

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  
ÖS 50 - sfr 5,90

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

**PAST**

*perfect*



2 · 1992

15. Februar 1992 bis

14. März 1992

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

**DNEPR 16**  
(Militärausführung)



**DNEPR 11**  
Doppelsitzbank

**DNEPR 16**  
2 Einzelsättel  
Steckdose und  
Kabellampe

13. 2. Ausstellung  
"Faszination Motorrad"  
in Sinsheim

**DNEPR E-Teile**  
ab M72-16

**DNEPR 11**

**DNEPR 16**

**URAL-Seitenwagen**

Alleinvertretungen der  
sowjetischen Motorradindustrie. Zentrale,  
Werkstätte, Ersatzteilvertrieb sowie Kundendienst.

**KRADIMPEX**

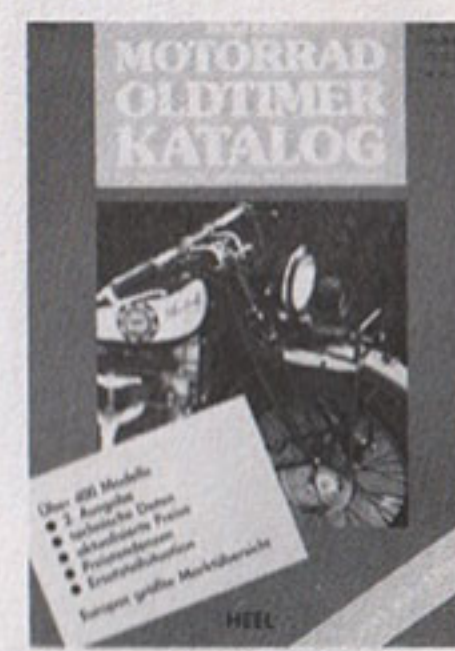
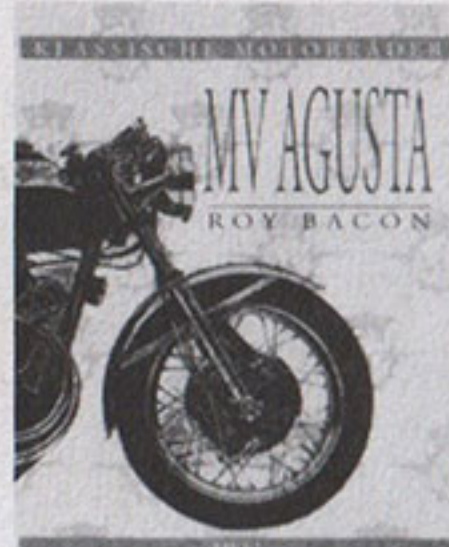
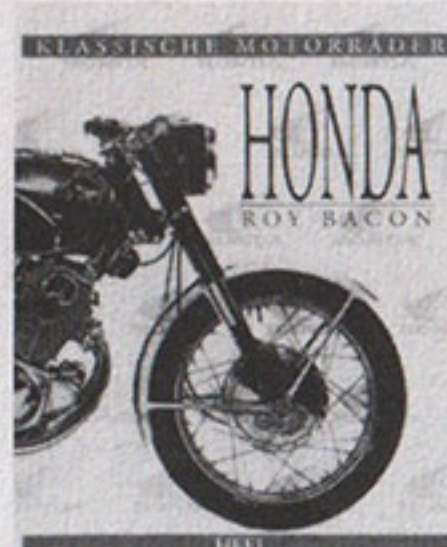
Motorradhandels-gesellschaft m.b.H.  
A-2484 Weigelsdorf/Fischa, Boschanstraße 3,  
Telefon: 02254/3703, Telex: 14129 krad a,  
Telefax: 02254/3702

Ihr Partner in Deutschland  
**Theo Däschlein**

Ansbacher Straße 57, W-8809 Bechhofen,  
Telefon: 09822/7556, Telefax: 09822/7766

NEUE  
REIHE

**Klassische Motorräder**



Die Reihe für Enthusiasten, Sammler und Fahrer klassischer Motorräder.  
Ca. 200 S., 170 Abb. **Jeder Band DM 48,-**

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

Ab Frühjahr '92 erhältlich!



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



Die Geschichte der Tourist Trophy,  
Nick Harris, 224 S., Format 240x320 mm,  
ca. 500 z. T. farb. Abb., geb. mit Schutz-  
umschlag, ISBN 3-89365-257-4 **DM 78,-**

Bitte liefern Sie mir gegen Rechnung

\_\_\_\_\_ 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 \_\_\_\_\_

**UNTERWEGS**

Fahrbericht  
Laverda 750 SF 4

**SPORT**

JMR • Ein Cross Mischling 16

**TECHNIK**

Typenkunde  
Yamaha XS 650 14

Programmierte  
Pannenhilfe 31

Bau von Seitenkoffern 34

Wußten Sie schon... 38

Aus Stromis Labor  
Das ölige Öl 44

**GESCHICHTEN**

Mein Kett-car war schuldig 41

**SONSTIGES**

Zur Diskussion  
um die Protektoren-Combis  
Bekenntnisse eines Ketzers 18

Neues von MZ 52

**RUBRIKEN**

Titel: BSA A7  
(Archiv Rogge) 1

Korrespondenz 10

Anzeigenmarkt  
Such & Find 21

Historischer Test  
Triumph Speed Twin 36

Litera-Tour: MV Agusta  
von Christian Spahn 40

Schraubserie  
Maico M 250 B 46

Termine & Treffen 50

Last not least  
Autos raus aus der City 54

Who is who  
bei GUMMIKUH 54

Leser-Service 55

Motorengalerie  
Horex Regina 56

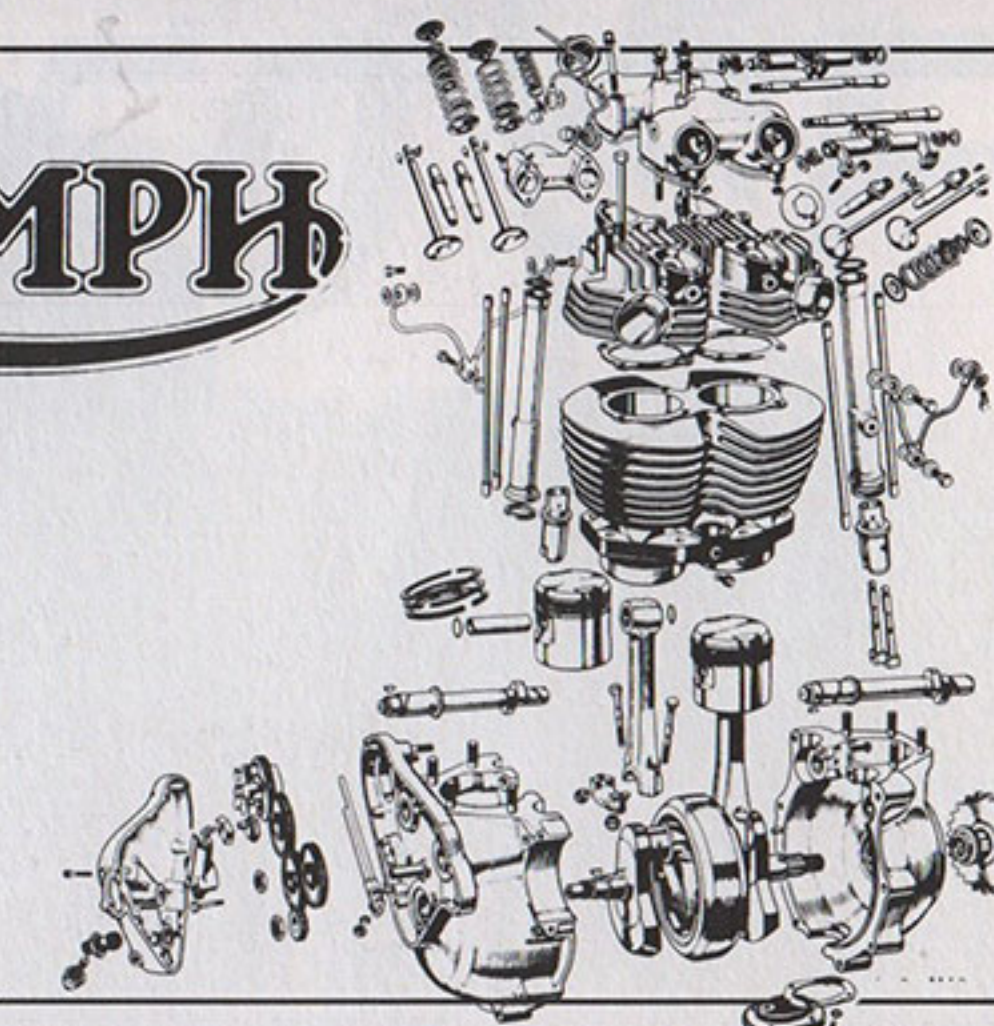
GUMMIKUH & PAST PERFECT AUSGABE 33



Andy fuhr eine  
Laverda 750 SF.  
Sein Bericht  
ab Seite 4



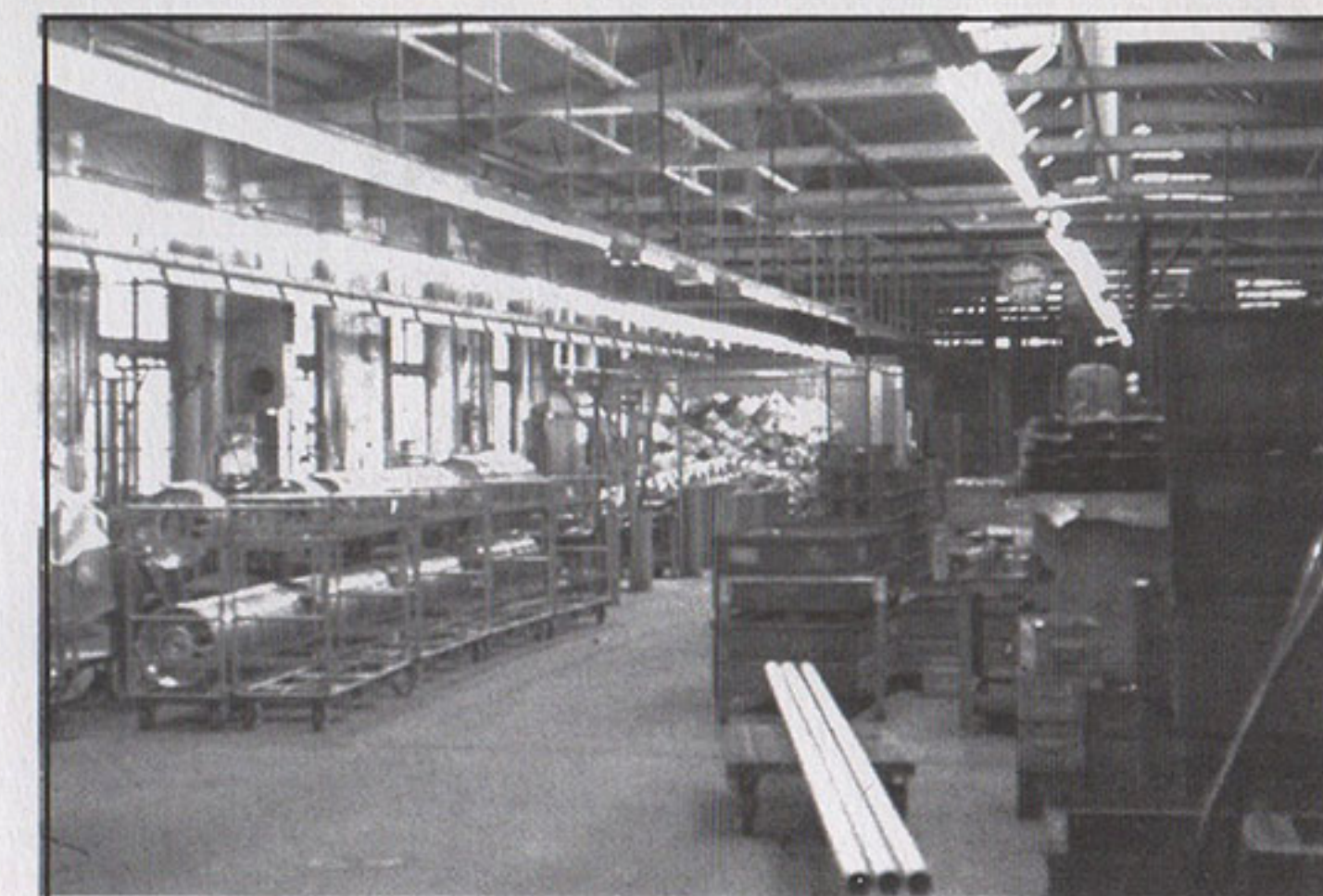
**TRIUMPH**



Unser histori-  
scher Test  
stammt aus der  
"Motor Cycle"  
vom 14. August  
1947. Das  
Objekt: 500er  
Triumph Speed  
Twin.  
Seite 36f



Militärschrott-  
umwandlung in  
einen zivilen  
Tourer:  
Kann das  
funktionieren?  
pk versucht es.  
Seite 46



Das Schicksal  
eines Motorrad-  
werkes liegt uns  
am Herzen -  
Andy informiert  
über MZ.  
Seite 52



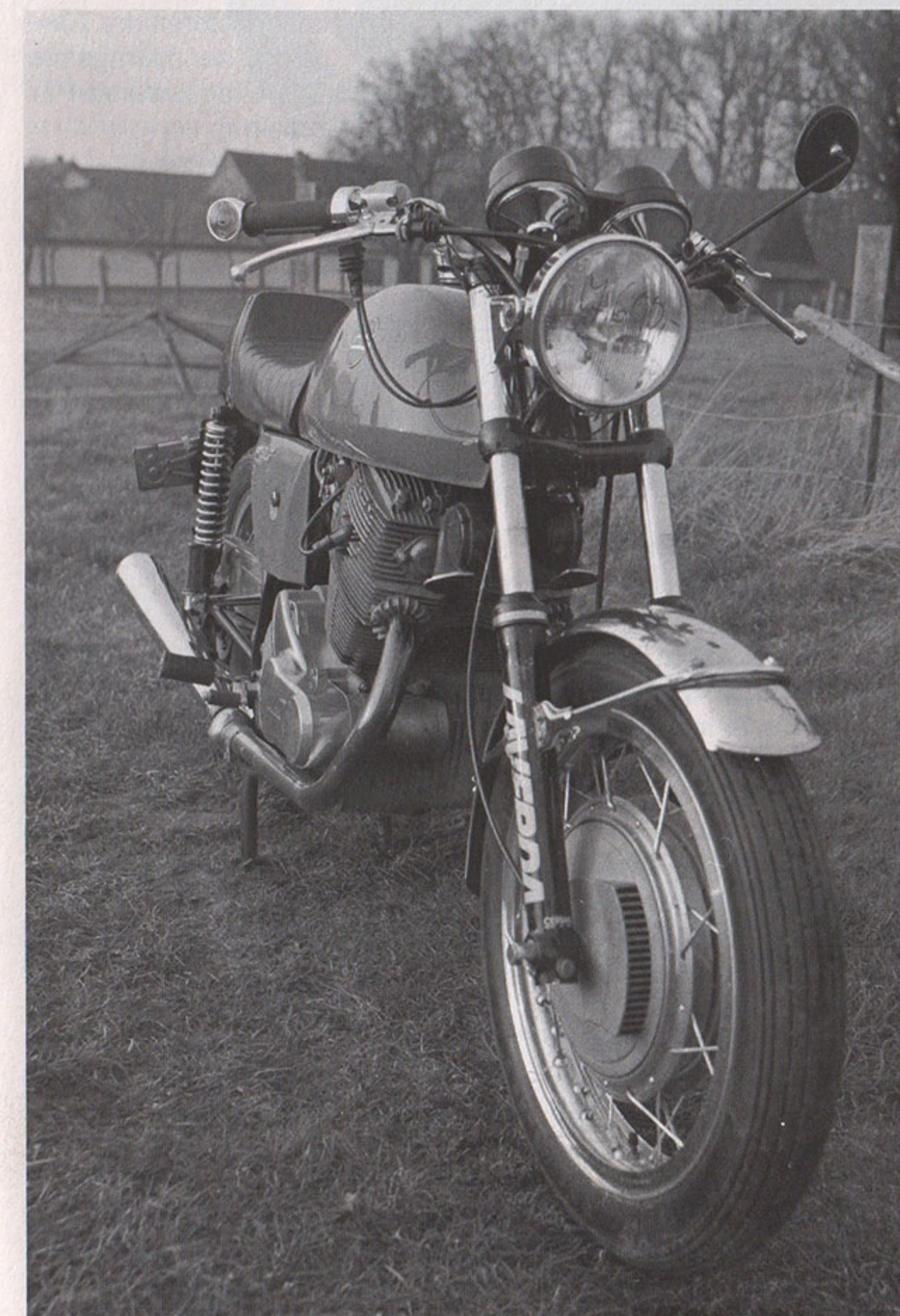
**Unterwegs  
mit einer**

# ***Laverda 750 SF***

Ein trüber Spätherbsttag, an dem sich die Sonne kaum aus ihrem Wolkenversteck hervortraute, schien nicht geeignet, ein flammrotes Motorrad aus dem lebensfrohen Norditalien aus den Verkaufsräumen eines Händlers an die frische Luft zu holen. Dennoch machten wir uns auf den Weg nach Otterstedt. Ist doch die Recherche "am lebenden Objekt" das Salz in der Suppe der Motorradberichterstattung. Hinzu kam, daß jeder von uns nach mehreren Wochen Herbst Appetit auf prickelnden Fahrspaß "fern grauer Städte Mauern" spürte.

## **Eine SF soll es sein!**

Rüdiger Kämma hatte für uns eine Laverda 750 SF herausgesucht. Die Maschine von 1973 war bis auf einen verstellbaren Tommaselli-Lenker in allen Details original. Ein Zugeständnis an deutsche Zulassungsvorschriften waren ein Rückspiegel und "Ochsenaugen"-Blinker von Hella. Schon beim Rangieren merkte ich, daß ich es hier nicht mit einem filigranen High-Tech Gerät zu tun hatte, sondern es sich um solide Technik eines Familienbetriebs handelt, der mit Landmaschinen groß geworden war.



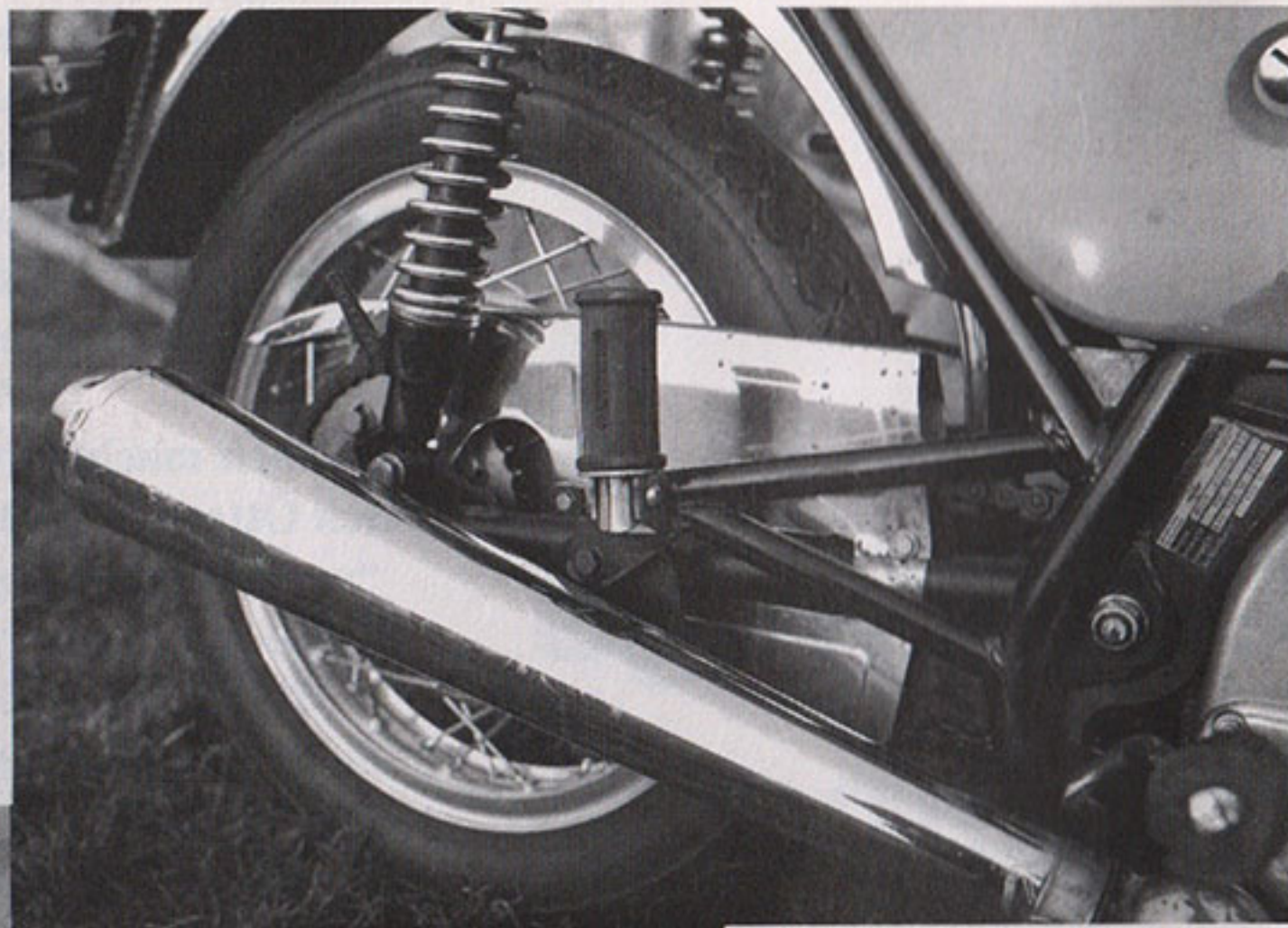
## **Masse und Tradition**

Kurzum, das Krad wirkte schwer und massig in den Händen. Viele Details schienen eher auf teutonische Wurzeln zu deuten, als auf einen romanischen Ursprung.

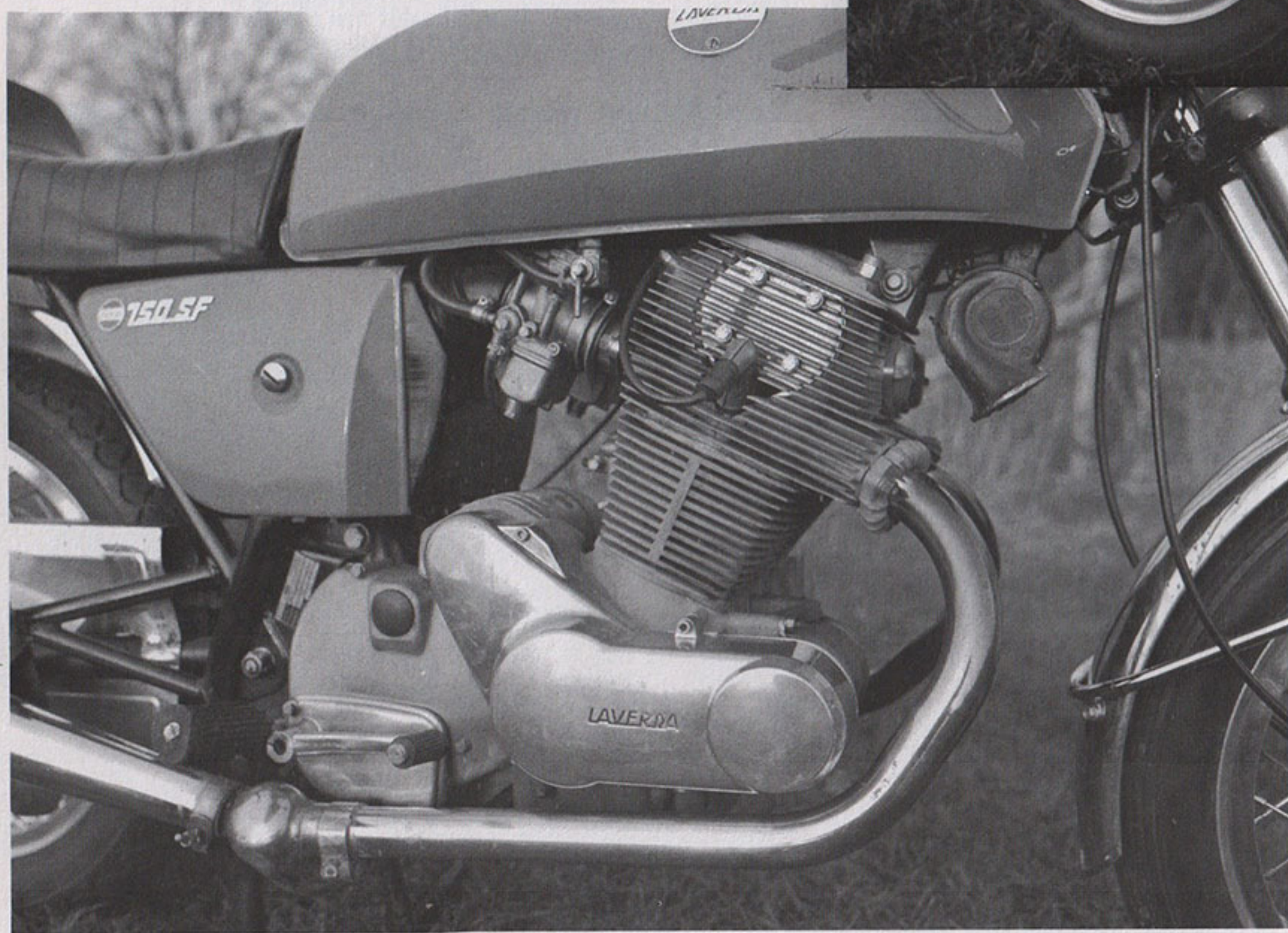
Doch Laverda war in seiner ganzen Geschichte stets italienisch und bodenständig zugleich. 1873 gründete Pietro Laverda eine Fabrik zur Herstellung von Landmaschinen. Nach dem Zweiten Weltkrieg war der Bedarf an preiswerten Fortbewegungsmitteln so groß, daß man sich in Breganze entschloß, den umkämpften Markt der Leichtmotorräder mit einem 75 ccm Viertakter zu bereichern. Die Maschine erschien 1949. In den folgenden Jahren ergänzte man das Programm um Mopeds und Maschinen zwischen 100 und 200 ccm. Ähnlich wie bei Ducati und Guzzi registrierte man zur Mitte der 60er Jahre ein wiedererwachendes Interesse an großen Motorrädern.

Die Gedanken, die sich die Familie Laverda daraufhin machte, führten zur großen Laverda, die 1966 auf der Earls Court Show in London präsentiert wurde. Diese Maschine war nicht unbedingt ein umwerfend neues Konzept, sondern eine gelungene Zusammenstellung bewährter Elemente. Bei der Konstruktion eines großen Motors lehnte man sich stark an das erfolgreiche Vorbild Honda CB 72 an. Der Motor war ein fahrtwindgekühlter Twin mit kettengetriebener, obenliegen-

ner weltweit bei renommierten Zulieferern. Fahrwerksteile kamen aus heimischer Produktion von Ceriani und Borroni, für die Elektrik sorgte Bosch, während man die Instrumente bei Nippon Denso im fernen Japan



oben: Intelligente Detaillösungen. Mustergültiger Kettenschutz, Federung von Hand verstellbar. Soziusrasten gut positioniert. links: Einer der schönsten Motoren der 70er Jahre: der mittragende 360 Grad Laverda-Paralleltwin



einer erhöhten Verdichtung sorgte eine Auspuffanlage mit Interferenzrohr für eine Anhebung der Leistung auf 52 PS. Doch bekannter waren nördlich der Alpen stets die sportlicheren Versionen der 750er.

der Nockenwelle, einem angeblockten Getriebe und zwei Vergasern. Ausgesprochen modern wirkten in den 60ern das Fünfganggetriebe und der Elektrostarter. Ähnlich wie bei Honda waren Anlasser und Lichtmaschine (Bosch, 150 Watt, Gleichstrom) nicht in das Motorgehäuse integriert. Unterschiedlich war aber die Bauweise als Paralleltwin, die einen 360 Grad Zündversatz erforderte. Dieser häufig in England gepflegten Bauweise sagt man ein markiges Drehmoment und enorme Vibrationen nach. Die Prototypen waren noch, wie auch die Hondas, mit 180 Zündversatz gelaufen.

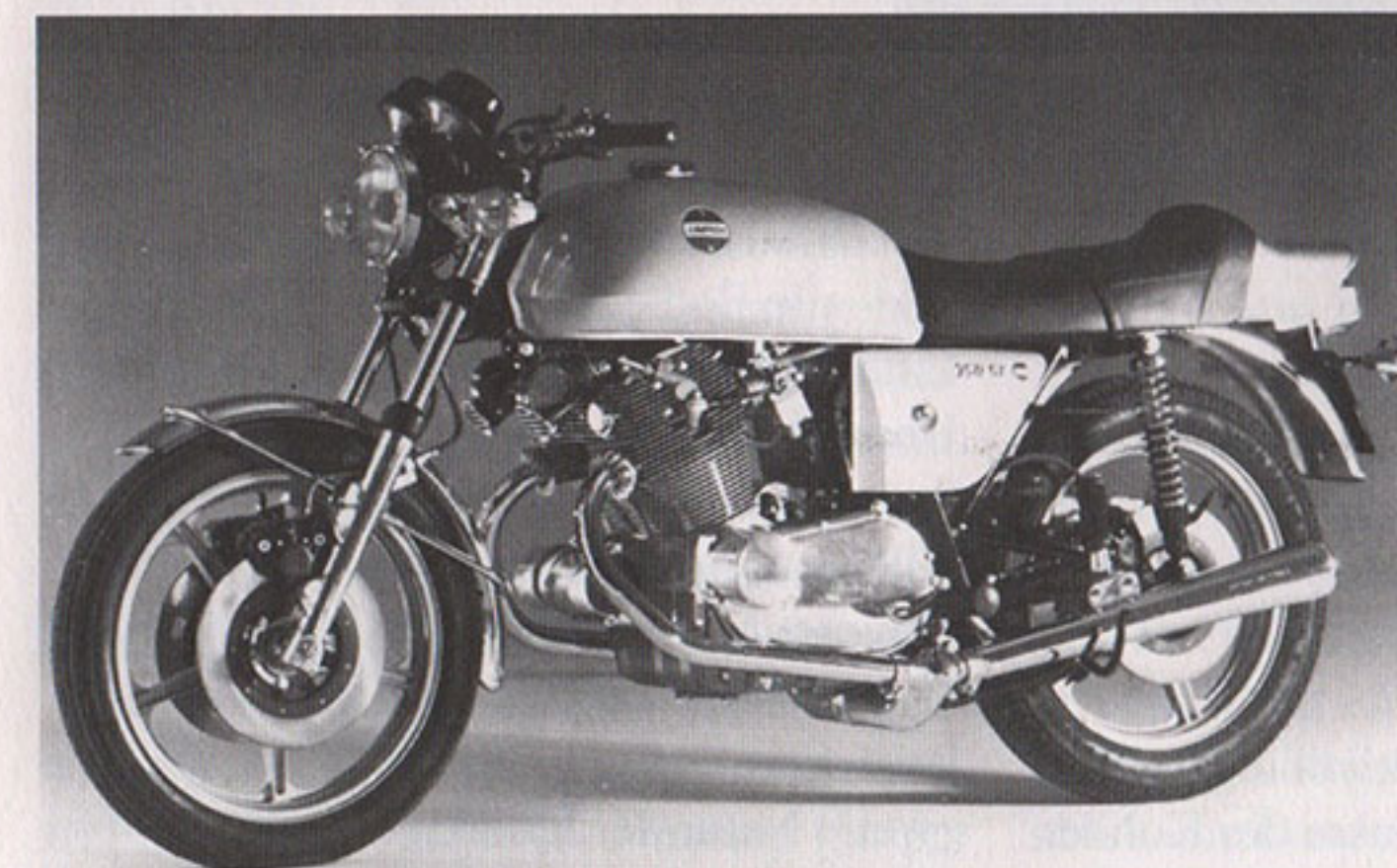
und die Lenkerschalter bei der britischen Traditionsfirma Lucas einkaufte. Den Hubraum hatte man für zwei Versionen bemessen: eine 650er mit 75 mm Bohrung und 74 mm Hub und eine 750er mit 80 mm Bohrung und ebenfalls 74 mm Hub. Die kleinere Variante war mit 50 PS bei 6.800 U/min angegeben, die 750er war schwächer verdichtet (7,7:1 anstatt 9:1) und erreichte daher auch nur 52 PS bei 6600 U/min. Da die 750er wohl insgesamt ein runderes Verhalten zeigte, ließ Laverda die 650er zur 69er Saison auslaufen.

Von dort an bis 1973 lieferte Laverda die GT 750 mit 47 Din-PS als Basismodell. Dieser Typ war mit 29er Dell Orto VHB Gasfabriken ausgestattet, ab 1970 gab es dann 30er. Nachfolger der GT wurde 1973 die GTL, bei der man die Ausstattung (Tank, Gabelmanschetten und Auspuffanlage) modifiziert hatte. Im Verein mit

Italienischer Gepflogenheit folgend, reichten die Laverda-Oberen 1969 das Sportmodell "S" nach, dem 1970 die "SF" folgte. Die "S" unterschied sich von der normalen Maschine durch einen langen 20 l Tank, eine Höckerbank (nur junge Azzuripärchen passen dort zu zweit drauf, unsere Kollegen von der Classic Bike haben den passenden Ausdruck für diese Bänke: "once-and-a-dwarf").

Zur Leistungssteigerung griff man in die übliche Kiste des Viertaktunings: Verdichtung 9,65 : 1, schärfere Nockenprofile und größere Vergaser (30er Dell Orto VHB). Härtere Ventildfedern sollten die Standfestigkeit erhöhen. Das Werk gab, italienisch großzügig, 60 PS an. Zur 71 Saison änderte man die Bremsanlage: Statt wie bisher Grimeca Bauteile zu verbauen, produzierte man die Energiever-

nichter im eigenen Hause. An Vorder- und Hinterrad taten 230 mm Duplextrommeln Dienst. Die Hebel wurden, wie seinerzeit auch bei Triumph und BMW, jeweils von Seil und Hülle des Bowdenzuges bedient. Trotz der Größe war die Bremsanlage nicht berauschend. Auch die späteren Änderungen bei der SF 1 (Super-Freni = Superbremse) waren keine grundlegende Verbesserung. Dort verband man beide Bremshebel mit einem einzustellenden Gestänge. Weiterhin hatte man die Optik der SF dem Zeitgeschmack entsprechend modernisiert -Verzicht auf Kniekissen und Faltenbälge - und bezog die In-



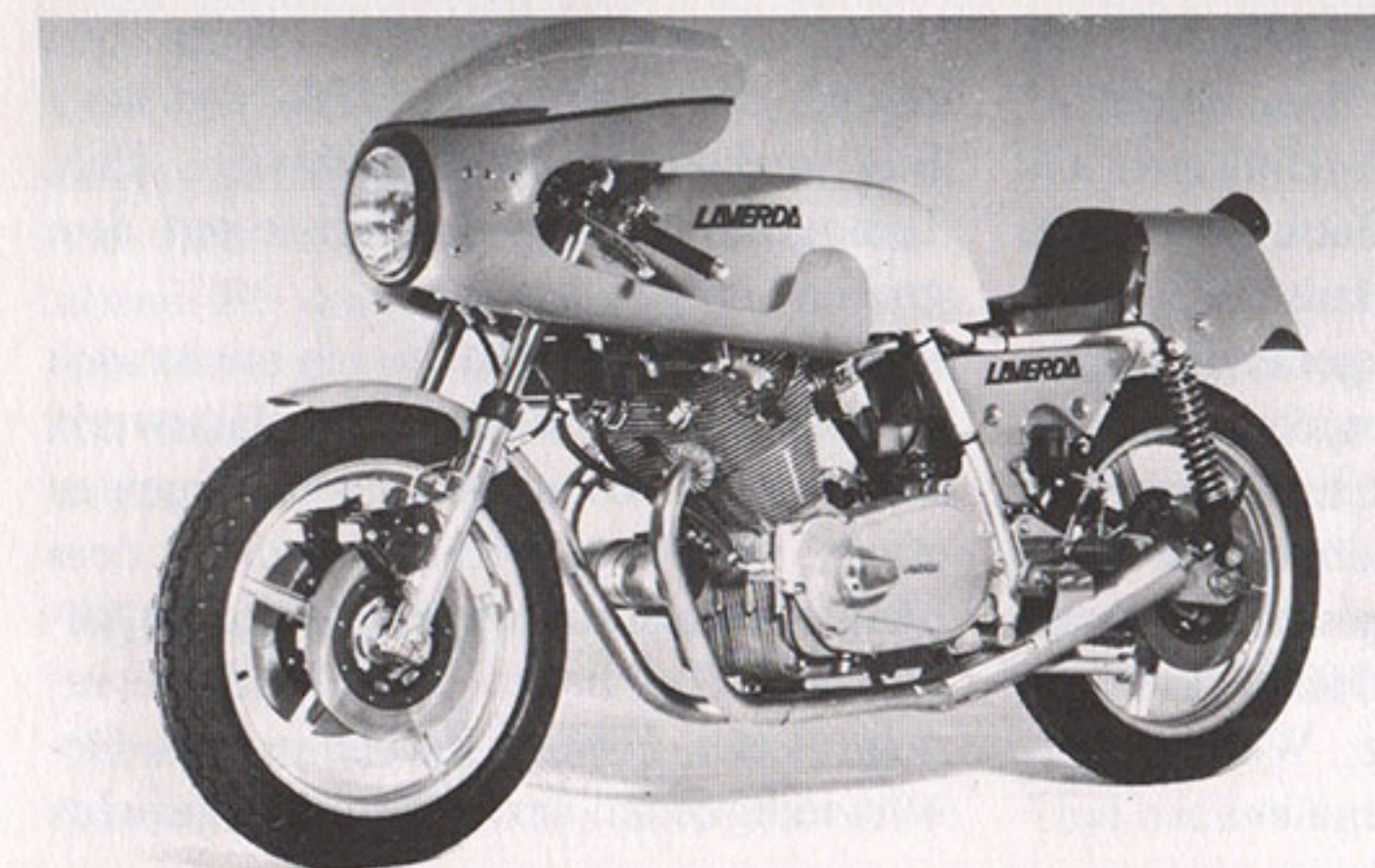
links: Letzte Ausführung der 750er Laverda: die SF 3 von 1977  
links unten: Schon optisch eine Rakete. Die rare 750 SFC.

tete Auspufftöpfe an. Gleichzeitig hatte man einen Luftfilterkasten spendiert, der trotz erhöhter Leistung (größere Ventile und Vergaser) in Verbindung mit den neuen Auspuffen geräuschkindernd wirken sollte.

### Der Bomber: SFC

Alles andere als geräuschkindernd dagegen war die Megaphonanlage, die gemeinsam mit der Laverda 750 SFC an die schnelle Kundschaft ausgeliefert wurde. Die SFC (C steht für Competizione) war seinerzeit die schärfste Waffe der Traktorenbauer aus Norditalien. Die ungemein dynamisch wirkende Maschine war stahlgewordenes Ergebnis der Laverda-Erfolge bei den internationalen Langstreckenrennen.

Das Werk entschloß sich daraufhin, eine Kleinserie von zulassungsfähigen Langstreckenrennmaschinen aufzulegen, die speziell an aktive Sportfahrer verkauft werden sollte. Insgesamt wurden es von 1972 bis 77 nur 549 Stück. Die Vielzahl der heute auf dem Markt angebotenen SFC sind umgestrickte SF oder gar GT.



Dabei waren die gegenüber den Normalmodellen durchgeführten Änderungen durchaus nicht nur kosmetischer Natur: Neben Modifikationen des Hauptrahmens (auch für die Normalmodelle gab es unterschiedliche Rahmen) fanden sich Ausstattungsdetails wie Stummellenker, zurückversetzte Rasten, ein Alu- bzw. GFK-Tank, eine Höckerbank und eine sehr "schnelle" Halbverkleidung. Am Triebwerk hatte man noch einiges getan, um ohne Einbußen an Standfestigkeit schnell-

### Endlich Scheibenbremsen...

Eine längst überfällige Modernisierung der normalen Modelle war die Einführung der SF 2 im Januar 74. Geändert wurde die Frontpartie: die Ceriani-Gabel wuchs von 35 auf 38 mm Standrohrdurchmesser und besaß an den Tauchrohren Aufnahmen für eine Bremsoscheibenbremszange. Der Scheinwerfer kam wieder von Bosch, und japanische Lenkerschalter ersetzten die Lucasexemplare. Doch mittlerweile war



oben: Schiebung gehört zum Redaktionsalltag.

die 750er Laverda bedenklich in die Jahre gekommen. Die breite Masse der Kunden favorisierte Vierzylinder, und die Tourengemeinde kaufte lieber Kardanmaschinen. Die letzte Version (1976) hieß, oh Wunder, SF 3 und war mit Gußrädern, einer Scheibenbremse am Hinterrad und der Zwei-Mann-Bürzel-Bank des 1000er Drillings aus gleichem Hause schnell zu erkennen. Eine nadelgelagerte Hinterradschwinge war ein letztes Symbol konstruktiver Sorgfalt. 1977 hatte der Spaß ein Ende, die Produktion wurde nach 19.000 Exemplaren eingestellt, und das Werk widmete sich der 1000 3 C und anderen Produkten wie Wohnmobile, Traktoren und Kühlaggregaten.

### Fahrt mit Fiasko

Vor dem Losfahren instruierte mich der geduldige Rüdiger Kämna über die Besonderheiten des roten Brockens: Schaltung rechts aber erster Gang unten. ("Muß das sein?" dachte ich im Stillen). Kurios in der sportlichen Umgebung wirkte ein Deutsches Zündschloß mit "Patentnagel" zum "neindrücken und Licht anschalten". Die häßlichen Lucas-Flügelsschalter waren mir aus "triumphalen" Zeiten bekannt. Die Bremsen seien zwar schön anzusehen und zu dosieren, würden aber schwach wirken und schnell durch Fading noch schwächer werden. Nun, ja, ich strich sowieso um die Maschine herum und fragte in die Runde, ob man abkommandierte Traktoringenieure zu ihren Vätern zählen muß. Das von den Azzuris lange gepflegte Prinzip, keine Gewichte an den Lenkkopf zu klotzen, war hier schon optisch mißachtet worden.

Die ersten Kilometer verliefen recht vorsichtig. Die Maschine und meine Wenigkeit bemühten sich drum, die kalten Glieder sanft zu erwärmen. Schon bald registrierte ich, daß zumindest diese SF den hanebüchernen Geschichten über das Macho-Muskel-Bike Laverda Unauffälligkeit entgegengesetzte. Die Kupplung benötigte keine Schraubstockfäuste, die Vibrationen waren gut zu ertragen, und alle Bedienungselemente flutschten.

Eine gewisse Steifheit der Lenkung und Unwilligkeit bei Schräglagenwechsel ließen sich jedoch nicht verleugnen. Nach 15 Kilometern lag der erste schnelle Überholvorgang an. War die Maschine beim Warmfahren recht handzahn gewesen, kam bei Vollgas ab 4000 Touren die zweite Natur der SF zum Vorschein. Von böartigem Knurren begleitet, schob sich die massige Maschine an den "Konkurrenten" vorbei. Ich wurde gegen den Höcker der Sitzbank gedrückt und hatte Eile rechtzeitig hochzuschalten. Puh, Temperament hatte der Motor mit dem groben Gußgehäuse. Auf der Autobahn fädelt ich mich rasch in den fließenden Verkehr. Das Fahrwerk, durch steifes Öl in den Federelementen etwas hoppelig wirkend, sollte dem Längsrillentest unterworfen werden. Anfang der 70er hatten auch Produkte renommierter Firmen Probleme, bei Geschwindigkeiten um 160 km/h angesichts

spitzwinkelig angefahrener Fahrbahnmarkierungen Haltung und Disziplin zu bewahren. Die ersten /5 BMWs und alle Japaner schlenkerten so deutlich, daß die Fahrwerkstuner Hochkonjunktur hatten. Doch die SF ging im Dezember 1991 souverän über die Fahrbahn der A 27. Fahrsicherheit und Straßenlage verdienen auch noch nach heutigen Maßstäben gute Noten. Das Tempolimit und deutlich zutage tretende Vibrationen veranlaßten mich, eine ruhigere Gangart anzuschlagen. Bei 120 km/h ließ es sich bequem mit dem Twin fahren, mir behagte die Sitzposition jedoch nicht ganz. Ich dachte einmal mehr daran, daß italienische Motorradkonstrukteure Ambiente vor Anatomie stellen. Die Fußrasten schienen mir zu hoch, gleichzeitig waren diese viel zu weit auseinander, und der Schalthebel für mich (Gr. 42) viel zu weit entfernt. Grumpf! Genausowenig konnte ich mich mit dem verstellbaren Tommaselli Wunderlenker anfreunden, ein 63 cm BMW Lenker wäre wohl das Schlaueste gewesen.

Jedoch im Bremer Stadtverkehr staunte ich über die urbanen Qualitäten des Bombers aus Breganze. Durch die präzise Schaltung, die gut zu dosierende Kupplung und die elastische Motorcharakteristik war ungeachtet der klobigen Erscheinung die Teilnahme am Großstadtverkehr ohne Streß möglich. So wurde mir klar, warum die GT-Version auch ein beliebtes Polizeimotorrad war.

Anschließend sollte es auf einer Schnellstraße wieder aus der Stadt hinausgehen, doch die Laverda stellte auf der Beschleunigungsspur unvermittelt ihre Arbeit ein, auf dem Weg bis hier war sie bei hohen Drehzahlen bereits zweimal abgestorben, ließ sich aber per Knopfdruck sofort wieder ins Leben zurückholen. Ich hatte angesichts der naßkalten Witterung auf Anzeichen von Vergaservereisung getippt und mir keine weiteren Gedanken erlaubt. Doch nun schaffte es der Anlasser nicht mehr, die Kurbelwelle zu drehen. Äähm!! Mit "Schiebung" gelangte ich noch von der Schnellstraße herunter. Dort war dann im Nieselregen endgültig Feierabend. Bis dann der Anhänger kam, hatte ich Muße genug, während ich vor mich hin fror, mir die Details der Maschine anzuschauen.

### Pfiffige Details!

Dabei machte ich interessante Entdeckungen: Die Fußrasten sind mit Hilfe

einer Verzahnung im Kreisbogen zu verstellen, die Stoßdämpfer sind ohne Werkzeug verstellbar und der Kettenschutz war wirklich einer. Erstaunlich viele "teutonisch-nützliche" Details. Man merkte, daß die Maschine mehr an Ökonomie und Alltagstauglichkeit bietet als manche modernere oder renommiertere Sportmaschinen. Mit so einem Fazit hätte ich kaum gerechnet, doch nach dem Fiasko der ersten Fahrt sollte eine zweite folgen. Als Übeltäter hatten sich ein morsches Kabel vom Anlasser zur Lichtmaschine und ein von Vibrationen geschädigter KILLSchalter der Firma Lucas herausgestellt.

### Glück bei Frost...

Nachdem man im Hause Kämna die Störungen beseitigt hatte, war beim nächsten Termin winterlich-naßkaltes Wetter angesagt. Rüdiger erzählte noch beiläufig, daß die Konstrukteure nur Norm-Teile an der Maschine verbaut hätten. Alle Lager, Schrauben und Simmerringe entsprächen DIN. In meinen Augen ein gewaltiges Plus, besonders für den Selberrmacher.

Mit diesen Gedanken stieg ich auf die Maschine, deren Metallteile zu berühren unangenehm war. Die rote Schönheit startete auf Knopfdruck und lief mit leicht gezogenem Choke gleichmäßig mit 1000 U/min vor sich hin. Die zweite Fahrt durch den winterlichen Dunst Nordwestdeutschlands verlief so ausgesprochen angenehm und problemlos, daß ich wenig konkretes zu erzählen weiß. Alles paßte, die Vibrationen des Twins sorgten für eine warme Sitzfläche, und die Bremsen ließen sich ausgezeichnet dosieren. Bei feuchten Straßen und Temperaturen um 0 war ich gar nicht so wild auf superbissige Stopper. Mit der Laverda über das kahle Land zu gleiten, war eine Erfahrung, die etwas Ursprüngliches bereithielt.

Die Maschine hatte eigentlich eher zuviel Leistung, neigte der Metzeler 4.00 H 18 noch bei 70 km/h auf der nassen Fahrbahn zum Durchrutschen. Also fuhr ich mit wenig Last, den sanften aber nachdrücklichen Durchzug nutzend. Die Maschine mit ihrem ursprünglichen Charakter ließ mich gemeinsam mit dem eiskalten Fahrtwind ein Gefühl für die Bewegung auf dem Asphalt empfinden, das ich schon lange nicht mehr gespürt hatte.

Und nach 40 km kam ich dem Geheimnis

der herben Schönheit auf die Spur: die Souveränität, die diese Maschine heutzutage bereithält, resultiert aus zwei selten gewordenen Eigenschaften: Mit der Laverda 750 kann man reisen, bummeln, rasen oder einfach nur Baden fahren. Andererseits läßt sich diese mächtige Maschine auch von Menschen ohne Super-Präzisionswerkstattausrüstung instandhalten und vermittelt ihrem Besitzer neben der Exklusivität auch das Gefühl, auf archaische Weise rasant motorisiert zu sein. Stoff nach Nachdenken hatte ich nach dem Absteigen...

Andy



### INFOS

Für Leser/innen, die über die Laverda 750 etwas mehr wissen wollen, empfehlen wir...

#### Die Clubs:

Lav.-Freunde Berlin, Astrid Klein, Tel. 030/3932202  
Lav.-Club Berlin, Wolfgang Bürger, Tel. 030/7958764  
Lav.-Club Bergen, Andreas Hlynianskij, Tel. 05141/46612  
Lav. Stammtisch Idstein-Hettrich, Uwe Hansen, F.-Kirrmeier Str. 12, W-6720 Speyer  
Lav.-Club Rellingen, Reimer Gerckens, Tel. 040/5536337  
Lav.-Freunde Eifel, Alex Joest, Tel. 02241/82228  
Lav.-Freunde Villingen, Steffen Schleinitz, Tel. 0741/33284

#### die Literatur:

Laverda Twins & Triples, Tim Parker, ISBN 0906613-00-0

#### die Händler:

Michael Schenk, In der Lei 19, W-6272 Niedernhsn.-Engenhahn, Tel. 06128/73144  
Rüdiger Kämna, Brügger Str. 27, W-2802 Otterstedt, Tel. 04205/8707

# KORRESPONDENZ

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



## Hallo Ihr Gummikühe!

Nach der Bestellung einer Herde von vorerst zwölf Gummikühen griff ich sofort zur Kugel. Der des dazugehörigen Schreibers selbstverständlich, um Euch ein paar Zeilen zum Lesen zu schicken. Ich, René, wohne in Elsterwerda, einer Kleinstadt, welche so an die 60 km von Dresden entfernt liegt, aber noch zum Brandenburgischen zählt. Werde morgen 20 und fahre morgen seit genau 5 Jah-

gemacht hatten, lernte ich einen guten Freund näher kennen: die Straße! Dieses entband mich ein halbes Jahr von den Freuden und Pflichten eines Führerscheinbesitzers.

Aber aus Schaden wird man bekanntlich klug. Die Emme war total hinüber. Was lernte man daraus? Natürlich ein Gespann. Leider war nach dem halben Jahr alle Euphorie über den Kauf verflogen. Erst kam der Beiwagen in die Schrottkiste, dann der Rest. Gleiches tat ich mit einer im Januar gekauften Edel MZ. Jetzt

beit haben, sind zeit- oder bocklos.

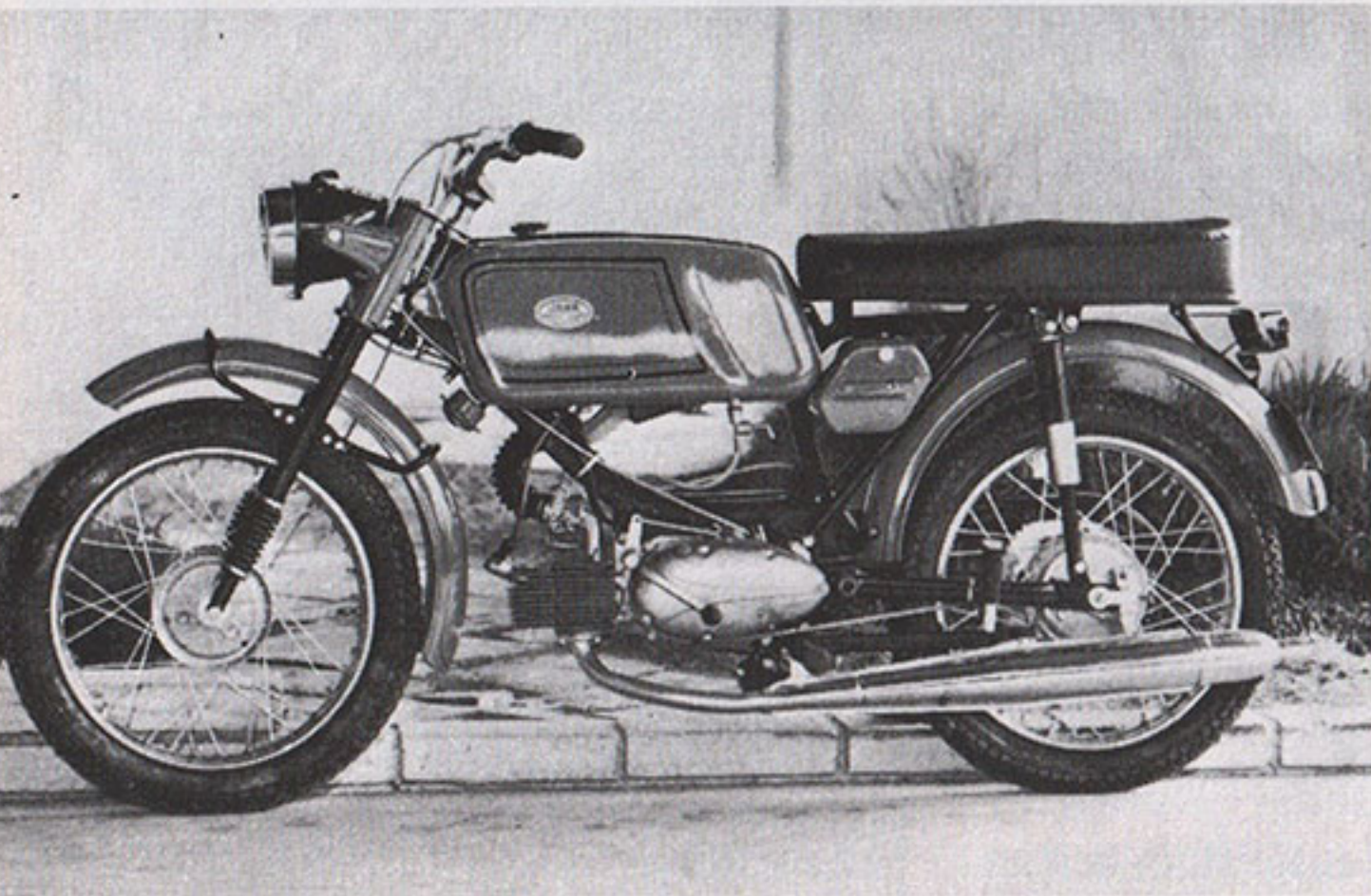
Uns kommt es vor allem auf Motorradfahrer an, die Interesse zeigen, und nicht jene, die nur eine große Maschine fahren.

Nach Lesung der gelieferten Kunststoffwiederkäufer war ich echt vom Hocker. Da ich mich einen Oldifan nenne und auch sonst stark Motorradfieber infiziert bin, waren Eure Hefte für mich fast so bedeutend wie ein Zeichen des Himmels. Daraus folgt meine Bestellung für alle Hefte, die noch nicht in meiner Sammlung sind und eine der berühmten Nr. 4. Welches heißt, daß Ihr einen neuen Abonnenten habt. Eine kleine Kritik wollte ich aber auch noch anbringen. Mir ist aufgefallen, daß relativ häufig Druckfehler auftreten. Ich nehme an, daß dies sicherlich an die Adresse des Verlages zu richten ist, also nehmt es nicht so ernst, aber bedenkt es. Euer Schreibstil und der Inhalt der Beiträge sind echt Klasse. Gut finde ich, daß bei Euch Namen wie MZ, Jawa und Dnepr starke Beachtung finden, saustark. Sie bestätigen meinen Stolz, Besitzer einer MZ zu sein. Für mich bietet sich endlich die Möglichkeit, zu erfahren, was sich zwischen den 50er und 80er an Zweirädern auf bundesdeutschen Straßen rumgetrieben hat. Der Klacks hilft mir auch sehr dabei.

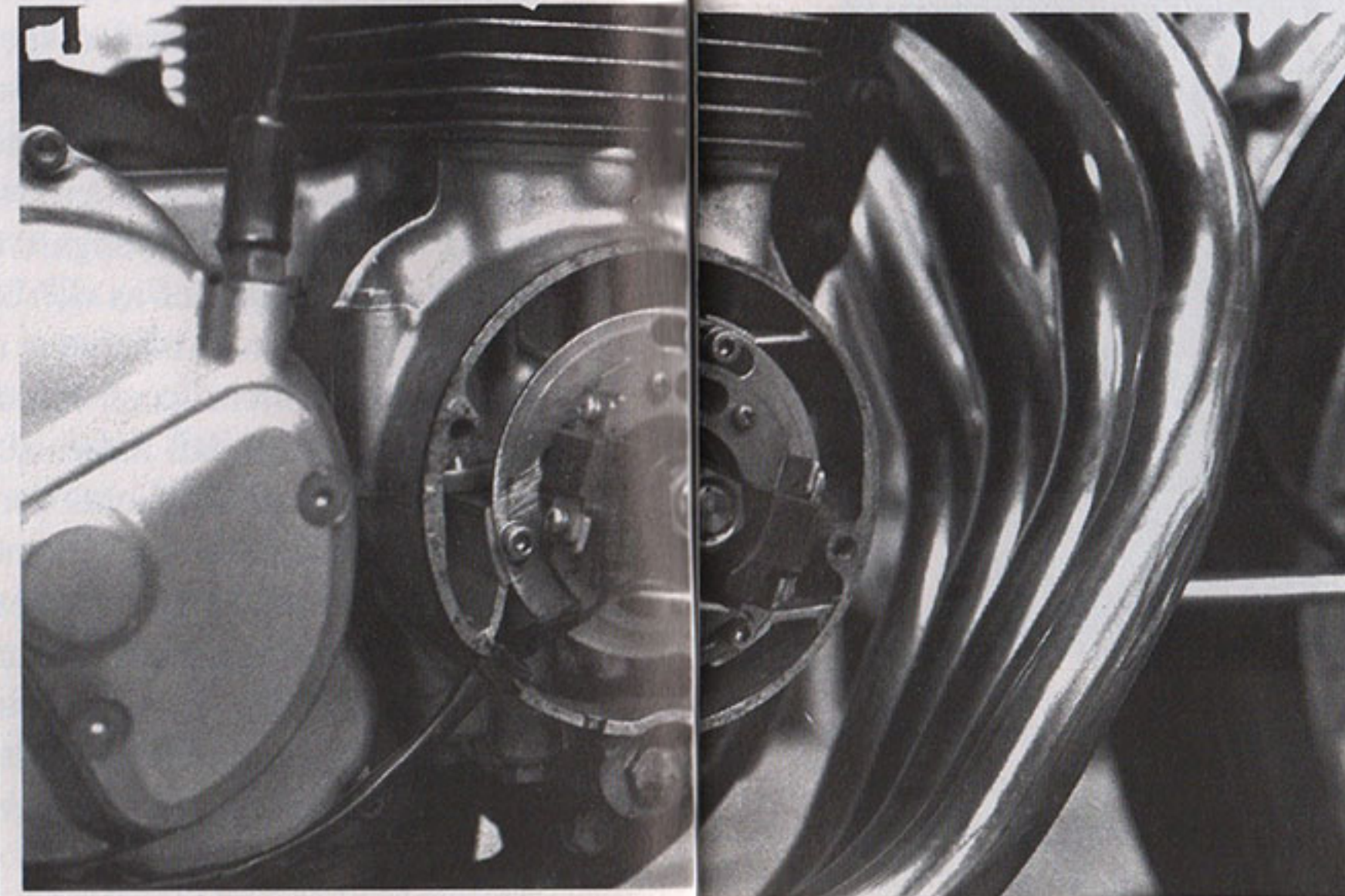
Noch ein Tip: Vielleicht wäre es möglich, ein bißchen über das Rollertreiben hinter dem Eisernen Vorhang aus den 50er und 60er Jahren zu schreiben. Leider sind diese Fahrzeuge schon (fast) ausgestorben. Typen wie Pitty, Troll, Tatan, Czezita und der Berliner Roller waren ja schon zu meiner Rollerzeit eine echte Seltenheit! Aber jetzt erst!

**Tschüß René.**

kam erst einmal ein richtiges Powerbike auf meine Ranch. Wohl gemerkt: nicht gerade neu, aber schon (fast) bezahlt. In der Garage wartet aber schon wieder das nächste. Drei Räder hat's und aus Zschopau ist es, Baujahr '86, guter Zustand. Preis war eine tiefe dreistellige Ziffer! Man muß halt an der Quelle sitzen! Ich bin Mitglied in einem Motorradclub. Wir nennen uns "Schwarze Elstern" und sind in Elsterwerda ansässig. Die Wende gab uns die Chance, vom ADMV weg und zu uns selbst zu finden. Leider haben wir mit vielen Problemen zu kämpfen. Es fehlt überall am nötigen Rubel, um die Sache richtig in Gang zu rollen. Die meisten Leute haben nicht mehr das Geld für ein "richtiges" Motorrad. MZ ist verpönt. Mitglieder sind nur schwer zu bekommen. Die Leute, die Geld und Ar-



ren Moped. Angefangen hat alles mit einer 50 ccm Jawa Typ 20 und Baujahr '67. Die war billig, weil alt, und dazu auch noch selten. Man hob sich von der Simsonmasse ab. Ein Jahr später hatte ich die Klasse A in der Tasche und durfte bis 150 ccm alles fahren. Wieder dasselbe Problem wie oben, nur Jawas mit 150 ccm waren sehr, sehr selten. Geklappt hat es mit einem 125er Tatan (Jawa). Der war auch so alt wie die Jawa und sogar mit E-Starter. Nach einigen tausend Kilometern auf dem "edlen Gleiter" war sein Fahrer auch schon achtzehn. Das erste "schwere" Motorrad kam auf den Hof. Eine 87er 250 ccm dunkelgrüne MZ-"Deluxe" (mit Drehzahlmesser). Nachdem wir beide mit noch ein paar verrückten Emmerichern eine richtige große Tour in den "Goldenen" Westen



## Zündplatten an Honda CB 400/550 F

Leserbriefes von Joachim Kölling - in der Ausgabe 12/91 (Seite 11)

Moin, Joachim!

Für Dein Problem gibt es mehrere Lösungen:

Fertige, kontaktlose Zündanlagen bieten u.a. folgende Firmen an: Herbert Pitsch, Wilhelmstraße 29,

5406 Winingen.  
Wüst Elektronik, Postf. 7085,  
7085 Bopfingen (auch für 450 K!).  
Die Preise liegen etwa bei 250,-  
DM pro Kontakt, bei der 400 f also

Leistungstransistor und zwei Widerstände erforderlich.  
Punkt 1 und 2 lohnen sich allerdings nur bei Bezug der Teile vom Flohmarkt.  
Außerdem bieten einige Elektronik-Versandhäuser Zündanlagen an. Hier lohnt es sich, mal die Anzeigen der diversen Hobbyelektronik-Zeitschriften (und der GP!!!) zu studieren.  
Viel Erfolg!

**Wilhelm Springmann**

Eine kontaktlose Zündanlage für die Honda CB 400four bietet die Firma "Piranha", Anschrift: Peter Wüst Elektronik, Postfach 1108, D-7085 Bopfingen, Tel. 07362/6881  
zu einem Preis von ca. 250,— DM an.

Die Anlage beinhaltet:

- Black Box
- Grundplatte mit 2 Nennern
- Rotor
- Kabelsatz

Der mechanische Fliehkraftversteller wird beibehalten. Aus eigener Erfahrung kann ich sagen, daß die Anlage sehr zuverlässig arbeitet, simpel zu montieren und einzustellen ist und sich nicht selbstständig verstellt.

Sollte der Joachim noch Fragen oder Interesse an einem Erfahrungsaustausch haben, kann er sich gern bei mir melden.

Guido Wegner, Neue Straße 2a, 2093 Stelle II, Tel. 04171/50424 (ab 18 Uhr)

bei 500,- DM.

Zum Selbstbau kommen folgende Möglichkeiten in Frage:

1. Kontakte drinlassen und mit Elektronik entlasten (siehe GP Oktober 1990).
2. Die komplette Zündanlage der neueren Hondas einbauen.
3. Für Spezialisten: Der Halbleiterhersteller Motorola bietet eine integrierte Schaltung mit der Bezeichnung MC 3333 an, die eine komplette, kontaktlose Zündanlage enthält. An Zusatzbauteilen sind nur noch eine Geberspule, ein

## Sehr geehrte Damen und Herren!

Aus der Presse habe ich erfahren, daß die Treuhand das Motorradwerk Zschopau (MZ) schließt. Ich möchte kurz die Gründe nennen, die m. E. gegen diesen Entschluß sprechen. Vorab sei gesagt, daß ich sehr wohl weiß, daß die Leitung des Unternehmens etliche Fehlentscheidungen zu verantworten hat. Aber dies dürfte doch nicht gegen das ganze Unternehmen verwendet werden, sondern die Treuhand müßte für effiziente Führung sorgen. Nun zu o. g. Gründen: 1. Es wird eine ganze Branche totgeschlagen. Schließlich ist MZ das einzige deutsche Motorradwerk für Motorräder von 150-500cm<sup>3</sup>.

2. Ein erschlossener Markt von "Posen bis Wladiwostok" wird vertan. Vor Ende der "DDR" lieferte MZ ca. 70.000 Maschinen/Jahr in die osteuropäischen Länder, d. h. es existiert dort eine komplette Infrastruktur für MZ! Prognose: In wenig mehr als 2 Jahren haben japanische Firmen das Gebiet für sich erschlossen.  
3. Ein Neuanfang wird im Keim erstickt. Die Firma hat 1991 15.000 Maschinen verkauft, eine gute Leistung, wenn man folgendes in Rechnung stellt: einmal herrscht in den neuen Bundesländern nach 40 Jahren verordnetem MZ-Fahren ein psychologisch überaus verständlicher Überdruß; zum anderen ist der osteuropäische Markt wegen Devisenmanipulationen erst einmal weggebrochen.

Auf diesem Hintergrund sind 15.000 eine hohe Zahl. Außerdem will die ehem. Sowjetunion wohl kaufen, und die Landespolizeien von Sachsen und B.-Württemberg testen gerade das neueste Modell.  
4. Mit guten Zulieferern und der Weiterentwicklung neuer Maschinen bestehen angesichts unserer verstopften Städte und der ökologischen Verträglichkeit der MZ für die Zukunft gute Marktchancen.

Zur Erinnerung! MZ's können im Gegensatz zu den meisten Zweitaktern biologisch abbaubares Öl im Verhältnis 1:100 fahren, und einen KAT gibt's auch.

5. Mit dem Schritt der Treuhand werden der Sachverstand einer ganzen Branche auf den Müll geworfen zusammen mit einer Tra-

## Testmaschinen Willkommen!

Einige Leser fragten uns, wie das wäre, wenn sie uns ihr Herzblatt (sprich: klassisches Motorrad) zum Fahren zur Verfügung stellen.

Leihen wir uns ein Motorrad, so wird es grundsätzlich von uns Vollkasko versichert, ganz gleich ob das Fahrzeug zugelassen ist oder ob wir ein rotes Nummernschild mitbringen. Natürlich bemühen wir uns die raren Stücke nicht überzustrapazieren. Es gibt

weder "Kavalierstarts" noch Prüfungen der Vollgasfestigkeit. Wenn Ihr meint, Eure Maschine sollte mit einem Fotobericht anderen Lesern zugänglich gemacht werden, so ruft uns an. Uns sind Motorräder aus allen Ländern recht, ob Museumsstück oder Arbeitstier, ob 100 oder 1000 Kubik, das ist uns gleichgültig. Hauptsache sie ist vor 1975 gebaut.

Andy



## Nußknacker für Biker II

Tatsächlich wird Klacksens Nußknacker-Entwurf "Motorradfahrer" gebaut (GP Nr. 1/92, Seite 11)

Die Hersteller schrieben Klacks, daß sie alle über die Entwurfskizze gelacht hätten und daß sie den Burschen bauen würden. Den beiden Ideengebern würden sie das erste Muster noch vor Weihnachten in den Schwäbischen Wald schicken, und das könnte dann nach Begutachtung als Dank dort

bleiben.  
"Graut-vor-nix", so der Name des Motorradfahrer-Nußknackers, eignet sich nicht nur als weihnachtliche Figur, sondern auch als Ehrenpreis bei Veranstaltungen und als Geschenk. Graut-vor-nix ist 24 cm hoch und kostet DM 29,50. Seine Wiege steht in der Holz- und Drechsler-Waren GmbH (HODREWA), Talstr. 50, O-9331 Rothenthal (Erzgebirge), Tel. 0037 (bald 03)-7668/2346, Fax 2347.

dition, die eben von den alten DKW-Werken stammt.

Aus all diesen Gründen kann ich die Entscheidung nur als groben Fehler (jedenfalls in der Radikalität der Schließung oder des Abbaus der Belegschaft auf 300 Leute) sehen.

In der Hoffnung, daß etwas getan wird

**Georg Jankowiak, Münster**

Es wird! Siehe unsere MZ-Info auf Seite 52



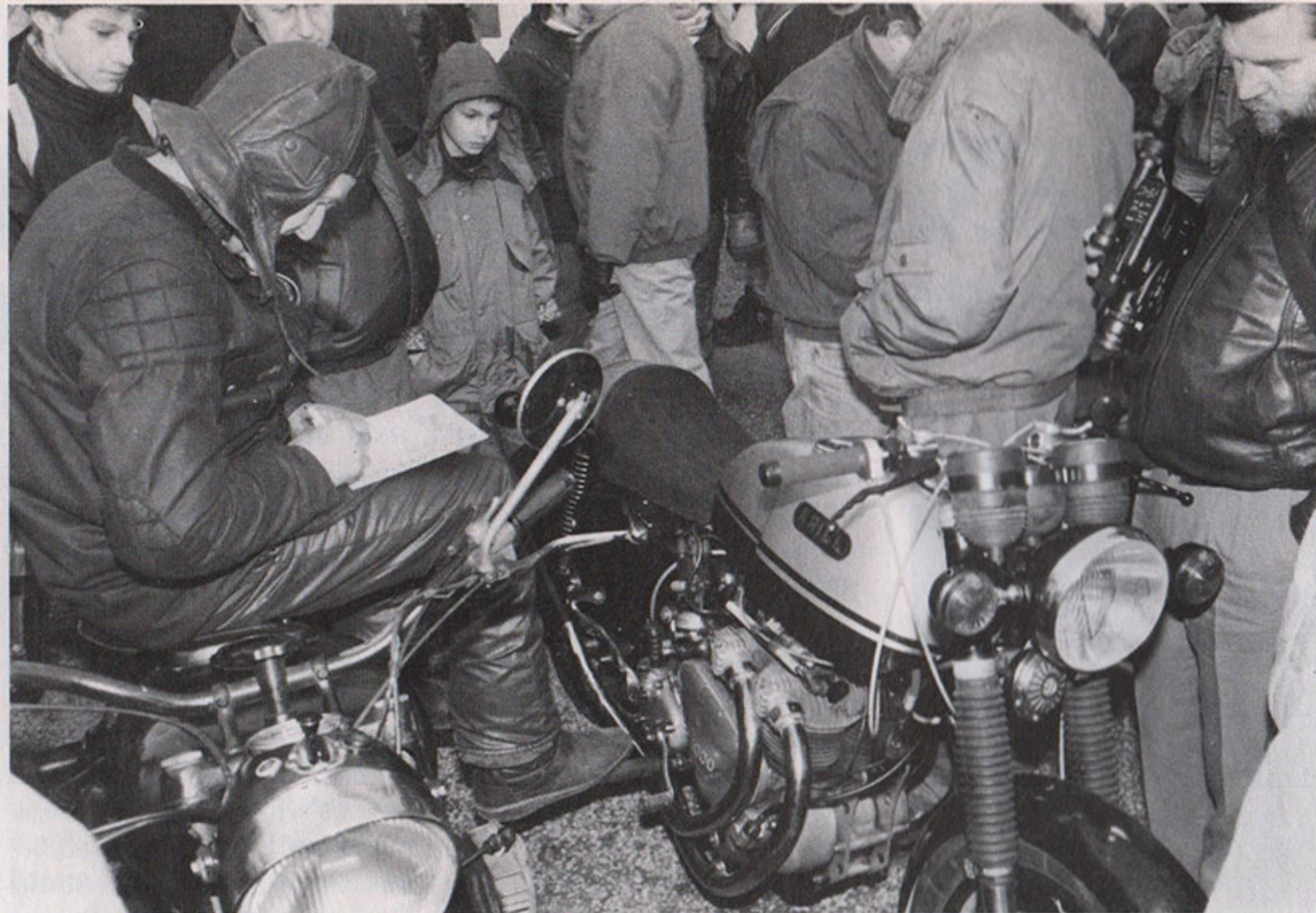
## Hallo Leute!

Ich muß Euch mal ein dickes Lob aussprechen. Ich habe heute zum ersten Mal (leider!) Eure Zeitung in die öligen Finger bekommen, und ich bin angenehm überrascht, es gibt also doch noch gute Biker-Zeitungen.

Zum Thema Protektorenkombis: Wehret den Anfängen und werdet aktiv. Vor 15 Jahren haben auch noch alle Leute über Helmpflicht und Normen gelacht. Also nicht faul zurücklehnen, sondern rückt den zuständigen Leuten auf die Pelle. Unterschriftenlisten und weiteres Material zu diesem Thema gibt's bei der Biker Union, Postfach, 7132 Illingen, Tel. 07042-25461 (Die + Do, 13-19 Uhr).

Vielleicht sehe ich auch Gespenster, aber Verbände wie IFZ und IVM (Industrie Verband Motorrad Deutschland) sind ja gerade diejenigen, die neue Normen propagieren, um uns damit das Geld aus der Tasche zu ziehen. Hier wird der Bock zum Gärtner gemacht. Mit schrottfreien Grüßen an alle Biker

Norbert Steffens, Köln



## Sturm auf die Zweitaktburg!

Bei herrlich klarem Winterwetter erlebte die Augustusburg in Sachsen beim Motorrad-Wintertreffen am zweiten Januarwochenende einen Besucherrekord. 650 Teilnehmer waren mit Ihren Krädern gemeldet und angereist. Gleichzeitig fand, wie auch in den Jahren vorher, rund um die Burg ein Teil-

markt statt, und MZ präsentierte die neuen Modelle. Doch für ein Gedränge wie zu Beginn des Sommerschlußverkaufs in den Innenstädten sorgten mehr als 10.000 Besucher, die überwiegend per PKW aus der näheren Umgebung angereist waren. Das beweist, daß trotz Automanie auch in den neuen

oben: Gedränge im Burghof! Etwas für Spezialisten: Eine modifizierte 1000er Ariel Square Four des Baujahres 1936! Foto: Schellenberger

Ländern das **MOTORRAD LEBT!** Übrigens vermochten die Menschenmassen, die präzise Organisation durch die Leute des Zweitaktmuseums nicht nicht zu stören.

## "Wohin rollst du?"

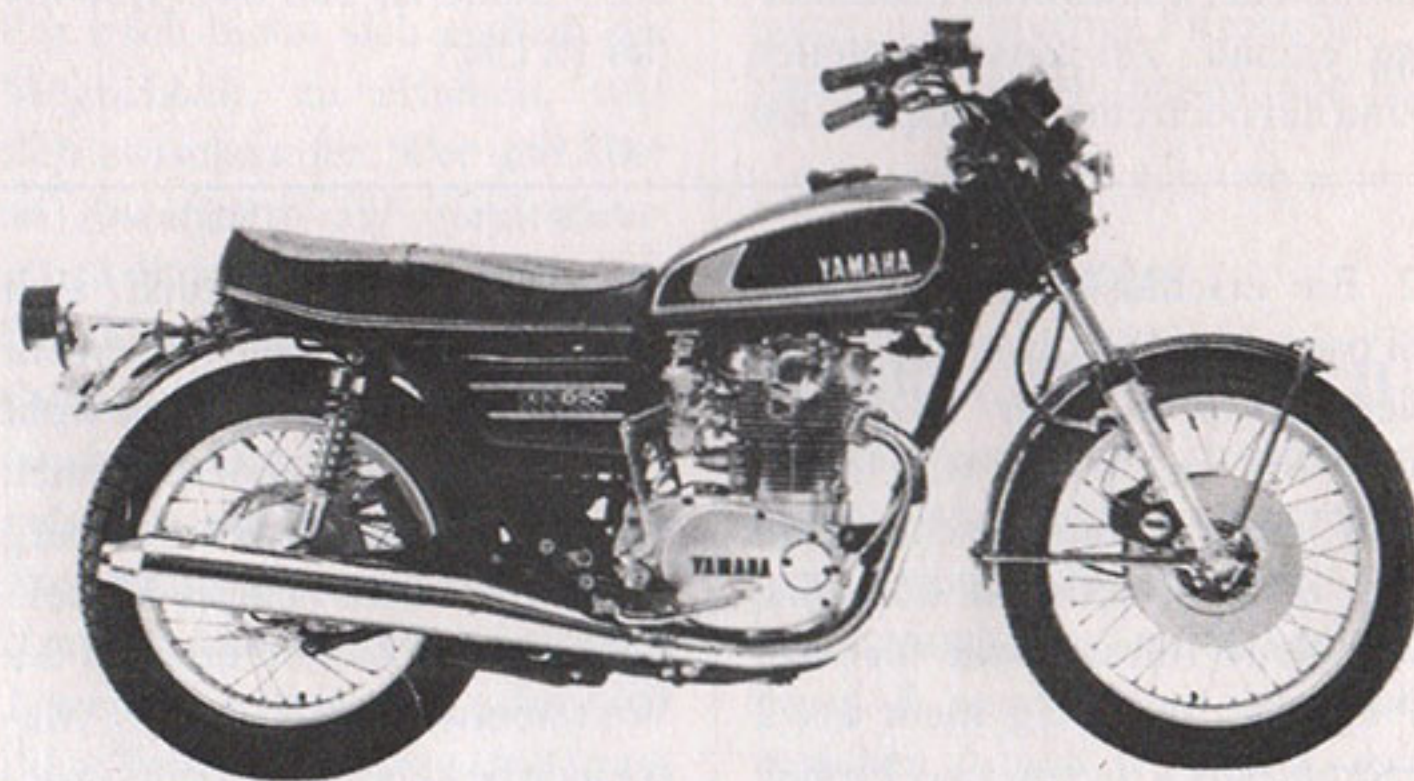
Lieber David Langhub, da bist du wohl leicht in den Graben gerollt mit deinen Erkenntnissen. Dein Wissen ist sicher bemerkenswert und dein Überblick über die zweiradtechnische Entwicklung ist imponierend - doch deine Schlüsse daraus sind gut für Leute, die gerne lachen. In welcher Welt lebst du? Ist es denn wahr, daß die guten Deutschen mit den fehlerfreien Motorrädern alle Pleite gegangen sind, während die bösen Schlitzaugen mit den schlechten Motorrädern die Geschäfte machen? Wohl kaum.

Warum ist es schlecht, Dinge weiterzuentwickeln und neu anzubieten? Die Zentralfederung der NSU Lux in allen Ehren, doch ein White Power-Federbein wird nicht schlechter durch die Ähnlichkeit der Bauart. Wäre es denn sinnvoll, wenn die Entwicklung der Brem-

sen bei der Horex-Trommelbremse zu Ende gewesen wäre? Warum so intolerant? Die von dir gelobten Motorräder hatten auch Schwächen, die aber in deinem Artikel unerwähnt bleiben. Mit den gescholtenen Motorrädern (u. a. Honda CB 750) bin ich in den letzten Ecken Europas gefahren und habe auf 7000 km zweimal die Kette gespannt. Es gibt kein Vertun, japanische Motorräder haben die Leute auf die zwei Räder zurück- oder draufgebracht und sind heute Stand der Technik. Damit ich nicht falsch einsortiert werde: Ich habe meine 20 Jahre alte Ducati-Scrambler im Alltagsbetrieb laufen, bin also nicht Honda-Verkaufsleiter. Geschichtsverdrehungen schätze ich aber nicht.

Mit besten Grüßen  
Herbert Mohrs

## Hilfe für klassische Yamahas



Die Besitzer des "besten Engländers, der je in Japan gebaut wurde", der Yamaha XS 650, hegen und pflegen ihre Apparate, auch wenn diese einige Schwächen haben. Claus Schultz aus dem norddeutschen Stotel geht den Schwächen klassischer, japanischer Viertakter mit Akribie zu Leibe. Neben Motoren-, TÜV- und Ersatzteilservice speziell für Honda und Yamaha bietet er zum Beispiel

für die XS 650 nadelgelagerte Zündachsen und ein spezielles Ölsiebschutzblech aus V4A-Blech an. Beides sind Verbesserungen in Punkto Haltbarkeit und beugen Motorschäden durch Verschleiß vor. Wer mehr wissen möchte, sollte den rührigen Händler anrufen. Hier seine Adresse: Claus Schultz, Welle 18 (an der B 6), W-2854 Loxstedt, Tel.: 04744/5060 oder 1026

## Liebe Gummikuh-Mannschaft,

nachdem nun der Jahreswechsel mit all der Fresserei und Feierei vorbei ist, will ich Euch für 1992 nochmals alles erdenklich Gute wünschen, vor allem Gesundheit, allzeit gute Fahrt, halt einfach alles, was zum Unbeschwertem Motorradfahren dazugehört. - Außerdem, und da steckt viel Eigennutz dahinter, eine so tolle Gummikuh, interessante Themen und Tips. Ich will nun gleich mal einiges anschnitten, was mir so auf den Nägeln brennt. Zum ersten zum Thema "Club der schwarzen Hände", ich habe nämlich seit dem Leserbrief im Heft 10/91 (von Stone/Bremen) keine Probleme mehr mit Dreckpfoten. Billiges Speiseöl und "Fit", ein Geschirrspülmittel aus der Ex-DDR (1 l kostet DM 2,29), das ist das Richtige für dreckige Schraubhände.

Und da ich gerade dabei bin, ca. 30 Jahre Wald- und Wiesendreck von einer Viergang RT-MZ abzukommen, kann ich die Brauchbarkeit der Öl-Fit-Methode nur weiterempfehlen. Zumal die Hände nach der Reinigungsprozedur relativ geschmeidig sind, was ich von meinen früheren Reinigungsmethoden nicht sagen könnte, aber die waren auch recht brutal, Waschbenzin usw ...



Und ich denke, das ist auch die umweltverträglichste Methode, besser als irgendwelche Starkreiniger allemal.

Ein weiteres Thema, was auch mit Umweltschutz zu tun hat, ist die schützende Verpackung der "GP" auf dem Postwege. Also bei mir wandert grundsätzlich kein Umschlag in den Müll oder Heizungs-ofen, es sei denn, er ist völlig zerfleddert. Ich brauche laufend Umschläge, sei es zum Aufbewahren von irgendwelchem Papierkram, sei es zum Verschicken. Und seit Eure Post nur noch den kleinen Adressaufkleber hat, braucht man nur das Ding zu überkleben, und schon kann die Post wieder abgehen. Bei meinen vielen Briefen würde ich sonst ne Menge Kleingeld brauchen, dann würde z. B. das Biergeld zu knapp, das geht doch nicht. Also macht weiter so, denn meine "GP" soll auch heil sein, wenn sie in Dorfchemnitz an-

kommt und das geht nur im Briefumschlag.

Dieses Umweltgerede, was jetzt auch von den Regierenden kommt, ist eh totaler Käse, wenn ich mir nur ansehe, wo überall dieser schwachsinnige grüne Punkt drauf ist, und alles müssen die Verbraucher mitbezahlen. Und umweltgerechtere Verpackungen sind meist teurer, also ist das was für die Wohlhabenden, wir müssen den Saft weiterhin in diesen "Ziegeln" kaufen, Onkel Dittmeier und Co. sind auf die Dauer zu teuer.

Ein ganz toller Artikel war im Dezemberheft Andys Museumsbericht über die Augustusburg, ja ja Andy, ich hab Dir es auch schon persönlich gesagt, aber ich muß es einfach nochmal schriftlich fixieren. Ich habe zwar noch nicht viele andere Motorradmuseen gesehen, aber die Burg hat einfach ein ganz tolles Fluidum, mich zieht es jedenfalls mehrmals jährlich auf dem Schellenberg, und jedesmal fällt mir wieder etwas Neues auf. Klar, ich hab es leicht, ich wohne nur ca. 30 km von der Burg entfernt, nicht einmal die Fahrt dorthin wird langweilig, denn es gibt ja genug Straßen im Erzgebirge, von 1. bis 5. Ordnung. Natürlich konnte ich noch nie ins Depot des Museums schauen, deshalb hatte Andys Artikel auch einiges an

Neuem für mich. Und am 11. Januar fahre ich schon wieder hin, denn dann ist Wintertreffen, dieses Jahr wird es das 10. Mal, daß ich hinfahre, allerdings war ich neunmal mit dem Auto dort, wegen Tauschhandel und zum Teil grausamer Kälte. Aber diesmal werde ich, wie 1991 meine RT125 den Burgberg hochtreiben.

Wollen wir hoffen, daß dieses großartige Museum und die ganze Burg uns allen noch möglichst lange erhalten bleiben und auch durch Euren Artikel immer viele Besucher ins schöne Erzgebirge kommen.

Ich bin gerade dabei, eine MZ RT 125/3 neu aufzubauen. Keine Vollrestaurierung, nur sauber machen, Farbausesserungen und fahrbereit, d. h. für eine evtl. Vollabnahme bereit machen. Der gute Zustand der RT und mein Geldbeutel verbieten eine Vollrestaurierung, außerdem ist das ja auch besser für die Umwelt. Die RT soll, wenn es die Finanzlage erlaubt, zugelassen werden, da sie mit vier Gängen und Vollnabenbremsen deutlich besser für Touren geeignet ist als meine Dreigang RT.

Seid alle ganz herzlich gegrüßt!  
Bleibt schön gesund und munter, Tschüß Euer Claus Uhlmann, Dorfchemnitz

## An "Gummikuh-Andi"!

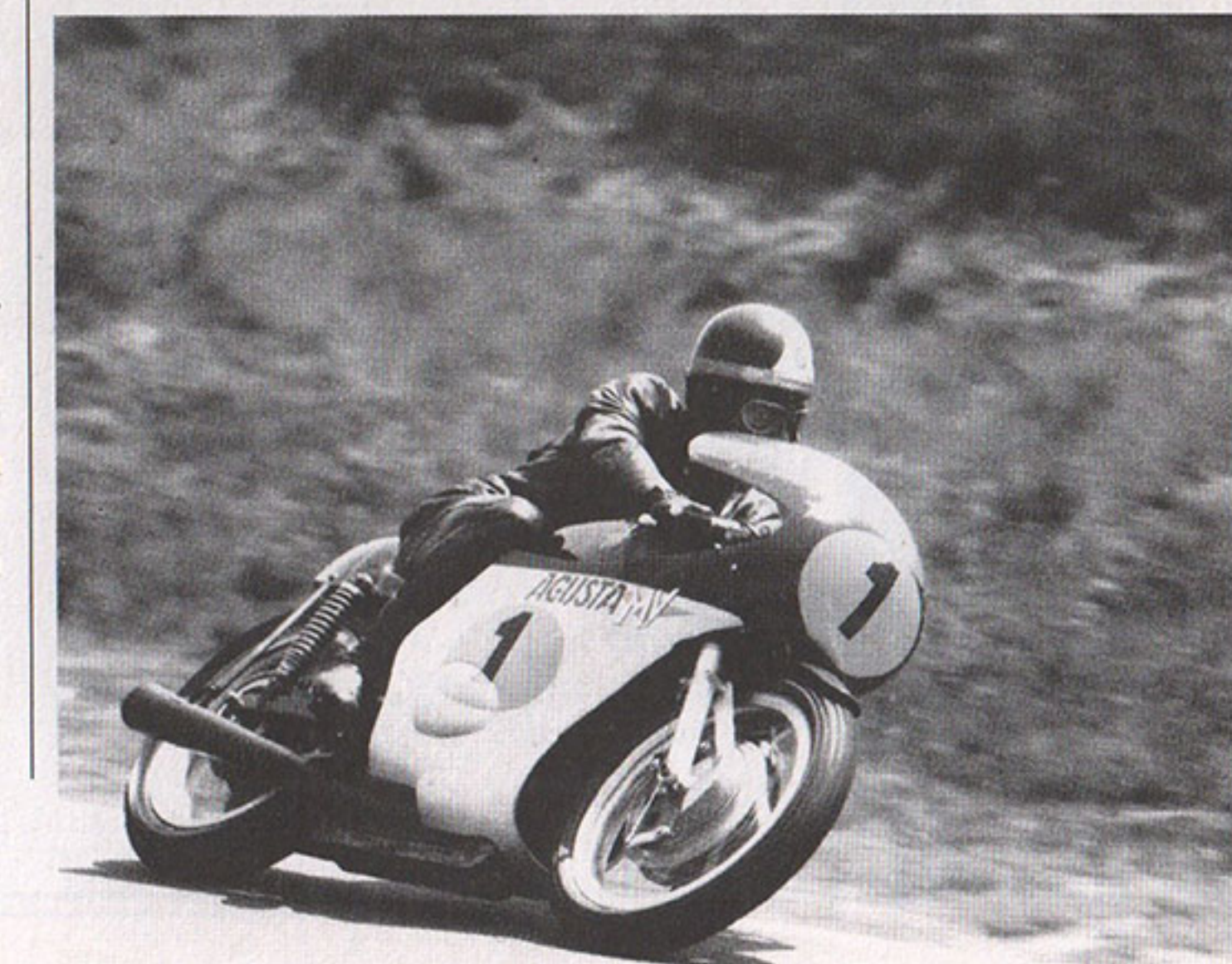
Erstmal vielen Dank für Eure Bemühungen, mir bei der Suche nach den Enduro-Eigenbauten behilflich zu sein. Danke auch für die Rücksendung der Bilder. Dann muß ich mich wahrscheinlich nochmals bedanken, daß Ihr mir meinen Platz bei den hirnlösen Konsumenten von "Motorrad" und "Chrom & Flammen" zugeteilt habt. Da ich die "Gummikuh" schon einige Zeit abonniert habe (Motorräder der 50er, 60er und 70er Jahre), dachte ich, doch meinen Beitrag dazu beisteuern zu können. Weil meine Freunde und ich unsere Motorräder (der 50er, 60er und 70er Jahre; einige auch älter) noch restaurieren, (nicht mit Kaufteilen aufpäppeln) bzw. unsere Eigenbauten mit selbstgemachten "Brocken" herstellen, meinten

wir, in (Unser) Euer Heft zu passen. "Nix war's"! Vielleicht sollten wir unsere Lenker und die obere Gabelbrücke schrauben und die Fußrasten einen Meter nach hinten versetzen, damit auch bei "Gummikuh" jemand erkennt, daß unsere Motorräder etwas älter sind. Da ich schon seit ca. 10 Jahren für die NSU-Konsul Ersatzteile fertige und kaum eine Konsul in Deutschland bewegt wird, an der nicht von mir Teile zu finden sind, geht mir die ganze "Klassifizierung" elendig auf den Sack. (Ich bin halt Easy Rider infiziert) Sorry für den etwas harten Schreibstil.

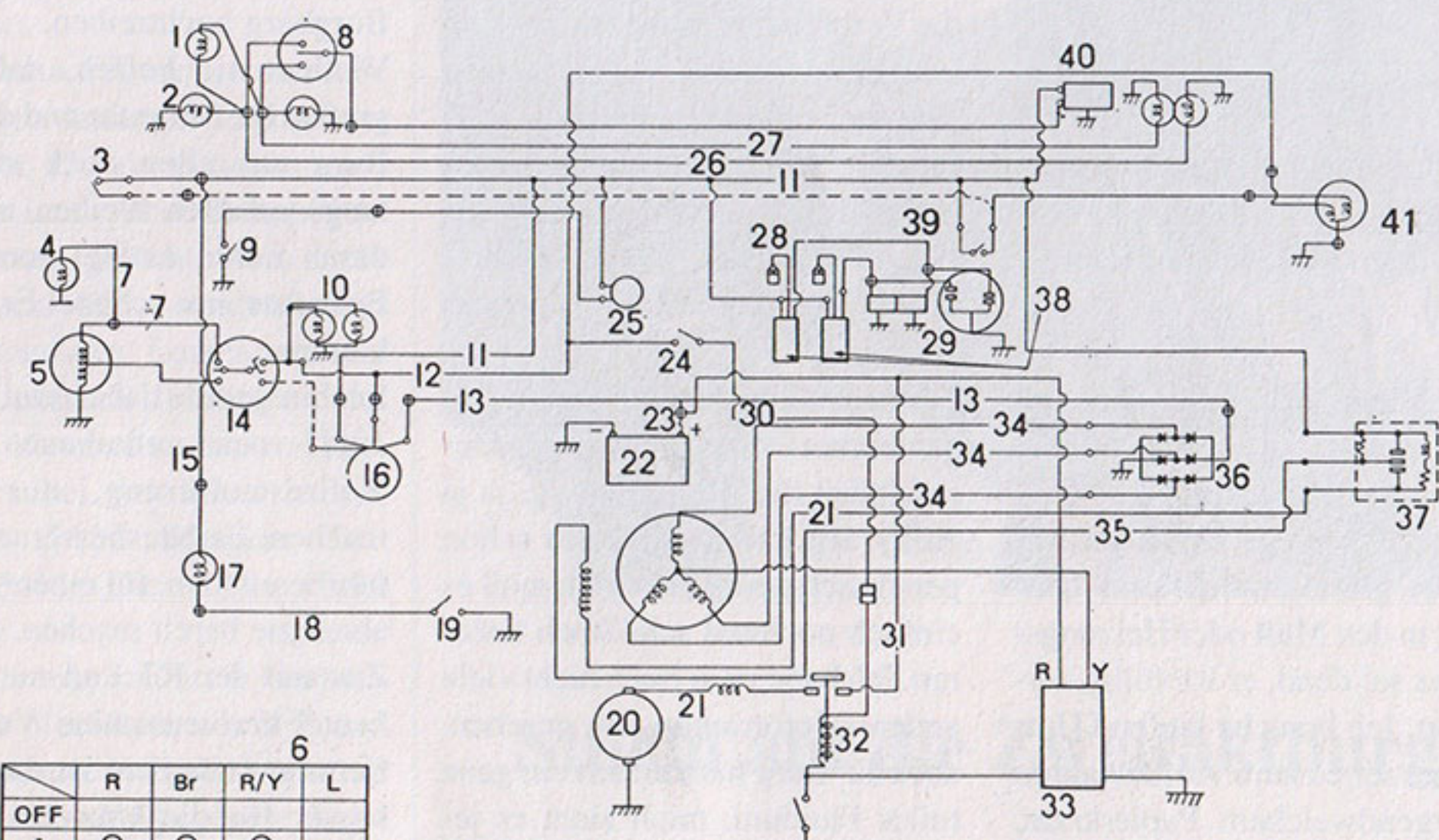
Horst Heiler, St.Leon-Rot

## AGO wieder "im Rennen"

Giacomo Agostini, einer der erfolgreichste WM-Motorradfahrer, wird zur 92er Saison Teamchef der italienischen Marke Cagiva. Der 49 Jahre alte Norditaliener erkämpfte 15 WM Titel und 122 Siege in WM-Läufen. Bis zum Rückzug der Firma aus dem Rennwesen hatte AGO seine großen Erfolge mit den legendären MV-Agusta "erfahren".



# TYPENKUNDE



	R	Br	R/Y	L
OFF				
I	○	○	○	
II	○			○

- |                               |                                    |                                    |
|-------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Blinkerkontrolllampe       | 7. Gelb                            | 13. Rot                            |
| 2. Blinkleuchten              | 8. Blinkerschalter                 | 14. Beleuchtungsschalter           |
| 3. Bremsschalter (vorn)       | 9. Hupenknopf                      | 15. Rot/Gelb                       |
| 4. Fernlichtkontrolllampe 12V | 10. Instrumentenbeleuchtung 12V/3W | 16. Hauptschalter                  |
| 5. Scheinwerfer 12V, 50/40W   | 11. Braun                          | 17. Leerlaufkontrolllampe          |
| 6. Hauptschalter              | 12. Blau                           | 18. Blau                           |
|                               |                                    | 19. Leerlaufschalter               |
|                               |                                    | 20. Anlasser                       |
|                               |                                    | 21. Schwarz                        |
|                               |                                    | 22. Batterie 12V, 14Ah             |
|                               |                                    | 23. Sicherung                      |
|                               |                                    | 24. Motorabschalter                |
|                               |                                    | 25. Hupe                           |
|                               |                                    | 26. Dunkelgrün                     |
|                               |                                    | 27. Dunkelbraun                    |
|                               |                                    | 28. Zündkerzen                     |
|                               |                                    | 29. Kondensatoren                  |
|                               |                                    | 30. Rot/Weiß                       |
|                               |                                    | 31. Rot                            |
|                               |                                    | 32. Anlasserschalter               |
|                               |                                    | 33. Sicherungsrelais               |
|                               |                                    | 34. Weiß                           |
|                               |                                    | 35. Grün                           |
|                               |                                    | 36. Gleichrichter                  |
|                               |                                    | 37. Spannungsregler                |
|                               |                                    | 38. Zündspulen                     |
|                               |                                    | 39. Bremsschalter                  |
|                               |                                    | 40. Blinkerrelais                  |
|                               |                                    | 41. Schluß/bremsleuchte 12V, 8/23W |

**Motor** ohc-Paralleltwin  
 Zylinderzahl 2  
 Bohrung - Hub 2 x 75mm / 74mm  
 Hubraum 653 cm<sup>3</sup>  
 Leistung 51 PS = 37 kW bei 6.900 min<sup>-1</sup>  
 Drehmoment 54 Nm bei 6.200 U/min  
 Verdichtung 1 : 8,4  
 Kühlung Luft/Fahrtwind  
 Schmierung Druckumlauf  
 Vergaser 2 x Mikuni BS 38  
 Batterie 12 V 14 Ah  
 Lichtmaschine 130 W  
 Zündkerze z. B. NGK B-8 ES  
 Elektrodenabstand 0,6 mm  
 Zündanlage Batterie  
 Vorzündung 13 Grad vor OT  
 Unterbrecherabstand 0,3 - 0,4 mm

**Kraftübertragung**  
 Kupplung Mehrscheibenlamellenkupplung im Ölbad  
 Primärtrieb Stirnräder  
 Getriebe 5-Gang-Fußschaltung  
 Hinterradantrieb über Rollenkette  
 Übersetzung Getriebe Hinterrad 17 / 34 = 2  
 Übersetzung 2,461 / 1,588 / 1,3 / 1,095 / 0,956

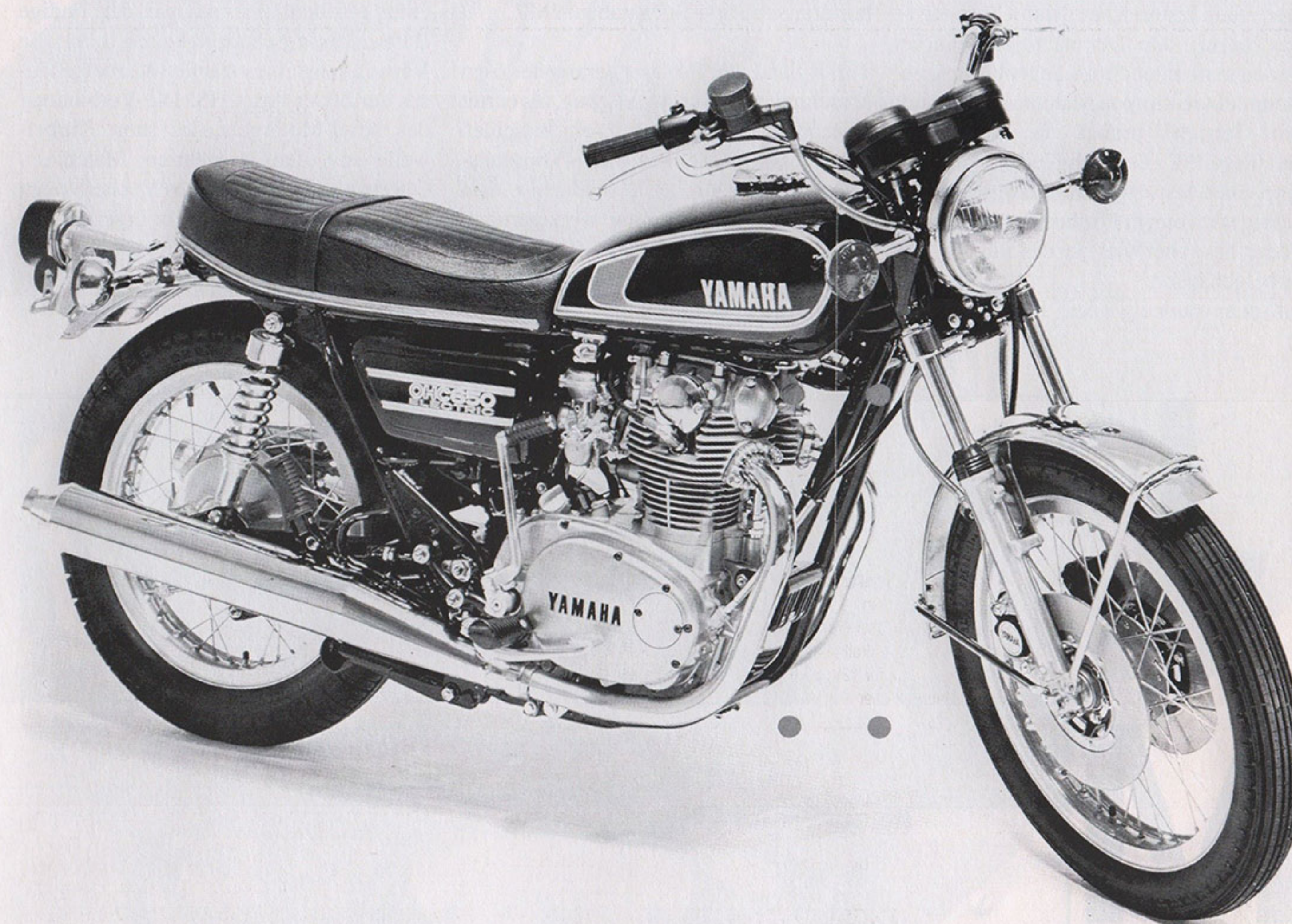
**Fahrwerk**  
 Rahmen Doppelrohrrahmen

Vorderradgabel Teleskopfederung mit hydraulischer Dämpfung  
 Hinterradfederung Schwinge / verstellbare Stoßdämpfer  
 Bremse vorn hydr. doppelte Scheibenbremse (230 mm)  
 Bremse hinten Simplexvollnabe

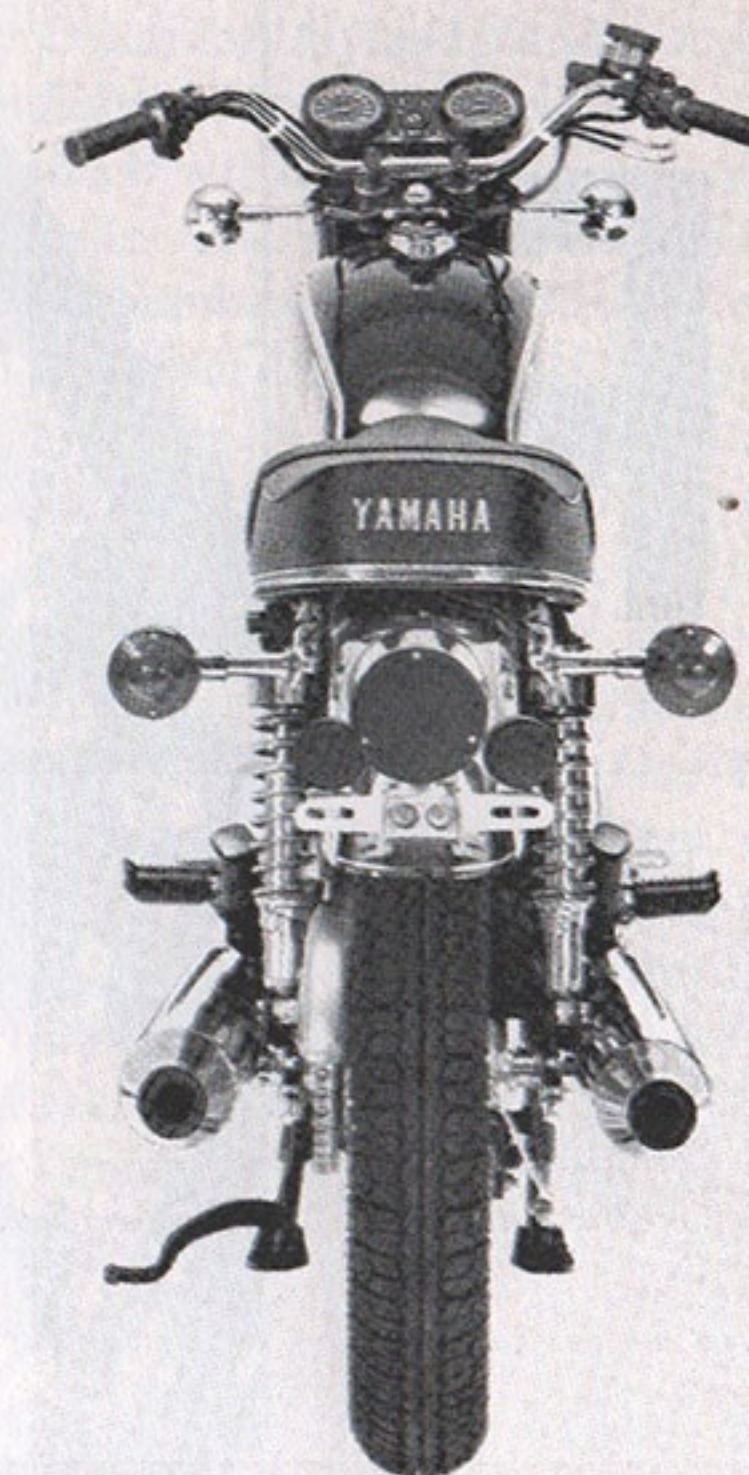
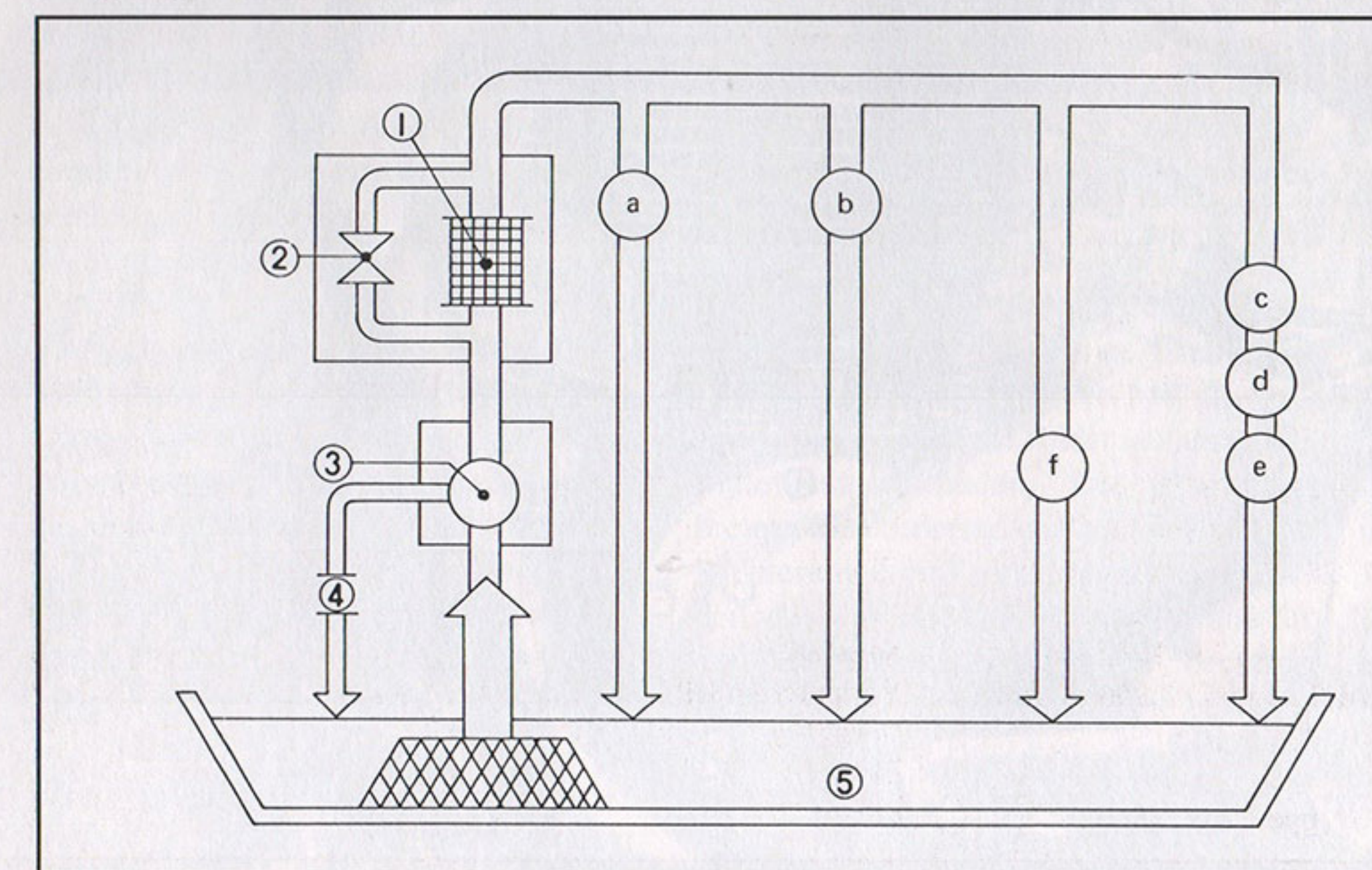
**Allgemeine Daten**  
 Radstand 1435 mm  
 Gesamtlänge 2180 mm  
 Gesamtbreite 907 mm  
 Felgenreöße vorn 2,15 x 19  
 Felgenreöße hinten 2,15 x 19  
 Reifen vorn 3.50 S 18  
 Reifen hinten 4.00 S 18  
 Luftdruck vorn 1,8 bar  
 Luftdruck hinten 2 bar  
 Leermasse (netto) 212 kg  
 Leermasse (brutto) 230 kg  
 zul. Gesamtmasse 400 kg  
 Höchstgeschwindigkeit sitzend 185 km/h  
 Verbrauch 5-7 l/100km  
 Tankinhalt 15 l

**Sonstiges**  
 Vorläufermodell Yamaha XS-2  
 Nachfolgemodell XS 650 C  
 Bauzeit 1975-1979  
 Hersteller Yamaha Motor Co. Ltd., Iwata-shi

# Yamaha XS 650



- Ölschmiersystem**
- |                    |                      |
|--------------------|----------------------|
| 1. Ölfilter        | 3. Ölpumpe           |
| 2. Umgehungsventil | 4. Entlastungsventil |
|                    | 5. Ölwanne           |



Vielen Dank an CB und XS Spezialisten Claus Schultz, Tel.: 04744/1026



# Ein Cross-Mischling

Eine seltsame Maschine, die da im Fahrerlager eines historischen MotoCross-Rennens vor mir steht. Der mächtige Zylinder mit den markanten Stoßstangenhüllrohren stammt eindeutig von Matchless/AJS, auf dem Getriebe prangt das geflügelte Matchless 'M', der Rahmen mit der exzentrischen Schwingenlagerung sieht verächtlich nach einem Produkt der Rickman-Brüder aus, aber was ist das nur für ein Kurbelgehäuse?

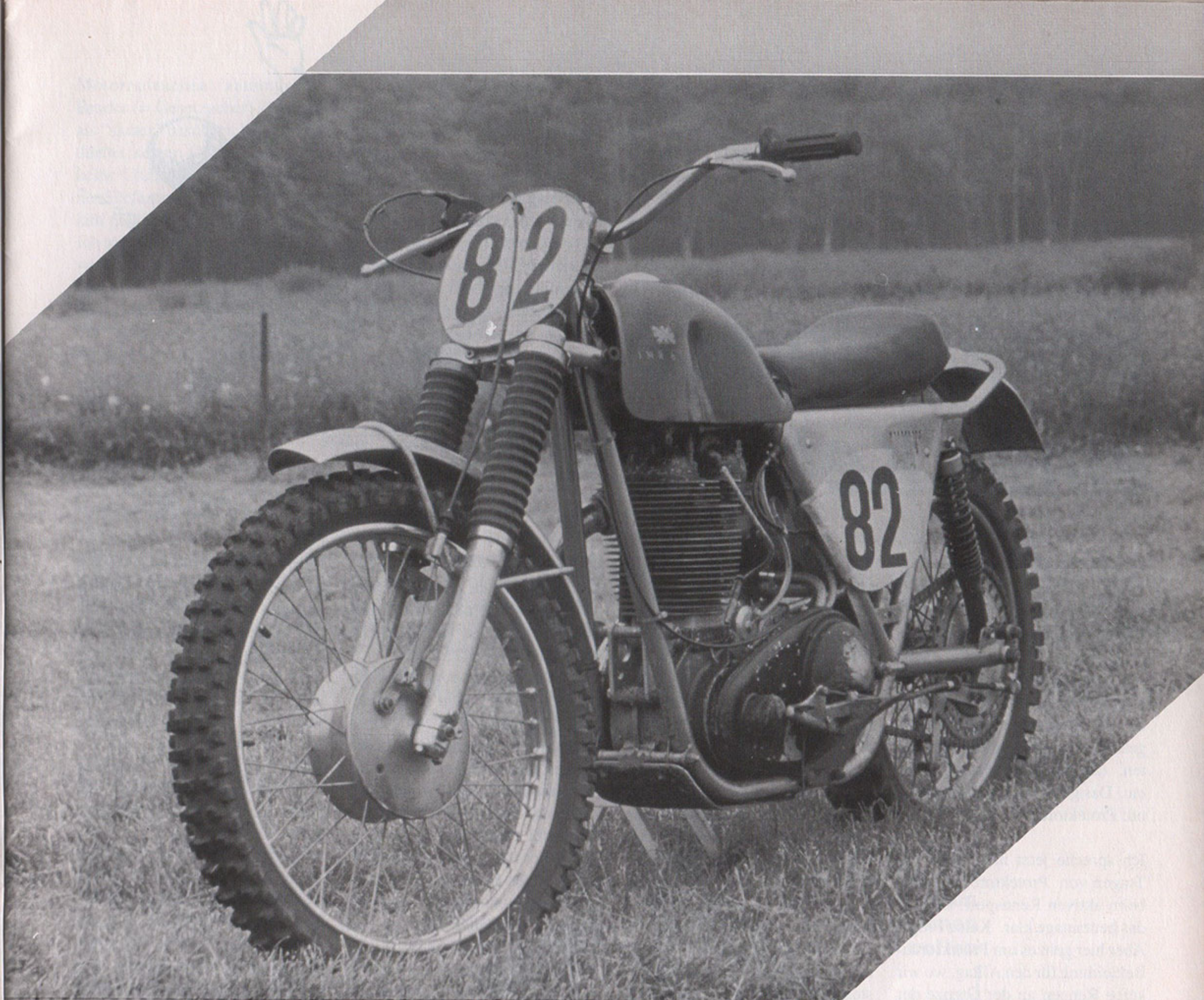
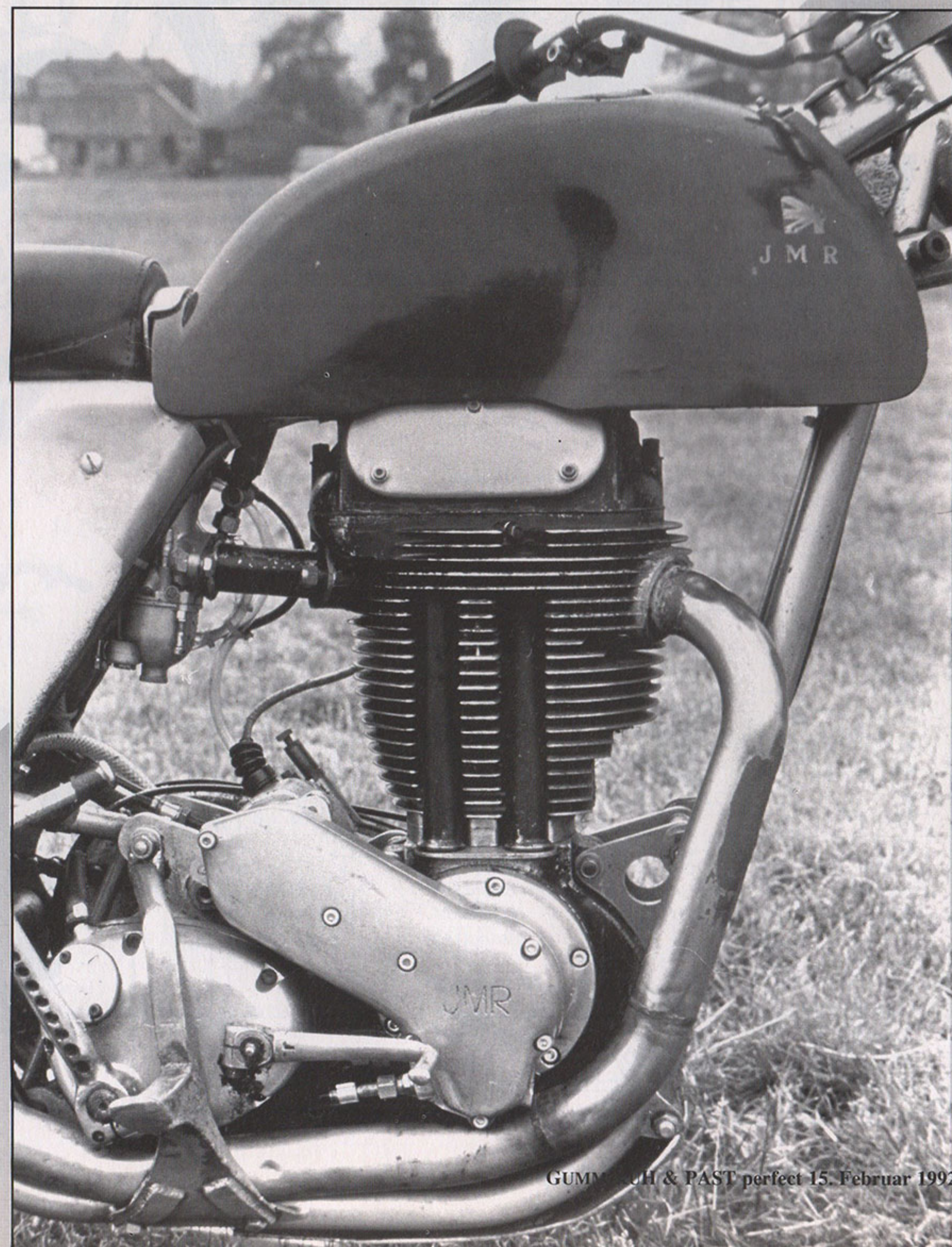
Auf dem dunkelgrünen Kunststofftank

finden sich außer der britischen Flagge nur drei schlichte Buchstaben: JMR.

Tim Ryland, der Besitzer der mysteriösen Maschine, sorgt für Aufklärung, als er mit seinem zweiten Motorrad, einer weißen Matchless Metisse, von einem Trainingsritt zurückkommt. JMR steht für **Jim Robb**, der 1960 diesen einzigartigen Crosser auf die Räder gestellt hat. Robb verwendete zu jener Zeit einen Matchless Einzylinder, der ihm immer wieder Pro-

bleme mit dem Kurbeltrieb bescherte. In einer Radikalkur beseitigte der findige Bastler diese Schwierigkeiten durch die Verwendung eines stabilen Kurbelgehäuses der 500er Ariel HS. Die Verbindung des Ariel-Motorgehäuses samt Kurbelwelle mit dem bewährten Matchless-Oberbau sollte nach Robbs Vorstellungen den optimalen Cross-Motor ergeben. Warum war vorher noch niemand auf diese geniale Idee gekommen? Nun, das wäre ja zu schön, wenn man einfach Mo-

J  
M  
R



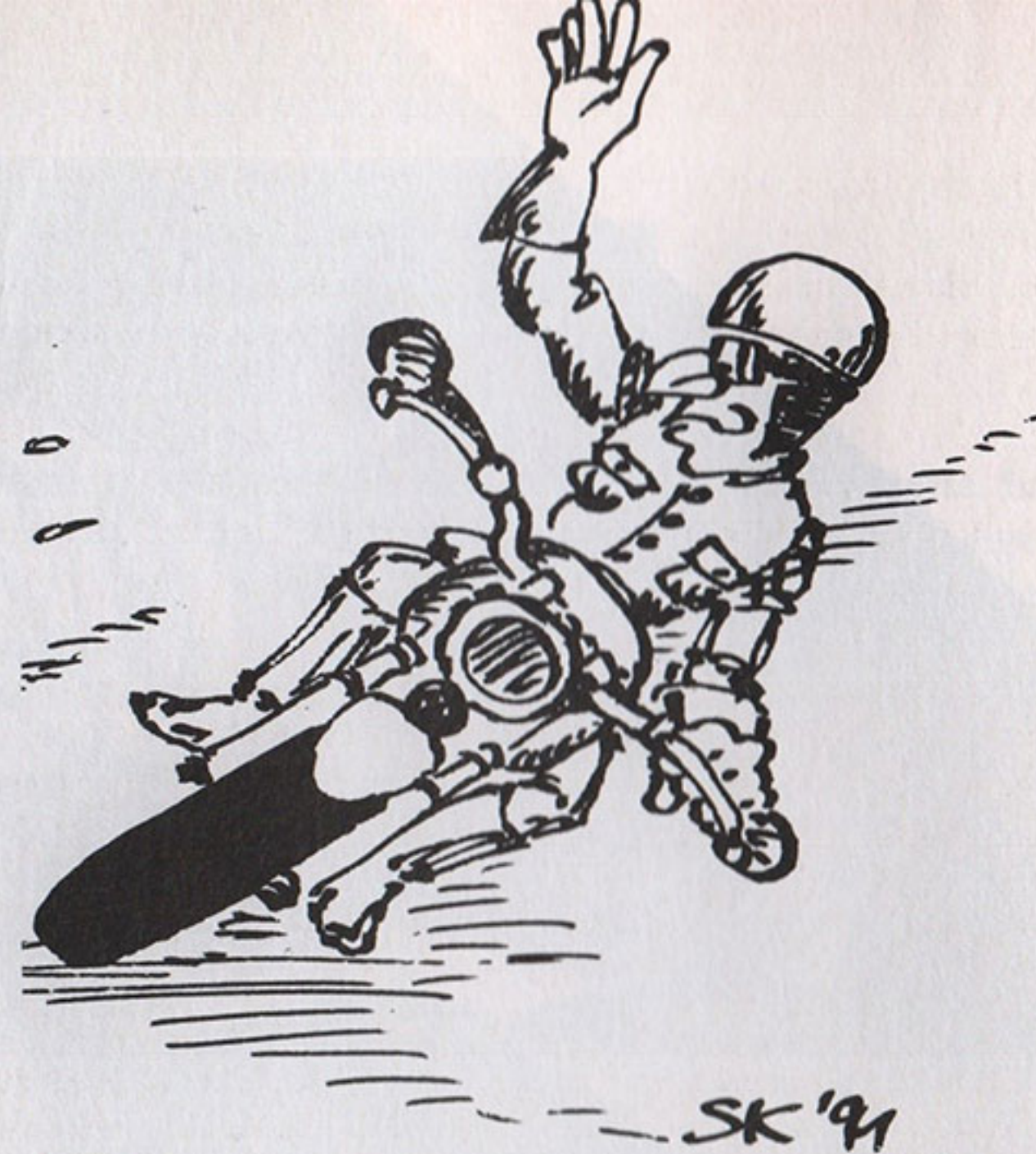
to-renteile verschiedener Hersteller nach Belieben miteinander kombinieren könnte. Da ist zum Beispiel die Sache mit den Stehbolzen. Der Lochkreisdurchmesser im Ariel-Gehäuse ist leider wesentlich größer als der im Matchless-Zylinder. Also ging Jim Robb daran, den Durchmesser der Zylinderaufnahme im Kurbelgehäuse zu verkleinern, in dem er in die Bohrung einen Ring einschweißte! Flugs noch an den passenden Stellen vier Löcher gebohrt und mit Gewinden für die Stehbolzen versehen. Nachdem er als letzten Schritt das überflüssige Material zwischen den Stehbolzengewinden wieder entfernt hatte, paßte der Matchless-Zylinder wie angegossen an das fremde Gehäuse. Das war jetzt etwas schwer verständlich? So ging es mir auch, als Ryland versuchte, mir diese Maßnahme im Detail zu erklären. Also fertigte er auf die schnelle drei kleine Zeichnungen, die den Umbau deutlicher als hundert Worte er-

läutern. 545 ccm ergab die Kombination von Ariel-Welle und Matchless 'long-stroke'-Zylinder. Jim Robb nahm sich damals auch gleich den Zylinderkopf vor und versah ihn mit Doppelzündung. Eine Velocette Venom steuerte den Zündmagneten bei, und fertig war die "Jim Robb Special". Als Tim Ryland die Maschine 1991 erwarb, hing dieser Motor in einem Rickman-Fahrgestell, von dem er glaubt, daß es ein Prototyp der späteren MK III-Produktion ist. Gabel und Räder stammen aus Matchless-Beständen. Die Trommelbremse im Vorderrad war zur Gewichtsreduzierung ihrer Kühlrippen beraubt worden, das war eine beliebte Maßnahme für den Geländeeinsatz, wo die Bremsen nicht so stark gefordert sind wie bei Straßenrennen. Seit 1969 hatte die Maschine unbenutzt in einer Ecke gestanden, war aber erstaunlicherweise noch komplett

und zudem in recht gutem Zustand. Ein echter Glücksfall! Ryland hat sie vor dem ersten Einsatz komplett zerlegt, konnte sich jedoch auf das Ersetzen von Verschleißteilen und eine gründliche Reinigung beschränken. Gleich das erste Veteranen-Cross mit der JMR hat Ryland übrigens gewonnen. Noch ist er auf der Suche nach der 'Geschichte' seiner Neuerwerbung, nach Vorbesitzern und Rennergebnissen, aber er schätzt die JMR als recht konkurrenzfähig ein, einer Matchless Metisse sogar leicht überlegen. Und Tim Ryland ist in der glücklichen Lage, das wirklich genau beurteilen zu können: seine weiße Metisse, die direkt neben der JMR steht, ist genau die Maschine, auf der Don Rickman 1964 das prestigeträchtige Hants Grand National gewonnen hat.

Patrick Sinn

# Bekennnisse eines Ketzers



## Liebe Motorrad-Freunde!

Als scharfäugige und klever Wesen wißt Ihr ja, daß da einiges in Richtung "Sicherheits"-Vorschriften kocht. In der Küche mit Rührlöffel am Kochtopf: Die Motorrad-Ahnungslosen (= Gesetzgeber), die Sicherheitspsychopaten, der Sicherheitshandel etc., etc. Das geplante Fünfterte-Me-nü: Protektoren-Zwang!

Ich spreche jetzt nicht über das Tragen von Protektoren-Kombis beim aktiven Rennsport. Dort ist das heutzutage klar. Keine Frage. Aber hier geht es um Protektoren-Bekleidung für den Alltag, wo wir keine Rennen an der Grenze der Fahrphysik fahren (hoffentlich!), obwohl manche Kleinlein und Verkehrspartner glauben, daß da auch Rennen erlaubt sind! Übrigens: Die genau so "gefährdeten" Radfahrer und Mopedbenutzer sind da merkwürdigerweise nicht im Gespräch. Wie das denn? Und vor allem auch nicht die Autofahrer, die reihenweise auf den Autobahnen bei Glätte, Regen, im Nebel und auch sonst blind und zu schnell in die Staus prasseln und deren Knochen trotz "schützender Karosserie" zwischen die Bleche geraten! Wie wäre es, wenn wir 'mal auf diese Gruppen bei der Sicherheits-Bekleidungsindustrie, bei den zuständigen Institutionen und Behörden aufmerksam machen würden? Was meint Ihr wohl, was dann gegen uns losgehen würde! Heilig's Bleche, Mopedle und Radel! Aber wir Motorradfahrer als unbehütete Minderheit ohne Lobby

und mit nur wenig Widerstandskraft stehen mal wieder zuerst auf der Diskussionsliste. Das ist ein ganz klarer Fall. Hier sollten wir Freiheitsliebenden sehr wachsam sein, und deswegen kann ich auch den Schnabel nicht halten, und ich muß meine Stimme erheben, weil es fünf Minuten vor Zwölf - oder sogar schon nach Zwölf - ist.

Daß mit einem Protektorenzwang nebenbei auch ein neues, willkommenes und enormes Super-Bekleidungs-geschäft vor der Tür steht, wie seinerzeit bei den Krachhüten mit der ECE-Masche, das natürlich auch vom Handel her gute Steuern zu unseren Lasten in das gierige Staatssäckel klingeln läßt, ist klar wie Kloßbrühe.

Und dazu noch: Wehe jenen Ketzern á la Klacks, die dagegen und gegen Zwang ein Veto erheben, die Scheiterhaufen sind für sie schon hergerichtet. Die raffiniert und geschickt moralisch gestützte Sicherheitsbranche muß blühen und darf nicht geschäftsschädigend kritisiert werden.

Ist das wohl klar? Asterix und Obelix? Idefix und Grautvormix? Reizt jaaa nicht die edlen Römer und den heren Cäsar. (Geflüster von hinten: jene, die immer spinnen!), laßt also die Pfoten von denen, Ihr dummen, bösen Gallier!!

Aber bitte, auch Toleranz muß sein: Die nämlich, die wirklich glauben, daß Protektoren in den Fahranzügen sie eher vor Schaden bewahren als normal angebrorenes, gesundes und aktives Hirnschmalz für gutes, aufmerksames

Fahren und verantwortungsbeußte Fahrkunst, die können sich natürlich in so eine teure Rüstung schrauben - es ist ihr Geld, ihr Glauben und ihr Gefühl.

O.k. Sie sind aus dem Schneider und brauchen nicht weiterzulesen. Niemand wird von ihnen etwas wollen. Dann jedoch sollten sie das aber auch tun, wenn sie "nur mal eben" die Luzi oder den Oddo im Nachbarort besuchen - vielleicht stehen die Freunde ja auf Ritter-Rüstung - und wenn sie neue Krebs-Spargel (= Zigaretten) am Automaten in der drei Kilometer entfernten Kneipe am Automaten ziehen wollen, oder zu Weearner oder Ákkard nur 40 km weit düsen, oder zu'er Aabeit die 20 Meilen morgens hin- und nach Feierabend zurückballern oder so. Damit wären sie dann konsequent.

Tut vielleicht aber keiner von denen, denn man macht heute natürlich alle Kurz- und Arbeitsstrecken mit bedachten Blechdo-sen auf vier Rädern.

Hatte gar nicht daran gedacht. Also erledigt. Trotzdem - wir wollen keine Manipulierten werden, die wiederum wie vor einer Wahl an versprochene Steuererleichterungen glauben - hier an keinen Projektorenzwang.

Wer - also z.B. Leute wie Ketzler Klacks - das Gebammel in den Klamotten nicht will, weil er und noch sehr viele andere das Motorradfahren nicht mit Ritter-Turnieren verwechseln, sich als freie, vernünftige Bürger fühlen und ihre Eigenverantwortlichkeit mehr schätzen als mit Bußgeldern

und Anzeigen gestützte umstrittene Vorschriften, die dürfen dagegen auf keinen Fall gezwungen werden, solche Kostüme rumzuschleppen. Denen darf man nicht mit Missionieren begegnen und sie als "Sicherheitsmuffel" verteufeln (= Scheiterhaufen). Ich fuhr übrigens auch ohne Zwang schon in den 50er Jahren aus Überzeugung freiwillig mit einem Krachhut rum, als das noch gar nicht üblich war.

Vor allen Dingen aber darf man ihnen nicht mit einem indirekten Zwang durch die Hintertür höherer Versicherungsprämien, geringeren oder gar keinen Versicherungsleistungen (!) kommen, was bestimmt auch wieder geplant ist (Wir kennen ja unsere Pappenheimer. Wetten, daß?).

Verdammt nochmal, wir sind freie Menschen, mündig und mit gutem Denkgerät ausgestattet, und ich wehre mich gegen jede Bevormundung! Wir sind nicht die doofen Melkkühe der Nation, und wir erwarten, daß unsere Interessen-Vertreter in diesem Sinn für uns aktiv werden und nicht für die Geschäftemacherei mit der Sicherheit. Wir haben nunmal etwas gegen fleißige Lieschen, die Sicherheit in immer größerem Maße vermarkten und darin das gesicherte und gesegnete Big Business sehen. Wie war das noch mit dem Spruch im 15. Jahrhundert "Sowie das Geld im Kasten klingt, die Seele in den Himmel springt"?

Stellt Euch vor, es würde Euch aufgezungen, das 10-PS-Motorrad Marke DOF, Modell 'Schnecke', zu fahren, das der große in

Motorradsachen ahnungslose Bruder (= Gesetzgeber) für Euch als "sicher" bestimmt hat, und Ihr dürft keinen Oldie, keine Duc, keine Clubman, keine Lady, keinen Elefanten oder keine Gummikuh mehr fahren!?

Ich sag' das alles, weil man ja nie wissen kann, was für tolle Ideen die regsame Safety-Branche in den nächsten Jahren noch präsentiert, statt endlich ein Gesetz für die wirklich notwendigen abgepolsterten Leitplanken-Stützen ehrlich und mit Nachdruck zu fordern und endlich abzusegnen (!).

Wahrscheinlich sind aber Protektoren-Kombis der leichtere Weg (Dünnbrett-Bohren!), etwas zum Thema Sicherheit durchzusetzen, weil das uns und nicht den Staat belastet, sondern für diesen auch noch Steuern einbringt!

Heiliger Christopherus, wieso sind wir in den 50er, 60er, 70er Jahren und auch heute noch ohne Protektoren-Kombis, viele von uns ohne geschlossene kiloschwere Integral-Käseglocken auf der Birne, die jede natürliche Wahrnehmung des Umweltgeschehens auf der Straße beim Fahren beeinträchtigen, heil durch die Welt gekommen? Wieso nur?

Käseglocken: Es ist etwas anderes, das Tempo nur durch eine steril machende Sichtscheibe auf dem Tacho abzulesen, als dazu noch den Fahrtwind-Druck hautnah im schutzbebrillten Gesicht als Gefühl für sichere Geschwindigkeit und für die durchheilten m/sec zu spüren, Geräusche nicht mehr so wie mit nicht zu dicht abgedeckten Ohren zu hören. Unter so einem Hut, der mich von der Außenwelt abschirmt, sterben meine natürlichen Sinne für Gefahren wie bei Stallkühen ab = todfährlich, besonders bei höherem Tempo usw.

Also - wieso sind wir 'nur' mit 'einfachen' Barbour's oder Belstaff's, 'nur' mit heutigem Gore-tex, Termoboy oder früher einfachem und heute buntem Papageien-Leder, mit Drax-Halbschalen, Cromwells, Jetkübeln, Ideal-Brillen, Climax-, Fospaic- oder Uvex-Gucklöchern und so weiter alle Jahre gut über die Runden gekommen? Diese Sachen waren und sind auch alle relativ teuer, aber im Verhältnis zur geplanten Kombi-Zukunft konnte man das

noch irgendwie managen. Ketzler Klacks sagt's Euch: Weil wir das beste Sicherheitsmittel einsetzen und einsetzen, was die Natur uns mitgegeben hat - die Gehirnwindungen, die Beobachtungsgabe kombiniert mit andauernder Sherlock Holmes-Activity für die schnellstmögliche richtige Reaktion, den gut trainierten Sechsten Sinn, das beherrschte Temperament. Dazu die langsam gewachsene Erfahrung, usw.!

Als wir erstmals von ABS für Motorräder hörten, war unsere Reaktion: "Muß Elektronik jetzt das gesunde natürliche Gefühl, die notwendige sorgfältige Bremsenpflege, die guten Augen ersetzen? Verführt man uns jetzt zum unbedingten Vertrauen in eine künstliche elektronische Regel- und Steuertechnik, die garantiert irgendwann einmal nicht funktioniert und das dann genau - wie die Erfahrung lehrt - im falschen Moment?"

Nein - ABS, Integralhelme, Protektoren-Kombis und, und, und sind im besten Fall nur Sicher-

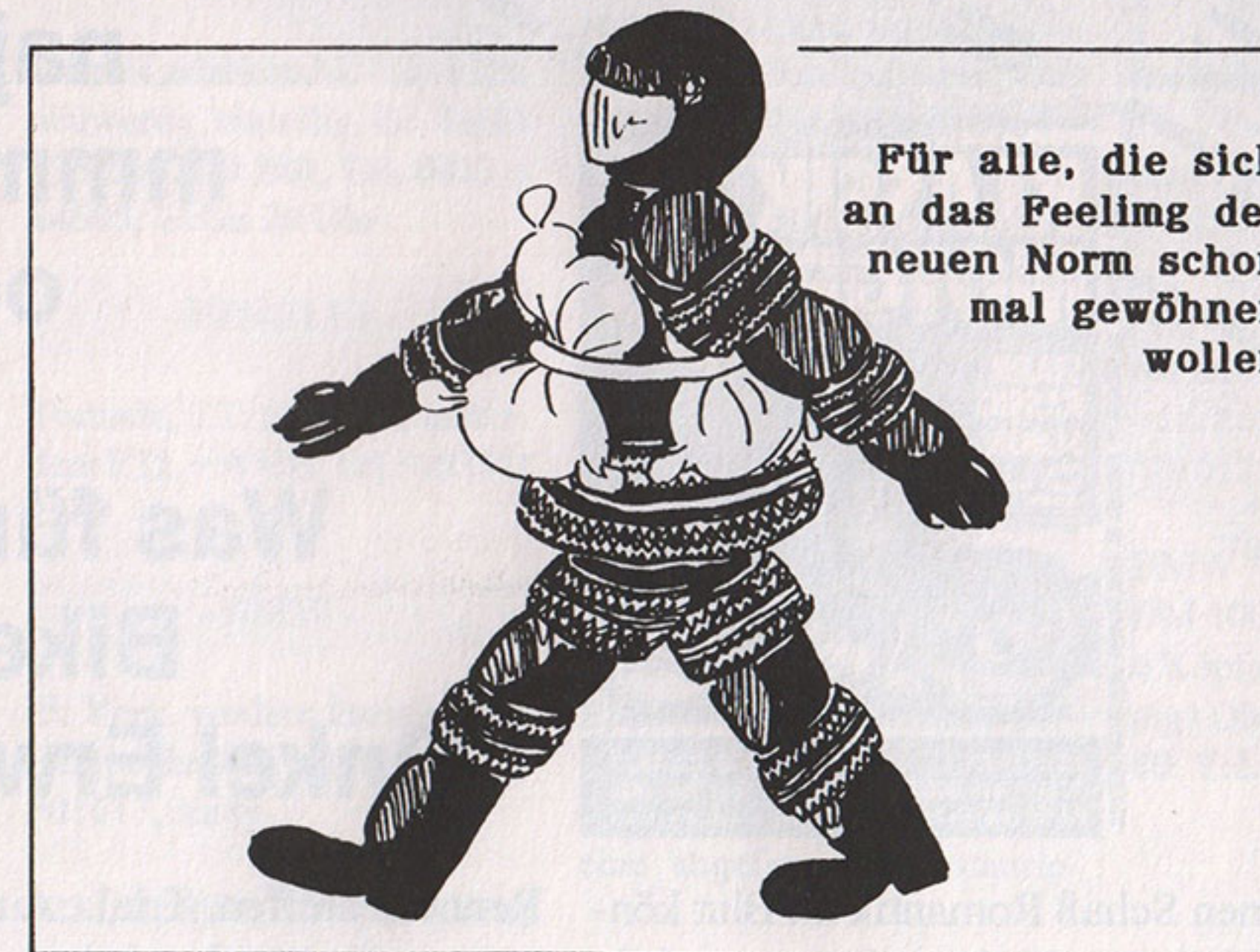
furchten und oppositionellen Windgesichtern (da ist der Begriff wieder mal - ha, ha) á la Klacks & Co. suspekt. In meiner Seele heißt es für mich persönlich immer noch "Ein Sturz ist eine Schande". Auch der sogenannte "unverschuldete", den andere verursachen oder die wüste Wildsau, die plötzlich aus dem tiefen Tann' rausgeschnaubt kommt und einem urplötzlich in den Kurs und ins Motorrad rennt. Da haben wir uns immer drauf eingerichtet und blieben trotz aller Fahrfreude und bei allem Spaß immer mißtrauisch gegenüber allem, was da auf den Straßen kreucht und saust. Autobahnen sind längst tabu für uns (komme da keiner mit Autobahn-Notwendigkeit aus Zeitgründen, der nächste Stau mit seinen Crash-Problemen wartet schon, und Du darfst eben nicht zwischen den Kolonnen-Reihen durch, oder auf den schmalen Seiten entlang!). Auf dicht besudelten Sonntagspfaden mit Tausenden von Kolonnen-Träumern findet Ihr uns auch

Das war's, Freunde.

1992 sichere Fahrt Euch allen, nehmt Euch Zeit zum und beim Fahren. Bleibt gesund, pflegt die feurigen ohv-, ohc-, twostroke-Stühle und fahrt mit ihnen so viele schöne Kilometer, wie Ihr nur könnt.

Aber seid wachsam für Eure Freiheit! Es gibt immer Zeitgenossen, die glauben, mit uns Motorradfahrern als "Minderheit ohne Lobby" ungehindert und ungestraft alles machen zu können - ! Und: Je weniger Unfälle es gibt, umso weniger kann man uns wie Dumme zwingen! Solcher "demokratischer" Zwang wäre wiederum das Allerletzte und würde letztendlich den Absatz an Motorrädern in den Keller werfen. Oder ist man gerade darauf spitz? Ist das Motorradfahren schon auf der Verbotsliste, Freunde?

Es grüßt Euch von Herzen Euer Ketzler, der 'Klacks'.



Für alle, die sich an das Feeling der neuen Norm schon mal gewöhnen wollen

heitshilfen, sie sind keine 100 %tige Lebensversicherungen, wie uns manche weismachen wollen. Man darf sich nicht allein auf sowas verlassen. Da besinne ich mich lieber noch mehr auf die gut funktionierenden Gaben, die mir für mein Leben von der Natur gegeben wurden.

Es liegt irgendwie gefährlich Motorrad-Widernatürliches bei diesen ganzen Entwicklungen in der Luft, und das ist solchen zer-

nicht lange. Wir kennen aber Wege auf Berge, in Tälern, viele tausend Kurven, schöne Wälder, und überall gibt es abseits der Hauptwege unsere Routen. Wenn sie auch bis zu unseren Zielen etwas länger sind und die Fahrzeit um eine Stunde mehr kalkuliert werden muß. Dieser Preis für ein schönes Motorradlebnis ist uns nicht zu hoch. Laßt bitte, bitte den Alkohol weg, "bleifrei" trinkt und fahrt sich's sicherer!

Die Kuhle Wampe empfiehlt, sich so auszustaffieren, damit man das Tragegefühl der neuen Combis kennenlernt.

# 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

## - AWO -

'S'-Motor, kpl.überholt, für DM 900 zu verk., Tel. 0037/927/22848

425 Touren, fahrbereit, original zum rest., 1800 DM, Tel. 0037/927/22848

AWO \* 425 T, Teile zu verk., Tel.:0421/4986441

AWO \* Sportmotor kpl.überholt 900 DM, suche Tank f. Tourenawo, Tel.: 0037/927/22848

Suche Ersatzteile für 425 S od. kplt. Krad, B. Kluge, Händelstr. 53, O-1530 Teltow

## - BEKLEIDUNG -

Bekleidung \* 2 Paar engl. Motorradstiefel mit Lammfellfutter, hochwertiges Chromleder, Gr. 43, DM 180, Gr. 44 DM 220, Neu! Engl. Sandbahnstiefel, Firma Ashman rot/gelb Gr. 43/44, 90 DM, neu, Tel.: 09547/6459 ab 17 Uhr Stefan Schneider, Ringstr. 1, 7619

Bekleidung \* Damenmotorradstiefel, klassisch, schwarz, Gr. 37, neuwertig, 70 DM, Tel.: 0421/501617, Andy

Bekleidung \* engl. motorradstiefel mit Lammfellfutter, Gr.

43 2x, Gr. 41 3 x ohne Futter, sind nie getragen worden, Preis VS, Tel.: 09547/6459, ab 17 Uhr, Schneider

Bekleidung \* Harro Eisbärhaut, sehr guter Zustand, gg. Gebot ab 1.200DM, schwarze, eint. Lederkombi, neu, 50er Jahre, Filzfutter, muß im Rücken erweitert werden, DM 500, Tel.:06201/53237

Bekleidung \* Integralhelm Nolan N 42, Fiberglas, rot-weiß, Gr. 59,ECE 22/02, DM 80, Tel.:0421/501617

Harro-Lederkombi, d.-blau, neuwertig, einteilig, Gr. 46/48 175 cm, DM 280, Tel. 04221/84595, 18 bis 20 Uhr

## - BENELLI -

Tornado, i.T. zu verk., außerdem ETL + WHB, Tel.:05381/2569

## - BMW -

/5: Verk. vordere Bremse und Lampenhalter, Tel.: 0421/501617, Andy

323 i, Bj. 8/81, TÜV/ASU neu, viele Extras, neuer Orig.BMW-Werksmotor, 5 tkm, zu verk. oder tauschen ggg. CBR 600 F (oder andere) mit Wertausgleich, Tel.: 08326/1324, ab 18 Uhr, Anruf lohnt!

BMW \* Heinrichverkleidung orig. aus Alu, DM 750, Achsantrieb 8:27 kplt. neuwertig, DM 1000, div. R 60 Teile, Tel.: 0041/72442336, ab 18 Uhr, Bodensee

BMW \* K 75 Motor NP 4500 DM, für 1400 DM, auch zum Einbau in Ultraleichtflugzeug geeignet, Tel.: 08731/4987

BMW \* R 25/3 250 ccm, 13 PS, Bj. 55, Orig.-Zustand mit Sattel zu verk., Preis VB, Tel.: 04203/1402, ab 16 Uhr

BMW \* R 26/27 Achsantrieb mit Schwinge und Kardan, R 75 WH Tank, R 5 Gabel, R 35 Getriebe, Tel. 0221/727838

BMW \* R 27, Bj. 62, TÜV 8/92, 1989 mit vielen Neuteilen rest., nicht ganz original, seitdem 7000 km gefahren, VB 4.800 DM, Tel.: 02242/8064

BMW \* R 50/5 suche Behördenkotflügel vorn, auch leicht defekt, Tel.:0040/7890758

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

BMW \* R 51/3 Getriebe zerlegt, aber fast kplt., einige Teile doppelt oder überholt, (also eine angefangene Restaurierung) Preis Vb 350 DM, Tel.: 040/5237161

**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

**Getriebe + Motoren aller Typen**  
 reparieren wir besonders gern  
 Reparatur + Restaurierung  
 Meisterbetrieb  
 der Zweiradmechanik  
**Gereon Höntgesberg**  
 Altenumbrecht 51  
 W-5223 Nümbrecht  
 Tel. 02293/7844

BMW \* R 60/5/6/7 Zylinder (Schliff nötig) zu verkaufen oder zu tauschen, Andy, 0421/501617

BMW \* R 75/5 Motorgehäuse DM 100, Nockenwellen, R 60/6 Köpfe (Überholung notwendig) DM 150, Satz Pleuel DM 80, Tel.: 0471/65127

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



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



**Stark?  
 naja, Rassig?  
 mmmh, Schön?  
 ogottogott...**

**Was für komische  
 Bikes Opa und  
 Onkel Erwin hatten...**



Miesmuffel ohne einen Schuß Romantik im Blut können jetzt kleines Geld sparen. Sie brauchen nur auf die Bestellung des "Klassik Motorrad-Kataloges" zu verzichten, den die GummikuH-Mannschaft gemeinsam mit der "MO"-Crew aus Stuttgart erstellt hat. Was da drin sein soll? Geschichten, Storys, Bilder, Infos...das pralle Leben der Oldieszene aus jedem Blickwinkel. Ganz gleich ob Alltag, Restaurierung,

Rennen, Treffen, Trial.. Auch für Information ist gesorgt: Alle Motorradmuseen sind genauso zu finden wie eine gründliche Übersicht über den Lesestoff. Den krönenden Abschluß bildet ein Katalog mit typischen Beispielen für wunderschöne und bezahlbare Motorradklassiker.

Alles dran, alles drin, kann man da nur sagen!

**Wo gibt es denn das Ding? Wo wohl?  
 Beim GummikuH-Verlag, Am Deich 57, 2800 Bremen 1,  
 für schlappe 8,80 DM (incl. Versand)!  
 Telefon: 0421/501617 oder Fax 0421/504448!**









# Denn Sie wissen, was Sie tun...

## Händler, die die GUMMIKUH verbreiten:



Motoren und Getriebe  
Gereon Höntgesberg  
Altenrumbrecht 51  
5223 Nürmbrecht

Adler-Museum & Antiquitäten  
Strohmeier  
Kölner Straße 150  
5354 Weilerswist

Motorrad - Ersatzteilhandel  
MGH  
Friedrich-Wilhelm-Bleiche  
4800 Bielefeld 14

Fahrräder und Moped's  
Reich GmbH  
Mont-Cenis-Str. 310  
4690 Heme 1

MZ-Spezialservice  
Firma Wildschrei  
Hauptstraße 26  
5593 Brieden

MZ  
AT-Zweiradtechnik Feld  
Dorfstraße 19  
4047 Dormagen 1

British Bikes  
GLM-Motorräder  
Fischerstraße 1  
3211 Rheden

Literatur  
Schröder & Weise  
Ohfeldweg 1  
3000 Hannover -Anderten 71

Reparaturen und Ersatzteile  
Motorrad Dietze  
Kölner Straße 191-205  
5828 Ennepetal

MZ und Gespannbau  
Peter Stern  
Bahnhofstraße 3  
8442 Geiselhöring

Triumph - Ducati - Suzuki  
Lohrig & Kölle GmbH  
Schnepper Straße 15  
2808 Syke

GUMMIKUH-Verlag  
Am Deich 57  
2800 Bremen-Neustadt

NSU Teile  
Peter Motzke  
Jacobusstr. 30  
6405 Bückenberg/Fulda

British Bikes  
Brando's  
Mittelweg 2  
2072 Bargtheide

Yamaha XS 650-Laden  
Herbert Grammatikopoulos  
Karl-Pfaff-Str. 30  
7000 Stuttgart 70

Teile für klassische BMWs  
Martin Kornhas  
Durlacher Allee 105  
7500 Karlsruhe 1

Motorradmuseum Augustsburg  
Schloß Augustsburg  
O-9382 Augustsburg

Dnepr-Importeur  
Firma Theo Däschlein  
Ansbacher Straße 57  
8809 Bechhofen

*...und es  
werden  
täglich  
mehr.*

Bekleidung Harro Damen-Leder-  
einteiler, dunkelrot, bis 1,7 m,  
VHB 300 DM, Tel. 04405/8682

Drehzahlmesser 50 DM, Sitz-  
bankgeländer 10 DM, Tel. 04405/  
8682

BMW R50 - 69 S: Kardanwelle  
100 DM, Satz Solofedern 50 DM,  
Radlager 20DM, Alu-Hochschul-  
terfelge Weinmann Punzung  
falsch 30 DM, Tel. 04405/8682

BMW /6: Rahmen mit Brief 400  
DM, Heck 50 DM, Luftfilter ge-  
locht 50 DM, Hinterrad 200 DM,  
Anlasser 100 DM, A-Deckel 20  
DM, Schutzblech hinten 50 DM,  
Tacho für 11/33 50 DM, mech.

BMW R 45/65: Rahmen mit Br.  
(zerstört) 100 DM, Heck 50 DM,  
Haupt- u. Seitenständer, Lampen-  
halter, Tel. 04405/8682

BMW R 80 G/S R 100: für 36 mm  
Gabel: WP-Federn für gr. Tank  
oder schweren Fahrer DM 100,  
Tel. 04405/8682

**MZ SERVICE FELD**  
**AT**  
ZWEIRAD-TECHNIK  
4047 DORMAGEN  
DORFSTR. 19  
Verkauf - Ersatzteil-Service von ES bis ETZ  
Telefon 0221/78.63.46 und 02133/81996

# Programmierte Pannenhilfe

Seit 14 Jahren fuhr ich nun  
Motorrad, hatte alle Höhen  
und Tiefen des Schrauberda-  
seins auskostet. Und nun  
dies! Bei der morgendlichen  
Fahrt zum Bäcker hatte sich  
der Zündfunke verabschiedet  
und eine Ursache war nicht zu  
finden. Als nach einer drei-  
viertel Stunde die gesamte  
Elektrik ausgebreitet vor mir  
am Straßenrand lag und ich  
schließlich feststellen mußte,  
daß die drei Kilometer alte  
Zündkerze (eines bekannten  
westdeutschen Herstellers)  
das Zeitliche gesegnet hatte,  
schwor ich mir, in Zukunft nur  
noch systematisch vorzuge-  
hen. Und wenn die Ursache  
noch so eindeutig scheinen  
sollte. Oder wenn Fehler noch  
so eindeutig ausgeschlossen  
werden könnten.

### Systematik:

Das ist das A und O jeder  
schnellen Pannenhilfe. Gerade  
für klassische Motorräder, die  
zu 95 % mit Batteriezündung  
ausgestattet sind, läßt sich  
leicht ein Fehlersuch-Schema  
erstellen. Die Erfahrung vieler  
Technik-Kurse lehrt mich, daß  
sich Anfänger mit einem sol-  
chen Schema im Pannenfall  
durchaus weiterhelfen könn-  
en. Aber auch den alten Has-  
en bricht keine Perle aus der  
Krone, wenn sie sich das Sche-  
ma verkleinern, im Geldbeutel  
deponieren und beim Break-  
down zur Hand nehmen. Denn  
was lehrt uns Murphy? Pannen  
geschehen Sonntag nachts. Im  
Regen. Fernab jeder Ortschaft.  
Und da kommt schon mal Pa-  
nik auf. Auch bei alten Fah-  
rensmännern.

### Tip daher:

Die beiden folgenden Feh-  
lersuch-Schemata per Fotoko-  
pierer verkleinern und für den  
Fall der Fälle in der Briefta-  
sche aufbewahren. Ge-  
brauchsanweisung: Bei Panne  
anhalten. Ins Gras setzen,  
Stulle auspacken und reinbei-  
ßen. Fehlersuch-Schema dem  
Geldbeutel entnehmen. Von  
links anfangen zu lesen. Den-  
ken. Nochmal denken. Werk-  
zeug rauskramen. Nochmal

denken. Schrauben. Und  
wenn's schließlich doch was  
ganz anderes war, bitte ich von  
Bombendrohungen mir ge-  
genüber abzusehen. Denn ei-  
nes läßt sich leider nicht syste-  
matisieren:  
Die Seele des Motorrads.

Hans Hohmann

oben: Im Pannenfall sind  
selten Helfer, manchmal  
Schaulustige und meistens  
niemand zur Stelle.



...reibungärmer 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 u. 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

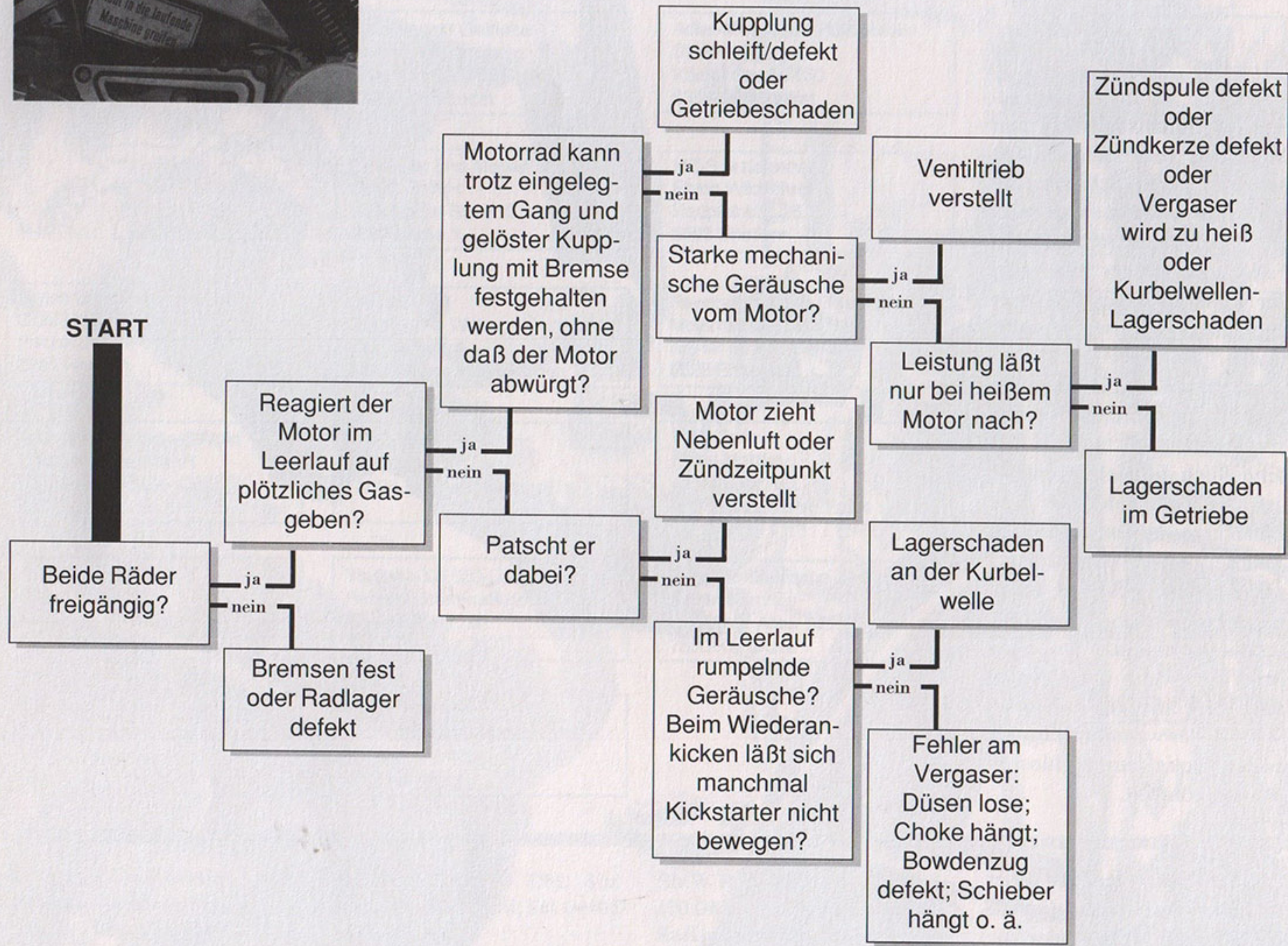
- Bis zu 57% weniger Motorenverschleiß

TÜV-Hessen

- Keine Probleme bei der Altlötlösung

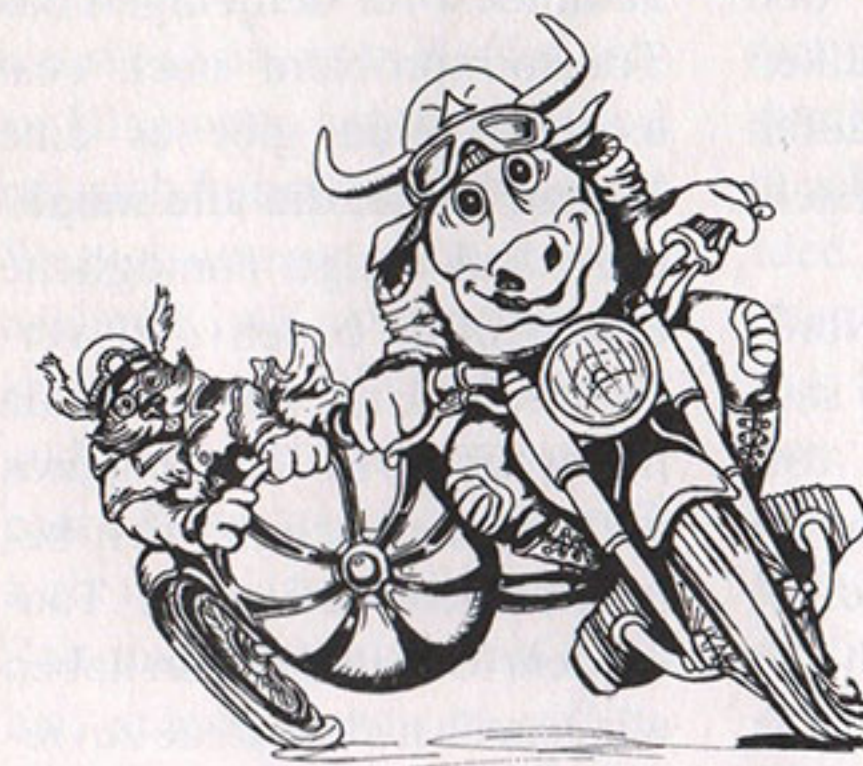
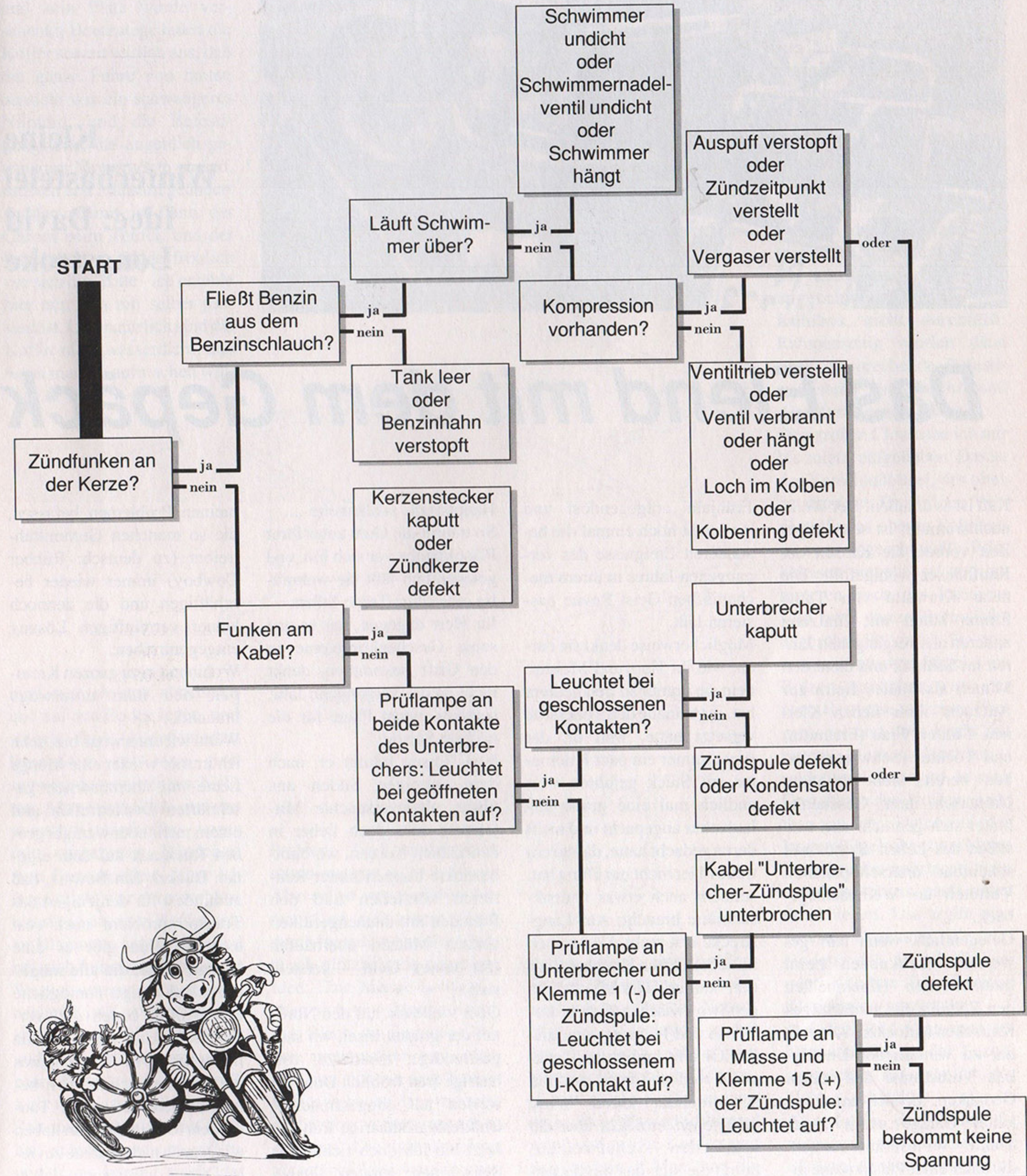


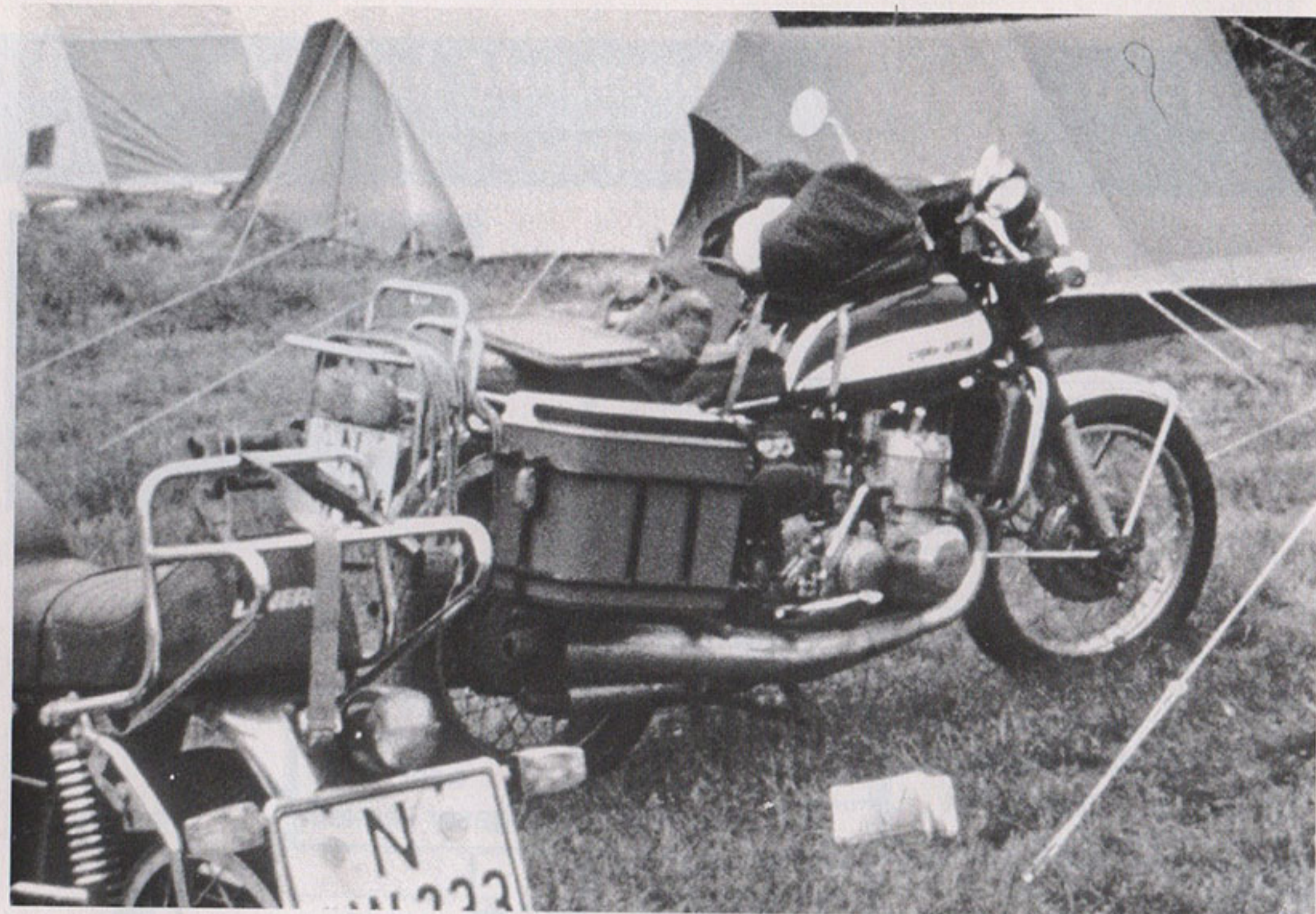
# Fehlersuche am Motorrad: Motorrad hat keine Leistung mehr



Mit systematischer Fehlersuche wäre dieser Motorradfreund vielleicht schneller gewesen.

# Fehlersuche am Motorrad: Motor springt nicht an





**Kleine Winterbastelei  
Idee: David Longstroke**

## Das Elend mit dem Gepäck

Kalt ist es draußen! Der Weihnachtsrummel ist seit einiger Zeit vorbei, die Kassen der Kaufhäuser wohlgefüllt. Die neue Krawatte von Tante Emma hängt mit fünfzehn anderen aus vergangenen Jahren im Schrank und dient den Motten als trautes Heim zur Aufzucht ihrer lieben Kleinen. Mutter, Frau (Freundin) und Tochter (Schwester) haben bereits den obligaten Umtausch ihrer Geschenke hinter sich gebracht und verüßen das Leben abends mit scheinbar unerschöpflichen Vorräten an Weihnachtsgebäck.

Gelegentlich, wenn hart gewordene Lebkuchen beim träumerischen Hineinbeißen den Zähnen ein verdächtiges Knirschen entlocken, schreckt der zu winterlicher Untätigkeit Verdammte aus seinen Gedanken, die sich um die in kalter Garage warm zugedeckte Windsbraut ranken, die unter einer Plastikplane ihrer Wiedererweckung im

Frühjahr entgegendöst und vielleicht noch einmal die besonderen Ereignisse des vergangenen Jahres in ihrem mechanischen Geist Revue passieren läßt.

Möglicherweise denkt sie daran, wie ihr Herr und Meister, dem sie immer so treu gedient hat, ihr beinahe den Todesstoß versetzt hätte, weil er, der sonst immer ein paar Kilometer am Stück gefahren war, endlich mal eine große Urlaubstour angepackt und nicht daran gedacht hatte, daß so ein treues Tier nicht nur Durst hat, sondern auch etwas Gelenkschmiere braucht. Auf Langstrecke erst recht. Und mitten im schottischen Hochland, auf der kahlen Hochfläche irgendwo zwischen Kyle of Lochalsh und Iverness war dann das Öl alle und keine Tankstelle weit und breit, und ein schneidender kalter Wind pfliff regenvermischt über die spärlichen Schafweiden, durch die sich das bindfadenschmale, einspurige Band der

Hauptstraße schlängelte .... So träumt die Gute unter ihrer Plastikhaube vor sich hin, und gelegentlich läßt sie wehmütig eine ölige Träne fallen. Ihr Herr dagegen, hat er erst seine Geschenkprobleme in den Griff bekommen, denkt nicht an das vergangene Jahr, sondern macht Pläne für die nächste Saison.

Von Reisen träumt er, nach dem sonnigen Süden ans blaue, algenverseuchte Mittelmeer oder doch lieber in den kühlen Norden, wo buntbestickte Lappen hinter Rentieren herziehen und den Fremden mit daunengefüllten spitzen Mützen überhäufen (für teures Geld - versteht sich).

Oder vielleicht auf den Nordteil der grünen Insel, wo sanftes, gesangsfreudige, trinkfeste, rothaarige Iren fröhlich Bomben werfen auf sangesfreudige, trinkfeste, rothaarige Iren .... Jetzt bin ich doch richtig ins Schwärmen geraten! Dabei wollte ich mich eigentlich mit

meinen Problemen befassen, die so manchen Gummikuh-treiber (zu deutsch: Rubber Cowboy) immer wieder beschäftigen und die dennoch keiner vernünftigen Lösung entgegenreiben.

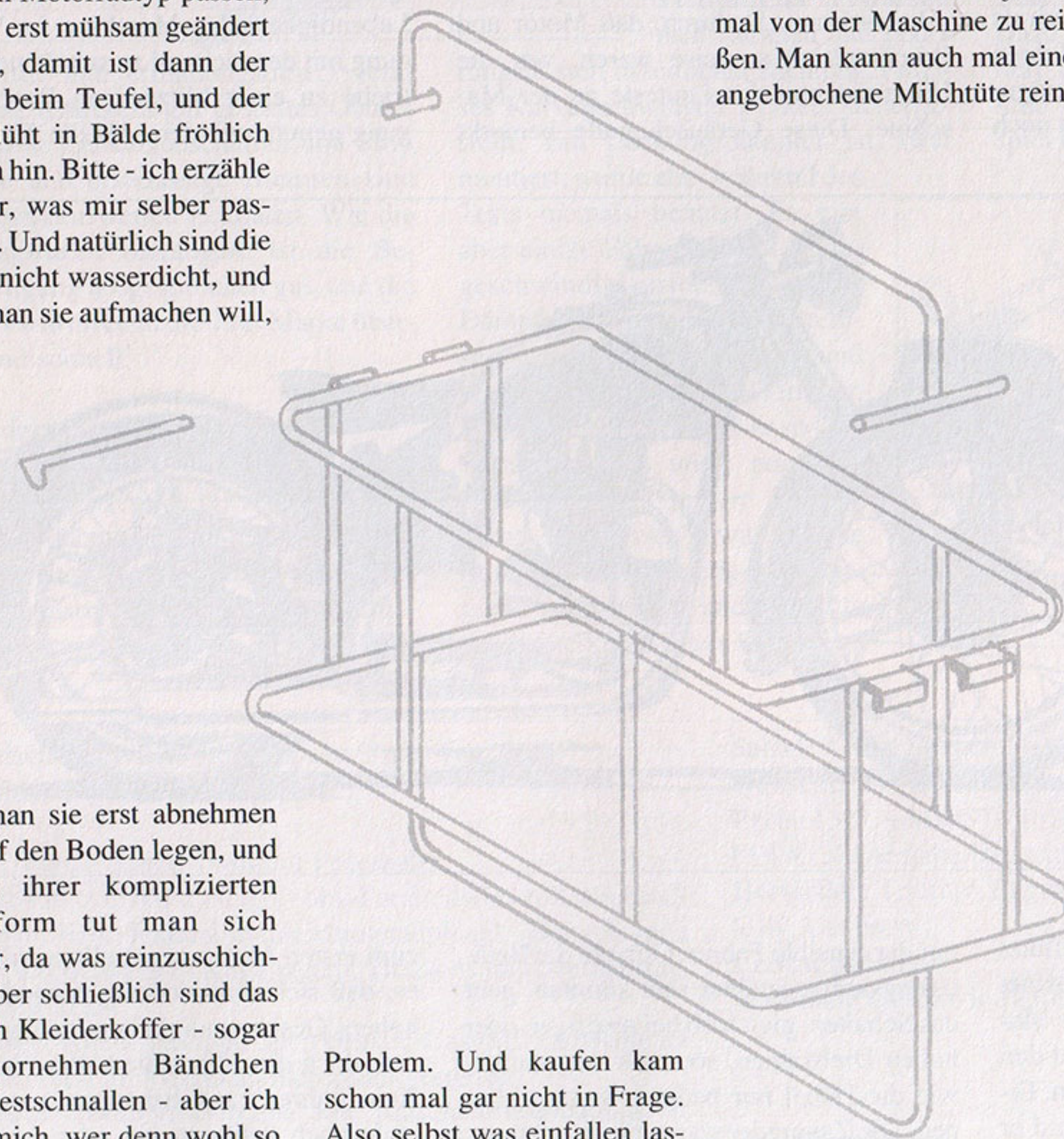
Wohin mit dem ganzen Kram, den man unterwegs braucht?

Wenn ich unterwegs bin, sehe ich immer wieder eine Menge Leute mit abenteuerlich geschnürten Deckenrollen und einem mehr oder weniger großen Rucksack auf dem eigenen Buckel. Ein Beweis, daß zumindest für diejenigen das Transportproblem noch real existiert. Nun gibt es eine Menge Leute, die alle möglichen und einige unmögliche Seitenkoffer bauen und verschern. Und wenn man da halbwegs was Brauchbares will, ist man schnell den beträchtlichen Teil eines Tausenders los - und davon haben wir ja auch nicht gerade zu viele. Dazu kommt noch, daß z. B. der Mike Krauser, als er

angefangen hatte, von Hand selbst sowas zusammenzukleibern, darauf achtete, daß die Dinger möglichst unauffällig an die Kontur des jeweiligen Hobels angepaßt waren. Die Koffer waren also nicht breiter als unbedingt nötig, und kein Platz wurde verschwendet. Heutzutage laden die Koffer soweit seitlich aus, daß die ganze Fuhre von hinten aussieht wie ein schwangeres Nilpferd, und die Befestigungsteile, die angeblich genau zum Motorradtyp passen, müssen erst mühsam geändert werden, damit ist dann der Chrom beim Teufel, und der Rost blüht in Bälde fröhlich vor sich hin. Bitte - ich erzähle hier nur, was mir selber passiert ist. Und natürlich sind die Koffer nicht wasserdicht, und wenn man sie aufmachen will,

Küche (hat einer schon mal Steak mit Pfefferminzsoße versucht ...?). Mit einem Wort: Koffer sind teuer, breit, unpraktisch und alles in allem meist nicht das Gelbe vom Ei. Und nachdem ich meinen eigenen Ärger eigentlich nur meiner Eitelkeit zu verdanken hatte (je älter, je dümmer!), überlegte ich mir, daß ich mir die nächsten Behälter wieder selbst bauen würde. Wie schon vor mehr als 15 Jahren. Da stand ich vor dem gleichen

Griff. Zum Ausflug für die ganze Familie, um den Kartoffelsalat und das Bier bis zum Picknick kühl zu halten. So ein Behälter hat gerade die richtige Größe (bzw. ist in verschiedenen Größen erhältlich), die bei 30 l Inhalt liegt. Vorteil: Ein übergreifender Deckel (gibt es - muß man nur ein wenig suchen) ist schon mal wasserdicht, die Innenform ist nicht wild gekurvt sondern rundum schön gerade, und man braucht das Ding zum Aufmachen nicht jedesmal von der Maschine zu reißen. Man kann auch mal eine angebrochene Milchtüte rein-



muß man sie erst abnehmen und auf den Boden legen, und wegen ihrer komplizierten Innenform tut man sich schwer, da was reinzuschichten. Aber schließlich sind das ja auch Kleiderkoffer - sogar mit vornehmen Bändchen zum Festschnallen - aber ich frage mich, wer denn wohl so hirnrissig ist, zwei Koffer voller Klamotten auf dem Moped mit sich herumzuschleppen! Was ich unterwegs da drin haben muß, ist Kochgeschirr und Kaffeetasche, Öl und Butter und Salz und Zucker und ein paar Dosen mit Fertigfräb, weil man ja nicht immer die Zeit und auch nicht das Geld hat, ständig essen zu gehen, und dann kommt noch das Problem mit der auswärtigen

Problem. Und kaufen kam schon mal gar nicht in Frage. Also selbst was einfallen lassen. Und bei einem Gang durch irgendein Kaufhaus hatte ich plötzlich die grandiose Idee: Eine Menge Leute machen sich eine Menge Arbeit mit Blech zuschneiden, biegen, nieten, löten und sonstwas, um sich ein paar Seitenkoffer zu bauen. Ist zwar ganz schön, aber vorher ganz schön mühsam. Die Initialzündung zu meiner Idee waren einige Isolierkoffer mit Deckel und

stellen, ohne eine größere Sauerei befürchten zu müssen, und der nützliche Nebeneffekt ist die Isolation, so daß die Milch auch mal ein paar Stunden frisch bleibt. Ich hatte zwei solche Koffer an meinem alten Wasserbüffel und war damit u. a. in Korsika und auf der Isle of Man, und die Dinger haben sich so gut be-

währt, daß ich mir vielleicht bald wieder so was bauen werde. Auch wenn's nicht mehr der Wasserbüffel ist. Alles, was Ihr dazu braucht, sind etliche Meter Stahlrohr der Abmessung 12 x 1 mm. Daraus werden zwei viereckige Rahmen angefertigt, die rund um den Bauch des Koffers laufen. Geht der Koffer unten konisch zu, wird eben der untere Rahmen etwas kleiner gehalten. Ich hab das für Euch sauber aufgemalt, trotz meiner Abneigung gegenüber perspektivischen Darstellungen. An allen Seiten sind die Rahmen durch Distanzrohre verbunden, und unten ist noch der Länge nach ein Bügel angeschweißt, damit die Kühlbox nicht durchfällt. Rahmenseitig werden dann noch entsprechende Befestigungsteile angebracht und dann funktioniert's bereits. Den großen Clou habe ich mir bis zuletzt aufgehoben: Das ist der Verschlussbügel, der oben zu sehen ist. Er wird am Vorderende des oberen Rahmens in zwei angeschweißte Winkeleisen eingehängt, und am hinteren Ende des Rahmens sind zwei kurze Rohrstücke angeschweißt, durch die - zusammen mit dem Bügel - ein Bolzen geschoben wird, der normalerweise mit einer Fliegenadel und über Nacht mit einem kleinen Vorhängeschloß gesichert wird. Je nach Gestaltung des Koffers kann man an der Unterseite des langen Bügelrohrs zwei kleine Druckstücke anbringen oder das Rohr etwas nach unten durchbiegen. Das ergibt eine gewisse Spannung, die verhindert, daß Bügel, Bolzen oder Kühlbox irgendwelche Klappereien veranstalten. Auf dem Bild kann man sehen, wie das an der Suzuki ausgesehen hat, nämlich gar nicht so schlecht. Also Leute, der Winter ist noch lang, und nächstes Jahr ist dann endlich alles richtig untergebracht!

## Historischer Test

# TRIUMPH

## Speed Twin

498 ccm Speed Twin Triumph  
"The Motor Cycle" 14. August 1947

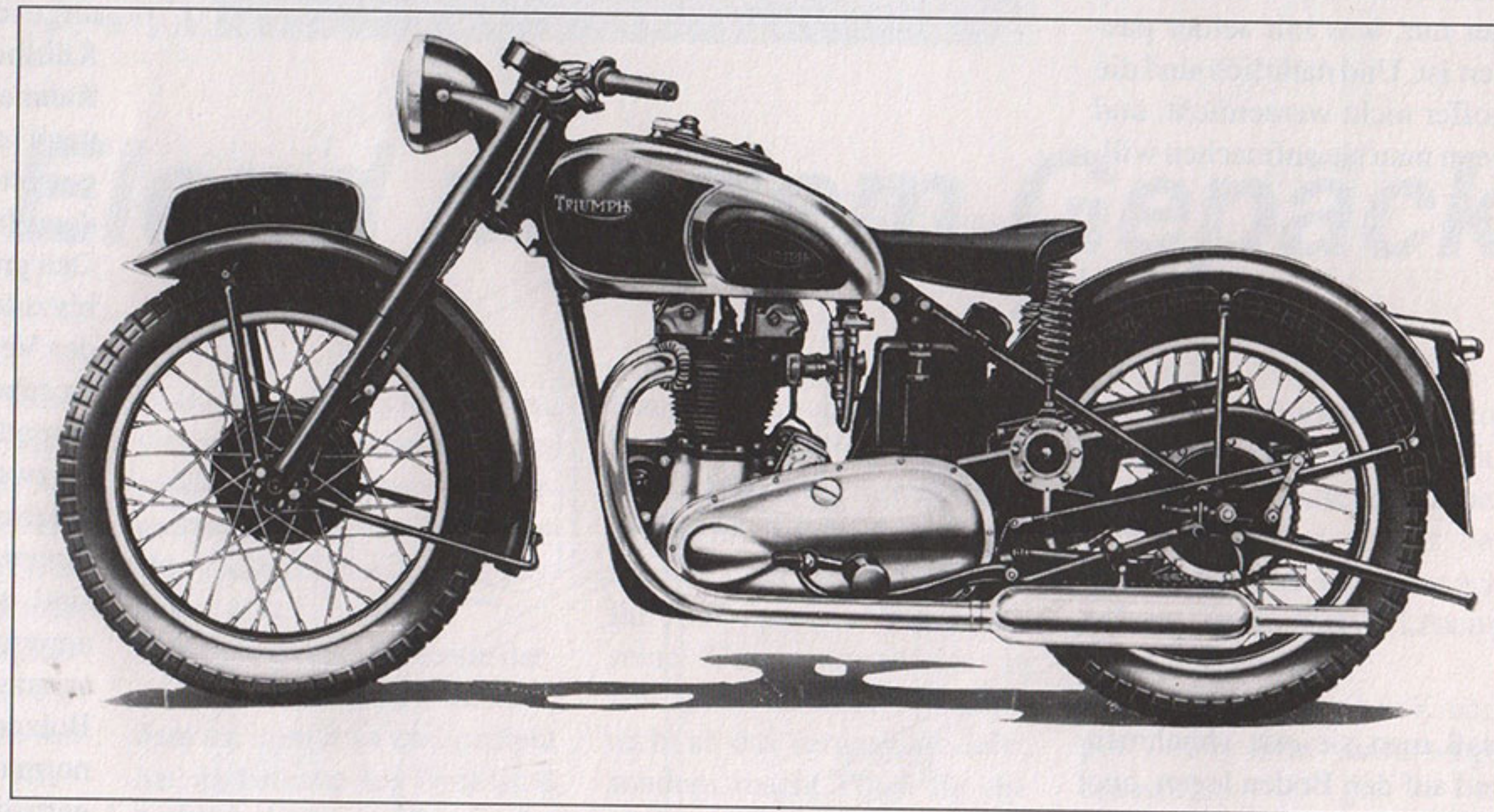
**Ein Oberklassemodell mit neuer Federnabe: Eine sehr attraktive Maschine mit bemerkenswerten All-Round-Eigenschaften.**

Als die Triumph Speed Twin Ende 1937 eingeführt wurde, zog sie viel Interesse auf sich. Von Beginn an erwies sie sich als ein populäres Modell. Mit den Jahren wurden einige Verbesserungen eingeführt, doch im Grunde ist die Bauart noch die gleiche wie bei der Basisausführung. Anlässlich der Wiedereinführung nach dem Krieg wurde die Speed Twin mit einer Teleskopgabel ausgestattet. Nun ist, gegen Aufpreis, die ingenieurmäßige Nabenfederung lieferbar. In der derzeitigen Form erweist sich die Maschine als ideal; mit einer Leistung, die gleichermaßen den Touristen, als auch den schnellen Langstreckenfahrer anspricht. Der Motor kann mit leichtem Tritt auf den Starter angeworfen werden.

Wenn die Maschine kalt ist, muß geflutet werden und der Gasgriff leicht geöffnet sein. Bei warmem Motor sprang die Maschine mit geschlossener Drossel auf den ersten Kick an, natürlich ohne Fluten. Einen Ventilausheber gibt es nicht, und er wurde auch nicht vermisst. Die Zündanlage hat eine automatische Verstellung, daher fehlt auch ein Zündverstellhebel. Der Luftschieber ist in die Mischkammer des Vergasers integriert, daher ist seine Bedienung während der Fahrt sehr einfach. Der Leerlauf war ausgesprochen gut. Langsam und verlässlich, mit einer sauberen Gasannahme, wenn der Griff geöffnet wird. Diese exzellente Charakteristik blieb während der Testzeit stets erhalten und änderte sich nicht durch unterschiedliche Temperaturen oder nach

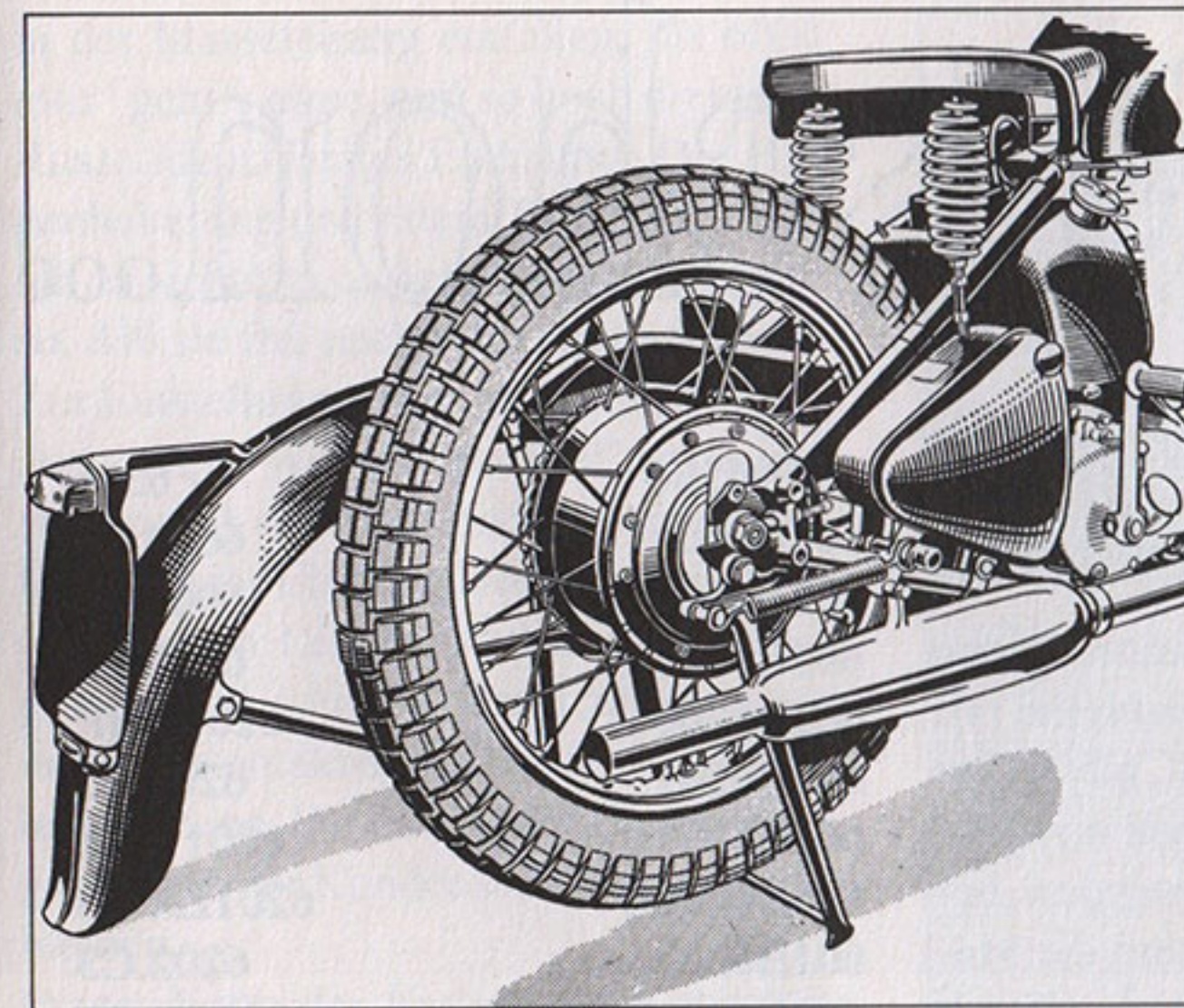
besonders scharfer Fahrt. Geringe mechanische Geräusche waren schon immer ein Kennzeichen der Speed Twin, und die Testmaschine machte auch in dieser Hinsicht keine Ausnahme. Das war das Ergebnis einer guten Schmierung. Kolbengeklapper und Ventilquietschen fehlten zur Gänze. Auch die Schalldämpfer sind sehr wirksam. Dadurch, daß Motor und Primärtrieb so leise waren, war die Hinterradkette das Lauteste an der Maschine. Diese Geräuschquelle bemerkt

verkehrt zu Hause, doch aufgrund ihres flexiblen und kultivierten Antriebs ist sie in der Stadt ein Genuß. Wenn man es wünscht, läßt sich die Maschine im größten Gang noch mit 18 mph fahren. Auch vorsichtiges Beschleunigen ist noch möglich, ohne daß der Motor sich verschluckt. Andererseits kann die bemerkenswerte Lebendigkeit der Maschine in Verbindung mit dem schnell zu schaltenden Getriebe zu einer blitzartigen Beschleunigung genutzt werden. Als die Federnabe



nur der sensible Fahrer. Obwohl die Betätigungskräfte leichter sein könnten, geht das Schalten, gleich ob bei niedrigen oder hohen Drehzahlen, so rasch und sauber, wie die Hebel nur bedient werden können. Die Zahnäder waren nicht zu hören. Die Sitzposition ist komfortabel, aber für einen Fahrer mit Durchschnittsgröße könnte der Abstand Sattel - Fußrasten etwas größer sein. Obwohl die Höhe der Sattelhinterkante wie auch Position der Fußrasten veränderlich sind, besteht, wenn Fußrasten und Sattel bequem zueinander stehen, die Gefahr, daß die Rasten in Kurven aufsetzen. Sowohl der Schalt-, als auch der Bremshebel sind verstellbar, damit man diese der Stellung der Fußrasten anpassen kann. Eigentlich ist die Speed Twin im Hochgeschwindigkeits-

zum ersten Male vorgestellt wurde, hieß es, daß sich ihre Vorteile besonders bei hohen Geschwindigkeiten zeigen würden, doch das ist nur die halbe Wahrheit. Kein Fahrer kann behaupten, er würde nicht auch Schlaglöcher oder Ähnliches in bebauten Zonen bei Stadtverkehrstempo spüren. In Verbindung mit der langhubigen Teleskopgabel ist die Hinterradfederung eine wünschenswerte Verbesserung für den Stadtverkehr. Auch die Bodenhaftung beim Bremsen mit dem Hinterrad - bei viel Verkehr häufig notwendig - wird deutlich erhöht. Wenn man aufdreht, hat die Speed Twin alle Leistung, die man unter normalen Umständen auf britischen Straßen ausfahren kann. Mit seidiger Sanftheit frißt sie die Meilen, so daß selbst "hartes" Fahren zum Vergnü-

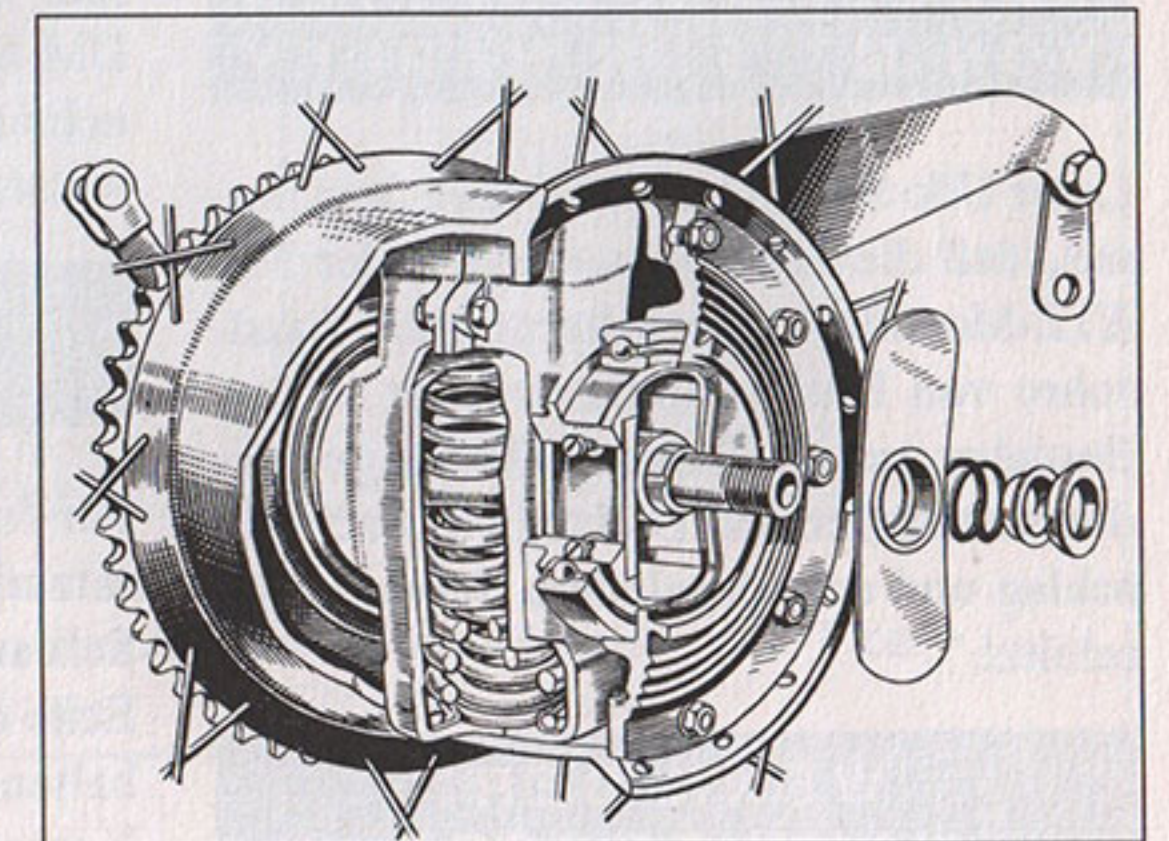


gen wird. Ihre ermüdungsfreie, vibrationslose Kraft, ein gut gestuftes Getriebe, präzise Lenkeigenschaften und Straßenlage und erstklassige Bremsen sind die bemerkenswerten Eckdaten. Wie die Leistungsdaten bestätigen, ist die Beschleunigung ausgesprochen gut, und die Speed Twin erreicht die 70er Marke überraschend schnell.

### Eliminiert Hinterradstempeln

Über den ganzen Geschwindigkeitsbereich eliminiert die neue Federnabe Hinterradstempeln, lange Reisen werden mit weniger geistiger und körperlicher Ermüdung zurückgelegt, als es bisher üblich

war. Der Federweg durch die Federnabe ist nicht gerade großartig. Das Ansprechverhalten der Federung ist weich, jedoch wurde von keinem Tester ein Durchschlagen registriert. Für den Sozius ist die Federung eine Offenbarung, und auch zu zweit bietet die Speed Twin ein hohes Maß an Komfort und Leistung. Unter allen Bedingungen des Kurvenfahrens erwiesen sich Rahmen und Federung als steif in seitlicher Richtung. Präzises Kurvenschwingen ist stets sichergestellt. Ein Lenkungsdämpfer ist zwar montiert, wurde aber während des Tests niemals benutzt. Es gibt aber einige Fahrer, die im Hochgeschwindigkeitsbereich einen Dämpfer vorziehen. Beide Bremsen waren gut zu dosieren und sanft und kräftig in der Wirkung. Die Vorderradbremse war so hervorragend, daß unter normalen Umständen die hintere Bremse gerne "vergessen" wurde. Die Stabilität auf schmierigem Untergrund ist excellent, und mit Hilfe des bemerkenswerten Durchzugs



hat man die Maschine unter allen Umständen sicher unter Kontrolle. Die attraktive Gestaltung der Speed Twin in Armaranthrot ist allgemein bekannt. Was in diesen trüben Tagen auch sehr angenehm auffiel, war, daß die Verchromung auf Spitzenniveau ist und Steuerdeckel, Kickstarterdeckel und der Primärkettenkasten hochglanzpoliert sind. Und obwohl der gesamte Test bei heißem Wetter mit hohen Drehzahlen gefahren wurde, blieb das Antriebsaggregat bemerkenswert frei von Öltropfen. Die Triumph Speed Twin in seiner neuesten Form stellt seine Popularität mit Qualitäten unter Beweis, die jeden Fahrer stolz machen. Dazu kommt, daß die Speed Twin, exportiert in hohen Stückzahlen in überseeische Märkte, ein bemerkenswertes Beispiel englischen Motorradbaus darstellt.

### Technische Daten 498 ccm Speed Twin Triumph Specification

**Typ:** Triumph Speed Twin mit Federnabe

**Motor:** 498 ccm (63 x 80 mm) ohv-Paralleltwin, voll gekapselter Ventiltrieb, Hiduminiumleichtmetallpleuel, gleitgelagerte Pleuel, Kurbelwelle in Kugellagern, Trockensumpfschmierung, Öltankkapazität

**Vergaser:** Amal, Triumph Sperrklinken-Gasgriff, Luftschieber durch Kolben im Mischkammerdeckel gesteuert

**Getriebe:** Triumph Getriebe mit Ratschenfußschaltung, 1. Gang 12,7 zu 1, 2. Gang 8,65 zu 1, 3. Gang 6 zu 1, 4. Gang 5 zu 1. Mehrscheibenkupplung mit Korkbelägen im Ölbad, Primärkette 1/2 x 0.305" im Ölbadkettenkasten, Sekundärkette 5/8 x 3/8, geschmiert durch Austritt am Primärtrieb. U/min bei 48 km/h im größten Gang: 1.938

**Zündung und Licht:** BTH oder Lucas Magnet mit Fliehkraftverstellung, separate Lucas Lima, 7" Scheinwerferdurchmesser Kraftstofftank: 18,2 l

**Bereifung:** Dunlop Universal, vorn 3.25 x 19, hinten 3.50 x 19

**Bremsen:** Triumph 166 mm x 22 mm vorne, 203 mm x 22 mm hinten (von Hand einstellbar)

**Federung:** Triumph Teleskopgabel mit hydraulischer Dämpfung, Triumph Federnabe im Hinterrad

**Radstand:** 140 cm, Bodenfreiheit unbelastet: 15,2 cm

**Sattel:** Terry, Sitzhöhe leer 75 cm

**Gewicht:** 145 kg mit 1 Benzin, Öl, Soziussitz und -Rasten

**Preis:** 132 L + MWST - 167 L. 12S. 10D (Tacho 1 L extra + 1S. 8D MWST, Federnabe 16 L extra + 4L. 6S. 5D MWST, Sozius extra)

**Hersteller:** Triumph Engineering Co Ltd., Meriden Works, Aylesley, Coventry

### Leistungsdaten:

**maximale Geschwindigkeiten:**

1. Gang :	69 km/h
2. Gang :	98 km/h
3. Gang :	126 km/h
4. Gang :	135 km/h

### Beschleunigung:

	16 bis 48 km/h	32 bis 64 km/h	48 bis 81 km/h
1. Gang	2,4 sec	2,2 sec	-
2. Gang	3,4 sec	2,8 sec	3,2 sec
3. Gang	6,4 sec	4,8 sec	5 sec
4. Gang	-	6,2 sec	7 sec

**Geschwindigkeit am Ende der Viertelmeile (425 m) aus dem Stand heraus:** 119 km/h Zeit : 17,6 sec.

**Benzinverbrauch:** Bei 96 km/h 4,5 l auf 93,4 km

**Bremswirkung:** aus 48 km/h bis zum Stillstand 8,32 m

**Wendekreis:** 4,48 m (Durchmesser)

**Minimale Geschwindigkeit im größten Gang:** 21 km/h

**Gewicht per ccm:** 0,43 kg

# Wußten Sie schon...

## TANKDECKEL VOM TRABBI

Bei fast allen bundesdeutschen Nachkriegs-Klassikern von BMW, DKW, Horex und anderen Marken passen die Tankdeckel von einer MZ oder vom Trabant. Dieser hat gegenüber dem MZ-Deckel den Vorteil, ohne Beschriftung zu sein. Erhältlich ist dieser auf Schrottplätzen oder nagelneu für ca. 3 DM bei jeder Sachsenring-Vertretung.

## GABELMANSCHETTEN VON MZ FÜR HARLEY

Leser Udo Stüinkl aus Göttingen fand heraus, daß die Gabelmanschetten der MZ ETZ-Modelle ausgezeichnet für die Standrohre von Harley-Sportstern der letzten Baujahre passen. Durch die Montage werden Standrohre und Dichtringe vor Stein Schlag und schmirgelndem Schmutz geschützt.

## WENN DER HAHN TROPFT

Häufig lecken Benzinhähne sogar im geschlossenen Zustand. Doch Neukauf ist nicht immer nötig: Laut Leser Thomas Thiele, Seesen/Harz, genügt es meistens, die Korkdichtung aus dem zerlegten Hahn zu puhlen. Diese läßt man einige Stunden in lauwarmem Wasser quellen. Anschließend müssen diese VOR dem Einbau trocknen. Der Hahn ist wieder dicht.

## LEERER AKKU BEI 5er BMW

Auch wenn die Drehstromlichtmaschine der BMW-Boxer ab der /5 Baureihe mit 280 Watt ein starkes Stück ist, gibt es bei Klecker- und Stadtbetrieb schon mal Probleme mit leeren Akkus. Besonders betroffen von den Problemen sind die Maschinen mit der kleinen Batterie /5 mit Kurzschwinge, R 45/65 bis Bj. 84 und R 80 G/S und ST). Abhilfe soll ein anderer Regler mit geänderter Kennlinie schaffen. Dieses Bauteil gibt es für 130-140 DM bei BMW-Händlern unter der Artikelnummer 1 23 21 24 47 37 als Originalersatzteil.

## LAGER FÜR KAWASAKI

Für folgende Kawasaki-Lager (orig. Ersatzteilnummer/jap. Norm) kann der Schrauber im Normteile-Laden an der Ecke die folgenden FAG-Ersatzlager erhalten:

Kawasaki-Nr.	FAG-Nr.
13033-007	K15X19X19FKIV1
13033-016	K16X20X22FKIV1
13033-020-0	K18X22X24FKIV1
13033-023-0	K12X16X15,5FKIV1
13033-027	K16X20X22FKIV1
13033-028-0	K12X16X15,5FKIV1
13033-030	K14X18X17FKIV1
13033-036	K18X22X24FKIV1
13033-037	K18X22X22FKIV1
13034-021-0	K22X29X15FVZ55
13034-021-1	K22X29X15FVZ55

601A6306	6306
601B6004	6004.C3
601B6005	6005.C3
601B6200	6200.C3
601B6200U	6200 RSR
601B6201	6201.C3
601B6201U	6201 RSR
601B6201Z	6201ZR.C3
601B6202	6202.C3
601B6202Z	6202ZR.C3
601B6203	6203.C3
601B6203-C3	6203.C3
601B6204	6204.C3
601B6205	6205.C3
601B6205-C3	6205.C3
601B6205Z	6205ZR.C3
601B6206	6206.C3
601B6300Z	6300ZR.C3
601B6301	6301.C3

## KONTAKTGESTEUERTE ELEKTRONIKZÜNDUNG

Mittlerweile liegen einige Erfahrungen mit der kontaktgesteuerten Elektronikzündung (GP 10/90) und auch Anfragen allgemeiner Art zu diesem Thema vor. Die HONDA-Zündbox mit Kontakten läuft seit ca. 1 1/2 Jahren in meiner CB 450 ohne Probleme. Mittlerweile haben wir auch 3 DNEPR-Gespanne umgerüstet und neue Erfahrungen gewonnen: Äussert wichtig ist eine zuverlässige Masseverbindung der Zündbox (Grüne Leitung), sonst fließt der Zündspulenstrom über die Steuerleitung und die Box brennt ab!

Bei den DNEPR-Motoren kann die Diode

in der Masseleitung entfallen, bis 6000 min<sup>-1</sup> geht's ohne; und so hoch dreht der Russe nicht. Bester Einbauort: Die Hupehalterung unter dem Tank. Die Hupe hat da nichts zu suchen, die montiert man so, daß sie frei nach vorn strahlen kann! Zur Einstellung nimmt man eine Stroboskoplampe. Wer mit der Prüflampe einstellen will, muß die Zündbox vorher stilllegen, da ihr Eingangstrom zu gering ist, um sie zum Leuchten zu bringen. Also gelben und weissen Draht abklemmen und den Kontakt direkt mit der Zündspule verbinden. Für den reinen Einstellvorgang kann der Kondensator abgeklemmt bleiben.

Frage: Kann der Einbau einer anderen (elektronischen) Zündanlage zu einem Motorschaden führen?

Antwort: NEIN! Ein Motorschaden ist nur bei einem grob falschen Zündzeitpunkt oder bei einer völlig falschen Kerze zu befürchten. Dem Motor ist es egal, wer für den Funken verantwortlich ist, der an seiner Kerze überspringt, sei es "Robert-Bosch-Zündung" oder meinetwegen eine PC-gesteuerte Zündanlage. Wichtig ist nur der richtige Zeitpunkt! (Wer in dieser Richtung seine Zündung optimieren möchte, der lese: Carl Hertweck - Der Kupferwurm.)

Also: Zündkontakte, -Geber, -Spulen oder was immer richtig einstellen, dann

## Dichtringe und Wellendichtringe an der NSU Maxi, 175 cm<sup>3</sup>, ab 1956

Verwendungsort	St	Maße	Mat.
<b>Dichtringe</b>			
Auspuff	2	32,5 x 39,5 kon.	EA
Kurbelgehäuse links	1	18 x 26 B	KA
Kurbelgehäuse	1	8 x 16 x 1	Fi
Ölpumpe	2	8 x 12 x 2,5	Gu
Ölbehälter	1	27 x 45 x 2	Kku
Ölfilter	1	14 x 20 x 4	Gu
Ölleitung	2	10 x 14,5 x 6	Gu
Benzinbahn	1	10 x 15 x 1,5	Fi
Benzinbahn	1	9 x 12 x 1	Fi
Benzinbahn	1	6 x 10 x 1,5	Fi
Schaltwelle	1	11 x 16 x 2,5	O-Ring
Dichtring nach DIN 7603 für div. Stellen	1	14 x 20 x 1,5	Al
	1	10 x 14 C	KA
	2	12 x 18 C	KA
	1	30 x 36 x 2	Fi
	1	48 x 55 x 2	Fi
<b>Wellendichtringe</b>			
Kurbelwelle rechts	1	25 x 35 x 7	
Kurbelwelle	1	26 x 35 x 5	
Kettenritzel	1	26 x 37 x 7	
Kupplung	1	32 x 45 x 7	
Starterwelle	1	14 x 26 x 5/4	
Getriebe	1	10 x 22 x 7	
Vorder- und Hinterradnabe	2	28 x 42 x 8	
dito	2	32 x 42 x 7/10	

Maße: Innendurchmesser x Außendurchmesser x Dicke

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



## BING - Vergaserbestückung und Einstellung: BMW R 50

	links	rechts
Vergasertyp	1/24/45	1/24/46
Motoranschluß	Flansch	Flansch
Filteranschluß	35 mm	35 mm
Schwimmergehäuse kompl.	--	--
Schwimmergehäuse	fest rechts	fest rechts
Schwimmergehäusedeckel	32-190	32-190
Schwimmer	35-072	35-072
Kraftstoffanschluß	8 mm	8 mm
Gasschieber	22-470	22-470
Mischkammereinsatz	--	--
Hauptdüse	44-051	44-051
	105	105
Nadeldüse	45-251	45-251
	1308	1308
Leerlaufdüse	44-031	44-031
	35	35
Startdüse	--	--
Düsennadel	46-255	46-255
Nadelstellung	3	3
Luftregulierschraube offen	2 x	2 x

Linker Vergaser wurde ab Januar 1962 ersetzt durch Vergaser 1/24/131.  
Rechter wurde ersetzt durch 1/24/132

kann dem Motor nichts passieren. Frage: Kann beim Einbau einer Zündanlage sonst irgendwas schiefgehen? Antwort: Ja! Elektronik ist sensibel. Obwohl die meisten Anlagen Schutzschaltungen enthalten, genügt manchmal ein Vertauschen von + und - Pol oder ein einfacher Massefehler, um die Kiste zu töten.

Frage: Muß ich von Elektronik Ahnung haben, um sowas (Zündung, Blinkrelais, Bordsprechanlage usw.) einzubauen?

Antwort: Jein! Bei fertig gekaufter Elektronik, speziell wenn sie auf ein bestimmtes Modell bezogen ist, sollte man davon ausgehen, daß eine genaue Beschreibung und alle Teile beiliegen. Wenn dann was unklar ist, kann und muß man dem Händler auf die Füße treten! Bei Bastelprojekten ist man auf sich selbst angewiesen. Als Mensch mit "10 linken Daumen" sollte man sich einen Bekannten mit der passenden Kenne und der nötigen Hilfsbereitschaft suchen. (Soll's noch geben!)

Wilhelm Springmann

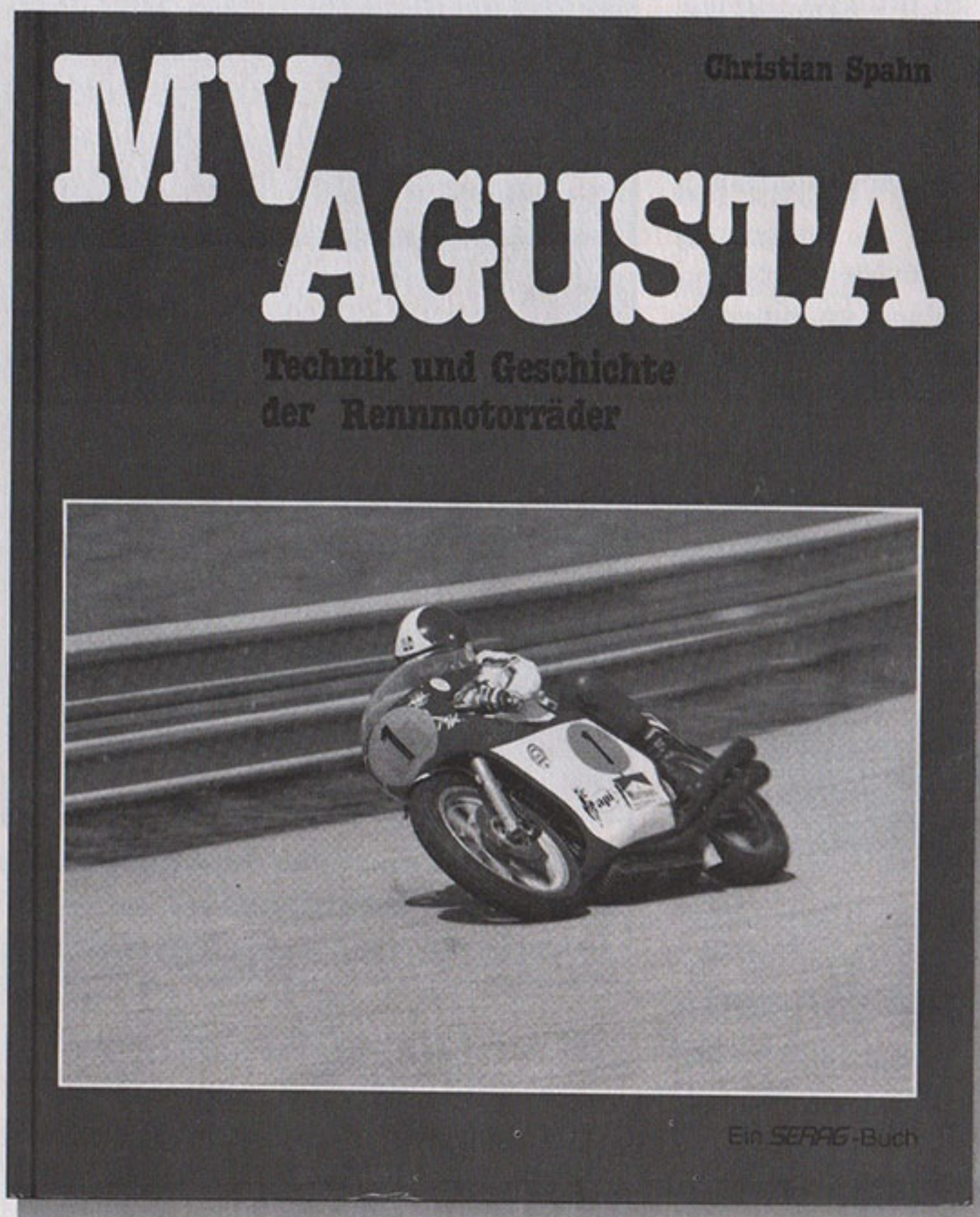
## ILO Motor · 1-Zylinder · 250 cm<sup>3</sup> 12,8 PS · Bj. 1951 · Lagerverwendung

Verwendungsstelle	Lagerart	Anzahl	Bezeichnung	Abmessungen (mm)
<b>Motor</b>				
Kurbelwelle	Rillenkugellager	2	6306.C3	30 x 72 x 19
<b>Getriebe</b>				
Antriebswelle	Rillenkugellager	1	6302	15 x 42 x 13
	Rillenkugellager	1	6303	17 x 47 x 14
	Nadellager	2	Nicht von FAG lief.	
<b>Vorgelegewelle</b>	Rillenkugellager	1	6204	20 x 47 x 14
	Rillenkugellager	1	6302	15 x 42 x 13

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

# LITERA-TOUR

MV Agusta - Technik und Geschichte der Rennmotorräder, Christian Spahn, SERAG AG, CH-Pfäffikon, 1. Aufl. 1986, ISBN 3-908007-13-1, 98 DM



“MV AGUSTA - Technik und Geschichte der Rennmotorräder” von Christian Spahn wurde bei uns in der Redaktion mit Spannung erwartet, zaubert doch die Nennung der beiden Buchstaben “MV“ ein Lächeln auf das Gesicht jedes Motorradenthusiasten. Kaum eine andere Marke hat in einem so kurzen Zeitraum eine derartige Popularität erlangt, die von einer beispiellosen Siegesserie im Sport getragen wurde.

MVs für die Straße blieben nördlich der Alpen stets ein seltener Anblick. Dabei gehörten zumindest die Vierzylindermodelle zu den Trauben, die für Normalsterbliche zu hoch hingen. Der Ton der legendären Maschinen aus Gallarate tat ein Übriges, um die Epoche ihrer Erfolge bei den Fans unsterblich zu machen.

Demzufolge gehört der 280 Seiten starke Schmöcker zu den Büchern, die gerne von den Redakteuren mit in die Freizeit genommen werden. Entsprechend aufmerksam wurde das Werk gelesen.

Die Unterteilung in 14 Kapitel macht Christian Spahn anhand der verschiedenen, im Sport eingesetzten, Modelle. Er beginnt mit dem ersten Motorrad der bis dahin nur im Luftfahrzeugbau aktiven

Firma, einer 125er Einzylinder-Zweitakter. Von dort führt der Weg bis zu den grandiosen 750er Vierzylindern für die Formel 750.

Spahn hat es sich nicht einfach gemacht. Viele unbekannte Fotos in Verbindung mit den gründlich recherchierten Fakten, hinterließen bei mir den Eindruck, daß es schwer ist, ein besseres Buch über die Sporteinsätze mit MVs zu schreiben. Neben einem erschöpfenden Tabellenteil am Ende des Buches sind die Schilderungen der Rennen und ihrer Vorbereitung packend geschrieben und mit aussagekräftigen Fotos illustriert.

Zu kurz kommt meiner Meinung nach die Technik der (meist) roten Renner. So geht Spahn eigentümlicherweise nicht auf die von MV gepflegte Bauweise (eine in einem “Bankett” gelagerte Kurbelwelle,

die es ermöglichte in Windeseile Zylinder, Kolben und Kurbeltrieb wechseln zu können) ein. Auch die Vielzahl der verwendeten Bremsen und die Weiterentwicklung der Doppelschleifenrahmen werden nur am Rande gestreift. Technische Illustrationen finden sich lediglich bei den älteren Maschinen. Schade, denn die Erwartungen sind angesichts des geforderten Preises von 98 DM recht hoch.

Dennoch ist dieses Buch eine gute Ergänzung des Angebotes. Die Qualität von Papier, Druck und Einband befriedigt hohe Ansprüche.

Ich empfehle allen, die Freude am Straßenrennsport der Viertakt-Ära haben, oder denjenigen, deren Träume vierzylinderig aber nicht aus Japan sind, dieses Buch.

Andy



## Mein Kett-car war schuldig

Als 7jähriger Steppke in einem 6000 Seelen-Ort an der nordfriesischen Küste erkannte ich schnell die beschränkten Möglichkeiten meines Vierrades. Der Aktionsradius eines Kett-cars aus dem Neckermann-Katalog war bei noch so großem Energieaufwand auf 1-2 km begrenzt.

Somit folgte der Umstieg auf das Zweirad mit den Pedalen. Was für Möglichkeiten offenbarten sich! Geschwindigkeit war auf einmal kein Zauberwort mehr. Dieser Adrenalinstoß, der, kurz bevor ich in eine zu schnell angegangene Kurve hineinschoß, den ganzen Körper unter Strom setzte. Schaff' ich es? Krieg' ich die Kurve? War ich an der Grenze des Machbaren angelangt? Wie oft haben sich diese Fragen in Bruchteilen von Sekunden in mein Hirn gebohrt - und wie oft der Asphalt in meine Kniescheiben.

So manch eine Bruchlandung hatte mich zwangsweise an die Werkzeugkiste des Vaters geführt. Es war schon ein verdammtes gutes Gefühl, als ich das erste Mal mein Fahrrad zerlegte, die demolierte Gabel

ersetzte, neue Lenkkopflager mit viel Fett montierte und hinterher die Kiste wieder ordnungsgemäß und funktionstüchtig präsentierte.

Ich bemerkte somit, daß ein “Bruch” nicht unbedingt nur schlechte Seiten aufzuweisen hatte. Schließlich empfand ich die Schrauberei als äußerst angenehm. Wie stolz stand ich mit fett- und ölverschmierten Händen vor meinen Eltern und Freunden. Es dauerte nicht lange, und ich erwarb so etwas wie Ansehen unter den Spielkameraden. Ja, ich wurde sogar um Rat gefragt, wenn andere einen Bruch zu reparieren hatten oder einem meiner unzähligen Fahrexperimente glücklich gefolgt waren.

Ich werde nie vergessen, wie wir unsere Fahrräder mit Hilfe von Bambusstangen und Bettlaken zu Seglern verwandelten. An der Küste bläst es ja bekanntlich oft sehr kräftig, und so donnerten wir bei 6 Windstärken vorm Wind mit ca. 60 Sachen über einen

schmalen, geraden Feldweg, wie er für die Marschenlandschaft so typisch ist. Nach einem Kilometer folgte eine enge 90-Grad-Kurve. Der Wind war jedoch stärker, und somit flog einer nach dem anderen über einen Stacheldrahtzaun in einen kleinen Teich voller “Entenschnotter”. Glip-schig, stinkend und mit vom Stacheldraht zerrissenen Gliedmaßen und Klamotten schoben wir unsere Segler in den heimatischen Hafen. Trotz der am Abend folgenden Tracht Prügel durch Vaters starken Arm war es ein einmaliges Erlebnis. Ich war zum erstenmal einem Geschwindigkeitsrausch erlegen, der ohne körperliche Anstrengung herbeigeführt wurde. Ab diesem Zeitpunkt öffnete sich mein Zweiradhorizont, und ich begann, Ausschau zu halten nach allem, was einen Motor zwischen den beiden Rädern besaß.

Was muß das für ein Gefühl sein, wenn man ohne zu strampeln dahingleiten kann, die Landschaft auf sich wirken

läßt und sich in aller Ruhe auf die nächste Kurve vorbereiten kann.

Da stand doch in der Garage des Nachbarn ein altes graues Kreidler-Moped mit 3-Gang-Lenkerschaltung, so ca. Baujahr '57. Mein Spielkamerad nervte seinen Vater so lange, bis er endlich das Moped aus der hintersten Ecke der Garage hervorrräumte. Der Sattel wurde auf die tiefste Stellung gebracht, und somit konnten wir die ersten Fahreindrücke per Pedalen auf uns wirken lassen. Wie satt lag diese Masse zwischen unseren dünnen Beinen. Wir haben uns die Zunge aus dem Hals gestram-pelt, denn der Motor sollte erst einige Wochen später nach einer gründlichen Überholung das erste Mal laufen.

In der Zwischenzeit dienten ausrangierte Spielkarten als Motorattrappe an unseren Fahrrädern. Mit Wäscheklammern wurden sie am Rahmen befestigt, und während der Fahrt knatterten sie auf den Speichen; fast wie ein echter

Zweitakter. An der Anzahl der Karten konnte man den Insider der Motorradszene erkennen. Wer mehr als vier Karten an den Speichen zerren ließ, gehörte nicht zu unserem erlesenen Kreise. Pro Karte wurde nämlich ein Zylinder nachgeahmt, und wer in unserem Bunde vier Karten auf das Hinterrad wirken ließ, war ein heimlicher Verehrer der damals gerade erschienenen Honda CB 750 Four.

Unvorstellbar war, daß ich damals noch ganze 6 Jahre warten müssen, bis ich das er-

ren Motorradfahrer auf ihren Horex, NSU und BMW's abfällig bemerkten, daß ein Motorrad nicht einzylindrig genug sein kann, galt damals mein Hauptaugenmerk für 2-3 Jahre diesem surrenden Japaner.

Nun aber zurück zur alten 50 ccm Kreidler des Nachbarn. Mittlerweile war sie betriebsbereit, und die erste Probefahrt auf einem weiten Stoppelfeld stand bei strahlendem Sonnenschein bevor. Gründlichst wurden wir mit den Bedienungselementen vertraut gemacht. Jeder von uns durfte ab-

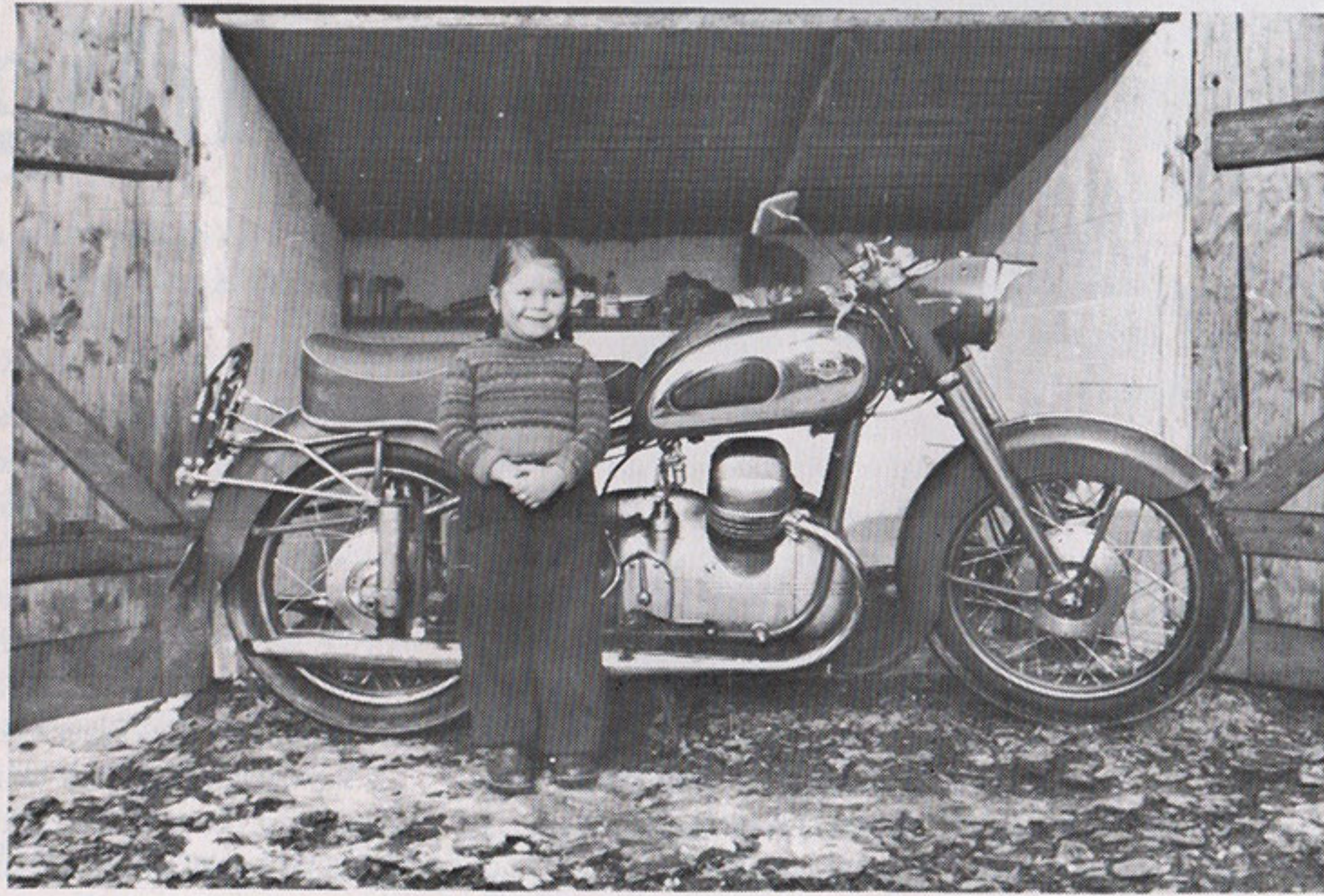
Tag waren wir die größten Rennfahrer in Nordfriesland, und selbst eine in unserer Nähe abgestellte CB 750 würdigten wir keines Blickes.

Ich bereitete mich gerade seelisch auf meine 11. Runde vor, als Werner mit satten 50 km/h von der vorgegebenen Bahn abwich und versuchte, das Vorderrad bei dieser Geschwindigkeit in einem Fuchsbau zu parken. Ich kann nicht mehr genau sagen, wie weit und hoch er geflogen ist, zumindest war er 14 Tage nicht aus seinem Zimmer herausge-

Jahr älter als ich und konnte somit als erster den Führerschein für das Kleinkraft machen. Stolz präsentierte er eines Tages seine neue Errungenschaft auf unserem Spielplatz, der uns als allabendlicher Treffpunkt diente. 90 km/h sollte sie laufen. Unvorstellbar für mich, denn bei 50 Sachen auf der alten Kreidler fingen die Knie schon an zu zittern. Allein das Wort "Kleinkraft" strahlte damals so viel Energie aus, daß wir aus respektablem Abstand die im Leerlauf tuckernde Hercules bestaunten. Reiners Demonstrationsrunden mit dreckschleuderndem Hinterrad auf dem Spielplatz ließen unsere Herzen höherschlagen. Es war unzweifelhaft sein Abend. Voller Stolz erklärte Reiner uns jedes Detail. Nach einer Stunde intensivster Einweisung war es dann soweit: Wir durften jeder eine Runde drehen; maximal den 2. Gang und sehr vorsichtig am Gas drehen, hatte er uns eingeblut.

Zur Feier des Tages trug ich meinen neuen grünweißen Trainingsanzug, der just am Tage zuvor von unserem Handballsponsor als Dankeschön für den Aufstieg in die nächsthöhere Klasse überreicht wurde. Dank meiner Kreidlererfahrungen kam ich sehr schnell mit den Hebeln zurecht. Die einzige Neuerung war die Fußschaltung. Erster Gang nach unten und dann jeweils nach betätigter Kupplung kräftig nach oben ziehen. Ich glaube, es sollte 4mal gehen, also 5 Gänge, Wahnsinn. Mit einem Knacken war der 1. Gang eingelegt, und im gleichen Moment wurden die Knie weich. Jetzt bloß keine Schwäche zeigen. Die Hercules-Sprint sprang mit mir los, und ehe ich mich versah, mußte schon wieder gebremst werden. Nach einer rechtwinkligen Kurve kamen 100 m, die mich dazu verleiteten, den 2. Gang einzulegen. Ein kurzer Gasstoß, und das Gerät schoß

Foto: Dr. Wolfgang Scheinflug, Reinheim



stema dieses Gefährt bewegen durfte.

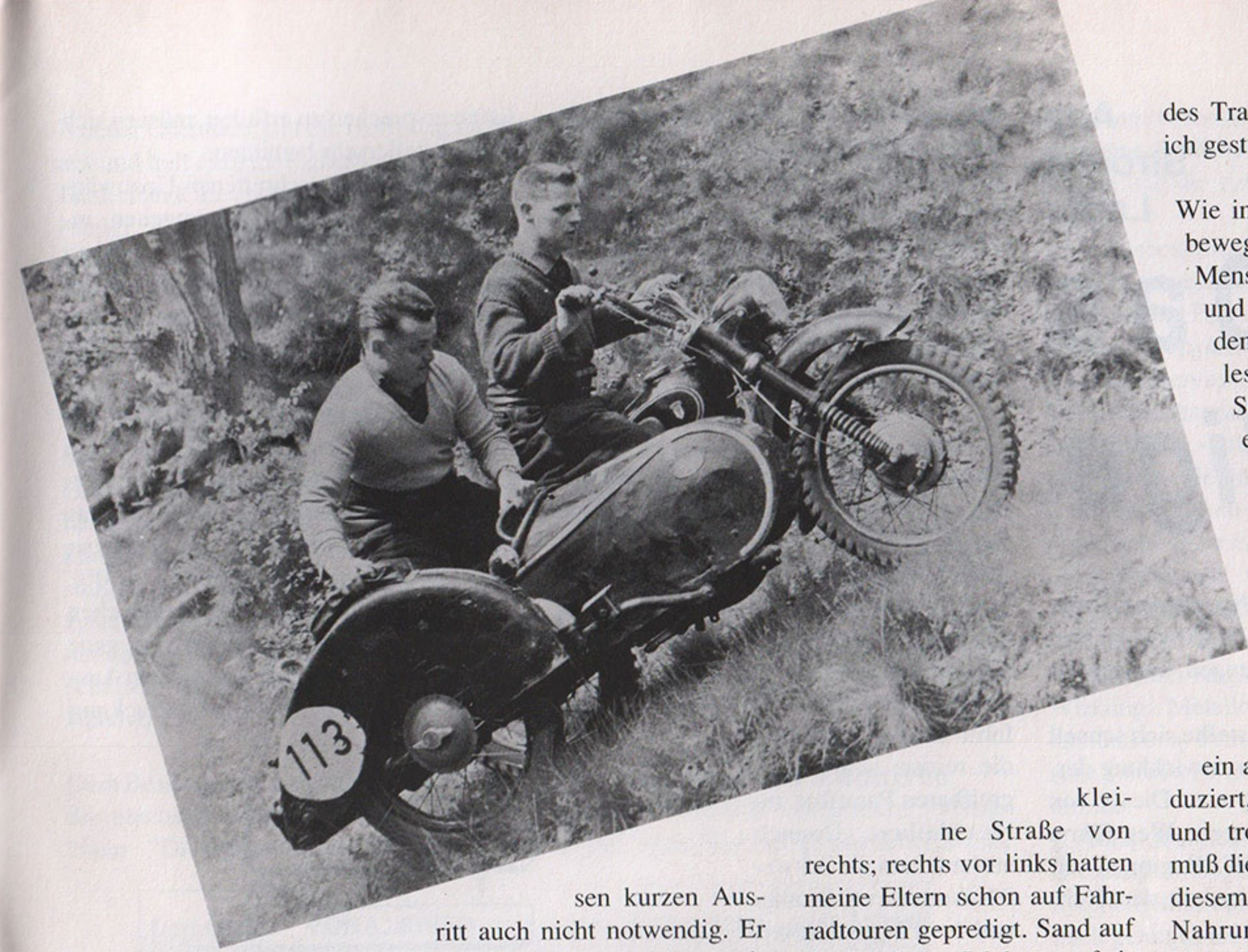
Noch heute verspüre ich den Geruch von der ersten CB 750, die vor unserem Kiosk stand. Die heiße Luft des verstummten Motors glitt am bronzenen Tank vorbei und drang unauslöschlich in meine Sinne, als ich nach langem Bitzen auf der aufgebockten Maschine Platz nehmen durfte. Ich glaube, daß kein weiteres Motorrad jemals einen so starken Eindruck bei mir hinterlassen hat. Auch wenn die ande-

wechselnd 2 Runden ums Feld jagen. Wer die Kreidler abwürgte, mußte frühzeitig weiterreichen. Schnell erkannte ich, daß viel Gas und das Spiel mit der Kupplung die vollen Runden garantierten. Wir waren berauscht von dem Klang, der aus dem defekten Schalldämpfer donnerte.

Jeder opferte sein Taschengeld, um mit dem Fahrrad einen weiteren Kanister Gemisch von der Tankstelle heranzuschleppen. An diesem

kommen. Die Kreidler hatte böses gelitten, und wenn ich mich nicht irre, müßte sie heute noch im gleichen Zustand in der hintersten Ecke der Nachbargarage stehen.

Spätestens jetzt stand 100%ig fest, daß ich mit 18 Jahren ein Motorrad erwerben würde, ganz bestimmt. Alle Jungs in meiner Klasse hatten diesen Vorsatz. Verwirklicht habe oder konnte nur ich ihn. Nein, nicht ganz. Da war doch noch der Reiner. Er war ein



mit mir auf eine Buschgruppe zu. In der Stunde der Not verwechselte ich so ziemlich alles, was man verwechseln konnte.

Trotzdem kam ich irgendwie mit abgewürgtem Motor vor den Büschen zum Stehen. Reiner war ganz schön sauer und ergoß seinen Zorn über mich. Zitternd stieg ich ab. Schon nach 10 Minuten riskierte ich wieder eine dicke Lippe, um mich wegen der Missetaten zu rechtfertigen. "Auf einem Spielplatz ist die Tauglichkeit einer solchen Maschine nicht zu testen. Die Ähnlichkeit mit der alten Kreidler ist geradezu verblüffend!" Damit hatte ich Reiners Stolz gebrochen. Das Fahrerlager wurde an eine schmale asphaltierte Straße hinter dem Spielplatz verlegt. Hier sollte ich mich erneut von der gewaltigen Kraft seiner Hercules überzeugen.

Mit der Polizei war nicht zu rechnen, da allen bekannt war, daß der Dorfsheriff bereits die Pantoffeln dem Fernsehgerät entgegenstreckte. Ein Helm war selbstverständlich für die-

sen kurzen Ausritt auch nicht notwendig. Er würde nur stören, und an meinem Trainingsanzug allein könne mich ja niemand erkennen.

— Vorweg gesagt, es war das beeindruckendste Zweiradelerlebnis, das ich jemals machen durfte, quasi mein Schlüssel-erlebnis. —

Es war beeindruckend, wie schnell die Drehzahl in die Höhe schoß. Ich riß förmlich einen Gang nach dem anderen herein. Die enorme Kraft des Motors hatte mich verzaubert, und für eine Minute schwebte ich auf einer rosa Zweitaktwolke. Selbst in meinen kühnsten Träumen hatte ich mir diese Kraftentfaltung nicht vorstellen können.

Die Ernüchterung kam, als ich mit 75 km/h auf eine scharfe 80-Grad-Linkskurve zuflog. Zu viele Eindrücke lähmten mein dummes Hirn. Wie herunterzuschalten? Stand da nicht eben Bernd mit hochgerissenen Armen und offenem Mund auf dem Bürgersteig? Am Kurveneingang wie am Kurvenausgang kam jeweils eine

des Trainingsanzuges schlich ich gestützt gen Heimat.

Wie in einem Trauermarsch bewegte sich ein Pulk von Menschen. In der Mitte ich und eine ab Lenkkopf total demolierte gelbe Hercules-Sprint. Auf halber Strecke kam uns Reiner entgegen, und von da an mag ich nicht mehr weitererzählen; zu grausig und beschämend sind auch heute noch die Erinnerungen.

Mein Taschengeld wurde auf ein absolutes Minimum reduziert, die Hercules repariert, und trotz aller Grausamkeit muß dieser Zweiradbazillus an diesem Ereignis jede Menge Nahrung gefunden haben. Mein Wunsch nach einem eigenen Motorrad wurde fast unerträglich, was wiederum bei meinen Eltern blankes Entsetzen auslöste. Unzählige Male wurde ich an dieses Ereignis erinnert. Bei jedem Einkauf bei dem besagten Kaufmann wurde ich belächelt. Ich wußte genau, was in ihren Köpfen vorging. Jeder wußte, was passiert war. Auch der Dorfsheriff hatte die Fähigkeit, tief und vorwurfsvoll mit seinen Augen in mich einzudringen.

Noch heute verspüre ich ein merkwürdiges Gefühl, wenn ich bei einem Besuch in der Heimat an dieser Ecke vorbeifahre. All das Erlebte hat mit Sicherheit dazu beigetragen, daß ich seit dem Erwerb des Motorradführerscheines bis zum heutigen Datum keinen Unfall auf den mittlerweile sieben Motorrädern erleben mußte.

Also, fahrt Euch nicht die Ohren ab und paßt auf den Ölstand auf.

Dirk Heinrichs

# Das ölige

Befaßten wir uns in der November-GP mit der historischen Öl-Entwicklung in Verbindung mit den Fahrzeugen, kommt nun die Chemie zum Zuge.

Wie schon angedeutet, stellte sich schnell heraus, daß eine Weiterentwicklung der Ölqualitäten notwendig war. Dieser von der Industrie eingeschlagene Weg führte zum "Synthetischen Öl". Beginnen wir mit unserem Ausgangsprodukt, dem Rohöl.

Die aus den verschiedensten Regionen der Welt gelieferten mineralischen Rohöle sind ein Gemisch unterschiedlichster Zusammensetzungen und chemischen Eigenarten. Die in den Fahrzeugen verwendeten Öle müssen aber eine Vielzahl reproduzierbarer Eigenschaften aufweisen. Um das zu erreichen, muß Ordnung in den Rohstoff gebracht werden. Die Chemie kennt hier eine ganz simple Methode, nämlich die Destillation, genauer die fraktionierte Destillation. Übrigens, die sagenhafte "Retorte", die sich jeder vorstellt, der das Wort Destillation hört, ist nur ein Fossil aus der Zeit der Alchemie und ohne jeden praktischen Wert. Heute sind die technischen Mittel aufwendiger und zweckmäßiger und haben mit den herkömmlichen Vorstellungen nichts mehr zu tun.

Die Destillation ist der Punkt, wo sich die Wege zwischen "Mineralischem Öl" und "Synthetischem Öl" trennen

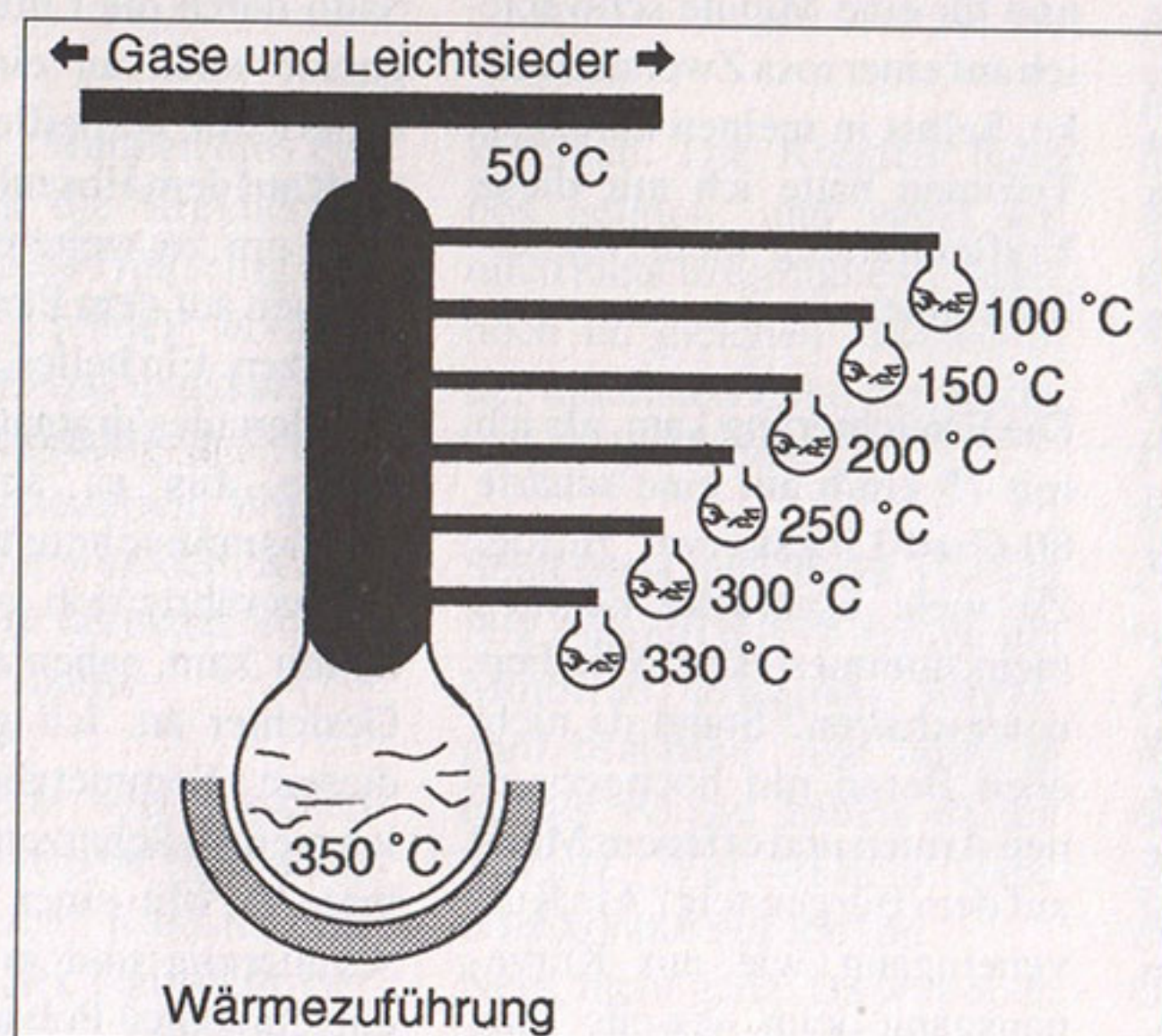
## Was ist eine Destillation?

Wir stellen uns eine Anlage vor, wie in der Zeichnung zu sehen. Das Rohöl wird in einem Gefäß erhitzt, dabei steigen je nach Siedepunkt die verschiedenen Substanzen (Öle) in einer Kolonne hoch und werden dann bei genau definierten Temperaturen aufgefangen. Leichtsieder und Gase werden bei diesem System über Kopf abgezogen und der weiteren chemischen Bearbei-

tung zugeführt. Die Siedepunkte der wichtigsten Rohölbestandteile schwanken etwa zwischen 50°C und 350°C. Schmieröle siedeln allgemein erst über 350°C. Bei diesen Temperaturen setzt leicht eine Zersetzung ein. Um dem vorzubeugen, wird die weitere Destillation mit vermindertem Luftdruck (Vakuum) durchgeführt.

## Raffination

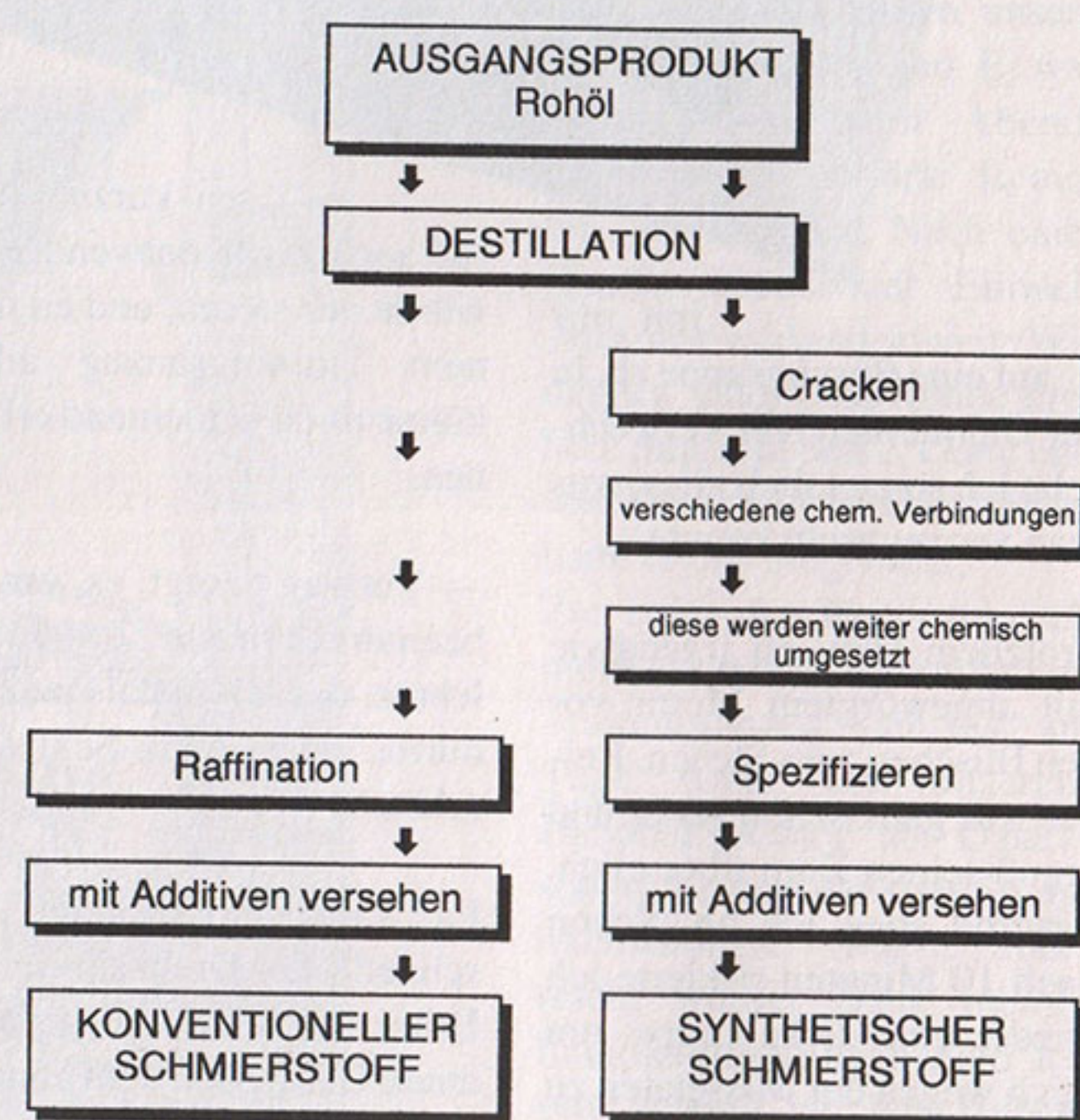
Nach der Destillation werden die getrennten, verschiedenen hochsiedenden Ölbestandteile (Fraktionen) auf chemischem und physikalischem Weg gereinigt. Man kann die einzelnen Fraktionen z. B. mit Schwefelsäure austrühren, wobei nichtgesättigte Kohlenwasserstoffe, leicht verharzende Körper, Farb- und Riechstoffe entfernt werden, während die reinen, schwer angreifbaren Paraffine zurückbleiben. Danach entfernt man die Schwefelsäurereste mit Wasser und 1 - 2%iger Natronlauge und schickt das Öl zur Aufhellung durch Filterpressen, die mit Bleicherde gefüllt sind. Natürlich gibt es hier eine Unzahl von anderen Anwendungsbeispielen, die nur dazu da sind, um eine möglichst einheitliche und reproduzierbare Substanz zu erreichen. Jeder einzelne dieser Vorgänge ist sehr arbeitsintensiv und bedarf dauernder Kontrollen in Laboratorien. Um ein einmal gegebenes Qua-



litätsversprechen zu erfüllen, müssen sich die Hersteller sehr bemühen.

Die hier kurz angeschnittenen Unabwägbarkeiten kann man leicht umgehen, indem man das gleiche Öl auf chemischen Wege herstellt (hier verlassen wir unsere mineralischen Schmierstoffe und wenden uns der Herstellung der synthetischen Schmierstoffe zu).

Die im Kopfbereich der Destillation gewonnenen Leichtsieder und Gase werden gesonderten chemischen Verfahren unterworfen. Eines dieser Verfahren ist das Cracken. Bei einem Druck von 5 - 80 bar und einer Temperatur von 450°C - 600°C findet ein Aufbrechen der chemischen Substanz statt, und es bilden sich ganz neue Verbindungen. Die wichtigsten Ausgangsstoffe sind nach der Cracking



Mono-Olefine wie Äthylen, Propylen, 1-Buten, 2-Buten und Isobuten. Ganz plötzlich sind wir hier tief in die Chemie hineingerutscht, obwohl wir das ja gerade vermeiden wollten. Lassen wir also nur die Namen dieser Verbindungen in unseren Ohren klingen. Das Wort Öl taucht nicht mehr auf. Und genauso verhält es sich mit dem Aussehen und dem Zustand, mit unserem Erdöl haben diese Verbindungen im Moment nichts mehr zu tun.

Nur der Chemiker gibt die Hoffnung nicht auf und holt einige Möglichkeiten aus der Hinterhand. Er zerlegt weiter, verbindet, reinigt, vermischt und erhält nach langwierigen Verfahren endlich Substanzen, die zwar einen anderen Namen führen, aber unseren Ölen plötzlich wieder gleichen, ja sogar besser sind. Und hier liegt schon der erste eindeutige Vorteil: Die Verfahrensgänge sind 100% reproduzierbar.

Hier besteht also eine Möglichkeit, unabhängig von regionalen Qualitätsschwankungen des Ausgangsstoffes Erdöl auf Bestellung immer die gleiche Substanz herzustellen. Das Erstaunliche ist, daß nicht nur eine gefundene Substanz ölige Eigenschaften hat, sondern gleich eine ganze Handvoll.

Dem Besitzer alter Fahrzeuge beantwortet die untenstehende Tabelle viele Fragen. Unter "Dichtungsverträglichkeit" über-

füllen kann.

Übrigens, diese Wissenschaft über Schmierung und das gesamte weitere Umfeld nennt man **Tribologie**. So gibt es in Deutschland auch eine Gesellschaft für Tribologie, die regelmäßig Fachtagungen abhält, wo diese Fragen geklärt werden. Leider spricht hier nur der Fachmann zum Fachmann, so daß der Oldie-Besitzer hier kein offenes Ohr findet.

Bei der Auswertung einer Reihe von Referaten zeigte sich, daß die Empfehlung der Experten dahin geht, bei älteren Maschinen nur simple Mineralöle einzusetzen. Diese Produkte sind heute so gut, daß sie alle Probleme der Schmierung lösen können. Der Anwender hat darüber hinaus zumindest einen erheblichen geldlichen Vorteil.

## Zusetzen von Additiven

Egal ob Mineralöl, synthetische Flüssigkeiten oder Öle auf pflanzlicher Basis,

Eigenschaften	Mineralöle	Polyolefine	Alkylbenzol	Diester	Polyolester	Polyglykol	Phosphat-ester	Silikonöle
Tieftemperatur-Fließfähigkeit	4	3	3	3	2	3	4	3
Verschleißschutz	4	4	4	4	4	1	2	5
Reibverhalten	3	3	3	3	2	1	2	5
Hochtemperatur-Oxydationsstabilität	4	2	4	3	1	1	4	3
Wasserabscheidevermögen	4	2	2	2	2	5	2	5
Luftabscheidevermögen	3	2	2	2	2	4	2	-
Rostschutz	1	1	1	3	3	3	4	3
Mischbarkeit mit Mineralöl	-	1	1	3	4	5	5	5
Lackverträglichkeit	1	1	1	5	5	3	5	2
Dichtungsverträglichkeit	1	1	1	4	4	3	4	1
Hydrolitische Stabilität	1	1	1	4	4	2	4	3
Verdampfungsverlust niedrig	4	1	4	1	1	3	3	3

Qualitätsbeurteilung: 1: ausgezeichnet, 2: sehr gut, 3: gut, 4: hinreichend, 5: schlecht

wiegt eindeutig die Anzahl derjenigen synthetischen Flüssigkeiten mit schlechter Beurteilung. Auch Lackverträglichkeit und Mischbarkeit mit Mineralölen sind nicht gut benotet. Darüber hinaus wird man auch beim Kauf dieser synthetischen Öle leider nicht informiert, ob alte Getriebe oder Motoren überhaupt mit diesen modernen Mitteln problemlos laufen. In der Literatur wird darauf hingewiesen, daß ältere Metallverbindungen angegriffen werden können. Für den Besitzer älterer Fahrzeuge sind die Parameter wie Flächenpressung, Gleitgeschwindigkeit und Metallpaarung überaus wichtig. Es kann also sein, daß das Öl GLXY so gut ist, daß es die simplen Anforderungen eines alten Motors oder Getriebes gar nicht mehr er-

Chemie ist immer im Spiel. Wird am Anfang der Veredlung bei allen Schmiermitteln mehr physikalisch/chemisch gearbeitet, kann man beim Zusetzen der Additive nicht auf die blanke Chemie verzichten. Diese Zusätze finden wir in allen Ölen, und die Zusätze wirken, werden ausgestoßen, umgesetzt und im verbrauchten Öl konzentriert angesammelt. Gerade hier liegt ein Teil der Problematik bei der Altlölsorgung. Kommt nun ein Hersteller und behauptet, ein besonders umweltfreundliches Öl gefunden zu haben, so bleibt zumindest ein fader Geschmack zurück. Additive Verbrennungsrückstände und Abrieb sind niemals umweltfreundlich.

Additiven kommt die Aufgabe zu, gezielt

Leistungsverbesserungen einzuleiten. Hier eine Auflistung der Leistungsanforderung und die eingesetzten Komponenten.

1. VI-Verbesserer für günstigeres Viskositäts-Temperaturverhalten. Gute VI-Verbesserer sind Polymethacrylate oder auch Äthylen-Propylen-Copolymere
2. Alkalireserve zum Neutralisieren saurer Verbrennungsprodukte. Es werden Metallkarbonate, -sulfate und -phenate in Öl dispergiert. Gebräuchliche Metalle sind Calcium, Barium und Magnesium. Die organische Seite ist vertreten durch Aminoverbindungen
3. Schmutztragende Detergenzien und Disperganzien. Detergenzien haben, dem Waschmittel vergleichbar, eine reinigende Wirkung. Metallorganische Disperganzien sind u. a. Petrosulfonate. Die organische Seite ist vertreten mit Polyalkylsuccinimide.
4. Antioxidantien zur Verlangsamung der Öloxidation. Zugewetzt werden: Zinkdionylphenyldithiophosphat oder auch sterisch gehindertes Phenol.
5. Hochdruckzusätze zum sicheren Gleiten bei hoher Druckbeanspruchung, u. a. Zink-dionylphenyl-dithiophosphat oder phosphorgeschwefelte Polyolefine.
6. Korrosionsschutzmittel zur Verhinderung der Lagerkorrosion. Additive sind: Zinkdithiophosphate oder auch phosphorgeschwefelte Terpene und Olefine oder auch Kupfer- und Bleisalze aus den Lagermetallen in Verbindung mit Passivierungsmitteln.
7. Schaumhhibitoren, Silikonöle und grenzflächenaktive organische Verbindungen.

Auch die Anzahl der chemischen Wortgebilde, für den Normalbürger wohl recht schwer zu lesen, soll bitte nicht darüber hinwegtäuschen, daß wir die Problematik bei der Herstellung und Veredlung von Schmierstoffen nur ganz am Rande gestreift haben. Es sollte ja auch keine chemische Ausbildung stattfinden, sondern nur aufzeigen, welche komplexen Überlegungen bei den Herstellern anstehen, um die Kundenwünsche zu erfüllen. Darum ist es wirklich schade, daß diese Hersteller nur mit den Bezeichnungen GTXYZ werben. Diese Kürzel sind Kinder der Werbebranche ohne jeglichen Wert und Inhalt. Das teuerste Schmiermittel muß für den Oldie nicht immer das Beste sein.

**Geldmangel ist die Wurzel allen Übels! Und deshalb versucht pk einen alten billigen Behördenhobel zum Tourer umzuwickeln, frei nach dem Motto: Eine Lösung hatte er, aber sie paßte nicht zum Problem**

Die Reisen mit meiner restaurierten 200er Hercules von 1953 waren strapaziös. Die Endgeschwindigkeit von knapp 95 km/h hatte nicht einmal auf kurvigen Landstraßen ausgereicht, einen langsamen Wagen zu überholen (von Bundesstraßen und Autobahnen abgesehen, denn auf die habe ich mich nicht getraut). Die zuverlässige Hercules deshalb ausmustern oder verkaufen? Nichts davon: Flugs meiner Frau zu Weihnachten einen Gutschein für die Bezahlung der Fahrstunden für den Klasse 1-Führerschein geschenkt, ihr gesagt, daß die Zukunft auf unseren verstopften Straßen dem motorisierten Zweirad gehört und daß wir zwei Motorräder brauchen, um uns nicht um die Benutzung der Hercules zu streiten.

Dieser Logik konnte sich Susanne nicht entziehen und bewilligte die zweite Maschine, "wenn sie nicht zu teuer ist".

Der Entschluß ein zweites "Mopet" zu kaufen, fiel mir deshalb besonders leicht, weil mir eine BMW-GS aus den 80er Jahren zur Verfügung steht und es einem GummikuH-Redakteur schlecht ansteht, Fotos von Reisen zu machen, wo im Vordergrund so eine moderne Maschine prangt. Man ist dem Leser ja auch etwas schuldig.

Wenn die Hercules zukünftig als reines Stadt-Motorrad dienen soll, so muß die zweite Maschine für Touren da sein. Meine Ansprüche begrenzten die Auswahl:

1. Das neue Motorrad muß "klassisch" sein
2. Die Geschwindigkeit muß mindestens 115 km/h betragen (16 PS wären angebracht)
3. Es soll ein Zweitakter sein (robust und einfach zu reparieren)

Nun blätterte ich Knittels "Motorrad Oldtimer Katalog" und zeitgenössische Typentafeln durch und suchte mir mögliche Maschinen aus. Ich fand:

- **Ardie BZ 350** (2 Zylinder- 20 PS)

- **DKW RT 350** (2 Zylinder- 18,5

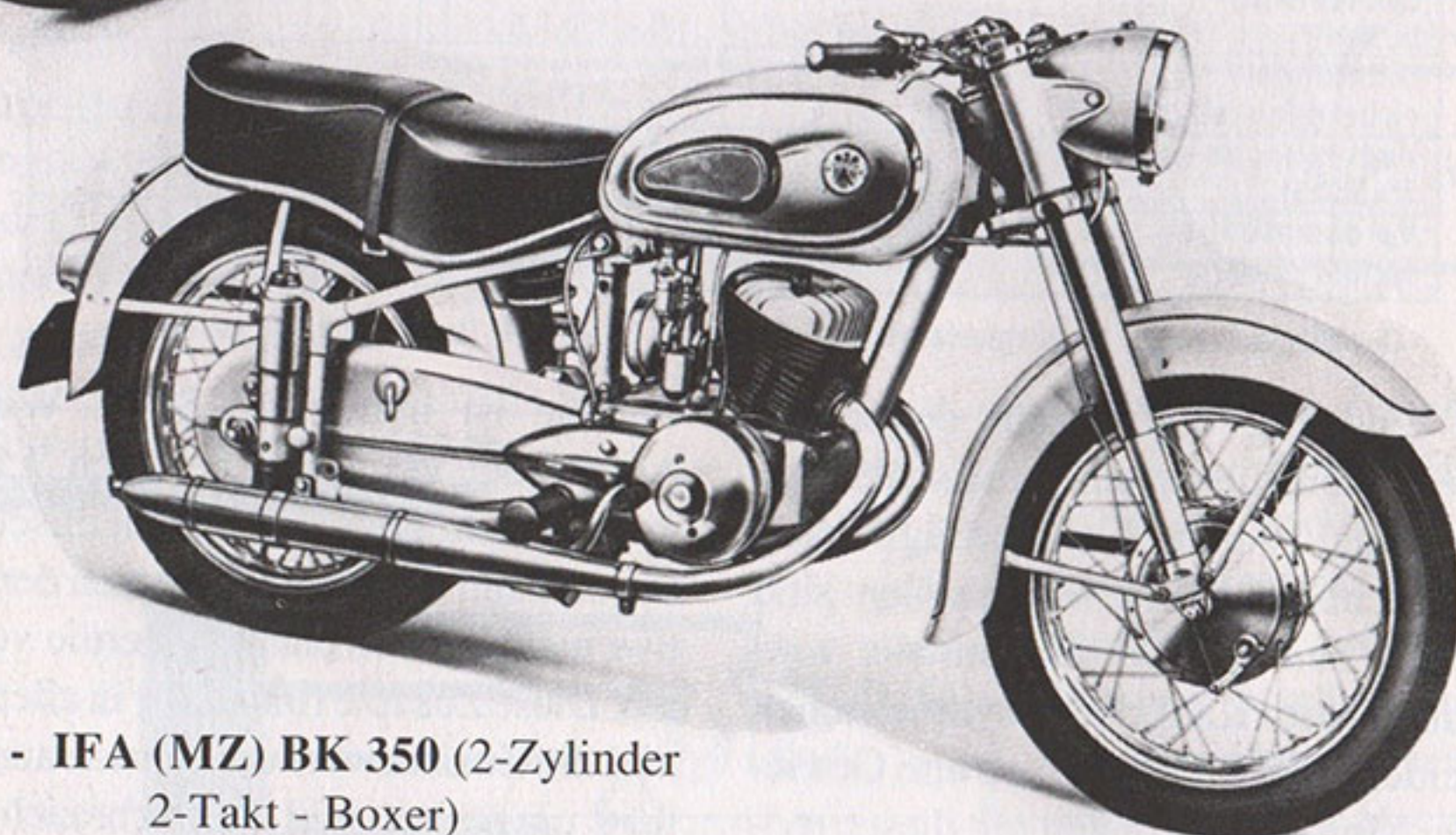
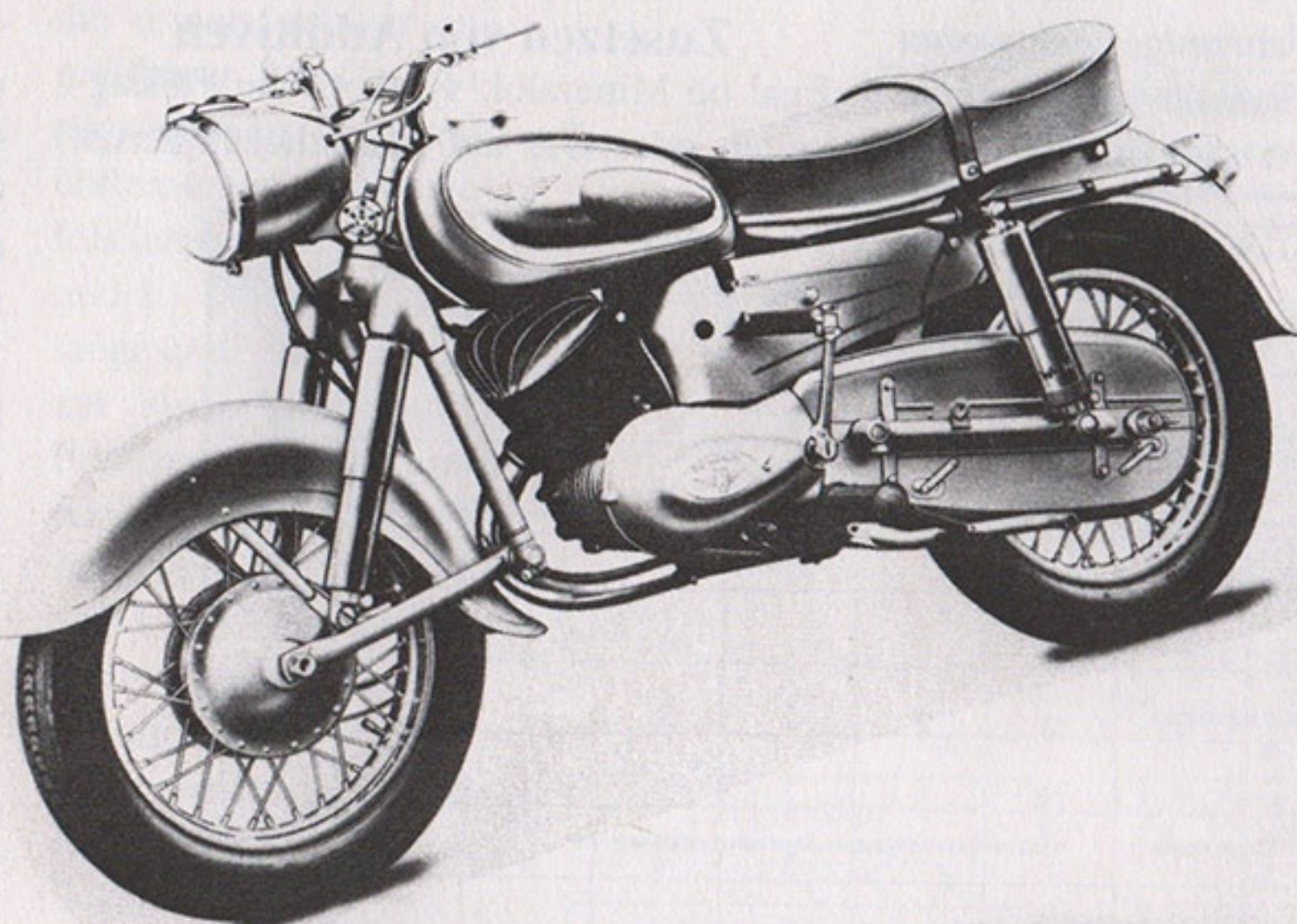
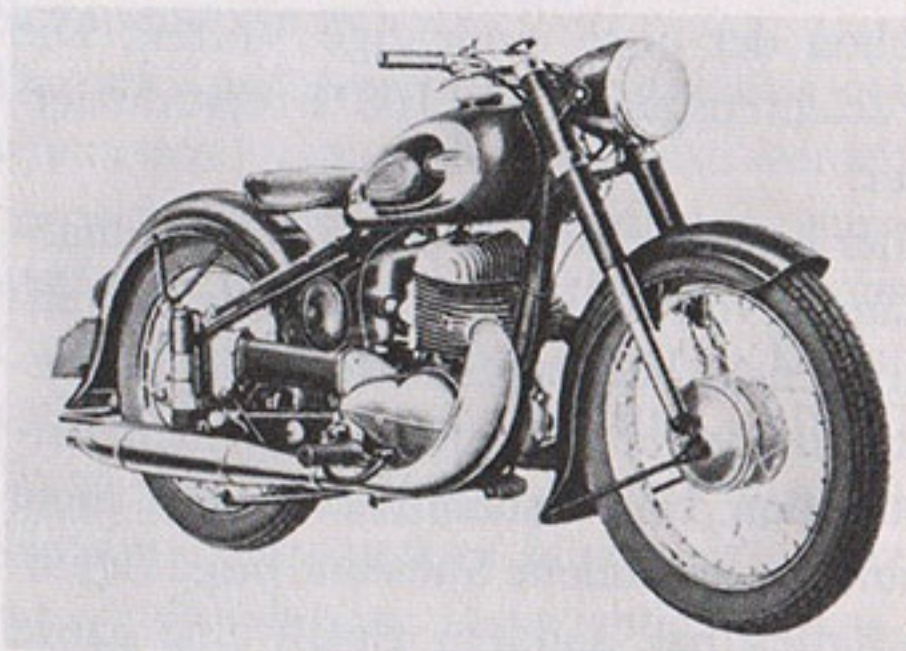
# Es darf gebastelt werden..

PS)

- **Triumph Boss** (1 Zylinder-Doppelkolbenmotor - 350 cm<sup>3</sup> - 16 PS)

- **Maico Taifun** (2-Zylinder - 395 cm<sup>3</sup> - 22,5 PS)

Selbst unrestaurierte Maschinen dieser Klasse waren für mich zu teuer, wie ich nach dem ausgiebigen Studium vieler Kleinanzeigen feststellen mußte. Eine "Stufe" tiefer, zog ich die



- **IFA (MZ) BK 350** (2-Zylinder 2-Takt - Boxer)

- **ILO 250 cm<sup>3</sup>** (Hercules, Tornax, Expreß usw.)

- **Victoria KR 26 Aero** und die

- **Zündapp 250er Trophy**

in die Auswahl. Die Zündapp hatte bei mir die schlechtesten Chancen, weil ich sie mit ihrer Schwinge und den Leichtmetall-Verkleidungen nicht leiden mochte. Sie erinnerte mich zu stark an meine

Combinette-Zeiten.

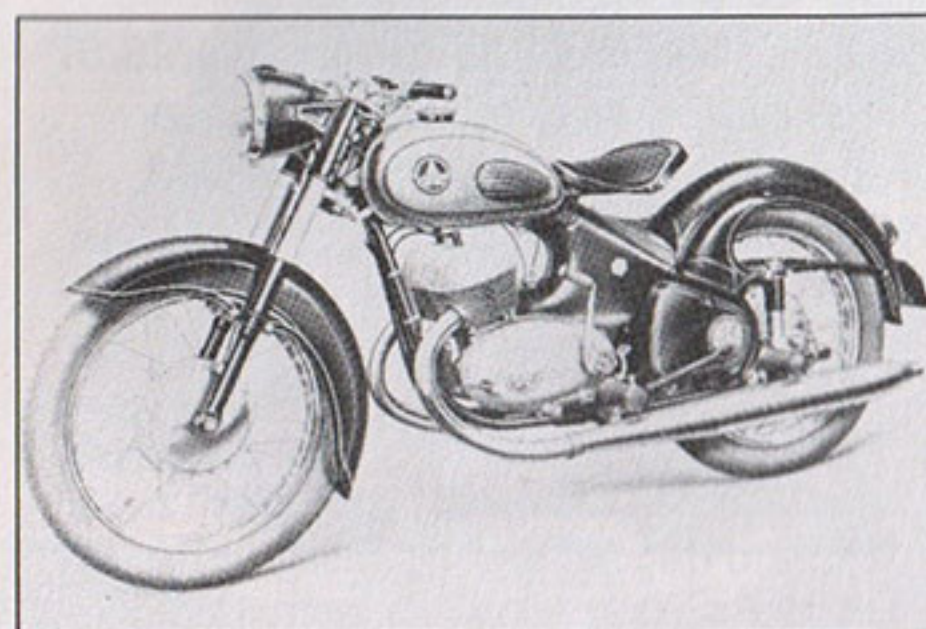
Kleinanzeigen in der GummikuH brachten mich einen Schritt weiter. Doch was nützte mir das billige Angebot in München, wenn ich im Norden der Republik wohne und die Reise- bzw. Transportkosten ungefähr 600 DM betragen.

Jeden Anrufer in der GummikuH-Redaktion nervte ich und fragte, ob er nicht

werden..

durch Zufall wüßte, wo eine RT 350, eine 2-Zylinder-Ardie oder eine Victoria KR 26 steht ("mieser Zustand, aber komplett"). Das Ergebnis war negativ, und die Anrufer erklärten mich wohl für mindestens halb verrückt.

Für "verrückt" erklärte ich Titus Marschall, Eingeweihte kennen ihn als Maico-Spezialisten, der mir nach meiner vorsichtigen Frage, ob die Maico MD 250 für mich das richtige Stahlroß sei, sagte, daß dieses "Feuerzeug" nicht zu mir paßt,



und ich solle mir doch eine Bundeswehr-Maico zulegen. "Ich will doch von meiner 11 PS-Hercules weg! Ein Eisenhaufen mit 14,5 PS? Ausgelutschte Schabracken von der Vebeg kommen nicht in Frage" sagte ich. "Da kannst Du aber einen 360 cm<sup>3</sup>-Zylinder draufschauben, dann hat die Maschine um 20 PS. Das Fahrgestell und die Bremsen halten das aus. Außerdem ist die M 250 B billig zu bekommen, und die Ersatzteile kosten auch wenig!" Dieser vernünftige Vorschlag leuchtete mir ein.

In der GummikuH-Dezemberausgabe entdeckte ich eine Kleinanzeige: "M 250 B zu verk., Brief, Luftfilterkasten, Lampe u. Limadeckel fehlen, 300 DM..."

Am Samstag, 21. Dezember, stand ich beim Verkäufer im 60 km entfernten Bremerhaven "auf der Matte". Bei schumrigem Licht wurde die Maico begutachtet und gekauft. In der Dunkelheit und im Regen versuchten wir die Räder zu lösen, damit sie in den Kofferraum und der Rahmen quer in den hinteren Fahrgastraum meines Wagens paßte. Doch zerlegen ließ sich auf die Schnelle nichts, und gemeinsam wuchteten wir sie mit dem

Hinterrad zuerst in den Kofferraum. Die Telegabel mit Schutzblech und Reifen ragte noch heraus. Mit gemischten Gefühlen ging es über die Autobahn zurück.

Am nächsten Morgen wurde entladen. Meine Frau sah die Maschine das erste Mal und war über den schlechten Zustand enttäuscht. Da auch ich noch Zweifel hegte, beschönigte ich mit Engelszungen die Motorradruine und pries den geringen Kaufpreis, bis ich selbst von meiner Begeisterung angesteckt war. (Ein bekannter, verstorbener Baron wendete diese Methode ebenfalls erfolgreich an: Er zog sich an seinen Haaren aus dem

Sumpf).

Gemeinsam mit Freund Iwi wuchteten wir das Zweirad die steile Kellertreppe hinunter und stellten es auf meinen Montiertisch. So ein Ding ist eine feine Einrichtung, kommt man doch bequem im Stehen oder Sitzen an jede Schraube heran. Der Tisch besteht aus zwei Rohrgeräten, die zwei dicke Bretter tragen und ist leicht zu bauen.

## DEMONTAGE

Trotz festgerosteter Schrauben war das "Auseinandernehmen" einfach. Die Telegabel löste sich in ihre Einzelteile auf,

Auf der selbstgestrickten Arbeitsbühne steht die Maico M 250 B.





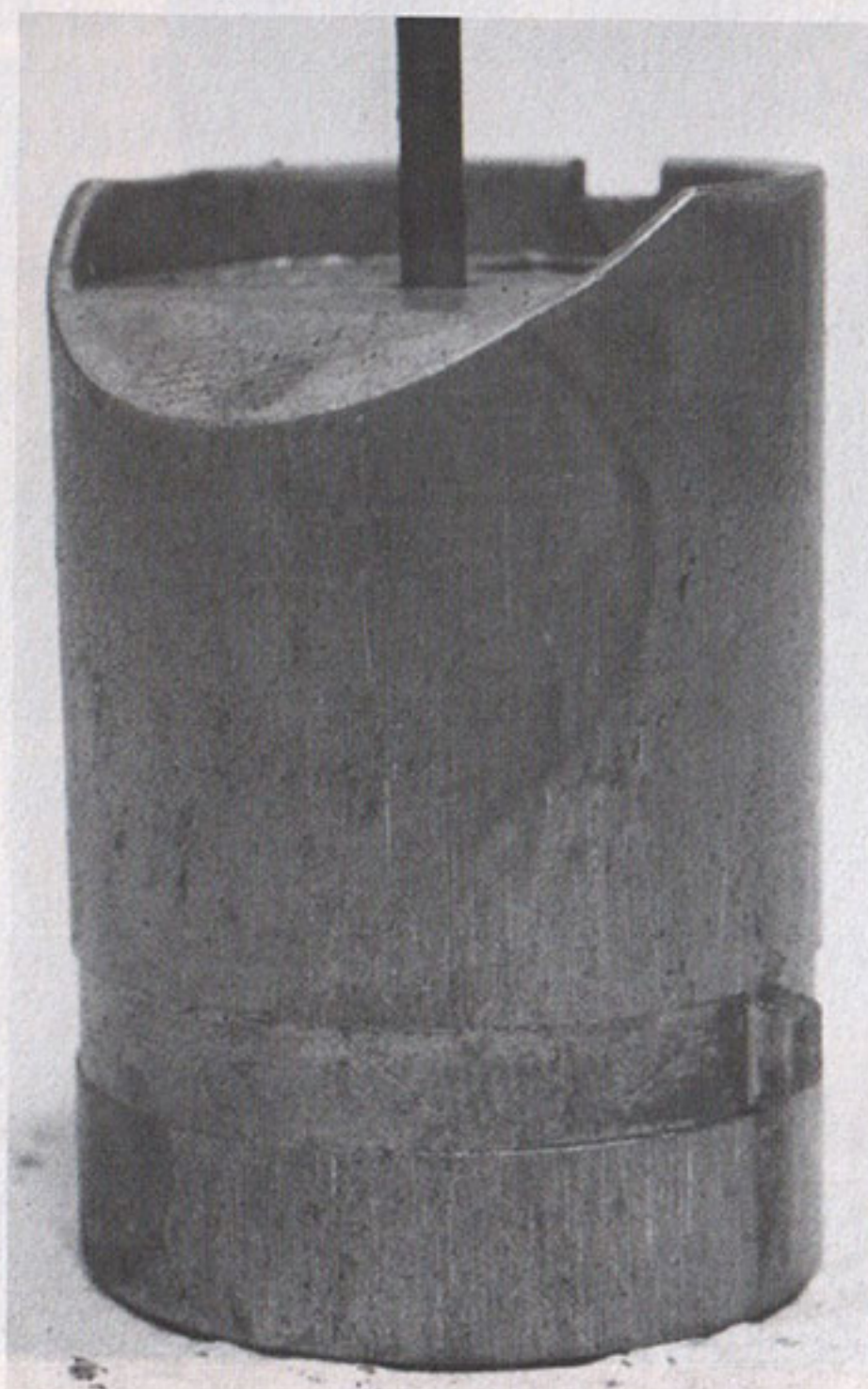
Achse der hinteren Schwingenlagerung ließ sich ohne Kraft sauber herausziehen. Dabei kamen mir keine Nadeln von diversen Lagern entgegen, wie ich befürchtet hatte. Maico bevorzugte eine windige Konstruktion: Die Schwinge ist in Gummibüchsen gelagert (Wie wird die Straßlage sein?).

Eine Ausnahme bildete das Lösen der festgerosteten hinteren Steckachse. Tagelang besprühte ich sie mit MoS<sub>2</sub>-Öl (MO, Caramba usw.), um sie chemisch zu lockern. Mit einer Lötlampe, einem schweren Hammer, einem Rundmeißel und Gewalt ging ich ihr zu Leibe. Tatsächlich löste sie sich. Vom MO-Öl keine Spur an ihr. Das Zeug war also nicht durch die Ritzen an der Bremsankerplatte gekrochen, wie es der Dosenaufdruck versprach: "...hervorragende Kriecheigenschaften..."

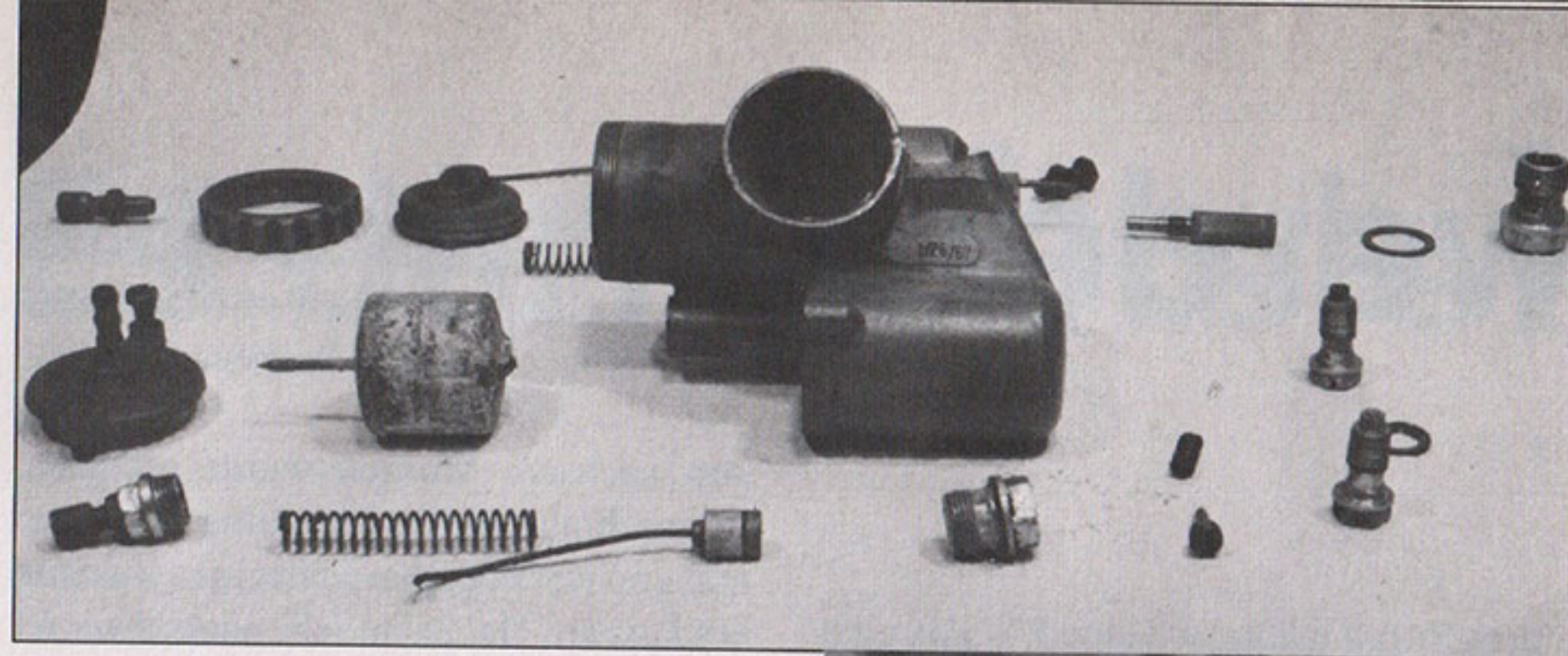
Durch das Losschlagen waren die untersten Gewindgänge der Achse "verwürgt". Das machte nichts, denn serienmäßige Steckachsen sind an ihrem Ende immer zu stumpf. Bei der Montage kriegt man sie schlecht durchgesteckt. Schleift man das Ende spitzer (und somit die kaputten Gewindgänge weg), geht das Durchschieben wesentlich leichter.

#### Alles fotografieren!

Im Eifer des Auseinanderbauens schraubt man häufig schneller, als sich das Gehirn die Reihenfolge merken kann. Wenn die einzelnen Teile später wieder zusammengebaut werden, gibt es Probleme. Man weiß nicht mehr, wo welche Schraube hinkam, wie die Telegabel zusammenge-



links: Riefiger und verschlissener Gasschieber. Damit läßt sich der Motor nie gut einstellen.

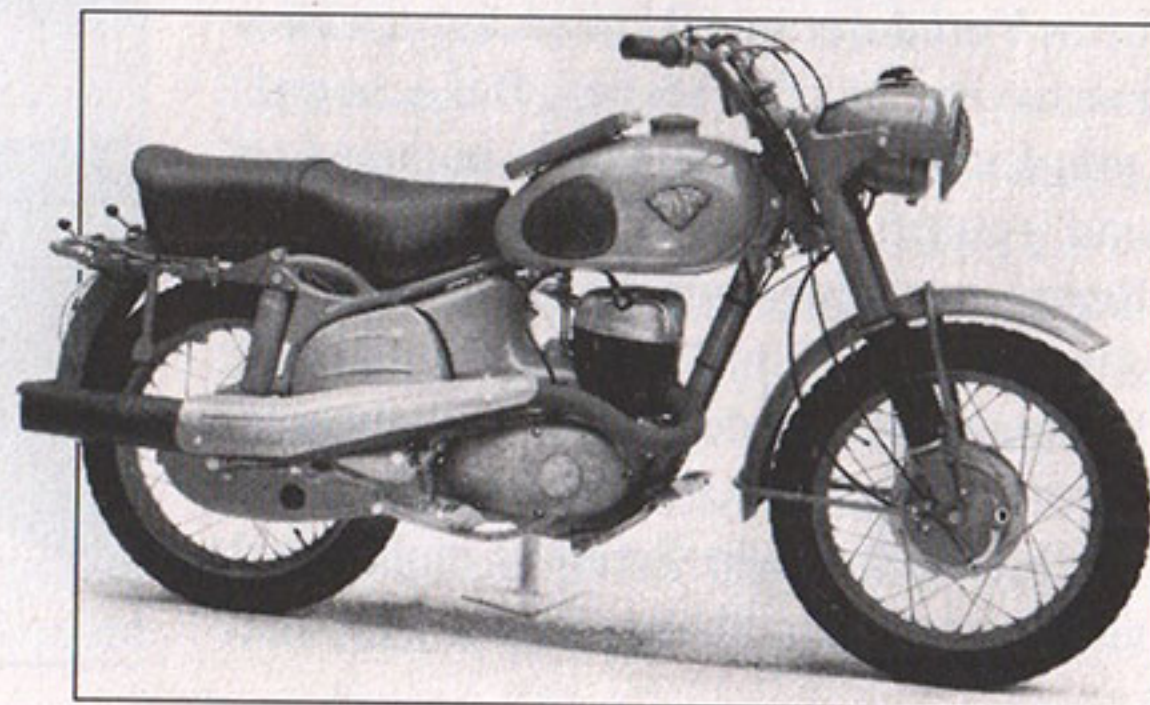


steckt wurde und wie herum die Federn eingebaut werden. Einfache Abhilfe schafft eine kleine, billige und automatische Kamera mit eingebautem Blitz. Wie beispielsweise auf dem Foto mit dem zerlegten Vergaser gezeigt, sortiert man die Einzelteile auf der Werkbank und lichtet sie ab. Teile, die erneuert werden, messe ich und skizziere sie. Auf einer alten Schreibmaschine tippe ich zusätzlich in der Werkstatt wichtige Hinweise. Typische Zettel sehen so aus:

- Kalkreiniger kaufen
- Hinteres Schutzblech ist abgesägt. Neues kaufen!
- Reibscheiben für Lenkungsdämpfer sind hauchdünn
- Kickstartergummi muß Innendurchmesser 12mm Länge 65mm sein
- 2 St Gummilagerung für Tankbefestigung
- Lenklager haben 17 Kugeln (insgesamt 34) Durchmesser 5,55 mm - Da eine Kugel fehlt - kaufen
- Fußmatte kaufen (Schwiegermutter regt sich über die Schmierreflecken auf dem Teppichboden auf)
- Fußrastenhalterung ist schief: richten!
- Simmerring in Bremsankerplatte hat 55 x 70 x 8

Diese Zettelwirtschaft hilft, wenn man nach getaner Arbeit am Schreibtisch sitzt und überlegt, was nun wo zu besorgen ist.

#### Fortsetzung folgt



oben: Zerlegter BING-Vergaser 1/26/67 ohne Tupper, aber mit Startvergaser. Darunter: Vergammelter Vergaser-Schwimmer wird mit Essigreiniger wie neu

"Maico"-Ingenieure entwickelten dieses 250 ccm-14,9 PS-Motorrad aus dem zivilen "Blizzard"-Modell und mit ihrer großen Erfahrung im Bau von Geländemotorrädern. Ungefähr 10.000 Maschinen lieferte "Maico" (Pfäffingen) und der Co-Produzent "Zweirad Union" (Nürnberg - Zusammenschluß der Firmen DKW, Express und Victoria) in den Jahren 1960 bis 66 an die Bundeswehr. Da die Armee viele Maicos und große Mengen Ersatzteile in den 70er Jahren versteigerte, Militärkräder sich sowieso geringer Beliebtheit erfreuen, ist das Angebot heute größer als die Nachfrage und daher die Anschaffung und Restaurierung billig. So billig, daß dieser "Klassiker" ideal für Neueinsteiger ist. Preislich kann man kaum etwas falsch machen! Peter Kurze beschreibt in seiner Serie den Versuch, aus dem alten Stahlroß einen zuverlässigen, preiswerten Tourer zu machen. "Originalität" spielt trotz des Alters der Maschine von über 30 Jahren keine Rolle. Denn selten ist sie ja nicht... Immerhin sind noch fast 400 M 250 B zugelassen. Es darf gebastelt werden!



MOTORRÄDER  
LEDER  
OUTDOOR  
VERSCHLEISSTEILE  
CHROM  
ZUBEHÖR  
DM 5,- WARENGUTSCHEIN  
(KATALOGEPREISVERBÜHRUNG)  
TEST BET!



## DER NEUE!

Jetzt am Kiosk und  
im Zeitschriftenhandel\*  
\*oder gegen DM 5,- in Briefmarken direkt bei Detlev Louis GmbH,  
Postfach 80 06 72, 2050 Hamburg 80

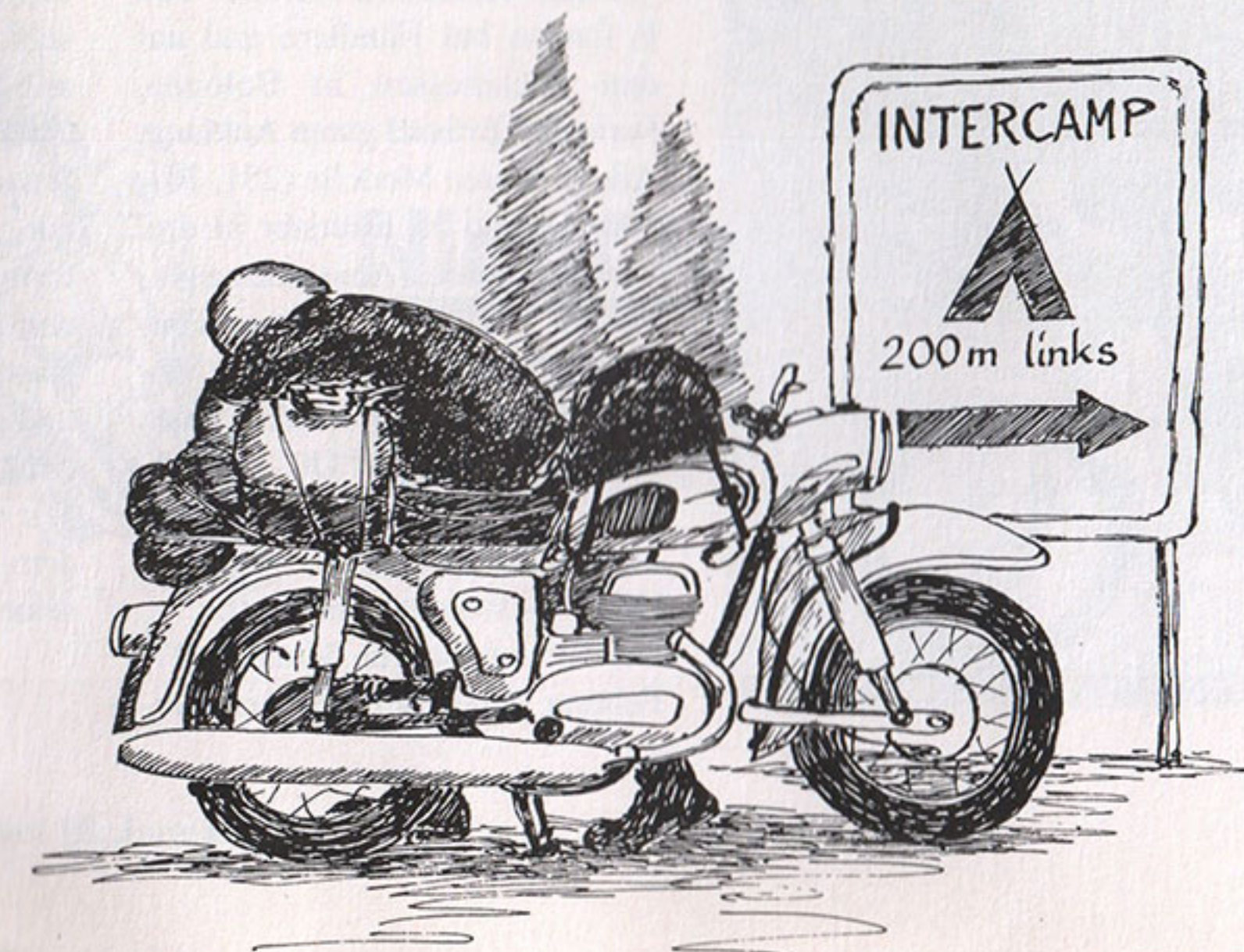
JETZT  
500  
SEITEN!

# Termine & Treffen

von	bis	Ort	Treffpunkt	was	Infos bei
13	2	16 2 6920 Sinsheim		Ausstellung	"Faszination Motorrad"
15	2	16 2 3500 Kassel	Stadthalle	Motorradmarkt	I. Rübener, 02263/6524
15	2	16 2 6832 Hockenheim	Stadthalle	Teilemarkt	S. Rübener, 02263/652
28	2	29 2 NL 3512 Utrecht		Teilemarkt	Vehikel 0031/30/328808
29	2	6719 Kerzenheim		1. Lauf zum Vet-Trialcup	R. Munstermann, Tel. 05829/448
1	3	6719 Kerzenheim		2. Lauf zum Vet-Trialcup	R. Munstermann, Tel. 05829/448
4	3	8 3 4600 Dortmund	Westfalenhalle	"Motorräder 92"	Syburger Verlag 0203/86281
8	3	6070 Langen	Stadthalle	Oldiemanie	W. Kraus, Tel. 06103/53850
14	3	15 3 5180 Eschweiler/Weisweiler	Festhalle	Motorradausstellung	Motorrad-Freunde, Goerdstr. 18a, 5180 Eschweiler
14	3	15 3 5500 Trier	Europahalle	Teilemarkt	S. Rübener, 02263&6524
20	3	NL-7772 CP Hardenberg		Teilemarkt	H.v.d. Hock, Julianastr.7, NL-7772 CP Hardenberg
21	3	22 3 NL-5240 AC Rosmalen		Teilemarkt	Tel.: 0031/4192/19050
22	3	GB London-Brighton		Pioneer-Run	A.J. Ayers, 59
28	3	8033 Planegg		Oldie-Orifahrt	L. Hocheneder 089/3081724
28	3	29 3 3500 Kassel		Teilemarkt	H. Leicht, 0731/24452
28	3	29 3 4400 Münster	Münsterlandhalle	Teilemarkt	P. Kramer, 02304/22122
28	3	29 3 8000 München		Teilemarkt	Müller&Hocheneder, 089/3081724
28	3	29 3 8033 Planegg		Teilemarkt	J. Müller, 089/301724
28	3	29 3 CH Bern		Teilemarkt	T. Rais, 0041/32/581810
29	3	7600 Offenburg	Oberrheinhalde	12. int. Oldie-Festival	Arge, 0781/92260
4	4	5 4 6700 Ludwigshafen		Veterama	Veterama GmbH, Rheingastr. 21, 6802 Ladenburg
4	4	A Aschach/Donau		Teilemarkt	G. Pfaller, 0043/7229/52092
5	4	2231 Strasshof		Rallye bis Bj. 1949	R. Dvorak, 02287/37734
11	4	12 4 6700 Ludwigshafen		Motorrad-Veterama	Veterama GmbH, Rheingastr. 21, 6902 Ladenburg
17	4	19 4 2224 Burg/Ditmarschen	Schullandheim	Gespannlehrgang Anf.	S+F Wolf, Hauptstr. 27, 2211 Ecklack, 04825/7161
18	4	19 4 O-5801 Ernströda		Teilemarkt	M. Walter, 05665/2655
25	4	2849 Visbek (Kr. Vechta)	Schulstr. 4	Italo-Frühstück	G. Janßen (jun.), Tel. 04445/24666
25	4	26 4 6349 Breitscheid		3. Lauf zum Vet-Trialcup	R. Munstermann, Tel. 05829/448
25	4	26 4 NL Margriethal	Schiedam-Noord	Oldtimershow	P.van der Putten, Prealle 22, NL-4876 XE Eitten Leur
26	4	8260 Mühltdorf		Teilemarkt u. Treffen	Old.-Fr. Mühltdorf 08631/7367
30	4	3 5 O-1281 Ladeburg		"Berolina 92" Treffen	MC Post Berlin, Grenzweg 22, O-1281 Ladeburg
1	5	6537 Gensingen	Parkplatz Hotel Adler	5. trad. Maiausfahrt	Thomas Schneider, Tel. 0671/44550
2	5	3 5 7900 Ulm		Teilemarkt	H. Leicht, Griesbadgasse 26, 7900 Ulm
3	5	B-? Ortho		Vet.-Cross	Yves Campion, Tel. 003224258991
9	5	Deutschland	überall	Tag des Motorradfahrers	BVDM, U. Goldammer, 0202/465574
16	5	8960 Kempten	Eishalle	Teilemarkt	K. Geiger, 089/7851358
23	5	24 5 7062 Rudersberg		Ausstellung u. Markt	INFO Tel. 07183/8170 od. 07184/466
29	5	31 5 O-7904 Elsterwerda	Spartenheim/Bühle	Ori-Fahrt	MC "Schwarze Elster", Parkstr. 8, O-7904 Elsterw.
29	5	6 6 UK Isle of Man	überall	Training TT	
30	5	31 5 7990 Friedrichshafen	Messegelände	Teilemarkt	K. Hoffmann, PF 10 08 03, 7750 Konstanz
30	5	31 5 5190 Gressenich		Euro Vet.-Trialcup	R. Munstermann, Tel. 05829/448
4	6	14 6 UK Isle of Man	überall	Rennen TT	
6	6	7 6 NL-? Lochem		Vet.-Cross	Jos Verwij, Tel. 0031475024537
12	6	13 6 S-? High Chapparral		Vet.-Cross	Nils-Olov Wedin, Tel. 004643530569
13	6	7790 Meßkirch		Teilemarkt	M. Hobein, Leitishofen 11, 7790 M.-Menningen
13	6	14 6 2935 Bockhorn		11. Teilemarkt	H. Ahlers 04453/7333, FAX 72888
14	6	2935 Bockhorn		10. Frieslandrallye b. Bj. 66	U. in de Frey, 04453/71835, ab 20 Uhr
19	6	21 6 3550 Marburg/Lahn		Hecker-Treffen	K. Hecker, 06421/32375, ab 17 Uhr
21	6	GB-? Frensham		Vet.-Cross	Norah Ashley-Barker, Tel. 004425182263
26	6	28 6 2125 Salzhäusen	Schützenhaus	Treffen	S+F Wolf, Hauptstr. 27, 2211 Ecklack, 04825/7161
27	6	6537 Gensingen	Nähe-Grillplatz	4. Oldietreffen	Peter Kohl, Tel. 06704/220
27	6	28 6 8811 Leutershshn.	Altmühlbad	Gespanntreffen	S. Zorn, Tel. 09823/8229
28	6	GB-?		Vet.-Cross	Adrian Moss, Tel. 0044453758026
5	7	GB-? Thornhill (Scotland)		Vet.-Cross	David Maxwell, Tel. 004484830881
11	7	12 7 8260 Mühltdorf		7. Inntal-Rallye	M. Wackerbauer, 08631/7367
18	7	19 7 7799 Röhrnbach		Vet.-Trial, DM-Cup	R. Munstermann, Tel. 05829/448
24	7	26 7 2806 Oyten-Backsberg		Italotreffen d. BIC	S. Aumann, 04432/1610
25	7	26 7 6694 Marpingen		Oldie-Treffen	R. Brill, 06853/3644
27	7	1 8 CH		Tour de Suisse bis Bj. 52	A. + C. Rochat, Case post. 873, CH 1212 Gr. Lancy 1
1	8	5412 Ransb.-Baumbach 2		Vet.-Rallye	H. Fuchs, PF 2076, W-5412 Ransbach-Baumbach

12	8	16 8 A-9372 Eberstein				2. Custom Bike Weekend	Jordan Peter, U. Platz 6, A-9372 Eberstein
15	8	7742 St. Georgen	Peterszell			2. Oldtimer-Rallye	MSC Peterszell, 07725/7593
15	8	16 8 4300 Essen				Honda-Classic-Meeting	U. Wybiralla, 0209/209157
16	8	4300 Essen				Int.-Classic-Meeting	U. Wybiralla, 0209/209157
22	8	23 8 3111 Brockhöfe				Vet.-Trial, DM-Cup	R. Munstermann, Tel. 05829/448
29	8	6537 Gensingen	Parkplatz Hotel Adler			4. Vet.-Rallye	Peter Kohl, Tel. 06704/2208
5	9	7730 Schweningen	Messegelände			Vet.-Teilemarkt	H. Ketterer, Tel. 0771/8003134
12	9	13 9 3501 Fuldaabrück				Vet.-Trial, DM-Cup	R. Munstermann, Tel. 05829/448
13	9	F-? Beuval				Vet.-Cross	Marion Bazire, Tel. 003335328169
18	9	20 9 Deutschland	überall			BVDM Deutschlandfahrt	R. Kegelmann, 02391/10657
19	9	8755 Alzenau				Vet. Rallye bis Bj. 65	AMC Alzenau, 06023/2683
19	9	20 9 NL-9331 He Norg				Teilemarkt	0031/5928/12486
19	9	21 9 6731 Elmstein 2	Geisswiese (Iggelbach)			Treffen 250er MZ + Honda	E. Schell, Hohenfelder Str. 16, 6701 Ellerstadt
25	9	27 9 O-8801 Lückendorf	Lückendfr. Berge			Mot.-Treffen	J. Kießlich, Heydenr.Str. 15, O-8800 Zittau
26	9	6908 Schatthausen				Vet.-Trial, DM-Cup	R. Munstermann, Tel. 05829/448
26	9	27 9 3500 Kassel				Teilemarkt	H. Leicht, 0731/24452
30	9	4 10 5000 Köln				Internationale Fahrrad- und	Motorradausstellung (IFMA)
3	10	NL-7772 CP Hardenberg				Teilemarkt	H.v.d. Hock, Julianastr. 7, NL-7772 CP Hardenberg
10	10	6800 Mannheim				Teilemarkt	Veterama GmbH, Rheingastr. 21, 6802 Ladenburg
8	11	6070 Langen	Stadthalle			Oldiemanie	W. Kraus, Tel. 06103/53850
Ständiger	Termin	2000 Hamburg	Sternschanze			Motorrad-Stammtisch	Jeden 3. Sonntag im Mon., 10 bis 12 Uhr 040/6915387
Ständiger	Termin	2000 Hamburg 76	Gastst. Intakt			Oldiestammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr
Ständiger	Termin	2000 Hamburg	Lutterothstr. 33			Brit-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat
Ständiger	Termin	2000 Hamburg-Winterhude	Gastst. Kanal 9			MZ-Stammtisch	Jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat
Ständiger	Termin	2123 Bardowick	Fa. Damen&Bruns			BMW-Klönschnack	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr
Ständiger	Termin	2800 Bremen-Walle	Hart-Backbord			Klassiker-Stammtisch	Jeden 3. Dienstag im Monat 0421/447865
Ständiger	Termin	2802 Otterstedt	Gasthaus am See			MZ-Stammtisch	Jeden 1. Dienstag im Monat, 0421/60 28 900, E. Paul
Ständiger	Termin	2802 Posthausen	Gastst. Cordes			Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 042 61/83 2 64
Ständiger	Termin	2815 Langwedel	Connys Cafe			Harley-Stammtisch	Jeden 1. Samstag im Monat ab 15 Uhr 04232/3553
Ständiger	Termin	2849 Ellenstedt	Ponyhof, Schnee.			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	Kämmerei			Italiener-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat, 04432/1610
Ständiger	Termin	2913 Apen	Leuchtturm			Motorrad-Klönschnack	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 10 Uhr 04409/8140
Ständiger	Termin	3032 Dorfmark	Gastst. Böhmegrund			Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 04261/83264
Ständiger	Termin	3341 Wittmar	Waldhaus zur Asse			MZ-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 18 Uhr, 0531/696965
Ständiger	Termin	4542 Tecklenburg	Gasthof Römerkrug			Klassiker-Stammtisch	Jeden Mittwoch, INFO: Klaus 05405/3382
Ständiger	Termin	4740 Oelde	Gasthof Geisterholz			Wasserbüffelstammtisch	Jeden letzten Samstag im Monat ab 17 Uhr
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	7129 Eibensbach-Güglingen	Felsenkeller			Vet.-Fahrer-Stammtisch	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 Bempflingen	Sportheim Waldeck			Heinkel-Stammtisch	Jeden 3. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 07123/34 5 66
Ständiger	Termin	7800 Freiburg	Pizzeria Kroneneck			Italo-Stammtisch	Jeden Freitag ab 20.30 Uhr 0761/64611
Ständiger	Termin	7900 Ulm	Cafe Rialto			Klassiker-Stammtisch	Jeden Donnerstag ab 19 Uhr, Info 07302/4853
Ständiger	Termin	8700 Wübrg.Oberdürrbach	Waldschänke			Klassiker-Stammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 0931/83852
Ständiger	Termin	8823 Muhr am See	Gasthof Mönchswald			Oldie-Stammtisch	Jeden 3. Freitag ab 20 Uhr 09831/9149, ab 18 Uhr

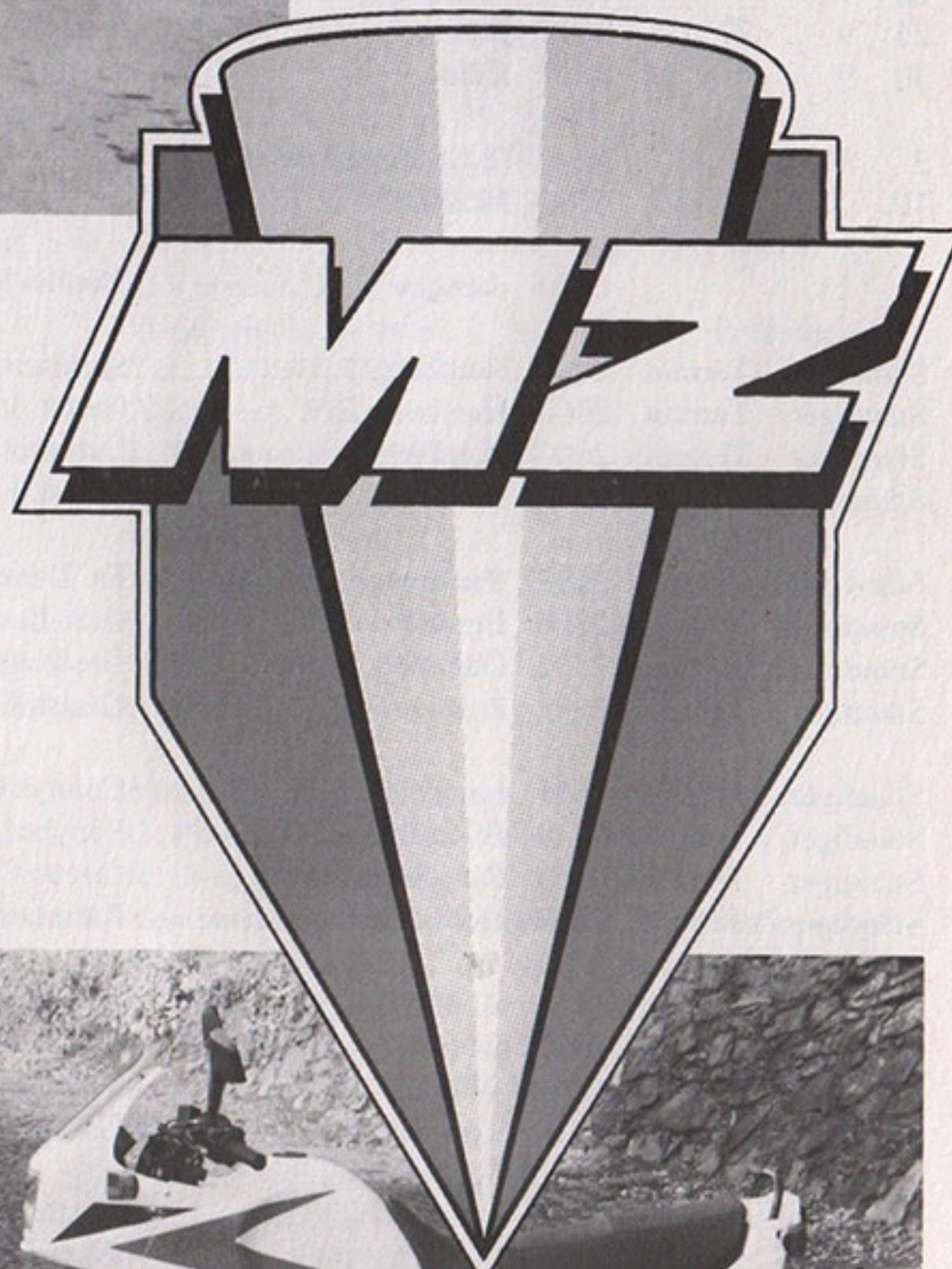
Terminaufnahme für Veranstalter: GUMMIKUH-Verlag • Am Deich 57 • 28 Bremen 1 • Tel.: 0421/501617 • Fax 0421/504448





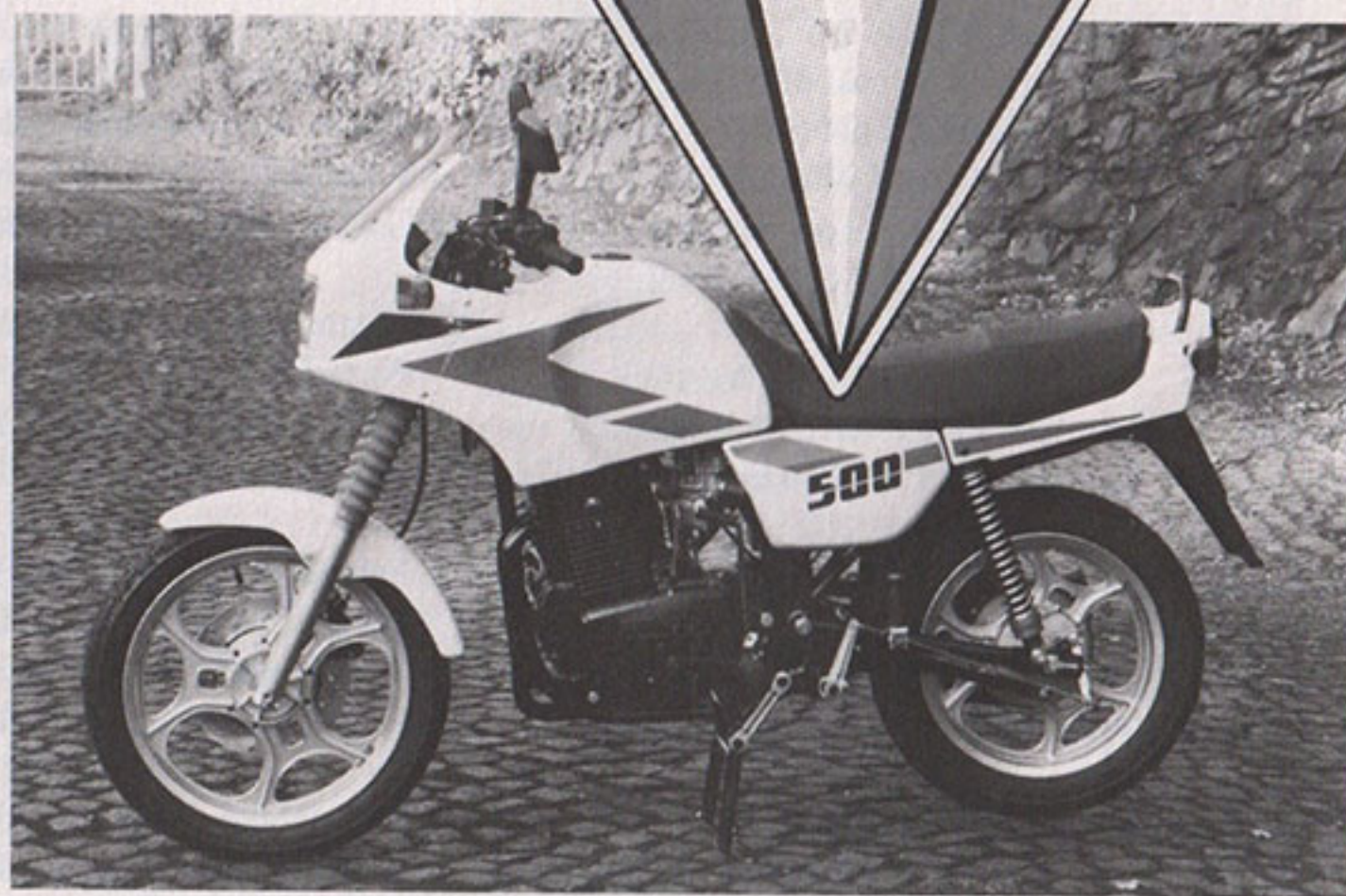
Das finden wir auch! Foto: Gödecker

# Neues von



Die Gerüchteküche brodelt weiterhin, fest stehen heute (28. Januar 1992) folgende Dinge: Am Donnerstag, 16. Januar fand in Berlin eine Sitzung des Treuhandvorstandes statt, zu dem auch die Ministerpräsidenten der neuen Länder gehören. Dort wurde verfügt, daß das Motorradwerk Zschopau GmbH (Eigentümer ist die Treuhandanstalt) eine Chance erhalten soll, die Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit der neuen Modelle bis zum Juli dieses Jahres unter Beweis zu stellen. Bis zu diesem Zeitpunkt wollen die Treuhand und das Land Sachsen Geld zuschießen. (Gesprochen wurde von jeweils 5 Mio DM). Weiterhin wurde auf einer Betriebsversammlung in der letzten Woche den Belegschaftsmitgliedern die Frage gestellt, ob diese

bereit sind 10% ihres Nettolohnes MZ als zinsloses Darlehen zur Verfügung zu stellen. Sonst wäre das Ende von MZ da! Natürlich wurde ohne Gegenstimmen zugestimmt! Auf diese Weise kamen weitere 750.000 DM zusammen. Derartige "pädagogische Maßnahmen" traute sich mit Wessie-Workern noch niemand! Gleichzeitig bestellte Dr. Klaus-Peter Wild, derzeit Mitglied des Treuhandvorstandes und vorher im bayerischen Wirtschaftsministerium, einen Fachmann. Dr. Wilhelm Schaaf, der sich einen Namen bei der Sanierung von AEG-Berlin machte, lenkt jetzt die Geschicke des Werkes. Es scheint aber möglich, daß er einen Stellvertreter ernannt. Man gibt sich optimistisch. Die neuen Modelle, allen voran die



Die 500er Viertakt als "Fun-Bike". Für diese Klasse sehr leicht und kompakt, dennoch komplett ausgestattet!

Die neuen Modelle sind als "Tourer" erhältlich. Vermutlich die reisenreundlichste Maschine der kleinen Klasse!



Viertakt-Halblitermaschine 500 R fanden bei Händlern und auf den Fachmessen in Bologna, Paris und Brüssel guten Anklang. Alle größeren Modelle (251, 301, 500 R) sind ab Frühjahr in drei verschiedenen Ausstattungsvarianten erhältlich: Classic, Tourer und Fun-Bike. Die kleine Modellreihe (125/150) ist als Classic oder Enduro (Typ "OR") erhältlich. Die Modelle schmückt ein neues Firmensignet, das an DKW-Geschichte anknüpft. Dr. Schaaf hat für Montag, 17. Februar eine Betriebsversamm-

lung anberaumt. Ebenfalls schickte er ein Rundschreiben an alle MZ-Händler und lud sie zu einer Händlertagung am 20. Februar ein. Dort wird "das Konzept zur Aufrechterhaltung der Motorradfabrikation" vorgestellt. Es wurde "mit Unterstützung von ... Experten, des Landes Sachsen und der Arbeitnehmerschaft" entwickelt. Wir sind gespannt und wünschen dem traditionsreichen Werk und seinen Mitarbeitern viel Erfolg

Andy

# Zweitakt-Fahrzeugmotoren

von Ing. Michael Heise

Ing. Michael Heise hat sich mit Zweitakt-Motoren seit jungen Jahren nicht nur theoretisch intensiv beschäftigt, sondern sein Wissen und seine Erkenntnisse in die Praxis umgesetzt - so konstruierte er beispielsweise einen Gegenkolben-Zweitakter für Motorräder. Er schrieb mehrere Bücher und gehörte zu den frühen Mitarbeitern der Zeitschrift *Das Motorrad*.

Michael Heise ist einer der Zweitakt-Motoren-Kenner, die mit ihrem Optimismus die 30 Jahre währende Zeit überstanden haben, in der die Zahl der *Fachleute* größer wurde, die behaupteten, der Zweitakt-Motor habe in der heutigen Motorentechnik keinen Platz mehr.

In diesem Buch bringt er viel Interessantes von den historischen Vorläufern des derzeit weltweit wieder im *Vormarsch* befindlichen Zweitakt-Motors. **Obering, Siegfried Rauch**

**DAS** Fachbuch über die Geschichte, Entwicklung, Fehler und Instandsetzung von Zweitakt-Motoren erschien 1954. Jetzt wurde es vom GUMMIKUH-Verlag **NEU** aufgelegt.

Ein **HELFER** auch in der Werkstatt, ein **BUCH** zum Schmökern und zum **Verschenken**. 4. Auflage 1992, 84 Seiten, 21 x 14,8 cm, fadengebunden, 93 Abbildungen (Explosionszeichnungen, Fotos, technische Zeichnungen), Reprint von 1954. Jetzt direkt per Brief, per Telefon, per Fax oder mit dem kopierten Coupon beim **GUMMIKUH-Verlag, Am Deich 57, 2800 Bremen, Telefon 0421/501617, Fax 0421/504448** bestellen



**JA** Bitte liefert mir

Exemplar(e) **Heise: Zweitakt-Fahrzeugmotoren** zum Stückpreis von 24,80 DM (Ich lege 25 DM in bar dazu und spare so die Bankgebühren)

DM liegen  in bar  als Verrechnungsscheck bei.

Name: \_\_\_\_\_

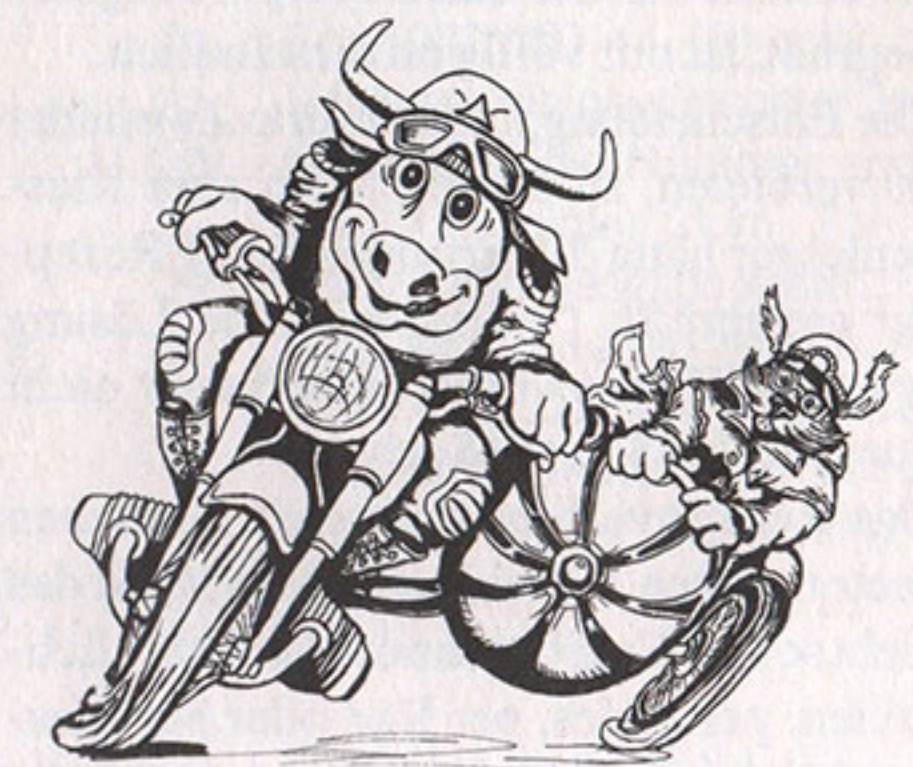
Straße: \_\_\_\_\_

Ort: \_\_\_\_\_ Unterschrift: \_\_\_\_\_



## 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 anrufen oder eine Postkarte schreiben und das Jahresabo\* bestellen beim GUMMIKUH-VERLAG, Am Deich 57, 2800 Bremen 1 - Tel.: 04 21 / 50 16 17 - Fax 04 21 / 50 44 48  
\*Die GUMMIKUH & PAST perfect ist auch ein schönes Präsent... Der Beschenkte wird schließlich 12mal im Jahr an Dich erinnert.



# Raus mit den Autos aus der Innenstadt!

So lautet immer häufiger das Ziel vieler Stadtväter, die sich im Einklang mit Bürgerinitiativen, Verkehrsplanern und Umweltverbänden befinden. Kilometerlange Blechkolonnen verstopfen die Straßen, verpesten die Luft und verpulvern den Sprit im Leerlauf. Der Verursacher ist erkannt:

## Der Autofahrer!

Mangels durchdachter Pläne, die Misere zu beheben, geraten Verantwortliche in Verwirrung und beschließen, wie in Lübeck und Aachen geschehen, wie in Halle, Mainz und Ingolstadt befürwortet, die Innenstadt an bestimmten Tagen für den Autoverkehr dichtzumachen.

Doch auf dem Weg von der Idee bis zur Ausführung wird das Wort "Auto" durch das Wort "Kraftfahrzeug" ersetzt. Und nun muß die große Gruppe der Mofa-, Moped-, Mokick-, Kleinkraftrad-, 80er-, Roller- und Motorrad-Fahrer mit leiden: Sie werden aus dem Stadtgebiet verbannt, obwohl sie nicht die Schadensverursacher sind.

Alles wird über einen Kamm geschert. Halt, doch nicht alles: Von dieser Verbannung ausgenommen sind natürlich die Diesel-Omnibusse der monopolistischen Stadtverkehrsbetriebe.

In seltener Eintracht hält die "Kuhle Wampe" und der "ADAC" die Aachener Lösung (Kraftfahrzeugfreies Zentrum am Samstag) für akzeptabel. Daß der Münchner Automobilclub wenig für Motorradfahrer tut, ist bekannt. Daß die Aachener Filiale des Motorradclubs "Kuhle Wampe" den Rauschmiß der motorisierten Zweiradler aus der Innenstadt per Flugblatt begrüßt, ist mir völlig unverständlich.

Die Entscheidung, motorisierte Zweiräder zu verbieten, ist dumm. Mein alter Klassenlehrer hätte die Erfinder dieser Rezeptur angebrüllt: "Aufstehen! Die Lösung geht am Thema vorbei. Überhaupt nicht durchdacht! Setzen! Sechs!"

Das Rezept verbietet nämlich jeglichen motorisierten Individualverkehr. Und das sieht so aus: Es gibt nur noch drei Möglichkeiten: per pedes, per Rad oder per Massentransporter. Bei langen Wegen zählt die letzte Alternative. Alle, die in der Innenstadt arbeiten oder einkaufen, müssen die

"öffentlichen Personen-Nahverkehrsmittel" (ÖPNV) nehmen (zukünftig weigere ich mich, die Behördenwortschöpfung zu übernehmen und schreibe nur noch von "Massentransportern"), werden nach vorgeschriebener Strecke zu vorbestimmter Uhrzeit ausgeladen, abends wieder eingesammelt, transportiert und entladen.

Ich kann mir nicht vorstellen, daß dieser durchorganisierte Fließband-Transport von Bundesbürgern lange mitgemacht wird. Fehlt einerseits die Möglichkeit, den Wocheneinkauf zu transportieren, so mangelt es andererseits am "Überlauf", am Ventil für Individualisten. Jeder vernünftige Bauingenieur, der einen Fluß staut, plant einen "Überlauf" mit ein. Wassermassen, die dem Staudammprojekt gefährlich werden könnten, leitet man in andere Kanäle um. Mit gleicher Taktik könnten die Stadtväter mehr Erfolg erzielen, doch sie nutzen die Individualität ihrer Mitmenschen nicht, obwohl es genug Ideen gibt:

- PKW mit mindestens drei Personen im Innenraum dürfen die City befahren
- Wer Maut bezahlt darf
- Wer gehbehindert ist, darf sowieso
- Wer keinen Kat hat, darf nicht... usw.

...und wer auf zwei Rädern kommt, darf immer! Weil er nämlich

- wenig Platz verbraucht und keine Staus und Parkplatzprobleme verursacht
- und weil er die Umwelt wenig belastet

Leuchtet doch ein, oder? Und daher meine Forderung:

## Rein mit den Zweirädern in die Stadt!

Jeder Autofahrer, der von seinen vier, auf die zwei Räder umsteigt, ist willkommen.

Der Politiker, der alle in einen Topf schmeißt, der "Auto" meint, und "Kraftfahrzeug" sagt, soll nicht Worte nachplappern, sondern denken. Und wenn ihm das gelingt, könnte ernicht nur die Wahl gewinnen, sondern auch in die Geschichte eingehen....

Peter Kurze

GUMMIKUH-Verlagsgesellschaft bR  
Am Deich 57 · 2800 Bremen 1  
Tel.: 0421/50 16 17  
Fax: 04 21/50 44 48

Rainer Baues, Peter Kurze, Ute Nennstiel

ISSN 0936-921 X  
DK 629.11(05)(091) 1949/1979"

## 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, Ernst Leverkus (Klacks), David Longstroke, Obering. Siegfried Rauch, Andy Schwietzer, Jürgen Strohmenger (stromi)

**Fotos & Titelrealisation:**  
Rainer Baues

**Layout:**  
Uwe Kremer, Martina Wessels

## DIE ZEITSCHRIFT - ORGANISATION

**Erscheinungsweise:**  
Monatlich am 15.

**Vertrieb:**  
Ute Nennstiel  
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:**  
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.

# ENDLICH

sind alle früheren Ausgaben wieder lieferbar!



## Schwerpunkthemen

Adler	4
AJS 350 16C (Trial)	14
AWO 425	13
BMW 256 von Walter Zeller	30
BMW R51/3+R50/5	25
BSA Gold Star Motor	20
BSA Twins I	8
BSA Twins II	9
BSA/Norton Café Racer	12
Bücker-Werke	20
DKW	3
Dnepr MT 16TWD	9
Dnepr-Gespann	27
Ducati 900 SS	31
Eigenbau 500-dohc-Twin	31
EMW R35/3	11
Express-Werke	12
Federbetrahmen	24
Fortschritt???	30
Gespann KS mit Panhard-Motor	17
Harley-Davidson	29
Hercules-Nürnberg I	31
Honda in den 60er Jahren	28
Honda CB 500 F	10
Horex	5
IFA RT125	14
ILO-Motoren	23
Isle of Man	14
Jawa-Norton Manx	20
Kawasaki Z 200	13
Maico	8
Moto Guzzi I	25
Moto Guzzi II	26
Moto Guzzi Münch	9
Museum Augustusburg	26
MZ · Die Geschichte	31
MZ ES 250	24
MZ RT 125	18
MZ BK 350	21
Norton Commando	15
Norton Federbett	19
Norton Manx m. Jawa Motor	24

Norton/BSA Café Racer	12
Norton von E. Kruse	16
NSU	2
Rickman-Story I	21
Rickman-Story II	22
Rickman-Story III	24
Sanglas 500 S	11
Schottenring 1991	28
Silk-Zweitakter	23
Triumph	6
Velocette I	27
Velocette II	28
Veteranen-Trial	27
Victoria	7
Vincent von E. Kruse	16
Westphal, Robert Biographie	20
Zündapp	1
Zündapp I	15
Zündapp II	16

## Typenkunde

Ardie BD 176	2
AWO 425	25
BMW R26	1
BMW R50	13
BMW R51/2	5
BSA Gold Star B34	27
DKW RT 200S	8
DKW RT 250/2	20
Ducati 350 Scrambler	14
Ducati 750GT	23
Dürkopp M 125A	11
Gilera 150	21
Hoffmann Gouverneur	24
Horex Regina 2	22
Horex Regina 350	4
IFA BK 350	28
JAWA 350	30
Laverda 750S	12
Moto Guzzi Nuovo Falcone	10
MV Agusta 125	16
MZ ES 250	15
Puch 250SG	19
Puch 250TF	26
Triumph BDG 250H	9
Triumph Boss	31
Triumph T 120R	18
Velocette Venom Clubman	3
Victoria KR 26 N	6
Zündapp 200S	17
Zündapp 250S Trophy	7
Zündapp Norma	29

## Historischer Test

Adler MB 250 S	28
----------------	----

Ardie BD 176	29
BMW R26	13
Bücker Ilona II	27
DKW RT 175 S	30
Hercules K175S	8
Hoffmann Gouverneur	11
Honda CB 750 F "Four in one"	22
Horex Regina 4	10
Horex Resident	12
Horex Resident	31
Jawa 350	25
Maico 175 SS	19
NSU Lux	24
NSU Superfox	9
Panther KS 150	16
Suzuki GT 750	23
Triumph Boss	26
Triumph twenty one	18
Victoria Swing	17

## Motorgalerie

Ariel Square Four	26
BMW R25/3	11
DKW RT 350	28
Harley Davidson Panhead	24
Honda 125 ccm	18
Honda CB 450	29
Honda CX 500	23
ILO Twin	19
Laverda GT/SF 750	31
Maico MD 250	25
Moto Guzzi V7	20
Moto Morini 350V2	27
Norton Manx	10
Rudge 4-Ventiler	12
Silk 700 S	22
Triumph 6T T110	30
Zündapp KS 601S	21

## Technik

Alu polieren	10
Bowdenzüge	23
Bremsen I	21
Bremsen II	23
Einspeichen	12
Gummirestauration	29
Haarriß-Prüfung	22
Helmtest (Jethelme)	30
Honda Zündanlagen	17
Ketten I	24
Ketten II	25
Ketten III	26
Ketten IV	27
Ketten V Zugversuch	28
Ketten VI	29

Kolben erneuern	31
Lacke für japanische Motorräder	27
Lichtmaschinen am Beispiel Honda	22
Öl I	8
Öl II	9
Öl III	10
Öl und Chemie	30
Schrauben I	4
Schrauben II	5
Schrauben III	6
Schrauben IV	7
Simmerringe I	8
Simmerringe II	9
Simmerringe III	10
Simmerringe IV	11
Technikvergleich Gestern & heute	30
Vergaser I	1
Vergaser II	2
Vergaser III	3
Vergaser IV	4
Vergaser V	5
Zweitakt-Schmierung	19

## Umwelt & Restaurieren

Asbest	14
Einführung	11
Festgegangene Kolben	17
Gehörschutz	15
Hautschutz und Reinigung	19
Helme I	20
Helme II	21
Katalysator	24
Kraftstoff	12
Lacke	18
Lärm	15
Ölbeseitigung	13
Reinigen mit Sprit	12
Säuren und Schutz	16
Verchromen I	23
Verchromen II	24
Verchromen III	25
Verchromen IV	26
Verchromen V	27
Verchromen VI	28

## Interessiert? Ja!

Dann bestelle ganz schnell per Telefon (04 21/50 16 17), per Fax (0421/50 44 48) oder per Postkarte die gewünschten Hefte (einfach die Nummer angeben, die hinter dem Thema steht). Jede Ausgabe kostet 5,90 DM, ab 12 Heften gibt es Rabatt: 4,99 DM pro Heft, zzgl. Porto und Verpackung. Wir bearbeiten Deine Bestellung fix und legen der Sendung eine Rechnung bei.

GUMMIKUH-Verlag  
Am Deich 57 · 28 Bremen 1

# HOREX REGINA

250 cm<sup>3</sup> - 16 PS - 12 kW - Hub 75 mm - Bohrung 65 mm  
350 cm<sup>3</sup> - 19 PS - 14 kW - Hub 91,5 mm - Bohrung 69 mm  
400 cm<sup>3</sup> - 22 PS - 16 kW - Hub 91,5 mm - Bohrung 74,5 mm  
**1950 - 1955**

