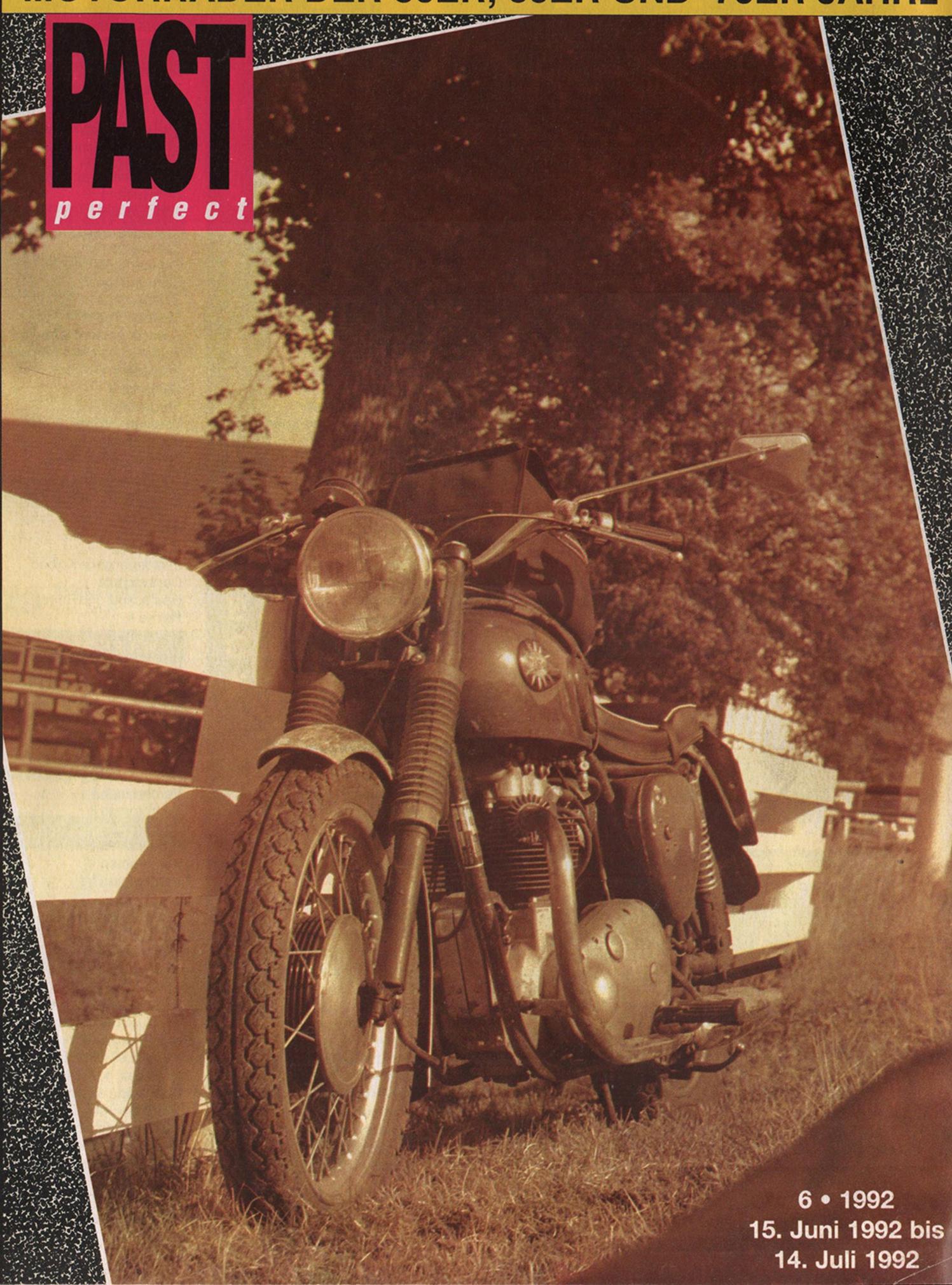


MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE



INHALTS-AUSWAHL

Schottenring 1991

Silk-Zweitakter

Triumph (D)

&

Horex Regina 4

Horex Resident

Horex Resident

Maico 175 SS

NSU Superfox

Panther KS 150

Suzuki GT 750

Triumph Boss

Triumph Cornet

Triumph Speed Twin

Jawa 350

NSU Lux

BESTELL-SERVICE

24

23

Beispiel Honda

Pannenhilfeschema

Materialanalyse

22

Schwerpunktthemen	
Adler	4
AJS 350 16C (Trial)	14
AWO 425	13
Barbour-Bekleidung	34
BMW 256 von Walter Zeller	30
BMW R51/3+R50/5	25
BMW R90S-Rennmaschine	32
BSA A 10	32
BSA Gold Star Motor	20
BSA Twins I	8
BSA Twins II	9
BSA/Norton Café Racer	12
Bücker-Werke	20
DKW	3
Dnepr MT 16TWD	9
Dnepr-Gespann	27
Ducati 900 SS	31
Eigenbau BSA-Basis	31
EMW R35/3	11
Express-Werke	12
Federbettrahmen	24
Fortschritt???	30
Gespann KS mit Panhard-Motor	17
Harley-Davidson	29
Hercules-Nürnberg I	31
Hercules-Nürnberg II	32
Hertweck, Carl	35
Honda in den 60er Jahren	28
Honda CB 500 F	10
Horex	5
IFA BK 350	35
IFART125	14
ILO-Motoren	23
Island, Mit dem Gespann in-	34
Isle of Man	14
Jawa-Norton Manx	20
Kawasaki Z 200	13
Laverda 750 SF Maico	33
Moto Guzzi I	25
Moto Guzzi II	26
Moto Guzzi	9
Münch	26
Museum Augustusburg	31
MZ • Die Geschichte	24
MZ ES 250	18
MZ RT 125	21
MZ BK 350	15
Norton Commando	19
Norton Federbett	24
Norton Manx	00
mit Jawa Motor	20
Norton/BSA Café Racer Norton von E. Kruse	16
NSU Norton von E. Kruse	2
Parilla 175 Sport	-
Competizione Bialbero	34
Rickman-Story I	21
Rickman-Story II	22
Dielman Cton, III	24

Triumph (D) URS	6 35
Velocette I	27
Velocette II	28
Veteranen-Trial	27
Victoria	7
Vincent von E. Kruse	16
Westphal, Robert Biographie	20
Zündapp	1
Zündapp I	15
Zündapp II	16
Zundappii	
Typenkunde	
Ardie BD 176	2
AWO 425	25
BMW R26	1
BMW R50	13
BMW R51/2	5
BSA Gold Star B34	27
DKW RT 200S	8
DKW RT 250/2	20
Ducati 350 Scrambler	14
Ducati 750GT	23
Dürkopp M 125A	11
Gilera 150	21
Hoffmann Gouverneur	24
Horex Regina 2	22
Horex Regina 350	4
IFA BK 350	28
JAWA 350	30
Laverda 750S	12
Moto Guzzi Nuovo Falcone	10
MV Agusta 125	16
MZ ES 250	15
NSU Max	34
Puch 250SG	19
Puch 250TF	26
Triumph BDG 250H	9
Triumph Boss	31
Triumph T 120R	18
Velocette Venom Clubman	3
Victoria KR 26 N	6
Yamaha XS 650	33
Zündapp 200S	17
Zündapp 250S Trophy	7
Zündapp KS 601	32
Zündapp Norma	29
Testberichte	
Adler MB 250 S	28
A-dia DD 470	00

Ardie BD 176

Bücker Ilona II

DKW RT 175 S

Hercules K175S

Honda CB 750 F

"Four in one"

DneprMT16-Gespann

Hoffmann Gouverneur

BMW R26

Triumph twenty one Victoria Swing	18 17
Motorgalerie	
Ariel Square Four	26
BMW R25/3	11
DKW RT 350	28
Douglas Dragonfly	56
Harley Davidson Panhead	24
Honda 125 ccm	18
Honda CB 450	29
Honda CX 500	23
Horex Regina	33
ILO Twin	19
Imme R 100	32
Laverda GT/SF 750	31
Maico MD 250	25
Moto Guzzi V7	20
Moto Morini 350V2	27
Norton Manx	10
Rudge 4-Ventiler	. 12
Silk 700 S	22
Triumph 6T T110	30
UK "Radial"	35
Zündapp KS 601S	21
Technik	1246

Zündapp KS 601S	21
Technik	
Alu polieren	10
Alu polieren I	35
Bowdenzüge	23
Bremsen I	21
Bremsen II	23
Einspeichen	12
Entlacken	35
Gummirestaurierung	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

29

13

27

30

32

8

11

Lichtmaschinen am

Umwelt & Restauriere	n
Zweitakt-Schmierung	19
Vergaser V	5
Vergaser IV	4
Vergaser III	3
Vergaser II	2
Vergaser I	1
Technik gestern & heute II	31
Technik gestern & heute I	30
Simmerringe IV	11
Simmerringe III	10
Simmerringe II	9
Simmerringe I	8
Schrauben IV	7
Schrauben III	6
Schrauben II	5
Schrauben I	4
Öls, Eigenschaften des-	33
Öl und Chemie	30
ÖI III	10
OIII	9

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

Interessiert? Ja!

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

GUMMIKUH-Verlag Am Deich 57 - 28 Bremen 1

UNTERWEGS

Alan Cathcart fuhr mit der Jap-Norton von Neil Smith auf der Rennstrecke von Cadwell Park/ England

Das Motorradmuseum in Otterbach besuchte Andy. 46

AKTUELL

"MZ und kein Ende	?"
fragt Andy	5
"Heiße Öfen - weiche	Birnen"
hieß es im Fernsehen.	
"Muß das sein?" fragt	David
Longstroke	5

TECHNIK

Historischer Test Simson Sport mit Stoye-SW 38

Wußten Sie schon...

Aus Stromis Labor Löten, richtig verstanden Teil 1

Schrauberserie Maico Es darf gebastelt werden V 16

Gleichstromlimas sind oft Kummerkinder. Ein elektronischer Regler schafft Abhilfe. Baunaleitung von Frank Hahmann ab Seite

Vorstellung: Beinke-BMW, ein Cafe-Boxer, von Andy

GESCHICHTEN

"Freunde braucht der Mensch" meint Gespannfahrer Norbert Neder

"Sag mir; was Du denkst!" heißt es beim Gebrauchtmotorradkauf, von Uli Böckmann 20

RUBRIKEN

Titelbild: BSA A 10 (Foto Gudrun Bock) 1

10

37

Der Kleinanzeigenmarkt 22

41

Moto Guzzi Lodola 175 sport 56

G

&

E

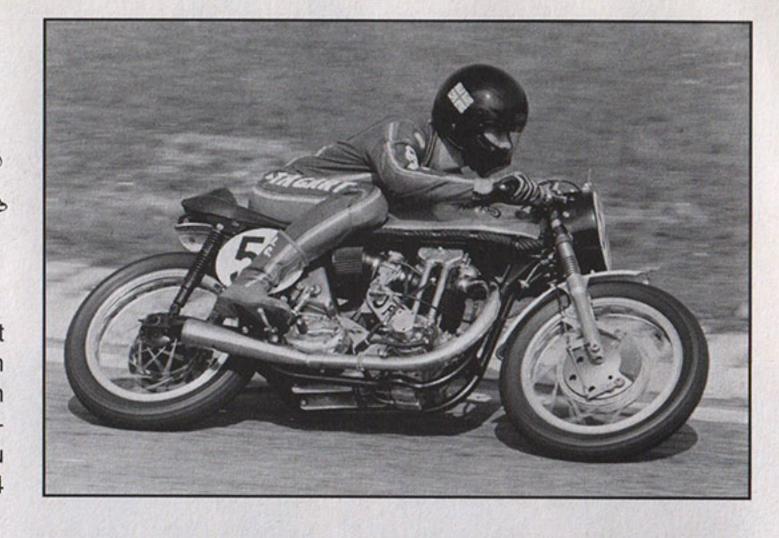
S

G

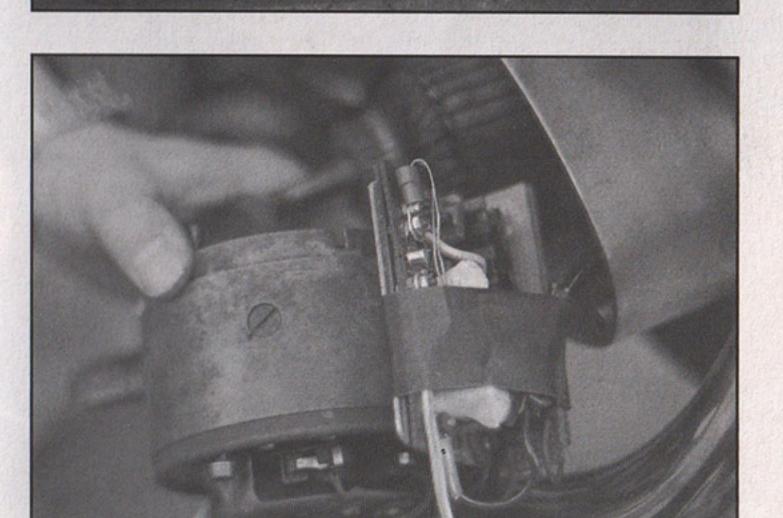
37

20

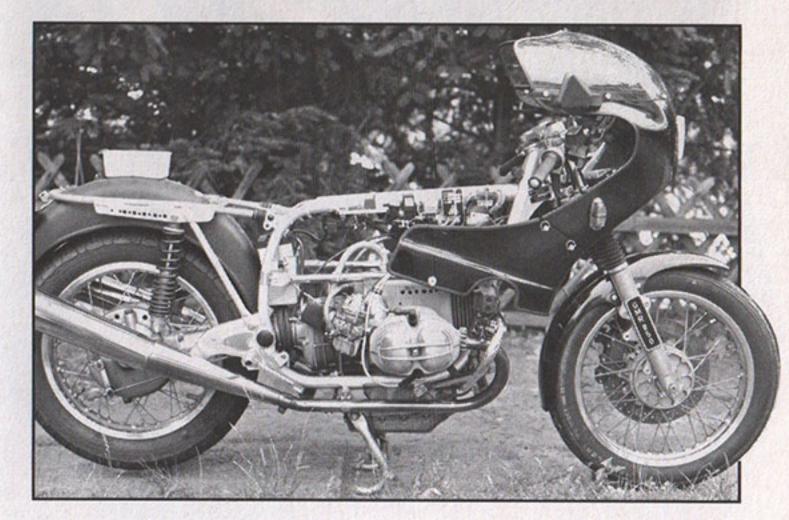
Alan Cathcart bewegte in Cadwell einen JAP-Federbetteigenbau ab Seite 4



Im pfälzischen Otterbach beherbegt eine alte Kirche die herrlichsten Motorräder. Andy war dort. Seite 46



Reglerprobleme werden kleiner, wenn dieser elektronisch arbeitet. Einen Vorschlag zum Selbstbau unterbreitet Frank Hahmann auf den Seiten 49 bis 51

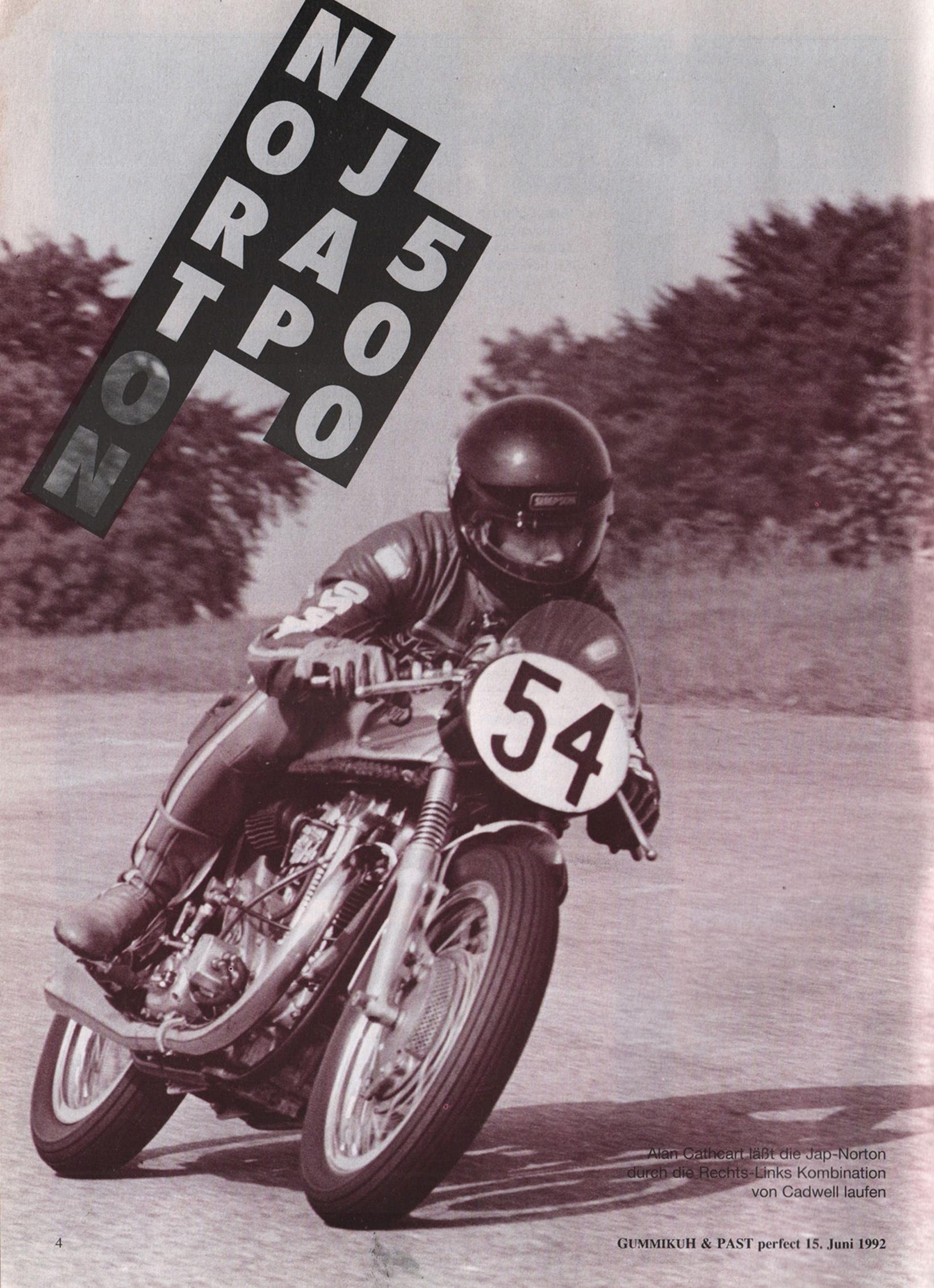


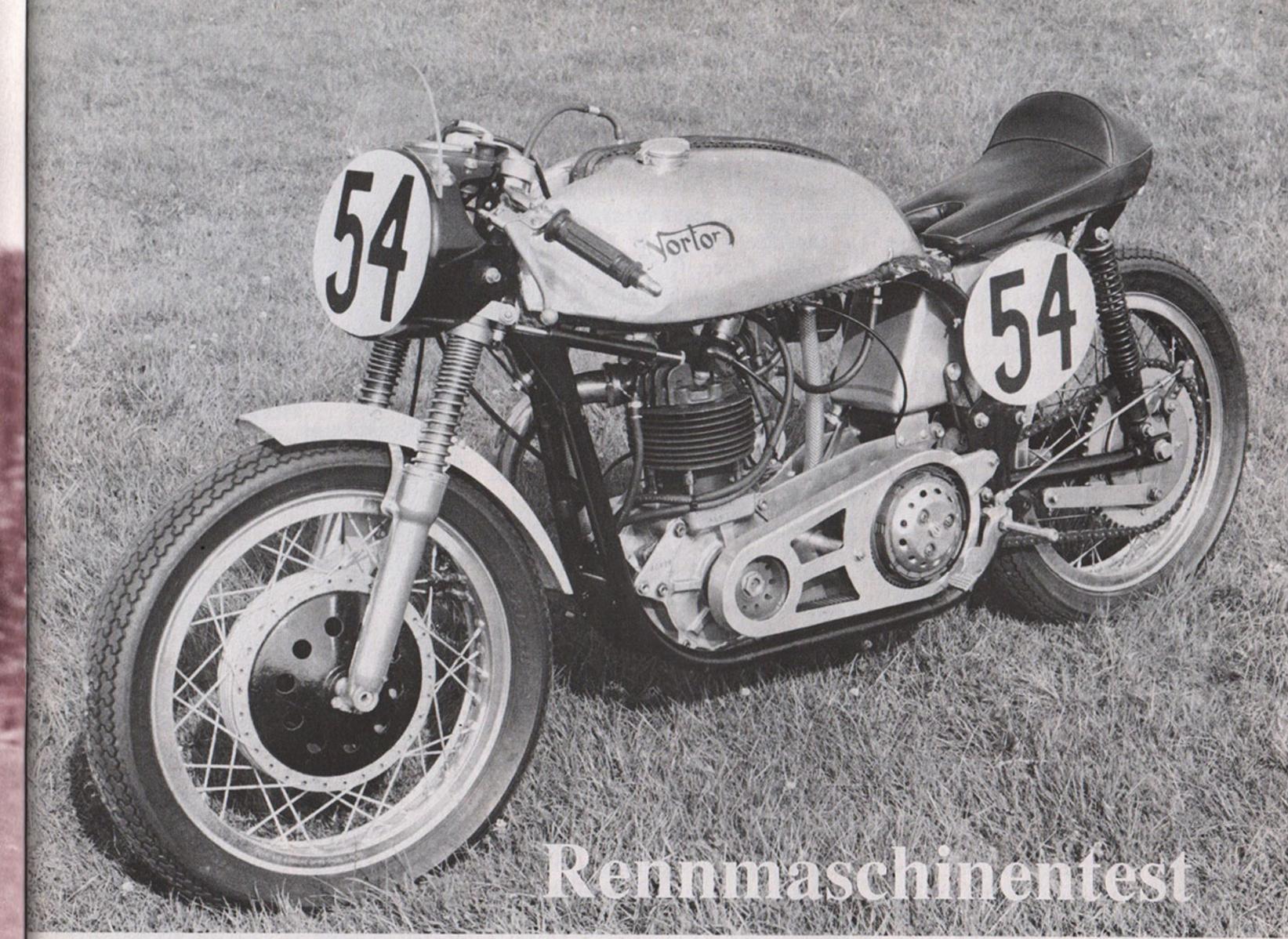
Ein echter Cafe-Racer: die BMW von Thomas Beinke aus Bremen. ab Seite 52

GUMMIKUH & PAST perfect 15. Juni 1992

Rickman-Story III

Sanglas 500 S





Die Zahnriemenabdeckung wirkt "maschinenbaumäßig" glatt, auffällig ist der hydraulische Lenkungsdämpfer

Als eine der erfolgreichsten und universellsten Motorkonstruktionen in der Motorsportgeschichte, dominierte der Speedway-JAP über Jahrzehnte nicht nur die Aschenbahnen, für die er entwickelt worden war, sondern auch Asphalt-, Gras-, Sand-, und Langbahnkurse. Genauso trieb er zwei- und vierrädrige Vehikel bei Bergrennen an. Auch in den ersten Jahren der Formel 3 war der Motor erfolgreich, bis er von der Doppelnockenwellen-Norton-Maschine überflügelt wurde.

Weiterhin trieb der JAP in unzähligen Eigenbauten Autos und Motorräder an, die

bei Drag- und Sprintwettbewerben antraten. Ohne Frage kann man diese bekannteste Konstruktion der Nordlondoner Firma J.A. Prestwich & Co. Ltd. zu den großen Motoren des 20. Jahrhunderts zählen. Jedoch wurden die JAP-Erfolge in erster Linie mit Methanol zusammengefahren, zusätzlich wurde noch bei manchen Sportarten ein Schuß Nitro in die Mischung gegeben. Sehr wenige JAPs liefen erfolgreich mit Benzin. Und als Neil Smith vor einigen Jahren entschied, einen solchen Versuch zu machen, erklärten ihm Autoritäten vom Kaliber Don Godden und George Greenwood, daß er seine Zeit verschwende. Freunde des historischen Gespannrennsports wissen, wie erfolgreich Neil diese Männer widerlegte: In den Jahren 81/82 dominierte er die Einzylindergespannklasse mit seinem JAP-Gespann, das der "Nur-Benzin-Regelung" des CRMC entsprach. Aber die Talente des Yorkshireman Smith be-

schränkten sich nicht nur auf Gespannfahren: Er ist auch ein excellenter Solofahrer. Und als er vor drei Jahren die Nachrichten von der Einrichtung einer "Manx"-Klasse hörte, beschloß er teilzunehmen. "Ich besaß seit 15 Jahren eine Norton Gold-Star," erzählte er, "kramte sie heraus, staubte sie ab und präparierte sie für Rennen." Trotz eines gerissenen Kurbelhauses wurde die Norbsa noch 15. ihrer Klasse, als einzige BSA-getriebene Maschine ihrer Klasse. Doch der geplatzte Motor hatte Neils Finanzen so beschnitten, daß er in diesem Jahr aussetzen wollte. Dachte er... Nachdem er früher Speedway und Grasbahn gefahren war, besaß er eine ansehnliche Sammlung von JAP Teilen. Auch wollte er in den 70ern eine BSA-JAP solo für Oldtimerrennen bauen, doch der VMCC verbannte Mischkonstruktionen - bis vor zwei Jahren. "Ich hatte geglaubt, daß ich in diesem Jahr nicht mehr Manx fahren könne," erzählt er, "doch dann bekam ich die Ausschreibung, und eines Tages sah ich in der Garage die Norbsa auf der einen und das JAP-Gespann auf der anderen Seite." Dreizylinder-DOHC-Yamaha Motor befeuert.) "Ich wußte gleich was zu tun war und tat es..." Das Resultat ist einer der schicksten Eigenbauten der Classic-Racing-Szene, in der diese Maschinen so lange fehlten. Es steht für den schaffenden Geist und die Improvisationskunst, die für viele große Renner vor und nach dem Krieg so typisch war.

Die Maschine lief auch von Anfang an recht ordentlich. Ich fuhr sie bei ihrem ersten Auftritt in Cadwell Park, um zu sehen, wie sich die "Ehe" aus zwei erfolgreichen Komponenten anläßt. Nachdem der JAP Motor 1928 zum ersten Male erschien, erzielte er nicht nur Erfolge, sondern sah damals schon antiquiert aus, mit seinem gegossenen Ventilgehäuse Neils Motor basiert auf der Langhub (80 x 99 mm)-Version. Ein Vierbolzenkopf mit einem Loch für den fünften Bolzen findet Verwendung. Um eine besserer Kühlung für Benzinbetrieb zu haben, stellte Neil einen Zylinder her, indem er einen Fünfbolzen-Zylinder abdrehte und diesem Kühlrippen aufschrumpfte. Ein Pleuel

bei Speedwaymaschinen üblich, ziemlich kräftig ausgeführt. Die Walzen laufen direkt auf dem Hubzapfen. Diese Tatsache erfordert eine ausgezeichnete (Das Gespann wird seither von einem Schmierung. Dabei arbeiten Speedwaymaschinen mit Verlustschmierung. Neil löste das Problem, indem er eine Velocette Ölpumpe anstelle der Pilgrimpumpe montierte. Erstere fördert in zwei Richtungen. Dazu kommt ein großer Öltank unter der Sitzbank. Weiterhin baute er an die Motorunterseite einen Trockensumpf, von wo aus das überschüssige Öl zurück in den Tank gefördert wird. In Cadwell schien diese Geschichte gut zu funktionieren. Dennoch hat Neil Angst vor Lekkagen. Um den Öldruck zu beobachten, hatte er eine Anzeige montiert. Der Motor wird stets mit "ELF weiß Ideal" Öl gefahren, es ist ein neuer Name für das alte "Speedwell R", nachdem die französische Firma ELF es übernommen hat. Es handelt sich praktisch um ein reines Rizinusund den zwei Stößelführungsrohren. öl, und viele JAP Fahrer schwören seit Jahrzehnten darauf.

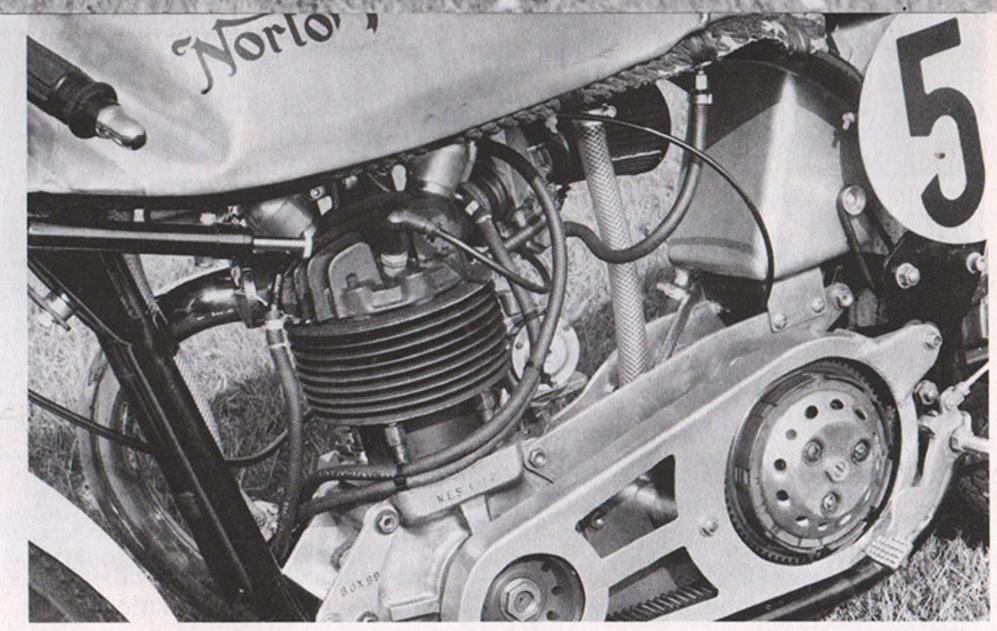
Der Umbau auf Benzin erforderte, daß der 15:1 verdichtende Zweiringkolben mit dem Ölabstreifring eines Autos ausgestattet wurde. Gleichzeitig wurde durch die Anfertigung des neuen Zylinders die Verdichtung auf 11:1 verringert. Der Kopf blieb unangetastet. Hendricksonnocken von der Zweiventil Jawa läuft auf dem für 1 km Langbahn sind montiert. Diese

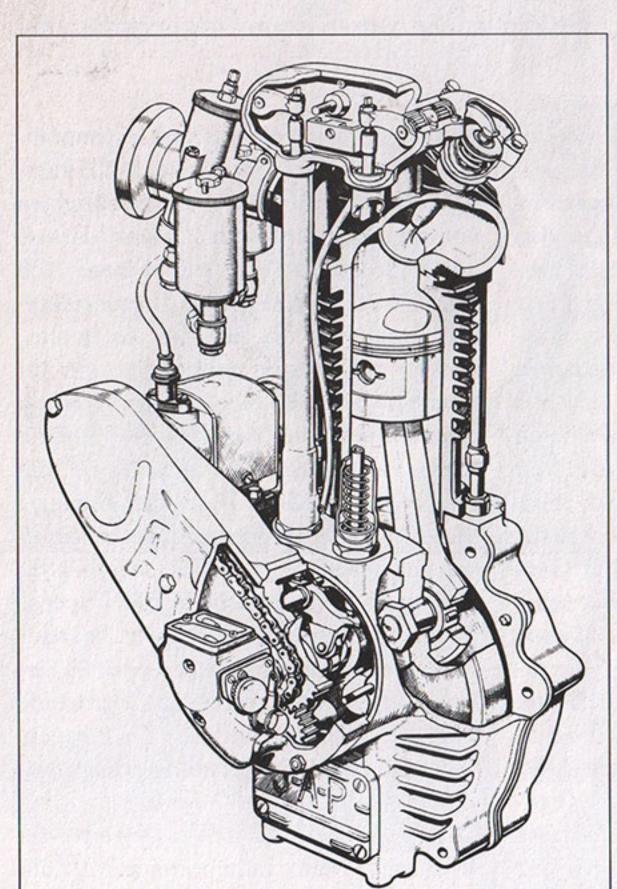
> Öffnungszeit. Ein 400 mm Amal MK II sitzt an dem original 28 mm messenden Ansaugflansch. Der Einlaß wurde dementsprechend vergrößert und egalisiert. Für Zündfunken sorgt ein BTH Magnet. Mit Hilfe eines Norman White Zahnriemenumbaues ist der Motor mit einem RRT 2 Viergangstraßenrenngetriebe verbunden. Dazu gesellt sich eine AMC-Serienkupplung. Als Rahmen fungiert ein früher "Wideline-Featherbed" von einer Dominator 88. Alle überflüssigen Laschen und Halterungen wurden abgeflext. Ansonsten ist der Rahmen unverändert und besitzt eine "Roadholder" Gabel, ein "Manx" Frontschild und eine "Manx" Höckerbank. Neil hat die Räder auf 18" umgespeicht, um die excellenten Dunlop KR 124 Reifen zu fahren, die zwar nicht gerade

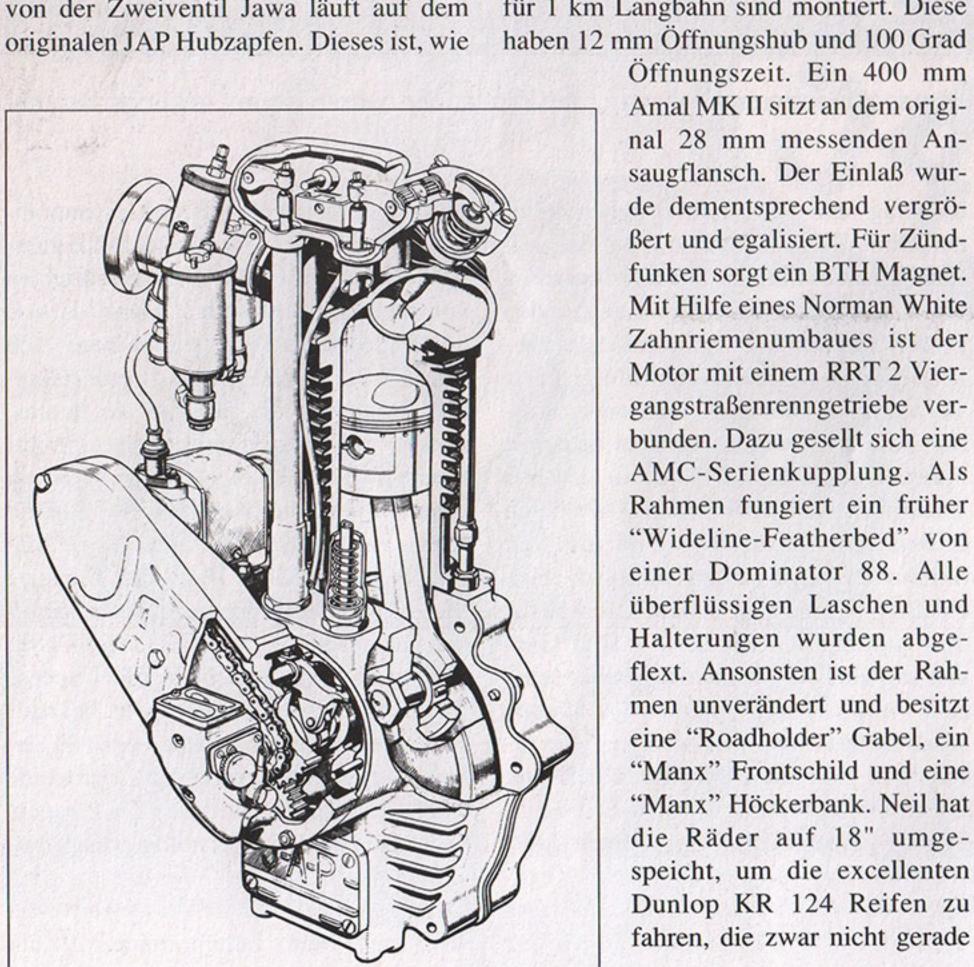
billig sind aber wohl die besten Rennreifen darstellen, die es zur Zeit gibt. Gleichzeitig modernisierte er die Bremsanlage mit einer Viernocken Oldani aus den frühen 60ern im Vorderrad und einer Triumph 7" Simplex Konushalbnabe im Hinterrad. Er war mit dem Motorrad nicht auf der Badezimmerwaage, schätzt aber das Gewicht auf 300 Pounds (ca. 135 kg). Nachdem Neil seine Feierabendentwicklung selbst gefahren hatte, war ich dran: Wenn man bedenkt, daß die Maschine erst um 11 Uhr abends am Vortag fertig geworden war, fand ich es recht mutig, mich es gleich testen zu lassen. Die erste Runde bescherte mir den Eindruck, daß der Motor schlimmer vibrierte als alle ande-

oben: Der Eigenbaurenner vor dem Start- und Zielhaus von Cadwell Park rechts: Der Japmotor bekam eine Trockensumpfschmierung. Man erkennt die außenliegenden Ölleitungen und den manxmäßigen Öltank

> ren großen Eintöpfe, die ich bislang gefahren hatte. Meine Frage war sogleich, wie er auch nur eine Runde auf dem TT-Kurs damit überstehen will. Es stand zu befürchten, daß der Fahrer aufgrund der Vibrationen unterwegs einige Körperteile verlieren würde, ebenso wie wichtige Komponenten der Maschine. Aber nach einigen Runden auf dem Club Circuit von







Cadwell kam die Welt wieder ins Lot, und meine Gliedmaßen begannen aufzuwachen. Man kann also damit fahren, jedoch bezweifele ich, daß Neil den richtigen Wuchtfaktor der Kurbelwelle getroffen hat. Er bemerkte, daß er sich an den 61% einer Zweiventil-Weslake orientiert hätte. Aber obwohl ich zum ersten Male auf einer Speedway JAP gesessen habe, bezweifele ich, daß alle derart vibrieren. Oder etwa doch?

Dem Mentor des JAP Tunings, dem Bayern Otto Lantenhammer, zufolge, darf der Motor, den Neil eingebaut hat, nicht über 6.500 U/min drehen. Bei dieser Drehzahl fallen 48 bis 50 PS an. Lantenhammer holt aus den Motoren für 1.000 m Bahn 65 PS bei 9.200 U/min. Aber selbst mit normalen Ventilfedern und der niedrigen Drehzahl ist es schwer genug, das Öl drin zu behalten. Speziell wenn man auf solchen Kursen wie der TT antreten will. Mit Neils Eigenbauauspuffanlage kommt ab 4.500 U/min verwertbare Leistung. Darunter leidet der Motor unter Megaphonitis. Daher vermißt man bei dem BSA Renngetriebe einen fünften Gang.

Um aus der Spitzkehre von Cadwell halbwegs sauber herauszukommen, mußte ich wie ein Blödmann die Kupplung rutschen lassen. Beim Hochschalten vom ersten in den zweiten Gang sind die Wege etwas lang, und ich legte versehentlich einigemale den Leerlauf ein. Aber die oberen den Motor schon bis in den roten Bereich

hineindrehen, um beim Hochschalten zu vermeiden, daß er in den Bereich der Megaphonitis zurückfällt. Dennoch bietet der Motor durch die Langbahnnockenwelle genügend Reserven im Durchzug. Man kann aufgrund des einzigartigen Fahrverhaltens des Federbettrahmens mein Lieblingsfahrgestell aus den 50ern und dem Grip der modernen Dunlops ziemlich forsch fahren. Trotz der montierten 18"-Felgen konnte ich enorme Schräglagen fahren, ohne hart aufzusetzen. Lediglich der Auspuff streifte etwas. Und obwohl der Motor hoch baut, und sein Eisengußzylinderkopf reichlich schwer ist, war es kein Problem, die Maschine durch die rechts/links Kombination zu schwenken, wo Fotograf Kel Edge bereits wartete. Genauso ausgezeichnet verhielt sich die Vorderradbremse. Britischer Rahmenbau und italienische Bremsentechnik waren schon immer ein prima Pärchen.

Nachdem ich meinen Rhythmus gefunden hatte, machte mir die Fahrerei große Freude. Nur der Gedanke an Neils Nennung auf der Insel ließen mich nach 15 bis 18

Runden stoppen. Bemerkenswert war, daß die Vibrationen, die anfangs so füchterlich schienen, nur noch im Lenker stark wirkten. Kaum noch dagegen in den Fußrasten. Nachdem ich vom Motorrad gestiegen war, schaute ich nach, ob eine Zylinderkopfabstützung am Rahmen montiert war. Es gab keine! Neil meinte dazu, daß eine Abstützung mehr Vibrationen in die Rasten leiten würde. Ich würde es probieren, bevor ich den Wuchtfaktor der Kurbelwelle ändern würde.

Im "Manx Classic" war Neil und seinem selbstgestrickten Renner kein Glück beschieden: Nachdem er im Training einen beachtlichen Schnitt von 84 mph (140 km/ h) hingelegt hatte, klemmte in der letzten Runde der Kolben. Zum Glück war nicht soviel beschädigt, und er konnte zum Rennen antreten. Leider schaffte er es nicht, den Lauf zu beenden. Die Veloölpumpe fördete nicht genug Öl in das obere Pleuellager, und der Motor klemmte wie-

Was nun? "Ich lebe und arbeite seit 20 Jahren mit JAP Motoren und gebe nicht auf, bis sie richtig laufen. Es sind fantastische Motoren - diese JAPs. Seht euch an, was Lantenhammer aus ihnen herausholt: es läßt eure G 50 und Norton Manx gewöhnlich wirken..."

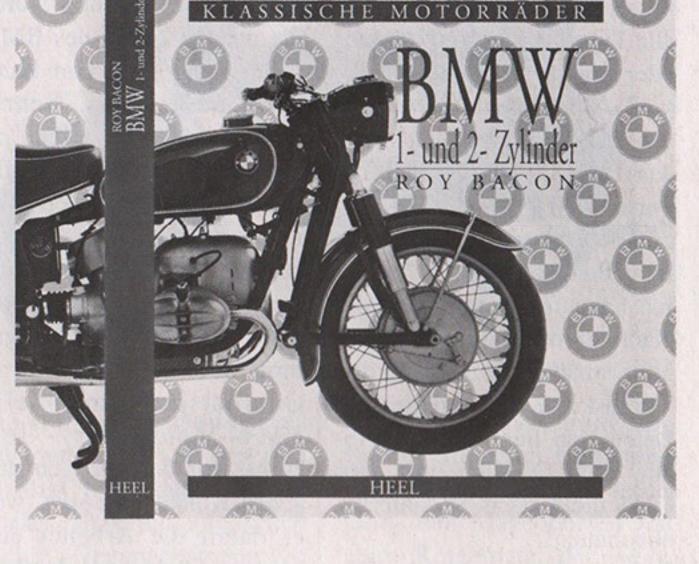
Text: Alan Cathcart, Fotos: Kel Edge,



Das Cockpit mit Smith Chronometric Drehzahlmesser und Öldruckmesser

Gummikühe sind Klassiker, nicht nur die aus Papier, besonders die aus Alu und Stahl. Insofern stürzten wir uns auf das Buch "BMW 1-und 2-Zylinder" von Roy Bacon. Bei diesem vom Heel-Verlag in Königswinter herausgebrachten Buch des Vielschreibers Bacon wurde das gleiche Rezept angewendet wie bei den bereits erschienenen Hondaund Triumphbüchern. Bei Heel wurde die britische Version fachkundig übersetzt. Auf 192 Seiten beleuchtet Bacon die Geschichte der klassischen BMWs. Von den frühen "Flink" und "Helios"-Modellen bis hin zu den modernen "Monolever"-Boxern. Auch Kapitel vom Sport (mit aufregenden Bildern von der großen Zeit der Königswellenrenngespanne), über Behördenmodelle und Nachahmer fehlen nicht. Außerdem findet sich am Ende ein Anhang mit den technischen Daten aller Nachkriegsmodelle bis 1982. Die Vorkriegsmaschinen wer-

den nur oberflächlich gestreift. Lediglich 8 Seiten standen für sie zur Verfügung. Die Nachkriegsära dagegen, von der Kapitulation bis zum Produktionsstopp der Vollschwingenmodelle, ist da schon wesentlich ausführlicher geschildert. Vieles wird aus britischer Sicht erzählt und ist dadurch speziell für deutsche Leser interessant. So kostete eine R 27 auf der Insel mehr Geld als eine heimische Andy



"BMW 1- und 2-Zylinder" von Roy Bacon, 1. Auflage 1991, Heel Verlag, Königswinter, 48 DM ISBN 3-89365-231-0

650er Twin und war daher nur auf ausdrücklichen Wunsch des Kunden erhältlich. Den größten Teil des Buchs nehmen die "Gleitlagermodelle" ab dem Baujahr 1969 ein: /5, / 6, /7, R 45/65 etc. Hier findet der Leser jede Änderung, die an Modellen während der 70er Jahre verwirklicht wurde. Auch damalige Fahreindrücke fehlen nicht. Die Photos und Illustrationen sind durchweg gut. Ebenso lassen Druck- und Papierqualität kein Wünsche offen.

Alles in allem ein erstaunliches Buch: Ein Engländer kommt dem Phänomen BMW besser und gründlicher auf die Schliche als ein heimischer Autor. Noch dazu zu einem Preis, der nicht, wie die BMW-Motorräder selbst, über dem der Konkurrenz liegt.





KORRESPONDENZ

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

Noch einmal:

Verbesserte Kipphebelschrauben

Hallo Andy!

Die von mir gefertigten Kipphebelschrauben haben sich bislang gut bewährt, und einer meiner Kunden hat die Dinger seit geraumer Zeit in Betrieb, wobei der Knabe nur eine Gasstellung kennt: Vollgas!

Da naturgemäß der Rand der Schraube bei einer sechser Kugel sehr dünn ausfällt, kann es schon mal vorkommen, daß ein Brösel herausbricht. Ich stelle daher die besagten Schrauben auch mit Kugeln von 5 mm Durchmesser her, damit ist etwas mehr Fleisch außenrum; allerdings wird die Auflagefläche ein Stück kleiner - aber gegenüber einer nur punktförmigen Berührung ist das immer noch ein haushoher Fortschritt. Bei Bestellungen also möglichst gewünschte nicht, erfolgt Lieferung von Kugeln mit Durchmesser 6 mm.

nen sich übrigens auch für die Straße 5, 8451 Lauterhofen

Einen Anlasser des deutschen

"Strahljägers" Messerschmidt

Me 262, wie im Artikel über

die IFA BK 350 (GP 4/92, S. 9)

erwähnt, entdeckte ich jüngst

Heinz Luthringshauser (Be-

10

im Motorradmuseum von min.

YAMAHA XS650. Auch Laverdas mit Gewinde M7 können bedient werden, wie überhaupt die Fertigung von Flachkugel-Einstellschrauben für alle Typen möglich ist (Muster oder genaue Zeichnung schikken!), die Gewinde ab M7 aufweisen. In diesen Fällen kostet das Paar DM 35,- inklusive Porto, wenn der Besteller einen Scheck oder Bares seiner

Bestellung beilegt. Ich habe festgestellt, daß die Nachnahmegebühren unverhältnismäßig hoch sind, so daß Vorauskasse im Interesse aller Beteiligten liegt. Ich verspreche auch feierlich, mit dem Geld nicht nach Südamerika abzuhauen!

Wenn also jemand SR-Schrauben möchte und diese Absicht mit einem Dreißig-Kugelgröße angeben. Wenn markschein unterstreicht, kommt er am billigsten davon.

Mit besten Grüßen Die gleichen Schrauben eig- Hermann Rauh, Karl-Martell

richt in dieser Ausgabe, Seite

46 ff). Der von Norbert Riedel

zu Beginn der 40er Jahre ge-

zeichnete Zweitaktboxer hat

200 ccm und dreht 12.000/

Zweitakttwin für »Strahljäger«

Der "Riedel-Anlasser" für die Me 262. (Foto: Andy)

vom Dienstag, 07.04.1992 MZ (Motorradfabrik Zschopau) kämpft ums Überleben Dem Fernsehen sei es gedankt, durch diese Sendung wurden die miesen Tricks des BMW-Chefs Eberhard von Kuenheim aufgedeckt. Schrieb doch dieser feine Adlige persönlich an einen Bonner Minister (leider wurde der Name unkenntlich gemacht) und empfahl diesem praktisch die Stillegung des Zschopauer Motorradwerkes. Wie groß muß doch - angesichts der Qualitätsprobleme seiner BMW-Motorräder - seine Angst vor der einzigen deutschen Konkurrenz sein, wenn er damit die Arbeiter einer ganzen Stadt (und Umland) samt Zulieferern in die Arbeitslosigkeit stürzt. Ein arbeitsloser Familienvater muß dann im Monat mit ca. 700,-DM auskommen. Soviel streicht (ich vermeide den Ausdruck verdient) E. v. Kuenheim ca. in einer halben Stunde ein!

Aber wir Kleinen zahlen's ja durch die Arbeitslosenversicherung, durch unsere Steuern und durch den Solidaritätszuschlag! Dafür dürfen wir - über unsere Steuern - BMW für die Investitionen im Werk Eisenach kräftig Millionen in den Hintern schieben! Zum Ausgleich zahlt BMW den Arbeitern dort maximal DM 1.100,pro Monat (laut Tele 5 "vor Ort"). Und die Zschopauer Arbeiter verzichten vorerst auf 10 % ihres Lohnes, um ihr Werk und ihren Arbeitsplatz zu retten.

Herr von Kuenheim, wieviel opfern Sie von Ihrem Vermögen für unsere Landsleute im Osten?

Endgültig entlarvt hat sich

Berlin zu kaufen.

Ach ja, noch etwas: Die Metallindustrie (zu der gehört sicher auch BMW) inseriert seit Wochen mit Millionenaufwand in der Presse: "Säg' nicht am Ast, auf dem wir alle sitzen". Da wird doch die Öffentlichkeit verscheißert, wenn so ein feiner Adliger und Großindustrieller eine ganze Region arbeitsplatzmäßig kahlschlägt. Schließlich ist sein Posten (noch?) nicht in Gefahr. Oder wie lange kann sich die deutsche Nobelmarke so einen Herren noch leisten? Robert Mederer, 8500 Nürn-



»Kennzeichen D«

E.v. Kuenheim in einem Absatz seines Briefes, in dem er die Zschopauer Motorradbauer von einer Beschäftigung für BMW ausdrücklich ausschließt, weil diese Leute ja demonstriert haben (meines Wissens für den Erhalt ihrer Arbeitsplätze). Unfaßbar für einen Demokraten, aber das Fernsehen zeigte im Wortlaut diese Schweinereien! Unseren "Ossis" kommt dies aus den Zeiten des SED-Unrechtsstaates recht bekannt vor, wurden sie damals schon bei Ausübung ihrer demokratischen Grundrechte schikaniert, und E.v. Kuenheim hätte vor und auch nach der Wende bestimmt genauso Karriere ge-Es muß angenommen werden,

daß nach Veröffentlichung dieses Skandals unsere Landsleute die von ihnen - gerade durch ihre Demonstrationen erzwungene Freiheit nicht ausgerechnet dazu benützen, Fahrzeuge aus München bzw.

berg 60

Zum Thema: C.H.!

Hallo Leute, es läßt mir keine Ruhe: Ich muß unbedingt zu dem Artikel über Carl Hertweck meinen Senf dazugeben. Vor allem hat mich riesig gefreut, daß KLACKS seinen alten Freund und Ex-Chef mit so bewegenden Worten einer jungen Generation von Fahrern vorgestellt hat, die gar nicht wissen können, daß es mal Leute gegeben hat, die in einer Fachzeitschrift in erster Linie das Wohl der Leser und Motorradfahrer und weniger ihr eigenes Ansehen bei Herstellern und Inserenten im Auge hatten.

Ich erinnere mich noch gut, wie C.H. anläßlich der offiziellen Vorstellung der VIC-TORIA-Swing in sämtliche vorhandene Fettnäpfchen trat, von denen er sich die meisten erst noch fürsorglich selbst aufgestellt hatte! Darauf bekam er von der Firma für einige Zeit Hausverbot ...

Zu jener Zeit, als es noch Poli-

zisten mit KS-Gespannen gab, die sich sofort nach Erscheinen "das MOTORRAD" am Bahnhofskiosk zu holen pflegten, weil die Zeitschrift dort einen Tag früher verkauft wurde als sonstwo, da genossen wir jedes einzelne Wort der Leitartikel, deren kernige Sprache keinerlei Zweifel aufkommen ließen und die ein

Maß von Ingenieurwissen of-

liche Angriffe (zu denen C.H. stets stand) vorzuwerfen. Nun, C.H. hatte stets recht - es wurde nur selten genug anerkannt. Im übrigen liebte er es, Beispiele aus dem Leben zu bringen, wie in dem Leitartikel, der "Liebe ohne Furcht" überschrieben war und Parallelen zur damals eben in bescheidenen Anfängen befind-

lichen Sexualaufklärung zog. fenbarten, daß es all den sich Oder er zitierte im Zusammenbeleidigt fühlenden selbsterhang mit Erfindungen seinen nannten Experten unmöglich Leib- und Magenpoeten Joamachte, Gegenargumente zu chim Ringelnatz, der, selbst finden. Dafür versuchten diese einstiger Tiefwassersegler, Leute dann, dem unbequemen eine ähnlich deftige Sprache Mahner Unsachlichkeit (was bevorzugte.

niemals stimmte) und persön- Leider hatte ich nie Gelegen-

heit, diesen Mann selbst zu treffen. Lediglich 1954 saß ich mit einem Freund zusammen während des Solitude-Rennens an der Innenseite der Hedersbach-Kurve unmittelbar neben C.H., der in einer Hand die Kamera, in der anderen Hand ein Eis am Stiel hielt. Als die Fahrer auf die Kurve zukamen, steckte sich C.H. schnell das Eis in den Mund, damit er zum Fotografieren beide Hände frei hatte. Alles souverän und mit einer Bombenruhe. Ebenso souverän wedelte er mit einer lässigen Handbewegung den Polizisten zur Seite, der ihn unbedingt hinter die Absperrung bringen wollte. Wir profitierten mit von dieser Aktion. Kleinigkeiten, gewiß, aber sie sagen oft mehr über eine Persönlichkeit aus als lange Reden.

Alle haben wir es bedauert, als C.H. die Redaktion verließ. Er war nicht nur ein unermüdlicher Streiter für die Interessen der Motorradfahrer. Er war ein

Hermann Rauh, 8451 Lauter-

Vorsicht vor Dumping-Dnepr!

Däschlein, die für den Generalimport der ukrainischen Dnepr-Motorräder und Ural-Seitenwagen verantwortlich zeichnen, haben in letzter Zeit haüfig Gelegenheit gehabt, sich mit privat importierten, bzw. "ausgesiedelten" Dnepr-Krädern befassen zu müssen, da diese häufig für ein kleines Geld angeboten werden, ihre Besitzer aber bei TÜV-, Technik- und Ersatzteilproblemen im Dunkeln stehen. Diese sog. Inlandsmodelle fallen in der Qualität gegenüber den für Westeuropa produzierten Modellen stark ab. So finden sich an den Inlandsmodellen neben allgemein schlampiger Verarbeitung, mangelhafte Strasse kommen, handeln sie

Eugen Eicher und Theo Schweißnähte, Räder mit Rundlauffehlern und andere abgasrelevante Bauteile als an den hier offiziell vertriebenen. Daher lehnen die Importeure Garantiebetreuung und Unterstützung bei TÜV-Abnahmen rundweg ab. Scheint diese Aussage hart, so ist sie jedoch 12" schnell verständlich: Eicher und Däschlein haben Tausende von DM in die Erstellung der diversen zulassungsrelevanten Gutachten gesteckt, und rüsten die Fahrzeuge auf einen technologischen Stand um, der mitteleuropäischem Standard gleicht. Wenn sie mithelfen, daß Dnepr, die nicht den Zulassungsbedingungen entsprechen, auf die

illegal. Schlecht verarbeitete, anfällige Exemplare nagen am Ruf der gesamten Marke.

Seit 1. Januar dieses Jahres werden die Fahrgestellnummern aller auf offiziellem Wege importierten Dnepr an

den TÜV weitergegeben. Damit ist die Chance der Zulassung eines Inlandsmodells stark geschrumpft. Vorsicht also bei Billigangeboten ohne deutschen Brief!

"Familienkutsche: Dnepr MT (Foto: ames)



GUMMIKUH & PAST perfect 15. Juni1992 GUMMIKUH & PAST perfect 15. Juni 1992

Schutz vor sich selbst

Hallo Motorradfreunde

Habe heute zufällig ein Exemplar der ACE Clubzeitschrift "Lenkrad" in die Hand bekommen. Wie nicht anders zu erwarten von einer Autoclubzeitschrift, gleich auf Seite 4 ein Leserbrief, wie er nicht typischer sein könnte...

Die Meinung von Schreiber Burgel repräsentiert die Meinung sehr vieler Autofahrer. Eine allgemeine Antipathie der Vierrädler gegen alle Motorradfahrer verspürt jeder von uns täglich, sei es im Verkehr oder in der Ausflugsgaststätte am Wochenende. Einem derart tiefverwurzelten Mißtrauen gegen alles, was zwischen den Beinen einen Motor hat, kann man aber nicht mit Worten, sondern eben nur mit Taten entgegen wirken. Es liegt an uns, durch unser Verhalten mit dem Vorurteil des rasenden Motorradfahrers aufzuräumen.

Ich kann es mir nicht verkneifen, auf den Leserbrief nochmals einzugehen. Welche Aufwendungen werden von der Allgemeinheit betrieben, nur "normale" Autofahrer und Fußgänger vor rasenden, sich selbst Sportfahrer nennenden, GTI/GSI oder sonst-wie-Fahrern zu schützen. Ich bin auch Autofahrer (bei sehr schlechtem Wetter), aber ich habe noch nie eine Leitplanke benötig,t um eine Kurve zu kriegen.

Mit besten Grüßen Peter Opolka, Grafenwöhr

ACE Lenkrad 4/91 Schützt die Zweiradfahrer, Heft 3/91

Wer einen gefahrvollen Sport betreibt, muß selbst auf seine Sicherheit bedacht sein und kann nicht verlangen, daß die Allgemeinheit hierfür Aufwendungen betreibt. Viele Motorradfahrer ignorieren Verkehrsregeln und Geschwindigkeitsbegrenzungen bringen dadurch sich selbst und andere in Gefahr. Wer sich so verhält bedarf des Schutzes vor sich selbst.

Otto Burgel, Waiblingen

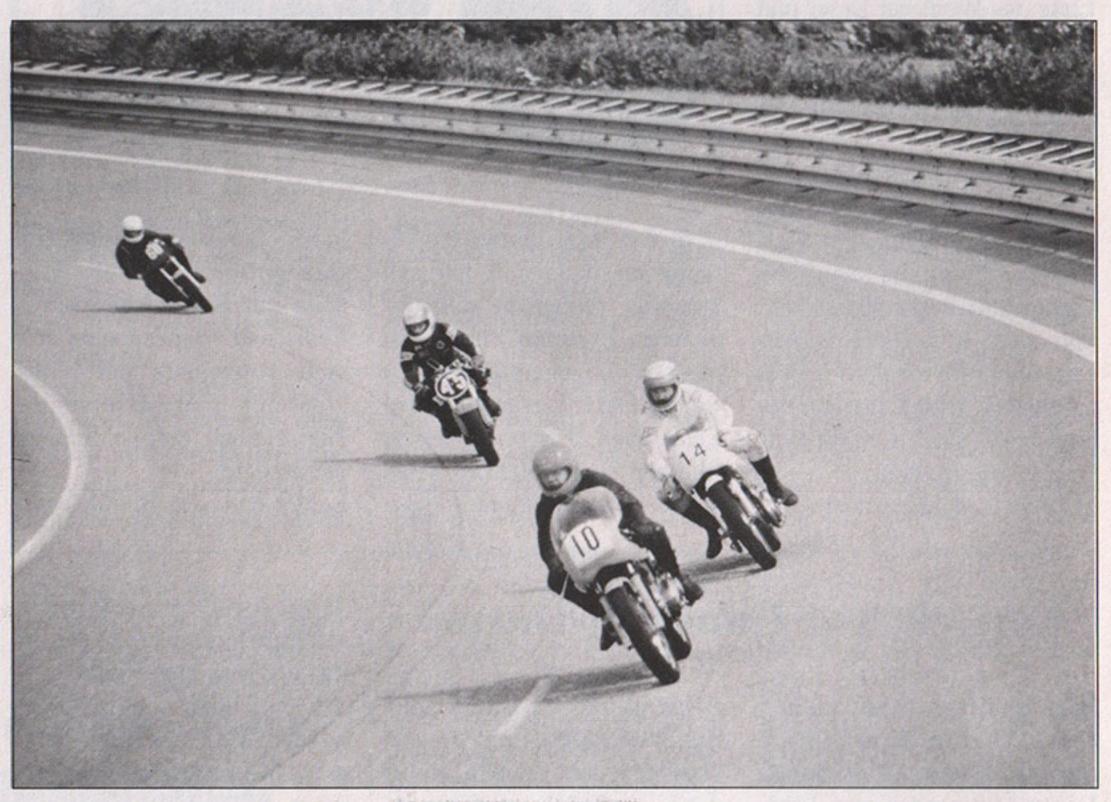
Forschungsbericht "Erprobung emissionsgeminderter Zweiräder"

Aufgrund ihrer geringen Zahl sind die Motorräder an der Luftverschmutzung in der Bundesrepublik nur sehr gering beteiligt. Messungen beim Institut für Fahrzeugtechnik an der Universität Berlin wurden an 5 Zweirädern mit unterschiedlicher Leistung und Gewicht durchgeführt und zeigten, "daß fast alle Fahrzeuge bereits im Serienzustand die in der Bundesrepublik Deutschland gel-

tenden ECE-Grenzwerte z. T. weit unterboten." Die Untersuchungen belegten aber auch, daß viel bei der Schadstoffminderung getan werden kann. So erreichten die Wissenschaftler durch die Vergasereinstellung (abgemagertes Gemisch) und durch den Einsatz von Katalysatoren Reduktionen zwischen 70% und 90% bei Kohlenwasserstoff (HC), Kohlenmonoxid (CO), Benzol und polyzyklische Aromaten (PAH).

Den Forschungsbericht mit sämtlichen Meßwerten erhält man durch Überweisung von 10 DM an die Firma "Werbung und Vertrieb" -Konto 432764104 - Postgiroamt Berlin - BLZ 100 100 10, die den Bericht für das Bundesumweltamt ausliefert. Auf dem Überweisungsformular "4/92 Erprobung emissionsgeminderter Zweiräder" angeben.

Spezial-Trainings des Instituts für Zweiradsicherheit



Das Bochumer Institut für Zweiradsicherheit e.V. (IfZ) bietet auf der Nordschleife des Nürburgrings Kurse an, die als Ergänzung zum Standard-Sicherheitstraining dienen. Motorradfahrer können Kurventechnik, Blickführung, Bewegungskoordination und Bremsen aus hohen Geschwindigkeiten üben und perfektionieren. Ein Kurs mit gleichem Inhalt findet vom 21. bis 24. Juni auf der Rennstrecke von Most in der Tschechoslowakei statt.

Für die Fortbildung von Fahrlehrern bietet das IfZ ebenfalls etwas auf der Nordschleife: 5-tägige Intensivkurse, die die amtliche Anerkennung nach § 33 Absatz 2 des Fahrlehrergesetzes haben. Neben dem üblichen Programm gibt es theoretische Teile zu den Bereichen Fahrzeugtechnik, Pädagogik und Recht.

Termine:

In Most: 21. bis 24. Juni 1992 Auf dem Nürburgring: 14. und 15. Juli, 5. und 6. August, 27. und 28. August Fahrlehrertraining auf dem Ring: 3. bis 7. August 1992

Reifenprofil: 1,6 mm müssen es sein

Seit dem 1. Januar 1992 gilt EGweit eine Mindestreifenprofiltiefe von 1,6 mm, statt bisher 1 mm. Je mehr Profil, desto geringer ist die Gefahr, bei nasser Fahrbahn ins Rutschen zu geraten. Deshalb

lautet die Empfehlung von Experten: Mindestens 3 mm! Doch guter Rat ist teuer: So hält beispielsweise ein Metzeler Block C auf dem Hinterrad einer 17 PS-Maschine bei normaler Fahrweise

keine 4.500 km mehr. Fährt man allerdings weiter und kommt unter die Grenze von 1,6 mm, so kann man ebenfalls zur Kasse gebeten werden: Bußgeld ist fällig, und selbst bei einem unverschuldeten Unfall wird dem Fahrer eine Mitschuld angerechnet.

GUMMIKUH & PAST perfect 15. Juni 1992

Kurzes Testtagebuch

leerer die Batterie" war das Motto, mit dem meine Hercules in die Saison starten wollte. Die Verstellung der Spannung am Regler auf 8,2 Volt hatte keinen Erfolg gezeigt. Jeden Abend mußte die Batterie, obwohl der Flüssigkeitsstand stimmte, an's Ladegerät gehängt werden. Damit ich nicht jedesmal den Akku ausbauen mußte, hatte ich Teile der Ummantelung eines Kabels, das direkt mit dem Pluspol verbunden war, entfernt. Natürlich nur ungefähr 5 mm. Ausreichend groß für die Krokodilklemme des Ladegeräts, ausreichend klein, um während der Fahrt kein Unheil zu stiften. - Naja, alles Notbehelf. - Wie ich im letzten Testtagebuch vermutete, war an der Misere ein Kriechstrom schuld. Und dem auf die Spur zu kommen, ist einfach. Masseleitung von der Batterie abgeklemmt und ein Voltmeter zwischen Minuspol und die Masseleitung geschaltet. Prompt schlug der Zeiger erheblich aus. Es floß Strom, obwohl das Zündschloß ausgeschaltet war. Eine durchgescheuerte Isolierung eines Kabels war nicht schuld, sondern das neulich eingebaute Zündschloß einer MZ. In einer Fotobeschreibung (siehe GUMMIKUH 4/92, Seite 23) stellte ich den Umbau - Zündschloß 50er Jahre gegen billiges MZ-Zündschloß austauschen - vor. Aber im Gegensatz zum alten Hella-Schloßkann das neue kein Regenwasser ab. Dank bester Vorratshaltung lag im Keller ein trockener MZ-Zündschal-

"Je schöner das Wetter, desto

Leser Peter Bollenbach aus Brühl gab einen weiteren Tip: Auf Veteranen-Märkten bekommt man die Schalterverkleidung für die MZ/IFA BK 350 und kann mit ihr die empfindliche Schaltelektrik vor Wasser schützen. (Peter, Du suchst doch die Tankembleme von der BK? Ruf'mal Andy an (0421/ 501617)! Der gibt Dir die Adresse vom Lieferanten Sausewind. Meine Lederhose habe ich vom

Änderungsschneider abgeholt. Wie versprochen, verstärkte er die Nähte und führte den Faden durch Leder und Futter. Nicht ganz fachgerecht, aber billig (25

Pitt's Bike Shop in der Stuttgarter Böblingerstraße 185 reagierte prompt auf meine Reklamation. Mein 10 Monate alter, defekter Nierengurt wurde ganz schnell gegen einen fabrikneuen ausgetauscht. Das ist Servi-

Die ersten Touren in diesem Jahr habe ich hinter mir. Dabei nervte mich die Lautstärke des Auspuffs, die schlechten Unterbringungsmöglichkeiten für den 1 Liter Zweitakt-Öl-Kanister und für die Kamera. Der Auspuff, eine Nachfertigung der Firma Lidl in 8401 Graßlfing, gleicht äußerlich dem Original. Innen sind nur ein paar Scheiben mit einem Schlitz, die die Abgase fast ungedämpft ins Freie entlassen und den für den Zweitaktmotor notwendigen Rückstau nicht bilden. Urteil: Teuer, laut, nicht auf den Motor abgestimmt und daher nicht zu empfehlen. In den Schalldämpfer gedrückte rostfreie Stahlwolle aus dem Haushaltswarengeschäft, dort unter der Bezeichnung Topfreiniger geführt, brachte ein wenig Linderung.

Mit dem Castrol Biolube XTS Zweitakter Öl bin ich sehr zu-

frieden. Die Maschine qualmt nicht aus dem Auspuff, das Öl ist biologisch abbaubar, und der Motor verkraftet Mischungsverhältnisse von 1 zu 50 bis 1 zu 100. Die Verpackung, ein metallic grünlicher 1Liter Kunststoffkanister, ist durch den schlechten Verschluß unpraktisch. Der Schraubdeckel sieht aus wie eine Mutter für die Schlüsselweite 42 mm. Ist der Deckel durch das Öl etwas fettig geworden, bekommt man den Kanister mit den Händen nicht mehr auf, weil man abrutscht. Hier hilft, wie Ames sagte, tatsächlich nur ein 42er Schlüssel. Wird der Verschluß kräftig bis zum Anschlag zugedreht, damit er auch ja dicht ist, platzt der rote Kunststoff, und das Gegenteil von dem, was man erreichen wollte, tritt ein: Das Ol läuft raus und versaute mir das untere Tankrucksackfach. Castrol sollte bessere Deckel verwenden, ich mußeinen Blechbehälter für den Ölkanister bauen und ihn irgendwo an der Maschine befestigen. Eine ähnliche Lösung schwebt mir für die Kamera vor. Anhalten, Kartentasche losschnallen, Reißverschluß öffnen, Kamera aus dem Tankrucksack nehmen, fotografieren, Kamera zurücklegen, Reißverschluß schliessen, Kartentasche zuschnallen, weiterfahren ist eine sehr umständli-

che Prozedur. Hier muß mir schnell was einfallen, zumal sich die Kamera im Tankrucksack durch die Motorvibrationen selbst zerlegt.

Sause, meine Frau, absolviert fleißig ihre Fahrstunden auf einer 500er Suzuki. Ende Juni müßte sie den begehrten Schein haben. Damit sie weniger Fahrstunden braucht, fuhr sie auf dem Bremer Verkehrsübungsplatz viele Runden. Zur gleichen Zeit fand 50 Meter entfernt ein ADAC-Sicherheitstraining statt. Die Ausweichübung fuhr ich mit. Man kommt mit 50 km/h in eine kleine Gasse, die aus aufgeschnittenen, halben Tennisbällen angedeutet wird und muß durch rechts drükken links drücken - wieder rechts drücken - einem Hindernis ausweichen. Die Entfernungen sind so kurz bemessen, daß die Sache nicht einfach ist. So hatte auch ich Schwierigkeiten und weiß nun genau, daß ich meine Vorjahresform noch nicht wieder drauf hab.

In meiner Tageszeitung las ich neulich, daß die Regierung unseres kleinen Bundeslandes (FDP, Grüne und SPD) die Forderung der Grünen nach dem "Modellprojekt autofreie Innenstadt" in den Koalitionsvertrag aufgenommen hat. Nun bin ich 'mal gespannt, ob hier wieder Etikettenschwindel getrieben wird. Sollte das auf eine Aussperrung auch der Motorräder, also auf ein "Modellprojekt kraftfahrzeugfreie Innenstadt" hinauslaufen? Werden wir, die ihr sprit- und verkehrsraumfressendes Auto selten und stattdessen umweltfreundlichere Motorzweiräder häufiger benutzen, wiedereinmal über den gleichen Kamm geschert? In Deutschland gibt es rund 2,6 Mio. Motorradfahrer. Dazu kommen die Roller- und Leichtkraftrad-Fahrer. Sind doch 'ne ganze Menge. Können wir denn da nicht mehr erreichen?

Daß es um Bremen herum fahrenswerte Strecken und sehenswerte Orte gibt, bestreiten nur die Zugereisten, wie zum Beispiel unser Andy. Foto: Kopfsteinpflaster vor dem Kirchseelter Bahnhof an der Eisenbahnstrecke Harpstedt - Delmenhorst.

Kolbenfresser und Pleuelbruch wünscht Euch Peter Kurze

Fourstroke-Days in Brockhöfe

Bei Veteranen-Trial-Papst Gelände. Freitag ist, wie der Rudi Munstermann in Brockhöfe, Kreis Uelzen, geht einmal mehr der Bär ab: Vom 14. bis zum 23. August wird die kleine Ortschaft Brockhöfe zum Mekka aller Veteranentrialer und solcher, die es werden wollen. Rudi Munstermann hat es mit viel Arbeit und einem Haufen Organisationstalent geschafft, die ersten deutschen Trial-Holidays auf die Beine zu stellen. Am Abend des 14. und am folgenden Samstag geht es erst mal mit Grill, Flaschenbier und Benzingesprächen los. Am Sonntag läuft ein modernes Trial in den Leistungsklassen

Name schon sagt, frei. Die Sektionen für das Wochenende werden errichtet, und es gibt ein Punktrichtertraining. Abschluß und Krönung des ganzen wird das 18. Fourstroke- und Veteranentrial am Samstag und Sonntag in fünf Klassen. Dazu ist an beiden Tagen Engländertreffen und Hillclimb. Natürlich gibt es an allen Tagen Gelegenheit zum Quatschen, Sitzen, Reden oder Spazierengehen. Und so stressig wie im Club Med wird es auch nicht. Dafür lustiger! Vielleicht bis dann! Andy Einen "Camp-Ground" mit



2,3 und 4. Montags ist Vier- los zur Verfügung. Wer Fratakttag und eine Freizeit für Kinder. Dienstag geht es auf Exkursion in die Heide, bis Donnerstags ab 19 Uhr abends gibt es "Kino". Mittwochs wird der alte Hellkuhlen-Trialkurs abgewandert. Donnerstag ist Training im höfe.

gen hat, ruft an. Entweder unter 05829/448 oder Dienstags unter 030/4935453. Oder schreibt: Rudi Munstermann, Dorfstraße 30, W-3111 Brock-

ZUM DRITTEN: Nußknacker aus dem Erzgebirge

Der liebe Klacks war ganz ent- Drechslerwaren GmbH in Osetzt als er in der GP Ausgabe 5/92, Seite 10, las, daß der von ihm kreierte Nußknacker "Graut vor nix" 43,50 DM kosten sollte. Diesen Preis hatten uns Leser mitgeteilt, die sich einen solchen Motorradfahrer ins Haus geholt hatten. Klacks hatte seinerzeit ein FAX von der Holz- und

14

9331 Rothenthal erhalten, auf dem ihm von einem Herrn Neumann ein Nettopreis von 29,55 genannt wurde. Das gäbe einen Bruttopreis von knappen 34 DM.

Leider konnten wir bis Redaktionsschluß niemanden erreichen, der Verbindliches dazu sagen konnte.

Wer baute "HIRO"?

Unser Leser Dietmar Hues- 4927 Lügde schickte uns zwei



mann, Asternweg 41, in W- Fotos des abgebildeten HIRO

Motors. Dieser Einzylinderzweitakter hat 125 ccm und 5 Gänge. Die Optik deutet auf die zweite Hälfte der 70er Jahre hin. Wer die Herstelleradresse des Motors kennt, möge sich bitte mit Dietmar in Verbindung setzen.

Hallo Gummikuh-Redaktion!

Heute möchte ich Euch auch mal einen Brief schreiben. Seit 11/2 Jahren erhalte ich regelmäßig die Gummikuh. Ich bin mit der Zeitschrift sehr zufrieden. Vor allem finde ich es gut, daß Ihr Euch auch mit Motorrädern aus der ehemaligen DDR beschäftigt. Euer Engagement für MZ finde ich super. Ich gebe ehrlich zu, daß ich Zuerst die Kritik: Eure Zeitnach der Wende von der schrift kommt bei mir zu spät Emme aus Zschopau die Nase voll hatte. Mein Traum war ein schöner Tourer (möglichst Japaner, die anderen sind ja zu teuer); den habe ich mir dann auch erfüllt. Ein Kumpel verkaufte mir sehr günstig seine CX500 mit 74.000 km auf der Uhr. Das ist nun 2 Jahre her, und das gute Stück hat inzwischen 106.000 km runter und zeigt noch keine Ermüdungserscheinungen. Reparaturen, Ölverbrauch und sonst welche Macken - Fehlanzeige. Auch Japaner können lange halten. Für das Elefantentreffen 1991 habe ich dann ein günstiges, zuverlässiges Gespann gesucht. Ratet mal, auf was ich wieder zurückgekommen bin auf die gute alte Emme aus Zschopau. Eine ES250/2 war 1990 noch sehr günstig zu erstehen + Superelastik SW = super Gespann. Der Zusammenbau war denkbar einfach,

und das Fahren macht absolut Spaß. Das ES-Gespann sieht dazu auch noch sehr gut aus. Inzwischen besitze ich auch ein ES250/1-Gespann. Jetzt sehe ich die MZ von einem ganz anderen Gesichtspunkt als 1989.

An dieser Stelle nun ein Angebot an Euch und etwas Kritik. an, meist so um den 23.-25. jeden Monats. Da nützen einem die Kleinanzeigen relativ wenig. Vielleicht läßt sich das irgendwie ändern.

Nun das Angebot: Ich biete Euch meine AWO 425T, Bj. 1959, zum Testen an. Vielleicht schaffe ich es dieses Jahr noch, den Stoye-Seitenwagen, der bei mir noch in der Garage steht und schon restauriert ist, ranzuschrauben. Dann könntet Ihr ja das AWO-Gespann testen. Die AWO haben wir 1988 original aufgebaut. Der Motor ist noch der von 1959 und läuft super. Wenn Ihr Interesse habt, meldet Euch mal bei mir.

So, das wär's für heute gewesen. Ich wünsche Euch eine unfallfreie Saison 1992, und macht weiter so mit der Gummikuh. Bis die Tage Ralph

Vergasersynchronisieren billiger!

Selbst ist der/die Mann/Frau! Besonders die von uns verehrten klassischen Motorräder laufen nicht ohne pflegende Hände und gelegentliche, mechanische Streicheleinheiten oder ein paar neue Brokken(=Teile). Doch jegliche Form von Spezialwerkzeug kostet in vielen Fällen reichlich Geld.

Ab und an stoßen Händler, die selbst Motorradfahrer sind, Lücken im breiten Zubehörund Ersatzteilangebot auf. Einer von Ihnen ist Rolf Meyer von der Bremer Firma Weser-Flex. So bietet Weser-Flex die für selbstschraubende Fahrer von Mehrzylindermaschinen mit Unterdruckvergasern unverzichtbaren Synchronuhren günstiger als viele Konkurren-

Jede Uhr hat ein Edelstahlgehäuse und ist mit Hilfe einer Glyzerinfüllung gedämpft. Zum Set gehören auch 1 m Druckschlauch und ein Adapter mit 5 oder 6mm Anschluß

> für den Vergaser. Pro Set sind lediglich 32,90 fällig. Ein Fahrer einer Boxer-BMW (R 75/5 bis R 100 GS) hat nach dreimaligem Verzicht auf Vergasereinstellen in der Werkstatt den Kaufpreis für das aus zwei Uhren bestehende Set heraus!

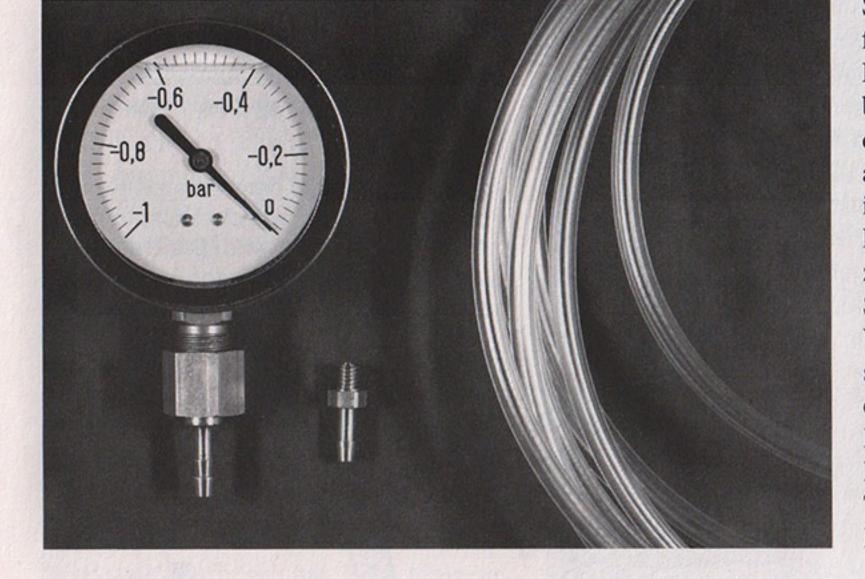
Weiterhin bietet Weser-Flex demnächst TÜV-Gutachten für Maschinen mit Schei-

benbremsen an. Diese gibt es nach Vorlage eines Musters, bzw. Absprache, auch für alte Motorräder oder Eigen- oder Gespannumbauten. Der Fahrer einer CB 500 Four oder Triumph TR 7 V wird dort nicht mit dem Spruch "Steht nicht mehr in der Liste..." weggeschickt, sondern bekommt die Teile, die er wünscht! Nebenbei gibt es dort auch Scheiben- und Trommelbremsbeläge von Lucas Girling mit ABE für Maschinen von 1969 bis heute. Geöffnet hat man dort von Montag bis Donnerstag von 7.15 bis 16.30 Uhr, Freitags

von 7.15 bis 15 Uhr und Sams-

tags von 9 bis 12 Uhr.

edelstahlummantelte Die Adresse: Weser-Flex Bremsleitungen aus Hydraulikschläuche, An der PTFE (Teflon) mit Grenzpappel 11, 2800 Bremen-Hemelingen, Tel. 0421/



Grüße aus dem Salzburger Land!

mikühe! Komme wegen übertriebener Geburtstagsaktivitä- weiter wie bisher. ten erst jetzt dazu, mich auf Mit freundlichen Grüßen Ihre jüngste Nr. 4 aus 1992 bemerkbar zu machen, dessen Inhalt mich wieder sehr angesprochen hat. Bei der Zeichnung auf der Außen-Rückseite stockte jedoch mein Auge! Da nicht einmal Tragatsch die Marke UK "Radial" aufführt, aber der 1. April ja schon länger zurückliegt, war ich mißtrauisch, gratuliere nun aber zu diesem munteren April-Scherz von Vermischung des NSU-Rennmax-Zylinderkopfes aus 1953, einer Zweitakt-Twin-Kurbelwelle und Triumph-Ingerdiantien. Lassen Sie mich bitte wissen, wie viele Ihrer Leser diesem Aprilscherz erlegen sind?

Lieber Herr Kurze, liebe Gum- Hoffe, bald wieder von Ihnen zu hören, und machen Sie so Dr. Helmut Krackowizer

> PS am 11.05.1992: Habe erst gestern frühmorgens, nach der Teilnahme an der Kesselberg-Rennen-Erinnerungsfahrt in Marktoberdorf, ehe ich den ehemaligen Horex- und Victoria-Versuchsingenieur Harald Oelerich besuchte, Ihre April-Nr. in Ruhe und ausführlich gelesen. Alle drei großen Beiträge über die IFA 350 BK, die URS und C.T. "Coarl" Hertweck sind Spitze. Besonderen Dank dafür, daß Sie den Hertweck-Artikel von Klacks in ganzer Länge gebracht haben. Beide haben sich das verdient!

Druckluft gegen Ozonloch Flourchlorkohlenwasserstoff- bei gleichem Preis 50% mehr

haltige Treibgase, in den ach

so beliebten Spraydosen mittlerweile als Ozonkiller bekannt, werden immer mehr durch umweltschädliche Treibmittel wie Propan oder Butan ersetzt. Einen Schritt weiter geht die Dr. Wack Chemie in Ingolstadt: Der Motorradpfleger aus der "S 100" Reihe wird bereits mit Hilfe von Druckluft aus seiner Flasche gelockt. Neben dem Umweltaspekt genießt der Verbraucher noch den Vorteil, daß in ein gleich großes Gebinde eine größere Menge des Produkts abgefüllt werden kann. Der "S 100"-Pfleger enthält

Wirkstoff als bisher.



"S 100" Pflegemittel von Dr. Wack

Es darf gebaste t werden...



Der Konversion fünfter Teil

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

ERSATZTEILE

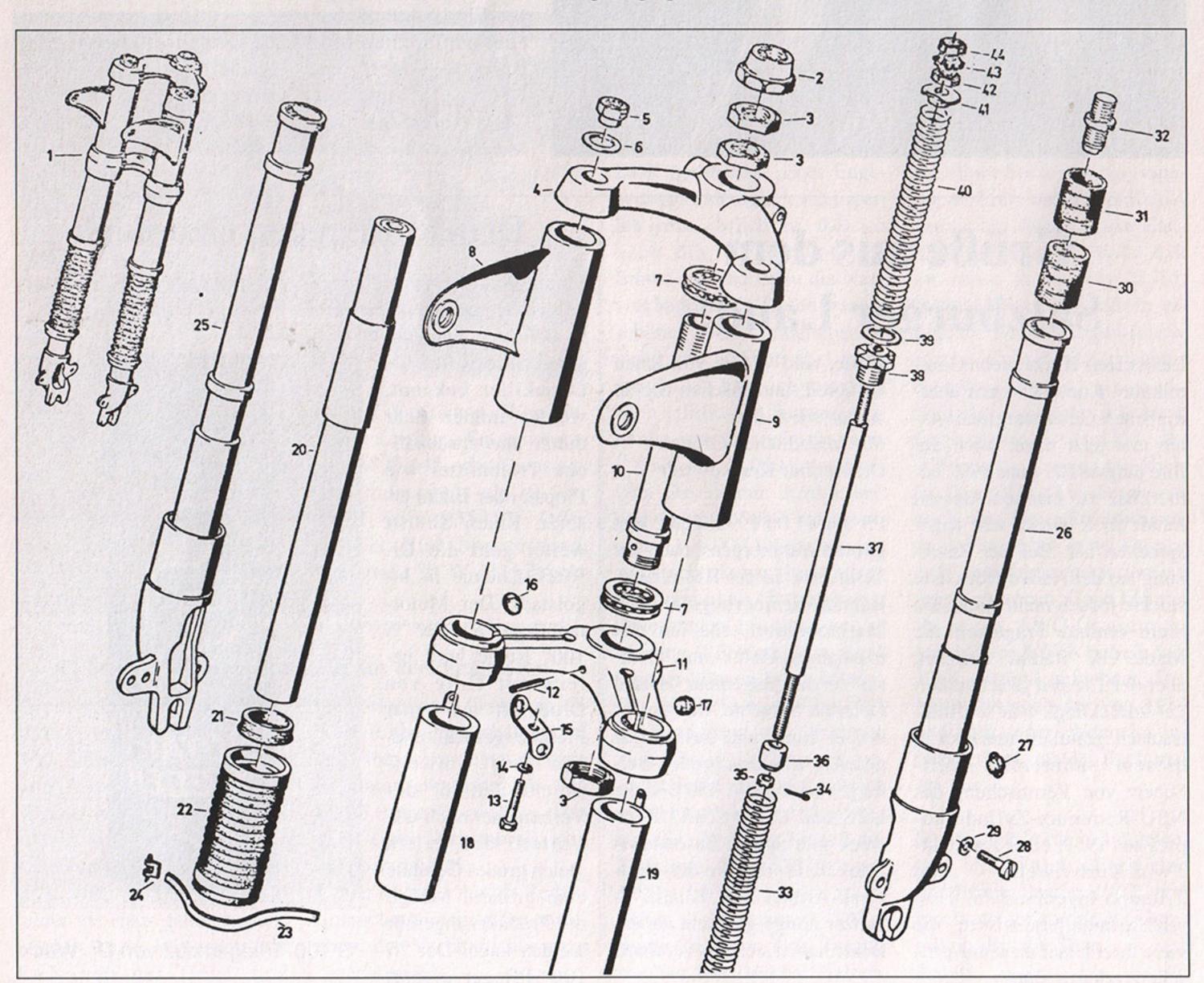
Ohne Ersatzteilkatalog läuft überhaupt nichts! Anhand der Explosionszeichnungen und der Maschine stellte ich fest, welche Teile fehlten. Meine Liste bestand aus den Spalten: Stückzahl, Name und Nato-Versorgungsnummer. Ich wußte, daß die Bundeswehr-Maico-Händler ihre Teile nach den letzten 4 Stellen der Nato-Nummer sortiert haben

(Adressen der Händler stehen in der GUMMIKUH 3/92 und 5/92). Die Nummern erleichtern dem Schrauber das Heraussuchen der Teile z.B. aus der Preisliste von Händler Weisswange. Sofort weiß man, ob das Teil lieferbar ist und wieviel es kostet. Händler Schöla veröffentlicht keine Liste. Ihm schickte ich meine Aufstellung, und prompt kam ein schriftliches Angebot zurück. Gleichzeitig rief Schöla an und sagte, daß es bei der Maico nicht lohne, die Felgen, die Bremsen und den Vergaser zu überholen, weil sie neu sehr, sehr billig sind.

Mit den Preisen auf der Liste konnte ich jetzt an die Bestellung gehen. Einiges kaufte ich gebraucht, anderes bei den Händlern. So bekam ich beide Räder (ohne Reifen, fertig eingespeicht, komplett mit Achsen, Bremsbacken, Ankerplatte) und den Vergaser fabrikneu für unter 300 DM. Bei dem Preis nahm ich auch in Kauf, daß die Felgen matt oliv, die Speichen verchromt, die Bremstrommeln und die Ankerplatten nicht poliert waren.

Zwei weitere Vorteile bietet ein Ersatzteilkatalog. Durch die Explosionszeichnungen sieht man immer genau, wie die Baugruppen zusammengeschraubt werden und ob da oder dort noch eine Unter-

Zeichnung aus dem Ersatzteilkatalog Gut zu erkennen, wie die Dämpfung der Telegabel montiert wird. Die Ortszahlen weisen auf die Position der Ersatzteile in den Listen hin. Dort gibt es dann nähere Informationen



legscheibe hinkommt (siehe Zeichnung der Telegabel).

Im Listenteil werden die DIN-Bezeichnungen erwähnt, so daß man die Teile sehr billig im örtlichen Normteilehandel bekommt. Zum Beispiel:

Dichtring an der Kurbelwelle

A 20x35x7 DIN 6504 Kugellager 6305 C3 DIN 625 Kolbensicherungsring A 18 DIN 73123

Muß man, wie ich, alle Schrauben erneuern, weil der Vorbesitzer Gewinde vernüdelt hatte oder weil zu kurze oder keine Schrauben drinsteckten, so leistet die DIN-Angabe Hilfe. Man braucht nicht jede Schraube am Motorrad zu vermessen, sondern geht den Katalog Seite für Seite durch und schreibt sich die Bestelliste zusammen. Bei Bundeswehr-Ersatzteilkatalogen ist das noch einfacher: Sie haben eine angefügte Liste der Normteile.

Man sieht, wie hilfreich der Ersatzteilkatalog ist.

Die bekannten Packtaschen der Bundeswehr sind heute sehr schlecht zu bekommen oder sehr teuer. Iwi, ein guter Bekannter, sagte, daß er zwei dieser oliven Lederkoffer noch irgendwo in seiner Werkstatt rumfliegen hat. Nach einigem Suchen kamen zwei dreckige Seitenkoffer zum Vorschein, und auf ihnen prankte ein Monogramm: PK. So sieht man sich wieder. Ich hatte die Taschen 1972 mit einer selbstgebauten Halterung an meiner MZ und sie später Iwi verkauft. Die Reinigung erfolgte unter der Dusche. Als Seife diente Geschirrspülmittel. Mit heißem Wasser und einer Wurzelbürste rückte ich ihnen zu Leibe. Nach tagelangem Trocknen nahm ich Sattelfett (500 g kosten ungefähr 12 DM) in die Hand und walkte es in das Leder, von außen und von innen, ein.

Die Taschen sind sehr praktisch, wenn man die Halterung hat. Sie werden eingeklingt und verriegelt. Gegen Diebstahl kann man sie durch Vorhängeschlösser

Kosten	
Fahrzeugkauf	300,00
Gebrauchtteile	107,50
Neuteile I	449,16
Neuteile II + Literatur	155,00
Entlackung	82,08
Alu-polier-Material	60,00
Lederpacktaschen	60,00
Summe	1213,74

sichern. Ebenso läßt sich der Inhalt verschließen. Alles etwas primitiv, aber robust und funktionstüchtig ausgeführt. Wasserdichtigkeit kann man von Lederkoffern natürlich nicht erwarten. Um Gepäckstücke vor Wasser zu schützen, muß man sie in Plastiktüten verpacken. Damit auch einmal Nicht-Maico-Fahrer etwas Geld sparen können, habe ich untenstehende Liste gemacht.

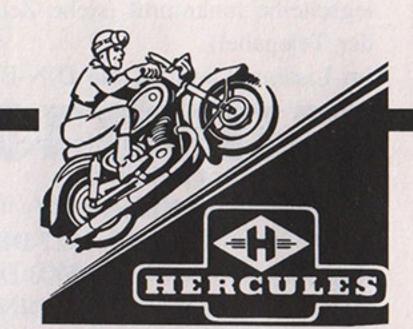
Fortsetzung folgt

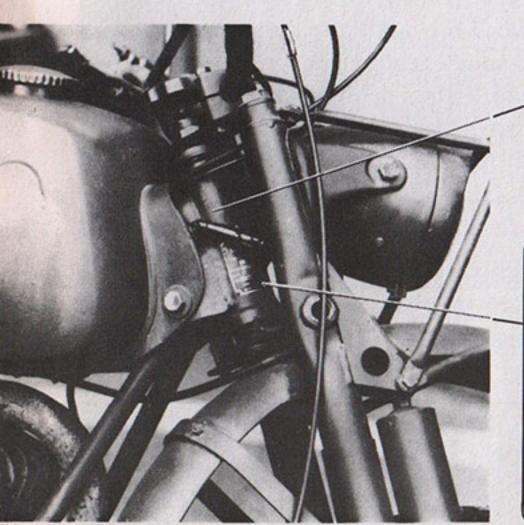
Da, wie schon geschrieben, Bundeswehr-Maico-Teile teilweise sehr billig sind, habe ich eine Liste zusammengestellt, die Teile aufführt, die bei anderen Motorrädern passen könnten. Die "Bezeichnung" nennt Hersteller bzw. Norm und die "Nummer" besteht aus den vier letzten Ziffern der NATO-Versorgungsnummer, nach der die Händler ihr Lager sortiert haben.

Artikel	Bezeichnung Nummer
Abblendlicht- und Hupschalter	
Benzinhahn mit Becherfilter	
Chokehebel am Lenker	
Fußrastengummi	
Handbremshebel	
Hupe	
Kickstartergummi (runde Form, beidsei	
KolbenringFS	
Kolbenring	
Kolbenring	
Kolbenring	
Kolbenring	
Kupplungslamellen	
Kupplungshandgriff	
Luftfilter offen, Klemmanschluß außerr	
Rücklicht (Zündapp, Hercules, Maico	
Rücklichtglas	
Rücklicht-Kennzeichenbeleuchtungsgla	
Schalthebelgummi (flache Form, beide	
Scheinwerfer komplett, ohne Tacho, oh	
Scheinwerfereinsatz ohne Glühlampen.	
Scheinwerfer-Reflektor	
Scheinwerfer-Streuscheibe	
Scheinwerfer-Streuscheibendichtung	
Scheinwerfer-Blendring	
Schutzblech vorn	
Schutzblech hinten mit Kennzeichenhal	
Speiche eindickend	ED 3,5 x 190 DIN 74371 4648
Speichennippel	
Tachodichtung	
Tachowelle	
Tankdeckel	4944
Telegabel Gummifaltenbalg	
Vergaser komplett	BING 1/26/676194
Vergaserschwimmer	
Vergaser Schwimmernadel	
Vergaser Gasschieber	BING 22-540 / 139484
Vergaser Nadeldüse	BING 45-281 / 1608 6204
Vergaser Düsennadel	BING 46-253 / 35053
Zündspule in LIMA liegend	
Zündspule in LIMA liegend	Noris MLZ 1250/3z7682
Zündversteller	4818
Zündkontaktsatz	
Zündkondensator	LMKO 1Z 3Z7681
Ashtunge Laskiante Toile wonden in N	lata alin asliafanti

Achtung: Lackierte Teile werden in Nato-oliv geliefert!

Hercules K 125 BW

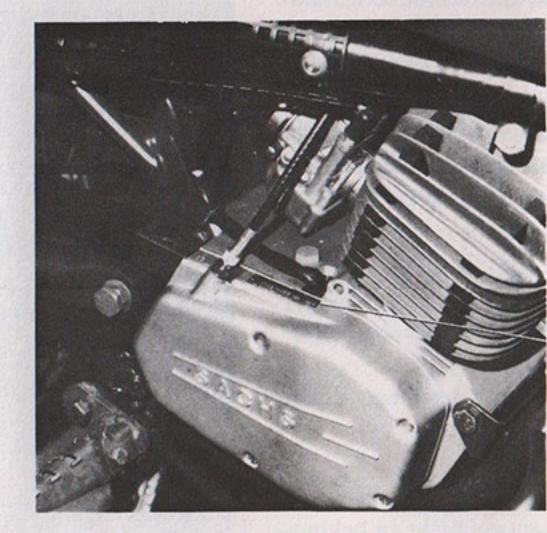




Fahrgestellnummer

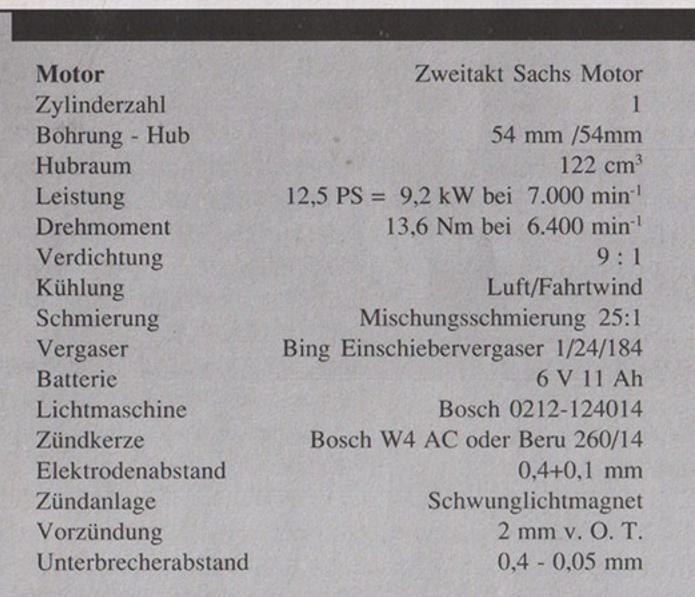
Typenschild





Motor - Typenschild

TYPENKUNDE



Kraftübertragung
Kupplung Mehrscheibenlamellenkupplung im Ölbad
Primärantrieb Zahnräder
Getriebe 5-Gang-Fußschaltung
Hinterradantrieb über Rollenkette
Übersetzung Getriebe Hinterrad 13/48
GesamtÜbersetzung 35,62-8,91

Fahrwerk Rahmen

Zentralrohrrahmen verschweißt, Unterzug verschraubt

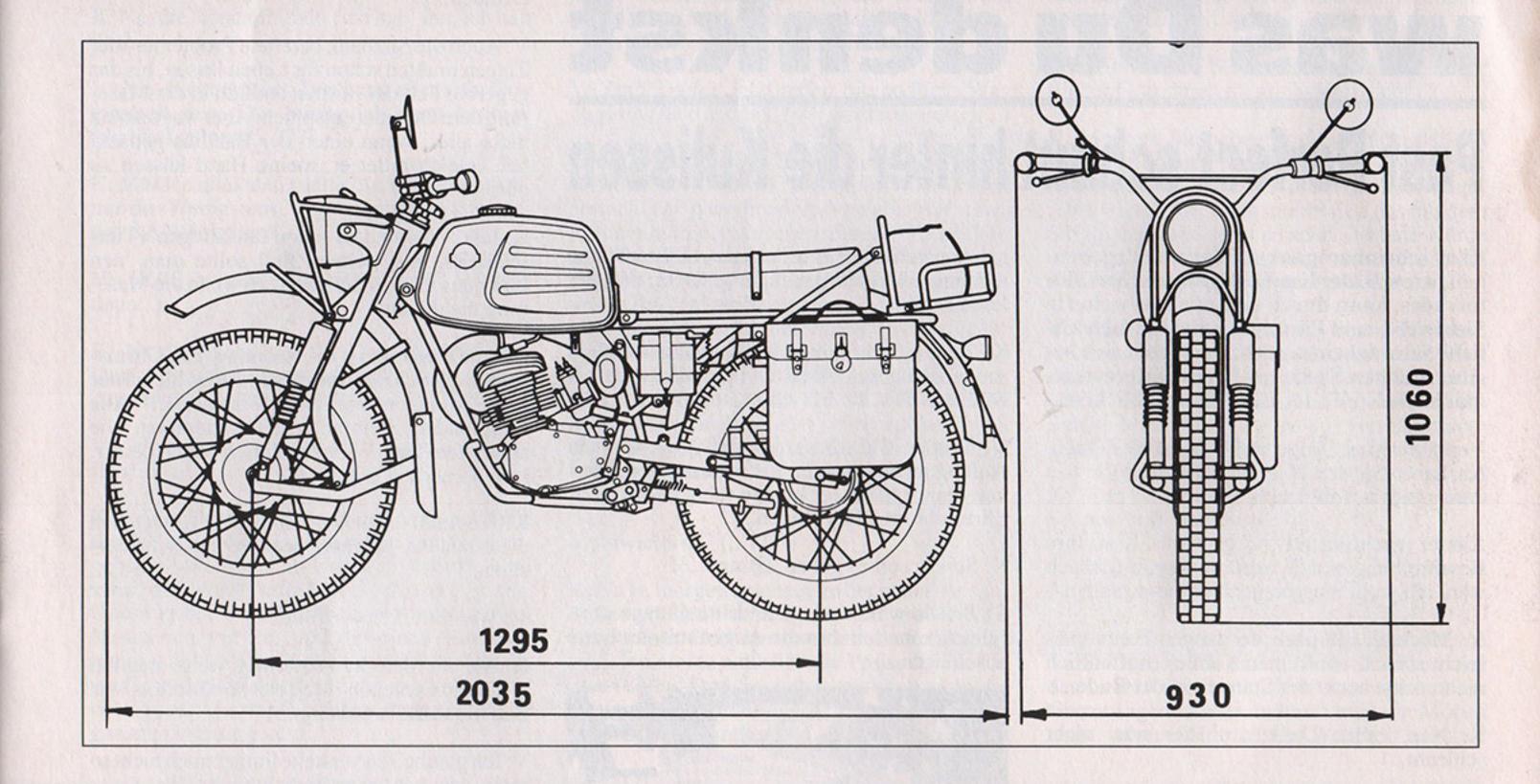
Vorderradgabel	Schwinggabel mit mechanischem
	Lenkungsdämpfer
Hinterradfederung	Langschwinge mit hydraulisch
	gedämpften Federbeinen
Bremse vorn	Simplex Vollnabe 140 mm
Bremse hinten	Simplex Vollnabe 140 mm

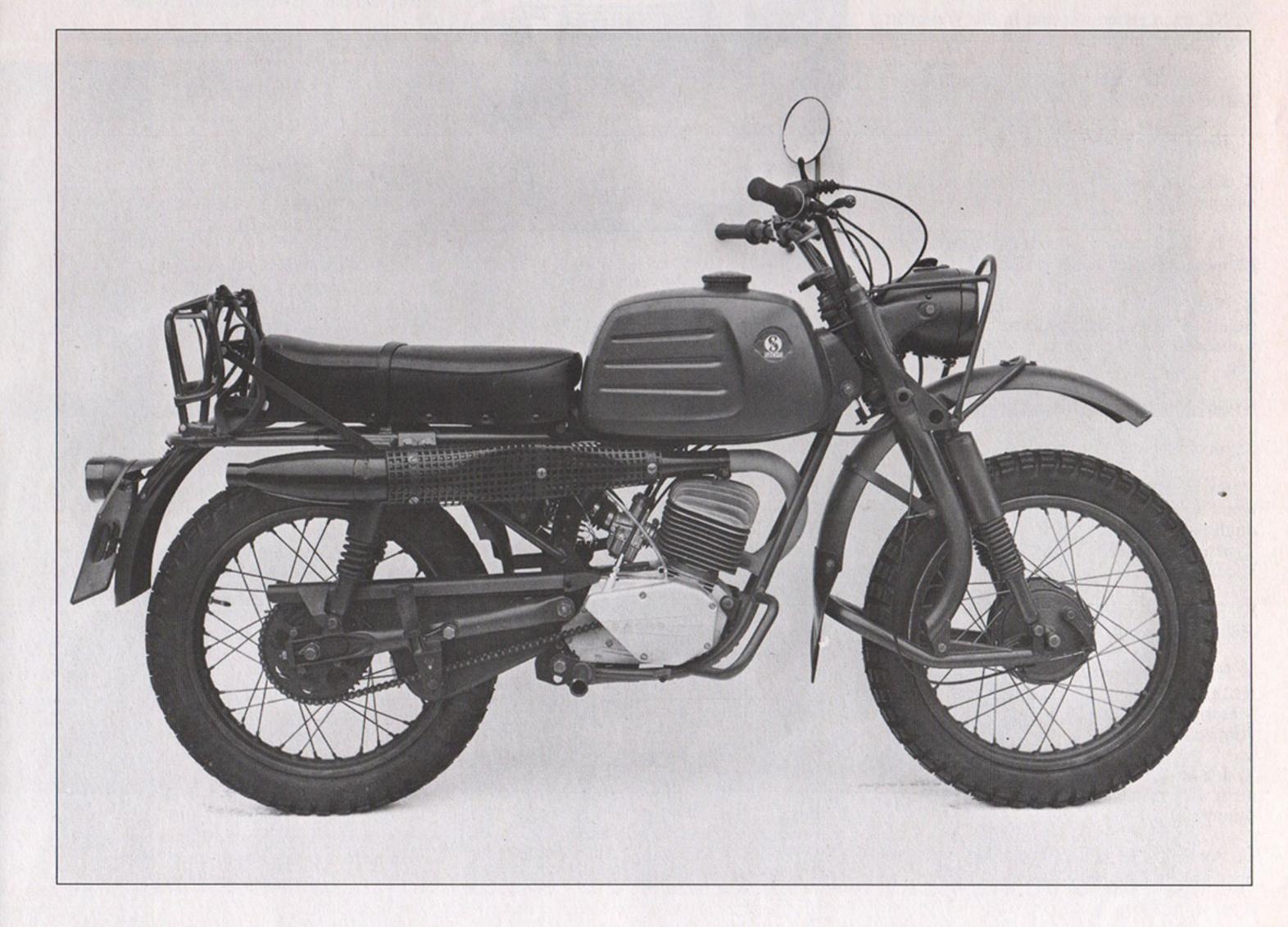
Allgemeine Daten

Radstand	1295 mm
Gesamtlänge	2035 mm
Gesamtbreite	930 mm
Felgengröße vorn	1,85 B x 18
hinten	1,85 B x 18
Reifen vorn	3.25/3,50-18
Reifen hinten	3.25/3,50-18
Luftdruck vorn	1,5 bar
Luftdruck hinten	1,8 bar
Leermasse (netto)	130 kg
zul. Gesamtmasse	300 kg
Höchstgeschwindigkeit sitzend	100 km/h
Verbrauch	5 - 7 I/100km
Tankinhalt	151

Sonstiges

Vorläufermodell Maico M 250 B
Nachfolgemodell K 125 BW Variante 2
Bauzeit 1971 - 1988
Hersteller Nürnberger Hercules Werke GmbH





Sage mir, was Du denkst

Past Perfect schaut hinter die Kulissen

Eine scheinbar ganz alltägliche Begebenheit, wie z. B. der Kauf eines klassischen Motorrades, kann durch eine etwas erweiterte Sichtweise zum Paradebeispiel für menschliche Schwächen werden. Es erweist sich bei einer solchen Szene als höchst interessant, mal in die Köpfe der Darsteller zu blicken ...

Verkäufer (nachfolgend "V" genannt): Tach. Na, haben Sie den Weg gut gefunden? (So wie der aussieht, wohl kaum...)

Käufer (nachfolgend "K" genannt): Klar. Ihre Beschreibung war ja auch supergut. (danach wäre ich wohl morgen noch unterwegs...)

V: Möchten Sie nach der langen Fahrt vielleicht zunächst mal einen Kaffee? (hoffentlich nicht, sonst hockt der Stunden in der Bude...)

K: Nee, vielen Dank. ('n Bier wär' nicht schlecht...)

V: Na, dann gehen wir mal in die Werkstatt. (na, das ging ja flott...)

K: 'n Bier wär nicht schlecht. (trink du deinen Kaffee mal alleine...)

V: Bier??? (um diese Uhrzeit, igitt...)

K: Jau, eins reicht. (drück ich mich so unklar aus, du Pfeife...?)

V: Ja, ääh, dann kommen Sie doch einen Moment rein. (ich hab's geahnt...)

K: Nee, nee, ich kann mein Bier auch unter freiem Himmel trinken. (sonst muß ich noch stundenlang bei dem in der Bude rumhokken...)

V: Gut, Moment. (nochmal Schwein gehabt...)

K: (nochmal Schwein gehabt...)

V: So, bitte. Dann können wir ja mal runtergehen. Das gute Stück wartet sicher schon ungeduldig auf sein neues Herrchen. (mit solchen Typen redet man am Besten wie mit einem Kleinkind...)

K: Hahaha. (der hat' se offensichtlich nich' mehr alle stramm...)

V: Hatten Sie schon mal solch eine Maschine? Ich meine, haben Sie Erfahrung mit diesem Motorrad? (dem kann ich doch ein X für ein U vormachen...)

K: Ich habe viel darüber gelesen. (muß er ja nicht wissen, daß ich die Dinger seit elf Jahren sammle...)

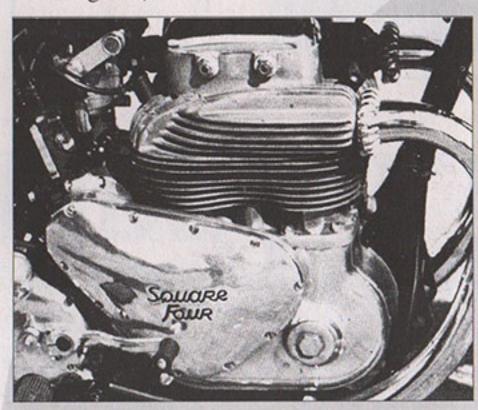
V: Vorsicht. Glauben Sie nicht alles, was darüber geschrieben wird. Diese Schreiberlinge haben nämlich oft von Tuten und Blasen keine Ahnung. (hätt ich gar nicht gedacht, daß der lesen kann...)

K: Jaja, haha. (Himmel hilf, wahrscheinlich schon wieder so 'n Besserwisser, der so tut, als hätte er selbst die Maschine konstruiert...)

V: Wissen Sie, dieses Modell war mir von Anfang an so vertraut, als wenn ich es selbst konstruiert hätte. (er könnte ruhig etwas mehr Ehrfurcht im Blick zeigen...)

K: Sowas soll es geben. (Bingo...!)

V: So, da wären wir. Die dritte Garage dort. (gleich kann ich ihm die Augen mit der Latte abschlagen...)



K: Praktisch, so nah beim Haus, (nu' mach das Schapp' schon auf, du verkanntes Genie...)

V: Da ist das gute Stück. Warten Sie, ich hol' sie mal an die Sonne. (jetzt macht sich das stundenlange Polieren bezahlt...)

K: Na, das sieht doch noch ganz ordentlich aus. (hochpolierte Gurke. Wahrscheinlich 'n Blender...)

V: Ist bei mir ja auch in den besten Händen. Wissen Sie, es kommt halt auch auf die richtige Art der Pflege an. Die meisten pflegen solch eine Maschine ja schnell kaputt. Und falsch machen kann man schon eine ganze Menge. Deshalb würde ich die Maschine nur ungern an jemanden abgeben, der es nicht versteht, ein solches Stück auch gebührend zu behandeln. (nur damit du weißt, wo hier der Hammer hängt...)

K: Da haben Sie aber auch recht. (laber, sülz)

V: Wie Sie sehen, ist hier der absolute Originalzustand wieder hergestellt. Besonders schwierig war die Rekonstruktion des originalen Farbtones. Nach langem Suchen fand ich schließlich in der Nähe von Edinburgh einen bettlägerigen alten Mann, der seinerzeit in der Lackiererei des Stammwerkes gearbeitet hatte. An seinen alten Arbeitsschuhen fand sich noch ein Partikel des Originallackes. (mein Gott, kann ich tolle Geschichten erfinden...)

K: Hat man Töne? (kann der tolle Geschichten erfinden...)

V: Auch die Sitzbank bereitete Probleme. Vier Ziegen mußten schon ihr Leben lassen, bis das gegerbte Fell der fünften endlich in der Maserung dem Original entsprach. Aber was tut man nicht alles, wenn einen der Bazillus gepackt hat. (gleich bittet er, meine Hand küssen zu dürfen...)

K: Jaja. Was sind da schon fünf Ziegen. (Tierschänder. Aus deinem Fell sollte man 'nen Lampenschirm machen. Auch wenn die Maserung nicht paßt...)

V: Und dies hier ist die Krönung. Ein Uhrmacher in der Schweiz hat diesen Tacho hier in nur neun Monaten vollständig restauriert. Alle zweihundert Zahnrädchen funktionieren wie am ersten Tag. Wahrscheinlich sogar besser. (mit Sicherheit sogar...)

K: Was läuft die denn so Spitze? (jetzt werd ich dich mal 'n bißchen necken, du Scheißerchen...)

V: Wie bitte??? (wie bitte...?)

K: Na, was der Ofen so bringt, wenn man ihn gnadenlos scheucht. (ich rieche förmlich, wie ihm die Galle hochsteigt...)

V: Ich glaube, ich verstehe immer noch nicht so recht. (der hat 'se wohl nicht mehr alle...)

K: Schon gut, schon gut. Aber mal 'ne andere Frage. Kann ich da irgendwie Stummel-Lenker und Rennverkleidung dranstricken? (gleich platzt ihm der Zwickel...)

V: Stummel...lenker???
Renn...verkl...??? (Banause! Mieser kleiner Banause... Wenn ich das in meinem Club erzähle...)

K: Mein Gott, Sie sind ja ganz blaß! (völlige Kalkbirne, wo ist nur sein ganzes Blut??? Da wird's jetzt wohl eng in den Socken...)

V: Guter Mann, wissen Sie überhaupt, daß dieses Modell eines der letzten seiner Art ist? Dutzende, wenn nicht sogar hunderte von Wochen habe ich gebraucht, um diese Maschine wieder so nahe es eben geht an den Originalzustand heranzuführen. Ein Porzellanmaler aus Meissen hat mir die Linien auf den Tank gezogen. Jedes noch so kleine Detail dieses Motorrades ist so original, daß es schon fast weh tut. Und Sie fragen mich, ob man da was "dranstricken" kann? (bleib ganz ruhig, Fred. Denk' an deinen Blutdruck. Nur die Ruhe, Fred. Das ist alles nur ein Traum...)

K: Nu' kommen Se mal von der Werkbank wieder runter. Hab' ich doch alles gar nicht so ernst gemeint. Ich wollte nur mal sehen, ob Sie ein echter Liebhaber sind. Übrigens, wo sie schon den Tacho ansprechen: Sie haben nicht zufällig die originalen Roncalli-Instrumente mit den vertikal gehuppten Rummelfedern? (versuch ich's halt auf die harte Tour...)

V: Was soll ich bitte haben? (vertikal gehuppt...???)

K: Na, die Roncallis halt. (ich hab' ihn, ich hab ihn...)

V: Nie davon gehört. Das kann aber kein Originalteil sein. Das müßte ich dann kennen. (vertikal gehuppt...???)

K: Müssen muß man gar nichts. Das wissen eh' nur die Wenigstens. (jetzt kommt: WAS wissen die Wenigsten?...)

V: WAS wissen die Wenigsten? (ja was denn...)

K: Na die Sache mit der Doppelproduktion. Durfte ja auch keiner wissen. War 'ne windige Angelegenheit. (er zappelt schon am Haken...)

V: Ich versteh' kein Wort. (aber auch nicht EINES...)

K: Ist ja auch keine Schande. Ich hab's auch nur durch Zufall erfahren. Die haben damals nachgebaute Maschinen als Original verkauft. Und zwar das Werk selbst. Aufgeflogen ist das Ganze erst, als man drüben in Amerika zwei Maschinen mit ein und derselben Rahmennummer entdeckte. Daraufhin stöberte man ein wenig in den Büchern, und der ganze Schwindel flog auf. (jetzt führ' ich ihm dieses Märchen gaaanz langsam ein...)

V: Ich verstehe immer noch nicht so recht... (das Werk ist doch längst pleite...??)

K: Ich sagte doch bereits, daß so gut wie niemand davon weiß. Man hat es nicht an die große Glocke gehängt, weil das Werk schon längst pleite ist. Aber das wird sich bald ändern. (jetzt bin ich schon am Dickdarm...)

V: Zum Teufel, jetzt reden Sie endlich. Was wird sich bald ändern? (mir wird so komisch...)

K: Jetzt mal ganz in Ruhe. Sie wissen ja tatsächlich noch immer von nichts. Die haben einfach ein paar hundert Modelle mit einer Rahmennummer versehen, die es vorher schon gab. Die haben sie aber nicht selbst gebaut, sondern irgendwo billig bauen lassen. Mit mangelhaften Anbauteilen. So schmuggelte man hunderte von Maschinen an der Steuer vorbei und konnte zusätzlich die billigen Lizenzbauten zum Originalpreis verkaufen. Meist in Übersee. Und von da sind sie dann irgendwann mal wieder zurückgekommen. Hier hat's keiner gemerkt. Aber das wird sich ja morgen ändern. (ich verlasse jetzt den Dickdarm...)

V: Inwiefern?? (...????)

K: Na ja, morgen erscheint in der neuen Ausgabe des größten Fachmagazins ein großer Artikel darüber. Und dann werden die Preise purzeln. Ich meine natürlich die Preise für die Lizenzbauten. Und Sie haben wirklich nicht die gehuppten Rummelfedern? (jetzt bin ich kurz vor der Herzkammer...)

V: Soll das etwa heißen, daß dieses Modell hier kein Original ist? (alles nur ein Traum. Bitte lieber Gott...)

K: Na ja, sagen wir mal, es ist ein wirklich schöner Nachbau. Aber halt ein Nachbau. Schade eigentlich. (mitten ins Herz!...)

V: Wann sagten Sie, erscheint diese Zeitung? (lieber Gott, hörst du mich denn nicht...?)

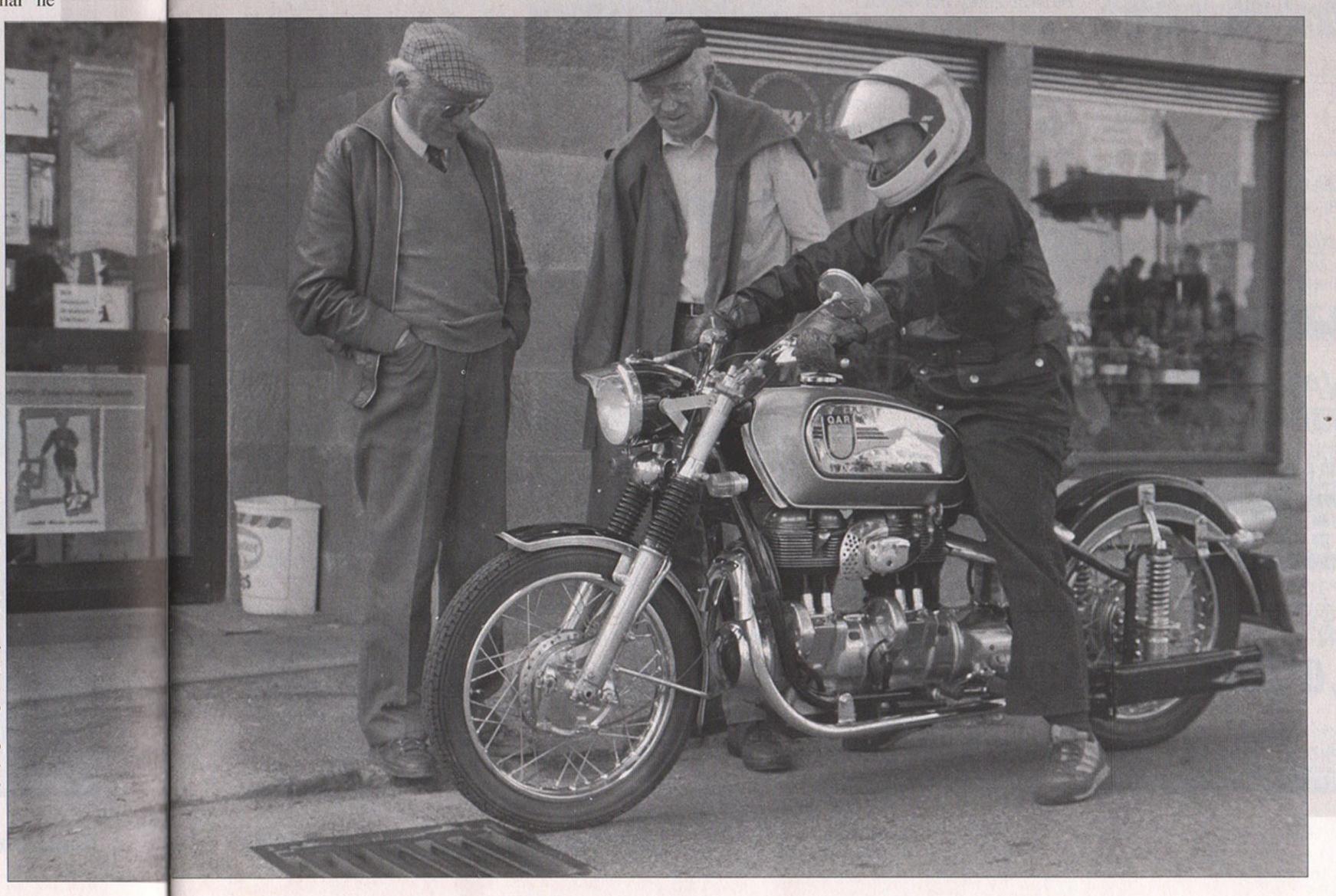
K: Morgen. Sie haben großes Glück, daß ich heute gekommen bin. Ab morgen können Sie lange warten, bis einer die Maschine kauft. Aber wissen Sie, mich interessiert das mit dem Originalzustand nicht so sehr. Deshalb würde ich sogar die hier kaufen. Kommt natürlich auf den Preis an. (dummdidummdidumm...)

V: Ääähhh, ... warten Sie einen Moment. (wenn er recht hat, bleib ich auf dem Ding sitzen. In meinem Club wird man mich auslachen, daß ausgerechnet mir sowas passiert. Solche Maschinen werden nur von Sammlern gekauft. Wenn das hier wirklich...)

K: Was is nu? (der Kandidat hat noch zehn Sekunden Bedenkzeit...)

V: Ja also, was würden Sie mir denn für ein Angebot machen? (...)

Und so weiter, und so weiter. Wie dieses kleine Verkaufsgespräch endet, bleibt der Phantasie des Lesers überlassen. Und was will uns das Ganze sagen? So leicht kauft man ein Moped nicht, wenn einer nicht die Wahrheit spricht.



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

- ADLER -

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

- 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

100 alte BMW's & Teile Bj. 50-85 • An- und Verkauf **Martin Kornhas**

Durlacher Allee 105•75 Karlsruhe Tel. 0721/617751 Fax 0721/6215 39 Geöffnet: Di bis Fr. 15-18.30 Uhr und Sa 9 bis 13 Uhr

WAX-COTTON ANZÜGE GIBT ES VIELE

ABER NUR EINEN



SIE SOLLTEN

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

- AWO -

425 S, Getriebe ges., T. Lößner, WH 3 der TUM, Zi. 232, O-3024 Mageburg

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

- BEKLEIDUNG -

Bekleidung * Integralhelm Nolan N 42, Fiberglas, rot- Do) 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

Harro-Lederkombi, dunkelblau, neuwertig, einteilig, Gr. 46/48, 175 cm, kaum getragen, DM 280, Tel. o04221/84595 18 bis 20 Uhr

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

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

Lederhose Gr. 46 und Jacke Gr. 52 (fällt klein aus), schwarz, Handschuhe, Helm und Gürtel (2 x getragen) zu verk., Tel. 0031/58/121590

Lederjacke aus den 50er Jahren, gut erhalten, 3/4 lang, Gr. ca. 46/48, VHB 350 DM, Tel. 05051/4345

Motomod Allwetteranzug neuwertig, VB 250, Telefon 0511/6041556

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

Schwabenlederkombi, Gr. 56, wie neu noch 1 Jahr Garantie, NP 1.800 DM für VB 790 DM, Tel. 06421/27398, ab 21 Uhr oder vor 10 Uhr (nur Mo bis

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

- BENELLI -

Verk. Motorella Minimokick, ca. 20 Jahre alt, guter Origzust., fahrfertig, DM 550, Tel. 0208/663960

- 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 10 Uhr

BMW * R 50/60 Suche R 26, 250 ccm, unrest., zerlegt 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 und linken Seitendeckel in grau, Andy, Tel. 0421/503035

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

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

R 100/7 Motor: Zyl. geschl., Kolben 0 km, Köpfe 1 Jahr alt, leider 1 Auspuffgewinde def.,1300 DM, 38 mm Auspuffanlage alt aber kplt. + O.K., 280 DM, R 100 S Köpfe, ü berholungsreif, 250 DM, Tel. 040/8903070

R 25/3 Basis mit Steib LS 200, km 2.500, Motor R 26 auf 300 ccm, Nockenwelle R 27, Schwungmassen leichter, große Ölwanne,ca. 20 PS, sehr schöne Optik, DM 9300, Tel. 08856/7907 o. 7893, Peter

R 25/3: verk. vorderen Kotflügel, Tel. 0221/727838

oder defekt, Telefon 02602/ 8706, abends

R 27, suche Schwinge vorn kplt, Batterie/Luftfilterkasten, Achsantrieb 27:6, Tacho dazu, biete R 25/3 Telegabel neuwertig, evt. im Tausch, Antrieb 25:6 überholt, Tel. 0202/ 465299

R 51/2 + /3, verk. Schorsch-Meier-Tank rest., mit Hähnen, verzinkt, schwarz, 0 km, DM 450, Tel. 04321/41634

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 60/2 gesucht, Zust. unwichtig, Tel. 04321/41634

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

R 60/5 ohne Lampen, fahrbereit, zum Auf- oder Umbau, Kornhas, Tel. 0721/617751 H

R 60/5, 60/7, 80 RT, 100 RT, 50/2, viele Rahmen, kompl. u. massenhaft Teile, Kornhas, Tel. 0721/617751 H

R 60/5, Bj. 73, Polizeim., zu verk., 80 tkm, sehr gepflegt, A 65 L, Bj. 69, Exportmodell, mit Koffern, Gläserverkl., Ledertaschen, Einzelsitz, 4.000 DM, Tel. 0551/36791 ab 07395/610 18 Uhr

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

R 66: verk. Rahemn, Tank, Lenker mit Haltern, Lampe, vorderen Kotflügel, Fahrersattel und div. Teile, Tel. 0221/ 727838

R 69 S Motor Getriebe kplt. mit Kayserzylindern, nicht billig, Heinrichverkleidung, zweiteilig, aus Alu, DM 500, Tel. 0041/72/442336, abends, CH, Bodensee

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

R 80 GS, rot, Bj. 2/90, TÜV neu, mit Koffern und vielen Extras, VB 10.500, Tel. 02331/13215, Anrufbeantw.

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

Suche /5 oder /6 5-Ganggetriebe, R 50 Schwingen v.+h., 2 Festbremssättel, Bremsscheiben und weitere /6 Teile, kann auch tauschen, verk. /6 Rahmen mit Heck u. Brief VB, 600er Lima u. Zündung, Vb 380 DM, Briel Zusatzkühlung f. Ölwanne DM 140, Zierleisten Steib LS 200 kplt. DM 88, Tel. 08856/7907 o. 7893

Suche Anschlußteile für R 50-MZ Lastenbeiwagen, Tel. 04321/41634

verk. Achsantrieb 8/34 von R 45, DM 250 und Zylinder + Kolben von R 60/5 für DM 100, Tel. 04934/7050

- BSA -

deutscher Brief, 2-1, Zylinderkopf, Vb 4.200 DM, Tel.

B 40, 350 ccm, Bj. 67, mit NL-Zulassung, orig. und gut fahrbereit, 3500 fl, zu verk., Tel. 0031/5279/2526

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

Suche 250er Alpina Bj. 72 zum ausschlachten bzw. Teileträger, und/oder Kontakt zu Fahrern von älteren Bultaco Motorrädern, Trial Tel. 06136/5739

- DKW -

Aggregat Wehrmachtsmotor zu verk., VB, Tel. 08856/7907 o. 7893

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

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

RT 125 W, Bj. 52, Spulenkasten fehlt, sonst kplt., FP 900, suche Motor ILO-Twin, auch Teile, Tel. 02133/61440

RT 125/175/175 S/200/200 H/ 250/2: Rahmen und Gabeln billig zu verk., Tel. 0821/ 436914 Mo-Do 20-21.30 Uhr

RT 175, Bj. 57, mit NL-Zulassung zu verk., Tel. 0031/5930/ 26050

RT 250/2, wer hilft? Suche Zündschloß und Ersatzmotor sowie Auspuffkrümmer und Schalldämpfer, Tel. 08362/ 38756

- DNEPR -

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

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 -

Einzyl. 350 Desmo, Bj. 70, 26 PS im Brief, ferrarirot, technisch und optisch vollst. rest., TÜV neu, Preis VHS, Tel. 06532/2774 (ab 18 Uhr)

Srambler 450 zu verk., Zust.: 2, VB 5200, Tel. 04131/66265

Verk. 450 Mk. 3 Desmo, Bj. 70, TÜV 7/92, evtl. neu, Doppelduplex, Hauptstromölfilter, 12 Volt, VHB 6000 DM, Tel. 0431/7890271

WHB u. ETL für 500 SL, DM 20/15, Tel. 0241/507469

- EMW -

Suche hinteres Schutz blech für R 35, Tel. 0221/727838

- ESO -

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





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

Miesmuffel ohne einen Schuß Romantik im Blut können jetzt kleines Geld sparen. Sie brauchen nur auf die Bestellung des "Klassik Motorrad- Kataloges" zu verzichten, den die GummikuH-Mannschaft gemeinsam mit der "MO"-Crew aus Stuttgart erstellt hat.

Was da drin sein soll? Geschichten, Storys, Bilder, Infos...das pralle Leben der Oldieszene aus jedem Blickwinkel. Ganz gleich ob Alltag, Restaurierung,

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

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

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

- GEHA -

Transportfahrrad: Motorblock ca. 175 ccm, Bj. 1950, zu verk., Tel. 0031/5930/26050

- GESPANN -

Suche Gespannfahrer in Berlin und Umgebung für Filmaufnahmen. Ich drehe einen Film über Gespanne. Spätere Organisation eines Gespannfahrerstammtisches nicht ausgeschlosssen. Tel. 030/3246126, Robert Schneider

- HARLEY-DAVIDSON -

FXB 1340 Sturgis, Bj. 80, 30 tmls, Originalzustand, VHB 18.500 DM, Tel. 00352/520955, Frank Kremer, Luxemburg

Liberator, Bj. 1943, mit NL-Zulassung zu verk., Info zwischen Mo und Fr. ab 18 Uhr, Tel. 0031/5496/71106

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)



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 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

- HONDA -

CB 125 Twin, Viertakt, Bj. 70, neue Batt., sieht gut aus und läuft prima, Tel. 0031/5729/2738

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. Teileträger DM 500, Telefon 04221/84595

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

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.

Das gibt's auf fast keinem Schiff Wir helfen bei

vielen Problemen, wie

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

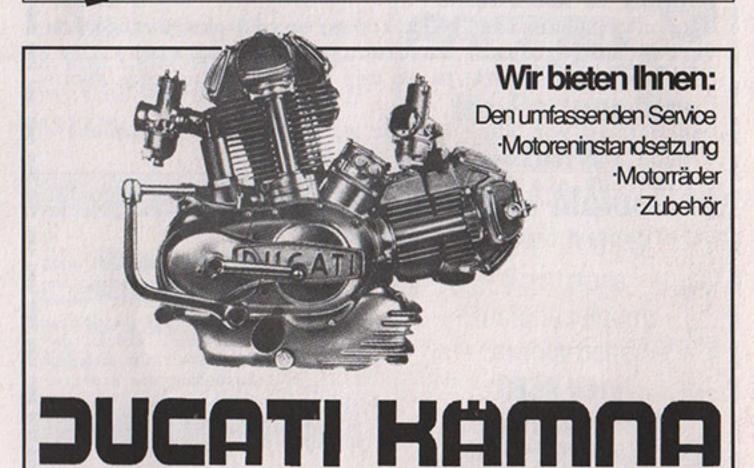
k & K Motorräder

MS Treue östlicher Bahnhofskanal 2100 Hamburg 90 Tel. 040-765 86 21 Maschine zum Schlachten, van Veen, Tel. 0031/5169/ 1763 Motor CB 250 T sehr wenig gelaufen, DM 750, Jürgen Buss, Telefon 06109/31762, Ffm

"Zweitaktfahrzeugmotoren"

- wer Bescheid wissen will, bestellt sofort beim GummikuH-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!



DNEPR 11 - 10800, -DM
DNEPR 16 - 12500, -DM

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

DNEPR 16
mit BMW-MOTOR - 17800,-DM

NEU DNEPR 11

mit BMW-MOTOR - 15500,-DM

sofort lieferbar, sämtliche Ersatzteile + Zubehör auf Lager

NEU Schwinge

mit Scheibenbremse - 2300,-DM

URAL Seitenwagen - 2850,-DM mit TÜV

Alle Teile mit TÜV

Ihr Partner in Deutschland

Theo Däschlein

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

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

MOTALIA im Abonnement Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an: Verlag Hasselbrink, Postfach 2322, 2300 Kiel Ja, ich möchte MOTALIA ab der nächsten Ausgabe abon-Den Betrag von 35, - DM für ein Jahr (12 Ausgaben) ■ O habe ich auf das Konto überwiesen O habe ich als Scheck beigefügt O ich möchte erst ein Probeheft haben. Vier DM in Briefmarken habe ich beigefügt. Absendung des Widerru-PLZ, Ort:fes... Datum + Unterschrift:.....

Satz Orig.-Federbeine für CB 400 Four, neu, 0 km, geg. Gebot, Tel. 0202/465299

Suche Auspuffanlage für GL 1000, Bj. 76, verchromt!, ab 17 Uhr, Tel. 06693/686

Suche CB 125/CB 200 Zweiylinder, Bj. 68-74, Motor und Teile oder billiges Schlachtfahrzeug, Telefon 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 die breite weiche Sitzbank alten Typs von CX 500, men mit Brief, neuer Motor, Tel. 0251/233697

- HOREX -

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

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

- INDIAN -

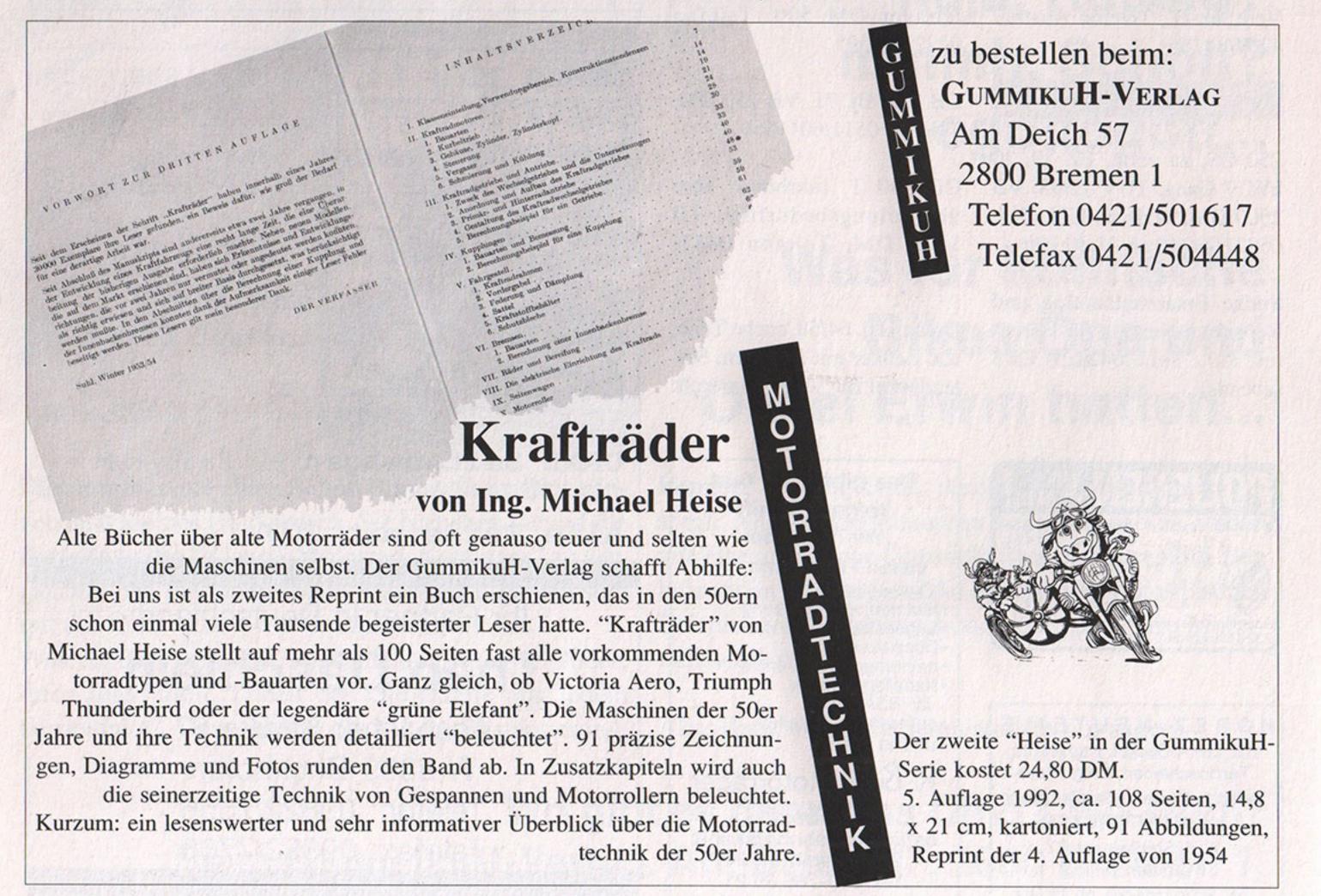
Suche Scheinwerfer, Hupe und Magnetzündung, Bremshebel u. Zündschloß für Scout Bj. 27, Jordan Hermann, Unterer Platz 6, A-9372 Eberstein

- JAWA -

350, Bj. 52, ohne Papiere zu verk., Tel. 0031/5928/13679

350er Gespann, EZ 2/89, TÜV 3/93, 1500 km, rot, Extras, Vb 3800, zu verk., Tel. 0911/ 472627

354, 90% kplt. zerlegt, Rah-



wg. Hobbyaufgabe billig abzugeben, Marko Schüler, Elsebruchweg 49, O-1512 Werder/Havel

- JUPITER-

SW passend für BMW-Schwingenmodelle, fl. 1750, Tel. 0031/5919/12857

- 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

- KREIDLER -

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

- LAVERDA -

suche für 750 GT eine 230 mm Grimeca-Hinterradbremse, evtl. kplt. Hinterrad mit Grimecabremse. Biete ein Hinterrad mit 'alter' Laverdabremse, Tel. 06136/5739

- LITERATUR -

BMW Motoräder - Typen und Technik, Ariel Verlag, wird dringend als Original gesucht!, Jürgen Strohmenger, Telefon 02254/5165

Das Motorrad 1960-80, kplt. in Holzbox, DM 1500, (unter DM 3 pro Heft!), 'Motor-Classic'ab Heft 1, DM 70, Tel. 04321/41634

Motorradprospekte, Telefon 0211/252157

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

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

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

Suche händeringend Heft 6 (Nov 88) von Past Perfect, auch kopiert, biete GK&PP Feb 90 - Feb 91 kplt., Michael Wasmund, Geisswiesenstr. 17, 74 Tübingen, Tel. 07071/

Suche Motorrundschau 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

tausche 'Das Motorrad' Jg. 51, gebunden geg. Motorrad 1949/50, fast alle 'Motorrad' Testberichte seit 1960, pro Zeitschrift DM 5, Tel. 0241/ 507469

verk. Einzelhefte: AMS 1950-59; 'Das Motorad' 1957-79, Automobil & Motorrad Chronik, 1972-85. Triumph ETL Trophy-Trail TR 5 T 1973/74 u. Daytona T 100 R 1973. AMAL Fischer-GP, 29 mm, neu, Tel. 05271/33749

- MAICO -

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

M 250 B, viel Blech u.a., billig, Telefon 0211/252157

M 250 B, viele Teile dazu, VB 700 DM, Greil, Tel. 089/ 707188

Suche Motor für M 250 B, 277 oder 360 ccm Kolben und Zylinder, Ersatzteilkatalog, Betriebsanleitung, Werkstatthandbuch (TDVs) und Kfz.-Brief. Telefon 0421/513255 (abends)

- MATCHLESS -

G 9, Bj. 56, TÜV neu, zugelassen. Mit zweitem Motor und 12 Volt Lima. Infos am Telefon: 030/3447841 oder 030/ 4652725

- MIELE -

k 31, 100 ccm, PS, Trapezgabel, unrest. klpt. mit Ersatzteilen, zu verk., Tel. 05202/ 83382

- MOTO FRANCAISE -

Fahrer/in gesucht. Laut INFO vom Ele-treffen sollen in Bremen und Neuwied noch 2 MF 650 laufen. Bitte bei mir melden. Meine MF ist die Nr. 0063. Markus Körner, Lüneburger Str. 15, 2121 Barendorf, Telefon 04137/564, Anrufbeantworter

- MOTO GUZZI -

Für kleine guzzen: zwei Kontaktsätze, zus. DM 15, ein Zündkondensator, DM 5, Ansauggummis, vermtl. V 35, Innendurchmesser 25 mm,

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, Tel.: 0 47 44 / 5060

Orig. getreue Lackfarbtöne und Zierstreifen

CB 750/550/500/400/350four und

andere Honda-Modelle der 70er Jahre. GL 1000 in Vorbereitung Tel.: 02366-87036

neu, Paar 10 DM, alles neu, Patrick, Telefon 08330/1349

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

Ihr Partner für

BMW Oldtimer-Motorräder

R 24 - R 69 S

- Ersatzteile -
- Instandsetzung -
- Strahlarbeiten -2930 Varel Gewerbestraße 15

und 8 50 31-33 Telefax (0 44 51) 8 51 20

Telefon (0 44 51) 79 50

MZ-TREFF - INFO Ersatzteile für alle MZ-Modelle z.B. ES-ETS Kettenräder Ansauggummi ES-ETS-TS-TS/ 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

KOLBEN

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

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



Telefon 0221/78.63 46 und 02133/61996



Reparatur und Restaurierung aller Typen und Marken

Meisterbetrieb der Zweiradmechanik Gereon Höntgesberg Altennümbrecht 51 W-5223 Nümbrecht Tel. 02293/7844

Huschke & Wirth GmbH

 Zylinderschleiferei · Elektr. Zündanlagen · Glasperlenstrahlen Am Kuhlenkamp 48 4630 Bochum 1 Tel.+Fax 0234/47 25 98

MAICOLETTERS

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

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

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

V 7 700, Bj. 68, bis auf Vergaser Orig.-Zust., rot/silber, Zivilversion, DM 5500, Telefon 02065/65876

- MZ -

Biete Klappgepäckträger und andere Teile gebraucht für ES 175/250/1/300, 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, zuverlässig und alltagstauglich, 20.000 km, Alu und Chrom gut, neues Vorderrad, Org.-Zust., FP 850 DM, Tel. 0551/ 45835, Thomas

ES 250/1: suche Lenkerhälften, Abdeckkappen, Federbeinaufnahme, Zigarrenauspuff, Motordeckel links, alte Form, Chromringscheinwerfer, Telefon 05841/5735

ES 250/2 Gespann, Bj. 70, original 8 tkm, DM 2.400, Lasten-SW DM 450, Verk. MZ-Teile aller Art und Personen-SW, suche IFA und Robur Literatur und Teile, Tel. 040/ 7890758

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

ETS 250: Blechseitendeckel, neu, schwarz, DM 30; Gabelbrücken DM 15; Hinterrad 18' 20; ES 250/2 Tank beige, kl. Delle, DM 15; ES 125 Vorderschwinge mit Sch utzblech DM 25; SW-Rahmen kplt. DM 150; Hans Hohmann, Tel. 06102/57802. Viele andere MZ-Teile, auch TS

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

ETZ 250, guter Zust., Scheibenbremse, Motor überholt, mit DZM, Seitenst., Reifen neu, TÜV neu, VB 850 DM, TS 250, sehr guter Zust., Motor total überholt, KW, Zyl., Reifen neu, TÜV 2/94, Vb 900, Tel. 0037/7338/2387

ETZ 250, verk. kplt. Motor mit kplt. 12 V Elektrik, Vergaser und Auspuff (Kolben Schlecht, sonst gut!) für DM 250, weiterhin ein Motor TS 250/1 und zwei Motoren ES 250/2, alle mies, je DM 40, Andy, Telefon 0421/501617

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

ETZ 251, 13 kW, neu, 0 km, VHB 2500 DM, Tel. 03/7668/

ETZ 251, Bj. 88, guter Zust., ohne TÜV, ca. 15 tkm, für 1200 DM zu verk., Tel. 05932/ 2699

RT 125, verk. Lampen, Lenkeradeckungen für /3, Gabelteile, Zylinder mit Kopf und Kleinkram, Telefon 0421/

RT 125/3, Bj. 62, Einzelsitze, Originalzustand, diverse Ersatzteile (Zylinder, LIMA, Luftfilter usw.) ggf. 2 zusätzliche Rahmen. Preis Verhandlungssache. Telefon 05841/ 5735 ab 16.00 Uhr

Suche ETZ 251 Gespann, neuwertig, oder neuen Superel. SW, oder AWO-Gespann, Tel. 030/8554962

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

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

TS 250/1 und ETZ 250 Topzust., DDR-Brief, kein TÜV, DM 600, Telefon 0421/ 4986441

Verk. ETZ 251, ca. 5 tkm auf 300 ccm aufgebohrt mit Mahlekolben mit SKF-Lagern, Wildschreilima, besser als neu, Tel. 04921/31594

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 Dorfchemnitz

- NORTON -

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

Commando-Roadster, 750, TÜV 4/93, Bj. 71, Topzust., orig. rest., nur für Liebhaber, VHB 11.800 DM, Tel. 02171/ 31005

- NSU -

Konsul Teile: Getriebe, Blechteile, uvm., D. Eger, Tel. 05202/83382 Asemissen

Max, suche Auspuffhalter, Werkzeugkastenstreben und Sattelfedern mit Schutzrohr für Spezial- oder Supermax, Tel. 04751/4479

NSU Ersatzteile für fast alle Modelle, Liste DM 3,-, NSU-

Motzke, Nr. 13, 6405 Büchenberg, Tel. 06656/8605 H

Quick, Bj. 39, kplt. rest, H. Bergsma, Tel. 0031/5230/ 13967

tausche OSL 201 Motor mit Getriebe und Verg. geg, OSL 251 Motor, Bj. 52, Tel. 04346/ 7025, ab 20 Uhr

Verk. Lux, Bj. 52, Kurbelwelle, Vergaser, Kupplung, usw. NEU, guter Zust., DM 3500, Telefon 09441/5599

- OSSA -

Suche Tank, Sitzbank, Unterlagen für Moto cross 250, Bj. ca. 75, Tel. 08024/8491

- PANNONIA -

Suche für TLF 250 Ritzel und Rücklichtglas, verk. div. Teile, Telefon 0431/6974

- RIXE -

97 ccm, zu verk., Bj. 59, mit Sachs Motor, VB 1250 fl, oder wie neu, zu verk., Tel. 0031/ Tausch geg. Einzylinder- 5919/12857 BMW, Tel. 0031/5212/1773, ab 17.30 Uhr

- 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

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

- SOLO -

Mopedmotor, 50 km/h, nagelneu, zu verk., Titus Marschall, Rossbachstr. 24, 4200 Oberhausen 11

- SONSTIGES -

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

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

Helm für 3-4jähriges Kind, K.U. 53 cm, DKW SB 200, suche Briefkopie, Tel. 0421/ 4986270

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

Orig. Soziusschwingsättel Pagusa aus alten Lagerbeständen, unbenützt, Zust. 1-2, für Gepäckbrücken, St. 130 DM, Tel. 07471/71132 abends

Reifen 3.50 x 16 hinten, so gut

Steib-SW S 501 (Torpedo Modell), Rahmen und Boot rest., MZ-SW, Jawa 250 ccm, Bj. 57, mit NL-Zulassung, Tausch geg. Tank für Guzzi V 7 spezial, BSA M 21 Motorb lock oder E.-Teile möglich, Tel. 0031/5967/2878

Suche 32er Dell Orto mit Beschleunigerpumpe, Einstellschrauben rechts für Ducatisingle, Erfahrungsberichte erwünscht, biete Pagusa-Soziusschwingsattel für Gepäckträgerbef., 70 DM, Tel. 0211/ 285112

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

Suche Verschlußstopfen für Nickel-Kadmium-Batterie 6 Volt, Tel. 04321/41634

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

Verk. als geb. Kopie Ardiewerbeheft '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. Brigdestone 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

EDELSTAHLSCHRAUBEN

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

Markenreifen zu **TOP PREISEN**

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

3.00 x 10 49,00 | 3.00 x 19 88,00

52,00	3.25 x 19	90,00
52,00	3.50 x 19	99,00
55,00	Metzler ME	11
41,00	THE REAL PROPERTY AND ADDRESS OF THE PARTY AND	
54,00	3.25H x 19	134,00
55,00	Metzler ME	77
55,00	4.00S x 18	134,00
50,00	4.00H x 18	141,00
51,00	Metzler Blo	ock K
61,00	4.00 x 18	129,00
63,00	Conti	
47,00	3.25H x 19	115,00
54,00	4.00H x 18	119,00
55,00	2.75 x 17	66,00
59,00	Michelin M	138
69,00	THE REPORT OF THE PARTY OF THE PARTY.	
99,00	2.75S x 18	78,00
	3.00S x 18	79,00
	3.25 x 18	79,00
THE RESERVE OF THE PARTY OF THE	TO SHARE THE PARTY OF THE PARTY	85,00
March Control of the Control	D-30-VARTNESS 3-2400	89,00
ock C	17 9 6 4 6 5 6 19 May 10 1 4 6 6 7 May 16 1	99,00
83,00	100 C C C C C C C C C C C C C C C C C C	79,00
Section of the second section of	CRASS SERVICE	85,00
86,00	3.25S x 19	95,00
C 84		
	52,00 55,00 41,00 54,00 55,00 55,00 51,00 61,00 63,00 47,00 54,00 55,00 59,00 69,00 99,00 99,00 103,00 ock C	52,00 55,00 41,00 3.25S x 19 54,00 3.25H x 19 55,00 Metzler ME 55,00 4.00S x 18 4.00H x 18 51,00 61,00 47,00 3.25H x 19 4.00 x 18 63,00 Conti 47,00 3.25H x 19 4.00 x 18 Conti 47,00 3.25H x 19 4.00H x 18 55,00 2.75 x 17 Michelin M 3.00 x 17 99,00 3.00 x 17 99,00 3.00 x 17 99,00 3.00 x 18 3.00S x 18 3.00S x 18 3.50S x 18 4.00S x 18 3.50S x 18 4.00S x 18 3.50S x 18 3.00 x 19 3.25 x 19

S. Meyer Bahnhofstr. 41

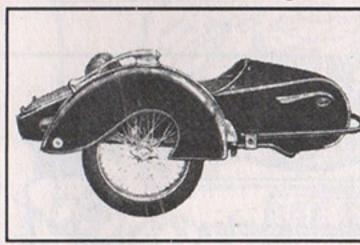
6521 Hillesheim/Rheinhessen Tel. 06733/8195 oder 7281 Fax 06133/2424

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, VELO-REX-KLASSIK zu günstigen Preisen. Zubehör und Ersatzteile für Seitenwagen und Gespanne.

Täglich Versand und Ladenverkauf!

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



Hydraulikschläuche

1 Stück Syncrontester

Glyceringedämpft, Edelstahlgehäuse mit 1m Meßschlauch und Schlauchtülle = 1 Satz pro Satz 32,95 DM

Stahlflexbremsschläuche mit TÜV-Gutachten, auch Sonderanfertigungen für alle Maschinen und Bremsbelägen asbestfrei, auf Anfrage.

Weser-Flex, Hydraulikschläuche, Tel. 0421/450259



Lohrig & Kölle GmbH, 2808 Syke

Schnepker Str. 15, Tel. (0 42 42) 10 92



BMW-Gebrauchtteile, SITO-Auspuffanlagen für fast alle Modelle ab 320,- DM, Gespannrahmen für BMW-Motoren, Gespann-Umbauten

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



PHONE: 04532 / 62 28

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

Verk. Vollverkleidung von Walter Villas 350 ccm WM-Aermacchi-HD. noch nicht lackiert bzw. gebohrt, ohne Halter, unbeschädigt, aber verstaubt, geg. Gebot, Tel. 06136/5739

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

- STEIB -

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

SW-Rarität, Bj. 48, Fgnr. 15, zum rest., Tel. 05202/83382, A semissen

- 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 -

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

Verk. zwei Suzuki-klassiker: GT 250, TÜV neu ab Zul., und TS 250 'scrambler', jeweils Orig. Zust., Tel. 06172/36819

- TEILE -

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

Verkaufe nachgefertigte Gummiformschläuche für Pränafa-Kettenkasten (Breite DS 7, Bj. 72, 24 tkm, guter

40 mm, Höhe 62 mm, innen 48 x 30), Stück 55 DM. Norbert Neder, Reuther Str. 15, 8550 Forchheim, Tel.: 09191/94315 ab 20.00 Uhr

WEB Gabel kplt. mit Schutzblech und Lenker (stammt von einer kl. französischen Maschine), Suzuki GS 550 T, Bj. 82 mit Koffern und Verkl., zu verk., Tel. 0031/5930/26050

- TRIUMPH (D) -

Suche für BDG 250 H Getriebedeckel (innen) oder ganzen Motor, Tel. 07842/1087, Gregor verlangen

- TRIUMPH (GB) -

6 T, Bj. 64, zu verk., viele Eintragungen, neu aufgebaut, TÜV neu, Stephan, ab 19 Uhr, Tel. 0431/336989, VHB 8.000

TRW 500, 2. Zyl., Bj. 55, mit NL-Zulassung, neu lackiert, muß aber z.T. noch montiert werden, preiswert zu verk., Tel. 0031/5279/2526

- URAL -

Gespann: suche Briefkopie, mögl. mit ECE r 40-Abags-Eintrag, Rep.-Anl., Handbuch, mögl. Deutsch, gerne auch Kopien, Kosten werden erst attet, Telefon 0511/ 6042270

Suche guterhaltenen Motor mit wenig km, Tel. 02041/

Suche mögl. Solo, restaurierbar, max 1800 DM, Telefon 02232/24379 oder 707749,

- VICTORIA -

Rad von Nachkriegsbergmeister zu verk., DM 75, Tel. 0221/727838

- YAMAHA -

Zust., VB 1500 DM, Peter, Telefon 07134/6592

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

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

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

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

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

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/

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

- ZÜNDAPP -

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

KS 125 sport/71, suche Zyl. + Kolben + besonders Kopf + hinteres Schutzblech, suche Räder von Bj. 71 + Sitzbank oder ganze Karre, Tel. 05751/ 14520

Norma Luxus, Bj. 53, kplt. rest, TÜV, zugelassen, Vb 4700 DM, Tel. 06021/20519

Verk. von 200 S folgende Teile: beide Kotflügel, rote Sitzbank, Tank, 16er Vorderrad, Gabel mit Lampenhaltern, Motor mit Zündanlage (Limadeckel fehlt), Vergaser, Fußrasten, Alufußbremshebel; evtl. Tausch geg. Horex-Teile, Tel. 06432/82753 oder W. Böhm, PF 1443, 6252 Diez/Lahn

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

- IN LETZTER MINUTE

Castrol- Biolube-Oel, pro Flasche (1 l): DM 15, (Zweitaktoel)!, Tel. 0511/7590831

Tornax: Telegabel kplt. für Z 250 und 175 ccm jeweils "neu" sowie Sattel für 175er zu verkaufen, Tel. 06325/7132

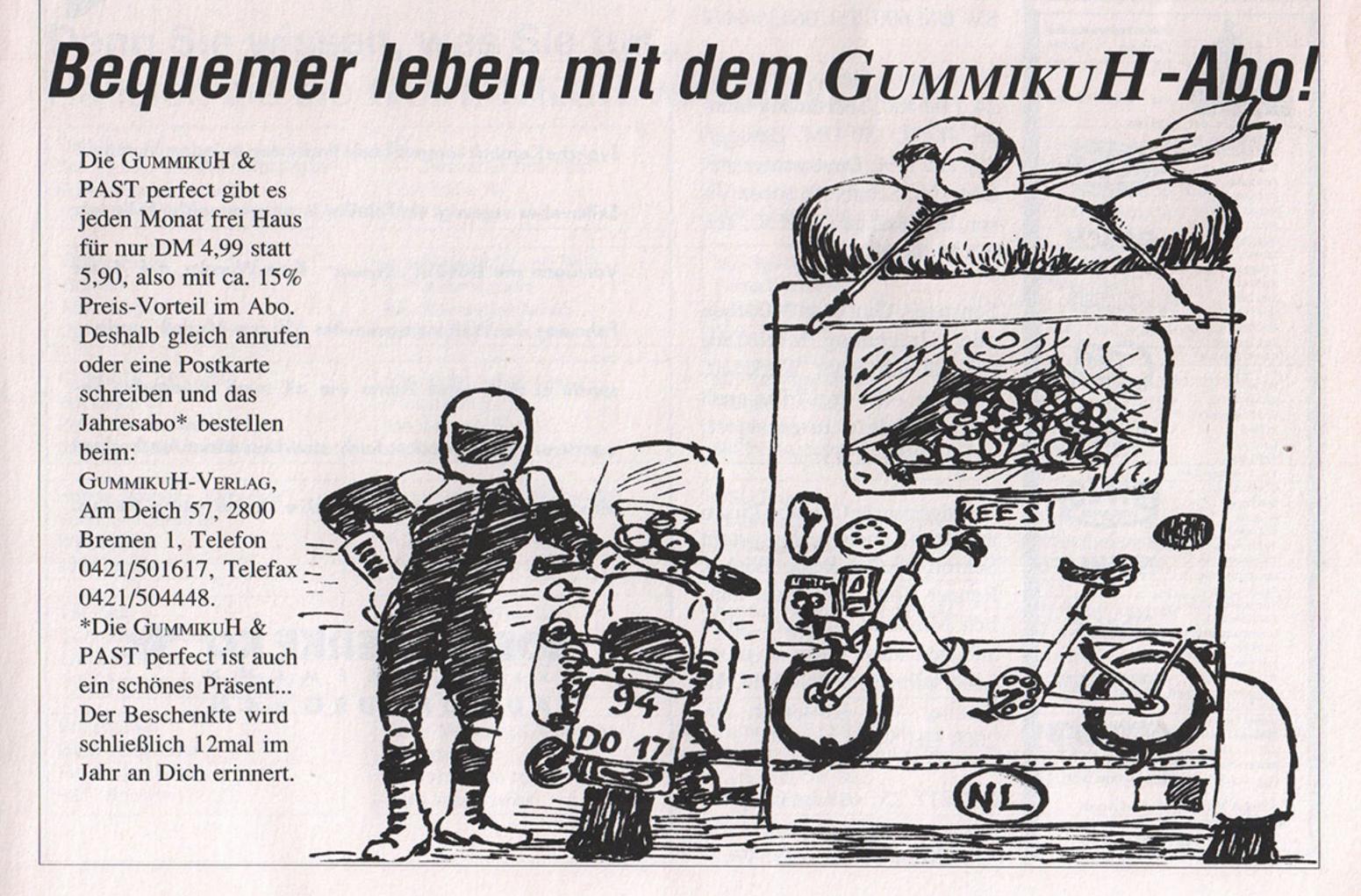
Triumph Tiger, Ardie NE, Steib 500, Motoren: NSU OSL

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



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







- alle PKW ab Bj. ca. 1960 auch 6V und/oder + an Masse
- infrarot gesteuert einfachster Einbau - wartungsfrei ab DM 171,- (Boschverteiler)
- * auch für Motorräder

BMW/Japaner/MZ/Jawa Engländer/Moto Guzzi

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

WK-Verlag

Lagesche Str. 105 D-4902 Bad Salzuffler Telefon: 05222/22048 Fax: 05222/2795 Wir liefern über 3.000 verschiedene Titel technische Literatur für fast alle PKW, LKW, Motorräder, Mopeds Roller, Seitenwagen, Schlepper, Fahrräder u. s. w. von 1890 bis heute als Neuauflage!

Außerdem fürhren wir ein Antiguariat für Kfz-Zeit schriften, Prospekte, Literatur, etc.! Auch Ankauf und Tausch möglich! Den ständig aktuellen Antiquariatska talog können Sie gegen 5,- DM inkl. Versandkoste anfordern. (Oder abonnieren!)

Fast alle gängigen KFZ-Bücher internationaler Verla ge sind lagermäßig vorrätig und können in kürzeste Zeit geliefert werden. Des weiteren finden Sie über 500 verschiedene historische Plakate und Plakatreproduk tionen in unserem Sortiment. (Posterkatalog kosten

Unser Gesamtkatalog ist für 5,- DM Schutzgebühr ei hältlich. Für spezielle Anfragen stehen wir jederzeit te lefonisch für Sie bereit. Wochentags: 9.00 - 20.00 Uhr Samstags: 12.00 - 18.00 Uhr. Sie können alle Titel per Telefon, Telefax und per Post bestellen, oder Sie besuchen uns in unserem Ladengeschäft nur 5 km von der BAB 2 (Hannover-Ruhrgebiet) Abf.: Herford/Bad



Denfeld

600, 350er Haarnadel. 250, JAP 500, Konsulteile, Limas, "Das motorrad" von 51 bis 83, "PS", zu verk., Tel. 0561/ 65547, ab 22 Uhr

Maico MD 250, blaumetallic, TÜV frei, im Neuzustand, Vb 2950 DM, Tel. 02173/81536

Steib LS 500 (Zigarre), guter Zust., Sitz und Kotflügel fehlen, Anschlüsse für R 51/3 vorhanden, Preis VB; AJS Gabel ohne Brücken, Preis VB; R 25/2 Vorderrad kplt., Preis VB, Tel. Mo-Fr 04627/ 842, Sa-So 040/7428751

Suche für EMW R 35/3, Bj. 54 alle möglichen Teile: Sättel, Rücklicht, Lampenring, usw., bitte ales anbieten, und suche für Simson-SW: Schutzblech, Haltegriff, Windschild, usw., alles anbieten, Tel. 09641/ 3322, abends

URAL-M 72 Gespann, Bj. 63, rest., alltagstauglich, TÜV neu DM 4.800; DUNA-SW mit Alu-boot, DM 800: Velorex-SW DM 600, Tel. 06826/6473

Bekleidung: Harro, schw., Gr 24, DM 400, Thermoboy orange, 48/50, 350 DM, Barbour, 48, 120 DM, Dayt-winter ,43, DM 100, Schuberth super Visor, ECE fast neu, DM 50, Tel. 07151/68288

Sonstiges: Gibt es in München oder Umgebung Motorradfreunde mit einer Werkstatt, Scheune, oder drgl.? Bin auch Garagenmiete interessiert, Tel. 089/6371513

Sonstiges: suche Oldy ab 175 ccm m. Brief, auch zerlegt, kein Schrott a. Ost. keine Trial o. Renner Honda Dax oder ähnlich Minikrad auch def. alles anbieten auch Literatur möglichst schriftlich mit Bild, H. Fischer, von Hüttenstr. 29, 2000 HH 50

MZ ETZ 251 - suche Gespann oder nur SW-Superelastic neuwertig, Tel. 030/8554962



Typische Konstruktionsmerkmale findet man an jedem Motorrad. Selten aber vereinigt ein Fabrikat in sich eine solche Fülle von Vorzügen wie HOREX "Regina". Kein Wunder, daß dieses Fahrzeug der Welt meistgekauftes 350 ccm-Modell wurde spricht es doch seine Fahrer wie all seine staunenden Bewunderer immer wieder durch eine besondere Ausdrucksart all seiner Qualitäten an: durch die ihm eigene Rasse.

HOREX-WERKEKG FRITZKLEEMANN BAD HOMBURG v. d. H.

Honda CBX 1000 und Ersatz- Norton, verk. Rep.-Handbuch teile Vb 6500 DM, Bj. 78, für Commando 750/850, FP guter Zust., Stahlflexleitun- DM 25 + Porto, Tel. ab 15 uhr gen, Gabelstabi, TÜV 7/94, 02853/4110 Tel. 02676/1240

Marke Harro, Gr. XL, zu verk., nur 1x getragen, Tel. 05282/ 8642, DM 400

BMW R 45/65: Windschild mit Halter DM 70, Scheinwerfer kplt. 80 DM, Krauser Zy- me von R 80 ST gesucht, Tel. linderschutzbügel Paar DM 02661/20087 80, Spiegel Stck. 10 DM, Gepäckträger zur Montage auf Kofferhalter DM 30, Tel. 05401/43866

MZ: Sonderangebot: Seitengepäckträger für ETZ 250, Paar DM 49,-; H-4 Reflektor Stck. DM 30,-; Motorrad Welling, Tel. 09127/6223 H

Sonstiges: Lederjeans Damengr. 36 DM 100, Schalldämpfer R 25/3 DM 30, 04321/41634 oder 04821/ Yorck-Talbot-Spiegel DM 5280 30, Tel. 05401/43866

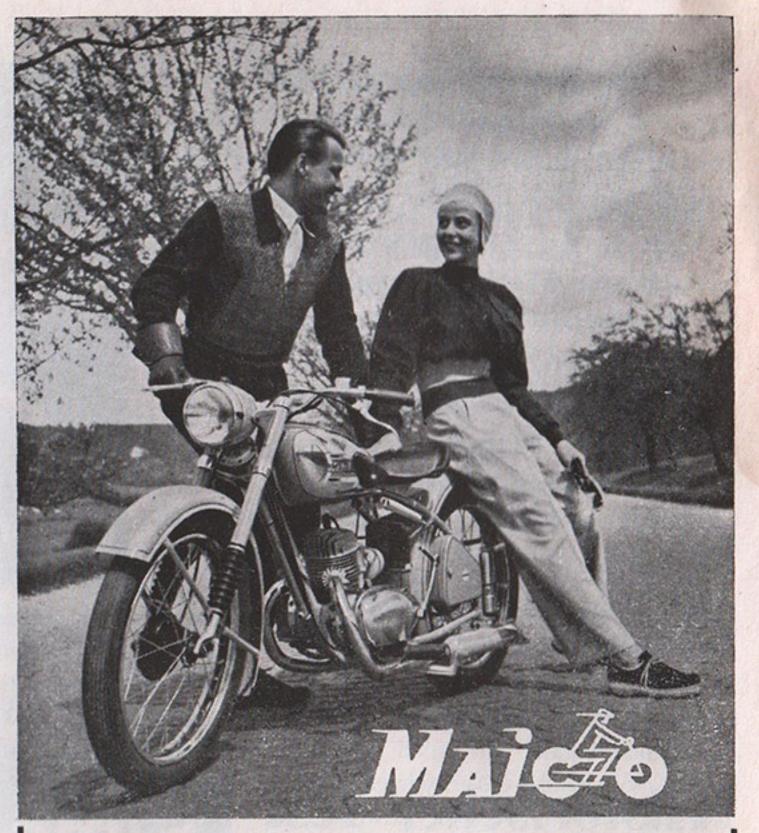
MZ ES 150, jede Menge Er-Bekleidung Gore Tex Jacke satzteile zu verk. und eine Bedienungsanleitung dazu, Tel. 05241/35971, Marko verlangen ab 18 Uhr

> BMW R 45/65 Telegabel mit Speichenrad, sowie Gabelhol-

> DKW Hummel Rücklicht für Typ 136, Bj. 64 sowie Unterlagen gesucht! Tel. 04966/395

Sonstiges: suche Rocker auf VHS-Video, Teile für Suzuki GT 125, Reparaturanl. für BMW R 25/3 (auch Kopie), Tel. 05132/56400

MZ TS 250, verk. Lederpacktasche + Sitzbankbezug, Tel.



Frohe Ferien-Fahrt!

An keinen Fahrplan gebunden wird Ihre Urlaubsfahrt durch eine ein unvergeßliches Erlebnis. - Hervorragende Straßenlage, modernste Allradfederung gewähr-

leisten tagelanges ermüdungsfreies Fahren -Dabei ist eine MAICO so sparsam im Verbrauch. Die Anschaffung ist durch günstige Ratenbedingungen für jeden möglich.

MAICO Motorradfabrik Pfäffingen/Tübingen

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

Literatur

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

British Bikes Brando's Mittelweg 2 2072 Bargtheide

GUMMIKUH-Verlag Am Deich 57 2800 Bremen-Neustadt direkt am Ufer der Kleinen Weser

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

Literatur Schröder & Weise Ohefeldweg 1 3000 Hannover - Anderten 71

British Bikes GLM-Motorräder Fischerstraße 1 3211 Rheden

AT-Zweiradtechnik Feld Dorfstraße 19 4047 Dormagen 1

Alte Motorräder und Teile Firma Buntspecht Bentheimerstraße 365 4460 Nordhorn

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

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

Motoren und Getriebe Gereon Höntgesberg Altennürmbrecht 51 5223 Nürmbrecht

Adler-Museum & Antiquitäten Strohmenger Kölner Straße 150 5354 Weilerswist

MZ-Treff Rainer Blaschke Trierer Straße 15 5561 Osann-Monzel

MZ-Spezialservice Firma Wildschrei Hauptstraße 26 5593 Brieden

MZ-Vertragshändler Michael Dietze Kölner Straße 191-205 5828 Ennepetal • 02333/87020

NSU Teile Peter Motzke Jacobusstr. 30 6405 Bückenberg/Fulda

Aprilia - Honda - Kreidler - MZ Zweirad Klein Hauptstr. 169 W-6757 Waldfischbach-Burgalb.

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

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

MZ und Gespannbau Peter Stern Bahnhofstraße 3 8442 Geiselhöring

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

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

Dnepr-Importeur Firma Theo Däschlein Ansbacher Straße 57 8809 Bechhofen

Motorradmuseum Augustusburg Schloß Augustusburg O-9382 Augustusburg

...und es werden täglich mehr.

Fußrasten

Kniekissen

Ersatzteillisten

tte anfordern gegen 5, -DM bei

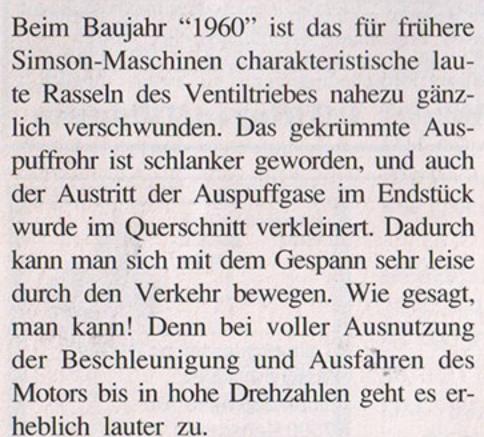
VebA Veteranenbedarf Arndt

Auf der Papagei 92, 5200 Siegburg Tel. 02241-50545

Das letzte Simson-Gespann fuhren wir vor knapp zwei Jahren. Außerlich unterschied es sich kaum von der jetzigen Testmaschine. In der Zwischenzeit sind jedoch vom Werk eine ganze Reihe Verbesserungen durchgeführt worden, die den Charakter dieses Fahrzeuges erheblich veränderten. Man kann der Simson bescheinigen, daß sie dadurch nicht nur schneller und anzugsfreudiger, sondern auch ruhiger und gewisserma-Ben kultivierter geworden ist.

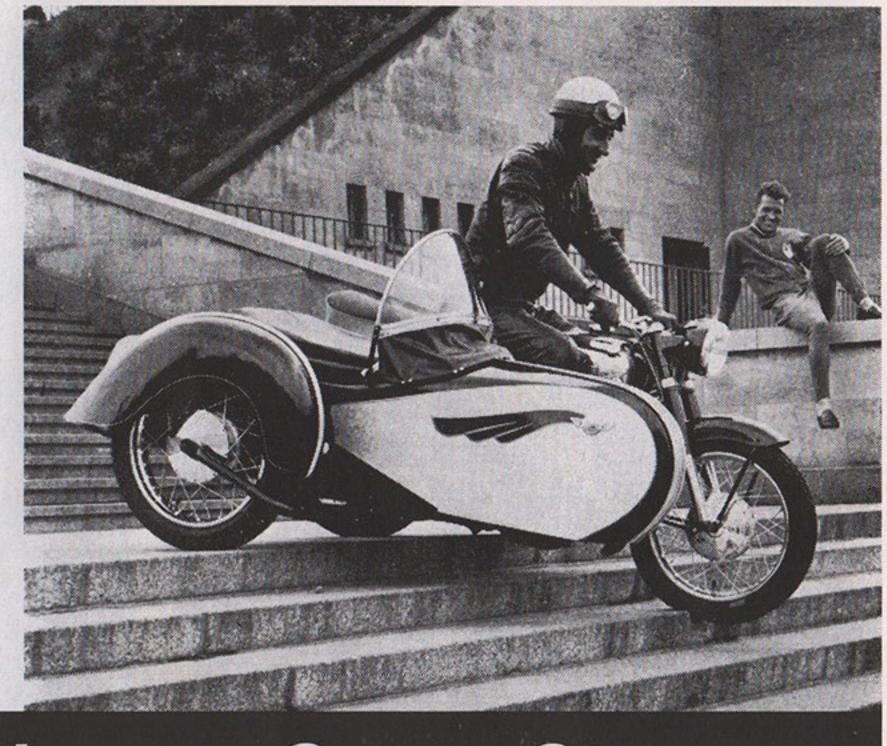
Historischer Test

aus der ADAC-Motorwelt 1959



Die beruhigte Ansaugluft holt sich der Motor aus der weitgehend staubfreien Zone unter dem Fahrersitz. Das Ansaugrohr und der Vergaser sind um etwa 15° geneigt, so daß sich vom Vergaser bis zum Zylinder ein nahezu gerader Ansaugweg ergibt. Aus der Neigung des Ansaugrohres resultiert schon, daß man bei der Simson sehr sparsam mit dem Tippen des Vergaserschwimmers umgehen muß. Tippt man zu viel, so ersäuft der Motor sehr leicht. Die Simson hat inzwischen ebenfalls den neuen Rundschieber-Vergaser erhalten, der einen günstigeren Teillastverbrauch bringt und außerdem einen besseren Übergang bei schnellem Aufdrehen des Gasgriffs ermöglicht.

Der Motor ist nach wie vor mit 14 PS bei 6300 U/min. angegeben. Unseres Erachtens dürfte die Leistung eher höher als niedriger sein. Seine Verdichtung wurde



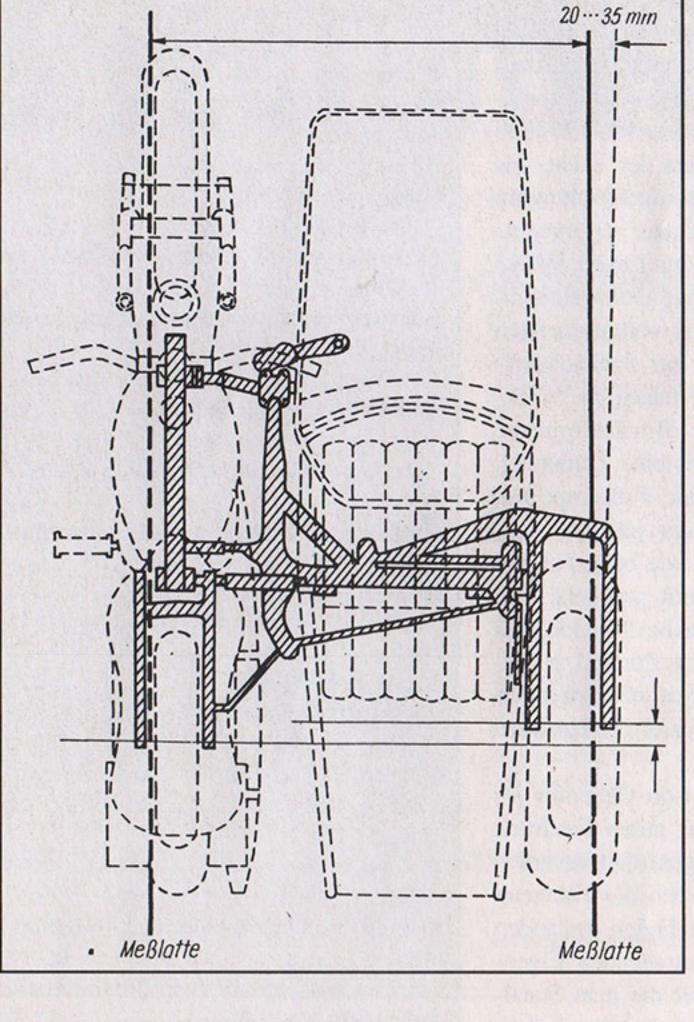
Simson-Sport-Gespann

von früher 7,2 jetzt auf 8 erhöht, und der Zylinderkopf ist als Quetschkopf ausgebildet. Kolben und Zylinderkopf sind dabei stufenweise abgesetzt, so daß das Kraftstoff-Luft-Gemisch bei der Verdichtung nach der Mitte des Zylinderkopfes geleitet und besser durchgewirbelt wird. Diese Maßnahmen führten zu einem merklichen Anstieg des Drehmoments, vor allem in den unteren und mittleren Drehzahlbereichen. Das maximale Drehmoment liegt bei etwa 4200 U/min.

Da die Drehmomentskurve sehr flach verläuft, gibt der Motor jedoch eine ausreichende Zugleistung bereits bei 3000 U/ min und etwas darunter ab. Durch diese gute Elastizität kann man z. B. im vierten Gang bis auf etwa 35 und im dritten bis unter 30 km/h heruntergehen und von da aus wieder ruckfrei beschleunigen. Dieses "unten mehr drin" ist auch aus der Beschleunigungskurve ersichtlich. Während wir mit dem seinerzeit getesteten Gespann 24 Sekunden von 0 bis 80 km/h ermittelten, braucht die neue Maschine für die gleiche Leistung nur 20 Sekunden. Belastet war die Maschine in beiden Fällen nur mit dem Fahrer.

Die Ölpumpe für die Druckumlaufschmierung ist größer geworden, und für die Ölreinigung sorgen ein Maschendrahtsieb vor der Ölpumpe und ein Ölscheuerblech auf der Kurbelwelle. Die Ölablaßschraube in der Ölwanne ist als Magnetstopfen

ausgebildet und hält den metallischen Abrieb fest. Die reichliche Schmierung des Motors und die gute Wärmeableitung bei dem verrippten Leichtmetallzylinder mit eingezogener Laufbüchse und dem Leichtmetallzylinderkopf sorgen für die gute Standfestigkeit der Simson-Sport. Die Maschine wurde von uns gleich auf der Überführungsfahrt von Suhl nach Berlin auf der Autobahn voll beansprucht. Kolbenklemmer oder ähnliche Scherzchen gab es überhaupt nicht. Die Zylinderkopfdichtung brannte uns einmal durch. Dafür kann man aber nicht die Konstruktion des Motors verantwortlich machen, sondern die ungenügend angezogenen Kopfschrauben. Neuerdings ist der Motorblock im Rahmen in Gummi gelagert. Dadurch werden Vibrationen weitgehend gemildert. Bis etwa 5400 U/min sind die Schwingungen kaum zu spüren. Im vierten Gang entspricht diese Drehzahl einer Geschwindigkeit von rund 80 km/h. Oberhalb dieser Drehzahl treten die Vibrationen wieder stärker auf, und bei Spitzengeschwindigkeit, die wir mit 92 km/h stoppten, ist das bekannte Kribbeln im Lenker in reichlichem Maße vorhanden. Daß es bei diesem Viertaktmotor nicht ohne Vibrationen abgeht, merkt man auch an den sich lockernden Schrauben. Für die Simson, und insbesondere für das Gespann, trifft in vollem Umfang das gleiche zu wie für andere Gespanne mit querlaufender Kurbelwelle. Ein normales



Anziehen der Schraubenverbindungen ist zwecklos. Da hilft nur "Anknallen". Mitunter sind auch einige "leichte" Schläge mit dem Hammer nötig. Bei dem Verschlußstopfen rechts neben dem Ölmeßstab, der die Ölpumpenwelle nach oben fixiert, passierte uns das gleiche wie bei der letzten Testmaschine. Der Stopfen löste sich, es wurde am Knie leicht warm, und als man hinuntersah, was da los ist, hatte man das ganze Gesicht voll Öl. Wir können allen Simson-Fahrern, die sich eine neue Maschine kaufen, nur empfehlen, diese Schraube sofort vor Antritt der Fahrt mit Hammer und Schlagdorn festzuschlagen. Ein Anziehen mit dem Schraubenzieher, wie das vom Werk aus vorgesehen ist - der Schlitz in der Schraube deutet jedenfalls darauf hin - ist jedenfalls unzureichend. Auch die Seitenwagenverbindungen hielten erst dann, als wir sie mit dem längsten uns zur Verfügung stehenden Schlüssel nachgezogen hatten.

An der Kraftübertragung der Simson-Sport hat sich gegenüber früheren Ausführungen nichts geändert. Das Drehmoment wird von der Kurbelwelle über die Einscheiben-Trockenkupplung zum Vierganggetriebe und von dort über Kardanwelle, Ritzel und Tellerrad zum Hinterrad übertragen. In seiner Abstufung reicht der erste Gang bis knapp 35 km/h, der zweite bis etwa 55, der dritte bis knapp 73 km/h. Auf Grund der günstig gewählten Hebelübersetzung erfordert die Bedienung der Kupplung nur einen sehr geringen Kraftaufwand. Auch das Getriebe schaltet sich außerordentlich leicht.

Der Kraftstoffverbrauch lag bei der Testmaschine im Durchschnitt bei 5,5 1/100 km. Bei scharfer Landstraßen- und Autobahnfahrt kamen wir auch bei hoher Belastung kaum über 6 1/ 100 km. Im Stadtverkehr betrug der Verbrauch bei normaler Fahrweise 5,3 bis 5,4 1/100 km, und auf Fernverkehrsstraßen kamen wir bei ruhiger Fahrt,

wobei 75 km/h nicht überschritten wurden, sogar mit 4,8 1/100 km aus. Für ein Gespann sind das sehr akzeptable Werte, bietet doch das Motorrad mit Seitenwagen besonders bei höheren Geschwindigkeiten einen erheblich größeren Luftwiderstand als z. B. ein Wagen mit seiner geschlossenen Karosserie.

Unsere Bremsversuche ergaben für beide Bremsen eine Verzögerung von reichlich

7 m/s². Die Vorderbremse allein brachte 5 m/s², die Hinterbremse 4,2 m/s². Im Vergleich zur au-Berordentlich leicht bedienbaren Kupplung, erfordert die Vorderbremse eine erhebliche Handkraft, wenn man eine befriedigende Verzögerung erreichen

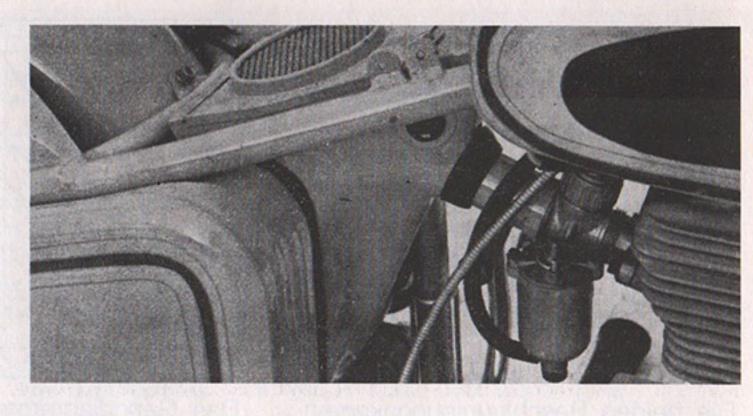
will. Obwohl das Gespann auch beim scharfen Bremsen - vorausgesetzt, die Straße ist trocken - einwandfrei Spur hält, könnte ihm eine Seitenwagenbremse nicht schaden. Wir schrieben dies bereits in unserem letzten Testbericht.

Auch die Federung der Simson-Sport des

Baujahres 1960 wurde weiter verbessert. Vorn übernimmt nach wie vor eine langhubige Teleskopgabel mit 150 mm Federweg und hydraulischer Dämpfung die Radführung. Die Federbeine der Hinterradschwinge wurden verbessert und besitzen jetzt doppelt wirkende hydraulische Zweikammerstoßdämpfer. Der Federweg der Hinterradschwinge beträgt etwa 100 mm. Gegenüber früheren Ausführungen spricht die Federung weicher an, und die ganze Maschine liegt ruhiger.

Mit der Hinterradschwinge ist beim Gespann die Schwingenaufhängung des Seitenwagenrades elastisch verbunden. Durch diese Kopplung ergibt sich eine gute Stabilisierung des Fahrzeugs auch bei schlechten Straßen, obwohl das Maschinenhinterrad und das Seitenwagenrad nach wie vor einzeln federn können. Der Seitenwagen selbst hängt mit Dreipunktanschluß am Doppelrahmen des Motorrades. Schaukel-, Schwing- oder Nickbewegungen sind dem Seitenwagenschiff völlig fremd. Das Hochkommen des unbelasteten Seitenwagens in Rechtskurven ist harmlos und durchaus zu beherrschen. Man muß sich nur daran gewöhnen. Linkskurven liegen dem Simson-Gespann nicht so gut. Hier stempelt die Telegabel oftmals. Es passierte uns auch einmal, daß das Maschinenhinterrad in einer scharfen, herumgerissenen Linkskurve hochkam, nicht weit allerdings, denn dann polierte die Vorderkante des Seitenwagenschiffs den Asphalt. Jedenfalls ist bei scharfen Linkskurven, vor allem bei rutschfestem Straßenbelag, einige Vorsicht geboten. Bei Nässe, Sand oder Rollkies auf der Straße rutscht das Gespann ganz normal hinten herum.

Gegen die Sitzposition auf der Simson-



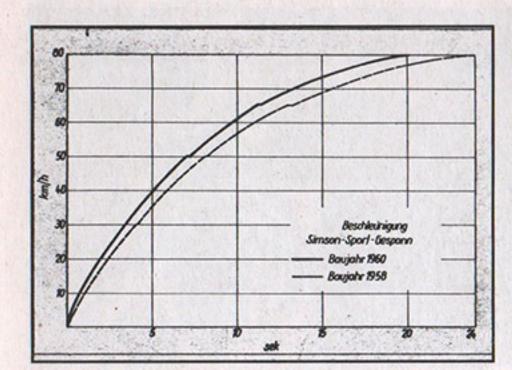
Sport ist im Prinzip nichts einzuwenden. Wir hatten jedoch in letzter Zeit Gelegenheit, eine ganze Menge Sitzbänke von anderen Motorrädern kennenzulernen, und der Vergleich zeigte, daß auch bei den Sitzen der Simson noch einiges besser werden könnte. Die Simson-Sitze sind unseres Erachtens zu stark gewölbt und lassen die festen seitlichen Kanten vermissen. Besonders auf schlechten Straßen und im Gelände hat man keinen rechten Halt auf diesen Sitzen und rutscht, je nach Schlagloch, entweder nach links oder nach rechts. Im übrigen macht das Fahren mit dem Simson-Sport-Gespann im Gelände großen Spaß, da der Motor auf Grund des guten Drehmoments auch in schwierigen Lagen einwandfrei durchzieht. Selbst in niedrigen Drehzahlen, bei denen man jede einzelne Zündung zählen kann, überwindet er mühelos längere Sandstrecken und Steigungen.

Elektrisch ist die Simson-Sport ebenfalls mit der weitgehend unempfindlichen Nikkel-Kadmium-Batterie ausgestattet. Die vergrößerte Einheitsmaschine mit 60 W Leistung wird ebenfalls eingebaut. Der Regler befindet sich nicht mehr wie bei den Simson-Tourenmaschinen unmittelbar an der Lichtmaschine, sondern ist zusammen mit der Batterie und dem Bremslichtschalter im rechten Werkzeugbehälter abschließbar untergebracht. Mit der Zündung gab es nur ein einziges Mal Schwierigkeiten. Das Verbindungskabel vom Kondensator zur Klemme am Magnetzünder war unmittelbar hinter der Klemme, also von außen nicht sichtbar, abgebrochen. Als wir diesen Fehler gefunden hatten, war die Abhilfe durch ein längeres Stück Kabel eine Kleinigkeit, schaften beweisen, daß dieses Gespann aber das Suchen ...

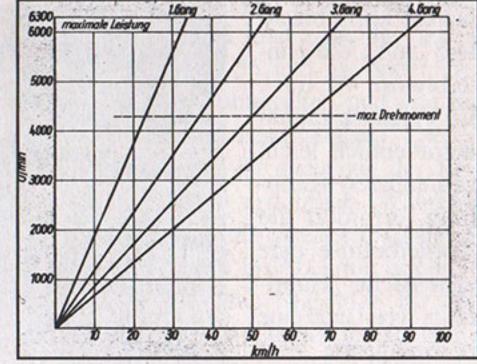
Auf den Ausfall des Tachometers haben Hinsicht verlassen kann. wir gewartet. Er überstand kaum 500 km. Bei Tachometern unserer Fabrikation ist uns das leider nicht neu. Wir haben in letzter Zeit kaum ein Testmotorrad ge-

habt, bei dem das Tachometer einwandfrei durchgehalten hat, von einer exakten Anzeige ganz zu schweigen. Außerdem ist das Tachometer der Simson noch immer das erste nach 1945 gebaute Modell. Eine Modernisierung, zumindest der Skala, des Zeigers und der völlig unzureichenden Beleuchtung, wäre durchaus angebracht. Das Bordwerkzeug ist im linken Werkzeugbehälter abschließbar untergebracht. Es reicht für die meisten vorkommenden Montagearbeiten. Auch ein Sanitätspäckchen und das Flickzeug haben im Werkzeugkasten Platz. Die Bordluftpumpe empfanden wir jedoch als eine Zumutung. Früher war das eine solide Fußpumpe mit Schlauchanschluß. Bei der jetzigen Ausführung wird die Pumpe wie beim Fahrrad unmittelbar auf das Ventil gedrückt. Gut gefallen hat uns das Lenkblockschloß, das auch in aufgeschlossenem Zustand in seiner Aufnahme im Rahmen steckenbleiben kann und nicht am Schlüssel die Hosentasche beschwert.

Insgesamt hat das Simson-Gespann jedoch bei uns einen sehr guten Eindruck hinterlassen. Sei es das gute und zuverlässige Anspringen, auch wenn das Fahrzeug mitunter einige Tage im Freien gestanden hatte, seien es die hervorragenden Eigenschaften im Gelände oder die gute Standfestigkeit des Motors auch bei stundenlangem Autobahnfahren. All diese Eigenein Fahrzeug ist, auf das man sich in jeder



Die beiden Beschleunigungskurven zeigen, wie sich das Temperament des Simson-Sport-Gespannes durch die konstruktiven Verbesserungen gewandelt hat. Die Ausführung des Zylinderkopfes als Quetschkopf brachte auch eine Senkung des Verbrauches.



Das Gangdiagramm zeigt zwischen maximalem Drehmoment und maximaler Leistung die günstigsten Fahrbereiche des Gespanns. Da die Drehmomentskurve sehr flach verläuft, zieht der Motor jedoch schon bei 3000 U/min und weniger gut durch.

Technische Daten

Motor

Arbeitsverfahren: Viertakt

Hub: 68 mm Bohrung: 68 mm

Hubraum: 247 cm³ Verdichtungsverhältnis: 8

Höchstleistung: 14 PS bei 6300 U/min

Kühlungsart: Luft (Fahrtwind)

Schmierung: Druck-Umlaufschmierung durch Zahnradpumpe

Ölreinigung: Ölschleuderblech, Maschen-

drahtsieb, Magnetstopfen Ventilanordnung: hängend

Antrieb der Nockenwelle: durch Zahnrä-

Vergaser: BVF Nadeldüsenvergaser mit Kolbenschieber 25,5 KN 2-1

Zündung: Magnetzünder ZS 3 Zündkerze: Isolator MC10-14 240

Kraftübertragung

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung Getriebe: Viergang, Fußschaltung und Hilfs-Handschalthebel Getriebeuntersetzungen:

- 1. Gang 4,59:1 2. Gang 2,88:1
- 3. Gang 2,11:1
- 4. Gang 1,65:1

Getriebe-Hinterradantrieb: durch Gelenkwelle

Hinterradantrieb: spiralverzahnter Kegelradantrieb

Ubersetzung im Hinterradantrieb:

3,86:1 (Solo)

4,66:1 (mit Seitenwagen)

Elektrische Anlage

Lichtmaschine: 60-Watt-Einheitslichtmaschine, spannungsregelnd, Regler im Batteriekasten

Batterie: NK 6V 8 Ah, Nickel-Kadmium

Rahmen: geschweißter, geschlossener Stahl-

Fahrwerk

rohrrahmen mit doppeltem Unterzug Vorderradfederung: Teleskopgabel Hinterradfederung: Schwinge Bremstrommeldurchmesser: 180 mm Bremsbackenbreite: 30 mm Reifengröße: 3,25-18, hinten 3,50-18 Länge des Rades: 2103 mm Lenkerbreite: 640 mm Höhe des Rades: 1000 mm Mittlere Sitzhöhe: 735 mm Radstand: 1375 mm Bodenfreiheit: 145 mm Vorspur des Seitenwagenrades: 15 mm Kraftstoffbehälter: 16 l, davon 2 l Reserve Ölmenge im Kurbelgehäuse: 1,5 1

Preis: 4230 DM Kfz.-Haftpflicht: 42 DM (Berlin) Kfz.-Steuer: 36 DM

Treffen & Termine

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

von	bis		Ort		Treffpunkt	was	Infos bei
Mai			0000	T.	D' L U	m il	V. C. i. con Fortion
16 5		_	8960	Kempten	Eishalle	Teilemarkt	K. Geiger, 089/7851358
16 5	17		NL-Omi		Campingplatz	Clubwochenende für alle	VKM, W. Gödecker, Tel. 05932/2699
16 5	17	5	O-6550		Dreieck	1. VFV-Lauf	VFV, K. Reese, 06158/85501
17 5			2000	Hambug	Michel-Kirchplatz	9. Open-Air-Gottesdienst	R. Hintze, Tel. 040/324400
17 5			4750	Unna	٨	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			0-6601	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	MotKlassikertreffen	Hohenloher OF, Tel. 07183/41595
28 5	31	5	0-9360	Zschopau		Motorradtreffen	L. Gerber, Seilergasse 5, O-9364 Großolbersdorf
28 5	31		O-1501	Fahrland	Sigmundberg	Explosion Rockfestival	BPS, Westberlin
29 5	31		6696	Nonnweiler	5.8		r INFO: Janzen, 06872/4831
29 5	31		2300	Kiel-Friederichsort	Grillplatz Falkenstein	Honda CB Treffen	1. Honda CB 750 Club, H. Krug Tel.06204/740359
9 5	31		O-7904	Elsterwerda	Spartenheim/Bühle	Ori-Fahrt	
30 5	31		7990	Friedrichshafen		Teilemarkt	MC "Schwarze Elster", Parkstr. 8, O-7904 Elsterw.
30 5	31		5190	Gressenich	Messegelände		K, Hoffmann, PF 10 08 03, 7750 Konstanz
10 3	31	3	3190	Gressellich		Euro VetTrialcup	R. Munstermann, Tel. 05829/448
luni 6	7	6	NII 2	Locham		Vat. Cross	Los Varreii: Tal. 0021475024527
2 6	13		NL-? S-?	Lochem High Chapparal		Vet Cross	Jos Verwij, Tel. 0031475024537
				High Chapparal	Habaarah Casaraha	VetCross	Nils-Olov Wedin, Tel. 004643530569
12 6	14	0	7530	Pforzheim	Hoheneck-Sportplatz	Heimkinderfahrt	MSCP, PF 1201, 7530 Pforzheim
13 6			7790	Meßkirch		Teilemarkt	M. Hobein, Leitishofen 11, 7790 MMenningen
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	6 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		VetCross	Norah Ashley-Barker, Tel. 004425182263
26 6	28	6	2125	Salzhausen	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-Grilplatz	4. Oldietreffen	Peter Kohl, Tel. 06704/220
27 6	28	6	A-8992	Altausseee	Loserhütte	Yam. TX 750 Treffen	
27 6	28		8811				W. Strada, Tel. A-732/251315
	20	0		Leutershsn.	Altmühlbad	Gespanntreffen	S. Zorn, Tel. 09823/8229
28 6			GB-?			VetCross	Adrian Moss, Tel. 0044453758026
uli		7	5100	Co. II. Vi. L.			
7	5	1	5190	Stolberg-Vicht	Mehrzweckhalle	6. Oldie-Rallye + Markt	VMC, Tel. 02402/7418
7			GB-?	Thornhill (Scotland)	The second second	VetCross	David Maxwell, Tel. 004484830881
3 7			NL	Hengelo		Hist. Rennen	HMV Tel. 0031/5920/56364
0 7	12		A-4400	Steyr		18. Int. Motorradtreffen	A. Pils Tel. 0043/7252/26107
1 7	12	7	5450	Neuwied		17. VetRallye	D. Büttner, Tel. 02634/2273
1 7	12	7	CSFR-M	fost	Rennkurs	2. VFV-Lauf	VFV, K. Reese, 06158/85501
1 7	12	7	8260	Mühldorf		7. Inntal-Rallye	M. Wackerbauer, 08631/7367
7 7	19	7	2854	Loxstedt-Hahnenknoop	Schützenhalle		er C. Schultz, Tel. 04744/5060 od. 1026
18 7			NL	Barneveld		Hist. Rennen	HMV, Tel. 0031/5920/56364
8 7	19	7	7799	Röhrnbach		VetTrial, DM-Cup	R. Munstermann, Tel. 05829/448
19 7	12000	NAT.	4750	Unna		Kradsicherheitstraining	H. Knudsen, Tel. 02247/7386
24 7	26	7	2806	Oyten-Backsberg		Italotreffen d. BIC	
24 7	26		O-7500	Cottbus	Sportforum		S. Aumann, 04432/1610
	20	-			Sportforum Schloß Oberetein	Zweiradmeeting (Rock)	BPS, Westberlin
25 7	26	7	6580	Idar-Oberstein	Schloß Oberstein	4. Sternfahrt f. Victorias	Ch. Wild, PF 122725, 6580 Idar-Oberstein
25 7 27 7	26	8	6694 CH	Marpingen		Oldie-Treffen Tour de Suisse bis Bj. 52	R. Brill, 06853/3644 A. + C. Rochat, Case post. 873, CH 1212 Gr. Lancy
Hillian -		in h	S. OLURION	and price of the constant	A CONTRACTOR OF THE		
August 8		MIQ.	5412	RansbBaumbach 2		Vet -Rallya	H Fuchs PE 2076 W 5412 Panchack Parachack
12 8	16	0	A-9372			VetRallye	H. Fuchs, PF 2076, W-5412 Ransbach-Baumbach
				Eberstein	Ticoblana:	2. Custom Bike Weekend	Jordan Peter, U. Platz 6, A-9372 Eberstein
14 8	23	0	3111	Brockhöfe	Tischlerei	"Fourstroke"-Trial-Tage	R. Munstermann, 05829/448
15 8	10	0	7742	St. Georgen	Peterszell	2. Oldtimer-Rallye	MSC Peterszell, 07725/7593
15 8	16		6479	Schotten	Innenstadt	3. VFV-Lauf	VFV, K. Reese, 06158/85501
13 X	16	N.	Λ ?	Damhara	Rargrannetracka	n Int Llonghoug Dangmain	U Propdetetter Tel 0042/7252/26107

6. Int. Damberg-Bergpreis H. Brandstetter, Tel. 0043/7252/26107

GUMMIKUH & PAST perfect 15. Juni1992

16 8 A-? Damberg

Bergrennstrecke

37

	15 16 16 16 22	8 8 8 8	16		4300 2000 4750 4300 3111	Essen Hamburg Unna Essen Brockhöfe		IntClassic-Meeting VetTrial, DM-Cup	U. Wybiralla, 0209/209157 H. Knudsen, 02247/7386 H. Knudsen, 02247/7386 U. Wybiralla, 0209/209157 R. Munstermann, Tel. 05829/448
	29 29	8	30	8	6537 5928	Gensingen Bad Laaasphe-Oberndor		4. VetRallye	Peter Kohl. Tel. 06704/2208 5. MotVetTreffen ZVF Wittg. Tel. 02754/1297
	30		30		NL	Hoogyliet		Hist. Rennen	HMV, Tel. 0031/5920/56364
88	Sep	tember	r	200					
		9	,		7730		Messegelände		H. Ketterer, Tel. 0771/8003134
	5	9	6	9	5208 A-?	Eitorf-Stein Sauzahn	Bergrennstrecke	5. Adlertreffen7. Int Sauzahnbergpreis	J. Strohmenger, Tel. 02254/5165H. Brandstetter, Tel. 0043/7252/26107
	12			1	6832	Hockenheim			VFV, K. Reese, 06158/85501
	12		13		6837		Spargelhalle		H. Heiler, 06227/50073
		9	13	9	3501 E 2	Fuldabrück		VetTrial, DM-Cup VetCross	R. Munstermann, Tel. 05829/448 Marion Pagira, Tel. 003335338160
	13 18	9	20	9	F-?	Beuval Deutschland	überall		Marion Bazire, Tel. 003335328169 R. Kegelmann, 02391/10657
		9			8755	Alzenau		Vet. Rallye bis Bj. 65	AMC Alzenau, 06023/2683
		9	20		NL-9331				0031/5928/12486
		9	21	9	6731 4750	Elmstein 2 Unna	Geisswiese (Iggelbach)	Kradsicherheitstraining	E. Schell, Hohenfelser Str. 16, 6701 Ellerstadt H. Knudsen, 02247/7386
	25		27	9	O-8801		Lückendfr. Berge		J. Kießlich, Heydenr.Str. 15, O-8800 Zittau
		9			6908	Schatthausen	Logicalità II de Rodinati	VetTrial, DM-Cup	R. Munstermann, Tel. 05829/448
	26		27		3500	Kassel		Teilemarkt	H. Leicht, 0731/24452
	30	9	4	10	5000	Köln		Internationale Fantrad- und	Motorradausstellung (IFMA)
	141	ober			NI 2220	CD II I I		m. II.	W. A. W. A. V. C. A. W. GGGG CD W. A. A.
		10			NL-7772	CP Hardenberg Mannheim		Teilemarkt Teilemarkt	H.v d. Hock, Julianastr. 7, NL-7772 CP Hardenberg Veterama GmbH, Rheingaustr. 21, 6802 Ladenburg
		10			4750	Unna		Kradsicherheitstraining	H. Knudsen, 02247/7386
	24	10			A-4400	Steyr	Münichholz		H. Brandstetter, Tel. 0043/7252/26107
	24	10			A-4400	Steyr		Jahresabschlußabend	H. Brandstetter, Tel. 0043/7252/26107
	Nov	ember							
		11			6070		Stadthalle	Oldiemanie	W. Kraus, Tel. 06103/53850
	28	11			District of	Herrenberg	Markthalle	Teilemarkt	H. Ammon, Tel. 02721/41455
	THE OWNER OF THE OWNER OF	ember		10	2400		Did C.C.	2 K 1 1 1 1 1 1	V. M 0451/000105
	5	12	6	12	2400	Lübeck	Riders Cafe	Kradweihnachtsbasar	K. Meyer, 0451/898105
		ndiger			1157 1000		Heizhaus Werftstr.	MZ-Stammtisch (Vet) Trialstammtisch	Jeden 2. Donnerstag im Monat ab 18 Uhr, 030/4025830 Jeden 2. Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr, 05829/448
	Ctär	ndiger	Tor	min	2000	Hamburg	Sternschanze	Motorrad-Stammtisch	Jeden 3. Sonntag im Mon:, 10 bis 12 Uhr 040/6915387
		ndiger			2000		Gastst. Intakt	Oldiestammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr
		ndiger			2000		Lutterorothstr. 33	Brit-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat
	Stär	ndiger	Ter	min	2000	Hamburg-Winterhude	Gastst. Kanal 9	MZ-Stammtisch	Jeden 2. und 4. Mitttwoch im Monat
	Stär	ndiger	Ter	min	2123	Bardowick	Fa. Damen&Bruns	BMW-Klönschnack	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr
		ndiger			2800	Bremen-Walle	Hart-Backbord	Klassiker/KW-Stammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr, Info: Adrian, 0421/
		ndiger			2802		Gasthaus am See		Jeden 1. Dienstag im Monat, 0421/60 28 900, E. Paul
	Star	ndiger	Ter	min	2802	Posthausen	Gastst. Cordes	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 042 61/83 2 64
	Stär	ndiger	Ter	min	2815	Langwedel	Connys Cafe	Harley-Stammtisch	Jeden 1. Samstag im Monat ab 15 Uhr 04232/3553
		ndiger			2849		Ponyhof, Schneebee.	Motorrad-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat ab 20 Uhr, 04444/632
		ndiger			2863		Circus Circus (B74)	SR 500-Treffen	Jeden 2. Samstag im Monat
	Star	ndiger	Ter	min	2870	Delmenhorst	Kammerei	Italiener-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat, 04432/1610
	Stär	ndiger	Ter	min	2913	Apen	Leuchtturm	Motorrad-Klönschnack	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 10 Uhr 04409/8140
		ndiger			3032		Gastst. Böhmegrund	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 04261/83264
		ndiger			3341 4542	Wittmar Tecklenburg	Waldhaus zur Asse Gasthof Römerkrug	MZ-Stammtisch Klassiker-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 18 Uhr, 0531/696965 Jeden Mittwoch, INFO: Klaus 05405/3382
					C. T. GARDE				
		ndiger			4740		Gasthof Geisterholz	Wasserbüffelstammtisch	Jeden letzten Samstag im Monat ab 17 Uhr
		ndiger			4952 5100		Porta Café (B61) Parkpl. Siegel	SR 500-Treffen Ausfahrt 50er Jahre Kräder	Jeden 2. Donnerstag im Monat, 20.00 Uhr, 0571/44484 Jeden Sonntag ab 10 Uhr, H. Heiliger, 0241/511556
		ndiger					Gastst. Sportplatz		Jeden Freitag ab 20 Uhr 06571/84 49
	Carr	odicar	To	min	6527	Gansingan	Hotel zum Adlan	Veteranen Stammtisch	Jadan Montag ah 20 Libr 06704/2209
		ndiger			6537 7129	Gensingen Eibensbach-Güglingen	Hotel zum Adler Felsenkeller	Veteranen-Stammtisch Veteranen-Fahrer-Stt.	Jeden Montag ab 20 Uhr 06704/2208 Jeden letzten Sonntag im Monat ab 9.30 Uhr
		ndiger			7176		Gasthof Löwen	Oldie-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat 19 Uhr. Info 07183/41595
	Stär	ndiger	Ter	min	7445	Bempflingen	Sportheim Waldeck	Heinkel-Stammtisch	Jeden 3. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 07123/34 5 66
	Stär	ndiger	Ter	min	7800	Freiburg	Pizzeria Kroneneck	Italo-Stammtisch	Jeden Freitag ab 20.30 Uhr 0761/64611
		ndiger			7900	District the Section (Section Control of the Contro	Cafe Rialto	Klassiker-Stammtisch	Jeden Donnerstag ab 19 Uhr, Info o7302/4853
		ndiger			8700		Waldschänke	Klassiker-Stammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 0931/83852
	Star	ndiger	Ter	min	8823	Muhr am See	Gasthof Mönchswald	Oldie-Stammtisch	Jeden 3. Freitag ab 20 Uhr o9831/9149, ab 18 Uhr

Stromi Drum prüfe, wer sich ewig bindet...

Diese weise Empfehlung hat über die Zeit noch nichts an Aktualität verloren und läßt sich natürlich in alle Himmelsrichtungen auslegen. Selbstverständlich schwört jeder nach eingehender Prüfung, für sich die beste Schraube gefunden zu haben. Um keinem zu nahe zu treten und den häuslichen Frieden zu gefährden, gemeint sind nicht die zwischenmenschlichen Beziehungen, sondern die Verbindungen von Metallen und Bauteilen untereinander. Genauer: um Verbindungen im Fahrzeugbau bei Zweirädern.

Drei große Gruppen

- 1. Löten
- 2. Schweißen
- 3. Verschrauben

haben ganz bestimmte Aufgaben zu erfüllen, die vom Konstrukteur vorher festgelegt wurden. Im Laufe ihres Daseins unterliegen diese Nahtstellen den unterschiedlichsten Beanspruchungen und müssen diesen gerecht werden. Die Entscheidung, ob sich starr oder flexibel, hart oder weich als zweckmäßig herausstellt, wird erst nach Fertigstellung und im Alltagsbetrieb geprüft. Standen dem Konstrukteur bei seiner Entscheidung nicht die besten Materialien zur Verfügung oder irrte er sich gar aus mangelnder Erfahrung, werden sich diese Nahtstellen als Schwachpunkte zeigen. Dem Schrauber begegnen deswegen immer wieder Teile, die repariert werden müssen, wobei sogleich die Frage nach dem "Wie" auftaucht. Um jedoch zukünftige Fehler auszuschließen, ist die vorherige Ursachenforschung am beschädigten Objekt äu- te ßerst wichtig. Der Profi würde nun bestimmt einen Metallanschliff oder gar einen vergleichenden Zerreißtest in Auftrag geben, um für seine Fehlersuche exakte Aussagen zu bekommen. Den Schrauber aber interessiert diese wissenschaftliche Arbeit überhaupt nicht. Er will ja nur seinem Hobby nachgehen und eine Reparatur durchführen. Trotzdem muß

GUMMIKUH & PAST perfect 15. Juni 1992

auch er vorher beurteilen, warum eine Beschädigung eingetreten ist.

- Bruch vor der Nahtstelle Materialermüdung
- 2. Bruch in der Nahtstelle falsches Verbindungsmaterial
- gelöste Verbindung nicht ausreichende Bindekraft

In der Praxis zeigten sich natürlich eine Vielzahl von unterschiedlichen Beschädigungen, die hier nicht alle aufgeführt werden können. Deshalb bleibt es jedem selbst überlassen, in seinem ganz speziellen Fall eine Beurteilung vorzunehmen. Bei der anschließenden Reparatur dagegen stehen ihm umfangreiche Hilfsmittel zur Verfügung.

1. Löten

Nicht nur der Begriff "Löten", sondern auch die praktische Ausführung unterliegt genau festgelegten Normen.

Der Begriff des Lötens wird in DIN 8505 wie folgt definiert:

"Löten ist ein Verfahren zum Verbinden metallischer Werkstoffe mit Hilfe eines geschmolzenen Zusatzmetalles (Lotes), gegebenenfalls unter Anwendung von Flußmitteln und/oder Lötschutzgasen. Die Schmelztemperatur des Lotes liegt unterhalb derjenigen der zu verbindenden Grundwerkstoffe, diese werden benetzt, ohne geschmolzen zu werden."

Jedes Lot besitzt in bezug auf den Grundwerkstoff charakteristische Eigenschaften:

- a) Es schmilzt tiefer als die zu verbindenden Werkstoffe.
- b) Es benetzt die Grundwerkstoffe, d.h. an der Grenzfläche zwischen Lot und Grundwerkstoff muß eine Legierungsbildung stattfinden.

Ein weiterer entscheidender Punkt ist die Löttemperatur. Man unterscheidet deshalb in Weichlote und Hartlote.

Weichlote sind Lote mit Arbeitstemperaturen unterhalb 450 °C. Die Weichlote für Schwermetalle sind in DIN 1707 genormt. Die Norm teilt die Weichlote in drei Gruppen:

Gruppe a: Bleizinn und Zinnbleiweichlote

- al: antimonhaltig
- a2: antimonarm
- a3: antimonfrei

Gruppe b: Zinnbleiweichlote mit Kupfer oder Silberzusatz

Gruppe c: Sonderweichlote

Hartlote sind Lote mit Arbeitstemperaturen oberhalb 450 °C. Die Hartlote für

Schwermetalle sind in DIN 8513 "Hartlote für Schwermetalle" genormt. Diese Norm ist in 3 Blätter unterteilt:

Blatt 1 enthält die Kupferhartlote,

Blatt 2 die silberhaltigen Hartlote mit weniger als 20 % Silber,

Blatt 3 weist die silberhaltigen Hartlote mit mindestens 20 % Silber aus.

Hartlote und Weichlote für Aluminiumwerkstoffe sind in DIN 8512 genormt.

Allein schon diese kurze Einführung zeigt, wie groß das Gebiet "Löten" ist. Der Praktiker muß also zuerst eine Entscheidung treffen, ob er eine Hartlötung oder eine Weichlötung durchführen will.

Weichlötung

Nachdem die Metalle Kupfer und Messing aus Preisgründen im Zweiradbau langsam durch Eisenmetalle verdrängt wurden, beschränkt sich der Einsatz von Weichlot meist im Verzinnen oder Verbinden im Elektrobereich. Ein weiteres Betätigungsfeld ist im Ausschwemmen von Unebenheiten der Blechteile zu sehen. Damit ist fast alles gesagt, ja, wenn nicht bei jedem Bastler jene ominöse Lötkiste mit Unmengen von Weichloten in jedem Verbrauchszustand herumstehen würde. Letztendlich werden diese Lote ja doch einmal benutzt. Wer behauptet, das richtige Lot für die Arbeit gefunden zu haben, ist ganz gehörig auf dem Holzweg. Alle Lote unterliegen nämlich einer genauen Kennzeichnung mit ganz speziellen Einsatzbedingungen.

Die Aufschlüsselung

Zum Verzinnen im Elektrobereich benötigen wir ein Lot mit einem Schmelzbereich von 183-190 °C. Es bietet sich ein Weichlot Sn 60 Pb an. Was bedeutet die Buchstaben-/Zahlenfolge?

Sn = Stannum = Zinn

Pb = Plumbum = Blei

Sn 60 Pb heißt also: ein Weichlot aus 60 % Zinn und 40 % Blei. Die Scherfestigkeit für dieses Weichlot beträgt N/mm:

Stahl 36, Kupfer 43, Messing 33.

Das sind schon beträchtliche Informationen. Fällt dem Bastler dagegen ein Weichlot Pb Sn 20 Sb 3 in die Hände, wird er keinen optischen Unterschied zu Sn 60 Pb finden. Die Eigenschaften und Einsatzbedingungen sind dagegen ganz anders.

Bei Pb Sn 20 Sb 3 handelt es sich nämlich um ein Lot, bestehend aus:

Pb = Plumbum = Blei = Rest

Sn = Stannum = Zinn = 20 %

Sb = Stibonium = Antimon = 3 %

Die Scherfestigkeit für dieses Weichlot beträgt N/mm:

Stahl 24, Kupfer 28, Messing 20.

Auf alle Fälle ist dieses Lot bei Verbindungslötungen nicht so belastbar wie Sn 60 Pb. Vom Vertreiber wird es deswegen auch nur als Schmierlot angeboten. Bevor nun die gesamte Nation ihre unbekannten Weichlote entsorgt, bitte darauf achten, daß wir es hier mit Sondermüll zu tun haben. Und in Zukunft nur gekennzeichnete Lote mit genau definierten Eigenschaften verwenden!

Was geschieht nun beim Löten?

Alle Lote haben das Bestreben, in Hohl-

kapillaren Fülldruck.

Pfusch am Bau

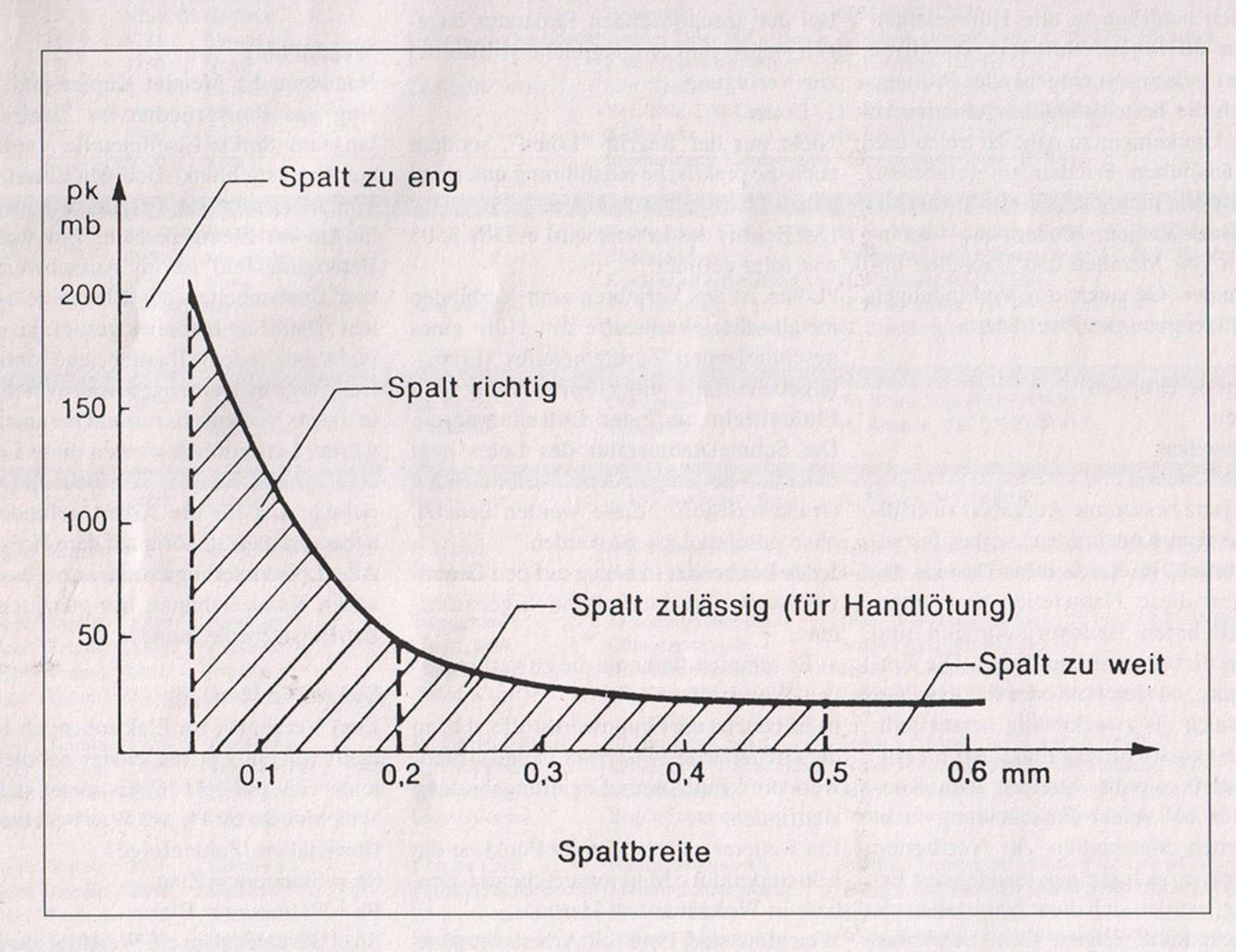
Aha, sagt der Schrauber, nun hab' ich alles begriffen, und es kann losgehen. Und prompt hat er die Vorbehandlung der Oberfläche vergessen. Und gerade hier liegt die nächste Falle. Eine nicht ausreichend vorbehandelte Oberfläche stößt das Lot ab wie der Ostfriesennerz das Wasser. Das führt dann zu den bekannten Lötorgien mit Unmenge Flamme und sich anhäufendem herabperlendem Lot auf der Werkbank, weil man einfach nicht glauben will, daß das verdammte Zeug nicht

Die Flußmittel müssen tiefer schmelzen als die Lote, für die sie bestimmt sind, da sie bereits vor dem Schmelzen des Lotes die Lötflächen präpariert haben müssen. Aus diesem Grunde gibt es keine Flußmittel zur universellen Anwendung. Schmelztemperatur des Lotes und Wirkungsbereich des Flußmittels müssen immer aufeinander abgestimmt sein.

Das Flußmittel kann diese Aufgabe nur dann einwandfrei erfüllen, wenn es:

1. etwa mind. 50 °C tiefer schmilzt als das Lot,

2. einen dichten, gleichmäßigen Flußmittelüberzug bildet, der bei der erforderli-



räume einzudringen. Man nennt dies das kapillare Verhalten. Maßgebend ist die Haftspannung zwischen Grundwerkstoff und flüssigem Lot einerseits und der Flußmitteldecke andererseits. Beim Spaltlöten wird das Lot durch Kapillarkräfte in den Spalt gedrückt, sobald die gesamte Lötstelle gleichmäßig auf Arbeitstemperatur des Lotes erwärmt ist. Unterschiedliche Spaltformen ergeben auch unterschiedliche Spaltformen Erülldrücke. Der übliche Lotspalt beim Löten beträgt etwa 0,1-0,2 mm. Mögliche Untergrenze 0,05 mm, mögliche Obergrenze 0,5 mm Spaltbreite. Zunehmende Spaltbreite verringert den

packt. Vorhandene Oxidschichten sind der Tod jeder Verbindung. Eine gründliche mechanische Reinigung vor Arbeitsbeginn ist also obligatorisch. Und da trotzdem unsichtbare Oxidschichten durch einwirkenden Luftsauerstoff schnell erneut aufgebaut werden, besonders unter Einfluß von Wärme, müssen dem Lot Flußmittel beigegeben werden. Flußmittel sind überwiegend anorganische Wirkstoffe mit ätzendem Charakter. Bei ausreichender Vorreinigung sind Flußmittel in der Lage, anhaftende oder entstehende Oxidschichten zu unterdrükken

chen Löttemperatur und Lötzeit erhalten bleibt,

 nicht zu lange vor Zugabe des Lotes der Wärme ausgesetzt wird, da die Wirkdauer nur begrenzt ist.

Kurzinformation über verwendete Fachbegriffe

Arbeitstemperatur: ist die niedrigste Oberflächentemperatur des Werkstücks an der Lötstelle, bei der sich das Lot benetzen, ausbreiten und am Grundwerkstoff binden kann. Sie ist immer höher als die Solidus-Temperatur des Lotes. Sie kann unterhalb oder oberhalb seiner Liquidus-Temperatur liegen oder mit ihr zu-

sammenfallen.

Bindetemperatur: ist die niedrigste Temperatur des Grundwerkstoffes, an dem ein überhitzter Lottropfen eine überschüssige Wärmemenge abgeben muß, damit an der Berührungsfläche zwischen Lot und Grundwerkstoff die erforderliche Arbeitstemperatur zustande kommt.

Flammlöten: Erwärmen durch einen Handbrenner. Löten sowohl mit angesetztem als auch mit eingelegtem Lot. Flußmittel allgemein erforderlich.

Flußmittel: sind nichtmetallische Stoffe. Unter der Voraussetzung, daß die Lötflächen ausreichend vorgereinigt sind, müssen die Flußmittel noch vorhandene Oberflächenfilme beseitigen sowie die erneute Bildung von Oberflächenfilmen verhindern, damit das Lot die Lötfläche benetzt. Die Wirkdauer geschmolzener Flußmittel ist stark begrenzt.

Fugenlöten: ist ein Löten von Werkstücken, deren miteinander zu verbindende Oberflächen einen größeren Abstand als 0,5 mm voneinander haben oder bei denen die Lötstelle V- oder X-förmig gestaltet ist.

Hartlöten: ist ein Löten bei Arbeitstemperaturen ab 450 °C.

Induktionslöten: Erwärmen durch induzierte mittel- oder hochfrequente Ströme. Das Lot wird im allgemeinen eingelegt. Kerbschlagzähigkeit: ist die bei Kerbschlagzähigkeit: ist die bei Kerbschlagbiegeversuchen von der Probe verbrauchte Schlagarbeit gemessen in J (Joule), bezogen auf den Querschnitt der Probe am Kerb vor dem Versuch.

Kolbenlöten: Erwärmen durch einen von Hand geführten Lötkolben. Löten mit angesetztem Lot oder vorverzinnter Fläche. Flußmittel erforderlich.

Legierung: Gemische von Metallen, die durch Zusammenschmelzen und nachherige Abkühlung erhalten werden. Der Schmelzpunkt der Legierungen liegt meist tiefer als der Schmelzpunkt der einzelnen zum Lot verwendeten Metalle. So schmilzt z.B. eine Legierung aus 50 % Blei und 50 % Zinn (altes Lötzinn) schon bei 220 °C, reines Blei dagegen bei 327 °C und reines Zinn bei 232 °C.

Liquidus-Temperatur: vollständige Verflüssigung des Lotes.

Löten mit angesetztem Lot: ist eine Arbeitsweise, bei der die Werkstücke an der Verbindungsstelle auf Löttemperatur erwärmt werden und das Lot durch Berühren mit den Werkstücken zum Schmelzen gebracht wird.

Löten mit eingelegtem Lot: ist eine Arbeitsweise, bei der die Werkstücke entwe-

der nur an der Verbindungsstelle oder auch insgesamt sowie eine abgemessene Lotmenge gemeinsam auf Löttemperatur erwärmt werden.

Maximale Löttemperatur: ist die höchstmögliche Temperatur. Oberhalb dieser wird das Lot z.B. durch Verdampfen von Legierungsbestandteilen oder das Werkstück z.B. durch übermäßige Grobkornbildung oder das Flußmittel geschädigt. Arbeitstemperatur und maximale Löttemperatur begrenzen den Bereich der Löttemperatur.

Mechanische Spannung: Die mechanische Spannung ist die flächenbezogene Kraftwirkung im Querstück eines Werkstücks. Dabei werden die Kräfte in N (Newton) und die Flächen in mm gemessen.

Ofenlöten: Erwärmen in einem mit Gas oder elektrisch beheizten Stufen-, Durchlauf- oder Muffelofen. Das Lot wird eingelegt. Flußmittel werden durch Lötschutzgase unterstützt oder ersetzt.

Solidus-Temperatur: ist der Beginn des Schmelzens eines Lotes.

Schmelzbereich: der Schmelzbereich eines Lotes ist der Temperaturbereich von Beginn des Schmelzens (Solidus-Temperatur) bis zur vollständigen Verflüssigung (Liquidus-Temperatur).

Spaltlöten: ist ein Löten von Werkstükken, deren miteinander zu verbindende Oberflächen einen kleinen, üblicherweise gleich breiten Abstand (Lötspalt) voneinander haben. Der maximale Abstand beträgt 0,25 mm.

Tauchlöten: ist eine Arbeitsweise, bei der ein Bad aus flüssigem Lot gegebenenfalls mit Flußmitteldecke die Werkstücke auf Löttemperatur erwärmt und das geschmolzene Lot den Lötspalt ausfüllt.

Weichlöten: ist ein Löten bei Arbeitstemperaturen unterhalb 450 °C.

Widerstandslöten: Erwärmen durch elektrischen Widerstand (Laugen- oder Widerstandslöteinrichtung). Das Lot wird überwiegend eingelegt. Flußmittel empfehlenswert.

Wirktemperaturbereich: Der Wirktemperaturbereich ist der Bereich, in dem ein Flußmittel oder Lötschutzgas das Benetzen von Werkstücken durch flüssige Lote ermöglicht oder begünstigt.

Das nächste Mal:

Hartlote, Anwendungsbeispiele, Gefahrenhinweise.

Strohmenger

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

Rainer Baues, Peter Kurze, Ute Nennstiel

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

DIE ZEITSCHRIFT - INHALT

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

Chefredakteur:

Rainer Baues (verantwortlich)

Redaktionelle Mitarbeit:

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

Fotos & Titelrealisation: Baues Offset Druck

Layout:

Uwe Kremer, Martina Wessels

DIE ZEITSCHRIFT - ORGANISATION

Erscheinungsweise: Monatlich am 15.

Vertrieb:

Ute Nennstiel
Verkaufspreis 5,90 DM/Heft

Verkaufspreis Österreich 50 ÖS/Heft Verkaufspreis Schweiz 5,90 sfr/Heft Abonnement: zwölf Ausgaben 59,90 DM inkl Versand und Mehrwertsteuer

Abonnement Ausland: 69,00 DM inkl. Versand, 89,00 DM inkl. Luftpostversand

Druck:

Baues Offsetdruck, Am Deich 57, 2800 Bremen

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.

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 straf-

GUMMIKUH ® ist ein eingetragenes und geschütztes Warenzeichen

Wußten Sie schon...

IFA BK 350 KURBELWELLEN LAGER

Peter Bollenbach, der mit seinen 55 Lenzen das Hobby "Motorrad" wiederentdeckte, entdeckte gleichzeitig, daß das LIMA-seitige Ringzylinderlager WJL 25 DIN 5412 durch ein SKF NJ 2205 ECP-Lager ersetzt werden kann.

SCHLÜSSEL ABGEBROCHEN ?

Sehr einfach geht das mit dem Tip von GUMMIKUH-Leser Heiner Carsten: Man nehme ein Stück ca. 15 cm langes Elektrokabel mit Kupferlitze. Die Litze ziehe man heraus und schiebe einen dünnen Stahldraht durch die Isolierung. An einem Ende muß der Draht 1 mm herausschauen, an dem anderen etwas länger, so daß man ihn zu einer Spirale drehen kann. Jetzt schiebt man das Kabel mit dem kurzen, blanken Ende in das Schloß, bis es auf den Schlüsselrest stößt. Nun braucht man ein Starthilfekabel und eine

Batterie für Autos. Das schwarze Kabel wird mit dem Minus-Pol und dem Rahmen in Schloßnähe verbunden. Das rote Kabel klemmt man an den Pluspol der Batterie und an das aus dem Schloß ragende Ende des isolierten Stahldrahts. Und nun verschweißt sich der Draht mit dem Schlüsselrest, und der ganze Klimbim kann rausgezogen werden.

ZAHNWELLEN

Manch einer kennt die Situation: Die Maschine, die man gerade in der Kur hat, weigert sich standhaft, den Schalthebel verpaßt zu kriegen. Ursache ist eine vermurkste Verzahnung der Schaltwelle. Ein Vorbesitzer werkelte mit roher Gewalt (selbst tut man sowas ja niiiee!). In solchen Fällen helfe ich mir mit einem Hartholzklotz und einem harten Meißel (nein, kein Weißbier aus gleichnamiger Brauerei) mit einer Schneidenlänge von ungefähr 10 mm. Ein schwerer Hammer und der entsprechende Schlag auf den

BING - Vergaserbestückung und Einstellung: **BMW R 60/2**

	links	rechts
Vergasertyp	1/24/125	1/24/126
Motoranschluß	Flansch	Flansch
Filteranschluß	35 mm	35 mm
Schwimmergehäuse kpl		
Schwimmergehäuse		
Schwimmergehäusedeckel		
Schwimmer	35-072	35-072
Kraftstoffanschluß	8 mm	8 mm
Gasschieber	22-470	22-470
Mischkammereinsatz		
Hauptdüse	44-051	44-051
4		
Nadeldüse	45-251	45-251
	1308	1308
Leerlaufdüse	44-031	44-031
	35	35
Düsennadel		
Nadelstellung	3	3
Luftregulierschraube offen		

linker Vergaser ersetzt durch 1/24/133 ab Januar 1962 rechter Vergaser ersetzt durch 1/24/134 ab Januar 1962

Meißel und somit auf die Zahnlücke reicht, um den Zahn wieder aufzurichten.. Nach solcher Behandlung gelingt es, den Schalthebel zu montieren... (um anschlie-Bend wegen der vergessenen Klemmschraube alle Zähnchen abzudrehen! Sch....) Norbert Neder

BATTERIEN

Nickel Cadmium Batterien haben Vorteile: Im Gegensatz zu den üblichen Bleiakkus gehen sie durch hohe Strombelastung bzw. Kurzschluß nicht kaputt. Ebenso halten sie "Überladen" und jahrelanges Lagern ohne regelmäßige

Verwendungsstelle	Lagerart	Anzahl	Bezeichnung	Abmessungen (mm)
Räder				
vorn	Rillenkugellager	2	6004	20 x 42 x 12
ninten	Rillenkugellager	2	6004	20 x 42 x 12
Stoßdämpfer 250 S	Kugel DIN 5401	6	5,5 mm III	5,5 mm
Lenkung	Kugel DIN 5401	2 x 18	6 mm Durchm. III	6 mm
Motor				
Kurbelwelle 175 S	Schulterkugellager	2	M25.R30.50	25 x 62 x 17
Kurbelwelle 250 S	Zylinderrolenlager	2	NJ305	25 x 62 x 17
	Rillenkugellager	1	6203	17 x 40 x 12
Kupplung	Rillenkugellager	2	16007	35 x 62 x 9
	Kugel DIN 5401	40	4 mm III	4 mm
Getriebe				
Zahnkranz	Rillenkugellager	1	6004	20 x 42 x 12
Schaltwelle	Kugel DIN 5401	3	6 mm III	6 mm

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

Nachladen aus. Die Lebensdauer beträgt die drei- bis vierfache Zeit eines Bleiakkus. Zwei Nachteile stehen dem gegenüber: Erstens der Preis, der liegt höher, und zweitens das Schwermetall Cadmium, das sich zwar entsorgen läßt, aber in einer Potenz giftiger als Blei ist. NC-Akkus werden u.a. von der Firma Stemler GmbH - Garschager Heide 29 - W-5630 Remscheid 11 - Telefon 02191/53067 verkauft. Ihr 6 Volt-Typ kostet 138 DM bei 8 Amperestunden (Ah) und den Maßen 95,5 mm Länge x 85,5 mm Breite und 162 mm Höhe. Das Gehäuse ist schwarz.

FAHREN MIT LICHT

Der Gesetzgeber schreibt vor, daß Motorräder auch tagsüber mit Abblendlicht zu fahren sind. Für die Sicherheit des Fahrers bringt das eine ganze Menge, wird er doch besser von den anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Maschinen mit schwächlicher 6-Volt-Elektrik sind dabei überfordert. Trotzdem gibt es drei Tricks, wie man das "Defizit in der Energiebilanz" ausgleichen kann.

Eine einfache, allerdings unbefriedigende Lösung ist das regelmäßige Aufladen der Batterie mit einem externen Ladegerät. Tagsüber wird der Klassiker gefahren, nachts wird, praktischerweise über eine Steckdose z.B. im Lampengehäuse, die Batterie nachgeladen. Reisen sind nur noch möglich, wenn man das Ladegerät mitschleppt oder eben auf das Sicherheit spendende Licht verzichtet.

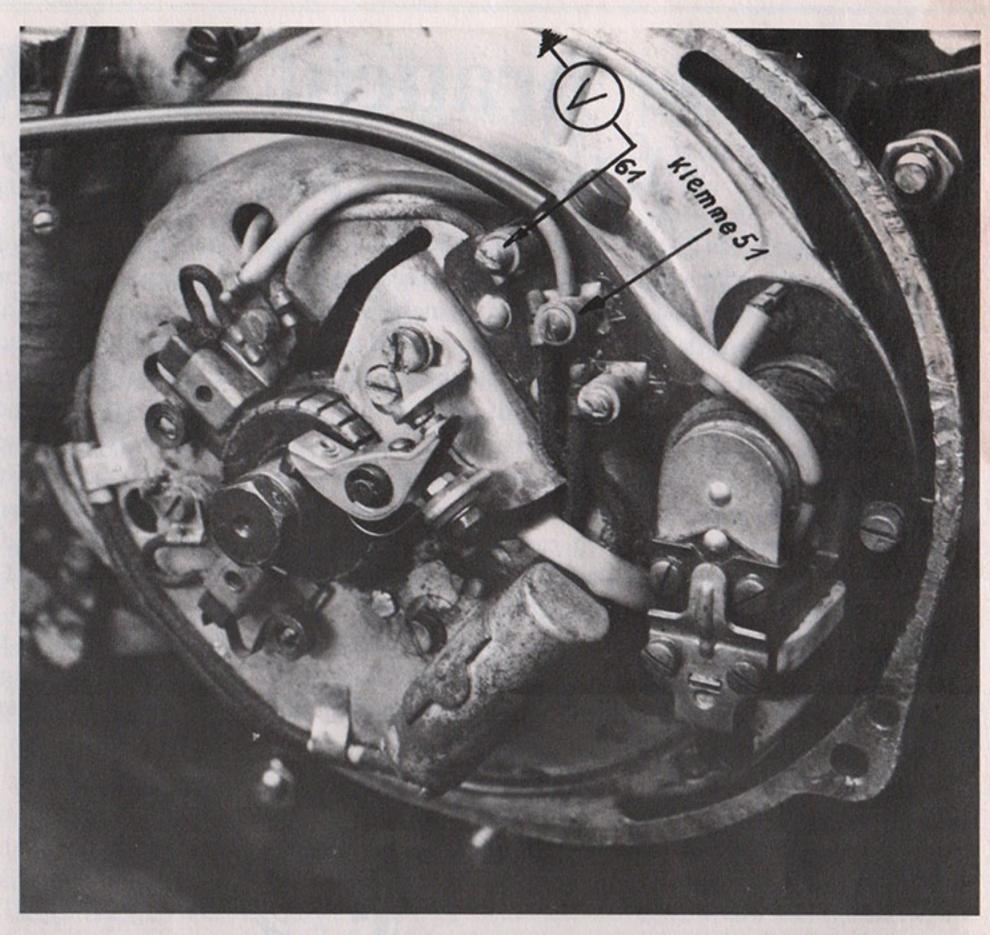
Eleganter ist es, den Regler so einzustellen, daß die Leerlaufspannung erhöht wird. Dazu die Batterieleitung an Klemme 51 in der Lichtmaschine lösen und bei angeworfenem Motor (mittlere Drehzahl) mit einem Voltmeter (Plusanschluß an Klemme 61, Minusanschluß an Masse legen) die Spannung messen. Sie muß zwischen 7,9 und 8,3 Volt liegen.

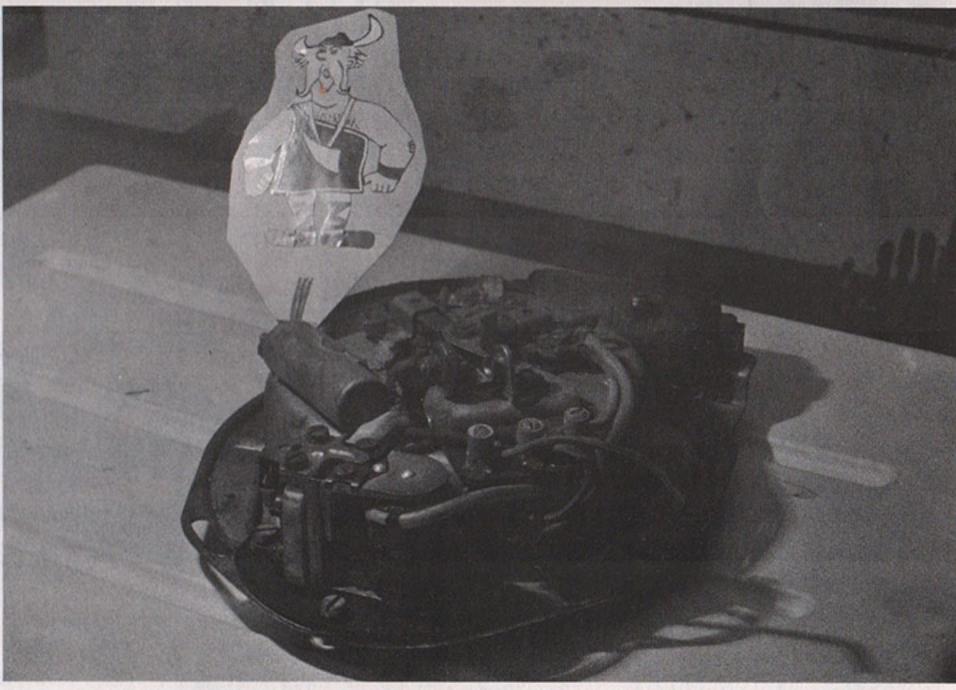
Meist liegt die Spannung jedoch unter dem Wert. Mit einem Maulschlüssel mit einer Schlüsselweite von 5 oder 6 mm (je nach Reglertyp) dreht man an der Reglermutter (natürlich bei laufendem Motor!) bis die Spannung im Bereich von 8,1 V +-0,2 V liegt.

So einfach ist das. Jetzt muß das Licht einschaltet werden, da sonst durch den hohen Ladestrom die Batterie zerstört werden kann.

Dritte Möglichkeit:

1.) Man zieht das Kabel Zündschloß





(Klemme 56) - Abblendlichtschalter ab 2.) Ein neues kurzes Kabel wird von (56) an die Spule (85) eines Relais' (z. B. Hella 4RA003510-241 ca. 12 DM) gelegt. Das Relais wird im Scheinwerfergehäuse untergebracht.

3.) Klemme (86) des Relais' wird mit Masse verbunden

4.) Das Abblendlichtschalterkabel kommt an das Relais (87)

5.) Ein neues Kabel verbindet Klemme (61) am Zündschloß mit (30) am Relais

Funktionsweise: Zündschalter auf Lichtstellung, Rück- und Standlicht gehen an, und das Relais schließt. Bei Leerlaufdrehzahl (Ampelstop usw.) gibt die LIMA nicht genug Strom für den Hauptscheinwerfer ab, das Licht ist aus. Das geht, da die LIMA den Scheinwerfer unabhängig von der Batterie direkt mit Strom versorgt. Steigt die Drehzahl, so erhält die Bilux-Birne Strom und brennt. Ob das in der Praxis so funktioniert, werde ich ausprobieren. pk

Freunde braucht der Mensch (falls er nicht Gespann fährt)

Gestern, als ich gerade den 200er Dachte ich. Aber ein Nachbar, LS an die Tornax schraubte (das Wellblech, wie böse Zungen immer behaupten), damit die Maschine endlich mal die Straße unter die Räder kriegt, schweiften meine Gedanken zu den Gespannen, die ich vor der Tornax zusammennagelte. Das erste dieser suchterzeugenden Spiele entstand, als mir auf der Suche nach Teilen für meine RT 250 eine komplette Maschine angeboten wurde. Den Seitenwagen, der auch noch dranhing, fand der Verkäufer nicht der Rede wert, und dementsprechend war mein Transportmittel um eine Nummer zu klein. Wat nu? Nichts leichter als das, der Bremsklotz mit Rad wurde ein-

fach abgeschraubt, um

ihn dann zu vergessen;

ich war ja nur hinter

der Maschine her.

Leider schien der

Nochbesitzer mei-

nen Gedanken-

gängen gefolgt

zu sein, denn

er beschloß

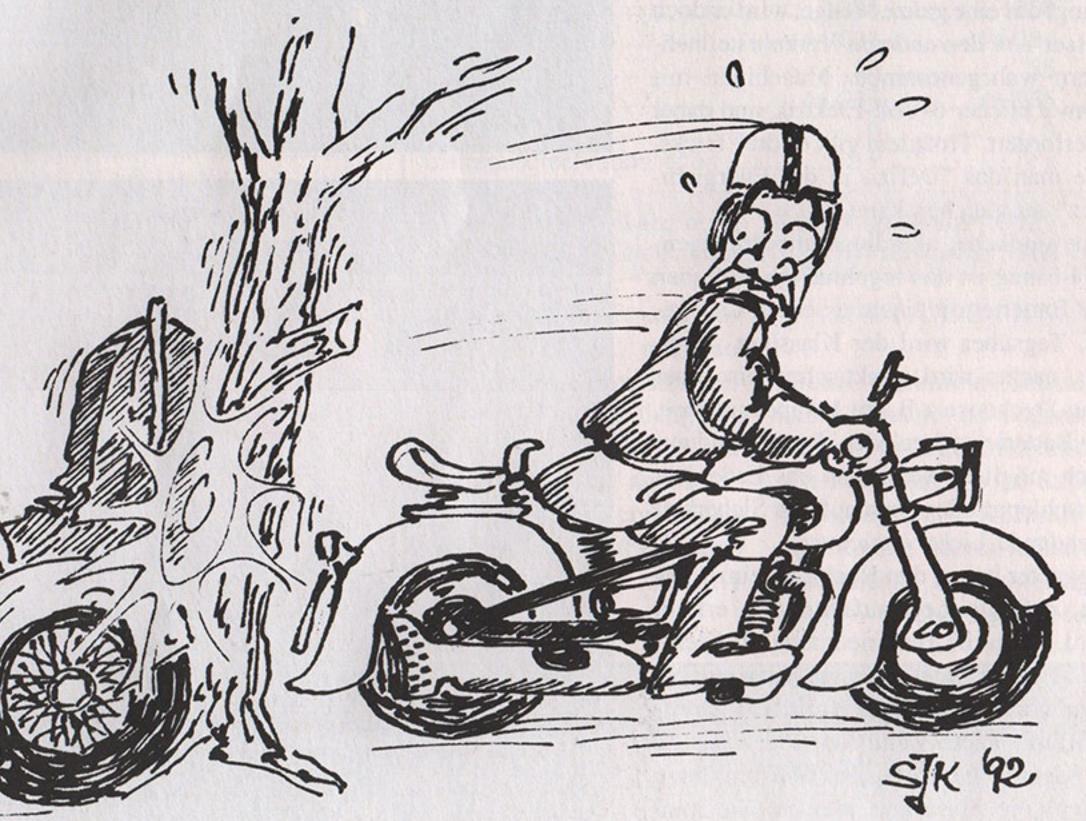
einstim-

mig, daß

der mein Tun beobachtete, trat mir näher, beinahe schon zu nahe, um mir zu erklären, daß das, was ich nun vor hätte, mit Motorradfahren nichts mehr gemein habe (???), und ich solle doch dabei ans Auto fahren denken und mir einreden, daß ich gar nicht Motorrad fahren kann. Durch meinen Kopf schwirrten Gedanken wie "spinnt der jetzt, hat der sie noch alle, für wen hält der mich und sich" und ähnliches. Doch

ich diese Zeilen heute schreiben kann. Zwei Tage später kam Freund Schorsch vorbei; das Gespann hatte es ihm sofort angetan "Muß ich probieren, Servus auch" waren seine ersten Worte. Mittlerweile schon ganz "Gespannfahrer", versuchte ich ihm die Gefahren eines solchen Fuhrwerks möglichst plastisch zu schildern. Es half jedoch nichts. Mit Schorsch im Boot gings zum Sportplatz, der sollte ihm mit

leicht ist es sein Verdienst, daß die Wiese gebuddelt hatte. In dem Augenblick, als Schorsch und Gespann sich trennten, fiel es mir wie Schuppen aus den Haaren, ich hatte ihm was von Auto fahren erzählt, ohne daran zu denken, daß Schorsch weder einen 3er Schein, noch irgendwelche Erfahrungen auf 4 Rädern hatte. Bei dem Abflug biß er einmal kurz und heftig ins Gras und anschlie-Bend die Zähne zusammen, denn diverse Prellungen machten ihm noch tagelang zu schaf-



ich zuerst das Boot und dann als er im Weggehen wie zu das Motorrad abtransportieren solle. Naja, bei dem Preis für das Teil (eine Kiste Bier) war das noch zu verschmerzen. Am nächsten Tag ließ mir die Neugier, wie sich so ein Dreirad wohl fährt, keine Ruhe mehr, zumal meine fahrbereite RT bereits über die nötigen Anschlüsse verfügte. Also frisch ans Werk, und ab die Post!

sich selbst sagte: "Meinem besten Freund hätte das jemand vor 20 Jahren sagen sollen, vielleicht würde er heute noch leben", wurde ich doch etwas nachdenklich und beschloß, die Sache nicht nach der üblichen drauf und los Methode anzugehen.. Bereits nach der zweiten Kurve wußte ich, wie recht der Nachbar hatte, und viel-

großem Parkplatz und anschließenden Wiesen für seinen Fahrversuch eigentlich reichen. Von Lenken und Auto fahren gab ich ihm noch etwas mit auf den Weg, schon tobte er los. Es ging ganz gut geradeaus. Ohne Beschleunigungsruck nach rechts, wie an der Schnur gezogen, fuhr er - in das einzige Loch, das jemand aus unerfindlichen Gründen mitten in

fen. Die DKW hatte die 3 Überschläge wesentlich schlechter verdaut. Mit etwas gutem Willen wäre das Getriebe vielleicht noch zu retten gewesen

Schorsch meinte hinterher: als er merkte, daß nicht er mit dem Gespann, sondern dasselbe mit ihm fährt, habe er sich nur noch festgehalten - und das am Gasgriff! So verschied Gespann NR

Nicht lange, und der in 2 Tagen erworbene Gespannbazillus begann an allen Nervenenden zu nagen und zu bohren. Eine Woche später stand wieder ein Gespann in der Garage, eine R 26. Einen ganzen Tag dauerte das Glück, bis das Unheil in Gestalt meines Freundes Martin nahte. Er ließ sich durch die Geschichte von Schorsch und der DKW nicht beeindrucken und stellte sehr viel Selbstsicherheit zur Schau. Nach 4 Minuten hatte er mir den Zündschlüssel rausgelabert, und nach 90 Sekunden hatte die BMW keinen Seitenwagen mehr. Für eine Solomaschine hätte der Platz zwischen den beiden Bäumen ja gereicht, aber mit dem Gespann hätte er doch besser dem nach rechts führenden Weg folgen sollen. Sein einziger Kommentar war: "Da muß irgendwas verkehrt gewesen sein, Ich kann doch Motorrad fahren!!!" Was da verkehrt war, konnt ich Ihm nicht mehr erklären, da ich zu diesem Zeitpunkt bereits außer mir war. Bei meiner Rückkehr war "Freund" Martin bereits verschwunden. Trotz ihres zerrissenen Rahmens und des gebrochenen Motorgehäuses fand die R 26 einen neuen Liebhaber und ich keine Ruhe mehr, denn der Platz in der Garage war wieder leer.

1, Schrott habe es selig.

Eine gütige Fee führte mich zu einem gut erhaltenen 2 Jahre alten Z ES/2 Gespann, das mit einem Getriebeschaden billig zu haben war, weil die "... machts möglich Vertragswerkstatt" sich außerstande sah, den Schaden zu beheben. Innerhalb einer Woche lief die MZ wieder, und wie sie lief. Der Fahrkomfort, den das Gespann bot, übertraf alles bisher gekannte. Auch keine der bisher gefahrenen Solomaschinen, meist Springböcke aus den frühen 50er Jahren, hatte auch nur etwas ähnliches geboten. Einen ganzen Monat dauerte die neue Seeligkeit. Wie einen Auga-

pfel hütete ich die Klemmi, keiner kriegte sie in die Finger, bis Freund A. zaghaft anfragte, ob er vielleicht mal ???. Bereits in der Schule waren wir Freunde, und auch unsere Zweirad-Karriere starteten wir gleichzeitig und ohne Führerschein (ts ts). Er hatte selbst schon verschiedene Gespanne besessen und schien mir keine potentielle Gefahr für die MZ darzustellen. Bis er wieder zurückkam - ohne Gespann. Dieses hatte einen Apfelbaum so innig umarmt, daß derselbe später einging. Die weiche Federung der Klemmi hatte ihr Opfer gefunden. Aus Angst vor dem Gegenverkehr und dem vermeintlich fliegenden Boot, verließ A. fluchtartig die Stra-Be, ohne auf den besoffenen Apfelbaum zu achten. Zu seiner Entschuldigung muß gesagt werden, daß reichlich vergorenes Fallobst um die Wurzeln des Baumes gelegen hat, ausreichend für mindesten 4,8 o/oo. Bilanz des Ganzen: der Motorrad-Rahmen war an 4 Stellen geknickt und das Kur-

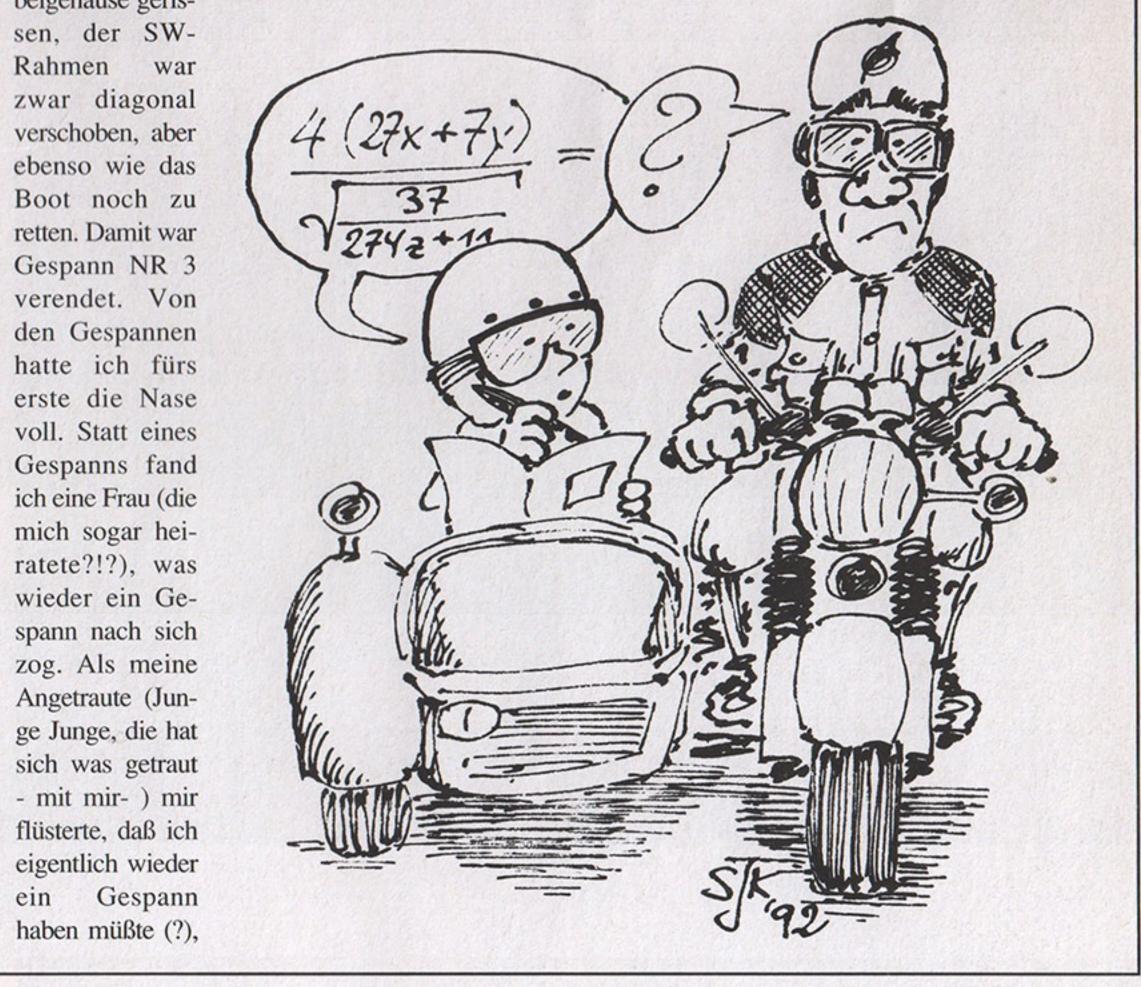
Rahmen war zwar diagonal verschoben, aber ebenso wie das Boot noch zu retten. Damit war Gespann NR 3 verendet. Von den Gespannen hatte ich fürs erste die Nase voll. Statt eines Gespanns fand ich eine Frau (die mich sogar heiratete?!?), was wieder ein Gespann nach sich zog. Als meine Angetraute (Junge Junge, die hat sich was getraut - mit mir-) mir flüsterte, daß ich eigentlich wieder ein Gespann haben müßte (?),

belgehäuse geris-

weil man damit auch zu dritt fahren könnte (??), begriff ich zuerst nichts, erst der Hinweis, daß so ein Seitenwagen auf Reisen durchaus einen Kinderwagen ersetzen könnte, ließ bei mir den Groschen fallen (!). Bereits vor ihrer Geburt drehte meine Tochter die erste Runde im Seitenwagen. Vielleicht ist es darauf zurückzuführen, daß ihr so ein Vehikel auch auf einer 15 Stunden-Tour genug "Lebensraum" bietet, in dem sie ließt, ißt, schläft und Hausaufgaben erledigt, und das auch im Winter. Der erste Seitenwagen, in dem Sie mitfuhr, war jener von der Apfelbaumklemmi, angeschnallt an einen "Roten Stier aus Barcelona" eine Sanglas 500 S - ein Motorrad, das mich fast dazu gebracht hätte, meinen Führerschein der Klasse I löschen zu lassen. Aber das ist eine andere

Das Fahren mit der Telegabel erforderte einen ganz anderen Fahrstil als das Vollschwingen-Fahrwerk der MZ. Volles Rohr

in eine Linkskurve, um mit einem kurzen Griff in die Handbremse und aufgerichteter Vorderschwinge das Heck um die Ecke zu werfen, das war mit der Sanglas nicht drin. Bereits beim ersten Versuch in diese Richtung, knallte die Telegabel auf die Anschläge und die Seitenwagenachse in den Asphalt. Nur die 45 kg Ballast im Kofferraum verhinderten den Überschlag - in meinem Fall. Herbert, dem ich das Fahren auf seinem eigenen ES/2 Gespann beigebracht hatte, vergaß ich, darauf hinzuweisen. Ein Schlüsselbeinbruch und ein leicht lädiertes Gespann waren die Folgen. Nachdem das Gespann sich weiterhin uneinsichtig zeigte und sich nicht an meinen Fahrstil gewöhnen wollte, wurde es kurzerhand abgestoßen, bevor es mir den letzten Nerv rauben konnte. Außerdem bot sich gerade wieder ein Vollschwingen-Klemmi-Gespann (die alte Liebe) an, und dieses tut immer noch treue Dienste als Familien-, Ausflugsund Reisefahrzeug.



Oldtimertrefff im Gotteshaus?

Die Kirche, von der hier die Rede sein soll, gehört sicherlich zu den interessantesten Kultstätten, die Motorradmenschen im Südwesten unseres Landes aufsuchen können. Ursache dieser Anziehungskraft ist die Tatsache, daß sich dort die herrlichsten Maschinen, die in vergangenen Zeiten auf "Gottes Erde" fuhren, dort ein Stelldichein gege-

ben haben. Mentor dieses säkularisierten Gotteshauses war und ist der erfolgreiche Gespannrennfahrer Heinz Luthringshauser.

Glücklicherweise war ich pfiffig genug gewesen, mich vorher anzukündigen, als ich an einem verregneten Mittwochvormittag bei Heinz Luthringshauser auflief. Die normalen Öffnungszeiten dieses Motorradmuseums im pfälzischen Otterbach beschränken sich auf Sonn-und Feiertage, da dann von 9 bis 12 und von 14 bis 18 Uhr. Heinz Luthringshauser zeigte sich aber

ausgesprochen kooperativ und nahm sich einen Vormittag Zeit für den Mann aus dem Norden.

Was ich dort zu sehen bekam, übertraf meine Erwartungen, doch vorher lohnt ein Blick auf die Geschichte von Schreiber und Museum. Heinz Luthringshauser wurde 1931 im pfälzischen Otterbach, 15 km nördlich von Kaiserslautern, geboren. Als 18jähriger fuhr er 1949 mit einer aus Vorkriegsübriggebliebenen Triumph BD 250 (Einzylinderdoppelkolbenzweitakter mit Drehschiebereinlaß) auf Sand- und Grasbahnen seine ersten Rennen. Aus dem gleichen Jahr stammt die (wahre!) Geschichte von seinem ersten Start mit der Triumph auf dem Nürnberger Norisring: Ein Bekannter (man muß wohl Freund sagen!) schleppte ihn am Strick mit Hilfe einer 350er NSU über die gesamte Distanz (400 km) zum Rennen.

Schon bald begann er, ebenfalls auf Sand- und Grasbahnen, Gespannrennen zu fahren. Ab 1957 war er dann als
Ju(gend)Po(kal)-Fahrer auf
Asphalt unterwegs. Schon
damals vertraute er der Marke
mit dem weißblauen Propeller. Mit Emil Hörner im Boot,
der später mit Max Deubel zu
Weltmeisterehren kommen
sollte, wurde er 1959 Deutscher Juniorenpokalmeister.
1970, diesesmal mit Beifahrerin Aga Neumann, wurde Lu-

Wer würde vermuten, daß diese Kirche sinnvollen Zwecken zugeführt wurde? thringshauser Deutscher Meister der Gespanne. Klar, daß so ein schneller Mann dann auch international fuhr. 1972 wurde er Vizeweltmeister, um dann mit einem TT-Sieg 1974 seine Laufbahn zu krönen. Schon seit Ende der 70er Jahre, als der historische Rennsport aufzublühen begann, findet man den raschen Heinz und sein BMW-RS-Gespann bei fast allen VFV-Läufen. Häufig markiert Heinz trotz der "Gleichmäßigkeitsausschreibung" die schnellsten Rundenzeiten...

Mit dem Museum ging es aber nicht so schnell wie auf der Rennstrecke. Die Kirche hatte sich schon einige Jahre vorher aus dem Gotteshaus zurückgezogen. Die Idee, unweit des Luthringshauserschen Wohnhauses ein Motorradmuseum in der "ausgemusterten" Kirche zu installieren, stieß in der

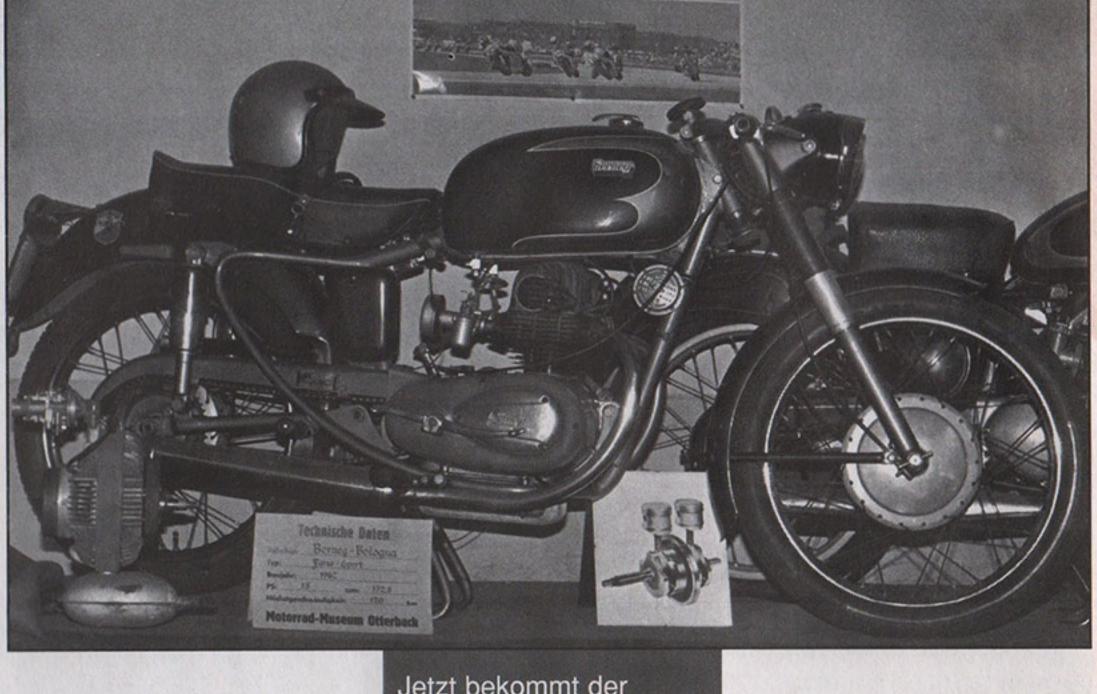
Gemeinde auf weniger Widerstand, als die Initiatoren befürchtet hatten. Das Gebäude von 1846, an der Verbindungsstraße zwischen Otterbach und Otterberg liegend, wurde 1973 ben Ja

für DM 40.000 von der evan-

gelischen Kirche gekauft. Sie-

Jetzt bekommt der Klacks Kulleraugen: Berneg 175 Fario Sport von 1961/62

ben Jahre dauerte der von Heinz Luthringshauser, Freunden und dem Museumsförderkreis in Angriff genommene Umbau. Seit 1980 präsentieren sich mehr als hundert Motorräder, unzählige Motoren, viele Plakate und Blechschilder auf dem Fußboden und an den Wänden des Kirchenschiffs. Man merkt an



Die Kirche platzt fast aus aus allen Nähten



der Auswahl der Exponate, daß Luthringshauser fast sein ganzes Leben lang der Marke BMW verbunden war: Boxer und Eintöpfe in fast allen klassischen Varianten.

Damit aber nicht genug. Alltäglichkeiten wie eine BW-Maico oder Extrem-Exoten wie eine Capriolo 150 und die rare 350 ccm BSA "Fury".

Man sieht, die Auswahl ist groß. Und zu jedem Motorrad weiß der Heinz eine Geschichte zu erzählen. Lustige und auch solche, die nachdenklich machen.

Das Museum, das ja bereits zu ten. Nicht um alte Beginn der 70er Jahre aus der Taufe gehoben worden war, ist ren. ein Glücksfall.

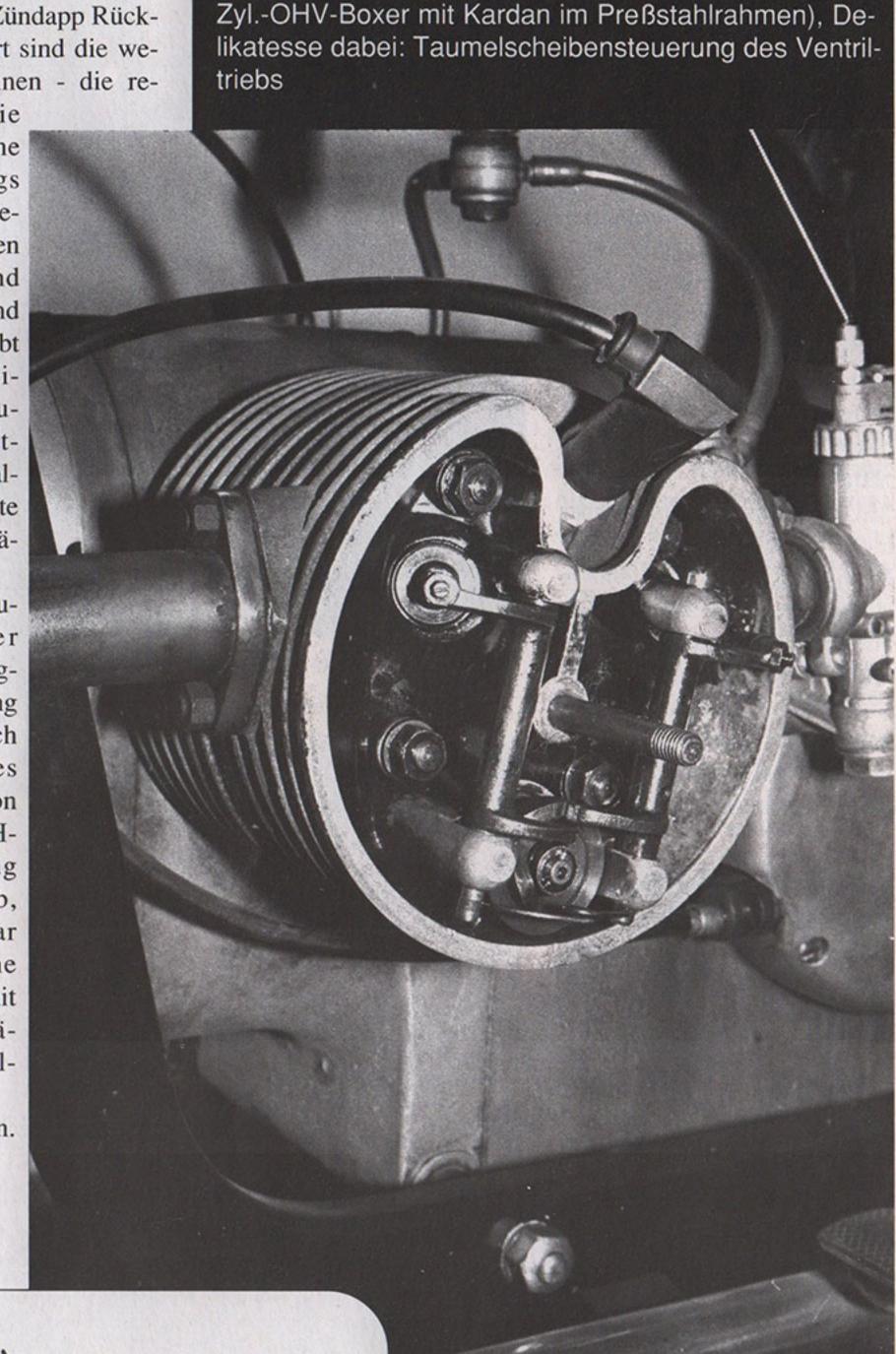
Seinerzeit wurden Leute, die thringshauser sich um alte Maschinen kümmerten und diese sammelten, schnell als Spinner abgetan, als Ewig-Gestrige. Heinz Luthringshauser und seinen scheinbar schon Freunden ist es zu verdanken, daß uns Maschinen erhalten geblieben sind, die sonst auf dem Altar des Fortschritts geopfert worden wären.

Vor zwanzig Jahren war die Oldieszene noch nicht so verbissen, und es wurde auch nicht so professionell restauriert wie heutzutage. Die Mo- Fahrt selbst hin. torräder im Kirchenschiff ge- Es lohnt sich! ben davon Kunde. Die DKW NZ 500 wurde irgendwann mit Text und einer Reginagabel moderni- Fotos: Andy

siert, die Boss trägt irgendeine Nachrüst-Sitzbank, und die Cornet hat ein Zündapp Rücklicht. Restauriert sind die wenigsten Maschinen - die re-

staurierten wie die 100er Imme sind allerdings Spitze - doch gerade die anderen Maschinen sind Zeitzeugen. Und genau dafür gibt es meiner Meinung nach Museen. Um Zeitzeugen zu erhal-Zeiten zu verklä-

Als ich Heinz Luund diese einzigartige Sammlung verließ, war ich froh, daß es vor GummikuH-Zeiten genug Verrückte gab, die es sogar schafften, eine ganze Kirche mit alten Motorrädern vollzustel-



Deutsche Schule - sonniger Süden: Capriolo 150 (2-



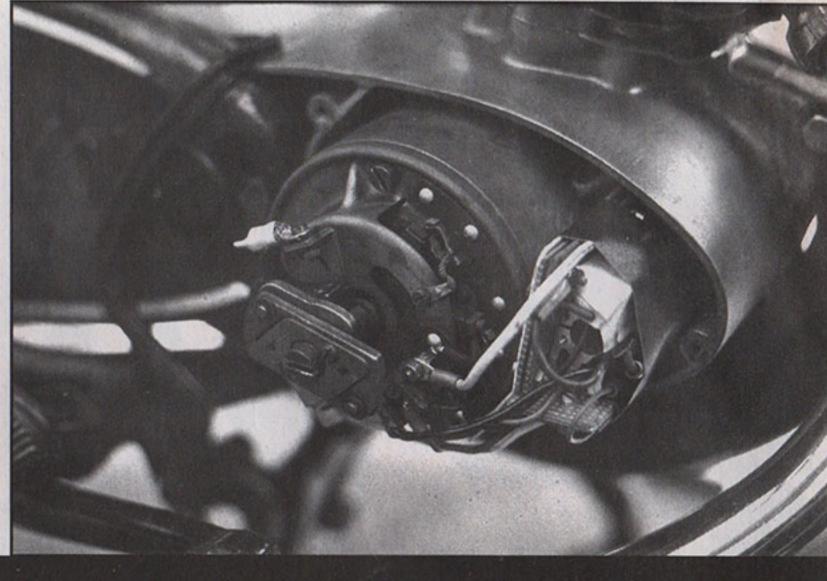
Lauterecken

Rockenhausen

Motorradmuseum Otterbach:

Otterstraße 18 W - 6756 Otterbach Telefon: 06301/2367 Öffnungszeiten: Sonntags von 10 - 12 und 14 - 18 Uhr





Bei fast allen deutschen Nachkriegsmaschinen liegt das E-Werk unter dem rechten bzw. vorderen Gehäusedeckel. Seinerzeit war es üblich, auch den Regler und die Zündspule am heißen Motor an der Lichtmaschine anzubauen.

Die mechanischen Regler leiden unter dem dort herrschenden Öldunst und den Vibrationen. Außerdem ändert sich durch die Motorwärme die Einstellung bzw. Ladespannung!

Elektronischer Regler

für 6 Volt Gleichstrom-Lichtmaschinen

Mit diesem Aufsatz wird der Schaltungsaufbau und die Arbeitsweise eines elektronischen Reglers für Gleichstrom-Lichtmaschinen beschrieben. Ein Regler im Kfz dient dazu, die Spannung im Bordnetz, unabhängig von der Motordrehzahl und der abgegebenen Stromstärke der Lichtmaschine, möglichst konstant und auf einen bestimmten Wert zu halten. Mitunter kommt es vor, daß ein Regler im Kfz seinen Geist aufgibt und Ersatz nötig wird. Schaut man sich dann die Ersatzteilpreise für einen Regler an, so kann einem schon der Gedanke an den Selbstbau eines

solchen kommen. Meine Motive waren allerdings anderer Art, sozusagen eine vorbeugende Maßnahme. Als Besitzer einer DKW RT 200 H habe ich besagten Regler in dieses alte Motorrad eingebaut. Sicher werden jetzt viele Leser entsetzt aufschreien: "Glatter Stilbruch, Verschandelung, was hat ein solches Bauteil in einem so alten Motorrad zu suchen ...". Immerhin ist die DKW

- Baujahr 1952 - ein echter Oldtimer. Natürlich habe ich mir diese Gedanken auch gemacht, aber es gibt gute Gründe, es trotzdem zu tun!

1. Der original Regler ist noch in gutem Zustand, und wenn man ihn gut einpackt und weglegt, dann wird sich daran auch wenig ändern. Wer weiß, zu welchem Preis und ob überhaupt man einen solchen Regler wiederbekommt, sollte der alte kaputtgehen.

2. Der Regler sitzt unter dem rechten Motordeckel, man sieht die Veränderung also von au-Ben nicht.

3. Der neue Regler wurde so aufgebaut, daß er an die gleiche Stelle des alten Reglers, mit den gleichen Befestigungsschrauben eingebaut wurde. Ein Herstellen des alten Zustandes

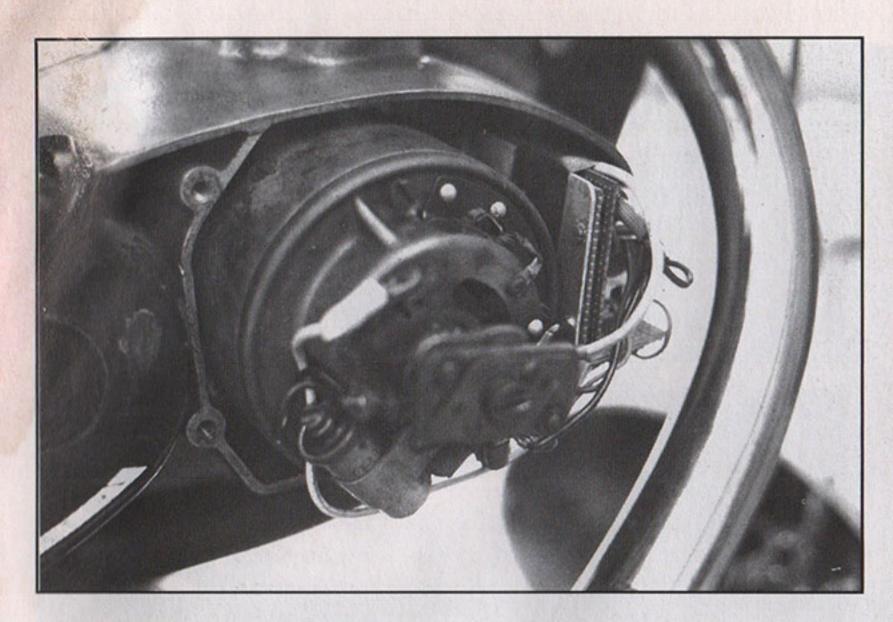
ist also jeder Zeit möglich.

Funktion der Schaltung

Die Schaltung des Reglers besteht aus drei Komponenten, und zwar einer Spannungsüberwachung, einer Schaltstufe und einer Stromüberwachung.

Die Spannungsüberwachung besteht aus den Bauteilen T4, D4 bis D9, R4 und R5. Die Spannungsüberwachung sorgt dafür, daß die Ausgangsspannung der Lichtmaschine auf dem vorgegebenen Wert gehalten wird. Die Ausgangsspannung kann mit den Zenerdio-

49



den D7, D8 und D9 und den Brücken B1 und B2 um jeweils Volt. 0,4 Volt geändert werden. Wird keine Brücke eingelegt, so ist die Zenerdiode D7 aktiv, wird Brücke B1 eingelötet, ist D8 und bei Brücke B2 D9 aktiv. Die Ausgangsspannung an Punkt 30(51) errechnet sich aus der Summe der Zenerspannungen der Diode D6 und eine der Dioden D7, D8 oder D9 minus dem Spannungsabfall an D3. Angenommen die Brücke B2 ist eingelegt, so ergibt sich eine Volt + 3.9 Volt - 0.4 Volt = 7.4Volt. Bei Brücke B1 ergibt sich Volt. Ohne Brücke ergibt sich auch T3 und T1. Der Strom

eine Ausgangsspannung von 8,2

Die Schaltstufe besteht aus den Bauteilen T3, R3 und T1. Der Transistor T4 schaltet bei zu niedriger Ausgangsspannung den Transistor T3 durch, dieser wiederum den eigentlichen Schalt-(Arbeits-) Transistor T1. Durch T1 fließt dann der Strom für die Feldwicklung (Erregerwicklung) der Lichtmaschine. Der Strom baut dort ein Magnetfeld auf, welches unter anderem für die Ausgangsverantwortlich ist. Wird die Ausgangsspannung zu hoch, so eine Ausgangsspannung von 7,8 sperrt Transistor T4 und damit

durch die Feldwicklung wird dadurch, bis auf einen kleinen Strom, der durch den Widerstand R1 fließt, stark herrabgesetzt. Als Folge wird das Magnetfeld der Feldwicklung schwächer, und die Ausgangsspannung der Lichtmaschine sinkt. Durch die Verminderung des Stromes durch die Feldwicklung können hohe Selbstinduktionsspannungen entste-

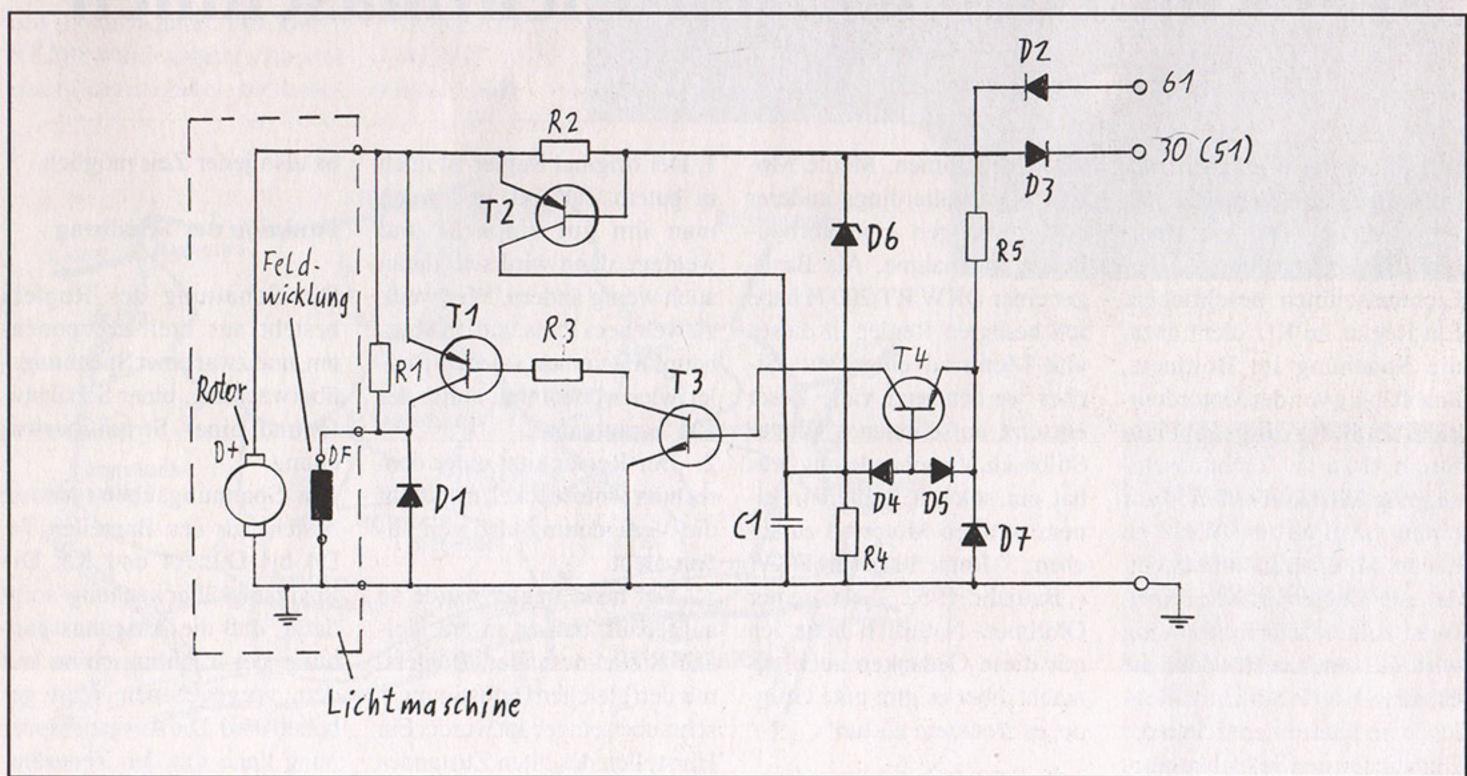
hen, welche die Schaltung gefährden könnten, diese werden jedoch von der Diode D1 kurzgeschlossen. Der Transistor T1 ist auf einen Kühlkörper zu montieren.

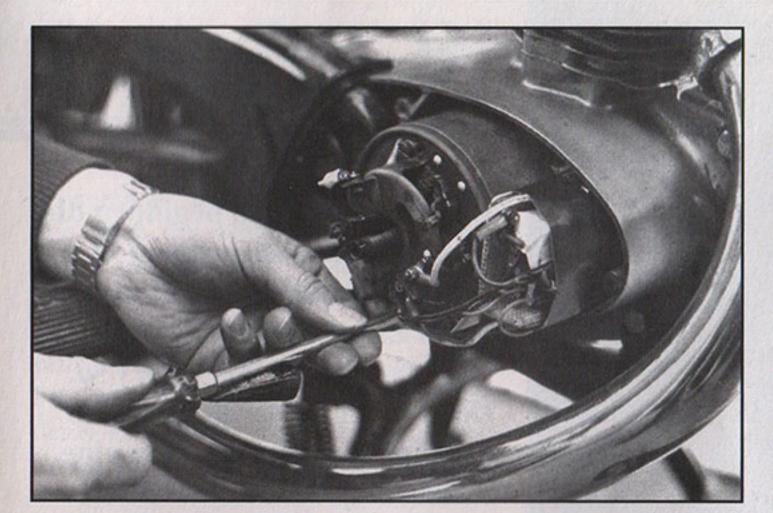
Die Stromüberwachung besteht aus dem (Gesamt-) Widerstand R2 und dem Transistor T2. Durch den Widerstand R2 fließt, bis auf den Strom für die Feldwicklung, der Strom aller übrigen Verbraucher. Je höher dieser Strom wird, desto höher wird der Spannungsabfall an R2. Ab Ausgangsspannung von: 3,9 spannung der Lichtmaschine etwa 0,2 Volt (0,2 V) wird der mehrbetragen, bevorder Strom-Transistor T2 leitend und sperrt kontakt des Reglers den Stromdamit den Transistor T4, T3 und T1. Die Spannung an R2 Da auch durch D3 der Vererrechnet sich aus dem Strom braucherstrom fließt, muß die-

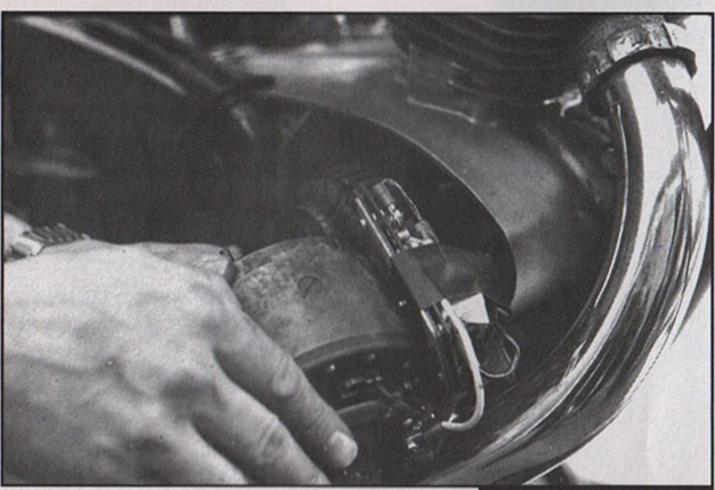
durch R2 multipliziert mit dem Widerstandswert von R2, d.h. mit dem Widerstandswert von R2 kann der maximale Verbraucherstrom vorgegeben werden. Soll z.B. der Verbraucherstrom maximal 15 Ampere (15 A) betragen, so ist für R2 ein Wert von 0.2 V/15 A =0,0133 Ohm vorzusehen. Auch bei einem Kurzschluß fließen dann maximal 15A. Einen Widerstand von 0,0133 Ohm wird man nicht kaufen können, er läßt sich allerdings durch parallelschalten von z.B. ein Ohm - Widerständen selbst herstellen. Für 0,0133 Ohm müssen 1 Ohm/0,0133 Ohm = 75 Widerstände parallel geschaltet werden. Die Widerstände können z.B. zu je 25 Stück verdrillt und verlötet werden.

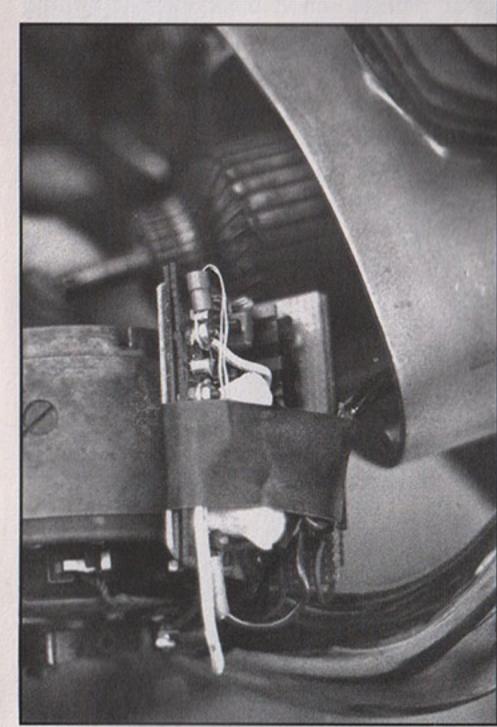
Die Diode D3 verhindert, daß ein Rückstrom von der Batterie in den Regler und die Lichtmaschine fließen kann, wenn die Ausgangsspannung der Lichtmaschine unter die Batteriespannung sinkt. Bei mechanischen Reglern kann der Rückstrom durchaus 6 A und

kreis unterbricht.









se Diode entsprechend dimensioniert werden. Es können z.B. 5 Ampere -Dioden verwendet werden, dadurch kommt man ohne großen Kühlkörper aus, muß allerdings mehrere Dioden parallel schalten. Außerdem muß bei der Parallelschaltung von Dioden ein Aufschlag

vom ca. 1,25 - fachen der Stromstärke einkalkuliert werden. Legt man die Dioden für 20 Ampere aus (man sollte hier nicht zu kleinlich rangehen), so müssen Dioden für 1,25 x 20 = 25 Ampere parallel geschaltet werden, dies entspricht 5 Dioden mit je 5 Ampere.

Ein selbstge-

Regler schafft

verträgt auch

die Motorwär-

Abhilfe und

me besser!

bauter E-

Einen Nachteil hat der elektronische Regler aber. Durch die im Verbraucherstromkreis liegenden Bauteile R2 und D3 entstehen Leistungsverluste, die von der Lichtmaschine zusätzlich zu den übrigen Verbraucherleistungen aufgebracht werden muß. Diese Verluste errechnen sich etwa nach folgender Formel: Pv = (Verbraucherstrom x R2 + 0.4 V) xVerbraucherstrom. Bei einem Widerstand R2 mit 0,0133 Ohm und z.B. einem Verbraucherstrom von 10 Ampere ergibt sich eine Verlustleistung von: Pv = (10 A * 0.0133 Ohm + 0.4)V) * 10 A = 5,33 WattAllerdings entstehen auch beim Frank Hahmann

an der Spannungsspule sowie am Stromkontakt des Reglers. Außerdem wird die Batterie durch den Rückstrom in den Regler belastet, wenn die Ausgangsspannung der Lichtmaschine unter die Batteriespannung sinkt, dies kann z.B. bei niedriger Drehzahl vorkommen. Anschließend muß die Batterie ja wieder geladen werden, was wiederum die Lichtmaschine belastet. Das kann eventuell entscheidend sein, wenn man viel Kurzstrecken oder im Stadtverkehr fährt.

mechanischen Regler Verluste.

Es entstehen Leistungsverinste

Stückliste Preis (ca. DM) **Transistoren** T1 = BDX 541,50 T2 = AF 126 (Germaniumtransistor) 3,00 T3 = BC 238 oder ähnlich 0,30 T4 = BC 327 oder ähnlich 0,30 Dioden D1, D2 = 1 N 40012 * 0,30 D3 = 5 * SB-530 oder ähnlich (5A/30V Schottky-Dioden) 3,00 D4, D5 = 1 N 4148 oder ähnlich 0,20 D6 = Zenerdiode BZX79/C3V9 (3,9V 0,5W) 0,30 D7 = Zenerdiode BZX79/C4V7 (4,7V 0,5W) 0,30 D8 = Zenerdiode BZX79/C4V3 (4,3V 0,5W) 0,30 D9 = Zenerdiode BZX79/C3V9 (3,9V 0,5W) 0,30 Kondensator C1 = 0.22uF / 30V(Polyester - axiale Ausführung) 0,60 Widerstände R1 = 100 Ohm / 1W0,30 R2 = 1 Ohm / 0.25WWiderstände parallel schalten (100 St.) 2,50 R3 = 100 Ohm / 1W0,30 R4, R5 = 1000 Ohm / 0,25WKühlkörper für T1; für TO 220 Gehäuse ca. 9 K/W 2,00 Platine 4,00 32,00

Vorstellung:

Es war einmal...so beginnen die romantisch-blutrünstigen Märchen, die weißhaarige Omis ihren Enkeln auftischen. Diesesmal beginnt eine GP-Story so. Doch handelt es sich nicht um ein Märchen, sondern um eine wahre Begebenheit aus dem sonst wenig Überraschendes bietenden Bremen-Nord.

Es war einmal ... eine R 45 von BMW. Seine Erzeuger hatten dieses Modell Ende der 70er Jahre an das untere Ende der weißblauen Modellpalette plaziert. Dort sollte es Anfängern, Wiedereinsteigern und zurückhaltenden Menschen den Erwerb einer BMW mit genügsamen 27 PS schmackhaft machen. Das Motorrad galt als wohlgelungen, lediglich mit dem hohen Gewicht hatte der durchzugsschwache Kurzhuber einige Mühe.

Das merkte schon bald nach dem Kauf auch der Bremer Thomas Beinke. Er erwarb die Maschine im Sommer 1986. Zuverlässigkeit, Straßenlage und der Fahrkomfort stellten Thomas zufrieden. Die biedere Optik und die dürftigen Fahrleistungen dagegen weniger. Schon bald sann er bei diesen Punkten auf Abhilfe. 1987 begann er die Maschine nach seinen Vorstellungen umzubauen.

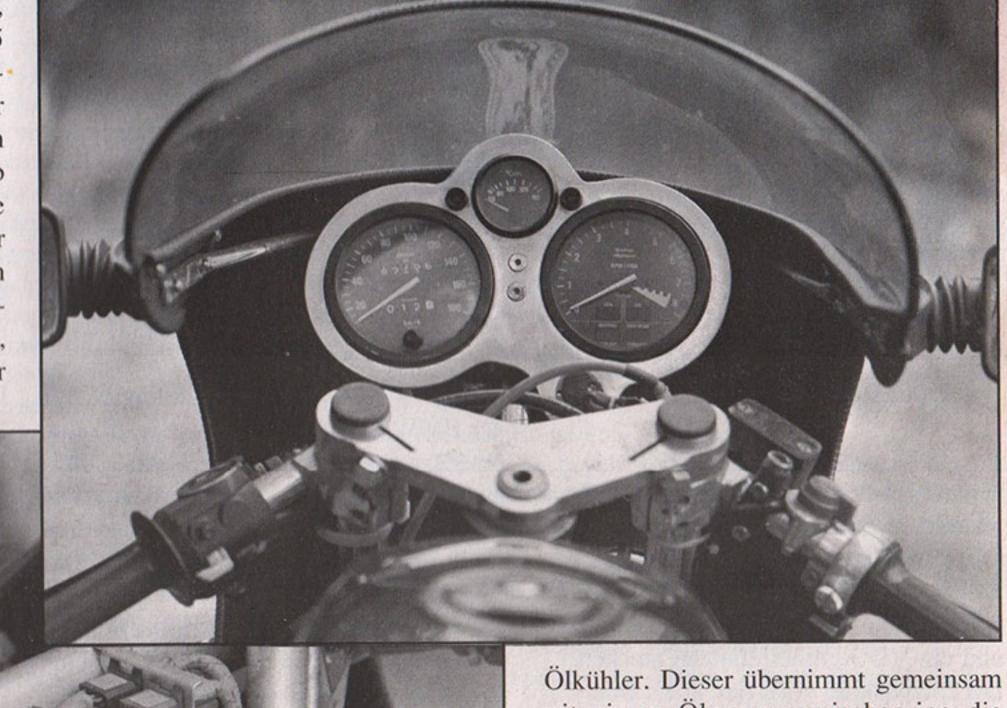
Im Lauf der Jahre wurde so aus dem Tourer ein echter Cafe-Racer. Die Maschine wirkt, als wäre sie von der Rennstrecke abgebogen, ist aber in jedem Detail legal und genauso verläßlich wie eine

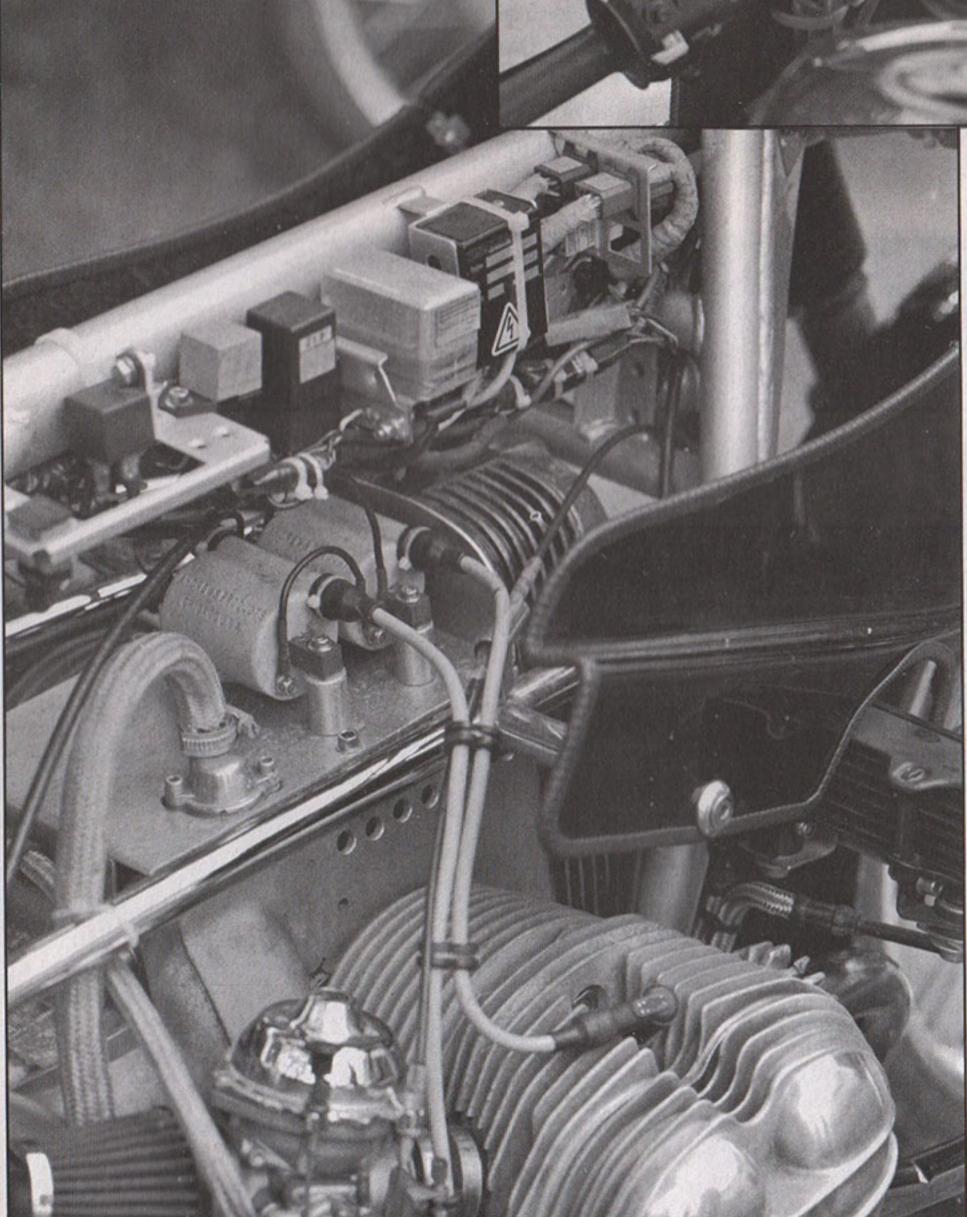
Oben: Nur die Spiegel stören die schmale Frontsilhouette der 850er! Rechts: Im Profil bemerkt man die nach oben gedrehten Auspufftöpfe.

"Beinke-BMW" ein "Cafe-Boxer"

"Gummikuh" aus dem Laden.

Das Herz des Motorrades, der Motor, besitzt mittlerweile 850 ccm. Die R 45 Kurbelwelle blieb erhalten, doch die Zylinder mußten solchen von der 1000er weichen. Die 1000er Zylinder wurden am Fuß abgedreht, um sie dem kürzeren Hub der R 45/65 Welle anzupassen. Auf diese Weise kamen 850 ccm zusammen. Der Vorteil erhöhter Bodenfreiheit wird durch die angebrachten Sturzbügel leider verschenkt. Auf dem rechten Bügel kauert, wie bei den modernen BMW GS, der





mit einem Ölwannenzwischenring die Aufgabe, den thermischen Haushalt des Motors zu regeln. Beatmet wird der Motor durch winzige 26er Vergaser, die noch von der R 45 stammen. Versuche mit 40er Dell Orto Gasfabriken verliefen laut Beinke unbefriedigend. Obwohl die montierten 1000er Köpfe 40er Durchlaß vertragen müßten, gab es Abstimmungsprobleme, die mit der Remontage der kleinen Bings aus der Welt waren. War jetzt auch die Leistung "obenrum" beschnitten, glänzte die Maschine durch die kleinen Vergaser mit Sparsamkeit und gutem Durchzug. Als Schmankerl besitzt der Motor Doppelzündung. Auch sind die (runden) Ventildeckel mit Außenverschraubung versehen, um die Wartung zu erleichtern

Um Gewicht zu sparen, wurde der Anlasser mitsamt der Abdeckung in den Keller verbannt. Den gleichen Weg ging der Luftfilterkasten. Dieser paßte durch die Streben der VV-Verkleidung, die zwi-

Links: Bei abgenommenem Tank erkennt man die beiden Doppelzündspulen und die selbstgebaute Grundplatte dafür anstelle des Anlassermotors.



Serienmäßige BMW R45

schen Rahmenheckteil und Unterzügen waagrecht verlaufen, nicht mehr ganz. Die Verkleidung trägt einen rechteckigen H-4 Scheinwerfer und im Innern eine Aluplatte, in der die BMW-Instrumente und ein VDO-Ölthermometer stecken.

Die Sitzposition wird durch die Magura-

stummel, zurückverlegte Rasten und einen Knoscherhöcker diktiert. Eben sportlich. Ein besonderer Gag findet sich unter dem Bürzel der Bank. Dort entstand aus einer Tupperdose eine Werkzeugdose, die leicht, stabil

und rostfrei ist.

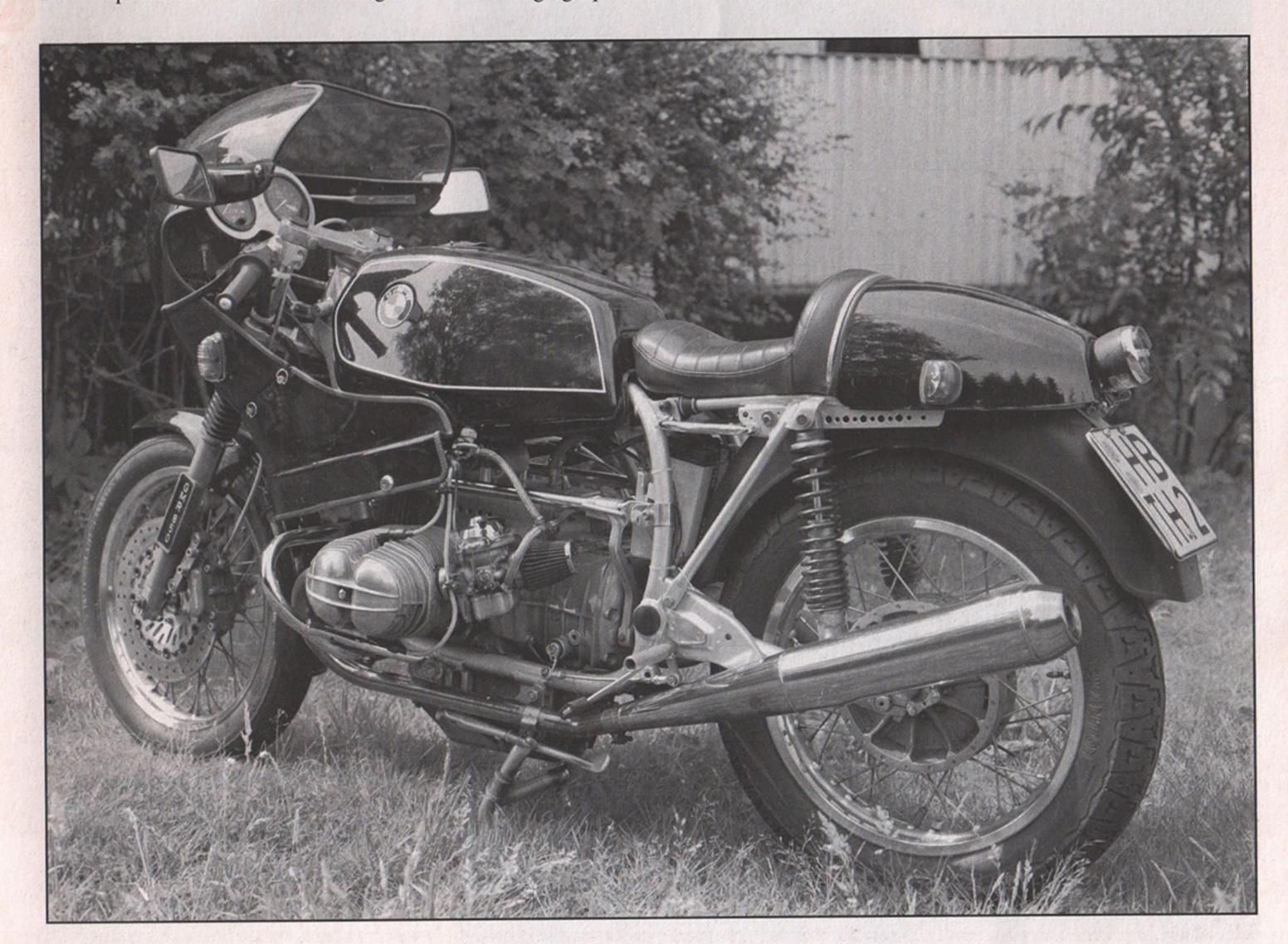
Das laufende Gut der BMW fand so wie es war auch keine Gnade vor den Augen des Thomas Beinke. Speichenräder sollten die klassische Erscheinung der schwarz lackierten und weiß linierten Maschine ergänzen. Ein Hinterrad einer /6 BMW wurde gebraucht gekauft. Vorne fand eine Nabe der R 80 G/ S Verwendung, um die eine 18" Leichtmetallfelge gespeicht wurde. Die vordere

Bremsanlage stammt aus Italien: Eine schwimmend gelagerte 300mm Bremsscheibe wird von einem Brembovierkolbensattel in die Zange genommen und garantiert enorme Verzögerung.

Zugeständnisse an die Zulassungsvorschriften finden sich in Form von serienmäßigen Auspufftöpfen, zwei Rückspiegeln und einer Vierfachblinkanlage. Der TÜV attestierte der erstarkten BMW 50 PS. Somit fährt Thomas Beinke trotz der dramatischen Optik immer noch preiswert und legal durch die norddeutschen Lande.

Das Bauen hört natürlich nicht auf. Weiße Zifferblätter sind als nächster Schritt zum weißblauen Cafe-Racer angepeilt. Wer ebenfalls Spaß an getunten Boxern hat, kann sich auch gern bei Thomas Beinke melden (Tel. 0421/651669). Viel Spaß beim Bauen und beim Ringen mit dem

..Andy



LAST NOT LEAST

Weiche Birnen beim ZDF

Ein grölender Haufen von Rokkern, der einige der ihrigen mit unglaublichen Mengen unsäglichen Unrats beschmeißt - das war in der Vorankündigung zu der ZDF-Sendung am 20.5. um 21.00 Uhr zu sehen, um den deutschen Fernsehkonsumenten ein angenehmes Gruseln über den Rücken zu jagen und ihn auf den Titel jener Sendung einzustimmen, der da lautete: »Heiße Öfen - weiche

Birnen«.

Gleich zu Beginn der Sendung wurde dann etwa 30 Sekunden lang die oben erwähnte Szene gezeigt, und das wars dann auch schon. Der Rest dieser ausführlichen Reportage zeichnete sich durch erstaunliche Sachlichkeit und durchaus positive Grundhaltung aus. Ein Mädchen mit einem großen Guzzi-Gespann schwärmte von der Unmittelbarkeit des Naturerlebens, wenn man mit 30 te sich mit Geländelehrgängen auf Trialmaschinen gleichermaßen

um Sicherheit und Fahrspaß. alle vernünftig angezogen, keine Der querschnittsgelähmte Klaus verdankte seinen Unfall sinnigerweise einer jungen Frau, die ihm ihr Auto genau quer in den Weg nein, völlig normale Leute, die an stellte. Schade, daß man die Dame zwei Rädern ihren Spaß hatten nicht auch interviewt hat.

Zum guten Schluß brachte man noch einen Bericht über den weithin bekannten Klub »Kuhle Wampe«, der seine Aktivitäten nicht in der Beschäftigung mit zwei Rädern erschöpft sieht, sondern, unter anderem auch politisch Stellung bezieht, wie z. B. die Parole »Nazis raus!« deutlich machte.

Die Moderatoren und (vor allem die weiblichen) Interviewer offenbarten gelegentlich Ahnungslosigkeit (möglicherweise soll das für ein Jugendmagazin charakteristisch sein...) und eine junge Dame versuchte mit aller Gewalt, Leute, die sich ein schnelles Moped kaufen, in die Raser-Ecke zu stellen.

Der Interview-Partner war zwar klug genug, auf den Aspekt der erheblich geringeren Verkehrsfläche hinzuweisen, die ein Zweirad braucht, aber auf den Gedanken, die wesentlich geringere Umweltbelastung durch geringere Verbräuche hervorzuheben, kam er leider nicht. Oder saufen alle KAWAS mehr als ein Auto...?

Alles in allem: Eine im Großen und Ganzen durchaus positive Sendung, die deutlich machte, daß die weichen Birnen nur bei den Leuten zu finden sind, die sich diesen hirnrissigen Titel ausgedacht haben.

David Longstroke

MZ und kein Ende?

fragten sich sicherlich einige Leser, als sie die Maiausgabe unserer Zeitschrift aufschlugen. Vier Seiten von Siggi Rauch und vier vom Schwietzer sind schon ein starkes Stück. Warum soviel Platz in der Zeitschrift und soviel Engagement für ein Werk, dessen Maschinen in den letzten zwanzig Jahren nicht zu den Traummaschinen der weltweiten Motorradgemeinde gehörten?

Es kann ja nicht schaden, wenn wir uns erklären!

Obering. Rauch, Zweitaktspezialist und Zeitungsmacher von Beruf und aus Berufung, hat schon in verträglichkeit) und die des Moder letzten Ausgabe einiges zur Geschichte dieses Werkes erzählt.

Es ist nicht nur die Tatsache, daß dieses Motoradwerk als eines der ersten in Deutschland zuverlässige und "narrensichere" Zweitakter baute und damit breitesten An ein Wiedererstarken von Du-Volksschichten die Möglichkeit individueller Motorisierung gab. Oder der Fakt, daß von hier aus noch niemand geglaubt. Bei MZ Auch scheint bei der Treuhand und die GP-Redaktion

die technologische Entwicklung des Zweitakters (Umkehrspülung/ Drehschieber) befruchtet wurde, wie von nirgendwo anders.

über einsame Nebenstrecken tuk-

kert. Die gezeigten Biker waren

Chopper mit 3 Meter langen Ga-

beln und wüsten Figuren mit Ha-

kenkreuzen und Totenköpfen -

(die obligate Sauferei wurde na-

türlich nicht vergessen; immerhin

aber sah man keinen besoffen fah-

ren!). Winterfahrt und Lagerfeu-

er, Fahrlehrgang auf der Renn-

strecke von Zandvoort (daß es

dabei durchaus ruhig zuging,

bewies eine SR, die höchst un-

spektakulär um den Kurs eintopf-

Die Frauen von »Woman on

Wheels« betrieben in vorbildli-

cher Weise ein selbst erarbeitetes

Sicherheitstraining, und das Insti-

tut für Zweiradsicherheit bemüh-

Beweise für diese Behauptung liefern unzählige Fakten, wie die Tatsache, daß die RT 125 das meistkopierte Motorrad der Welt ist. Oder daß Suzuki ein Jahr nachdem man MZ-Werksfahrer Ernst Degner im Team hatte, Weltmeister mit drehschiebergesteuerten Zweitaktern wurde.

Auf jeden Fall wurde anfangs bei DKW und später bei MZ wichtige Grundlagenforschung der Zweitakttechnik betrieben und das alltagstaugliche Motorrad in einem Maß verfeinert, daß die Sorgfalt seiner Erbauer oft verblüfft.

Es wäre ein großer Fehler, jetzt, wo die Renaissance des Zweitakters (aus Gründen der Umwelttorrades (aus verkehrstechnischen Gründen) bevorsteht, wertvolles Potential an "Know-How" und "Manpower" einfach zu verschleudern und den Markt einmal mehr den pfiffigen Japanern zu überlassen.

cati und Harley-Davidson hätte vor gut einem Jahrzehnt auch wird es langfristig auch besser aussehen. Die EG-weite einführung der 125er für 16jährige wird sich für MZ zu einem zusätzlichen

Markt entwickeln. Diese Argumente wären schon Grund genug gewesen, sich für das traditionsreiche Werk stark zu machen. Doch neben den motorradspezifischen Aspekten gibt Notstand: Wenn man getarnte Arbeitslose wie Umschüler und ABM-Kräfte miteinrechnet beträgt die Arbeitslosenrate dort der Hand, den Motorradbau lieber noch ein bis zwei Jahren zu unterstützen, als noch mehr Arbeitslosigkeit in dieser gebeutelten Region zu finanzieren.

Daß wir uns in der letzten Zeit so daß die Zschopauer medienwirksame Unterstützung, Zeit und publizistische Schützenhilfe brauchten, um gegen den übermächtigen Druck der Treuhand bestehen zu können. Deren Direktiven stellen in ihrem unergründlichen Ratschluß selbst die alten Ostberliner Ministerien in den Schatten. Andy Schwietzer

Selbstgerechtigkeit gang und gäbe zu sein. So äußerte sich Dr. Arno Eisenhofer von der Treuhand gegenüber der IG-Metall Zeitung: "MZ hat eine Riesenchance nicht wahrgenommen!" Die neusten Gerüchte laufen darauf hinaus, daß MZ liquidiert wird und eine Auffanggesellschaft gegründet wird, die den es noch die soziale Komponente. Motorradbau mit 150 Mitarbei-Im Landkreis Zschopau gibt es tern weiterführen wird. Auch mittlerweile fast einen sozialen Direktor Eberhard Bredel sprach davon, daß eine "schlanke Motorradproduktion mit geringer Fertigungstiefe mit 200 Jobs" in der Planung sei. Hoffentlich meint mehr als 50%. Daher liegt es auf man mit geringerer Fertigungstiefe nicht die Einstellung der hauseigenen Zweitaktmotorenproduktion.

Wir wissen, daß wir Partei waren und sind. Doch es war ein Akt selbstverständlicher Solidarität stark gemacht haben, lag daran, für die Menschen im Werk und für das Motorrad überhaupt. Der Juni wird zeigen, ob man bei MZ weitermachen darf. Wenn dem so ist, haben wir erreicht was wir wollten!

