

4. Jahrgang
T10856E

GUMMIKUH &

5,90 DM
öS 50 · sfr 5,90

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

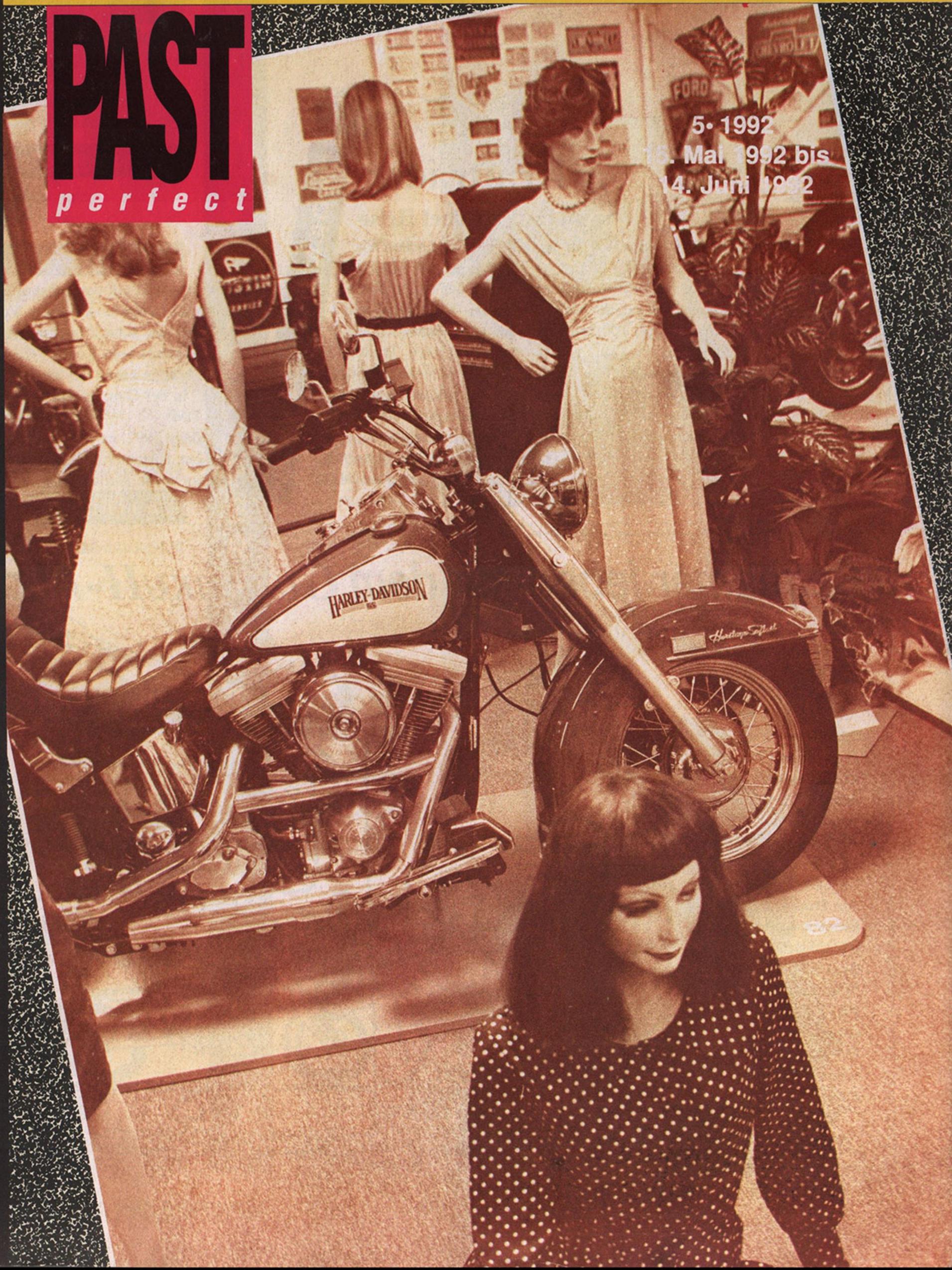
PAST

perfect

5. 1992

15. Mai 1992 bis

14. Juni 1992



82

VORWORT ZUR DRITTEN AUFLAGE

INHALTSVERZEICHNIS

I. Kleinmotoren, Verwendungszweck, Konstruktionsmerkmale

II. Kraftfahrzeuge

III. Kraftfahrzeuge und Antriebe

IV. Kraftfahrzeuge und Antriebe

V. Kraftfahrzeuge und Antriebe

VI. Kraftfahrzeuge und Antriebe

VII. Kraftfahrzeuge und Antriebe

VIII. Kraftfahrzeuge und Antriebe

IX. Kraftfahrzeuge und Antriebe

X. Kraftfahrzeuge und Antriebe

XI. Kraftfahrzeuge und Antriebe

XII. Kraftfahrzeuge und Antriebe

XIII. Kraftfahrzeuge und Antriebe

XIV. Kraftfahrzeuge und Antriebe

XV. Kraftfahrzeuge und Antriebe

XVI. Kraftfahrzeuge und Antriebe

XVII. Kraftfahrzeuge und Antriebe

XVIII. Kraftfahrzeuge und Antriebe

XIX. Kraftfahrzeuge und Antriebe

XX. Kraftfahrzeuge und Antriebe

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.

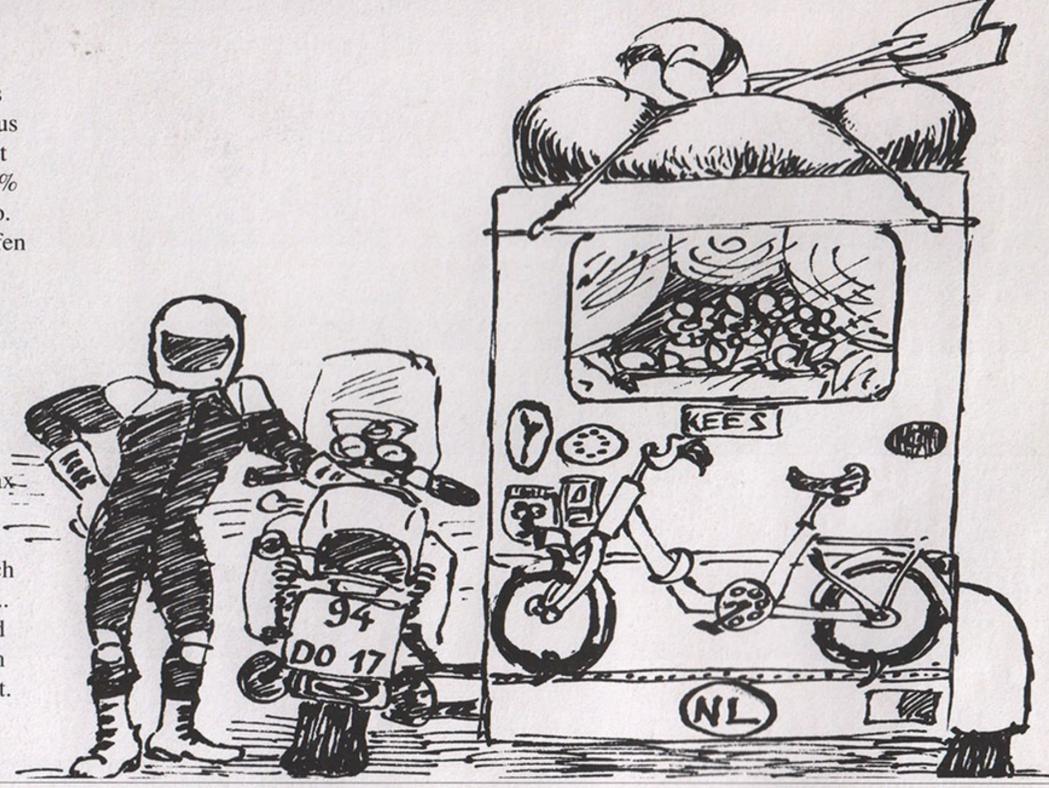
zu bestellen beim:
GUMMIKU H-VERLAG
 Am Deich 57
 2800 Bremen
 Telefon 0421/501617
 Telefax 0421/504448

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-Abo!

Die GUMMIKU H & PAST perfect gibt es jeden Monat frei Haus für nur DM 4,99 statt 5,90, also mit ca. 15% Preis-Vorteil 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.



UNTERWEGS

Alan Cathcart mit der Metisse G50 Mountaineer auf der Straße 4

AKTUELL

MZ lebt! Andy und Ames im Werk 14

Deutsche Kennzeichen: Immer Ärger mit den Tafeln 54

GESCHICHTE

DKW - IFA - MZ Werksgeschichte 50

TECHNIK

Wußten Sie schon... 20

Historischer Test BMW R50 38

Aus Stromis Labor Hydraulische Dämpfer 41

Schraubserie Maico Es darf gebastelt werden IV 46

GESCHICHTEN

Masurische Protektorenkombi 36

Klacks: Erregung öffentlichen Ärgernisses 36

Longstroke: Hannes und der TÜV 44

RUBRIKEN

Titelbild: Motorrad- und Automuseum Öhringen (Foto Ames) 1

Litera-Tour 9

Korrespondenz 10

Termine & Treffen 18

Such & Find Der Kleinanzeigenmarkt 22

Impressum 33

Typenkunde BSA A65 48

Leser-Service: Lieferbare Hefte 55

Motorgalerie: ARIEL KH-Twin 56

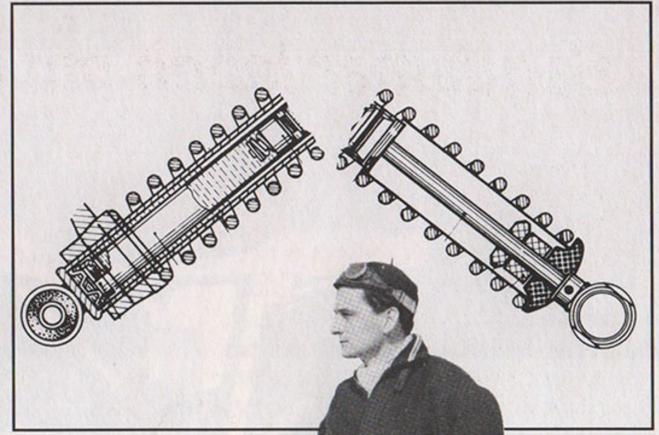
GUMMIKU H & PAST PERFECT AUSGABE 36



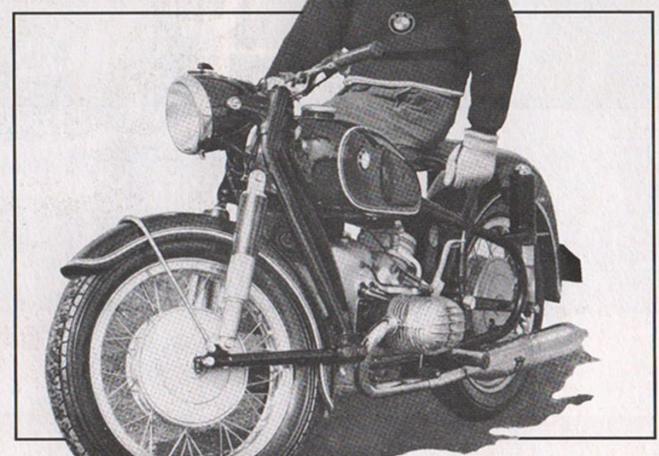
Alan Cathcart testet eine Metisse G50 Mountaineer ab Seite 4



Andy und ames in Zschopau • Die Reportage ab Seite 14

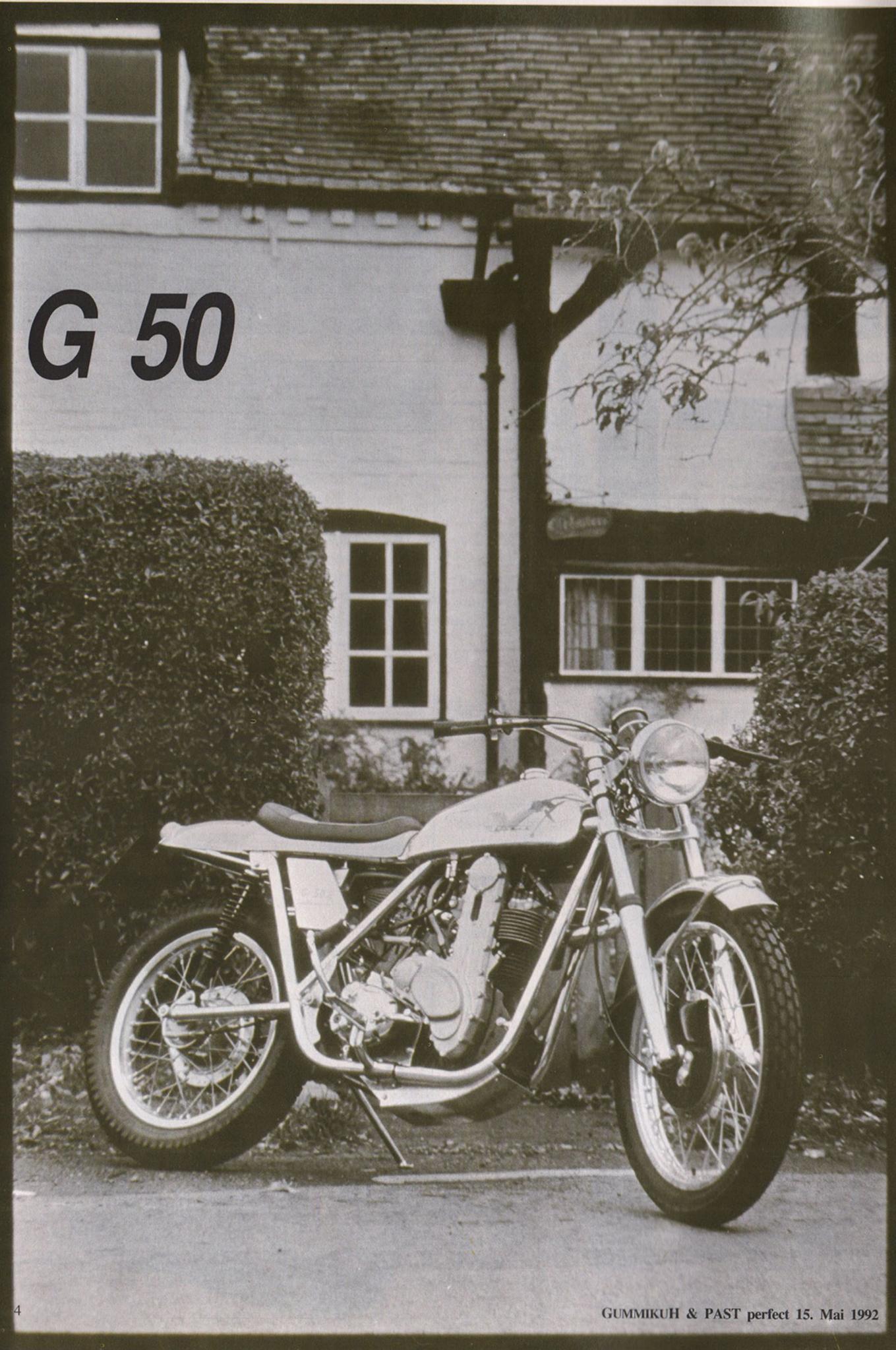


Stromi untersuchte in seinem Labor sogenannte hydraulische Dämpfer. Heute spricht er fast nur noch von "Ölpatschen" Seite 41



Diesmal im Historischen Test: BMW R50 Seite 38

G 50



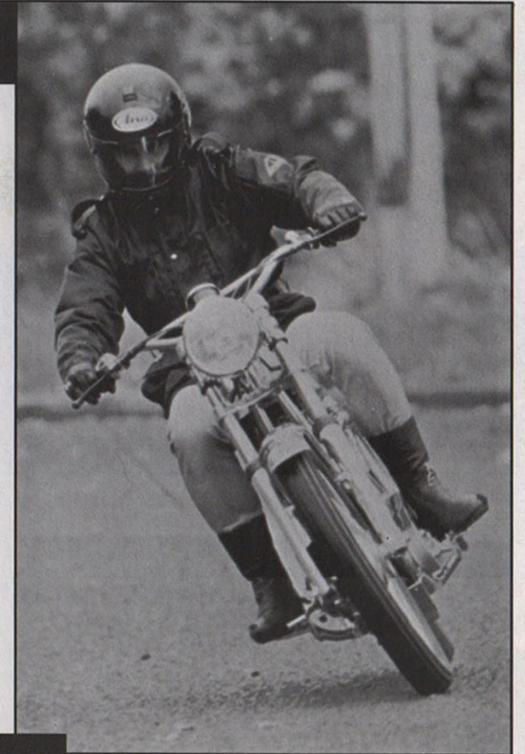
Die esoterische Enduro

Alan Cathcart mit der Mountaineer auf der Straße.

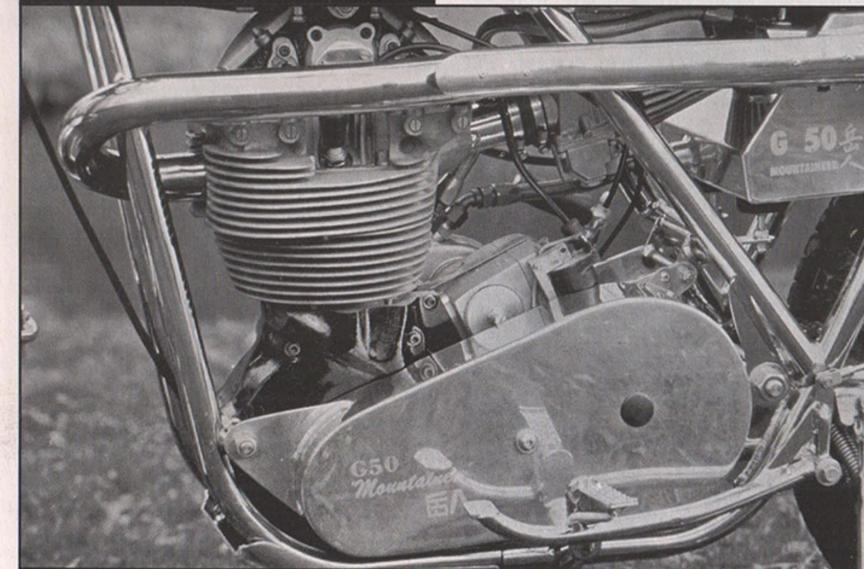
Die Japaner haben sich in starkem Maße in den letzten zehn Jahren in der größeren gewordenen Classic-Szene etabliert. Doch Vorurteile über ihr Verhalten sind hartnäckig im Westen verankert. Im Gegensatz zu weitverbreiteten Vorstellungen ist der durchschnittliche japanische Sammler nicht ein Mensch mit prall gefüllten Taschen, der nur darauf wartet, sämtliche europäischen und amerikanischen Klassiker einzukaufen. Sondern ein ähnlicher Sammler wie auch sein britischer Kollege, nur daß der Japaner sein Stück Motorradgeschichte noch mehr genießen kann, da diese Maschinen in Nippon noch rarer sind als daheim. Und ich kann aus persönlicher Erfahrung ergänzen, daß die Japaner kein Volk von Polierern sind, sondern ihre Klassiker vielleicht noch intensiver nutzen als europäische Sammler.

Die Maschine, die hier auf den Bildern zu sehen ist, gehört einem

Japaner. Es handelt sich nicht um ein vollrestauriertes oder nachgebautes Exemplar, wie die Bilder Glauben machen könnten. Stattdessen wurde die Maschine - Metisse G 50 Mountaineer - in England auf besonderen Wunsch eines führenden Fahrers in der japanischen Classic-Racing-Szene gebaut. Dieser Mann entflieht am Wochenende mit dem Motorrad der dichtbesiedelten Küstenregion seiner Heimat in die Berge. Da er kein Motorrad fand, das seinen Ansprüchen genügte, entschied er, eine Maschine bauen zu



Modern und nüchtern wirkt der Primärdeckel. Der Weg des Gasstromes ist ausgesprochen bildhaft.



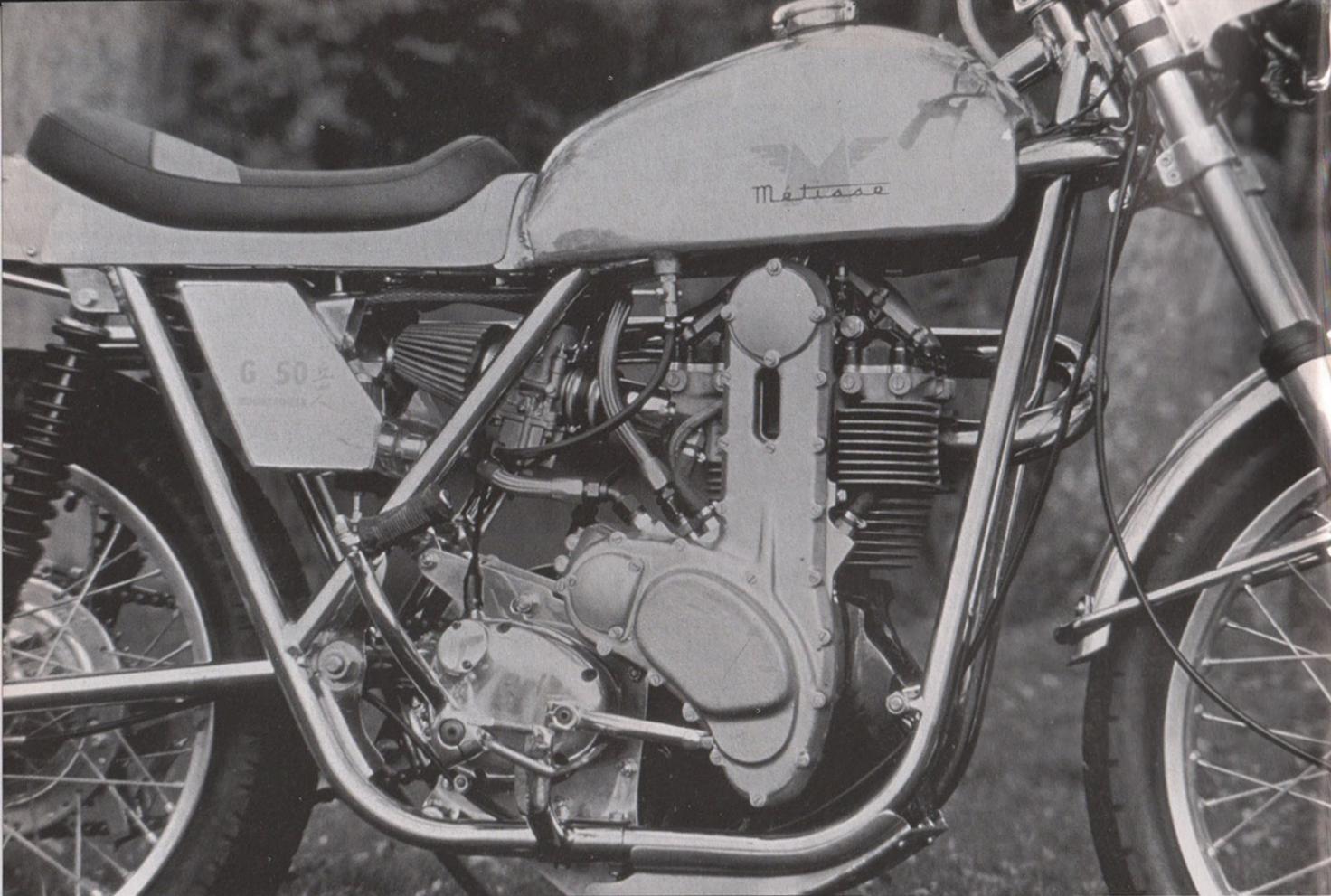
lassen.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, daß unser anonymer Matchlessbesitzer

ein Matchless G 50 Fan ist, war es nur logisch, daß er ein Motorrad wollte, daß von einem dieser legendären SOHC-Einzylinder angetrieben wurde, der auf der Straße genauso erfolgreich war wie auf der Piste. Überraschend ist dabei, daß AMC-Fans eigentlich den Erfolg der zahlreicheren G 50 Versionen niemals richtig registrierten. Dabei wurden, unter anderem auch um die G 50 für amerikanische Serienmaschinenrennen zu homologieren, bestimmte Stückzahlen einer Enduro mit dem Namen G 50 CSR gebaut.

Später machte Colin Seeley einen Versuch, seine G 50 motorisierte Rennmaschine unter dem Namen Condor auf den Markt zu bringen. Doch es blieb beim Versuch.

Selbst heute, wo Replica G 50-Motoren lieferbar sind, bleiben die Stückzahlen für die Straße verschwindend klein. Insbesondere, nachdem Rutters Replica der Condor in erster Linie für Veteranensportler gedacht ist. Bei vielen Classic-Enthusiasten ist auch zu beobachten, daß diese lieber, als einen schraubengenauen Nachbau zu erstellen, aus den heutzutage lieferbaren Komponenten lieber ihre "Classic-Special" zusammenstecken. Unser japanischer Freund hatte auch seine eigenen Vorstellungen, doch er wandte sich an Graham Boothby von der Firma TGA



Motorcycles, einem der führenden Läden für den Classic-Racer. Nachdem er das Projekt mit besprochen hatte, gab er grünes Licht, um eine zulassungsfähige Rickman Enduro mit einem Matchless G 50 Motor zu bauen.

Und warum keine Replica der G 50 CSR? "Mir gefällt das Aussehen der G 50 CSR nicht so sehr," erzählte unser japanischer Enthusiast, "und immer wenn ich mit einer Maschine mit Rickmanrahmen fahren konnte, fühlte ich mich darauf ausgesprochen sicher! Ich schätze ihre Verarbeitung und bewundere die Rickman-Brüder wegen ihres Mutes, ein modernes Fahrgestell als die etablierten Fabriken zu bauen, für das es ja recht schwer war, passende Motoren zu bekommen." (Die Rickman Story

Englisch zerklüftet: die Steuerseite.

findet ihr in den GP-Ausgaben 21 + 22) "Aber der Hauptgrund war die Tatsache, daß mir die Optik der Metisse so gut gefällt. Also wählte ich ihn als Basis für mein Motorrad."

Die Tatsache, daß Pat French von MRD alle Rechte und Werkzeuge von den Rickman Brüdern kaufte, machte den Traum realisierbar. Der Original-Rickman-Fiberglas-Tank wurde noch durch einen Alutank in gleicher Form ersetzt. Pat French mußte den Rahmen ein wenig

ändern, um Platz für den G 50 Motor zu haben. Die vor 30 Jahren häufig verbauten G 80/85 Motoren waren weniger hoch. Doch meistens wurden die Chassis, als sie 1963 in den Verkauf kamen, mit Zweizylinder-Triumphmotoren ausgestattet. Später wurden Nortonmotoren favorisiert. Das Ergebnis ist ein ziemlich muskulös wirkendes Motorrad, aufgrund des fehlenden Raums im Rahmen. Schade, daß die Rickmanbrüder zu wenig Zeit hatten so eine G 50 Enduro zum Verkauf anzubieten. Sie argumentierten auch stets, daß es nicht möglich sei, eine Handvoll der raren G 50 Motoren zu bekommen.

Heutzutage ist das alles kein Problem mehr, es braucht nur noch Geld. Der Motor ist eine von Mick Rutters Replicas und wurde mit einer Verdichtung von 10:1 anstelle von 11,5 : 1 zivilisiert. Die Verdichtung machte Antreten für mich quasi unmöglich. Oder ich bin es eben gewohnt, G 50 generell anzuschieben.

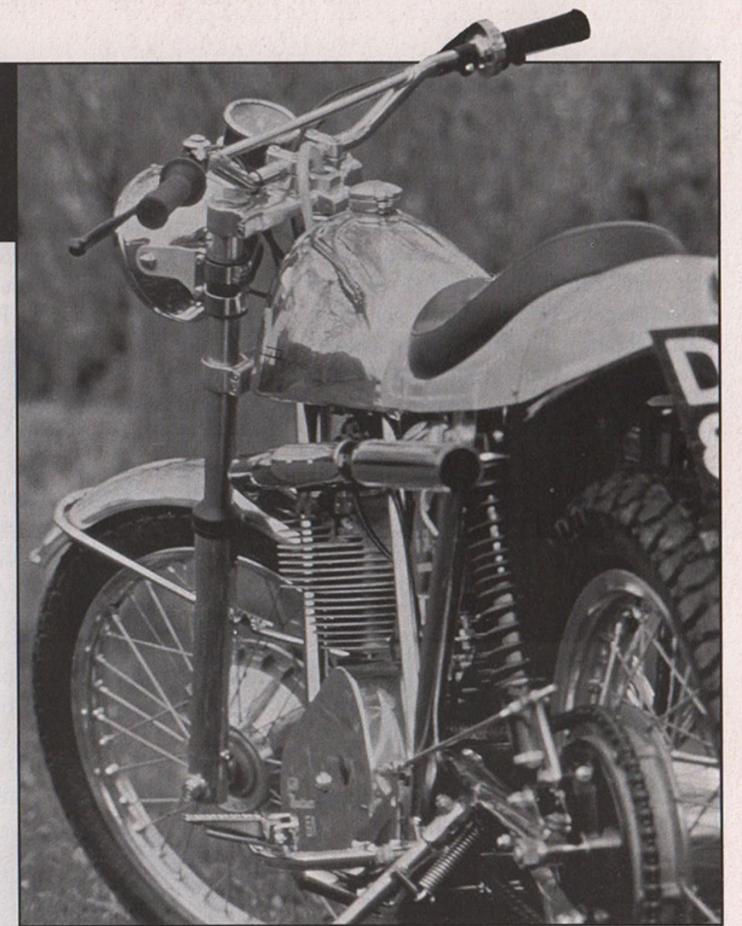
Weiterhin ist ein 38 mm Mark 2 Amal Vergaser montiert. Dieser Durchlaß ist einige mm kleiner als ihn die Leute heutzutage fahren. (In Verteidigung der historischen Wahrheit muß ich ergänzen, daß der Originaldurchlaß von 1 1/2" von 1962

ziemlich exakt 38 mm entspricht.) Dazu kommt ein mehr als ein Zoll langer Ansaugstutzen, der mehr Durchzug bringen soll. Dazu kommt die größere Flexibilität des Mk 2 Vergasers in jedem Lastbereich. In Verbindung mit einem Luftfilter und einem geraden Auspuff klingt die Maschine großartig. Boothby meint, die Maschine erzeugt bei 7000 U/min ca. 40 PS. Ungefähr 10 PS weniger als ein Rennmotorrad aber ein viel größerer nutzbarer Drehzahlbereich. Und obwohl kein Drehzahlmesser montiert ist, bestätigt das der Fahrindruck. Anders als bei meiner G 50 Rennmaschine, wo die linke Hand sehr gut trainiert sein muß, um mit wenig Drehzahl aus einer Kehre herauszubeschleunigen (Ursache dafür ist wohl das Auspuffmegaphon und der GP-Vergaser), läßt sich die Metisse einfach fahren und hat untenherum deutlich mehr Dampf, als ich vermutet hatte.

Die Maschine ist eine ideale Geländemaschine, die mehr "OFF-ROAD" ist, als die meisten Besitzer ihr jemals zumuten. Aber wenn man einen offenen Weg vor sich sieht, braucht man nur den Griff aufzureißen, und man wird erstaunt, wie man sich an dem Geländelenker festklammern muß, um nicht die Maschine über den Hinterradkotflügel zu verlassen. Aber auch wenn man ein schlammiges Geländestück mit niedrigen Drehzahlen überwinden will oder in einem Dorf nicht zu sehr wegen dem Auspuffton auffallen möchte, die Metisse macht es möglich. Auch wenn bei Rickman nie eine zugelassene G 50-Metisse gebaut wurde, zeigt die Mountaineer was möglich gewesen wäre, bzw. wie ein britischer Vorgänger der heutzutage so beliebten Tengai und Tene-re ausgesehen hätte.

Da das Mk. 3 Metisse Fahrgestell nur für Geländesport gebaut wurde, hatte Pat French noch einiges zu tun, um es auch für Straßenbetrieb zu wappnen. Eine 35 mm Marzocchi Gabel und Federbeine vom gleichen Hersteller arbeiten ausgezeichnet. Von Triumph stammen die achtzölligen Konusbremmen. Die vordere Bremse bringt durch die Duplexbauart genug Kraft für Asphalt, während die hintere Bremse sensibel für Dreck ist. Ergänzend kommt die Bremswirkung des hochverdichteten Motors dazu. Als Getriebe dient eine Norton/AMC Viergangbox. Genauso wie diejenigen, die in der ES 2 oder Model 50 montiert waren. Der erste Gang liegt sehr tief. Wenn man bedenkt, daß der Besitzer wohl in erster Linie auf Asphalt

Augen- und Ohrenschmaus für Fans.

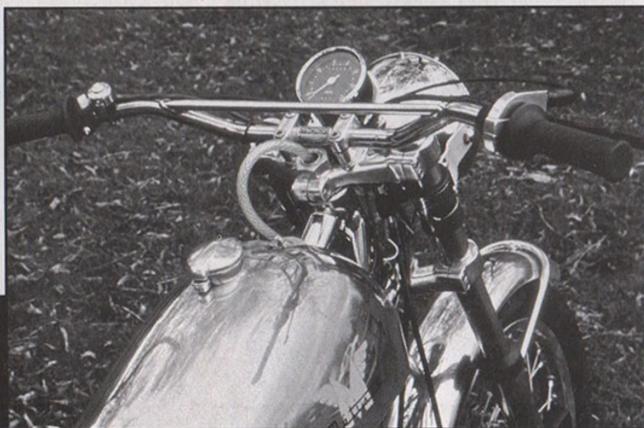


Ein »kleines«, edles Motorrad.



herumfährt, wären vielleicht Fünf Gänge sinnvoll gewesen. Jedoch wirkt die Maschine locker und glücklich wenn sie mit 60 mph (96 km/h) die Straße entlangschiggert. Auch beginnt man bei diesem Tempo schon im Wind zu hängen. Ein Extralob verdienen sich die Reifen, die ich vorher noch nicht kannte. Beide sind von Continental, vorne 3.00 x 21, hinten 4.60 x 18, mit grobem Blockprofil. Sie haften nicht nur auf Asphalt gut, sondern haben auch im Gelände genügend Traktion. Eine gute Wahl!

Als ich die Maschine mit 17 Meilen auf der Uhr übernahm, war ich rasch beeindruckt, wie praktisch und durchdacht sie ist. Die Laufkultur in niedrigen Drehzahlen könnte besser sein -vielleicht ein Ergebnis der Rennocken - aber der Motor fühlte sich bereits frei an und reagierte rasch. Das ist ein Ergebnis der Politik von Graham Boothby, der versucht, jedem Kunden das zu liefern, was er sich wünscht, auch wenn es etwas mehr Mühe macht. Beispielsweise sorgt er dafür, als einer der führenden Lieferanten für Rutter "G 50" Motoren, daß jeder Motor vor dem



Der Tacho ist von Smith naturrally!

Einsatz von einem Ingenieur gewissenhaft kontrolliert wird.

"Das soll keine Kritik an Rutters Arbeit sein, ganz im Gegenteil," meint Boothby, "als alle Welt davon nur redete, ging Rutter los und baute G 50 Motoren. Er hat weltweit zufriedene Kunden, darunter auch uns. Aber so wie niemand mit einer in der Bracebrigde Street neu gekauften Norton Rennen fuhr, ohne sie nochmals zu zerlegen und sie zu präparieren, so halten wir es auch mit unseren G 50 Motoren. Es zahlt sich aus. Wenn jemand wie der Käufer der Metisse ungefähr 8.000 Meilen entfernt wohnt, muß sichergestellt sein, daß das Motorrad perfekt ist, wenn es England verläßt. Das ist der Grund, warum wir viel Zeit für die Vergasereinstellung opfern oder die Elektrik zweimal überprüfen."

Es ist wohl bemerkenswert, daß die Zündanlage der Mountaineer aus einem tschechischen PAL-Zündmagneten für Speedwaymaschinen besteht. TGA importierte diesen eine Zeitlang für historischen Rennsport. Die Lichtanlage wird von wiederaufladbaren Trockenbatterien versorgt, die unter dem Tank angebracht sind und für zwei Stunden Licht liefern. Ähnlich pragmatisch aufgebaut, ist der Pri-

märantrieb mit einer Newby Trockenkupplung und einem Zahnriemen, um die im Ölbad laufende Kette zu ersetzen. Versteckt ist das ganze hinter einem polierten Deckel, der mir als einziges Teil an der Maschine nicht gefällt.

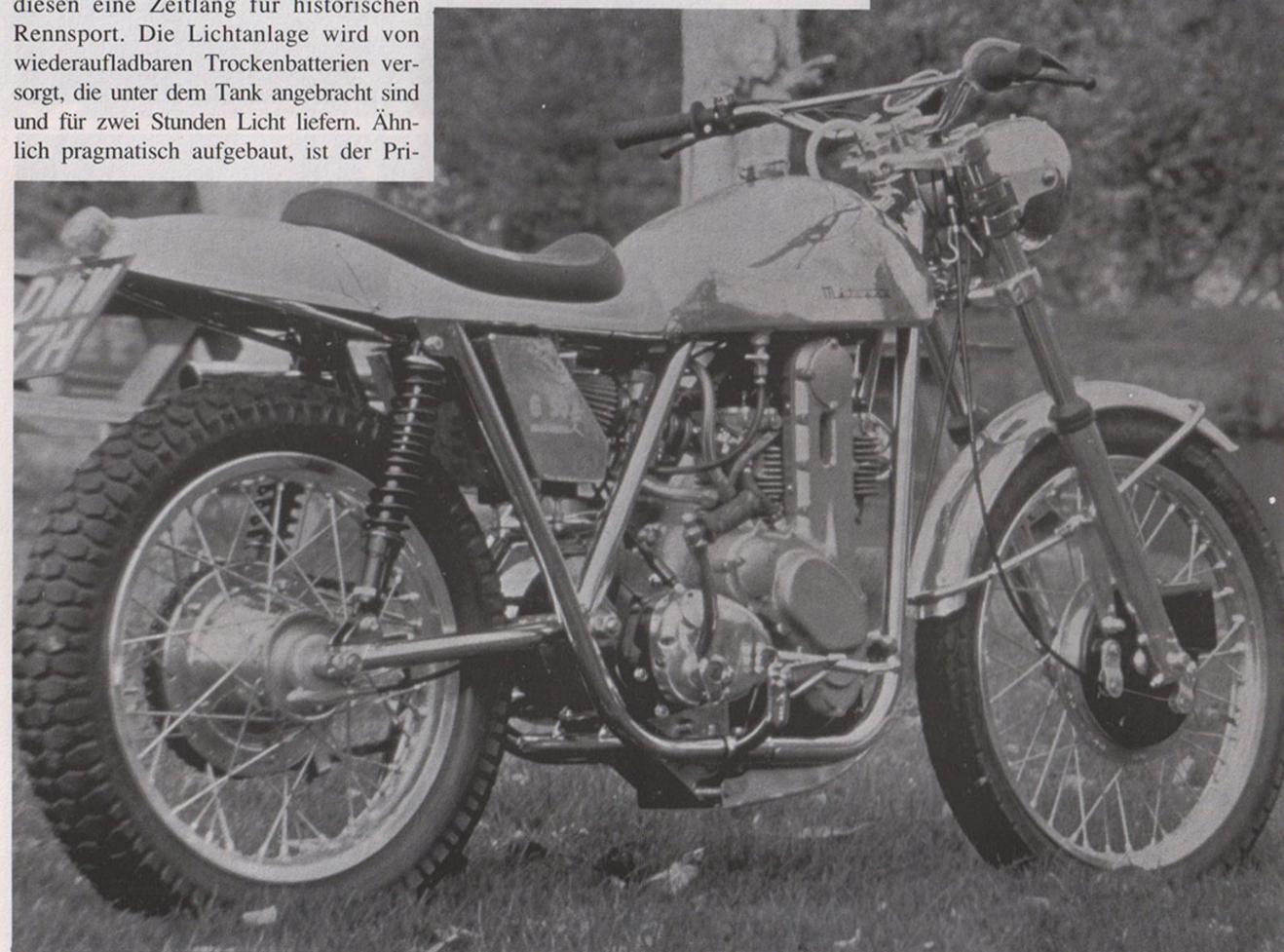
Das Gesamtgewicht liegt aufregend tief: 125 kg mit Straßenaustattung (oder was man so nennt...) und sechs Pint (ca. 3,3, l) Öl. Castrol R 40 natürlich...

Gelegentlich schnüffelt man etwas Rizinusöl, wenn man auf dem Weg durch die herbstliche Landschaft mit 80 km/h entlangfährt. Die Sonne spiegelt auf dem polierten Alutank, und der genußvolle Auspuffton der G 50 wird von den Steinwällen an der Seite der Landstraße reflektiert - so eine Fahrt zeigt verführerisch den Charme dieser vergangenen Motorradzeit. Und beweist die guten Sinne - oder den guten Geschmack - unseres japanischen Freundes.

Für 10.975 Pound (ca. 33.000 DM) ohne Zollgebühren ist dieses Stück Nostalgie

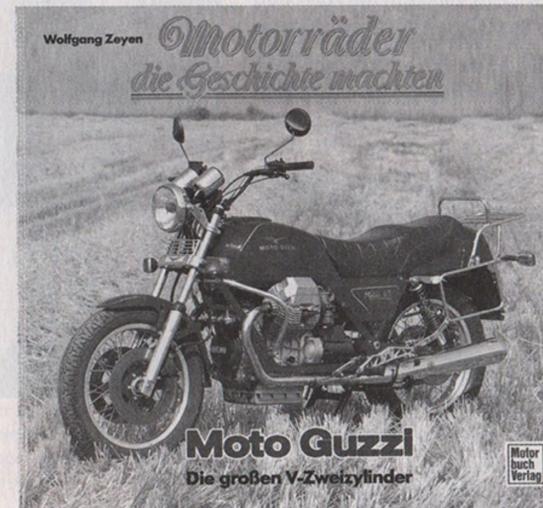
auf der Straße. Hauptsächlich bezahlt man für den Rennmotor: Mit einem BSA Gold Star Motor wären es einige Tausend Pound weniger gewesen. Diese "Spezial" erlaubt es, sich Gedanken über deren Konzept und seine Besonderheiten zu machen. Ich würde mich nicht wundern, wenn wir, nachdem die Maschine einige Jahre die Kehren zum Fuji-yama auf- und runtergekraxelt ist, mit einem Motorrad überrascht werden, das eine Yamazuki oder Kawahonda "Retro-Enduro" darstellt: mit einem vernickelten Rahmen, zwei Stoßdämpfern am Hinterrad, einem OHC-Motor und einem puristischen Styling. Lacht nicht: es hat schon merkwürdigere Dinge gegeben...

Text: Alan Cathcart
Übersetzung: Andy Schwietzer
Fotos: Kyoichi Nakamura

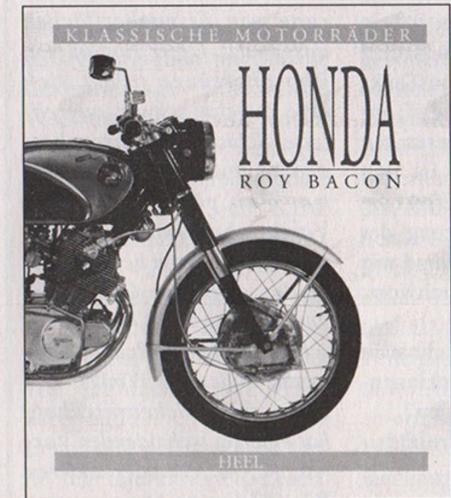


PS: Die Metisse G 50 Mountaineer ist auf Bestellung lieferbar (auch mit anderen Motoren) bei: Graham Boothby, TGA Classic Motorcycles Ltd., Smithy Cottage, Liverpool Road, Bickerstaffe, Lancs. L 39 0EF, England, Fax 0044/695/424096

Litera-Tour



"Motorräder, die Geschichte machten: Moto Guzzi - die großen V-Zweizylinder" von Wolfgang Zeyen, 1. Auflage 1991, Motorbuch Verlag Stuttgart, ISBN 3-613-01383-5, 39,80 DM



"Klassische Motorräder - Honda" von Roy Bacon, deutsche Ausgabe, 1991, Heel-Verlag, Königswinter, ISBN 3-89365-230-2, 48,- DM

Motorräder, die Geschichte machten, gibt es eine ganze Menge, doch nur wenige von Ihnen sind so populär wie die großen Guzzi-V-Modelle. Wolfgang Zeyen, vormals Chefredakteur der Zeitschrift "Mottorradfahrer", hat ihnen ein im Motorbuch Verlag, Stuttgart, erschienenes Buch gewidmet. Auf 140 Seiten handelt er die Ursprünge der Marke mit dem flügel-schlagende Adler, die Entwicklung der großen V-Modelle und ihre technischen Daten ab. Die Firmenfrühzeit und die robusten und/oder schnellen Einzylinder werden, wie es schon der Titel verspricht, nur auf 15 Seiten erwähnt. Doch bei den V-Modellen kommt Zeyen in Fahrt. Man merkt es dem Buch an, daß er seit Jahren privat dem V aus Mandello vertraut. Er erzählt die Geschichte dieser Maschinen mit Sachkunde und Begeisterung. Ganz gleich, ob Entstehungsge-

schichte, Hintergründe oder Modellentwicklung - alles dran, alles drin! Die Illustrationen dürften in den meisten Fällen der Guzzi-Verlagsabteilung entstammen. Dadurch sind die Bilder der einzelnen Modelle ausgesprochen scharf. Aber auch dramatische Fotos aus dem Sport mit den norditalienischen Boliden sind zu finden. Diese beleben den ausgesprochen interessanten Sportteil.

Für alle, die eine positive Beziehung zu den italienischen Vs mit dem agriculturalen Charme pflegen, bietet sich hier die Chance, alles über die großen Guzzis zu erfahren, was man schon immer wissen wollte, sich aber nicht zu fragen traute...

Andy

"Honda" ist nicht nur ein Name, fast schon ein Symbol für die Wiederkehr des sportlichen Motorrades in der Mitte der 60er Jahre. Doch gerade über japanische Maschinen dieser Epoche ist das Wissen dünn. Vielleicht liegt es daran, daß einige selbsternannte Gralshüter der Veteranenszene frühe Japaner lange nicht als Klassiker akzeptierten oder daran, daß für japanische Hersteller Modellkonstanz und Betreuung von Kunden mit alten Fahrzeugen unbekannt war. Ganz gleich warum, in England ist man da schon weiter als hierzulande. Und genau diese Tatsache machte sich der HEEL-Verlag in Königswinter zunutze und präsentierte eine ins Deutsche übersetzte Version des Hondabuches des britischen Vielschreibers Roy Bacon.

Die professionelle Aufmachung in Text und Bild rechtfertigt diesen Schritt. Auf 192

Seiten findet sich in ausgezeichnete Qualität die Geschichte der Marke mit dem geflügelten "H", von den bescheidenen Anfängen bis zur Präsentation der CB 750 F 2, Modell 1978. Bildauswahl und Text zeigen die Entwicklung in erster Linie aus britischer Sicht. Ich finde diese Tatsache eher interessant, werden dort auch Modelle vorgestellt, die den deutschen Markt nie erreichten. Wie die CB 160 oder der Millionseller C 90. Aber auch die großen Maschinen wie die CB 750 oder GL 1000 kommen nicht zu kurz.

Ein ausführlicher Tabellenteil mit technischen Daten aller Modelle von 1947 bis 1977 rundet das ausgesprochen empfehlenswerte Buch ab. Fazit: Roy Bacon bürgt für Qualität: In diesem Fall nicht nur bei "All-swimming-in Oil-bikes".
Andy

KORRESPONDENZ

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

Tanks von Innen

Liebe Gummikuhhirten!
Vor einiger Zeit las ich in Eurer Zeitschrift einen Artikel über das Entrostern von Tanks mit Salzsäure und das anschließende Konservieren mit Phosphorsäure. Mir ist nun unklar, auf welchem Effekt die konservierende Wirkung der Phosphorsäure beruht und wie lange dies hält (Stichwort: Kondenswasser). Könntet Ihr mir vielleicht auch etwas über andere Tankinnenbeschichtungen erzählen? Vielen Dank, mit dreirädrigem Gruß
Titus Naujak, Berlin

Nach allen Reinigungsprozessen werden Metalloberflächen meist aktiviert, d.h. sie werden in einen Zustand versetzt, in dem sie gerade gegen chem. Veränderungen sehr anfällig sind. Beispiel: Blankes Eisen + Sauerstoff/Luftfeuchtigkeit = Rostanflug. Diese Anfällig-

keit wird bei der Phosphatierung von Eisenoberflächen ausgenutzt. Unter Einfluß von Phosphorsäure bildet sich eine äußerst schwer angreifbare Schicht aus Eisenphosphat (Autokarosserien werden u.a. auch phosphatiert). Der Vorteil gegenüber Lacken oder Kunstharzen liegt einfach in der dichteren Oberfläche und der besseren Kriechfestigkeit der chem. Reaktion bis in die äußersten Winkel. Die chem. Oberflächenveredlung hat einen entscheidenden Vorteil bei Kratzern oder anderen Beschädigungen, sie wird nicht unterwandert. Rost zeigt sich sofort an der beschädigten Stelle. Bei Lacken oder Kunstharzen kann im ungünstigsten Falle die gesamte Metallfläche zerstört werden, ehe sich der Schaden zeigt, und dann ist eine Reparatur meist nicht mehr möglich.

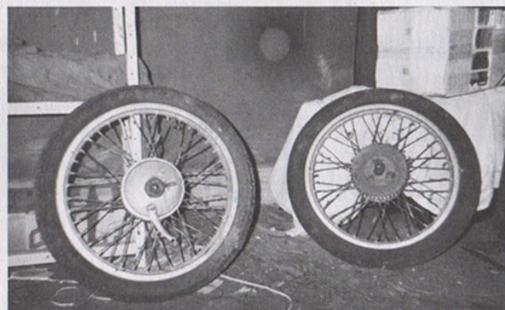
Jürgen Strohmenger

Unbekannte Räder!

Leser Armin Leidinger, Hochwaldstr. 27, W-6649 Rappweiler, Tel. 06872/7157, entdeckte beim Stöbern in einer Scheune die abgebildeten Motorräder. Die Bereifung ist vorne 3.00 x 19, hinten 3.25 x 19. Leider teilte er uns die Breite der Felgen und den Durchmesser der Vollnaben nicht mit. Wir glauben, daß es sich um eine deutsche oder tschechi-

sche (wg. der ungekröpften Speichen!) handelt, die, wenn die Reifengrößen original sind, 175 bis 250 ccm gehabt haben muß. Auffällig sind die 40 Speichen. Weiß ein Leser mehr?

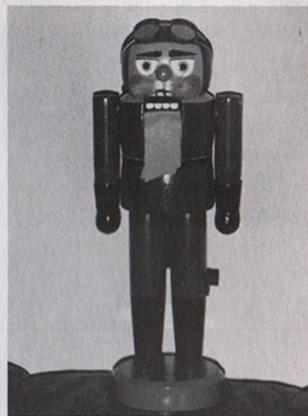
Foto: Armin Leidinger



Nußknacker teurer!

Der von unserem alten Freund "Klacks" vorgestellte motorradfahrende Nußknacker "Graut vor Nix" aus dem Motorradland Erzgebirge ist leider teurer, als in der GP, Ausgabe 2/92, Seite 11, beschrieben. So kostet der harte Biker 43,50 DM. Der in der GP angegebene Preis von 29,50 DM gilt für Wiederverkäufer, die entsprechende Stückzahlen abnehmen.

Foto: Bernd Heinrich Gehrken



Leser zum Thema »Kettenblatt für Trial«

Hallo, Ihr Gummikühe!
Zu der Leserfrage in GP3-92 auf Seite 13 (oben) wegen Kettenradumbau an seiner TS150 hätte ich einen Lösungsvorschlag anzubieten. Da eine Bastlerlösung fast unmöglich ist und das Ganze von einer mechanischen Werkstatt machen zu lassen nicht bezahlbar wird und ich mich mit Derartigem des öfteren beschäftige und auch über Maschinen verfüge, biete ich dem Leser mit der nicht entzifferbaren Klaue an, sich mit mir in Verbindung zu setzen Punkt

Damit dem guten Menschen geholfen werden kann, liegt es jetzt an Euch "Gummikuhler", den Kontakt aufzubauen. Abgesehen davon, daß ich Eure/unsere (?) Zeitung recht gut finde, meine ich trotzdem, man sollte den Leuten nicht unbedingt vorschlagen, eine Kette in fast "Motorraddimension" über ein 11-Zahn-Ritzel zu jagen. Die Kette

wird's mit Lebensdauer danken.
Keep on rollin'
Volkmar Prietz, Schwabach

Betrifft GP 3 1992, Seite 13, die Anfrage des Herren mit dem unentzifferbaren Namen. Die Übersetzungsfrage löste ich in den Sechzigerjahren bei meiner Sandbahnmaschine so: ein größeres Kettenrad wurde innen auf den Außendurchmesser des montierten Kettenrades ausgedreht. Je nach Teilbarkeit werden 5, 6 oder 7 »Zahnücken« ausgesucht, am großen Rad entsprechende halbe Löcher ausgeschliffen, rechts und links 3mm Flacheisen beigelegt und verschraubt. Das ganze ist wie gesagt auf Sandbahnrennen erfolgreich erprobt. Das war damals für mich finanziell die günstigste Lösung.

Gruß Klaus Schröder, Kl.-Siegelbach

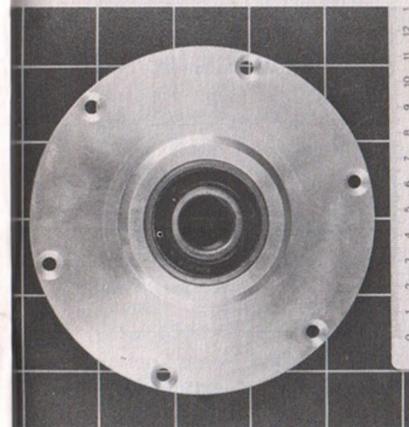
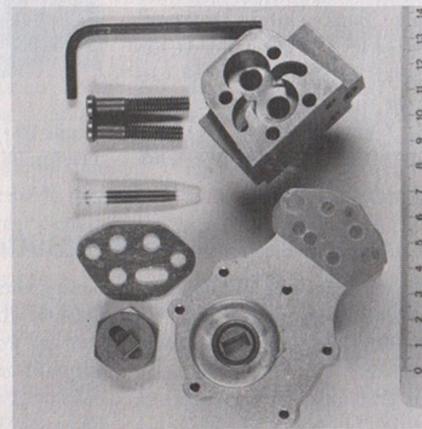
Haltbarer als früher...

Lebensdauer Tuning für Twins

...sind britische Twins von BSA und Triumph sicherlich, wenn der stolze Besitzer den Motor mit den neuentwickelten Bauteilen nachrüstet, die jetzt in Deutschland von Peter Weigelt angeboten werden. Es handelt sich im einzelnen um eine Stützplatte für die Hauptwelle und ein Grauguß-Ölpumpengehäuse für die Zahnradpumpe

rechts: Die Eatonölpumpe für Triumph-Twins von 350 bis 750 ccm und das BSA-Pumpengehäuse (oben rechts)

unten: Die Hauptlagerstützplatte für BSA-Twins



der BSA-Twins. Die Stützplatte verringert die Durchbiegung der Kurbelwelle, und schon somit Kurbel- und Primärtrieb. Leider funktioniert dieser Umbau nur in Verbindung mit einer modifizierten Kurbelwelle. Das Grauguß-Ölpumpengehäuse hat den Vorteil, sich beim Festziehen nicht zu verziehen, und kann mit den alten Zahnrädern kombiniert werden.

Doch der Clou an dem "Tuning"-Trio von Weigelt ist die von »Morgo« in England ent-

wickelte Eatonölpumpe für Triumph-Twins. Unter Insidern galt die seit 1937 praktisch unverändert verbaute Doppelkolbenölpumpe als der konstruktiv schwächste Punkt des legendären Motors. Öldruck und Förderleistung waren kaum ausreichend, und die

Pumpe verschleiß sehr rasch, wodurch ihre Leistung wiederum sank. »Morgo«, die bereits einige Jahre vor dem Werk ein 750 ccm Kit herausbrachten, fertigten bereits seit einigen Jahren eine in Material und Ausführung verbesserte Version der Ölpumpe. Davon wurden 150.000 Stück abgesetzt. Die neuentwickelte Eatonpumpe läßt sich in einer halben Stunde in den

Motor anstelle der alten Pumpe einbauen. Der anfällige Alugleitstein, der über einen Exzenter die alte Pumpe antrieb, entfällt. Förderleistung und Öldruck steigen um das 2 bis 3 fache gegenüber der Serienausführung. Die Pumpe ist für alle Unit-Twins ohne elektrischen Anlasser lieferbar. Eine Pumpe für Pre-Unit Twins soll folgen.

Nähere Information gibt es jederzeit bei:
British Bikes, Peter Weigelt, Tel. 069/571397

BMW Werkstätten im Lesertest...

Hallo Leute,

hiermit möchte ich den Vorschlag aufgreifen und an die Lesenumfrage bezüglich Werkstätten für ältere Kräder meine Erfahrungen weitergeben. Zunächst einmal meine Motorräder: R50/2 mit S350, Bj. 1967, R51/3 (Simplex Halbnahe v./h. Bj. 1951) sowie zwei M72-Gespanne (für die ich als einer der wenigen die original TÜV-Datenblätter von der deutschen DNEPR habe, und da ich schon öfters Erste Hilfe geleistet habe, stehe ich interessierten Lesern gerne zur Verfügung), diverse Durchgänge und last, not least eine zivile Maico MB250 Blizzard EZ.70! Auspuff links! Italo Gabel und Scheinwerfer, für die ich noch Teile und Tips zur Restauration suche. Nun zur Sache: Hier im Osnabrücker Raum gibt es mehrere BMW-Händler.

1) Fa. Meierose, Osnabrück, dort steht ein Oldi gleich im Vorraum. Auf Anfrage, ob Reparaturen und Wartung meiner R50 möglich seien, wurde mir von dem zuständigen Mechaniker erklärt, dies ginge nicht, weil dafür benötigte Spezialwerkzeuge nicht vorhanden wären, allerdings große Bemühungen um Ersatzteile, zwar ohne BMW-Vergleichsliste, aber mit dem Hinweis, daß seltene Teile von der Fa. Pfaffen evtl. noch lieferbar wären.

2) Horst Bröker, Wissingen, ebenfalls BMW-Vertragshändler. Vorgabe: Inspektion R50-Gespann, Auspuffdichtungen erneuern, Leistungsverlust. Werkstattmeister: "Kein

Thema, machen wir öfters, so alte Schätzchen." Hinterher mit halber Kraft nach Hause gepöppelt, wie sich dann herausstellte, zwei verschiedene Zündzeitpunkte eingestellt. Ersatzteile: unter Zuhilfenahme meines E-Kataloges mit den BMW-Teile-Nrn. vergebliches Herumsuchen auf dem Micro-Filmlesegerät. Auf meine Frage, ob es denn für alte BMWs überhaupt noch Teile gäbe, konnte sich erst der dritte Angestellte dunkel daran erinnern, mal was von der Fa. Pfaffen in diesem Zusammenhang gehört zu haben.

3) Fa. Petersmeier, Bielefeld-Sennestadt. Kein Vertragshändler. Spezialisiert auf alte BMWs. Hat seit seiner ersten Motorenrevision sämtliche Motorräder von mir unter seine Fittiche genommen, hervorragende Arbeit. Ist sich auch nicht zu schade, bei fehlenden Teilen auf andere Händler zu verweisen, ist übrigens selbst Hersteller vieler Motorenteile. Seitdem mein Bekanntenkreis und ich mit Petersmeierölwannen herumfahren, sind Undichtigkeiten ein Fremdwort für uns. Was vielleicht nur für die Besserverdienenden gilt: Macht viel Komplett-Restaurationen und baut aus absolutem Schrott ladeneue alltagstaugliche Maschinen.

4) Fa. Bögel, Ibbenbüren, BMW-Vertragshändler. Noch keine Beurteilung möglich, in Arbeit. So, das war das.

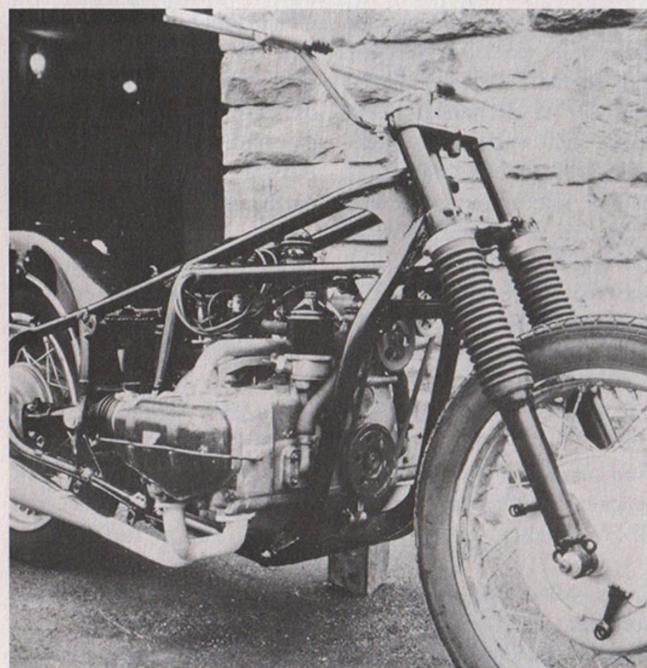
Kraftfahrzeug-Literatur am Sachsenring

Werkstatthandbücher, Prospekte, Fotos, Plakate und Betriebsanleitungen verkauft die Gesellschaft "Motorsport am Sachsenring GmbH" in ihrem neu eröffneten Laden. Das Geschäft befindet sich in Limbach-Oberfrohna, ca. 12 km westlich von Chemnitz. Die Geschäftsführer, der Motorsportjournalist Gerd Rögner und Mike Jordan, bieten nicht nur ein technisches Antiquariat, sondern liefern

auch alle modernen Bücher über Motorräder und Autos. Jordan, der ein umfangreiches Archiv über den Rennsport auf dem Sachsenring hat, hält nebenher Dia-Vorträge. Interessierte Clubs können ihn engagieren.

Motorsport am Sachsenring GmbH • Waldenburger Straße 125 • O-9103 Limbach-Oberfrohna • Telefon und Fax: 03722/5135 pk

Nachschatz: Arabella-Motor im BMW-Rahmen



900 cm³ Hubraum hat der wassergekühlte Motor aus der Borgward-Gruppe

Als die Bremer Autofabriken der Borgward-Gruppe 1961 pleite gingen, übernahm BMW einige Fachkräfte, die dem Fabrikationsprogramm neue Impulse brachten. Die Buchstaben BMW standen laut Volksmund für "BORGWARD MACHT WEITER". Kein Beweis für die Gültigkeit der Erklärung für die drei Buchstaben ist der Einbau eines Lloyd Arabella-Motors in das Schwingenfahrwerk einer Gummikuh. Es scheint sich um einen Einzelfall zu handeln.

Im letzten Heft war ein Foto zu sehen, auf dem ein Edelbastler den Arabella-Motor in einen KS 601 Rahmen verpflanzte und den

Motor mit zwei BING-Vergasern ausstattete. Der unbekannte BMW-Schrauber beließ es beim originalen Solex-Vergaser. Gut sichtbar sind die Seitenwagenanschlüsse und der breite Lenker. Das läßt den Schluß zu, daß das Motorrad für den Gespanntrieb benutzt werden sollte. Weshalb aber die für Beiwagenbetrieb besonders geeignete vordere Schwinge einer Teleskopgabel weichen mußte ist unklar. Auf der Rückseite des Fotos steht ein Stempel des Fotolabors: "224H • FOTO GOETZ • WÜRZBURG • 29.2.67". Vielleicht wissen Leser mehr über das Motorrad.

pk

Regenkombis in schwarz

Für 65 DM gibt es schwarze Kombis, die durch polyesterbeschichtetes Gewebe und durch verschweißte Nähte wasserdicht sind. Ein Cordsamtband dichtet zwischen Kragen und Hals des Fahrers. Der vordere Reißverschluss ist mit einer Regenleiste doppelt überlappt. Die Leiste wird mit einem Klettbandverschluss gehalten.

Wer 24 DM mehr bezahlt, erhält die Kombi mit dem weiß aufgedruckten Logo seiner Motorradmarke. Zur Zeit gibt es die Signets von Harley-Davidson, Honda, Kawasaki, Suzuki und Yamaha. Lieferbar sind die Größen S, M, L, XL, XXL, XXXL und XXXXL. **Harry's Biker Store • Westend-**



straße 90 • W-8000 München 2 • Telefon 089/50 27 126

Päckchen geplättet

Oft verschickt man in Oldiekreisen Ersatzteile einfach per Post und Päckchen, ohne darüber nachzudenken, ob und wie dasselbe den Empfänger erreicht. Da der Mensch ja bekanntlich aus Schaden klug wird, habe ich mir auch erst Gedanken gemacht, nachdem unsere Deutsch-Amtliche-Beförderungsanstalt zwei Zündspulen geplättet hatte. Nachdem auch die Eisenkerne durch Gewalt in Mitleidenschaft gezogen waren, dachte ich mir, daß dieses offensichtliche Fehlverhalten seitens der Deutschen Bundespost eine Scha-

densregulierung zur Folge hätte. Denkste! Laut den Bestimmungen der Post hat jede Ware so verpackt zu sein, daß sie nicht beschädigt werden kann! Falls einer mir sagen kann, wie eine solche Verpackung aussehen könnte...

Bei den von mir daraufhin befragten privaten Paketdiensten (UPS, DPD, GP, IPEC) stellt sich dieses Problem nicht, da bei schuldhafter Beschädigung durch die Firma, Schadenersatz in voller Höhe geleistet wird. Hat noch jemand eine Frage zum Erfolg der Privaten? Schneller sind die ohnehin...

Norbert Neder

Kostenlose Routenempfehlungen im BTX

Wer wenig Zeit hat, sich nicht mit der Tourenplanung beschäftigen will, und wer schnell irgendwo hin muß, dem hilft das "interaktive Gewerbeinformationssystem", kurz "INTAKT" genannt. INTAKT plant unter Angabe des Start- und des Zielortes und unter Berücksichtigung von staugefährdeten Strecken und anscheinend auch den Ferienanfängen und -enden die "zeit kürzeste" Fahrtroute. Jeder Motorradfahrer, der z.B. mit seinem Fernseher an den Bildschirmtext-Dienst (BTX) der Post angeschlossen ist, kann INTAKT kostenlos nutzen.

Ich wollte mir die Strecke Bremen-Nürburgring berechnen lassen und wählte die BTX-Seite

*67919002# an. Die Ortsangabe "Nürburgring" kannte das System nicht, ich kam jedoch mit dem Ort "Adenau", der am Ring liegt, weiter. Nach einer Minute lagen mir alle Daten vor. Intakt empfahl für die 387 km lange Strecke die Autobahn A1 bis Autobahnkreuz "Leverkusen", die A3 und die A4 bis Köln-Süd. Über Kreuz "Bonn-Nord" und Kreuz "Meckenheim" sollte es 19,4 km bis zur Bundesstraße 257 gehen. Nach weiteren 27,8 km sollte ich Adenau erreichen.

Dieses System, entwickelt unter anderem vom TÜV-Rheinland und von Siemens, hilft den Verkehr gleichmäßiger zu verteilen. pk **Routenplanung BTX *67919002#**

Lexikon der Einheiten

Wer häufig mit englischen Motorrädern zu tun hat, wer historische Aufzeichnungen des Maschinenbaus liest, wer Formelzeichen den physikalischen Größen zuordnen will, um technische Daten besser zu verstehen, dem sei ein besonderes Buch empfohlen: **Einheiten • Formelzeichen • Größen - Ein kleines Lexikon**

Das fast 450seitige Buch im Format 19 cm x 12 cm (cm: 1. Einheitenzeichen für Zentimeter (Länge) - 2. Kurzzeichen für circular mil (Fläche) - 3. Vorsatzzeichen für den Doppelvorsatz centimilli bzw. Zentimilli) "dient der ... Auswertung ausländischer und älterer Literatur", wie die Verfasser Dr. rer. nat. Günter Scholz, Berlin, und Dipl.-Phys. Klaus Vogelsang, Leipzig, sagen. Viele "Stichabkürzungen" sind interessant, weil wir sie häufig verwenden. Z.B. die altbekannten britischen PS, BHP, sind ursprüngliche "boiler horsepower" (Kesselpferdestärken). Witzig die Maße "Kufe" (2 Faß Bier, ungefähr 800 Liter) und "Biermeile" (festgelegter Bezirk, in dem es verboten war, fremdes Bier auszuschenken). **Fazit:** Ein Fachbuch für technisch orientierte Archive und Bibliotheken, für Schrauber an uralten und fremdländischen Motorrädern und für viele, die alles genau wissen wollen.

Scholz: "Einheiten, Formelzeichen, Größen" • © Fachbuchverlag Leipzig 1991 • ISBN 3-343-00500-2 • 28 DM

ZDF wiederholte "Rocker"

Ob Rocker, Musikfreund oder Liebhaber von Gummikühen, alle Nachtschwärmer kamen auf ihre Kosten, als das Zweite Deutsche Fernsehen am 2. April ab 23.45 Uhr Klaus Lemkes Film "Rocker" wiederholte. Der 21 Jahre alte Film wurde in Hamburg mit Laiendarstellern und vielen, irre zurechtgemachten BMWs gedreht. Ob Zuhälter, Rocker oder Fernfahrer, jeder spielte sich selbst. Das gab dem Streifen, zusammen mit der Musik von den Stones, Santana, Elvis und Eric Burdon, die Würze.

Kurzes Testtagebuch

Nun ist man ja tagtäglich mit seinem Hobel unterwegs und freut sich, wenn die winterliche feuchte Kälte dem wechselhaften Aprilwetter weicht. Schöne Tage müssen mich nun reizen, die fälligen Wartungsarbeiten an Klamotten, Körper und Maschine zu erledigen. Mit Mut, Hertweck's "Kupferwurm" und genauem Meßinstrument setzte ich mich erst heute daran, den **Bosch F-Regler** auf 8,2 Volt einzuregulieren, damit ich mit meiner ständig benutzten 50er Jahresmühle auch immer mit Abblendlicht fahren kann. Aus Gründen der Sicherheit hätte ich das schon im Oktober letzten Jahres machen müssen (Schlechtes Gewissen).

Genauso ging es mir mit den Heizgriffen. Ich wollte sie mir garantiert vor Sylvester basteln, und aus meinen ehrgeizigen Elektrik-Träumen riß mich **Wilhelm Springmann** mit seiner nachvollziehbaren Bauanleitung in der März-Gummikuh. Trotz ununterbrochenen Fahrens fällt mir das Ankratzen der Fußrastengummis in den jetzt trockenen Kurven schwer. Winterschlaf oder Frühjahrsmüdigkeit steckt in mir. Und um die Vorjahresform zu erreichen, dachte ich, machste mal wieder ein **ADAC-Sicherheitstraining** mit. Pustekuchen - Bremen ist bis in den Juni ausgebucht.

Der am 5. Juni 1991 (Dank an die Buchhalterin) in Stuttgart gekaufte **Nierengurt**, Typ: Neopren mit Klettverschluss, klettert nicht mehr. Beide Bakkflächen gereinigt, Bauch eingezogen; alles nichts gebracht. In den nächsten Tagen schick ich das 30 Mark teure Teil per Einschreiben zurück. Mal sehen, was der schwäbische Händler zur Rettung seines Rufes unternimmt.

Die für 60 DM von **Andy** gekaufte historische Moto-Cross-Lederhose hielt die Wintersaison durch, ließ die Kälte über Sattel, durch das Leder und die Nato-olive BW-Hose ungehindert an mich

heran. Jetzt sind die Nähte geplatzt und heute Morgen brachte ich sie zum sogenannten Änderungs-Schneider. "Das Futter raustrennen und dann das Leder vernähen ist viel zu teuer! Ich nähe durch das Futter!" meinte der nicht handelskammergeprüfte Meister. Abwarten.

Die gebrauchtgekaufte Lederjacke (Sonderpreis von Freund **Uwe** für 150 DM/Hersteller "**Joseph Joy**") hielt ebenso durch, wie der Tankrucksack von **Ernst Harr al. Harro**. Und das ist bei den Strapazen doch positiv zu vermerken, zumal ich ja 1991 sehr schlechte Erfahrungen mit einem **Hein-Gericke-Tankrucksack** machte. Qualität hat ihren Preis, und deshalb empfehle ich uneingeschränkt den von Klacks erfundenen **Harro-Elefantenboy** (ab 189 DM aufwärts). "**Halbschalen- und Vollvisier-Helme** kommen mir nicht auf den Kopf" war meine 91er Devise. Doch das

Rauschen und noch viel schlimmer, daß keine **Brille** richtig unter den **Jethelm** paßt, nerven. Paßt eine Brille so gerade eben, hat der ECE-Knitterfreie garantiert keine hintere Lasche, die die hochgesetzte Brille im Falle eines kräftigen Windstoßes festhält. Wegfliegende Brillen dezimierten den Testfundus der Gummikuh. Helmhersteller treiben anscheinend die Verbesserung von Jethelmen nicht voran, schlimmer noch, sie sind sogar auf dem Stand von 1971 stehen geblieben.

Erstauulich gut bewährten sich dagegen fabrikneue Langschaftstiefel der NVA als **Motorradstiefel**. Anfangsprobleme bereiteten der Gestank, der von der Kunststoffsohle ausging, und das Quietschen beim Laufen. Doch nach einigen Kilometern zu Fuß, bzw. einigen Tagen, wichen beide unangenehmen Eigenschaften einem

äußerst bequemen Sitz. Dank des hohen Spanns, war das An- und Ausziehen trotz dicker Socken kein Thema. Die Stiefel gibt es, man lese und staune, ab 58 DM pro Paar (Leder genarbt, neue Ware aus Armeebestand, Größe 37 bis 41). Die teuerste Ausführung (Glattleder, fabrikneu, Größe 45 bis 50) kostet 145 DM. Eine Liste der lieferbaren Bekleidungsstücke und die Stiefel erhält man bei **Kirchner-Kittler Freizeitversand • Sievershüttener Straße 1 • 2358 Kattendorf**.



Im GP-März-Heft beschrieb ich den Einbau eines **MZ-Zündschlosses** in den **Hella-Scheinwerfer** einer alten bundesrepublikanischen Maschine. Meine Freude ist mittlerweile etwas getrübt. Regen scheint dem Schalter nicht zu bekommen. Durch das offenliegende Schlüsseloch dringt Wasser an die Kontakte und verursacht Kriechströme, die meine Batterie entladen. Mit **Tesaband** brachte ich eine provisorische Abdeckung an, und mit **Caramba** rückte ich dem eingedrungenen Wasser zu Leibe. Durch das Caramba lösten sich die drei Halteschrauben. Beim Festziehen "nüdelten" zwei Gewinde im Schalter ab. Aber an zu weiches Elektrik- und Scheinwerfermaterial bei den Emmen aus den 70er und frühen 80er Jahren hätte ich mich eigentlich schon gewöhnen müssen, war mein erstes Mopet doch eine **MZ**. *Peter Kurze*

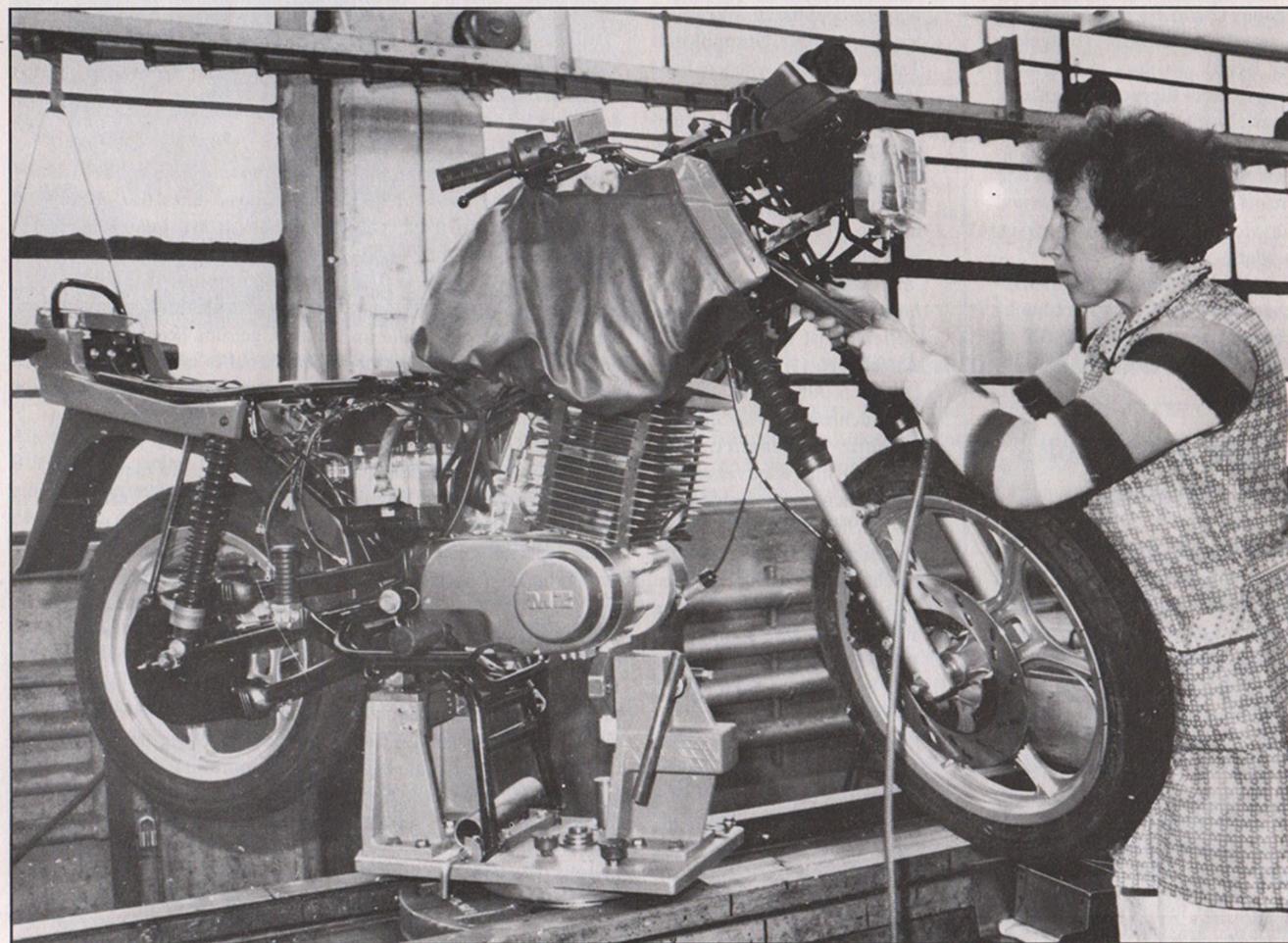


lebt!

Gespräche bei MZ
Wir, ames und Andy, waren März im Motorradwerk Zschopau und recherchierten die Probleme, mit denen MZ zur Zeit zu kämpfen hat. Um alte Leser nicht zu langweilen, verzichte ich auf eine lange Vorgeschich-

te und verweise auf Siegfried Rauchs Artikel in dieser Ausgabe auf Seite 50 ff und die GP Ausgaben 25, 31, 32 und 33. Dort finden sich die MZ Geschichte und die oft chaotischen Vorgänge des vergangenen Winters.

Wir beginnen unsere Reportage mit den Auswirkungen und Konsequenzen des Treuhand-Sanierungskonzeptes vom 16. Januar dieses Jahres. Die Vorgehensweise der Treuhand sah für MZ folgendermaßen aus: Das Unternehmen wurde in Liquida-



tion gesetzt. Der bestellte Liquidator steht dem Vorstand vor. Gleichzeitig sollten durch die Treuhand Mittel in Höhe von 23,6 Mio. DM in das Unternehmen gesteckt werden. Dieses Geld kam aber aus nicht näher bekannten Gründen erst mit sechs Wochen Verspätung in Zschopau an. Weitere Gelder kamen von der sächsischen Landesregierung.

Am 16. Januar wurden diese Planungen im Rahmen einer Sitzung des Treuhandvorstandes, zu dem auch Kurt Biedenkopf gehört, abgesegnet. Die Wiederaufnahme der Großserienproduktion sollte am 1. April mit den neuen Modellen starten. Die Meinungen, die bei MZ kurz vor diesem Termin zu hören waren, sind vielschichtig und beleuchten die Probleme, mit denen das Werk zu kämpfen hat. Betriebsrat Andre Hunger, bei den ersten Betriebsratswahlen im September 90 gewählt, erklärte, daß schon die Gewerkschafts- und Betriebsratsarbeit sich nicht schablonengleich von den alten auf die neuen Länder übertragen lasse. Die West-Importe der IG-Metall für Zschopau, Ingolf Olsen und Hasso Dübel, hätten diesen Fakt rasch bemerkt. Stockkonservative IGM-Funktionäre hätten Hunger verurteilt, weil er der Lohnstundung zugestimmt hätte. Dabei war wiederholt erklärt worden, daß diese Lohnstundung weder für den Osten noch für den Westen Modellcharakter hätte. Seiner Meinung nach hätte MZ eine reelle Chance, "wieder auf die Beine" zu kommen, wenn ein Zeitraum von zwei Jahren subventioniert würde. Doch das Verhalten der Treuhandanstalt findet Hunger ausgesprochen widersprüchlich. Da wären beispielsweise die Medienmeldung vom 19.12., die Liquidation, die Verzögerung beim Geldtransfer. Für weitere Nervosität ausländischer Händler und Importeure sorgt der Zusatz "In Liquidation" auf jedem Briefkopf von MZ. Mehrere Quellen gaben an, bei der Treuhand würde man den Anrufern erklären, daß MZ am 30.6. endgültig liquidiert werde. So wäre der angestrebte Verkauf von 12.000 Maschinen kaum zu schaffen.

Auf sein Verhältnis zur Treuhand generell angesprochen, erklärte Hunger: "Ich habe von diesen Herren nichts zu erwarten". Innerhalb des Betriebes sähe es jetzt so aus, daß z. Zt. 700 Beschäftigte auf den Gehaltslisten seien. 600 Plätze sollten erhalten bleiben. Die noch im Januar hervorragende Motivation würde bei einigen Mitarbeitern schon in eine Resignation

umschlagen. Ein ursprünglich geplanter Umzug der Fertigung in das 5 km entfernte Hohndorf hätte aus Geldmangel unterbleiben müssen. Unverständnis äußerte Hunger darüber, daß keine ABM-Kräfte für die Renovierung der Werkanlagen zur Verfügung stehen würden. Angesprochen auf das Ergebnis der Nötigungsklage, übergab mir Hunger ein Schreiben der Staatsanwaltschaft Chemnitz (AZ 130 Js 13.848/91). In diesem wird juristisch begründet, daß Frau Breuel nicht wegen Nötigung belangt werden kann, da die "von der Treuhand zu beschließenden Maßnahmen nicht durch Entscheidungen einzelner Personen" verantwortet werden. So weit, so gut. Wer nun für Entscheidungen der Treuhand persönlich verantwortlich sein könnte, darüber darf gerätselt werden. Doch in dem Schreiben war unter anderem eine Stellungnahme der Treuhand vom 27. Januar dieses Jahres zitiert: "Die Weiterentwicklung dieses Konzeptes (Sanierungskonzept für MZ) vom 12. November 1991 versprach bei sachverständiger betriebswirtschaftlicher Überprüfung ebenfalls keine Möglichkeit der Aufrechterhaltung der Unternehmung, es sei denn, die hieraus resultierenden erheblichen Verluste würden langfristig vom Steuerzahler getragen, wobei die Gefahr bestünde, die subventionierte Produktion von Motorrädern (bei MZ.) würde **ÜBERLEBENSFÄHIGE KONKURRENTEN GEFÄHRDEN.**" Offen bleibt, wer diese Konkurrenten sein sollen.

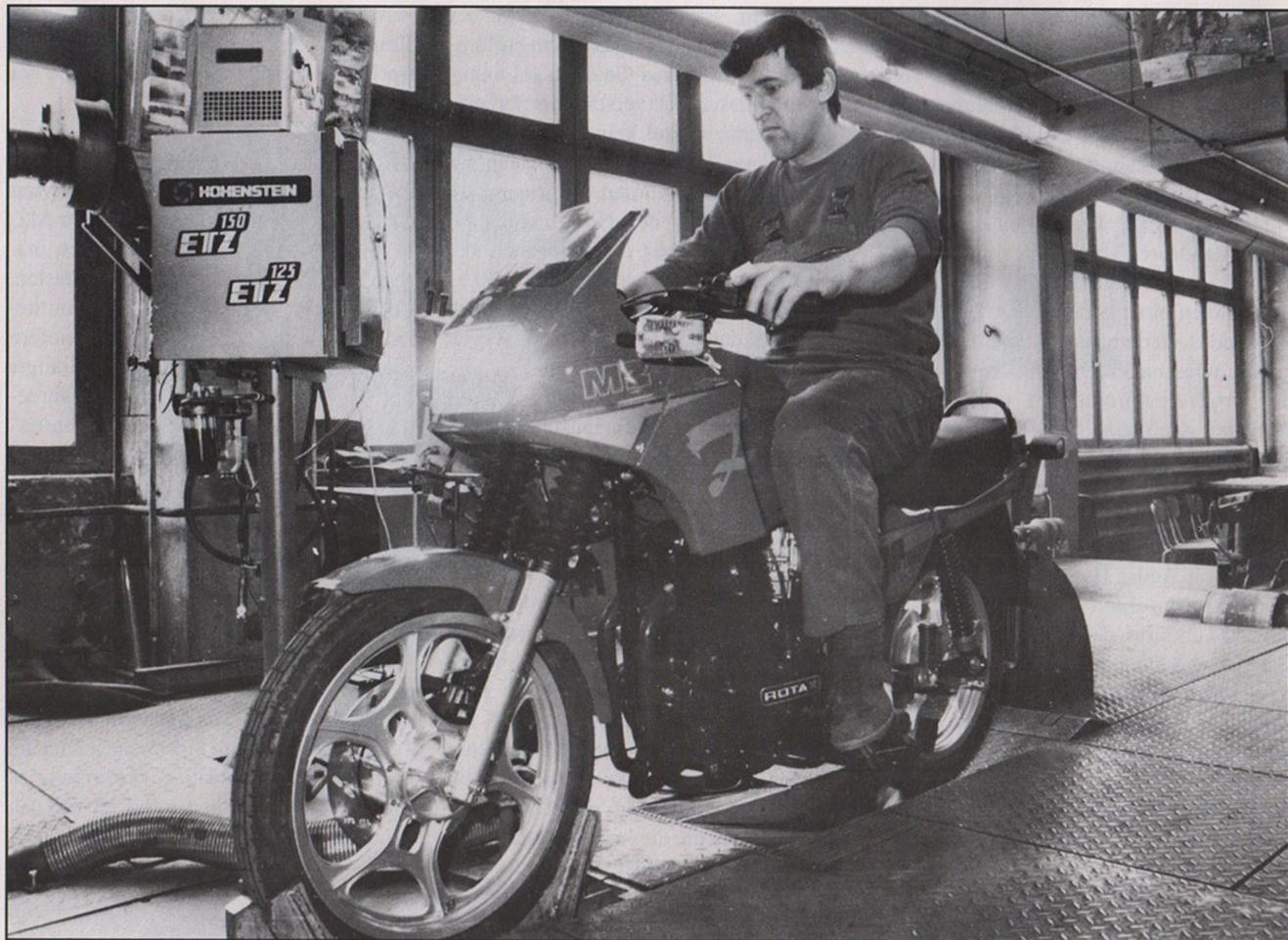
Der nächste Gesprächspartner für uns war der Direktor Eberhard Bredel. Von Haus aus Diplomphysiker, war Bredel lange Jahre für die Produktion der Simson Mokicks und Kleinroller aus Suhl verantwortlich. Bredel, ehemals SED-Mitglied, nun bei der PDS, wurde noch vor der Wende Direktor bei MZ, verantwortlich für Entwicklung, Qualität, Marketing und Vertrieb. Weiterhin sitzt er dem Vorstand vor. Den anzustrebenden Personalbestand schätzte er um 100 Personen niedriger als Betriebsrat Hunger, 500 anstelle von 600. Von der technologischen Substanz (Produktionsanlagen, Rationalisierung, mechanische Ausstattung) entspricht MZ seiner Meinung nach europäischem Durchschnitt. Diesen Eindruck teilen wir. Angesprochen auf die falsche Liquidationsmeldung vom 19. Dezember, bemerkte Bredel diplomatisch: "Macht unsere Arbeit nicht leichter, genau wie das "i.L." ("in Liquidation") auf jedem Schreiben!" Mittlerweile nahm sogar die

Fernsehsendung "Kennzeichen D" sich dieser Probleme an und berichtete am 7. April über die gleichen Probleme wie wir von der GP.

Beim Thema BMW-Einzyylinder meinte Bredel, daß BMW, scheinbar motiviert durch die vorbereitende Arbeit von MZ, so ein Motorrad produktionsreif zu machen und Publikumsreaktionen zu testen, sich jetzt ebenfalls um Motorräder mittlerer Größe kümmern will und MZ insofern eine Vorreiterrolle spielte. Mir drängte sich gleich das Zitat von den "gefährdeten, überlebensfähigen Konkurrenten" auf. Die Reizfrage zum Verhältnis Eberhard Bredels zur Treuhand beantwortete er differenziert. Bei Dr. Eisenhofer und Dr. Lühr (beide nicht mehr für MZ zuständig, da MZ sich in der Abteilung "Abwicklung" befindet"?!") hätten sich positive emotionale Bindungen zu den MZ-Maschinen ergeben. Dr. Lühr hätte sogar eine MZ-Ausstellung im Foyer der Treuhand organisiert. Treuhandvorstandsmitglied, Dr. Wild, wäre nicht nahe genug am Produkt, um eine positive Verbindung zu entwickeln. Er würde den Betrieb mit den Augen eines Wirtschaftswissenschaftlers sehen. Die Rahmenbedingungen für MZ

Dr. Klaus Peter Wild, Vorstandsmitglied der Treuhand, zuständig (unter anderem) für Fahrzeugbau und Entwicklung. Von ihm möchten wir gern wissen, wer für die Meldung vom 18.12.91 verantwortlich ist.





beurteilte Bredel ähnlich wie Hunger. MZ würde zwei Jahre brauchen, um sich unter Bedingungen der Marktwirtschaft freizuschwimmen. Angesprochen auf die Kooperationsgerüchte mit BMW, sprach Bredel darüber, daß in der ersten Zeit Verbindungen zu BMW sehr begrüßt wurden, da man in Zschopau meinte, beide Modellprogramme würden sich auf ideale Weise ergänzen. Kooperationen mit der BMW-Motorrad-GmbH kamen aber nicht zustande, da ein Angebot, Teile für ausgelieferte Modellreihen zu fertigen, durch zu kleine Stückzahlen für MZ nicht akzeptabel gewesen sei. Auch Gespräche mit anderen Motorradherstellern hätten zu keinem konkreten Ergebnis geführt. Eine Prognose für die nahe Zukunft wollte Dir. Bredel nicht abgeben.

Unser letzter Besuch galt dem "Vertriebschef Deutschland", Michael Viertel. Dieser hat seit mehr als einem Jahr alle Höhen und Tiefen der MZ Ersatzteilversorgung, des Vertriebs und des Kundendienstes mitgemacht. Über die Schwierigkeiten, mit denen er als Vertriebschef zu kämpfen hat, sprach er sehr differenziert. Gerade

der deutsche Markt sei ausgesprochen kompliziert, da sich für MZ zwei Hauptprobleme ergeben: Einerseits das Anspruchsdenken der Käufer, die zum großen Teil an schweren und imageträchtigen Maschinen interessiert sind (ab 750 ccm); andererseits im Osten der Überdruß an DDR-Produkten und im Westen das "Kaufhaus-" und "Billig-Image" der Maschinen aus Zschopau.

Das im Westen durch die Dumpingpreise und den in vielen Fällen unbefriedigenden Service in der "Hein-Gericke-Periode" ruinierte Image sei durch die Arbeit der Firma Zweirad-Röth in Hammelbach auf dem Wege der Besserung gewesen, als die "Wende" kam. Die IFA-Vertriebe, die bis dato in der DDR exklusiv Neumaschinen verkauft hatten, haben sich teilweise über Nacht von MZ abgewendet. Dadurch mußte für Verkauf und Service eine komplett neue Infrastruktur erstellt werden, eine Aufgabe, die mit dem Damoklesschwer der Liquidation über dem Betrieb doppelt schwer war und ist!

Das vereinte Deutschland wurde von den Vertriebsleuten in Nord- und Süddeutschland unterteilt. Für den norddeutschen

Raum wurde in einem ehemaligen Stabobjekt in Berlin ein Vertriebszentrum eingerichtet. Der Süden (südlich der Linie Dresden-Kassel-Ruhrgebiet) wird nach wie vor von Zschopau, bzw. Gornau aus betreut. Die Ersatzteilversorgung funktioniert mittlerweile ausgezeichnet. Innerhalb von maximal 48 Stunden sei alles bei den Händlern. Das Händlernetz sei zur Zeit sehr unterschiedlich. Im Westen hätten viele Händler MZ neben umsatzstärkeren Marken im Programm, im Osten wäre für die Händler, die sich jahrzehntlang nur um Service und Reparatur kümmern durften, der Verkauf von Neumaschinen völliges Neuland. In vielen Fällen seien schon die Räumlichkeiten ein Problem. Obwohl die Händler bei MZ lange nicht so drückende Konditionen hätten wie bei den Japanern (mit Mindestabnahmemengen und ähnlichen Dingen) würden viele jedes Risiko in Bezug auf MZ scheuen. Und genau hier wäre das Problem. Händler, die keine Maschine im Laden stehen haben, können sicherlich keinen Kunden werben. Händler, die sich Vorführmaschinen zulassen, sind leider die Ausnahme, obwohl Maschinen, die als

Vorführmaschinen zugelassen werden, mit einem größeren Händlerabbat abgeben werden.

Angesprochen auf Ersatzteile für die alten MZ Modelle, erklärte Viertel, daß für die TS Modelle noch fast alle Teile verfügbar wären aber Nachfertigungsaktionen für Modelle aus den Jahren vor 1982 nicht in Frage kommen.

Gespanne, die man in Zusammenarbeit mit dem bekannten Gespannbauer Hel-

wem - vom Pfortner? - zu hören, daß der Betrieb "sowieso" zum 30. Juni geschlossen werde... die Verträge kamen nicht zustande.

Das sind einige der vielen Probleme, mit denen die MZ-ler tagtäglich zu kämpfen haben. Dennoch meinen wir, daß die Zschopauer noch nicht verloren haben. Unser Eindruck, den wir aus Zschopau mitgebracht haben, ist derjenige, daß MZ durchaus marktgerechte Motorräder in



Auftragsarbeit für Knorr-Bremse München

mut Walter konstruiert hätte, würden bald in Kleinserie von erfahrenen Facharbeitern im Werk gebaut. Weitere Gespannkonstruktionen würden engagierte MZ-Händler anbieten. Von uns kam der Vorschlag, auch wieder seitenwagenvorbereitete Motorräder anzubieten, an denen gebrauchte Seitenwagen montiert werden können.

Finanzierungen sind für MZ zumindest im Inland ein Novum. Die ABC-Bank arbeitet mit den MZ-Händlern und bietet preisgünstige Finanzierungen an.

Über das Ausland wußte Viertel folgendes zu berichten: England und Spanien "laufen" ausgezeichnet. Der britische Importeur nimmt fest 1500 Maschinen, möglicherweise noch einige Hundert mehr. Die Exportbemühungen in Italien und Griechenland ließen sich anfangs erfolgversprechend an. Doch die dortigen Importeure riefen, aufgeschreckt durch das "i. L." im Briefkopf, bei der Treuhand in Berlin an und bekamen dort von irgend-

guter Qualität zu marktgerechten Preisen - die mit Sicherheit nicht mehr lange so günstig sein können - anbietet. Probleme bereiten folgende Faktoren:

1. Durch teilweise widersprüchliches, teilweise geschäftsschädigendes Verhalten einzelner Stellen und Personen bei der Treuhandanstalt werden Importeure, Händler und Kunden verunsichert.
2. Durch die zusätzliche Bezeichnung "In Liquidation" auf dem Briefkopf ist es praktisch unmöglich, neue Geschäftsbeziehungen aufzubauen.
3. Vielen Mitarbeitern fehlt durch jahrzehntelange Isolation die Erfahrung mit kapitalistischer Marktwirtschaft.
4. Auf dem deutschen Markt hat MZ mit einem Außenseiterimage zu kämpfen.
5. Das dichte MZ-Händlernetz ist oft mit Händlern ausgestattet, denen teilweise (im Osten) Verkaufserfahrung und zum Teil (im Westen) Mut zu Investitionen fehlt.
6. Durch wenig sachkundige, polemische Berichterstattung in den Medien ist der Zweitakter umwelttechnisch in ein schlechtes Licht geraten.

Daher setzt man in Zschopau die größten Hoffnungen auf die 500er mit dem Viertaktmotor. Daß diese grüne Hoffnung neue Gefahren mit sich bringt, liegt auf der Hand. Motorenlieferant Rotax verlangt für jeden Motor 2.600 DM (inkl. Dell Orto Vergaser). Da man im Hause MZ ja das Zeichen "i. L." führen muß, gibt es nur gegen Vorkasse Motoren. Wenn MZ mehr als 10.000 Motoren im Jahr kaufen würde, könnte man über Rabatte reden, vorher nicht. Dabei verkauft sich, zumindest im Wohlstandsland BRD, die 500 R am besten. Die Produktion von April und Mai ist praktisch schon verkauft. Auch beim Gespann ist man schon ein Stück weiter: MZ-Spezialist Friedrich Feld von AT-Zweiradtechnik hat Pionierarbeit geleistet. Er bietet das einzige Viertaktgespann für weniger als 10 Riesen an. Und das ganze ist eine runde Sache, nicht billig zusammengeschustert. Ausführlicher Fahrbericht erscheint im Juni in "motorrad-Gespanne".

Kurt Biedenkopf, sächsischer Ministerpräsident, scheint sich vom Saulus zum Paulus gewandelt zu haben. In der Tagespresse war der Hesse sogar als Sozium auf einer der neuen MZ zu sehen. Dort bekannte er sich auch zu dem Credo: "MZ muß überleben!" Laut "freie Presse-Chemnitz" will sich Biedenkopf beim nächsten Treffen der Ministerpräsidenten dafür einsetzen, daß auch andere Bundesländer als Sachsen Polizei- und Behördenkräder von MZ beziehen. Für die Werker ist es sicherlich von Vorteil, einen so einflußreichen Verbündeten zu haben. Ganz allein sind sie auch nicht. Udo Lindenberg erwartet täglich die Auslieferung seiner schwarzen 500 R. Toni Mang kam zur medienwirksamen Präsentation der neuen Modelle nach Spanien und bescheinigte diesen ein ausgezeichnetes Fahrverhalten.

Die geforderten 12.000 Maschinen wird MZ nicht ganz bis zum 1. Juni verkaufen. Es werden jedoch mehr als 10.000 sein. Bleibt zu hoffen, daß dieser gute Anfang richtig gedeutet wird und die Treuhand die entsprechenden Maßnahmen einleitet um MZ für die nächsten zwei Jahre strukturell den Rücken zu stärken.

Text: Andy

Fotos: ames, Treuhandanstalt, Mireille Murkowski

Termine & Treffen

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

von	bis	Ort	Treffpunkt	was	Infos bei
16	5	8960 Kempten	Eishalle	Teilemarkt	K. Geiger, 089/7851358
16	5	17 5 NL-Ommen	Campingplatz	Clubwochenende für alle	VKM, W. Gödecker, Tel. 05932/2699
16	5	17 5 O-6550 Schleiz	Dreieck	1. VFV-Lauf	VFV, K. Reese, 06158/85501
17	5	2000 Hamburg	Michel-Kirchplatz	9. Open-Air-Gottesdienst	R. Hintze, Tel. 040/324400
17	5	4750 Unna	^	Kradsicherheitstraining	H. Knudsen, 02247/7386
17	5	2000 Hamburg		Kradsicherheitstraining	H. Knudsen, 02247/7386
22	5	24 5 NL-? Winterswijk		Maicotreffen	0031/5430/20084
22	5	24 5		BVDM-Frühlingstreffen	BVDM, R. Kegelmann, 02391/10657
23	5	NL-? Raalte		Oldiemarkt	0031/5720/54105 ab 18 Uhr
23	5	O-6601 Neumühle		Bergpreis f. hist. Renner	MC Greiz, K. Reese, 06158/85501
23	5	24 5 7062 Rudersberg		Vet.-Aust u. Markt	INFO Tel. 07183/8170 od. 07184/466
28	5	NL Schagen		Hist. Rennen	HMV Tel. 0031/5920/56364
28	5	7176 Braunsbach	Marktplatz	Mot.-Klassikertreffen	Hohenloher OF, Tel. 07183/41595
28	5	31 5 O-9360 Zschopau		Motorradtreffen	L. Gerber, Seilergasse 5, O-9364 Großobersdorf
28	5	31 5 O-1501 Fahrland	Sigmundberg	Explosion Rockfestival	BPS, Westberlin
29	5	31 5 6696 Nonnweiler		Treffen f. klass. Motorräder	INFO: Janzen, 06872/4831
29	5	31 5 2300 Kiel-Friedrichsort	Grillplatz Falkenstein	Honda CB Treffen	1. Honda CB 750 Club, H. Krug Tel.06204/740359
29	5	31 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.-Triallcup	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
12	6	14 6 7530 Pforzheim	Hoheneck-Sportplatz	Heimkinderfahrt	MSCP, PF 1201, 7530 Pforzheim
13	6	7790 Meßkirch		Teilemarkt	M. Hobein, Leitishofen 11, 7790 M.-Menningen
13	6	14 6 2935 Bockhorn		11. Teilemarkt	H. Ahlers 04453/7333, FAX 72888
14	6	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	21 6 3550 Marburg/Lahn		Hecker-Treffen	K. Hecker, 06421/32375, ab 17 Uhr
20	6	2400 Lübeck	Riders Cafe	Mittsommernachtsparty	K. Meyer, 0451/898105
21	6	NL Wijster		Hist. Rennen	HMV, Tel. 0031/5920/56364
21	6	4750 Unna		Kradsicherheitstraining	H. Knudsen, 02247/7386
21	6	GB-? Frensham		Vet.-Cross	Norah Ashley-Barker, Tel. 004425182263
26	6	28 6 2125 Salzhäusen	Schützenhaus	Treffen	S+F Wolf, Hauptstr. 27, 2211 Ecklack, 04825/7161
27	6	2400 Lübeck	Riders Cafe	1. Poker Ride	K. Meyer, 0451/898105
27	6	6537 Gensingen	Nahe-Grillplatz	4. Oldietreffen	Peter Kohl, Tel. 06704/220
27	6	28 6 A-8992 Altausseee	Loserhütte	Yam. TX 750 Treffen	W. Strada, Tel. A-732/251315
27	6	28 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	Mehrzweckhalle	6. Oldie-Rallye + Markt	VMC, Tel. 02402/7418
5	7	GB-? Thornhill (Scotland)		Vet.-Cross	David Maxwell, Tel. 004484830881
8	7	NL Hengelo		Hist. Rennen	HMV Tel. 0031/5920/56364
10	7	12 7 A-4400 Steyr		18. Int. Motorradtreffen	A. Pils Tel. 0043/7252/26107
11	7	12 7 5450 Neuwied		17. Vet.-Rallye	D. Büttner, Tel. 02634/2273
11	7	12 7 CSFR-Most	Rennkurs	2. VFV-Lauf	VFV, K. Reese, 06158/85501
11	7	12 7 8260 Mühlendorf		7. Inntal-Rallye	M. Wackerbauer, 08631/7367
17	7	19 7 2854 Loxstedt-Hahnenknoop	Schützenhalle	3. T. jap. u. europ. Klassiker	C. Schultz, Tel. 04744/5060 od. 1026
18	7	NL Barneveld		Hist. Rennen	HMV, Tel. 0031/5920/56364
18	7	19 7 7799 Röhrnbach		Vet.-Trial, DM-Cup	R. Munstermann, Tel. 05829/448
19	7	4750 Unna		Kradsicherheitstraining	H. Knudsen, Tel. 02247/7386
24	7	26 7 2806 Oyten-Backsberg		Italotreffen d. BIC	S. Aumann, 04432/1610
24	7	26 7 O-7500 Cottbus	Sportforum	Zweiradmeeting (Rock)	BPS, Westberlin
25	7	6580 Idar-Oberstein	Schloß Oberstein	4. Sternfahrt f. Victorias	Ch. Wild, PF 122725, 6580 Idar-Oberstein
25	7	26 7 6694 Marpingen		Oldie-Treffen	R. Brill, 06853/3644
27	7	1 8 CH		Tour de Suisse bis Bj. 52	A. + C. Rochat, Case post. 873, CH 1212 Gr. Lancy 1
1	8	5412 Ransb.-Baumbach 2		Vet.-Rallye	H. Fuchs, PF 2076, W-5412 Ransbach-Baumbach
12	8	16 8 A-9372 Eberstein		2. Custom Bike Weekend	Jordan Peter, U. Platz 6, A-9372 Eberstein
15	8	7742 St. Georgen	Peterszell	2. Oldtimer-Rallye	MSC Peterszell, 07725/7593
15	8	16 8 6479 Schotten	Innenstadt	3. VFV-Lauf	VFV, K. Reese, 06158/85501
15	8	16 8 A-? Damberg	Bergrennstrecke	6. Int. Damberg-Bergpreis	H. Brandstetter, Tel. 0043/7252/26107
15	8	16 8 4300 Essen		Honda-Classic-Meeting	U. Wybiralla, 0209/209157
16	8	2000 Hamburg		Kradsicherheitstraining	H. Knudsen, 02247/7386
16	8	4750 Unna		Kradsicherheitstraining	H. Knudsen, 02247/7386
16	8	4300 Essen		Int.-Classic-Meeting	U. Wybiralla, 0209/209157
22	8	23 8 3111 Brockhöfe		Vet.-Trial, DM-Cup	R. Munstermann, Tel. 05829/448

29	8	6537 Gensingen	Parkplatz Hotel Adler	4. Vet.-Rallye	Peter Kohl, Tel. 06704/2208
29	8	30 8 5928 Bad Laasphe-Oberndorf		5. Mot.-Vet.-Treffen	ZVF Wittg. Tel. 02754/1297
30	8	NL Hoogvliet		Hist. Rennen	HMV, Tel. 0031/5920/56364
5	9	7730 Schweningen	Messegelände	Vet.-Teilemarkt	H. Ketterer, Tel. 0771/8003134
5	9	6 9 5208 Eitorf-Stein		5. Adlertreffen	J. Strohmenger, Tel. 02254/5165
5	9	6 9 A-? Sauzahn	Bergrennstrecke	7. Int. Sauzahnbergpreis	H. Brandstetter, Tel. 0043/7252/26107
12	9	6832 Hockenheim		4. VFV-Lauf und Abschluß	VFV, K. Reese, 06158/85501
12	9	13 9 6837 St. Leon Rot 1	Spargelhalle	Custom & Classic Aust.	H. Heiler, 06227/50073
12	9	13 9 3501 Fuldabruck		Vet.-Trial, DM-Cup	R. Munstermann, Tel. 05829/448
13	9	F-? Beuval		Vet.-Cross	Marion Bazire, Tel. 003335328169
18	9	20 9 Deutschland	überall	BVDM Deutschlandfahrt	R. Kegelmann, 02391/10657
19	9	8755 Alzenau		Vet. Rallye bis Bj. 65	AMC Alzenau, 06023/2683
19	9	20 9 NL-9331 He Norg		Teilemarkt	0031/5928/12486
19	9	21 9 6731 Elmstein 2	Geisswiese (Iggelbach)	Treffen 250er MZ + Honda	E. Schell, Hohenfelder Str. 16, 6701 Ellerstadt
20	9	4750 Unna		Kradsicherheitstraining	H. Knudsen, 02247/7386
25	9	27 9 O-8801 Lückendorf	Lückendfr. Berge	Mot.-Treffen	J. Kießlich, Heydenr.Str. 15, O-8800 Zittau
26	9	6908 Schatthausen		Vet.-Trial, DM-Cup	R. Munstermann, Tel. 05829/448
26	9	27 9 3500 Kassel		Teilemarkt	H. Leicht, 0731/24452
30	9	4 10 5000 Köln		Internationale Fahrrad- und	Motorradausstellung (IFMA)
3	10	NL-7772 CP Hardenberg		Teilemarkt	H.v.d. Hock, Julianastr. 7, NL-7772 CP Hardenberg
10	10	6800 Mannheim		Teilemarkt	Veterama GmbH, Rheingastr. 21, 6802 Ladenburg
18	10	4750 Unna		Kradsicherheitstraining	H. Knudsen, 02247/7386
24	10	A-4400 Steyr	Münichholz	11. Teilemarkt	H. Brandstetter, Tel. 0043/7252/26107
24	10	A-4400 Steyr		Jahresabschlußabend	H. Brandstetter, Tel. 0043/7252/26107
8	11	6070 Langen	Stadthalle	Oldiemanie	W. Kraus, Tel. 06103/53850
28	11	7 Herrenberg	Markthalle	Teilemarkt	H. Ammon, Tel. 02721/41455
5	12	6 12 2400 Lübeck	Riders Cafe	2. Kradweihnachtsbasar	K. Meyer, 0451/898105
Ständiger	Termin	1157 Berlin-Karlshorst	Heizhaus	MZ-Stammtisch	Jeden 2. Donnerstag im Monat ab 18 Uhr, 030/4025830
Ständiger	Termin	1000 Berlin 21	Werftstr.	(Vet.-) Trialstammtisch	Jeden 2. Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr, 05829/448
Ständiger	Termin	2000 Hamburg	Sternschanze	Motorrad-Stammtisch	Jeden 3. Sonntag im Monat, 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	5100 Aachen	Parkpl. Siegel	Ausfahrt, 50er Jahre Kräder	Jeden Sonntag ab 10 Uhr, H. Heiliger, 0241/511556
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

Wußten Sie schon...

LAGER FÜR SUZUKI TEIL II

Für folgende Suzuki-Lager kann der Schrauber im Normteile-Laden die folgenden FAG-Ersatzlager kaufen:

08113-62050	6205.C3
08113-62051	6205.C3
08113-62052	6205.C3
08113-62060	6206.C3
08113-62080	6208.C3

08113-63010	6301.C3	08133-62030	6203.2RSR
08113-63020	6302.C3	08133-62050	6205.2RSR
08113-63030	6303.C3	08133-62051	6205.2RSR.C3
08113-63040	6304.C3	08133-62052	6205.C3
08113-63050	6305.C3	08133-62062	6206.2RSR.C3

08113-63060	6306.C3
08120-62010	6201RSR.C3
08120-62051	6205RSR.C3
08123-62023	6202RSR.C3
08123-62050	6205RSR.C3
08123-62057	6205RSR.C3
08123-62067	6206RSR.C3
08123-63010	6301RSR.C3
08123-63020	6302RSR.C3
08123-63040	6304RSR.C3

CHECKLISTE

Daß regelmäßig gepflegte und gewartete Motorräder zuverlässiger sind, ist jedem bekannt. Doch häufig rätselt man herum, wann man das letztmal die Kerzen gewechselt oder die Zündung eingestellt hat. Damit ist jetzt Schluß. Die nebenstehende Checkliste wird kopiert und in der Garage an die Wand gehängt.

Dichtringe und Wellendichtringe an der Adler M und MB 150

Verwendungsort	St	Maße	Mat.
Dichtringe			
Auspuff	1	32,3 x 40 B	KA
Kraftstoffhahn	1	14 x 18 C	KA
Öleinfüllschraube	1	18 x 22 C	KA
Saugrohr	1	24,3 x 29,9 x 2,5	Col
Kupplungsseilzug	2	12 x 16 x 1,5	Fi
Tankverschluß	2	36,5 x 57 x 2,5	Kku
Wellendichtringe			
Kurbelwelle rechts	1	20 x 35 x 8	
Kurbelwelle links	1	25 x 40 x 8	
Kurbelwelle	1	30 x 40 x 7	
Schalt- und Kickstarterwelle	2	17 x 28 x 7	

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

VICTORIA KR 125 Bi-Fix • 1951/53 • Lagerverwendung

Verwendungsstelle	Lagerart	Anzahl	Bezeichnung	Abmessungen (mm)
Räder				
vorn	Rillenkugellager	2	6202	15 x 35 x 11
hinten	Rillenkugellager	2	6202	15 x 35 x 11
Lenkung	Axial-Rillenkugellager	2	I-92 422a	nicht FAG (26,5 x 43,06 x 12)
Motor				
Kurbelwelle	Rolle DIN 5402	16	4 x 8	4 Durchmesser x 8 lg.
	Rillenkugellager	1	6302	15 x 42 x 13
Pleuel	Rolle	19	4 x 10	4 Durchmesser x 10 lg.
Getriebe				
Antriebswelle	Rolle DIN 5402	42	4 x 8	4 Durchmesser x 8 lg.
Schaltung	Kugel DIN 5401	1	3/16"	4,762 Durchmesser
Kupplung ab 12/2199	Rillenkugellager	1	161 00.C3	10 x 28 x 8

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

Wartung

Maschine:							
Getriebeöl:		Unterbrechertyp:					
Motoröl:		Kontaktabstand: mm					
Gabelöl:		Ventilspiel (kalt)					
Zündzeitpunkt: °/mm vor OT		Einlaß: mm		Auslaß: mm			
Zündkerzentyp:		Luftdruck		solo		Sozius	
Elektrodenabstand: mm		vorn		hinten		bar	
km	Pflegedienst	km	km	km	km	km	km
500	Motoröl prüfen						
500	Getriebeöl prüfen						
500	Luftdruck in den Reifen prüfen						
500	Kettenspannung prüfen						
500	Batteriesäurestand prüfen						
500	Kette nachfetten						
500	Bremshebelspiel einstellen						
500	Kupplungshebelspiel einstellen						
1000	Maschine abschmieren						
5000	Auslaßschlitz entkohlen						
5000	Luftfilter reinigen						
5000	Kraftstoffhahn reinigen						
5000	Kette im Tauchbad schmieren						
5000	Lenkungsspiel prüfen						
5000	Speichen überprüfen						
5000	Ölfilter reinigen						
5000	Zündkerze reinigen						
5000	Unterbrecherkontakt einstellen						
5000	Zündzeitpunkt einstellen						
5000	Unterbrechernocken einfetten						
5000	LIMA-Kohlen prüfen						
5000	Ventilspiel prüfen						
5000	Leerlauf einstellen						
10000	Getriebeölwechsel						
10000	Telegabelölstand prüfen						
10000	Ölkohleansätze entfernen						
10000	Zündkerze erneuern						
10000	Radnaben mit Fett füllen						
10000	Bremsbeläge prüfen, Nocken fetten						



SUCH & FIND

Service für Abonnenten: 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** (Andere: pro Zeile 1 DM in Marken) ... 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

NVA + VP Bekleidung
neu oder gebraucht
(solange Vorrat reicht)
Prospekt anfordern!
gegen DM 2,00 in Briefmarken bei
Kirchner-Kittler Freizeitversand
Sleveshütten Str. 1 • 2358 Kattendorf
Tel.: 04191/8625 • FAX: 04191/8153

Auszug aus unserem Angebot:
Langschaftstiefel, neu Paar ab **DM 58,00**
Mantel, grün oder blau, neu nur **DM 25,50**
Thermoanzüge, (Tarn-), neu nur **DM 75,00**
Breeches-Hosen, blau o. grün, neu nur **DM 35,50**
und vieles mehr für Jagd, Motorsport,
Camping, Freizeit und Out-door.

Barbour
IST PREISWERT...

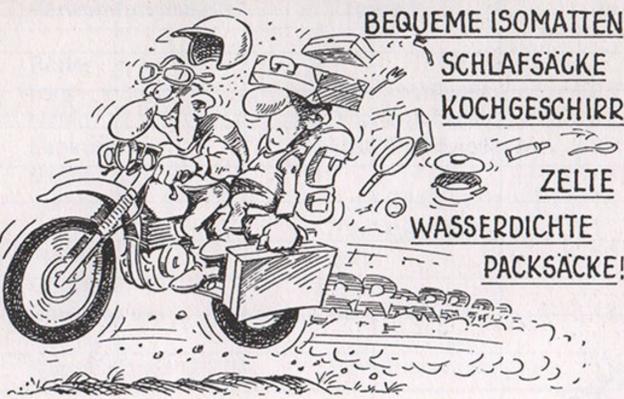
...DENN WERTE HABEN IHREN PREIS

SIE SOLLTEN IHN „erfahren“

IMPORT UND GROSSHANDEL
Gerald Brabetz
Falkensteiner Weg 8 D-6238 HOFHEIM a. Ts.
Telefon 061 92 / 6444 Telefax 061 92 / 267 75

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

BEQUEME ISOMATTEN
SCHLAFSÄCKE
KOCHGESCHIRR
ZELTE
WASSERDICHT
PACKSÄCKE!



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

- ADLER -

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

MB 250-Gabel DM 80, Tel. 0221/727838

- AERMACCHI -

350 ccm, Bj. 60, zug, mit E-Teilen zu verk., Tel. 0031/5927/2878

- ARIEL -

Huntmaster FH, 650 cc., 2 Zyl., Bj. 55, total rest. und zug., zu verk., fl. 8950, J. Beck, Tel. 0031/5708/3931

- AWO -

425 Sport, fahrbereit, mit DDR-Papieren und BA zu verk., VB 2200 DM, Tel. 0541/84568, ab 15 Uhr

425 T, Bj. 58, fahrbereit mit Papieren, + 2. Maschine i.T. + mehrere Kisten E.-Teile (Motoren; Blechteile; Elektrik), VB 2200 DM, Adrian, Tel. 0421/647059

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

425 Touren, zum rest., fahrbereit, original, 1800 DM; AWO S -Motor, kplt. überholt, DM 900, Tel. 0037/927/22848

Verk. viele Teile Touren und Sport, Liste mit Preisen bei Claus Uhlmann, Siedlerstr. 46, O-9151 Dorfcemnitz

- BAUER -

Suche Schutzblechemblem vorn anschraubbar vom Fahrrad oder Motorrad. Telefon 0511/733927

- BEKLEIDUNG -

Bekleidung * Integralhelm Nolan N 42, Fiberglas, rot-weiß, Gr. 59, ECE 22/02, DM 60, Tel.: 0421/501617

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

Handgemalte Mützen, Schals, Socken, Krawatten, Tücher usw. aus Seide mit den Motiven eurer Wahl. Markeneble-

me von Adler bis Zündapp. Nicht teuer, da Hobby, Tel. 06104/43306, Marion

Harro Lederkombi, dunkelblau, neuwertig, einteilig, kaum getragen, Größe 46/48, 175 cm, DM 280. Telefon 04221/84595 18.00 bis 20.00 Uhr

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

Hose ex Motorradstreife, Typ Ködelfänger, wenig getragen, Gr. 56, fällt groß aus, zu verk., A. Textor, Tel. 0031/5979/2928

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

Krawehl-Wachsjacke, Gr. XL, wenig getragen, für 100 DM zu verk. Tel. Cottbus/25253, nach 20 Uhr.

Motomod Allwetteranzug neuwertig, VB 250, Telefon 0511/6041556

Motorradjacke, Gr. 54, grau, guter Zustand, 70 DM. Motorrad-Latzhose, Gr. 52, dunkelblau, neues Futter, guter Zustand, 70 DM. Kombi, Gr. 50, schwarz-gelb, guter Zustand, 150 DM. Telefon 02064/94868

Motorradlederjoppe, guter Zust., 50er Jahre, DM 250, Tel. 0037/927/22848, abends

Polizeistiefel, neu, Gr. 44, DM 100, Telefon 0221/445783

Verk. schw. Motorradlederjacke, Gr. 60, sehr groß, eingearbeiteter Nierengurt, gut erhalten, DM 300, Tel. 05772/7368

Zwei schwarze Ledermäntel, 50er Jahre, Gr. 52/54 und 40/42 Stck. DM 250, beide zus. 450 DM, Telefon 02232/26331

- BENELLI -

900 Sei, EZ 4/87, 10 tkm, wie neu! Standort Hamburg, VB 8950 DM. Telefon 030/8151110

- BMW -

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

/7 Teile: Sitzbank, Stoßdämpfer, Seitendeckel, Auspufftöpfe, Lenker, Zusatzinstrumente zu verk., alles gebr. und orig., Telefon 05544/7060 ab 20 Uhr

Achsantrieb 11/32 für /7, 35 tkm gelaufen, paßt auch für /5 u. /6, DM 400, suche Blinker /5, Zust. egal, Tel. 0721/175651 (Büro) oder 07243/78336

BMW * R 50/60 Suche beide 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 Hinterachsantrieb 10/32, Andy, Tel. 0421/501617

BMW R51/3 Vollnaben gesucht. Telefon 02103/46204

BMW von 1937 zum Rest., viele E.-Teile, org. + kplt., Org. Papiere + Lit., guter Zu-

stand VB 4000, Tel.: 0221/727838

Gläser-Vollverkleidung mit H-4 Lampe, Schutzbügel und Spiegel aber ohne Scheibe mit Gutachten für /5 und /6 Modelle, blau, alle Anbauteile, DM 70, Rahmen /6 ohne Brief aber mit Typenschild, Hans Hohmann, Telefon 06201/57802

Hoske Tank DM 400, Hi-Achsgtr. kplt. neuw. DM 800; suche R 50 Scheinwerfergehäuse, Magnetzünder, Tel. 0041/72/442336 abends, CH Bodensee

R 100 RS, EZ 5/81, silber, 90 tkm, techn. + opt. sehr gut, Konis, 3,5 l Ölwanne, Koffer, Edelstahlöpfe, Getr. neu, VB 7900 DM, Tel. 07543/50408, abends

R 100, Bj. 85, Kupplung + Getriebe + Auspuff neu, Kofferträger, Sonderlack, 6900 DM, Tel. 069/523282, öfters probieren

R 24 gesucht. Tel. 05655/8051.

R 25, rest., zu verk., Bj. 55, 52 tkm, sehr guter Zust., VB 6000 DM, Liebhaberstück, Tel. 07031/49135

R 26, 250 ccm gesucht, unrest., zerlegt oder defekt, Telefon 02602/8706, abends

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

R 51/3 zu verk., unrest., Bj. ca. 54, Motor läuft, Tel. 0031/5967/2878

R 60 Getriebe TOP, DM 550, Heinrich Vollverkleidung aus ALU DM 750, R 75/5 Scheinwerfergehäuse gratis, Tel. 0041/72/442336 abends, CH Bodensee

R 60/5 Oder R 75/5 ges., Telefon 0421/4986441

R 60/5: verk. Motor, kplt. fahrbereit, überholungsbedürftig (Gewinde, Zylinderköpfe), noch eingebaut, VB 1250 DM, Arnold Schütte, Beverbäckstr. 48, 2900 Oldenburg, Telefon 0441/382021

R 60/7 mit Verkleidung, Bestzustand, TÜV bis 1994 zu verk. Tel. 05655/8051.

R 69 S, Bj. 67, zug., in primär-Zust. zu verk., Tel. 0031/5910/13275

R 75/5, sehr guter Zust. 4500 DM; R 75/6 Telegabel mit Bremszange; R 50 Rad, Nabe, Tank, 650 DM; R 75/5 Kurzheck, Schwinge + Kardanwelle 220 DM, R 25/3 Lampe DM 50, Telefon 0221/727838

R 80 G/S-Tank, weiß-blau, 20 Liter, für 200 DM zu verk., Tel. Cottbus/25253, nach 20 Uhr.

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

R25/2/3 Motoren überholt 550 DM/St und Getriebe, sehr guter Zustand, je 250 DM und Steckachsen vorn + hinten + R26 Steckachsen aus VA mit Muttern 100 DM/ Paar. 1 Schorsch Meier Tank, sehr gute Substanz für R26 + 27 450 DM. Suche Motor mit Getriebe für R 69S komplett. Tornow, Telefon 02153/71782 nach 20 Uhr, öfter versuchen

R27, Bj. 62, TÜV 8/92, 1989 mit vielen Neuteilen restauriert, nicht ganz original, seitdem 7000 km gefahren, VB 4800 DM. Telefon 02242/80645

Suche BMW R50 oder R60 zum aufbauen oder ausschachten. Jens, Telefon 04321/48144 oder 04821/5280

Suche immer noch günstige R

60 Ruine oder Teile, wo kriege ich Ersatzstopfen für NC-Akku her? Tel. 04321/48144

Suche Stoßdämpfer vorn für R 50-69 S. Tel. 04791/4951.

PAFFEN
mechanik

Ihr Partner für BMW Oldtimer-Motorräder
R 24 - R 69 S
- Ersatzteile -
- Instandsetzung -
- Strahlarbeiten -
2930 Varel
Gewerbestraße 15
Telefon (0 44 51) 79 50
und 8 50 31-33
Telefax (0 44 51) 8 51 20

POLIEREN WIE PROFIS!

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

Gratisinfo direkt vom Hersteller
Heinrich Kreeb GmbH, Postfach 701 G
7320 Göppingen, Telefon (07161) 210 99

100 alte BMW's & Teile
Bj. 50-85 • An- und Verkauf
Martin Kornhas
Durlacher Allee 105-75 Karlsruhe 1
Tel. 0721/617751 Fax 0721/621539
Geöffnet: Di bis Fr. 15-18.30 Uhr
und Sa 9 bis 13 Uhr

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

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

K & K Motorräder
MS Treue
östlicher Bahnhofskanal
2100 Hamburg 90
Tel. 040-765 86 21

Suche Werkstatthandbuch für R 75/6, auch als Kopie. Telefon 030/3921497

Verkaufe Speichenräder 19 u. 18 Zoll, Kolben und Zylinder für R 50/5. Tel. 04791/4951.

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

Wer kann mir Tips geben, wie man MZ Lastenseitenwagen an BMW R50 anbauen kann? Möglichst nur mit Schnellverschlüssen. Jens Telefon 04821/5280 oder 04321/48144

- BSA -

B 31, Motor zerlegt DM 400, Magnet + Lima DM 450, Tel. 0221/727838

M 20/21, E.-Teile zu verk., z. T. neu, u.a. Ventile, -führungen, Kolben usw., Tel. 0031/5967/2878

- BULTACO -

Alpina 350, Bj. 77, VB 1200 DM, Tel. 02157/3531

- DKW -

Hummel Rücklicht Typ 136, Bj. 64, sowie Unterlagen, Telefon 04966/395

Motorroller 'Hobby' ges., mögl. klpt., Zust. egal, Tel. 04671/3547, ab 18 Uhr

NZ 250 + RT 125 -250 Teile, Telefon 0211/252157

RT 125, BJ. 50, guter Zustand, nicht fahrbereit. 07131/68614.

RT 200/2 Brief zu verk. (nur Brief, sonst nix), Peter, Tel. 0531/342238

RT 250/2, wer hilft? suche Originalauspufftopf (48..er Teilenummer), Tel. 0531/795545 n. 17 Uhr

RT 350, orig. u. kplt., viele RT 350 Teile, auch kplt. Motor, zu verk., Tel.- 0043/7229/89927

- DNEPR -

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

Dnepr MT 12 SW-Antrieb Rückwärtsgang Motor, Getriebe, Achsantrieb, Auspuff nagelneu (noch eingefettet) oliv mit Spaten und MG-Halterung. Telefon 04746/1767 bis 22.00 Uhr

Zwei M 72 Gespanne, Bj. 51/54, eines davon mit Sauer 810 ccm Motor, oder Inzahlunggeben für MT 16 (nicht älter als ein Jahr), Telefon 05405/3382

- DUCATI -

Suche alles von/über/für 125 S/125 Formula 3/175, Marion, Tel. 06104/43306

Suche Pantah/Cagiva 350, Zust. fast egal, auch ohne Brief, oder nicht kplt., Christian, Tel. 05592/205

Verk. ETL+WHB 900 S 2 HR 2, 30 + 25 DM, Ölmeßstab 19 mm Kopf, 1+2 Zyl., 30 DM, Kupplungsdeckelschrauben Kurbelwelle DM 15, alle Teile in VA-Qualität, andere Drehteile auf Anfrage, Tel. 02150/4703

- EMW -

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

Teile f. R 35/3 preiswert abzugeben, Zuschriften an Robert Stephan, Thurmer Str. 35, O-9560 Zwickau

- ESO -

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

- GESPANN -

MG N. Falcone mit Jupiter-SW, Verkl. u. Beinblechen, verstärkte Federn, großer Kolben, bleifrei, Spezialauspuff, div. Ersatzteile. VB 7.000 DM. E. Steinbrüggen, MS Mentor, Östlicher Bahnhofskanal. 2100 HH 90. Tel. 040/7655480 bzw. tagsüber auch 040/8557-571.

- HARLEY-DAVIDSON -

HD 1000 Sportster, Bj. 78, Kickst. und Anl., viel Chrom, TÜV neu, 9500 DM. Tel. 04421/303879.

Verk. H.-D., Telefon Austria/4264/8416

- HERCULES -

250 GS, zu verk., EZ 79, 20 kW, 7-Gang, TÜV 12/93, VB 2500 DM, WHB u. ETL, Tel. 05921/74745 ab 21.30 Uhr

Suche Ersatzteilkatalog und Reparaturanleitung für Hercules 317. Tel.: 0421/513255 (abends)

Suche KKR K 50 (SS, RS, SX, RX) Bj. 66-73, sowie alle möglichen Teile, Tel. 04421/51460

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

- HILFSMOTOR -

Bitte helfen! Suche Briefkopie oder Original von Neckermann Minirad mit Garellimotor (Mosquito) und von Solex 3800, Bj. 65/66, Eddy Hilden, Krefelder str. 27, 4150 Krefeld 29

- HOFFMANN -

Hoffmann MR 200/1 - Suche

Literatur, Teile, Fotos und Infos über Ersatzteilquellen. Telefon 030/3668959

- HONDA -

CB 250 K 4, 27 PS, Bj. 71, TÜV neu, 17.500 km, sehr guter Orig.zust., Reifen-Kette-Lack neu, VB 1850 DM sowie CB 250 K 4, 27/30 PS, Bj. 72, Zust. beinah wie oben, aus Zeitmangel kein TÜV, VB 1111 DM, Telefon 04221/84595 18 bis 20 Uhr

CB 250 K/G massenhaft Teile von A wie Auspuff bis Z wie zerlegtes Komplettfahrzeug zu verk., z.B. Rumpfmotor DM 50, oder guten, kplt. Teilträger DM 500, Telefon 04221/84595 18 bis 20 Uhr

CB 250, Bj. 71, VB 750 DM, Telefon 0511/6041556

CB 350 F Tank, Sitzbank zu verkaufen. Telefon 04521/72939

CB 450, Bj.68/69. Tank gesucht! Angebote bitte an 02903/340.

CB 500 T, fahrbereit aber überholungsbedürftig, VB 1500 DM, Telefon 0441/73149

Dream, Bj. 64/68, suche Teile, u.a. Lenker mit Blinkern, Seitendeckel für Verg. oder kplt. Maschine zum Schlachten, van Veen, Tel. 0031/5295/7483

Motor CB 250 T sehr wenig gelaufen, DM 750, Jürgen Buss, Telefon 06109/31762, Ffm

Suche CB 125/CB 200 Zweizylinder, Bj. 68-74, Motor und Teile oder billiges Schlachtfahrzeug, Telefon 04221/84595, 18-20 Uhr

Suche CB 125/CB200, Zweizylinder Motor und Teile oder billiges Schlachtfahrzeug.

Tel. 04221/84595, 18-20 Uhr.

Suche CB 250/350 K Teile oder Schlachtfahrzeug, Bj.68-73. Tel. 04221/84595, 18-20 Uhr.

Suche CB 360 Schilder f. Seitendeckel (evtl. Tausch gg. CB 250 Schilder), Telefon 0951/71300

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

Suche CB 72/77 o.ä., Zustand egal, auch nicht kplt., Tel. 0421/547972

Suche SS 50, Bj. ca. 1970 oder später, möglichst fahrbereit. Angebote bitte an Steffen Scholze. Tel. 06451/1570. Von 8-18 Uhr Tel. 06451/500944

Verk. CB 250, 27 PS, Bj.71, TÜV neu, 17.500 km, sehr guter Originalzustand, Reifen-Kette-Lack neu, VB 1.450 DM. Sowie CB 250, Zustand beinahe wie oben, aus Zeitmangel kein TÜV, VB 999 DM. Tel. 04221/84595.

XL 600 R, VB 3000 DM, Michael, Tel. 05592/1319

- HOREX -

Regina 400, unrest., Regina 350,rest, zu verk., Tel. 0043/7229/89927

Regina, Bj. 57, suche vorderes Schutzblech und Hupe, Renkema, Tel. 0031/5169/1763

S 35 Geländesport: Suche Tank, Tel. 0221/727838

- IFA -

BK 350 Motor u. Getriebe zu verk. oder Tausch gg. orig. Teile für AWO 425 T, nur schriftlich an Ralf Förster, Hauptstr. 16, O-3601 Sargstedt

BK 350, suche Tank, Schwingsattel, BA, ETL, Reparaturhandbuch, Tel. 030/6269585, Anrufbeantworter, Robert

Suche billige BK 350. Zustand fast egal. Telefon 0421/513255 abends

- INDIAN -

Suche Scheinwerfer, Hupe und Magnetzündung, Bremshebel u. Zündschloß für Scout Bj. 27, Jordan Hermann, Unterer Platz 6, A-9372 Eberstein

- JAWA -

354, 90% kplt. zerlegt, Rahmen mit Brief, neuer Motor, wg. Hobbyaufgabe billig abzugeben, Marko Schüler, Elsebruchweg 49, O-1512 Werder/Havel

- JUPITER -

SW passend für BMW-Schwingermodelle, fl. 1750, Tel. 0031/5967/2878

- KAWASAKI -

KE 125, EZ 12/77, Org. Zust., 27 tkm, TÜV 5/93, mit Ersatz-KE, nur an Liebhaber, VHB 2000 DM, Telefon 0431/697415

Z 750 GT, 82/7/92, 60 tkm, Krauser-Koffer, Zub., sehr gepflegt, unfallfrei, Reifen neu, VB 3800 DM, Tel. 02365/8349

- KREIDLER -

Kreidler Mustang 80 Enduro als Teilträger oder Einzelteile zu verkaufen. C. Wild, Telefon 05323/82825

- LAVERDA -

750 SF Trommelbremse vorn 350 DM, Tel. 0221/727838

MOTALIA

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

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

MOTALIA im Abonnement

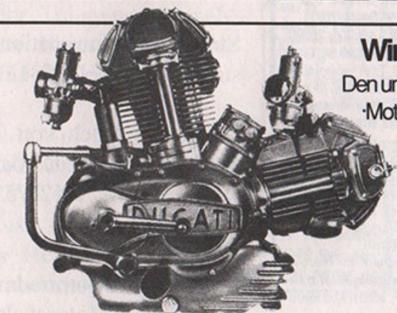
GP

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

Name:
Straße:
PLZ, Ort:

Datum + Unterschrift:

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



Wir bieten Ihnen:

Den umfassenden Service
Motoreninstandsetzung
Motorräder
Zubehör

DUCATI KAMMA

Brügger Straße 27, 2802 Otterstedt, Tel.: 04205/8707, Fax: 04205/2360

"Zweitaktfahrzeugmotoren"

- wer Bescheid wissen will, bestellt sofort beim Gummi-Verlag den Reprint dieses gut verständlichen Fachbuches. Entweder per Telefon (0421/501617), FAX (0421/504448) oder mit der Post (Am Deich 57, W-2800 Bremen 1), das Buch für 24,80 DM kommt dann mit einer Rechnung!
Keine Nachnahmekosten!

- LITERATUR -

60 Jahre Zündapp-Technik' von Rauch/Sengfelder ver-zweifelt von armen GP-Re-dakteur gesucht! Tel. 0421/501617, Andy

MAICOLETTERS

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

MOTORSCHADEN???

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

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

EDELSTAHLSCHRAUBEN

Muttern, Normteile in A2 alle Abmessungen auch Feingewinde, Sondermaße auch hochglanzpoliert Katalog gratis, Tel. 0 85 02 / 14 25

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

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

elektronik ANDREWS Boyer Fierth

- * 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: 0 73 62 / 68 81

BMW Motorräder - Typen und Technik, Ariel Verlag, wird dringend als Original ge-sucht!, Jürgen Strohmeier, Telefon 02254/5165

DAS MOTORRAD vor 1958 gesucht. Telefon 06249/7428

Schüttoff "2 & 2 3/4 PS - Kraft-rad", Kopie des Handbuchs aus den späten 20ern für DM 15 + Porto zu verk., Tel. 0421/447865, abends bis 21 Uhr

Suche dringend "Motorrad-Classic" 1/4 -89, zahle DM 10 pro Heft, Michael Roch, Dr.-Otto-Just-Str. 25, O-9800 Rei-chenbach

Die schönsten Motorradge-schichten' von Ernst Leverkus in guten Zust. ges., Thomas Rongen, Tel. 07471/71132, abends

Heft der Zeitschrift 'Das Motorrad', z. T. über 10 Jahre alt, zu verk., Tel. 0421/541481

Motorradprospekte, Telefon 0211/252157

Stress-Press-International ge-sucht, Peter, Tel. 0531/342238

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

Suche engl. Motorradmagazi-ne 'Classic Motorcycle' und 'Classic Bike' von 1977 bis 82, Mai bis Okt 90 gebraucht zu kaufen, Andy in der Gum-mikuh-Redaktion, 0421/501617

Suche für Maico M250B (Bundeswehrmaschine) Be-triebsanleitung, Ersatzteilkat-alog, Werkstatthandbuch, TDVs. Nur original. Kann auch gegen Prospekte (70er Jahre-Deutsch.-Japan-Italien) oder deutsch. 50er Jahre tau-schen. Telefon 0421/513255 (abends)

Suche Motorrundschaue aus den 50er Jahren. Tel.: 0421/513255 (abends)

Suche Super Profile Honda CB 750, Motorradfahrer 2/90, MO 11/79, PS 9/75, 1/84, 2/89, Motorrad 19/71, 9/73, 6/74, 16/75, 20,22,23/77, 18/79, 8/82, 4/85, Telefon 0431/690869

Suche Werkstatthandbuch für BMW R 75/6, auch als Kopie. Tel. 030/3921497.

Verk. Lit. f. Zündapp KK 200+ DB 234, Dürkopp MD 150, EMW R 35, NSU Quick, MZ BK 350, Tornax V 200, auf Anfrage, Tel. 05772/7368

Literatur gesucht, Prospekte, Bilder, auch Ersatzteile und MP 100 und MP 120, Peter Vagt, Telefon 04524/8832

M 250 B, viel Blech u.a., bil-lig, Telefon 0211/252157

Suche Infomaterial für Maico 175 ccm, Bj. 55. Telefon 030/3219342

Suche Motor für M 250 B, 277 oder 360 ccm Kolben und Zyl-inder, Ersatzteilkatalog, Be-triebsanleitung, Werkstatt-handbuch (TDVs) und Kfz.-Brief. Telefon 0421/513255 (abends)

Verkaufe M250B mit Bergen von Teilen. Z.B. 4 Motoren, 2 Sitzbänke, Neuteile: 5 Kotflü-gel, Benzinhähne, Rücklich-ter, Felgen, Speichen, Rahmen mit Brief, Tachos, Ritzel, neue Gabel, Tanks und... günstig, nur en bloc zu verkaufen. Preis Verhandlungssache. Telefon 06439/6184

Wer kann mir sagen, wie bei-der M250B die Vergaserver-kleidung montiert wird? Habe nur die zwei Hälften und eine obskure Gabel als Halter. Arnd Beckmann, Telefon 0511/

- MAW -

MAW-Hilfsmotorfahrrad ('Hackenwärmer'), ca. Bj. 1955, suche Teileliste, Be-triebsanleitung, Plakette, zah-le gut. Harald Kröpfl, Herzo-genberggasse 10/3/23, A-8051 Graz

- MOTO FRANCAISE -

Fahrer/in gesucht. Laut INFO vom Ele-treffen sollen in Bre-men und Neuwied noch 2 MF 650 laufen. Bitte bei mir mel-den. Meine MF ist die Nr. 0063. Markus Körner, Lüne-burger Str. 15, 2121 Baren-dorf, Telefon 04137/564, An-rufbeantwortet

- MOTO GUZZI -

Airone, suche Info ü. Beiwa-gen sowie Sitzkissen für hin-ten, Kickstarter mit Welle. Telefon 0561/315254

Für kleine Guzzen: zwei Kon-taktsätze, zus. DM 15, ein Zündkondensator, DM 5, An-sauggummis, vermtl. V 35, Innendurchmesser 25 mm, neu, Paar 10 DM, alles neu, Patrick, Telefon 08330/1349

LM 4, Bj.86, TÜV 3/93, 17tkm, 1. Hand, Topzustand, elektronische Zündung, Hep-co & Becker Gepäck-u. Kof-ferträger mit 40 L. Koffersatz, Tankrucksack, Pelerine, VB 8500 DM. Tel. 05362/65124, abends u. Wochenende.

Mille GT, Bj. 6/91, grün, blei-frei, 2500 km, für 13.500 DM, zu verk., Inzahlungnahme von 1a CX 500 im Orig.zust. mögl., Tel. 04321/79915, nach 18 Uhr, öfter vers.

Suche Guzzi-Gespann. Tele-phon 030/8151110

Suche T 3, auch i.T. und Tank f. 850 GT, außerdem suche ich eine Garage, Scheune, oder

dgl. in München oder Umge-bung, Tel. 089/6731703

Teile v. 850 T: Rahmen mit Zollpapieren 900 DM, Gabel 500 DM, Kabelbaum 100 DM, Lampe verchromt 80 DM, Bremszangen a 100 DM, Tel. 05493/5555 ab 16 Uhr

V 7 700, Bj. 68, bis auf Verga-ser Orig.-Zust., rot/silber, Zi-vilversion, DM 5500, Telefon 02065/65876

Verk. 1000 S, Bj.91, 13.000 km, Garantie, Speiche, 81 PS. VB 13.200 DM. Tel. 0221/610840.

- MZ -

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

ES 175/250/300: verk. neue 250er Zylinder, Fußrasten, Tanks, neue Tachos, uva., Telefon 0421/503035, Andy verlangen

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

ES 250/1: suche Lenkerhäf-ten, Abdeckkappen, Feder-beinaufnahme, Zigarrenau-spuff, Motordeckel links, alte Form, Chromringscheinwer-fer, Telefon 05841/5735

ES 300: 1 x regenerierte Kur-belwelle, noch verpackt, DM 350; neuer Zylinder mit Kol-ben, noch verpackt, DM 450; kplte. Maschine, Bj. 62, 18 tkm, neue KW, bei 16 tkm, seit 80 stillgelegt, fahrbereit, 1600 DM, Telefon 05341/43808 ab 20 Uhr

ETS 250: Blechseitendeckel, neu, schwarz, DM 30; Gabel-brücken DM 15; Hinterrad 18'

20; ES 250/2 Tank beige, kl. Delle, DM 15; ES 125 Vorder-schwinge mit Schutzblech DM 25; SW-Rahmenkpl. DM 150; Hans Hohmann, Tel. 06201/57802. Viele andere MZ-Teile, auch TS

ETZ 250, Bj. 87, guter Zust., Lack, Reifen und TÜV neu, + Ersatzmotor, VB 1000 DM, Andreas Schwarz, Kreuzstr. 3, O-4090 Halle, Telefon Halle/640851

ETZ 250, verk. kpl. Motor mit kpl. 12 V Elektrik, Vergaser und Auspuff (Kolben Schlecht, sonst gut!) für DM 300, weiterhin ein Motor TS 250/1 und zwei Motoren ES 250/2, alle mies, je DM 50, Andy, Telefon 0421/501617

ETZ 250: generalüberholter Motor (Kolben, Kurbelwelle, Lager, etc. neu), inkl. Lima, DM 650, Telefon 0421/4986441

ETZ 251, EZ 6/91, 13 kW, 5 tkm gel., schwarz, VB 1800 DM, Tel. 0511/7590831

Hilfe! Habe eine MZ 250/1, Bj. 1962 mit Seitenwagen erworben, suche Unterlagen über Motor etc. In welchen Farben wurde die MZ ver-kaufte? (Farbcode) Möchte den Orig.-Farbton verwenden. Bit-te Infos und Unterlagen an mich. Hans Peter Volk, Post-fach 210 166, 6520 Worms 21

RT 125, verk. Lampen, Lenke-radeckungen für /3, Gabeltei-le, Zylinder mit Kopf und Kleinkram, Telefon 0421/503035

RT 125/1, Bj. 55, fahrbereit, mit DDR-Papieren zu verk., VB 850 DM, Tel. 0541/84568, ab 15 Uhr

RT 125/3, Bj. 62, Einzelsitze, Originalzustand, diverse Er-satzteile (Zylinder, LIMA, Luftfilter usw.) ggf. 2 zusätzli-che Rahmen. Preis Verhand-

lungssache. Telefon 05841/5735 ab 16.00 Uhr

Suche Beinschutzbleche für TS 150 und Spezialwerkzeug für MZ, E.-H. Kleiböhmer, In der Mark 19, 4905 Spenge, Tel. 05225/3314

Suche ES-2, fahrbereit, guter Zustand. 0421/617662.

Suche orig. Ersatzkanister für TS 250/A u. Sitzpfanne mit Haltegriff f. ES 250/2, Tel. 04131/294056 ab 20 Uhr

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

TS 150. Tausche Reifen 3,00-18 Pneumant (neu) gegen Rei-fen 2,75-18 Pneumant (neu). G. Doveren, Rathausstr.8, O-9159 Lugau.

TS 250 bzw./1 i.T. zu verk.,verschenke Höckersitz-bank mit integriertem Brems-/Rücklicht (Siehe U-MZ GP 4/91) an Selbstabholer,verkaufe viele gebr. Teile und original-verpackte Beinschilder (DM 80), Andy, Telefon 0421/501617

TS 250/1 Gespann, 17 PS, TÜV 12/93, Bj. 80, schwarz, guter Zust, 42 tkm, gepflegt, Markus Heine, Tel. 0531/67384, vormittag

TS 250/1, Bj. 81, Topzustand, DDR-Brief, kein TÜV, DM 600, Telefon 0421/4986441

TS 250/1/A (Kradmelderma-schine), Zust. 1, BRD-Brief, TÜV, 18 Mon. TÜV, + Orig.-Zub, 6 tkm gelaufen, 1300 DM, Telefon 0421/4986441

Verk. ES 175/2, Bj. 67, TÜV 3/94, Beinsch., VB 800 DM, oder tausche geg. ETZ 250 im brauchbaren Zust., auch ohne TÜV, Tel. 05052/1731

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

Verk. Gebrauchtteile ES, TS, ETZ, vor allem Blech, Schwingen u.a.m., Anfrage lohnt bei Claus Uhlmann, Siedlerstr. 46, O-9151 Dorf-chemnitz

SERVICE FELD AT ZWEIRAD-TECHNIK 4047 DORMAGEN DORFSTR. 19 Verkauf - Ersatzteil-Service von ES bis ETZ Telefon 0221/78.83.46 und 02133/61998

HOREX-NEUTEILE z.B. LIMA-Deckel, Kapselrohr, Tachoscheiben, Ölltg., Tele-Verschleißteile und vieles mehr. KLAUS FORSTER A. d. Stadtwiesen 37 6140 Bensheim 2 Tel. 06251/73223, ab 19 Uhr

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

Spezialzube-hörkatalog 3,- in Marken Neugespanne 3,- in Marken Gespannservice • Tauschteile Blitzversand aller Teile, auch für alte Modelle • Vollverkleidungen • Einzelsitze • Lederkoffer • Klapprasten Fa. Wildschrei 5593 Brieden 0 26 72/85 40

Tankabzeichen Instrumentenblätter vetterling druck tel. 0831/15658 fax 0831/31175 gliessereistr. 10 8200 rosenheim

MZ-TREFF - INFO Ersatzteile für alle MZ-Modelle z.B. ES-ETS Kettenräder Ansauggummi ES-ETS-TS-TS/1 Regler 6V Elektronische Regler 12V Umbau für MZ von 6V auf 12V kostenlos Preisliste anfordern! Probefahren mit MZ 500 R MZ-TREFF Inh. Rainer Blaschke Trierer Str. 15 / Postfach 17 5561 Osann-Monzel Tel.: 06535/210 oder Fax: 1364

Verk. Teile für TS 125/150: z.B. V.-Rad mit Gabel 30 DM, Hi.-Rad mit Schwinge 30, Tank 10 DM, Sitzbank 15 DM, Lampe mit Tacho 20 DM, Tel. 06136/5739

- NIMBUS -

Seitenwagen wie neu (original) zu verk. Tel. 05655/8051

- NORTON -

16 H suche Rahmen, Schutzbleche und Öltank, Tel. 0031/5930/24425

-RABENEICK-

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

- RICKMAN -

Suche Felgen für CR, Tel. 04433/1437, oft vers.

-SACHS-

98 ccm, Bj. 39, kplt. mit Vergaser, guter Zustand, VB 2500 DM, Tel. 02161/21684

- SANGLAS -

Verkaufe folgende Sanglas-Teile: Vorder- + Hinterrad komplett mit Bremsanlage vorn, Gabel, Instrumente, Schalter. Motorrad Dietze Telefon 02333/87020 H

- SEITENWAGEN -

Für EML Tourseitenwagen Werkzeugkasten hinter dem Kotflügel GFK o. Deckel DM 270, Eigenbau, Telefon 02232/26331

Stoye-SW, orig. f. AWO S, 18er Rad, DM 1000, Tel. 0037/927/22848, abends

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

- SIMSON -

SR 2 Moped, Bj. 59, 50 ccm, 2,3 PS, 100% orig., DM 500, Tel. 0037/927/22848 abends

- SONSTIGES -

2 Falk-Koffer, DM 70, Tel. 02150/4703

- PANNONIA -

Suche für TLF 250 Ritzel und Rücklichtglas, verk. div. Teile, Telefon 0431/697415

- PUCH -

Puch 125 SVS, 2 Vergaser, original und komplett. Telefon 0043/7229/89927

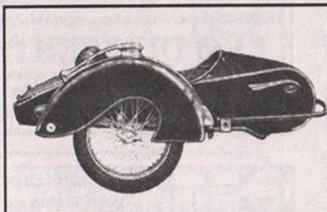
AME XV 750, lange Gabel, tiefes Heckteil, vorverlegte Rasten, zu verk., Telefon 05405/3382

Gepäckträger 1x Breite v:30, h:18, Lochabstand ca 28+1xBreite v 28 + h 27, Lochabstand 14-23 Stück 50 DM, Telefon 04405/8682

Motorrad Welling
 Reparatur von BMW, HONDA, MOTO-GUZZI
 BMW-Gebrauchteile, SITO-Auspuffanlagen z. B. für R 100 CS und alle anderen Fabrikate
 Spann-Umbauten
 Donnerstag bis 20 Uhr geöffnet · Abholung/Anlieferung möglich
 8501 Roßtal · Gewerberg 13 · 09127-6223

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

ELEKTRONIC-DATA KLEIBER GMBH
 Steinbach 19
 5253 Lindlar
 Telefon (0 22 66) 25 02
 Fax (0 22 66) 4 42 67

elektronische Regler

für 6V, 12V oder NC

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

Harr-Eisbärjackete, Gr. 50, 200 DM, Ducati 600 TL, Tank + Seitendeckel + Sitzbank, VB 550, sowie viele OSSA Ersatzteile, Tel. 02361/28319

Hubtisch, für jedes Krad passend, neu, zu verk., Tel. 0031/5930/24425

Hurth-Getriebe, 3 Gang Handschaltung mit Kickstarter, Sek.- und Primärzahnkranz für Kräder bis Bj. 30 zu verkaufen, 300 DM. Tel. 09641/3322 abends

Reifen 3.50 x 16 hinten, so gut wie neu, zu verk., Tel. 0031/5919/12857

Reifen Metzeler 3.50 S 18, 90% 50 DM, alte Vollverkleidung mit Doppelscheinwerfer und Halterung (war auf 1000er Kawa) 100 DM, Tel. 06136/5739

Steib 500, Bj. 48, Konsultteile, Ardie NE 125, Bj. 48, Motoren: OSL 600, OSL 250, MAG 500, JAP 350 (five stud), div. Limas, Literatur, Tel. 0561/65547, ab 21 Uhr

Steib- oder Stoye-Seitenwagen für MZ ES 250/1 gesucht. Telefon 05841/5735

Suche dringend ein gutes, aber preiswertes Motorrad bis 27 PS (bitte auch mit TÜV) z.B. MZ 250 TS oder ES bis 600 DM (die zahle ich auch in bar). Kontakt: Rolf Brinker, Von-Einem-Str. 19, 4400 Münster

Suche großen Tank für 20-22 l für RD 250/400, Telefon 05826/8195

Suche Metzeler Reifen ME 77, 4.60 S 16, zum fairen Preis, Telefon 0421/4986441

Suche Oldie ab 250 ccm, auch zerlegt mit Brief und Baurat sowie Honda DAX oder ähnliches Minirad (auch Baurat fällig) - nur kein Schrott. Heinz Fischer, von Hutten Str. 29,

2000 Hamburg 50

Suche Resident- oder Rickmanrahmen, Tel. 0221/727838

Suche SW f. ES 300, gebe MZ Teile und DKW 125 unrestauriert ab, Tel. 0951/71856

Tausche Segelyacht, 8 Meter, gegen Solo- oder Beiwagen-Harley. Telefon 0421/6363611

Troll-Roller 2 Stück i.T., inkl. viele Teile, mit Brief, DM 1000, Tel. 0037/927/22848, abends

Verk. als geb. Kopie Ardiwerbeheft 'das höchste Glück auf Erden', DM 15, tausche Triumph (D) Motor 500 ccm, SV, ohne Magnet und Vergaser geg. anderen kplt. Motor oder verk. ihn für DM 400, Telefon 0911/615875

Verk. Bridgestone Trialreifen 2.75-19 und 3.25-18, neuwertig für 50/60 DM, zus. 100 DM und suche immer noch gleiche Größen als Straßenreifen, Patrick, Telefon 08330/1349

Verk. fast alle Testberichte 'Das Motorrad' seit 1960, pro Zeitschrift DM 5, Telefon 0241/507469

Verkaufe Harbeck Motorradanhänger für 2 Motorräder. VB 950 DM. Tel. 09945/2404.

Verschenke (!) einen Sack EML-Original-Bremsen im emeligen Zust. wg. Umrüstung auf Bremsen, die immer funktionieren, bestimmt über 10 kg Material, Patrick, Telefon 08330/1349

- STEIB -

LS 200 für Bastler. 1200 DM. tel. 0421/600302 (Wochenende).

S 350 Boot, Nachbau, LS 200 Seitenwagen kplt. mit An-

schlüssen (Nachbau), zu verk., S-Boot 850 DM, LS 200 2300 DM, Tel. 02153/71782

SW Typ 501, suche Infos, Tel. 0031/5967/2878

- STOYE -

Alu-SW, 30er Jahre, Kanuform, suche Foto u. Info, Tel. 02157/3531

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

- SUZUKI -

GS 1000 Sitzbank zu verkaufen. Telefon 04521/72939

GT 250/380 Teile zu verk. (Gabel, Auspuff, Räder, etc.), Tel. 0221/7124609

GT 380 (3-Zyl.-2-Takt), 27 PS, EZ 80, TÜV neu, fahrbereit, 30 tkm, Motor überholt, kl. Mängel, viele Neuteile (Reifen,etc), auf Wunsch mit E-Teilen 2. Motor usw., VB 1300 DM, Tel. 0221/7124609

GS 500 E zu verk., 13 tkm, 1 a Zust., 27 PS, VB 5000 DM, Tel. 09945/2404

GT 50 K. Suche Rep.anleitung. Tel. 06834/7348.

Suche für GT 250 X 7 E li. Zyl. oder beide und Flansche zwischen Luftfilter und Vergaser, Telefon 040/470016

Verk. f. GS 550 E, Bj. 80, Gußvorderfelge für DM 50, Tel. 05772/7368

Verk. f. GSX 750 + 1100 E, Bj. 81, viele Einzelteile, Tel. 05772/7368

- TEILE -

Suche dringst Ersatzstopfen für Nickel-Cadmium-Batterie. Jens, Telefon 0321/48144

Suche Gepäckträger (Blech-

preßteil) für deutsches 50er Jahre-Motorrad. Telefon 0421/513255

Teile: Suche für BK350 hintere Schutzblechenden, Schutzblech vorn, Einzelsitze, Tankembleme mit AWO Schriftzug und für die BK. Telefon 030/6269585 Freybank

Service und Reparatur für klassische Honda + Yamaha
 CB 125-900 und XS 250-1100
 Andere Maschinen auf Anfrage!
 Fa. Claus Schultz, Welle 18 (B6), 2854 Loxstedt, Telefon 0 47 44 / 5060

SUZUKI
 Ihr PARTNER in allen Motorradfragen
 ■ VERKAUF ■ SERVICE
 ■ ERSATZTEILE ■ REPARATUREN
Motorrad Hiller
 Augustenstr. 95 · Stuttgart 1 · ☎ 62 52 98
 Tausch · Inzahlungnahme

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

Reparatur und Restaurierung aller Typen und Marken
 Meisterbetrieb
 der Zweiradmechanik
 Gereon Höntgesberg
 Altennümbrecht 51
 W-5223 Nümbrecht
 Tel. 02293/7844

Buntspecht
 Veteranen-Fahrzeuge und Ersatzteildienst über 20 Tonnen
 Ersatzteile für Vor- und Nachkriegs-Fahrzeuge
 Neuenhauser Straße 200
 4460 Nordhorn
 Tel. 05921-39499
 Ab 1. Januar 1992
 Nordhorn-Brandlecht
 Bentheimer Str. 365

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

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

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

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 · Fax 05182/1572

TRIUMPH

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

Verkaufe nachgefertigte Gum-
 miformschläuche für Pränafa-
 Kettenkasten (Breite 40 mm,
 Höhe 62 mm, innen 48 x 30),
 Stück 55 DM. Norbert Neder,
 Reuther Str. 15, 8550 Forch-
 heim, Tel.: 09191/94315 ab
 20.00 Uhr

- TRIAL -

Panda 175, Trialmaschine, Bj.
 79, 7 kw, mit Brief, noch TÜV

drauf, Kurbelwelle def., mit
 mehreren MZ-Motoren, die
 man anstelle des Originalmo-
 tors ein bauen kann. Alles
 zusammen aus Zeitmangel für
 DM 300 zu verk., Tel. 0421/
 503035, Andy oder Rainer
 verlangen

- TRIUMPH (D) -

Suche für BDG 250 SL Mahle-
 Kolben sowie Auspuff für
 BDG 250 H. Telefon 0431/
 677859 Lars, evtl. Anruf-
 beantwortet

Suche KONGRESS oder SSK
 je 350 ccm, unrest. Zuschrif-
 ten an Robert Stephan, Thur-
 mer Str.35, O-9560 Zwickau.

- TRIUMPH (GB) -

Aus Werkstattauflösung jede
 Menge Motorsatzteile für T
 140 für ca. 5500 DM zu verk.,
 Tel. 02631/74796

18l Euro-Tank für Oil-in-fr-
 ame Models zu verk., DM 80,
 Tel. 0221/727838

- URAL -

Gespann: suche Briefkopie,
 mögl. mit ECE R 40-Abgas-
 Eintrag, Rep.-Anl., Hand-
 buch, mögl. Deutsch, gerne
 auch Kopien, Kosten werden
 erstattet, Telefon 0511/
 6042270

Suche mögl. Solo, restaurier-
 bar, max 1800 DM, Telefon
 02232/24379 oder 707749, J.
 Huth

- VESPA -

Cosa-Motor, 10 PS, 1500 km.
 Tel. 07131/68614.

- VICTORIA -

Rad von Nachkriegsbergmei-
 ster zu verk., DM 75, Tel.
 0221/727838

V 99 N (BL) KR 10 N, suche
 E.-Teile od. unrest. Maschine

und Motor, alles anbieten,
 Kontakte, Literatur, er-
 wünscht, Tausch mögl., Tel.
 0241/514

- YAMAHA -

DS 7 mit Al-Tank, TZ-Hök-
 ker, RAASK-Rasten, alles
 eingetr. und RD 400 Motor,
 24/40 PS, VB 2200 DM, Chri-
 stian, Tel. 05592/205

DS 7, Bj. 72, 24 tkm, guter
 Zust., VB 1500 DM, Peter,
 Telefon 07134/6592

DS 7, zerl., unkplt., o. Brief,
 guter Teileträger oder zum
 Wiederaufbau, VB 150 DM,
 suche RD-Teile, bes. gute
 Stoßdämpfer, Telefon 02404/
 65793

Enduro DT 250 MX, Bj. 78,
 TÜV neu, 16.500 km, 17 PS,
 Zustand gut, 1600 DM. Tele-
 fon 09071/9561 ab 13.00 Uhr

GT 50 umgebaut auf Klasse 1,
 Bj. 73, guter Zustand. Tel
 07131/68614.

Motor f. XS 650, div. NT,
 1500 DM, oder Tausch geg.
 CB 750 oder Z 900 Motor, Tel.
 04433/1437, oft vers.

RD 125, Bj. 75, suche brauch-
 baren Gepäckträger und Repa-
 raturhandbuch, Tel. 0421/
 501617, Ute Nennstiel

RD 250, EZ 79, 30 tkm, guter
 Zust., VHB 650 DM, Telefon
 05826/8195

SR 500, suche Trommelbrem-
 se für V.-Rad, 19' V.-Rad mit
 Trommelbremse, Schutzblech
 mit Strebe, Tel. 0211/248635,
 abends

SR 500, verk. Gabel, Räder,
 Blinker und Kleinteile, Knut
 Brodtmann, Telefon 05563/
 7526, auch nach 0 Uhr

Teile für RD 250/350 und DS
 7, TZ-VV, Motor mit Hoek-
 klewelle u. TZ-Verg. usw.,

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

Das weite Spektrum der Moto-
 renszene wird vor
 allem durch Menschen,
 geprägt - Menschen,
 die Oldies fahren,
 bauen, restaurieren
 oder nur von ihnen
 träumen. Arme,
 reiche, alte, junge,
 männliche, weibliche,
 in gewisser Hinsicht
 mit dieser Kategorie
 sind aber auch für
 die Motorräder. Wenn
 dann noch die richtige
 Kombination von
 Mensch und Maschine
 stimmt, ist's ein Ideal-
 fall. Die Oldieszene
 hat viele tolle Ide-
 alle. Einige davon
 finden Sie in diesem
 Heft. Viel Spaß!

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

6 SCHALL & RAUCH
 Wie Klaus Firk Fischer zum
 Vater werden können

16 HÄMMER AM HANG
 Transport in seiner schönsten
 Form. Peter Mergelkühl
 hammers mit

22 TRÄUMER, TRIEBE
 Wie nach dem Krieg alles
 wieder anging. Ernst Klockner
 Levetkus erinnert sich

30 WAS OPA LÄNGST
 "Klockner" lockt sich ins
 Fäustchen. Alles schon
 dagewesen

34 LUST AN AL-
 Oluf Ziel stürzt
 sich die Veteranen
 zehn Jahre vor

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

52 GENIES PATENTE.
 Die Geschichte des
 Pleitenmotors war ganz
 Siegfried Rauch

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

66 SHOWTIME
 Sonne, Chrom und
 Kulk von Oluf Ziel sah sich
 in den USA um

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

82 LESTSTOFF
 Fachliteratur, präsentiert von
 Peter Kurze

86 WANN - WO - WAS
 fernste 92-zusammengestellt
 von GUMMIKUH & PAST
 Wer diesen Katalog gemacht
 hat

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

92 WER - WAS - WO
 Fachadressen von A.-Z.
 zusammengestellt von
 Regine Baur

96 KLASSIK-MARKT
100 TYPEN OHNE ENDE
 Katalog mit
 36 ausgewählten Klassikern,
 bearbeitet vom Team
 GUMMIKUH & PAST
 und Ernst Levetkus

114 SYMBOLIK
 Das letzte Wort.
 Von Oluf Ziel

KLASSIK MOTORRAD
STARK RASSIG SCHÖN
 KATALOG '92

ARBEITSTIERE Motorräder zum Anfahren **JAPAN KLASSIKER**
 Die wilde Meute **BOLLERMÄNNER** Some Single Sound **OLLE**
KAMELLEN High Tech von damals **POSTER** Die Kraft der Horizontalität

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

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

Miesmuffel ohne einen Schuß Romantik im Blut kön-
 nen jetzt kleines Geld sparen. Sie brauchen nur auf die
 Bestellung des "Klassik Motorrad- Kataloges" zu ver-
 zichten, 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 ge-
 sorgt: 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 Motor-
 radklassiker.

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!

Tel. 05592/205, Christian

Verk. für XS 250, 360, 400, Bj. 78/79 Gußfelge vorne, 1/2 Dichtsatz + Bremsbacken f. DM 70, Tel. 05772/7368

Unfallrahmen richten

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

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	3.25S 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/Rheinl. Tel. 06733/8195 oder 7281 Fax 06133/2424

Verkaufe Yamaha XS 500 Tank für 80 DM. Telefon 0531/696965

XS 250, 360, 400: Verk. 24 l Tank und Sportsitzbank mit TÜV-Gutachten VB 400 DM, u. zurückverlegte Fußrastenanlage VB 100 DM, Tel. 02234/58738

XS 750/850: Hinterrad mit Bremsscheibe zu verk., DM 50, Tel. 0221/727838

XT 350, rot/weiß, 7800 km, EZ 8/91, DM 5400, oder Tausch geg. XBR bzw. GB 500, Tel. 04433/1437, oft vers.

Yamaha * 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

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

- ZÜNDAPP -

Bellamotor zu verk., 170 DM, Tel. 0451/77235

DB 201 Vorderteil, mit Rad-Schutzblech, Rahmen, VB 200, Telefon 0511/6041556

KS 125 Sport, TÜV 11/93, Reifen neu, Zündung oder Vergaser mit Macke, Christian, Tel. 05592/205

KS 601 Rahmen, Antr., Fed. geg. Motor ausge. Puch 125 TS geg. Geb. 1 Koffer Lit. MD 50 CB 450 CB 4000.-, Tel. 07522/3273

KS 601, Motor ges., gebe ab KS 601 Rahmen, Antr. + Feder, K 500 Gabel, Horex-+ Puch-teile, Tel. 07522/3273, abends

Verk. Teile für Norma Luxus (DB 234), Bj. 55, auf Anfrage, Tel. 05772/7368

Verkaufe Teile für DB 200. Telefon 040/7608144 evtl. Anrufbeantworter

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

- LETZTE MINUTE -

Yamaha XS 650 Motor, div. Neuteile, 1. Übermaß, 1400 DM oder Tausch gg. irgendwas, Marcus Tel.: 04433/1437

Yamaha XT 350, EZ 8/91, 7900 km, rot/weiß, 5300 DM, oder Tausch gg. XBR, GB, GS, ETZ-Gesp., M72, Marcus Tel.: 04433/1437

Honda Motor CB 750 SOHC, 950 ccm, Rennocke, verst. Ventilefedern, Ölkühler, 2 Weber Doppelung., 4in1, nur kplt. 1800 DM oder Tausch gg. irgendwas, Marcus Tel.: 04433/1437

Honda kplt. Vergaseranlage für CB 750 K1 + Teile f. CB 500 Four zu verk. Tel.: 0221/727838

Harley-Davidson Sportster 883 EZ 5/88, 21,5 tkm, 27/50 PS, Zub.: Riser, Dragbar, Sissybar, Ochsenau-

gen, hinten tiefer, Kotflügel kurz, verchromter Primärtrieb, S+S Luftfilter, Tropfentank, 2 Sitze, Tankarmaturen, 13900 DM Tel.: 0202/63522

Moto Guzzi 850 T3 California, BMW R75/5, R80 G/S, Vespa Roller 200 ccm zu verk. Tel.: 05921/74315 H

Benelli-Mini-Mokick Motorella, Rarität, ordentlicher Originalzustand, fahrbereit, 500 DM, Titus Tel.: 0208/663960

AJS 350 cc, Bj. 60, zugelassen zu verkaufen mit Ersatzteilen Tel.: 0031/5927/2878

Suche Dnepr Ural-Motor, gut erhalten, wenig Kilometer Tel.: 02041/92793

Hoske-Tank 28l, vor 1J. 1a rest., passend f. Gleitlagerumbau, /7-Hähne, VB 850 DM, Tel.: 05808/1784

Victoria KR 26 Bj. 54, fast komplett, mäßiger Zustand, Preis VB, Tel.: 05323/82825

Triumph BDG 125, Bj. 52, Motor dreht, komplett, unrestauriert, Preis VB, Tel.: 05323/82825

Reh-Motorrad gesucht, möglichst mit 250 ccm, ILO-Twin-Motor und Besitzer von Reh-Motorrädern zwecks Erfahrungsaustausch Tel.: 04162/8769 ab 18 Uhr

Triumph (D) BDG 250 H, Bj. 1952, restauriert - aber nicht ladenneu, jedoch komplett, VB 1800 DM Tel.: 05272/8945

Honda CB 400 T, Motorschaden, sonst in gutem Zustand, VB 600 DM Tel.: 05272/8945

KTM 125 Vollcross. Bj. 81, 40 PS für 1500 DM zu verkaufen Tel.: 07327/6679

Yamaha XS 400 guter Zustand, 27 PS f. 1300 DM Neuteile f. 2400 DM zu verkaufen Tel.: 07327/6679

Kawasaki Z 900 guter Zustand, Motor neu ausgeschliffen und gelagert f. 2500 DM Neuteile, 5600 DM zu verkaufen Tel.: 07327/6679

Ducati 200 Elite, Bj. 59, dt. Brief, teilrest. u. 250 ccm Motor, zus. 3300 DM, Tel.: Sa/So 09545/4746

NSU Superfox, Bj. 58, 125 ccm/4-Takt, unrest. 1100 DM, Tel.: Sa/So 09545/4746

IFA BK 350, Bj. 59, nicht orig., unrest. 1100 DM, Tel.: Sa/So 09545/4746

Terror Bj. ca 49, 350 ccm/4-Takt, sv, fahrbereit 2900 DM, Tel.: Sa/So 09545/4746

Honda CB 250 G/27 PS, Bj. 75 guter Zustand, TÜV 6/93, 1300 DM, Tel.: Sa/So 09545/4746

Trommelbremse 230 mm, Doppelsymplex (36Sp.) 200 DM, Tel.: Sa/So 09545/4746

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

Fotos & Titelrealisation:
Baues Offset Druck

Layout:
Uwe Kremer, Martina Wessels

DIE ANZEIGEN
Verantwortlich für Anzeigen:
Die GbR
Anzeigenschluß:
Jeweils am 20. des Vormonats
Anzeigenpreise:
Private Fließsatzanzeigen bis zu 200 Zeichen sind für Abonnenten kostenlos. Für gewerbliche Anzeigen gilt Preisliste 4 vom 15. Mai 1991. Der Verlag behält sich vor, Anzeigen abzulehnen.

DIE ZEITSCHRIFT - ORGANISATION
Erscheinungsweise: Monatlich am 15.

DIE ZEITSCHRIFT - INHALT
GUMMIKUH & PAST perfect
Die Zeitschrift über Motorräder der 50er, 60er und 70er Jahre

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

Chefredakteur:
Rainer Baues (verantwortlich)

Redaktionelle Mitarbeit:
Dipl. Ing. F. Freitag, Reinhard Hopp, Stefan Kutzer, Peter Kurze (pk), Ernst Leverkus (Klacks), David Longstroke, Obering, Siegfried Rauch, Andy Schwietzer, Wilhelm Springmann, Jürgen Strohmenger (stromi)

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

Denn Sie wissen, was Sie tun... Händler, die die GUMMIKUH verbreiten:



Literatur Ronny's Auto- und Motorradbuchladen Perleberger Straße 3a 1000 Berlin-Tiergarten 21	MZ AT-Zweiradtechnik Feld Dorfstraße 19 4047 Dormagen 1	MZ-Treff Rainer Blaschke Trierer Straße 15 5561 Osann-Monzel	Teile für klassische BMWs Martin Kornhas Durlacher Allee 105 7500 Karlsruhe 1
British Bikes Brando's Mittelweg 2 2072 Bargtheide	Alte Motorräder und Teile Firma Buntspecht Bentheimerstraße 365 4460 Nordhorn	MZ-Spezialservice Firma Wildschrei Hauptstraße 26 5593 Brieden	MZ und Gespannbau Peter Stern Bahnhofstraße 3 8442 Geiselhöring
GUMMIKUH-Verlag Am Deich 57 2800 Bremen-Neustadt direkt am Ufer der Kleinen Weser	Fahrräder und Moped's Reich GmbH Mont-Cenis-Str. 310 4690 Herne 1	MZ-Vertragshändler Michael Dietze Kölner Straße 191-205 5828 Ennepetal • 02333/87020	BMW, Honda, Guzzi, MZ Motorrad Welling Gewerbering 13 8501 Roßtal
Honda, Yamaha, Klassiker Schultz - Klassiker Welle 18/B6 2854 Loxstedt	Motorrad • Ersatzteilhandel MGH Friedrich-Wilhelm-Bleiche 4800 Bielefeld 14	NSU Teile Peter Motzke Jacobusstr. 30 6405 Bückenberg/Fulda	BMW, IFA, MZ Harald Seidel Marktbreiter Straße 40 8711 Marktstett
Literatur Schröder & Weise Ohfeldweg 1 3000 Hannover -Anderten 71	Motoren und Getriebe Gereon Höntgesberg Altennürnbrecht 51 5223 Nürnbrecht	Aprilia - Honda - Kreidler - MZ Zweirad Klein Hauptstr. 169 W-6757 Wald Fischbach-Burgalb.	Dnepr-Importeur Firma Theo Däschlein Ansbacher Straße 57 8809 Bechhofen
British Bikes GLM-Motorräder Fischerstraße 1 3211 Rheden	Adler-Museum & Antiquitäten Strohmenger Kölner Straße 150 5354 Weilerswist	Yamaha XS 650-Laden Herbert Grammatikopoulos Karl-Pfaff-Str. 30 7000 Stuttgart 70	Motorradmuseum Augustusburg Schloß Augustusburg O-9382 Augustusburg

...und es werden täglich mehr.

SLICK 5

...reibungssärmer fährt man nicht!!!

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

für Motor und Getriebe als Trockenfilmschmierung und als Fett

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

Test Ergebnisse namhafter Institute:
TÜV-Bayern Prüfbericht 351-051-86
- Längere Ausrollzeit + 19,1%
- Kraftstoffverbrauch - 5,24%
- NOX-Abgas-Emission -19,8%

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

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

TÜV-Hessen
- Keine Probleme bei der Altlötlösung

Louis

MOTORRÄDER
LEDER
OUTDOOR
VERSCHLEISSTEILE
CHROM
ZUBEHÖR

DM 5,- WARENGUTSCHEIN
KATALOGENBESTELLUNG
HEFT 311



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!

MP-K

Jetzt, wo es - zum Glück - einmal mehr auf den Sommer zugeht, stellt sich auch wieder das Problem der richtigen Motorradbekleidung. Um uns vermeintlich besorgte Zeitgenossen möchten nicht nur erzählen, was auf dem geliebten Krادل grad recht wär', sondern eine Kleiderordnung vorschreiben. Aus diesem Anlaß bringen wir einen Artikel von Uli Böckmann, der bereits in der Nr. 5, Seite 15, der Past Perfect erschien, aber aktueller ist denn je. Andy

Da wir es nicht mehr erwarten können, bis uns endlich mal jemand vorschreibt, wie wir uns auf dem Motorrad anzuziehen haben, machten wir uns eigene Gedanken zu diesem Thema. Wir sind (zurecht) stolz darauf, dem geneigten Leser in dieser vorliegenden Ausgabe nun das Ergebnis wochenlanger Tests präsentieren zu können: den "Masurischen Protectoren-Kittel"

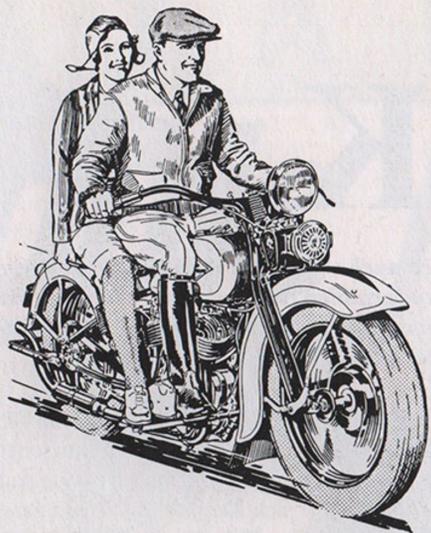
Nie zuvor fanden innovative Technik und geniale Ingenieurskunst eine größere Anwendung, als in diesem konkreten Beispiel. Der Masurische Protectoren-Kittel (MP-K), auf dem Foto in lässiger Eleganz getragen von unserer Testperson Paul P. Pommern (hier in der leicht überhöhten Südkurve des Hochgeschwindigkeitsweges in seinem Heimatort Mehervernicze bei Kostnicze, südlich von Pravnicze, oder war es östlich ...), vereinigt ein Höchstmaß an Sicherheitskomfort mit dem in unserer Zeit doch so wichtigen modischen Flair, kurzum, nicht nur shure sondern auch chic. Das Außengewebe aus zwifach genoppter Zeppelinseide besticht durch seine hohe Reißfestigkeit, insbesondere bei Seitenwind nach 21 Uhr. Die eigentlichen Finessen finden sich jedoch erst, wenn man sich den MP-K etwas genauer ansieht. Hierbei ist besonderes Augenmerk auf die sogenannten "Problemzonen" zu richten, also Achselhöhlen, Brustwarzen, Kniekehle (linksseitig) und, immer wieder eine heikle Stelle, der Steiß. Aus Gründen des Jugendschutzes wollen wir hier nicht näher auf die Lösung dieser Probleme eingehen, kurzum, sie wurden beseitigt, und wie!

Revolutionär geradezu ist die Integration einer "passiven Sicherheitszone". Die "LSIH (Luft-Sack im Hemd) genannte Konstruktion besteht aus einer halb aufgepumpten Schweineblase, die sich in der Gefahrensituation blitzartig mit Heliumgas füllt. Das Gas befindet sich in einer eigens für den MP-K entwickelten Gaspatrone, die linksseitig lässig am Gürtel zu tragen ist. Hier ergaben sich größere Probleme bei der Dimensionierung der Gas-



menge, was dazu führte, daß die ersten Testpersonen im prall gefüllten Luft-Sack gen Himmel stiegen. Das Wetteramt ermittelte, daß sie ungefähr in der Gegend von Wetzlar wieder niedergegangen sein müßten. Bis heute haben wir keine Nachricht. Die "LSIH" wirkt sich jedoch auch etwas negativ auf den Tragekomfort aus und ist der Eitelkeit der heutigen Zeit nicht gerade zuträglich, da der Träger immer etwas "füllig" wirkt (siehe Foto). Daraus ergab sich fast zwangsläufig die zusätzliche Typenbezeichnung "Mops". Soviel zum Thema Sicherheit. Fast entscheidender als eben diese Sicherheit sind unter marktstrategischen Gesichtspunkten (man will ja schließlich 'ne Mark machen, gell ...) die äußeren Merkmale, frei nach dem Motto: "Das Auge ißt mit ...". So haben wir keine Kosten und

Mühen gescheut und die führenden Modeschöpfer der masurischen Seenplatte engagiert. Doch der hohe Aufwand lohnte sich. Der MP-K verleiht dem Träger nicht nur klassische Sportlichkeit, er zwingt den Fahrer vielmehr in die Sitzposition eines kackenden Sumo-Ringers. Dies freut nicht nur besonders die Fahrer fernöstlicher Motorräder, sondern ist auch noch gut gegen Darmträgheit. Außerdem hilft der gewagte Schnitt, das Image des Motorradfahrers zu verbessern. Kannte man bisher nur martialisch gekleidete, tief hinter die Verkleidung gebückte Piloten, so hinterläßt der masurische Protectoren-Kittel beim Betrachter doch mehr die Vision eines fliegenden Preßsacks, auf den man tausend tote Motten geklebt hat. Kurzum, wer ihn sieht, wird ihn in heiterer Erinnerung behalten. Im Einklang mit diesem Design stehen auch die passenden Accessoires. So trägt auf dem Bild Paul P. Pommern den MP-K in Kombination mit den Sicherheits-Schlappen, Modell "Hedwig". Die getuftte Korksohle in Kombination mit den Riemchen aus Federstahl geben dem Träger eine weibliche Note. Dies wird noch unterstützt durch das ebenfalls abgebildete Helmtuch, für das wir noch keinen passenden Namen gefunden haben. Man sieht, GP tut etwas für Sicherheit und Tragekomfort der neuen Bekleidungs-Generation. Auch die Preise sprechen für sich. Mußte man bisher für dieses hohe Maß an Sicherheit tief in die Tasche greifen, so schont der MP-K das Portemonnaie. Lediglich 785,- DM schlagen für die Grundausstattung zu Buche; bestehend aus Protectoren-Kittel, Schlappe "Hedwig", Helmtuch, Schweineblase und Gaspatrone. Alles in allem ein günstiges Angebot, bei dem wir uns aber immer noch dumm und dämlich verdienen. Wir sind außerdem bemüht, eine Lobby zu schaffen, der es gelingt, das Tragen des masurischen Protectoren-Kittels per Gesetz zur Pflicht zu machen. Wenn dieses Gesetz erlassen ist, werden wir wohl die Preise erhöhen müssen. Hehe!



Klacks 1964

»Erregung öffentlichen Ärgernisses«

In einem romantischen Flußtal zwischen Felsen und Weinbergen kannte ich mal einen ganz großen Motorradfahrer, der mit Vornamen Artur hieß. Als er seine neue Maschine bekam - eine 750 ccm Norton "Atlas, Zweizylinder, Viertakt, ohv, ca. 50 Pferde - da war er nicht mehr zu halten. Sein Freund hatte eine neue Leica mit einem 135er Tele dazu gekauft, und schon war es klar, daß das erste Foto von Artur auf der Norton sein mußte. Jeder Motorradfahrer braucht doch ein Bild von sich auf seiner Maschine, und das nicht etwa als Standbild neben dem aufgebockten Schlitten. Nein, so ein Foto muß "schnell" sein. Es muß Roß und Reiter mit full speed zeigen. Wer eines hat, das ihn in großer Schräglage in einer schweren Kurve zeigt, der ist ganz besonders fein raus.

Im Flußtal gab es feine Kurven um die Felsennasen der Weinberge herum. Und besonders eine war berühmt und berüchtigt bei den Motorradfahrern der Gegend. Das war

die Ecke hinter dem Gasthof "Zur Bunten Kuh". Die Straße machte dort eine 90°-Biegung, und wenn man von Westen her kam, dann war es noch besonders eigenartig - in Höhe des Gasthofes, der als Ausflugs- und Weinlokal direkt neben der Straße lag, machte die Straße einen kleinen Buckel, der den Verlauf des Kurses so verdeckte, daß man als schnell herankommender Fahrer überraschend den Eindruck hatte, gegen die Felsenwand zu fahren. Aufgrund dieser optischen Täuschung waren dort schon mehrere Unfälle passiert, und weil dazu noch das schnelle Durchfahren der etwas welligen Kurve nur wirklichen Fahrkünstlern ohne "Fliegen" gelang, so war also ein Foto, das den Artur auf seiner Norton in großer Schräglage in der Kurve an der Bunten Kuh zeigte, mindestens so viel wert wie ein Bild mit Siegerkranz und Schleife von einem schweren Rennen. Man beschloß also, so lange immer wieder durch die Kurve zu brausen, bis es dem Fotografen gelungen war, einen guten Schuß anzubringen. Als die Filmexpedition an der Felsenkurve ankam, da stellte

man zuerst enttäuscht fest, daß die Straße eine neue Oberfläche erhalten hatte. Es mußte gerade am Vortag mit den Bauarbeiten Schluß gewesen sein, denn über der neuen Teerdecke lagen noch lose Sandspuren, Rollsplitt, feine Körner. Zuerst wollten sie umkehren, aber dann merkte der Artur bei einer Probefahrt, daß es hinter der Maschine auf diesem Untergrund eine feine Staubwolke gab. Staubwolken wirken immer "schnell" - auch wenn es nur 50 km/h sind. "Los, wir probieren den Spaß!" Es wurde ausgemacht, auf welchem Strich die Norton gehen sollte, wo der Fotograf zu stehen hatte usw.

Gegenüber dem Gasthof "Zur Bunten Kuh" stand ein Eiskäufer mit seinem Karren. Hohe Konditormütze auf dem Kopf, weiße Kellnerjacke und leichte, weiße Bäckerhose an. Der betrachtete sich die diversen Vorbereitungen eine Weile und bewunderte die schöne Norton. Schließlich kam er zu Artur und sagte: "Mensch Artur, laß mich mal fahren auf der Maschine!" Artur runzelte die Stirn und sagte: "Hör mal, Klütchen-Bäck! Ein Motorrad verleiht

man nicht mal an seinen besten Freund. Nie. Grundsätzlich nicht. Genau so wenig, wie ich Dich meine Berta ausführen lasse. Aber Du kannst mal hintendrauf sitzen, wenn ich um die Ecke fahre. Wenn das Bild gut wird, kannst es behalten." Der Eismann erschauerte sichtlich vor Freude über dieses Angebot und war sofort bereit, die Norton zu besteigen. Der Fotograf war auf seinem Posten, Artur lud den Eisonkel hinten auf und fuhr ein Stück zurück, um einen richtigen Anlauf zu nehmen. So etwa bei zwei Kilometer. Unser Konditormeister nahm seine Mütze ab und stopfte sie sich vorn in die Jacke. Dann ging es los. Fünf - vier - drei - zwei - eins - cerooo - !

Auch mit zwei Personen beschleunigte die Atlas unerhört. Mit einer Staubfahne am Heck kam die Norton mit ihren beiden Reitern auf die berühmte Felsenkurve los. Vor dem Buckel, hinter dem die Welt verschwand, tauchte die Maschine noch einmal in eine kleine Senke. Der Artur fuhr schon im dritten Gang und ging langsam nach links hinüber, um den richtigen Kurveneinlauf zu finden. Im

nächsten Augenblick war das Motorrad neben dem Gasthof oben auf dem Buckel - und begann entsetzlich zu schlängeln. Durch den Motorenlärm hörte Artur die Gäste vor dem Wirtshaus schreien, die Maschine segelte wie ein Schiff im Sturm außer Kurs quer und quer über die Straße - sie war so leicht plötzlich - Artur nahm das Gas weg und versuchte, vorsichtig auf dem losen Rollsplitt zu bremsen - der Fotograf sprang mit erhobenen Armen, die Kamera schützend in die Luft gehoben, die Straßenböschung zum Fluß hinunter, raus aus der "Schußrichtung" der Maschine - dann gelang es Artur, die Norton anzuhalten. Stille.

Er tastete vorsichtig nach hinten - der Eiskonditor war weg! Nun hörte er wieder die Leute rufen und drehte sich um. Mitten auf der Straße saß der Bäckermeister, und aus dem Wirtshaus rannten einige Menschen auf ihn zu. Artur bekam einen fürchterlichen Schrecken, wendete die Maschine und war mit einem Blitzstart neben seinem ehemaligen Passagier. "Mensch, was ist denn los? - Lebst Du

noch?"

"Junge", sagte der Bäcker, "ich hab gedacht, jetzt fährt der Artur mit Vollgas auf die Felsenwand. Weiß Du, da bin ich lieber abgestiegen - !" Sie untersuchten ihn, seine Hose war weg. Das heißt, der Teil war weg, der jene Partie üblicherweise bedeckt, die den alten Ritter Götz von Berlichingen über alle Grenzen hinweg so bekannt gemacht hat. Und in dieser Partie steckten außerdem unzählige Körnchen und Steinchen vom Rollsplitt. Mein lieber Mann - ! "Los", rief Artur, "rappel Dich auf. Du mußt sofort zum Arzt. Blutvergiftung! Mensch, komm hoch!" Sie hoben den Eismann vorsichtig hoch. Aber es war kein Auto da, es war überhaupt nichts da, womit man den Blessierten transportieren konnte. Da hatte Artur die einzig richtige Idee: "Los, stell Dich auf die Fußrasten, neige Dich vor an meine Schulter. Da fällst Du nicht runter. Brauchst nicht sitzen. Ich bring Dich zum Doktor."

Gesagt, getan. Und so kam es, daß ein besonders eiliges Mo-

torrad an einem Sonntagvormittag mit zwei Personen, von denen die eine das bloße Hinterteil in die Luft streckte, zur nahen Kreisstadt brauste.

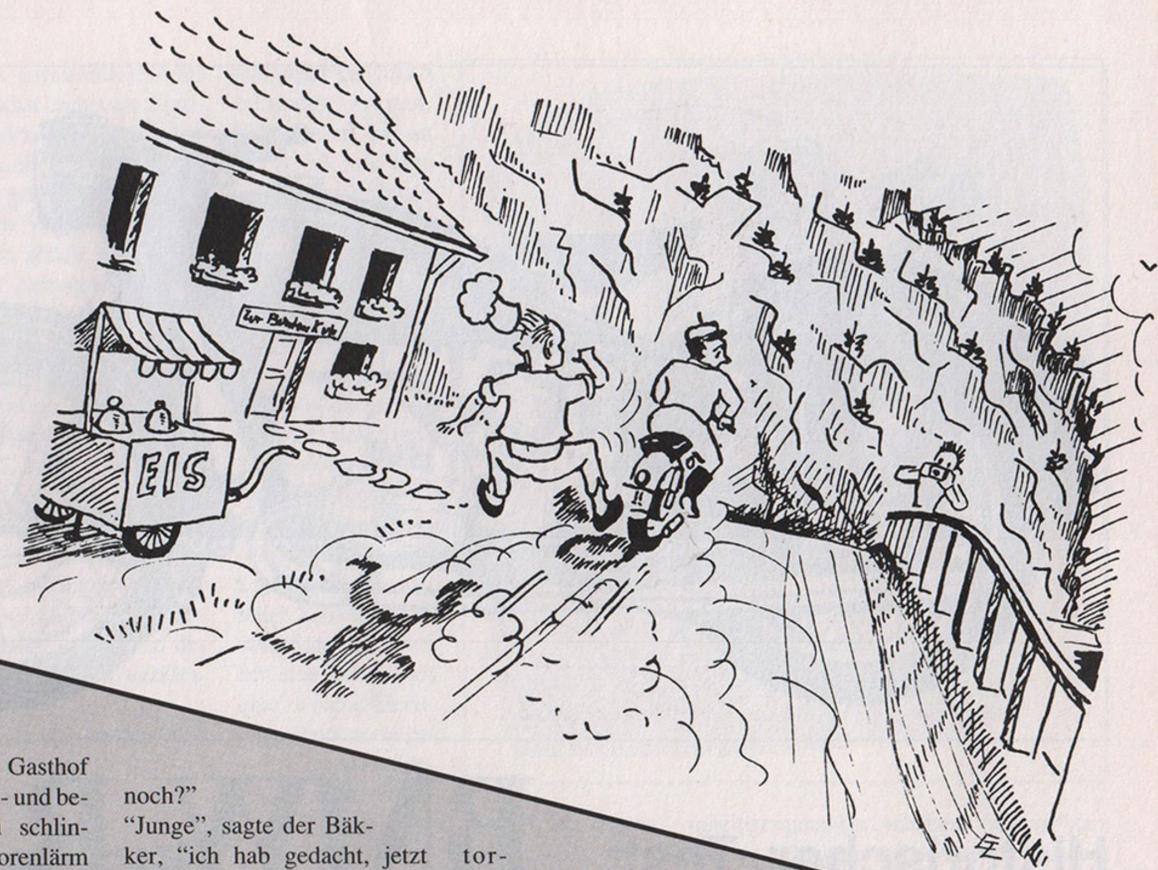
Die Kreisstadt ist ein berühmter Kurort und ein weltbekanntes Bad. Die Kurgäste promenierte dort unter den Bäumen der Alleen, und - nein, es ist schon unglaublich, was sich Motorradfahrer alles erlauben - !

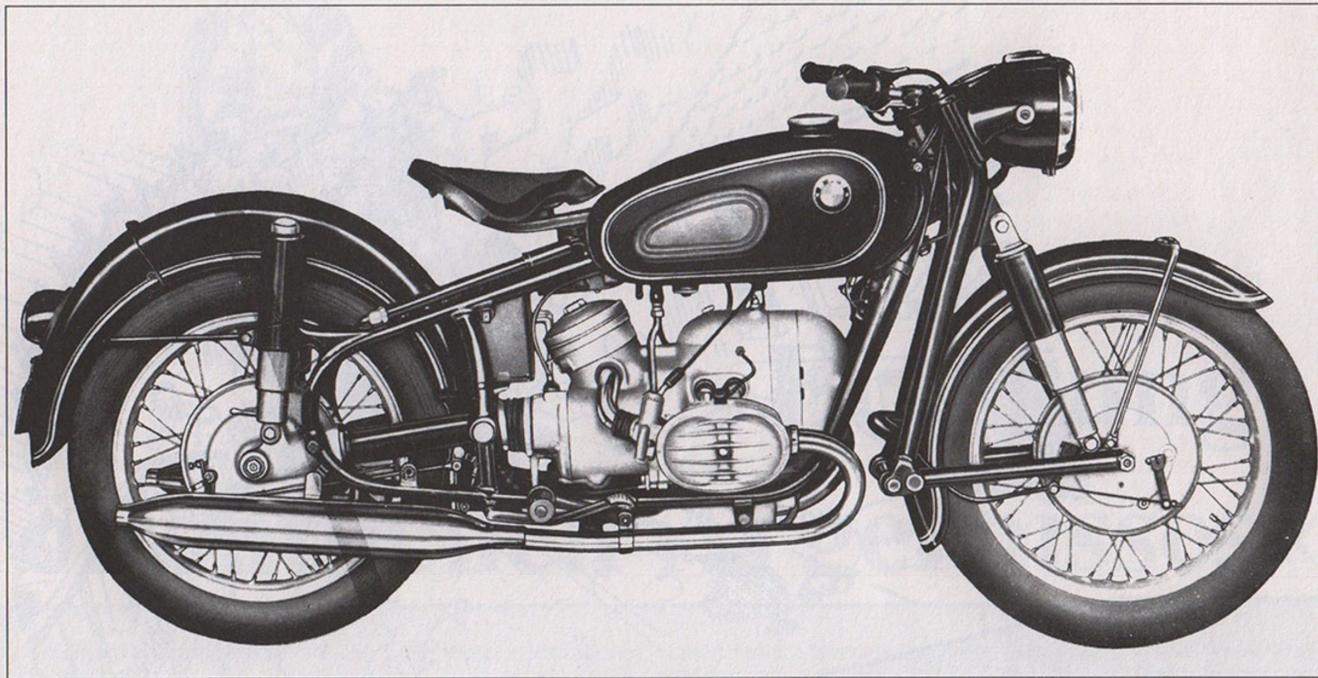
Die beiden kamen gut zum Krankenhaus, und dort wurde unser Eismann sofort behandelt. Mit Jod und Pinzette. Der Doktor lachte und meinte, daß sie einen solchen Krankentransport noch nie gehabt hätten, solange das Haus existieren würde. Auch der Eismann war zufrieden, denn er durfte sogar nach Hause.

Nur der Artur staunte nicht schlecht, als er etwa vier Wochen später zum Polizeirevier zu einer Vernehmung mußte. Er hatte zu einer Strafanzeige Stellung zu nehmen, die eingegangen war. Man klagte ihn

der "Erregung öffentlichen Ärgernisses" an, da er zu dem und dem Zeitpunkt "mit einem Motorrad durch die Kurstadt zur Hauptpromenade gerast sei, auf dessen Mitfahrersitz sich eine Person im Schlafgewand befunden habe, die den Straßenpassanten in auffälliger Weise das entblößte Hinterteil bei herabgelassenen Beinkleidern gewiesen habe."

Wenn heute Motorradfahrer an der Bunten Kuh halten und beim Eismann ein Vanille-Eis zu 50 Pfennig kaufen, dann wird der gute Mann gesprächig. Kauft man ein Eis für eine ganze Mark, und hat man ein großes Motorrad, dann erzählt er seine Geschichte. Ist dieses Motorrad aber eine Norton, dann kommt er aus seinem Verkaufsstand heraus und sagt "Kerl, auf einer Norton bin ich auch mal gefahren! Willste mal sehen, wie das ausgegangen ist - ?"





Historischer Test: BMW R 50

Motorwelt 1955

Wer bereit ist, den eigentlichen Sinn der motorisierten Fortbewegung auf zwei Rädern nicht allein in der baren Beförderung von Ort zu Ort zu sehen, sondern sich mit jungem Herzen dem Motorrad als Helfer zu gesteigerter Lebensfreude verschreibt und in ihm das letzte, in unsere Zeit hinübergerettete Abenteuer vermutet, der wird sein Bekenntnis zum Motorrad als Freudenbringer nirgends reicher als im Sattel einer großen BMW erfüllt finden. Ein Vierteljahrhundert Motorrad-Entwicklung hat über zahllose laufende Vervollkommnungen schließlich zu einer Vollkommenheit der Spitzenerzeugnisse im Motorradbau geführt, aber nichts kann den gegenwärtigen Entwicklungsstand der R 50 besser kennzeichnen als die Feststellung, daß in vorliegendem Prüfungsbericht, gemessen am derzeitigen Stand der Motorradtechnik, die Kritik nur noch einen einzigen Angelpunkt findet - und auch hier handelt es sich nur um einen Schönheitsfehler.

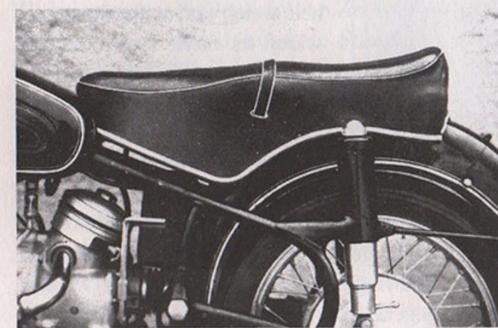
Es fing gut an: Zwischen München und dem Chiemsee hatte sich eine finstere Gewitterwand drohend aufgetürmt, und meine neue Klepper-Kombination erhielt just

in der Gegend von Rosenheim ihre gründliche Taufe. Die rechte Hand am Drehgriff, die linke als "Scheibenwischer" mehr an der ständig sich beschlagenden Brille als am Lenker, im Gesicht den stechenden Regen, im Ohr nicht mehr als ein leises Motorbrummeln. Ich fahre ausgesprochen verhalten, die schlechte Sicht zwingt alle Aufmerksamkeit nach vorn. Als ich aber im tollsten Regenguß mehr zufällig als interessiert einmal nach dem Tacho gucke, steht die Nadel auf - 100! Nun, die Beobachtung, daß ein erstklassig gefedertes Fahrzeug mit einwandfreien Lenkeigenschaften und ausgesprochen ruhigem Motor das Geschwindigkeitsempfinden zurücksetzt, also der Tempoeindruck hinter der Tacholesung zurückbleibt, ist nicht neu. Gemessen an den noch recht frischen Erinnerungen an das Federungsverhalten der früheren großen BMW-Modelle mit Teleskop-Hinterradfederung jedoch, zeigt sich in der Fahrsicherheit zwischen früher und heute durch die neue Vorder- und Hinterradfederung der R 50 ein Unterschied wie Tag und Nacht. Außerdem: Der Motor der R 50 ist noch ruhiger als die Triebwerke der früheren Modelle!

Seit einigen Jahren schon experimentierte BMW an Renn- und Versuchsmaschinen mit Langarmschwinge und Federbein für das Vorderrad, um zuerst die Rennmaschinen und schließlich auch die Serien-Zweizylindermodelle damit auszustatten. Daß diese neue BMW-Langarmschwinge mit aller nur erdenklichen Gründlichkeit durchentwickelt wurde, kann durch die Bewährung an den BMW-Seitenwagen-Rennmaschinen als 100%ig erwiesen gelten. Um in den Führungseigenschaften gegenüber den bisherigen Teleskopgabeln nicht abzufallen, mußte mit entsprechendem Aufwand gebaut werden. Über die Stabilität, als Biege- und Drehsteifheit der beiden Schwingen-Tragrohre, die unten durch ein eingeschweißtes Querrohr verbunden und oben ähnlich wie bei der Telegabel von einer oberen und einer unteren Steuerkopfbrücke gehalten werden, kann kein Zweifel bestehen. Auch die Schwinge selbst hat ja im denkbar schwersten Examen des Seitenwagen-Rennbetriebes ihre Eignung für härteste Beanspruchung erwiesen. Besondere Erwähnung verdient, daß Vorder- wie auch Hinterradschwinge in Schrägrollenlagern praktisch spielfrei gelagert sind, eine für

diese Punkte wirklich einwandfreie Führung zum Zweck denkbar sicherster Spurhaltung beider Laufräder. Und welcher hohen Tribut man der sauberen Spurhaltung zu zollen gewillt war, geht letztlich daraus hervor, daß auch noch Vorder- wie Hinterrad, nicht wie sonst üblich, in Kugel-, sondern ebenfalls auf Schrägrollenlagern laufen. Aber auch damit sind die Probleme der Langarmschwinge noch nicht gelöst. Die besondere Gruppierung der Gabelmassen um die Lenkachse erfordert hier ganze 100 mm Nachlauf, wobei sich keinesfalls eine "steife", sondern jene dieser Gabelart eigene leichtgängige Lenkung ergibt, wie man sie von der Teleskopgabel mit rund 60 mm Nachlauf kennt. Und weil mit 100 mm Nachlauf an Seitenwagenbetrieb kaum zu denken ist, läßt sich der Solonachlauf der R 50 durch Umstecken des Schwingenzapfens auf 60 mm verkleinern.

Jener gewisse Anteil der "ruhenden Rei-



bung" in den Führungsstellen einer Telegabel, der sich der Federkennung überlagert und der dem leichten Einfedern nicht gerade dienlich ist, tritt an der Schwinge erst gar nicht auf. So steht auch bei der R 50 am Anfang eines jeden Federungshubes das geforderte leichte Ansprechen. Mit 110 mm für das Vorderrad und 100 mm für das Hinterrad sind die Gesamtfederwege bewußt nicht übergroß bemessen worden. Entscheidend bleibt, daß Federkennungen vorliegen, die innerhalb der gesteckten Hubgrenzen große Hauptfederungsbereiche zulassen. Eine kleine Probe davon wird anschaulich, wenn man sich einmal kurz vom Sattel abhebt und sich mit etwas "Nachdruck" wieder setzt, wobei an der Hinterradfederung ein überraschend großer Weg ausgelöst wird. Vor einigen Jahren noch wäre eine gleiche Federung in albernem Vorurteil als viel zu weich

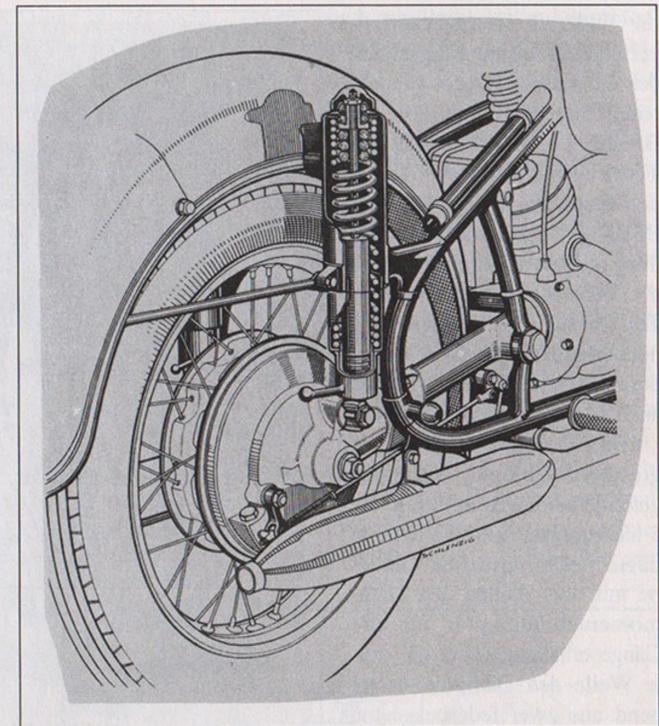
und daher gefährlich befunden worden. Heute sehen wir an der R 50, wie eine funktionsfähige Radfederung auszu-sehen hat: Durch die sorgfältige Abstimmung, oder besser sorgfältige "Verstimmung" von Vorder- und Hinterradfederung, und durch das Zusammenspiel von Kennungsverlauf, Hauptfederungsbereich und korrekter hydraulischer Schwingungsdämpfung wird weder eine harte noch eine weiche Feder-

ung, sondern ein gewisses Gesamt-Feder-

ungsverhalten erzielt, als dessen fruchtbarste Auswirkungen bester Komfort und höchste Fahrsicherheit zu verzeichnen sind.

Es ist keine neue Botschaft mehr, daß mit einem erstklassigen Fahrwerk die Tour zur reinen Freude wird und schlechte, sonst zu langsame Fahrt zwingende Wegstrecken ihre Schrecken verloren haben. Dazu kommen bei der R 50

noch ausgezeichnete Lenkeigenschaften. Einmal in Fahrt, ist das Eigengewicht der Maschine vergessen, sie ist handlich wie ein Leichtgewicht, und die Kurvenfahrt bereitet immer neue Freude. Einmal nur während der ganzen Testzeit konnte es sich das Vorderrad nicht verkneifen, bei schräg liegender Maschine und über eine buckelige Brücke kurz auszupendeln. Und als Zeichen dafür, daß die letzte Vollkommenheit einer Vorderradfederung kein Geschenk des Himmels ist, mag gelten, daß eine vom Sattel aus kaum registrierbare und überdies auch harmlose Verhärtung der Federung beim Abbremsen des Vorderrades eintritt. Grund: Der Bremsbakenträger ist nicht durch einen Pa-



rallelogrammanker gehalten, sondern starr mit der Schwinge verbunden, wie dies bei Langarmschwingen gängig und üblich ist. Hier verbietet sich allerdings eine scharf ansprechende Vorderradbremse von selbst, eine unerläßliche Forderung, der die R 50 durch erstklassige Bremsen mit vorzüglicher Dosierbarkeit ohne weiteres gerecht wird.

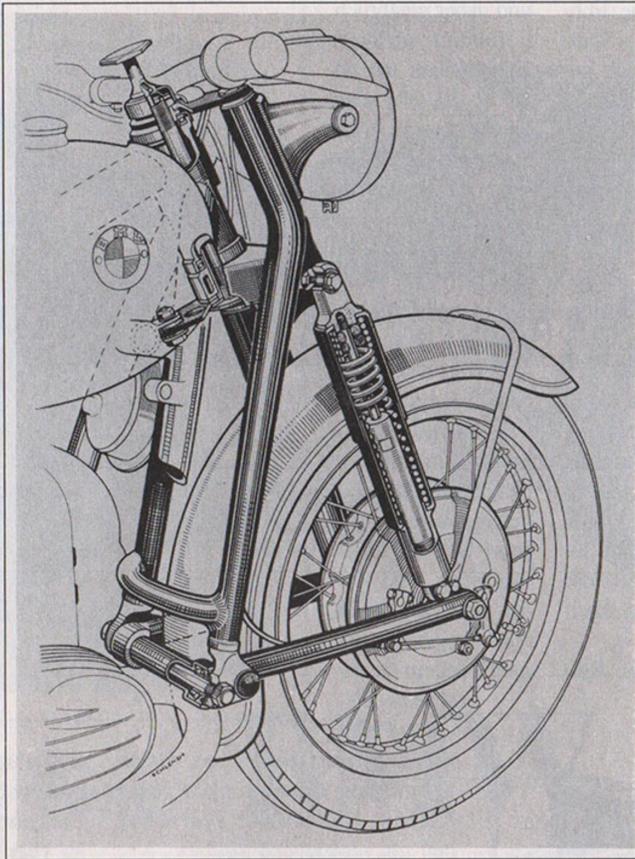
Als konstruktive Sonderheit fällt auf, daß die oberen Schutzhülsen der Federbeine nicht pendeln, sondern fest mit der Rahmenhinterhand verbunden sind. Dadurch blieb die altbekannte Rohrschleife erhalten, an deren unterem Zug Soziusfußrasten und Seitenwagenanschluß sehr solide befestigt sind. Wie nicht anders zu erwarten, sind die Federbeine durch einfaches Schwenken eines kleinen Hebels von Hand für Solo- und Soziuslast einstellbar. Eine technische Delikatesse ist die Unterbringung der Kardanwelle: Sie läuft unsichtbar im rechten Schwingenarm, und damit sehen wir zweifellos die kompakteste und eleganteste Konstruktion der Kraftübertragung von Getriebe zu Hinterrad vor uns, die beim Motorrad klassischer Bauweise überhaupt möglich ist.

Durch den Reifeprozess des Fahrwerks ist der Motor nicht zu kurz gekommen. Äußerlich bis auf die jetzt noch schräger angesetzten Vergaser zum Zweck besse-



rer Fußfreiheit unverändert, verschafft nun ein Magnetzünd- der die mitunter recht brauch- bare Unabhängigkeit von der Batterie. Die Kupplung hat eine Tellerfeder erhalten. Ohne daß der Kupplungsvorgang einer BMW je Anlaß zur Beanstan- dung gegeben hätte, ist durch die besondere Kennung der Tellerfeder das Kuppeln nun noch feinfühler, noch besser dosierbar geworden. Vorzüglich auch der neue Gasdrehgriff mit kurzem Gesamtweg und pro- gressiver Wirkung. Nach den guten Erfahrungen an der R 25/ 3 hat nunmehr auch die R 50 in ihrem neukonstruierten Getrie- be mit drei Wellen den Dreh- momentstoßdämpfer für alle Gänge erhalten, wobei die drit- te Welle den Dämpfer, besteh- end aus zwei federbelasteten Knaggen, trägt. Dergestalt wird dem Wellenantrieb eine Nach- giebigkeit bis zu rund 90° KW zuteil. Damit wird wohl genü- gend beweiskräftig das Gerede vom unelastischen Kardan- antrieb entkräftet.

Der Motor der R 50 läuft leise wie kein zweiter seiner Art, ja, es ist bereits der Vergleich mit einem Wagenmotor stat- thaft geworden. Das ist im Motorradbau einmalig, und es kann hinzugefügt wer- den, daß das Getriebe nicht einmal bei geschobenem Motor hörbar wird. Ganz gleich- gültig, bei welchen Geschwindigkeiten die Schaltung auch geprüft wird, sie läuft leichtgängig, die Gänge gleiten sicher ein und arretieren korrekt. An sich kann es diesem Getriebe gleichgültig sein, ob die Gänge schnell oder langsam gewechselt werden, nur erhebt dieses wundervolle Motorrad beim Hochschalten den Anspruch auf nicht zu knapp bemessene Schalt- pausen, wenn wirklich lautlos gewechselt werden soll. Nichts weiter als dies ist der ein- gangs erwähnte dunkle Punkt, des- sen einfache Ursache in der gleichen Dreh- zahl von Motor und Getriebe zu finden ist. Der Motor der R 50 leistet bei 5800 U/min 26 PS, das Verdichtungsverhältnis beträgt 1:6,8. Welche Möglichkeiten und Reser- ven in diesem Motortyp stecken, wird durch einen Vergleich mit dem Motor der



R 69 eindringlich veranschaulicht. Hier sind es statt der 490 ccm Gesamtvolumen der R 50 590 ccm, 1:8 Verdichtung, 6800 U/min und 35 PS. Müßig zu sagen, daß der R 50-Motor frei von hektischer PS-Zucht blieb und dennoch als schnelles und ganz gewiß besonders langlebige Triebwerk zu werten ist, was wiederum hoher Wertbeständigkeit gleichzusetzen ist. Der Entwicklungsstand und die Reife dieses Motors werden klar, wenn neben 26 PS Höchstleistung als maximales Drehmoment 3,5 mkg genannt werden kann. Als gewiß nicht alltägliche Gegebenheit ist hinzuzufügen, daß dieser Wert zwischen 3000 und 6500 U/min nicht absinkt. Auch der spezifische Verbrauch liegt heute niedriger als bei früheren BMW-Halbliter-Zweizylinder- motoren, und es ist schon ein Ding, zu wissen, daß auf der Autobahn bei konstant 100 km/h nur knappe 5 Liter auf 100 km durchfließen und bei konstant 80



km/h noch keine 4 Liter/100 km aufzuwenden sind. Solchen rein wirtschaftlichen Betrachtungen steht aber auf der anderen Seite ein sportliches Temperament gegenüber, das sich in aller Welt sehen lassen kann: Vom stehenden Start in 10 Sekunden auf 100 km/h, in 15 Sekunden auf fast 130 km/h und darüber hinaus 140 km/h Spitze, die bei der Prüfung an einem nahezu windstillen Tag in eng anliegender Kleidung und leicht gebeugter Fahrerhaltung erreicht wurden.

Ruckfreie Mindestgeschwindigkeit im vierten Gang: 26 km/h! Während früher beim brüskten Hochbeschleunigen aus Bummeltempo heraus eine gewisse Rauheit nicht zu übersehen war, dreht der Motor der R 50 heute bei gleicher Gelegenheit weich und willig hoch, als wären es nicht zwei, sondern doppelt so viel Zylinder. Dieser einmalige und daher unvergleichliche Rundlauf eines Motorradmotors kennt so gut

wie keine kritische Drehzahl mehr, denn was sagt es schon, wenn kurz über 90 km/h ein gerade noch erkennbarer Deut von Schwingungen vom Scheinwerfer wiedergegeben wird. Dieses Motorrad ist schon ein Erlebnis!

KENNZEICHNUNG R 50

26 PS, Drehmomentverlauf und spezifischer Verbrauch verbessert. Schräger stehende Vergaser, Magnetzünd- Leiseres Triebwerk, Ansaug- und Auspuffdämpfung verbessert.

Neues Vierganggetriebe mit Drehmomentstoßdämpfer. Schaltung sicherer, leichtgängiger. Durch Tellerfeder sehr weiche, vorzüglich dosierbare Kupplung.

18"-Laufräder auf Kegelrollenlagern. Langarmschwinge vorn und hinten, beide auf Kegelrollenlagern. Lasteinstellbare Federbeine hinten. Kardanwelle im rechten Schwingenrohr. NachlaufEinstellung für Seitenwagenbetrieb. Neuer 17-Liter-Tank, Werkzeug seitlich eingebaut. Verstellbarer Sportlenker, 650 mm breit. Bremsfläche um über 16 % vergrößert. Progressive Gummifederung für den Sattel. Auf Wunsch Doppelsitzbank.

Aus Stromis Labor

Ölpatschen

Bei der Rückverfolgung von Entwicklungen überrascht es oft, welche Zeiträume verstreichen mußten, ehe sich vernünftige Lösungen durchsetzten. So verstrichen bei den Motorrädern glatt 60 Jahre, ehe man die Räder im Rahmen so aufhängte, daß von Fahrkomfort gesprochen werden konnte. Vereinzelt gab es zwischenzeitlich geniale Konstrukteure, die schon frühzeitig durchaus praktikable Lösungen anboten. Aber leider wurden diese Anregungen nicht ausreichend gewürdigt. Man war so motorenverliebt, daß hier das ganze Entwicklungspotential festlag. Der Rahmen mit starr eingebauten Rädern, die Gabel mit einer Andeutung von Zentralfederung waren über Jahrzehnte Stand der Technik. So wurden auch noch unverdrossen in den 50er Jahren für damalige Verhältnisse durchaus moderne Motoren in alte Rahmen- und Gabelkonstruktionen eingebaut. Aus heutiger Sicht eine unverständliche Entwicklung. Allein schon der schlechte Allgemeinzustand der damaligen Verkehrswege mußte eigentlich den Entwicklungsschwerpunkt Federung und Fahrkomfort herausfordern. Aber es tat sich kaum etwas, und so donnerte der Fahrer und sein Sozium mit einer Nierenaus- schüttelmaschine über Kopfsteinpflaster, gewalzte Schotterstraßen oder Schlaglöcher. Erst der zaghaft aufkeimende Protest in Zeitschriften zeigte Wirkung. Mit "aufwendiger Sattelfederung" glaubte man, das Optimale erreicht zu haben. Das Ergebnis sah dann so aus, daß der starre Bock unter dem Fahrer über das Pflaster hämmerte, sich langsam in seine Bestandteile zerlegte und der Fahrer selbst wie am Gummifaden aufgehängt auf der Maschine rumhüpfte. Und damit auch der berühmte Knieschluß gehalten werden konnte, pappten alle Hersteller irgendwelche Gummilappen auf den Tank, wobei besagte Kniekissen meist in der Wadengegend oder über dem Oberschenkel zu finden waren. Die scheinheilige Empfehlung, durch Verstellen der Fußrasten die optimale Sitzposition zu finden, war schon möglich, wobei aber Bremsen und Schaltung nicht mehr bedient werden konnten.

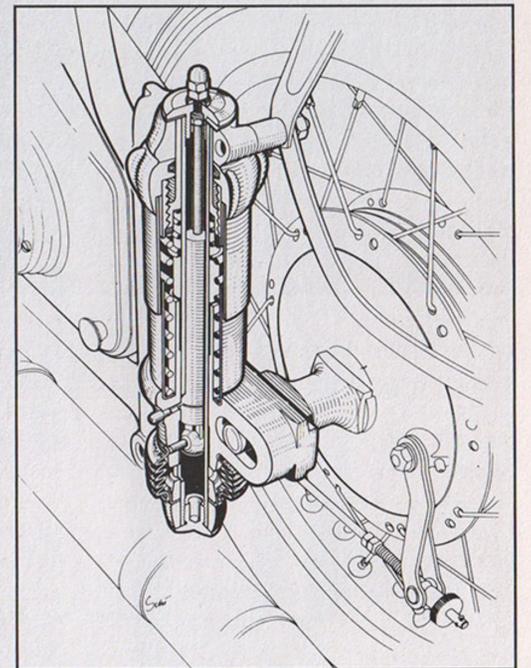
Bei diesem Stand der Dinge fällt es nicht schwer, durch entscheidende Verbesserungen den gesamten Markt in Freudentaumel zu versetzen. So verbuchten auch die wenigen Hersteller der 50er Jahre mit Mut zu Neuerungen bei den Motorjournalisten wahre Freudenausbrüche. Nach langen Jahren des Leidens federten die Räder endlich selbständig in der Gabel/Rahmenkonstruktion. Es konnte nun wirklich von Straßenlage gesprochen werden. Gleichzeitig einher mit dieser Entwicklung, ging die Optimierung der Verkehrswege, das Kopfsteinpflaster verschwand, und der Asphalt kam.

Von Doppelleffekten beschriebener Art getragen, sonnten die Hersteller sich im allgemeinen Lob der Fachleute und des Verbrauchers. Analysiert man aber Entwicklungen im Abstand der Zeit unvoreingenommen und nüchtern, so stellen sich die so hochgepriesenen Eigenschaften als längst überfällige und im Prinzip schon damals technisch überholte Konstruktionen heraus. Auch der Firma ADLER wurde Mut zur Neukonstruktion unter Aufbrechung der verkrusteten Überlieferungen zugesprochen. Verständlich, daß ADLER-Motorräder bei der damaligen Lobby sofort Anklang fanden. Allgemein war man über die Fahreigenschaften des Lobes voll. Noch heute kursieren sagenhafte Geschichten, obwohl bei näherem Hinsehen zwar eine solide und gute Konstruktion angeboten wurde, aber die hochgelobten Fahreigenschaften doch nur mehr durch veränderten Schwerpunkt erreicht wurden. Federung vorne und hinten entsprachen - zwar etwas stärker dimensioniert - der Entwicklung der 100er aus dem Jahre '48.

Verweilen wir doch bei den angebotenen Tatsachen. In einem ADLER-Prospekt aus dem Jahre 1956 steht: "Auch die vorbildliche Federung der ADLER ist ein Sicherheitsfaktor: der Fahrer ermüdet nicht, stets liegt der Lenker ruhig in der Hand, und selbst bei großen Schräglagen und sehr schlechten Straßen ist feste Bodenhaftung der Räder gesichert. Das wird erreicht durch eine 'progressiv arbeitende Teleskopfederung mit öhydraulischer Dämpfung'." Bekanntlich ist Papier geldig, und vollmundige Werbetexte sind branchenüblich. Allein das Wort "Teleskopfederung" suggeriert dem Leser

einen Hauch von Präzision und dämpfendem Ineinandergleiten, denn wer hat nicht schon einmal ein Teleskopfernrohr zusammengeschieben und dabei diese Eigenschaften empfunden! Eine Superwerbung mit Einfühlungsvermögen in die menschliche Psyche.

Die Wirklichkeit zeigt eine simple Geradewegfederung üblicher Bauart. Aber halt, eine zweite kleine Feder, plazierte innerhalb der großen Feder, bringt eine interessante Variante. Nach der Hälfte des Federweges der Hauptfeder setzt die zweite Feder mit voller Kraft ihre Absorptionsenergie ein und federt im Extrembereich mit zusätzlicher Kraft. Ist die Abstimmung Federung-Fahrwerk optimal, wird hiermit ein Durchschlagen vermieden. Gegenüber den starr aufgehängten



Rädern sind dies schon Supereigenschaften. Nun noch schnell eine Verkleidung über die Feder gehängt, und schon ist die Teleskopfederung perfekt. Hat BMW aber nicht eine ähnliche Konstruktion herausgebracht? Dann muß eben das Wort 'progressiv' noch etwas bringen. Die zwei Möglichkeiten einer Feder: 1. Eine in Ruhestellung mit ihren Windungen eng zusammenliegende Feder kann durch Kraft nur auseinandergezogen werden. Sie hat bei Nachlassen der Kraft das Bestreben, in die Ruhestellung zurückzukehren. Sie zieht sich zusammen. 2. Eine in Ruhestellung mit ihren Windungen weit auseinanderliegende Feder kann nur zusammengedrückt werden. Bei

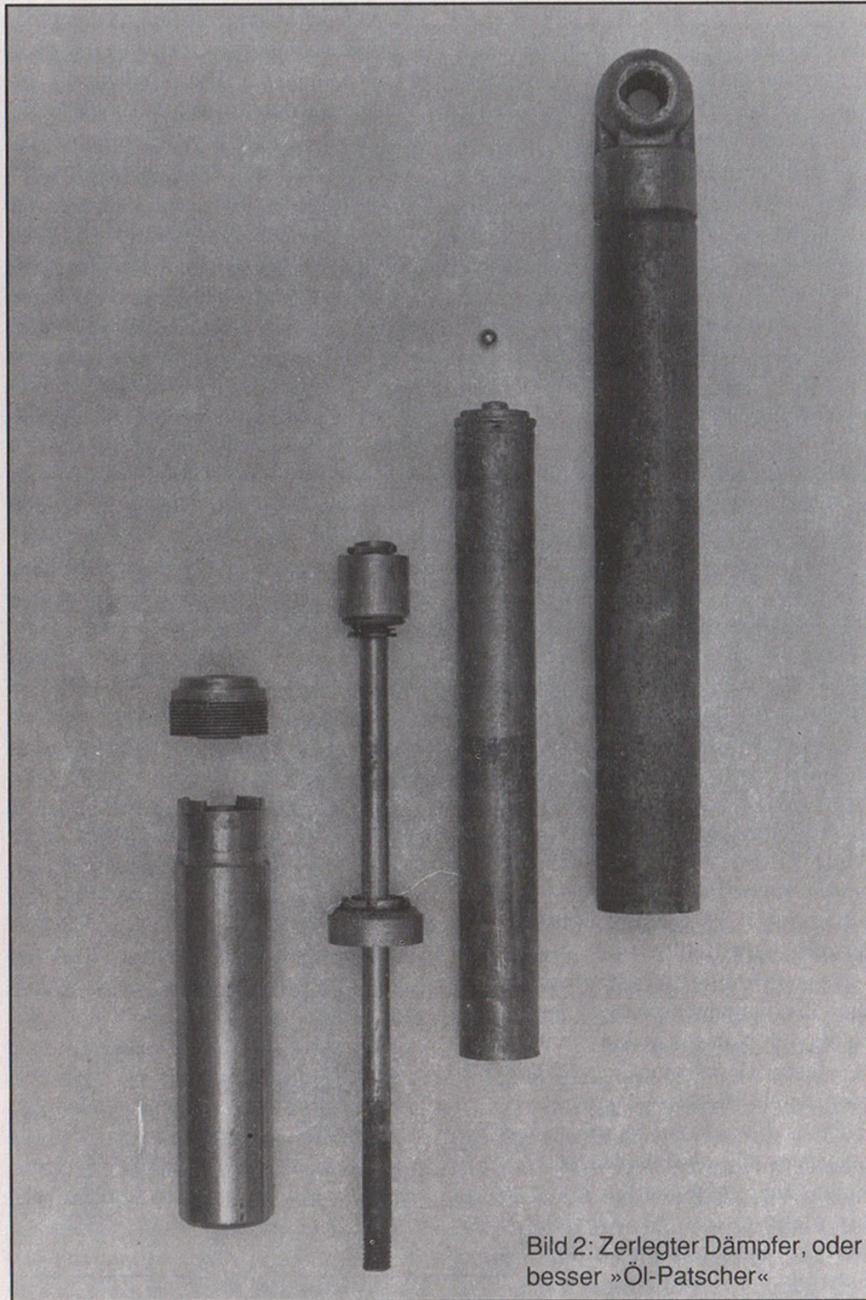


Bild 2: Zerlegter Dämpfer, oder besser »Öl-Patscher«

Nachlassen der Kraft drückt sie sich bis zur Ruhstellung auseinander. Bei unserem Beispiel handelt es sich um Federungstyp 2. Eine für diese Zwecke durchaus geeignete Konstruktion mit leider einer negativen Eigenschaft: sie schwingt beim Einrücken nach. Bis jetzt noch nicht ein allzugroßer Gewinn. Nun schwingt nicht nur allein der Fahrer wie am Gummiband, sondern auch der gesamte Unterbau des Motorrades. Diese nur schwer zur Ruhe kommende Feder muß durch eine weitere Maßnahme abgebremst werden. An dieser Stelle muß oben beschriebene ölhydraulische Dämpfung ihre segensreiche Arbeit aufnehmen. Hat

man bis jetzt konstruktiv eine klare Linie gefunden, hier setzt die Hudelei ein. Im Prospekt wurde richtig von einer progressiv arbeitenden (Teleskopfederung) Geradwegfederung gesprochen. Besagte Ölhydraulik ist aber nur als sekundäre Maßnahme eingesetzt, sie bremst die sich streckende Feder ab. Rückdämpfer sind für die Federungseigenschaften wichtige konstruktive Bauteile, wenn sie ausreichend dimensioniert sind. Der in diesem Falle eingebaute Stab von Fingerdicke und knapp 10 cm Dämpfungslänge symbolisiert nur den guten Willen. Darüber hinaus entspricht die Angabe "Ölhydraulik" nicht den Tatsachen. Das Bauteil ist

nur eine Ölpatzche. Unterdimensionierte Teile, wie in unserem Fall auch noch gefüllt mit minderwertigem Dämpferöl, ziehen die Reklamationen an wie der Käse die Fliegen. So wurde von ADLER schon am 28.12.1953, also wenige Monate nach Produktionsbeginn dieses Bauteils, auf Probleme bei Öl-druck-Stoßdämpfern hingewiesen. Konstruktiv tat sich aber nichts, so daß am 7.1.1954 in einer weiteren Mitteilung empfohlen wurde, als elastische Wegbegrenzung und als Durchschlagsicherung bei vollständigem Einfedern des Hinterrades 4 Anschlaggummis über die Kolbenstange des Dämpfers zu schieben. Der Griff in die hinterste Ecke der nostalgischen Trickkiste. Das berühmte Anschlaggummi als endgültiger Wegbegrenzer.

Man kann mit Recht behaupten, daß heute alle überlebenden Ölpatzchen mehr oder weniger zerstört sind. Eine Reparatur ist dennoch möglich. Der erste grobe Unterschied zwischen einem echten hydraulischen Dämpfer und einer Ölpatzche liegt optisch in der Dicke. Das aufwendigere Innenleben und die anders geartete Funktion bedarf bei der Hydraulik eines dickeren Körpers. Höhere Betriebsdrücke ziehen zudem einen hermetisch abgeschlossenen Körper nach sich. Öffnungsversuche zerstören das Bauteil, und ohne Spezialwerkzeuge und -kenntnisse ist eine Reparatur ausgeschlossen. Im Gegensatz dazu die Ölpatzche mit ihrem einfachen Innenleben.

Die Makroaufnahme von Bild 3 zeigt die aus dem Dämpferkörper herausragende Schubstange. Diese dünnen 6 mm Stangen sind fast alle zerstört. Rühren die Rostausschwemmungen im oberen Bereich der Stange noch von den hier angeordneten Gummipuffern her und sind deshalb für die weitere Beurteilung ohne Belang, so sind die darunterliegenden Bereiche zerstört. Bei der wie poliert wirkenden Stange zeugen tiefe Riefen zumindest von einer Zerstörung des oberen Simmerringes. Hier konnten wohl auch größere Mengen Dämpferöl auslaufen. Eine mechanische Fehlbehandlung (Schraubstock, Zange?) hat einen Teil der polierten Lauffläche eingedrückt. Der erste Eindruck: Totalschaden von Kolbenstange und Dichtring am Deckel. Hartverchromte 6 mm Stangen sind nicht mehr aufzutreiben. Heutige Ölpatzchen haben 8 mm Stangen. Umbau von Dämpferkörper und neue Durchbohrungen am Abschlußdeckel der Federung sind nötig.

Nächster Vorschlag: VA-Material 6 mm elektropolierte Oberfläche. Stangen sind nicht 100 % rund, die Dichtung bei der Stabdurchführung muß durch elastisches Material ersetzt werden. Dieser Arbeitsgang ist sowieso fällig, da Riefen an der Stange auf Sandeinschluß und Verhärtung deuten.

Nächster Arbeitsgang: Öffnen des Dämpfers mit einem selbst angefertigten Schlüssel. Relativ einfache Arbeit. Vollmaterial mit der Stärke des Dämpferkörpers lang durchbohren zur Durchführung der Kolbenstange. Zwei halbrunde Nasen ausfeilen, die in die halbmondförmigen Schlitze der eingeschraubten Abdeckplatte passen.

Bild 2 zeigt einen auseinandergeschraubten Dämpfer. Das Feingewinde kann anfangs recht fest sitzen. Nach dem Abschrauben des kleinen Deckels mit eingepreßtem Simmerring läuft aus dem offenen Körper eine übelriechende Flüssigkeit. Dies ist die zerstörte Dämpferflüssigkeit, bestehend aus Amylalkohol und Öl. Ein Fall für die Sondermüllentsorgung.

Das Auseinanderziehen der Innereien aus dem Dämpferkörper bereitet keine Schwierigkeiten. Am Boden des Zylinders für die Kolbenführung befindet sich eine Hülse mit Feder und Kugel. Diese Teile können schon mal abgesprungen sein und liegen dann lose am Boden. Nun setzt die Reinigung ein und muß sorgfältig durchgeführt werden. Kristalle und Schlamm füllen einen beträchtlichen Teil des unteren Bereiches. Bei den gesamten Reinigungsarbeiten zumindest dünne Gummihandschuhe tragen. Auch dieser Schmier gehört zum Sonderabfall. Bei der Inspektion der Innenteile werden kaum

weitere Schäden zu finden sein, außer wenn durch massiven Wassereinbruch von außen alles durchkorrodiert ist. In diesem Fall ist eine Rettung sowieso unmöglich.

Bei der Generalreinigung können wir uns auch gleich mit der Funktionsweise der Ölpatzche vertraut machen. Kolben und Innenzylinder bilden eine Kammer. Innenzylinder und Dämpferkörper eine weitere. Wird der Kolben im Innenzylinder nach unten geführt (Zusammenpressen der Federung), so wird für die ausdrückende Flüssigkeit der volle Querschnitt freigegeben, und der Kolben fährt ohne Widerstand nach unten. Die Flüssigkeit befindet sich nun in der zweiten Kammer. Wird die Feder entlastet und drückt sich auseinander, saugt der hochwandernde Kolben die Flüssigkeit zurück. Das geschieht durch winzige Öffnungen nur sehr mühsam. Die bewußte Dämpfung tritt ein. Der Zusammenbau gestaltet sich ebenso einfach. Geachtet werden muß darauf, daß Kugel, Feder und die winzige Überwurfkappe am Boden des Kolbenzylinders festsitzen.

Das Dämpferöl muß jetzt nachgefüllt werden. Alle für die Dämpfung in Ölpatzchen eingesetzten Flüssigkeiten sind vergütet, d.h. ihnen sind besondere Eigenschaften mit auf den Weg gegeben. Einmal ist der Korrosionsschutz zu beachten, die wichtigere Eigenschaft ist aber das neutrale Verhalten beim Durchsaugen oder Durchdrücken. Normale Flüssigkeiten würden wild schäumen und damit reproduzierbare Eigenschaften verlieren. Beim Dämpfervorgang dürfen niemals Luftblasen entstehen.

Hydraulikflüssigkeiten erfüllen beschriebene Bedingungen, sind aber etwas dick-

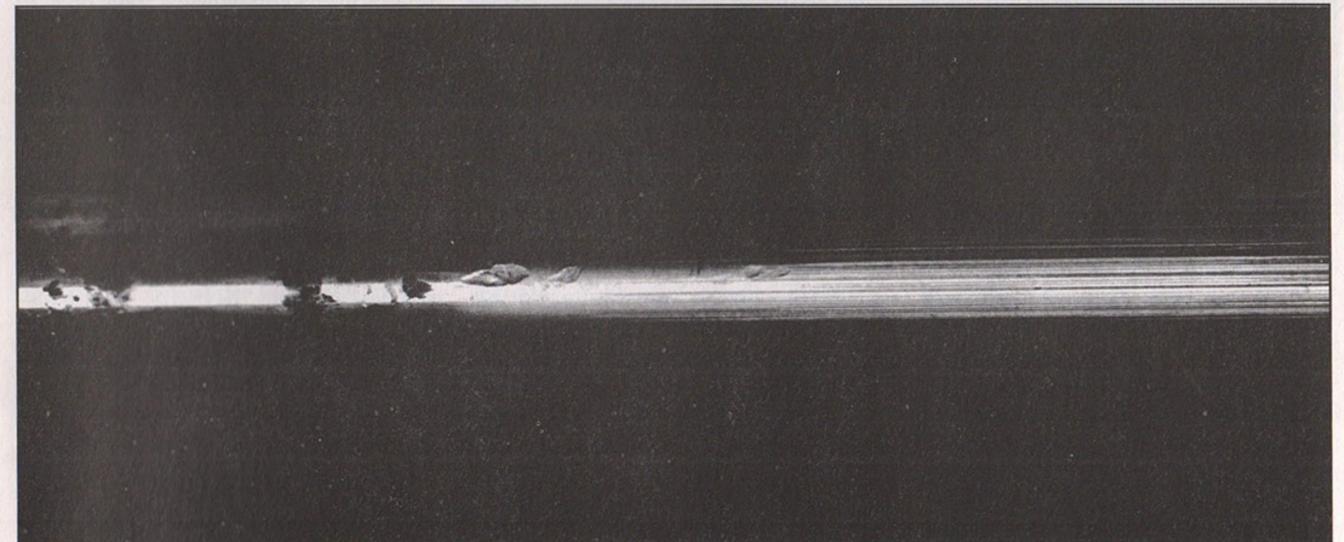
flüssiger. Es bleibt nichts anderes übrig, als einen Stoßdämpfer vom Autofriedhof zu holen, um an die begehrte Flüssigkeit zu kommen oder den zeitraubenden und nervtötenden Weg über den Ölhandel zu finden.

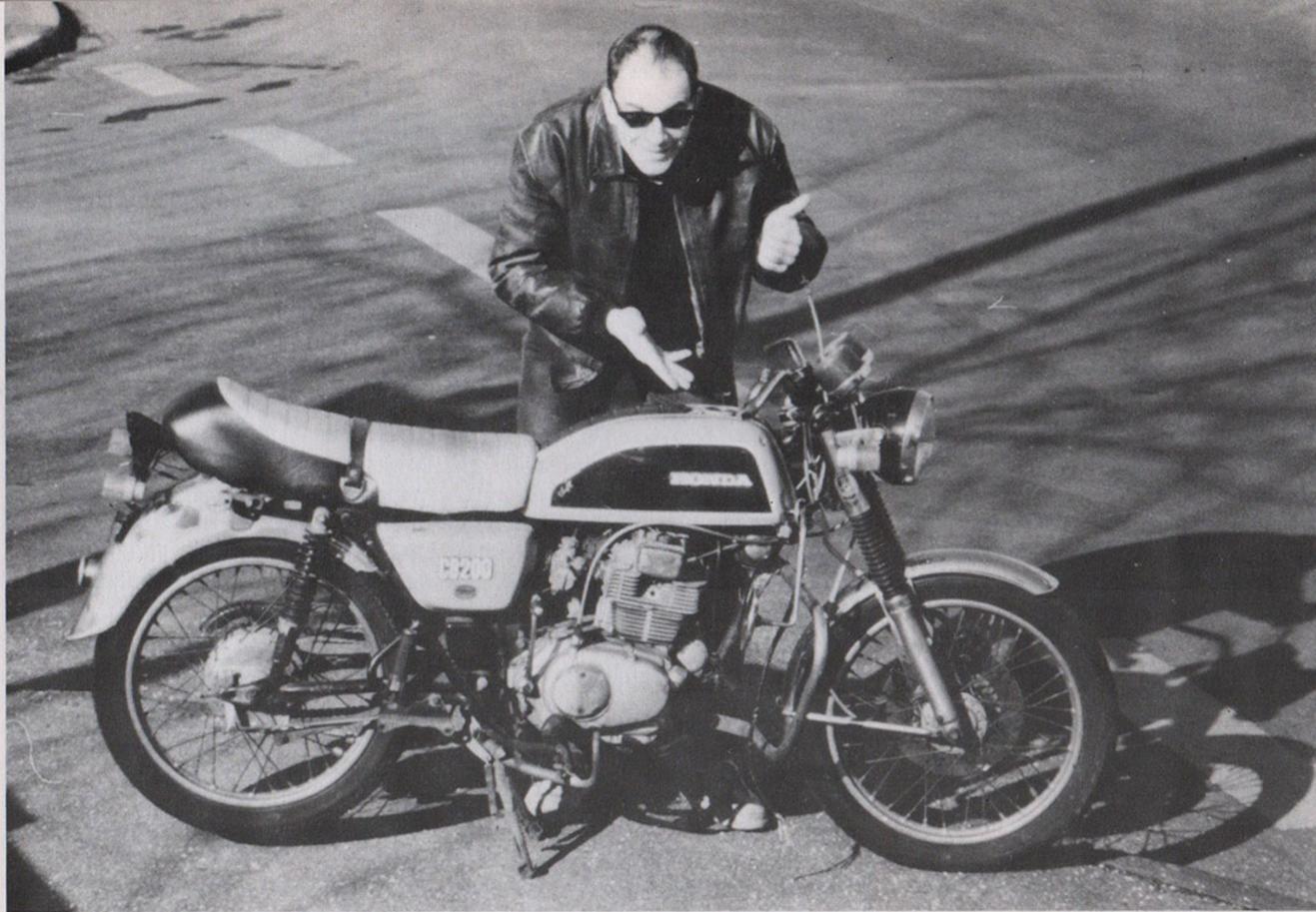
Beim Füllvorgang muß der Dämpferkolben im unteren Bereich ruhen, dann werden die wenigen ml Dämpferöl in die Außenkammer gegossen und der Körper verschraubt.

Wer sich bis hierhin vorgearbeitet hat und meint nun, intakte Dämpfer zu besitzen, irrt sich. Das synchrone Einstellen von kg/Zugkraft beider Dämpfer kostet noch Zeit und Nerven. Als Hilfsvorrichtung braucht man eine Meßlatte von 30 cm Länge und eine Federwaage bis 20 kg Zugkraft. Beide Dämpfer müssen pro cm die gleiche kg-Zahl Zugkraft aufweisen. Durch etwas Leeren oder Füllen der Dämpferflüssigkeit wird dies erreicht. Dazu muß natürlich der Dämpfer erneut aufgeschraubt und danach verschlossen werden. Dies praktiziert man, bis beide Dämpfer identisch sind oder man selbst die Nerven verloren hat.

Die Ölpatzche, wie wir sie hier kennengelernt haben, wird noch heute verwendet. Jedes bessere Auto hat einen Kofferraumdeckeldämpfer oder Motorraum-Klappendämpfer. Sie werden eingesetzt, um das Hochschnellen dieser von einer Feder gezogenen umfangreichen Bauteile abzubremsen. Im Prinzip der gleiche Vorgang wie bei der besprochenen Hinterradfederung. Nur sind die belastenden Kräfte von gewaltigem Unterschied.

Der gleiche Dämpfer in den 50er Jahren hochgelobt, heute nur eine nichtbeachtete Nebensächlichkeit.





Hannes und der TÜV

Hans heißt er. Johann Hetzler mit vollem Namen. Und natürlich war er ein dicker Kumpel von Otto. Und ich kenne ihn ebenfalls schon seit über 45 Jahren. Inzwischen ist er über 74, und mit dem Laufen hat er einige Schwierigkeiten. Aber erst dieser Tage habe ich ihn nach langen Jahren wieder einmal besucht, und es zeigte sich, daß zumindest sein Gedächtnis noch von glasklarer Schärfe und sein Interesse an Motorrädern immer noch wach ist. Die Geschichte, die ich hier wiedergeben will, hat mir der Hannes damals brühwarm erzählt, gleich nachdem er sie erlebt hatte. Und als ich ihn neulich besuchte, haben wir beide noch mal darüber gelacht.

Es war im Jahr 1949. Der Hannes hatte das Glück gehabt, ziemlich rasch aus den eisigen Weiten Rußlands wieder in heimatische Gefilde zu kommen, und natürlich galt eine seiner ersten Sorgen einem fahrbaren Eisenhaufen. Der eine oder andere Schrotthaufen wurde zum Laufen gebracht und irgendwann wieder verschertelt. Aber als dann die Währungsreform kam und das Geld wieder etwas wert war, stellte sich heraus, daß eben dieses Geld in den Taschen anderer Leute war. Es war nix mit neuem Motorrad.

Da geschah es, daß der Hannes für erstaunlich wenig Geld in den Besitz eines altehrwürdigen Geräts gelangte, welches das Licht dieser Welt erstmals im Jahre des Heils 1925 erblickt hatte. Es handelte sich dabei um die deutsche Ausgabe der 1922 in England als TRIUMPH "BABY" herausgebrachten Maschine, die in Deutschland den Namen "KNIRPS" bekam und mit einem 300er Zweitaktmotor und zwei Gängen ausgestattet war. Dieses Motorrad war als ausgesprochenes Billigmodell konzipiert, um breite, finanzschwache Käuferschichten zu mobilisieren; daher war an allen Ecken und Enden gespart worden. Außer zwei Rädern und einem Motor, darüber ein runder Benzinbehälter, war so gut wie nichts an dem ganzen Ding dran. Weil nichts dran war, konnte auch nicht viel kaputtgehen, und

da der Motor gerade sechs PS aus 300 ccm quetschte, hatte dieses Gerät nicht zu Unrecht den Ruf absoluter Zuverlässigkeit. Guter alter TRIUMPH-Tradition entsprechend, wackelte vorn eine Pendelgabel vor und zurück, anstatt rauf und runter, und die 6 Ackergäule wurden hinter dem zweigängigen Getriebe via Keilriemen auf das Hinterrad losgelassen. Wem die ganze Geschichte zu schnell wurde, der konnte durch Treten auf ein hochtrabend als Bremspedal bezeichnetes Eisen einen belebten Holzklötzchen in die Keilriemenfelge drücken, und für verzweifelte Fälle war noch eine Felgenbremse nach Fahrradmanier (bloß nicht so wirksam) am Vorderrad vorgesehen. Für das Licht in der Nacht sorgte normalerweise eine Karbidfunzel, die aber immer noch besser leuchtete, als die über eine Batterie und einen nachträglich angepappten Dynamo betriebene elektrische Beleuchtung. Das war dann die Luxusausstattung.

Hannes Hetzler also geriet zufällig an eine solche Triumph "KNIRPS" in Luxusausstattung und gedachte, selbige für seine motorisierte Fortbewegung einzusetzen.

Doch vor die Zulassung haben die Behörden den TÜV gesetzt. Der Felgenbremse am Vorderrad traute selbst der Hans nicht so recht zu, daß sie Gnade vor den Augen

der Abnahme fände. Also kam eine Trommelbremse rein - von einer Hunderter mit Tretkurbeln und SACHS-Motor. Immerhin: Man konnte den guten Willen sehen. Voll Zuversicht im Herzen und einer gehörigen Portion Diesel im Tank, um das teure Benzin damit zu strecken (diese Mixtur reduzierte zwar die Leistung um einige Prozent, aber die Mühle bewegte sich dennoch, wie bereits Galilei geahnt hatte), fuhr der Hannes also bei der Prüfstelle vor.

Bei seinem Anblick lief alles zusammen, und alle Kommentare bewegten sich in Richtung Schrotthändler. Damals hatte noch kein Mensch Spaß an Oldtimern. Wer so eine alte Karre fuhr, der konnte sich eben nichts Besseres leisten. Wenn sie so alt war wie dem Hans die Seinige, dann erst recht.

Irgendwann war es dann endlich soweit, und ein Prüfer bewegte sich gemessenen Schrittes auf das Relikt aus den Pioniertagen zu. Als der Herr Prüfer die Maschine näher in Augenschein nahm, runzelte sich seine Stirn zusehens in beängstigender Weise, und seine zunehmend finsternen Blicke schwenkten zwischen Motorrad und Eigner hin und her.

Endlich hatte er einen Entschluß gefaßt. "Sagen Sie, wo ist denn hier eigentlich der Kickstarter?" fragte er. "Kickstarter hammer nicht!" entgegnete Hans friedlich. "Ja - wie wollen Sie das Ding denn starten?" wollte der Experte verblüfft wissen. Hans bockte das Hinterrad auf, legte den zweiten Gang ein, tupfte den Vergaser, spuckte in die rechte Hand und ruckte dann einmal kräftig am Hinterrad. TUCK - TUCK - TUCK - TUCK — Der Motor lief.

Hans nahm den Gang wieder raus, stellte das Hinterrad auf den Boden, klappte den Ständer hoch und bot dem Herrn Ingenieur an: "So, jetzt können Sie fahren ..." Dieser hörte daraufhin auf, seinen Kopf zu schütteln und wollte wissen: "Wo gibt man hier eigentlich Gas?" Darauf mußte er sich sagen lassen: "Überhaupt nicht! Sehen Sie diese beiden Hebel (rechts am Lenker)? Der eine ist für den Gasschieber und der andere für den Luftschieber. Fassen Sie da ja nicht an, sonst geht gar nichts mehr!" Leicht aus der Fassung gebracht, fragte der Spezialist: "Und wie fahren Sie denn dann schnell und langsam?" Darauf Hans: "Das da drüben (linke Lenkerseite) ist die Zündverstellung. Damit fahren Sie schneller und langsamer. Und der Hebel darunter (ebenfalls mit Bowdenzug), das ist die Schaltung. Der erste Gang ist hier

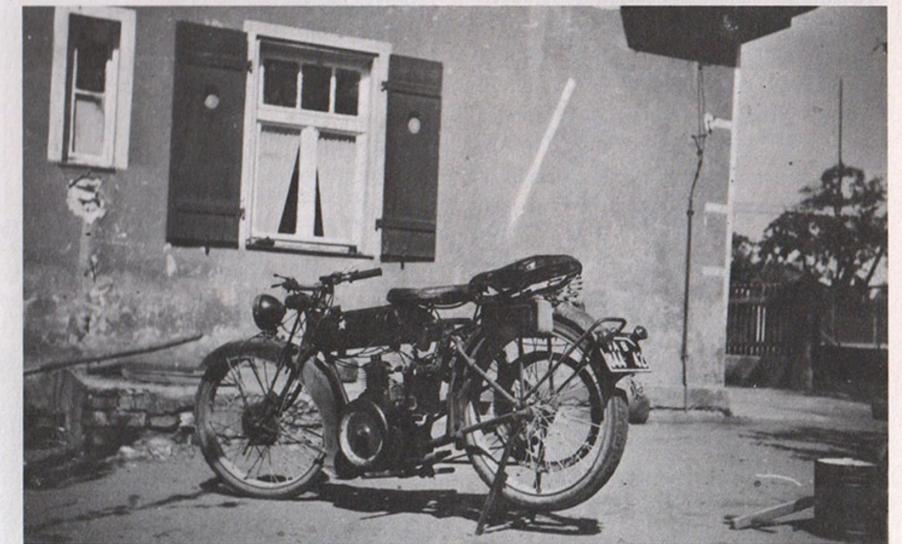
und der zweite da. Und in der Mitte der Leerlauf." - "Ja, und wo ist denn dann die Kupplung?" - "Kupplung hammer nicht ..." - "Ja, sind Sie denn wahnsinnig? So kann man doch nicht fahren!" Darauf Hans in aller Ruhe: "Die sind doch früher auch gefahren. Und wenn Sie zu dämlich zum Fahren sind ..." Daraufhin reagierte der Prüfer etwas indigniert. "Wie fährt man denn damit los?" - "Also, das ist ganz einfach," erklärte der Hans, "da setzt du dich drauf und paddelst ein paarmal mit dem Fuß, und dann legst du den ersten Gang ein - und dann fährst du!" Nach einigem Hin und Her und der Behauptung, daß niemand mit so was fahren könne, was von Hans mit dem Hinweis auf alte Zeiten gekontert wurde und "... schließlich bin ich mit dem Ding ja auch hierhergefahren. Und das ist mein Motorrad, und das will ich zulassen, und wenn ihr nicht damit fahren könnt, dann ist das nicht meine Schuld!" - nach solcherlei Disput also setzte sich der Herr Prüfer unter dem breiten Grinsen von etwa einem Dutzend Anwesenden, die alle diese Debatte gespannt verfolgt hatten, mit wenig zuversichtlicher Miene auf dieses Teufelsding, das zufrieden vor sich hin tuckerte, kratzte mit dem linken Fuß ein

Motorrad, dann wenigstens über sich) zurückgewonnen hatte, fand seine Schreckensfahrt an der Tür eines TEMPO-Dreirads (die Dinger gab's damals noch in Mengen) ein plötzliches Ende. Als er mit bleichem Gesicht unter der TRIUMPH hervorgekrochen war, gab er ein vernichtendes Urteil über das Motorrad und seine Eignung für den modernen Straßenverkehr ab.

An Hannes lief das alles jedoch ab wie Regen an einer Gummihaut. Er erklärte vielmehr dem Herrn Experten, dieser könne froh sein, daß das Motorrad weiter keinen Schaden genommen habe, und im übrigen könne er - der Prüfer - nicht über Dinge urteilen, von denen er keine Ahnung habe. Wer zu dumm zum Fahren sei, müsse ganz ruhig sein. Und dann verlangte der Hans nach dem Chef.

Dieser - ein Herr Dr. Röhr - residierte einige Straßen weiter im Verwaltungsgebäude und erwies sich als echter Fachmann. Er nahm sich die Zeit, Hansens Fahrkünste im engen Hof des Verwaltungsbaues eine volle halbe Stunde lang zu testen, mit Achter fahren, bremsen, anfahren und dergleichen. Es war praktisch eine zweite Fahrprüfung.

Und dann stellte der Chef des TÜVs dem



paarmal auf den Boden und rückte den ersten Gang ein. Die alte Triumph machte einen Ruck und legte los. Nicht sehr schnell - dafür aber unaufhaltsam. Der geschockte Reiter hatte völlig die Orientierung verloren und war krampfhaft bemüht, sich irgendwie festzuhalten. Dabei kurvte er wild schlingernd über den Hof der Prüfstelle. Noch bevor der Motorradexperte Haltung und Kontrolle (wenn schon nicht über das

Hannes eine Sondererlaubnis aus, derzufolge Hans Hetzler, geb. am Soundsovielten, wohnhaft R'dorfer Hauptstraße usw., als einziger befugt sei, das Motorrad Marke Triumph "KNIRPS" etc. im öffentlichen Straßenverkehr zu fahren. Diese Sondererlaubnis hat der Hans noch einige Jahre aufgehoben, als es die KNIRPS schon längst nicht mehr gab. Und an die Geschichte ihrer TÜV-Abnahme erinnert er sich heute noch gern. David Longstroke

Es darf gebastelt werden...



Der Konversion vierter Teil

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

ALU POLIEREN II

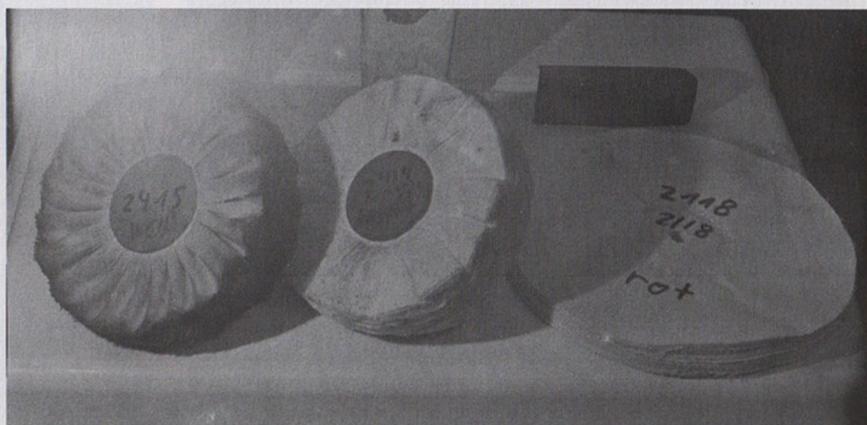
5. Polieren

Ein aufgerissener Pappkarton wird um den Arbeitsplatz gestellt und dient als Schutz vor Verschmutzung durch umherfliegende Wachsreste. Die Bohrmaschine muß so eingespannt werden, daß die aus Gewebe bestehenden sogenannten Schwabbeln abwärts drehen. Schwabbeln mit Spanndorn, der in einen Kunststoffkern eingegossen wurde, haben sich bei mir bestens bewährt. Billigere Ausführungen, in die man erst einen Spanndorn schrauben muß, neigen zur Unwucht, die sich durch noch lauterem Lauf der Bohrmaschine bemerkbar macht.

Jede Schwabbeln-Scheibe soll nur für ein Wachs verwendet werden, sonst erreicht man nämlich nie einen guten Glanz. Am einfachsten schreibt man mit einem dicken Filzstift die Wachsfarbe auf den Kunststoffkern.

Mit dem schwarzen Vorpolierwachs beginnt die Arbeit. Mit geringer Drehzahl "massiert" man das Wachs in die Schwabbeln-Scheibe und nimmt eher zuviel als zuwenig, da das Wachs poliert und nicht das Gewebe. Die Drehzahl der Bohrmaschine liegt im Idealfall bei 3000 1/min. Die Werkstücke preßt man gegen die Scheibe, und nach kurzer Zeit führt man wieder Wachs zu. Den Poliervorgang wiederholt man mit weißem Polier- und mit rotem Hochglanzwachs. Wachsreste können mit einem Putzlappen oder mit heißem Wasser und Geschirrspülmittel entfernt werden.

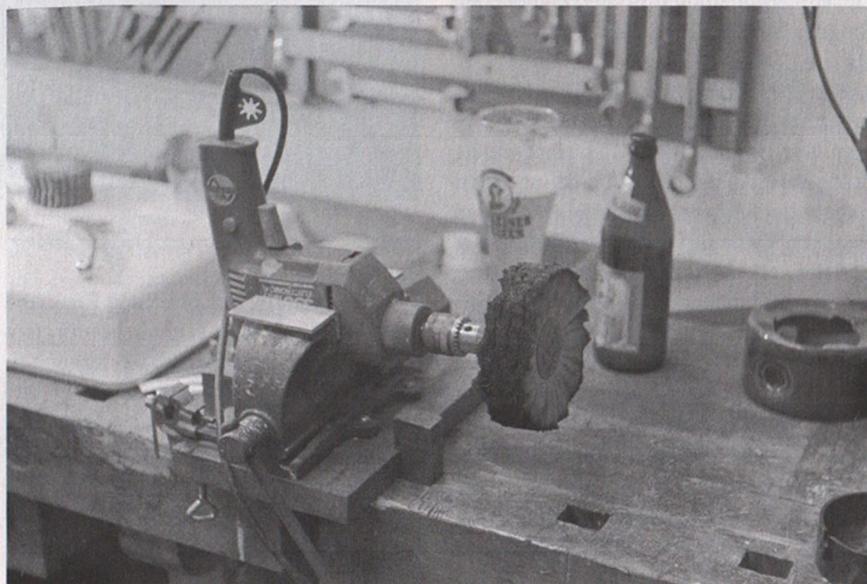
So behandelte Alustücke brauchen nicht mehr durch Klarlack oder andere Mittel geschützt werden. Selbst wenn die Maschine ganzjährig gefahren wird, reicht es meist, einmal im Frühling, einmal im Herbst, die Teile mit einer Paste (z.B. Dr. O.K. Wack Chemie Ingolstadt: Hochglanzpolitur-Tube ca. 8 DM) zu reinigen.



Das sind die Poliermaterialien: Schwabbeln-Scheiben und Wachs

STÜCKLISTE POLIEREN			
Artikel	Hersteller	Nr.	DM
Bohrmaschine min. 600 Watt			
Aufspannbock			
für Lackentfernung			
Stahldraht-Topfbürste	Kaufhaus		8,00
Messingdraht-Topfbürste	Kaufhaus		8,00
Schleifen			
Mattierschleifer, grob	Fa. Heinrich Kreeb	4146	18,80
Mattierschleifer, fein	dito	4145	18,80
Schleifstern, z.B. 180er Körnung	dito	7697	19,80
Schleifpapier mit verschiedenen Körnungen	Kaufhaus		10,00
Polieren			
Profi-Schwabbeln-Scheibe 125 mm (2 Stück)	Fa. Heinrich Kreeb	2415	18,90
Vorpolierwachs (schwarz) 250g	dito	6108	8,50
Polierwachs (weiß) 250g	dito	6107	8,50
Profi-Schwabbeln-Scheibe 80 mm	dito	2417	11,20
Hochglanzwachs (rot) 100g	dito	6102	6,10

Der Meister bekommt das Grauen, der Geselle fürchtet sich und der Stift grinst: eingespannte Bohrmaschine. Besser ist es, wenn man einen Bohrmaschinen-Aufspannbock (Ab 12 DM im Kaufhaus) verwendet.



ERSATZTEILE

Zwei Positionen in der Endabrechnung der Restaurierung verbrauchen das meiste Geld: Fremdarbeiten und Ersatzteilkauf. Je nach Substanz des Motorrades, des Könnens und der verfügbaren Zeit kann man theoretisch beide Budgets auf Null drücken. Das geht so: Man kauft ein gut erhaltenes Motorrad, macht alle nötigen Arbeiten selbst und repariert Teile, statt sie zu erneuern.

Viele Oldtimer-Liebhaber verwechseln nämlich restaurieren mit erneuern. Da wird munter draufgekauft. Alles neu, was es für die Maschine noch neu gibt. Das Ergebnis ist ein Motorrad Baujahr 1992 nach Konstruktionsplänen von 1950 zu einem Preis, den eine neue Maschine 1998 bei galoppierender Inflation kostet.

Restaurieren heißt **wiederherstellen, ausbessern**. Je weniger repariert wird, desto originaler ist die Maschine. Voller Stolz und mit Recht sagte ein Sammler,

Foto unten:
Fahrendes Technik-Denkmal Maico M 175, Baujahr 1952. Ohne viel Aufwand restauriertes und alltagstaugliches Zweirad

daß er das schönste Bergmeister-Gespann hat. Warum? Weil das Dreirad seit den 50er Jahren sehr, sehr gut gepflegt wurde und man ihm die Patina ansieht. Während 35jährigen Putzens sind die Zierlinien auf den Kotflügeln wegpoliert worden.

Alte Motorräder sind Kunstwerke, die man erhalten muß. Ein Restaurator, der ein Ölgemälde wiederherstellt, kratzt auch nicht die alte Farbe ab und malt alles neu, sondern frischt nur auf.

Genauso verfuhr der Käufer der Maico, die seit 1958 abgedeckt im trockenen Keller stand (siehe GummikuH-Heft 8/1990 - Kellerfund). Gummifederbälge an der Telegabel und Batterie erneuert, aus Sicherheitsgründen Reifen gekauft, den vorgeschriebenen Spiegel angebracht, Tank gelötet, elektrische Kontakte blank geschliffen, gesäubert, abgeschmiert und angeworfen. Kiste lief! Kosten: Kaufpreis 800 DM, Reifen 160 DM usw., zusammen keine 1200 DM.

Bei meiner Militär-Maico lag der Fall ganz anders. Ich brauchte viele Ersatzteile, da einiges fehlte und weil ich sie nach meinen Vorstellungen umbauen will. Die Jagd nach günstigen Teilen begann.

Den Ersatzteilkatalog erhielt ich, wie schon erwähnt, vom Herausgeber der Maicoletters, Peter Vagt. Verschleißteile muß ich erneuern, andere Teile (Bleche, Gepäckträger usw.) wollte ich gebraucht kaufen. Über den Kleinanzeigenteil der Maico-Zeitung und der GummikuH bekam ich Kontakt zu anderen Maico-Fahrern, die mich mit Tips eindeckten und mir gebrauchte Teile verkauften. 20 bis 30% der heutigen Verkaufspreise für Neuteile waren der Betrag, auf den ich mich mit den Verkäufern einigte. Versandkosten gingen zu meinen Lasten.

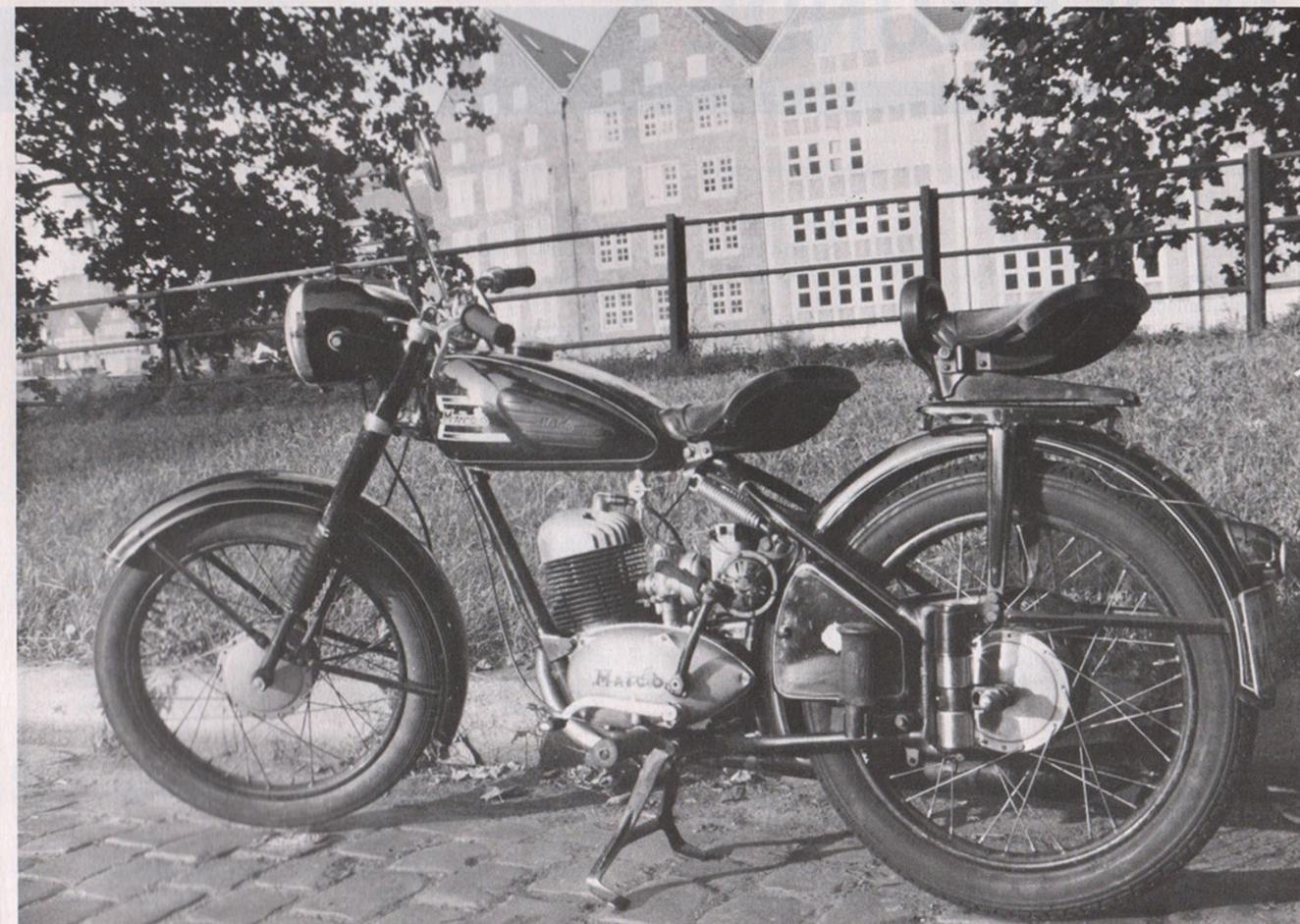
Fortsetzung folgt

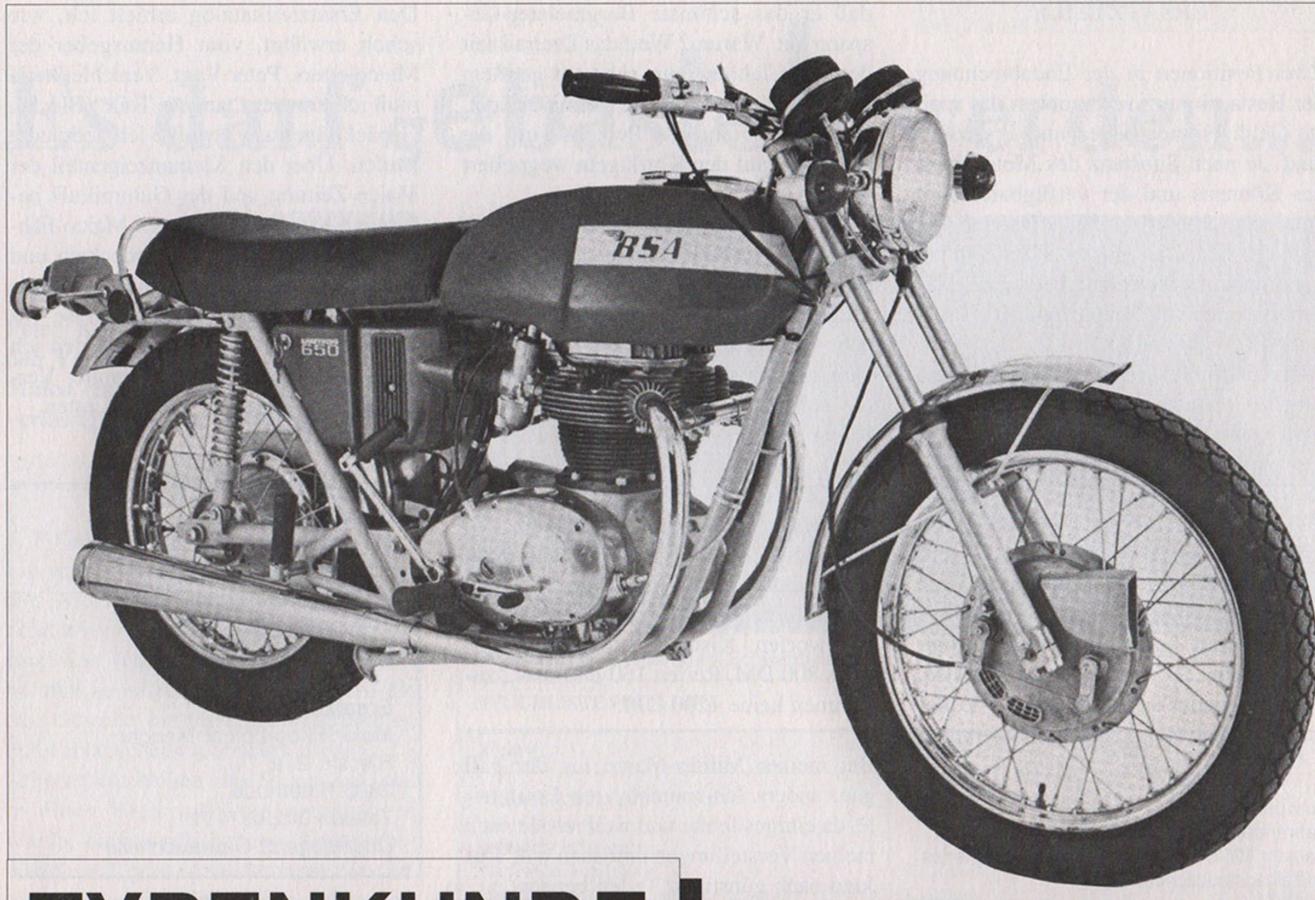
Poliermaterialien

Heinrich Kreeb GmbH + Co
Postfach 701
W-7320 Göppingen
Telefon 07161/2 10 99
Fax: 07161/2 19 20

Ersatzteile

Motor Shop Lothar Menger
Riesstr. 21a
2863 Ritterhude
Telefon 04292/1481
Überwiegend Gebrauchtteile





TYPENKUNDE

Motor ohv-Parallelwin
 Zylinderzahl 2
 Bohrung - Hub 2 x 75 mm / 74mm
 Hubraum 654 cm³
 Leistung 49 PS = 36 kW bei 7.000 min⁻¹
 Drehmoment -
 Verdichtung 1 : 9
 Kühlung Luft/Fahrtwind
 Schmierung Trockensumpf
 Vergaser 2 x Amal Concentric Mk I, 30 mm
 Batterie 12 V 9 Ah
 Lichtmaschine 110 Watt
 Zündkerze z. B. Champion N3 oder N4
 Elektrodenabstand 0,5-0,7 mm
 Zündanlage Batterie
 Vorzündung 6 mm vor OT
 Unterbrecherabstand 0,3 - 0,4 mm

Kraftübertragung
 Kupplung Mehrscheibenlamellenkupplung im Ölbad
 Primärtrieb Triplexkette
 Getriebe 4-Gang-Fußschaltung
 Hinterradantrieb über Rollenkette
 Übersetzung Getriebe Hinterrad
 Gesamtübersetzung

Fahrwerk
 Rahmen Doppelschleifenrohrrahmen

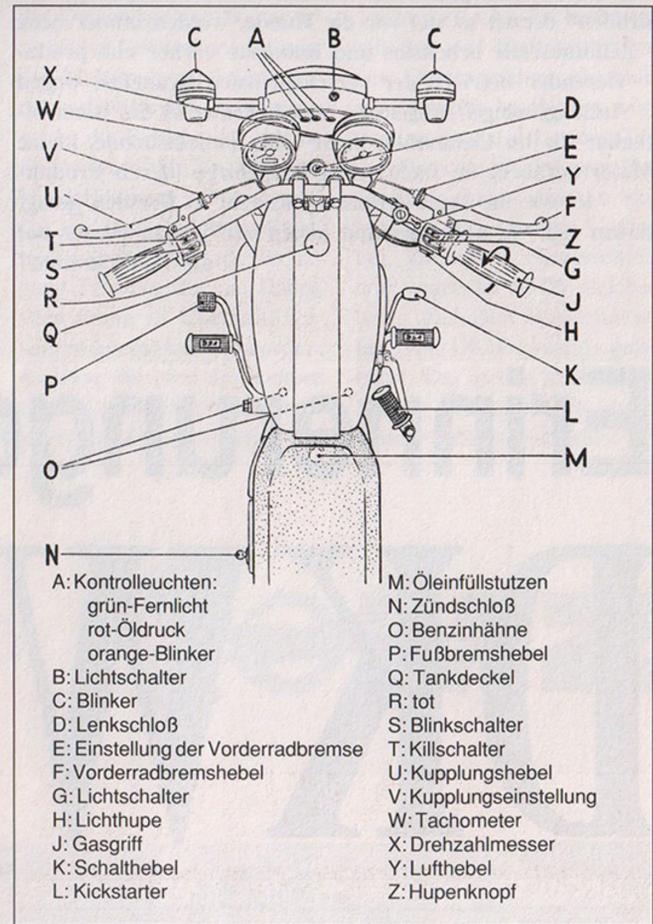
Vorderradgabel Teleskopfederung mit hydraulischer Dämpfung
 Hinterradfederung 3-fach verstellbare Girlingstoßdämpfer
 Bremse vorn Duplexkonusnabe 8"
 Bremse hinten Simplexkonusnabe 7"

Allgemeine Daten
 Radstand 1420 mm
 Gesamtlänge 2220 mm
 Gesamtbreite 840 mm
 Felgenreiße vorn 2,15 x 19
 hinten 2,85 x 18
 Reifen vorn 3.25 S 19
 Reifen hinten 4.00 S 18
 Luftdruck vorn 1,8 bar
 Luftdruck hinten 2 bar
 Leermasse (netto) 165,6 kg
 zul. Gesamtmasse 362 kg
 Höchstgeschwindigkeit sitzend 170 km/h
 Verbrauch 3,5 - 7 l/100km
 Tankinhalt 11,5 oder 18 l

Sonstiges
 Vorläufermodell A 65 "Thunderbolt"
 Nachfolgemodell --
 Bauzeit 1970-1973
 Hersteller B.S.A. Motor Cycles Ltd. Birmingham
 Großbritannien

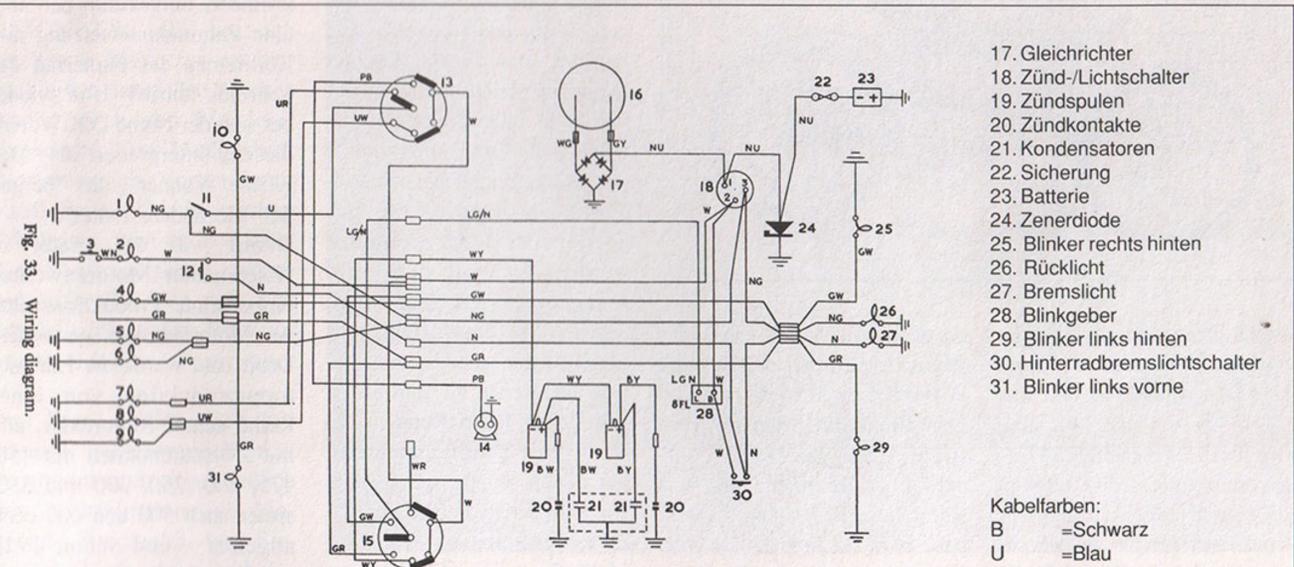


Lightning 650



OILS					GREASE
Brand	Motor	Transmission (gearbox)	Chaincase	Forks	
Castrol	GTX or XL 20/50	Hypoy	Castrolite	TQF	Castrol LM
Mobil	Super	Mobilube GX90	Super	ATF 210	Mobilgrease MP or Super
Shell	Super Motor Oil	Spirax 90EP	Super Motor Oil	Donax T7	Retinax A
B.P.	Super Visco-Static	Gear Oil 90EP	Super Visco-Static	Autran B	Energrease
Texaco	Havoline 20W/50	Multi-gear 90EP	Havoline 10W/30	Texomatic F	Marfak all-purpose
Esso	Uniflo	Gear Oil GX90/140	Uniflo	Esso Glide	Multi-purpose H

Empfohlene Schmiermittel



BSA A 65 "Lightning"
Legende zum Schaltplan:
 1. Standlicht
 2. Öldruckwarnlampe
 3. Öldruckschalter
 4. Blinkerkontrolleuchte

5. Tachobeleuchtung
 6. Drehzahlmesserbeleuchtung
 7. Abblendlicht
 8. Fernlicht
 9. Fernlichtkontrolleuchte
 10. Blinker vorn rechts

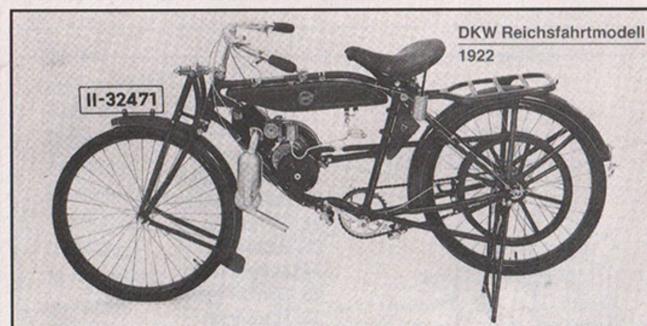
11. Schalter
 12. Vorderradbremslightschalter
 13. Rechter Lenkerschalter
 14. Hupe
 15. Linker Lenkerschalter
 16. Wechselstromlichtmaschine

17. Gleichrichter
 18. Zünd-/Lichtschalter
 19. Zündspulen
 20. Zündkontakte
 21. Kondensatoren
 22. Sicherung
 23. Batterie
 24. Zenerdiode
 25. Blinker rechts hinten
 26. Rücklicht
 27. Bremslicht
 28. Blinkgeber
 29. Blinker links hinten
 30. Hinterradbremslightschalter
 31. Blinker links vorne

Kabelfarben:
 B =Schwarz
 U =Blau
 N =Braun
 G =Grün
 K =Pink
 P =Lila
 R =Rot
 S =Schiefergrau
 W =Weiß
 Y =Gelb

Mancher aus dem Kreis unserer Leser wird sich fragen, warum "die von der Gummikuh" (und nicht nur die!) sich soviel Gedanken gerade um das Schicksal des Motorradwerks Zschopau (MZ) machen. Schließlich geht ja "da drüben" derzeit so viel vor die Hunde, werden immer neue Zehntausende arbeitslos und hunderte vorher voll produzierender Betriebe der verschiedensten Branchen wegen Auftragsmangel stillgelegt - was bedeutet es da, wenn offenbar die im Gesamtbild doch völlig unbedeutende, kleine Motorradfabrik im sächsischen Erzgebirge (deren Produkte, wie ihr neuer Ministerpräsident in Dresden gesagt haben soll, "ja doch niemand haben will") nicht wieder auf die Beine kommt?

Erinnerungen an DKW



Solche Frage zeigt, daß die wenigsten wissen, wer und was MZ eigentlich ist und was es war bis zur, über 40 Jahre lang herbeigesehnten, Wiedervereinigung. Also blicken wir einmal zurück, um mehr Verständnis für die zu bekommen, die nicht wollen, daß MZ sterben soll. Man schrieb das Jahr 1907, als der aus Dänemark stammende Unternehmer J.S. Rasmussen seine 1904 (nach absolviertem Ingenieurstudium in Mittwei-

da und Zwickau) in Chemnitz gegründete Firma, die Dampfkesselarmaturen und sonstiges Dampfmaschinenzubehör vertrieb, später teilweise auch selbst produzierte, an den Rand des Städtchens Zschopau, etwa 25 km südlich von Chemnitz, verlegte. Er hatte dort, im Tal des Fließchens Dischau, zusammen mit einer stillgelegten Textilfabrik beachtlichen Grundbesitz erworben, wo nun seine "Zschopauer Maschinenfabrik" ihr Do-

mizil hatte. Die zivile Produktion wurde während des Ersten Weltkrieges (1914-1918) teilweise von Rüstungsfertigung abgelöst. Aber nebenher beschäftigte sich Rasmussen mit der Entwicklung von Dampfkraftwagen - die diesbezüglichen Arbeiten liefen im Werk unter dem Kürzel D.K.W. (Dampfkraftwagen). Mit Kriegsende zeichnete sich

Mit Kriegsende zeichnete sich

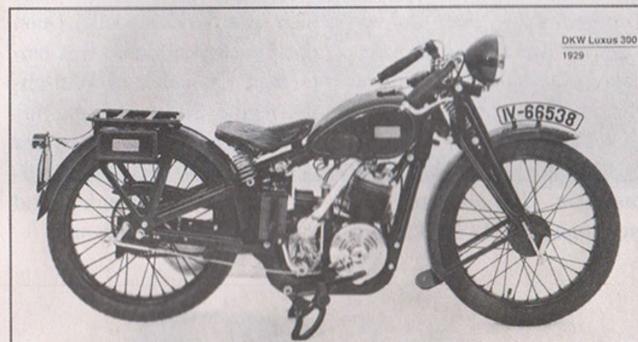
tionärmotor (zum Antrieb beispielsweise von Wasserpumpen). Beide fanden bei ihrer erstmaligen Vorstellung auf der Leipziger Messe 1919 beachtliches Interesse. Aber das genügte wohl Rasmussen nicht - er wollte die Basis für eine Fertigung in großen Stückzahlen. Und da erschien ihm (oder Ruppe?) die Möglichkeit, das auch in wirtschaftlich schwierigen (Nachkriegs-)Zeiten stets frequentierte Fahrrad mit einem Hilfsmotor zu motorisieren, recht aussichtsreich. Ruppe konstruierte einen 118 ccm-



ab, daß die in diese neue Fahrzeugart gesetzten Erwartungen wenig aussichtsreich sein würden, und da die Zeit der Dampfmaschine ohnehin für bis dahin interessante Absatzgebiete zu Ende ging, mußte ein neues, zeitgerechteres Produktionsprogramm für das Zschopauer Werk gefunden werden. Es fand sich - auf Anregung des aus einer thüringischen Automobilfabrikanten-Dynastie stammenden, gegen Kriegsende zu Rasmussen gestoßenen Hugo Ruppe - in Form von Zweitaktmotoren, mit denen Ruppe sich bereits vor dem Krieg befaßt hatte. Zuerst entstand ein 18 ccm-Motörchen zum Antrieb von Spielzeugmodellen, dessen Angebot unter der Marke D.K.W. erfolgte (diesmal als angebliche Abkürzung von "Des Knaben Wunsch"), sowie ein größerer 4-5 PS-Sta-

Zweitaktmotor mit liegendem Zylinder, luftgekühlt, der über eine Zahnraduntersetzung und Keilriemen das Hinterrad des Fahrrads antrieb. Und wieder bot sich der Name D.K.W. an - diesmal interpretiert als "Das Kleine Wunder", das "bergan lief wie andere runter". Damit war die später in "Zschopauer Motorenwerke" umbenannte Produktionsstätte zur Motorradfabrik geworden. Denn bald wurde die Hilfsmotorenproduktion von einer Reihe echter Motorräder, alle mit Zweitaktmotoren mit 150, 175, 200, 250, 300 und 350, später auch 500 und 600 ccm, abgelöst - und schon 1928 wurde mit diesem auf dem deutschen und den internationalen Märkten gut ankommenden Programm (in Ablösung von Harley Davidson!) mit einer Jahresproduktion von 60.000 Motorrädern

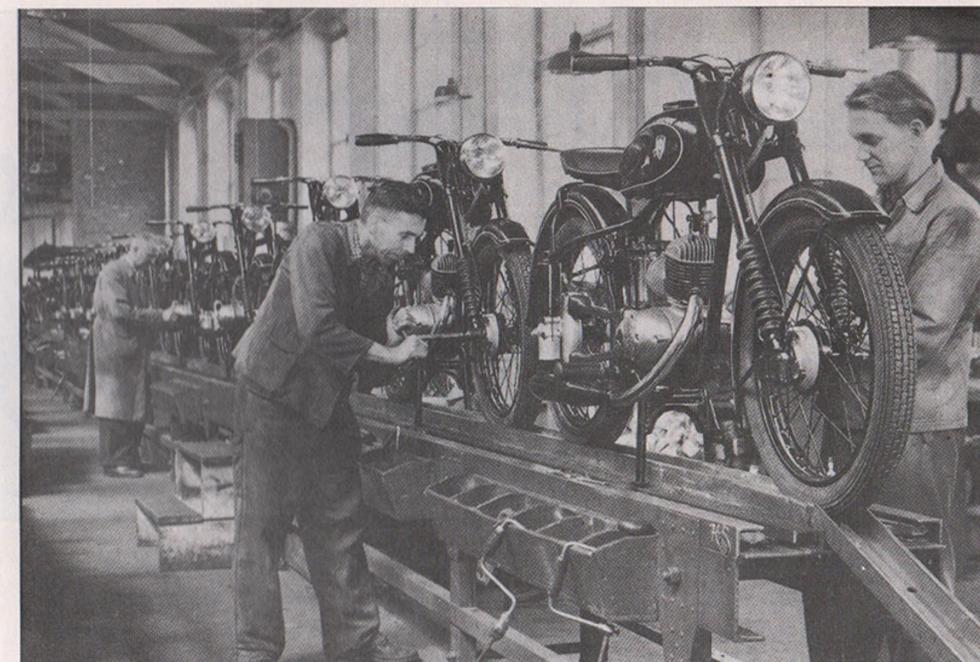
DKW größte Motorradfabrik der Welt. 1931 sicherte sich Rasmussen die dem Dr. Schnürle patentierte Umkehrspülung in Alleinlizenz für Motorrad-Zweitakter, und 1932 brachte er sein DKW-Werk (mit einigen Zweigwerken) in die im Zuge



der tiefgehenden Wirtschaftskrise gebildete AUTO UNION-"Ehe" ein, wo sich die Sparte DKW zur gewinnträchtigsten unter den Marken Audi, Horch und Wanderer entwickelte. Zum Dank erhielt Rasmussen (als Vorstandsmitglied) Ende 1934 die fristlose Kündigung, weil er sich nicht dem "Anpassungskurs" unterordnen wollte, den man von ihm gegenüber den 1933 zur Macht gekommenen erwartete.

Das Werk DKW blieb mit ständig weiterentwickeltem Programm und ausschließlich mit Zweitaktmotoren als Motorrad-, Automobil- und Stationärmotoren ein unentbehrliches Glied der Firma unter den vier Ringen bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges, als Sachsen und damit Zschopau und Chemnitz (als Sitz der Auto Union-Hauptverwal-

zung) Teil der sowjetischen Besatzungszone wurden. Auch das Zschopauer DKW-Werk war während des Krieges mit Rüstungsproduktion ausgelastet gewesen. So wurde das Werk sofort stillgelegt und die totale Demontage angeordnet. Und nicht nur das



- nach Abschluß der Räumungsarbeiten war das Werk zur Sprengung vorgesehen. Daß es nicht dazu kam, war das Verdienst von Fritz Selbmann, Maschinenbauminister

in der damals noch existierenden Landesverwaltung Sachsen, der mit den "Freunden" übereinkam, das Werk nach der Demontage zur Weiterverwendung freizugeben, ja sogar die Motorradproduktion wieder aufzunehmen. Inzwischen waren die Betriebe der ehemaligen Auto Union (die im Handelsregister gelöscht wurde) zur IFA (Industrieverwaltung-, später Industrievereinigung Fahrzeugbau) mit Hauptverwaltung in Chemnitz zusammengeschlossen worden, nachdem sie (und die anderen ehemaligen Kfz-Produktionsstätten in der sowjetischen Be-

Besatzungsmacht an verschiedenen Orten ihrer Zone eigene Konstruktionsbüros installiert, in denen Konstrukteure, Techniker und Facharbeiter mit Re- und Neukonstruktion von Objekten ihrer ehemaligen Betriebe beschäftigt wurden (sozusagen der zweite Teil der Demontage). In zwei dieser Büros ging es auch um Motorräder: eins wurde in Gornau bei Zschopau eingerichtet, dort wurde an BMW-gleichen bzw. ähnlichen Boxermodellen (von DKW-Leuten!) gearbeitet. Das zweite hatte seinen Sitz in Chemnitz, es unterstand - außer sowjetischen Of-



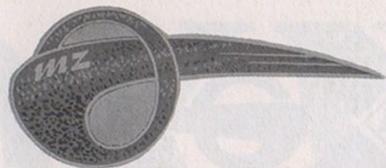
pflichtet" wurden - so Renning, Friedrich und Fahrmeister Sprung und Konstrukteur Bang. Das Büro selbst lag in der (von den Bomben teilweise verschonten) Maschinen-

Nacht- und Nebel-Aktion etwa zehn leitende DKW-Männer unter Führung von Werkdirektor Hoffmann und Chefkonstrukteur Weber in die Sowjetunion geholt worden, um dort

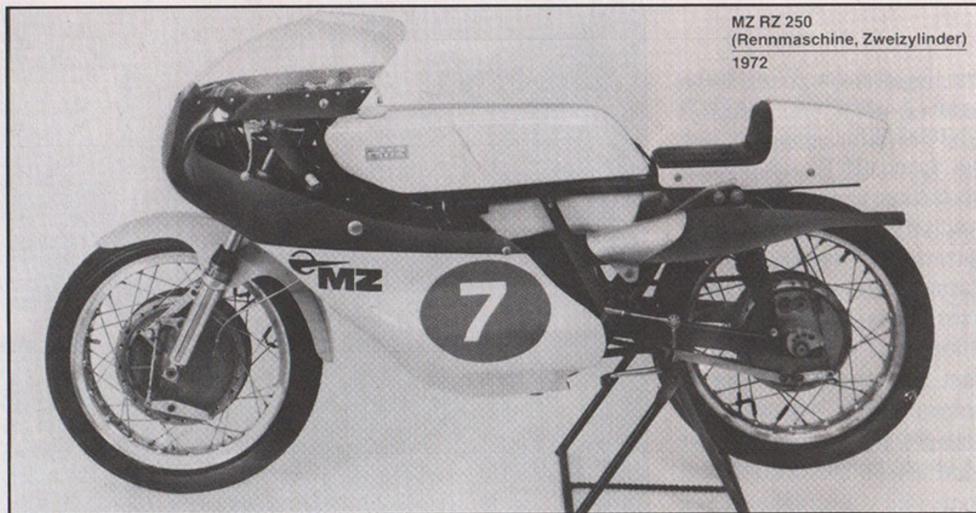
RT 125 (die nun unter der Marke IFA geliefert wurde) zunächst im ehemaligen DKW-Werk Wilischthal, weil ja das Hauptwerk bis zum letzten Lichtschalter ausgeräumt war und zunächst notdürftig, zum Teil mit aus dem Schrott restaurierten Werkzeugmaschinen wieder soweit ausgerüstet werden mußte, um wenigstens die mindesten Arbeitsvoraussetzungen zu schaffen. Was damals von den DKW-Männern geleistet wurde, ist heute nur noch schwer vorstellbar. Und als dann dem Zschopauer IFA-Werk auch

ausstoß von bis zu 70.000 Motorrädern brachten. Motorräder, die dem Geschmack einer großen Käuferschicht entsprachen und die Liebhaber auch in Westdeutschland fanden (obwohl sich hier manche "Tester" schwer mit der Objektivität taten!).

Aus Zschopau kamen aber nicht nur Serienmodelle. Denn noch unter der Marke IFA hatte man (zunächst in Wilischthal) eine Sportabteilung ins Leben gerufen (aus der später eine weitgehend eigenständige Rennabteilung wurde). Und das, was dort an Renn- und



bauschule, der heutigen Technischen Hochschule, im schwer zerstörten Chemnitz, wo auch ein Prüfstand zur Verfügung stand. Entwickelt wurden zur Serienfertigung in der SU bestimmte Nachfolgemodelle der DKW-NZ 350 (ISCH), aber auch ein Modell mit 250er Boxer-Zweitakter und Kardantrieb, Vorläufer der späteren IFA BK 350. Vor allem aber ein Vierzylinder-Gegenkolben-Zweitaktrennmotor mit Kompressor, mit 250 und mit 350 ccm. Die Motormotoren und -fahrzeuge wurden im ehemaligen Bark-Motorenwerk in Oberkunewalde gebaut. Nachdem sie ihre Aufgabe erfüllt hatten, wurden die sowjetischen Konstruktionsbüros aufgelöst, die Zschopauer konnten wieder in ihrem Werk arbeiten. Allerdings fehlten dort einige ihnen sehr bekannte Mitarbeiter: da waren nämlich in einer



MZ RZ 250
(Rennmaschine, Zweizylinder)
1972

in Ural-Nähe am Aufbau eines neuen Motorradwerks tätig zu werden (sie kehrten nach einigen Jahren in die Heimat zurück, ausgenommen Hermann Weber, der in der SU verstarb). Die Aufnahme der Produktion erfolgte in gegenüber der Vorkriegsausführung leicht modifizierten Ausführung mit der

wieder die selbständige Entwicklung neuer Modelle übertragen wurde (die ursprünglich im zentralen Forschungs- und Entwicklungswerk Chemnitz erfolgen sollte), kam auch die Produktion im nunmehr "Motorradwerk Zschopau (MZ)" firmierenden Betrieb wieder so in Schwung, daß es die Zschopauer zu einem Jahres-

Geländesportmaschinen entwickelt und gebaut wurde, setzte die auch international zementierte Tradition des Zschopauer Zweitaktmotors fort: über Jahre holten MZ-Fahrer bei der Internationalen Sechstagesfahrt die Trophy in die DDR, und die in Zschopau entwickelten Ein- und Zweizylinder-Zweitaktrennmoto-



als Verhandlungspartner. Dann wurde das Interesse eines türkischen Importeurs an maßgeblichem Einstieg in Zschopau ebenso bekannt wie schon weit fortgeschrittene Überlegungen von Suzuki, in Zschopau Fuß zu fassen. Auch Cagiva, der italienische Motorrad-Hersteller, liebäugelte mit dem MZ-Werk, entschied sich dann für Simson/Suhl und lande-

allein helfen könne: mit neugestylten, zeitgerechten Modellen, darunter auch solche mit Viertaktmotoren, mit Unterstützung durch die Treuhand über einen unvermeidlich längeren Zeitraum - und mit so ungewöhnlichen Entscheidungen wie dem einstimmigen, freiwilligen Beschluß der gesamten verbliebenen Restbelegschaft, 10 % ihres Lohns als Betriebsdarlehen zur Verfügung zu stellen. Aber die Treuhand verhängte die Liquidation über das Werk



MZ Zschopau

ren mit 125 und 250 ccm gehörten mit ihren Siegen bei den Weltmeisterschaftsläufen nicht nur zur internationalen Spitze (wie einst ihre DKW-Vorläufer), sie waren die Basis für die Entwicklung des Zweitakt-Hochleistungsmotors bei der japanischen Rennkonkurrenz, die ihren Siegeszug mit unverkennbaren MZ-Kopien begann und dann mit einem Aufwand fortsetzte, von dem man bei MZ nur träumen konnte.

Aber auch bei einer anderen Spezialentwicklung zeigten die MZ-Techniker, ob Konstrukteur oder Facharbeiter, zu welchen Leistungen sie fähig waren: im Museum Augustsburg stehen als Kronzeugen die in Zschopau gebauten, bei MZ entwickelten Motorräder mit Wankelmotor. Wer die Geschichte dieser Entwicklung liest, kann - zumal wenn man die teilweise geradezu

primitiven Voraussetzungen kennt, mit denen an dieser Aufgabe gearbeitet werden mußte - nur den Hut ziehen. Übrigens waren die Wankelmotoren in MZ-Motorrädern nicht zur Serienfertigung bestimmt - es waren Experimentierobjekte für Ein- und Zweischeiben-Kreiskolbenmotoren, bestimmt für Trabant und Wartburg!

Das ist nun alles vorbei - und heute kämpfen die Zschopauer ums nackte Überleben. Immer wieder gab es positive - und regelmäßig danach auch negative - Meldungen im Zusammenhang mit MZ und den Möglichkeiten, die Zukunft des Werks als Motorradfabrik zu sichern.

Das begann schon bald nach der "Wende" mit interessanten Gesprächen - ausgerechnet mit BMW; aber das war die Zeit, wo mancher in Westdeutschland noch glaubte, man hätte ein Billiglohnland

te schließlich bei Jawa/CZ, nachdem man die Zelte in Suhl wieder abgebrochen hatte.

Aussichtsreich erschien die Anbahnung eines potenten Konzerns der Branche aus Taiwan: die Exoten wollten nicht nur einen 125er Motor in Zschopau bauen (und zwar in relativ neuen, abseits des total veralteten Hauptwerks liegenden Fertigungshallen), sie wollten im alten Werksteil außerdem ein Entwicklungszentrum errichten, das sich mit Aufgaben aus dem gesamten KFZ- und Motorenbau beschäftigen sollte.

Nichts von alledem ließ sich realisieren, und so kam es in Zschopau zu der Überzeugung, daß man sich wohl nur

und setzte einen Liquidator ein. Gerade noch eben gelang es den in Zschopau Kämpfenden, eine Aufschiebung bis zum 30.06. d.J. zu erreichen. Wenn bis zu diesem Termin MZ nicht nachweisen kann, daß eine rentable Produktion möglich ist (wie eigentlich soll das geschehen??), dann gibt's kein Geld mehr von der Treuhand. Und da es nun mal ohne ausreichendes Betriebskapital nicht geht und sich dafür kein Investor findet, wäre das das Ende für MZ. Verstehen Sie nun das verzweifelte Bemühen der direkt Betroffenen und die Trauer der Außenstehenden, vor denen diese Katastrophe abläuft?

Obering, Siegfried Rauch

"Tafel-Theater"

Immer wieder Ärger um Kuchenblechkennzeichen... Ich habe eine Riesenwut!

Ich habe heute das neue Nummernschild geholt, extra mit Wunschkennzeichen STL-RT 1 (RT125 war nicht, da unser Kreis nur maximal zwei Buchstaben und zwei Ziffern, nicht aber drei Ziffern vergibt). Soweit verständlich, alles klar - ABER ich habe ein Kuchenblech zugeteilt bekommen, und das bereits geprägte kleine wurde nicht gestempelt. Ich hatte alle Unterlagen mit, u.a. die Kopien, die Ihr mir geschickt habt. Der Haken: In dem alten DDR-Kfz-Brief steht als Tag der Erstzulassung 2.10.1958, obwohl ich weiß, daß die RT schon 1957 zugelassen wurde. Das zählt aber nicht, ich muß einen Nachweis erbringen. Ich habe aber nur noch das Garantieheft, das werde ich mal diesen Paragraphenkackern unter die Nase halten. Ausnahmen gibt nur der Regierungspräsident, der also in Chemnitz. Und jetzt kommt's! Irgendwann hat irgendeine kompetente Instanz in Sachsen beschlossen, daß es keine Ausnahmen gibt, und das, obwohl z.B. im Kreis Aue sogar Superbikes mit dem kleinen Nummernschild fahren. Der Kfz-Brief wurde übrigens auch einbehalten und das, obwohl ich um Ungültigmachung und Aushändigung gebeten habe. Dazu will sich aber der Amtsleiter nochmals kundig machen, ob er es verantworten kann, mir den Brief zurückzugeben. (Er hat sich den "Markt"-Artikel von mir kopiert.)

Der Amtsleiter war übrigens sehr freundlich zu mir, wie auch die anderen Angestell-



ten, bis auf so eine Spinatwachtel, die hat uns aber schon vor der Wende genervt ...

Ich werde auch mal "meinem" Landtagsabgeordneten auf den Zahn fühlen.

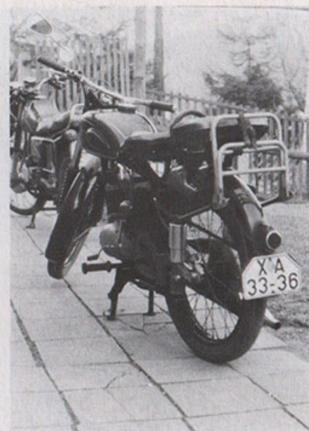
Das ist zwar ein ziemlich kleines Problem, aber ein gutes Beispiel für diesen bürokratischen Staat und für die konservative sächsische Regierung. Na ja, ich hoffe nun, daß ich das Kuchenblech irgendwann zu den Akten legen kann. Ich werde jedenfalls weiter am Ball bleiben, denn wenn ich irgendwann mal die Viergang-RT zulasse, dann habe ich die gleichen Probleme, und das Motorrad ist Baujahr 1961, und da sind noch die ES 150 und und ...

Claus Uhlmann, Dorfchemnitz

Hallo Claus, die Willkür wieder aufs neue in Amt und Würden gekommener Bürokraten ist unerträglich. Der Gesetzestext über die Ausnahmen vom üblichen Kuchenblechformat:

Voraussetzungen nach den §§60, Absatz 1, und 72 der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO):

1. Das Motorrad muß vor dem 1. Juli 1958 erstmalig in den Verkehr gekommen sein.
2. Der Hubraum muß 50 cm³ übersteigen.
3. Die Anbringung des großen



Schildes (28 x 20cm) muß »außergewöhnlich schwierig« sein.

Weiterhin muß der untere Rand des Kennzeichens 200 mm vom Erdboden entfernt sein. Ist das nicht der Fall, kann der TÜV-Onkel bzw. die Zulassungsstelle verlangen, daß die gesamte Rücklicht/Kennzeicheneinheit hochgesetzt wird. Sinnvollerweise läßt man sich vom TÜV bei der Untersuchung bescheinigen, daß ein großes Schild nicht genug Bodenfreiheit gewährleistet, den Auspuff verdeckt, bzw. nicht von dem originalen Rücklicht korrekt ausgeleuchtet werden kann. Mit diesem Spruch im Gutachten bereitet die Erteilung des kleinen Kennzeichens bei der Zulassungsstelle häufig keine Probleme mehr. Selbst seitens der Bremer Zulassungsstelle räumt man ein, daß jeder Landkreis und jeder TÜV-Prüfer dieses Problem unterschiedlich handhabt. Was "außergewöhnlich schwierig" ist, entscheidet der Beamte kraft Ermessensspielraum. Versuche einen Gutachter (TÜV!) zu finden, der dir die geforderten Ausnahmerebedingungen bescheinigt. Dann hast du eine Chance. In vielen westlichen Landkreisen wird bei Motorrädern, die so alt sind, schon aus "Kulanz" ein kleines Schild erteilt. So haben

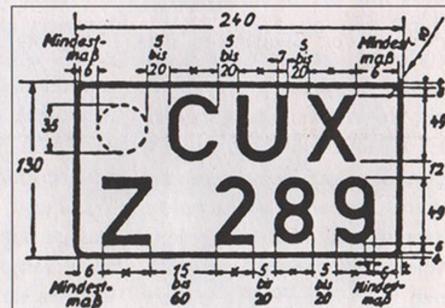


PK und ich für unsere alten (Bj. 52 und 56) Mühlen (Stadt Bremen, Landkreis Goslar) ein kleines Kennzeichen ohne viel Theater erhalten.

Als "Neu-Wessie" würde ich an deiner Stelle auch an den Einigungsvertrag erinnern, nach dem der Grundsatz der Besitzstandswahrung auch für "Zonies" gilt. Da die RT mehr als 30 Jahre ein kleines Kennzeichen mit tiefem Rücklicht hatte, ist nicht einzusehen, warum du jetzt teure und aufwendige Änderungen an deinem Motorrad machen sollst, die den historischen Wert und den Pries für ein solches Sammlerstück schmälern.

Sonst würden wir dir raten, den Standort deiner RT in den Kreis Aue zu verlegen, wenn dort locker kleine Kennzeichen ausgegeben werden.

Bei deinen Maschinen aus den 60ern sehe ich allerdings schwarz, was kleine Kennzeichen angeht. Hier wäre ein Kuchenblech mit quadratischem Maß 200x200 mm anzustreben. D.h. so wenig Buchstaben und Ziffern wie möglich. **Andy**



GESAMT-INHALT

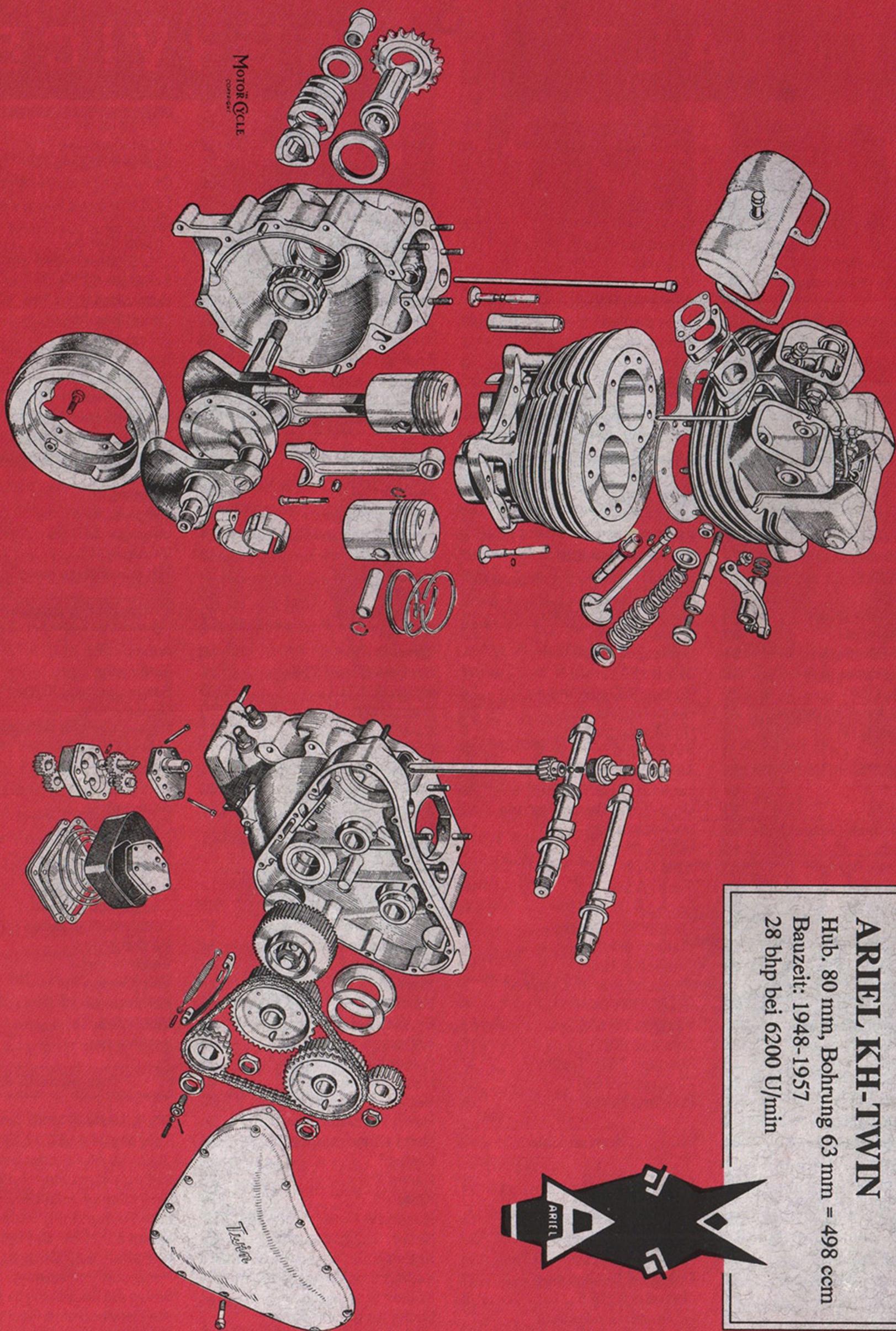
Schwerpunktt Themen

Adler	4	Schottenring 1991	28
AJS 350 16C (Trial)	14	Silk-Zweitakter	23
AWO 425	13	Triumph (D)	6
Barbour-Bekleidung	34	URS	35
BMW 256 von Walter Zeller	30	Velocette I	27
BMW R51/3+R50/5	25	Velocette II	28
BMW R90S-Rennmaschine	32	Veteranen-Trial	27
BSA A 10	32	Victoria	7
BSA Gold Star Motor	20	Vincent von E. Kruse	16
BSA Twins I	8	Westphal, Robert	20
BSA Twins II	9	Biographie	20
BSA/Norton Café Racer	12	Zündapp	1
Bücker-Werke	20	Zündapp I	15
DKW	3	Zündapp II	16
Dnepr MT 16TWD	9		
Dnepr-Gespann	27	Typenkunde	
Ducati 900 SS	31	Ardie BD 176	2
Eigenbau BSA-Basis	31	AWO 425	25
EMW R35/3	11	BMW R26	1
Express-Werke	12	BMW R50	13
Federbetrahmen	24	BMW R51/2	5
Fortschritt???	30	BSA Gold Star B34	27
Gespann KS mit Panhard-Motor	17	DKW RT 200S	8
Harley-Davidson	29	DKW RT 250/2	20
Hercules-Nürnberg I	31	Ducati 350 Scrambler	14
Hercules-Nürnberg II	32	Ducati 750GT	23
Hertweck, Carl	35	Dürkopp M 125A	11
Honda in den 60er Jahren	28	Gilera 150	21
Honda CB 500 F	10	Hoffmann Gouverneur	24
Horex	5	Horex Regina 2	22
IFA BK 350	35	Horex Regina 350	4
IFA RT125	14	IFA BK 350	28
ILO-Motoren	23	JAWA 350	30
Island, Mit dem Gespann in Isle of Man	34	Laverda 750S	12
Jawa-Norton Manx	20	Moto Guzzi Nuovo Falcone	10
Kawasaki Z 200	13	MV Agusta 125	16
Laverda 750 SF	33	MZ ES 250	15
Maico	8	NSU Max	34
Moto Guzzi I	25	Puch 250SG	19
Moto Guzzi II	26	Puch 250TF	26
Moto Guzzi	9	Triumph BDG 250H	9
Münch	26	Triumph Boss	31
Museum Augustusburg	31	Triumph T 120R	18
MZ • Die Geschichte	24	Velocette Venom Clubman	3
MZ ES 250	18	Victoria KR 26 N	6
MZ RT 125	21	Yamaha XS 650	33
MZ BK 350	15	Zündapp 200S	17
Norton Commando	19	Zündapp 250S Trophy	7
Norton Federbett	24	Zündapp KS 601	32
Norton Manx		Zündapp Norma	29
mit Jawa Motor	20		
Norton/BSA Café Racer	12	Testberichte	
Norton von E. Kruse	16	Adler MB 250 S	28
NSU	2	Ardie BD 176	29
Parilla 175 Sport		BMW R26	13
Competizione Bialbero	34	Bücker Ilona II	27
Rickman-Story I	21	DKW RT 175 S	30
Rickman-Story II	22	Dnepr MT16-Gespann	32
Rickman-Story III	24	Hercules K175S	8
Sanglas 500 S	11	Hoffmann Gouverneur	11
		Honda CB 750 F	27
		"Four in one"	22



BESTELL-SERVICE

Horex Regina 4	10	Beispiel Honda	22
Horex Resident	12	Materialanalyse	35
Horex Resident	31	Pannenhilfeschema	33
Jawa 350	25	Öl I	8
Maico 175 SS	19	Öl II	9
NSU Lux	24	Öl III	10
NSU Superfox	9	Öl und Chemie	30
Panther KS 150	16	Öls, Eigenschaften des-	33
Suzuki GT 750	23	Schrauben I	4
Triumph Boss	26	Schrauben II	5
Triumph Cornet	32	Schrauben III	6
Triumph Speed Twin	33	Schrauben IV	7
Triumph twenty one	18	Schraubern I	8
Victoria Swing	17	Simmerringe II	9
		Simmerringe III	10
		Simmerringe IV	11
		Technik gestern & heute I	30
		Technik gestern & heute II	31
		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
		Schutzmaske gegen Asbest...	34
		Verchromen I	23
		Verchromen II	24
		Verchromen III	25
		Verchromen IV	26
		Verchromen V	27
		Verchromen VI	28
		Technik	
		Alu polieren	10
		Alu polieren I	35
		Bowdenzüge	23
		Bremsen I	21
		Bremsen II	23
		Einspeichen	12
		Entlacken	35
		Gummirestauration	29
		Haarriß-Prüfung	22
		Helmtest (Jethelme)	30
		Heizgriffe selbst bauen	34
		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	
		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	



Motor Cycle

ARIEL KH-TWIN
 Hub, 80 mm, Bohrung 63 mm = 498 ccm
 Bauzeit: 1948-1957
 28 bhp bei 6200 U/min

