

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

3 · 1992
15. März 1992 bis
14. April 1992



DM 5,- SF 5,- HFL 9,- US 70,-

Louis



**MOTORRÄDER
LEDER
OUTDOOR
VERSCHLEISSTEILE
CHROM
ZUBEHÖR**
**DM 5,- WARENGUTSCHEIN
KATALOGPREISVERBÜNDUNG
LIEGT BEI!**

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!

SPORT

Rennmaschinenfest:
Parilla 175 Sport
Competizione Bialbero 4

UNTERWEGS

Mit dem Gespann in
Island 14

TECHNIK

Warme Finger
Rechtzeitig zur Wintersaison
1992/93 unser Basteltyp:
Heizgriffe 32

Restaurierungsserie
Es darf gebastelt werden II 38

Wußten Sie schon... 44

GESCHICHTEN

Andreas Hantke
Alte Liebe rostet nicht 42

SONSTIGES

Bekleidung
Barbour 50

RUBRIKEN

Titelbild: Honda Werksteam,
Hockenheim 1961, Foto von
Peter Bock 1

Korrespondenz 10

Anzeigenmarkt
Such & Find 21

Typenkunde
NSU Max 36

Termine & Treffen 46

Litera-Tour
Zündapp - Aufstieg und
Niedergang 48

Neuer Heise:
"Motorräder" 49

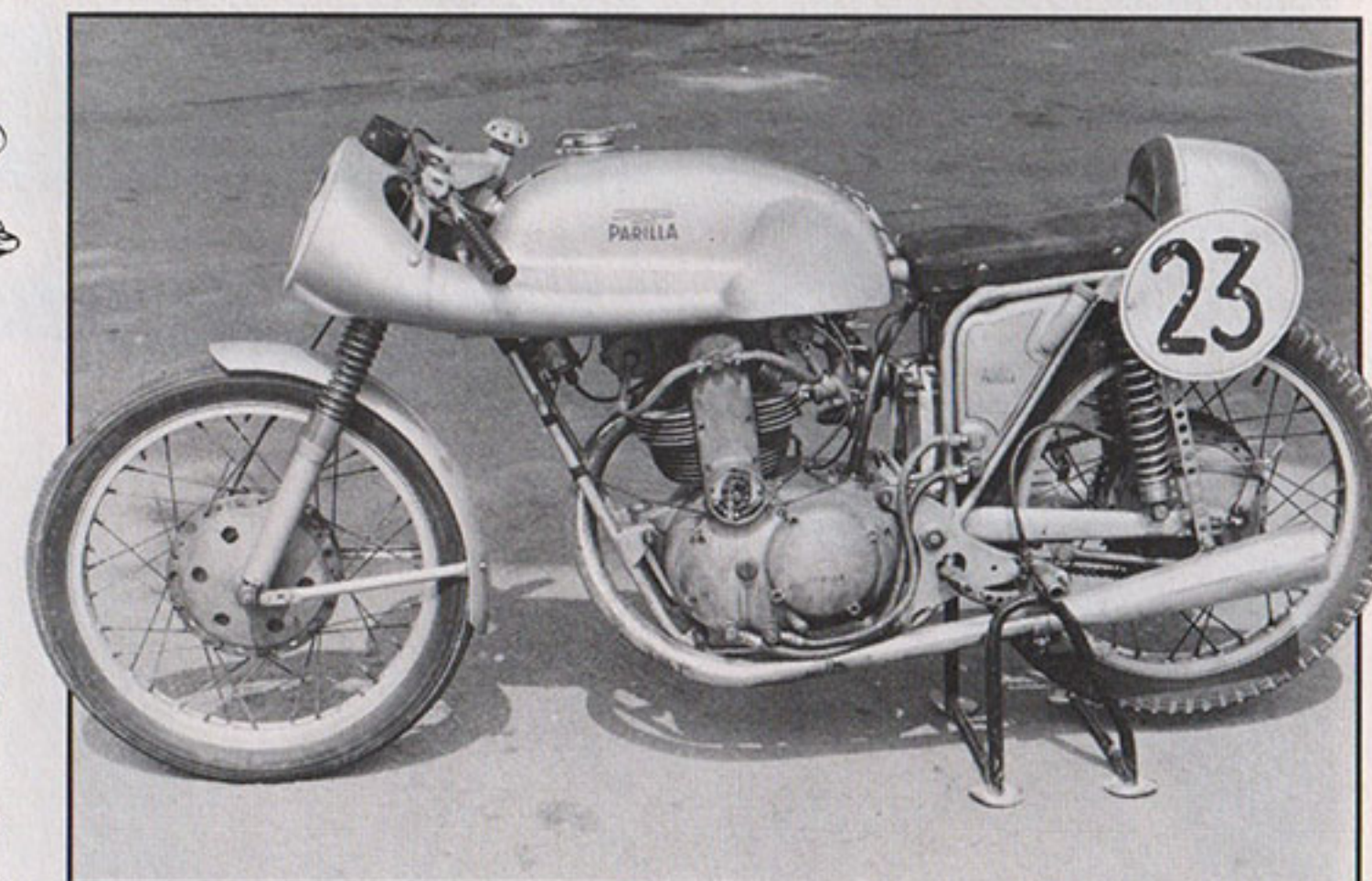
last not least
Haß in Deutschland 54

Impressum 54

Leser-Service
Sammlung komplett? 55

Motorgalerie
Douglas Dragonfly 56

GUMMIKUH & PAST PERFECT AUSGABE 34



Alan Cathcart
testet
die 175er Parilla-
Rennmaschine
ab Seite 4



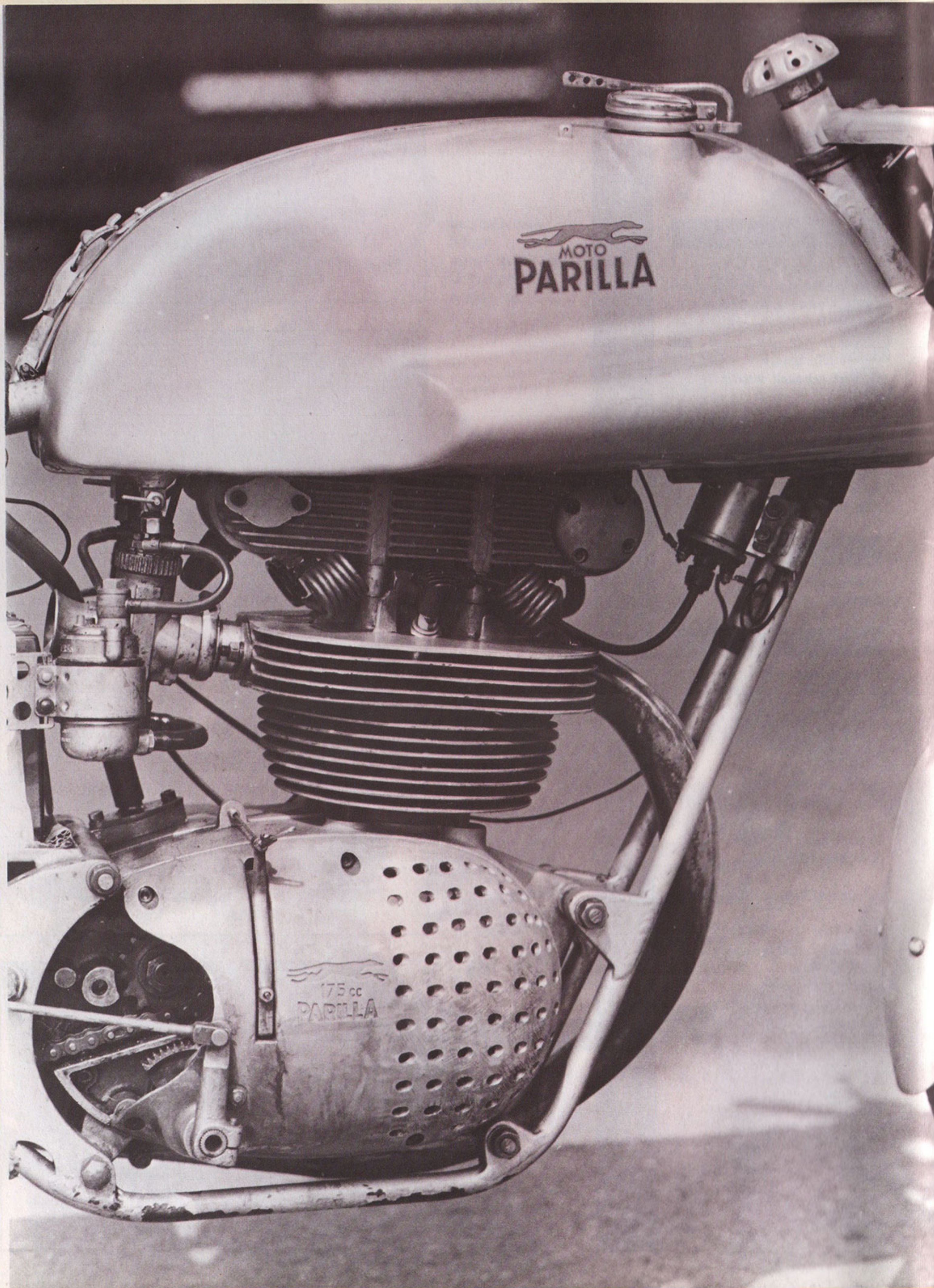
Ist Island eine
Reise wert?
Thomas Pusch
gibt eine Antwort
ab Seite 14

Wußten Sie
schon...
fast 500 private
Kleinanzeigen
über klassische
Motorräder!
Wahnsinn!!!
Such & Find ab
Seite 21

SEARCH & FIND
A collection of small advertisements and notices, including a 'Kleinanzeigen' section with various text-based ads and a 'Such & Find' section.



Viele Fahrer
sagen Motorrad-
kleidung und
meinen
"Barbour". Andy
ging der Sache
auf den Grund.
Seite 50



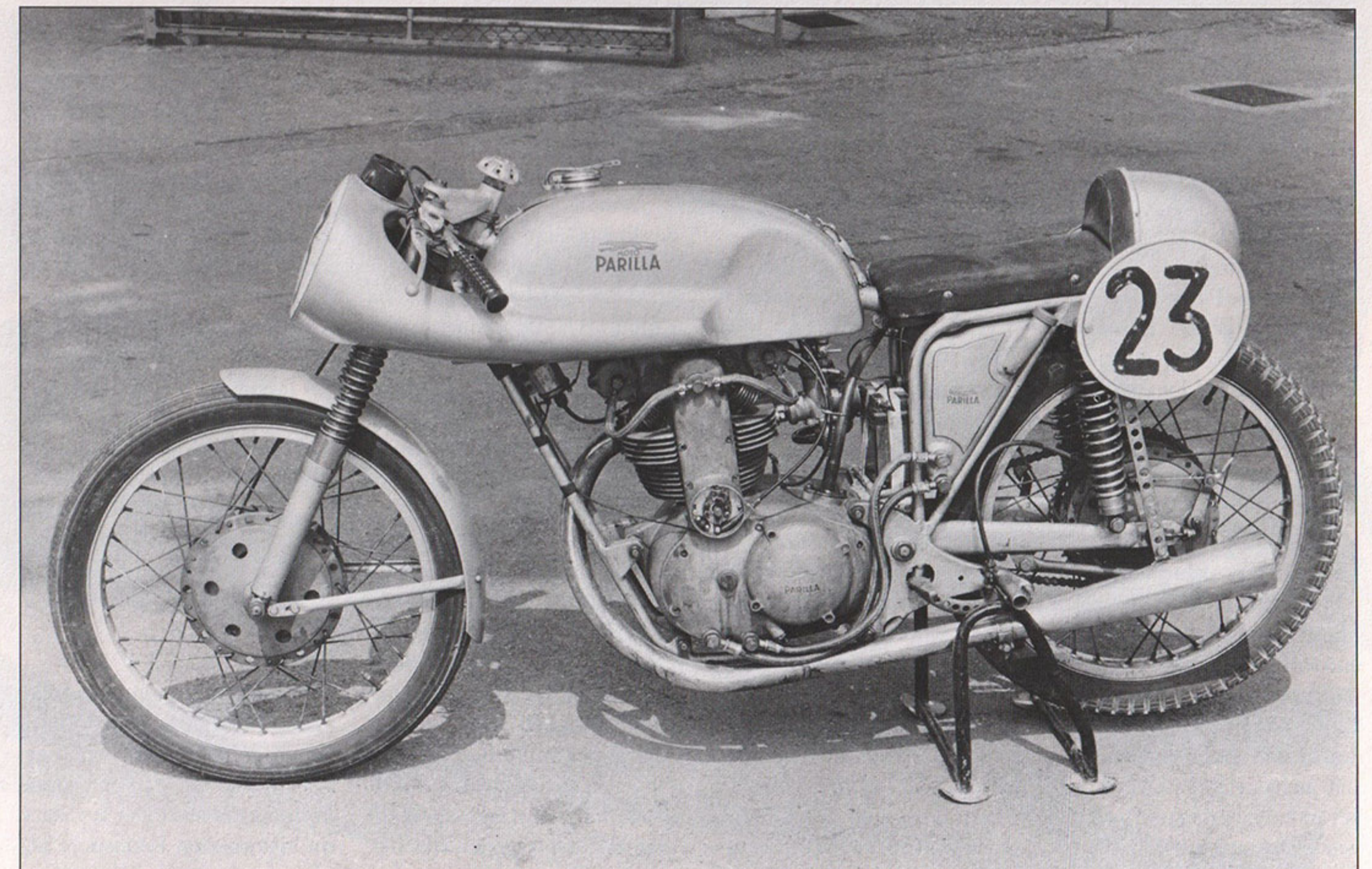
Rennmaschinenentest:

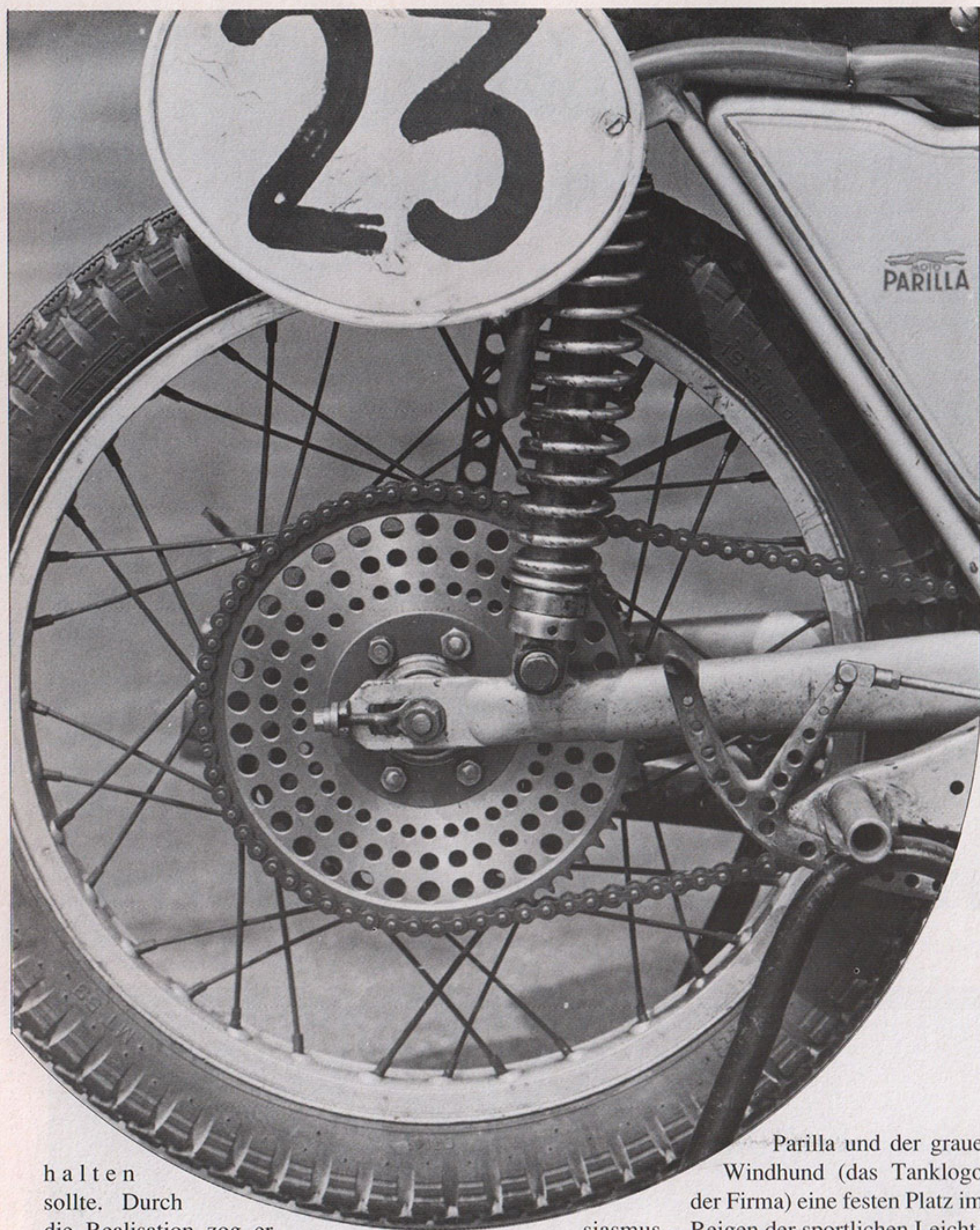


Obwohl er in einer Spanischen Familie, die nach Süditalien ausgewandert war, geboren wurde, lebte Giovanni Parrilla seine Motorradleidenschaft aus, die eigentlich ein Teil des italienischen Nationalcharak-

ters zu sein scheint und die so vielen von uns La Moto Italiana so nahe brachte. Wie so viele, träumte Parrilla eines Tages davon, sein eigenes Motorrad zu bauen, das seine eigenen Ideen und Vorstellungen ent-

175 Sport Competizione Bialbero





halten sollte. Durch die Realisation zog er die Realisation zog er mit Guiseppa Pattoni, Giancarlo Morbidelli und Domenico Agusta gleich. Diese Leidenschaft führte bei Parrilla dazu, daß er in den dunklen Tagen des Jahres 1946 aus seiner kleinen Werkstatt, die auf die Reparatur von Dieseleinspritzanlagen und -pumpen spezialisiert war, eine echte Motorradfabrik schuf, die eine Reihe von Motorrädern, die innovativ und solide waren, hervorbrachte. Diese wurden weltweit verkauft und schlugen sich besonders in den seriennahen Klassen ausgezeichnet. Doch wie bei anderen vorher und nachher war ausgerechnet sein Enthu-

siasmus und seine Modernität sein Stolperstein: Moto Parilla (das zweite "r" fiel weg, um den Namen italienischer zu machen) wurde eines der ersten Opfer der japanischen Invasion Mitte der 60er Jahre. Und trotz einer erfolgreichen Verbreiterung des Sortimentes, die seinen Namen mit Motoren für Rennkarts am Leben erhielt, endete die Motorradproduktion 1967. Zu diesem Zeitpunkt hatte Parrilla die Firma, die er selbst aufgebaut hatte, bereits traurig und desillusioniert verlassen. Sein Traum hatte sich in einen Alptraum verwandelt. Doch vorher hatten der Name

Parilla und der graue Windhund (das Tanklogo der Firma) einen festen Platz im Reigen der sportlichen Leichtgewichte. Und anders als die Konkurrenz, experimentierten die Ingenieure Guiseppa Salmaggi (bekannt als Schöpfer der Gilera Saturno) und sein jüngerer Nachfolger Alfredo Bianchi (der später als Konstrukteur der horizontalen Aermacchi-Baureihe bekannt werden sollte) mit einer Vielzahl alternativer Ventilsteuerungen. Die 175er Parilla "rialzata" mit hochgelegter Nockenwelle wurde für 1 1/2 Jahrzehnte auf Asphalt und Schotter nach ihrer Einführung im Jahre 1953 ein erfolgreiches Sportmotorrad. Obwohl das Werk niemals den Versuch machte,

in die Weltmeisterschaft einzugreifen, waren die Maschinen besonders in Amerika sehr erfolgreich. Ron Grant erkämpfte einen zweiten Platz im US-Grand Prix 1964 in Daytona auf einer Parilla. Er war ein ausgewandeter Brite, der später Werksfahrer auf den Suzuki Dreizylinder-"flexi-flyers" wurde. In Italien waren die Maschinen bei Straßenrennen der Serienmaschinenklasse erfolgreich. Guiseppa Rottigni gewann beispielsweise 1957 die Fernfahrt Giro d'Italia in der 175er Klasse. Für Fahrer mit Werksunterstützung wie Rottigni baute man bei Parilla eine Kleinserie von Einnocken-rialzatas mit Zahnrädern anstelle einer Steuerkette und ausgetauschten Innereien.

Um 1956/57 baute Salmaggi die höchste Entwicklungsstufe der Parilla-Sportmaschinen: die 175 "Sport Competizione Bialbero". Nur eine Handvoll der Doppelnockenwellenrennmaschinen wurde exklusiv für die italienische Formel 2 gebaut. In dieser Rennklasse mußte z.B. das Kurbelhaus und ein paar andere Dinge aus der Serie stammen. Das Ergebnis war, daß Dutzende italienischer Hersteller damals zu Rundstrecken- und Langstreckenrennen wie dem Giro oder dem grausamen "Milano-Taranto" mit Maschinen antraten, die nicht viel mehr als getarnte Rennmaschinen mit Licht waren. Licht war notwendig, da ein Teil dieser Veranstaltungen bei Nacht gefahren wurde. Die drei oder vier gebauten Parilla Bialberos erzielten nicht mehr als kleine Erfolge, doch sie dürfen für sich in Anspruch nehmen, die letzten Werksrennmaschinen von Parilla gewesen zu sein.

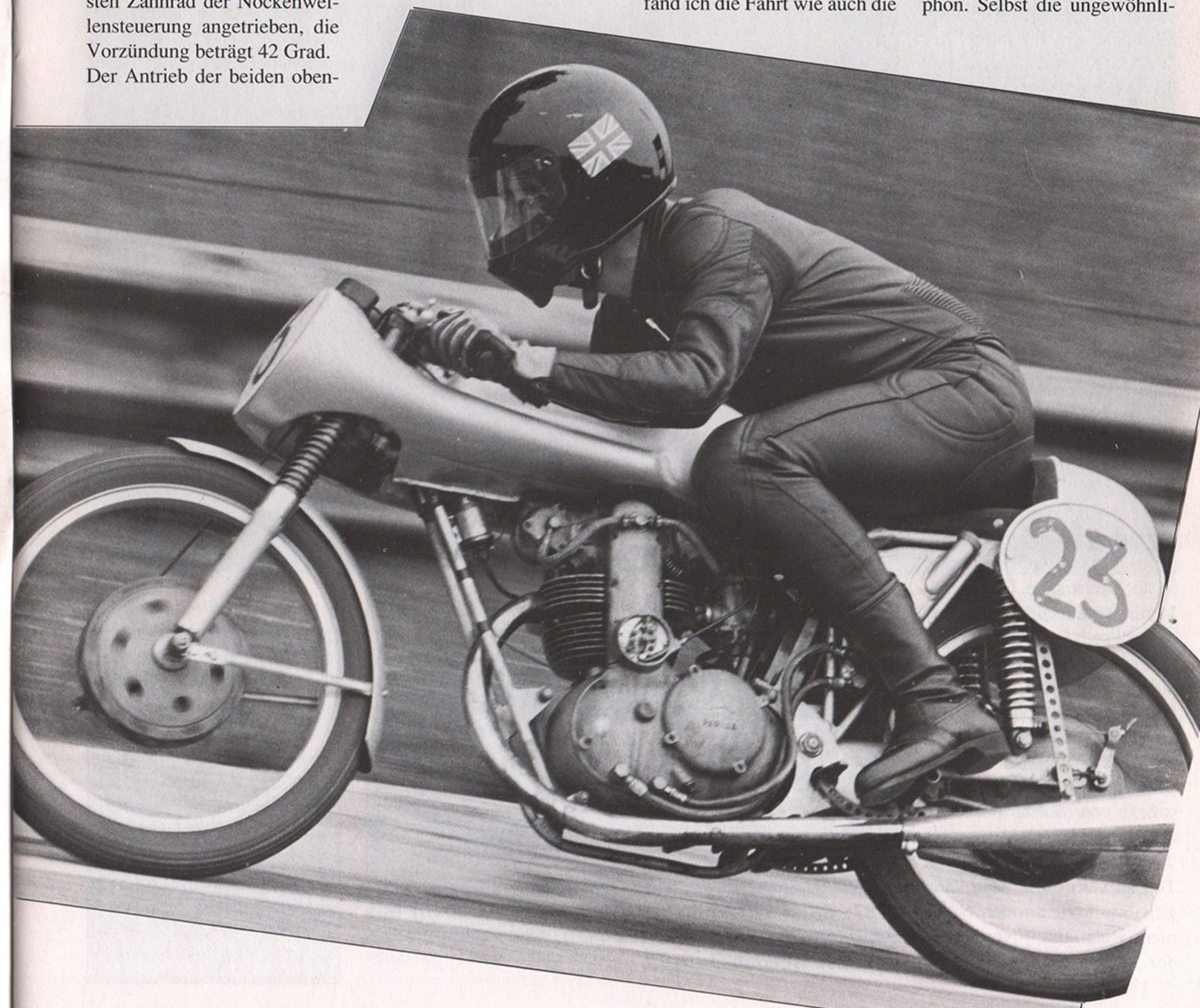
Es wurde angenommen, daß keine dieser Maschinen überlebt hat. Doch der ehemalige italienische GP-Fahrer Gianni Perrone, der nun einer der Stars im historischen Rennsport ist,

hat eine Gabe, verschollene Motorräder auszugraben. Er fand eine Überlebende in Sizilien. Es kommt noch besser: Die Maschine war in bemerkenswertem Originalzustand, bis auf die Kupplung, die mit Teilen einer Naßkupplung der Straßenmaschinen aufgebaut war. Das ist nur einer der vielen Unterschiede der Rennmaschine zur Serie. So hat man im Gegensatz zur sonst üblichen Druckumlaufschmierung bei den Rennern außenliegende Ölleitungen, die zu einem dreieckigen Öltank führen, der unter der Bank angebaut ist. Die Zündanlage ist eine 6 Volt Spulenzündung, überraschend mit nur einer 14 mm Kerze. Die Kontakte werden vom untersten Zahnrad der Nockenwellensteuerung angetrieben, die Vorzündung beträgt 42 Grad. Der Antrieb der beiden oben-

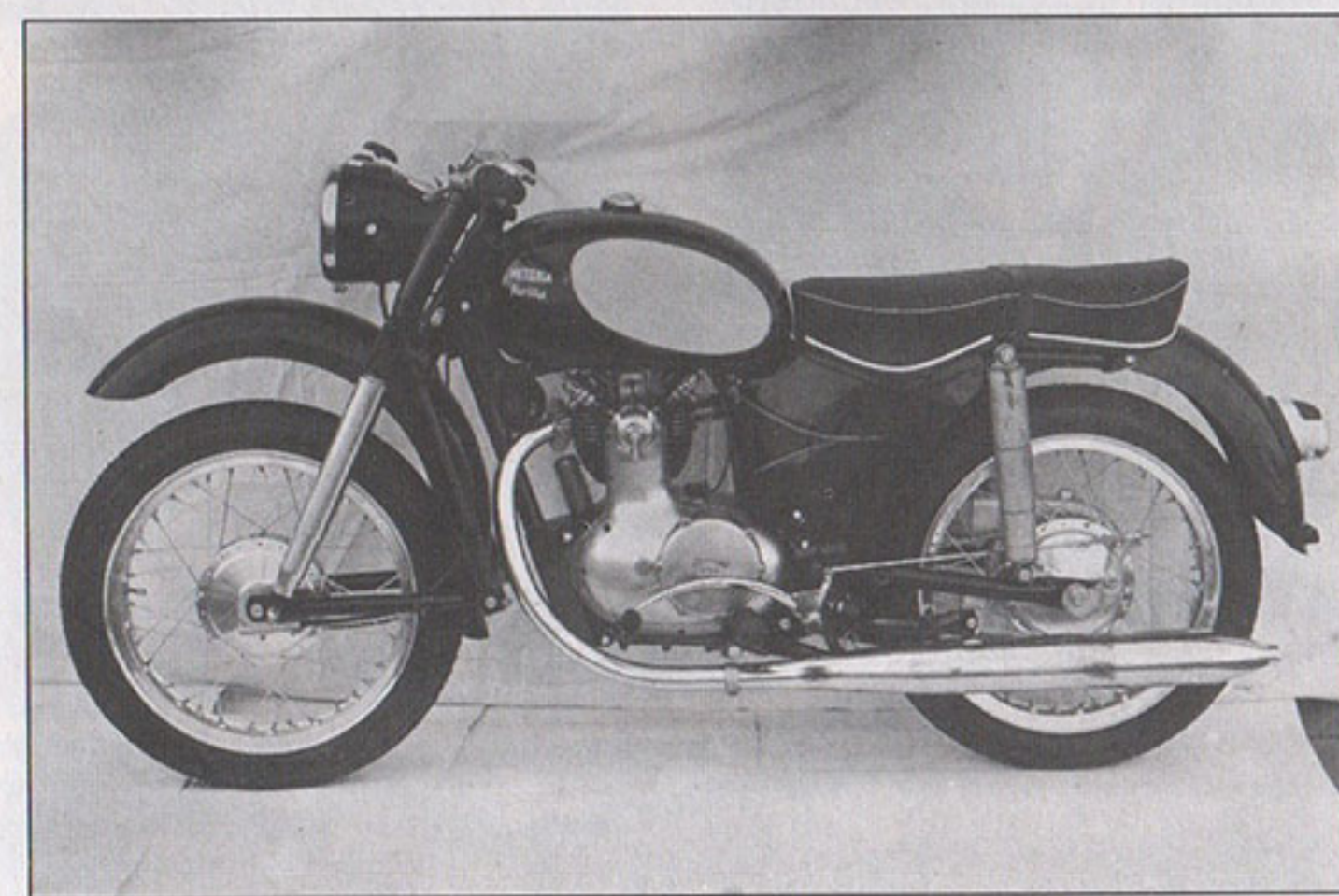
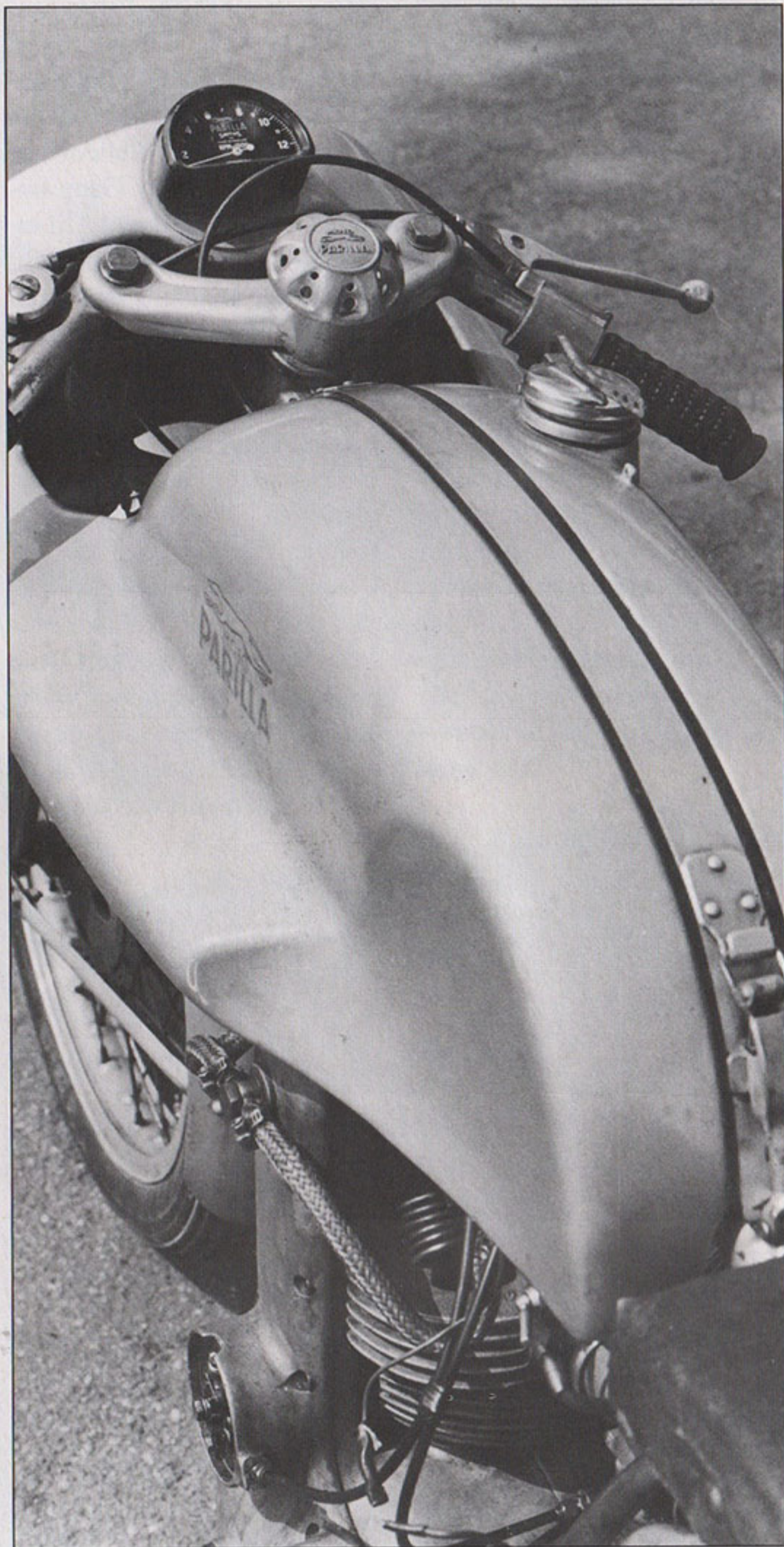
liegenden Nockenwellen wird von vier vertikalen und fünf, im Kopf laufenden, horizontalen Zahnrädern besorgt. Der nadelgelagerte Motor ist ein Beispiel für die Ingenieurskunst, die viele kleine italienische Schmieden in den 50er Jahren pflegten. Der Motor besitzt 69,8mm Bohrung und 62 mm Hub für 174 ccm. Dazu kommen zwei Ventile mit Haarnadelventilfedern, die in einem Winkel von 90 Grad zueinander stehen. Ein 27er Dell Orto SSI Vergaser mit separater Schwimmerkammer versorgt den Motor mit Gemisch. Während die Kundenmaschinen stets ein 4-Gang-Getriebe hatten, besitzt die Maschine einen

geradverzahnten Primärantrieb und ein 5-Gang-Getriebe. Geschaltet wird mit einem ungewöhnlichen Schaltschema über eine typisch italienische Schaltwippe: Erster Gang unten, alle anderen hoch! Mit einem Radstand von nur 1270 mm ist die Bialbero sehr kurz. Der Doppelschleifenrohrrahmen besitzt geschlossene Unterzüge, während die Produktionsmaschine den Motor stets mitttragend in den Rahmen integrierte. Der geschlossene Rahmen basiert auf der 125 DOHC GP-Maschine, die Parilla 1953 baute, die aber niemals zu Ende entwickelt wurde. Die 175er Bialbero wiegt unter 90 Kg, nur ein wenig mehr als die 125er. Dennoch fand ich die Fahrt wie auch die

Sitzposition ausgesprochen komfortabel. Dafür dürfte die Position der Fußrasten verantwortlich sein, die viel tiefer und ca. 15 cm weiter vorne ist als bei anderen italienischen Sportmaschinen aus dieser Ära, wo bei jedem Schlagloch die Knie bis an die Ellenbogenfedern. Die Parilla ist offensichtlich für lange Renndistanzen wie "Milano-Taranto" gebaut, wo "Sitzungen" von mehr als 15 Stunden die Regel waren. Lang und dünn wie ich bin, fand ich die Sitzposition "relaxed", das einzige Problem war, daß trotz der schmalen 2.75er Reifen die Maschine rasch aufsetzte. Rechts herum mit der Fußraste, in Linkskurven streifte das Auspuffmegaphon. Selbst die ungewöhnli-



che Verwendung von 19er Rädern beseitigte diese durch die gestreckte Sitzposition entstandenen Problem nicht. In jedem Fall ist die Parilla ein typisches Kind ihrer Zeit mit ihrem "anatomischen" Tank und der Startnummernverkleidung, die entfernt an Gilera erinnert. Dazu kommt der ovale Smith-Drehzahlmesser, der mit dem Windhundemblem auf der Skala an allen Parilla-Wettbewerbsmaschinen montiert war. Die Gabelstandrohre sind mit 30mm recht dünn. Die Federn sind linear gewickelt. Diese verbeugen sich sogar beim Einsatz der wenig kräftigen 190mm Simplextrommel - diese stammt noch direkt aus dem 125er DOHC Prototyp. Bei einer derartig leichten Maschine war im Italien der 50er Jahre mehr Bremskraft gar nicht erwünscht, gab es doch zum großen Teil noch Straßen mit losem Belag, auf denen die Langstreckenrennen stattfanden. Der parallele Einsatz der Hinterradbremse brachte genug Bremswirkung für eine Vollbremsung pro Runde bei der Fahrt in Monza. Kann man das Lenkverhalten der Parilla noch am besten mit sensibel beschreiben - ein Moment der Unaufmerksamkeit, und man glaubt, von der Strecke zu fliegen - so fühlt sich der Motor unbeschreiblich kräftig an. Man meint, auf einer 350er Manx oder AJS 7 R zu sitzen. Wie die meisten italienischen Kraftwerke, liebt dieser Motor Drehzahlen. Unter 5500 U/min passiert nicht viel, und obwohl seit der Entdeckung in Sizilien der Motor noch überholt worden war, hatte mir Gianni Perrone durchaus erlaubt, ihn auch über 10000 U/min zu drehen. Aber selbst in dem weiten Raum der Rennstrecke von Monza drehte ich ihn im letzten Gang nur bis 9.500 U/min, ohne etwas im Ton zu vermissen. Man kann sich förmlich den armen, einsamen Rennfahrer vorstellen, der, getragen von diesem



1957: Ernst Wüstenhagen zeichnet in Nürnberg das Fahrwerk für den Azzuri-Triebling, siehe dazu die gegenüberliegende Seite 9

mächtigen Ton, aus Mailand herausbraust und noch mehr als 1000 KM auf Schotterlandstraßen bis zum Ziel in Taranto vor sich hat... Mit all den zeittypischen Besonderheiten ist das Motorrad ein Teil der italienischen Zweiradgeschichte - wie der reichlich gelochte rechte Seitendeckel (wohl eher um die Lichtmaschine zu kühlen als aus Gründen der Gewichtersparnis), das hintere Kettenblatt, der Auspuffhalter, der Lenkungsdämpferknopf und sogar der Lenkerstummel. Oder die kunstvolle Gestaltung des Tankverschlusses. Perro-nes Parilla ist das rare Stück: ein Werksprototyp in gutem, fahrbereitem und unrestauriertem Originalzustand, der damaligen Ära entsprechend. Und somit ist die Maschine ein sprechender Beleg für Talent und Enthusiasmus solcher Männer wie Giovanni Parrilla - Männer, die ihr ganzes Leben dem Motorradfahren widmeten.

Alan Cathcart
Übersetzung: Andy
Fotos: Archiv Alan Cathcart

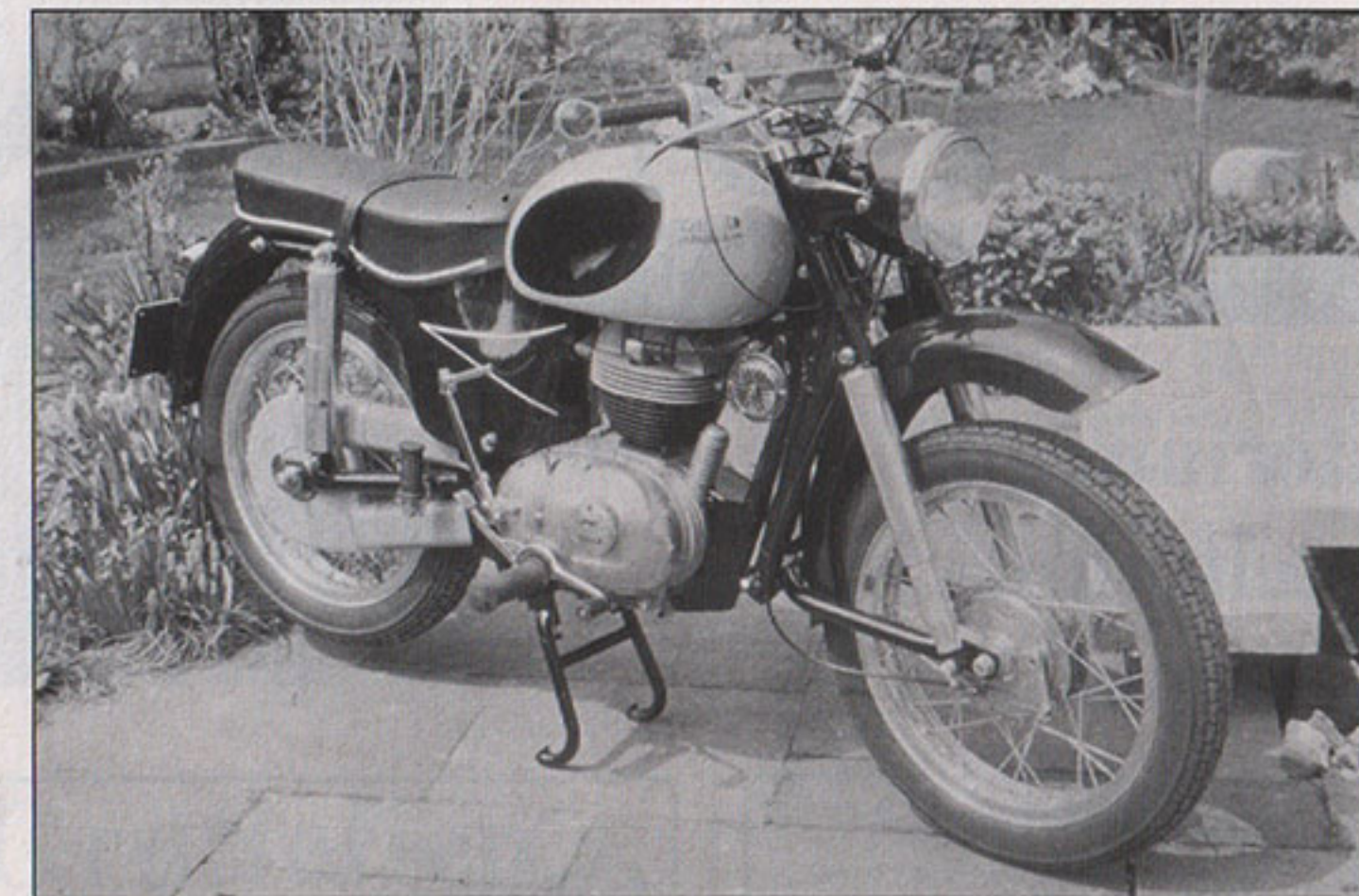
Für Leute, die noch etwas mehr über Parilla wissen wollen, empfehlen wir:

den Club: Victoria-Parilla IG, Ernst Wüstenhagen, Schweidnitzer Str. 4, 6500 Mainz, Tel. 06131/52160

und die GummikuH Nr. 7 Schwerpunkt Victoria von "Baxter"

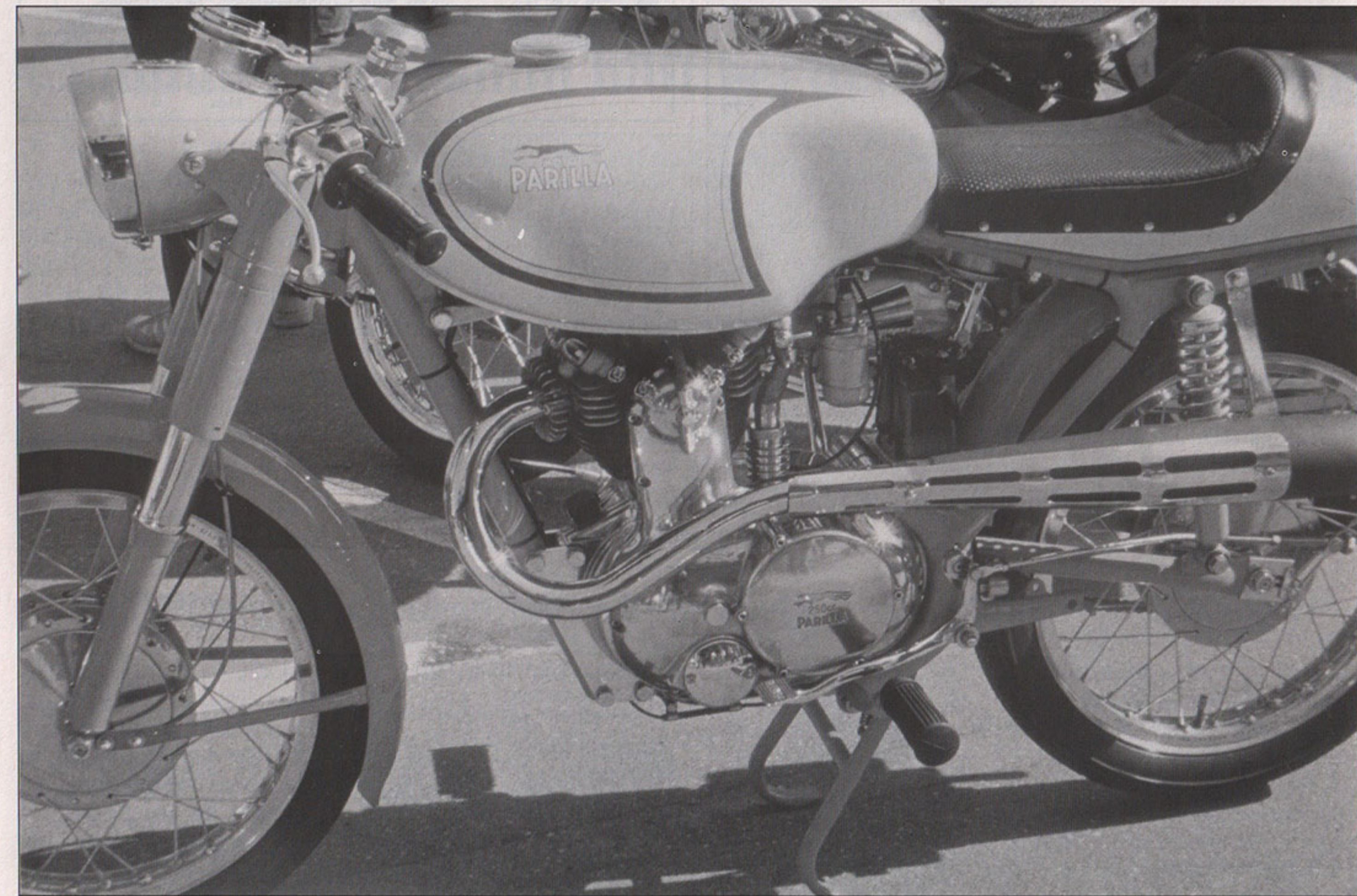
Parilla in Deutschland

Parilla sind hierzulande Raritäten, mehr als eine Handvoll gibt es kaum. Ersatzteile sind laut Ernst Wüstenhagen praktisch nicht zu bekommen. Dabei gab es Ende der 50er Jahre zwar keinen Importeur für Parillas, aber die Motoren wurden an ein deutsches Werk geliefert. Die abgebildete Victoria Parilla entsprang einer Kooperation zwischen den



links: Die 175er Victoria Parilla von Ernst Wüstenhagen, der seinerzeit maßgeblich an der Fahrwerksentwicklung beteiligt war. Foto: Wüstenhagen

unten: Eine 250er Parilla Serienmaschine (sportlich aufgebaut) auf dem Treffen der 50er Jahre Maschinen in Sinsheim Foto: Wüstenhagen



Nürnberger Victoria Werken und Signor Parrilla. Dieser lieferte 175er OHV-Motoren nach Nürnberg. Die Franken bauten den Motor in ein von Ihnen entwickeltes Vollschwingenmotorrad. Diese Maschine zielte auf einen Stamm von Enthusiasten, denen in der steuer- und versicherungsgünstigen 175er Klasse lediglich die NSU Maxi, die hubraumschwächere Ausgabe der NSU Max, als Viertakter angeboten wurde. Diesen Leu-

ten, für die ein Motorrad auch ein gerüttelt Maß an Fahrfreude bereithalten sollte, war eine Zündapp Derby oder eine 175er DKW zu lahm oder zu popelig, gleichzeitig waren für sie Maschinen vom Schlage einer R 50 oder Norton nicht bezahlbar. Die Victoria Parilla mit ihrem sportlichen Antrieb hieb genau in diese Kerbe. Leider erschien die Maschine in einer Zeit, als das Motorrad in der Bundesrepublik einen ganz schlechten Stand hatte.

Bei Victoria sorgte die Absatzkrise für die immer tiefere Tal-fahrt dieses Werkes. Das Geld, das man in der ersten Hälfte der 50er mit "Brot-und-Butter-Krädern" verdient hatte, zer-rann durch unausgereifte Kon-struktionen wie der "Swing", den Vicky IV-Mopedmotor oder der "Bergmeister". Die Victoria - Parilla wurde höch-stens 200mal gebaut.

Die Zeit war noch nicht reif, für ein Motorrad als sportliches

Hobbyfahrzeug, obwohl die Victoria nach dem gleichen Strickmuster, mit dem Honda sich Mitte der 60er Kunden fing, gebaut wurde: Ein tech-nisch interessanter Viertakt-motor in einer alltags-tauglichen Maschine, die frei von Krankheiten war.

Es hat nicht sollen sein...

Andy

KORRESPONDENZ

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



Verkehrsministerium gibt Broschüre "Umweltschutz im Verkehr" heraus

In einem 74seitigen Heft geht das "Referat Öffentlichkeitsarbeit" auf die Themen: Verkehrsplanung, -beruhigung, Lärmschutz, Schadstoffreduzierung usw. ein. In verständlicher Schreibe werden die Konflikte und die Lösungsmöglichkeiten, die die CDU/CSU-, FDP-Regierung sieht, dargestellt.

Auf das Motorrad als umweltfreundliches, alternatives Verkehrsmittel wird nicht eingegangen. Dafür kommt es im Kapitel "Lärmschutz" vor: Motorräder über 175 cm³ dürfen lauter sein als 200 PS-Busse.

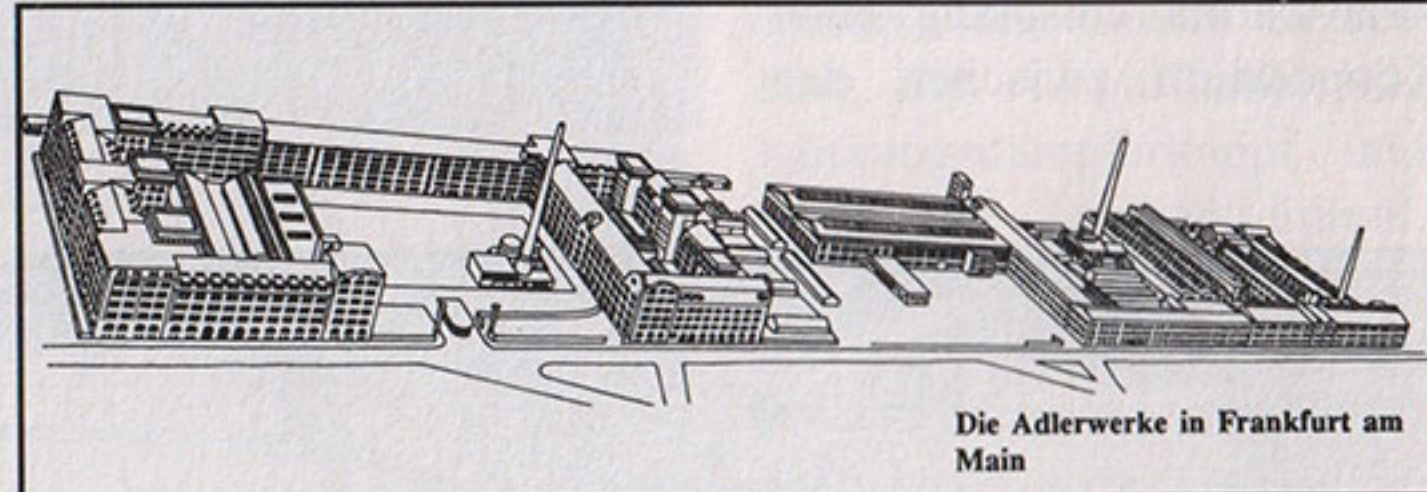
Als Informationsquelle, was staatlicherseits geplant oder verwirklicht ist, nützlich und kostenlos erhältlich beim **BMVD, Robert-Schuman-Platz 1, W-5300 Bonn 2.**

Geräuschgrenzwerte	
Fahrzeug	Grenzwerte in dB(A)
PKW	77
Transporter, Kleinbusse weniger als 2t 2 bis 3,5t	78 79
Omnibusse ab 3,5t / bis 150 kW ab 3,5t / ab 150 kW	80 83
Lkw ab 3,5t / bis 75 kW ab 3,5t / 75 bis 150 kW ab 3,5t / ab 150 kW	81 83 84
Krafträder bis 80 cm ³ bis 175 cm ³ ab 175 cm ³	77 79 82

Quelle: Verkehrsministerium

Industriearchäologie:

Adlerwerke



Die Adlerwerke in Frankfurt am Main

Noch kann die historische Produktionsstätte der 1895 gegründeten Adlerwerke in der Frankfurter Kleyerstraße besichtigt werden. In den 50er Jahren wurden hier Motorräder bis zu 250 cm³ gebaut (siehe Heft 4/89).

Auf einer außerordentlichen Hauptversammlung im Februar stellten die Aktionäre fest, daß der Unternehmenszweck, früher die Produktion von Motorrädern und

Schreibmaschinen, heute die Vermietung von Immobilien an die Muttergesellschaft "Triumph-Adler" zur Fertigung von Bürogeräten, durch den Verkauf der Grundstücke weggefallen ist. Ob das Unternehmen aufgelöst und der traditionsreiche Name "Adlerwerke vorm. Heinrich Kleyer AG" verschwindet, ist allerdings noch nicht entschieden.

pk

Industrie-Verband gegen Tragezwang und für mehr Fahrerausbildung

Der 1991 gegründete "Industrie-Verband Motorrad Deutschland e.V." (IVM) will helfen, "das Image und gesellschaftliche Stellung der Motorradfahrerinnen und -fahrer zu verbessern", damit letztendlich die Mitgliedsfirmen, Aprilia, BMW, Harley-Davidson, Honda, Kawasaki, Moto Guzzi, MZ, Suzuki, Triumph und Yamaha besser verkaufen können.

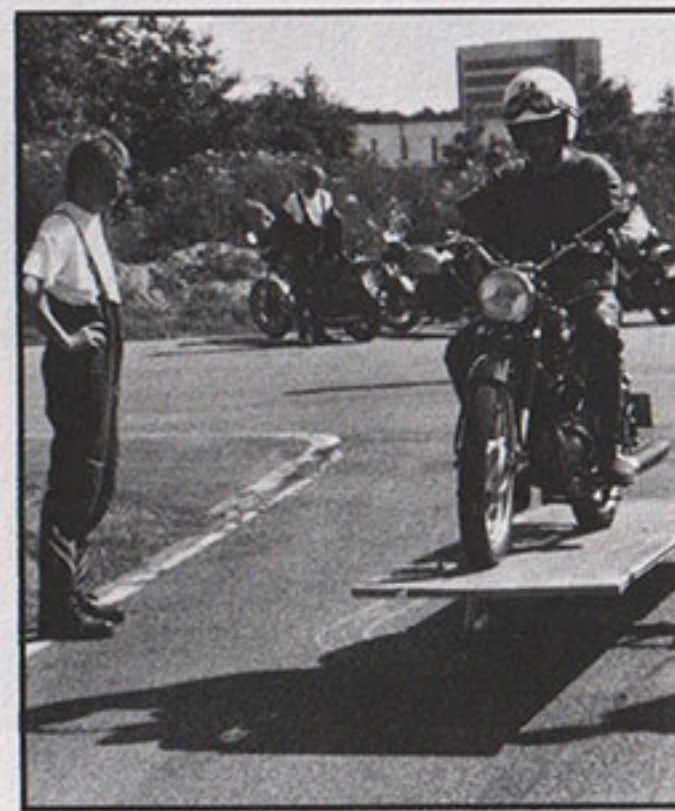
Tragezwang

In die Schußlinie vieler Motorradfahrer geriet Dr. Hubert Koch, Hauptgeschäftsführer des IVM und Leiter der Arbeitsgruppe Bekleidungsnormung, weil diese befürchten, daß einer Schutzkleidungsnorm der Tragezwang folgt und daß Koch ein Befürworter einer gesetzlichen Regelung sei. Auf einer Pressekonferenz sprach Koch sich eindeutig gegen den Tragezwang aus: "Die geplante EG-Norm für Motorradfahrer-



Schutzbekleidung soll nur für Protektorenkombis gelten. Sie soll Verbraucher schützen und keine Hintertür für die Einführung einer Tragepflicht öffnen. ... Es ist wichtig, daß andere Schutzkleidung auch nach dem für 1996 zu erwartenden Inkrafttreten der EG-Norm frei hergestellt und verkauft

links: Dr. Hubert Koch
Sicherheitstraining:
Balanceakt auf der Wippe



werden kann."

Mehr Sicherheit

Daß Sicherheit nicht mit einem Helm auf dem Kopf, sondern mit Gehirnschmalz im Kopf beginnt, ist eine alte Weisheit. Diesem Motto zufolge, kündigte IVM-

Präsident Hans Riedel (BMW-Mann) eine gute Idee an. Damit Motorradfahren noch sicherer wird, finanziert der Verband die ADAC-Sicherheitstrainings mit. Das heißt für den Fahrer: Ursprünglich mußten für einen 1-Tages-Kurs ungefähr 100 DM Lehrgeld bezahlt werden. Jetzt sind es nur noch 30 DM, wenn man sich einen Gutschein bei einem Händler, der Motorräder einer IVM-Mitgliedsfirma verkauft, besorgt. Damit wird den Fahrern, die bisher nicht die Höhe des Lehrgeldes akzeptierten, die Möglichkeit gegeben, eine ganze Menge für ihre Gesundheit zu tun.

Die Aktion läuft im April an und endet im Juli. Mitmachen ist einfach: Gutschein holen (Wer nicht weiß wo, ruft die Nummer des IVM 0201/83 40 30 an), ADAC anrufen und Termin absprechen.



Erasmus Grüttefien

Computerprogramm hilft bei der Streckenplanung

Für Vielfahrer, denen zu Hause oder auf der Arbeitsstelle ein PC zur Verfügung steht, könnte sich der Kauf eines "denkenden" Straßenatlas lohnen.

Für 400 DM erhält man ein Rechnerprogramm auf Disketten und eine 29seitige Beschreibung. Das Programm wird auf der Festplatte installiert (Speicherbedarf 3 MegaByte) und mit dem Wort "Route" aufgerufen.

Man gibt die persönlichen "Fahrwerte" ein: Tempodurchschnitte auf der Autobahn, Schnell-, Bundes-, Fern- und Landstraße. Individuell wird festgelegt, ob Autobahnen, Fern-, Landstraßen, Straßenwechsel und Fähren bevorzugt oder vermieden werden sollen.

Mit diesen Grunddaten gefüttert, konnte es losgehen. Testweise wollte ich die Strecke Bremen - Dortmund berechnen lassen. Da ich mit meinem Moppet inclusive Pausen einen Schnitt von ungefähr 60 km/h auf Fernstraßen erreichte, gab ich die geplante Zeit für die 240 km lange Strecke mit 4 Stunden an. Auf dem Bildschirm stand die Frage, ob ich von Bremen-City oder vom Airport starten wollte. Nach der Beantwortung begann das Elektronengehirn zu rechnen und präsentier-te mir

- die schnellste
- die kürzeste

und die bevorzugte Strecke. Auf dem Bildschirm sah ich eine ausführliche Wegbeschreibung mit einer Tabelle und einer farbigen Landkarte, auf der die Strecke blinkte. Tabelle und Karte

Wieder einer weg und wieder einer der Besten. Erasmus Grüttefien (* 26.2.1916, + 18.1.1992), Motorradnarr sein Leben lang, Sohn eines bekannten Berliner Sportjournalisten, 1950-58 Presschef der Nürnberger Zündapp-Werke und als solcher ein "Barde der Grünen Elefanten". Grüner Elefant = 600er Zündapp KS 601. Ich traf ihn zuerst 1952, als ich ein KS 601-Gespann in Nürnberg bekam. Er holte mich am Bahnhof mit diesem Gespann ab und setzte sich ins Boot. Daraufhin Rechtskurven nur mit Seitenwagen hoch.

Wir waren sofort Freunde. Es ranken sich viele Stories um Erasmus und seine Motorräder. Vor dem Krieg seine berühmte "Velo-kette" KTT, mit der er alles unsicher machte. Anfang der 80er Jahre besaß er wieder eine Velo, eine Venom Clubman. Erzählen konnte er wie Hemingway, lachen konnte er wie kein anderer, durch Motorräder tankte er die Seele bei seinem nicht leichten Leben immer wieder auf. Wer ihn kannte, sagte mit mir: "Erasmus, du bist immer bei uns". Klacks

Zeit 4 Std. . Entfernung 238 km.

Zeit	Strasse	Fur	Ri.	in Richtung
10:00	ABFAHRT Bremen Airt (D) a	6	5 km	SW (B Brinkum)
10:04	Abbiegen rechts auf die	51	21 km	W
10:20	Bei Bassum bleiben auf der	51	38 km	SW (Diepholz)
10:51	Bei Diepholz abfahren rech	ohne Nam	2 km	W
10:52	Abfahren links auf die	51	28 km	S
11:15	Abfahren rechts auf die	65	24 km	W Osnabruck
11:34	Bei Osnabruck abfahren lin	68	6 km	SO Bielefeld
11:39	Abfahren auf die	51	19 km	S Munster
11:54	Bei Glandorf bleiben auf d	51	21 km	SW Munster
12:11	Bei Telgte bleiben auf der	51	14 km	W Munster
12:22	Abfahren auf die	54	6 km	S Dortmund
12:28	Bei Hiltrup bleiben auf de	54	28 km	SO Dortmund
12:56	Bei Werne bleiben auf der	54	26 km	W Dortmund
13:22	*** Freie Zeit 00:37 ***			
14:00	ANKUNFT Dortmund (D)			

Digitale Kartendaten (C) AND Software B.V. 1991

Fahrtabelle von Autoroute Express für die Strecke Bremen-Dortmund. Vorgegebene Abfahrzeit: 10.00 Uhr bei einer geplanten Dauer von 4 Stunden und der bevorzugten Strecke: Bundes- oder Fernstraßen ohne Autobahn. Von links: die "fahrplanmäßigen Ankunftszeiten", dann die Streckenhinweise, die Bezeichnung der Straße (51 = B51), die Himmelsrichtung (sw = Südwest) und die Richtungsangabe. Die Schreibfehler, z.B. "StraSe" und "Fur" sind entweder auf falsche Installation von mir (dann ist die Betriebsanleitung schlecht) oder auf mangelhafte Programmumsetzung aus dem Englischen zurückzuführen

lassen sich ausdrucken und im Kartenfach des Tankrucksacks verstauen. "Autoroute Express", so der Name des Programms, ist ein ausgereifter Tourenplaner, der einem viel Zeit bei dem Ausarbeiten der Route und beim Fahren spart.

Aufgrund des Preises von 400 DM muß jeder selbst rechnen, ob sich die Anschaffung lohnt. Beruflichen Vielfahrern sei dieser Routenplaner uneingeschränkt empfohlen, denn sie haben die Kosten durch weniger Zeitaufwand schnell wieder heraus. Das Programm gibt es mit spe-

ziellen "elektronischen" Karten für Europa, Deutschland, Frankreich, Benelux, Großbritannien und die USA beim Computer-Händlern. Autoroute Express © NextBase Ltd, England • Vertrieb A, CH, D Markt&Technik, Hans-Pinsel-Straße 9b, 8013 Haar, 399,95 DM

Liebe GP-Leute

Als erstes wünsche ich Euch eine ruhige und erfolgreiche Saison. Als zweites möchte ich Euch ein dickes Lob zu Eurer Zeitschrift aussprechen. Es erfüllt mich immer mit Freude, die GP im Briefkasten zu sehen. Hat nur einen Nachteil; in der Regel reicht die Lektüre nicht bis zum nächsten Tag. Nun noch etwas zu der Artikelreihe von David Longstroke. Ich habe sie mit Vergnügen und mit Skepsis gelesen. Da ich selbst einen sog. Reiskocher fahre (Honda CM 185 T), kenne ich die angesprochenen Probleme wie Klappständer (nichts dagegen, aber Mittelständer muß schon sein), offene Kette usw. Die Ansicht von A. Szczepanski aus Braunschweig zu den Ketten ist meiner Meinung nach Blödsinn, zeugt auch von wenig Umweltverständnis. 1. hält eine gekapselte Kette länger. 2. finde ich eine offene, öl- und dreckverschmierte Kette keineswegs schön oder attraktiv. 3. habe ich im HG-Katalog keine verchromte Kette gefunden, des weiteren stelle ich die Zweckmäßigkeit einer

solchen Kette in Frage, ganz abgesehen von den Dämpfen beim Verchromen. 4. entfällt bei gekapselter Kette das regelmäßige Kettenöl-spray-Benutzen und -Kaufen.

Außerdem möchte ich o. g. Leser fragen, ob an westdt. Straßen passende Steine (Brandziegelst.?) extra für Biker, die Motorräder oder Mittelständer bewegen, am Straßenrand liegen? Bei uns im 2.klassigen Osten Deutschlands ist das jedenfalls nicht der Fall. Soweit erst einmal dazu. Nun noch ein technisches Problem. Bei meiner Honda (CM 185 T) ist der Schlüssel von der Lenksicherung durch einen Vorbesitzer abgebrochen. Leider habe ich bisher weder Schlüsselrest noch Schloß herausbekommen. Auch Fachliteratur konnte mir nicht weiter helfen. Ausbohren wollte ich es nicht, noch nicht. Habt Ihr eine bessere Lösung? Es würde mich freuen, denn immer mit Kette und Vorhängeschloß ist die Sache etwas umständlich. Ansonsten macht weiter so wie bisher, und laßt Euch nicht unterkriegen.

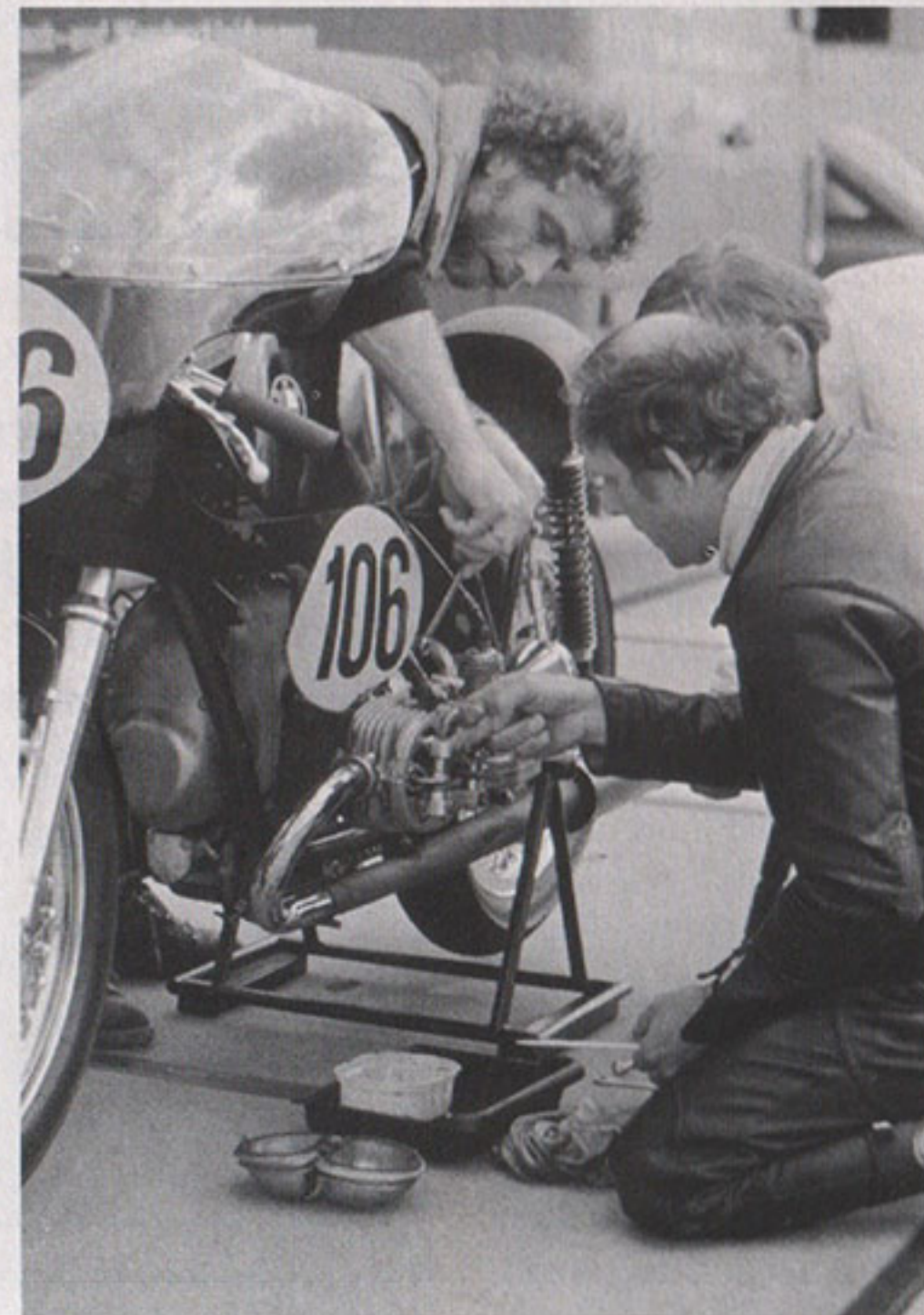
Ralph Grohmann
Nordhausen



Nachfüllen statt wegwerfen

dem Reiniger ist ebenfalls ein Pfandbehälter. Das spart nicht nur Geld sondern vermeidet überflüssigen Abfall. Wir meinen: Nachahmenswert auf allen Gebieten!

Die Dr. Wack Chemie, Ingolstadt, Produzent eines breiten Sortiments von Pflegemitteln für den Zweiradsektor, vertritt den populären Motorrad-Reiniger S 100. Bislang mußte der motorradfahrende Saubermann jedesmal auf's neue eine Pumpflasche erstehen, die auch noch in einer Pappschachtel steckte. Jetzt kann die Pumpflasche beim Händler nachgefüllt werden. Der dort befindliche Kanister mit



Mehr lernen im März

Moto Aktiv, Fortbildungs-, Fahrerlehrgangs- und Rennserienveranstalter aus dem hessischen Marburg/Lahn informierte uns über die in diesem Monat stattfindenden Technik-Grundkurse für Motorradfahrer. Die Teilnehmergebühren liegen zwischen 110 und 200 DM. Einer läuft vom Freitag, 20. bis zum Sonntag, 22. März in Marburg. Der nächste

dann eine Woche später, vom 27. bis 29. März in Oldenburg. Eile ist also geboten! Infos schnell beim Moto aktiv-Technik Referenten Herbert Kühn, Tel. 06424/776, einholen. Dieser verschickt auf Anfrage auch gerne das Moto Aktiv Jahresprogramm. Hier noch die Adresse der Hauptgeschäftsstelle: Wehrdaer Str. 116, 3550 Marburg, Tel. 06421/82085.

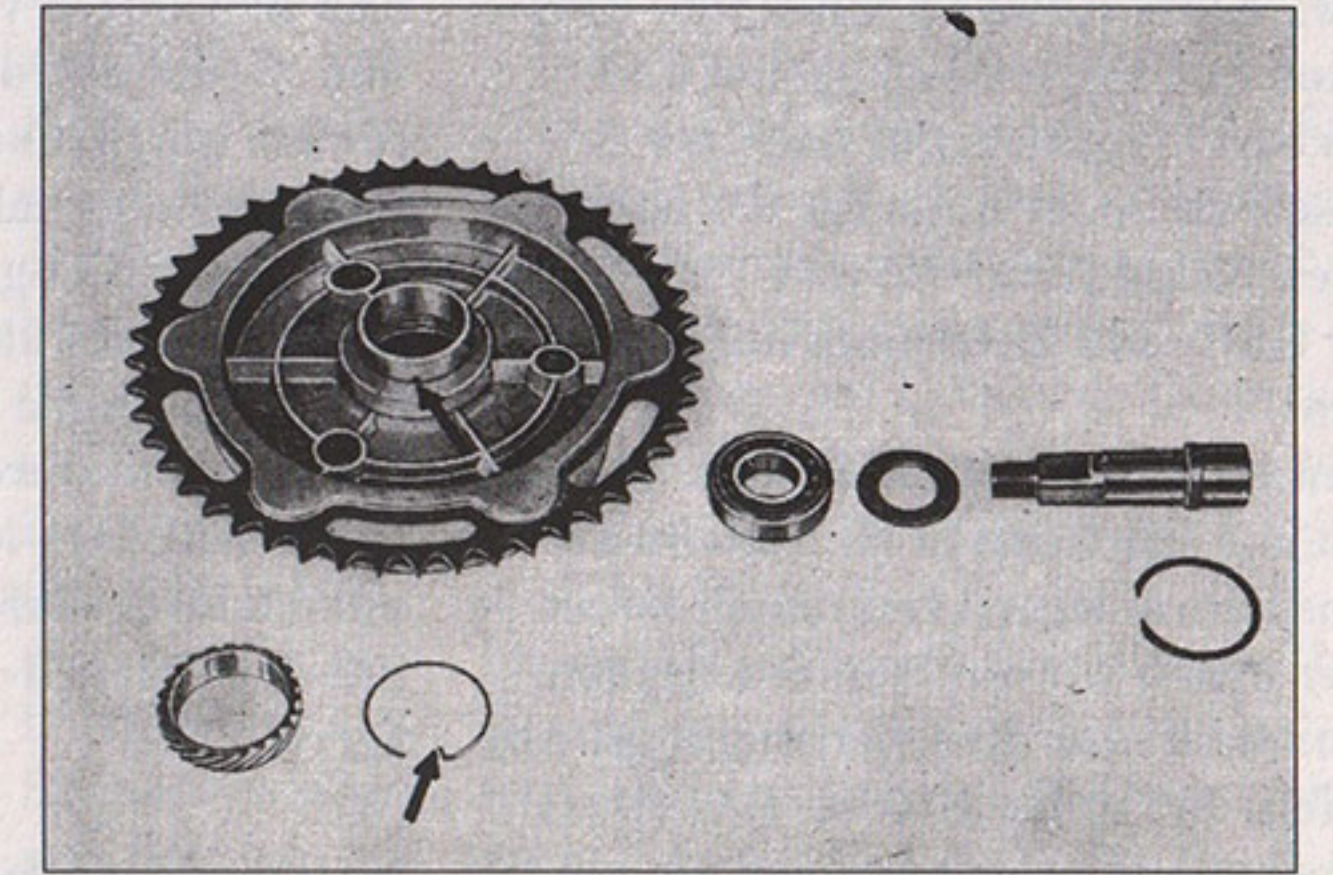
Liebe Gummikühe

Angeregt durch ein älteres Heft über Trial Maschinen, habe ich mich drangemacht, für meinen Sohn (14) auch so etwas zu machen. Verwendet wurde eine schon länger herumstehende MZ TS 150. Es ging alles klar, nur das hintere Kettenrad macht nicht recht mit. Frage an Euch oder den Leser: Wie kann ich das eingegossene alte Kettenrad gegen ein neues (64 Zähne) austauschen oder kann ein Fremdteil genommen werden, welches auch paßt? Zum Thema "Wohin rollst Du?" Ich fahre jetzt 25 Jahre Motorrad, angefangen mit 25/3. 26 Victorias Maxen (sowas lag damals auf Schrottplätzen herum und war für 20,— DM zu erstehen). Das waren Zeiten! Später 15 BMWs, etliche Hondas und dazwischen war auch noch etliches, aber was Per-

fektes habe noch nie gefahren, weder gestern noch heute, und es wird auch nicht in Zukunft was Perfektes geben, und das ist auch gut so, denn das heißt ja, wir wären alle zufrieden und Eure Zeitung wäre dann auch überflüssig. Das große Plus Eurer Zeitung ist, daß wir, egal ob wir alte oder neue Maschinen haben, uns in Euren Beiträgen wiederfinden. Mit freundlichem Gruß
Den Namen konnte bei der Klaue keiner entziffern

In der Redaktion diskutierten wir ausgiebig alle Lösungsmöglichkeiten. Das Kettenblatt vom originalen Gußkörper zu entfernen und anschließend dort zentrisch ein größeres Kettenblatt zu montieren und befestigen, ist für einen Bastler praktisch unmöglich. Benötigt wird zu dieser Arbeit unter anderem ein Bohrwerk. Also in

Eigenregie schlecht machbar. Billiger dürfte die Lösung sein, sich anstelle des serienmäßigen 16er Ritzels eines mit 11 oder 12 Zähnen zu besorgen. Anfragen in dieser Richtung bitte an die Fa. Feld in Dormagen oder Fa. Wildschrei in Brieden (siehe "Such & Find" in diesem Heft) richten. Alternativ dazu wäre der Einbau eines Hinterades aus einer alten Enduro oder Trialmaschine zu empfehlen. Dieses kann in die Schwinge mit gedrehten Distanzstücken eingepaßt werden. Der erforderliche Steckachsendurchmesser ist durch geänderte Radlager anzupassen. Vorher messen und probieren.
Andy



Mehr Profil gewünscht!

Schon seit einigen Monaten, präzise seit dem 1. Januar 1992, verlangt die StVO, EG-weit, mehr

Profil auf Kraftfahrzeugbereifung. Gefordert werden mindestens 1,6 mm. Die Profiltiefe ist in den Rillen zu messen, die der Drainage dienen. Nicht gemessen wird in oder auf stegähnlichen Erhöhungen oder Verstärkungen des Laufflächgrundes. Bei den meisten heutzutage angebotenen Reifen sind Abriebindikatoren angebracht, diese informieren bei rechtzeitiger Kontrolle, wann der Reifen durch einen Neuen ersetzt werden muß. (Siehe Bild)



Bild 2.7.1. Sichtprüfung der Profiltiefe an Reifen
a) neuer Reifen. 1 Verschleißindikator in der Mittelrinne; Markierung TWI seitlich an der Reifenschulter; an diesen Stellen des Reifenumfangs ist in der Mittelrinne jeweils ein Verschleißindikator vorhanden;
b) Reifenprofil bis zur Verschleißgrenze abgefahren; 7 Verschleißindikator in der Mittelrinne
Für die Verschleißgrenze gilt die am weitesten abgefahrte Stelle!

Moderne Medientechnik beim Kraftfahrt-Bundesamt

Um ein Fahrzeug zuzulassen, für das kein Kraftfahrzeug-Brief mehr vorhanden ist, braucht der neue Besitzer als erstes eine sogenannte "Unbedenklichkeitsbescheinigung" des Kraftfahrt-Bundesamtes in Flensburg-Mörwig. Mit etwas Glück wird dem Eigentümer des brieflosen Fahrzeuges bestätigt, daß das Fahrzeug nicht als Diebesgut gesucht wird. Somit kann auf der Zulassungsstelle ein neuer Brief beantragt werden.

Bislang schrieb man dem KBA, Fördestraße, W-2360 Flensburg, einen Brief mit den vom Typenschild des Fahrzeuges abgelesenen Daten.

Jetzt geht es etwas einfacher und billiger. Man kann dem Amt faxen. Die Nummer: 04 61 / 316-12 78, die Zentrale erreicht man telefonisch unter der Sammelnummer 04 61 / 316-0 zu den üblichen Behörden-Öffnungszeiten.

Neues vom VFV

Beim Veteranen-Fahrzeug-Verband rotierte das Personalkarussell: Die Leitung obliegt Karl Reese, die technische Leitung liegt bei den Abnahmekommissaren Horst Armbruster, Herbert Pittich und Christian Zimmerlin. Sportkommissare und Fahrleiter sind Peter Lux und Heinrich Seibert. Bei Fragen ist es ratsam, sich direkt an Karl Reese, Walter-Rathenau Str. 105, W-6086 Riedstadt 3, Tel. 06158/85501, Fax 06158/87114, zu wenden. Die Termine der VFV-Motorradspportveranstaltungen finden sich in dem GP-Kalender auf Seite 46

Gelbes Band warnt immer noch

Jürgen Enzmann vom Motorradclub "Kuhle Wampe" erinnert daran, daß alle Motorradfahrer nach wie vor aufgefordert sind, stets gelbes Kreppband unter der Sitzbank oder in der Werkzeugdose zu haben. Zweck der Übung ist, andere Kradler zu warnen, wenn man beispielsweise Rollsplit in einer Kurve oder eine Diesellache in einer Autobahnauffahrt entdeckt hat. Da es erfahrungsgemäß Stunden oder Tage dauert, bis Gefahrenstellen von offizieller Seite entdeckt und beseitigt werden, ist jeder von uns aufgerufen, bei einer solchen Falle zu stoppen und einige Dutzend Meter vor der Gefahrenstelle einen flatternden Streifen gelbes Kreppband an einen Baum oder einen Pfosten zu binden, damit nachfolgende Fahrer gewarnt werden. So abgesicherte Gefahrenstellen sollen an der nächsten Notrufsäule der Autobahnmeisterei bzw. am nächsten Telefon der Polizei gemeldet werden.



Bei Louis sind Lenkschlösser auch in Einzelteilen erhältlich

Schlüssel abgebrochen!

Wir meinen, daß wohl auf jeden Fall gebohrt werden muß. Eine Möglichkeit wäre folgende: Den Kerbstift entfernen, der den Deckel über dem Schloß hält. Rechts und links unten vom Schlüsselschlitz in das weiche Messing zwei kleine Löcher

bohren und versuchen das Schloß mithilfe einer Seegeringzange zu fassen. Vielleicht hat ein Leser noch einen Vorschlag? Hier die Adresse: Ralph Grohmann, Str. d. Genossenschaften 22, O-5500 Nordhausen

Susi fährt mit ihrer Suzuki nach Sizilien, Karl mit der Kawa nach Kastilien und Norbert gondelt mit der Kuh zum Nordkap. Jedes Jahr wird so ein Stück Welt per Krad erschlossen. Soweit - so ungut (dazu später) - was mir daran aufstößt: Susis DR-Big kostet mittlerweile 10.000,- DM und verschleißt für X-DM Reifen, Ketten usw., Karls Kawa ist mit 9.500,- DM schon fast ein Sonderangebot und Norbert? Norbert gibt nach der 3. Dose Bier zu, er hätte für die Kuh einen Kleinkredit von DM 15.000,- bei der Raff- und Geierbank aufgenommen.

Wenn wir uns nun die Kräder so ansehen, die sich dann in Hanstholm an dem Fähranleger versammelt haben oder denen wir auf Island begegnen, dann kann nur die Überzeugungskraft reifen, daß unter 10.000,- DM eine(!) Person nicht ausgeben darf, um ein Krad für die weite Reise zu haben. Daß man zu zweit auf einem Moped reisen kann, ist die echte Ausnahme: Da gab es nur eine 80er Hercules, eine original XT, eine DR-250 und eine gereifte R-65.

Damit wir uns nicht falsch verstehen: Vor euch steht der echte Sozialneid, auch ich hätte gerne ein 100 G/S (oder aber ein prima Dnepr-Gespann, siehe GP Nr.9/90), nur solange ich mich mit Lohnarbeit nicht anfreunden mag,

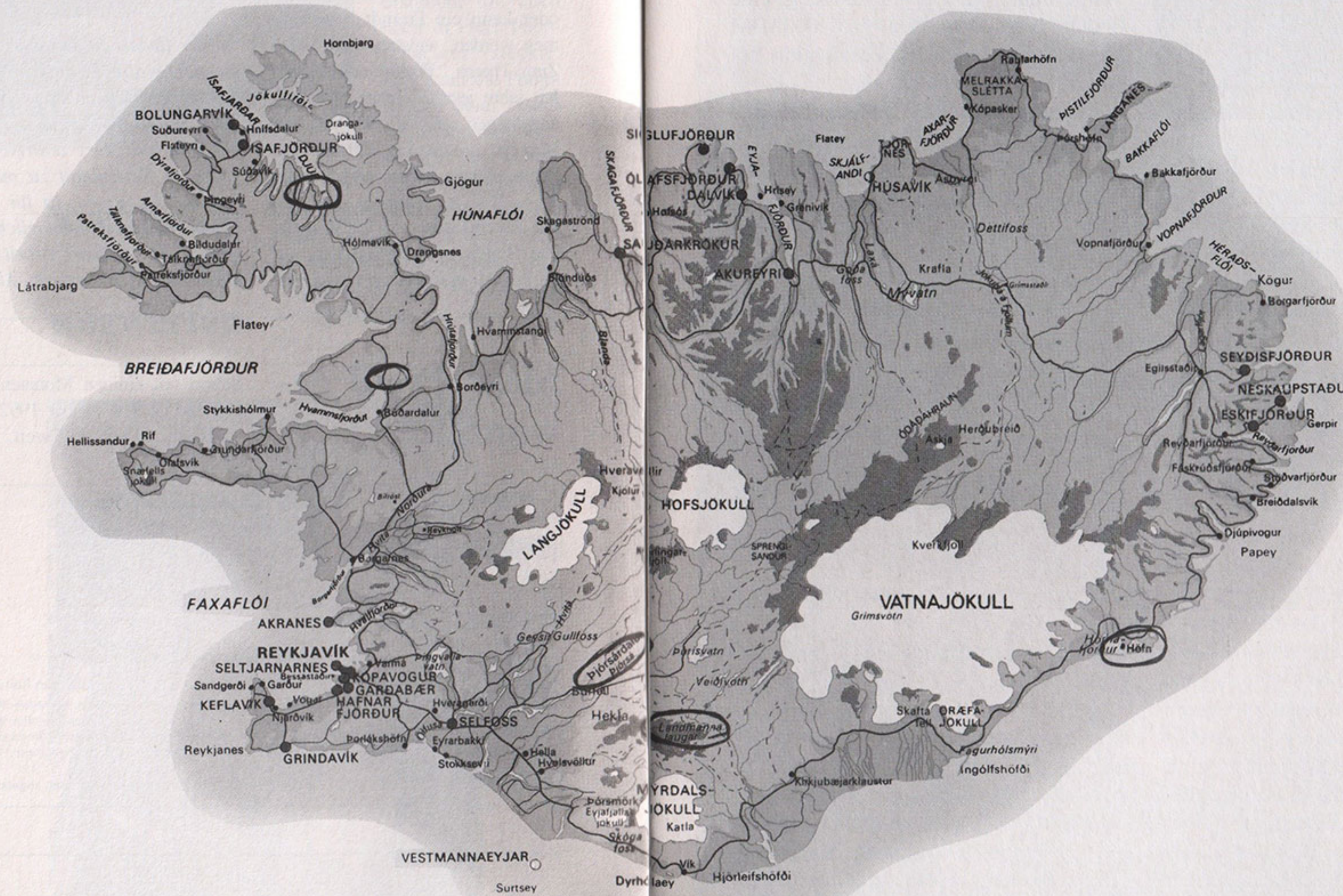
weil ich a. faul bin, b.ich Kapitalismus für schlicht böse erachte, muß mit knappsten, kaum eigenen Mitteln der Mopedfahreie gefröhnt werden, bis eines Tages meine Forderung nach der Abschaffung des motorisierten Individualverkehrs umsetzbar erscheint. Da sich Mopedfahren für mich immer noch mit dem "Echten", Preiswerten und Bewährten verbindet, möchte ich mal wieder einen flammenden Appell für die Möglichkeiten dieses Krades halten. Und genau dies gehört in die Gummikuh und eben nicht in die Zeitschrift "Wie-werde-ich-20.000,-DM-los-nur-dadurch-daß-ich-mit-dem-Moped-verreise?"

Vorgeschichte

Im Sommer '86 fuhren Dagmar und ich mit einer MZ TS-250- 4-Gang durch Island, und es wurde ein prägendes Erlebnis. Unsere Reisen führten tendenziell immer nach Norden, und nach echten Abenteuern auf Svalbard kam eines Tages der Einwand "das war zuviel!!" - an kalt, naß, Streß und Gefahr. Aber Island - das war o.k. Mit heißen Quellen und so (es hatte in den drei Wochen nur einmal geregnet, und das Moped lief ohne irgendwelche Mucken).

Dann schrieb ich meine Examens-Arbeit, und was bot sich da im Anschluß besseres an als eine erneute Reise nach Island. Gesagt, Konsens gebildet, getan. Und da es meinen Bruder auch interessierte, wieder nach Island zu kommen, wurde er samt seiner äußerst betagten 'SR' mit eingeplant.

Wie das entsprechende Moped auszusehen hätte, hatte ich mir jahrelang überlegt.



Badeurlaub - schon wieder ein Reisebericht "mit dem Moped auf Island"

von Thomas Pusch

Das Moped

Es hätte 15-20 Jahre unbeachtet in einer Kellerecke von Schloß Augustsburg stehen können. Und ich denke, Anfang der 70er Jahre hätte es eine geeignete Nachfolge des ES-Gespanses sein können (siehe GP 12/90). Mit einem 5-Gang-Getriebe hatte MZ schon experimentiert. Tank, Lampe, Sitzbank und Seitenwagen entsprechen Teilen der Serienfertigung,

dings nur selten zu kaufen. Der 5-Gang-Motor und der stärkere Hinterradantrieb sind der entscheidende Schritt zu besseren Fahrleistungen und größerer Belastbarkeit, weil diese Komponenten in Sachen Übersetzung super abgestuft sind. Am Motor müssen die Stehbolzen gegen die der ES-Modelle ausgetauscht werden und die Bohrungen im Zylinderdeckel aufgebohrt werden. So lassen sich denn auch im geschlossenen ES-Rahmen Zylinder und

Kolben wechseln, ohne daß der Motor ausgebaut werden müßte. Der Rest paßt!

Dann noch bessere Lager ins Fahrwerk und in den Endantrieb. Die Bremsen werden mit Belägen des Golf I (Hinten) aufgewertet, und die ETZ-Modelle liefern moderne Handhebel und Schalter. Aus Band-Alu wird eine Lampenhalterung gebastelt und IN-GUMMIGELAGERT!!

Als Tachowelle dient auch die längere der ETZ-250, 22l-Tank und TS-Sitzbank passen 100%ig. 17 PS lassen sich auf zweierlei Art eintragen: über Gutachten für ES mit anderer Zylinderdeckelbeschriftung (gut) oder über das

und die Optik hätte 1970 wie 1990 sich x-mal besser vermarkten lassen, als die derzeitigen Schrecken an Tankrucksackbefestigungskatastrophen.

Rezept-Zutaten: ES-250 Gespann, Unfall TS/1, Piranha-Zündung, 12 V-Umbausatz, div. Kramkisten und entweder einen sachkundigen TÜV-Prüfer (sehr schwierig!) oder einen der vielen Deppen. Ans Werk: Kosten für das Gespann 12/90 DM 450,- und DM 100,- für Unfall TS. Einen Tank der ETS-250 gibt es aller-

Gutachten für die TS-Modelle für 26er Vergaser (nicht vollgasfest!). Mit ein bißchen "heimwerkerhaften" Gefrickel paßt auch ein 30er Vergaser. Zusammen mit der E-Zündung ergeben sich dann erstaunliche Fahrleistungen. Für den Vortrieb mit 500 kg Masse gab es ein 15er Ritzel an Stelle des originalen 16ers. Der 12 V-Umbau ist völlig zuverlässig und mit DM 100,- erstaunlich preiswert (vgl. GP). ...und wenn man schon eine E-Zündung spendiert: Die heutige E-Zündung der ETZ 251/300 ist weit billiger

als die Piranha. Weiter sollte diese auch spritzwassergeschützt einbaut werden, z.B. in den voluminösen Luftfilter. Ausgerüstet mit Seitengepäckträgern, die Wahnsinnslasten tragen, und einem stolzenbereiften Reserverad (Barum 3.50x16 mit Supergrip für nur 60,- DM) unter dem SW-Kofferraum (der Platz überhaupt, ohne die Bodenfreiheit zu beeinträchtigen) bekam das Gefährt schnell ein martialisches Aussehen.

Leer wiegt das ganze 235kg; + 20kg Sprit + 50kg Food + Gepäck von drei Personen - 80kg - (hierzu gesellt sich dann noch die entstehende Mineraliensammlung) + 15 kg Werkzeug und Ersatzteile (Kupplung, Lima etc.) + Fahrer mit Kluft + Reservekanister mit 10l Sprit (wurde nur in Dänemark benötigt!) = ca. 500kg.

Für die SR gab es nur eine kürzere Übersetzung, eine neue Kupplung und Kettenatz, Faltenbälge (von MZ) und einen Avon Gripstar Enduro-Reifen (kann nur empfohlen werden!). Neben der außenliegenden Ölkühlung (siehe Bild) konnte insbesondere die Gegenstromkühlung isländischer Flüsse den antiken Kolben (80.000km) noch zu echten Höchstleistungen bringen.

Das Gespann bekam die Masse des Gepäcks aufgeladen, und Dagmar fuhr auf der SR mit.

Schadensbilanz

-Die original Kette der ES verlor ihre Rollen, was ich schlicht ignorierte. Eine Ersatzkette hatte wir aber dabei.

-Alle Reifen am Gespann waren nach 4000km blank. Einer davon mit einem dicken Loch. Welche Solo-Kiste hat denn einen Reservereifen dabei?

-Das nur aus optischen Gründen montierte ETZ-Hinterradschutzblech kollidierte mit den äußeren Stollen des Reifens (Höllengeräusche!), Folge: Stollenverlust. Das Badewannen ES-Schutzblech hätte mehr Freigängigkeit gewährleistet.

-Die Lampenhalterung zerbröselte in so viele Teile, daß ich allen interessierten LeserInnen ein Erinnerungstück anbieten kann. Die H-4-Birne verabschiedete sich in Folge.

-Der Tacho zeigte gleichmäßig Geschwindigkeiten von 120 - 140 Km/h an. -Eine Tankhalterung brach ab, den Tank mit der Hälfte meiner Iso-Matte unterfütert.

-Der Seitenwagenkotflügel war auf eine Länge von 30 cm eingerissen und entwickelte ein beachtliches Eigenleben.



-Wackelkontakte im Zündlichtschalter (stillgelegt), Bremslicht, etc. etwas gravierender:

-Da ich mit dem SW in ein Loch gefallen war (die Grasnarbe war unterhöhlt), verzog sich die Vorderradschwinge beim Aufprall. Sie ließ sich zwar im Schraubstock richten, aber die Ausdistanzierung der Schwingenlager stimmte nicht mehr. Dadurch ging die Fettfüllung ständig verloren, und die Buchsen liefen aus.

- Am Ende der Reise zeigte sich, daß im Rahmenunterzug ein Loch war. Der von außen rostige Rahmen war folglich auch von innen angegriffen, Aufsetzen und Steinschlag führten dann zum Loch. Der Rahmen sah an der Stelle aus, als hätte ihn jemand mit einer Axt bearbeitet!

Da es MZ-Gebrauchteile fast umsonst gibt, beziffere ich den Schaden, ohne den fälligen Rahmen, auf etwa DM 400,-.

Der Benzinverbrauch lag auf asphaltierten Straßen bei Tempo 70-80 bei 5l/100 km, auf Schotterstrecken (50-70 Km/h) bei 6l/100 km und auf den Hochlandpisten (Vorwärts!) bei 7l/100 km bei einem Mischungsverhältnis von meist mehr als 1:100. Später dann mit etwas mehr Öl, weil der Kolben schon insgesamt 20.000 Gespann-Km hinter sich hatte.

Schauen wir uns doch einmal unsere bunten Enduro-Reisenden an:

Bei Susis DR-Big ist die Kette, obwohl neu montiert, auch fertig. Insbesondere bei Sand- und Flußdurchfahrten konnte der Schluff (äußerst feiner Sand) ungehindert in die Laschen eindringen. Der Reifen war auch fertig, und das Anwerfen des Motors mit defektem Deko-Mechanismus war auch nicht das Pralle bei -2 Grad C. Einmal fiel ihr das Krad vom Ständer und ein Plastikteil zerbröselte. Spätestens beim nächsten TÜV werden selbst für

einen gebrauchten Ersatz allein DM 100,- fällig. Und Norbert? Natürlich keine Probleme mit dem Sekundärtrieb, war auch gar nicht möglich: Sein ladeneues Moped mußte 10 Tage auf eine neue Diodeplatte warten. Wanderstiefel und einen Rucksack hatte er nicht dabei.

Reisebericht

Wenn wir uns Island im Kopf nähern, haben wir drei Vorurteile zu bekämpfen, die -leider- auch die Art des Tourismus entscheidend prägen.

1. "Oh, da ist es aber bestimmt ultragrün!" Nein! Das war Irland und nicht Island. Grün sind vor allem die Fjorde im Westen und Osten und Teile der Küstenebene. Im Süden prägen die Sander und Gletscher das Bild. Zentralisland ist a.) Hochebene, b.) eine Wüste, d.h. trotz reichlich Niederschlag oft wasserlos und c.) von Gletschern eingerahmt und geprägt. Und genau das ist es, was an Island fasziniert: Das Nebeneinander von Gletschern, Vulkanen, Wüste und Fjorden.

2. Die Straßen, Wege und Pisten: Sicher, was dort Straße Nr. 1 heißt oder eben davon abweicht ist nicht dolle. Aber für wen, wenn nicht für die Touris sollen denn insbesondere die Hochlandpisten da sein? Deshalb: Straße und Weg sind die bestimmenden Elemente des touristischen Erlebens. Egal, ob auf dem Rücken eines Islandpferdes oder im Hochlandbus.

Jede Aktivität einer ferngesteuerten Planiermaße verdient gleich die Notiz auf einer Straßenkarte, oder mangels Ackerbau fräst man die Straßen locker auf (schon mal über frisch gepflügten Acker gefahren?), läßt dies einige Wochen liegen und walzt es dann. Daß dabei manchmal Steine 25 cm aus der neuen Decke herauschauen, stört gar nicht. Und die

Ringstraße ist auch nicht das Pralle, weil nämlich, wo viel Verkehr - auch viele Fahrinnen und Waschbretteile entstehen. Tiefer Schotter ist fürs Gespannfahren eine Gaudi, nicht aber zu zweit auf einer Solo-Kiste. Dafür nerven die stark überhöhten Asphaltstücke (damit kein Wasser stehen bleibt und die Frostsprengung begünstigt), die beim Gespann zum starken Gegenlenken zwingen.

3. Nun die Schlußfolgerung - unser drittes Vorurteil:

Man braucht ein Geländefahrzeug, eine Enduro oder wenigstens ein 4000,-DM Mountain-Bike, um die Faszination des Landes einfangen zu können.

Ein Vergleich scheint angebracht: Wie kommt Ihr zu den Naherholungsgebieten eures Wohnortes? Ja, zu Fuß, mit dem Rad, dem Stadtbus oder eurem Alltagsmoped! Kämt ihr auf die Idee, mit einem Mercedes G für viele Eimer voll Geld eine 10 km-Schneise durch den Wald zu schlagen? Sicher, meistens wohl nicht! Auf Island scheint dies aber zum touristischen Allgemeingut zu gehören. Obwohl alle(!) legal erreichbaren Highlights (für mehr haben berufstätige Urlauber sowieso keine Zeit) mit Geländebussen nach Fahrplan angefahren werden, meinen alle, dick auftragen zu müssen und allein im Geiste der Camel-Trophy durch die Gegend zu düsen. Daß ein Bus mit 30 Personen weitaus weniger Zerstörung an der hochempfindlichen Hochlandvegetation hinterläßt als 20 Allrad-Wohn-Homes mit durchschnittlich 1,5 Insassen oder 30 Enduros, müßte doch einleuchten. Wozu wie Sven Hedin allein über die Piste gondeln, wenn dann an den Etappenzielen (Wasserfall, Gletscher oder Vulkan) wieder alle 100 TagesbesucherInnen versammelt sind, weil Campen in den Naturschutzgebieten sowieso nur auf ausgewiesenen Flächen gestattet ist. Wer sich daran nicht hält, der darf sich auch nicht wundern, wenn einige der abertausend isländischen Geister, Feen, Hexen oder Trolle dafür sorgen, daß das Fahrzeug der Missetäter in einer Vulkanspalte verschwindet. Sicher, auch ich möchte lieber alle Wunder dieser Erde für mich allein oder zu zweit erleben - aber so verschleißt dieser Planet schneller als ein RD-Kolben.

Und wenn schon mit dem eigenen Fahrzeug, dann macht euch doch nichts vor: An den schwierigen Stellen der Hochlandpisten kamen SR's, MZ's, R-4's oder Wartburgs im Prinzip ebenso gut zurecht wie DR-Big, 100 G/S, Landeruiser oder Mercedes G - allerdings mit der Ein-

schränkung, dann keinen Fernseher mit Satellitenschüssel dabeizuhaben. Also, wie kommt ihr zu eurem Lieblingsbaggersee?

Original BMW-PR: "Wir erfüllen ihre Urlaubsträume an den schönsten Plätzen der Erde"!

Was ich Euch nicht erzählen will ist, wann wir wo losgefahren sind, wo der Schotter tief und wo der Sand lose ist. Euch den Unterschied zwischen sub- und postglazialen Vulkanen zu erklären, schenken wir uns auch. Wichtig fand ich an dieser Stelle, unter welchen Bedingungen man reisen kann. Alles andere entnehmt doch den einschlägigen Reiseführern.

Zurück zum Thema: Der Badeurlaub.

Nun die Plätze eins bis fünf unseres Wettbewerbes der besten "Sundlaugs" (Badeanstalten, Schwimmbäder), die es gilt zu dokumentieren.

Wertungskriterien: Die Maximalpunktzahl in allen drei Wertungskategorien beträgt je 100 Punkte. Kriterien sind: - landschaftliche Lage und Schönheit, - Einsamkeit (mit wievielen Personen muß man sich den Pool teilen?) und -das Verhältnis von technisch-baulichem Zustand und Eintrittspreis.

1. Reykjanes/NW-Halbinsel: 297 Pkte.

Die NW-Halbinsel stellt einen extrem abgelegenen Teil Islands dar. Nirgends sind die Abwanderungstendenzen der Menschen auf Island höher. Das feucht-rauhe Klima mit einer durch und durch beschwerlichen Lebensweise führte z.T. zur völligen Entvölkerung ganzer Landstriche - so der Halbinsel Hornstathir. Diese sollte Gegenstand einer Wandertour werden, doch unsere Nerven waren mürbe, und das Wasser stand uns schon bis zum Hals. Die Strecke von der Ringstraße zum Hauptort Isafjörður beträgt Luftlinie 100 km, auf der Straße ist es ein mehrfaches der Entfernung, da die Straße allen Fjordarmen nachfolgt: 30km landeinwärts, 30km wieder aus dem Fjord hinaus um dann 2000 m Luftlinie von dem Ort entfernt zu sein, an dem man vor 1 1/2 Stunden bereits stand. Die Stimmung lag entsprechend der Sichtweite nahe Null. Es nieselte, seit wann wußten wir schon nicht mehr. Die Straße war äußerst schmierig

und gelegentliche Baustellen gaben Anlaß zum Zweifel, ob es denn noch die Straße war. Wir nutzten die Tankstellen, um mit einem Dampfstrahler die Regenkombis vom Matsch zu befreien. Wo wir hielten, vor es für die Bewohner der Einzelhöfe (einer pro Fjord) offenbar ein Ereignis. Entgegen anderen Teilen Islands, wo nach zähem Hupen die Schafe von der Straße verschwanden, kamen sie in diesem Landesteil neugierig näher. Auch für Schafe waren Touris, zudem ohne Konservendrumherum, ungewöhnlich.

Wenn die Null-Sicht einem Sonnenstrahl wich, erschloßen sich Ausblicke, die zumindest bei mir zu Herzklopfen führten - geradeaus, nur 200km jenseits der Dänemark-Straße, liegt Grönland.

Ein letzter ultra-waschbrett Pass vor Isafjörður zwang mich bei der Hinabfahrt, die Lampe der MZ mit der Hand festzuhalten. Alle Halterungen waren zerbröselte - ohne Power-Slide mit 250ccm geht das ganze sicher materialschonender vor sich. Doch beim Turnen wird einem wenigstens warm....

Dann: Die Enttäuschung. Das Übersetzen nach Hornstathir soll pro Nase über 100,-DM kosten, für 25 km!! Großkotzig behauptete ich, normalerweise würde ich mit unserem faltboot rüberpaddeln. Erst vor kurzem las ich, wieviel Seeleute samt ihrer Trawler in Sichtweite der Hafenmole in 300m Tiefe liegen.

Eine der isländischen Errungenschaften, das Kaffeetrinken in einer Kaffeestube, brachte uns in unseren Moped-Faserpelz-Monturen in Saunabereiche (Touristen kann man sowieso daran erkennen, daß sie in der Witterung entsprechenden Kleidung und nicht im T-Shirt rumlaufen). Aber neue Pläne entstanden. Zunächst zum Hafen. Der Wunsch, einen Kabeljau zu erwerben erwies sich in einem der bedeutendsten Fischereihäfen des Nordatlantiks als unerfüllbar: Was die Schiffe

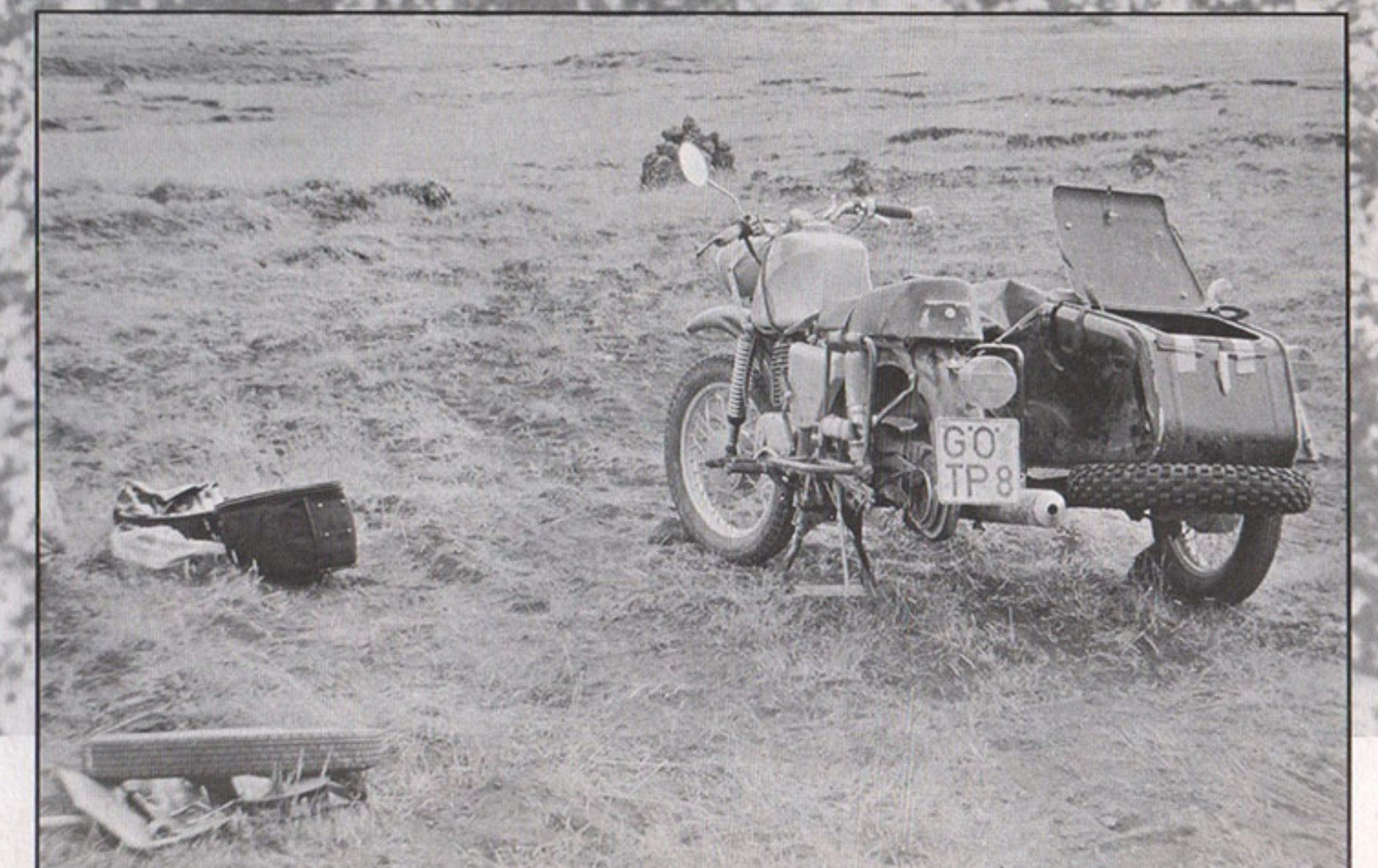
an Fisch löschen, ist gefrostet und quadratisch. Das MZ-Gespann sorgte aber für einiges Aufsehen bei den Arbeitern im Hafen.

Die Temperaturen lagen bei 8-10 Grad C, nicht wenig, aber die Feuchtigkeit drang irgendwann über das Halstuch oder einen Kragen wie über einen Docht bis zum Bauchnabel - fröstel.

Unser nächstes Ziel war eine heiße Quelle auf einer sehr schmalen Landzunge, wieder südwärts gelegen. Daß dort auf der Landkarte ein Symbol für "Sundlaug" stand, hielten wir für einen Irrtum. Die Ortsbezeichnung "Reykjanes" (Rauch-Halbinsel) und das Symbol für "Flugplatz" gab uns zu denken. Einen weiteren Tag fuhren wir entlang der Fjordküste. Unzählige verlassen Höfe lagen am Wegesrand. Meine Brille beschlug. Neben der Straße lag der Flugplatz von Isafjörður. Ich hörte ein Geräusch. Wollte ein Lastwagen überholen? Ich wischte die Brille ab. Vor uns hing eine viertorige Dash-7 mit ausgefahrenem Fahrwerk in der Luft. Sie schien auf der Straße landen zu wollen, direkt vor mir. Ich machte eine Vollbremsung (ihr wißt schon...), fuhr vom Banket der Straße hinunter und duckte mich instinktiv. Machten die das hier immer so? Wie sollte das denn bei Nebel oder den 100 Sturmtagen von statten gehen?

Dann eine Panne. Bei einer unserer Kameras war die ASA-Zahl falsch eingestellt. Keiner wollte es gewesen sein. Somit sind unzählige Fotos, ohnehin schon im Zwielicht des Nebels schwer zu belichten, nichts geworden.

Gleich nach der Abzweigung von der Straße zweiter zur Straße dritter Ordnung wird der Weg "holprig". Mehrfach knallt die bekannte lange MZ-Federung auf allen drei "Beinen" voll durch. Die SR-Besatzung glaubt Rodeo zu machen. Die 20 km zum Sundlaug dauern bei z.T. trialartiger



Fahrweise 45 min.

Die Überraschung ist aber perfekt. Ein Edda-Hotel Komplex, eine große Landepiste, eine Fischzuchtanlage. Die Landzunge ist nur etwa 200-300m breit und einige km lang. Ein Edda-Hotel ist nur im Sommer Hotel, 3/4 des Jahres sind dies Internate. Der Clou: Ein Pool, etwa 30 x 10 m mit Blick auf Fjord, Robbenbänke und Gletscher. Temperatur: Wo die heiße Quelle hineinmündet unerträglich krebskoch-heiß, am anderen Ende ca. 28 Grad C., daneben eine Art Sauna, Eintritt: "Nothing". Drei weitere Badegäste erbringen die drei fehlenden Punkte dieses Bades zur Maximalpunktzahl. Es galt nur, darauf zu achten, daß möglichst wenig vom Körper aus dem Pool hinausschaut. Nilpferde haben da ja eine erstaunliche Technik entwickelt... Lethargie setzt ein.

Unweit des Hotels suchen wir uns einen

Platz zum Zelten. Irgendwann fiel mir auf, warum liegen dort auf den Klippen so viele Treibholzstämme und hier am Ufer nicht einer? Doch die Stämme scheinen sich zu bewegen. Fernglas raus, eine Robbenbank. Direkt vor unserem Zeltplatz. Ihr Ruheplatz war bei Flut unter Wasser. Bei Ebbe lagen dort vielleicht 50 Tiere und appellierten mit ihren Lauten an tiefste menschliche Instinkte (ich sage nur "Knopfaugen"). Stundenlang konnten wir auf das Wasser blicken und beobachten wie die Tiere direkt ans Ufer schwammen, neugierig die Fremdlinge beobachteten und wieder abtauchten, um dann inmitten von Schwärmen von Eiderenten wieder aufzutauchen. Zeit und Welt gingen bald verloren.

2. Landmanalaugar/Hochland: 250 Pkte.

Daß Landmanalaugar nicht die Maximalpunktzahl erreicht, ist einzig dadurch bedingt, daß dieser doch recht unzugängliche Ort (Keine Angst, da fahren auch Busse hin) schon seit vielen Jahren das "Bad Pyrmont" Islands ist. Ein Zeltstädtchen mit sicher über 200 Personen umgibt eine oasenartige Quelle unterhalb eines erstarrten, schwarzen Lavastroms aus dem 15. Jahrhundert, welcher wiederum von bizarren und bunten Rhyolithbergen umgeben ist.

Die Quellen, heiße und kalte, fließen in Bächen zusammen, werden durch ein paar Steine angestaut und je nachdem wo man sich in diesem Becken hinbegibt, kann die Temperatur variiert werden. Der Boden ist heiß, darüber liegen Dampfschleier.

Ein Ort, der eine für das Hochland unvergleichliche Vegetation ermöglicht. Auch wenn hier bald die Grenze erreicht ist und der Zustrom an Touristen reglementiert werden müßte -frei zelten ist ohnehin nicht mehr möglich - können sich die Touris aus Honk-Kong, Paris und Mem-

mingen doch auch angepaßter verhalten: An so einem Ort sollte es nach meinem Empfinden still sein. Wer aber für 200m zum Klo-Häuschen mit dem Landcruiser fährt, demonstriert, daß auch in Frankreich die gleichen Pop-Songs populär sind wie in Timbuktu oder partu im Badebek-

ten, Lavaformationen und die(!) Wasserfälle reicherten den Tag mit Impressionen an, so daß die Sanderflächen, die wir am Abend passierten, geradezu eine Erhöhung für das Auge waren.

In einer Flußdurchfahrt gab ich, schon nachdem die tiefste Stelle passiert war, zu wenig Gas. Der Motor starb ab. Bekanntlich springt erst recht kein Zweitakter mit Wasser im Auspuff gut an. Aber drei Personen reichten aus, um das Gespann zu bergen. An der gleichen Stelle grub sich wenige Tage vorher eine 100-G/S bis zum Auspuffende(!) in den Kies ein. Sieben Personen hatten dann allerhand Arbeit und reichlich nasse Klamotten.

Bei meinem Krad sprotzte kurze Zeit später die Piranha-Anlage. Es reichte aber aus, das Wasser aus der Black-Box rauszugießen(!), dann ging es weiter.

3. Stöng/SW: 249 Pkte.

Am Rande des Hochlandes liegen die(!) Wasserfälle schlechthin, so der weltbekannt Gullfoss oder der Hai-Foss. Letzterer für geologische Interessierte ein "Lesevergnügen". Unterhalb des Haifoss liegt das Thjorsár-dalur (Tal), dessen Besiedelung im 13. Jahrhundert vom Vulkan Hekla verschüttet wurde. Heute können in "Kl.-Pompeji" rekonstruierte Höfe und Ausgrabungen davon berichten. Inmitten dieser Aschenwüste liegt die Quelle und das Bad von Stöng. Schon 1986 genossen wir unter strahlend blauem Himmel den nagelneuen Pool. Auf dem Weg dahin fehlte aber, erst recht mit dem Gespann, die Drehmomentkurve einer 100 G/S - reichlich tiefer Sand. Doch Pech, wir waren diesmal dort, als gerade einer der Ruhetage war. Dennoch: Die warme Erinnerung, das Tal mit seinem Wasserfall und die archäologischen Sehenswürdigkeiten am Fuße des Hekla-Vulkans rechtfertigen diese hohe Wertung.

4. Laugar/an der F 60: 220 Pkte.

Sicherlich haben die dutzenden Sundlaugs auf Island alle sehr eigene Reize. Oftmals haben sie aber zwei Gemeinsamkeiten: Sie sind dort, wo die Quelle ist, auch wenn es dann eines Geländewagens bedarf, um zu ihnen zu gelangen (siehe Stöng). Und: Viele sind Resultate der auch auf Island zu Beginn des Jahrhundert erstarkenden Arbeiterbewegung, die für bessere Lebensbedingungen auch in Sachen Gesundheit kämpfte. Haldor Lax-



ken lauthals gröhlend "Yellow Submarine" anstimmt, muß, ... ich schweige lieber!!

Das Gebiet ("Fjallbakken"-Naturschutzgebiet) ist nicht schön im Sinne von lieblich-romantisch, Urweltatmosphäre herrscht hier und fasziniert. Im Mittelalter und in der früheren Neuzeit wurden Verbannte und Abgeurteilte in dieses Gebiet verbracht, sicher nicht der schönen Quellen wegen.

Wir erreichten Landmanalaugar von Westen aus, entlang der F 22, nördlich des Myrdals-Jökull. Vor fünf Jahren kamen wir nach einer mehrtägigen Wanderung hierhin. Doch der Eindruck war beidesmal derselbe. Erschöpft, leicht durchnäßt und von dem vulkanisch geprägten Umland nicht gerade von lieblichen Naturreizen überschüttet, wirkt diese Oase wie der Höhepunkt einer Island-Reise. Zugegeben: Wenn man mit 20 Personen aus einem Hochlandbus aussteigt, mag der Eindruck vielleicht nicht ganz so überwältigend sein. Parallel dazu verläuft der historische Weg, der "Landmanaleid" der heute zu Trekking-Touren auf Island-Pferden benutzt wird. Zu Pferd? Eines Tages probiere ich es vielleicht auch einmal...

Der Rückweg führte wieder zur Südküste. X Flußdurchfahrten, grandiose Aussich-



ness läßt seine "Helden" davon auch berichten. Laugar ist aber wohl das älteste Bad, das heute noch existiert, über 60 Jahre alt. Jahre, in denen die aggressiven Dämpfe der Quellen, die Witterung und die Badegäste Zeit hatten, die Leitungen zu zerfressen, den Putz zu beschädigen oder

den Beton zu sprengen. Zahlreiche Schilder warnten davor, nicht aus Versehen die Dusche aus der Wand zu reißen oder ein Loch in die Wand zu treten etc. Böswillig gesagt: Im Zustand der Verwesung. De facto. Heute leben im Umkreis des Pools nur 1/4 der Menschen wie vor 60 Jahren, wer soll das Bad unterhalten? Immerhin steht es schon unter Denkmalschutz, auch wenn es von außen so aussieht wie ein großer Hühnerstall. Als wir diesen "Hühnerstall" verließen, ging das windige Schauerwetter in Nieselregen über, der uns die nächsten 1000 km begleiten sollte...

5. Höfn/Südküste: 210 Pkte.

Nach Island zu fahren und sich einen Sonnenstich einzuhandeln, hat schon etwas Groteskes an sich. Die Fähre von Dänemark nach Island macht auf den Färöer-Inseln zwei Tage Station. Diese Inselchen sind eigentlich bekannt dafür, daß 20x am Tage das Wetter wechselt und es jeden Tag doch wenigstens eine Stunde regnet. Nur nicht so im letzten Sommer. Drei Wochen Trockenheit brachten die Färinger in arge Verlegenheit. In einzelnen Orten führte das zur Trinkwasserknappheit. Für solche Fälle hatte niemand Vorsorge getroffen.

Wir bekamen es dadurch zu spüren, daß der von uns ausgewählte Zeltplatz keinerlei Schatten aufzuweisen hatte und die Sonne bis zum Sonnenuntergang gegen 22.00 Uhr, prima reflektiert durch die vor uns liegende Bucht, uns "verwöhnte". Zudem war der dunkle Sand der Bucht so heiß, daß man sich die Füße verbrannte - während allerdings im Wasser die Zehen abstarben vor Kälte.

Da wir Pudelmützen nicht für den geeigneten Sonnenschutz hielten, bzw. diesen

gar nicht für nötig erachteten, gab es bald den Punkt, wo irgendetwas für den Organismus schief lief.

Zwei Tage später - nach unserer recht anstrengenden ersten Tagesetappe auf Island - führte dann eine Rebellion von Kopf und Magen zu einer unsäglichen Mattheit. Nach "durchbrochener" Nacht fuhren wir dann auch nur zum nächsten Camping-Platz, nach Höfn, um dort mit Salzstangen und Cola sowie dem Hot-Pool des Schwimmbades eine gezielte Therapie zu absolvieren.

Im Whirl-Pool zu liegen, zu sehen wie die Sonne gegen späten Abend den riesigen Vatna-Jökull mit seinen fast bis ans Meer reichenden Gletscherzungen in ein rötliches Licht taucht, das gibt Kraft! Wir trafen dort zwei Kieler Segler, die in ihrer 8-m Yacht von Norwegen herrüber gesegelt sind, in sechs Tagen ohne Funk und ohne alles. Sie hatten dann zwei Tage gebraucht, um ohne Motor die Hafeneinfahrt zu passieren. Ich glaub, da ziehe ich doch ein abgerissenes Ventil vor!

In den nächsten Tagen fuhren wir dann viel zu schnell unterhalb der Gletscher über die topfebenen Sanderflächen nach Reykjavik.

Wo auf diesem Streckenabschnitt die Ringstraße asphaltiert ist, hat man bei Sturm das Problem, nicht von der Straße hinuntergefegt zu werden. Zwischen der Küste und der Straße gibt es keinerlei Windschutz. Auf Schotter- oder Löcher-Strecken besteht nur das Problem, nicht herunterzufallen (wie können Schlaglöcher nur so tief sein!).

In der folgenden Woche sollten wir diesen Abschnitt gemächlicher passieren. Doch die vielgerühmten schlechten Hochland-"straßen" empfand ich danach als Erholung.

Schluß

Ach ja! Zur Askja sind wir "natürlich" auch gefahren, obwohl diese Königs-Tour fast mythische Warnungen an Menschen und Material beschwört. Und auch dort zeigt sich, wer viel PS hat, hat auch die besseren Möglichkeiten, sich in den Flußkies einzugraben.

Oder man ist so geistreich wie ich, der ich vollgas durch den Fluß baggerte und dem dann der Motor stehen blieb, weil ich vergessen hatte, den Benzinhahn zu öffnen. Gottseidank waren unsere Mopedstiefel wasserdicht - es lief kein Wasser aus ihnen hinaus.

Also, was bleibt: Wenn schon die Umwelt mit unserem Individualverkehr quälen, dann doch auch ruhig mit den kleinen Mopeds oder den 50/60/70er Jahre Kisten. Mit einer ES 175 oder ES 250/1 würde ich ohne weiteres zu einer solchen Tour aufbrechen, - auch mit zwei Personen besetzt. Und wenn wir uns eines Tages entschieden haben, auf den Individualverkehr zu verzichten, dann haben gerade wir, die Liebhaber klassischer Mopeds, enorme Vorteile: Unsere Mopeds sehen einfach so toll aus, daß wir sie uns ins Wohnzimmer stellen können. Die Joghurtbecher, wer stellt sich die schon vor den Kamin.

Norbert und Susi sind natürlich meine Erfindung, die Begebenheiten aber real. Als atmosphärische Einführung sei hier an Haldor Laxness Romane "Sein eigener Herr" und "Seelsorge am Gletscher" erinnert, welche mitteleuropäischen Rationalismus ins Wanken bringen.



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

- AERMACCHI -

350 GT, suche Briefkopie, Rep.-Anl., ETL und sonst. Lit., Tel. 02133/90348

- ANKER -

98 ccm, Bj. 39, Lack, Chrom, Motor, Reifen, alles neu, Topzust., mit Unterlagen, DM 2000, Tel. 05721/6968

- ARDIE -

B 251, suche orig. Farbton (rot) für meine Ardie Bj. 52 und Kreidler (orange), Bj. 71. Tel. 02191/662361

- AWO -

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

425 T, Suche Ausp. (Fischschwanz oder Zigarre), suche ebenf. für Sport-AWO Auspuff mit 30mm Krümmer, M. Schromm, Gützkower Str. 11, O-2201 Vargatz

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

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

Sport 425 S, Bj. 60, 12 Volt, viele Umbauten, zug. und vers., E.-Teile: 2 zerlegte Motoren, 2 regenerierte Kurbelw., Getriebe, 2 Rahmen, Tanks, Dichtungen und viele Kleinteile, nur kpl., VB 1250 DM, Tel. 0431/563915

Sport-Gespann zu verk., Bj. 60, TÜV 12/93, mit E.-Teilen, guter Originalzust., VB 2800 DM, Tel. 0221/865506

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

125 ccm, Bj. 39 zu verk., Tel. 0031/3821/5212

- BEKLEIDUNG -

1 lange Lederjacke zu verk., Tel. 0031/5922/2674

1 Paar Handschuhe, Lammim., 2 Fg., 1 Paar 5 Fg., Aluthermfutter, neu Gr. 9, DM 50 Suche Ledermantel, Gr. 52, 50er Jahre, R. Grohmann, Str. d. Genossenschaften 22, O-5500 Nordhausen

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

Damenmotorradstiefel, kaum getragen, schwarzes Leder, Gr. 36, DM 70, Tel. 0421/501617 Andy bei der GP

Grüne Damenlederjacke Gr. 40 zu verk., Tel. 0031/5225/2202 (Jonkers)

Harro-Damen-Ledereinteiler, dunkelrot, bis ca 170 cm, VHB 300 DM, Tel. 04405/8682

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

Klass., schwarze, Gaerne-Stiefel, Gr. 40-41, Vibramsohle, Lederfußbett, wegen zu eng für DM 150 zu verk., Tel. 0421/501617, Andy

Krawehl-Wachshosen zu verk., 1 x Gr. L, 1 x Gr. M, beide neu, je 80 DM, Tel. 05130/3323

Ledermantel, alt, sehr lang, Gr. 48/50, DM 300, Tel. 04433/1437, Marcus

Suche Cromwell-Helm oder alten Polizeihelm Gr. 60. Tel. 0031/5780/16548

Verk. Dainese Testona, Gr. 50, 6 Mon.alt, DM 700, u. IXS Warrior, Größe 46, kaum getragen, DM 800, beides Zweiteiler, Tel. 06220/7487 nur abends

Verk. Lederjacke, schwarz, Gr. 50, noch ganz o.k., 60 DM, Tel. 02150/4703

- BENELLI -

Quattro, suche Vorderrad mit 230

mm Doppel-Duplexbremse, W. Reiner Köhler, Düsseldorfer Str. 71, W-1000 Berlin 15, Tel. 030/878973

- BMW -

/5: verk. 4-Ganggetriebe, DM 250, Müller, Tel. 04934/7050

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

/6: Rahmen mit Brief 400 DM, Heck 50 DM, Luftfilter gelocht 50 DM, Hinterrad 200 DM, Anlasser 100 DM, A-Deckel 20 DM, Schutzblech hi. 50 DM, Tacho f. 33/11 50 DM, mech. Drehzahlmesser 50 DM, Si-bageländer 10 DM, Tel. 04405/8682

750 cc (R12), Bj. 36 zu verk., Tel. 0031/3821/5212

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

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

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

BMW von 1937 zum Rest., viele E.-Teile, org. + kpl., Org. Papiere + Lit., guter Zustand VB 4000, Tel.: 0221/727838

Cockpitverkleidung kompl. Halterung und Quarzuhr zu verk., DM 250 DM, Tel. 09721/31245

Füe R 80/100 GS BK-Moto V2A 2in2 anlage + H+B Träger, 850 DM, Tel. 04433/1437, Marcus

Glasperlenstrahlen usw., preiswert und sauber, Tel. 04423/7681 H

R 100 GS, Bj. 88, schwarz-gelb, 43 tkm, Drehzahlmesser, Uhr, Stahlflexbremsleitung, Kotfl. u. WÜDO-Enddämpfer tief, Kickstarter, Koffertträger, Sitzbank + Reifen neu, ein paar Kratzer, VB 9900 DM, Tel. 07621/78778

R 100 RS, Bj. 83, 0 km, orig.-verpackt, perlmutt, die ECHTE!, VHS, Tel. 0621/822240, nach 19 Uhr

R 12 Gespann, kpl., unrest., aus Zeitmangel günstig, Zust. 3-4, Tel. 05137/73825

R 2, Bj. 38, zu verk., Tel. 0031/5230/38331

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. 15-18.30 Uhr
und Sa 9 bis 13 Uhr

SERVICE FELD
AT
ZWEIRAD-TECHNIK
4047 DORMAGEN
DORFSTR. 19
Verkauf - Ersatzteil-Service von ES bis ETZ
Telefon 0221/78.83 46 und 02133/81998

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

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

R 25, 26, 51/2, 50/2, 60/5, unrest., orig., teilw. zerlegt, kompl., Kornhas, Tel. 0721/617751 H

R 25/3, suche Zyl.-Kopf ohne Risse zw. Kerze und Ventilstütze zwecks Bleifreieumbau, Angebote an Tel. 0541/443539, rufe zurück

R 26 Bj. 57, zugelassen zu verk. Tel. 0031/5287/1645

R 35, R 90 S (überholt), R 75/5 (Chopper), R 75/6 zu verk. Tel. 0031/5178/16741

Barbour
IST PREISWERT...

...DENN WERTE HABEN IHREN PREIS

SIE SOLLTEN IHN „erfahren“

IMPORT UND GROSSHANDEL
Gerald Brabetz
Falkensteiner Weg 8 D-6238 HOFHEIM a. Ts.
Telefon 061 92 / 6444 Telefax 061 92 / 26775

MOTALIA

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

MOTALIA im Abonnement

Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an:
Verlag Hasselbrink, Postfach 2322, 2300 Kiel
Ja, ich möchte MOTALIA ab der nächsten Ausgabe abonnieren.

Den Betrag von 35,- DM für ein Jahr (12 Ausgaben)
O habe ich auf das Konto überwiesen
O habe ich als Scheck beigefügt
O ich möchte erst ein Probeheft haben. Vier DM in Briefmarken habe ich beigefügt.

Name:
Straße:
PLZ, Ort:
Datum + Unterschrift:.....
Mir ist bekannt, daß ich das Abonnement innerhalb von 7 Tagen schriftlich widerrufen kann. Hierzu genügt die fristgerechte Absendung des Widerrufes.

R 35: Suche Lenkerarmatur, Tel. 04155/5583, nach 19 Uhr

R 45/65 Rahmen mit Brief (zerstört) 100 DM, Heck 50 DM, Haupt- u. Seitenständer, Lampenhalter zu verk., Tel. 04405/8682

R 50 - 69 S: Kardanwelle 100 DM, Satz Solofedern 50 DM, Radlager Paar 20 DM, Alu Hochschulterfelge Weinmann Punzung falsch 30 DM, Tel. 04405/8682

R 50 mit Steib S 350 in gutem Zustand, Angebote an W. Röhrich, Niederkleener Str. 21, 6306 Oberkleen

R 50/5, Bj. 69, 27 PS, Ledertaschen, Hoske, ähnlich Cali, DM 4900, Tel. 040/7890758

R 50/60, suche def. Getriebe oder kplt. Gehäuse, für S-Modell Stirrdeckel und Vorderradschwinge, Radsatz 7:25 oder Ritzelwelle einzeln, Tel. 07520/2177, abends

R 50, suche gebr. Anschlüsse um MZ-SW anzubauen, verk. MZ-Seitenwagen, schwarz, neu aufgebaut, teilweise verzinkt, 0 km, alte Form, 1200 DM, 'Das Motorrad' 1960 - 1980, guter Zust., kplt., in Holzbox, 1500 DM, Jenz, Tel. 04821/5280 oder 04321/48144

R 51/2: suche Kardanwelle, 2 Ansaugrohre, 14 l Tank, Tel. 05381/2592

R 51/2: verk. oder tausche Schorsch-Meier-Tank, R 69 S: verk. oder tausche Tacho, Jens, Tel. 04821/5280 oder 04321/48144

R 60, suche gutes Rad, Ventildemkel, Anker, Lima 6 V, biete Tank, 69 S Nocke, Fliehkraftregler, Motorenteile, im Tausch gg. gesuchte Teile. H. Schwarzer, Tel. 07520/2177

R 60/5 oder R 75/5 gesucht, Tel. 0421/4986441

R 60/5/6 oder R 75/5/6 gesucht, möglichst kplt., Zustand egal, Tel. 04434/1340, öfter versuchen, da Schicht

R 60/6 mit Gläserverkleidung, Bj. 75 zu verk., Tel. 0031/5224/2913

R 65 RT, EZ 8/81, TÜV 3/94, 50 PS, 38 tkm, Koffer, Stabi, Uhr, Ölthermo., 1 a gepflegt, 6800 DM, Tel. 05441/5570

R 65 Sondermodell schwarz, Bj. 9/88, 13 tkm, div. Extras (Koffer, Tourenscheibe, Uhr, Tankrucksack, Gepäckbrücke, 1a-Zust., DM 8700, Tel. 0421/440302 oder 491118

R 69 S, 600 ccm, 42 PS, Bj. 68, 90/91 total rest., Motor ca. 10 tkm, voll alltagstauglich, TÜV auf Wunsch neu, mit Einzelsitz und Bank, Brief mit Solo und Gespannbetrieb, 14.000 DM, Tel. 06725/1686

R 75/5 verk.: Vorderrad, Polizeisitz und Zyl. Köpfe. Tel. 0031/5922/2674

R 75/5, Bj. 72, orig. 55 tkm, (war 10 Jahre abgemeldet), konsequenter Neuaufbau 91/92, aufwendigst rest., Zust. 1-2, nicht billig oder Tausch gg. R 50/R60 Gespann, Tel. 06732/61951 bis 22.00 Uhr

R 75/6 Bj. 74 fl 5250,- R 80/7 fl 6250,- K100 RT Bj.86. Tel. 0031/5220/53152

R 75/6 usw. Krauserverkl., kplt. mit allen Haltern, perlweiß, sehr gut, 400 DM; Instrumente für /6 kplt. mit Halter, 300 DM; Lampe kplt. /6, 200 DM; Höckersitzbank, sehr gut, 150 DM; Marzocchi-Dämpfer, sehr gut, Paar 120 DM, Tel. 09641/3322, abends, Peter

R 80 - 100, bis Bj. 84, neue HD-Federbeine und Behördensturzbügel zu verkaufen. Suche Neuteile für Zündapp KS 125, Bj. 75, und Hercules K 50 KKR, Tel. 07146/91509

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

R 80 ST, suche Rahmen, Tel. 0421/531294, Peter verlangen, abends

R 90/6 weiß mit Gläser Verkleid. zu verk., Bj. 75. Tel. 0031/5224/2913

RT-Verkleidung kplt. mit Lampe, DM 900, Tel. 04961/1763

Schwingenfahwerk für Gespannaufbau ges., mögl. kplt., Zust. egal, Verk. Kegelradsatz R 50 8/25 und Tacho 0,75, Tel. 07273/2187

Suche /6 oder /7 oder neuer, Motor oder Unfallschaden zu reellem Preis als Teilertrg.. Suche verhurte K 75 o. GS, billig, kein Händler!, Tel. 05363/40783, rufe zurück!

Suche Achsgetriebe für Einarm-schwinge (kein P-Lever) 32/10 mit 4 Bolzen also z.B. von R 80, Bj. 85, Tel. 04405/8682

Suche Eigenbauten auf BMW-Basis (Gespanne, Umbauten mit Automotoren etc.) für Reportage oder Buch. Auch andere Umbauten sind interessant. Bitte Karte an: Horst Heiler, Weinbergstr. 8, W-6837 St. Leon-Rot 1

Suche für R 69 S Lampe, Tank, Kotflügel vorn, biete für R 50 bis 69 S Gläser-Monza-verkleidung, Hoskentruck, alles im Zust. 1, auch Kauf, Horst Draeger, Tel. 0551/68388

Suche Motor für R 25. Tel. 0031/5610/16543

Verk. für R 69 S Rennmotor mit spez. Getriebe. Tel. 0031/5610/16543

Viele R 60/5 - 80/7 RT + massenhaft Teile, Kornhas, Tel. 0721/617751 H

Vorderrad 80 G/S 130 DM, Schall-dämpfer 80 G/S 130 DM, Telegabel /6, /7, f. Einscheibenbremse 160 DM, Tel. 05331/63623

- BSA -

A 65 Hornet, suche Hitzeschutz-schilde für hochgez. Krümmer, suche TLS-Bremse mit oder ohne Rad, Tel. 07720/65346 ab 18 Uhr, W. Beck verl.

B 31, suche 2 verchromte Felgen 3.25 x 19 (40 Loch), 2 Reifen 3.25 oder 2 kplt. Räder, Geert Schenkel, Tel. 0031/5919/13632

B 40 sehr schöne Maschine, Bj. 69 zu verk., Tel. 0031/5756/2538

C 11/C 12 Plunjer/Schwinge: verk. 1 Zyl. mit neuem Kolben+60,1 Kurbelwelle (gut), 1 Ölpumpe und Getriebeteile für fl 700,- Tel. 0031/5960/20396

Thunderbolt, Bj. 72, fl. 6800, zu verk., Tel. 0031/5270/99575

- BÜCKER -

TZ 125, Bj. 48, rest., mit Ersatzmotor und Originalbrief, VB 1900 DM, Tel. 02369/76941

- DKW -

125, Bj. 64, und Jawa Twin, Bj. 76, zu verk., Tel. 0031/5230/14547

175 ccm, Bj. 57, 2x zum Aufbauen, zu verk. Tel. 0031/5291/51311

175, Bj. 55, zugelassen. Zu verk. Tel. 0031/5287/1645

250, Bj. 54, zerlegt, zu verk., Tel. 0031/5904/1363

NZ 350, suche Lichtmaschine für Alu-Motor oder günstigen Motor und Aufnahmeblech für Tacho, Tel. 04122/43354 ab 19 Uhr, W. Dick-schas, Drosselweg 6, 2082 Uetersen

NZ 350: suche Schaltung 'Hand' kplt., NZ 250: suche Zylinderkopf oder Motor, Spulenkasten, H. Münck, Wagner Str. 13, 8522 Herzogenaurach

RT 125/2: suche Rahmen mit Brief oder kplt. Maschine bis DM 600, mögl. Raum KS, H, HI, Tel. NOM 05551/7245

RT 250 H, Bj. 52, unrest., zu verk., Brief vorhanden, Motor läuft, Preis VB 1600 DM, Tel. 04162/8769, ab 18 Uhr

RT 250 VS, Bj. 57, zu verk., Tel. 0031/5271/1261, ab 18 Uhr

RT 250/2, teilrest., und Teile für RT 250/H zu verk., Tel. 09467/314, nur 18 bis 21 Uhr

- DNEPR -

16-Gespann, Bj. 91, deutsche Zulassung, TÜV 12/93, angetr. SW-Rad, Rückwärtsgang, DM 7.800 DM, Ural-SW zum rest., DM 950, Tel. 06826/6473

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

Fahrer gesucht, die Lust haben ein Dneprregister zu gründen. Zwecks E.-Teileversorgung und gegenseitiger Hilfe. Biete selber Teile billig an, z.B. Gespann kplt. neu 3500 DM, Tel. 04488/71429 ab 20.00 Uhr

M 72 Gespann, EZ 63, mit Solokrad M 72, EZ 57, als Teilerträger, beide zerlegt, Rahmentteile sandgestrahlt und lackiert, opt. und techn. wie BMW R 71, 750 ccm, SV, 22 PS, E-Teile kein Problem, 4000 DM oder

Tausch gg. GS-Suzuki o. ä., Tel. 04351/3687 oder 47342 oder 0431/95968, Jörg

MT 11 Gesp., Motor BMW R 75/5, Getriebe neu, Rückwärtsgang, bisher 3 Mon. zug., 8500 DM, Tel. 05331/6061 (8 bis 17 Uhr)

MT 16, noch ohne TÜV, raufsetzen, losfahren, Spaß haben, div. Ersatzteile f. russ. Motorräder, Tel. 04746/1767 bis 22 Uhr

Verk. Ural-Motor für MT 16 TWD, wg. Umbau auf BMW, 8 tkm, Bj. 90, 650 ccm, 36 PS, 1000 DM, Motor von Deutscher Dnepr, Ratekau. Suche großen Tank f. MT 16, Tel. 0201/382834

- DUCATI -

250, Bj. 67, 17/24 PS, Verkauf oder Tausch gegen japan. Viertakter, guter Zustand, ital. Papiere, verzollt, schmaler Rahmen, 4-Gang-Competitionmotor überholt, Belege vorhanden, Neu- und E-Teile, VB 2600 DM, Tel. 04221/84595, 18 bis 20 Uhr

350 Forza, nur 900 km gelaufen, kein Haltreintrag im Brief, wie neu, für DM 5200 zu verk., Tel. 09332/1715

860 er Schutzblech 50 DM, Seitend. 50 DM, Werkzeugschale 10 DM, 900 SD Seitend. 50 DM, Bremssattelhalter hi. 30 DM, Hailwood Tank aus Stahl DM 250, 280er Brems-scheiben 6-Loch 200 DM, Brembo Sättel 200 DM oder alles zusammen 600 DM, Tel. 04405/8682

900 SS, 4/85, TÜV 10/93, echte 9694 km, Contis, etc, alles TÜV, nie im Regen gefahren, Topzust., wg. Hauskauf abzugeben, VHS 13.800 DM, Tel. 05746/687 ab 14.3., 19.00 Uhr

GTL 500 zu verk., sehr guter Orig-zust., TÜV 1/93, 26 kW, Bj. 76, 8 tkm, Batterie und Reifen neu, Speichenräder, VB 5300 DM, Tel. 0214/47183 oder 0221/865506

Suche Seitenkasten von 350er Ven-to kplt., Tel. 02369/76941

Verk. Ölmeßstab für 1 und 2 Zyl. Ducs in VA oder Alu, 30 DM, sowie Drehteile bis 60 mm nach Zeichnung oder Muster, fast alle Materialien, Tel. 02150/4703

- DÜRKOPP -

98 ccm, Bj. 38, Trekkurbeln, zu verk., Tel. 05363/1205

- EMW -

EMW zum Rest. zu verk., schöner, guter Orig. Zustand inkl. Neuteile,

2500 DM, Tel.: 0221/727838

R 35/3, Bj. 55, Gespann, Zust. 2-3, zug. u. vers., 90% orig., Handschaltung, E.-Teile: BMW R 35 Motor, 2 def. EMW-Getriebe, Räder, alter Stoye-SW, nur kplt., VB 3750 DM, Tel. 0431/563915

Suche hinteres Schutzblech für R 35, Tel. 0221/727838

- ESO -

Suche 350 ccm Motocrossmaschine zum Aufbauen, Tel. 0421/503035, Rainer

- EXPRESS -

Radex 150, Bj. 52, Sachs-Motor, 98% kplt., sehr gute Rest.-basis, 630 DM, Harald Schuhmann, Tel. 0631/65352, wochentags

Radex 255: Suche Werkzeugkasten und Knecht Luftfilter, Bernd Lang, Förstersteig 12, 8430 Neumarkt/Obpf.

Radex, Bj. 56. Suche Stoßdämpfer hinten. Tel. 0031/5716/1735

Schutzbleche f. Motorfahrrad, Bj. 30/31, gesucht, Tel. 08031/70301 oder 08036/7919

- FN -

Sahara sv, 350 ccm, Bj. 28, 90% überholt, zu verk., Kemper, Tel. 0031/5610/15107 oder 0031/5720/58574



Unfallrahmen richten

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

WAX-COTTON ANZÜGE GIBT ES VIELE

ABER NUR EINEN



SIE SOLLTEN IHN „erfahren“

IMPORT UND GROSSHANDEL
Gerald Brabetz
Falkensteiner Weg 8 D-6238 HOFHEIM a. Ts.
Telefon 061 92 / 6444 Telefax 061 92 / 26775

ALLES FÜR RUCKSACKREISEN ENH

QUO VADIS!

HAT ALLES FÜR DEN REISELUSTIGEN BIKER...

BEQUEME ISOMATTEN
SCHLAFSÄCKE
KOCHGESCHIRR
ZELTE
WASSERDICHTER
PACKSÄCKE!

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

Markenreifen zu TOP PREISEN

Michelin, Metzler, Conti, Barum, AVON, z. B.:

3.00 x 10	49,00	3.00 x 19	88,00
3.50 x 10	52,00	3.25 x 19	90,00
3.25 x 12	52,00	3.50 x 19	99,00
3.50 x 12	55,00	Metzler ME 11	
2.50 x 16	41,00	3.25H x 19	117,00
3.00 x 16	54,00	3.25H x 19	134,00
3.25 x 16	55,00	Metzler ME 77	
3.50 x 16	55,00	4.00S x 18	134,00
2.75 x 18	50,00	4.00H x 18	141,00
3.00 x 18	51,00	Metzler Block K	
3.25 x 18	61,00	4.00 x 18	129,00
3.50 x 18	63,00	Conti	
2.50 x 19	47,00	3.25H x 19	115,00
2.75 x 19	54,00	4.00H x 18	119,00
3.00 x 19	55,00	2.75 x 17	66,00
3.25 x 19	59,00	Michelin M38	
3.50 x 19	69,00	3.00 x 17	75,00
4.00 x 19	99,00	2.75S x 18	78,00
AVON		3.00S x 18	79,00
2.75S x 19	99,00	3.25 x 18	79,00
3.00S x 19	99,00	3.50 x 18	85,00
3.00S x 21	103,00	3.50S x 18	89,00
Metzler Block C		4.00S x 18	99,00
3.00 x 16	83,00	3.00 x 19	79,00
3.25 x 16	83,00	3.25 x 19	85,00
3.50 x 16	86,00	3.25S x 19	95,00

S. Meyer

Bahnhofstr. 41
6521 Hillesheim/Rheinhesen
Tel. 06733/8195 oder 7281
Fax 06133/2424



Ihr Partner für

BMW

Oldtimer-Motorräder

R 24 - R 69 S

- Ersatzteile -

- Instandsetzung -

- Strahlarbeiten -

2930 Varel

Gewerbstraße 15

Telefon (0 44 51) 79 50

und 8 50 31-33

Telefax (0 44 51) 8 51 20



Ihr PARTNER

in allen

Motorradsfragen

■ VERKAUF ■ SERVICE

■ ERSATZTEILE ■ REPARATUREN

Motorräder Hiller

Augustenstr. 95 · Stuttgart 1 · ☎ 62 52 98

Tausch · Inzahlungnahme

MAICOLETTERS

Das schnelle Blatt für

Maico-Freunde

Erscheint alle 3 Monate.

Jahresabo 15 DM.

Peter Vagt, Fierthstr. 2

2409 Scharbeutz 2

- GESPANN -

BMW R 60/EML SW Tour I (ähnlich TR 500), EZ 8/91, ca. 15 tkm, Motor, Lager, Konis neu, 75/6 Technik, Wertgutachten 13.500 DM, VB 10.000 DM, Tel. 05363/40783

EML-BMW 100/7, Rahmen, Schwinge SW+Räder EML, Bj. 91, noch nicht zug. aber TÜV, S-Optik, Einsitzer T-Boot mit Scheibe und Verdeck, 4 x Scheibenbremsen, 3 x Rohrspeichenräder, VHB 16000 DM, Tel. 04405/8682

Gesp. ab 27 PS gesucht, evtl. Dnepr od. Jawa, bitte ganz günstig, Zustand egal, Tel. 07181/21637

R 100- EML ST, EZ 80, 50 tkm, Motor vor 10 tkm überholt, bleifrei, Kat. 2 in 1 links, viele Extras und Neuteile, technisch 1-2, VB 14.500, Tel. 0202/465299

Rarität aus den 30ern: 750 ccm, BMW R 12 mit WH-SW, preiswert zu verk., Tel. 05137/73825

WASP Enduro, 50 PS, TÜV 4/93, div. Arbeiten nötig, 5500 DM, Tel. 04433/1437, Marcus

- HARLEY-DAVIDSON -

Doppelhälfentank ges., bevorz. mit Tankschaltung, org. Panhaeadart, Martin, Tel. 02565/3382

Super Glide FX, schwarz, DM 13.500, zu verk., Tel. 07327/6679 oder 07323/7754

- HERCULES -

BW-Krad gesucht: auch defekt oder nicht komplett, Tel. 09374/1362

GS 250 zu verk., Bj. 78, 19 kW, wenig km, guter Zust., TÜV 12/93, 7 Gang Sachs Motor, Tel. 05921/74745

K 103, Bj. 62, fahrbereit, für DM 750 zu verk., Tel. 09332/1715

K 125 Mil., verk. div. Gebraucht.: Tank mit Deckel und Emblemen, Sitzbank (mies), Lampe mit Reflektor, Rücklicht mit Tamvorsatz, Tachoscheibe, Tacho u. Kleinteile. Suche alte Sitzbank in gutem Zustand wie in GP 1/92, Seite 40. Tel. 030/7957294

K 125 X mit Halbverkl., Kabelbaum fehlt, sonst kplt, seit 80 stillgelegt, gg. Gebot zu verk., alles anbieten, Tel. 02365/12382

K 313 o. M. mit ETK etc., billig, Tel. 05137/73825

Verkaufe nachgefertigte Tankembleme für Hercules 212, 3-Reihe, K

175, K100 etc., 24.80 DM. Norbert Neder, Reuther Str. 15, 8550 Forchheim, Tel.: 09191/94315 ab 20 Uhr

Suche Gepäckhalter, der auf dem Schutzblech der 3er Reihe (50er Jahre) befestigt wurde. Tel.: 0421/513255 abends

- HILFSMOTOR -

'Lohmann' Tank kpl. guter Zust., VB 150 DM, Tel. 02161/21684 ab 20 Uhr

Suche Brief oder Kopie von Neckermann MiniRad mit Garelli-Mosquito-Motor und von Solex 3800, Bj. 65/66, Eddy Hilden, Krefelder Str. 27, 4150 Krefeld 29

- HONDA -

3 halbe CJ 250 T zum Ausschachten und verwursten, ohne Filets, Tel. 0241/507469

AME K 6, zerlegt, Pr. 1900 DM, Tel. 08731/6110

CB 200, Bj. 77, 17 PS, einwandfreier Zust., TÜV neu, 1200 DM, Tel. 0511/6966358

CB 400 Automatic, EZ 80, TÜV 6/93, 19 tkm, sehr guter Orig.-Zust, 27 PS, DM 2.800 DM, Tel. 04735/1049

CB 400 F gesucht, auch Schrott, Teile oder Unfall, Tel. 0431/782772

CB 400 F, Umbau, Yoshimura 466 ccm-Kit, ca. 55 PS, Stummel, Ekkert-Doppelscheibe, Lenkungs-dämpf., Koni, div. E-Teile, orig. Teile vollst., eingetrg. 38 PS, TÜV 6/93, Topzust. VB 4500 DM, Tel. 07121/74208 oder 74478

CB 400 N aus 1. Hand, orig. 34 tkm, TÜV 11/93, alle Insp., DM 2450, Tel. 069/346254

CB 450 K 1, suche funktionsfähigen Motor K 1 bis K 5 und 1 Scrambler-auspuff, Tel. 02634/1272

CB 450, 2. Zyl., Bj. 72, Kopf überholt, muß noch eingefahren werden, FP 3500 fl., Tel. 0031/5230/15757

CB 72 oder 77, Motor kplt. oder Teile gesucht, Tel. 0841/69477

CB 750 Four, K-2 Motor, 42 tkm, Motor o.k., zu verk., VB 900 DM, Tel. 06131/476610, tgl. 18 bis 20 Uhr

CB 750 K 2: Motorgehäuse mit vielen Teilen, Vergaser, Lufi., viel Kleinkram, zusammen DM 200, Tel. 0211/252157

CM 185 T, WHB, Tests, Fahrberichte, ges. (auch Kopien), R. Grohmann, Str. d. Genossenschaften 22,

O-5500 Nordhausen

DAX Mokick, alte Form, Originalmotor oder SS-50 Motor, VB 1000 bzw. 1500 DM, Biesel, Numb.-str. 7, 6601 Heussweiler

E-Teile für CB 750 Four gesucht oder ganze Maschine, Tel. 0421/3808182

Enduro XR 200, Brief 13 kW, Viertakt!, superleicht, günstig, Tel. 05137/73825

Honda 450, 1x komplett 1x zerlegt zu verk. Tel. 0031-5437-71358

NC 400 (CM 400 T): Suche Gepäckträger und WHB, Tel. 0421/493528, abends

Nockenwelle CB 400 N, 43 PS, neu, DM 200, Tel. 04135/601

Rickman-Halbverkleidung für CB 750, leider ohne Papiere, DM 180, Tel. 0203/761155, ab 19 Uhr

SL, Bj. 75, nicht ganz original DM 650, Scrambler 250 als Teileträger, Bj. 70, DM 250, Sachs 98 ccm, Bj. 38, mit Lenkerschaltung DM 520, Triumph Fips Moped, Bj. 53, DM 200, Tel. 09605/1239

Suche CB 400 T, mögl. 27 PS, max. 1000 DM, Tel. 04433/1437, Marcus

Suche CB 500 oder 550, in unverbaustem Zustand, Tel. 0421/4986441

Suche CB 71/77 o.ä., Zustand egal, auch nicht kplt., Tel. 0421/547972

Suche für CB 750 F 1 Zylinderblock mit Kolben, Tel. 0037/927/22848

Teile für CB 250 G + Cj 250 T, Tel. 0241/507469

Verk. Rau- CB 750 OHC Fahrwerkskit, plus div. Extras, Tel. 04532/21769, spät abends

Verk. SL 125 Fahrwerk mit Brief ohne Motor, bzw. 185er auf Wunsch, ideal zum Viertakttrial, fast geschenkt!, Tel. 05137/73825

VF 750 F, Bj. 84, ohne Motor, kompl. 1700 DM, oder in Teilen zu verk., auch Versand, Tel. 08731/6110

- HOREX -

Imperatortank und andere Teile, spez. Blechteile gesucht, Tel. 07195/73214

Resident, suche Schutzbleche vorn und hinten, Werkzeugkästen sowie Tank, Tel. 07331/200420, abends 63655

S 35 Geländesport: Suche Tank, Tel.

0221/727838

3-Gang-Handschaltungsgetriebe mit Kickstarter, Sec. u. Prim.-kranz für Kräder bis BJ. 30, zu verk., 300 DM, Tel. 09641/3322, abends

- IFA -

BK 350 2 Auspuffkrümmer, 2 Zyl.-kopfdichtungen, Schlusslicht, Kippständer gesucht, Pierre Laemlin, 12 Rue de Sausheim, F 68390 Baldersheim, France

BK 350, Bj. 57, 28 tkm, fahrber., Orig.Zust., SW-Übersetzung und Anschlüsse, BA, Tel. 06201/57802

- ILO -

Original BA für M 175, DM 30, Tel. 07542/3613

Suche ILO M200-Motor. Tel.: 0421/513255 abends

- ISH -

Suche Informationen zum Typ Planeta Sport, 350 ccm, 18 kW, R. Reiz, Brüngesrather Str. 4, W-5024 Sinnersdorf, Tel. 02238/59048

- JAWA -

250 cc, Bj. 74, zugelassen, läuft gut, zu verk. fl. 650,- Tel. 0031/5280/62292

350 ccm, 2 Zyl., Bj. 76, zugelassen Tel. 0031/5230/14547

350er, Bj. 50, 18 PS, guter Zust., TÜV neu, Funktel. 0161/5308647

Roller La Boheme, Bj. 64 zu verk., Tel. 0031/5296/2632

Suche Gespann bis DM 3000, Tel. 07181/21637

- KAWASAKI -

GPZ 600 R 16 V, EZ 7/87, TÜV neu, 27/50/75 PS, 17 tkm, schwarzanthrazit-rotmetallic, Topzust., wie neu, unfallfrei, kplt. neu bereift, inspektion neu, Vollverkl., 4 in 2 Ausp., VB 6800 DM, Tel. 07476/7517

KLR 250, Bj. 90, 6 tkm, TÜV 94, sehr guter Zust., Metzeler Reifen neu, VB 5350 DM, Tel. 02051/62621 ab 18 Uhr

SR 650, suche Seitenteil rechts, Tel. 02151/753758

Typ S 2, 350 cc, Bj. 73 zu verk., Tel. 0031/5241/2258

UZ 900, Motor für 2500 DM repariert, neuer Lack, für 5600 DM zu verk., Tel. 07327/6679 oder 07323/7754

Z 900 top, EZ 7/73, km 14.400, 4 in 4, Preis 8.490 DM, Tel. 02871/43488

- KRAMER -

Enduro, verk. Werksmaschine mit 175 ccm Rotax-Drehschieber-Motor, OMK-Pokalsieger mit Brief, neu aufgebaut, 0 km, mit WHB und ETK, wg. Aufgabe günstig, Tel. 05137/73825

- KREIDLER -

80 L-Motor, 100 ccm, neuer Kolben und Zylinder o km, inngs. 800 km, mit Briefkopie zum Umbau, Rahmen, Gabel, Räder Cockpitverkl., usw., Tel. 06074/25538

Suche Briefkopie für LKR 80 L (LK 600), Tel. 04293/7631, ab 19 Uhr

- LAVERDA -

750er Teile zu verk., GT-Rahmen mit Zollbescheinigung, Bj. 68-69, 35 mm Ceriani-Gabel, Borranifellen, Bremsen, Motorteile, 30er VHB-Vergaser, usw., Tel. 06136/5739, ab 19 Uhr

Fahre SF 1 und suche Kontakt zu anderen Fans aber auch Ersatzteile/Listen und Literatur, sind heiß begehrt, Gunnar Winterboer, 2940 Wilhelmshaven, Tel. 04421/85117

SF-Motorgehäuse FP 100, GT-Rahmen mit Brief, FP 500 DM, Tel. 0211/285112, H. Mohrs, Rosenthalstr. 15, 4000 Düsseldorf 12

Suche Briefkopie SF 2 mit 50 PS bzw. Bescheinigung über Leistungsreduzierung. Wer hat sowas schon erfolgreich gemacht? Tel. 06163/5739 ab 19 Uhr

Suche SF 1er Bank, SFC Tank-Bank-Zyl.-Kopf-Auspuff, Claus Schlicker, Tel. 0203/420324

- LITERATUR -

'60 Jahre Zündapp-Technik' von Rauch/Sengfelder verzweifelt von armen GP-Redakteur gesucht! Tel. 0421/501617, Andy

'Das Motorrad' 1960-64 gesucht, 'Tourenfahrer' 2/82 bis 1/90 zu verk., Tel. 0421/3961584

"Das Motorrad" 1960-1980 in Holzbox, kplt. guter Zust., über 500 Hefte, 1500 DM, suche für BMW R 50 einteiligen Sturzbügel, Seitenständer und Beinbleche, Tel. 04821/5280, Jenz

646 'Das Motorrad' von 58 bis 87, 'AMS' von 77 bis 91, div. Markt, verk. oder Tausch gg. BMW R 90 S oder R 100 S Teile (Tank, Bank, usw.), Tel. 05404/1295

Biete top-Windsbraut, 19 Hausposthefte, umf. Lit-archiv + ETL, BA, 'Das Motorrad', Vorkriegs-prosp., Kundendienstordner, suche Japan-Literatur v. 65 - 75, auch Italien und England, Tel. 06432/7245

Bücher ges.: 'Honda über Honda', 'Mit dem Motorrad um die Welt' (Crius), 'Geröll, Motoren, feine Kerle', 'Sieger in allen Sätteln', Tel. 0421/3961584

Japanerprospekte gesucht, alle vor 1980, evtl. auch ganze Sammlung, Tel. 0241/57698, ab 20 Uhr

Literatur Suche engl. Motorradmagazine 'Classic Motorcycle' und 'Classic Bike' von 1977 bis 82, Mai bis Okt 90 gebraucht zu kaufen, Andy in der Gummikuh-Redaktion, 0421/501617

Motorrad- u. Autoprosp. Anfragen bei J. Niederholtmeyer, PF 3212, 4006 Erkrath, Tel. 0211/252157, Liste gg. 2.50 DM in Briefmarken

Motorradhefte, kplt. Jg. 66, 68, 69, je 100 DM, sowie Einzelhefte von 65 - 70, Tel. 04643/2790

Motorradkataloge von Motorbuch-Verlag ges., mir fehlen noch einige aus den 80ern und vor 77, Micael, Tel. 0511/6044236

Suche 'Das Motorrad' Heft 23/51, sowie NSU Konsul, Horex Literatur, Teile, etc., Tel. 07195/73214 nach 21 Uhr

Suche 'Das Motorrad' 1949 bis 1960, Tel. 0241/507469

Suche alle Prospekte und Bücher von Suzuki und Kawasaki viertakter und Yamaha und Honda Zweitakter bis 90. Biete Konstruktionszeichnungen von BMW SV-motor und Einzykl. der 50er Jahre, Tel. 06432/7245

Suche das Buch von Thozel über Motorräder aus den 50er Jahren. Tel.: 0421/513255 (abends)

Suche für Maico M250B (Bundeswehrmaschine) Betriebsanleitung, Ersatzteilkatalog, Werkstatthandbuch, TDVs. Nur original. Kann auch gegen Prospekte (70er Jahre-Deutsch.-Japan-Italien) oder deutsch. 50er Jahre tauschen. Telefon 0421/513255 (abends)

Suche Literatur und Fotos über Jawa 450.0 sowie E-Teile (Tausch möglich), B. Kluge, Händelstr. 53, O-1530 Teltow

Suche Prospekte usw. über Laverda 2-Zylinder, Tel. 06163/5739, ab 19 Uhr

Kugellager Nadellager Laufbuchsen

für alle Motorräder ob alt oder neu Verkauf u. Versand zu günstigen Preisen Gereon Höntgesberg Zweiradmechanik 5223 Nümbrecht/Tel. 02293/7844



-Fiberglas-Schale
-Farben: weiß, schwarz, silber, british-green
-exclusives Lederfutter
-Halteschlaufe für Brille
-ECE-Norm. gemäß
-hervorragender Tragekomfort



Peter E. Heize

Postfach 12 62, D-6301 Heuchelheim, Tel.: 0641/6 34 19, Fax: 06 41/6 34

Suche Unterlagen für Aermacchi 350 (ETL, Rep.-Anl., Briefkopie), Tel. 02133/90348

Suche WHB für AIS 650, 2-Zyl., Bj. 63, Typ 31, und Adler M 250, J. Sybenga, Holwoartelstr. 14, NL

P elektronisch
ANDREWS Boyer für...

- * Kontaktlose Elektronikzündungen
- alle PKW ab Bj. ca. 1960
- auch 6V und/oder + an Masse
- infrarot gesteuert
- einfachster Einbau - wartungsfrei
- ab DM 171,- (Boschverteiler)
- * auch für Motorräder
- BMW/Japaner/MZ/Jawa
- Engländer/Moto Guzzi

P. Wüst GmbH Postfach 1108 7085 Bopfingen
Telefon und Fax: 07362 6881

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

**WK-Verlag · Lagesche Straße 105
4902 Bad Salzfluten 1 (Schothmar)
Telefon 0 52 22/22 20 48 · 10.00 - 20.00
Uhr · Fax 0 52 22/27 95**

Über 3000 verschiedene Titel technische Kfz-Literatur für fast alle Pkw, Lkw, Motorräder, Mopeds, Roller, Seitenwagen, Schlepper usw. ab 1902 bis heute als Neuaufgabe lieferbar!

Antiquariat für Kfz-Zeitschriften, Prospekte usw., Sonderliste gegen Rückporto anfordern! Auch Ankauf.

Alle aktuellen Kfz-Bücher und über 500 verschiedene Poster auf Lager!

Rabatte für Wiederverkäufer!

Kompletter Katalog erscheint im Herbst. Teilen Sie uns Ihr Interessengebiet bzw. "Marke" mit, wir schicken sofort kostenlose Vorab-Liste!

Großer Antiquariatskatalog jetzt erschienen. Auto + Zweirad Technik + Prospekte usw. Lieferung gegen Rückporto!

Hinweis für auswärtige Besucher:
BAB Dortmund-Hannover, Abfahrt Herford-Bad Salzfluten auf B 239, 5 km Richtung Lage

BSA Norton TRIUMPH
und alle anderen englischen Maschinen
Kostenlose Gebrauchtmotorenliste anfordern

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

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

9056 PA Cornjum, Tel. 0031/5109/1429

Tausche Bücher v. Heise 1953/1955 und Thoelez (Kopie) gegen Motorradzeitungen 50er Jahre, Tel. 0241/507469

Verk. 'MOTO 73' von 1976 bis 86 gebunden, fl 25/Jg., Tel. 0031/5939/2695

Verk. 'Motorradreisen'/'Tourenfahrer' kompl. bis Ausg. 6/91 in Ordern + Sonderhefte für DM 500 an Selbstholer, Tel. 05151/67212, Hameln

Verk. ETK und BA für Gilera 150 Strada, suche alles über Zündapp GS und Trial, auch Vorkrieg, Berichte und priv. Bilder, Tel. 05137/73825

Verk. Prosp. MV 125/150 GT/RSS (1971), Commando 850 (1974), Royal Enfield 750 (1969), ETL R 27, Hefte, Markt 80-90, AMC 72-85, Motorcycle, Tel. 05271/33749

GS 250 + 500 Rahmen gesucht oder kplt. Maschine zum Ausschachten, Tel. 06147/8835

M 250 B, zentrierweise Gebrauchtteile zu verk., suche ständig Gebrauchtteile für BSA, Norton, Triumph, Tel. 06502/6878 nach 18 Uhr

MD 250, Bj. 76, TÜV 3/93, rep.-bedürftig, VB 1500 DM, M 250 B, Bj. 60, TÜV 8/92, guter Zust., VB 1300 DM, Roller Simson 'Schwalbe', VB 800 DM, Tel. 05051/2851

Suche für M 175 S/II: Auspuff, Krümmer, Vergaser, Vergaserverkleidung und Literatur über sämtliche Maicos, Peter Vagt, Tel. 04524/8832

Suche Motor für M 250 B und 277 oder 360 ccm Kolben und Zylinder,

Ersatzteilkatalog, Betriebsanleitung, Werkstatthandbuch (TDVs) und Kfz.-Brief. Telefon 0421/513255 (abends)

- MATCHLESS -
zugelassen zu verk., Tel. 0031/5270/99575

Hilfsmotor 1 x stationär 1 x fertig zum Anbauen gg. Gebot oder Tausch Regina 400 Motor Typ 06, A. Pleyer, Steinstr. 29, 6478 Nidda, Tel. 06043/3409 nach 18 Uhr

- MIELE -
98er-2-Gang, mit Tankschaltung, Bj. 33, mit Brief, mit 2. Krad, Bj 49 als Teilerträger, kplt., auch einzeln, sehr günstig, Tel. 05137/73825

K 50 S, Bj. 57, 500 DM, Harald Schuhmann, Tel. 0631/65352, wochentags

- MOPED -
2 x NSU, 1 x Berini, 1 x Solex, zu verk., Tel. 0031/51113/3518, Visser

- MOTO GUZZI -
850 T 3, original 'italienische Polizeiersion' (Vigili Urbani) blau/weiß, Speichenräder, Koffer, Sturzbügel, Windschild, original Carabinieri, Sirene, usw., 45 tkm, TÜV 8/93, guter Zust. DM 5.500 oder Gebot, Tel. 06732/61951 Fax 63181 abends

Falcone 500, Bj. 74, orig. ital. Polzeimaschine, wenig gelaufen, VB 5850 DM, Tel. 02507/9119

GTW, 498 ccm, Bj. 37, komplett, 90% rest., Preis VB 11.300 DM, Tel. 07331/200429, abends 63655

Hilfe! Wer hat Einbauanleitung für Lucas-Elektronik Zündung oder sonstige Unterlagen dafür, Tel. 04925/2352

Nouvo Falcone mit Jupiter-SW, Verkleidung und Beinblechen, verstärkte Federn, großer Kolben, bleifrei, Spezialauspuff, mit E-Teilen, Tel. 040/7655480 bzw. 040/8557-571

Seitendeckel in klassisch-rundlichem Design mit Halter für große Guzzi, Eigenentwurf, St. 65 DM, Fotoinfo? Tel. 02361/371628, ab 18 Uhr

SP 1000 Bj. 7/80, TÜV 1/94, 43 tkm, Motor überholt, Kupplung neu, VHB 6800 DM, Tel. 06351/42910

Super LM III in Teilen, Motor 95 PS, Rahmen mit super-Eintragungen, z.B. 40er Offen, Lafranco, usw.,

kein Unfall, 48er Krümmer, TÜV, 38er Gabel, Einscheibenkupplung 4,5 kg, Lafranco-Aluschwingscheibe, usw. Anrufbeantworter, Tel. 0711/7977365

- MV AGUSTA -
V 65 Lario, EZ 3/85, Motor überh., 40 tkm, VHB 4.900 DM.; Le Mans 5, EZ 3/89, 12600 km, VHB 10.900 DM, Tel. 06163/6177

- MZ -
350 Sport kompl., DM4500 oder tausche bzw. suche Horex-Teile, Tel. 07195/73214

- NIMBUS -
125/3 zu verk., DM 750, Tel. 06325/7132

ES 150, Stück DM 400, ETZ 150, Stück 800 DM, ETZ Lima 100 DM, Regler DM 30, Pneumant 32 l Koffer, 60 DM/Stück, alles neu, Beinbleche ES und TS 150, neu, DM 80, usw., Tel. 05331/45676

ES 175/1: suche rechte Lenkerhälften, Andy in GP-Redaktion, Tel. 0421/501617

ES 250 Gesp. im guten Zust. gesucht, mögl. zug. und mit TÜV, Tel. 05721/6968

ES 250/1 Gespann mit Superelastic-SW, Bj. 62, sehr guter Zust., 1. Hand, 3500 DM, Tel. 040/7890758

ES 250/1 mit Superelastic-SW, Bj. 63, braucht etwas Arbeit, läuft, kplt., DM 2500, Tel. 040/7890758

ES 250/1, Bj. 63, 16 PS, zuverlässig und alltagstauglich, 20.000 km, Alu und Chrom gut, neues Vorderrad, Org.-Zust., FP 850 DM, Tel. 0551/45835, Thomas

ES 250/2 Gespann als Teilerträger, 600 DM, Tel. 0531/696965

ES 250/2 Gespann gesucht, Zust. 2-4, möglichst mit TÜV, einfach mal anbieten, Raum Bremen, Thomas, Tel. 0421/617662

ES 250/2 Gespann, Bj. 67, blau/weiß, Kniebleche, TÜV 8/93, Neuaufbau 91, Zust. 1, zu verk., 1400 DM, J. Freitag, Olivenstr. 65a, O-3080 Magdeburg

ES 250/2, teilerlegt, DM 600, Tel. 06621/15124, 12 bis 13 Uhr

ETS 250 G: Suche Org.-Teile (Schu.-bleche, Lampe, Vorderradfelge, Sitz, Tank, Tacho), TS 125 Lampe, überhaupt alle Infos über Gelände-Emmi, Erfahrungen mit Straßenzulassung, Karl Lotze, Tel. 0251/33438

ETZ 250 Motor kplt. einbaufertig,

Preis 400 DM, ETZ sowie TS Gebrauchtteile auf Anfrage, Tel. 0037/927/22848, abends

ETZ 250, ca. 3000 km, TÜV 7/93, VB 900 DM, Volkmar Prietz, Tel. 09122/13681

Gespanne und Solomaschinen, E-Teile und einzelne SW günstig zu verk., Tel. 040/7890758

Biete Klappgepäckträger (neu) für ES/TS 150, 30 DM, und gebrauchten für ES 175/250/1/300 für 20 DM, Andy verlangen, Tel. 0421/501617

MZ TS 250 bzw./1 i.T. zu verk., verschenke Höckersitzbank mit integriertem Brems/Rücklicht (Siehe U-MZ GP 4/91) an Selbstholer, Andy, Tel.: 0421/501617

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

Neu- und Kleinteile für ETZ 250 250er Modelle zu günstigen Preisen abzugeben, Tel. 0511/7590831 Melo

RT 125/1, Bj. 55, Zust. 3, VB 150 DM, RT 125/3, Bj. 64, Zust. 2, VB 500 DM, beide ohne TÜV, zu verk., J. Freitag, Olivenstr. 65, O-3080 Magdeburg

Suche BVF od. IFA-Flachschieberrennvergaser und RE 125 Motor/Motorteile/ Trommelbremsvorderrad, G. Lingelbach, Finkenloh 10, W-3500 Kassel, Tel. 0561/885473

Suche für ES 300 Beiwagen, gebe MZ Teile, DKW 125, Honda Scrambler nicht kplt. ab, Tel. 09151/71856

Suche gebr. Schwingengabel 'Carrell' oder Eigenbau für 250er ETZ-Gespann, Franc M. Obermüller, 45 Rue Gabriel Peri, F-78420 Carrieries-Sur-Se, France

Suche Gespann, Tel. 04792/5523, Jim Hopkins

Suche Lastensw., Zustand egal, ev. nur Aufbau, tausche auch kplt. Boot, sonst natürlich bar, Tel. 069/882369

Suche lesbares ab ETZ 250, Int. und Teilertrager, Kontakte: Melo del Rosario, Baumgarten 9, 3000 Hannover 21

Suche originale SW-Beleuchtung für Elastiksw., Bj. ca. 61, Achim, Tel. 0211/377878

Suche Superelastic-SW (alte Form) und Anschlußteile für TS 250 bzw. TS 250/1, Zustand egal!, Tel. 06341/51143, Marc verlangen oder Telnr. hinterlassen, rufe zurück!

ETZ 250 Motor kplt. einbaufertig,

Tankrucksack f. MZ, neu, DM 50, Tel. 06151/28511

Teilebörse: Vermittlung von Gebrauchtteilen und Maschinen, Tel. 0211/377878, Achim verlangen, oder abends, Tel. 0211/378921

TS 250, 1 a Zust., Kolben und TÜV neu, 14 tkm. + Teile, für DM 1000 abzugeben, Tel. 02173/30795

TS 250/1 mit Transportseitenwagen, DM 950, Tel. 040/7890758

TS 250/1, Ex-NVA Maschine, Bj. 79, TÜV 3/93, fachmännisch rest. (850 DM), kplt. kunststoffbeschichtet, außer Tank und Schwinge, VB 1950 DM, Tel. 04531/6105

- NIMBUS -
750 mit ACAP-SW, TÜV 6/93, 15/22 PS, DM 7500 FP, Tel. 0441/504306

Suche unrest. Nimbus. Zuschriften an Robert Stephan, Thurmer Str. 35, O-9560 Zwickau

- NORTON -
850 Comm., dt. Brief, 50 PS, viel Neuteile an Motor und Getr., div. E-Teile, 1 + 2 Verg.anlage, Spez.-Werkz., VHB 8000 DM, Tel. 04405/8682

Commando 750/850: verk. Reparierung für DM 20, Tel. 02853/4110, ab 15 Uhr

- NSU -
Konsul, verk. Gabel, Kettenkasten, Motor(350er), suche 500er Motor, 21er Sek.-Ritzel, Dirk Eger, Tel. 05202/83382

Konsultteile zu verk., eine halbe Garage voll, einzeln oder kplt., Tel. 0561/65547

LUX, Bj. 55 zu verk., fl. 2750,- Tel. 0031/5270/99575

Max, Bj. 56, Mot. teilüberh. + Aufbau mit Neuteilen (2.500 DM) + weitere Teile, alles kplt. f. 3.700 DM zu verk., bitte schriftl. an Bruse, Bandwirkerstr. 6, O-3029 Magdeburg

NSU Quickly, verk. Rahmen, Gabeln, Voll- und Halbnahebremsen, Bleche, Motoren, Limas, Tel.: 0471/65127

NSU Ersatzteile für fast alle Modelle, Liste DM 3,-, NSU-Motzke, Nr. 13, 6405 Büchenberg, Tel. 06656/8605 H

Quick, rest., Bj. 53, 2ter Motor + viele Ersatzteile, VHB 2400 DM, Tel. 04161/89859

Quickly Bj. 57, orig. zu verk., Tel. 0031/5229/1732

Suche Maxteile in jedem Zust. und jeder Menge, Tel. 04751/4479

Super-Max, suche Vorderradgabel, Tel. 02133/90348

Verk. 251 OSL Motor, Tel. 02234/58738

Verk. Kettenkasten für Maxi, blau, Zust. 2, Tel. 05137/73825

- PANNONIA -
T 5, Kfz.-Brief-Kopie ges, evtl. BTA, möglichst Gesp.-Brief, Tel. 06826/6473

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

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

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

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

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

ERSATZTEILE für alle STEIB - Seitenwagen
Fordern Sie kostenlose Liste an (genauen Typ angeben).
Komplette STEIB-Modelle, neu gefertigt, originalgetreu LS 200, S 350 und TR 500.



STEIB, URAL, JUPITER, VELOREX, VELOREX-KLASSIK zu günstigen Preisen. Zubehör und Ersatzteile für Seitenwagen und Gespanne.
Täglich Versand und Ladenverkauf!
MOTORRAD-STEMLER GmbH
Garschager Heide 29 - 5630 Remscheid 11
Tel. 0 21 91 / 5 30 67

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

Huschke & Wirth GmbH
 • Zylinderschleiferei
 • Elektr. Zündanlagen
 • Glasperlenstrahlen
**Am Kuhlkamp 48
 4630 Bochum 1
 Tel.+Fax 0234/47 25 98**

Neu!
Auspuff für Zündapp
 Combinette, S-Combinette,
 Sport Combinette, Falconette,
 Roller R 50 u. a. in orig. Ausführung
 wie Abbildung.
Einführungspreis 89,00 DM
**Fa. Heumann, Fuchsberg 3-5, 6110 Die-
 burg, Tel. 06071/1315, Fax 06071/81284**

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

POLIEREN WIE PROFIS!
 • mühelos mit Ihrer Handbohrmaschine!
 • Metalle - auch Alu
 • Autolack
 • Plexiglas
 • Gratisinfo direkt vom Hersteller
 Heinrich Kreeb GmbH, Postfach 701 G
 7320 Göppingen, Telefon (0 71 61) 2 10 99

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

- PANTHER (D) -
 Bobby, rest., Bj. 55, 47 ccm Sachs,
 mit Papieren, VB 1200 DM, Tel.
 04161/89859

- PANTHER (GB) -
 M 75, Bj. 55, 350 ccm, 4-Taktein-
 topf, zerlegt und nicht kplt., verzollt
 und KBA, mit Literatur für DM 1000
 zu verk., Tel. 0461/62355

350 cc Bj. ca. 34 und 1 Terrot mit
 Riemenantrieb Bj. ca. 24. Tel. 0031/
 5230/38331

- PHÄNOMEN -
 Suche alles über Phänomen 98 cc.
 Tel. 0031/5962/1609

- PUCH -
 125 T Motorblock zu verk. Tel.
 0031/5922/2674
 250 SG verk. Motorblock, Tel.
 0031/5922/2674

SGS: 2 Amalvergaser, Typ 289/30
 gesucht F.Brandner, Habsburger-
 gasse 27, A-3034 Maria Anzbach

LM 104, Bj. 65, 7 PS, 97 ccm, zu
 verk., Tel. 05363/1205

REH
 Reh-Motorrad gesucht, mögl. mit
 250er Ilo-Twin und Besitzer von
 Reh Krädern zwecks Erfahrungsaustausch,
 Tel. 04162/8769 ab 18 Uhr

- RICKMAN -
 Suche def. oder i.T., mögl. Nord-
 deutschland, Tel. 04433/1437, Mar-
 cus

RIXE
 R 175, Bj. 52, ILO, zerlegt, kplt. bis
 auf Rücklicht und Lenker, Tel.
 06150/2851

- ROYAL ENFIELD -
 98 ccm, Bj. 39, kplt. mit Verg. guter
 Zust., VB 2500 DM, Tel. 02161/
 21684

- SAROLEA -
 400 ccm in otig. Militärauf. Bj. 51,
 zugelassen. Zu verk. oder Tausch
 gegen Gespann. Tel. 0031/5240/
 15979

- SEITENWAGEN -
 Duna-SW, Bj. 74, mit Alu-boot, zu
 verk., DM, Tel. 06826/6473

Marke BUSMAR BLACKPOOL
 (rechts zu befestigen), restauriert,
 Bj. 55, Preisidee fl 2500,- Tel. 0031/
 5663/1850

Suche Steib oder Stoye mit An-
 schlussteilen für MZ ES 250/1, Tel.
 05841/5735, ab 16 Uhr

URAL-SW, kurzfristig lieferbar,
 Tel. 09822/7556 H

425 S Besitzer im Kreis Hersfeld-
 Rotenburg oder Umgebung zwecks
 Erfahrungsaustausch gesucht. Su-
 che außerdem Fotomaterial, ETL,
 E.-Teile etc. (Kosten werden natür-
 lich erstattet !), Tel. 06621/61244

425 S, Tank, Kotflügel hinten, Rah-
 men auch ohne Zlg. gesucht, auch
 Tausch. Zuschriften event. a. Preis
 U. Reinkl, Köthener Str. 21, O-4415
 Zörbig

E.-Teile neu und gebr. zu verk., Tel.
 0031/5287/1916

Solex zu verk., fl 200, Tel. 0031/
 5225/1392

- SONSTIGES -
 3 Vergaser AMAL Monoblock
 (28mm), 1Schaltung BSA C 10 3
 Gang, 1Tank BSA A 65/50, 1
 Zyl.Kopf (Guß) Ariel Huntmaster 2
 Zyl., 1 Öltank BSA B 31/33, 1 engl.
 Polzeilenkerverkl. passend für
 BSA AJS Matchless, 1 Meilenzähler
 BSA B 40, 1 Kettenrad/Bremstrom-
 mel BSA B 31/33 zu verk. evtl.
 Tausch. Tel. 0031/5968/1752 R.K.
 Wassink, Karshof 7, NL-t Zandt (b.
 Groningen)

3 x Nouvo Falcone, Laufleistung 15,
 16 tkm; 1 x V 7; 1 x BMW R 25/3,
 Tel. 05921/74315 H

850 Comm. R., Tiger 750, Morini 3
 1/2, Honda NX 250 offen, alle top
 und TÜV, E.-Teile, IGLU und 150
 Matten, fabrikneu verpackt, Tel.
 07151/68288

Bosch-Trommelscheinwerferglas
 für 50 DM zu verk., Tel. 0037/927/
 22848

DKW RT 125 Zündsp u. Regler (z.T.
 neu); Honda-Vorderradgabeln von
 CB 72 bis CB 250/350 K 2 (1971),
 z.T. mit Schutzblech; Zündapp DB
 201-203 Vorderradgabeln; Kawa 3-
 Zyl. Ölpumpe neu für 500er; Honda
 CB 750 K 2 Kleinteile und F 1 Sei-
 tendeckel; Harley Sportster Tank
 und Hi-Schutzblech; viele Teile f.
 Suzi GT 250 Ram-Air; Tel. 04221/
 84595, 18 bis 20 Uhr

Gläser-Monza Vollverkleidung
 50er Jahre mit neuer Scheibe, DM
 250, Tel. 04735/1049

Grimeca-Doppel-Duplex, 230 mm,
 ähnl. Moto Guzzi 750 S, jed. mit
 Schrauben f. Ankerstrebe, Aluhe-
 bel, Hebelwellen in Buchsen und
 mit Feinverzahnung, VHB 450 DM,
 Alu-Hochschulterfelge, 18', 36
 Loch v. Yam. TZ, 100 DM, Tel.
 04405/8682

Hesketh Gabel (38er Marzocchi)
 neu DM 750, Amal MK II Gasschie-
 ber 3 1/2, neu, je 33 DM, Hyde V-Fe-
 dern f. Triumph, neu 44 DM,
 Triumph in/ex cam S, S/H, je 60 DM,
 Tel. 0551/373244

Honda-Vorderradgabeln CB 250/
 350 (1971), z.Z. mit Schutzblech,
 Zündapp DB 201 - 203, Vorderrad-
 gabeln, neue Ölpumpe für Kawa 3-

Zyl. 500er, Harley Sportster Tank
 und hinteres Schutzblech (neuer-
 tig), Harro-Lederkombi, d.-blau,
 einteilig, kaum getragen, Gr. 46/48,
 175 cm, DM 280, Tel. 04221/84595,
 18 bis 20 Uhr

Horex-Rennverkleidung für Werk-
 srennmaschine zu verk., Tel. 04735/
 1049

Interessengemeinschaft für altjap.
 Zweizyl. ist offen für alle, die ein 10
 Jahre altes Moped haben, und sich
 treffen wollen, Björn, Tel. 05205/
 752409

Katalytbenzinheizung, neu, ideal
 für Zelt und SW, DM 40, Tel. 040/
 7890758

Lima- und Anlasserkohlen, alle
 Marken, nach Maß oder Muster,
 Info bei N. Daum, Tel. 06462/5709,
 ab 18 Uhr

PKW-Anhänger, geschlossen, ge-
 bremsst, Aluauflauf, Stehhöhe 175
 cm, Breite 155 cm, Länge 300 cm,
 Front keilf., neuw., DM 3.500, Tel.
 08551/6444

Sonstiges * Sozusschwingsattel
 (Drilastic) für Vorkriegsmaschinen
 zu verk., Tel.: 0421/501617, Andy

Suche 'Das Motorrad' 1936, Heft 1,
 tausche 10 : 1, suche ferner origina-
 le Handbücher für Horex Imp., Ar-
 die BD 201, Triumph SSK 350, in-
 teress. Tauschobjekte vorhanden,
 W. Bauernfeind, Breitenbergstr. 13,
 W-8900 Augsburg

Suche Bilder oder Poster von Fred-
 die Spencer mit Renn-Bol D Or,
 Arnie Hoffmann, In der Dell 23, W-
 6940 Weinheim

Suche für 19 Zoll Rad Edelstahl-
 schutzblech, Tel. 04925/2352

Suche günstigen Viertakter für unter
 DM 1000 (evtl. mit E-starter), Tel.
 04221/84595, 18 bis 20 Uhr

Suche leichte Enduro mit E-Starter,
 bevorzugt 350er Rotax, Aprilia
 ETX, KTM, Puch, ATK o. Ä., Tel.
 05137/73825

Suche Sportsitzbank für Cafe-Racer
 (A 50/65), 1 Borani-Felge Alu 19'
 vom und 18' hinten, 2 Sportdämpfer
 (Megaton), 1 Halbschalenverklei-
 dung. R.K. Wassink, Karshof 7, NL-
 t Zandt (bei Groningen), Tel.0031/
 5968/1752.

Tankrestaurierungen aller Art vom
 Fachmann, Tel. 07195/73214

Verk. Bridgestone Trialreifen 2.75-
 19 und 3.25-18 unbenutzt und neu,
 auch nicht 10 Jahre gelagert. Suche
 gleiche Größen als Straßenreifen.
 Patrick, Tel. + FAX 08330/1349

Wer kennt Axel Griesmann. Er war
 Schreiber bei 'Visier', wohnte in
 München, dann in Bergisch-Glad-
 bach und ist für mich seit einigen
 Jahren verschollen! Patrick Kuban,
 früher Berlin, jetzt Tel. und FAX
 08330/1349 (auch Anrufbeantworter)

- STEIB -
 Boot TR 500 zu verk., Tel. 06853/
 2282, priv. 50016

LS 200 Rollersw für Heinkel zum
 rest. zu verk., VB 1900 DM,
 Tel.07181/21637

LS 200 und 38l Hosketank, VB, Tel.
 04921/56568

LS 200: Suche Teile, Jörg, Tel.
 0421/600302

S 350 , orig., unrest, zu verk., 1500
 DM, Tel. 0037/927/22848

Suche Rahmen von LS 200, mögl.
 günstig, Tel. 0421/552926

- STOYE -
 Suche SW für BK 350, Tel. 04293/
 7631, ab 19 Uhr

- SUNBEAM -
 S 8, 2 Zyl., 500 ccm, Reihenmotor
 mit Kardan Bj. 54, restauriert, fl

9000,- evtl. mit Seitenwagen zu
 verk. F. van den Berg, Oldeboom,
 Tel. 0031/5663/1850

- SUZUKI -
 GS 400, GSX 750, Katana Lit, Rep-
 anleitung usw. ges., ab 17 Uhr, Tel.
 02331/182253 oder PF 3421, 5800
 Hagen 1

Suche GS 750-1100, gerne defekt
 oder i.T., Tel. 04531/95968, Jörg

GT 125 zu verk., EZ 3/77, Motor-
 schaden, sonst i.O., VB 400 DM,
 Tel. 02365/12382, ab 19 Uhr

GT 185, Bj. 77, Su. Auspuffanlage,
 Sitzbank, top Tank, Kotfl. vorn,
 Kupplungsgriff, Anlasserdeckel,
 Literatur und Verschleißteile, Tel.
 06432/7245

GT 185, suche für Modell 10/77
 Auspuff, Sitzbank, Tank im Top-
 zust., Kotflügel, Vergaser, Kotflü-
 gel vorn, Lampenrig, alles über
 Viertaktssuzi. Biete Honda CB 350
 K (72) + Teilemotor + ein Auspuff-
 topf in gutem Zust. für 880 DM, Tel.
 06432/7245

GT 750: Auspuffanlage zu verk.,
 Tel. 0031/5908/16713

T 20 Bj.66 und GT 750 Bj.76 sowie
 versch. Teile von T 20-T 250 und

Honda zu verk., Tel. 0031/80/
 772626

T 500 oder T 750, GS 750, RE 5
 Schutzblech vorn zu verk., div. Teile
 für RE 5 zu verk., Tel. 0031/70/
 3557478

T 500, ungedrosselt 47 PS, TÜV 6/
 93, unrest. superorig. Zust., Reifen
 und Kette neu, ca. 14 tkm, Bilder
 gegen frank. Rückumschlag, Tel.
 0211/252157

Verk. TS 125 Motor, wie neu, wenig
 km, aus Unfallmaschine, nach Rep.
 0 km, Ringe neu, Noch Orig.-Maß,
 evtl. mit RM Auspuff, beide Bj. 77,
 billig, Tel. 5137/73825

VS 1400 3/91 neuw., keine
 Graue,rot, 5300 km, 12.500 DM,
 nehm Honda CB 500 oder 750 Four
 in Zahlung, Tel. 04561/4884

- TEILE -
 Für SPARTA Rahmen, Räder, Gab-
 beln, Tanks, Stoßdämpfer, Motoren,
 versch. Teile für AMC, Steib-SW-
 Rahmen, Jawateile, sowie Leder-
 bekl. neu und gebr. zu verk.. Suche
 Teile für Engländer Harry Oosting,
 Tel. 0031/5919/13970

Suche Gepäckträger (Blechpreßteil)
 für deutsches 50er Jahre-Motorrad.
 Telefon 0421/513255

Verkaufe nachgefertigte Gummi-
 formschläuche für Pränafa-Ketten-
 kasten (Breite 40 mm, Höhe 62 mm,
 innen 48 x 30), Stück 55 DM. Nor-
 bert Neder, Reuther Str. 15, 8550
 Forchheim, Tel.: 09191/94315 ab
 20.00 Uhr

Jawa 250 Plungertyp, Bj. 54, mit
 Kennz., evtl. Tausch, Visser, Tel.
 0031/5113/3518

- TRIUMPH (D) -
 Comet 1957 im orig. Zust., VB 1500
 DM, Tel. 07195/73214

B 125, Drehschieber, Orig.-Zust,
 Preis VB, BDG 125 H, guter Orig.-
 Zust., Preis VB, Tel. 06462/5709

BDG 125 original ETL mit Preisliste
 1956 für alle Modelle 49-56, ab Nr.
 140501, kplt., guter Zust., DM 50,
 Tel. 07542/3613

Teile neu + gebr., ca. 1 t, BDG 250 H
 + L, Tel. 04542/2217, ab 17 Uhr

- TRIUMPH (GB) -
 500er, Bj. 67, zug., zu verk., Tel.
 0031/8360/40534

Alles über Tigress gesucht, auch
 akt. Preise, sowie Ledermantel, Gr.
 52, um 1950 gef., R. Grohmann, Str.
 d. Genossenschaften 22, O-5500
 Nordhausen

NEUE REIHE

Klassische Motorräder

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

Ab Frühjahr '92 erhältlich!



HONDA
ROY BACON

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



MV AGUSTA
ROY BACON

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



BMW
ROY BACON



TRIUMPH
2- und 3-Zylinder
ROY BACON



**MOTORRAD
OLDTIMER
KATALOG**

Über 400 Modelle
• Technische Daten
• Historische Hintergründe
• Preisentwicklung
• Eintrag in alle Motorzeitschriften

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

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 _____

Bonneville, Bj. 86, TÜV 10.92, Extras, DM 7.800, Tel. 030/2113630

Starrahmen von 6 T, Bj. 54, zu verk., mit Öltank, Gabelbrücken, Motor- und Getriebplatten, gestrahlt und grundiert, neu Bolzen, VHB 1100 DM, Tel. 05271/33749

- URAL -

M 63 Gesp., Bj. 68, zum rest. für DM 2500, Ural-SW, Bj. 70, kplt., für DM 1250, Tel. 06826/6473

M 63 Gespann, Bj. 68, 40 km, mit Res.-Rad, sehr gepflegt, DM 5500 DM, SW, Bj. 70, rest, DM 1400, SW zum rest., DM 850, Tel. 06826/6473

Motorradsatzteile
Zündapp BMW
DKW NSU

der 50/60er Jahre

Ersatzteile per Katalog

- Lampenteile
- Reflektor
- Glas
- Fassung
- Birnen
- Schalter
- Schlüssel
- Durchführungen
- Zündkabel
- Stecker
- Kohlen
- Regler
- Spulen
- Kontakte
- Batterien
- Rücklichter
- Blinker
- Hupen
- Gasgriffe
- Griffgummis
- Hebel
- Lenker
- Schloßer
- Stellschrauben
- Bowdenzug
- Spirale
- Nippel
- Spiegel
- Tachometerteile
- Tachowellen
- Benzinshöhe
- Armaturen
- Vergaserteile
- Tankdeckel
- Dichtungen
- Kolben
- Ketten
- Bremsbeläge
- Felgen Speichen
- Denfeld Sättel
- Gummitelle
- Fußrasten
- Kniekissen
- Ersatzteillisten

Bitte anfordern gegen 5,- DM bei

HELLA
BOSCH
MAGURA
AWI
Everbest
BING
MAHLE
SWTS
SCHURMANN
Denfeld

VebA Veteranenbedarf Arndt
Auf der Papagel 92, 5200 Siegburg
Tel. 02241-50545

Suche Briefkopie für M 66, Tel. 05971/52692

- VELOCETTE -

LE 200, ca. 1953, Handstarter und -schaltung, mit Teilen für fast eine zweite Maschine!, Schweiz 2.500 fr., Tel. 0041/1/7204734

Suche Schutzblech hinten für Venom, sowie kplt. Lampe. Tel. 0031/5230/56504

Venom, Bj. 59, better than new! original, brit. reg., 11.500 DM, Jack Sampson, Tel. 0421/891367

- VELOREX -

SW mit Gepäckträger + Vollverdeck für DM 990 abzugeben, Tel. 05331/45676

- VERGASER -

Suche schwimmerlosen TUTO-Verg. aus den 20er Jahren, Fred Kießewetter, Heppenheimer Str. 2, W-8526 Bubenreuth, Tel. 09131/209771

- VESPA -

Verk. 2 Räder und orig. Pallasverg. für Hoffmann-Vespa 125, Bj. ca. 53, Tel. 07472/42095, abends

- VICTORIA -

KKR als Teilerträger zu verk., günstig, Tel. 05363/1205

98 cc, Bj. 39, Dürkopp 98 cc, Bj. 39. Suche Informationen, Ersatzteile u. Dokumente. Tel. 0031/5962/1609

- YAMAHA -

DS 6 Sitzbank sowie alle Teile von R 1, 2, 3 ges. Tel. 0221/583647, ab 18 Uhr

DT 400, suche Zylinder, auch 1. Übermaß, Tel. 04748/3336

kontaktlose Zündung für XS 400 und XS 650 für DM 100 zu verk., Tel. 06325/7132

RD 125, Bj. 75, suche brauchbaren Gepäckträger und Reparaturhandbuch, Tel. 0421/501617, Ute Nennstiel

RD 200 DX, Bj. 76, neu aufgebaut, TÜV 4/93, DM 1800, Tel. 0511/6966358

RD 250/350, Bj. 73, Kabelbaum und Lampenhalter fehlen, sonst kplt. und gut erhalten, 700 DM, Tel. 04743/8215

Restteile aus Lagerauflösung: Telegabel, Zentralfederbein, Bremszange, Fußrastenteil Alu, FP 200 Tel. 0211/285112

Roller XC 125, EZ 3/91, 8000 km, weiß, mit Scheibe und Top Case und Frontkorb, DM 3500, Tel. 05163/1459

Suche 250 YDS 3, Bj.65. Tel. 0031/3450/20819

Suche für RD 250, Bj. 73/74, Tank (blau) sowie für TR 1 (neueres Modell) Sitzbankgrundplatte oder kompl. Sitzbank, Tel. 07121/9403545 (Tag) oder 74450 (abends)

Suche Motor für XT 500, Tel. 04242/50771, ab 18 Uhr

Verk. 2x RD 350, Bj. 73, mit TÜV, viele E.-Teilen, in sehr gutem Zust., Tel. 06462/5709

Verk. Telefix für XJ 550, neu, 50 DM, Tel. 04925/2352

Verk. XT 250 Motor, Kolb. neu, Zyl. geschliffen, 0 km, mit Auspuff und Rep.-Handb. günstig, Tel. 05137/73825

XJ 650, Bj. 80, original Zust., zu verk., VB 2200 DM, Tel. 09945/2404

XJ 650: suche guten Vorderadkotflügel, J. Rendelmann, Grünstr. 2, 3300 BS, Tel. 0531/795545

XS 650 Motor zu verk., teilüberholt, div. NT, 1400 DM, gg. Aufpreis zusammengeb., oder suche billig def. XS, Tel. 04433/1437, Marcus

XS 650, suche Kopien von Brief mit 80 PS eintrag oder Tips für TÜV. Wer hat Erfahrung mit SW-Umbau,

suche auch großen Tank, ca. 20l., Tel. 07741/64311

XT 350, EZ 8/91, 17 PS im Brief, 7500 km, 6000 DM, Tel. 04433/1437, Marcus

XT 550 (600 ccm), ehemalige Werk-smaschine mit Brief, Eddy Hau war damit 82 deutscher und Europameister, verst.Fahrwerk, überholt, kolb. und Zyl. neu, 0 km, aus Altersgründen dringend zu verk., Tel. 05137/73825

Suche sämtliche 2T-Twins bis Bj. 73 (L 1, AS 1-3, CS 1-5, DS 3-7, UW 1-2, R 1-5, RD 125-350) sowie frühe FS 1. Außerdem E.-Teile, Lit, Prospekte, Tel.: 02152/80240

Suche Verkleidung, BA und E.-Teile für TA 125, Tel.: 02152/80240

- ZÜNDAPP -

175 ccm, Bj. 61 Suche Sitzbank. Tel.0031/5230/56504

Bella 201, Bj. 56, guter Orig.-Zust., Lack nachgebessert, TÜV 8/93, Tel. 07131/68614

K 500, 1933, Orig.zustand, orig. Brief, div. E.-Teile neue Kuwelle von Zündapp 1954, seither 0 km, wirklich 1 a, DM 8000, Tel. 07195/73214 ab 20 Uhr

KS 100 Motor, Bj. 65, orig. 5000 km, DM 650, Tel. 08551/6444

KS 100, 8,2 PS, ehem. KS 50, Bj. 68, zus. Motor KS 100, Bj. 64, überholt, TÜV 93, nur kplt., FP 1300 DM, Tel. 0211/489216

KS 125, Bj. 72, 15 PS, Zündung defekt, Tel. 06341/51143, Marc verlangen oder Telnr. hinterlassen, rufe zurück!

KS 125, Bj. 73, alle möglichen Teile, auch Neuteile, zu verk., Harald Schuhmann, Tel. 0631/65352, woch entags

KS 175, Bj. 77, TÜV 12/93, techn. 1, opt. 3, mit Reparaturbelegen, 19 tkm, für 1100 DM, zu verk., div. Ersatzteile, 300 DM, Tel. 0251/233697 (Münster)

KS 80, DM 200; KS 80, 100 ccm

elektronische Regler für 6 V, 12 V oder NC

- DKW 125, DKW 175, MZ, MAICO
- NSU MAX, NSU CONSUL, HOREX, ADLER
- BMW R25/26, BMW R50/60, BMW R51/2
- MATCHLESS, AJS, SAROLEA
- Sonderanfertigung für fast alle Modelle

ELEKTRONIC-DATA KLEIBER GMBH
Steinbach 19 · 5253 Lindlar · Tel. 02266/2502 · Fax 02266/44267

Motorrad Welling

Reparatur von BMW, HONDA, MOTO-GUZZI
BMW-Gebrauchteile, SITO-Auspuffanlagen z. B. für R 100 CS und alle anderen Fabrikate
Gespann-Umbauten

Donnerstag bis 20 Uhr geöffnet · Abholung/Anlieferung möglich
8501 Roßtal · Gewerberg 13 · 09127-6223

Denn Sie wissen, was Sie tun...

Händler, die die GUMMIKUH verbreiten:

Literatur
Ronny's Auto- und Motorradbuchladen
Perleberger Straße 3a
1000 Berlin-Tiergarten 21

British Bikes
GLM-Motorräder
Fischerstraße 1
3211 Rheden

Adler-Museum & Antiquitäten
Strohmenger
Kölner Straße 150
5354 Weilerswist

MZ und Gespannbau
Peter Stern
Bahnhofstraße 3
8442 Geiselhöring

British Bikes
Brando's
Mittelweg 2
2072 Bargtheide

MZ
AT-Zweiradtechnik Feld
Dorfstraße 19
4047 Dormagen 1

MZ-Spezialservice
Firma Wildschrei
Hauptstraße 26
5593 Brieden

BMW, Honda, Guzzi, MZ
Motorrad Welling
Gewerberg 13
8501 Roßtal

GUMMIKUH-Verlag
Am Deich 57
2800 Bremen-Neustadt

Alte Motorräder und Teile
Firma Buntspecht
Bentheimerstraße 365
4460 Nordhorn

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

BMW, IFA, MZ
Harald Seidel
Marktbreiter Straße 40
8711 Marktstett

Motorradteile und -Zubehör
Harald Seidel
Marktbreiter Str. 40
8711 Marktstett

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

NSU Teile
Peter Motzke
Jacobusstr. 30
6405 Bückenberg/Fulda

Dnepr-Importeur
Firma Theo Däschlein
Ansbacher Straße 57
8809 Bechhofen

Honda, Yamaha, Klassiker
Schultz - Klassiker
Welle 18/B6
2854 Loxstedt

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

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

Motorradmuseum Augustusburg
Schloß Augustusburg
O-9382 Augustusburg

Literatur
Schröder & Weise
Ohefeldweg 1
3000 Hannover -Anderten 71

Motoren und Getriebe
Gereon Höntgesberg
Altenußbrecht 51
5223 Nürmbrecht

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

...und es werden täglich mehr.

Umbau, DM 800, Tel. 06621/15124
12bis 13 Uhr

Suche alles von KS 100, KS 125, KS 175, E.-Teile, Motoren, Maschinen zum Schlachten, Prospekte, BAS, usw., Hole alles selbst ab!, Tel. 02234/58738

Suche für Bella Kettenkasten, Zier- ringe, usw.. Verk. Panther Moped mit Papieren, DM 150, Schl.-Holstein, Tel. 04662/3294

Verk. Bella Roller Bj. 61. Tel. 0031/5296/2632

Verk. Grünen Elefanten mit Seiten- wagenantrieb. Tel. 0031/5178/16741

Viele Teile für 50 ccm günstig abzu- geben, C 50, M 50, GTS 50. Tel.: 05381/2569 Martin

In letzter Minute

Suzuki, GT 50 K, suche Reparatur- ranl., Tel. 06834/7348

BMW R 100 RT, suche Unterlagen oder kopierten Fzg.-brief zwecks TÜV-Eintragung von Campbell- ausanl., Tel. 02373/18346, ab 17 Uhr

Honda CB 100, Suche gut erhaltenen Sitzbank, Lima kplt. oder nur Stator, auch mit defekter Wicklung, Tel. 02373/18346, ab 17 Uhr

Sonstiges Suche V 2 A- oder Alu- schutzblech für 15" EML-Vorder- rad. Patrick, Tel. + Fax 08330/1349, Hans Schneider, Tel. 030/6818098 (tagsüber, auch Sa.), sucht auch eins!

Steib LS 200 für Bastler, 1200 DM., Tel. 0421/600302, Wo-ende

Triumph (D), suche Kongreß oder SSK, je 350 ccm, Zuschriften an Robert Stephan, Thurmer Str. 35, O6-9560 Zwickau

Sonstiges Verk. Harbeck Motorra- danhänger für 2 Kräder, VB 950 DM, Tel. 09945/2404

BMW R 26, Bj. 56, TÜV 5/93, Top- zust., besser als neu, zu verkaufen. VB 7500 DM, Tel. 05141/53536 ab 18 Uhr

AWO Suche Kontakt zu Clubs oder Fahrern von AWOs, Tel. 04161/62575, A. Müller, Am Rugen End 3, 2150 Buxtehude

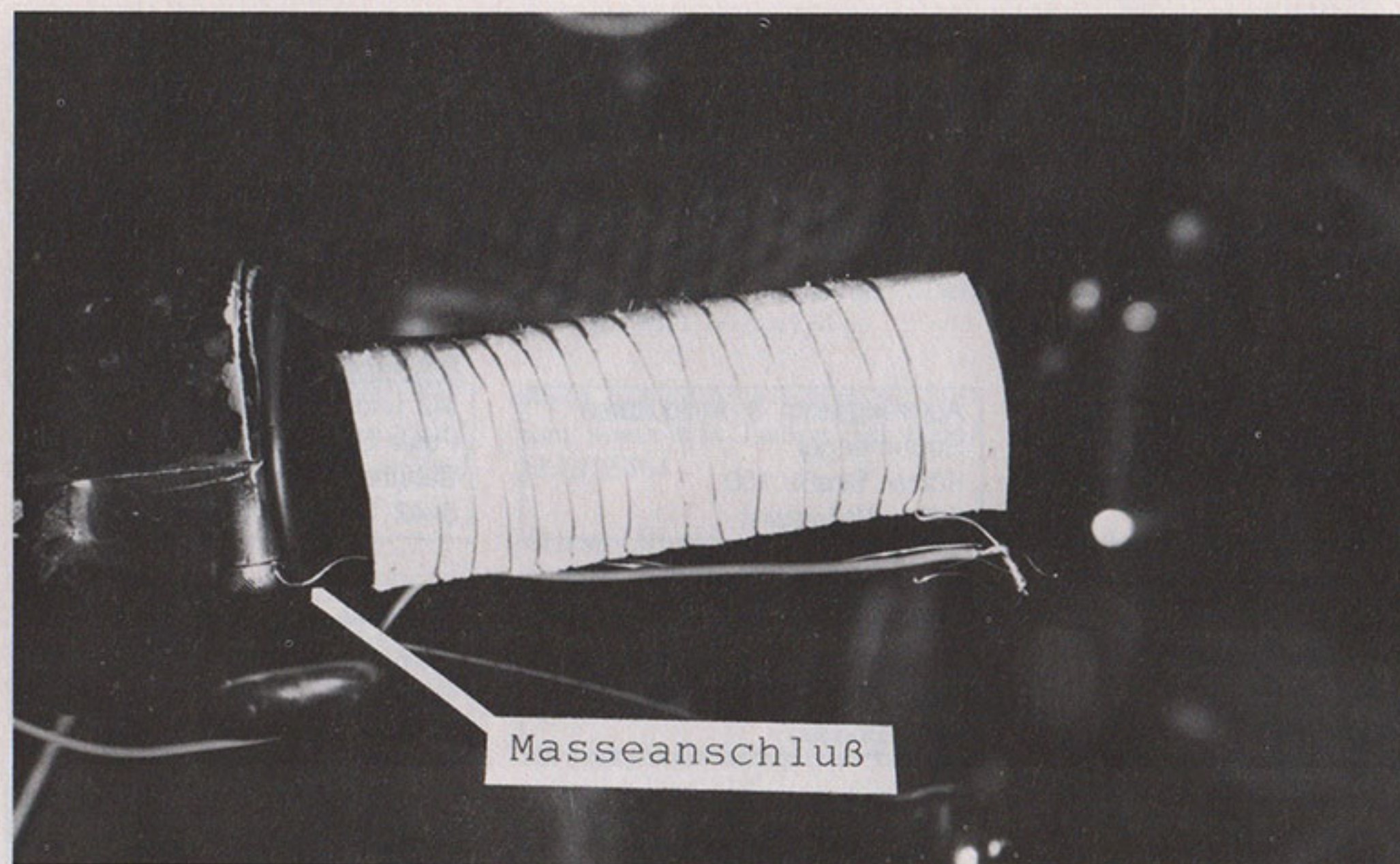
Harley Davidson Verk. 1000er

Sportster, Bj. 78, Kicker und Anl., vile Chrom, neu TÜV, 9500 DM, Tel. 04421/303879

Suche Material (Prospekte, Ge- schäftsbriefe, alte Fotos usw.) über die Nürnberger Marken Hecker und Ardie. Telefon 0421/513255 ab 20.00 Uhr

BRANDO'S
classic motorcycles

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



Warme Finger

Wer auch im Winter die Finger nicht von seinem Mopped lassen kann, kennt das Problem: Sie werden beim Fahren kalt! Dagegen kann man was tun: Handschuhe helfen wenig, Lenkerstulpen sind schon besser, aber am besten sind elektrisch beheizte Lenkergriffe. Seit einiger Zeit gibt es sowas im Zubehörhandel wieder zu kaufen, leider ziemlich teuer. Selbermachen ist angesagt, dann gehts fast zum Nulltarif! Wir brauchen lediglich einen Heizdraht, Isolierband, Pappe, Fahrradlenkerband und Leitung. Dazu evtl. einen Gleichrichter oder einen Schalter. Das größte Problem ist der Heizdraht. Erforderlich sind 2 Stücke von je ungefähr 1 m Länge und einem Widerstand von 5-6 Ohm. (Bei 12-Volt-Anlagen, bei 6 Volt 3-5 Ohm) Wer ein altes Bügeleisen, einen defekten Toaster oder sonst ein elektrisches Heizgerät findet, kann den Draht daraus gewinnen: Aus dem ausgeschlachteten Draht wird ein Stück geschnitten, das den geforderten Wi-

derstandswert hat und etwa einen Meter lang ist. Ist der Wert nur mit wesentlich geringeren Längen zu erreichen, werden eben 2 Enden Draht doppelt genommen. Wenn wir 2 Drähte mit ca. 10 Ohm bei einem Meter Länge verdrehen, haben wir einen Draht mit 5 Ohm. Ist der Widerstandsdraht wesentlich länger als 1 Meter, hat man Pech gehabt- der Draht ist zu dick! Ich selbst nehme für meine Griffe einen Stahldraht, der mir irgendwann mal zugeflogen und eigentlich zur Schraubensicherung gedacht ist aus meinem Fundus. Bei einer Länge von ungefähr 1,20 m erreiche ich ca. 5 Ohm. Für die ganze Messerei braucht man leider ein Widerstandsmeßgerät. Da große Genauigkeit aber nicht gefordert ist, tut's hier jede Universal-Meßzweibel für 20,- DM aus dem Kaufhaus. Am besten: von guten Freunden ausleihen! Wer gar nichts findet, muß kaufen: In gut sortierten Elektronikfachgeschäften werden

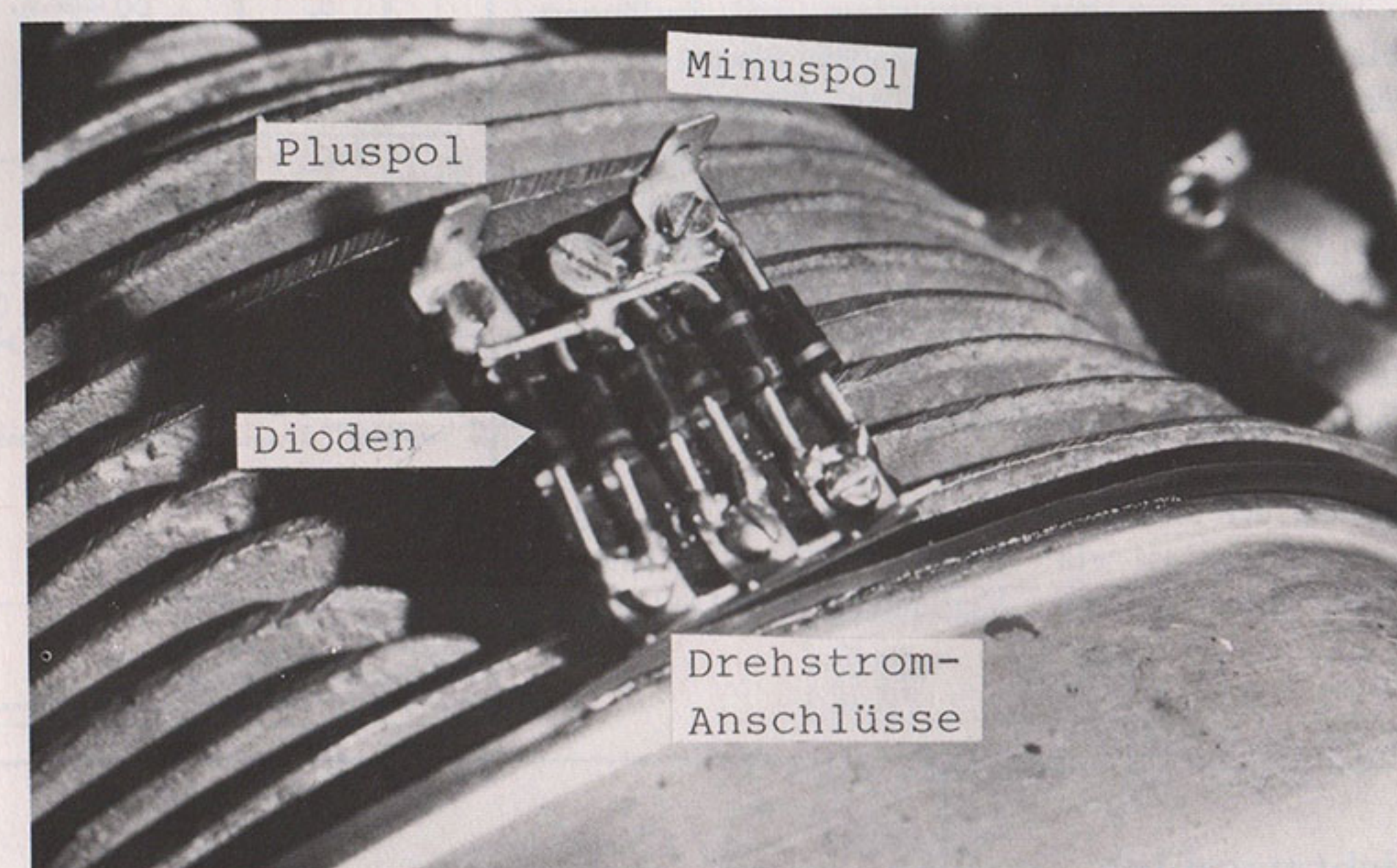
Widerstandsdrähte angeboten. Da kann man sich auch gleich 2 Enden mit den passenden Daten ausmessen und abschneiden lassen. Die Preise liegen bei etwa 1,- DM pro Meter. Sicherheitshalber wählt man den Draht erstmal so ca. 20% länger, dann kann man die Temperatur gegebenenfalls durch Kürzen an den persönlichen Geschmack anpassen. (Je kürzer, desto warm!) Den Draht könnte man nun einfach um den Lenkergriff wickeln. Ein Teil der Wärme würde dann auch die Fingerspitzen, auf die es ja ankommt, erwärmen, ein anderer Teil die Handfläche, die aber nicht friert, der große Rest aber heizt nur die Umgebung auf! Da wie gesagt die Fingerspitzen am meisten frieren, wird die Wärme auch hier konzentriert. Aus einem Stück dünner, fester Pappe (Schuhkarton o.ä.) werden zwei Streifen geschnitten, so lang wie der Griff und ca. 60-80 mm breit. Auf diese Pappstreifen wird der

Heizdraht gewickelt. Die einzelnen Litzen werden anschließend mit transparentem Tesa auf dem Pappstück fixiert. Zum Einen ist dadurch gewährleistet, daß die Wärmeverteilung gleichmäßig ist, zum Anderen würde eine Berührung der Litzenschleifen für einen "Kurzen" sorgen. Anfang und Ende werden je an ein Stück isolierter Kupferlitze von ca. 0,5-0,75 mm² Querschnitt angeschlossen. Da die meisten Widerstandsdrähte leider nicht lötbar sind, muß man die Drähte einfach gut verzwirbeln. Mit Isolierband werden die fertigen Heizelemente auf den Lenkergriffen in der richtigen Lage befestigt und mit Isoband oder Fahrradlenkerband (je nach Geschmack) zugewickelt-Fertig! Die beiden Heizdrähte werden elektrisch in Reihe geschaltet, d.h. der Strom fließt erst durch den einen und danach durch den anderen Draht. Der erste Anschluß eines Griffes wird bei Gleich- und Dreh-

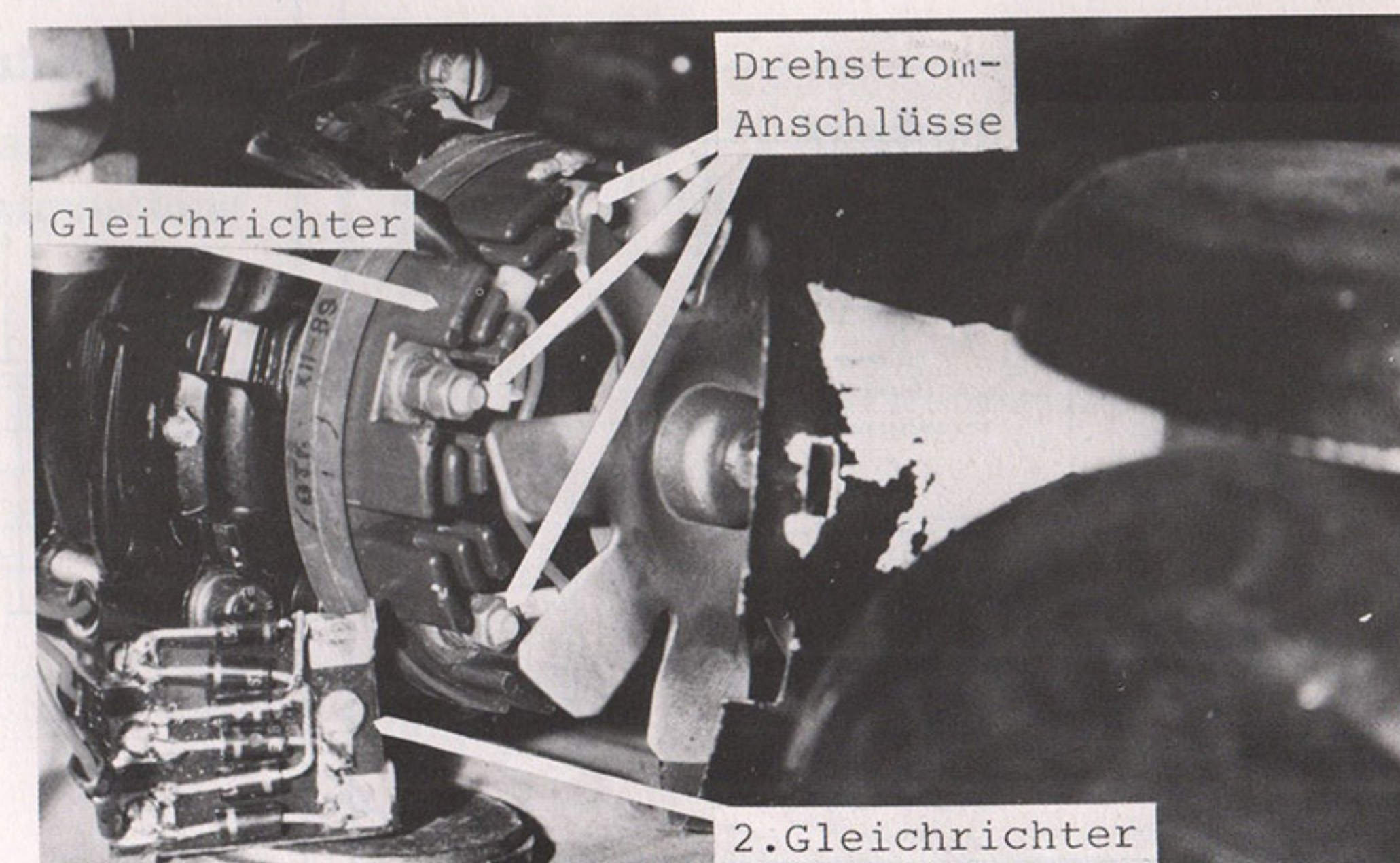
zum anderen Griff rückgeführt und mit dessen einem Anschluß verbunden. Der andere Anschluss des zweiten Griffes wird an Spannung gelegt, dazu gleich mehr. Die Reihenfolge der Griffanschlüsse ist übrigens völlig egal, wichtig ist nur, daß der Strom durch beide Griffe hintereinander fließt, die Stromrichtung ist unwichtig. Probehalber kann man die Griffe nun mal mit der Batterie verbinden und fühlen, ob sie warm

werden. Man könnte nun die Heizung über einen Schalter mit der Batterie verbinden. Aber abgesehen von einem Schalter, der bedient werden muß, belasten die Griffe dauernd die Batterie. Eine halbe Stunde im Stau kann bei einer schwachen Lichtmaschine unangenehme Folgen haben. (Es soll da so fortschrittliche Mopped geben, die haben einen ganz dicken E-Starter, aber keinen Kickstarter mehr!) Viel besser ist folgende Überlegung: Die Heizgriffe kriegen ihren Strom aus der Lichtmaschine, und nur daher; unter keinen

Umständen wird die Batterie belastet. Wie soll das gehen? Eigentlich ganz einfach: Alle Lichtmaschinen, die mit einer Batterie zusammenarbeiten, haben eine Einrichtung, die verhindert, daß der Strom von der Batterie zur Lichtmaschine fließen kann, wenn diese im Stillstand gar keine oder bei langsamer Fahrt eine zu geringe Spannung erzeugt. (Siehe auch GP 3/91 - HONDA-Lichtmaschinen) Bei Gleichstromlichtmaschinen ist das der Rückstromschalter, bei Wechsel- und Drehstromlichtmaschinen wird der Effekt vom sowieso nötigen Gleichrichter kostenlos erreicht. Daß heißt also, daß elektrische Verbraucher, die "hinter" (batterieseitig) dem Rückstromschalter/Gleichrichter angeschlossen sind, immer Strom kriegen, entweder aus der Batterie oder der Lichtmaschine oder beides, während Verbraucher, die "davor" liegen, Strom nur aus der Lichtmaschine kriegen. Und zwar schon lange, bevor Strom zur Batterie fließt und die berühmte rote Lampe ausgeht! Zwar wenig, vielleicht im Leerlauf nur 6 statt 12V, aber immerhin! Wenn wir also die Heizgriffe direkt am Generator anschlies-



stromlichtmaschinen an passender Stelle an Masse gelegt, z.B. an einer Schraube des Lenkerschalters. (Geht aber nur, wenn der Lenker an Masse liegt! Bei manchen Geräten ist der Lenker in Gummidämpfern befestigt. Im Zweifelsfall Masseleitung am Rahmen oder an einer Masseleitung der Motorradelektrik anschließen, bei allen HONDA's z.B. an der grünen Leitung.) Besitzer von Wechselstrommaschinen führen diesen Draht zum Gleichrichter. Der zweite Anschluß wird



sen, können sie uns nie die Batterie leersaugen, werden auch im Leerlauf noch etwas warm, und den Schalter können wir uns auch sparen: Motor aus-Griffe kalt! Wenns draußen wärmer wird, löst man einfach den Anschluß, im nächsten Winter kommt er wieder dran, da lohnt sich kein Schalter.

Am einfachsten ist der Anschluß bei Gleich- und geregelten Wechselstromlichtmaschinen.

Bei Gleichstrommaschinen wird ein Pol der Griffe auf Masse gelegt, siehe oben, der andere kommt auf die Klemme 61 (B+) der Lichtmaschine. Das ist die Strippe, die von einer Bürste der Maschine zum Regler führt, ist also leicht zu finden.

Bei Wechselstrommaschinen mit Regler (z.B. alle alten Zweizylinder- HONDA's) werden beide Zuleitungen zum Gleichrichter geführt und da an die Zuleitungen zur Lichtmaschine angeschlossen. (Bei HONDA: gelbe Leitungen.) Hier fließt dann Wechselstrom durch die Griffe, was denen allerdings egal ist.

Hat man eine Wechselstrommaschine ohne Regler, wie bei vielen Engländern, oder einen Magnetzündler mit Batterie, wird die Sache schwierig. Diese Maschinen sind meist so ausgelegt, daß die Belastung konstant sein muß. Hier kann man also nicht einfach zusätzliche Verbraucher an die Lichtmaschine anschalten. Da mir hier die Erfahrungen fehlen, empfehle ich den Anschluß über einen Schalter an die Batterie bzw. an eine Leitung, die nur bei eingeschalteter Zündung Spannung führt. Vielleicht kann hier mal ein anderer Leser was zu sagen.

Besitzer von modernen Drehstromlichtmaschinen können ähnlich vorgehen wie bei Wechselstromlichtmaschinen. Der Drehstrom dieser Maschinen wird über 3 Leitungen zum Gleichrichter geführt. Im einfachsten Fall schließt man die Heizgriffleitungen an zwei (beliebige) der drei Drähte an. (HONDA-Vierzylinder: Gelbe Leitungen). So wird aber nicht die volle Leistung der Maschine ausgenutzt. Besser ist ein zweiter Gleichrichter, z.B. ein

beliebiger Motorrad-Drehstromlichtmaschinen-Gleichrichter vom Flohmarkt. Aus 6 Dioden, die einen Strom von ca. 2-3 Ampere vertragen, z.B. BY 251, läßt sich so ein Gleichrichter auch leicht selbst zusammenlöten. Die Drehstromleitungen von der Lichtmaschine kommen an die Eingangsklemmen des Gleichrichters, die Minus-Klemme an Masse, die Plus-Klemme an die Griffe, fertig. Bei manchen Maschinen ist der Gleichrichter in die Lichtmaschine eingebaut, z.B. bei den DNEPR's. Hier muß man die Lichtmaschine aufmachen und sich die Leitungen von der Wicklung zum Gleichrichter raussuchen und verlängert nach draußen führen.

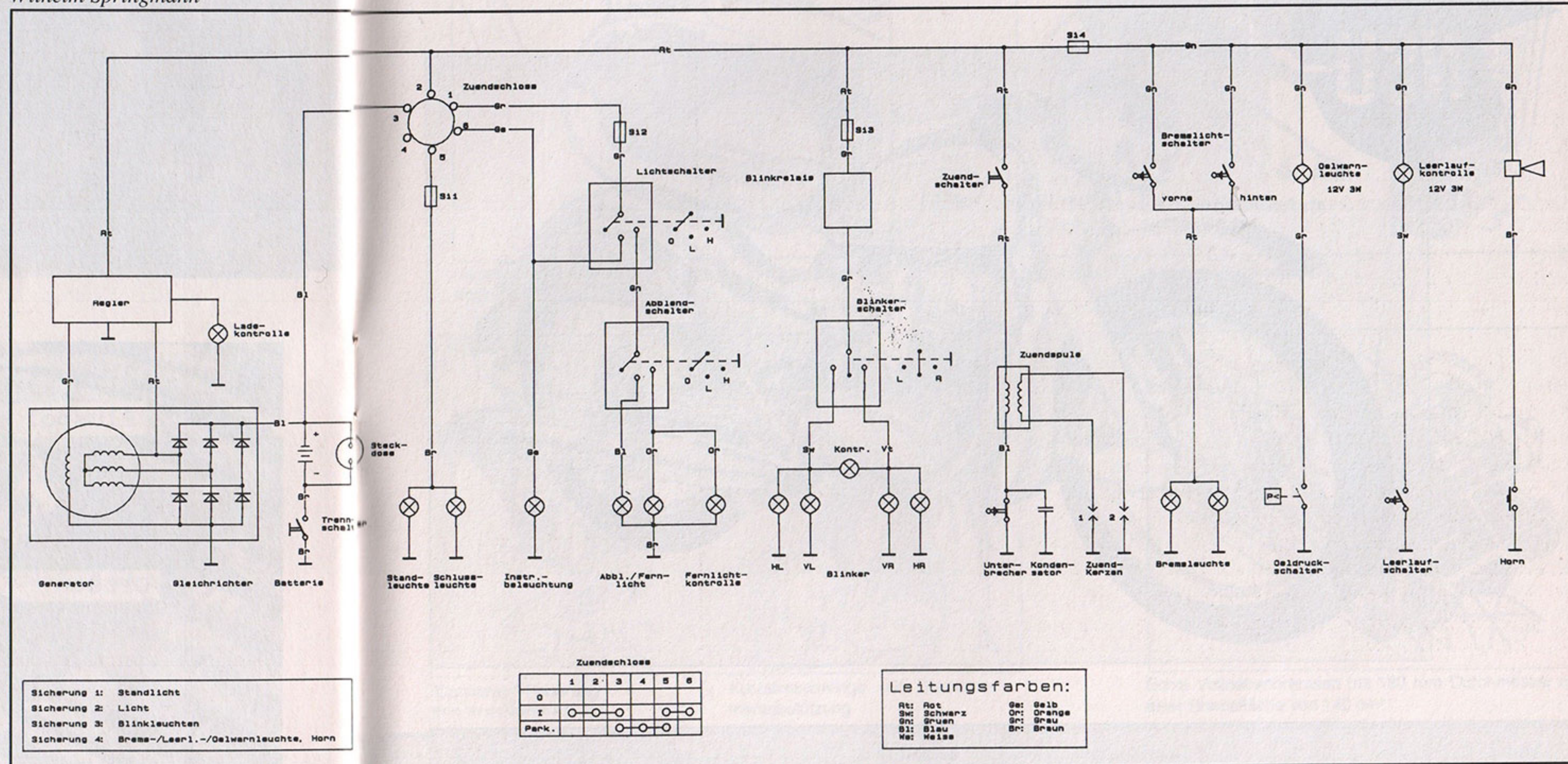
Bei allen Arbeiten an der Lichtmaschine bzw. am Gleichrichter sollte man übrigens die Batterie abklemmen. Dort steht auch bei abgeschalteter Zündung Spannung an. Ein Kurzschluß kann den Gleichrichter das Leben kosten!

So, das war alles. Kosten der Heizgriffe: 0,- bis 10,- DM. In Verbindung mit Lenkerstul-

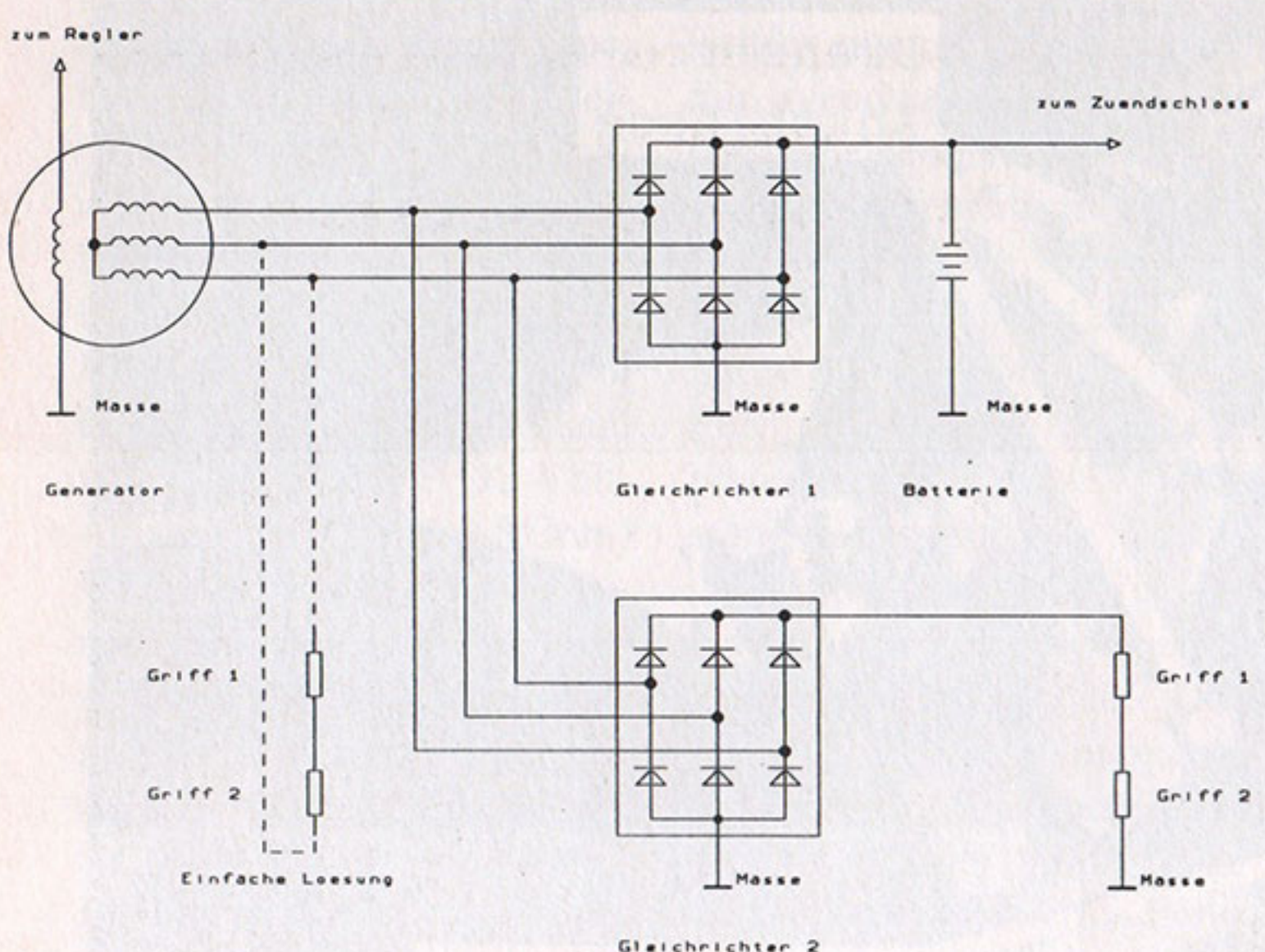
pen läßt sich die Wirkung noch steigern.

Dieser Winter ist zwar fast um, aber wer jetzt baut, hat Zeit genug zum Klamottenbeschaffen und probieren. Der nächste Winter kommt bestimmt!

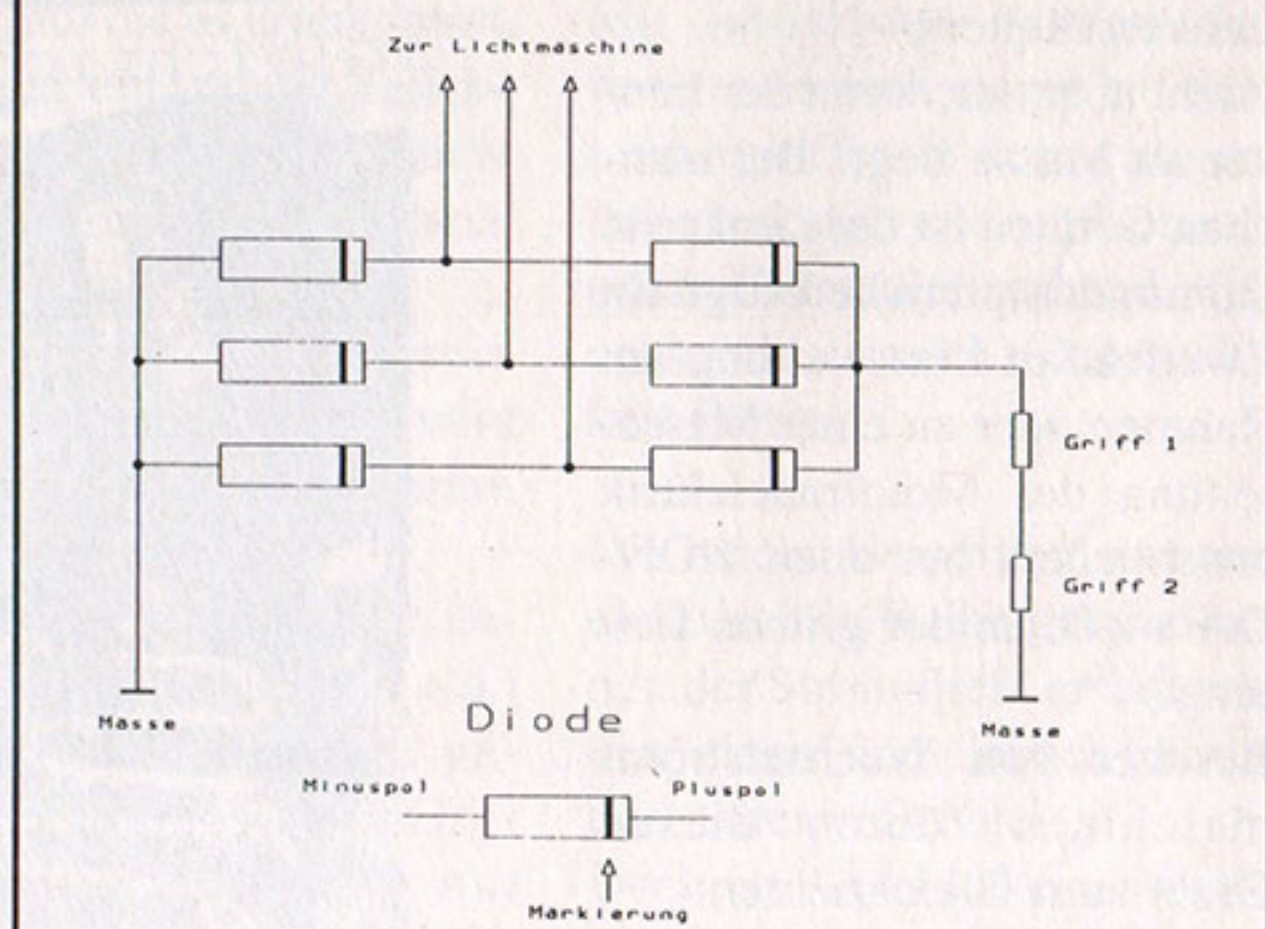
Wilhelm Springmann



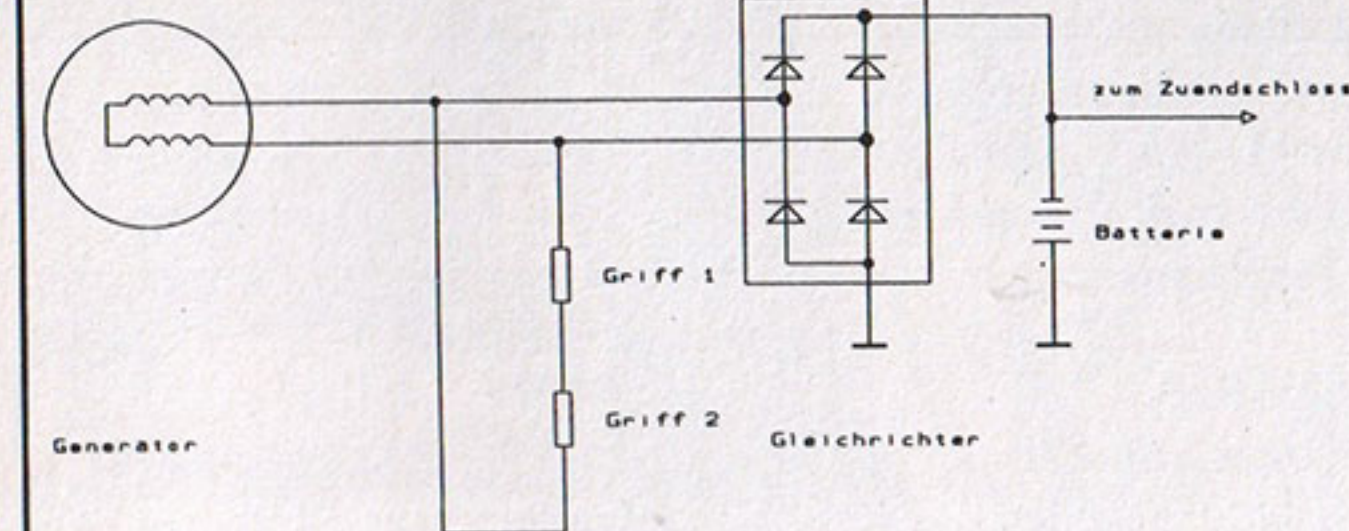
Anschluß an Drehstrom-Lichtmaschine



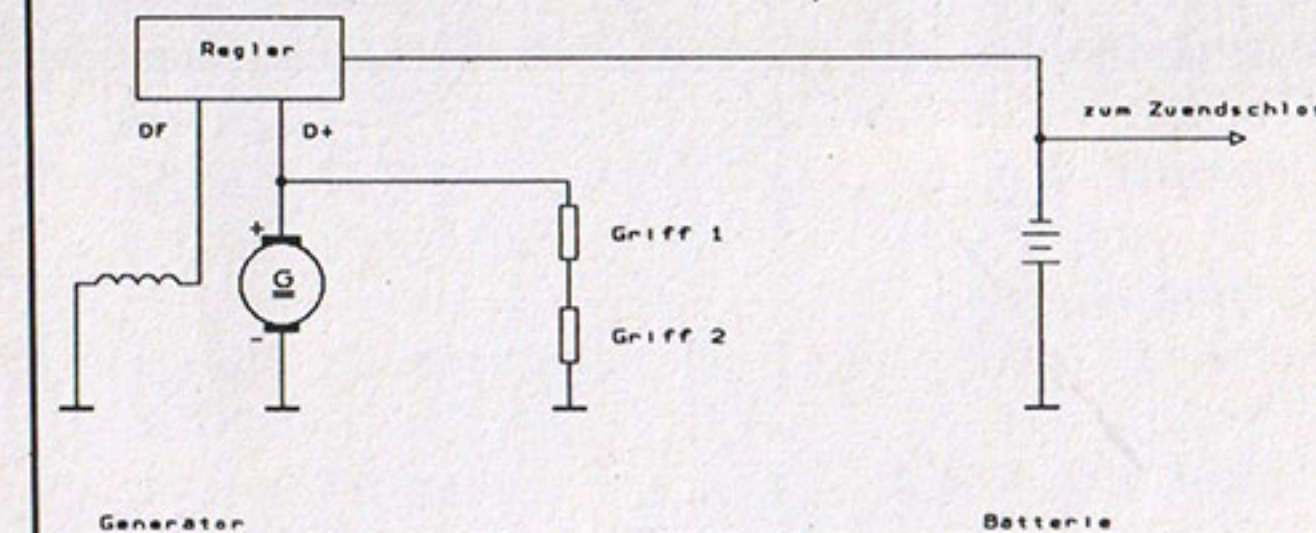
Drehstrom-Gleichrichter



Anschluß an Wechselstrom-Lichtmaschine

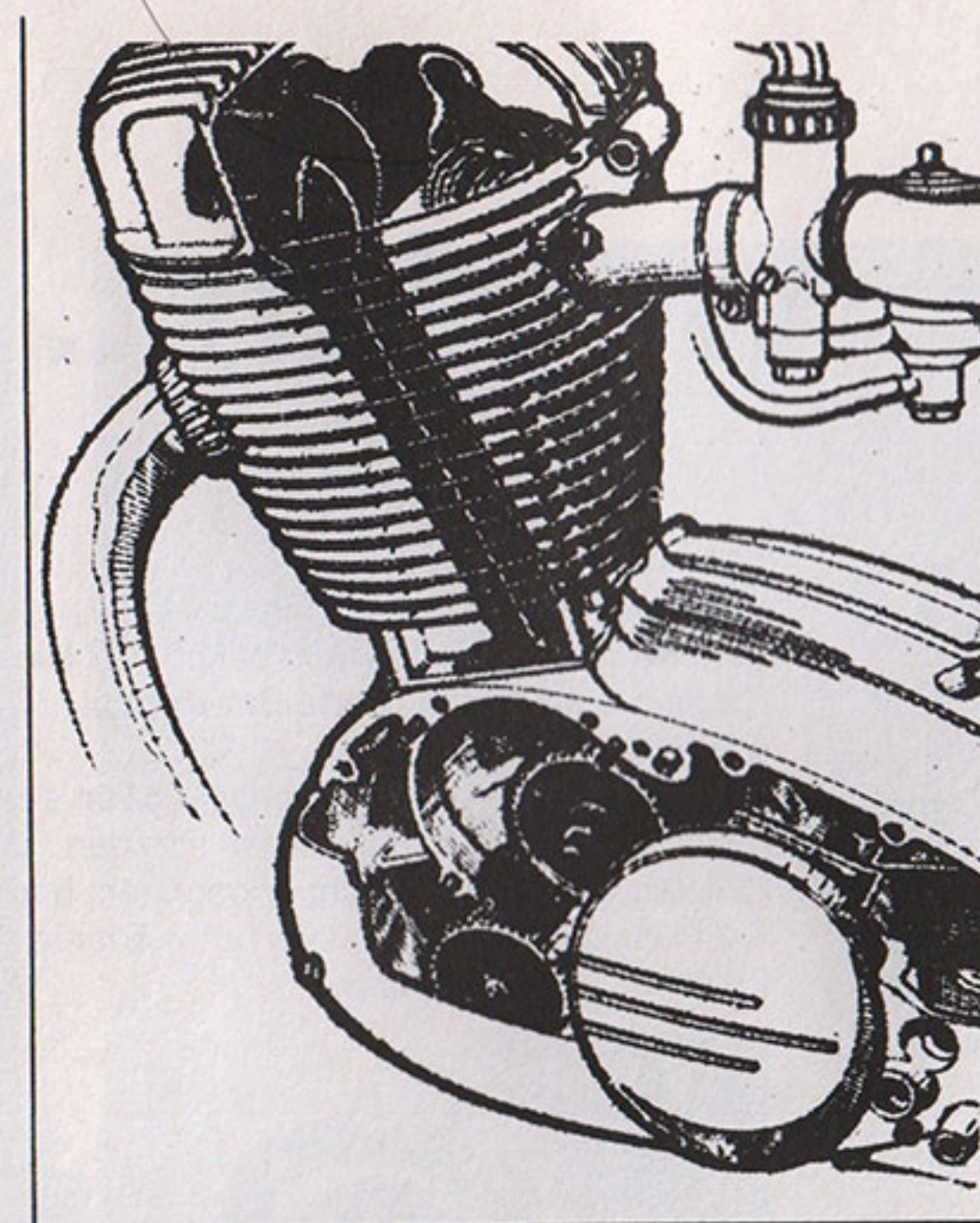
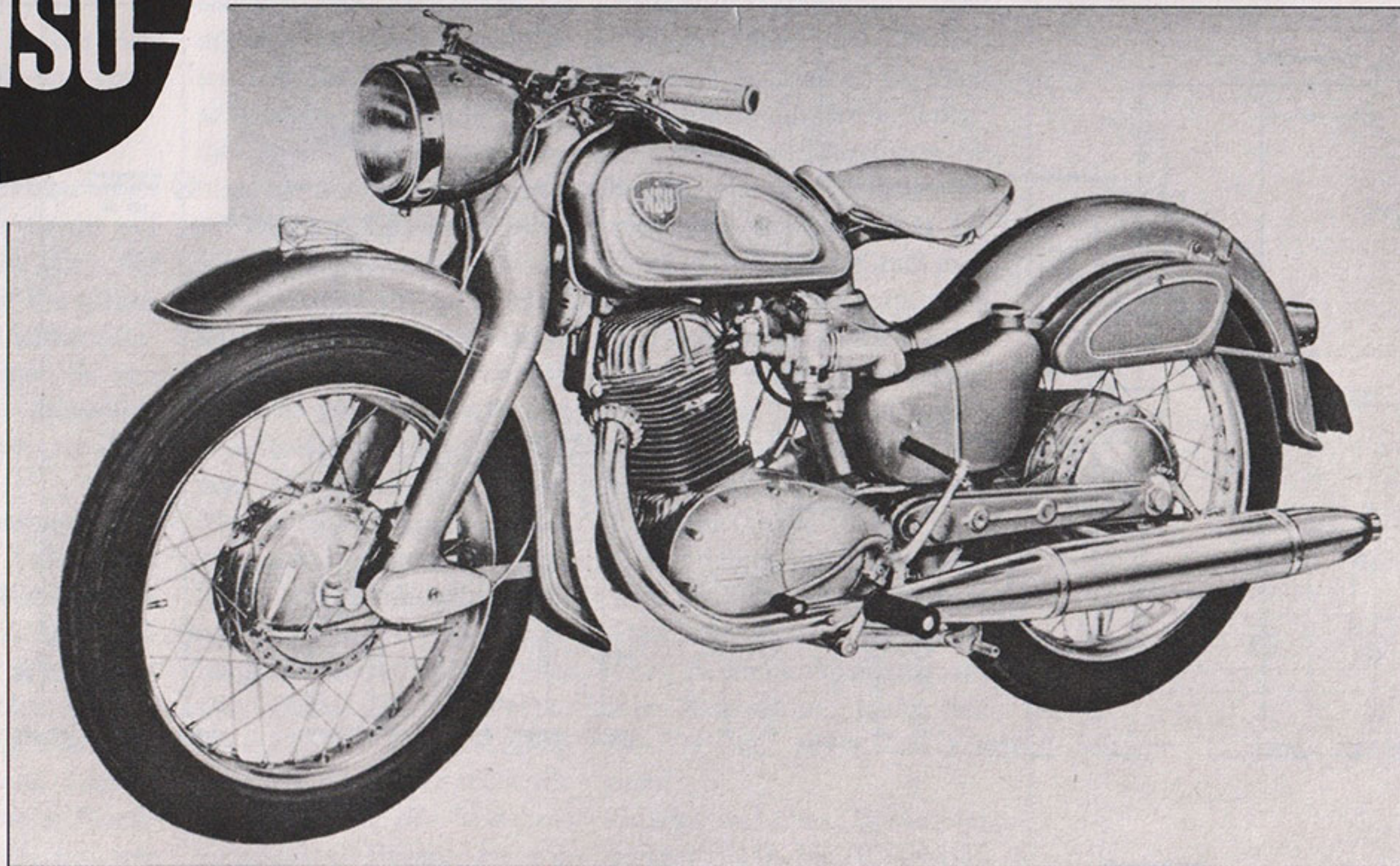


Anschluß an Gleichstrom-Lichtmaschine

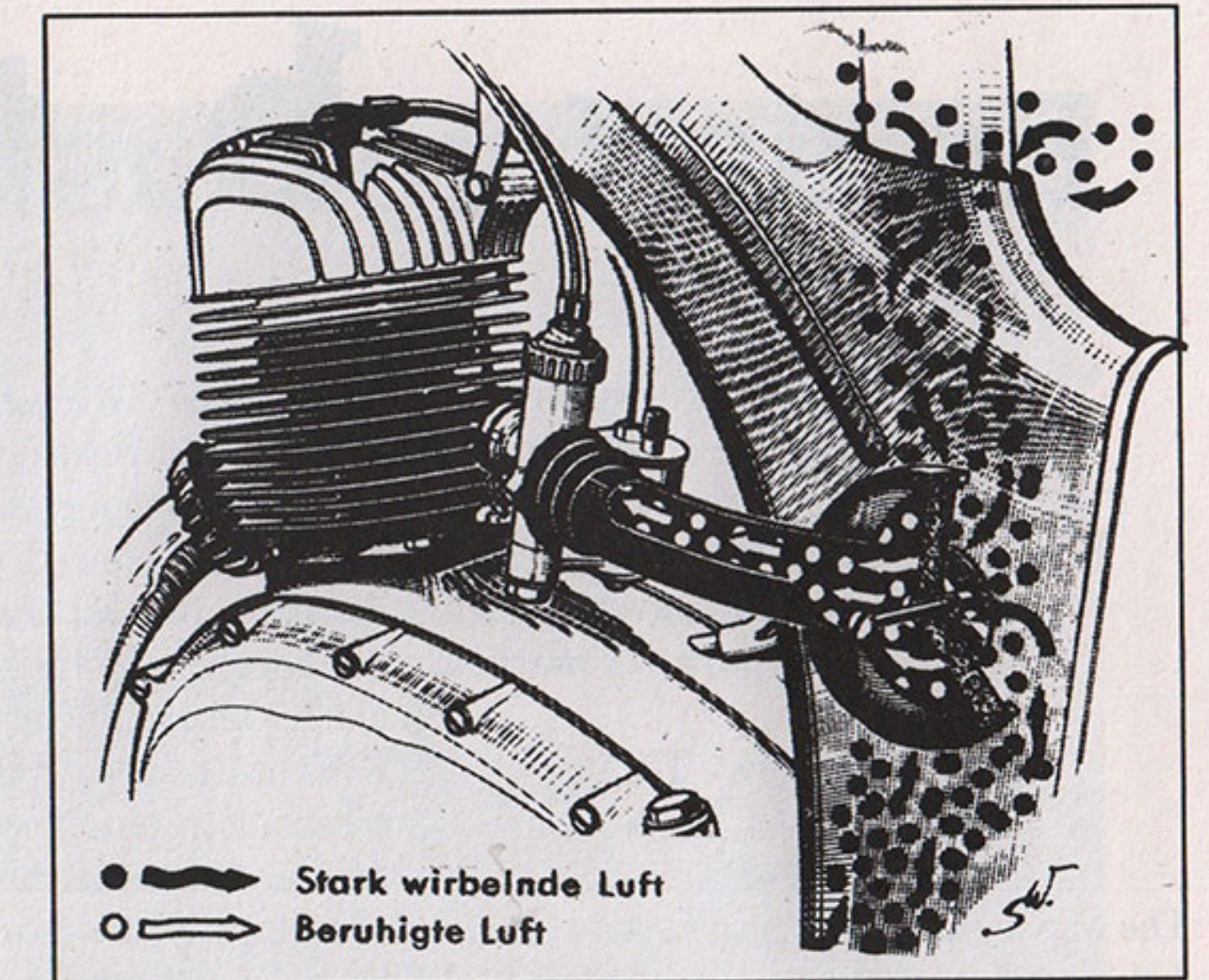


TYPENKUNDE

NSU MAX

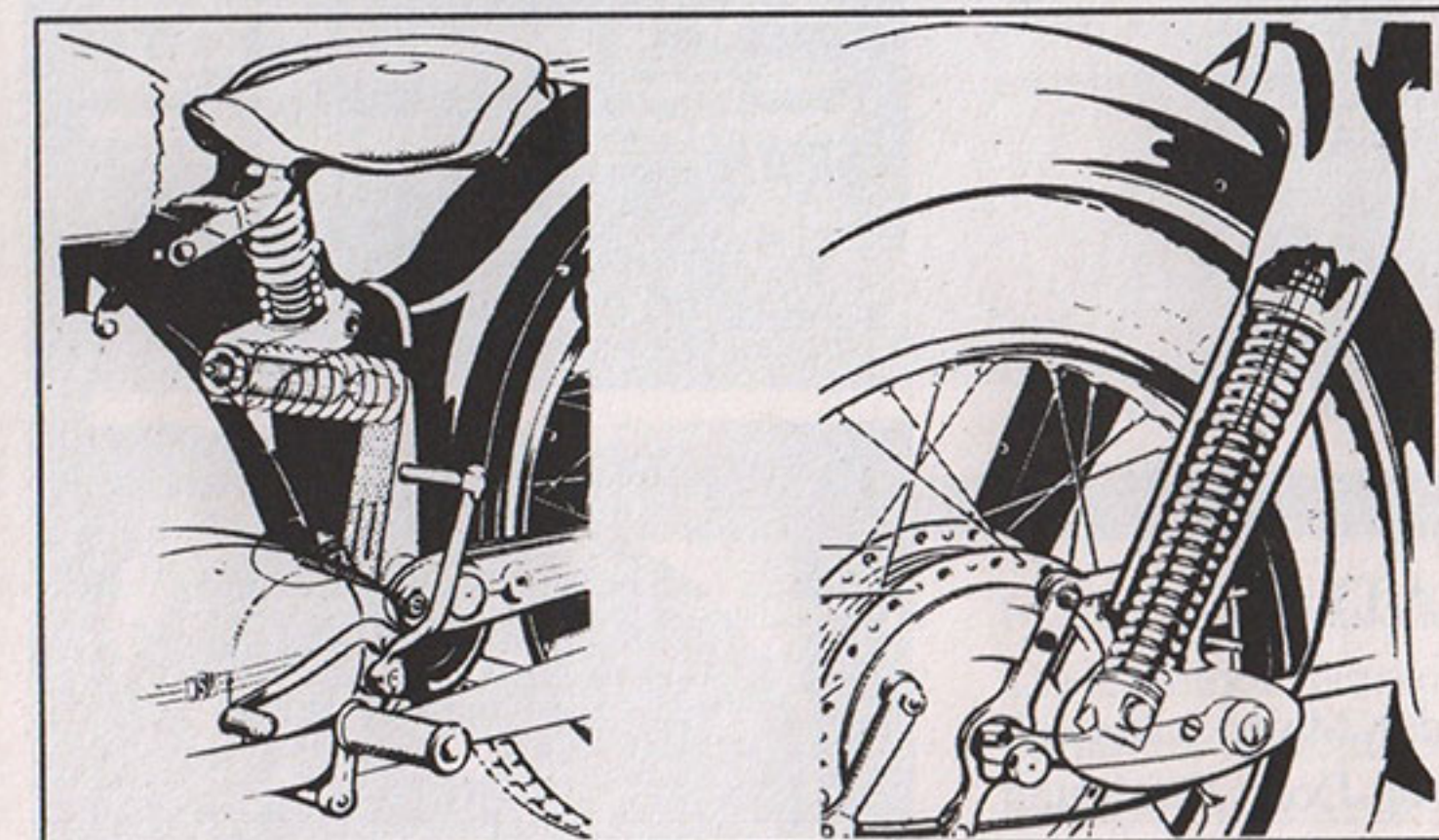


Ultramax Ventilsteuerung: Antrieb der obenliegenden Nockenwelle durch Schubstangen



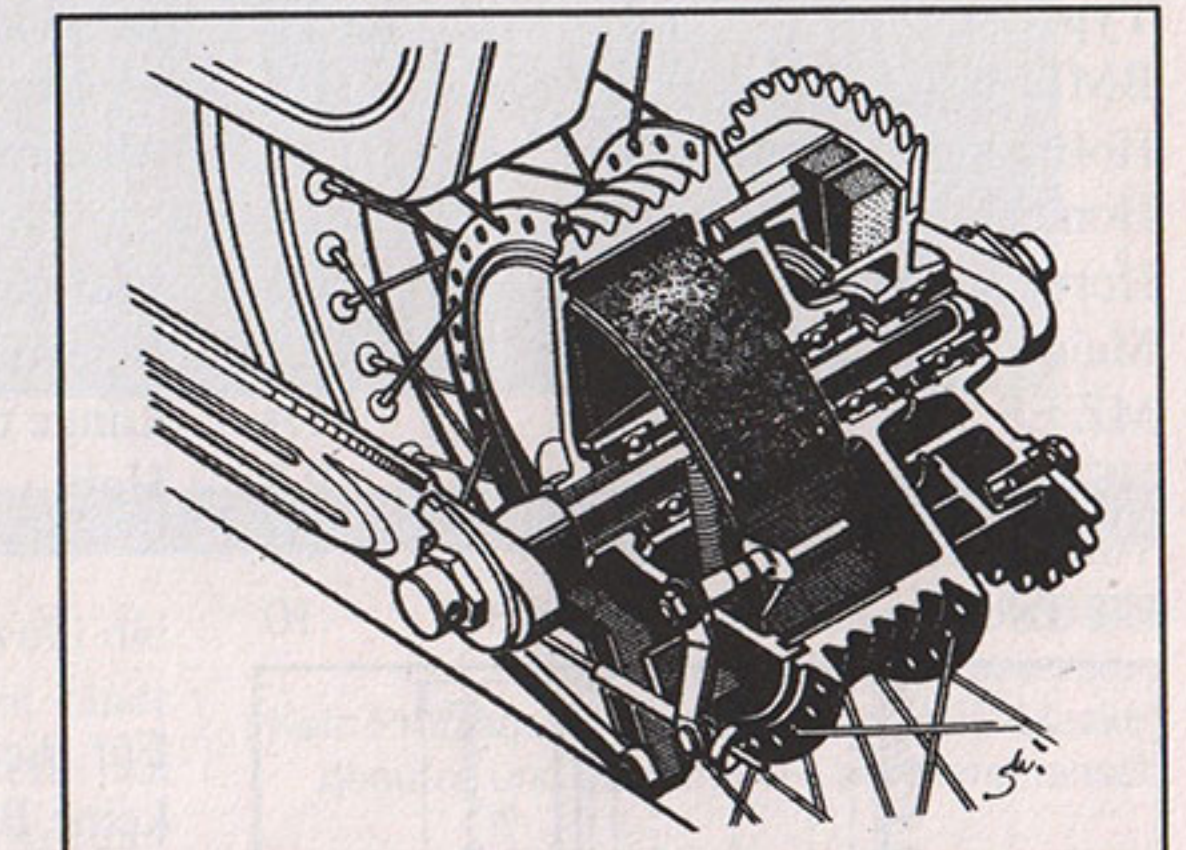
● —> Stark wirbelnde Luft
○ —> Beruhigte Luft

"Beruhigte Luft" stand im Werbeprospekt.

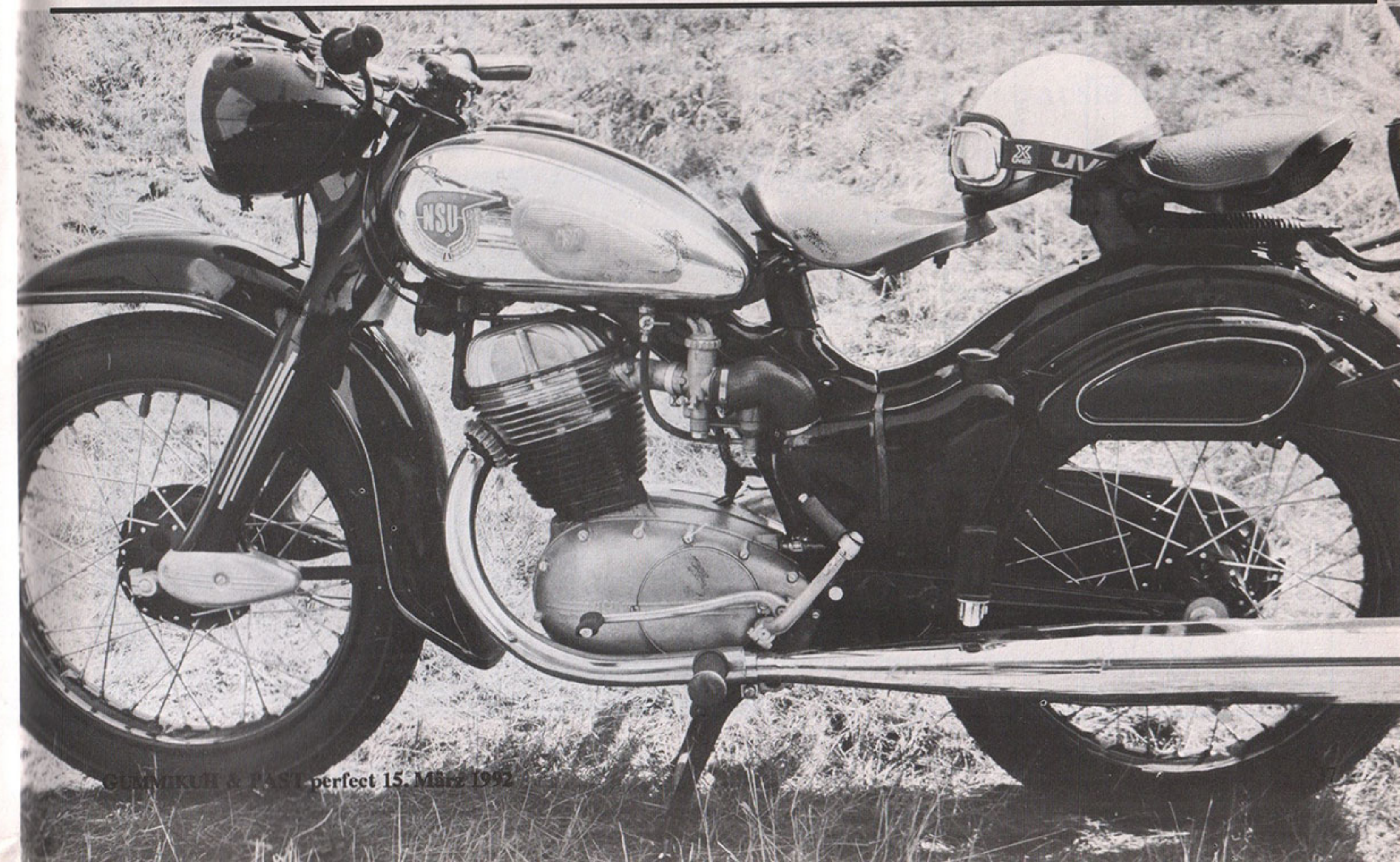


"Cantilever"-Federung
(Foto unten: Grabosch)

Kurzarmschwinge mit Bremsmomentabstützung



Echte Vollnabenbremsen mit 180 mm Durchmesser und einer Bremsfläche von 140 cm²



Motor	4-Takt-Motor•ohc	Fahrwerk	
Zylinderzahl	1 Zylinder	Rahmen	Stahlblech-Preßschalenbauweise beiwagentauglich, Anschlüsse vorhanden
Bohrung • Hub	69 • 66 mm	Vorderradgabel	Kurzschwinge ölgedämpft
Hubraum	247 cm ³	Hinterradfederung	Schwinge ölgedämpft
Leistung	17 PS = 12,5 kW	Bremse vorn	Trommel 180 mm Durchmesser
Verdichtung	1 : 7,4	Bremse hinten	Trommel 180 mm Durchmesser
Kühlung	Luft/Fahrtwind	Allgemeine Daten	
Schmierung	Druckumlauf	Radstand	1311 mm
Vergaser	Bing 2/26/25	Gesamtlänge	2051 mm
Batterie	6 V 7 Ah	Gesamtbreite	716 mm
Lichtmaschine	60 W Bosch LE	Felge	2,15 B x 19
Zündkerze	z. B. Bosch W240 T11	Reifen	3,25 x 19
Elektrodenabstand	0,7 mm	Luftdruck v/h solo	1,25/1,5 bis 2 bar
Zündanlage	Batteriezündung	Leermasse	155 kg
Zündzeitpunkt	36° Grad vor OT bei Stillstand	zul. Gesamtmasse	310 kg
Unterbrecherabstand	0,4 bis 0,5 mm	Höchstgeschwindigkeit	126 km/h
Ventilspiel Einlaß (kalt)	0,05 mm	Verbrauch (Prospektwert)	3,2 l/100 km
dito Auslaß (kalt)	0,1 mm	Tankinhalt	14 l
Kraftübertragung		Sonstiges	
Kupplung	Mehrscheiben-Trocken	Vorläufermodell	NSU 251 OSL
Getriebe	4 Gang	Nachfolgermodell	Spezial- bzw. Supermax
Hinterradantrieb über	gekapselte Kette	Hersteller	NSU Werke Aktiengesellschaft Neckarsulm • Deutschland
Schaltung	Fußschaltung links		
Übersetzungen	3,15 • 2,025 • 1,406 • 1		
Getriebe/Hinterrad	2,625 : 1		

Es darf ge**bastelt** werden...

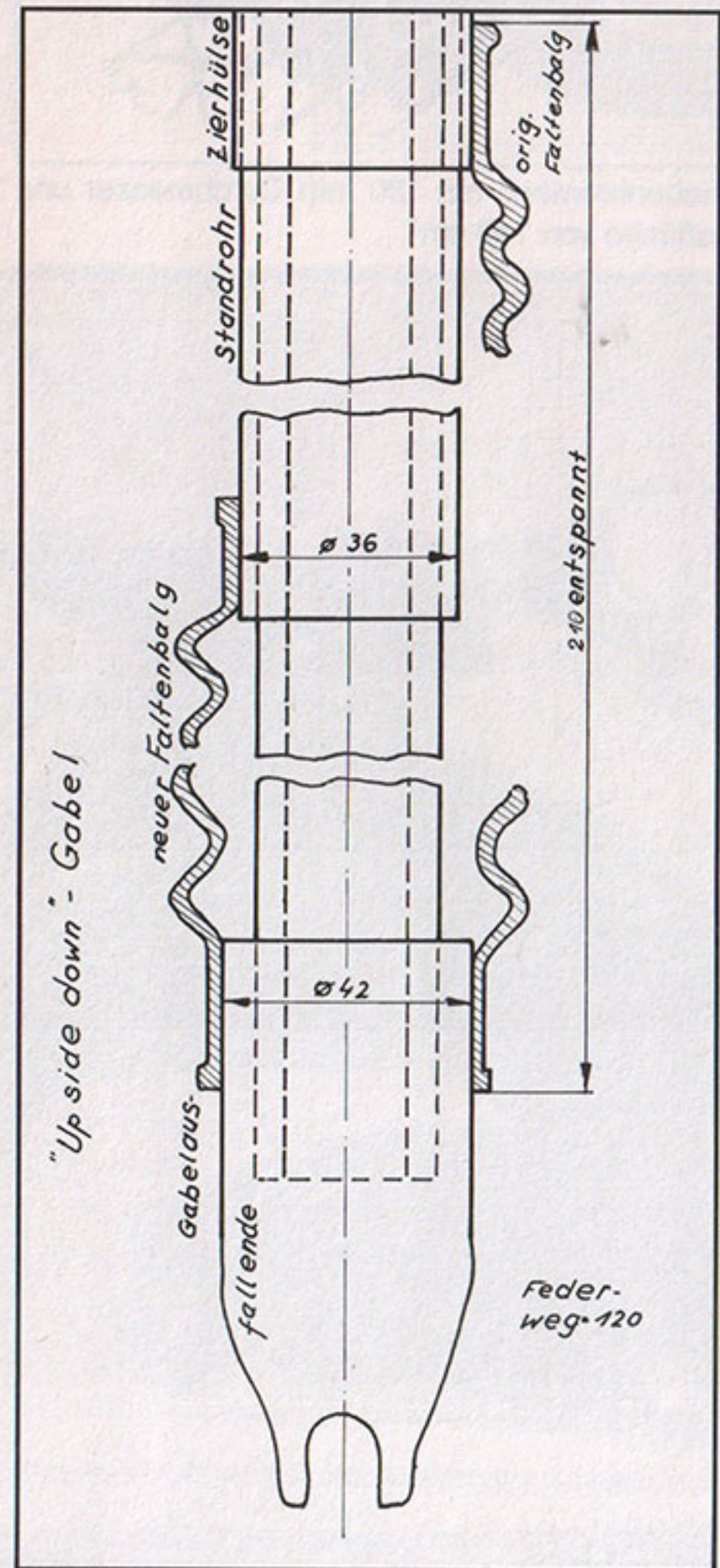


Der Konversion zweiter Teil Peter Kurze beschreibt in der Serie den Versuch, aus einer alten Militär-Maico einen zivilen, billigen und zuverlässigen Tourer zu machen

MOTORRAD - TYP: EISENHAUFEN

Die Maico wiegt voll ausgerüstet 165 kg bei 14,9 PS. Vielzuviel, wenn man die Leistungsgewichte anderer Maschinen betrachtet:

Typ	kg	kg/PS
BMW R26	158	10,5
Hoffmann Gouvern.	144	9,6
Honda C71 (1960)	150	7,5
Horex Regina 250	155	9,1
Maico M 250B	165	11,1
MZ ES 250	142	11,4
NSU Supermax	174	9,7
Tornax Z250	149	9,9
UT TS 250	151	10



"Abspecken" ist angesagt! Überall, wo es möglich und finanziell drin ist, muß ich den Eisenhaufen erleichtern. Die Telegabel, übrigens eine "Upside-down", ist ein dankbares Objekt. Es war früher Mode, daß der obere Teil der Gabel dicker aussah als der untere (heute ist das umgekehrt). Zwei ansonsten völlig nutzlose Stahlblechhülsen vermittelten diesen Eindruck. Ich werde sie beim Zusammenbau weglassen, benötige deshalb zwei andere Faltenbälge, die die Mechanik der Gabel vor Dreck schützen. Im Katalog der Firma Freudenberg wurde ich nicht fündig. Vielleicht kann mir ein Leser helfen, der weiß, welcher Faltenbalg von einem anderen Motorrad ähnliche Maße hat:

Faltenbalg Telegabel

Innendurchmesser siehe Skizze
Länge ungespannt: 160 bis 300 mm
Hub: ca. 130 mm

LITERATUR

Für die Demontage der Maico hätte ich keine Bücher gebraucht. Doch Erfahrung macht schlau: Ersatzteilkaufliste, Montage und Wartung werden einfacher (und somit billiger), wenn man die drei wichtigen Bände (Betriebsanleitung, Ersatzteilkatalog, Reparaturanleitung) für das Motorrad hat.

rechts:
Das Bad im Essigreiniger ist für Vergaserteile, Brems- und Kupplungshebellagerung ideal, macht Bremsankerplatten nichts aus, aber zerstört Bremsbacken! Die Backen wurden durch die aggressive Flüssigkeit stark "angenagt"

links:
Telegabel • In der Zeichnung ist rechts der Original-, links der benötigte Faltenbalg eingezeichnet.

Foto oben:

Ein Leser fragte an, wie man denn ein Motorrad in den Kofferraum bekommt? Hier das leider etwas unscharfe Beweisfoto.

darunter:

Entwicklerschalen für Fotolabors haben sich bewährt. Sie sind flach, werden von den meisten Chemikalien nicht angegriffen, und die Flüssigkeiten lassen sich gut wieder in die Flaschen zurückschütten.

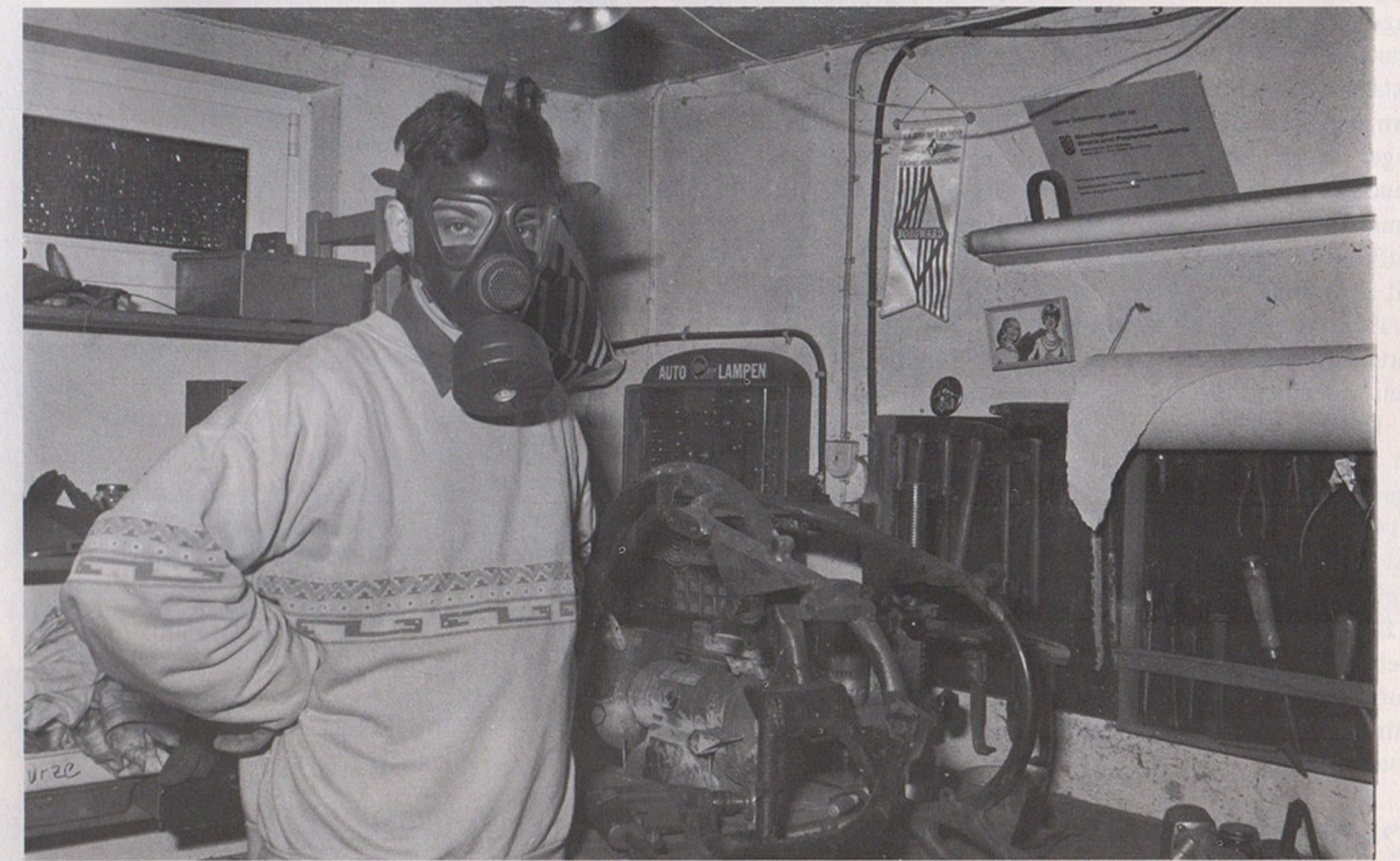
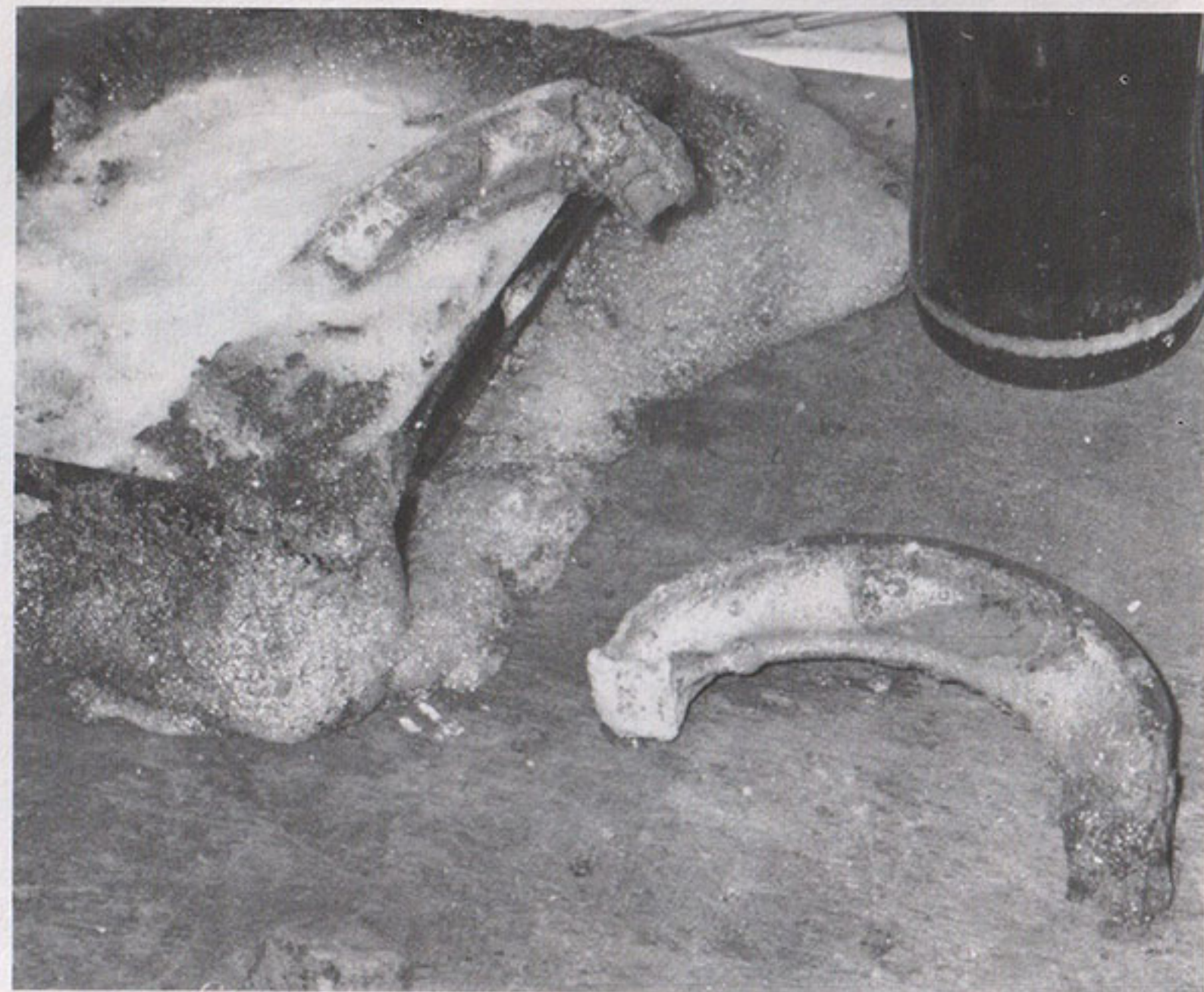
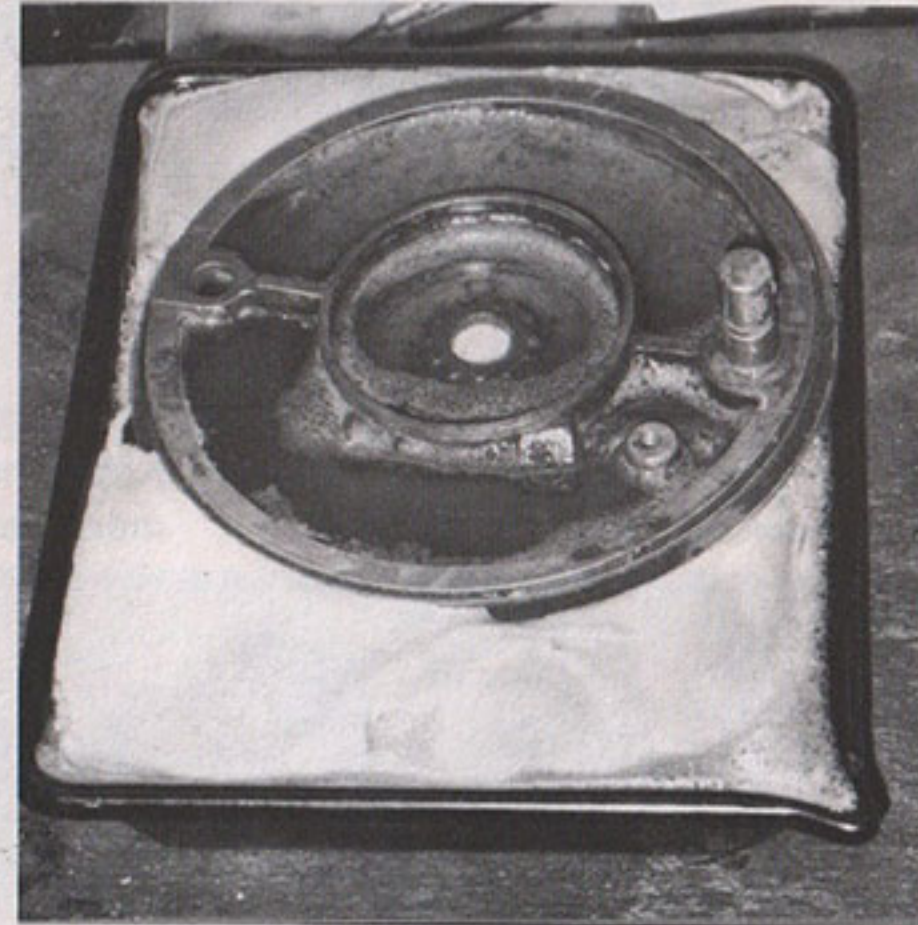


Foto mit Selbstauslöser geschossen: Flexen, schleifen und polieren... Kein Problem mehr, seit ich die "ABC-Maske" benutze und aussehe wie ein Marsmensch

Bei der Bundeswehr-Maico heißen die schriftlichen Anleitungen "Technische Dienstvorschriften" und werden militärisch-knapp-zu-Befehl-jawoll-Augenrechts in 4 Bänden vom Verteidigungsminister herausgegeben. Entschuldigung, der Bundesminister für Verteidigung gibt nichts heraus (deshalb kommt man so schlecht an Original-TDVs), sondern er läßt erlassen:

Der Bundesminister der Verteidigung
Fü H V 3
Ich erlasse die
Technische Dienstvorschrift

TDv 2340/1-10
Teil 1: **Gerätbeschreibung**
Teil 2: **Bedienung und Pflege**

TDv 2340/001-30
Teil 3: **Wartung und Pflege**

TDv 2340/1-40
Teil 4: **Instandsetzung**

TDv 2340/001-50
Teil 5: **Ersatzteilliste**

Im Auftrag:
Hepp

Vorschriftenmeister Hepp ist als ziviler

Fachbuchautor nicht bekannt, obwohl die Texte seiner Werke es verdienten, einer breiteren Öffentlichkeit vorgestellt zu werden: "Das Krad M 250/B wird in einer Verpackung ... geliefert. Nach dem Auspacken ist das Krad fahrfertig. ... Falls das Krad mit Sozius gefahren wird, sind die Fußrasten für den Sozius rechts und links anzuschrauben und durch Verdrehen in die richtige Stellung zu bringen." Endlich weiß ich Bescheid.

Trotz dieses erheiternden 08/15-Beiwerks, ist der Inhalt sehr gut und gibt dem Schrauber wichtige Hilfe.

Obwohl in großen Mengen gedruckt, sind Originale heute kaum zu bekommen. Fotokopien erhält man beim WK-Verlag, bei den Teilehändlern und bei den Maicolettern (siehe nächste Seite).

ERSATZTEILKAUF

Da vorderes und hinteres Schutzblech von einem früheren Besitzer abgesägt wurden, der Kettenkasten und Teile des Auspuffs fehlten, mußte Ersatz her. Durch Kleinanzeigen in der GP und in der Clubgazette "Maicoletters" bekam ich Kontakt zu Fahrern der gleichen Maschine und erhielt für 107,50 DM die fehlenden Teile in gutem gebrauchten Zustand.

Für den anstehenden Neuteilekauf ließ ich mir von Händler Weisswange eine Ersatzteilliste (2,50 DM) schicken.

AUSRÜSTUNG

Stromies Artikel über Arbeitsschutz (z.B. Juli 1990 (Asbest), Oktober 90 (Säuren)) hatten mein Gewissen wachgerüttelt. Bevor es an die große Reinigung der Maschinenteile ging, mußten Säureschutzbrille (Tankreinigung) und Gasmasken her. Die Maske soll vor Asbest-, Schleifstaub und Lösungsmitteldämpfen schützen. Die sogenannten "BHs", also Masken aus Filterstoff und für 50 Pfennige überall zu haben, sind wirkungslos. Eine richtige Halbmaske (Hersteller Dräger) gibt es im gut sortierten Werkzeugladen für ungefähr 70 DM plus Filter. Wer Bremsen auseinandernimmt muß beim Filterkauf drauf achten, daß er den Typ P2 (Schutz vor Asbeststaub) oder den Kombinationstyp 2-P2 erhält.

Eine sehr gute Möglichkeit, weil erheblich billiger und besser, ist der Kauf einer

Bundeswehrgasmaske (Hersteller Dräger). Sie schützt zusätzlich die Augen. Der mitgelieferte "Zivilschutz"-Filter hält dem feinen Asbeststaub ca. 1 Stunde und dem normalen Schleifstaub erheblich länger stand. Eine exakte Gebrauchsdauer läßt sich nicht bestimmen, da sie von der Schadstoffkonzentration, Luftfeuchtigkeit usw. abhängt. Der Filter ist hinüber, wenn man in der Maske Geruch wahrnimmt oder wenn der Atemwiderstand merklich höher ist. Die Maske, BW-Modell 65, mit Filter kostet fabriken bei Firma Räder 22 DM (Bestellnr. 6614). Ersatzfilter gibt es für 5,60 DM (Nr. 6615). Für die Luxusausführung in schwarz blättert man 39 DM hin (Nr. 6612).

Räder verkauft auch sehr billig eine Säureschutzbrille, die man gleich mitbestellen sollte (5,50 DM - Bestellnr. 6605).

REINIGUNG

Viel Kleckerkram hätte ich mir ersparen können, wenn ich die Maico bei einer Tankstelle ersteinmal gründlich dampfgestrahlt hätte. So mußte ich mit Bio-Castrol-

Erste Hilfe
Maicoletters
Peter Vagt
Fierthstr. 2
2409 Scharbeutz 2

Literatur
WK-Verlag
Lagesche Str. 105
OT Schotmar
4902 Bad Salzuffen 1
Telefon: 0 52 22/2 20 48

Ersatzteile
Firma Schöla
Lünzumer Weg 39
4358 Haltern
Telefon 0 23 64/1 31 72

Ernst Weisswange
Hamburger Str. 73
2358 Kaltenkirchen
Telefon 0 41 91/33 26

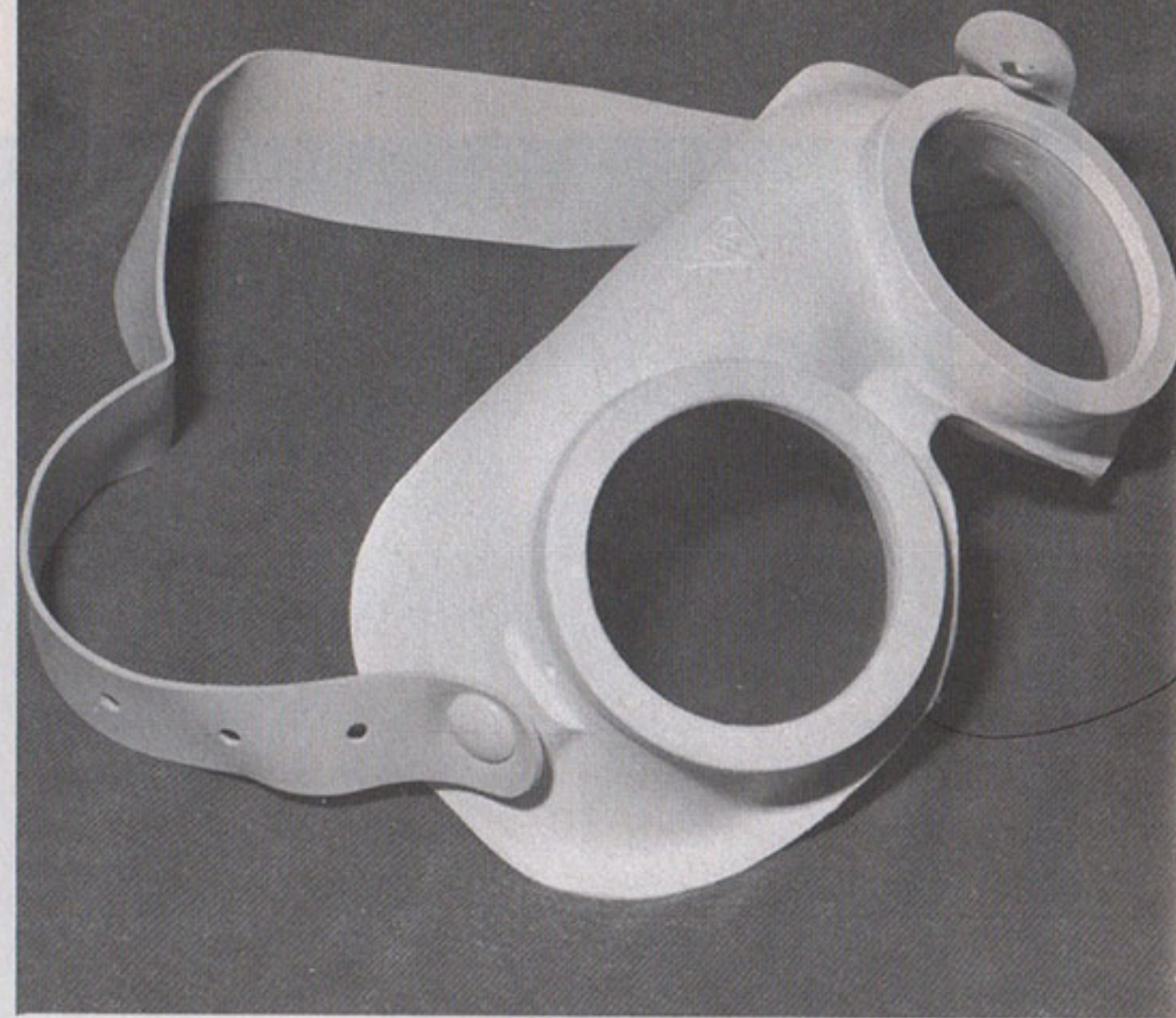
Gasmaske, Schutzbrille
H. Räder G.m.b.H.
Altes Dorf 18-20
3200 Hildesheim
Telefon 0 51 21/5 79 44

Reiniger den groben Straßenschmutz entfernen und mit Waschbenzin die ölverschmierten Teile säubern. Gute Dienste leistete Essigreiniger, den es für 2 DM/Liter in der Drogerie gibt. Kalk, der sich an allen Vergaserteilen befand, löste sich im Bad, und die Teile wirken wie neu. Gleiche Prozedur mit den Bremsankerplatten brachte keinen Erfolg. Der Dreck widerstand dem Essig. Völlig Essig war es dann mit den Bremsbacken. Wie verückt schäumte das Bad, und die Backen waren zwar sauber, aber nicht mehr zu gebrauchen, weil sie kräftig angenagt waren. **Noch einmal ganz deutlich: Für Bing-Vergaser und Magura-Brems- und Kupplungsbefestigungen (also ohne den Hebel) gibt es keinen billigeren und wirkungsvolleren Reiniger. Bei anderen Leichtmetalleiten ist Vorsicht geboten!**

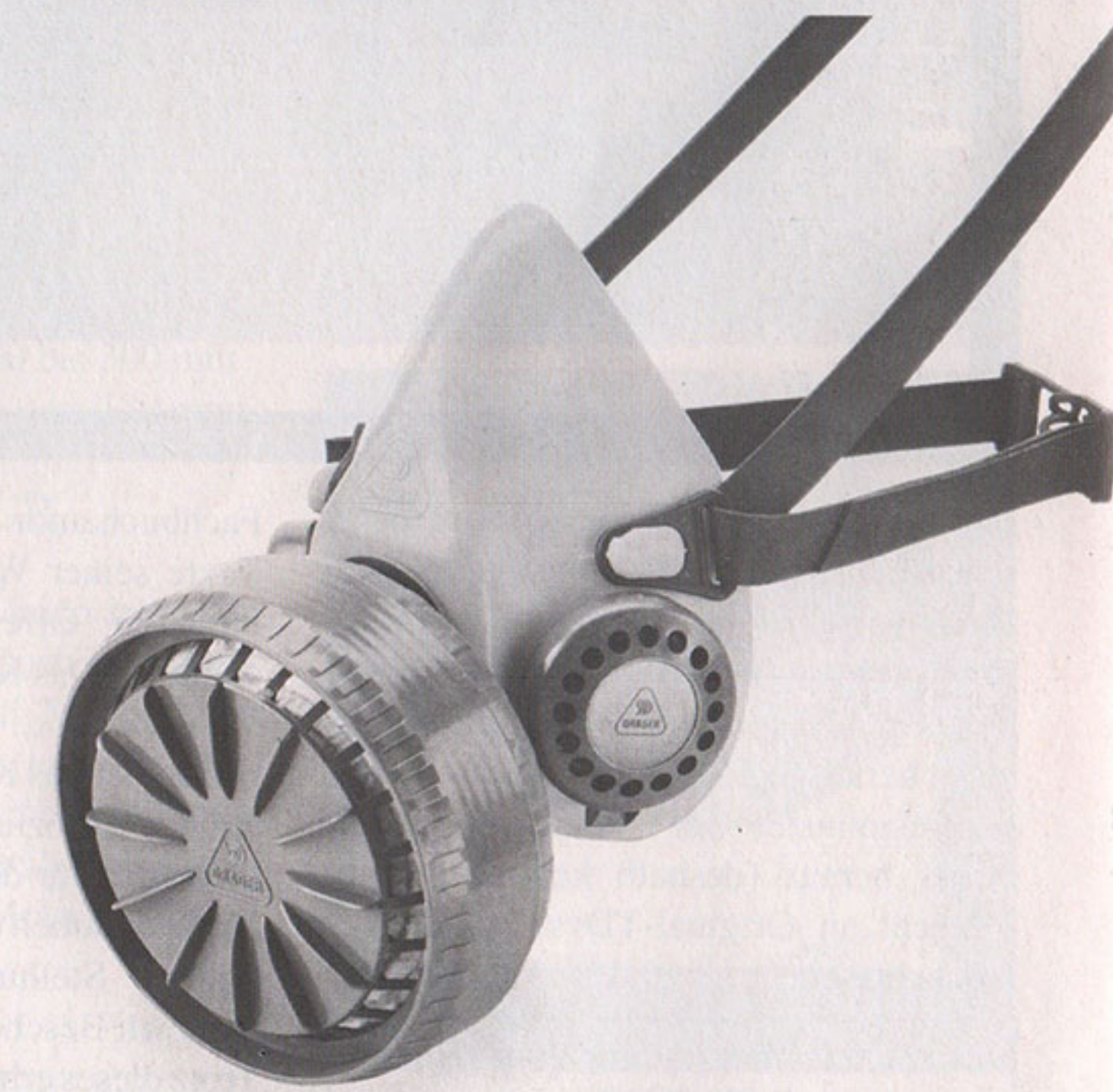
Liest man etwas über Motorrad-Restaurierung, so kommt immer der Satz "und ich brachte die Teile zum Sandstrahlen". Sandstrahlen gilt als Voraussetzung für die Lackierung.

Umweltfreundlicher als Lackieren ist Pulverbeschichten. Waschmaschinen, Geschirrspüler, Kühlschränke usw. sind mit diesem Verfahren behandelt. Benötigt wird eine metallisch blanke, geladene Oberfläche, die Kunststoffpartikel anzieht. Im Ofen werden die Partikel zu einer widerstandsfähigen Oberfläche zusammengeschmolzen. Pulverbeschichten setzt Sandstrahlen voraus, Lackieren nicht. Der alte Originallack bleibt auf der Maico, wird angeschliffen und bildet die Grundlage für die neue Lackierung. Das ist preiswerter als Sandstrahlen, und ich kann es im Keller selbst machen. Doch bevor der neue Acryllack aufgebracht wird, muß eine Schicht Grundierung aufgebracht werden, die den neuen Acryllack vom alten Kunstharzlack trennt. Treffen die beiden unterschiedlichen Lacke zusammen, so kann es ...

Fortsetzung folgt



oben: Statt teurer Säure-, tut es die billige Kampfstoffschutzbrille
unten: Dräger Halbmaske "Combitox"



unten: Auch von Dräger: Bundeswehr-Gasmaske, Typ 65, mit Schraubfiltern und Augenschutz



Das weite Spektrum der Motorzeitszene wird vor allem durch Menschen geprägt - Menschen, die Oldies fahren, bauen, restaurieren oder nur von ihnen träumen. Arme, reiche, alte, junge, männliche, weibliche, inländische, ausländische. In gewisser Hinsicht gilt dies aber auch für die Motorzeitszene. Dann noch die richtige Kombination von Mensch und Maschine stimmt, ist's ein Ideal. Die Oldieszene hat viele solche Ideale. Einige davon finden Sie in diesem Heft. Viel Spaß!

KLASSIK MOTORRAD KATALOG '92: **UNTERHALTUNG - TECHNIK - TIPS & INFOS**

3 BESSERE MENSCHEN
Kommt von Herzen: Leitartikel von Franz Josef Schermer

6 SCHALL & RAUCH
Wie klaut die Fräulein zum Velerenrennen kom

16 HÄMMER AM HANG
Hilfsport in seiner schönsten Form. Peter Mergelkuhl hämmert mit

22 TRÜMMER, TRÄUME, TRIEBE
Wie nach dem Krieg alles wieder anfing. Ernst Klöcker-Leverkus erinnert sich

30 WAS OPA LÄNGST WUSSTE
Klacker' lacht sich ins Fautschen. Alles schon dagewesen

34 LUST AM ALLEN
Olaf Ziel staunt sich die Veteranen zehn Jahren

44 BIS ZUM BITTEREN ENDE
Andy Schweizer erzählt vom Aufstieg und Untergang der englischen Nachkriegs-Twins

52 GENIES, PATENTE, PLEITEN
Die Geschichte des Motoklammers, der ganz Siegfried Rauh

62 WILDE MEUTE
Die ersten Japaner: Reinhard Hoppe schwärmt von der Invasion aus Fernost

66 SHOWTIME
Sonne, Chrome und Kuba son - Olaf Ziel sah sich in den USA um

74 SCHRAUBERLEHRE
Aber Anfang ist nicht schwer, meint Peter Kurze, wenn's ums Restaurieren geht

82 LESESTOFF
Fachliteratur, präsentiert von Peter Kurze

86 WANN - WO - WAS
Termin '92, zusammengestellt von GUMMIKU & PAST. Wer diesen Katalog gemacht hat

88 SCHATZKAMMERN
Museen in D.A., CH und NL. Zusammengestellt von GUMMIKU & PAST

92 WER - WAS - WO
Fachadressen von A-Z, zusammengestellt von Regina Bour

96 KLASSIK-MARKT
Katalog mit 38 ausgewählten Klassikern, bearbeitet vom Team GUMMIKU & PAST

100 TYPEN OHNE ENDE
Das letzte Wort. Von Olaf Ziel

114 SYMBOLIK
Das letzte Wort. Von Olaf Ziel

KLASSIK MOTORRAD KATALOG '92
STARK RASSIG SCHÖN
ARBEITSTIERE Motorräder zum Anpassen JAPAN KLASSIKER
Die wilde Meute BOLLERMÄNNER Sattler Siegle Saund OLLE
KAMELLEN High Tech von damals POSTER Die Kraft der Heiligkeit

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!

Nachdem ich jahrelang mit dem Fahrrad in den Nachbarort zur Schule gefahren und dabei von Mitschülern und Bekannten mit ihren Mofas, Mokicks und Kleinkrafträdern überholt worden bin, reifte im zarten Alter von 15 Jahren der Entschluß, es müßte nun endlich ein motorisierter Untersatz sein. Bis ich mir diesen Traum erfüllen konnte, sollte allerdings noch ein Jahr vergehen, da mir das nötige Geld fehlte.

1977 bot mir mein Onkel seine Honda Monkey an, mit der er nur zum Tennis und ins Büro gefahren war, bis er eines Tages die Kraft des kleinen Viertakters unterschätzte und beim Hochschalten vom ersten in den zweiten Gang einen Überschlag (Halbautomatik!) machte - da war er das Fahrzeug leid. Und so kam das leicht beschädigte Fun-Bike zu mir. Es handelte sich um eine Z 50 A, Anfang der 70er gebaut, ohne Hinter-

radfederung.

Mit einiger Verzögerung, hier auf dem Lande war die Ersatzteilversorgung gerade für die Monkey schlecht, wurde die Kleine wieder fahrbereit gemacht und drei Jahre, Sommer und Winter, im Alltagsgebrauch gefahren. Natürlich machte ich mich anfangs zum Gespött der Leute; 1,75 m und 80 Kilo sehen nun mal lustig aus, wenn sie "auf dem Hintern" über die Straße rutschen, aber irgend-

wann hatte man sich an den Anblick gewöhnt.

Die Monkey transportierte mich klaglos ohne größere Pannen, und deshalb habe ich sie nie verkauft. Zur Zeit liegt sie in Einzelteilen in meiner Werkstatt, neu lackiert, es fehlen nur viele Chromteile, die die lange Lagerzeit nicht überstanden haben. Damals war Konservierungsöl noch ein Fremdwort für mich. Lehrgeld mußte jeder schon bezahlen!

Alte

Liebe

rostet

nicht!

Mit 18 kam erst mal ein Auto. Nebenbei fuhr ich die Motorräder von Freunden und Bekannten. So fand ich nach und nach Geschmack am "Schrauben" und lernte dabei eine ganze Menge.

1983 war es dann endlich soweit: 4000,- DM für eine Gebrauchte waren zusammengepart, und ich zog los, um mir das "Traummotorrad" in Form einer Z 900 von Kawasaki zu kaufen. Damals konnte man für 4000,- DM noch gut erhaltene Gebrauchte bekommen.

Eines Samstagmorgens kam mein Bekannter Carlo vorbei und sagte, er müsse nach Kassel und er hätte in der Zeitung eine Honda 750 Four entdeckt. Selbst wenn ich sie nicht kaufen wolle, anschauen könne man sie sich mal. In Kassel war es um mich geschehen. Mir fielen wieder unsere Motorrad-

ich es dann auch wahrgemacht. Der Zustand war sehr gut, keine sichtbaren Unfallspuren, alle Schrauben gängig, Chromteile so gut wie neu, kurz und gut: Es war meiner Meinung nach das Geld wert. Der Verkäufer erhielt 2500,- DM.

Nur der Motor hörte sich im Stand an wie eine Blechdose voller kleiner Nägel. Aber Carlo grinste nur und sagte, das müsse so sein. Der Motor hatte 42.000 km gelaufen, die Steuerkette hatte etwas Spiel und der Primärtrieb machte sich bemerkbar.

So nahm ich sie mit nach Hause, baute als erstes wieder die Original- statt der Spoilersitzbank drauf und entfernte die "Kühlrippen-Chromverkleidungsgitter", die das Motorrad verunzierten.

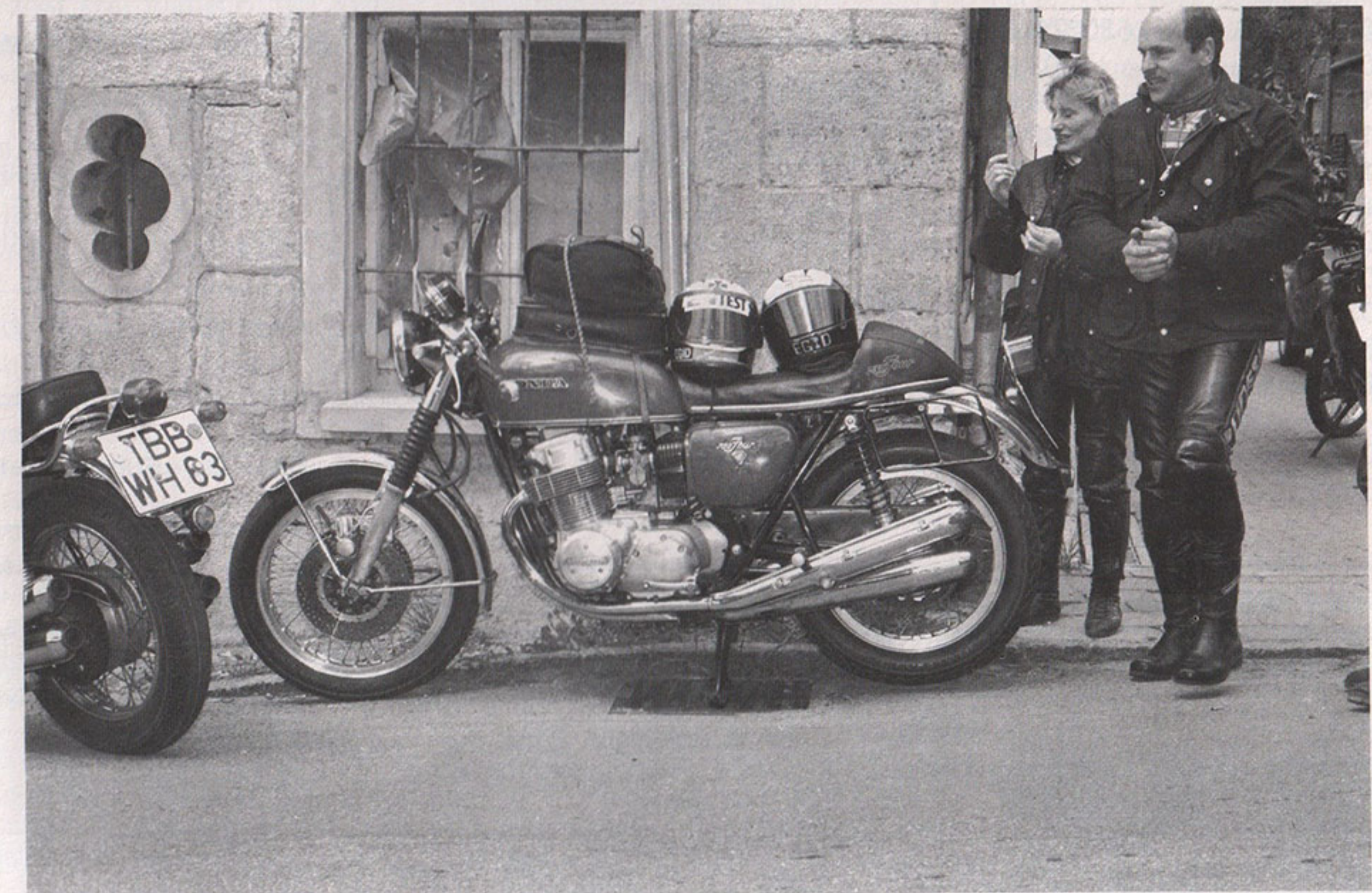
Die Honda lief und lief und lief ...

das gute Stück komplett zu zerlegen, sandstrahlen und lackieren zu lassen. Wenn ich das Ergebnis vorher gekannt hätte, hätte ich die Arbeit selbst gemacht. An der Rahmenunterseite und an schwer zugänglichen Stellen hatte der Lackierer nicht sehr sauber gearbeitet. Durch eine Suchanzeige bekam ich einen Heinrich-Tank. Aus meinem Lager nahm ich den besten Motor und ließ ihn überholen. Steuerkette, Primärtrieb und Kupplung wurden erneuert, Ventile eingeschliffen und alle Lager vermessen. Die Räder bekamen neue Speichen und Felgen, die alten Bremsleitungen wurden gegen Stahlflexleitungen, alle Schrauben gegen VA-Inbus-Schrauben ausgetauscht, Lenkkopf und Schwinge mit modernen Lagern versehen, progressive Gabelfedern und Konis montiert (was

Wenn die Zeit und das Geld reicht, baue ich mir eine 750er mit vernickeltem Rahmen, einem langen Alu-Tank, einer "Einer"-Sitzbank und einigen Änderungen.

Mich hat es nie gereizt, ein anderes großes Motorrad zu kaufen. Ich bin bis heute viele Maschinen gefahren, aber nur ganz wenige konnten der Honda das Wasser reichen. Außerdem kenne ich an meinem Motorrad jede Schraube, fast alle Macken und bin sehr zufrieden mit der Zuverlässigkeit und der Lebensdauer meines "Lieblings".

Viele meiner Freunde und Bekannten lästerten zwar über die "alte Gurke", aber nachdem die Honda schon einige der "Joghurt-Becher" überlebt hat und immer noch läuft und noch dazu fast wie neu aussieht, haben die meisten ihre Meinung geändert. Inzwischen besitzen drei mei-



Quartettspiele der Kinderzeit ein, in denen die 750er Honda eine der größten Maschinen gewesen war. Und wie man als Kind so redete: "Die kaufe ich mir, wenn ich groß bin", habe

Außer ein paar selbstverschuldeten kleineren Pannen ist sie bis zum Kilometerstand von 128.000 ohne Defekte gefahren. Im letzten Jahr habe ich nach einem Unfall beschlossen,

übrigens dem Fahrverhalten sehr zugute gekommen ist). Kurz und gut, über 6000,- DM hat die Renovierung gekostet. Nun hoffe ich auf weitere störungsfreie 100.000 km.

ner Freunde ebenfalls 750er, und meine Freundin hat eine 400 Four und eine 500 Four ...!

GP-Leser
Andreas Hantke

Wußten Sie schon...

LAGER FÜR KAWASAKI TEIL II

601B6301Z	6301ZR.C3
601B6302	6302.C3
601B6302U	6203RSR
601B6302Z	6302ZR.C3
601B6303	6303.C3

601B6303Z	6303ZR.C3
601B6304	6304.C3
601B6304Z	6304ZR.C3
601B6305	6305.C3
92045-010	6205N.C3

92045-018	6204N.C3
92045-018-0	6204.C3
92045-020	6305N.C3
92045-020-0	6305N.C3
92045-026	627

92045-033	6302ZR.C3
92045-034	6303.C3
92045-1002	6003.C3
92045-1009	608.2RSR
92045-1010	626

92046-002	K17X21X13
92046-005	K17X21X13
92046-037	HK1412
92046-047	NA6902A
92046-056	K25x30x17H

92046-057	HK1516
92046-058	HK1612

92046-059 N207E.TVP2
92046-061 HK2216
92116-1006 30305A

NOTREPARATUR MIT TESABAND

Der bekannte, gewebeverstärkte Tesa-Film ist häufig Retter in der Not: Der Ständer rastete nicht mehr in der Ruhestellung ein, Kennzeichen vibrierte sich los, Loch in der Regenkombi... Überall hilft dieses Teufelszeug und gehört zur Bordausrüstung. Doch einen Nachteil gibt es, wenn man die Streifen von lackierten Flächen wieder lösen muß: Schwer zu entfernende Klebstoffreste bleiben haften, und manchmal, insbeson-

dere bei neuer Lackierung, hängen ganze Lackfladen an der Klebeschicht. Die Klebstoffreste entfernt man einfach mit Reinigern, wie sie die Autolackierer verwenden und in Farbfachgeschäften erhältlich sind. Um abgerissene Lackflächen zu vermeiden, erwärmen vorsichtige Schrauber das Band mit einem Föhn, um den Klebstoff aufzuweichen. Vorsichtiges Abziehen schont dann das gute Stück. Bleibt trotzdem Lack hängen, so sollte man bei der Lackiererei Nachbesserung verlangen, denn: sowas darf nicht passieren. Die Ursache ist häufig Teer vom Zigarettenrauchen, der sich in langer Pause zwischen dem Grundieren und dem Spritzen des Decklackes abgesetzt hat.

Dichtringe und Wellendichtringe an der Victoria KR 25 und KR 25S

Verwendungsort	St	Maße	Mat.
Dichtringe			
Öleinfüll- und Ablasschraube	2	14 x 18 x 1,5	Fi
Vergaser Düsenstock KR 25 S	2	16 x 21 x 1	Fi
Kraftstoffbehälterdeckel	1	62 x 82 x 3	Kku
Wellendichtringe			
Kurbelwelle	2	22 x 42 x 10	

Maße: Innendurchmesser x Außendurchmesser x Dicke
Material bei Dichtringen: EA = Eisen-Asbest • Fi = Fiber • Gu = Gummi • K = Kork • KA = Kupfer-Asbest . Fz = Filz • Pa = Papier

MIELE K 150, Fichtel & Sachs-Motor 150 cm³ • Baujahr 1953/54 • Lagerverwendung

Verwendungsstelle	Lagerart	Anzahl	Bezeichnung	Abmessungen (mm)
Lenkung	Kugel DIN 5401	54	5/32"	3,969 Durchmesser
Tachometerantrieb	Rillenkugellager	1	609 (F&S 632050)	9 x 24 x 7
Getriebe				
Kupplungsdruckstift	Rolle DIN 5402	1	5,5 x 8 (F&S 632 010)	5,5 x 8 lg
Hauptwelle	Rolle DIN 5402	15	4 x 8 (F&S 232140)	4 x 8 lg
Haupt- und Vorgelegewelle	Schulterkugellager mit einseitig verbreiterten Laufring	1	F&S 686 085	16,8 x 40 x 27,6/10
Motor				
Kurbelwelle	Schulterkugellager	2	M 20 (F&S 932630)	20 x 52 x 15
Pleuel	Rolle DIN 5402	10	6 x 8	6 x 8 lg

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

BREMSFEDERN SICHERN

Meist werden bei restaurierten Trommelbremsen die alten Federn, die die Backen zusammenziehen, wieder verwendet. Ist der Federstahl brüchig, kann es passieren, daß die Federn reißen, aus ihrer Halterung fallen und sich zwischen Trommel und Belag breit machen. Der Schaden, den sie anrichten, kann groß sein. Es gibt ein einfaches Mittel, die Federn zu sichern: Bevor sie montiert werden, überzieht man sie mit Kraftstoffschlauch. So werden gerissene Federn gehindert, aus den Haltebohrungen zu rutschen.

KIPPHEBEL - SCHRAUBEN

Lesertip: Den Ausführungen von David Longstroke "Kipphebelschrauben für Yamaha SR und nächste Verwandtschaft", GummikuH 12/1991, kann ich an einer Stelle nicht ganz folgen bzw. habe dem Satz "Bei eingeschlagenen Ventilschäften ist kein Einstellen des Ventilspiels mehr möglich." folgendes entgegenzusetzen: Das ist sehr wohl möglich! Ich habe das an meinen Motorrädern (BSA, BMW und seit 170 000 km an meiner jetzigen SR 500) praktiziert: Da man mit einer Fühlerlehre tatsächlich

bei eingeschlagenem Ventilschaftende nicht mehr exakt messen kann, schließlich kann man die Grube nicht mitmessen, stelle ich das richtige Spiel über die Gewindesteigung der Einstellschraube ein. Das geht so:

Bei der SR 500 sind 10 Gewindegänge auf der Einstellschraube 10 mm. Folglich ist 1 Gang 1 mm (Steigung 1). Ich drehe die Einstellschrauben auf Null-Spiel und stelle mir vor, der Schlüssel sei der Stundenzeiger einer Uhr, der auf 12.00 Uhr steht. Um das richtige Spiel einzustellen, muß ich jetzt den Schlüssel entgegen dem Uhrzeigersinn drehen. Die Werte stehen in der Tabelle:

Spiel	Uhrzeit
1 mm	-1 Stunde
0,25 mm	9.00
0,2 mm	9.30
0,15 mm	10.15
0,12 mm	10.30
0,1 mm	10.45
0,08 mm	11.00
0,05 mm	11.20

Mit dieser Methode wird das Ventilspiel genauso korrekt eingestellt, wie mit einer Fühlerlehre und neuem Ventil.

Rainer Gebert, Leeste

LAGER FÜR DUCATI 750 GT

Leser Michael Massin, Meerbusch, fragte uns, ob er statt der im Ersatzteilkatalog

BING - Vergaserbestückung und Einstellung: Sachs 100/3

Vergasertyp	21/20/35
Motoranschluß	Flansch
Filteranschluß	--
Schwimmergehäuse kompl.	--
Schwimmergehäuse	fest rechts
Schwimmergehäusedeckel	32-115
Schwimmer	35-070
Kraftstoffanschluß	6 mm
Gasschieber	22-302
.....	3
Mischkammereinsatz	--
Hauptdüse	44-951
.....	85
Nadeldüse	45-181
.....	2,64
Leerlaufdüse	44-031
.....	35
Startdüse	44-031
.....	70
Düsennadel	46-121
.....	1
Nadelstellung	3
Luftregulierschraube offen	1 x
Ersetzt ab Juni 1958 durch Vergaser 1/20/45	

genannten RIV-Lager auch andere verwenden kann. Teilweise konnten wir die Lager umschlüsseln auf DIN- bzw. FAG Bezeichnungen.

RIV	FAG
6AON	7205B.TVP
1A20	6204
ELL	(Angabe reicht nicht aus)
630107	???
10L40	6008.2RSR.T
1APL20	6204ZR
EL20	16004
02AJ	1202TV
3AON	7202B.TVP
O1A	6203
7BDY30	6306N+SP72
7B30	6306
ALN20	6204.2RSR
O1APL	6203ZR
3A	???
3A30	6206
O2A	6202
8BPM	???

UNTERBRECHER - KONTAKTE

Für MZ (ES 175, 250, 300, 125/3...) gibt es bei BERU Kontaktsätze. Vielleicht lohnt sich die Anschaffung, da BERU für sehr gute Qualität bekannt ist.

Bestellnummern:
Kontaktsatz KS 326
Ventiliert (Kontaktfläche: gelochtes Wolfram 5 mm Durchmesser zur besseren Abkühlung) KS 326 V
Satz mit Grundplatte KS 328
Satz ventiliert KS 328 V
Auch für die österreichischen Puchs hat die Ludwigsburger Firma die richtigen Unterbrecher:
125S, SL, T, TL, TT, TS, SVS
150SL, TL, TF, TFS KS 191
175SC, SVS, 250SG, SGS KS 192
...und für die Reibrollen-Motorfahräder von Velosolex (2200, 3800) gibt es den Typ KS 546



Termine & Treffen

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

von	bis	Ort	Treffpunkt	was	Infos bei
20	3	NL-7772 CP Hardenberg		Teilemarkt	H.v.d. Hock, Julianastr.7, NL-7772 CP Hardenberg
21	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. Hocheder 089/3081724
28	3	3500 Kassel	Münsterlandhalle	Teilemarkt	H. Leicht, 0731/24452
28	3	4400 Münster		Teilemarkt	P. Kramer, 02304/22122
28	3	8000 München		Teilemarkt	Müller&Hocheder, 089/3081724
28	3	8033 Planegg		Teilemarkt	J. Müller, 089/301724
28	3	CH Bern		Teilemarkt	T. Rais, 0041/32/581810
29	3	7600 Offenburg	Oberrheinhalde	12. int. Oldie-Festival	Arge, 0781/92260
1	4	30 9 A-4400 Steyr	Syrburg	21. Int. Zielfahrt	H. Brandstetter, Tel. 0043/7252/26107
1	4	30 9 A-überall		6. Oldtimermeisterschaft	A. Pils, Tel. 0043/7252/26107
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	6500 Mainz		Kradsicherheitstraining	BVDM, H. Knudsen, 02247/7386
11	4	6700 Ludwigshafen		Motorrad-Veterama	Veterama GmbH, Rheingastr. 21, 6902 Ladenburg
12	4	4750 Unna		Kradsicherheitstraining	BVDM, H. Knudsen, 02247/7386
12	4	7900 Ulm		Kradsicherheitstraining	BVDM, H. Knudsen, 02247/7386
17	4	2224 Burg/Ditmarschen	Schullandheim	Gespannlehrgang Anf.	S+F Wolf, Hauptstr. 27, 2211 Ecklack, 04825/7161
18	4	19 4 O-5801 Ernstroda		Teilemarkt	M. Walter, 05665/2655
24	4	5489 Nürburg	GP-Kurs	Einstellf. für Renner	VFV, K. Reese, 06158/85501
25	4	A-4400 Steyr	Münichholz	Teilemarkt	A. Pils, Tel. 0043/7252/26107
25	4	2849 Visbek (Kr. Vechta)	Schulstr. 4	Italo-Frühstück	G. Janßen (jun.), Tel. 04445/24666
25	4	6349 Breitscheid		3. Lauf zum Vet.-Trialecup	R. Munstermann, Tel. 05829/448
25	4	NL Margriethal	Schiedam-Noord	Oldtimershow	P.van der Putten, Prealle 22, NL-4876 XE Etten Leur
26	4	7900 Ulm		Kradsicherheitstraining	BVDM, H. Knudsen, 02247/7386
26	4	8260 Mühlendorf		Teilemarkt u. Treffen	Old.-Fr. Mühlendorf 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, R. Kegelmann, 02391/10657
16	5	8960 Kempten	Eishalle	Teilemarkt	K. Geiger, 089/7851358
16	5	17 5 O-6550 Schleiz	Dreieck	1. VFV-Lauf	VFV, K. Reese, 06158/85501
17	5	4750 Unna	^	Kradsicherheitstraining	H. Knudsen, 02247/7386
17	5	2000 Hamburg		Kradsicherheitstraining	H. Knudsen, 02247/7386
22	5	24 5		BVDM-Frühlingstreffen	BVDM, R. Kegelmann, 02391/10657
23	5	O-6601 Neumühle		Bergpreis f. hist. Renner	MC Greiz, K. Reese, 06158/85501
23	5	7062 Rudersberg		Vet.-Aust u. Markt	INFO Tel. 07183/8170 od. 07184/466
28	5	7176 Braunsbach	Marktplatz	Mot.-Klassikertreffen	Hohenloher OF, Tel. 07183/41595
28	5	O-1501 Fahrland	Sigmundberg	Explosion Rockfestival	BPS, Westberlin
29	5	O-7904 Elsterwerda	Spartenheim/Bühle	Ori-Fahrt	MC "Schwarze Elster", Parkstr. 8, O-7904 Elsterw.
30	5	31 5 7990 Friedrichshafen	Messegelände	Teilemarkt	K. Hoffmann, PF 10 08 03, 7750 Konstanz
30	5	31 5 5190 Gressenich		Euro Vet.-Trialecup	R. Munstermann, Tel. 05829/448
6	6	7 6 NL-? Lochem		Vet.-Cross	Jos Verwij, Tel. 0031475024537
12	6	13 6 S-? High Chapparal		Vet.-Cross	Nils-Olov Wedin, Tel. 004643530569
13	6	7790 Meßkirch		Teilemarkt	M. Hobein, Leitishofen 11, 7790 M.-Menningen
13	6	2935 Bockhorn		11. Teilemarkt	H. Ahlers 04453/7333, FAX 72888
14	6	A-4400 Steyr		2. Int. Verkehrsnostalgie	A. Pils Tel. 0043/7252/26107
14	6	2935 Bockhorn		10. Frieslandrallye b. Bj. 66	U. in de Frey, 04453/71835, ab 20 Uhr
19	6	3550 Marburg/Lahn		Hecker-Treffen	K. Hecker, 06421/32375, ab 17 Uhr
21	6	4750 Unna		Kradsicherheitstraining	H. Knudsen, 02247/7386
21	6	GB-? Frensham		Vet.-Cross	Norah Ashley-Barker, Tel. 004425182263
26	6	2125 Salzhäusen	Schützenhaus	Treffen	S+F Wolf, Hauptstr. 27, 2211 Ecklack, 04825/7161
27	6	6537 Gensingen	Nahe-Grilplatz	4. Oldietreffen	Peter Kohl, Tel. 06704/220
27	6	8811 Leutershshn.	Altmühlbad	Gespanntreffen	S. Zorn, Tel. 09823/8229
28	6	GB-?		Vet.-Cross	Adrian Moss, Tel. 0044453758026
4	7	5 7 5190 Stolberg-Vicht	Mehrweckhalle	6. Oldie-Rallye + Markt	VMC, Tel. 02402/7418
5	7	GB-? Thornhill (Scotland)		Vet.-Cross	David Maxwell, Tel. 004484830881
10	7	A-4400 Steyr		18. Int. Motorradtreffen	A. Pils Tel. 0043/7252/26107
11	7	CSFR-Most	Rennkurs	2. VFV-Lauf	VFV, K. Reese, 06158/85501

11	7	12 7 8260 Mühlendorf			
18	7	19 7 7799 Röhrnbach			
19	7	4750 Unna			
24	7	26 7 2806 Oyten-Backsberg			
24	7	26 7 O-7500 Cottbus	Sportforum		
25	7	26 7 6694 Marpingen			
27	7	1 8 CH			
1	8	5412 Ransb.-Baumbach 2			
12	8	16 8 A-9372 Eberstein			
15	8	7742 St. Georgen	Peterszell		
15	8	16 8 6479 Schotten	Innenstadt		
15	8	16 8 A-? Damberg	Bergrennstrecke		
15	8	16 8 4300 Essen			
16	8	2000 Hamburg			
16	8	4750 Unna			
16	8	4300 Essen			
22	8	23 8 3111 Brockhöfe			
29	8	6537 Gensingen	Parkplatz Hotel Adler		
29	8	30 8 5928 Bad Laasphe-Oberndorf			
5	9	7730 Schweningen	Messegelände		
5	9	6 9 A-? Sauzahn	Bergrennstrecke		
12	9	6832 Hockenheim			
12	9	13 9 3501 Fuldaabrück			
13	9	F-? Beuval			
18	9	20 9 Deutschland	überall		
19	9	8755 Alzenau			
19	9	20 9 NL-9331 He Norg			
19	9	21 9 6731 Elmstein 2	Geisswiese (Iggelbach)		
20	9	4750 Unna			
25	9	27 9 O-8801 Lückendorf	Lückendfr. Berge		
26	9	6908 Schatthausen			
26	9	27 9 3500 Kassel			
30	9	4 10 5000 Köln			
3	10	NL-7772 CP Hardenberg			
10	10	6800 Mannheim			
18	10	4750 Unna			
24	10	A-4400 Steyr	Münichholz		
24	10	A-4400 Steyr			
8	11	6070 Langen	Stadhalle		
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-Klönsschnack	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr
Ständiger	Termin	2800 Bremen-Walle	Hart-Backbord	Klassiker/KW-Stammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr, Info: Adrian, 0421/
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, Schneebee.	Motorrad-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat ab 20 Uhr, 04444/632
Ständiger	Termin	2863 Ritterhude	Circus Circus (B74)	SR 500-Treffen	Jeden 2. Samstag im Monat
Ständiger	Termin	2870 Delmenhorst	Kammerei	Italiener-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat, 04432/1610
Ständiger	Termin	2913 Apen	Leuchtturm	Motorrad-Klönsschnack	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	Veteranen-Fahrer-Stt.	Jeden letzten Sonntag im Monat ab 9.30 Uhr
Ständiger	Termin	7176 Braunsbach/Kocher	Gasthof Löwen	Oldie-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat 19 Uhr, Info 07183/41595
Ständiger	Termin	7445 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
7	Inntal-Rallye	M. Wackerbauer, 08631/7367			
Vet.-Trial, DM-Cup	R. Munstermann, Tel. 05829/448				
Kradsicherheitstraining	H. Knudsen, Tel. 02247/7386				
Italotreffen d. BIC	S. Aumann, 04432/1610				
Zweiradmeeting (Rock)	BPS, Westberlin				
Oldie-Treffen	R. Brill, 06853/3644				
Tour de Suisse bis Bj. 52	A. + C. Rochat, Case post. 873, CH 1212 Gr. Lancy 1				
Vet.-Rallye	H. Fuchs, PF 2076, W-5412 Ransbach-Baumbach				
2. Custom Bike Weekend	Jordan Peter, U. Platz 6, A-9372 Eberstein				
2. Oldtimer-Rallye	MSC Peterszell, 07725/7593				
3. VFV-Lauf	VFV, K. Reese, 06158/85501				
6. Int. Damberg-Bergpreis	H. Brandstetter, Tel. 0043/7252/26107				
Honda-Classic-Meeting	U. Wybiralla, 0209/209157				
Kradsicherheitstraining	H. Knudsen, 02247/7386				
Kradsicherheitstraining	H. Knudsen, 02247/7386				
Int.-Classic-Meeting	U. Wybiralla, 0209/209157				
Vet.-Trial, DM-Cup	R. Munstermann, Tel. 05829/448				
4. Vet.-Rallye	Peter Kohl, Tel. 06704/2208				
5. Mot.-Vet.-Treffen	ZVF Wittg. Tel. 02754/1297				
Vet.-Teilemarkt	H. Ketterer, Tel. 0771/8003134				
7. Int. Sauzahnbergpreis	H. Brandstetter, Tel. 0043/7252/26107				
4. VFV-Lauf und Abschlus	VFV, K. Reese, 06158/85501				
Vet.-Trial, DM-Cup	R. Munstermann, Tel. 05829/448				
Vet.-Cross	Marion Bazire, Tel. 003335328169				
BVDM Deutschlandfahrt	R. Kegelmann, 02391/10657				
Vet. Rallye bis Bj. 65	AMC Alzenau, 06023/2683				
Teilemarkt	0031/5928/12486				
Treffen 250er MZ + Honda	E. Schell, Hohenfelser Str. 16, 6701 Ellerstadt				
Kradsicherheitstraining	H. Knudsen, 02247/7386				
Mot.-Treffen	J. Kießlich, Heydenr.Str. 15, O-8800 Zittau				
Vet.-Trial, DM-Cup	R. Munstermann, Tel. 05829/448				
Teilemarkt	H. Leicht, 0731/24452				
Internationale Fahrrad- und Motorradausstellung (IFMA)					
Teilemarkt	H.v.d. Hock, Julianastr. 7, NL-7772 CP Hardenberg				
Teilemarkt	Veterama GmbH, Rheingastr. 21, 6802 Ladenburg				
Kradsicherheitstraining	H. Knudsen, 02247/7386				
11. Teilemarkt	H. Brandstetter, Tel. 0043/7252/26107				
Jahresabschlussabend	H. Brandstetter, Tel. 0043/7252/26107				
Oldiemanie	W. Kraus, Tel. 06103/53850				

LITERA-TOUR

Ulrich Kubisch
ZÜNDAPP
Aufstieg und Niedergang



Museum für Verkehr und Technik Berlin Nicolai

Zündapp - Aufstieg und Niedergang,
Ulrich Kubisch,
Nicolaische Verlagsbuchhandlung Beuermann,
Berlin 1986,
ISBN 3-878584-176-X,
38 DM

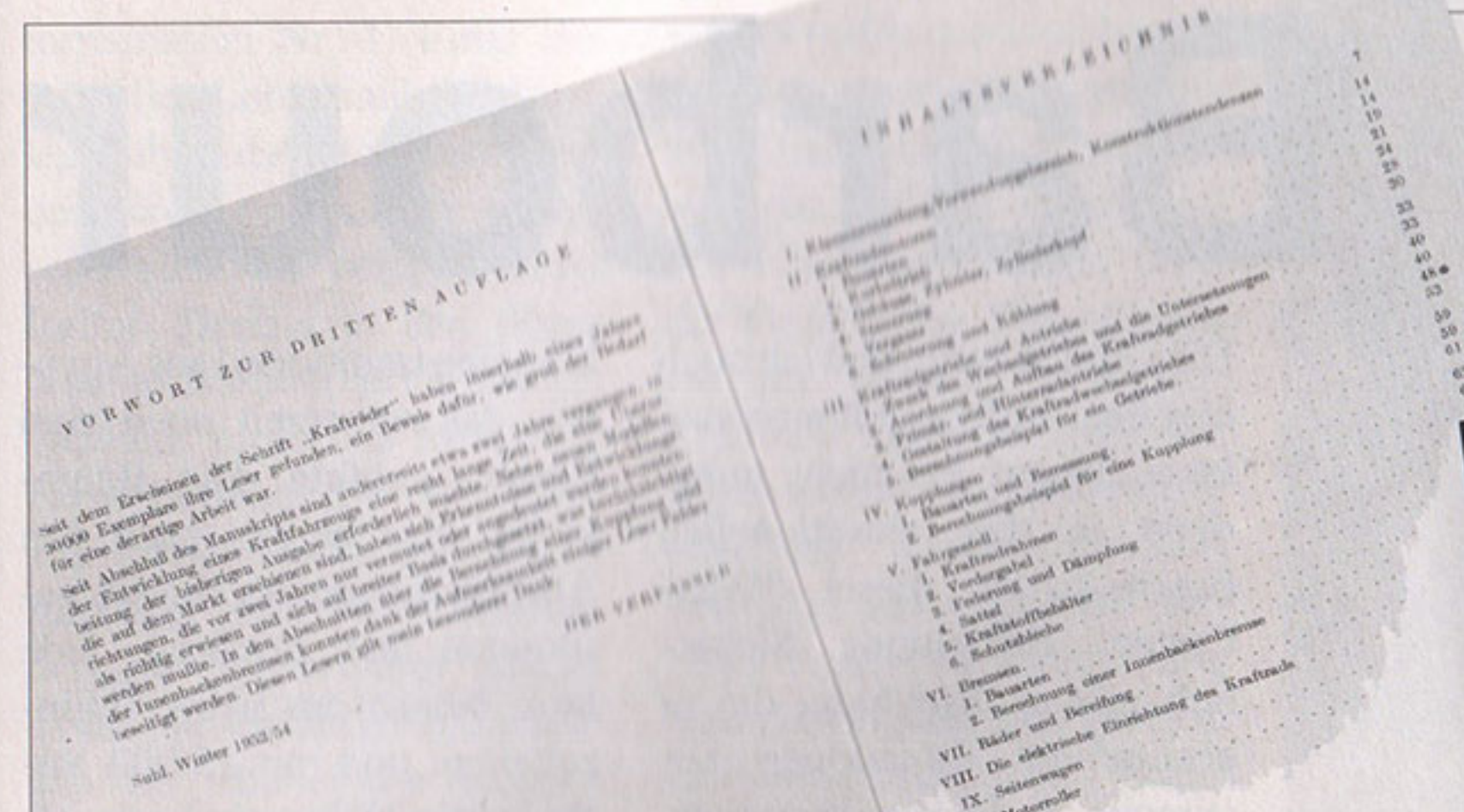
„Zündapp - Aufstieg und Niedergang“ dieser süddeutschen Marke stehen stellvertretend für andere deutsche Motorradproduzenten der letzten 70 Jahre. Viele Faktoren, die Wachstum und Depression bei Zündapp begünstigten, wirkten sich bei anderen Produzenten wie Maico oder NSU aus. Daher wurde gerade dieses Buch, das sich nicht ausschließlich mit der Technik beschäftigt, von uns mit Spannung erwartet. Ulrich Kubisch, Journalist und Mitarbeiter des Berliner Museums für Verkehr und Technik, nutzte die seltene Gelegenheit, direkten Zugang zum Zündapp-Archiv zu haben (das Berliner Museum gelangte durch den Konkurs von Zündapp an die Motorradsammlung und das Archiv des Unternehmens), um die Geschichte des fränkisch-bayerischen Unternehmens zu dokumentieren.

Auf 192 Seiten, unterteilt in Vorwort, Einleitung, 18 Kapitel und Nachbemerken, läßt Kubisch keinen Zeitraum und keine Produktionssparte der „Zünder- und Apparatebau-Gesellschaft m.b.H Nürnberg“ aus. Der Aufstieg zu einem der populärsten Motorradproduzenten wird genauso beleuchtet wie Zündapps Versuche im Automobilbau oder

die Nachkriegsproduktion von Mühlen und Nähmaschinen. Obwohl die Motorzweiräder selbstverständlich den größten Raum in dieser Dokumentation einnehmen, ließ Kubisch auch Platz für Bootsmotoren und Rasenmäher, so daß der Leser, nicht zuletzt dank des einzigartigen Bildmaterials, ein wirklich rundes Firmenprofil präsentiert bekommt. Doch bei den von uns besonders geliebten Motorrädern wird es kläglich: Von Motorradtechnik scheint der Autor nicht so viel zu verstehen wie von soziologischer Dokumentation. Eine KS 500 wird als K 800 verkauft, die DS 350 wäre seitengesteuert gewesen und ähnliche Klöppe mehr: Kubisch weist auf Besonderheiten hin, die auch größten Fachleuten bis dato nicht bekannt waren: Rahmen aus Holzkohlenstahl (?) oder Kegel- und Tellerräder, die STETS GLEICHMÄSSIG ineinandergreifen, (wäre ja grausam wenn nicht, oder?). Doch der Oberhammer ist der im Getriebe gekapselte Kickstarter. Wie man so ein Krad wohl in Gang

setzt? Auch bei den Zündapp Automobilen wie dem Janus greift Kubisch daneben: „Infolge hydraulischer Dämpfung, Drehstabskoppelung und Verstimmung bildete sich auch bei ungünstigsten Umständen kein schwingungsfähiges System.“ Eigentlich schade, angesichts der fantastischen Quellenlage hätten Autor und Verlag gut daran getan, das Buch von einem Motorradkenner Korrektur lesen zu lassen. Durch die Fehler im technischen Bereich ist das Buch lediglich für Leser interessant, die nach

Informationen über die Geschichte des Werkes suchen. Motorradliebhaber, die Informationen über die Technik der Maschinen suchen, müssen wohl oder übel in Antiquariaten stöbern oder ihren Wissensdurst mit der GP stillen. **Fazit:** Ulrich Kubisch präsentiert die Geschichte der Marke mit dem scharfen „Z“ in ausgesprochen gut illustrierter Form. Leider fehlt ihm technisches Verständnis, um die Produkte auch textlich ins rechte Licht zu rücken. Schade um die aufgewandte Mühe.



Krafträder

von Ing. Michael Heise

Alte Bücher über alte Motorräder sind oft genauso teuer und selten wie die Maschinen selbst. Der GummikuH-Verlag schafft Abhilfe: Bei uns ist als zweites Reprint ein Buch erschienen, das in den 50ern schon einmal viele Tausende begeisterter Leser hatte. „Krafträder“ von Michael Heise stellt auf mehr als 100 Seiten fast alle vorkommenden Motorradtypen und -Bauarten vor. Ganz gleich, ob Victoria Aero, Triumph Thunderbird oder der legendäre „grüne Elefant“. Die Maschinen der 50er Jahre und ihre Technik werden detailliert „beleuchtet“. 91 präzise Zeichnungen, Diagramme und Fotos runden den Band ab. In Zusatzkapiteln wird auch die seinerzeitige Technik von Gespannen und Motorrollern beleuchtet. Kurzum: ein lesenswerter und sehr informativer Überblick über die Motorradtechnik der 50er Jahre.

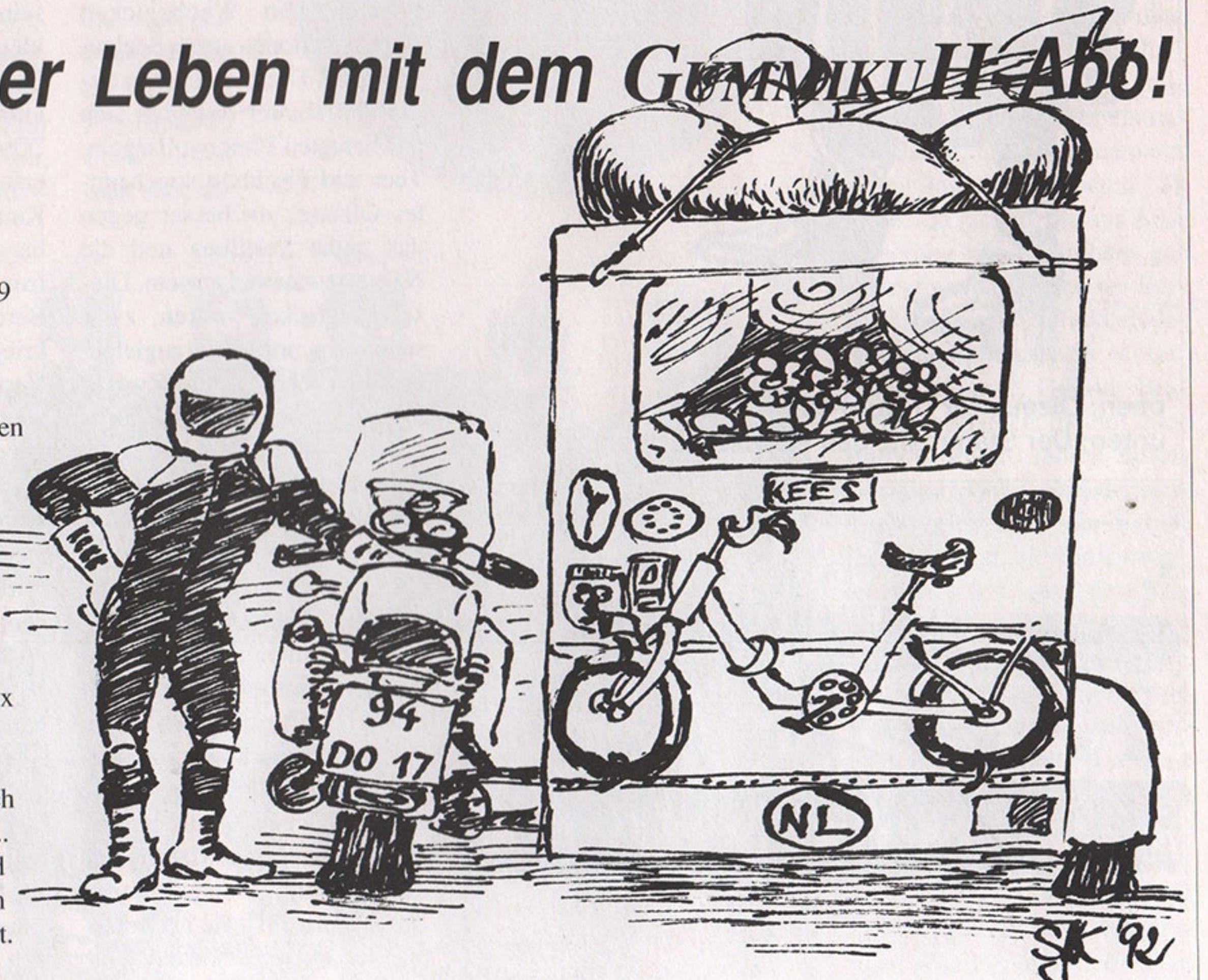
zu bestellen beim:
GUMMIKU H-VERLAG
Am Deich 57
2800 Bremen
Telefon 0421/501617
Telefax 0421/504448

MOTORRADTECHNIK

Bis zum 30. April gilt der Subskriptionspreis von 20 Deutschmark gegen Vorkasse. Also bar, Scheck oder mit Abbuchungserlaubnis vom Konto. Vom 1. Mai an kostet der zweite „Heise“ in der GummikuH-Serie 24,80 DM. 5. Auflage 1992, ca. 108 Seiten, 14,8 x 21 cm, kartoniert, 91 Abbildungen, Reprint der 4. Auflage von 1954

Bequemer Leben mit dem GUMMIKU H-Abbo!

Die GUMMIKU H & PAST perfect gibt es fast jeden Monat frei Haus für nur DM 4,99 statt 5,90, also z. Zt. mit ca. 15% Preisvorteil im Abo. Deshalb gleich anrufen oder eine Postkarte schreiben und das Jahresabo* bestellen beim:
GUMMIKU H-VERLAG,
Am Deich 57, 2800 Bremen 1, Telefon 0421/501617, Telefax 0421/504448.
*Die GUMMIKU H & PAST perfect ist auch ein schönes Präsent... Der Beschenkte wird schließlich 12mal im Jahr an Dich erinnert.



Barbour



oben: Ölzeug für U-Boot-Mannschaften
unten: Der Stammsitz des Hauses Babour

Die Gründe dafür, daß ich mich hier über Barbourplünnen auslasse, liegen gar nicht unbedingt in den sensationellen Eigenschaften dieser "Wax-Cotton" Bekleidung. Sicherlich gibt es Kleidung, die in bestimmten Situationen bestimmte Aufgaben besser erfüllt. Eben weil diese Sachen für diese Einsatzzwecke entwickelt worden sind. Doch die Universalität eines Wachsanzugs ist kaum zu übertreffen. Warm und wasserdicht bei Schlechtwetter, angenehm im Sommer, gemütlich im Herbst und im Frühjahr. Zusätzlich wintertauglich durch das einknöpfbare Fell. Kurzum, der Anzug für das ganze Jahr und jedes Wetter.

Dabei begann die Geschichte dieser universellen Bekleidung damit, daß im Zeitalter von James Cook & CO die ersten Formen von Wachsjacken Improvisationen armer Seeleute waren. Diese wackeren Segelschiffsfahrer bastelten sich aus betagten Baumwollsegeln, Teer und Fischtran sogenanntes Ölzeug, um besser gegen das rauhe Seeklima und die Nässe gewappnet zu sein. Diese Teerjacken waren zwar schmierig und steif zugleich, erfüllten aber ihren Zweck. Diesen seemännischen Brauch übertrug der Schotte John Barbour vor 100 Jahren in eine manufakturartige Produktion von Schlechtwetterbekleidung. Diese führte er ergänzend zu seinem normalen Bekleidungsassortiment. Im Gegensatz zu den Produkten aus Laienhand, bestanden die Produkte des Hauses Barbour nicht aus Resten alter Schiffssegel, sondern im Gegenteil aus besonders hochwertigen Materialien in aufwendiger Verarbeitung. Die Baumwollstoffe in der gefragten Qualität kamen und

kommen traditionell aus Ägypten, das seinerzeit noch zum Empire gehörte. Die Baumwolle wird bereits nach den Anforderungen des Hauses gesponnen und gewoben. Jede Jacke besteht aus 30 bis 40 Einzelteilen, und mit 15.000 Stichen (die Nähte sind alle als doppelte Kappnaht ausgeführt) werden diese zu einem Ganzen zusammengefügt. Daran hat sich in den letzten Jahrzehnten nichts geändert.

Barbour, der sich mit einem Geschäft für Hüte, Mäntel und Schlechtwetterbekleidung in der Hafenstadt South Shields im Nordosten Englands niedergelassen hatte, merkte rasch, daß sich das naßkalte Wetter nicht nur auf die Küstenregionen des Königreichs erstreckte. Also bot er sein Programm auch im Versand an, erweiterte seine Produktpalette um Bekleidung für Angler, Jäger und Reiter. Da die Discount-Konkurrenz in Form von PVC-"Ostfriesennerzen" noch nicht erfunden war, nahmen die Kunden seine Angebote dankbar zur Kenntnis und griffen freudig zu.

Bereits vor dem Ersten Weltkrieg wurde Herstellung und Vertrieb der qualitativ hochwertigen "Wax-Cotton"-Bekleidung zur Haupterwerbsquelle der Familie Barbour. Auch die Marine Ihrer Majestät entdeckte die Vorzüge von Barbour Schlechtwetterplünnen: Bald fuhren die Ausguckposten der Dieseltauchboote in Barbours gegen den Feind. Die Abnahmebedingungen der Navy sorgten dafür, daß auch in tropischer Hitze gestapelte Jacken oder Mäntel nicht anfangen "aneinanderzubacken". Nachdem der Frieden wieder eingekehrt war, entwickelte sich Großbritannien zur Mo-

torradnation Nr. 1. Einer der schnellen Lords muß sich überlegt haben, daß Motorradfahrer dem Wetter noch mehr ausgesetzt sind als beispielsweise Reiter. Bereits in den 30ern brachte Barbour in "schwerer Qualität" einen aus Jacke und Hose bestehenden Wachsanzug auf den Markt, der speziell für Biker gedacht war. Besonders die "Wetterfahrer", die an Trials und Geländefahrten teilnahmen, nahmen das Angebot freudig an. Während man sich hierzulande mit Gummimänteln und stocksteifen Lederjacken abquälte, besaßen die Briten alle Vorzüge guter Bekleidung: Wasserdichtigkeit, Atmungsaktivität, Bewegungsfreiheit und Schutz. Gleichzeitig waren in den Taschen Werkzeug, Papierkram und Zigaretten unterzubringen. Außerdem überstanden Jacke und Hose auch mal einen "Abflug". Kurzum, bis in die 50er Jahre hinein gab es nichts Vergleichbares. Dennoch setzte sich der Wachsanzug in deutschen Landen, trotz der Importbemühungen eines gewissen Detlev Louis aus Hamburg, nicht durch. Der Gründe gab es mehrere: Der Preis war stets für ein trockenes Schlucken gut, Leder-"Rennwesten" und -

Mäntel trafen den Geschmack der Wirtschaftswunderkinder mehr, und schließlich gab es ja noch das Problem der schwarzen Fingernägelränder, bzw. der Gefahr des Durchfettens auf die darunter getragene Kleidung. Lediglich anglophil angehauchte Geländefahrer oder die Werksmannschaft von MZ, das englische Six-Days Team und andere harte Kämpen deckten sich mit dem zeitlosen Produkt ein. Dabei sang der damalige "Das Motorrad"-Chefredakteur Carl Hertweck in seinen Bekleidungsartikeln ein Loblied auf den Barbour und bezeichnete seine Träger trotz des unscheinbaren Äußeren als vornehme Motorradfahrer. Vorteilhaft gegenüber Konkurrenzprodukten war auch die Verarbeitung von Details. Dazu zählen die schräge Fronttasche (ideal, sofern man Rechts-



händer ist), die Ballontaschen unten an der Jacke, die niemals von Schlüsseln oder Schraubenziehern durchstoßen werden. Ein weiteres Plus ist der hochwertige Reißverschluss, der sich auch mit frostklammen Fingern sicher öffnen läßt. Schon Hertweck wünschte sich dort einen Doppelschieberreißverschluss. Die Jagdjacken haben einen solchen. Die Motorradjacken müssen bislang darauf verzichten. In England hatte sich das Familienunternehmen Barbour mittlerweile ganz auf die "Thornproof"-Wax-Cotton-Bekleidung spezialisiert und errichtete 1955 die erste eigene Fabrik zur Herstellung der hauseigenen Produkte.

Eine Renaissance erlebte dieses postmoderne Kleidungsstück erst wieder in der Motorradszene der 80er Jahre. Die zweite Fabrik der Barbours wurde 1981 errichtet, fünf Jahre später die Nr. 3. Die meisten Träger von Wax-Cotton Jacken sind mittlerweile gar nicht unbedingt nur Jäger oder Angler sondern oft statusbewußte Söhne und Töchter wohlhabender Eltern. Die alte Kundschaft kaufte meist nur einmal eine Jacke, um diese dann ein Leben lang zu benutzen. 40 Jahre alte Jacken, die zur Ausbesserung ins Stammhaus geschickt werden, regen bei Barbour niemanden auf. Auch der deutsche Importeur der Motorradbekleidung, Gerald Brabetz, hat Kunden, die mit ihrer Barbour seit 20 Jahren zufrieden sind. Wie lange die modisch orientierte Kundschaft ihr Zeug trägt, bleibt abzuwarten. Durch den Trend, eine Barbour-Jacke auch als modisches Kleidungsstück zu verstehen, wurde Familie Barbour von Bestellungen geradezu überrollt. Die Qualität, die diese Produkte bieten, scheint sich auch bei den Windsors herumgesprochen zu haben. Barbour wurde 1973, 1982 und 1987 von Mitgliedern der königlichen Familie mit dem Titel



„Hoflieferant“ geehrt. Motorradanzüge für uns werden nur noch aus traditionellen Gründen gefertigt. Die Kunden für die dunkelgrüne oder blaue Jagdbekleidung zahlen ohne Murren höhere Preise als die weniger statusbewußten Kradler. Die jüngst teurer gewordenen Anzüge finden sich bei

Oldiepiloten und bei den nostalgisch angehauchten Kreisen von Ein- und Zweizylinder-Piloten, Gespannfreaks und Endurowanderern. Und diese verteidigen ihre geliebten Baumwollanzüge oft energisch gegen den Vorwurf, diese Art von Motorradbekleidung sei nicht mehr zeitgemäß.

Die Kritiker übersehen aber, daß Wachsanzug nicht Wachsanzug ist. Es gibt zwischen den einzelnen Anbietern enorme preisliche und qualitative Unterschiede. Barbour liegt qualitativ und leider auch preislich an der Spitze des Angebotes. Die Barbour-Sachen sind bei

Stürzen ausgesprochen reiß- und scheuerfest und schmieren auch lange nicht so sehr wie billige Kopien. Der höhere Kaufpreis macht sich positiv bemerkbar. Meine persönlichen Erfahrungen mit Barbour sind ausgesprochen gut. Jacke und Hose passen, da sie ausgezeichnet klimatisieren, zu jeder Witterung und bleiben auch bei mehrstündiger schneller Regenfahrt dicht. Die Hose war nach sechs Jahren rauer Beanspruchung (mit div. Stürzen im Gelände) so ziemlich am Ende, die Knie und den Hintern hatte ich dreimal nachwachsen müssen. Dennoch war ich niemals richtig naß geworden, wenn ich auch zwei- oder dreimal nach mehr als 400 km Regenfahrt feucht und durchgefroren zu Hause anlangte. In den ganzen Jahren rostete keine Schnalle oder auch nur ein Druckknopf, auch riß nichts aus. Bei der Jacke sah die Bilanz noch günstiger aus: Nach ebenfalls sechs Jahren ohne Nachwachsen ist die Jacke immer noch dicht, leider bricht jetzt der Stoff an den Ärmeln, und das Innenfutter beginnt zu reißen und morsch zu werden. Bei der Jacke nutze ich jetzt einen prima Kundendienst der Firma Barbour: den Reparaturservice. Für unter 100 DM lasse ich mein abgetragenes Stück runderneuern. Ich denke, anschließend funktioniert der Kittel noch drei oder vier Jahre.

Im Zeichen der anwachsenden Müllhalden ist es sicherlich nicht die schlechteste Tat, ein langlebiges Qualitätsprodukt zu kaufen, das auch noch repariert werden kann. Insofern sind Nylon-, Goretex- und überhaupt alle Kunstfasernanzüge ein Problem. Reparaturen sind oft kaum durchzuführen, und wenn dann einmal der Tag des Mülls kommt, stellt die fachgerechte Entsorgung ein Problem dar. Gegen Wax-Cotton beim Motorradfahren lassen sich einige Argumente ins Feld führen,

wie die schlechte Signalwirkung der dunklen Anzüge oder ihre geringe Schutzwirkung gegen Stöße oder lange

wasche ich nach einer Motorradfahrt auf jeden Fall! Seien diese nun schmierig oder nicht! Anzüge, bei denen ich für Regenwetter noch einen Extraanzug mitführen muß, wie die häufig getragene Kombination Lederkombi/Regenkombi sind mir auf Langstrecke zu umständlich. Ich finde es beispielsweise eklig und zeitraubend, bei einsetzendem Regen anhalten zu müssen und den PVC-Einteiler

verbessern. Protektoren, beispielsweise an Wirbelsäule und Knien unter dem Barbour getragen, schützen im Fall des Falles sehr wirksam. Natürlich gäbe es etwas zu verbessern: Die Handgelenkpartie ohne Futter ist unpraktisch, da die Hemdmanschetten speckig und die Handgelenke kalt werden. Ich helfe mir mit Pulswärmern. Eine zweite Innenta-



The CONNAUGHT Coat

OW123. Single. OW120. Double. Made of pure China Silk, single or double. Weighs only 17 ozs. (0.48 kos.) single and 32 ozs. (0.90 kos.) double. The lightest weather-resisting Oilskin ever produced. Can never go sticky. In any of the colours described opposite. Sizes as on page 20.

PRICES OF CONNAUGHT AND PATRICIA, POST PAID
Single Silk **57.6** (\$14.40 Fcs. 81.25)
Double Silk **77.6** (\$19.40 Fcs. 109.50)
Larger sizes 5 - (\$1.25 Fcs. 7.00) more

The PATRICIA Coat

OW124. Single. OW121. Double. Exactly the same quality as CONNAUGHT. Made of pure China Silk. Will never leak or stick in any climate. In single silk weighs 17 ozs., in double silk 32 ozs. Sizes 34 ins. to 38 ins. bust (86 cm. to 96 cm.), 48 ins. to 54 ins. long (121 cm. to 136 cm.)

J. BARBOUR & SONS, LTD. . . SOUTH SHIELDS, England

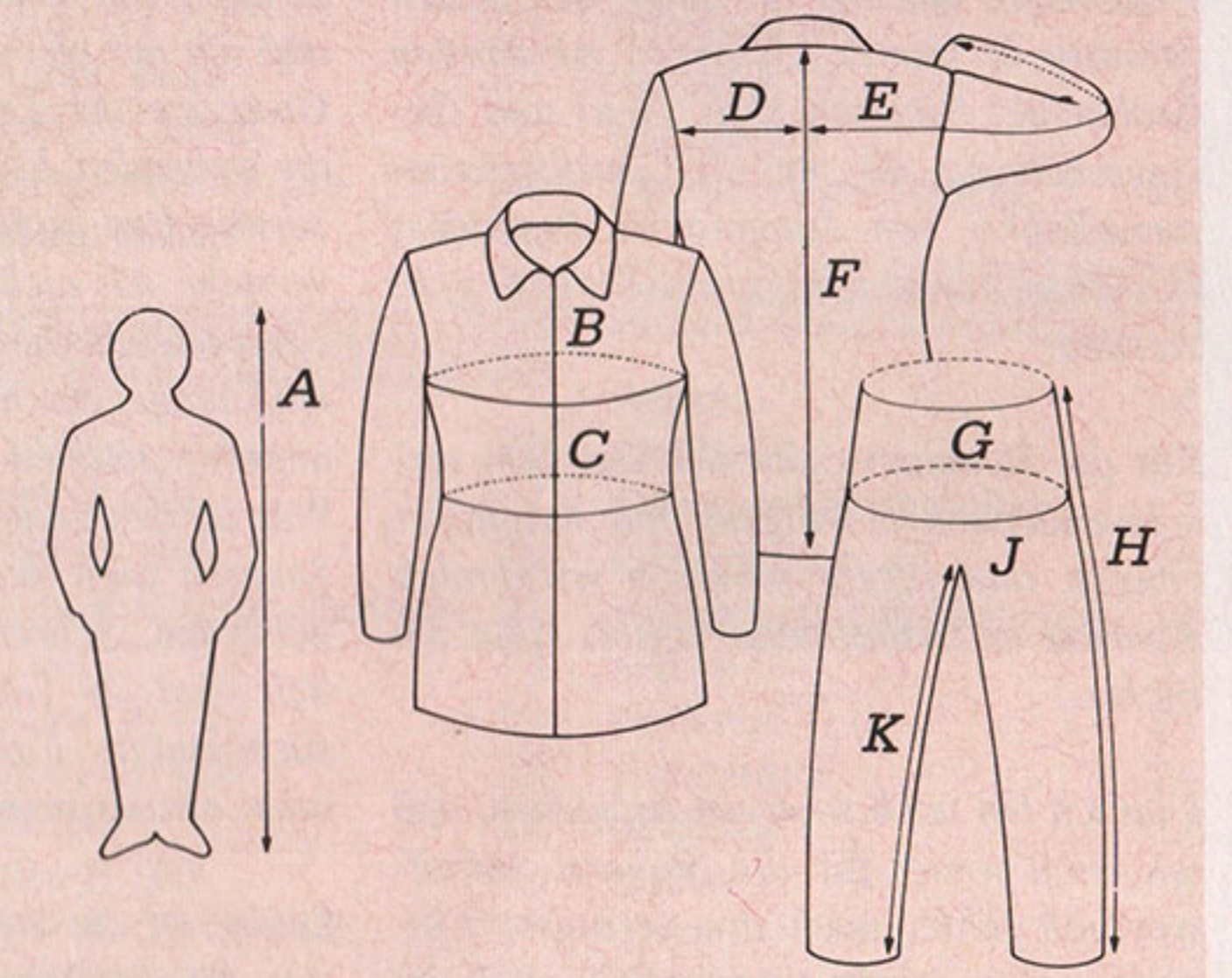


Jacke

Körperlänge A
Brustumfang B
Taille C
Schulterhälfte D
Ärmellänge E
Rückenlänge F

Hose

Taille G
Seitenlänge H
Hüftumfang J
Schrittlänge K



Rutschpartien auf rauhem Asphalt. Um diesen richtigen Stimmen etwas entgegenzusetzen, behaupte ich, daß die beste Schutzkleidung aber die ist, in der sich der Fahrer am wohlsten fühlt, nicht kalt, nicht naß wird und nicht schwitzt. Und zwacken und zwicken soll auch nichts und auch nichts flattern! Wenn man sich die Mühe macht, lassen sich Jacke und Hose mit Hilfe des abgebildeten Schemas auf den Leib des Trägers schneiden, so daß das ganze Ding wirklich paßt. So, und jetzt bitte ich die Freunde moderner Kleidung, mir einen Anzug zu zeigen, der diese ganzen Forderungen so gut erfüllt, wie ein gut sitzender, gepflegter Wachsanzug. Und noch so umweltverträglich und relativ preiswert ist. Die Hände

überzuziehen. Die flatternde Regenkombi gleich schon vorab zu tragen, sorgt für feuchtklammes Klima am Körper, ist also auch nicht schlau. Ähnlich ist es bei Nylon: preiswert, bequem und wasserdicht bei kaltem Wetter, aber ein Schwitzkasten bei Sonnenschein. Moderne Kunstfasernanzüge habe ich noch nicht ausprobiert. Kevlarkombis sind für Tourenfahrer unpraktisch, da eng anliegend (kalt!) und mit zu wenigen Taschen ausgestattet. Fahranzüge, ein bekanntes Beispiel ist der von BMW, sind reichlich teuer und sollen im Sommer schweißtreibend sein. Ergo bleiben die Wachsplünnen nach wie vor für uns aktuell. Wer Angst vor einem Unfall hat, kann die Auffälligkeit mit einem reflektierenden Gurt

sche wäre flott. Der Reißverschluß sollte wie bei manchen Jagd- und Reitjacken mit einem Doppelschieber ausgestattet sein. Barbour könnte sich die Ventilationslöcher unter den Achseln sparen. In der Gischt von zu überholenden LKW bei Wolkenbrüchen habe ich dort schon Wassereintritte erlebt. Ein Stück textiles Tesaband über die Ventilationsöffnungen geklebt schafft Abhilfe.

Das einzige, was wirklich zu bemängeln ist, bleibt der Preis einer Barbour-Jacke. Billigere Nachbauten werden verführerisch.

Wir schwören nach wie vor darauf, haben wir doch auch im Zeitalter der Protektorenkombi die Hoffnung noch nicht aufgegeben, in den kommenden

Größenangaben für Sonderanfertigungen

Jahrzehnten noch viele Kilometer in den zeitlosen Baumwollanzügen trocken und warm zurückzulegen...

Andy

Haß in Deutschland

Diese Überschrift mag in der GP eigenartig anmuten, hat unsere Berichterstattung fast immer lebensfrohe Themen zum Inhalt. Doch in "Last not least" hat man Gelegenheit persönliches von sich zu geben. Auch wenn es sich um Ängste handelt.

Bei meinem Problem dreht es sich um ein Phänomen, das ich im Laufe der letzten Monate in immer kleineren Abständen beobachte. Nämlich Haß, Neid und Geringschätzung, die mir als Ganzjahresmotorradfahrer von Autofahrern, besonders in Stausituationen, entgegengebracht werden.

Für die Staumisere, die sich aus dem verschwenderischen Umgang mit Kraftfahrzeugen und ihrem manisch wirkenden Konsum in Deutschland ergibt, kann ich nichts.

Und ich bin auch so dreist zuzugeben, daß ich mich weder für die Stauerei verantwortlich fühle, noch die geringste Einsicht zeige, mich, womöglich noch im strömenden Regen, hinter stinkende Autos zu stellen. Sicherlich besitzen unsere Leser genug Phantasie sich vorzustellen,

daß auch Zeitungsmacher oft müde zur Arbeit und zerschlagen nach Hause fahren. Klar, daß die Fahrt dann fix und ohne Nervereien ablaufen soll. Das funktioniert hier in Bremen nur wenn wir am Wochenende arbeiten. Ansonsten eiert man im Dauerstau herum, bzw. versucht sich durch die mit stehenden Autos blockierten Straßen durchzumogeln. Ich weiß auch, daß ich mit meiner Fahrweise oft in einer Grauzone der Legalität bin. Vorbeifahren an stehenden Fahrzeugen und Überholen vermischen sich miteinander. Dennoch verstehe ich nicht, warum mir hinter den Fenstern überholter Autos unverhohlener Haß entgegenschlägt. Ich will niemanden ärgern, gefährden oder behindern. Die Wut ist den Leuten am Gesicht abzulesen. Steigern kann sich diese Wut bis zu Drohgebärden, Schreien und Hupen. Gefährlich wird die Geschichte durch den Versuch einiger Fahrer, mich zu schneiden oder abzudrängen.

Leider ist die Straßenbahn keine Alternative, da die Wegezeit sich um 100% verlängert, wobei die Kosten für eine Monatskarte (DM 50) um 100% über denen meiner Maschine liegen (Fixkosten, Benzin, Öle eingerechnet). Somit gondele ich weiter durch Regen und Stau. Sollte ich Haß und Neid provozieren weil ich (ohne es zu wollen) den Autofahrern demonstriere, daß Verzicht auf eingefahrene Bequemlichkeiten zu einem Mehr an Mobilität führen kann, und damit an ihrem Gedankengebäude vom Segensbringer Automobil rüttele?

Oder es ist nur die schlichte Tatsache, daß Leute, die schneller vorankommen, stets den Neid anderer erwecken? Andy



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

Rainer Baues, Peter Kurze, Ute Nennstiel

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

DIE ZEITSCHRIFT - INHALT

GUMMIKUH & PAST perfect
Die Zeitschrift über Motorräder
der 50er, 60er und 70er Jahre

Chefredakteur:
Rainer Baues (verantwortlich)

Redaktionelle Mitarbeit:
Dipl. Ing. F. Freitag, Reinhard Hopp, Stefan Katzer, Peter Kurze (pk), Ernst Leverkus (Klacks), David Longstroke, Obering, Siegfried Rauch, Andy Schwietzer, Wilhelm Springmann, 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!

Schwerpunktt Themen

Adler	4
AJS 350 16C (Trial)	14
AWO 425	13
BMW 256 von Walter Zeller	30
BMW R51/3+R50/5	25
BMW R90S-Rennmaschine	32
BSA A 10	32
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 BSA-Basis	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
Hercules-Nürnberg II	32
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	18
MZ RT 125	21
MZ BK 350	15
Norton Commando	19
Norton Federbett	24
Norton Manx m. Jawa Motor	20
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 (D)	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 KS 601	32
Zündapp Norma	29

Testberichte

Adler MB 250 S	28
Ardie BD 176	29
BMW R26	13
Bücker Ilona II	27
DKW RT 175 S	30
Dnepr MT16-Gespann	32

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 Cornet	32
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
Imme R 100	32
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
Haariß-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 I	31

Kolben erneuern II	32
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	19
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 die Bestellung fix und legen der Sendung eine Rechnung bei.

GUMMIKUH-Verlag
Am Deich 57 • 28 Bremen 1

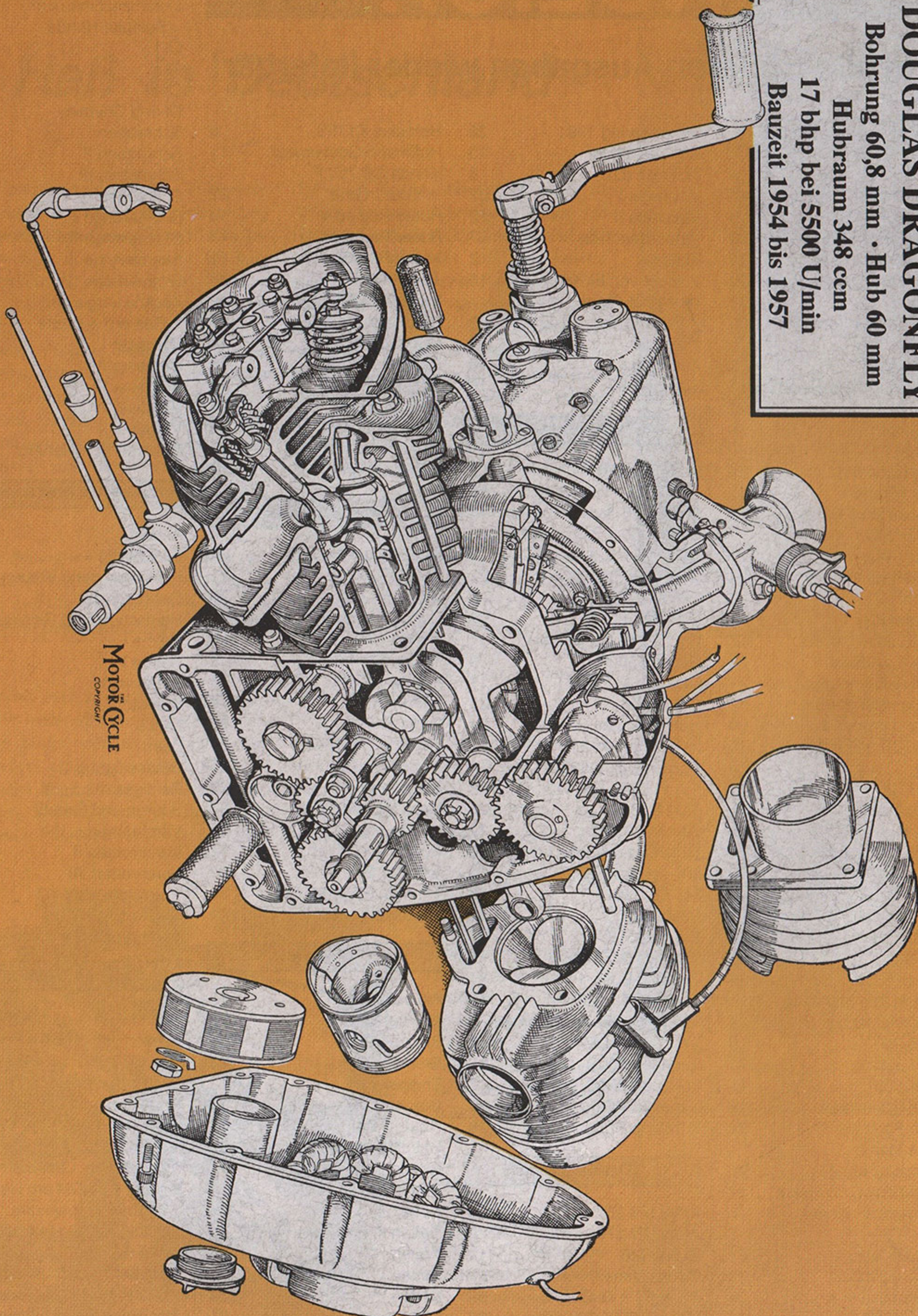
DOUGLAS DRAGONFLY

Bohrung 60,8 mm • Hub 60 mm

Hubraum 348 ccm

17 bhp bei 5500 U/min

Bauzeit 1954 bis 1957



MOTOR CYCLE
COPYRIGHT