUNGS-
SERIE**

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

Die erste Reise (in der letzten GP beschrieben) ging von Bremen nach Nürnberg und retour. Sie hatte mir soviel Spaß gemacht, daß ich mich zwei Wochen später wieder auf die Socken machen wollte. Sieben Tage Urlaub konnte ich mir in der Redaktion abknapsen.

Bei 11 PS Motorleistung und einem daher geringen möglichen Schnitt von 40, maximal 50 km/h, galt das Motto: "Glück ist nur eine Frage der Organisation". Mein Ziel: Stuttgart! Immerhin 650 km von Bremen entfernt.

Mit meiner bewährten Methode der Streckenführung begann ich die wichtige Planung. Ich zog zwischen Bremen und Oberursel, nördlich von Frankfurt (mein erstes Etappenziel), eine Gerade auf einer Landkarte. Sklavisch wollte ich mich an die Luftlinie, an die um diese Linie herum schwänzenden "Kreisstraßen 1. und 2. Ordnung", halten, die ich auf den Generalkarten mit Leuchtpfeilen markierte. Das erste Übernachtungs-

ziel, Oberursel-Oberstedten, war die alte Wassermühle von Rainer, der seinen 40. Geburtstag mit rockiger Musik, gutem Essen und vielen Motorradfahrern feiern wollte. Von meinem Kommen wußte er nichts, und ich hütete mich davor, nur irgendjemandem einen Termin fest zuzusagen. Auf die Zuverlässigkeit meiner Maschine gab ich noch

nicht viel. Meine Checkliste der ersten Tour, um die fehlenden Positionen (Kabel, Tesaband) ergänzt, erleichterte mir das Packen. Den Bargeldbedarf für die Tour errechnete ich überschlägig: Strecke ca. 1400 km, Verbrauch 4 l/100km, Spritpreis (Bioöl wollte ich im Tankrucksack mitnehmen) 1,35

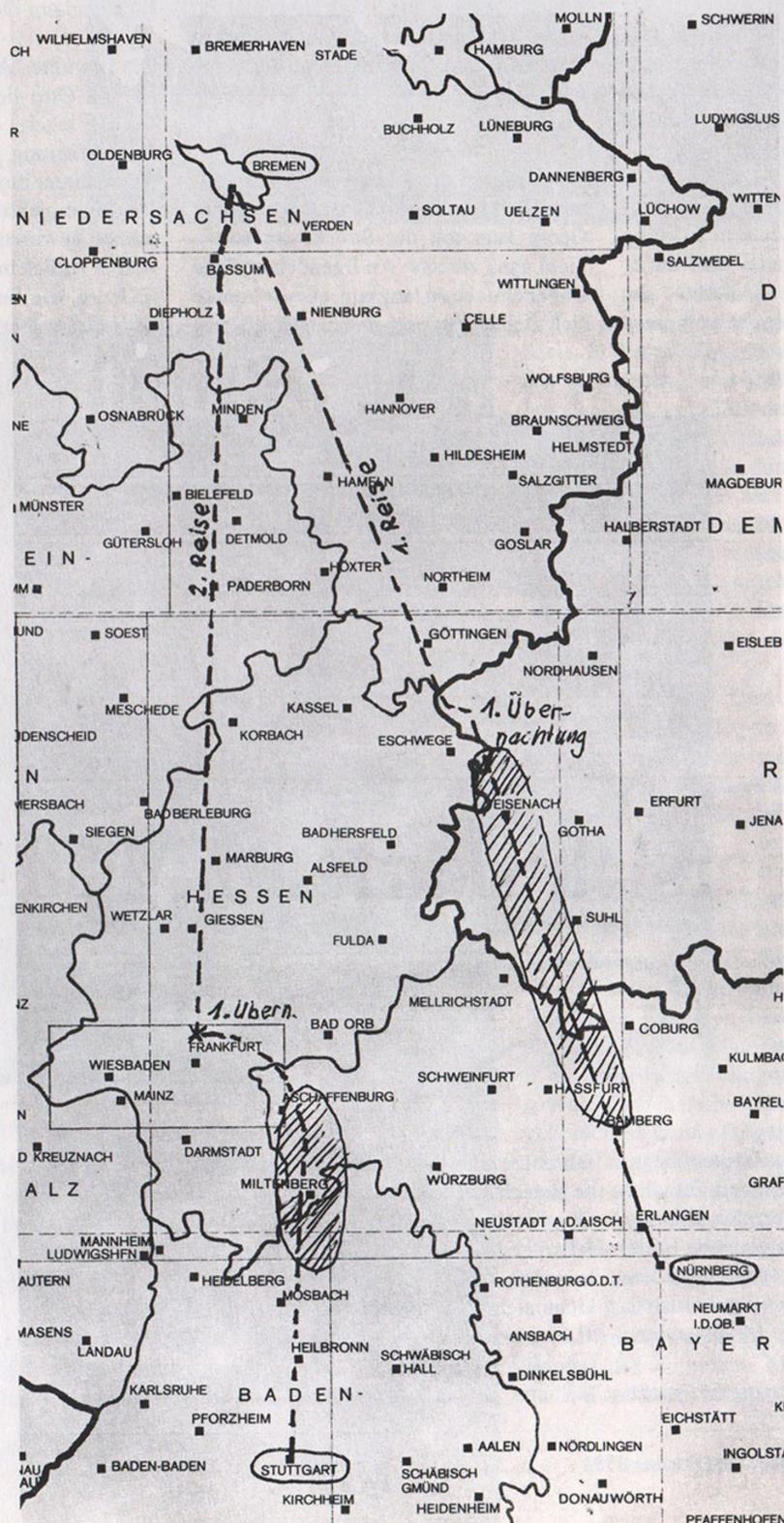
DM/l = **80 DM**
7 Tage Urlaub - 40 DM
Verpflegung pro Tag = **280 DM**
Kneipenbesuche mit Freunden = **120 DM**
(eine harte Woche sollte bevorstehen)
Gastgeschenk = **50 DM**
Mitbringsel für Frau und Tochter = **40 DM**
Geld für Reparaturen, günstige Gelegenheiten oder Sonstiges = **100 DM**

Summe
670 DM

Das Verstauen des Gepäcks ergab keine Probleme, obwohl meine Hercules immer noch keinen Gepäckhalter hatte. Wander- und fabrikneuer Hein-Gericke-Classic-Tankrucksack mußten sich die Bagage teilen.

Um dem Motor etwas Gutes zu gönnen, und um das letzte Quentchen PS herauszuholen, ließ ich den Zylinder des Ersatzmotors um zwei Reparaturstufen aufbohren (eine hätte wegen der Macken in der Laufbahn, die ich beim Lösen des festgemauerten Kolbens hineinschlug nicht gereicht). Mit einem neuen Übermaßkolben und dem Zylinder wollte ich die Reise antreten, doch Andy warnte mich: "So 'ne Tour ist nicht das Richtige zum einfahren! Laß den alten Zylinder drauf, denn was klappert, klemmt nicht!". Nicht ganz

Die schönen Landschaften mit guten und kurvenreichen Strecken sind schraffiert eingezeichnet



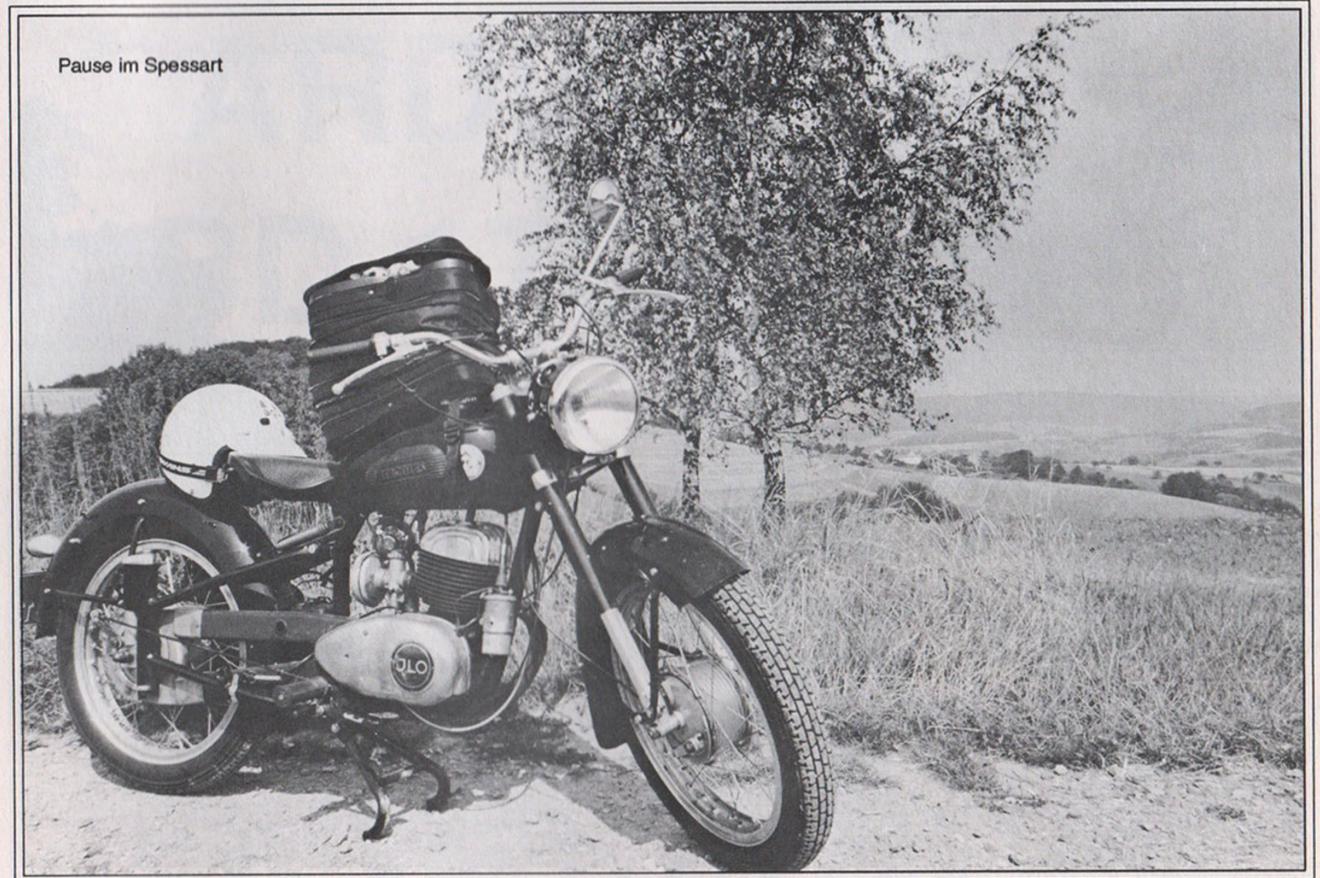
überzeugt zog ich den "Hertweck" (Besser machen - Arbeiten an Motorrädern) zu rate. Carl Hertweck beschreibt

besucht und in dem riesigen Archiv oder dem Ersatzteillaager gewühlt; doch die Zeit drängte, wollte ich Rainers

zur Rolle der Burg im III. Reich anzusehen. Der monumentale Bau war die "Gralsburg" von Himmlers SS-Cher-

Usingen und Bad Homburg, der Horex-Stadt, flog ich in Oberursel-Oberstedten ein. "Abgeschlafft und ausge-

Pause im Spessart



auf zwölf Seiten das richtige Montieren, das wichtige Einfahren und die "Erziehung" des neuen Kolbens und Zylinders zur Vollgasfestigkeit. Das war mir zuviel.

Mit dem unrestaurierten Motor startete ich bei sehr schönem Wetter um zwölf Uhr. In der "Norddeutschen Tiefebene" kam ich schnell voran. Doch schon die Steigungen des Wiehengebirges mit den fast 200 Meter hohen "Paßstraßen" drückten den Schnitt auf die angenommenen 40 km/h. Bergab, wo es naturgemäß schneller gehen mußte, mochte ich den Drehgriff nicht so recht aufreißen, weil ich Angst um den alten Klapperkolben und den Zylinder hatte.

Über Löhne kam ich nach Bad Salzungen. Dort hätte ich gerne Klaus Vollmar (WK-Verlag)

Fete noch miterleben. An Paderborn mogelte ich mich westlich vorbei. Eine Erfahrung machte ich schon auf der ersten Reise: Meide größere Städte! Sie sind schlecht ausgeschildert, weil die Wegweiser fast nur auf Bundesstraßen oder Autobahnen zeigen. Kleine Straßen, wie ich sie benutzte, findet man häufig nur durch Zufall oder durch die Hilfe von schlauen Bürgern der Stadt. Staus und Ampelanlagen tun ein übriges, den Schnitt in den Keller sacken zu lassen. Ein Weg von acht Kilometern (etwa zehn Minuten Zeitverbrauch) kann man in Kauf nehmen, um die Stadt zu umfahren.

An der Wewelsburg (ca. 15 km ssw von Paderborn) trank ich einen Kaffee und nahm mir die Zeit, die ständige Ausstellung

gen und unter menschenverachtenden Bedingungen in den 30er Jahren restauriert bzw. pompös ausgebaut worden. Sehr nachdenklich fuhr ich weiter.

Sauerland und Rothaargebirge, landschaftlich ebenso schön wie alle anderen Mittelgebirge, wollten kein Ende nehmen. Der gewaltige Magura-M-Lenker erwies sich als muskelstrapazierendes Instrument. Ich bot durch die aufrechte, breitschultrige Sitzposition dem Fahrtwind sehr viel Widerstand. Meine Arme wurden länger.

Zwischen Bad Laasphe und Marburg ging es auf der "Luftlinienstrecke" weiter. Giessen blieb östlich liegen.

Während der Dämmerung fuhr ich auf den jetzt einsamen Straßen des Taunus. Über

buft" stieg ich nach zehn und einer halben Stunde mit erstarrten Muskeln vom Bock. Man nennt mich auch den "Eisen-". (Der Strich hat Tradition. Schon bei Goethe im Reclam-Hefchen sagte Götz: "...Er aber, sag's ihm, er kann mich - - -")

Am Sonntagmittag, nach dem "Restessen", nahm ich Kurs auf Aschaffenburg. Frankfurt, mit seinem undurchdringlichen Straßengewirr, meidend, zog ich über kleinste Orte (Klein-Karben, Rodenbach usw.) zum Spessart. Abseits der Straße Hösbach-Haibach aß ich die ersten Schnitten. Ein älteres Ehepaar, sichtlich angetan von der fast 40 Jahre alten Hercules, kam vorbei und erzählte mir von den Merkwürdigkeiten des Spessarts. "Da gibt es für Kultur-

menschen soviel zu sehen!". Ich besuchte das "Spukschloß im Spessart" (Schloß Mespelbrunn). Das "Wirtshaus im

den, kaugummikauenden, eis-lutschenden Reisenden, Souvenirstände die alles verschauern, wieselnde Kellner in den

te Parkplatz: Ich sah einen irren Chopper mit Royal-Enfield-Motor. Über Neckarsulm (und ich

Tank halten. Als ich beim Tanken den neuen Benzinhahn schloß, sprangen mir sämtliche Innereien entgegen. Da



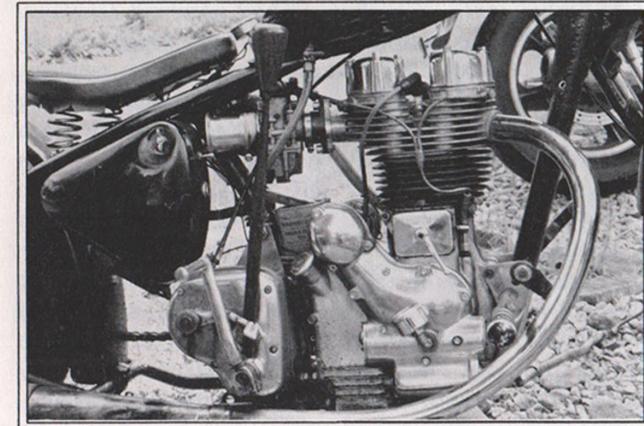
Das "Spukschloß im Spessart"

Spessart" ist abgerissen. Es mußte einer Autobahn weichen. In Mespelbrunn drehte Lilo Pulver die bekannten "Spessart"-Filme (u.a. mit Wolfgang Neuß, Hubsi Meyrink). Der Besuch des niedlichen Schlosses war enttäuschend. Besetzte Parkplätze mit uniformierten Wächtern, große Busse mit schnattern-

vollbesetzten Restaurants und eine lärmende Menge Touristen, die einem die kindlich-romantischen Gefühle raubten (als Kind war ich in Lilo-Piroschka verliebt).

So ist auch das Foto auf dieser Seite eine Täuschung. Rechts und links von mir wimmelte es von Menschen.

Ein Gutes hatte der vollbesetz-



Wüster Enfield Umbau mit Öldruckmesser direkt am Motor und Ölfangbecken Typ "Windsor Castle Orange Pekoe Tea"

hatte mir so vorgenommen, das neue Zweiradmuseum zu besuchen) erreichte ich Stuttgart.

In den paar Tagen Aufenthalt wühlte ich auch in den Buchbeständen der Trödler im Stuttgarter Westen rum. Für nur 5 DM erwischte ich das Shell-Buch für Motorradfahrer von 1953 und für 35 DM ein fast komplettes Zigaretten-Sammelbild-Album (Deutsche Kraftfahrzeuge) aus dem gleichen Jahr.

Auf der gleichen Strecke fuhr ich drei Tage später zurück. Unterwegs rissen erneut die Gurte des Tankrucksacks. Mit mehreren Bundeswehr-Riemern konnte ich ihn auf dem

dieser Defekt schon einmal passierte, hatte ich zwei Ersatzhähne mit. Bei der Reparatur entdeckte ich, daß eine Scheinwerferhalterung durchvibriert war und die Lampe nur noch einseitig gehalten wurde. Mit Tesaband klebte ich die Teile provisorisch zusammen. In Bremen gab mir die Firma Gericke Geld für den Tankrucksack zurück. Wieder ein neuer der gleichen Art (HG-Classic System Tankkoffer aus Nylon) würde die Strapazen einer längeren Tour nicht aushalten. Jetzt bin ich auf den Harro-Elefantenboy umgestiegen, der qualitativ einen sehr guten Eindruck macht. Die Benzinhähne, bei denen der Sprengring aus der Nut springt, tauschte ich gegen Becherhähne mit geschraubter Sicherung.

Fortsetzung folgt

lung, gute Abstimmung auf der Ein- und Auslaßseite, die intensive Kühlung und Wärmeverteilung des Leichtmetallzylinders und nicht zuletzt die elegante Form machen den BD 176-Motor besonders leistungsfähig (über 60 PS/L Hubraumleistung!) und fortschrittlich. Dabei ist der Motor keineswegs anspruchsvoll oder empfindlich geworden, sondern behielt auch die Vorzüge des robusten und vollgasfesten Gebrauchsmotors: leicht zu starten, ruhig im Leerlauf, mit weichem Leistungseinsatz und zähem Durchzug bei niedrigen und mittleren Drehzahlen und nur geringer Neigung zum Viertakten oder "Nachschlagen" beim plötzlichen

HISTORISCHER TEST ARDIE BD 176

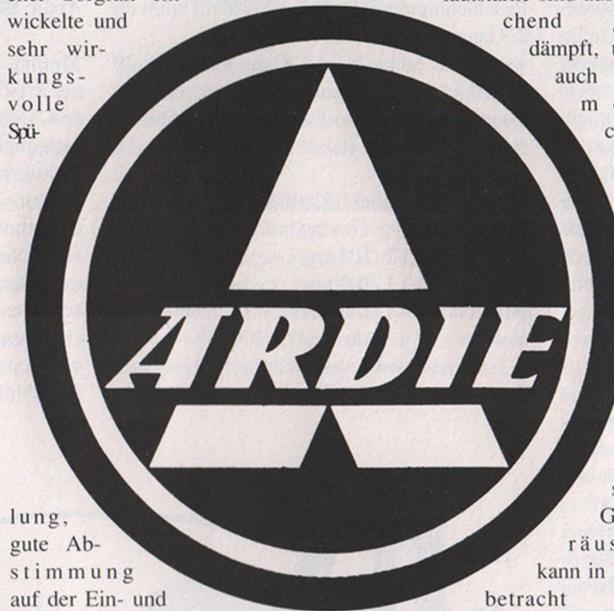


BEWERTUNG

Motor und Antrieb

Der kräftige Kurbeltrieb, die eigenwillige, mit wissenschaftlicher Sorgfalt entwickelte und sehr wirkungsvolle Spü-

Der kräftige Kurbeltrieb, die eigenwillige, mit wissenschaftlicher Sorgfalt entwickelte und sehr wirkungsvolle Spü-



lung, gute Abstimmung auf der Ein- und Auslaßseite, die intensive Kühlung und Wärmeverteilung des Leichtmetallzylinders und nicht zuletzt die elegante Form machen den BD 176-Motor besonders leistungsfähig (über 60 PS/L Hubraumleistung!) und fortschrittlich. Dabei ist der Motor keineswegs anspruchsvoll oder empfindlich geworden, sondern behielt auch die Vorzüge des robusten und vollgasfesten Gebrauchsmotors: leicht zu starten, ruhig im Leerlauf, mit weichem Leistungseinsatz und zähem Durchzug bei niedrigen und mittleren Drehzahlen und nur geringer Neigung zum Viertakten oder "Nachschlagen" beim plötzlichen

Drosseln. Ein enger Vibrationsbereich um ca. 4600 U/min ist wahrnehmbar, aber nicht störend; ein Kerzenwechsel wurde ein einziges Mal (im Gelände) notwendig. - Auspuff- und Ansauglautstärke sind ausreichend gedämpft, und auch das me-

Fahreigenschaften

Durch lange Federwege (vorn 140, hinten 100 mm), weiche Kennung und wirksame Ölstoßdämpfung ist hoher Fahrkomfort - und eine volle Ausnutzbarkeit des temperamentvollen Motors auch auf schlechten Straßen sichergestellt. Dabei läßt die Kombination von Richtungsstabilität und Kurvenfreudigkeit selbst bei hohen Ansprüchen keinen Wunsch offen. Im Großstadtverkehr, im schweren Gelände, aber auch auf Eis und Schnee zeigte es sich, daß das (zwangsläufig) angestiegene Gewicht die seitherige Wendigkeit nicht spürbar beeinträchtigt.

*) Trotz deutlichem "Ansprechen" auf kleinste Impulse, bei der Vordergabel kaum weniger als bei der Schwinge, kam niemals ein Durchschlagen zustande.

Bremsen

Beide Bremsen sind sehr wirksam und schon bei geringen Hebelkräften stets feinfühlig zu dosieren. Die Kinematik der Fußbremse ist allerdings nicht ganz unabhängig vom Ein- und Ausfedern, verlangt daher u.U. gefühlvolle Bedienung.

Ausstattung

Die Sitzposition ist (mit "Duo"-Sattel) für Fahrer normaler und größerer Statur betont sportlich, mit ziemlich stark gewinkelten Knien; sie wurde aber auch nach 650 km Tagesleistung noch als bequem und ermüdungsarm empfunden. Mit Sitzbank wird die

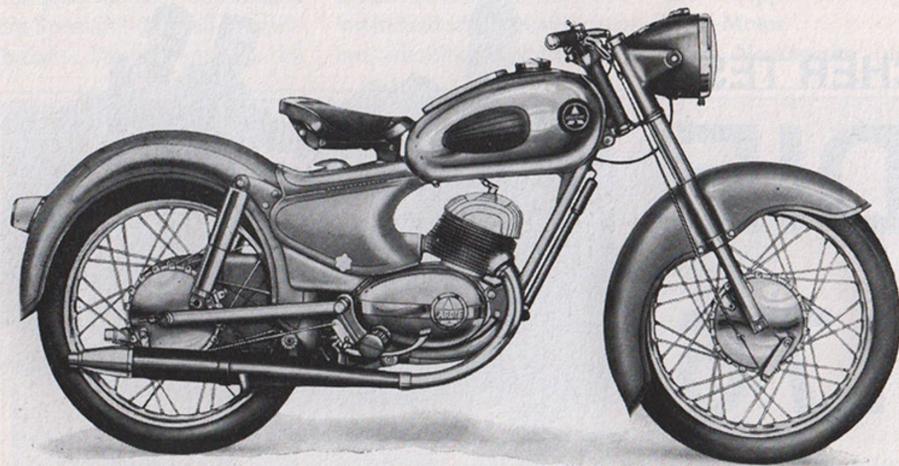


Foto: Ardie BD 176 der ersten Ausführung (Anfang 1954) mit schwarzem Auspuff. Die Bremsen stammen vom 250er Modell B 252 (Werkfoto)

Haltung stärker gebeugt (Bank zu hoch bzw. Lenker zu tief). Rasten, Pedale und Lenkergriffe gut einstellbar; Soziusrasten und Kickstarter stehen seitlich reichlich vor (Leerlaufschaltung auch mit eingeklapptem Hebel möglich!). - Die (technisch richtige!) Trennung von Antriebs- und Bremsseite und die solide Verbindung des Kettenrads durch 3 Mitnehmer komplizieren Hinterradausbau nur in geringem und tragbarem Umfang. - Tiefgezogene Schutzbleche, sinnreiche Teilverschaltung! - Trotz 25-Watt-Bilux-Lampe gutes und vollausreichendes Licht (160 mm-Scheinwerfer!) - Vorbildlicher Mittelständer: breit, doch niemals störend!

Kleine Wünsche

Bremsgestänge ändern (unabhängiger vom Einfedern). - Werkzeugkastendeckel mit Gummidichtung armieren (neigt zum "Schwirren"). - Sitzbank niedriger anordnen. - Einklappbarer Kickstarter, Soziusrasten schmaler anbringen. - Vergaserzugänglichkeit noch etwas verbessern (Batteriehalter stört).

PRÜFUNG

- Gewicht fahrfertig, voller Tank (Doppelsitzbank, Soziusrasten) 128 kg (vorn 54 kg, hinten 74 kg)
- zulässiges Gesamtgewicht 278 kg
- Leistungsgewicht fahrfertig 12,2 kg/PS,

mit 1 Person = 75 kg 19,3 kg/PS
Höchstgeschwindigkeit aufrecht sitzend im Mittel, 94 km/h, liegend 100 km/h
Beschleunigungszeiten von 20 auf 40 km/h im 2. Gang 3,5 sec
von 30 auf 60 km/h im 3. Gang 8 sec, von 40 auf 70 km/h im 4. Gang 12 sec
1 km mit stehendem Start; 47,5 sec; Durchschnitt 400 m mit stehd. Start: 23,5 sec. - 76 km/h
Kraftstoffverbrauch (Kraftstoff ohne Öl) bei gleichbleibender Geschwindigkeit
50 km/h = 2,1 L/100 km
70 km/h = 3,1 L/100 km
90 km/h = 5,4 L/100 km
Vollgas*) = 94 km/h = 6,0 L/100 km
) Nur theoretisch meßtechnisch interessant. Entscheidend ist der Durchschnittsverbrauch.

Januar/März 1955
Tester Dipl.-Ing. Helmut Hütten

Ardie BD 176 (175 ccm)

Motor: Ardie-BD-176 - Einzylinder-Flachkolben-Zweitakter (Doppelport); Bohrung 60 mm, Hub 61 mm, Hubraum 172,5 ccm. - Verdichtungsverhältnis 7:1, Leistung 10,5 PS bei 5600 U/min (entsprechend etwa 90 km/h im 4. Gang). - Zusammengesetzte, dreifach gelagerte Kurbelwelle, Pleuel auf doppelreihigen, käfiggeführten Rollen. - Leichtmetallzylinder mit eingeschrumpfter Graugußbüchse und bearbeiteten Schlitzen; Nüral-Kolben mit seitlichen Ausnehmungen (keine Fenster), 3 Kompressionsringe, davon der oberste verchromt. Abnehmbarer Leichtmetallzylinderkopf.

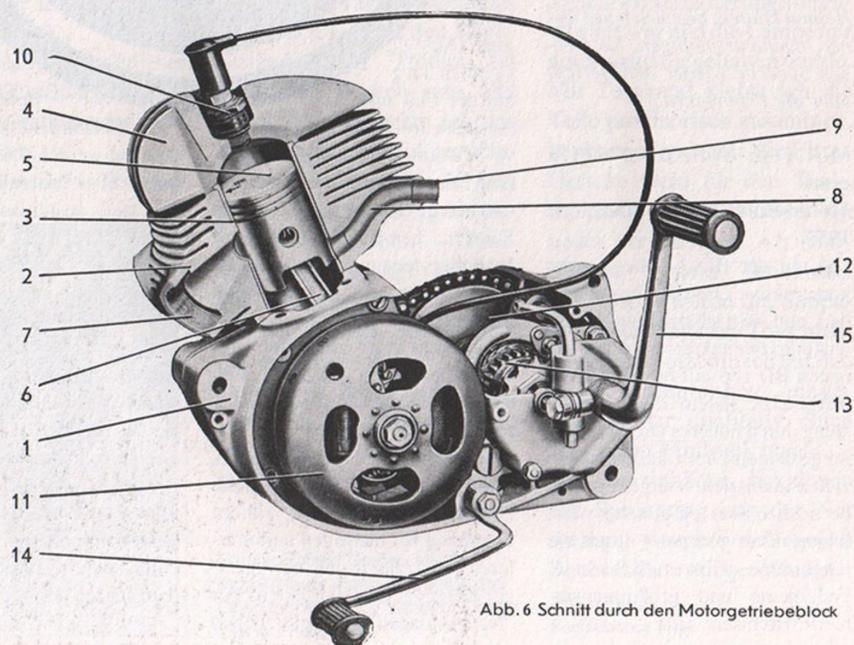


Abb. 6 Schnitt durch den Motortriebeblock

Foto:
Der 10,5 PS starke 175 ccm-Motor (Literleistung 60 PS/l) mit seiner ungewöhnlichen Ausstattung: Magnetzündanlage 25/30 Watt (11), Zylinder (2) aus Leichtmetall, Grauguß-Laufbuchse (3) und Leerlaufschaltung auch über den Kickstarter möglich (Werkfoto)

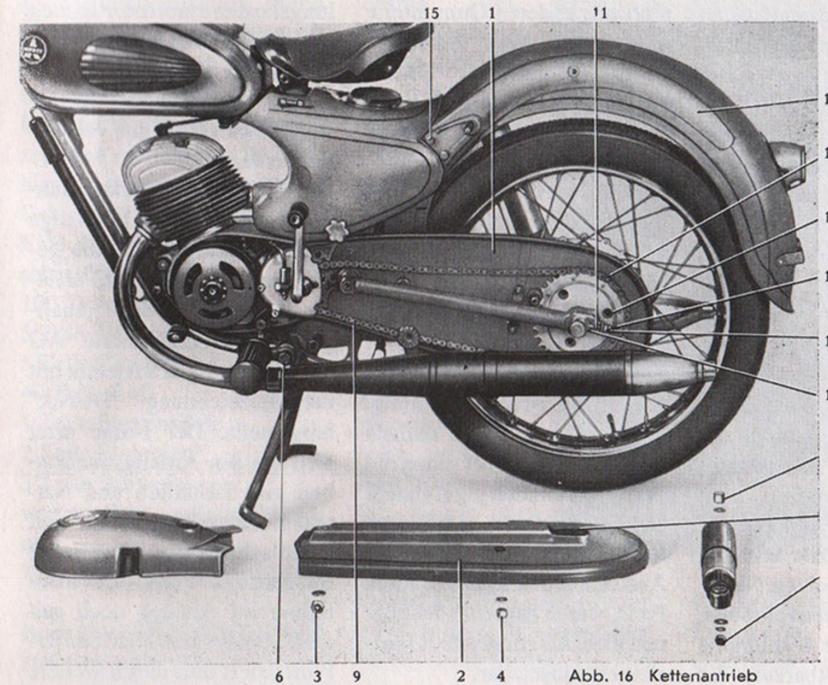
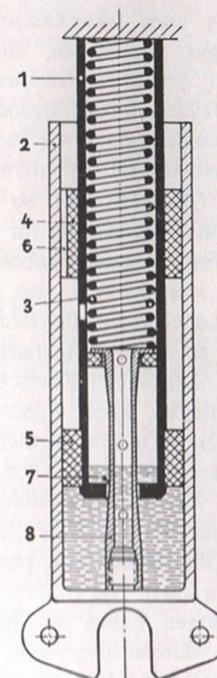


Abb. 16 Kettenantrieb

Elektrische Anlage: Noris-Schwungrad-Lichtmagnetzündler ULZV 25/30/1 L oder ULZVS 25-30 L, 25 Watt Lichtleistung, 6 Volt 7 Ah Batterie, geschützt unter rechter Verkleidung. - Zündkerze: 14 mm, Wärmewert normal 240, je nach Fahrweise auch 225 oder 260. - Zündpunkt: 4,5 mm vor oT.
Schmierung: Durch Beimischung von Motoröl zum Kraftstoff 1:25 (Spezial-Zweitakter-Öle).
Vergaser: Bing-Schrägdüsenvergaser mit Luftschieber 2/24/35; Hauptdüse 105, Nadeldüse 1508, Nadelstellung 2, Leerlaufdüse 35,

Luftschaube ca. 2 Umdr. offen. - Knecht-Naßluftfilter mit Ansaugeräuschkämpfer im Rahmenraum unter Sattel. - Gesamter Vergaser rahmenfest, von Motor durch Gummimuffe isoliert.
Kupplung: im Ölbad laufende Mehrscheibenkupplung.
Getriebe: Vierganggetriebe, mit Motor im gemeinsamen Block, mit Fußschaltung und zusätzlicher Leerlaufschaltung (aus jedem Gang) mittels Kickstarterhebel. Schalthebel-lage und Schaltrichtung normgerecht. - Getriebestufen: 2,94 - 1,72 - 1,25 - 1 : 1. - Getrie-



Foto/Zeichnung: Die gemeinsam mit Dürkopp, Bielefeld, entwickelte, ölgedämpfte, leichte Telegabel mit 14 cm Federweg. 7 = veränderlicher Ringspalt 8 = konisches Dämpferrohr (Zeichnung/Foto Ardie)

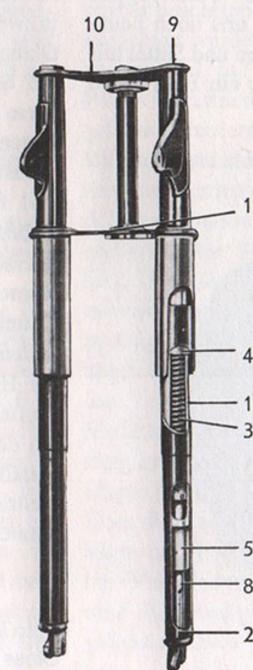


Foto:
Der obere Trum der Hinterradantriebskette wird im Schwingendrehpunkt geführt. Die Jurisch-Suspa-Federbeine sind ölgedämpft (Werkfoto)

beschmierung gemeinsam mit Primärkette durch 0,6 Ltr. Motoröl (im Sommer SAE 40 oder 50, im Winter SAE 30).
Antrieb: Von Kurbelwelle rechtsseitig auf Kupplungskettenrad mittels Hülsenkette A 9,5 x 9,5 54 Hülsen endlos. - Übersetzung: 17 Z : 40 Z = 1 : 2,36. - Von Getrieberitzel links auf Hinterrad durch Rollenkette 1/2 x 5/16", im geschlossenen Kettenkasten, 108 Rollen mit Schloß. - Übersetzung: 13 Z : 40 Z = 1 : 3,08. - Gesamtübersetzungen: 21,3 - 12,5 - 9,1 - 7,27 : 1.

Fahrwerk: Geschlossener, geschweißter Rohrrahmen mit Topf für Ansaugeräuschkämpfer als tragendes Teil. - Teleskopvordergabel mit progressiver Zweiwegölstoßdämpfung, wartungsfrei. Kein Lenkungsdämpfer*). - Hinterrad-Schwinggabel mit ölgedämpften Federbeinen. (Jeder Holm der Teleskopgabel enthält 110 ccm Motoröl SAE 20). *) Jetzt Lenkungsraddämpfer serienmäßig.
Räder: Leichtmetall-Vollbremsnaben mit Kühlrippen, eingegossenen Speichenkränzen und Stahlbremsring. - Felgen 1,85 B x 19. - Beide Räder mit Steckachse, aber nicht austauschbar. (Beim Hinterrad Antrieb links, Bremse rechts; Bremsstange zum Radausbau aushängen! Kettenrad durch drei Mitnehmerschrauben an Nabe befestigt.)

Bremsen: Innenbackenbremsen 180 mm Durchmesser, 25 mm breit. Bremsbelagfläche ca. 180 qcm (zulässiges Gesamtgewicht : Bremsfläche = 1,54 kg/qcm). - Beide Bremsen mittels Knebel- bzw. Rändelmutter von Hand nachstellbar.
Typenschild am Steuerkopf, Rahmen-Nr.: daneben.

Tank: Satteltank mit 13,5 Ltr. Inhalt, Reserve-menge ca. 1,5 Ltr. Große schlanke Kniekissen.
Ausstattung: "Duo-Schwingsattel" mit einstellbarer Sattelfeder und Nasenfederung, Doppelgummidecke. Oder: Doppelsitzbank. - 160-mm-Scheinwerfer mit nachts beleuchtetem Tacho (VDO, zeigte in Prüfling ca. 8 % zuviel an, Streckenanzeige genau). - Mittelständer mit Arretierung. - Handgriff am Hinterschutzblech links. - Werkzeugkasten mit reichlich Bordwerkzeug im Tank. - Lenkschloß im Steuerkopf. - Ausleger für Soziusrasten am Rahmen angeschweißt. - Hochglanzlackierung in Schwarz mit Zierlinie, Blankteile poliert bzw. verchromt.
Preis: DM 1575,- (Jahressteuer 24,- DM, Haftpflichtprämie 45,- DM/Jahr).
Hersteller: Ardie-Werk AG, Nürnberg.

Aus Stromis Labor DIE GUMMI-STORY

Unser Chemiker Stromi zeigt einen Weg, wie alte Gummiteile repariert werden können.

Gummi und Chemie sind untrennbar miteinander verbunden. Ohne die chemischen Möglichkeiten wäre der Naturstoff Latex bedeutungslos. Die Perfektionierung der Gummiquitäten führte in der Motorradentwicklung teilweise zu unsinnigen Schlüssen.

Aber beginnen wir einfach bei den Anfängen. Auf der Suche nach einem elastischen und dehnbaren Produkt stieß man recht schnell auf den Naturkautschuk. Leider zeigen Naturstoffe nicht immer die er-

wünschten Eigenschaften, so daß den Chemikern die Aufgabe zufällt, über eine Veredelung (so nennt man den Vorgang) die von den Technikern geforderten Bedingungen zu ermöglichen. Veredelt wird durch Zugabe von unterschiedlichen Substanzen oder durch wechselnde physikalische Bedingungen. Naturkautschuk, auch Latex genannt, begann seinen Siegeszug in sämtlichen technischen Bereichen. Erst heute stoppt die Ausbreitung von Plastikmaterial (Synthesekautschuk) zum Teil diese Entwicklung.

Sehr schnell wurde erkannt, daß durch Zugabe von Naturfasern, wie Baumwollfäden, und durch dünne Stahldrähte eine höhere Belastbarkeit oder durch Zugabe von Ruß eine gesteigerte Abriebfestigkeit möglich war. Die ersten Reifen waren Kinder dieser Entwicklung.

Nur langsam eroberte dieses Kunstprodukt den Markt, mußte es sich doch gegen so edle Materialien wie Leder oder Leinen durchsetzen. Doch der Erfolg war nicht aufzuhalten. Es begann das "Gummizeitalter".

Der kurze Siegeszug dieses Materials im Fahrzeugbau begann. Sind uns noch heute Antriebsriemen und Sättel mit Leineneinlage ein Begriff, so

sind alle anderen Gummiteile aus dieser Ära unwiederbringlich zerstört. Dieser Nachteil der chemisch veredelten, aber ohne Unterbau (Karkasse) versehenen Gummiteile wurde erkannt, und man bemühte sich schon frühzeitig, mit den vorhandenen Möglichkeiten, dieser Alterung entgegenzuwirken. Mittlerweile forderte der Fahrzeugbau immer mehr Sorten in noch filigraner Ausformung. Unbewußt hatte man damals für diesen Werkstoff schon die ideale Verbindung gefunden: Fasern oder Stahl, eingebettet in Elastomer. Diese haltbaren Ausformungen kosteten ihren Preis, waren begrenzt dehnbar und nicht als stilistisches Bauelement einsetzbar.

Und immer noch wollten die Motorradkonstrukteure ihre Hausaufgaben nicht machen und überließen leichtherzig sämtliche schwingenden, puffernden oder ausschlagenden Bauelemente ihren Partnern bei der Gummiindustrie. Zu diesem Gewerbe waren die kleinen Unternehmer herangewachsen.

Helle Köpfe schufen in unermüdlicher Kleinarbeit Bauteile, die es ermöglichten, daß die Motorradhersteller an ihren inzwischen mehrfarbigen Glanzprodukten einen simplen Starrahmen mit erheblichem Federungskomfort anbieten konnten. Und da dieser Industriezweig nun schon einmal fest im Sattel saß (im wahrsten Sinne des Wortes), überzeugte man mit Anachronismen, wie den berühmten Kettenkasten aus Gummi.

In den 50er bis 60er Jahren war der Höhepunkt erreicht. Man durfte mit farbigen Gummiteilen den Designern die Arbeit abnehmen. Hier hatte die Industrie ihre Chance bis zuletzt genutzt. Die hohen Entwick-

Foto links: Diese zerschundene Bremslichtschalterkappe kann restauriert werden (Foto Kurze)

lungskosten amortisierten sich mehrfach, die gesammelten Erfahrungen konnten bei der nahtlos ansetzenden Kunststoffentwicklung gut verwertet werden.

Die Naturkautschukproduktion reichte weder in Menge noch in Qualität aus, die gestellten Forderungen zu erfüllen. Da wurde bei der ehemaligen IG-Farbenindustrie AG ein künstlicher Kautschuk mit der Bezeichnung "BUNA" hergestellt. Der Name setzt sich aus den Anfangsbuchstaben von BUTadien und NATrium zusammen, zwei auf chemischem Weg hergestellte Substanzen. Wurde dieses Butadien zu Anfang noch mit dem Katalysator Natrium polymerisiert und durch weitere chemische Behandlung verarbeitungsfähig gemacht, fand man bald den Weg, Butadien in wässriger Lösung mit verschiedenen Emulgatoren auszusütteln. Mit Hilfe von Peroxiden als Katalysatoren und bei jedem Hersteller geheimgehaltenen Zusätzen wurde eine Kautschukmilch oder auch Latex gewonnen, welches genau wie das Naturprodukt weiterverarbeitet werden konnte. Dieser syntetische Kautschuk nutzte sich im Vergleich zum Naturkautschuk weniger schnell ab, alterte später, Ermüdungsrisse traten ebenfalls später auf. Besondere Spezifikationen wie Perbunan hatten darüberhinaus noch hohe Quellfestigkeit, so daß sich hier ein Einsatz für Öle und Fette besonders anbot.

Und nun schließt sich der Kreis doch, denn alle Gummiteile, sei es aus syntetischem oder natürlichem Kautschuk, unterliegen, auch wenn ein zeitlicher Abstand deutlich zu erkennen ist, einer Alterung. Die Zerfallerscheinungen melden sich mit Rissen, oder die Oberfläche wird pockig und krümelig. Die größten Bemühungen haben bis heute keine durchschlagenden Erfolge erbracht. 1839 führte der Amerikaner Goodyear die er-

ste Heißvulkanisation durch und kurz danach erkannte man diese unerklärlichen Zerfallerscheinungen. Weil man die Ursache in den Mischungsrezepturen vermutete, tat sich hier der Forschung ein weites Gebiet auf.

Eine Rezeptur aus nostalgischer Zeit:

- 100 Teile Kautschuk
 - 5 Teile Bitumen
 - 5 Teile Zinkoxyd
 - 40 Teile Ruß
 - 4 Teile Stearinsäure
 - 2 Teile Pinienteer
 - 3 Teile Schwefel
- verschiedene Alterungshemmer
Vulkanisationsbeschleuniger

Beim Lesen dieser Rezepturen kann man sofort den Stand der Technik erkennen. Sind die in "Teilen" angegebenen Substanzen jedem Insider bekannt, wurde bei "Alterungshemmer" und "Vulkanisationsbeschleuniger" der Mantel des Schweigens übergedeckt.

Eine technische Zwischeninformation:

VULKANISATION

Alle aufgeführten und auch weiter geheim eingebrachten Chemikalien werden in Knetern homogen gemischt. Diese Mischung wird in Formen eingebracht und eine Stunde bei 130 - 140 Grad Celsius gehalten. Zeit und Temperatur sind nötig, damit sich der Schwefel an die Kautschukmoleküle anlagern kann.

ZERFALL

Schon frühzeitig vermutete man, daß Sonne und Luft auf die Haltbarkeit von Gummipartikeln Einfluß haben. Lange Zeit hoffte man, diesem Alterungsprozeß mit chemischen Gegenmaßnahmen beizukommen. Leider stellte es sich heraus, daß Gummi ein Verschleißartikel bleiben würde. Heute wird die Meinung vertreten, daß Ozon der verantwortliche Faktor für dieses Di-

lemma sei. Durch Versuche konnte diese Erkenntnis untermauert werden. Ozon zerfällt schon bei gewöhnlicher Temperatur in Sauerstoff. Da Ozon eines der stärksten Oxidationsmittel ist, oxidiert es schnell alle Metalle und bei Raumtemperatur Kohle zu Kohlendioxid.

An diesem Punkt fängt die Geschichte an, uns brennend zu interessieren, da wir ja mit unseren Gummiteilen an den alten Fahrzeugen unmittelbar betroffen sind. Wie in den Nachrichten vermehrt zu hören ist, nimmt der Ozongehalt in den menschlichen Lebensräumen merklich zu. Erhöhte Ozonwerte bedeuten schnelleren Verfall von Gummiprodukten. Damit müssen wir uns abfinden, haben aber doch Möglichkeiten, uns zu wehren. Die Firma Stahlgruber, in der Branche unter der Bezeichnung TIP TOP bekannt, hat ein Mittel entwickelt, das Gummibauteile vor weiterem Zerfall sehr gut schützt. Es handelt sich um das Produkt:

TIP TOP - Liquid Neopren

- Art.Nr. 5935015 5kg Kanne
- Art.Nr. 5935022 10kg Kanne

Es ist eine Gummilösung, basierend auf dem hoch witterungsbeständigen Polymer POLYCHLOROPREN (=Neopren). Es läßt sich leicht auf die gereinigte Oberfläche des Bauteils auftragen. Die dickflüssige Form erlaubt es, die Poren und Riefen zu schließen. Außerdem geht das TIP TOP eine gute Bindung mit der Bauteiloberfläche ein, wodurch ein lang anhaltender Schutz vor Witterungseinflüs-



sen erzielt wird. **Faustregel:** Je größer die Oberfläche, um so schneller wird das enthaltene Lösemittel verdunsten. Für gute Durchlüftung sorgen.

DIE PRAXIS

Brüchige Teile aus Gummi, die später nicht mehr groß belastet werden (die historische und in allen Teilen originale Maschine im Wohnzimmer).

Diese im Prinzip zerstörten aber in Konturen noch erhaltenen Bauteile können mit dem vorher beschriebenen Produkt aufgebaut werden. Als Reinigungsmittel hat sich in der Praxis in warmem Wasser aufgelöste Schmierseife empfohlen. In dieses umweltfreundliche Bad werden die zu behandelnden Gummiteile gelegt und etwa eine Stunde gewässert. Gelöste und lose Teile müssen vor der Weiterverarbeitung durch eine Bürste abgerieben werden. Danach das Teil ausgiebig trocknen. Einfüllen der Neopren-Lösung in eine Spritze mit Glaskörper erleichtert die Arbeit. Über die Nadel kann man gut Risse und Fehlstellen ausfüllen. Nach jedem Füllvorgang muß die Flüssigkeit ganz abgetrocknet sein. Danach Vorgang wiederholen. Bei den Trockenvorgängen schnurrt

Foto oben: Liquid Neopren eignet sich gut für die Überholung von Gummisätteln (Foto Baues)

die Neopren-Lösung mächtig zusammen. Hat man nicht lange genug gewartet, bilden sich Hohlräume. Ist die gewünschte Form erreicht, wird das ganze Bauteil gestrichen oder gesprüht, um Übergänge zu vertuschen.

Kleine Risse in Gummiteilen Der Riß sich nur im Oberflächenbereich des Bauteils befindet. Spannen des Teiles, damit die Risse sich öffnen. Danach gesamte Fläche satt einstreichen, entspannen, damit die Risse sich schließen, und danach trocknen lassen. Hat man gut gereinigt, wird die Neopren-Lösung eine Art Kaltvulkanisation durchführen und das Bauteil haltbar verkleben. Danach Überarbeitung sprühen. Vorsicht! Bei zu dickem Auftragen können Konturen oder Schriftzüge zuschwimmen. Diese Empfehlungen sind nicht die einzige Möglichkeit, mit dem Produkt zu arbeiten. Mit Liquid Neoprene können die Gummioberflächen so versiegelt werden, daß ein weiterer Zerfall gestoppt wird. Und das ist doch zumindest ein diskutables Angebot.

Termine & Treffen

Kostenlose Terminaufnahme für Veranstalter:

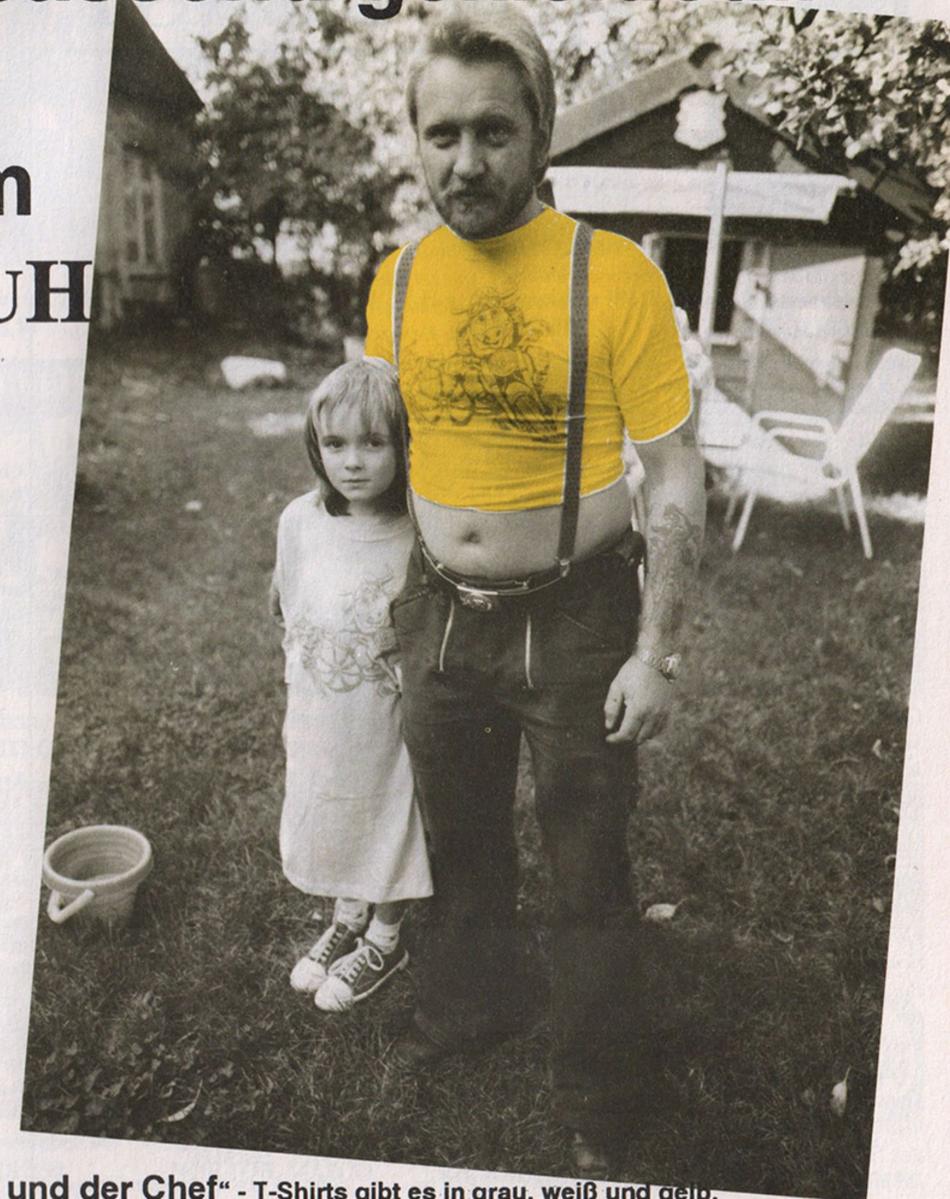
GUMMIKUH-Verlag · Am Deich 57 · 2800 Bremen 1 · Tel.: 04 21 / 50 16 17 · Fax 04 21 / 50 44 48

von	bis	Ort	Treffpunkt	Was	Infos bei
19 10		A Steyr	Münichholz	9. Kfz.u. Teilemarkt	1. MSCS, Tel.0043/7252/26107
19 10		2358 Kaltenkirchen		Teilemarkt	Ha-Jo Meyer, Tel. 04192/9609
26 10	27 10	4350 Recklinghausen		Oldtimer Markt	U. Schallkowski 0202/300848
28 10	29 10	5100 Aachen		Ori-Fahrt	Kuhle Wampe Aachen, 0241/511777
1 11	3 11	3343 Hornburg	Willekes Lust	Gespannfahrer-Tref.	S+F Wolf, Hauptstr. 27, 2211 Ecklack, 04825/7161
1 11	3 11	7000 Stuttgart	Solitude	Gespanntreffen	AMSC Leonberg, 0711/2571525
10 11		B Mons		Vet.-Trial	R. Munstermann Tel. 05829/448
11 11		DK Herning	Messecenter	Oldtimer Markt	Sv.Aa.Mortensen 0045/97/151603
18 11	24 11	I Mailand		Motorradausstellung	
29 11	1 12	2211 St. Margarethen		Gespannfahrer-Tref.	S+F Wolf, Hauptstr. 27, 2211 Ecklack, 04825/7161
29 11	1 12	5100 Aachen		Adventstreffen	Kuhle Wampe, Gerd Kaufhold, 0241/511777
11 1	12 1	4100 Duisburg	Rhein-Ruhr-Halle	Teilemarkt	S. Rübener, 02263/6524
18 1	19 1	4790 Paderborn	Schützenhalle	Teilemarkt	S. Rübener, 02263/6524
25 1	26 1	3180 Wolfsburg	Congress-Park	Teilemarkt	S. Rübener, 02263/6524
13 2	16 2	6920 Sinsheim		Ausstellung "Faszination Motorrad"	
15 2	16 2	6832 Hockenheim	Stadthalle	Teilemarkt	S. Rübener, 02263/6524
14 3	15 3	5500 Trier	Europahalle	Teilemarkt	S. Rübener, 02263&6524
17 4	19 4	2224 Burg/Ditmarschen	Schullandheim	Gespannlehrgang Anf.	S+F Wolf, Hauptstr. 27, 2211 Ecklack, 04825/7161
26 6	28 6	2125 Salzhausen	Schützenhaus	Treffen	S+F Wolf, Hauptstr. 27, 2211 Ecklack, 04825/7161
30 9	4 10	5000 Köln		Internationale Fahrrad- und Motorradausstellung (IFMA)	
Ständiger Termin	2000	Hamburg	Sternschanze	Motorrad-Stammtisch	Jeden 3. Sonntag im Mon., 10 bis 12 Uhr 040/6915387
Ständiger Termin	2000	Hamburg	Sternschanze	Klönchnack für alle	Jeden 3. Sonntagmorgen im Mon., J. K., 040/6915387
Ständiger Termin	2800	Bremen-Walle	Hart-Backbord	Klassiker-Stammtisch	Jeden 3. Dienstag im Monat 0421/447865
Ständiger Termin	2802	Posthausen	Gastst. Cordes	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 042 61/83 2 64
Ständiger Termin	2802	Otterstedt	Gasthaus am See	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Dienstag im Monat, 0421/60 28 900, E. Paul
Ständiger Termin	2849	Ellenstedt	Ponyhof, Schneebee.	Motorrad-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat ab 20 Uhr, 04444/632
Ständiger Termin	2863	Ritterhude	Circus Circus (B74)	SR 500-Treffen	Jeden 2. Samstag im Monat
Ständiger Termin	2870	Delmenhorst	Kammerei	Italiener-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat, 04432/1610
Ständiger Termin	2913	Apen	Leuchtturm	Motorrad-Klönchnack	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 10 Uhr 04409/8140
Ständiger Termin	4542	Tecklenburg	Gasthof Römerkrug	Mot.-Vet.-Stammtisch	Jeden Dienstag, INFO: Claus 05405/3382
Ständiger Termin	4952	Porta Westfalica	Porta Café (B61)	SR 500-Treffen	Jeden 2. Donnerstag im Monat, 20.00 Uhr, 0571/44484
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	8823	Muhr am See	Gasthof Mönchswald	Oldie-Stammtisch	Jeden 3. Freitag ab 20 Uhr 09831/9149, ab 18 Uhr
Ständiger Termin	8700	Wübrg.Oberdürrbach	Waldschänke	Klassiker-Stammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 0931/83852
Ständiger Termin	7129	Eibensbach-Güglingen	Felsenkeller	Veteranen-Fahrer-Stt.	Jeden letzten Sonntag im Monat ab 9.30 Uhr
Ständiger Termin	7176	Braunsbach/Kocher	Gasthof Löwen	Oldie-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat 19 Uhr. Info 07183/41595
Ständiger Termin	7445	Freiburg	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	7900	Ulm	Cafe Rialto	Klassiker-Stammtisch	Jeden Donnerstag ab 19 Uhr, Info 07302/4853

Endlich passend gekleidet...

...mit dem GUMMIKUH T-Shirt

NATÜRLICH
100% BAUMWOLLE



„Gummine und der Chef“ - T-Shirts gibt es in grau, weiß und gelb,
in den Größen mittel (M), groß (L) und extra (XL) mit blauem Aufdruck.
Das T-Shirt kostet 20 DM einschließlich der Lieferkosten. Deiner Bestellung lege bitte einen Scheck oder
Schein bei, und vergiß nicht, die Farbe und Größe anzugeben.
GUMMIKUH-Verlag · Am Deich 57 · 2800 Bremen 1

Nicht lesen...

Die GUMMIKUH & PAST perfect gibt es jeden Monat per Post frei Haus für nur DM 4,99 statt DM 5,90, also z. Zt. mit ca. 15% Preis-Vorteil im Abo. Deshalb gleich aufrufen oder eine Postkarte schreiben und das Jahresabo* bestellen beim: GUMMIKUH-VERLAG · Am Deich 57 · 2800 Bremen 1 · Tel.: 04 21 / 50 16 17
* Die GUMMIKUH & PAST perfect ist auch ein schönes Präsent... Der Beschenkte wird schließlich 12mal im Jahr an Dich erinnert. Wir schicken jedem Neubesonnenen kostenlos die GP-Motorengalerie als Begrüßungs-Edition!

LAST NOT LEAST

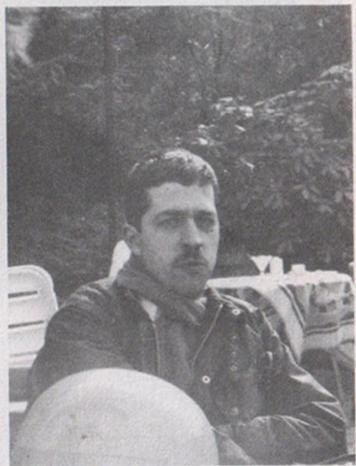
"Bescheidenheit ist eine Zier..." oder "Motorradfahren immer teurer?"

Fährt man beispielsweise zu einem Schubert-Händlerlehrgang (siehe Seite 36) oder auf ein beliebiges Motorradtreffen, hört man Männlein wie Weiblein unisono klagen: "Motorradfahren wird immer teurer!"

Sicherlich kann man dem zustimmen, wenn man in die Schaufenster der Neumaschinenhändler und der Zubehöranbieter schaut. Aber Produkte, die Vergangenes in den Schatten stellen, und "Fortschritt", sei er notwendig oder nicht, gibt es nicht zum Nulltarif. Und die unrentable Breite des Angebotes, bei Maschinen, Reifen oder Zubehör, macht die schöne neue Motorradwelt auch nicht billiger.

Daß das nicht so sein muß, merken GP-Leser, wenn Sie sich angewöhnt haben, stets Augen und Ohren offenzuhalten. Sich mit klassischen Idealen zu bescheiden, muß nicht teuer sein.

Aufhänger für diese Geschichte war der Kauf einer 250er MZ. Das Motorrad war mir einige Monate vorher auf meinem täglichen Weg zum Bäcker aufgefallen. Augenscheinlich wurde es nie bewegt. Als auch bei fortschreitendem



Schwinden der winterlichen Witterung sich niemand der Maschine annahm, guckte ich den Hobel kurz vor dem Pfingstfest näher an. Resultat: überall Rost und Gammel, Moosbefall in den Rissen des Sitzbankbezugs, Hinterreifen abgefahren, ein Blinker und der Rückspiegel abgebrochen. Positiv: Zubehör wie Gepäckträger und Seitenstütze, serienmäßiger Zustand und keine vergnatschten Schraubenköpfe. Anschließend pappte ich einen Zettel mit meiner Telefonnummer dran. Der Eigentümer meldete sich zwei Tage später und wunderte sich gewaltig daß, jemand Interesse für den alten Hobel zeigte.

Bei der Besichtigung stellte sich raus, daß die Ostberliner Zulassung abgelaufen war, aber der Motor ohne großes Zögern ansprang und rund lief. Schließlich einigten wir uns auf DM 80,- als Kaufpreis. Daß mich die alten Besitzer, jetzt per Scirocco motorisiert, für einen Spinner hielten, konnte ich angesichts des Kaufpreises verschmerzen.

Nachdem ich mein Superbike nach Hause geschoben hatte, stellte ich fest, daß man die

Antriebskette gegen ein neues Exemplar tauschen müßte. Naja, die Kostenrechnung, sah über den Daumen so aus: 80,- DM Kaufpreis, 300,-DM Verschleißteile: Reifen, Kette, Züge, Kontakt, Kerzenstecker, etc., 30 DM Rückspiegel und Blinkerhalter und ca. 100 DM für Zulassungs- und TÜV-Gebühren einschließlich Kennzeichen. Macht gut 500 DM für ein Motorrad mit einer Spitze von 115 km/h, neuen Reifen und frischem TÜV-Stempel. Gefahrene Kilometer bisher: 3.000 und keinen Ärger. Rechenexempel dieser Art beschränken sich nicht auf Zschopauer Altmaterial. Einer meiner Bekannten erwarb eine komplette Honda CB 500 Four mit einer zusätzlichen guten gebrauchten Auspuffanlage, einem zweiten Motor und einer Kiste Kleinteile für 800 Mark.

Arbeit hat man mit solchen Maschinen immer. Die Besitzer haben nicht ohne Grund die Lust an den Maschinen verloren. Sparen und Basteln kann Spaß machen, sofern man sich nicht unter Druck setzt.

Das Geldsparen kann beim Zubehör weitergehen. Koffer und Tankrucksäcke aus zweiter Hand sind mit weniger Risiken behaftet als ein sehr billiges Motorrad. Wenn man sich nicht unbedingt in den Modifarben der Saison vor der Eisdielen zeigen muß, kann man für kleines Geld

brauchbare Lederkombis erwerben. Ich fordere Euch auf, Augen und Ohren offenzuhalten, bevor man "zuschlägt". Es ist bei einer Klassikerrestaurierung schlauer, sich von vielen Anbietern Kataloge schicken zu lassen und die Preise zu vergleichen, als gleich "blind" zu bestellen und den armen Händler hinterher des "Rip-Offs" zu bezichtigen. Allerdings heißt es nicht nur den Preis, sondern auch die Qualität zu vergleichen. Z.B. gibt es bei Kolben gewaltige Unterschiede.

Teuer ist das Motorradfahren, gemessen an den Kosten für die anderen Dinge des Lebens, nur, wenn man sich auf ein bestimmtes Nobelmodell versteift hat (wie ich armer Wicht mit meiner R 60) oder jedem Trend nachläuft. Leute, die sich gut informieren, sei es bei Versicherungstarifen oder über Unterschiede bei der Kolbenfertigung, kommen immer günstiger weg.

Und wenn wir können, helfen wir Euch gern. Unser GP-Anzeigenteil gibt ja schon einiges her!

Andy

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)

Redaktionelle Mitarbeit:

Dipl.-Ing. F. Freitag, Reinhard Hopp, Stefan Katzer, Uwe Kremer, Ernst Leverkus (Klacks), David Longstroke, Peter Mergelkuhl, Norbert Neder (NN), Obering. Siegfried Rauch, Andy Schwietzer (Andy), Jürgen Strohmenger (stromi), Yogi

DIE ZEITSCHRIFT - ORGANISATION

Erscheinungsweise:
Monatlich am 15.

Vertrieb:

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

Druck & 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/October 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/October 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

HONDA CB 450
2-Zylinder dohc • 445 cm³
43 PS/32 kW bei 8500 1/min
Bohrung/Hub 70/57,8 mm
1965 bis 1971

