

4. Jahrgang
T10856E

GUMMIKU**H** &

5,90 DM
öS 50 · sfr 5,90

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

PAST

perfect



8 • 1992

15. August 1992 bis
14. September 1992

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

39

INHALTS- AUSWAHL

&

BESTELL- SERVICE

Schwerpunkthemen		Typenkunde		Motorgalerie		Technik	
Adler	4	Ardie BD 176	2	Ariel Square Four	26	Alu polieren	10
AJS 350 16C (Trial)	14	AWO 425	25	BMW R25/3	11	Alu polieren I	35
AWO 425	13	BMW R26	1	DKW RT 350	28	Bowdenzüge	23
Barbour-Bekleidung	34	BMW R50	13	Douglas Dragonfly	56	Bremsen I	21
BMW 256 von Walter Zeller	30	BMW R51/2	5	Harley Davidson Panhead	24	Bremsen II	23
BMW R51/3+R50/5	25	BSA Gold Star B34	27	Honda 125 ccm	18	Einspeichen	12
BMW R90S-Rennmaschine	32	DKW RT 200S	8	Honda CB 450	29	Entlacken	35
BSA A 10	32	DKW RT 250/2	20	Honda CX 500	23	Gummirestauration	29
BSA Gold Star Motor	20	Ducati 350 Scrambler	14	Horex Regina	33	Haarriß-Prüfung	22
BSA Twins I	8	Ducati 750GT	23	ILO Twin	19	Helmtest (Jethelme)	30
BSA Twins II	9	Dürkopp M 125A	11	Imme R 100	32	Heizgriffe selbst bauen	34
BSA/Norton Café Racer	12	Gilera 150	21	Laverda GT/SF 750	31	Honda Zündanlagen	17
Bücker-Werke	20	Hoffmann Gouverneur	24	Maico MD 250	25	Ketten I	24
DKW	3	Horex Regina 2	28	Moto Guzzi V7	20	Ketten II	25
Dnepr MT 16TWD	9	Horex Regina 350	4	Moto Morini 350V2	27	Ketten III	26
Dnepr-Gespann	27	IFA BK 350	28	Norton Manx	10	Ketten IV	27
Ducati 900 SS	31	JAWA 350	30	Rudge 4-Ventiler	12	Ketten V Zugversuch	28
Eigenbau BSA-Basis	31	Laverda 750S	12	Silk 700 S	22	Ketten VI	30
EMW R35/3	11	Moto Guzzi Nuovo Falcone	10	Triumph 6T T110	30	Kolben erneuern I	31
Express-Werke	12	MV Agusta 125	16	UK "Radial"	35	Kolben erneuern II	32
Federbettrahmen	24	MZ ES 250	15	Zündapp KS 601S	21	Lacke für japanische Motorräder	27
Fortschritt???	30	NSU Max	34			Lichtmaschinen am	
Gespann KS mit Panhard-Motor	17	Puch 250SG	19				
Harley-Davidson	29	Puch 250TF	26				
Hercules-Nürnberg I	31	Triumph BDG 250H	9				
Hercules-Nürnberg II	32	Triumph Boss	31				
Hertweck, Carl	35	Triumph T 120R	18				
Honda in den 60er Jahren	28	Triumph T 120R	18				
Honda CB 500 F	10	Triumph T 120R	18				
Horex	5	Triumph T 120R	18				
IFA BK 350	35	Triumph T 120R	18				
IFA RT125	14	Triumph T 120R	18				
ILO-Motoren	23	Triumph T 120R	18				
Island, Mit dem Gespann in Isle of Man	34	Triumph T 120R	18				
Jawa-Norton Manx	20	Triumph T 120R	18				
Kawasaki Z 200	13	Triumph T 120R	18				
Laverda 750 SF	33	Triumph T 120R	18				
Maico	8	Triumph T 120R	18				
Moto Guzzi I	25	Triumph T 120R	18				
Moto Guzzi II	26	Triumph T 120R	18				
Moto Guzzi	9	Triumph T 120R	18				
Münch	26	Triumph T 120R	18				
Museum Augustusburg	31	Triumph T 120R	18				
MZ • Die Geschichte	24	Triumph T 120R	18				
MZ ES 250	18	Triumph T 120R	18				
MZ RT 125	21	Triumph T 120R	18				
MZ BK 350	15	Triumph T 120R	18				
Norton Commando	19	Triumph T 120R	18				
Norton Federbett	24	Triumph T 120R	18				
Norton Manx mit Jawa Motor	20	Triumph T 120R	18				
Norton/BSA Café Racer	12	Triumph T 120R	18				
Norton von E. Kruse	16	Triumph T 120R	18				
NSU	2	Triumph T 120R	18				
Parilla 175 Sport		Triumph T 120R	18				
Competizione Bialbero	34	Triumph T 120R	18				
Rickman-Story I	21	Triumph T 120R	18				
Rickman-Story II	22	Triumph T 120R	18				
Rickman-Story III	24	Triumph T 120R	18				
Sanglas 500 S	11	Triumph T 120R	18				

GESCHICHTE

Fahrbericht Adler M 250 S	4
Erfahrungsbericht BMW R 75/5	51

UNTERWEGS

Der alte Mann und der Schrott Motorradmuseum Thede	20
---	----

TECHNIK

Die Wucht in Dosen Das Auswuchten einer Kurbelwelle	14
Aus Stromis Labor Löten II	38
Wußten Sie schon... - elektronischer Regler - Lagerverw. Zündapp Norma - Vergaser Gouverneur - Dichtungen Puch 125/175	41
Schraubserie Maico VII Pulverbeschichten	54

GESCHICHTEN

Reinhard Hopp Tatzeit 1969 Honda 750 K0	36
David Longstroke Die Schreckensmär vom Zubehör	44

RUBRIKEN

Titelfoto Andreas Basler, Köln	
Nachbestell-Service	2
Korrespondenz	11
Treffen & Termine	17
Impressum	18
Kleinanzeigen Such & Find	25
Rechtsprechung Verkehrsrechtsschutz	43
Litera-Tour - Keine Probleme beim TÜV - Seitenwagen und Gespanne	50
Motorgalerie Yamaha XS 500	56

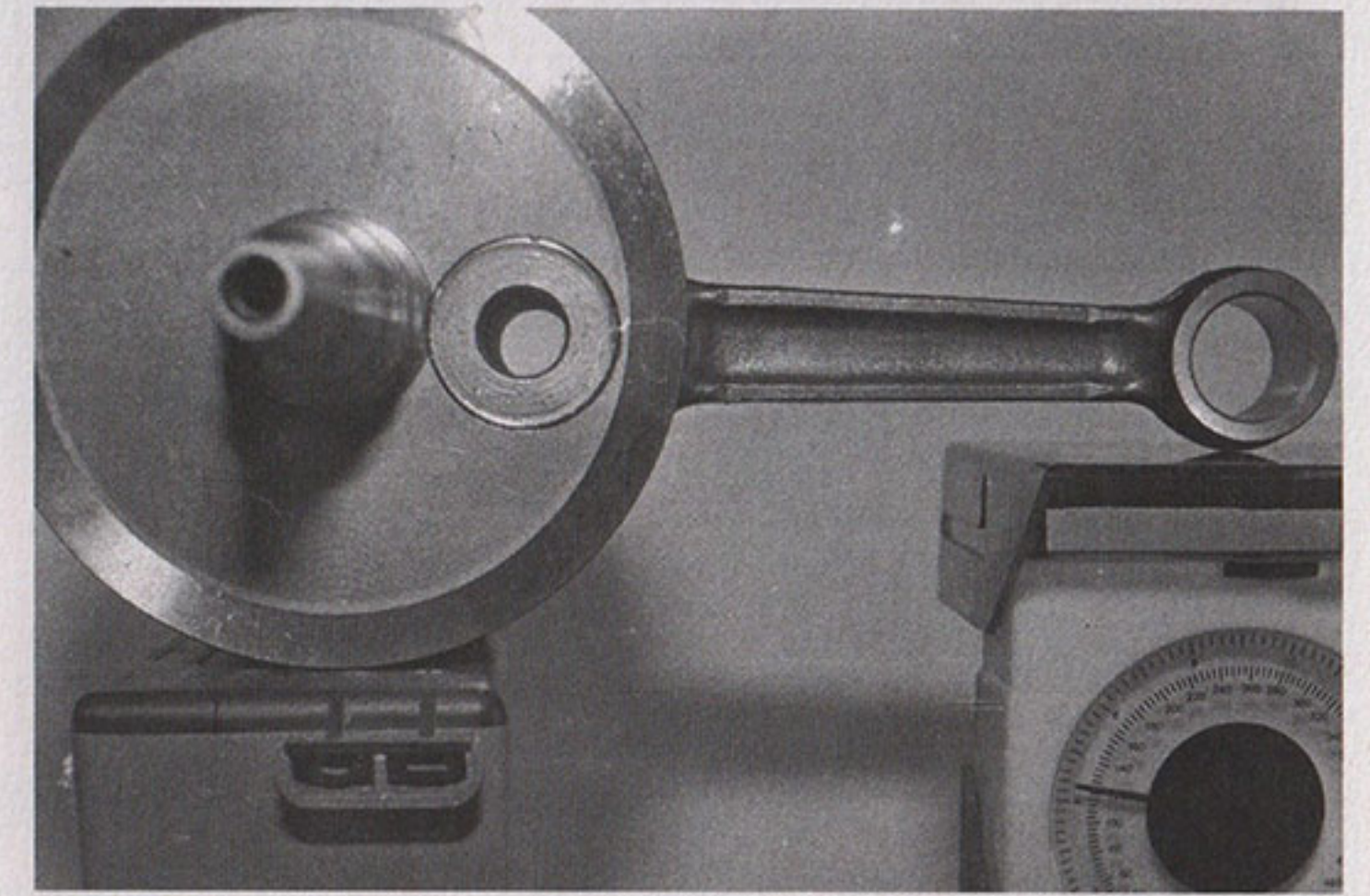
GUMMIKUH & PAST PERFECT AUSGABE 39



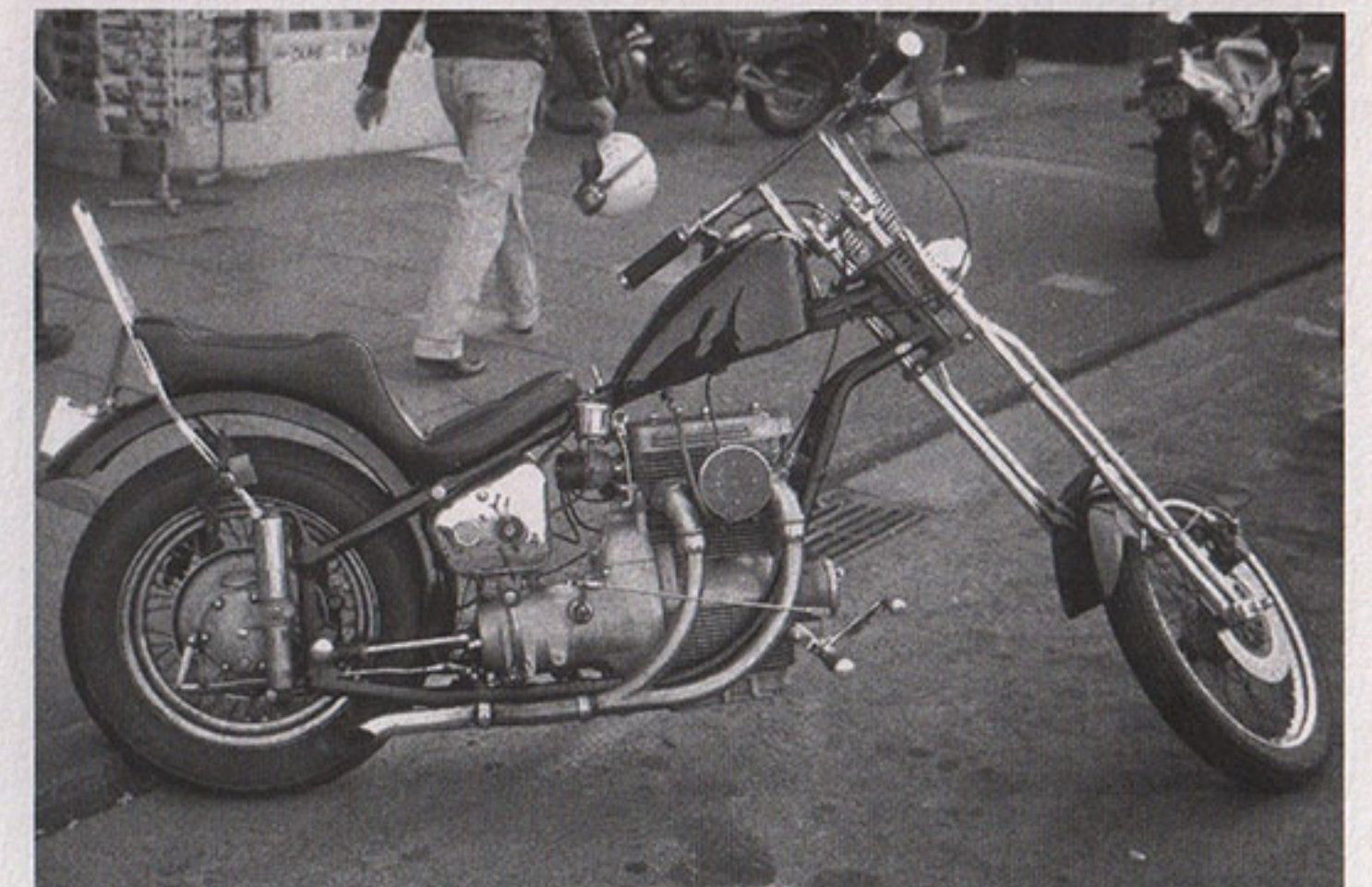
126 Kilogramm
Leergewicht und
16 PS hatte die
250er Adler, die
Andy durch die
Kurven bewegte.
Fahrbericht ab
Seite 4



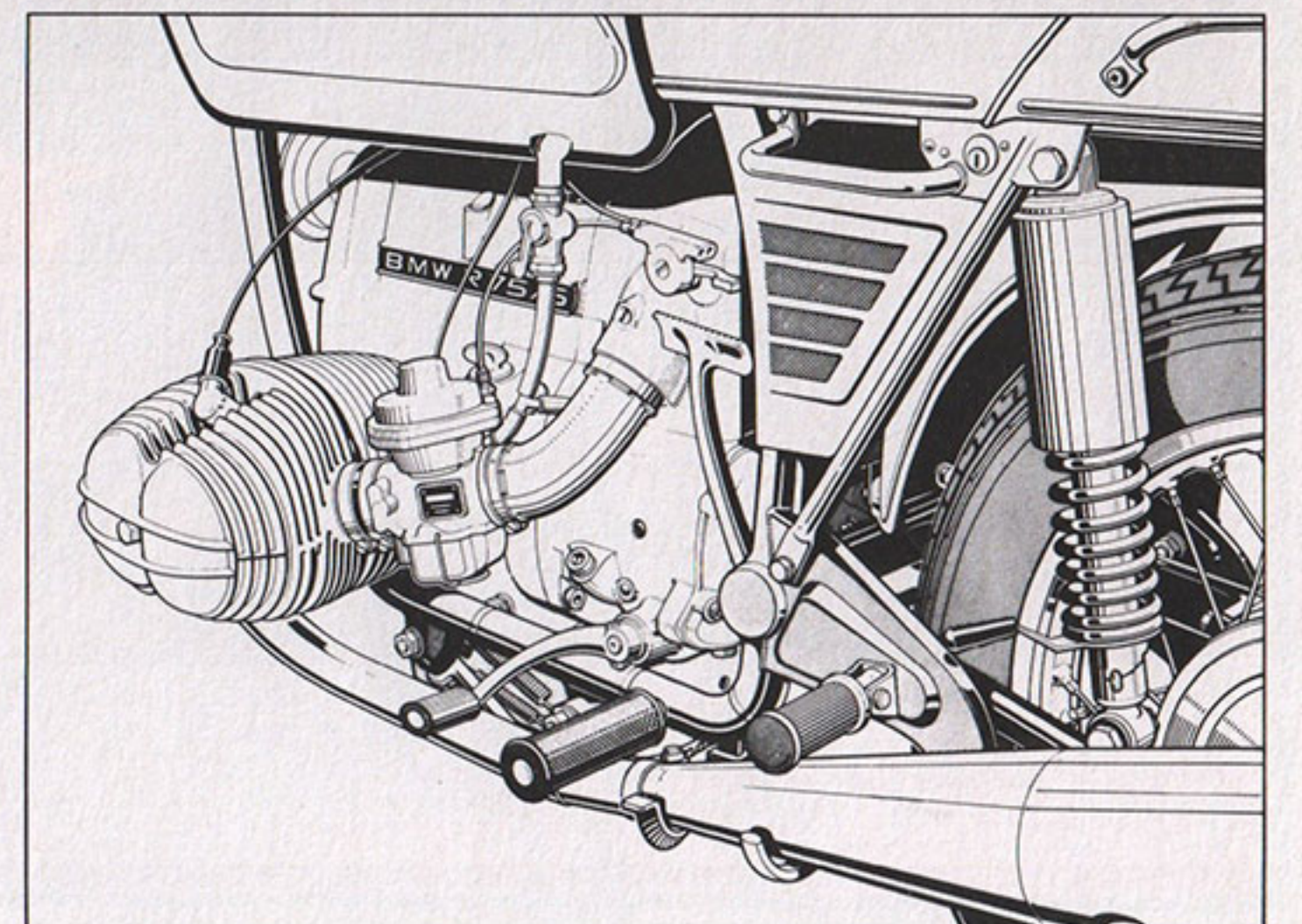
Die Kurbelwelle
eines 1-Zylinders
auswuchten ist
Sache der
Superspezial-
werkstatt!
Denkste - Hans
Hohmann zeigt
wie es geht.
Seite 14



David Longstro-
ke erzählt die
"Schreckensmär
vom Zubehör"
Seite 44



BMW's Neuan-
fang Ende der
60er Jahre:
R 75/5
Seite 51





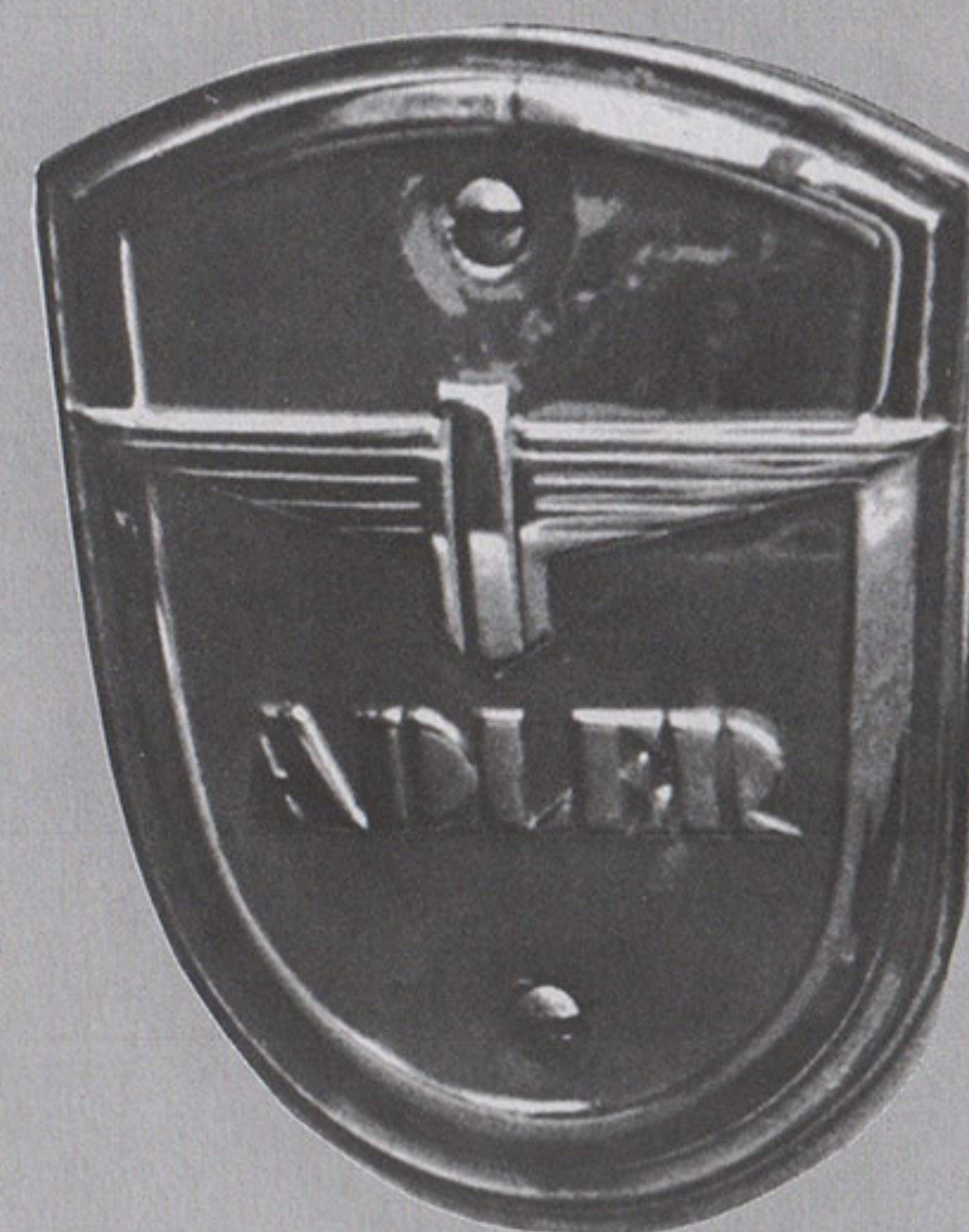
ADLERWERKE

VORM. HEINRICH KLEYER · AKTIENGESELLSCHAFT

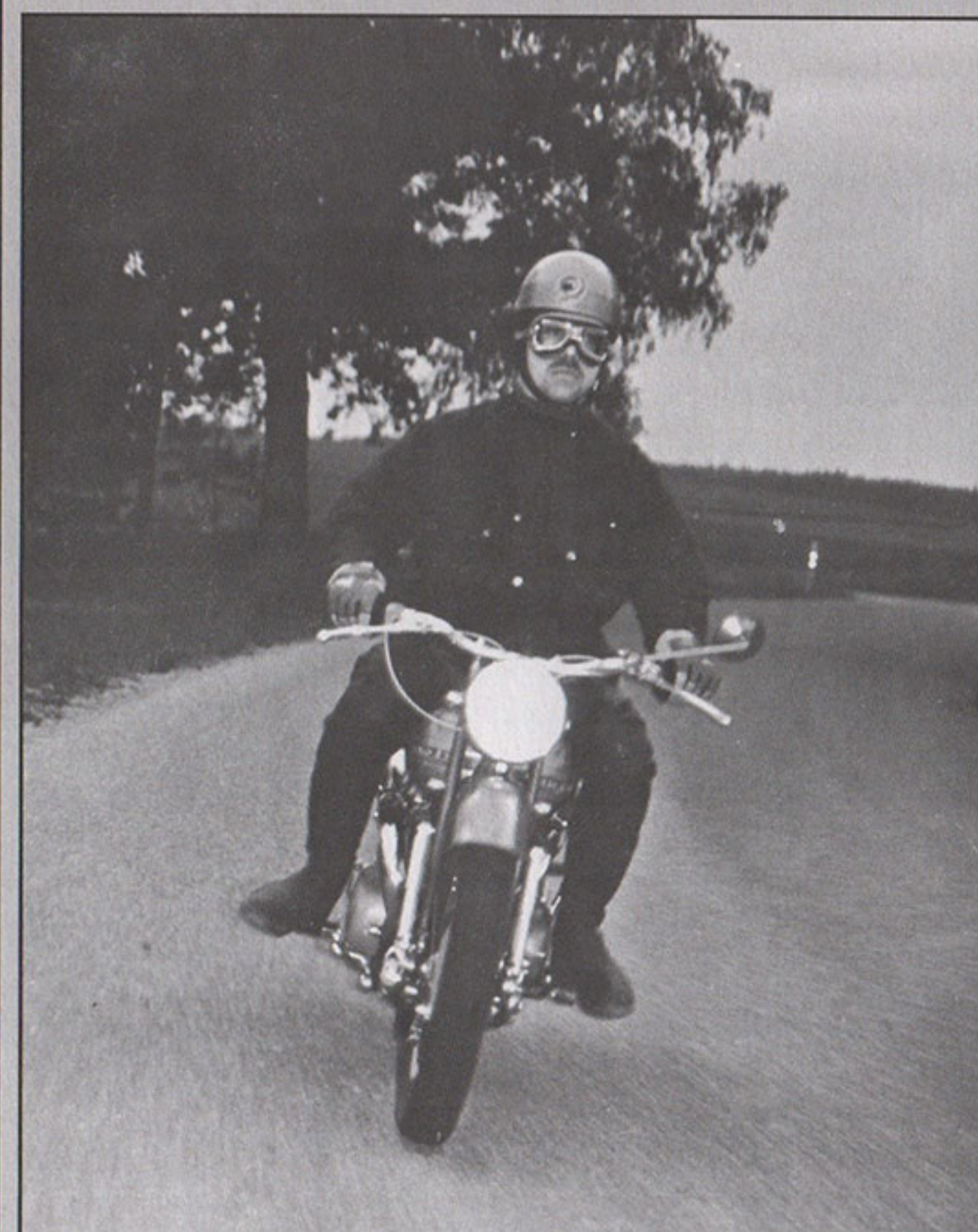


In der Geschichte des Motorradbaus gibt es immer wieder Beispiele von Maschinen, die ihrer Zeit und ihren Käufern voraus waren, bzw. zum falschen Zeitpunkt auf Käufer warteten. Ein Beispiel für diese These lieferte mir die hier vorgestellte Adler M 250 S. In der ersten Hälfte der 50er Jahre sah die Mehrzahl der Motorradkäufer ihr Gefährt als Gebrauchsgegenstand an, das die Wartezeit auf das Mobil oder den PKW verkürzen sollte. Daß ein Motorrad mehr Spaß machen kann als ein Kleinwagen, darauf kamen erst die Kinder dieser Käufer. Doch Spaßmotorräder gab es schon vorher. Eines davon war die Adler Twin...

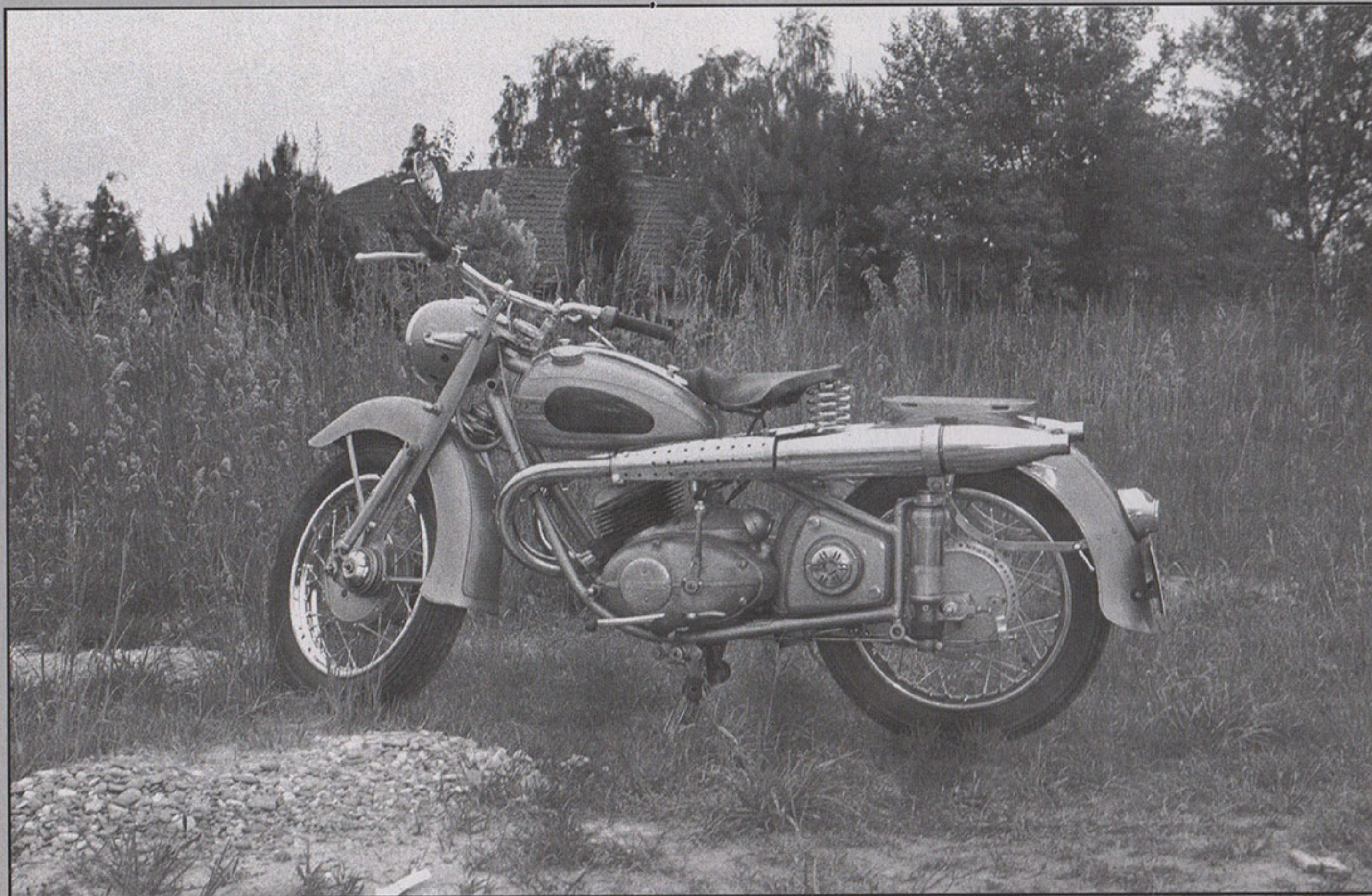
Bei Adler in Frankfurt/Main waren die Motorräder zum letzten Male 1909 gebaut worden. Vor dem Krieg hatte man nicht nur Büromaschinen und Fahrräder gebaut, sondern auch zu den bekanntesten Automobilproduzenten gehört. Doch wurden 1949, nachdem Adler eine bescheidene Nachkriegsproduktion von Automobilteilen in Gang gebracht hatte, die zum Autobau notwendigen Fabrikationseinrichtungen demontiert und von den Alliierten als Reparationsleistung einkassiert. In Anbetracht der eigenen Situation und der der Kunden in der Nachkriegszeit, entschloß sich das Direktorium zum Motorradbau. Doch bei Adler verhielt man sich anders, als bei unzähligen "frischen" Motorradprodu-



M 250 S



zenten der damaligen Zeit. Bauten diese Konfektionsmotorräder nach 08/15 Strickmuster, wurde bei Adler intensiv geforscht und konstruiert. Die erste Adler (M 100) aus dem Jahr 1949 bestach schon durch Zierlichkeit und sorgfältige Konstruktion. Diese Merkmale sollten charakteristisch für die Zweitakter aus Frankfurt werden. Bereits 1952 präsentierte Adler den ersten Twin, die M 200, und leitete damit die Ära des kleinvolumigen Hochleistungs-zweitaktwins ein. Ein gutes Jahrzehnt später sollte diese Bauart von Yamaha und Suzuki aufgenommen und über Jahrzehnte zu hoher Reife gebracht werden. Doch zurück in das Jahr 1952: Die erste Zweizylinder-Adler bestach eher durch Laufkultur als durch hohe Motorleistung. Das Werk gab 9, später 11,6 PS an. Die Fahrleistungen ergaben sich durch geringes Gewicht und eine geringe Stirnfläche. Ein Novum waren die 16"-Räder. Bis dato waren 19er üblich gewesen. Die Bereifung war extra entwickelt worden. Ebenfalls ungewöhnlich war die Anbringung der Kupplung auf der linken Kurbelwellenseite. Dadurch konnte die Kupplung, da sie keine hohen Drehmomente zu übertragen hatte, klein und leichtgängig gehalten werden. Die Kurbelwelle selbst war auch unkonventionell. Durch das aus einem Stück bestehende Motorgehäuse wurden die Kurbelwellenhälften erst bei der Montage im Gehäuse mit Hilfe einer Hirth-Verzahnung zusammengesetzt. Die 200er waren unkonventionelle aber kultivierte und zuverlässige Maschinen. Doch schon bald zwang die Konkurrenz, besonders die neue NSU Max und der 250er ILO-Zweitaktwin, die Adler zum Nachziehen. 1952 erschien von Adler die M 250 mit 250 ccm und 16 PS Nennleistung. Die nur 126 kg schwere Maschine bestach



durch ungewöhnliche Rasanz und eine Spitze von 116 km/h. Doch erhöhte Geräuschentwicklung, Kerzenbrücken durch bleihaltiges Benzin und Kolbenklemmer machten den Adler-Entwicklungsleuten Kopfschmerzen. Mit der Zeit bekam man diese Probleme jedoch in den Griff, und die Adler wurde zur rasanten Zweitaktalternative gegenüber den die 250er Klasse beherrschenden BMW und NSU Einzylinderviertaktern. Adler galten stets als etwas besonderes, umso mehr fühlte ich mich geehrt, als mir GummikuH-Leser Georg Weinmann seine Adler M 250 S, die sportliche Variante der M 250, zu einer Fahrt anvertraute. Die Maschine war schon vor einiger Zeit im Rahmen einer Komplettrestaurierung in einen ausgezeichneten, dem Original fast vollkommen entsprechenden, Zustand versetzt worden. Mittlerweile hatte Georg Weinmann mehr als 5000 km nach der Restaurierung gefahren, da ihn die Adler

immer wieder zu schnellen Spritztouren durch die fränkische Landschaft reizte. Bevor ich mit dem Zweitakttwin die Landstraße unter die Räder nahm, schaute ich mir jedoch den Frankfurter Sprinter näher an. Auffälligstes Merkmal der in diesem Fall metallicblauen (serienmäßig war schwarz oder grün) Maschine ist die absolut kleine und kompakte Statur der Maschine. Das ganze Motorrad macht nicht nur unter kräftig gebauten Zeitgenossen den Eindruck eines motorisierten Kinderfahrrades. Die knubbelig wirkenden, 3,25 x 16 bereiften Räder, der zierliche Rohrrahmen und die niedrig über dem Erdboden angebrachten Bauteile wie Sattel und Lenker sorgen für die kompakte Statur. Im Kreis der damaligen Konkurrenten war nicht nur der Radstand von 1225 mm ungefähr 10 cm kürzer, sondern auch die Sitzhöhe war merklich niedriger als beispielsweise bei der Max, die noch über 19er Räder verfügte.

Die normal dimensionierten Anbauteile wie Hupe, Sattel oder Scheinwerfer wirken an dem kleinen Motorrad schon fast überdimensioniert. Dennoch wirkt die Gestaltung ausgesprochen flüssig, die "Formsprache" deutet auf "Sport" und "Alltag" hin. "Sport" ging schon von der damals als luxuriös empfundenen Zweizylinderbauweise und von solchen Details wie der Schaltwippe aus. Zugeständnisse an den Alltag waren die großen Schutzbleche, die Kapselung des oft "sauenden" Vergasers und die konstruktive Berücksichtigung von Sozius und Seitenwagenbetrieb bei einer derartig zierlichen Maschine. Die S-Version der M 250 zeigte noch einen eindeutigeren Trend in Richtung "Sport" bzw. "Freizeit"-Motorrad. Die "S" wurde ab Werk mit hochgezogenem Auspuff, Dämpfern an der Gabel, geänderten Schutzblechen, Tacho mit Tages-km-zähler und Chromlampe ausgeliefert. Der Kunde konnte aus einer großen

Liste aufpreispflichtiger Änderungen und Extrateile wählen. Auch waren unterschiedliche Schalldämpfer, Zylinder und Kolben zu bekommen, mit denen die Leistung zwischen 16 und 18 PS variierte. Bei der Maschine von Georg Weinmann waren abweichend vom normalen Modell M 250 S Steckachsen mit Ösenhandgiffen zur Ruck-Zuck-Radmontage angebaut. Diese hatten seinerzeit 4,50 DM Aufpreis gekostet. Andere Details, die ab Werk lieferbar waren, wie ein Scheinwerfergitter, wären heute auch nicht mehr legal. Mit dem hervorragenden Finish und den blinkenden Chromteilen war die Adler an jedem Ort wo sie auftauchte, das was die Briten einen "Eye-Catcher" nennen. Ich hatte anfangs damit zu tun, die Maschine im Stand zu genießen und mir die vielen kleinen Besonderheiten der M 250 erklären zu lassen. Die Vordergabel, eine weiterentwickelte Ausführung der Gabel der Adler M 100, besteht aus zwei

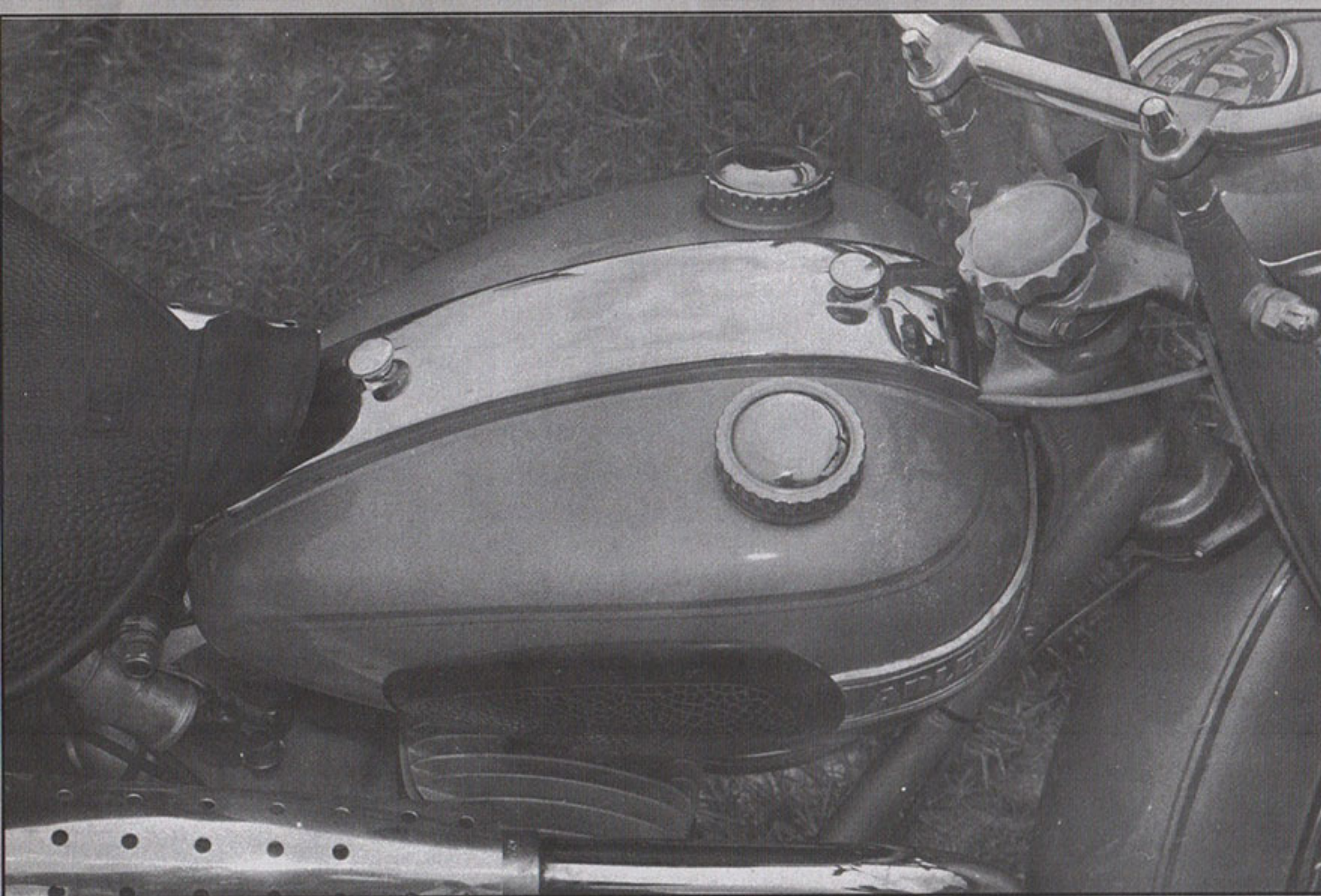
Stahlblechgabelscheiden, die direkt am Rad eine Wickelbandfederung tragen. Gedämpft wird mit einstellbaren Reibscheiben. An der hier vorgestellten Maschine waren hydraulische Zusatzdämpfer montiert. Die Wickelbandgabel der frühen Adlermodelle hat den Vorteil, daß alle Massen nahe um die Drehachse der Lenkung angebracht sind und die ungefederten Massen kleiner als bei anderen Gabelkonstruktionen gehalten werden. Nachteilig ist aber der begrenzte Federweg und die unangenehme Eigenschaft der Gabel, bei einer Vollbremsung des Vorderrades auf den unteren Anschlag zu gehen und nicht mehr zu federn. Die Vollbremsungen konnten, zumindest dem ersten Eindruck nach, deftig ausfallen. Die 180 mm Vollnabenbremsen wirkten überdimensioniert. Der nächste Blickfang war die vollverchromte Lampe, die mit einem Scheinwerferdurchmesser von 160 mm aufwarten konnte. Eine 60/90 Watt Lima versprach genügend Leistung, um auch tagsüber mit Licht fahren zu können. Der Tank wiederum war eine besondere Konstruktion, die sich andere Firmen auch heute noch zum Vorbild nehmen könnten. Um einen möglichst tiefen Schwerpunkt zu erzielen, sind die Tankhälften unter dem Rahmenoberzug miteinander verbunden. Der Tank wird also von unten eingehängt, nicht wie üblich von oben aufgelegt. Die zwischen den Tankhälften oberhalb des Rahmenoberzugs entstehende Lücke wird durch einen mit einem Chromdeckel verschlossenen Werkzeugbehälter abgedeckt. Ein weiterer Vorteil dieser Bauweise ist die Tatsache, daß man sich einen Verbindungsschlauch zwischen den Tankhälften sparen kann, der dafür sorgt, daß der Tank auch mit einem Hahn entleert wird. An den Tank schließt ein Sattel mit

"Schlauchdecke" an. Bänke waren zwar seinerzeit sehr beliebt, bei der kurzhubigen Geradwegfederung (siehe auch Stromis Artikel "Ölpatschen" in der GP 5/92, S. 41 ff) würde ich vermutlich ebenfalls den

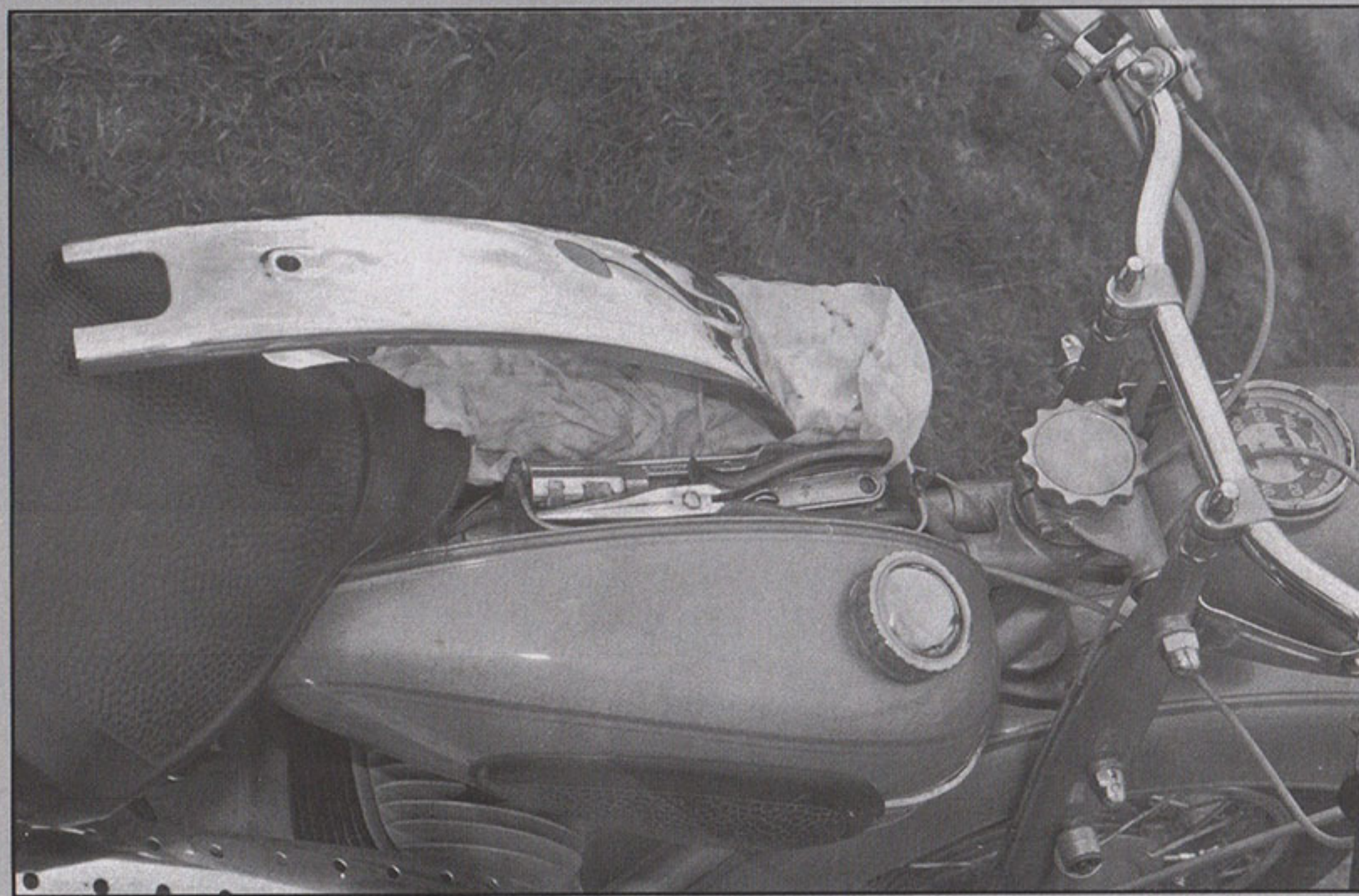
weniger sportiven Sattel bevorzugen. Ein weiteres, wenn auch nicht entscheidendes Manko ist die Anbringung der Hupe im linken Seitenkasten. Ich zitiere Carl Hertweck: "Das Horn da hinten hinzuset-

zen, ist billig aber dumm: Da wird sein ganzer Krach von Stiefeln und Mänteln aufgefressen." Scheinbar mußten sich die perfektionistischen Adler-Ingenieure gelegentlich Kaufleuten und Formgestal-





oben: Tank mit zwei Verschlüssen, da der Tanktunnel nach oben offen ist.
unten: Die Werkzeugschale ist genial.



tern unterordnen. Teure Ingenieursleistungen lassen sich sonst zuhauf an der Maschine finden: Der Rahmen besitzt an den Rohrverbindungsstellen hartgelötete Muffen, keine Schweißungen. Der Sekundärtrieb besitzt eine vollgekapselte Kette und eine geteilte Steckachse, die in Verbindung mit dem klappbaren Kotflügelende den Hinterradausbau zu einem Vergnügen macht. Richtig aufwendig bauten die Frankfurter Maschinenbauer beim Motor: durch das auch bei der M 250

einteilige Motorgehäuse war es notwendig, die Kurbelwelle des Twins zweiteilig auszuführen. Die Verbindung wurde über eine sogenannte "Hirth"-Verzahnung erreicht. Wenn die Kurbelwellen von den jeweiligen Seiten in das Gehäuse eingeführt waren, wurde die Hirth-Verzahnung per Schraube von unten gesichert. Ebenso ungewöhnlich war die Anbringung der Kupplung auf dem linken Kurbelwellenstumpf. Dadurch mußte die Kupplung mit weniger Drehmoment fertigwerden, als bei

einer Anbringung am Getriebe, wo die Leistung des Motors bereits übersetzt war. Die Ingenieure waren dadurch in der Lage, die Kupplung leicht und kompakt auszuführen. Auch der Handkraftbedarf liegt unter dem der seinerzeitigen Konkurrenz. Diese Kupplungsbauart wurde 1956 von MZ übernommen und wird dort bis heute gepflegt. Die Zylinder waren durchaus nicht ungewöhnlich: Grauguß mit Aluköpfen. Der nächste Gag war der in einer Mulde hinter dem Zylinder versenkte Bing-

Vergaser nach einem Jawa-Patent. Dort war er von einer Gußglocke abgedeckt. Das Resultat waren rollermäßig saubere Hosenbeine der in Stoff oder "Manchester"-hosen fahrenden Kundschaft. Diese Kundschaft, die in erster Linie preiswerten Transport erwartete, wurde mit der Zeit immer untypischer für das Adler-Klientel. Die "Transport"-Kunden zog es zum Roller, Mobil oder Kleinwagen. Im gleichen Maße, wie die Entwicklungsabteilung den Twins immer höhere Leistungen entlockte, wurden die schnellen Twins aus Frankfurt zu Sportgeräten. Sowohl der Einsatz der Adler Werkteams bei den Six-Days oder frühen Moto-Crossveranstaltungen als auch die Entwicklung der barbarisch schnellen "RS"-Rennmaschinen bewiesen die Qualitäten der Frankfurter Konstruktion. Die Sportgeschichte dieser Maschinen bietet Stoff genug für einen eigenen Artikel und würde den Rahmen dieses Fahrberichts sprengen. Doch wie gesagt, sportliche "Goodies" aus dem Geländesport ließen sich auch Leute, die nicht zu den "Wettfahrern" gehören, etwas kosten.

Der ganze "Touch" der blauen Biene mit den oben geführten Schalldämpfern war sportlich. Dieser Eindruck blieb auch nach dem Antreten per links montiertem Kickstarter erhalten: die Töne, die den Nachbapöffen entwichen, erweckten mit typischem Zweitaktgebrabbel "schnelle" Assoziationen. Drehte man im Stand am Griff, jubelte der mit minimalen Schwungmassen behaftete Motor blitzartig mit hellem Ton hoch. Genauso schnell, ohne nachzuschlagen, verlor

er wieder die Drehzahl. "Klingt richtig giftig.." dachte ich im Stillen und nahm hinter dem breiten Lenker Platz. Die Sitzposition war lange nicht so unbequem, wie ich aufgrund der Winzigkeit der Maschine vermutet hatte. Die Fußrasten lagen glücklicherweise nicht so weit vorne, so daß der geringe Abstand zwischen Satteldecke und Rasten eben NICHT zu der unglücklichen Sitzposition führte, bei der der arme Fahrer die Knie höher als den Hintern hat. Auch der Lenker wuchs mir geradezu in die Arme. Die Tankgummis konnten sich allerdings nicht zwischen Knie- und "Unterschenkelschluß" entscheiden. Nachdem ich meine mittellangen Gräten sortiert hatte, konnte es losgehen. Das Gangschema wich wiederum vom gewohnten ab: Schalthebel links, alle Gänge nach oben. Die Schaltung funktionierte präzise und geräuschlos und war mit der Fußspitze zu erfüllen. Mithilfe der leichtgängigen Kupplung konnte ich beim Start Antrieb und Räder mit dem "schwebend-singenden" Drehmoment des Zweizylinders verbinden und hinterließ am Startort eine Zweitaktwolke (1:50). Das Temperament der Maschine überraschte, wirkte doch der Motor in keinem Drehzahlbereich "spitz". Stattdessen schob er die Fuhre über einen breiten Drehzahlbereich kräftig voran. Vermutlich war ich von Yamaha und Suzuki-Twins der 70er und 80er Jahre wesentlich spitzere Leistungskurven gewohnt. Bis ich den Ortsausgang der kleinen Gemeinde erreicht hatte, war mir das Spiel mit Schalthebel, Gasgriff und Kupplung bei der M 250 S bereits vertraut. Auch die Bremsen hatte ich ausprobiert. Die Hinterradbremse war ausgezeichnet, stark aber nicht zu giftig. Ihre vordere Partnerin dagegen schien unruhig zu sein. Sie bremste wirksam aber unangenehm hoppe-

lig. Freude bereitete die enorme Handlichkeit der Maschine: Der Vergleich "Fährt wie ein Fahrrad" paßt hier nicht ganz, da diesen "Fahrradeindruck" englische Maschinen gepachtet zu haben scheinen. Bei der Adler handelt es sich um die fast schon nervöse Handlichkeit eines "Kinderfahrrades". Vermutlich resultiert mein Eindruck aus der Verbindung von tiefem Schwerpunkt, kurzem Radstand und den geringen Kreiseln der 16er Räder. Auf der Landstraße ging es flott voran. Gewechselt wurde nur noch zwischen drittem und vierstem Gang. Der erstaunlich

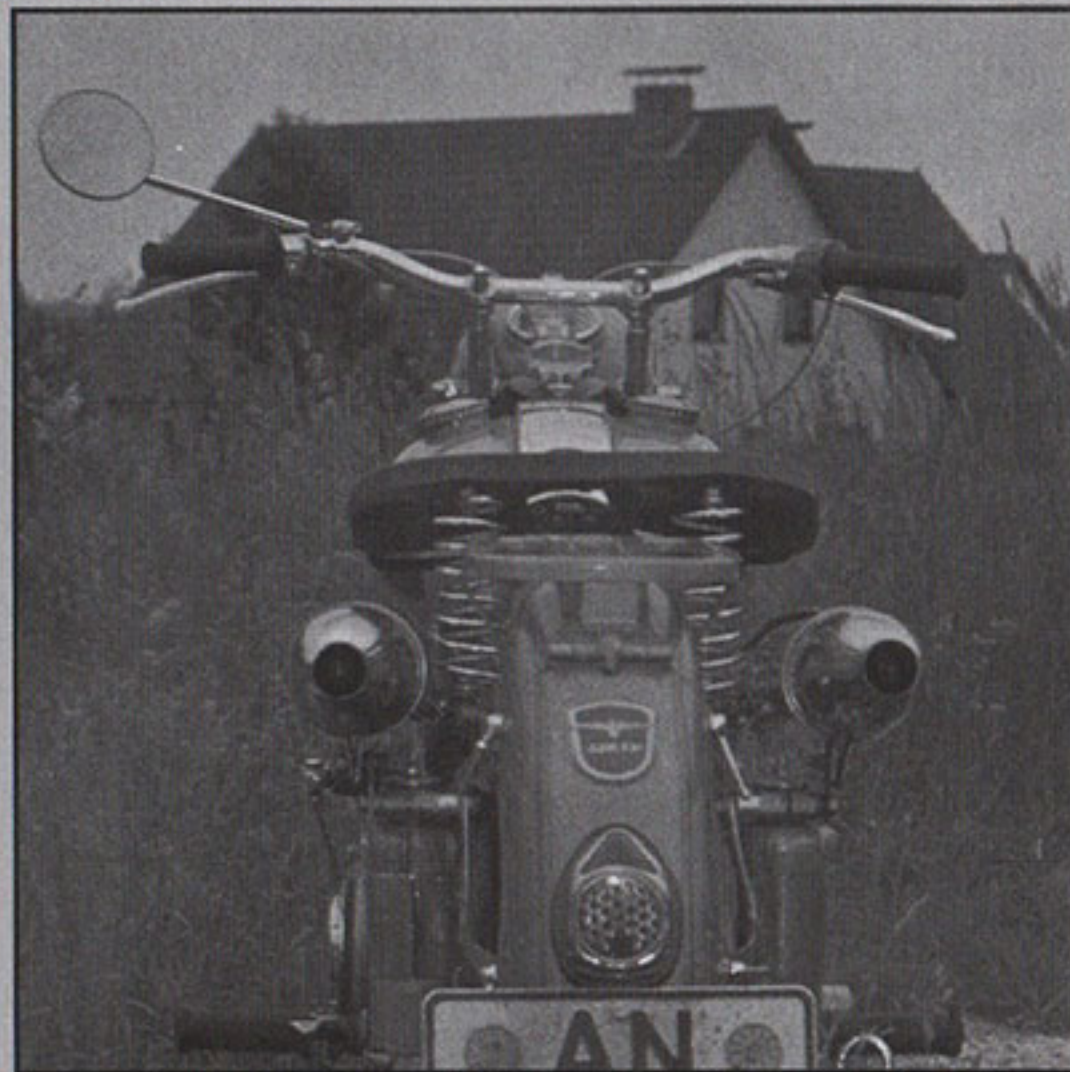
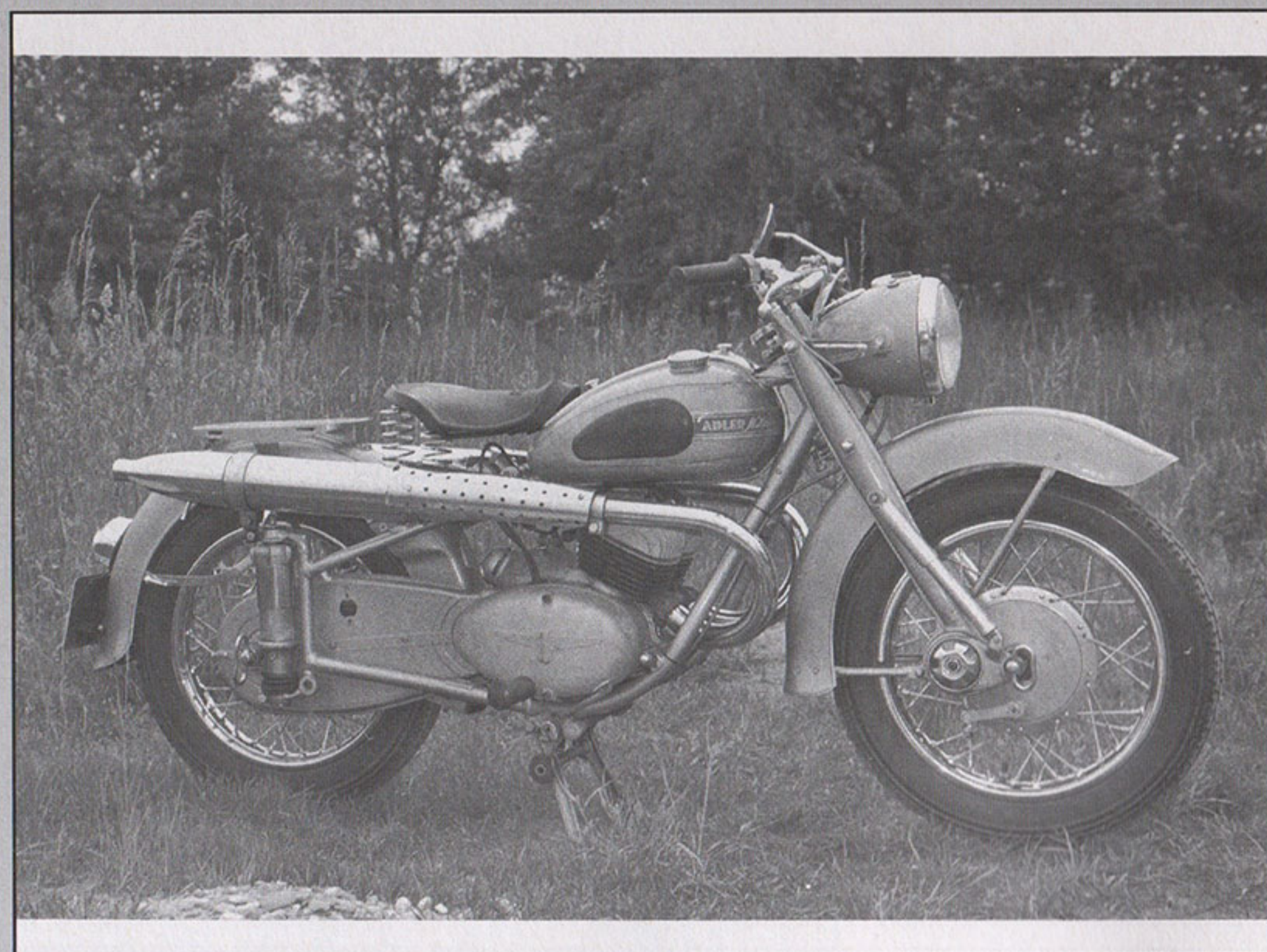
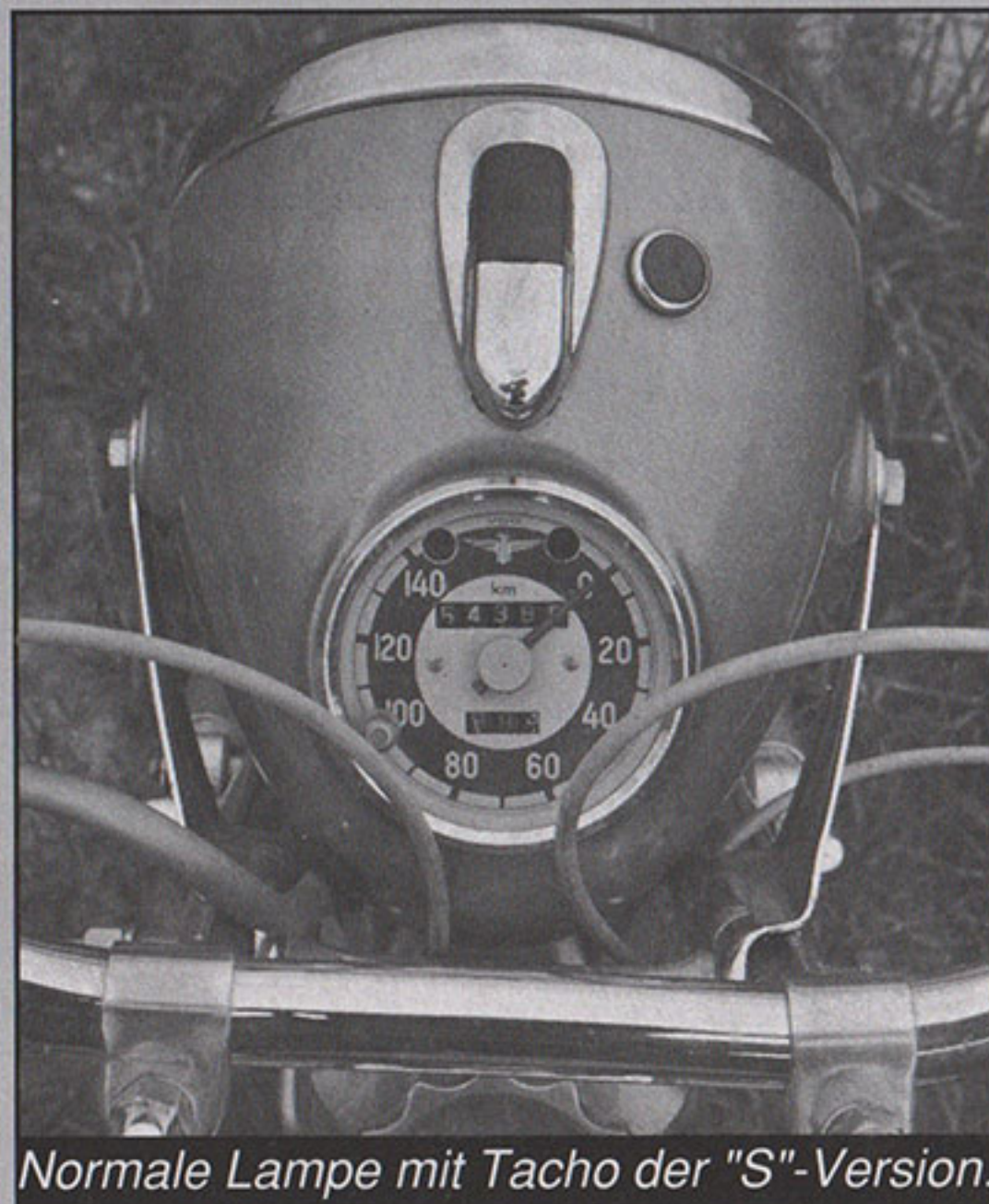
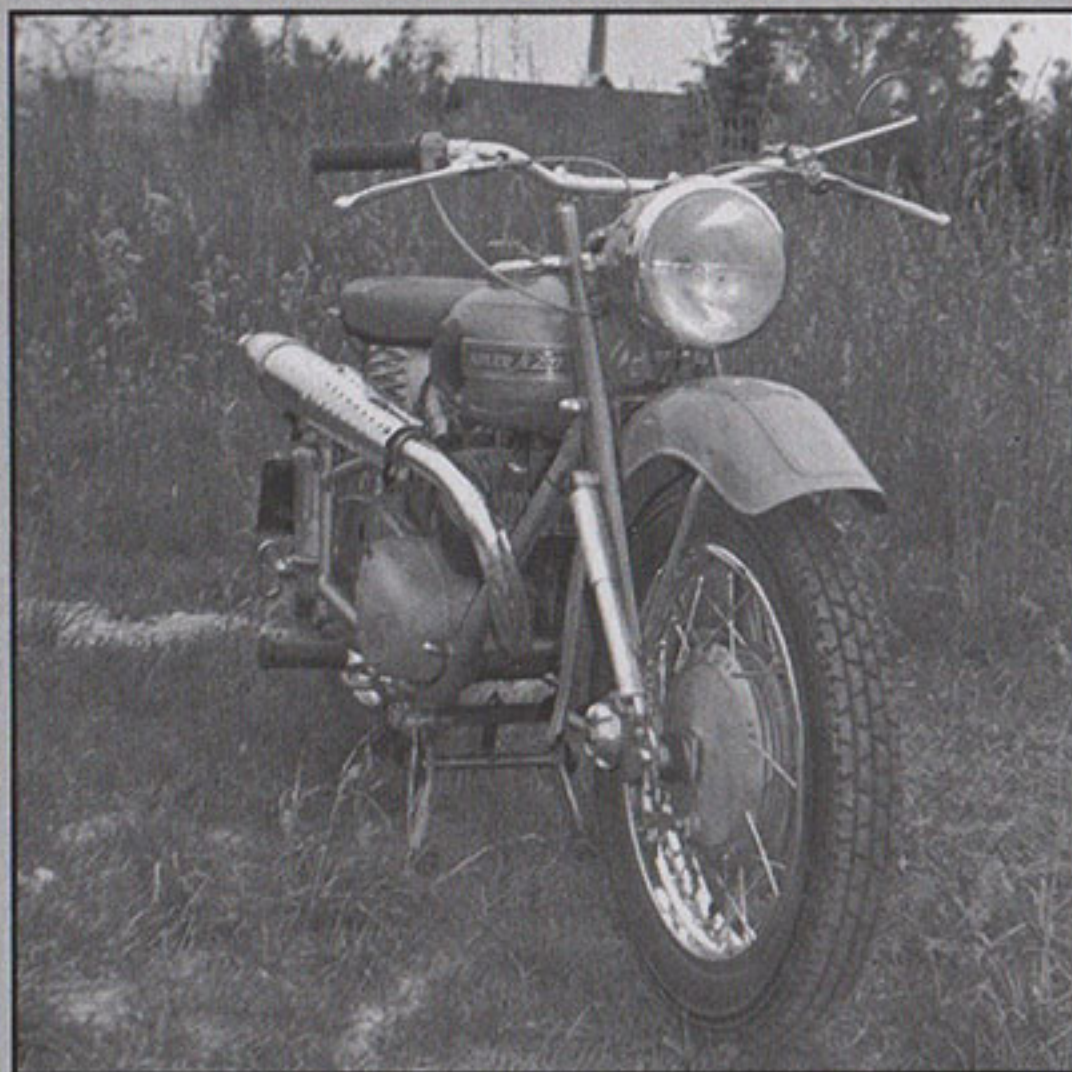
elastische Motor überspielte den Drehzahlverlust beim Hochschalten ohne Probleme. Dennoch kam schon rasch der Wunsch nach einem Fünfganggetriebe auf. Vielleicht auch weil die Fahrerei mit dem fixen Apparat ständig dazu verführte, den blauen Kobold scharf um die Ecken zu scheuchen. Leider war der Tacho defekt, und wir haben (wie üblich) keine Messungen durchgeführt. Dennoch behaupte ich, daß das Temperament für eine Maschine der 13 kW-Klasse enorm ist. Auf kurvigen Bundes- und Landstraßen reicht die Leistung auch 1992 noch aus, um sich

aus dem LKW- und Landschaftsbeschauerverkehrs-schleim freizufahren. Mit einem typischen Westerwaldmotorrad aus der Ära der Adler, einer 250er Jawa oder PKs 200er Hercules, hängt man erbarmungslos in den Kolonnen drin. Dankbar für die Motorleistung registrierte ich, daß das Hinterrad auch auf welliger Fahrbahn am Boden blieb. Die Geradwegfederung war gar nicht so übel. Unruhe kam in langgezogenen Kurven bei milder Schräglage von hinten, da der montierte Metzeler "Block C" mittig flachgefahren war, also die Kontur eines Gespannreifens besaß. Später



kam ich darauf, daß eine Reduzierung des Luftdrucks sicherlich etwas Ruhe in die Hinterhand gebracht hätte, da der Reifen weicher und gleichmäßiger aufgelegt wäre. Die Vorderradfederung und -führung war dagegen ohne Fehl und Tadel, solange nicht gebremst wurde. Dann sorgten die defekt gewordenen Dämpfer an der Gabel für den "Hubbel-"Effekt, bei dem ich anfangs an eine unrunde Bremstrommel gedacht hatte. So fuhr ich, getragen vom wilden Hornsissenon des Twins, flott über einige kleine Sträßchen. In Gefällestücken und beim Vollgasfahren ließ ich stets zwei "vorsichtige" Finger am Kupplungshebel. Bei Zweitakttwins mit einem Vergaser ist die Gemischversorgung in den beiden Zylindern niemals ganz gleichmäßig. Da meist ein Kolben wunderbar arbeitet, merkt man nicht, wenn es dem anderen zu eng wird. Daher gehen diese Apparate gerne blitzartig fest. Bei Einkolbenweitakttern wird vor dem Festgehen meist der Motor laut und müde. Daher ist man dort vorgewarnt. Nicht so bei der Adler. Diese dachte bei der Fahrt jedoch nicht daran, mich zu ärgern. Zu ihrer Zeit hatte die Adler den Ruf einer Sprintrakete. Wohl zu Recht! Die Fahrt mit der kleinen blauen Maschine machte Spaß und war eindrucksvoll. Erstaunlich, wie sehr sich Adler vom damaligen bundesdeutschen Stand der Motorradtechnik abhob und wie der Konkurrenzkampf gegen den schnellen Rivalen NSU Max die Entwicklung bei Adler vorantrieb. Vielen heutigen, sportlichen Maschinen wäre ein so tiefer Schwerpunkt und so pfiffige Details zu wünschen. Gut, daß einige dieser Maschinen immer noch ihren stolzen Besitzern jede Menge Zweitaktspaß bereiten.

Text: Andy
Fotos: Andy und Schello



Wer mehr über Adler wissen will, dem seien empfohlen:

Die GP Ausgaben: Nr. 4, 28,36
Der Spezialist: Jürgen Strohmenger, Kölner Str. 150, W-5354 Weilerswist
Der Adlerclub, Motorradreferent: Rolf Bungart, W- 7293 Herzogweiler, Zur alten Poststr. 35, Tel.07445/1782
1. Vorsitzender: Dr. med Ernst-Peter Kühn, Schulstr. 2, 0-7521 Willmersdorf, Tel. 0355/823392
Ersatzteile liefern unter anderem:
Leo Dümpert (Kolben), Tel. 05844/1862;
S. Meyer (Bereifung), Tel. 06733/2424,
Gereon Höntgesberg (Lager), Tel. 02293/7844,
Motorrad-Stemler, Tel. 02191/53067,
Veteranenbedarf Arndt, Tel. 02241/50545,
Heumann-Oldtimerteile, Tel. 06071/1315

KORRESPONDENZ

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



Rätsel um AWO

Sehr geehrter Herr Freitag, ich habe erst vor kurzem den Artikel von Ihnen über die Geschichte von AWO gelesen. Ich restauriere z.Z. eine AWO 425 S mit Stoye-Seitenwagen, Bj. 1956. Vielleicht können Sie mir einige Fragen beantworten, die Sie vielleicht durch Ihre Nachforschungen herausgefunden haben.
1) War die Grundausstattung der AWO die mit zweigeteilter Sitzbank oder die mit einteiliger Sitzbank?
2) Auf Fotos, die ich bis jetzt gesehen habe, war der Tank zum Teil verchromt. Bei meiner AWO war aber die original Tanklackierung

15,5 PS zweigeteilte Sitzbank. Da es im Zubehörhandel beide Varianten zu kaufen gab, haben viele AWO-Fans ihre spezielle Bank montiert.
zu 2) Teilverchromter Tank (-Blenden) wurde nur zusammen mit Alu-Felgen als sogenannte "Sonderausführung" bei 180,- Mark Aufpreis angeboten (und nur mit geteilter Sitzbank!). Die genaue Stückzahl der ausgelieferten Fahrzeuge ist nicht bekannt, es dürften aber sehr wenige gewesen sein. Ich hatte 1961 das Glück, eine solche AWO-S zu besitzen.
zu 3) Originales Abziehbild sah folgendermaßen aus:



nicht verchromt, sondern silbermetallisch.

3) Auf meinem hinteren Schutzblech war ein Aufkleber mit dem Schriftzug "Simson" und einer Burg. Haben Sie evtl. ein Muster, oder wissen Sie, wo man ein Muster bekommen kann?
Für Ihre Bemühungen bedanke ich mich schon heute und verbleibe

mit freundlichen Grüßen
Klaus Biesen, 4170 Geldern

Zu den Fragen:
zu 1) Einteilige Sitzbank original ab Werk nur bei AWO-S mit 14,5 PS-Motor. Nach Umstellung auf

- Suhl -
- Stadtwappen (Türme) -
- Simson -
Mir fehlt auf meiner AWO dieses Wappen ebenfalls. Mir ist auch nicht bekannt, ob und wer eine Replik davon anfertigt. Bei AWO-Treffs wurde das beliebige Abziehbild angeboten und von vielen Fans angebracht. (Es soll angeblich auch kurzzeitig auf der AWO-T, AWO-S und der Moped-Reihe verwendet worden sein.)

Viele Grüße und weiterhin so spannende Artikel.
Ihr F. Freitag

Fragen und Meinungen zur Dnepr

DNEPR-Artikel in GUMMIKUHNr. 1 und Nr. 6 (Ausgabe 32 und 37) Hallo Leute!

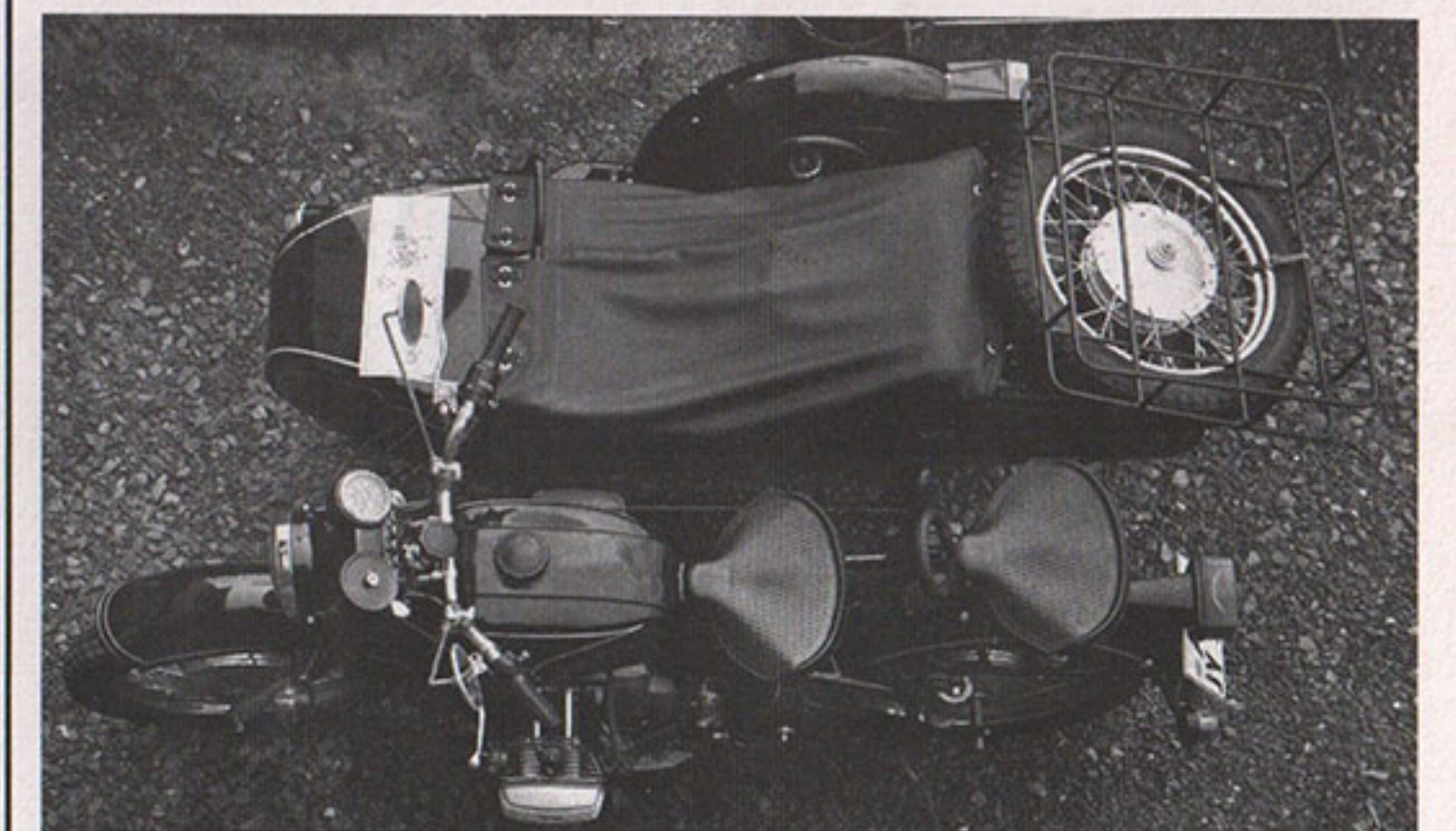
Zuerst eine kurze Berichtigung für die Nichteingeweihten: Bei der in Nr. 6 auf Seite 11 abgebildeten DNEPR handelt es sich um eine MT 11, die normalerweise (außer auf Fotomontagen) den Seitenwagen rechts hat. Außerdem solltet Ihr beachten, daß die von der Fa. Däschlein vertriebenen DNEPRs nur für 2 Personen und nicht - wie auf dem Foto - für 3,5 Leute zugelassen sind.

So, nun zum Inhalt des Artikels: So einen Quatsch habe ich schon lange nicht mehr gelesen. Ich besitze eine der angesprochenen selbstimportierten DNEPRs (Bj. 1992) und bin mit ihr sehr zufrieden. Die Verarbeitung ist genauso gut (oder schlecht) wie bei den sogenannten Exportmodellen. Davon kann sich jede/r Fahrer/in bei mir überzeugen. Um Ersatzteile muß man (frau) sich eben etwas bemühen (Kleinanzeigen etc.), aber dafür fährt frau (man) ja auch

etwas Besonderes. Meine Maschine hat gegenüber diesen Exportmodellen allerdings vier Riesenvorteile:

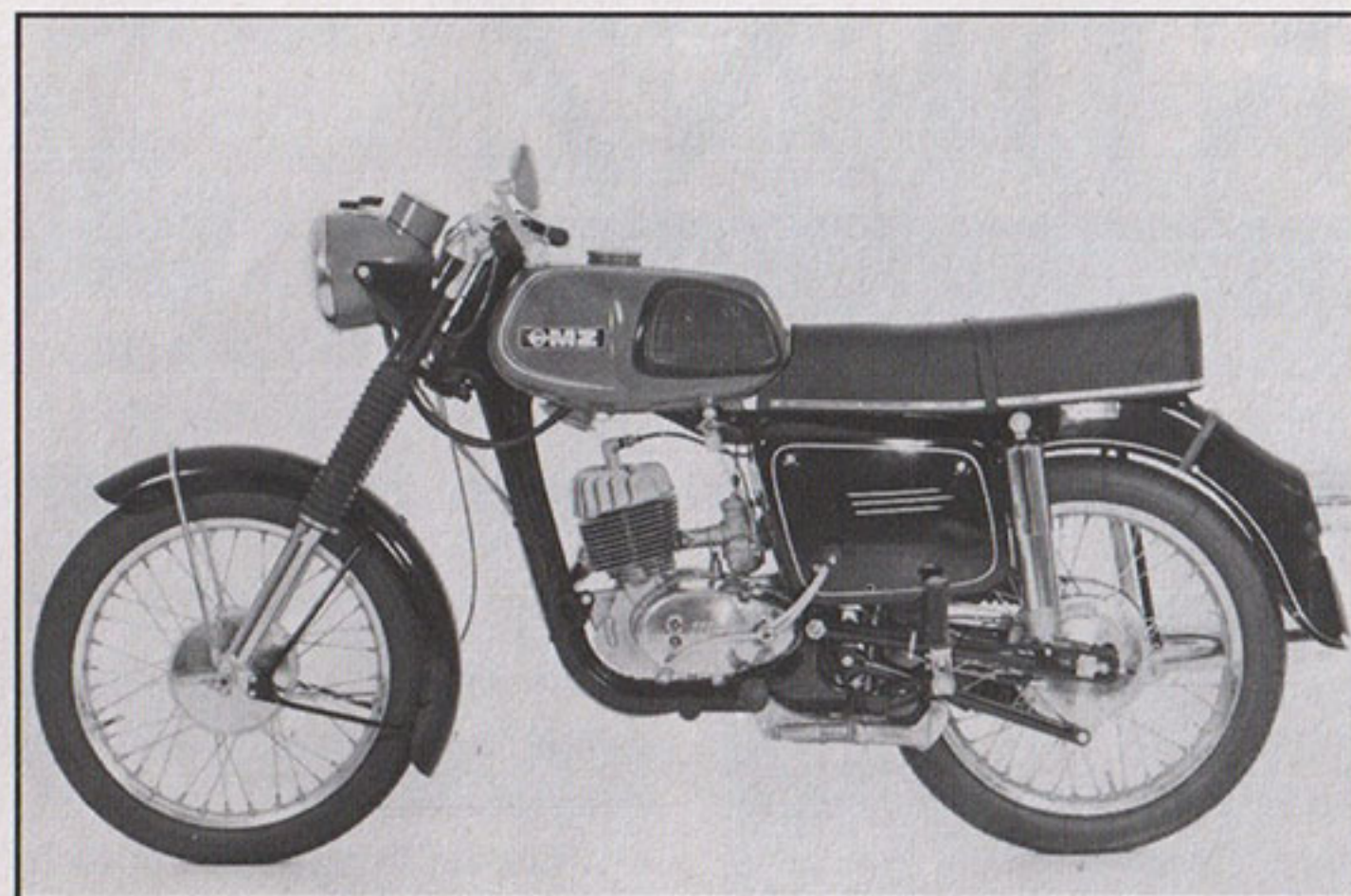
1. Volle Leistung statt kW-reduzierender und Wärmestau fördernder Drosselstücke in Auspuff und Luftfilter.
2. Sie ist für 3 Leute zugelassen.
3. Sie war nur halb so teuer wie eine Exportmaschine.
4. Es sieht besser aus, wenn der Auspuff links statt rechts ist. Was die Gutachten anbelangt (Kostenpunkt ca. 1200,- bis 2000,- DM), kann sie jeder selbst vom eingesparten Kaufpreis erstellen lassen. Hierdurch hat man (frau) ein paar Tausender gespart und braucht nicht auf die genannten Vorteile zu verzichten. Es würde mich freuen, diesen Brief zur Klarstellung in der nächsten Ausgabe der Gummikuh ungekürzt lesen zu können.

Mit freundlichem Schraubergruß
Gunda Jacobs, 2856 Wulsbüttel



Liebe Leute, Ihr habt im Heft am 15. Mai 1992 einen Leserbrief abgedruckt mit dem Titel "BMW-Werkstätten im Lesertest" (Seite 11). Der Autor erwähnt u.a., daß er zwei Ural M 72-Gespanne sein eigen nennt und daß er die TÜV-Datenblätter hierfür interessierten Lesern zur Verfügung stellt. Da ich seit kurzem ebenfalls ein M 72-Gespann be-

sitze, möchte ich mit dem freundlichen Autor Kontakt aufnehmen. Ihr habt aber leider vergessen, seine Anschrift anzugeben. Ich wäre Euch sehr dankbar, wenn Ihr mir die Anschrift mitteilen könnt, da ich mit meinem Gespann sonst ziemlich alt aussehe (Tüv-mäßig).
Mit freundlichen Grüßen
Lajos Hosszu, 6652 Bexbach



Prototyp ETS 150

Designer diskutieren MZ

Die Bremerhavener Industriedesigner Boris Dontscheff, Andreas Kudicke, Mica Witt und die Berliner Stiletto Studios richten Ende dieses Monats in Frankfurt eine Ausstellung aus, bei der es um den Komplex "MZ" Vergangenheit-Gegenwart-Zukunft geht. Unter dem Motto "Sichtbarmachen des Vorhandenen" haben die Industriedesigner aus Berlin und Bremerhaven versucht, dem Phänomen und der Krise dort auf die Schliche zu kommen. Die Ausstellung findet vom 23. bis zum 30. August parallel zur Frankfurter Herbstmesse im Haus des Rates für Formgebung auf dem Messegelände statt. Dort gibt es

auch einen separaten Eingang, damit nicht der Eintritt für die Herbstmesse entrichtet werden muß. Präsentiert werden auf 300 Quadratmetern MZ-Serienmodelle (von der RT bis zur FUN 500), Rennmaschinen, Bild- und Werbematerial. Dazu soll ein offener Workshop für MZ-Fahrer und solche die es werden könnten, stattfinden. Auch eine Podiumsdiskussion mit Zweitaktpromis, Designern, Vertretern von MZ, Händlern und Sammlern findet statt. Natürlich mit Eingriffsmöglichkeiten des Publikums. GummikuH-Leser, besonders MZ-Fahrer, sind herzlich eingeladen. **Infos unter Tel. 0471/46002.**

Andys "BK"-Artikel in der vorletzten GUMMIKUH

Lieber Andy, da hast Du aber einen schönen Artikel über die "BK" geschrieben - das war "damals" mein Traummotorrad! Und wie sehr Du mehrfach die gewaltigen Vollnabenbremsen und deren vorzügliche Wirkung lobst - rührend. Wie gut nur, daß Du nicht wußtest, daß die eigentlichen Bremsen in den Vollnaben lediglich die "Größe" der Vorkriegs-Dosendeckelbremsen haben ... Thema MZ: Mit Erstaunen sah ich vor einigen Tagen in England eine Gruppe Soldaten auf MZs fahren - mit Rotaxmotor, Bananentank, militärgrün und ohne den geringsten Hinweis auf MZ (ich meine die Motorräder - nicht die Soldaten). In der letzten GUMMIKUH ist auf

Seite 21 ein Supereigenbau mit zwei AWO (?)-Motoren abgebildet - wird es darüber einen Bericht geben? (Vielleicht auch von der ARIEL daneben?) Mit freundlichem Gruß und weiterhin viel Erfolg. **Joachim R. Huth, 5040 Brühl**
Danke für das Lob, mir schienen die BK-Backen breiter als von irgendwelchen Dosendeckelbremslein. Könnten die Militärmaschinen nicht von Armstrong gewesen sein? Dieser Hersteller verbaut auch den Rotax Single. Der "Supereigenbau" ist von Omni Arends aus Friesland. Die Motoren sind BMW, nicht AWO! Über Deine Vorschläge denken wir nach!
Bis dann Andy

13. Klassikertreffen in Sinsheim

Am Samstag, den 5., und Sonntag, den 6. September findet am Auto & Technik Museum in Sinsheim (zwischen Heidelberg und Heilbronn gelegen) zum 13. Male das Klassiker-Motorradtreffen statt. Im Rahmen dieser auf dem Gelände des Museums veranstalteten Geschichte werden am Sonntagabend die teilnehmenden Oldtimermaschinen präsentiert und in

zielle Wertung durch die Juroren. Natürlich läuft in der gesamten Zeit ein interessantes Rahmenprogramm.

Für den folgenden Sonntag ist u.a. noch eine Ausfahrt durch das Kraichgau geplant.

Am besten rasch die Ausschreibung vom Auto & Technik Mu-



fünf verschiedenen Klassen bewertet. Die Klassen berücksichtigen unterschiedliche Restaurierungs- und Erhaltungszustände, so daß auch alltäglich gefahrene Maschinen die Chance auf einen Preis haben. Auch eine Klasse für Eigenbauten, deren Basis ein Motor aus den Jahren vor 1973 sein muß, wurde berücksichtigt. Als Juroren konnte das veranstaltende Sinsheimer Technik Museum Ernst ("Klacks") Leverkus, VFV-"Chef" Karl Reese und Dr. Paul Simsa gewinnen. Diese werden die Bewertung vornehmen. Die Veranstaltung kann bereits am Freitagnachmittag angefahren werden. Ab 17 Uhr können sich eingetragene Teilnehmer auf dem Museumsparkplatz bei der Veranstaltungsleitung melden. Ab 19 Uhr findet dann ein gemütliches Beisammensein im Festzelt des Motorrad-Oldtimer-Clubs Kraichgau statt. Samstag geht es ab 8 Uhr mit Meldung und Eintreffen der Teilnehmer weiter. Um 10.40 Uhr beginnt die offi-

seum Sinsheim, Obere Au 2, W-6920 Sinsheim, Tel. 07261/61116, Faxnr. 07261/13916 angefordert. Nennungs-schluß ist der 31. August. Die Nenngebühr beträgt DM 15. In Notfällen kann vor Ort für DM 20 nachgenannt werden. Neben der eigentlichen Veranstaltung bietet sich natürlich noch ein Besuch im Museum an. Motorradfahrer erhalten am 5. und 6. 9. 30 DM Rabatt auf den Eintritt.

Waren in der Vergangenheit andere Motorradzeitschriften beteiligt, wird sich diesmal der GummikuH-Verlag ein Stellchen geben.

Wir stehen am Sonntagabend für Fragen und Gespräche zur Verfügung und bieten auch die Möglichkeit, Hefte, Bücher und T-Shirts von uns zu kaufen.

Also, sehen wir uns in Sinsheim?

Demos bundesweit!

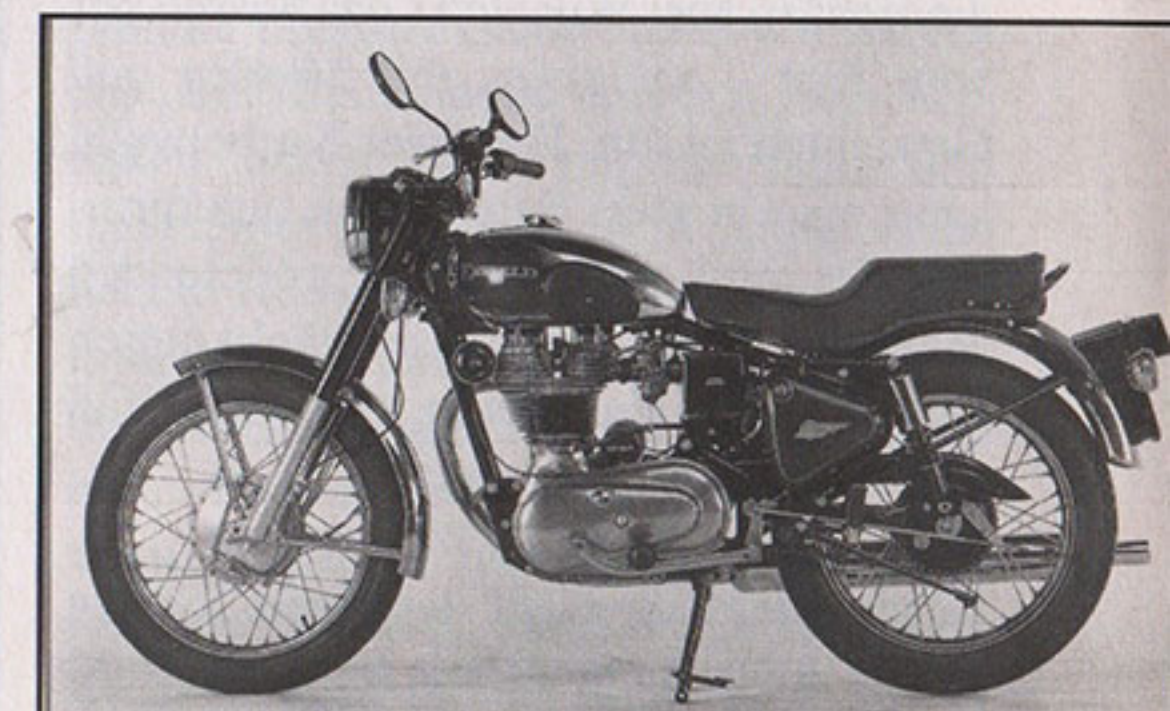
Die Biker Union ruft für Sonntag, den 5. September, zu bundesweiten Protestaktionen der Motorradfahrer gegen alles auf, was die freie und selbstverantwortliche Ausübung des Motorradfahrens von Seiten der Exekutive behindert. Dazu zählen Streckensperrungen, ECE-Helmpflicht, ein eventueller Tragezwang für Protektorkombis. Geplant sind in Düsseldorf oder Dortmund, Berlin, Hannover, Stuttgart und München De-

mos, die mit einer Konvoifahrt durch die Städte beginnen und anschließend mit einer Kundgebung enden. Willkommen sind nicht nur Mitglieder und Sympathisanten der Biker Union sondern alle Motorradfahrer/innen. In Hannover stehen schon Uhrzeit und Treffpunkt fest: 12 Uhr Schützenplatz. Wer Fragen zu den Demos hat, bzw. mehr wissen möchte, ruft am besten Marcus Lange von der Biker Union an. Tel. 0511/835504.



Echte Klassik oder Dritt-Welt-Abklatsch?

Mit gelindem Grausen erinnere ich mich an die Enfield India 350 ccm der 70er Jahre. Material und Verarbeitung fielen gegenüber den britischen Vorbildern aus Redditch derartig stark ab, daß an alltäglichen Einsatz nur nach intensiver Nachbesserung zu denken war. Die Leute, die damals damit anfangen, ließen es bald bleiben oder wurden zu Experten. Einer von denen, die es nicht bleiben lassen konnten, handelt jetzt mit den indischen Ballermännern. **Thomas Schramm, Wilhelm-Stabe-Str. 48, 2352 Wattenbek bei Kiel**, vertritt für den Genralimporteur März den norddeutschen Raum. Er verkauft die Bullet aus Überzeugung und kennt die Perspektive des Motorradfahrers sehr, sehr gut. Diese sind attraktiver denn je: Die Qualität der Maschinen und der Zuliefer- und Anbauteile hat sich in den letzten Jahren deutlich verbessert. Das ist kein Werbespruch sondern



wurde von den kritischen Kollegen vom "Classic Bike" nüchtern festgestellt. Da man den Eintopf mittlerweile auf 500 ccm gebohrt hat, eine Duplexvollnabe und 12 Volt Elektrik spendierte, sind wir gespannt, ob Enfieldfahren Ge-

nuß ohne Reue verspricht. Unsere Bitte um eine Testmaschine für einen richtigen Test (min. 2000 km) fand Gehör. Allerdings erst wenn, wie Harald März entschied, die "großen" Zeitschriften und die elektronischen Medien damit durch sind. D.h., wir kriegen den Bomber erst ab Oktober.

Wer vorher was wissen will, ruft bei Thomas an: **Tel. 04322/6122!**

MZ Engagement

Liebe Redaktion! Erstmal herzlichen Dank für Euer MZ-Engagement - der (bescheidene) Erfolg ist auch auf Eurer Informations- und Überzeugungsarbeit gewachsen! Jetzt, da der Fortbestand des Werkes erstmal gesichert ist, möchte ich etwas konstruktive Kritik loswerden! Meine ETZ 251, Erstzulassung April 1992, ist in wesentlichen Details schlechter als die ETZ 250, Erstzulassung 1984, die ich vorher fuhr. Nachfolgend ein Auszug der Mängelliste (km 3000): km 3 Isolator-Kerze defekt (1 km schieben - trotzdem keine Wut!); bei Vollbremsungen schmilzt der Vorderradkotflügel am Auspuffkrümmer (Plastikteil um 10 cm gekürzt); Ölaustritt aus Entlüftung Öltank (Schlauch verlängert); bei scharfer Fahrt in großer Hitze

Fettaustritt am unteren Kettenschlauchanschlußhinten (läuft auf's Hinterrad - sehr unangenehm); mehrere lockere Speichen im Hinterrad; Lackablösungen an vielen Stellen (Tankunterseite; Einfüllöffnung; Hauptständer); Gasgriff falsch montiert (so schwergängig, daß er nicht automatisch zurückstellt - Werkstattspezi konnte nur mit Ölspray reinspritzen - sonst kam ihm keine Idee!); Motor ist an mehreren Stellen ölundicht (mittlere Gehäusestrennfuge, Haarriß am Stutzen der Ablaßschraube); Seitendeckelbefestigung ungenügend durchkonstruiert (hält nur durch Nacharbeit); Fahrverhalten labiler als bei der ETZ 250 (Autobahnwackelei) - Der Motor ist in seiner Gesamtbeurteilung nach wie vor begeistert - Abstriche gibt's lediglich in der Elastizität und im Schiebe-

betrieb! Der Verbrauch ist im Schnitt ca. 20% niedriger (gemütlich 4 l, voll 5,8 l) - verbessert sind außerdem die Reifen. Auf das zentrale Zünd-/Lenkschloß könnte ich ganz gut verzichten. Trotz der Vielzahl der Mängel habe ich alles selbst behoben (bis auf Motorundichtigkeiten) und keine Garantieansprüche geltend gemacht - (und damit im Rahmen meiner Möglichkeiten das Werk unterstützt). Das MZ-Werk ist jedoch gut beraten, wenn die Verarbeitungs- und Auslieferungsqualität spürbar gesteigert wird! Weiterhin sollte man ein wachsames Auge auf bestimmte Händler haben (der geneigte Leser mag seine Schlüsse ziehen!). Zum Schluß Praxistips: - Ölpumpe auf Minimum stellen,

mittels Verstellerschraube Ölpumpenzug, Castrol Biolube in den Tank: gemessenes Mischungsverhältnis 1 zu 70 - keine Probleme trotz vieler Vollgasfahrten - Kette nicht mit Billigfett schmieren sondern mit Haftfett (Pinsel-auftrag) - sehr empfehlenswert ist der spezielle Tankrucksack von Harro - Öltank nicht bis zum oberen Rand füllen!
Eine Bitte an die Leser: Nirgendwo gibt es einen Test der Jawa 350 solo/Gespann - wer ist so lieb und schickt mir einen Erfahrungsbericht? (Habe mal was von Getriebe-schäden gehört)
Freundliche Grüße aus Mainz, macht weiter so **Georg Klutentreter**

Auswuchten einer Einzylinder-Kurbelwelle

Vor manchen Gebieten der Motorradtechnik empfinden die meisten eine heilige Scheu. Dazu gehört das Auswuchten von Kurbelwellen. Und doch wird auch hier nur mit Wasser gekocht, zumindest, was Einzylinder-Kurbelwellen betrifft.

Vor jeder Praxis steht die Theorie. Und die sieht so aus: Wuchten - das wissen wir vom Rad - hat etwas mit Massen und Gewichten zu tun. Die einer Kurbelwelle kann man in zwei Schubladen unterbringen. Da sind zum einen die rotierenden Massen, zu denen die Kurbelwangen gehören, der Hubzapfen, der Pleuelfuß und das zugehörige Lager.

Bewiesenermaßen läßt sich dieses System zu 100 % auswuchten; dem schweren Hubzapfen gegenüber müssen lediglich Kurbelwange bzw. Schwungscheibe schwerer gemacht werden. In der zweiten Schublade liegen die hin- und hergehenden (translatorischen) Massen, wozu Kolben und -ringe, Kolbenbolzen, Pleuelauge und oberes Lager gehören.

Preisfrage: Wohin gehört der Pleuelschaft? Richtig: In beide Schubladen. Er kann seiner Bewegung nach sowohl den rotierenden als auch den translatorischen Massen zugerechnet werden. Während wir nun davon ausgehen können, daß das rotierende System ab Werk 100 %ig ausgewuchtet wurde, so ist dies bei Kolben und Pleuelauge nicht der Fall. Das hat zu tun mit Beschleunigen und Abbremsen in den Totpunkten und mit der Exzentrizität der Massen dazwischen. Wer jetzt nur "Bahnhof" verstanden hat, kann trotzdem weiterlesen. Für die Praxis genügt es zu wissen, daß die hin- und hergehenden Teile nur zu 50 bis 75 % ausgewuchtet werden können, je nach Motorcharakteristik. Wäre es anders, so würde jeder Hersteller völlig vibrationslose Einzylinder-Maschinen bauen.

Voraussetzung für unsere Wuchtere ist, daß wir mit den good vibrations unseres Dampfhammers unzufrieden sind. Oder daß wir einen leichteren oder schwereren Kolben einbauen wollen. Als Beispiel soll uns ein MZ-Kurbeltrieb dienen, den wir zwecks Hubraum mit einem Mahle-Kolben bestücken. Dazu brauchen wir

- * eine Briefwaage,
- * eine Handvoll Muttern verschiedener Größe,
- * 20 cm Blumendraht,
- * zwei Metallplatten mit geraden Kanten, die so aufgebaut werden, daß die Kurbelwelle mit ihren Zapfen auf ihnen abrollen kann.

*Der Pleuelkopf wird gewogen.
Wichtig: Der Schaft muß genau waagrecht liegen.*

Die Wucht in Dosen

aufliegt. Um Meßfehler zu vermeiden, muß dabei das Pleuel völlig waagrecht sein! Die abgelesenen 124 g ergeben mit der Kolbenmasse zusammen 552 g, womit wir die hin- und hergehenden Teile gewogen haben. (Nebenbei interessant: Der Serienkolben, obwohl kleiner, ist rund 20 g schwerer.)

Als nächstes legen wir die Kurbelwelle auf unsere Abrolleinrichtung. Sie wird sich dabei so auspendeln, daß der Hubzapfen an höchster Stelle steht. Wir biegen aus dem Blumendraht eine Art Fleischerhaken, haken ihn in das Pleuelauge ein und hängen so viele Muttern daran, bis die nackte Kurbelwelle ausgewuchtet ist; sie muß nun in jeder Stellung ruhen und darf nicht mehr pendeln. Das funktioniert wie beim Radauswuchten und erfordert ein wenig Geduld, bis man die passende Größe und Zahl von Muttern als Gegengewicht herausgefunden hat.

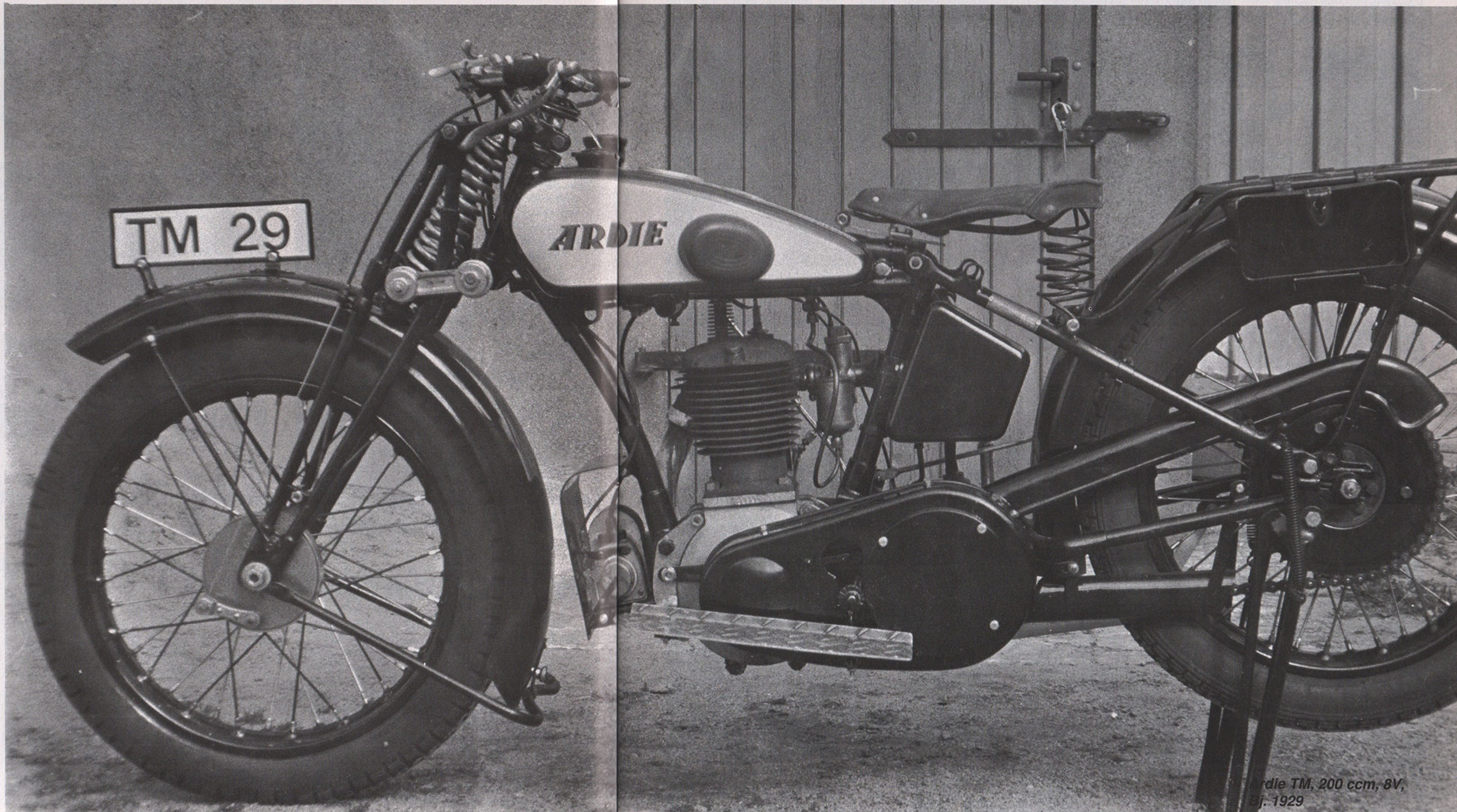
Pleuelfuß, -lager und Hubzapfen gehören zu den rotierenden Massen.

Zunächst müssen wir die translatorischen Massen bestimmen. Auf die Briefwaage wird der neue Kolben mit Ringen, Bolzen und Lagern gelegt. Das wiegt zusammen 428 Gramm (g). Dazu kommt aber das Gewicht des Pleuelauges: Die Kurbelwelle wird so auf einen Klotz gelegt, daß der Pleuelkopf auf der Mitte der Briefwaage

Der alte Mann und der Schrott

Das erste Mal traf ich ihn 1982. Beim Mopedfahren durch das Dithmarscher Land mit meinem alten BMW-Gespann fielen mir eine 500 NSU und ein feuerrotes D-Rad auf, die da beim Bauern auf'm Hof standen. In einem halboffenen Scheunenteil, direkt an der Straße von Heide nach Erfde in Ostrohe, schaute noch die Nase eines 200er Steib heraus, an dem eine 25/2 angehängt war.

Schon stand ich auf dem Hof und schaute mir das D-Rad an. Eine Tür ging auf, und heraus kam ein freundlicher alter Herr und erklärte mir, daß meine BMW zwar schön, aber leider zu teuer zum Sammeln wäre. Zu viele "Neusammler" hätten die Preise in die Höhe getrieben. Aber er hätte sich rechtzeitig ein paar Stücke besorgen können. Dann öffnete er eine Tür, deren Inhalt dahinter alles bisher Gesehene in den Schatten stellte. Beiwagenhorst wurde fast ohnmächtig. Eine bis zum letzten Zentimeter gefüllte, liebevoll eingerichtete alte Scheune, und Opa Thede erzählte mir vieles über ein vergangenes Jahrhundert deutscher Zweirad-Geschichte. Ich durfte Zeuge werden von Startvorgängen 60-70jähriger



Ardie TM, 200 ccm, 8V,
Bj. 1929

“Getriebeloser”, wie etwa Gruhn Alba, Hermes oder Flottweg. Durfte ein Dieseleigenbau-Motorrad eines Schmiedes aus den Zwanzigern bewundern, mich mal auf eine Imme setzen und Hochrad fahren. Es war schon dunkel, als ich wieder zu Hause war. So was hatte ich noch nicht gesehen. Wie konnte ein Mensch so was zusammentragen, wenn er schon kein Millionär war. Lassen wir ihn selbst erzählen.

Wie die Sammlung entstanden ist:

“Ich habe schon mit 15 Jahren ein Motorrad gefahren und zwar eine Gruhn, ein Motorrad ohne Getriebe und ohne Kuppelung, einfach anschieben und raufspringen. Es war im Jahre 1936, nachdem ich konfirmiert war.

Dieses besagte Motorrad hatte mich damals in Geldwert umgerechnet 15,- RM gekostet. In meiner Kinderzeit, muß ich

noch erwähnen, hatte mein Vater, der von Beruf Schmied war, schon mit Motorrädern zu tun. Er hat sie dann auch repariert, und ich war natürlich schon immer mit der Nase dabei, das wird wohl auch der Grund sein, daß mich von jeher Motorräder interessierten.

Nach dieser besagten Gruhn, Baujahr 1922, die ja mein erstes Stück war, folgten dann noch bis zum Militär, ich wurde am 5. Februar 1941 zur Wehr-

macht einberufen, etliche Fahrzeuge. Die nächste war eine Hamor, Baujahr 1924, dann eine 74 ccm Sachs, Baujahr 1931. Die Maschine wurde bei F&S in Schweinfurt überholt für 45,- RM. In dem Preis war alles drin, was am Motor verschlissen war.

Nach dieser 74 ccm hatte ich eine 98 ccm Kickstarter, Baujahr 1937. Auch diese Maschine wurde bei Sachs überholt für den Preis von 60,- RM. Das

nächste Krafrad war eine Torpedo mit Japp Motor, Baujahr 1928. Der Motor wurde überholt und bis Kriegsbeginn gefahren. Im Krieg durften nur noch Fahrzeuge mit rotem V-Winkel fahren; es waren Sondergenehmigungen. Neben dieser Japp hatte ich noch kurz eine Grade, Baujahr 1922, und eine DKW Blutblase, Baujahr 1929. Alle drei Fahrzeuge sind dann ausgeschlachtet, die Räder für landwirtschaftliche Karren verwendet worden.

Der Krieg hat mich nicht verschont, ich verlor im Winterfeldzug in Rußland 1941/42 das linke Bein im oberen Drittel vom Unterschenkel. Während des Krieges, ich wurde Ende 1943 als untauglich entlassen, wurde ich noch arbeitsverpflichtet, mußte als Lagerist bei der Firma Bösch in Heide Dienst tun. Bin während dieser Zeit mit dem Fahrrad zur Arbeit gefahren, es gab auch für Kriegsbeschädigte keine Fahrerlaubnis. Nebenbei wurde ich auch noch zum Volkssturm bis Kriegsende eingezogen.



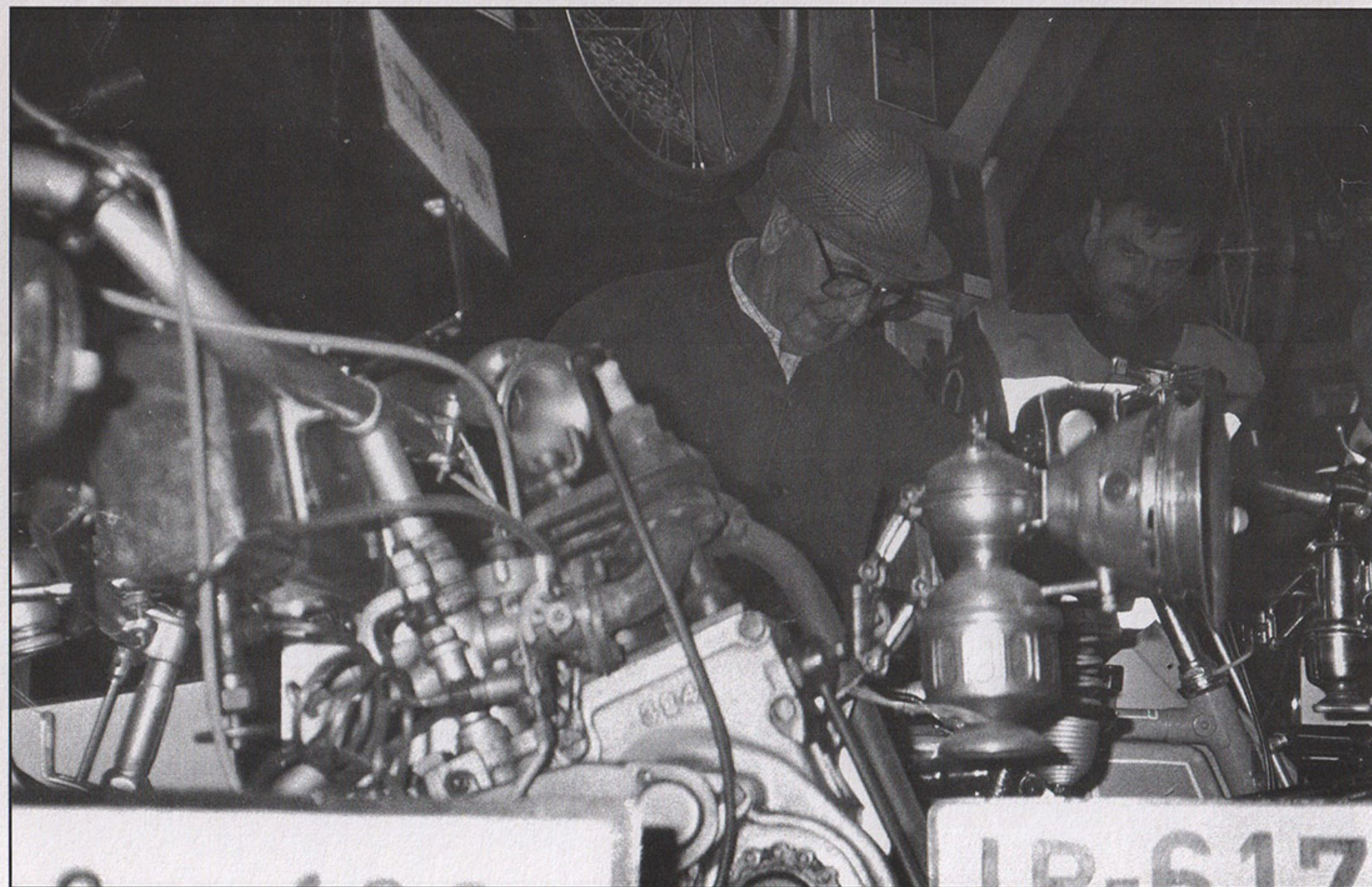
Nach dem verlorenen Krieg habe ich noch eine allgemeine Mechanikerlehre mit Gesellenbrief abgeschlossen, so daß ich

jetzt zwei abgeschlossene Berufungen habe. Die Landwirtschaft ging mit der Beinprothese schlecht zu machen, so arbeite-

te ich nebenbei noch in einer Schlosserei.

Das erste Nachkriegsmotorrad war ein selbst zusammengebautes Stück, bestehend aus einem 300 ccm Ardie-Rahmen mit 98 ccm Sachs-Motor, erst noch ohne Kickstarter, dann mit Kickstarter. Ich möchte noch ganz kurz aufzählen, was noch bis zum ersten Auto gefahren wurde: Saxonette, Victoria-Sachs, NSU 500 V-Maschine Baujahr 1928, DKW SB 200 Baujahr 1939, Victoria-Aero 250 Baujahr 1939, Zündapp DB 200 Baujahr 1939 und dann eine NSU-Quick Baujahr 1950 neben dem Auto. Das war im Jahr 1953. Neben dem Auto habe ich mich nie ganz vom Zweirad getrennt, so kam nach der Quick dann ein Zündapp-Moped, eine Miele-Sachs usw. In den 60er Jahren fing dann das große Zweirad-Wegwerfen an, und von da an fing ich an,

**rechts: Es fehlt an Platz
unten: Walter Thede
beim »antreten«.**

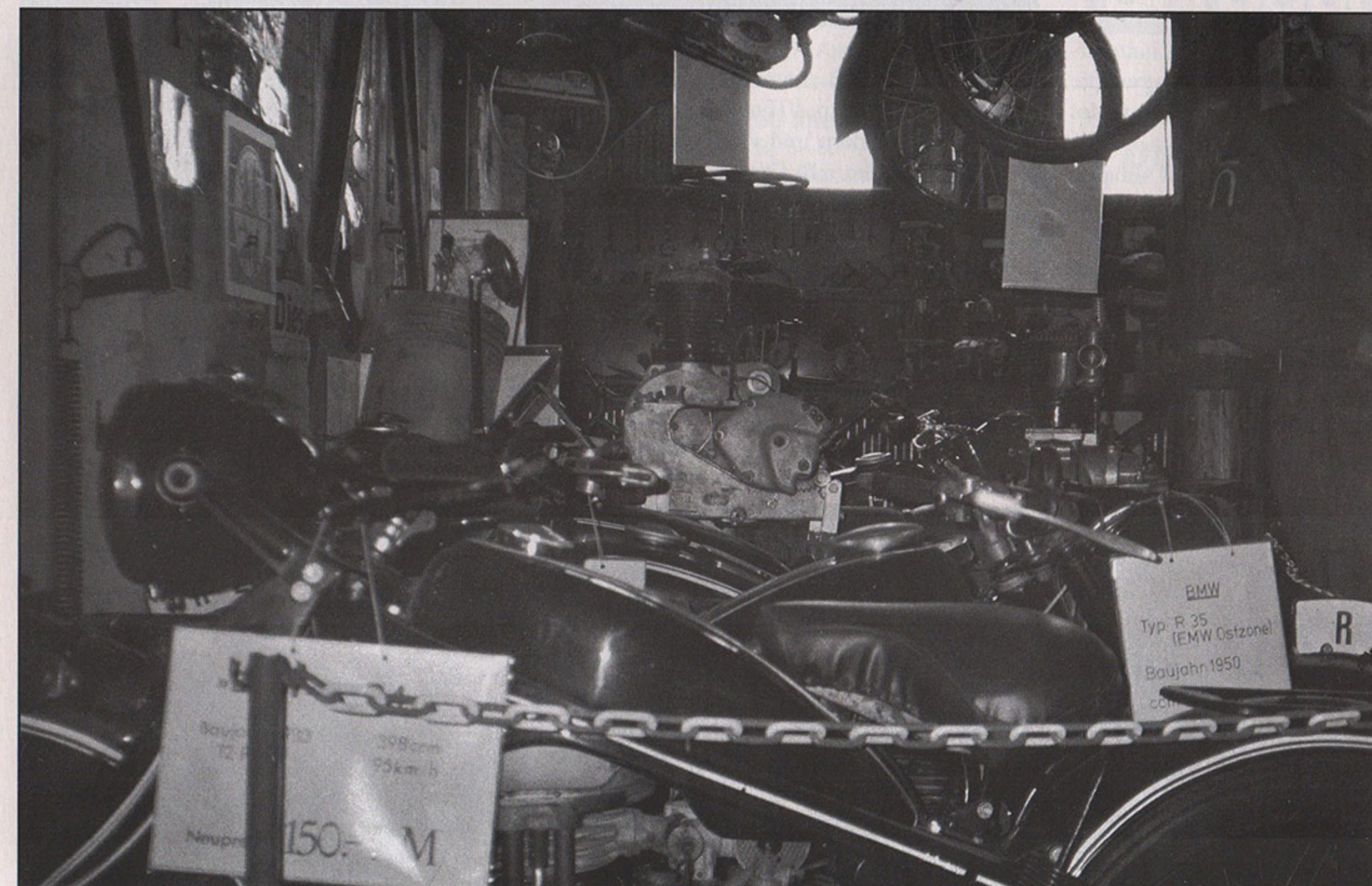


mich mit Sammeln zu beschäftigen. Zuerst waren es die Fahrradhilfsmotoren, ab 1961/62 bis zu dem Tag, wo mir ein komplettes Motorrad in die Finger fiel: es war die DKW E206, Baujahr 1926. Dieses Motorrad gab mir den Anstoß, auch richtige Motorräder zu sammeln. Ich mußte mit Bedauern feststellen, daß meine Motorensammlung, es waren zu der Zeit schon über 70 Stück (1963/64), eine Fehlentscheidung war; damit konnte man keine Zuschauer begeistern.

nug. Die nächsten Jahren waren jetzt voll mit Sammeln ausgefüllt. Hier muß ich noch erwähnen, daß ich die Angewohnheit hatte, jedes Fahrzeug, was ich erhielt, sofort fertig zu machen, wenn nötig, Motor überholen, ausbessern bzw. lackieren. Ich habe immer versucht, die Fahrzeuge im Original zu belassen oder wieder darin zu versetzen. Die Regel war immer: das Fahrzeug mußte wieder fahrtüchtig sein. Die Sammlung machte gute

mingstedt mir vier ganz alte Motoren billig verkaufte und auch sonst viel altes Zeug kostenlos zur Verfügung stellte. Er hatte es von seinem verstorbenen Vater übernommen, der schon immer alte Zweiradsachen gesammelt hatte. Auch hat mir Joh. Friedrichs aus Dörpling viele Sachen geschenkt; ein Hochrad stammt von Friedrichs. Noch ein Spender war Lorentzen aus Bergenhusen, um nur einige zu nennen. Weil ich nun aber viele alte

schen -, konnten auf den Böden über 80 Fahrzeuge untergebracht und besichtigt werden. Hier wurde dann auch das erste Mal das Fernsehen aufmerksam und hat am 10. Oktober 1979 eine Sendung gebracht. In diesem Jahr (1979) wurde die Landwirtschaft aufgelöst bzw. verpachtet. Nun bestand die Möglichkeit, das gesamte Gebäude zum Ausstellen zu benutzen, also d.h. der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen. Die Presse und auch die weiteren Fernsehsendungen



Und weil ich mir nun schon in den Kopf gesetzt hatte, deutsche Zweiräder zu sammeln, war für mich die Zeit gekommen, auf den Schrottplätzen und auch privat Zweiräder ranzuziehen. Ich möchte hier noch die ersten Anschaffungspreise nennen: So kostete die DKW E300 DM 20, die Zündapp K500 DM 5, ein Lohmann-Motor DM 5. Wie gesagt, es war alles erschwinglich, auch geschenkte Sachen gab es ge-

Fortschritte. Im Jahr 1976, also 10 Jahre danach, waren es schon über 80 Stück. Und hier kam nun der Punkt, wo ich mir sagte, daß daraus ein Museum werden kann, wenn man einen guten Querschnitt durch die deutsche Zweiradindustrie zusammenfaßt. Ich mußte also auch Fahrräder sammeln, und so kamen Hochräder, Federbereifung aus der Notzeit dazu. Ich muß hier dazwischenschieben, daß Hans Todt aus Hem-

Motoren in meinen Schränken stehen hatte, habe ich mich dazu entschlossen, für Getriebelose und auch mit leichten Getrieben die Fahrgestelle selbst anzufertigen. Es ist heute eine stattliche Zahl von 14 Stück. Jetzt, wo die Sammlung schon ziemlich groß war - ich hatte von meinem landwirtschaftlichen Betrieb zwei Kornböden abgetrennt, es war möglich geworden durch das Mähdre-

haben dazu beigetragen, daß die Sammlung immer bekannter wurde. In der Sammlung sind auch ein Teil Neuzeitfahrzeuge vorhanden. Es handelt sich um solche, die in ganz wenigen Stückzahlen gebaut wurden. So sind das Wankel-Motorrad (Stückzahl 2000), Trimmrad (Stückzahl 1000), Plastikfahrrad (Stückzahl nicht bekannt), die Kurbelverlängerung (wenig Stückzahlen) und das neueste Leichtmofa (1985

erschienen) schon mit in der Zweiradsammlung vertreten. Am 16. Juni 1987 wurde mir in Kiel die Ehrennadel von Schleswig-Holstein verliehen, im Kultusministerium, im Beisein von dem stellvertretenden Kreispräsidenten von Dithmarschen, dem Amtsvorsteher von Weddingstedt, dem Bürgermeister von Ostrohe und dem Vertreter des ADAC Ernst Peters aus Büsum. Die Ehrennadel wurde vom Staatssekretär Dr. Wolfgang Clausen ausgehändigt, und die Unterschrift ist vom stellvertretenden Ministerpräsidenten Dr. Henning Schwarz. Der ADAC hatte ursprünglich einen Antrag auf die Verleihung der Ehrennadel gestellt. Dazwischenschieben möchte ich, daß von sämtlichen motorbetriebenen Fahrzeugen jedes einzelne mit einer Kartei versehen ist. In dieser Kartei steht alles über das Fahrzeug im einzelnen. Im Jahr 1989 war die Besucherzahl schon auf 3800 gestiegen. Zu dieser Zeit bestand die

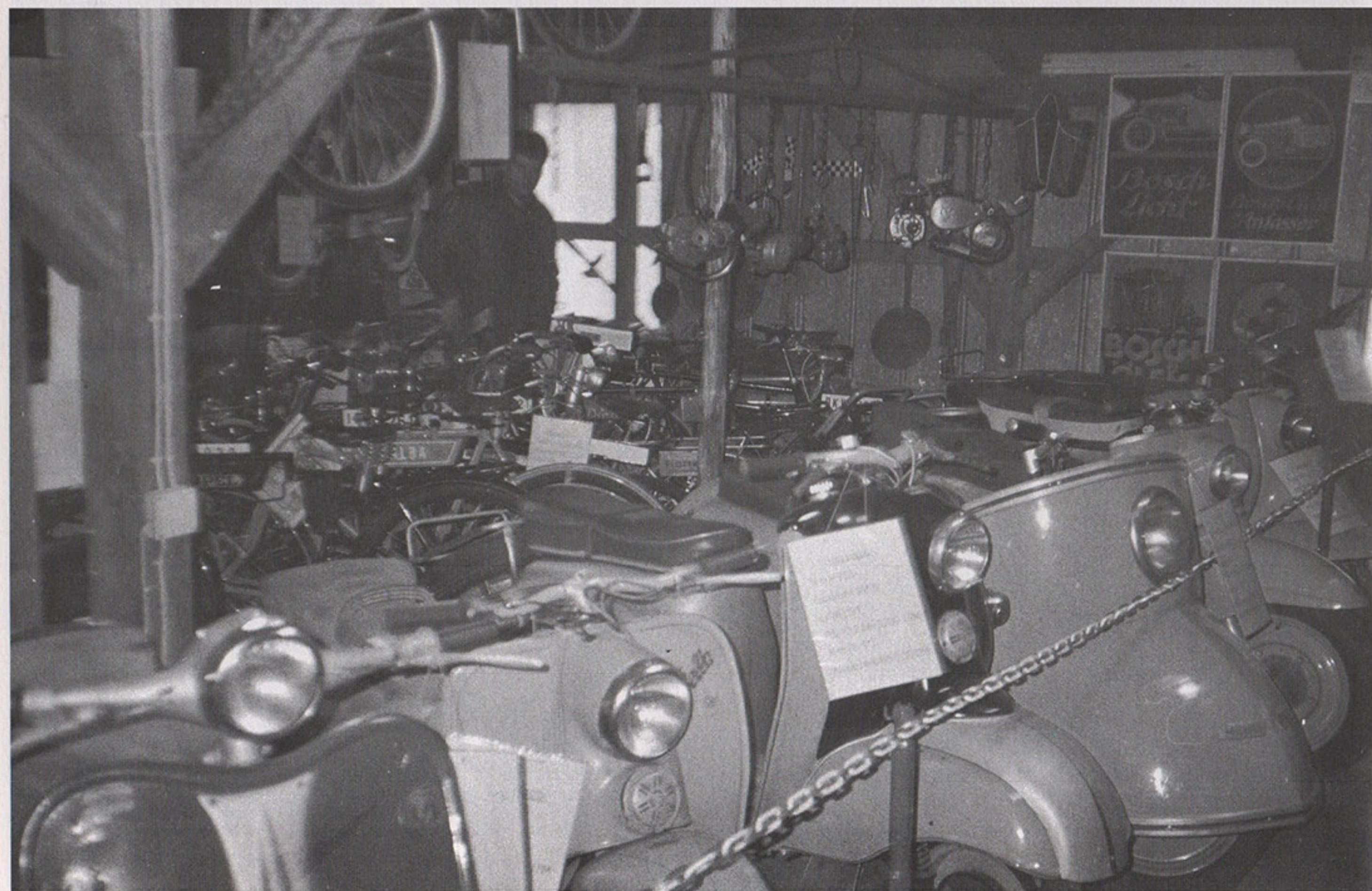


Sammlung aus 213 motorbetriebenen Zweirädern, 40 Fahrrädern, 4 Dreirädern und vielem anderen mehr, z.B. Gramophon, Spieluhr, Schreibmaschinen usw. Innerhalb der Sammlung sind mehrere Sammlungen vollständig, z.B. gibt es 13 Hilfsmotoren nach dem Zweiten Weltkrieg, 3 Hilfsmotoren mit 60 ccm Führerscheinfrei um 1935, 7 verschiedene 98 ccm Motorfahr-

der mit eigenem Motor, 3 ehemalige Ostzonen-Motorräder. Bis diese Sammlung, so wie sie jetzt dasteht, zusammengetragen werden konnte, vergingen über 25 Jahre. *Text und Fotos: Beiwagenhorst*

...auch Rollerfans kommen auf ihre Kosten.

Walter Thede freut sich jederzeit über euren Besuch. Ruft aber vorher kurz an, damit ihr ihn nicht beim Restaurieren stört. Deutsche Zweiradsammlung Walter Thede 2240 Ostrohe (bei Heide) Kringelkrug 14 Westküste Schleswig-Holstein Tel. 0481/ 5428



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

M 150, Bj. 52, rest. Zust. 3, mit Brief und technischen Unterlagen, Preis VB, Telefon: 04973/762

- AERMACCHI -

350 GT/TV, suche Briefkopie, Unkosten werden erstattet, Tel. 02133/90348

- AJS -

16 MS, Bj. 57, unrest. teilweise zerlegt, Preis VS, Telefon: 040/8903070, Helge

- ARDIE -

250er Rumpfmotor mit Lima, 50er Jahre, VB 250 DM, Telefon: 0221/727838

RBU, Bj. 35, unrest., 3.800 DM, Tel. 02324/24254

- AWO -

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

SW für Touren-Awo gesucht, M. Faulhaber, Ringehansstr.10, O-8809 Olbersdorf

- BEKLEIDUNG -

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

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

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

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

Lederjacke schwarz, Größe S, gepflegt und ok, DM 180, Telefon: 0471/65127

Shoei-Helm, Gr. V, E.-Lawson-design, weiß-rot, Gr. 57, neu, DM 450, dito 1x getragen, Gr. 55, 380 DM, Telefon: 06571/8449

Suche orig. Ma rquardt-Regenmantel aus den 50er Jahren sowie Halbschalen- und Jethelme aus den 50er und 60er Jahren, Thomas Rongen, Telefon: 07471/73115, abends

Verk. IntegraLHELM; AGV CX 5000, neu Gr. 56, Vb 120 DM, Tombolagewinn, Telefon: 04101/35161 Pit

- BMW -

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

1000 ccm Boxermotor, auch defekt, oder nur Rumpfmotor gesucht, Telefon: 02661/20087

Biete Kofferhalter /6 /7 ein Paar

DAVIDA moto

DAVIDA Helme
auch als Jet!
(siehe GP, Ausg. 30)

Reifen & trad. Motorradbekleidung
Konrad Möllering, 3207 Harsum
☎ 05127/4838

nagelneu verchromt, Preis VS oder Tausch geg, guten Gepäckträger, Tel. 0761/82618

BMW * R 50/60 Suche Zündspulen für Magnetzündung, 24 l Tank (auch schlecht) und beide Chrombügel für US-Tank, Tel. 0421/501617, Andy verlangen

100 alte BMW's & Teile
Bj. 50-85 • An- und Verkauf
Martin Kornhas
Durlacher Allee 105-75 Karlsruhe 1
Tel. 0721/617751 Fax 0721/6215 39
Geöffnet: Di bis Fr 15-18.30 Uhr
und Sa 9 bis 13 Uhr

BMW's R24-R27
S. Meyer, Bahnhofstr. 41, 6521 Hillesheim/Rheinhausen
Tel.: 0 67 33/81 95 oder 72 81
Fax: 0 67 33/81 34

Wir führen für Sie:

- Motorräder unrestauriert bis toprestauriert ab 1900,-
- Ersatzteile neu und gebraucht
- Bing-Vergaser und Teile
- Literatur
- Lackierte und linierte Bleche, auch im Tausch
- Neu eingespeichte Räder, auch im Tausch

• Motorradreifen alle Größen
• Verchromte und polierte Teile, auch im Tausch
• LIMA überholt auch im Tausch... usw.
• Fordern Sie umfangreichen Teilekatalog unter genauer Typenangabe gegen DM 3,50 an. Versand täglich, auch Ausland. Besuch bitte voranmelden.

WAX-COTTON ANZÜGE GIBT ES VIELE

ABER NUR EINEN

Barbour

SIE SOLLTEN IHN „erfahren“

IMPORT UND GROSSHANDEL
Gerald Brabetz
Falkensteiner Weg 8 D-6238 HOFHEIM a. Ts.
Telefon 061 92 / 64 44 Telefax 061 92 / 26 775

ALLES FÜR RUCKSACKREISEN GHM
QUO VADIS

Bgm. Smidt Str.43·2800 Bremen
Tel.0421/14778

HAT ALLES FÜR DEN REISELUSTIGEN BIKER...

BEQUEME ISOMATTEN
SCHLAFSÄCKE
KOCHGESCHIRR
ZELTE
WASSERDICHTE
PACKSÄCKE!

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

Unfallrahmen richten

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

Schwarzwälder

Veteranen- und Teilemarkt
Messegelände VS-Schwenningen

Autos
Motorräder
Ersatzteile
Bekleidung
Werkzeuge
Literatur
Zubehör
u.v.m.

5.09.92
8 - 17 Uhr

Auf über 6.000 qm Hallen- und Freigelände.

Info: Horst Ketterer
Wöhardenstraße 1
7710 Donaueschingen
Telefon
0771/8003134 - 8003176

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

Telegabel TS/0 oder ETS kplt. mit Brücken, Schutzblech und Ankerplatte, VB 100, Telefon: 0471/65127

TS 150, kplt. und fahrbereit, mit Seiten- u. Heckgepäckträger und Ersatzteilen, DDR-Brief, VB 350 DM, Telefon: 0421/4986441

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

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

Verk. SW, alte Form, total neu aufgebaut, schwarz, VA-Schrauben, viele Neuteile + E.-Teile (gestrahlt, verzinkt, grundiert), 0 km, FP 1200 DM, Telefon: 04321/41634

Verk. TS 250/1 mit Lasten-SW und ES 250/2 mit Personen-SW, Telefon: 05331/32040

- NSU -

500, Bj. 51, wie neu, fahrbereit, und Quickly zu verk., Tel. 05655/8051

601 OSL Bj. 39, Orig. Toprest., war zug., zu tauschen gege. Zweizylinder NSU, kplt. auch unrest, Telefon: 0521/86744 ab 20 Uhr

Lambretta, TYP 11/150, Bj. 56, zum rest. oder als Teileträger, neuer Tank, ETL, WHB, VB 300 DM, Tel. 05326/85708

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

Prima + 100 kg Teile, DM 1500, Telefon: 04793/1733

Quick zu tauschen: 98 ccm, Bj. 50, rest. + TÜV, DM 2.800 DM oder gege. Enduro 500 bis 600 ccm + Ausgleich, Telefon: 05772/7368

Quick, 98 ccm, Bj. 50, TÜV 1/94, läuft gut für DM 800, Telefon: 005772/7368

Quickly-Reste: 2 Rahmen, 2 Gabeln, Bleche, Radnaben, Limas, schlechte Zylinder, Köpfe, Kleinteile, etc. alles für DM 150, Telefon: 0471/65127, abends

Suche Kickstarter, Starterrad, Starterfeder und Vergaser für Blockmotor 501 (T, TS oder S), Bj. 28, Thomas Rongen, Tel. 07471/71132 oder 07471/73115, abends

-RABENEICK-

Suche Unterlagen, ggf. Kopien, über die Mopeds. Biete bei Interesse die Kopie einer 8seitigen Moped-Zubehörliste aus den 50ern gegen Unkostenerstattung!, Wolfram, Telefon: 0201/745285, abends

- RICKMAN -

CR Sports Rahmen, Gabel, div. Teile, Z 900-Motor im Brief, Lötarbeit nötig. DM 1.500 oder Tausch geg. Krad, Telefon: 04433/1437

- RIXE -

R 175, Bj. 52, ILO, teilzerlegt, Tel. 06150/2851

- SEITENWAGEN -

DUNA-SW, rest. 1.300 DM, unrest. 790 DM, Telefon: 06826/6473

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

- SONSTIGES -

Honda XL Teile z.B. Vergaser + Yamaha XS 650 Teile und Radnabe günstig zu verk., Tel. 06872/7157 oder 06824/6520

2x Dell Orto Vhb29 DM 50, BSA Rücklicht DM 70, Tommaselli Stummel für 36 mm Gabel DM 50, Duplexbremshebel Suzuki GT 750 DM 100, Tel. 0041/72/442336, abends CH

Ardie 125, Steib S 350/48, Maico Taifun, Konsulteile, Bossteile, Motoren: OSL 350/250, JAP 500 SV. Suche Teile von WLB, Musy, Ardie BZ 350, Telefon: 0561/655467, ab 22 Uhr

Ardie NE 125, Steib 350, Motoren: OSL 350, 250, JAP 500, Konsulteile, suche Teile von Schüttoff K, OK Supreme coeur de Lion, Matchless Silver Hawk and The Classic Motorcycle, Dieter Krogmann, Igelsburgstr. 20, 3500 Kassel, Tel. 0561/65547, ab 22 Uhr

Motorrad-Motor Tester Souriau 1510-01 compl. mit Zündlichtpistole und Geräterwagen, Tel. 07131/68614

Reifen Dunlop 'Red Arrow' 130/90 VB 17, Dm 50 + Porto, Telefon: 02402/36606, V. Kohnen, Schützheide 34, 5190 Stolberg

Roller 'Tatran', 125 ccm, Bj. 68, kplt., 300 DM; MZ ES 250/2 Gesp. mit Papieren, Bj. 72, DM 500, Jawa 125 ccm, Bj. 57, mit

Papieren, Telefon: 05772/7368

Suche (Marke egal) Einzylinder-4takter 300 bis 500 ccm oder mehr, nicht höher als 48 cm, Länge bis 38 cm, wg. kl. Rahmen, PS egal, mögl. Langhuber, Arnd, Tel. 0511/733927

Suche altes Bahngespann od. Solo, auch Schrottmachine oder Teile, Tel. 0451/77235 od. 863523

Suche Alukoffer und Kettenkasten von MZ o.ä. für XT, Tel. 0531/54939, abends, Markus

Suche große Aluboxen, Tel. 04321/41634

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

Suche Past Perfect 1 & 2/88; biete GummikuH Heft 9 bis 20. M. Wasmund, Telefon: 07072/62576, 19 bis 21 Uhr

Verk. Kopien: BA Touren AWO, Sport AWO, EMW R 35/3, AWO

je 80 DM, EMW je 40 DM, Tel. 040/7608144, Anrufba., Rufe garantiert zurück!

- STEIB -

LS 200 Teile zu verk., VB, Telefon: 0421/600302

LS 200, Bj. 48, zu verk., kplt. und orig., DM 2000, Telefon: 0221/727838

S 350 kplt. mit Anschlüssen, Rad und Schutzblech, Boot Nachbau aus Jan. 92, DM 2.300, Tel. 02153/71782 öfter versuchen, ebenfalls zu verk. S 350 Nachbauboot von Jan. 92, DM 850

Tausche S 250, sehr guter Zust., gegen S 501, Tel. 02205/86764

- STOYE -

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

- SUZUKI -

GS 550, Gußvorderrad, Vb DM 40, Telefon: 05772/7368

BIKER'S MILL

Motorräder & Ersatzteile
BSA AJS MATCHLESS
NORTON TRIUMPH
LUCAS Magnete & Limas
SMITHS Tachos

**ACHTUNG WIR SIND
UMGEZOGEN
NEUE ADRESSE:**

Herbert Schüßeler,
Schlichtr. 44
5176 Inden/Schophoven
Tel.: 02465-1004, Fax: 02465-1005

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

SUZUKI
Ihr PARTNER
in allen
Motorradfragen

■ VERKAUF ■ SERVICE
■ ERSATZTEILE ■ REPARATUREN

Motorrad Hiller
Augustenstr. 95 - Stuttgart 1 - ☎ 62 52 98
Tausch • Inzahlungnahme

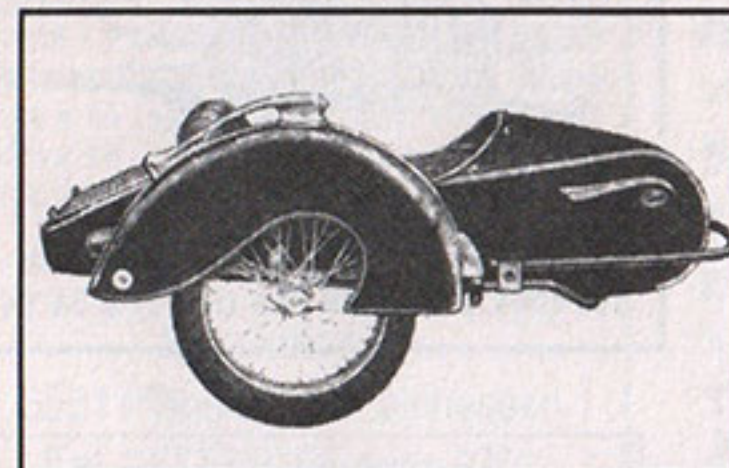
TRIUMPH

Exklusiv Händler
Großersatzteillager für Triumph pre 1990
★ täglich Expressversand ★
★ Neu- und Gebrauchtmotorräder ★

Lohrig & Kölle GmbH, 2808 Syke
Schnepper Str. 15, Tel. (0 42 42) 10 92

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

ERSATZTEILE für alle
STEIB - Seitenwagen

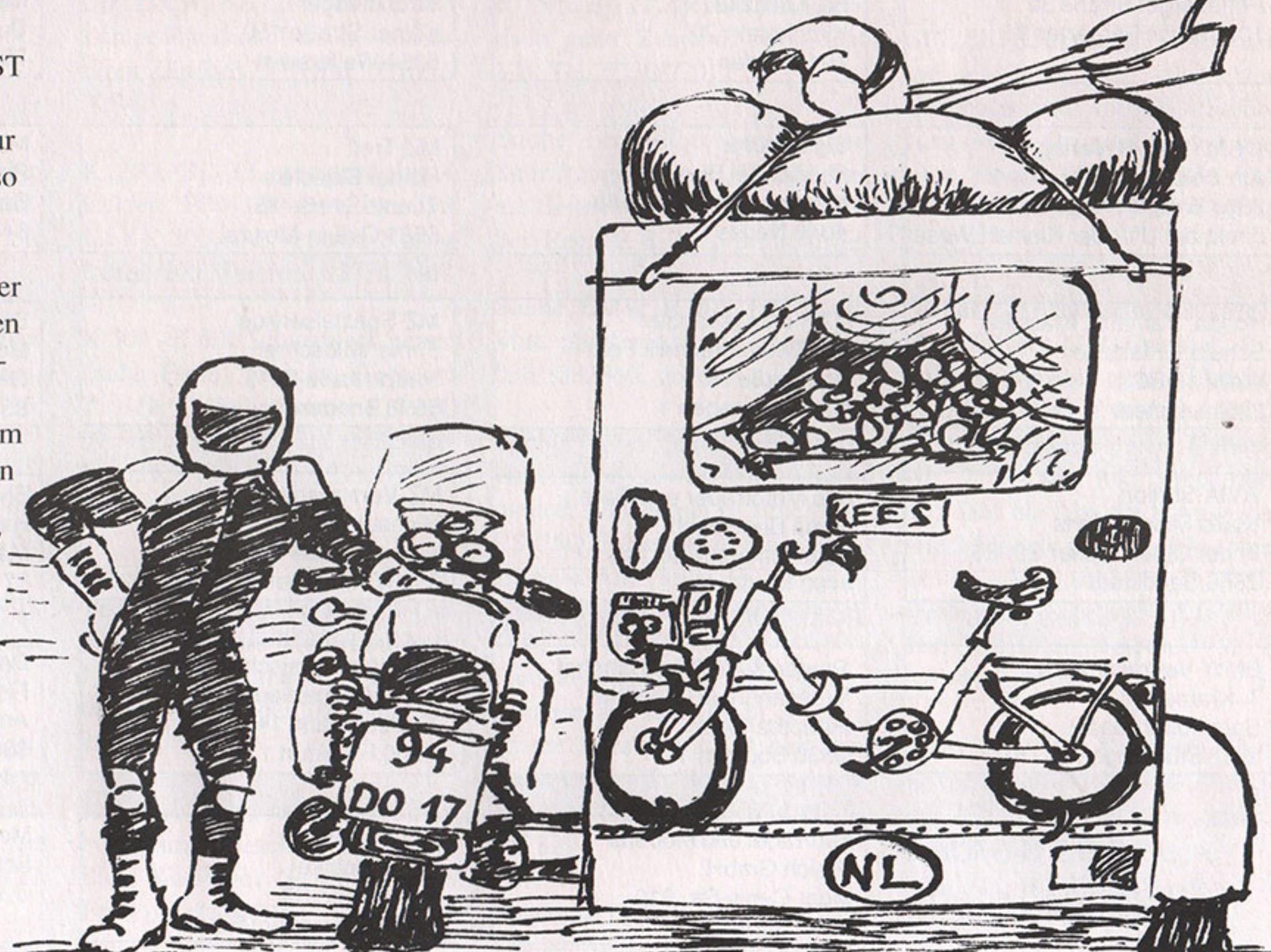


Fordern Sie kostenlose Liste an (genauen Typ angeben).
Komplette STEIB-Modelle, neu gefertigt, originalgetreu LS 200, S 350 und TR 500.

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

Bequemer leben mit dem GUMMIKUH-ABO

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



GS 550, Vorderrad DM 50, GSX 750 + 1100, div. Kleinteile auf Anfrage, Telefon: 05772/7368

GSX 1100 E, Bj. 80, TÜV 5/93, ca. 80 tkm, 4.500 DM, Motor dafür, Bj. 82, 15 tkm, evtl. mit Einabu, FP 2.500 DM, und viel Teile für GSX 750 + 1100 E, Bj. 81, Telefon: 05772/7368

GT 380 Tank, Sitzbank und Seitendeckel in blau gesucht, Helm mit Bartlweber, PF 1222, 8201 Obing, Telefon: 08624/1450

Suche WHB für GT 550, Telefon: 04706/1034

verk. 500 GT in Teilen mit Brief,

T 20 kplt. ohne Brief und ohne blinker, aber Orig.-Zust., Tel. 05921/74745, öfters versuchen

- TEILE -

Verkaufe nachgefertigte Gummiformschläuche für Pränafa-Kettenkasten (Breite 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

- TRIUMPH (D) -

Suche den Verkäufer der 57er Cornet im Orig.-zust. (Keinanzeige in Heft 3/92), da ich ihn telefonisch nicht erreichen kann. Mo-

torrad Hasselhuhn, Kasernenstr. 7, 5100 Aachen, Telefon: 0241/36891

Verk. Rahmen mit Brief v. BDG 250 H, Bj. 53, 320 DM und BDG, Bj. 51, 90 % kplt., zum rest., mit Brief, VHB 1500 DM, Telefon: 05271/33749

- TRIUMPH (GB) -

5 T, Speedtwin, Bj. 49, kplt. fahrbereit, DM 4.300 und 6 x BSA M20/21, Bj. 42 bis 59, DM 2.500 bis 4.000, Telefon: 0421/554640

6 T, TR 6, T 120, Bj. 63 - 70. Suche Rahmenvorderteil (auch ohne Papieren), Gabelbrücken u. Motor-

halteplatten, Telefon: 06502/6878, ab 18 Uhr

Verk.- Starrahmen für Thunderbird 53, mit Öltank, Gabelbrücken, Getriebe- und Motorhalteplatten, VHB 1100 DM, Telefon: 05271/33749

- URAL -

M 63, Bj. 69, 20 kW, 27 PS, TÜV 4/94, Motor überholt, Auspuff+ Spritzdecke neu, Rückwärtsgang, Ochsenaugen, Zust. 1-2, 6.900 DM, Telefon: 09264/8128

M 66 Gespann, 650 ccm, 32 PS, Bj. 91, 100 km für 4.500 DM, Telefon: 05971/52692

M 72 Gespann Bj. 63, 22 PS, Maschine rest., DM 4.600, Telefon: 06826/6473

- VESPA -

250 GS 3, fahrbereit, ges., Telefon: 05655/8051, evtl. Tausch geg. Rally 180 H

- VICTORIA -

KR 35, DM 3500, Telefon: 04793/1733

Vicky 4: Bj. 56, Benzinhahn gesucht oder Vicky 4 in teilen oder zum Schlachten. Tel. 05261/89353 ab 17 Uhr

- YAMAHA -

125, TYP AS-2, Bj. 70, für DM 900 zu verk., Tel. 07327/6679

DS 7/ RD 250, Reparaturanleitung, Sitzbank, Lenker dringend ges., Telefon: 0241/157274

DT 250 Enduro, Bj. 73, verwohnt, kplt., nicht fahrbereit, mit div. Neuteilen für Neuaufbau, Handbuch dazu!, DM 600, Werner, Tel. 05379/1537, ab 18 Uhr

DT 80 MX Tank und Seitendeckel, DM 50, Telefon: 05772/7368

Gußvorderrad, 1/2 Dichtsatz + Bremsbacken, zus. DM 60 für XS 250/360/400, Telefon: 05772/7368

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

SR 500, suche Trommelbremse für V.-Rad 19", V.-Rad mit Trommelbremse, Tel. 0211/248635, abends

SR 500: Verk. Gabel, Räder, Blinker usw., Tel. 05563/7526, 0 bis 24 Uhr

Suche für DT 400 MX dringend Zylinder. Telefon: 04748/3336

Tarozzi Fußrastenanlage und m-Lenker für XJ 650 ,it Gutachten, DM 150, Vorder- und Hinterrad für RD 250, Bj. 75, Hinterrifen neuwertig, Telefon: 05250/50122

Verk. für XS 250/360/400 Vor-

derfelge mit Reifen + Scheibe + Bremsbacken + 1/2 Dichtsatz für kplt. DM 50, Telefon: 05772/7368

XS 250, 17/27, Bj. 79, topgepflegt, alles orig., TÜV neu, 2000 DM, Tel. 04203/5199

XS 360 Suche großen Tank (16 l), biete viele Ersatzteile, Tel. 04191/8672

XS 500, suche alle Teile, Telefon: 0421/647059, Adrian

XS 750, Bj. 77, neu aufgebaut, Originalzustand, schwarzer Originallack, ab MFM, fairer Preis, Tel. 004131/8791580 (Schweiz)

XV 750 Se, Sturzbügel, wie neu, DM 60, Tel. 04662/3294

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

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

- ZÜNDAPP -

175 S: Suche Motor ab Nr. 905001 für DKW SB 200 Halterung Lampe Rücklicht Lenker + Armaturen Zündbox, Telefon: 004662/3294

K 200, Bj. 33, gesandstrahlt + lackiert, FP 4.000 DM, Literatur für KK 200, div. Teile für Norma Luxus 200, Telefon: 05772/7368

K 500 - K 800 Schutzblech hinten (hohe Form) gesucht. Gebe im Tausch ab Schutzblech KS 600 hinten und vorne. Suche Schutzblech KS 750 hinten, Tel. 07391/3204, ab 18 Uhr, Peter

KS 125, Bj. 73, alle möglichen Teile, z.B. Rahmen, Gabel, Getriebe und vile kleinteile zvk. Harald Schuhmann, Telefon: 06341/89211 oder 067348/7882 ab 19 Uhr

KS 601, suche sämtliche Teile, evtl. ganze Maschine und suche Steib-Kotflügel (geschwungene Form), Telefon: 04973/762

KS 80, 100 ccm Umbau, TÜV, VB 800 DM, Telefon: 06621/15124

KS601 Bj. 51, Seitenwagen gesucht, Walter Alber, Nördenberg 18, I-39028 Schlanders (Italien)

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

Suche WHB für KS 500 bzw. 600 oder KS 601 und einen Kfz.-Brief (Kopie) für KS 500, Bj. 36, Tel. 09444/292

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

- LETZTE MINUTE -

Yamaha RD 250 Bj. 76, 27 PS, TÜV 8/94, Batt. u. Reifen sind neu, seltene Ausf. mit Speichenräder VB 1200 DM, suche BSA A65 in fahrbereiten Zustand Tel. 06502/6878

BMW, suche Vorkriegsmaschine unrest. (Preis bitte angeben), Zuschr. an R. Stephan Thurmerstr. 35, O-9500 Zwickau

Motorrad-Lederjacke, Gr. 48, schwarz-weiß, wenig getragen, VB 100,- DM, Tel. 04102/44302

R 75/5, Bj. 71, technisch und optisch guter Zustand, 5000,-DM VB, Tel. 05308/2011

Suche für Felberseitenwagen Schriftzüge, sowie Tankdeckel auf Seitenwagenrahmen. B. Weiber, Rechstr. 8, 7715 Bräunlingen

Suche EMW R35/3 fahrbereit. Muß nicht restauriert sein. Tel. 030/3332560, abends

Suche Oldys, auch zerlegt m. Unterlagen sowie Mini-Klappmoped, auch defekt u. Teile. MZ-ES 250/2? Beiwagen-fähig. Roller jede Art. Heinz Fischer, von Huttenstr. 29, 2000 Hamburg 50

Pannonia, suche f. 1-Zyl. Motorgehäuse nur neu 0 Km, biete 3 Kisten Teile von 2-Zyl. neu aber stark rostig. T. Scholl, Alleestr. 40, 4100 Duisburg 11, Tel. 0203/557829

Pannonia Typ TL-250B, Vollverkleidet, rot, nicht kompl. ab. gute

Basis, Festpreis 1100,-DM. T. Scholl, Alleestr. 40, 4100 Duisburg 11, Tel. 0203/557829

Verkaufe Seitenwagen, nicht kompl. nicht durchgerostet VB 400,-DM. T. Scholl, Alleestr. 40, 4100 Duisburg 11, Tel. 0203/557829

Alle NSU Motorräder (Serienmod.) 1901-65, 42 Seiten, über 250 Abb., Kopieform, incl. Porto 25,-DM, V. Bruse, Bandwirkerstr. 6, O-3029 Magdeburg

Aus Sammlung: Mehrere MZ-ES 300/250/175/150 und RT-Modelle 125, zu verk., Tel. 04481/553

425T, 90% Original zu verkaufen VB 3500 DM TÜV-94 Zul. Brief vorhanden, fahrbereit, Tel. Potsdam 74790, Grünwald, Anrufbe-rufe bestimmt zurück

MZ Gespann ETZ 250 Ersatz. 1989 21000 Km 3x15" Räder mit 125R 15 Windschutzscheibe. Läuft la VB 3800,-DM. M. Wittkamm, Tel. 040/4227730 oder 2007054

Jawa 250 1 Zylinder Bj. 1966 la Zustand V A Schr. neu lackiert, Motor neu gelagert. VB 3500,-DM. M. Wittkamm, Tel. 040/4227730 oder 2007054

SF1, 60 PS, mit Brief, Vollabnahme notwendig, läuft sehr schön, technisch gut, optisch Überholungsbed., Original und Komplet, Konis, VB 3900,-DM. Tel. 06136/5739, ab 19.00 Uhr ab 24.8.92

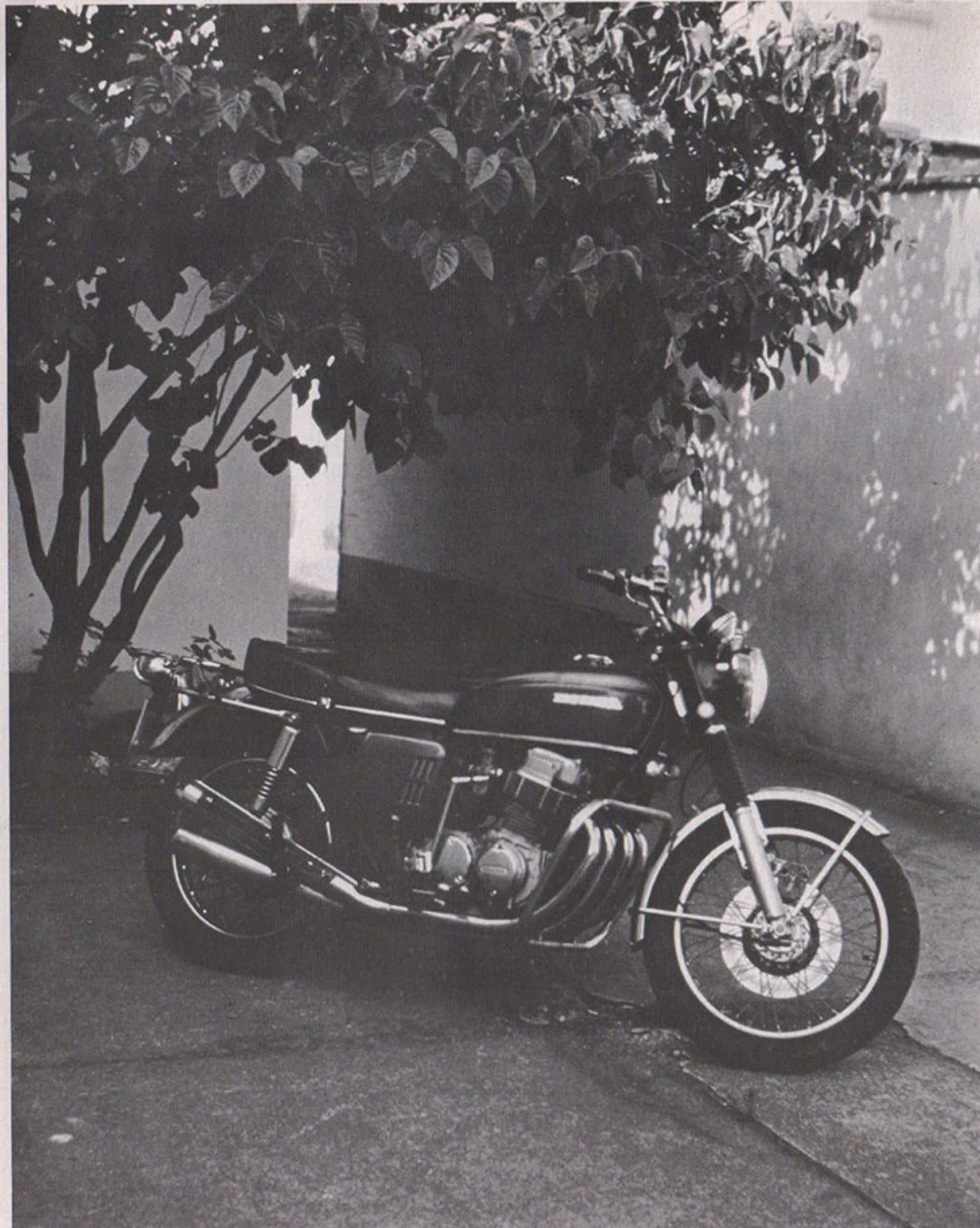
Neuer Antiquariatskatalog!! (Nr.: 7) Über 2.000 Original - Bücher, Prospekte, techn. Unterlagen, und Plakate aus dem KFZ-Bereich umfaßt unser Katalog Nr.: 7. 5,- DM inkl. Porto oder 40,- DM als Abo für 8 Ausg. ca. alle 3 Monate neu bis 1994 (ohne autom. Verlängerung!) WK-Verlag, Lagesche Str. 105 D-4902 Bad Salzuflen, Telefon: 05222/22048, Fax: 05222/2795 H

750er Teile, Zyl.-Kopf 100,- DM, Kurbelgehäuse 150,- DM, Hinterrad 120,- DM und viele andere Gebrauchtteile, anrufen und fragen. Tel. 06136/5739, ab 19.00 Uhr ab 24.8.92

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

Suzuki - Yamaha - Triumph Harms & Hermann Kanalweg 14 2940 Wilhelmshaven	Motorrad • Ersatzteilhandel MGH Motorradteile GmbH Friedrich-Wilhelm-Bleiche 8 4800 Bielefeld 14	BMW-Vertragshändler Fa. Ball Weinstraße 67 6748 Bad Bergzabern
Literatur f. Motorräder+ Autos Schröder & Weise Ohfeldweg 1 3000 Hannover -Anderten 71	Motoren - Getriebe - Lager Gereon Höntgesberg Altenrübrensch 51 5223 Nürmbrecht	Aprilia - Honda - Kreidler - MZ Zweirad Klein Hauptstr. 169 6757 Wald Fischbach-Burgalben
British Bikes GLM-Motorräder Fischerstraße 1 3211 Rheden	Hier könnte Ihre Adresse stehen! Wenn Sie Fachhändler für die GUMMIKUH werden wollen, rufen Sie uns an: 0421/501617	Yamaha XS 650-Laden Herbert Grammatikopoulos Karl-Pfaff-Str. 30 7000 Stuttgart 70
Ronny's Auto- und Motorradbuchladen Perleberger Straße 3a 1000 Berlin Tiergarten 21	BMW- Vertragshändler Fa. Labitzke Kirchhofstr. 20 4010 Hilden	Teile für klassische BMWs Martin Kornhas Durlacher Allee 105 7500 Karlsruhe 1
GUMMIKUH-Verlag Am Deich 57 2800 Bremen-Neustadt direkt am Ufer der Kleinen Weser	Big Banana M. Michael Buchholz Machterscheiderstr. 16b 4040 Neuss 1	MZ und Gespannbau Peter Stern Bahnhofstraße 3 8442 Geiselhöring
Honda, Yamaha, Klassiker Schultz - Klassiker Welle 18/B6 2854 Loxstedt	MZ-Vertragshändler AT-Zweiradtechnik Feld Dorfstraße 19 4047 Dormagen 1	BMW, Honda, Guzzi, MZ Motorrad Welling Gewerbering 13 8501 Roßtal
AVIA-Station Klaus Meinjohanns In der Osterstacher Str. 26 2856 Sandstedt	Alte Motorräder und Teile Firma Buntspecht Bentheimerstraße 365 4460 Nordhorn	BMW, IFA, MZ Harald Seidel Marktbreiter Straße 40 8711 Marktstef
BMW-Vertragshändler T. Kramer Bahnhofstraße 22 2915 Stütingen	Presse & Buch im Bahnhof Wolfgang von Lengerke Hauptbahnhof 4630 Bochum 1	Dnepr-Importeur Firma Theo Däschlein Ansbacher Straße 57 8809 Bechhofen
Fahrräder und Mopeds Reich GmbH Mont-Cenis-Str. 310 4690 Herne 1	NSU Teile Peter Motzke Jacobusstr. 30 6405 Bückenberg/Fulda	Motorradmuseum Augustusburg Schloß Augustusburg O-9382 Augustusburg

...und es werden täglich mehr.



geben mitunter mehr Geld aus, wie das - seltene - Originalteil kosten würde. Und diese Kreativität ist unermüdlich - von der Kindheitslektüre "Prinz Eisenherz" bis hin zu kopierten Bodenmalereien von der "Plaza di Napoli" findet sich alles auf den in Blech geformten Rundungen der "Four".
Airbrush und Kunst. Genaugenommen stellt sich die Frage, warum wir keinen Lautrec oder Van Gogh mit "Malereien" von Otto, Walt Disney oder Lorient verschönern?
Das gleiche gilt für die Geometrie des Lenkkopfwinkels, die Montage von PKW-Reifen, das beliebte "Ausräumen" oder den Betrieb eigener Knalltüten. Als wäre jeden Tag Fasching und Silvester. Welch ein Glück, wenn wenigstens die Herzkammern (=Zylinderbohrungen) nicht auch noch in dieses Tribunal einbezogen werden und ihr altes Volumen aufweisen.
Wie dem auch sei: einen derartig "Eisenhaufen" in ein erhaltenswertes Original "zurück-

interessant zusammenschweißte Öltank (nur noch Kl). Und die früheren Fans warfen diese Kostbarkeiten auf den Müll, um "ihr" Motorrad zu bauen.
Besondere Schwierigkeiten hat man auch mit der Lieferung des Sicherungskästchens aus Gummi. Insofern erahnt der Hondaliebhaber, was kommt: Langsam aber sicher wird diese Liste länger und durch Teile ersetzt, die eben nicht mehr 1969 entstanden, sondern 1990. Sollte jemand im Besitz der genannten "Kleinigkeiten" sein, die sich noch als restaurierungsfähig erweisen, bitte mich anzurufen.
Und dann hätten wir noch das "Spiel" mit der Federung. Ich lese immer wieder mit Erstaunen, wie schlecht, ja miserabel dieses Fahrwerk doch sei. Zur Erinnerung: Wir schreiben das Jahr 1969 (nicht 1989). Mit den Originaldämpfern hinten (funktionsfähig, versteht sich) und dem RICHTIGEN Öl in den vorderen Tauchrohren hatten wir keine Probleme.

1970 wurden mit dieser 750er von Honda im Originalzustand neue Rundenrekorde gefahren. Und nicht nur geradeaus, wie mancher Spötter behauptet.
Die Vorderräder sollten bei diesem Modell besondere Beachtung finden. Es beginnt bei den Reifen und endet beim Öl. Hier hat sich Hydrauliköl (egal von welchem namhaften Tankstellenlieferanten) bestens bewährt, da es auch schmiert und nicht nur dämpft (wie die heutigen "Öle").
Wie so oft sind es gerade diese Kleinigkeiten, die über Begeisterung oder Angst entscheiden. Wer sich aus persönlichen Gründen für die Montage von Konis an der Hinterhand entschließt, riskiert ferner den Wegfall der Betriebserlaubnis. Diese Umrüstung ist eintragungspflichtig und eine ABE für die 750 K0 gibt es nicht.
Mit dem Originalfahrwerk und den Dämpfereinheiten (Federstufe III) gewann Honda mit einer verteuft schnell-

len CB 750 das 200-Meilen-Rennen von Daytona (1970) gegen eine starke internationale Konkurrenz.
So sitze ich wieder beim letzten Dämmerlicht in meiner Garage auf jenem alten Campingstuhl, der mich schon weiß Gott wo hin begleitet hat, und betrachte das Jahr 1969.

Der Motor, welcher 100.000 km - bei regelmäßiger Pflege - hielt, bevor er das erste Mal (wenn überhaupt) einer Überholung bedurfte. Vierzylinder in Reihe und noch eine Zündung zum Einstellen. Keine "Box", die bei Defekt komplett zu erneuern ist.

Ich kenne einen, der muß bei Honda gearbeitet haben. Der hält nur die Hand an den jeweiligen Auspuff, legt fast sein Ohr auf das (heiße) Gehäuse und nimmt dann mit einem "wissenden" Gesichtsausdruck seinen Spezialschraubendreher. Fertig. Keine Uhren, keine Schläuche. Einen Drehzahlmesser braucht er nicht. Kürzlich ist er in meine Nähe gezogen. Sozusagen quer



über die Straße.
Der Preis? Eine Flasche Bier. Sonst wäre er beleidigt. "Ehrensache" nennt er das. Fast wie 1969.
Ich kann mir nicht helfen, aber diese Motorräder leben. Und so nach und nach geht es an den Wiederaufbau der Maschine mit dem Sandgußgehäuse. Kein Nachbau, Umbau oder Privatonderspezialchopperaufbau mit 900 oder mehr ccm. Noch "hand-made" by Mr. Honda. Sonst nichts. Und dies genügt.

Reinhard Hopp

Tatzeit 1969

Halbes Leid ist geteiltes Leid!

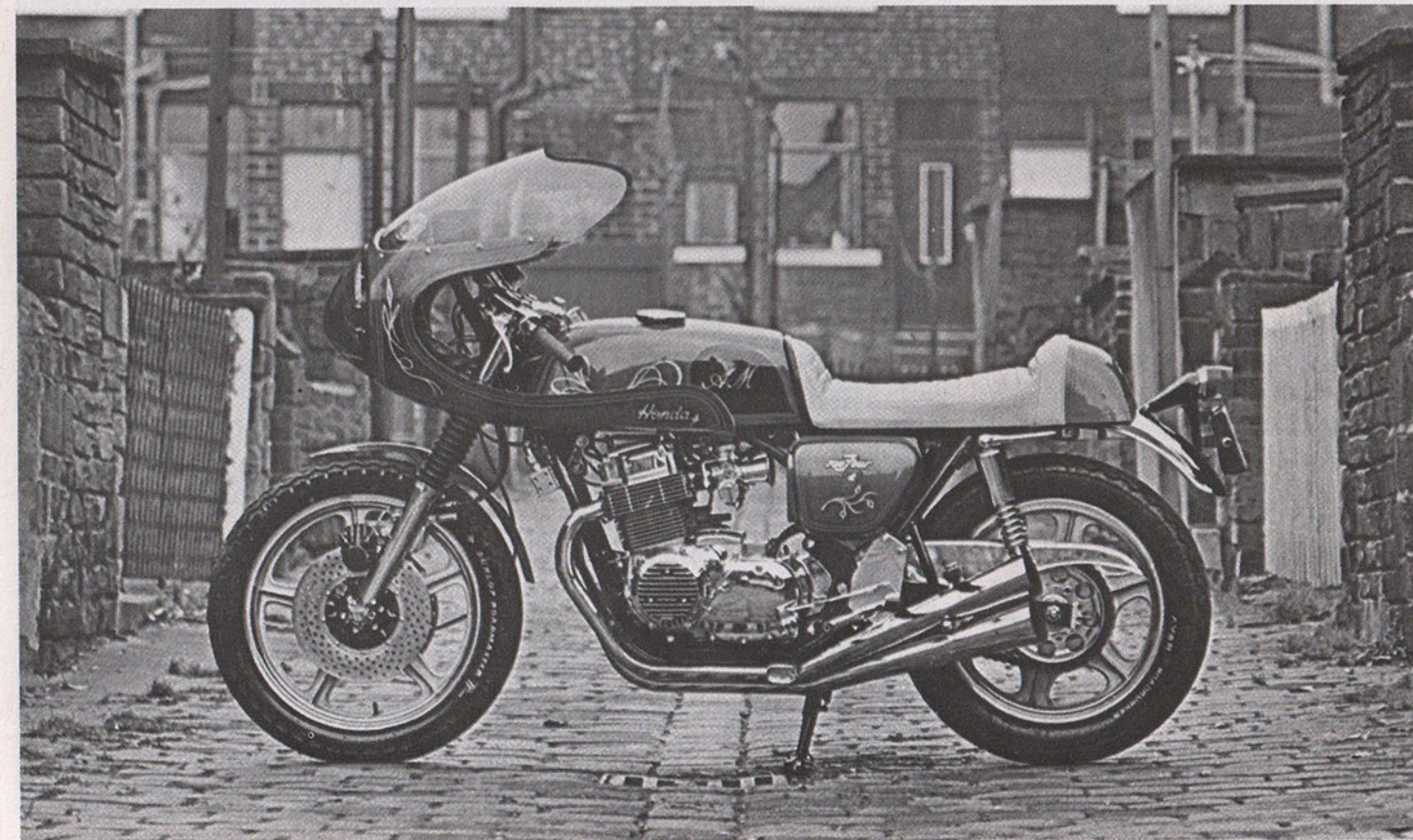
Wenn man - wie ich - das erlebte Leid im Keller oder der Garage an den "Zweiradpatienten" von Berufs wegen zu Papier bringt, sollte dies eigentlich Mut machen und das "Leid" teilen. Doch wie so oft kommt es ganz anders.

Diesesmal geht es um die Honda 750er K0 von 1969. Es ist ein Abenteuer, dieses Hobby der Wiederentdeckung

des Motorrads (wie auch der seinerzeitige Werbeslogan treffend feststellte). Weise und vorausschauend waren sie schon, die japanischen Erfinder des "Big-Bike". Erschwerend - und die Herausforderung erhöhend - ist der deutsche (und amerikanische) Basteltrieb, der den Konstrukteuren in nichts nachsteht. Mayer-, Müller- und Schulze-hondas gibt es (und gab es) genug. Daher ist es so schwie-

rig - und selten, ein Original zu finden. Erst recht, wenn die Patienten, wie in meinem Falle, so alle um die 25 Jahre alt sind. Staunend stehen dann die Youngster vor einer solch gegliederten Wiederbelebung und kommen aus dem Staunen nicht heraus.
Keine Inbusschrauben, keine luftunterstützte Telegabel, keine Konis und "Wandmalereien" aus einem Werbefilm für "heavy metal". Die "Künstler"

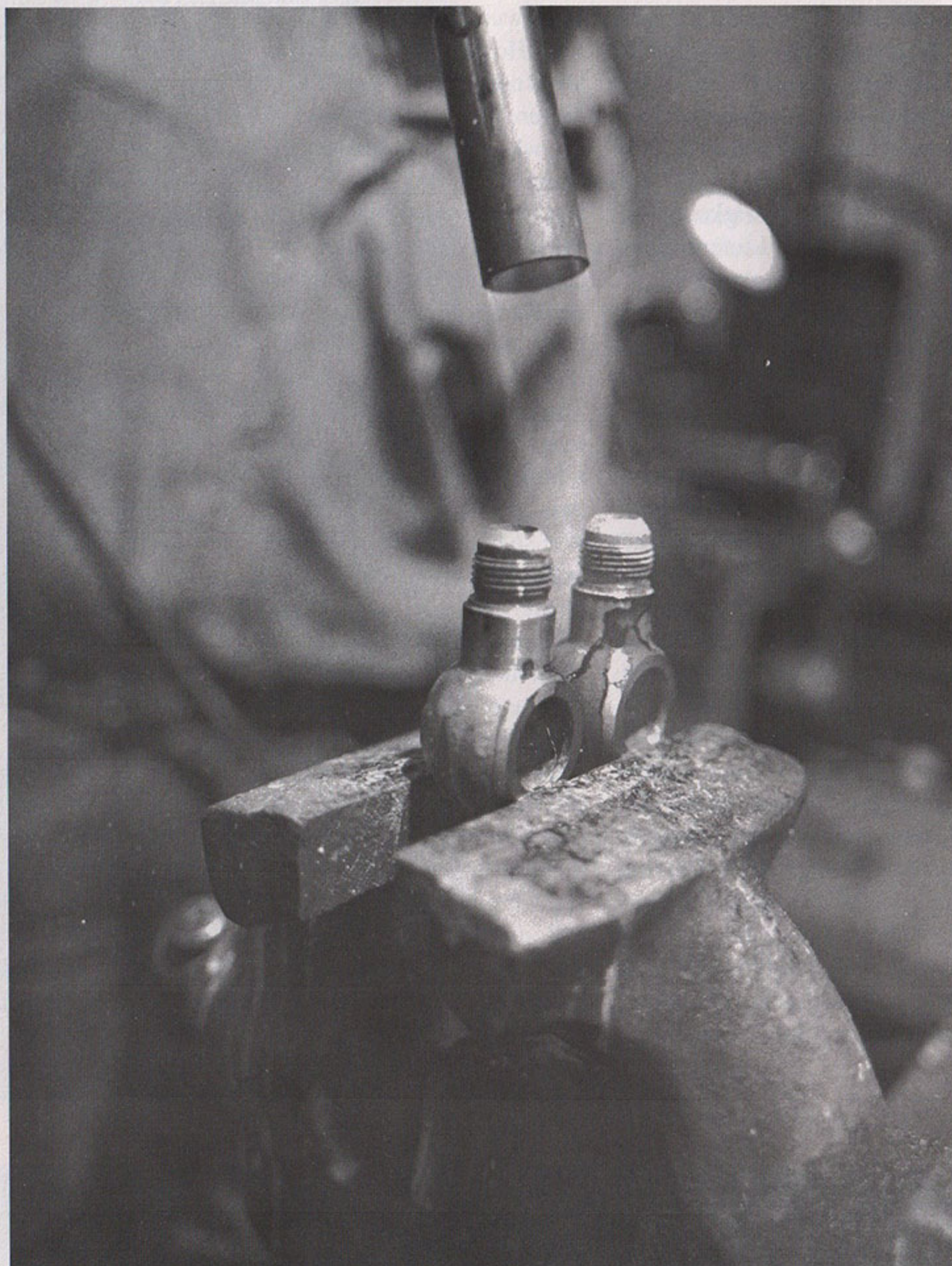
zubauen", läßt von der Freude wenig übrig.
Dagegen sind Ersatzteilbeschaffungsprobleme so harmlos wie der Austausch einer Rücklichtbirne. Was gibt es alles nicht mehr für dieses Schmuckstück! Kleine Katzenaugen, Auspuffanlage mit langen Einsätzen und "HM 300" Signet auf den Dämpfern, Originalsitzbank mit Höcker, jenen "Killschalter", der noch schwarz lackiert war oder der



Stromi Drum prüfe, wer sich ewig bindet ... 2. Teil

Wurde im vorhergehenden Bericht vorwiegend die Weichlötung behandelt, sollen nun die Vorgänge bei der Hartlötung besprochen werden.

Im Gegensatz zu der anspruchslosen Weichlötung, bei der die Verbindung ja nur auf Oberflächenhaftung (Adhäsion) beruht, also salopp ausgedrückt auf dem Klebeeffekt, sind die Vorgänge bei der Hartlötung entschieden schwieriger. Die große Anzahl der Fehlermöglichkeiten bei der Verarbeitung von Weichloten potenzieren sich bei der Hartlotverarbeitung. Zur schon bekannten Vorbehandlung der Metalloberflächen müssen darüber hinaus auch noch die physikalischen Eigenschaften Lot-Grundwerkstoff stimmen. Da bei der Hartlötung zwischen Lot und Grundwerkstoff eine sogenannte Legierung entsteht, ist die Wahl des geeigneten Lotes äußerst wichtig. Der Wunsch nach hoher Belastbarkeit kommt - genau wie beim Weichlot - auch hier noch dazu. Lote haben die Eigenschaft, auf den metallisch sauberen Oberflächen der auf Arbeitstemperatur gebrachten Grundwerkstoffe sich in alle Richtungen gleichmäßig flächig auszubreiten. Lote verlaufen, wie der Praktiker sagt. Dieser Vorgang ist nicht umkehrbar, denn der Ausgangszustand, ein kugeliges Lottropfen auf dem Grundwerkstoff, kann nicht wieder hergestellt werden. Dieses Verhalten ist aber nicht selbstverständlich. So schmilzt beispielsweise Silber bei 960 °C, also bei erheblich tieferer Temperatur als Stahl. Es ist aber nicht möglich, reines Silber als Hartlot für Stahl zu gebrauchen. Bringt man nämlich flüssiges Silber von 1000 °C auf Stahl, so verhält es sich wie Quecksilber auf Glas. Es bilden sich einzelne, voneinander unabhängige Tropfen, die wild auf dem heißen Grundwerkstoff herumtanzen. Kühlt das ganze ab, so erstarrt auch das Silber in Tropfenform,



ohne sich mit dem Metalluntergrund zu verbinden, d.h. es ist auch nicht imstande, mechanische Kräfte zu übertragen. Genau dieses Silber ist aber bereit, mit verschiedenen Nichteisenmetallen eine ausgezeichnete Legierung zu bilden. Eine Legierungsbildung, bei der ein Partner in festem Zustand bleibt (Grundwerkstoff), bezeichnet man als Diffusion. Nach den Diffusionsgesetzen diffundieren immer beide Partner ineinander, d.h. die Grundwerkstoffe (Eisen, Kupfer etc.) in die Lotschicht, wie umgekehrt Lotwerkstoffe in den Grundwerkstoff. Dies kann aber nur perfekt geschehen, wenn die thermischen Eigenschaften der zu verbindenden Metalle ähnlich sind. Unser doch nur sehr grobe Streifzug durch die theoretischen Kenntnisse bei Hartlötungen zeigt auf, wo überall üble Fallen auf den Anwender lauern können. Das ist

aber noch nicht alles. Wenden wir uns den Loten direkt zu, so kann man grob vier Gruppen aufstellen:

Gruppe 1

Sie umfaßt die bei der üblichen, verhältnismäßig langsamen Abkühlung hartgelöteter Teile einphasig, d.h. aus einheitlichen Kristallen aufgebauten Lote, nämlich das reine Kupferlot und die Kupfer/Zinn-Lote.
Bezeichnung: L Cu; L S Cu, L Sn Bz 4 oder L-Sn Bz 12.

Gruppe 2

Sie umfaßt die messingartigen Lotlegierungen, die immer zwei- oder mehrphasig, d.h. aus mindestens 2 verschiedenen Kristallarten, aufgebaut sind, und zwar

alle Cu/Zn, Cu/Ni/Zn und Ag/Cu/Zn-Lotlegierungen.

Gruppe 3

Sie umfaßt die Vierstofflegierungen auf der Basis Ag Cd Cu Zn, die alle aus mehreren Kristallen aufgebaut sind. Hierzu gehört z.B. das L = Lot Ag 30 Cd.

Gruppe 4

Sie umfaßt die phosphorhaltigen Lote, die aus zwei oder mehreren verschiedenen Kristallarten aufgebaut sind. Hierzu gehört z.B. L Ag 15 P.

Genau wie beim Weichlot bestehen die Bezeichnungen für Hartlot aus den Kürzeln für die enthaltenen chem. Elemente mit nachfolgender Prozentzahl. Das reicht aus, um ein Lot zu identifizieren und einzuordnen. In der Praxis zeigt es sich aber, daß die verschiedenen Hersteller ihr Firmenlogo in die Bezeichnung mit einfließen lassen. Das sieht dann so aus: Degussa 4576 entspricht L-Ag 45 Sn oder Poro® Ag 34 Sn entspricht L-Ag 34 Sn oder Grilot 16 entspricht L-Ag 55 Sn

Stößt man bei der Beschaffung auf solch ein verschlüsseltes Kürzel, so bleibt nichts anderes übrig, als das von diesem Hersteller herausgegebene Handbuch "Schweißzusatzwerkstoffe" zu erfragen.

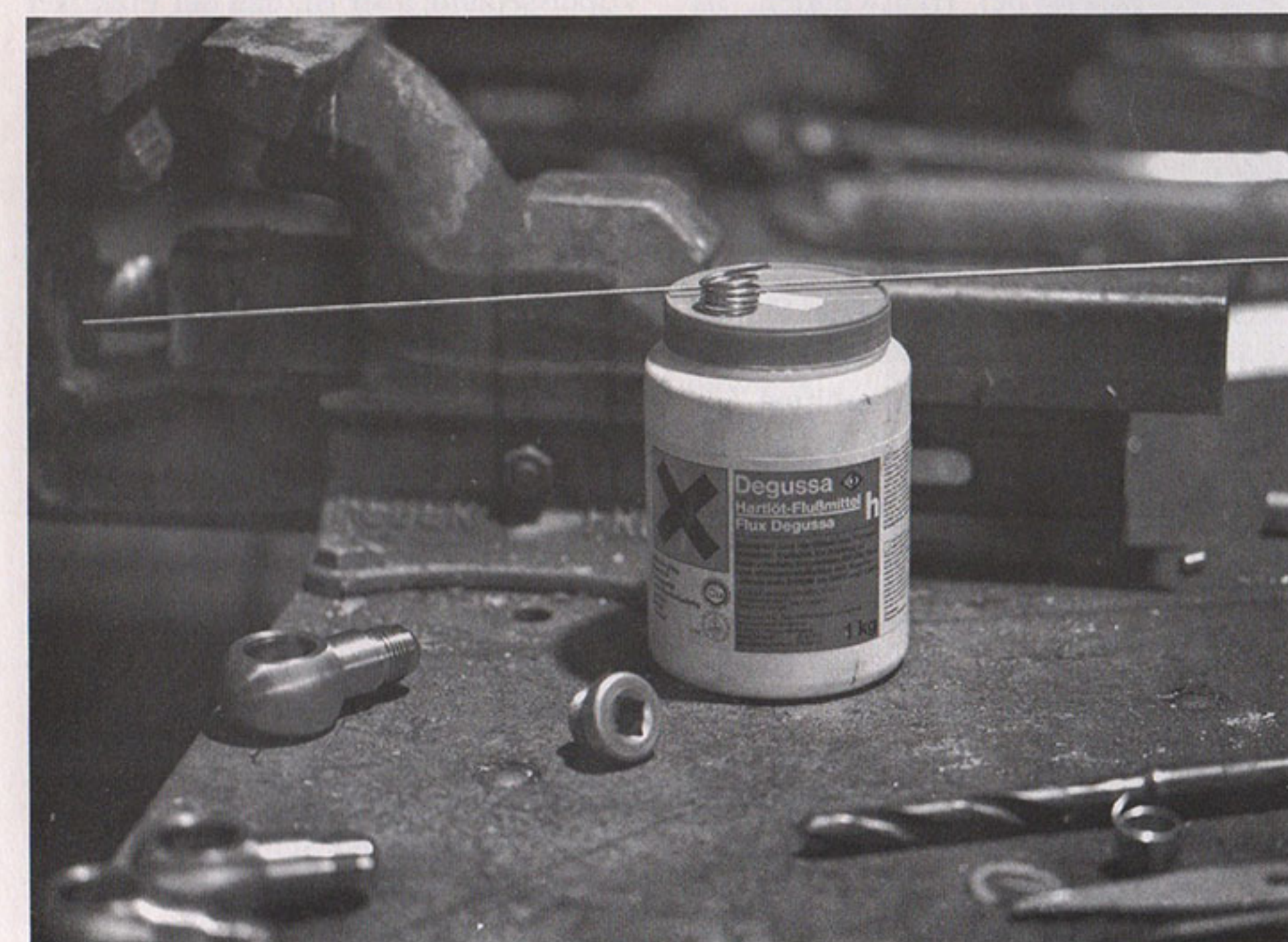
Diese Handbücher können durchaus Buchformat erreichen. Je umfangreicher diese Werke, umso unwilliger werden sie über die Ladentheke gehen. Ist man aber

bereit, eine Schutzgebühr zu entrichten, so lohnt sich diese Anschaffung allemal. Ein empfehlenswertes Handbuch ist z.B. von der Messer Griesheim GmbH in 6230 Frankfurt am Main 83 herausgegeben worden. Es wird vertrieben von der Informationsabteilung und heißt "Handbuch Schweißzusatzwerkstoffe, Broschüre 40.001".

Bei Grilot 6 = L Ag 40 Cd ein hoch silberhaltiges Hartlot mit niedrigster Arbeitstemperatur steht u.a. bei "Besondere Hinweise" in dieser Broschüre: "Flamme des Lötbrenners leicht reduzierend einstellen (Brenngasüberschuß). Lötstelle und Umgebung ausreichend mit Flußmittel be-

streichen. Nach der Lötung Flußmittelrückstände sorgfältig entfernen, sie sind in Wasser löslich."

Das ist schon eine Menge Information für den Handwerker, darüber hinaus stehen vor jedem Informationsblock weitere praktische Ratschläge. Natürlich macht man sich recht abhängig von der Firma, die man als Einsteiger zuerst gewählt hat. Die angebotenen weiteren Hilfsmittel sind natürlich immer genau auf das Herstellerprogramm abgestimmt und erbringen beste Ergebnisse, sagt die Werbung. Aber keine Angst, Lote mit gleicher oder sehr ähnlicher Zusammensetzung ergeben immer vergleichbare Ergebnisse.



Gerade deshalb lohnen sich Preisvergleiche, denn die Kosten für einen Lotstab bewegen sich nicht im Pfennig-, sondern im Markbereich.

Flußmittel

Ohne Flußmittel geht nichts. Die Aufgabenstellung liegt ja darin, die zu verlötenden Stellen metallisch blank zu halten und Oxidschichten abzuwehren. Und hier an dieser Stelle wird die Chemie gefordert. Erfüllt werden diese Bedingungen von einigen recht üblen Chemikalien. Gleich im voraus: das milde und umweltfreundliche Produkt muß noch erfunden werden. Was uns angeboten wird, sind äußerst aggressive Substanzen. Deshalb wird die Zusammensetzung der Flußmittel von den Herstellern nur in allgemeinen Informationen beschrieben. Als Beispiel: Bo-

raxfreies Spezialflußmittel in Pastenform. Aus allen Informationen verschiedener Hersteller geht aber einheitlich hervor, daß die Absaugung am Arbeitsplatz äußerst wichtig ist.

Beim Lötvorgang reagieren feste und flüssige Phasen miteinander unter Bildung von

- Rauchen,
- Gasen und
- Aerosolen

- Fluoride,
- Formaldehyd,
- Bromide.

Dies ist nur eine begrenzte Auswahl der Möglichkeiten. Auch wenn jetzt nicht jeder sofort die Problematik erkennt, der Fachmann ist sich der Gefahr wohl bewußt. Deshalb stehen auf den Gefäßen, die Flußmittel enthalten, Sicherheitshinweise, die genau beachtet werden sollten. Auszug:

“Flußmittel enthalten aggressive Chemi-



als luftverunreinigende Stoffe. Diese können bei unzureichenden Entsorgungsmaßnahmen inhalatorisch mit der Atemluft in den menschlichen Organismus gelangen und dabei unter bestimmten Umständen zu gesundheitlichen Schäden führen.

Als charakteristische Kenngrößen kommen dabei in Frage:

- Arbeitstemperatur
- Löttemperatur
- Lötzeit
- Wirkzeit
- von

1. Loten,
2. Flußmitteln,
3. Bindemitteln,
4. Grundwerkstoffen.

Freigesetzt können dabei werden:

- Zink- und andere Metallchloride,
- organische Säuren,
- Cadmium,
- Amine, Diamine und Harnstoff,
- organische Halogenverbindungen,

kalien, um überhaupt wirken zu können. Bei falschem Umgang können diese Bestandteile für den menschlichen Organismus schädlich sein. Die Berührung der Haut, besonders bei Hautwunden, ist daher zu vermeiden. Gegebenenfalls sind ungeschützte Hautpartien mit einer Schutzsalbe einzureiben. Außerdem ist darauf zu achten, daß Flußmittel nicht in den Magen-Darmtrakt gelangen. Vor dem Berühren von Speisen ist deshalb auf Sauberkeit der Hände zu achten. Zum Schutz der Atmungsorgane sind Werkstatt oder Arbeitsplatz hinreichend zu belüften.“ Wie zu allen Ratschlägen, auch hier die typische Gummiempfehlung: Zum Schutz der Atmungsorgane hinreichend belüften. Was ist denn nun eine hinreichende Belüftung? Ein geöffnetes Fenster? Gerade an dieser Stelle sollte jeder wirklich penibel arbeiten, denn es sind ausreichend böse Erfahrungen gesammelt worden. Eine ausreichende Belüftung ist nur dann gegeben, wenn die aufsteigenden Schwaden vor Erreichen der Atmungsorgane abgesaugt sind. Im Handel

werden Saugrichtungen angeboten, die diese Forderung erfüllen. Für den Normalverbraucher nicht bezahlbar. Theoretisch könnte man im Freien arbeiten, denn hier ist ausreichend Lüftung vorhanden. Aber diese Empfehlung ist nicht praxisnah. Bleibt also nur die Eigeninitiative. Eine Möglichkeit ist durchaus der alte Staubsauger. Der Saugschlauch muß nahe am Lötplatz angebracht werden, wobei die Schwaden nach unten von der Atmung weg abgezogen werden. Zu beachten ist aber, daß der Staubsauger nur Grobstaub zurückhält, die in unserem Fall auftretenden Aerosole und Feinstäube passieren ungehindert den Filterbeutel und werden in den Raum ausgestoßen. Der Staubsauger muß also außerhalb des Arbeitsraumes stehen und da, wo er abbläst, dürfen sich natürlich keine Menschen aufhalten. Es sollte aber beachtet werden, daß wirklich nur ein alter Staubsauger benutzt wird. Dieses Gerät hält nicht allzulange die Einwirkung dieser aggressiven Schwaden aus. Er wird bald zerfressen sein.

Und noch eine negative Erscheinung wird sich zeigen. Durch den Luftzug am Arbeitsplatz wird die dem Werkstück zugeführte Wärme recht schnell abgesaugt. Man verbraucht also zum Lötvorgang mehr Energie. Eine Verbindungstechnik mit Tücken, wie man sieht. Wird die Handwerkskunst aber beherrscht, so können die erzielten Ergebnisse durchaus befriedigen.

Wärme

Voraussetzung aber ist, daß der Praktiker eine ausreichend dimensionierte Flamme zur Verfügung hat und auch mit ihr umzugehen weiß. Im Handel werden viele Varianten angeboten, die mit Kartuschen und Spezialbrennerkopf ausgerüstet sind und “auch zum Hartlöten eingesetzt werden können”. Leider reicht die Energie nicht immer aus, um größere Werkstücke ausreichend zu erwärmen, ja, es kann sogar passieren, daß zugeführte und abgeleitete Wärme sich einpendelt und die Arbeitstemperatur dadurch einfach nicht erreicht wird.

Die Fehlerquellen bei Lötungen sind also so vielfältig, daß der Kreis der Köpfer recht klein ist. Übrigens, wer gut schweißen kann, hat noch lange nicht das Geschick für eine gute Lötung.

Schluß: Flamme und Schweißung

Text: Jürgen Strohmenger

Fotos: Rainer Baues

Wußten Sie schon...

Der Regler - die Ursache aller Elektrikprobleme?

Mit 15 Jahren war ich in unserer Clique der einzige, der die Zündzeitpunkte an unseren Mofas einstellen konnte. Heute, 22 Jahre später, traf ich Brummi wieder, der mich bat, ihm bei seiner R 67 zu helfen. Mein Ruf als Strippenzieher hatte diese lange Zeit anscheinend unbeschadet überdauert. Anders konnte ich es mir nicht erklären, wieso Brummi gerade meine Hilfe wünschte.

Brummis Problem bestand darin, daß die Ladekontrolllampe seiner BMW dauernd leuchtete und daß die Batterie nicht geladen wurde. Auf den Rat vieler Fachleute hörend (“Das ist der Regler!”), baute er den Original-Regler aus, feilte die Kontakte mit Schleifpapier blank und bog die Kontaktfedern einfach mal so nach. Die Lampe brannte weiter!

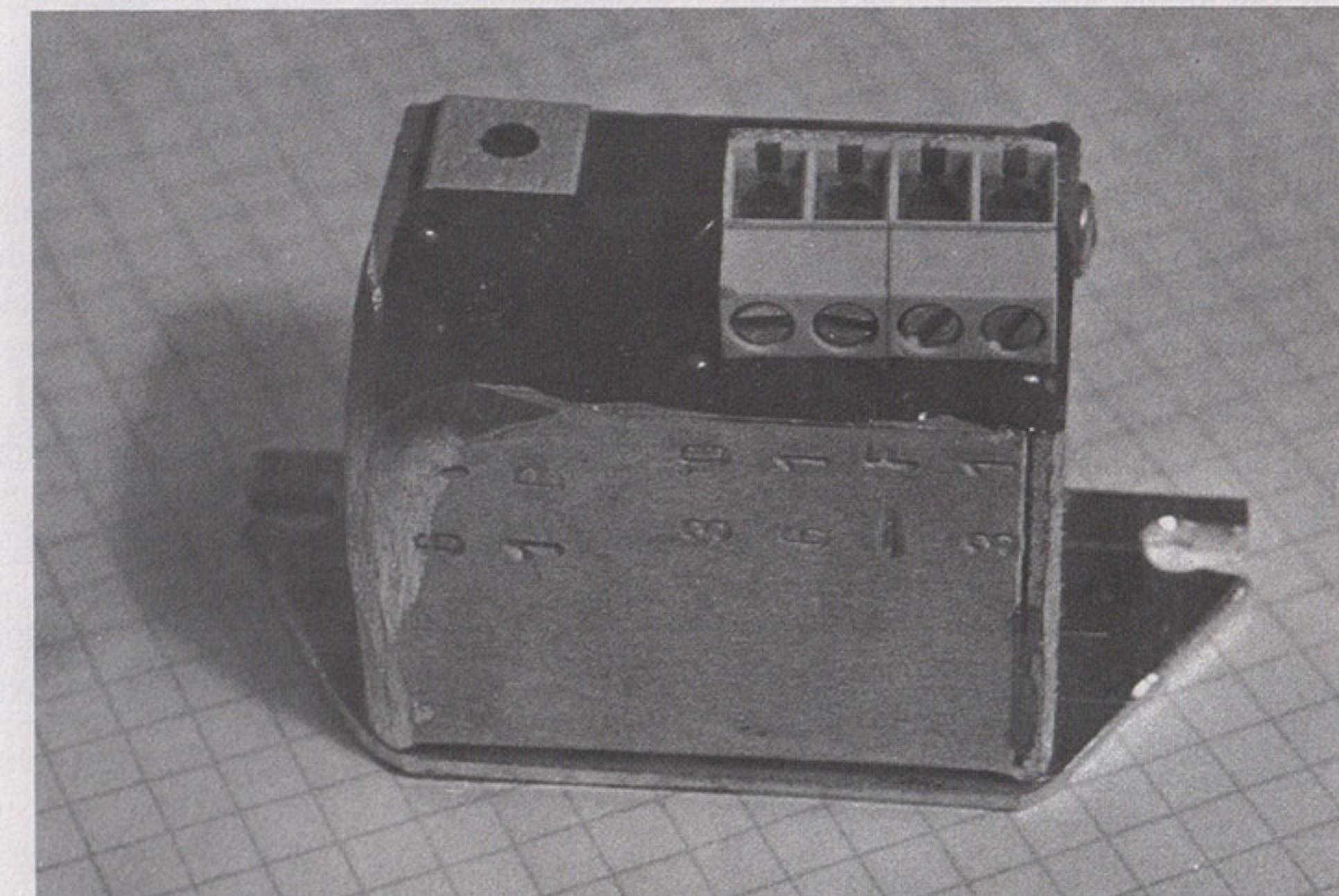
Jetzt stellten sogenannte Fachleute sachkundig fest, daß er den Regler kaputt repariert hätte, da wäre “wohl ein neuer fällig!” Flugs bestellte Brummi in Uli's Motorradladen (Guteutstraße 144 - W-6000 Frankfurt) einen elektronischen Regler (188,10 DM einschließlich aller Nachnahme- und Versandkosten).

Die Elektronik des neuen Reglers ist wartungs- und verschleißfrei, da es keine mechanischen Kontakte mehr gibt. Die Bauteile sind in Kunststoff eingegossen und von einem Leichtmetallgehäuse ummantelt. Das Ganze macht einen soliden Eindruck. Brummi öffnete an der R 67 das LIMA-Gehäuse, überließ mir die Arbeit und versorgte mich dabei mit moralhebenden Sinnesprüchen. Da er laufend für Zigaretten und Kaffee sorgte, überstand er schadlos die Situation.

Ich löste die Kabel des Originalteils und die Befestigungsschrauben. Dabei verbrannte ich mir tierisch den Unterarm am heißen Auspuffkrümmer des linken Zylinders: Scheiß Boxermotor! Die Befestigung des neuen Reglers ergab keine Probleme. Aufgrund der mitgelieferten Anleitung konnte ich die Kabel richtig anklemmen (Drei Kabel: von Kohlebürste (Anschlußplatte 61) an Regler 61 - von Pluspol Batterie (Anschlußplatte 30/51) an Regler 30 - Litzen-Kabel mit vielen kleinen Drähten aus LIMA kommend an Regler F (Feldanschluß). Dabei stellte ich fest, daß die Elektrik von Brummis BMW im miesesten Zustand war: Alle blanken Kabelenden oxidiert. Bei 6 Volt kommt da nicht mehr viel durch.

Eine extra Masseverbindung vom Regler ist nicht nötig, wenn er am alten Platz montiert wird. Er erhält den Masseschluß durch die Halteschrauben.

Startversuch: Die Ladekontrolllampe leuchtete nun überhaupt nicht mehr. Der Motor sprang an, doch die Hupe hupte nicht, das Licht brannte nicht - die uralte Batterie war völlig leer (die BMWs springen, dank der Magnetzündung, auch ohne Batterie an). Etwas angenervt verpflanzte ich den Akku aus meiner



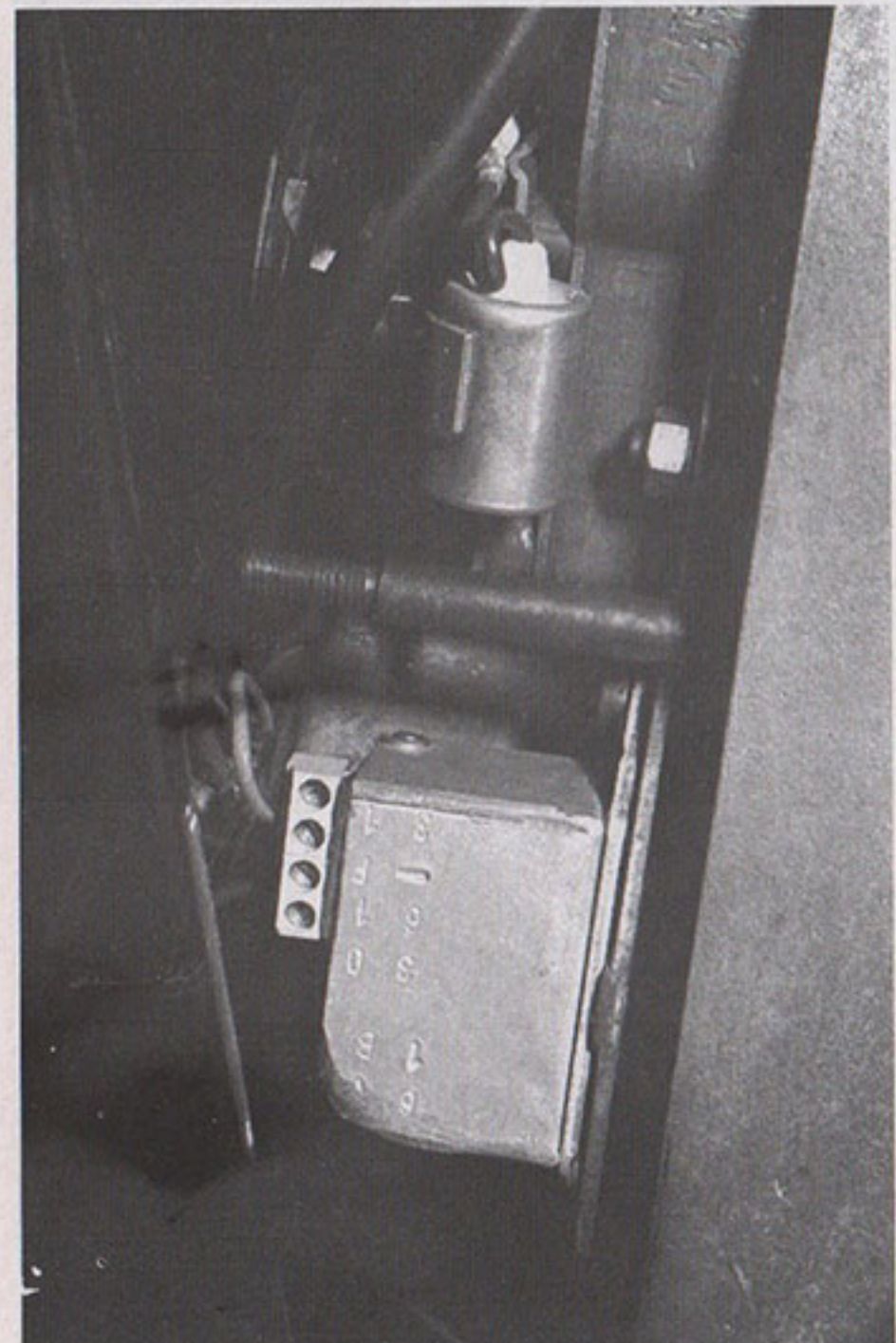
oben: Der genau in das LIMA-Gehäuse passende elektronische Regler aus Uli's Motorradladen, Frankfurt (Foto Kurze)
unten: Auf diese Spule (Widerstand) kann man, bei Verwendung des elektronischen Reglers, verzichten (Foto Kurze)



Mühle in die BMW. Sieh da, die Ladekontrolle brannte.

Zweiter Startversuch: Motor sprang an, Ladekontrolle verlosch nicht, aber mir ging ein Licht auf. Die Ursache war nicht der Regler, von Brummis kaputtrepariertem Teil einmal abgesehen. Die Ursache war eine LIMA-Kohle für einsuffzig. Sie saß schief in ihrer Führung und stellte keinen richtigen Kontakt zum Kollektor her. Brummis intensive Suche im eigenen Ersatzteillager (Zigarrenkiste) war vom Erfolg gekrönt. Das einzige Neuteil in einem Haufen alter Schrauben und anderer rostiger Kleinteile war ein Paar Kohlen. Und damit hatte das Problem ein Ende. Übrigens läßt sich Uli's elektronischer Regler im Bereich von ca. 6,4 bis 7,8 Volt (Sommer- und Winterbetrieb) einstellen.

pk



links:
Der neue Regler ist einfach einzubauen, wenn man auf die heißen Auspuffkrümmer eines BMW-Boxers achtet. Die Verdrahtung macht keine Schwierigkeiten.
Wenn man an einer kleinen Schraube am Regler dreht, verstellt man die Ladespannung. Wir bekamen 7,8 Volt heraus, ausreichend um mit Licht zu fahren und die Batterie zu laden. Trotzdem empfiehlt sich die Schaltung des Scheinwerfers über Relais, wie in GP 7/92 Seite 19 beschrieben.
(Foto Kurze)

Dichtringe und Wellendichtringe: PUCH 125 SV/SVS + 175 SV/SVS			
Verwendungsort	St	Maße	Mat.
Dichtringe			
Hinterradfederung, Ölablaßschraube	4	8 x 14 x 1	Al
Auspuff	2	32 x 40 B	EA
Kraftstofffilter 125 SV, 175 SV/SVS	1	11 x 14 x 1	Fi
Tankdeckel	1	59 x 79 x 3	Kku
Wellendichtringe			
Kurbelwelle rechts	1	20 x 35 x 10	
Kurbelwelle links	1	20 x 47 x 10	
Getriebewelle rechts	1	17 x 30 x 7	
Maße: Innendurchmesser x Außendurchmesser x Dicke			
Material bei Dichtringen: Al = Aluminium • EA = Eisen-Asbest • Fi = Fiber • Gu = Gummi • K = Kork • KA = Kupfer-Asbest • Fz = Filz • Pa = Papier			

BING - Vergaserbestückung und Einstellung: Hoffmann Gouverneur 250 cm³

Vergasertyp	1/24/73
	Schrägdüsenvergaser
Motoranschluß	Flansch
Filteranschluß	40 mm
Schwimmergehäuse kpl.	--
Schwimmergehäuse	fest links
Schwimmergehäusedeckel	32-160
Schwimmer	35-070
Kraftstoffanschluß	--
Durchmesser	6 mm
Gasschieber	22-540
Mischkammereinsatz	--
Hauptdüse	44-031
	110
Nadeldüse	45-281
	1508
Leerlaufdüse	44-031
	35
Düsennadel	46-255
Nadelstellung	3
Luftregulierschraube offen	1 x

ZÜNDAPP Norma und Comfort • Baujahr 1952 • Lagerverwendung

Verwendungsstelle	Lagerart	Anzahl	Bezeichnung	Abmessungen (mm)
Räder	Rillenkugellager	2	6203 Z	17 x 40 x 12
	Rillenkugellager	2	6203 Z	17 x 40 x 12
Vorderrad	Kugel DIN 5401	36	6	6 mm Durchmesser
Lenkung	Rillenkugellager	2	16007	35 x 62 x 9
	Rolle DIN 5402	38	5,5 x 8	5,5 Durchmesser x 8 lg.
	Kugel DIN 5401	2	6	6 Durchmesser
	Kugel DIN 5401	40	4	4 Durchmesser
Getriebe				
Motor	Rillenkugellager	1	6305 Z	25 x 62 x 17
	Zylinderrollenlager	1	NJ 305	25 x 62 x 17
	Rillenkugellager	1	6203	17 x 40 x 12
Pleuel	Nadel	18	2,5 x 25,4	2,5 Durchmesser x 25,4 lg

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

Schützt der Verkehrsrechtsschutz?

Vielen Motorradfahrern ist es bis zum ersten Verkehrsrechtsschutzfall unbekannt, daß in der gewöhnlichen Prämie bei vielen Anbietern nur ein Fahrzeug versichert ist. In den meisten Fällen besitzen Kradler oft einen PKW und ein oder mehrere Motorräder. Kommt es also zu einem Steit anläßlich des Kaufs oder Verkaufs einer Maschine, ganz gleich ob diese zugelassen oder nicht, wird der eigene Rechtsanwalt seine Rechnung und die Gerichtskosten vom Motorradfreund einfordern. Dieser guckt dann erst mal ganz schön in die Röhre, glaubte er sich gegen juristische Fährnisse im Umgang mit Benzinvehi-keln geschützt.

§

Es gilt, den Dekkungsumfang einer Verkehrsrechtsschutzversicherung vorher zu überprüfen. Die Unterschiede zwischen den Anbietern können da gewaltig ein. Wir sind mit unserem oben angeführten Fall zu den Versicherern getapert und fragten mal "janz dumm".

§

Hier das Ergebnis: Ist das Zweitfahrzeug versichert, wird man sich etwas gelassener zurücklehnen können, wenn der Verkauf eines schrottreifen Bastlerstücks so unglücklich schriftlich festgelegt wurde, daß der ebenfalls rechtsschutzversicherte Käufer seinen Anwalt aufsucht, nachdem ihn ein heftiger Anfall von Kaufreue befallen hat.

§

Bei Sammler- und Bastlermaschinen sollte man sich zunächst einmal vor den Formularverträgen der Autoclubs hüten, weil diese hierauf nicht zugeschnitten sind.

§

Grundsätzlich sollte das Stück so verkauft werden wie be-sichtigt und besehen, unter Ausschluß jeglicher Gewährleistung für das Ganze oder Teile. Dokumente oder mit-veräußerte Kleinteile sollten gesondert erwähnt werden. Verlangt der Käufer Zusiche-

§

Ein leidiges Problem der Praxis sind Zusicherungen zur Unfallfreiheit. Oft verfolgt der Käufer die Lebensgeschichte des Motorrads anhand der Eintragungen im Brief zurück, um so doch noch einen Ansatz zu finden, der es ihm ermöglicht, den Kaufvertrag auszuhebeln. Da wohl gerade bei alten Maschinen der eine oder andere Eigner nicht im Brief erscheint, sollte man annehmen, auf die Aussagen der Briefeigentümer sei Verlaß, weil nur sie mit dem zugelassenen Krad in Unfälle verwickelt sein können. Wer so denkt, übersieht, daß nicht jeder Bürger ständig nur Erlaubtes tut. Es gibt ja die Überführungskennzeichen, mit denen man unter bestimmten Voraussetzungen, ohne daß eine Zulassung erfolgt ist, am Straßenverkehr teilnehmen darf.

§

Zusammengefaßt empfiehlt sich für den Verkäufer, bei Abschluß des Vertra-



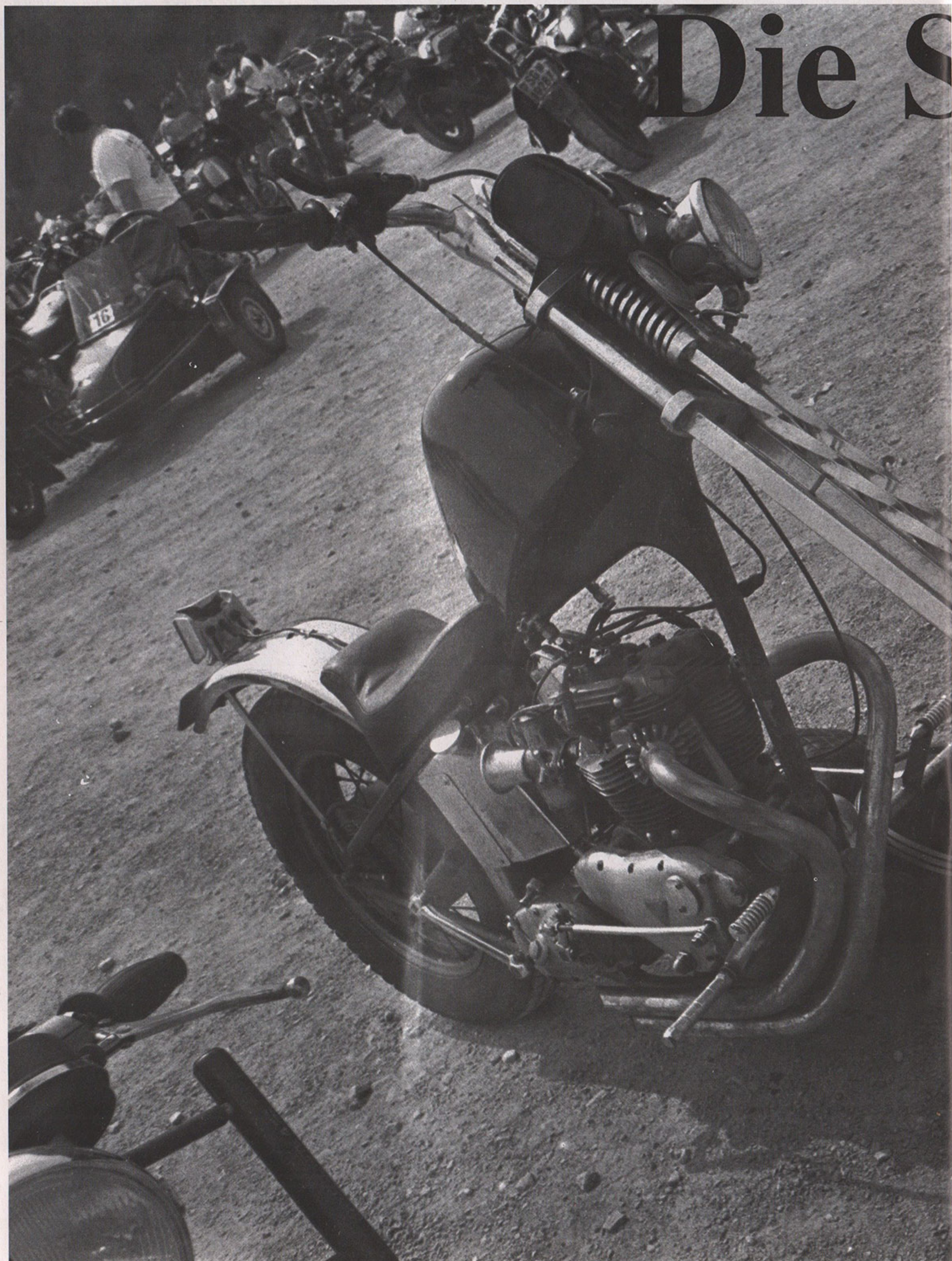
Ärger mit Justitia?

In loser Folge werden wir, nicht zuletzt auf Anregungen aus dem Leserkreis hin, Probleme ansprechen, die Freunde klassischer Motorräder bedrohen und nicht aus der Familie der Kolbenfresser und Kupferwürmer sind. Rechtsanwalt Michael Nolle, aus Bremen, konnte als kompetenter Kenner juristischer Materie gewonnen werden. Ganz gleich, ob Versicherungsärger oder Streß mit dem Verkäufer, Michael Nolle plaudert aus dem Nähkästchen.

Andy

ges auf der gesetzlich nicht zwingend vorgesehenen Schriftform zu bestehen und nicht mehr zu behaupten und zu schreiben, als mit gutem Gewissen gesagt werden kann, da die Gerichte, sofern der Käufer Zeugen aufbietet, auch Äußerungen bewerten, welche nicht im Vertrag stehen, wenn nur ein Zusammenhang mit dem Entschluß des Käufers, den Vertrag abzuschließen, erkennbar wird.

Michael Nolle



Die Schreckensmär vom Zubehör

oder: Was darf man Motorradfahrern alles zumuten?

So manchen Motorradfahrer packt irgendwann ein unwiderstehliches Bedürfnis, an seiner Mühle irgendwas dranzubauen, abzuschrauben, zu verbessern oder sie wenigstens optisch so zu verändern, daß eben jene Mühle sich aus der Masse ihrer Fließbandgeschwister unverwechselbar hervorhebt. Wenn auch derartige Bestrebungen vom Gesetzgeber hierzulande nicht eben mit Begeisterung gesehen werden, gibt es doch ein paar Leute, die An- und Umbauteile herstellen (lassen) und anbieten bzw. solche, die

sich Gedanken um mögliche Verbesserungen gemacht haben (oder dies zumindest vorgehen ...), und daher sind alle möglichen, gelegentlich auch unmöglichen Umbausätze und Spezialanfertigungen im Handel. Angeboten werden solche Dinge oft mit vollmundigen Versprechungen auf Kunstdruckpapier. Hat man sich aber erst einmal die Wundertefle schicken lassen, so stellt sich oft genug Ernüchterung, in manchen Fällen sogar herbe Enttäuschung ein.



Ich möchte im folgenden ein paar besonders charakteristische Fälle herausgreifen, die meiner Meinung nach für den beträchtlichen Teil einer ganzen Branche stehen. Fangen wir gleich mal mit meinen eigenen Erlebnissen an: Vor etlichen Jahren wollte ich mir selbst auch einmal etwas Gutes tun und kaufte mir daher ein Paar Seitenkoffer eines bekannten Herstellers, der mit diesen Dingen groß geworden war. Zu dem Zeitpunkt, als dieser Mann die ersten Prototypen baute, da fuhr er selbst noch Motorrad und achtete darauf, daß man die Koffer so anbringen konnte, daß möglichst wenig Spantquerschnitt verschwendet wurde. Daher waren die Koffer so geformt, daß sie sich hinter dem Federbein dicht ans Rad schmiegen. Das ist viele Jahre her, und als ich mir die berühmten Behältnisse zulegte, war ein Satz von Befestigungsteilen dabei, der nicht nur überhaupt nicht an mein Motorrad paßte (obwohl er ausdrücklich für den betreffenden Typ vorgesehen war), sondern, nachdem beim Passendmachen eine Menge Chrom geopfert werden mußte, was dem Rost freie Bahn verschaffte, die beiden Koffer auch in einem solchen Abstand von der Maschine hielt, daß die komplizierte Form der Kofferböden (die ohnehin nur für ein einziges Motorrad vorgesehen und bei meinem ebenfalls nicht brauchbar war) sich als völlig sinnlos erwies. Lediglich das Packen wurde dadurch erschwert.

Daß sich die teuren Koffer dann auch noch als keineswegs wasserdicht erwiesen, machte die Freude komplett. War allerdings meine eigene Schuld: Hätte mir lieber nochmals Isolierkästen dranhängen sollen, wie seinerzeit an der Suzuki. Das kommt von unangebrachter Eitelkeit!

Also, dran waren die Dinger nun, so weit, so gut. Als nächstes folgte ein Paar von Schall-

dämpfern, weil die Originale es nicht mehr taten. Mein Händler, ein lieber Mensch, empfahl mir welche aus Italien, mit ABE - und ein ganzes Stück billiger. Also her damit. Die Töpfe ließen sich anstandslos montieren, und dann fuhr ich zum TÜV. Den Beipackzettel mit der ABE hatte ich natürlich dabei. Der Mann vom TÜV hatte auch gar nichts dagegen: er wollte nur die Nummer sehen, die irgendwo mindestens auf einem Topf stehen mußte. Also ehrlich, Leute - wir haben die verdammte Nummer zu zweit eine gute halbe Stunde lang gesucht, mit Drunterlegen und allen Schikanen. Nix zu finden. Also nochmals die 30 km zum Händler gebraten und ihm die Story erzählt. Der mußte ja wohl ... Denkste! Der fand auch nichts. Ein neu aus der Verpackung geholter Topf offenbarte dann endlich das große Geheimnis: die Nummer war schon da, aber nur sehr schwach eingezägt (nicht gestempelt!), und nur wenn man genau wußte, wo man suchen mußte, konnte man diese Nummer sehen. Und nur von der anderen Seite schräg durch die Speichen hindurch! Wieder was dazugelernt.

Ein paar Tage später stand ich dann in aller Herrgottsfrühe fröstelnd vor dem Haus und packte die Kiste auf, um zur TT zu starten. Ich hatte mich mit zwei Freunden verabredet, uns an einem bestimmten Autobahnparkplatz zu treffen. Plötzlich traf mich ein Schock: Die Koffer paßten auf einmal nicht mehr! Ich hatte mir bei den neuen Flüstertüten nichts Böses gedacht, und nun stellte sich heraus, daß sie eine etwas andere Form hatten als die Originale. Sie liefen nach hinten konisch aus wie ein Megaphon, und dadurch war kein Platz mehr darüber für die Koffer ...

Nun galt es also, in fieberhafter Eile alle Befestigungsteile zu lockern und zu versuchen,



oben: Alles eine Frage der Anpassungsfähigkeit. rechts: Das Tragbild der Nocke verläuft in einer Kurve, die hauptsächlich zum Rand hin orientiert ist.

den ganzen Krempel anzupassen. Es ging soeben mit Hängen und Würgen. Die Koffer standen voll auf dem Rand der Auspufftöpfe und waren nach einigen Kilometern prompt durchgeschmolzen. Machen konnte ich gar nichts dagegen,

also wenigstens so umpacken, daß die Butter nicht gerade auf dem Auspuff zu liegen kam und die Gaskartuschen möglichst in der entfernten Ecke lagen! An die 100 km lang hatte ich das Gefühl, auf einer Bombe zu sitzen. Als ich dann

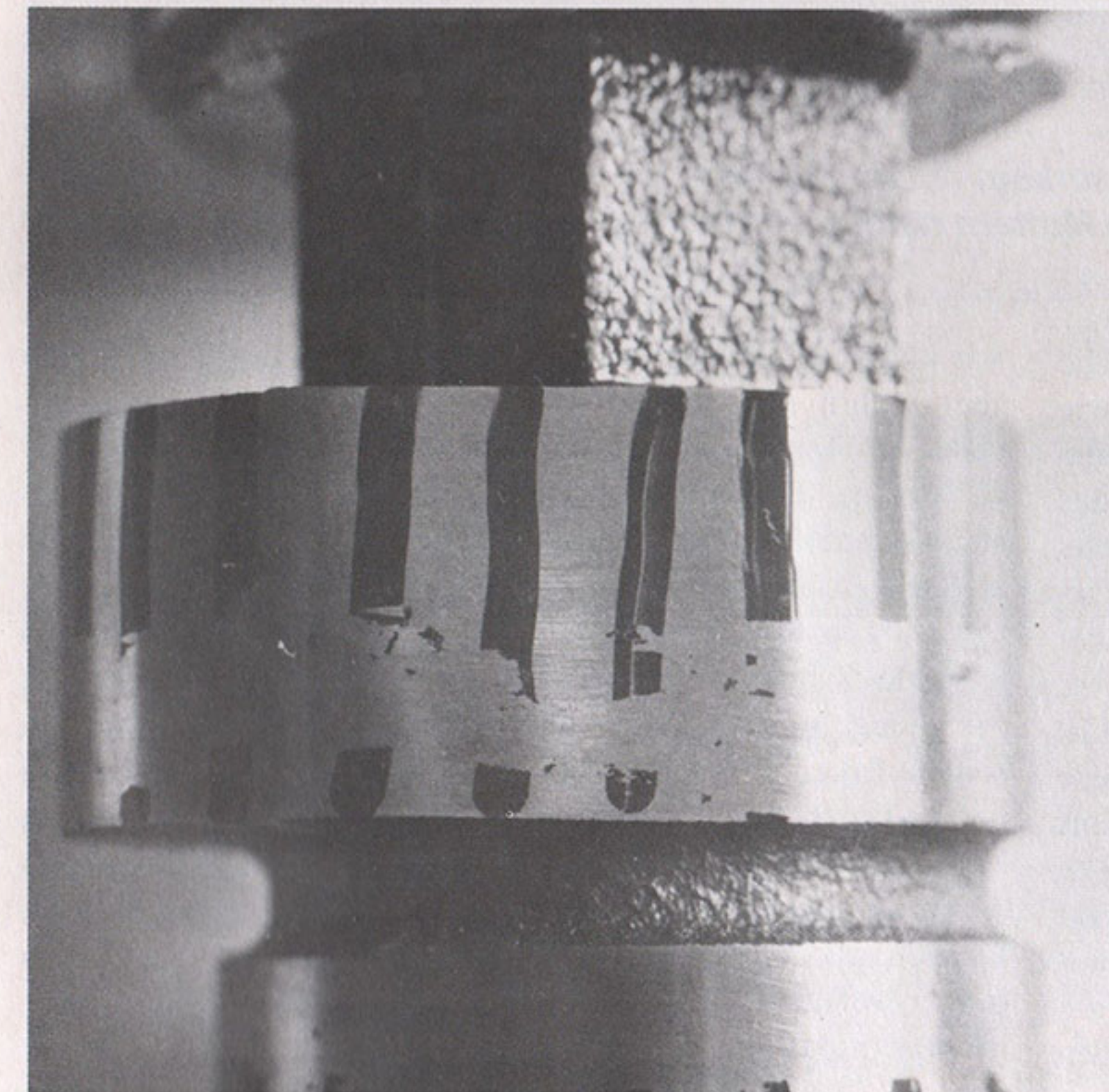
noch nicht hochgegangen war, nahm ich die Sache mit mehr Gelassenheit. Mein Quartierwirt auf der Insel verhalf mir dann zu ein paar Asbestplatten, die den Kofferinhalt vor der Hitze schützten. Nächstes Jahr kommen wieder Originaltöpfe dran. Es war eben schon immer etwas Teurer ...

Nach diesen eher harmlosen Erlebnissen wird aber nun etwas schwereres Geschütz aufgefahren. Ein guter Freund von mir fährt eine Yamaha SR500. Irgendwie lief die Kiste nicht so recht und klapperte wie eine Schwarzwaldmühle (sie war gebraucht), und beim Nachsehen stellte sich beträchtlicher Verschleiß der Kipphebel heraus. Das waren noch die alten, die genau in der Mitte der Gleitfläche eine Schmierbohrung haben. Diese Konstruktion kann man - ungeachtet all der schönen Sachen, die man bei Yamaha ansonsten baut - nur als vollkommen schwachsinzig bezeichnen: Ein Ingenieur, der eine Schmierbohrung ausgerechnet am höchstbelasteten Punkt einer Gleitfläche vorsieht, wodurch der Schmierkeil unterbrochen wird und wenigstens teilweise zusammenbricht, hat sein

Handwerk nicht ordentlich gelernt.

Mein Freund Fritz hatte nun ein paar Kataloge von Firmen, die sich besonders der großen Einzylinder annehmen, und dort fand er Spezialkipphebel mit speziellen Gleitstücken aus Spezialhartguß, die hervorragende Gleit- und Verschleißbeigenschaften bringen sollten. Also gekauft. Die Spezialkipphebel kamen richtig an, und beim Auspacken stellte sich heraus, daß es sich um original Yamaha-Ersatzteile handelte. Die neueste Ausführung eben ... Die hätten wir auch am Ort vom Händler haben können! Aber was soll's. Auf jeden Fall einbauen und fahren.

Trotz aller Sorgfalt: Das Klappern blieb. Blieb nur übrig, die dazu passende Nockenwelle zu kaufen: ebenfalls speziell aus Nitrierstahl und natürlich ebenfalls ein Yamaha-Teil. Nachdem die dann eingebaut war, lief die Krücke endlich leise. Nebenbei: Als der Zylinderkopf vor kurzem runter mußte, zeigte sich, daß eine der Nocken ein ganz merkwürdiges Tragbild aufwies, das in etwa aussah wie eine Schlangenlinie. Der dazugehörige



Kipphebel war nur zu etwa einem Drittel seiner Breite aufgelegt und hatte dadurch bereits sichtbaren Verschleiß erlitten. Einesteils war also die Nocke nachweislich ungleichmäßig geschliffen, zum anderen konnte auch die Gleitfläche des Kipphebels zusätzlich noch etwas schief stehen. Bei original Werkteilen sollte so etwas nicht vorkommen. Offensichtlich ist auch bei einer Firma wie Yamaha nicht alles Gold, was glänzt!

Nun wollte aber der gute Fritz seinem Moped noch mehr Gutes tun und so bestellte er sich einen sogenannten "Leistungskrümmen" und dazu den "Leistungsschalldämpfer". Als er frohen Herzens das Paket öffnete, ersah er aus dem Beipackzettel, daß die beiden Teile eine Leistungsänderung von plus/minus 5 % bewirken konnten. Mit anderen Worten: Sie bringen gar nichts! Nun stellt man sich als schlichtes Gemüt unter dem Begriff "Leistung" ja eigentlich eine Verbesserung vor. Und wenn man dann einen Haufen Geld ausgegeben hat und hinterher nichts dafür sieht, fühlt man sich ganz einfach vergackeiert.

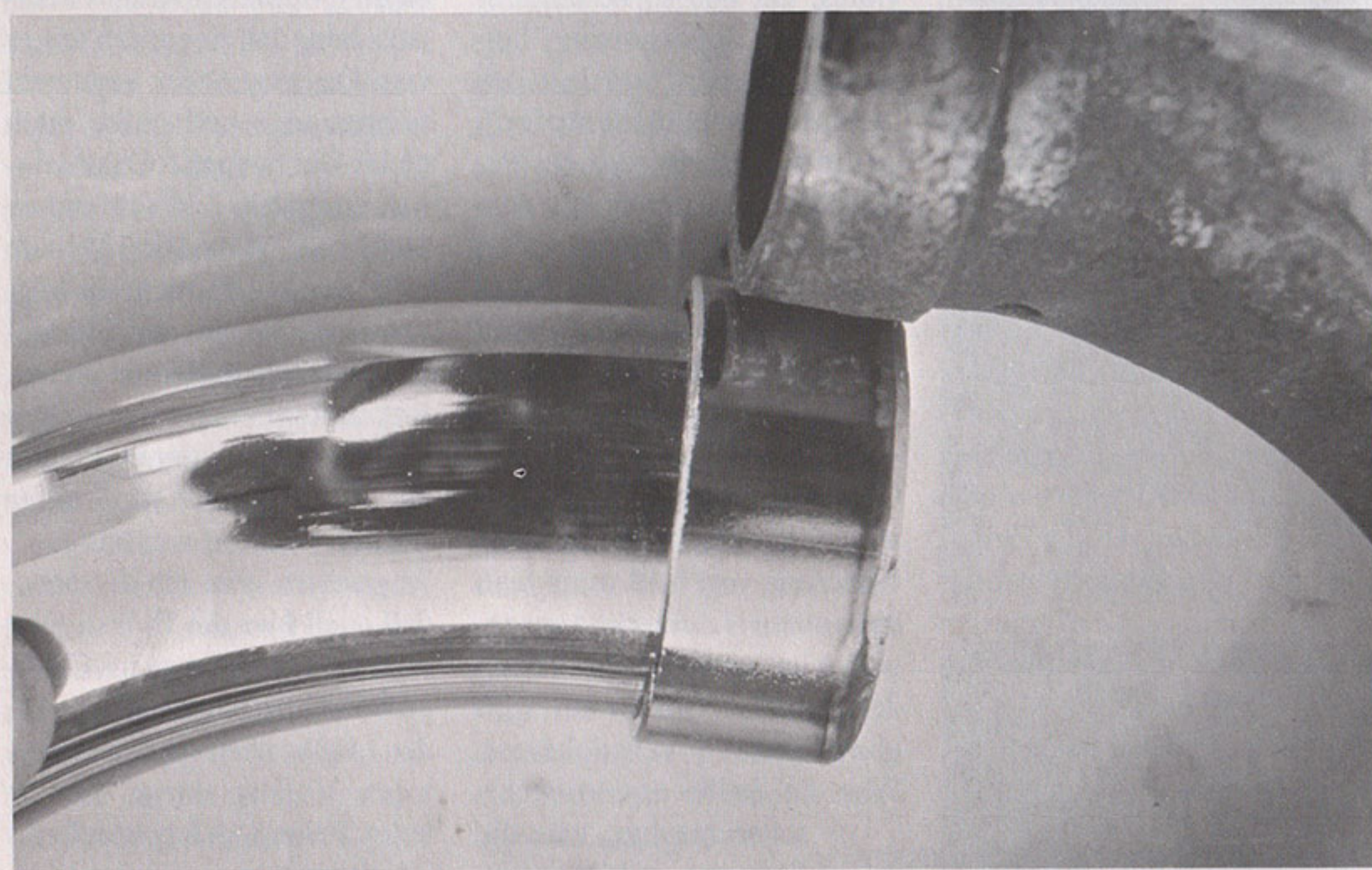
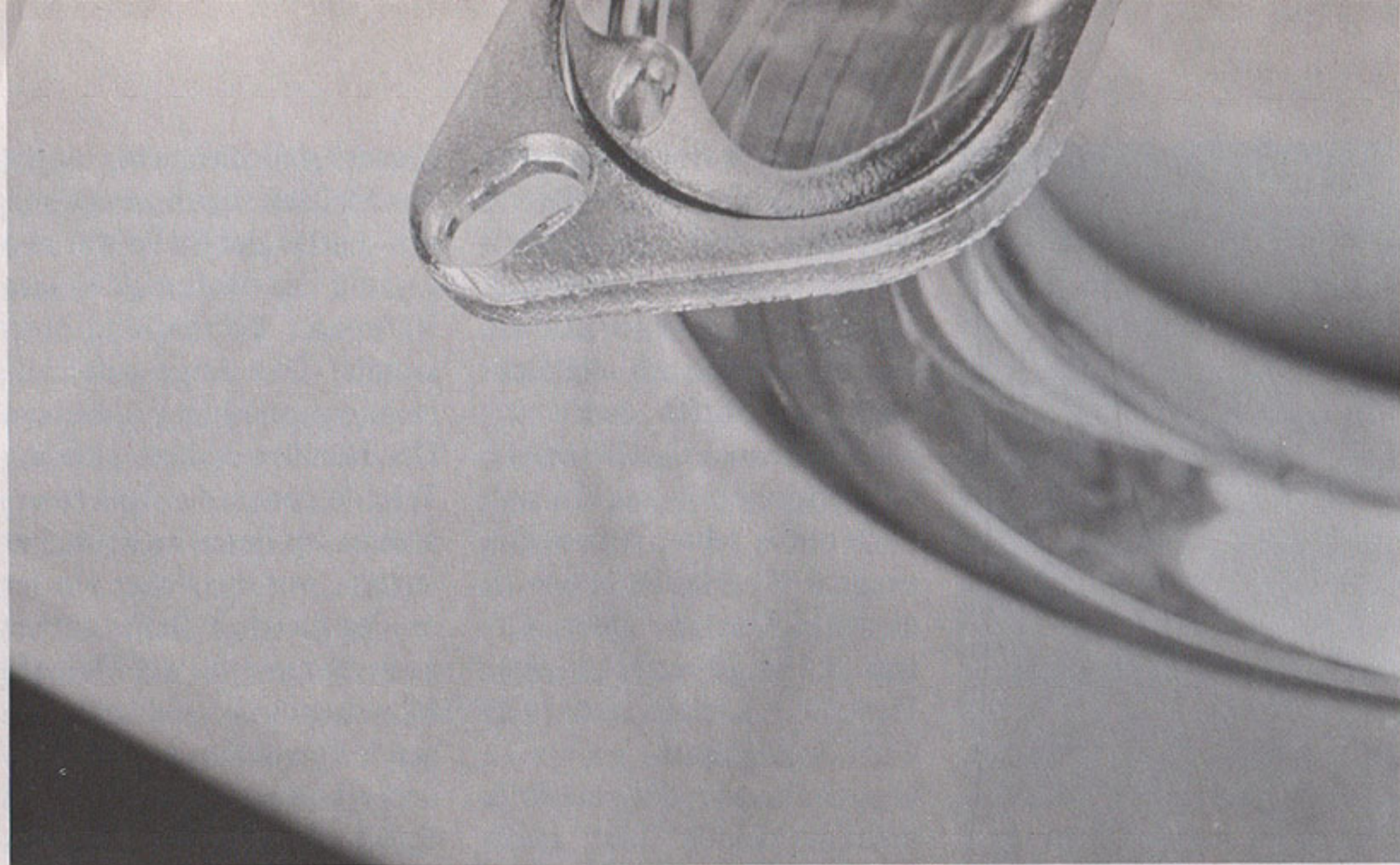
Was die Sache um so neckischer machte, war die Tatsache, daß an besagtem "Leistungskrümmen" erst mal der Flansch für die Befestigungsschrauben verkehrt herum aufgesteckt war und dafür mit haarscharfen Stanzgraten (die auf eine total ausgelutschte Schnittplatte mit entsprechendem abgenutztem Stempel schließen ließen) glänzte; außerdem war der Stutzen oben um ca. 1,5 mm oval und noch dazu im Durchmesser so groß, daß er sich ohne Nacharbeit gar nicht in den Zylinder reinstekken ließ. Als wir das alles endlich hingepfriemelt hatten, stellte sich

heraus, daß das unten angebrachte Befestigungsauge keineswegs an der Stelle war, wo es mit der Befestigung am Rahmen korrespondieren konnte: Das Auge saß vielmehr um gute 20 mm daneben. Der Händler erklärte sich am Telefon bereit, das Teil zu ersetzen. Als der neue Krümmer ankam, war das Auge wieder an der gleichen Stelle - eher noch etwas weiter weg! Wieder folgten endlose, geldverschlingende Telefonate, und schließlich erklärte sich der Händler bereit, den Krümmer gegen einen Originalkrümmer umzutauschen, der eigentlich teurer war. Das gute Stück kam auch richtig an - und paßte auch nicht! Der ewigen Reklamationen endgültig leid (außerdem konnte das Moped drei Monate lang deswegen nicht bewegt werden), bekam der Leidgeprüfte schließlich von einem Bekannten einen passenden Krümmer, und damit konnte der Leistungsschalldämpfer endlich montiert werden.

Abgesehen von der Tatsache, daß auch hier die Befestigung erst mal der Fußraste ins Gehege kam und nachgebessert werden mußte, bestand dessen einziger Vorzug darin, daß er beim Fahren gelegentlich für Zündaussetzer (weiß der Himmel wieso) und heftiges Knallen sorgte. Vielleicht ist das mit "Leistung" gemeint ...

Andere Yamaha-Fahrer, auf diese Probleme angesprochen, lachten nur und sagten, das sei bei diesen Teilen immer so. Das Auge würde nie passen (am besten läßt man die untere Befestigung eben ganz weg), und dieser spezielle Auspuff würde immer knallen. Jetzt ist der Originaltopf wieder dran, und das Geknalle ist weg.

Im Verlauf dieser Gespräche unter Kollegen wurde auch die Doppelzündung erwähnt, wobei Leute, die so was hatten, behaupteten, der Motor laufe unten herum besser und brauche auch weniger Sprit. Folglich beschloß Freund Fritz,



oben: Messerscharfe Stanzgrate am Ovalflansch, der mit der scharfen Kante nach außen zeigt.

unten: Rohrdurchmesser zu groß, so daß der Zylinderkopf ausgefräst werden mußte. Muffe länger als beim Original, wodurch die Muttern nicht mehr voll auf den Stehbolzen saßen.

ebenfalls auf zwei Kerzen umzurüsten, weil er mit der Leistung trotz aller Mühe ohnehin nicht zufrieden war, und der Verbrauch war auch schon mal niedriger. Also rissen wir den Kopf runter und schickten ihn an die Umbauschmiede (bei dieser Gelegenheit entdeckten wir das oben erwähnte Nocken-Tragbild), die nicht mit dem Lieferanten der Auspuffanlage identisch war. Nach kurzer Zeit kam das Teil auch prompt wieder zurück und dazu eine Doppelzündspule

mit ca. 1 m Zündkabel. Die Doppelzündspule war fett wie eine aufgeblasene Kröte und keiner wußte, wo man das Monstrum unterbringen sollte. Zum Anschluß der Niederspannung waren zwar kurze Gewindebolzen vorgesehen, jedoch ohne Muttern. Glücklicherweise waren es Gewinde M4, und so konnten wir uns selbst helfen. Nirgends jedoch fanden wir auch nur ein Wort zum Ein- oder Anbau oder wie man den ganzen Krempel anschließen sollte. Anschließen

war ja für uns kein Problem - aber wohin mit der Spule? Unter den Tank paßte das dicke Monster auf keinen Fall, und wenn der Händler die ganze Sache schon selbst erprobt hatte, wie im Prospekt behauptet, hätte es ihm gut zu Gesicht gestanden, seine Kunden an seinen Erkenntnissen teilhaben zu lassen. Es ist einfach eine Schande, wenn jemand irgend einen Umbausatz von was auch immer verscherbelt und sich nicht einmal die geringste

Mühe macht, den Kunden zu erklären, wie man die Sache zum Funktionieren bringt. Wenn man sich irgend ein Autozubehör kauft - selbst wenn es der letzte Pöfelkram für fünf Mark ist -, dann ist da immer eine Anleitung (meist in mehreren Sprachen) dabei, und für Analphabeten ist sogar noch jeder einzelne Schritt gezeichnet, damit auch der Dummste nichts verkehrt machen kann. Sonst würde nämlich keiner sein Zeug überhaupt loswerden.

Daß man bei Motorradfahrern derartige Informationen nicht nötig zu haben glaubt, spricht zwar für die Intelligenz, die man den Betroffenen zutraut, weniger jedoch für die Achtung, die der Händler den Kunden entgegenbringt. Wie auch immer: Irgendwie bammelten wir die häßlich gelbe Tonne an den Rahmen, schlossen alle Kabel an, und dann bemühten sich zwei Athleten, die Kiste anzuschmeißen. Ich selbst hielt mich da raus - einer muß ja schließlich aufpassen, daß die Jungs das auch richtig machen! Nach einer halben Stunde, die außer von deftigen Flüchen nur von gelegentlich schüchternen Zündungen durchsetzt war, hatten alle endgültig genug. Eine Prüfung beim Boschdienst ergab, daß die neue Spule nicht funktionierte (sie raffte sich nur gelegentlich zu einem unterernährten Fünkchen auf). Der Händler, telefonisch auf diesen Umstand angesprochen, gab sich recht ungnädig und meinte, so was hätte es noch nie gegeben und er könne dafür keinen Ersatz leisten. Daß solches bisher noch nie aufgetreten war, will ja niemand bestreiten - aber einmal ist immer das erste Mal. Immerhin kann ja auch in der besten Fertigung mal ein Ausreißer vorkommen - das gesteht unsereiner ja gerne zu -, aber dann möchte man doch wenigstens Ersatz haben bzw. dafür entschädigt werden.

In Fritzens Fall war die Lösung eine gebrauchte Doppelspule einer Vierzylinder. Die paßte sogar unter den Tank, und seitdem läuft die Kiste. Der Fritz, der gelegentlich unter völlig unangebrachter Schüchternheit leidet, schickte die kaputte neue Spule auf seine Kosten wieder an den Händler und erwähnte so ganz nebenbei, daß die jetzt eingebaute gebrauchte an die 42,- Mark gekostet hätte. Ob man da nicht vielleicht ...? Bisher hat er darauf keine Antwort erhalten - von einer Entschädigung gar nicht zu reden.

Ja, sind wir denn wirklich die Deppen der Nation, die sich alles gefallen lassen müssen, für jeden nur als leicht zu melkendes Nutzvieh in Erscheinung zu treten haben und sich bei berechtigten Reklamationen noch schwach anreden lassen sollen? Haben wir nicht das verdammte Recht, für unser gutes Geld auch einen entsprechenden Gegenwert zu erhalten? Kann jemand, der Auspuffkrümmer verkauft, die nicht passen, nicht seinen Lieferanten in den Hintern treten? Muß man da diesen Schrott ungerührt weiterverscher-

beln? Und ich würde mich nicht trauen, einen Auspuff zu bauen und zu verkaufen, der laufend Fehlzündungen produziert (daß dieses Teil ABE erhalten hat, ist noch ein zusätzlicher Gag). Von der Bezeichnung "Leistungskrümmer" oder "Leistungsschalldämpfer" einmal ganz abgesehen, die beim potentiellen Kunden Erwartungen weckt (und natürlich auch wecken soll), die letztendlich dann nicht erfüllt werden. Mir braucht jetzt keiner zu erzählen, daß diese Bezeichnungen juristisch unangreifbar sind und daraus kein

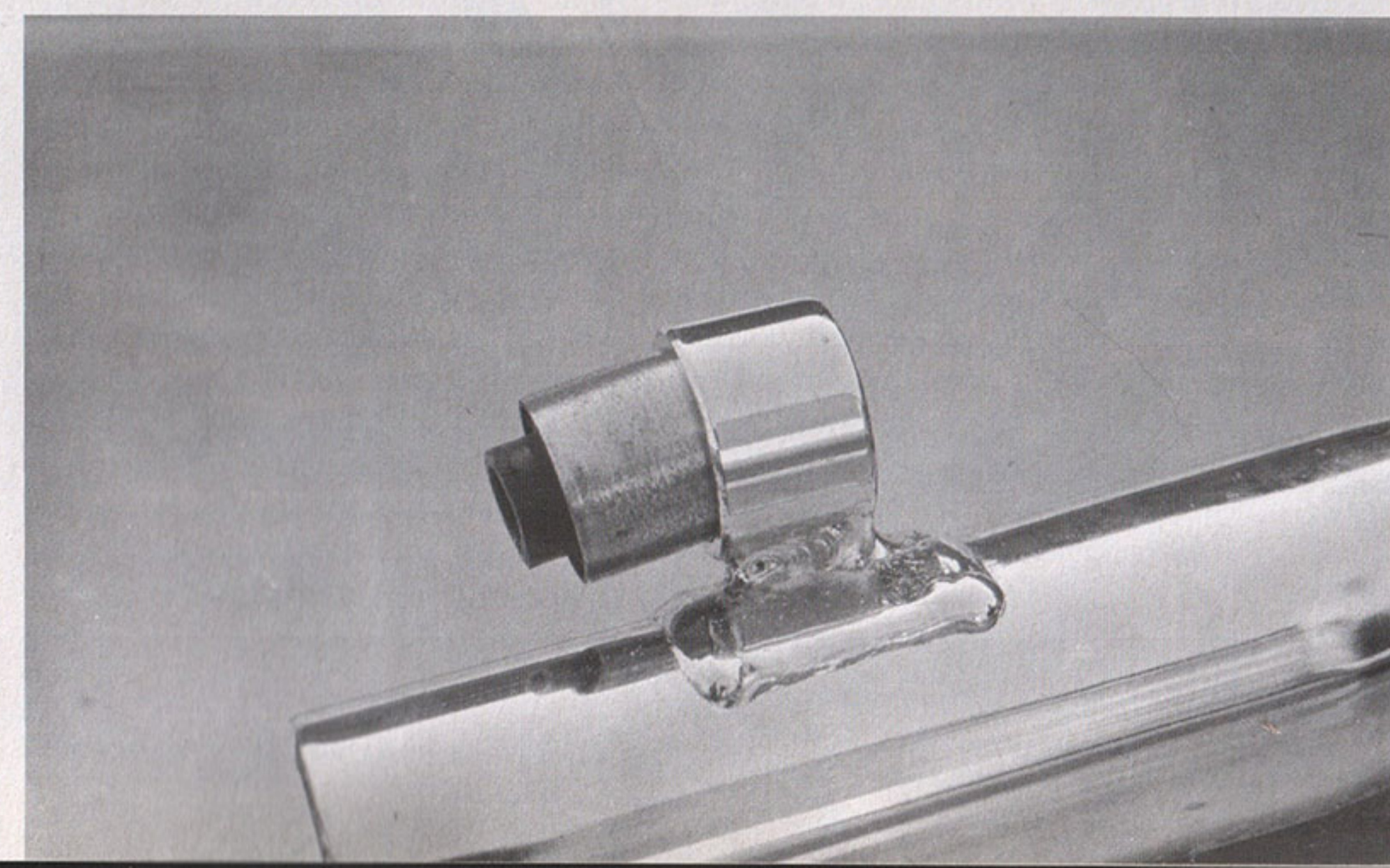
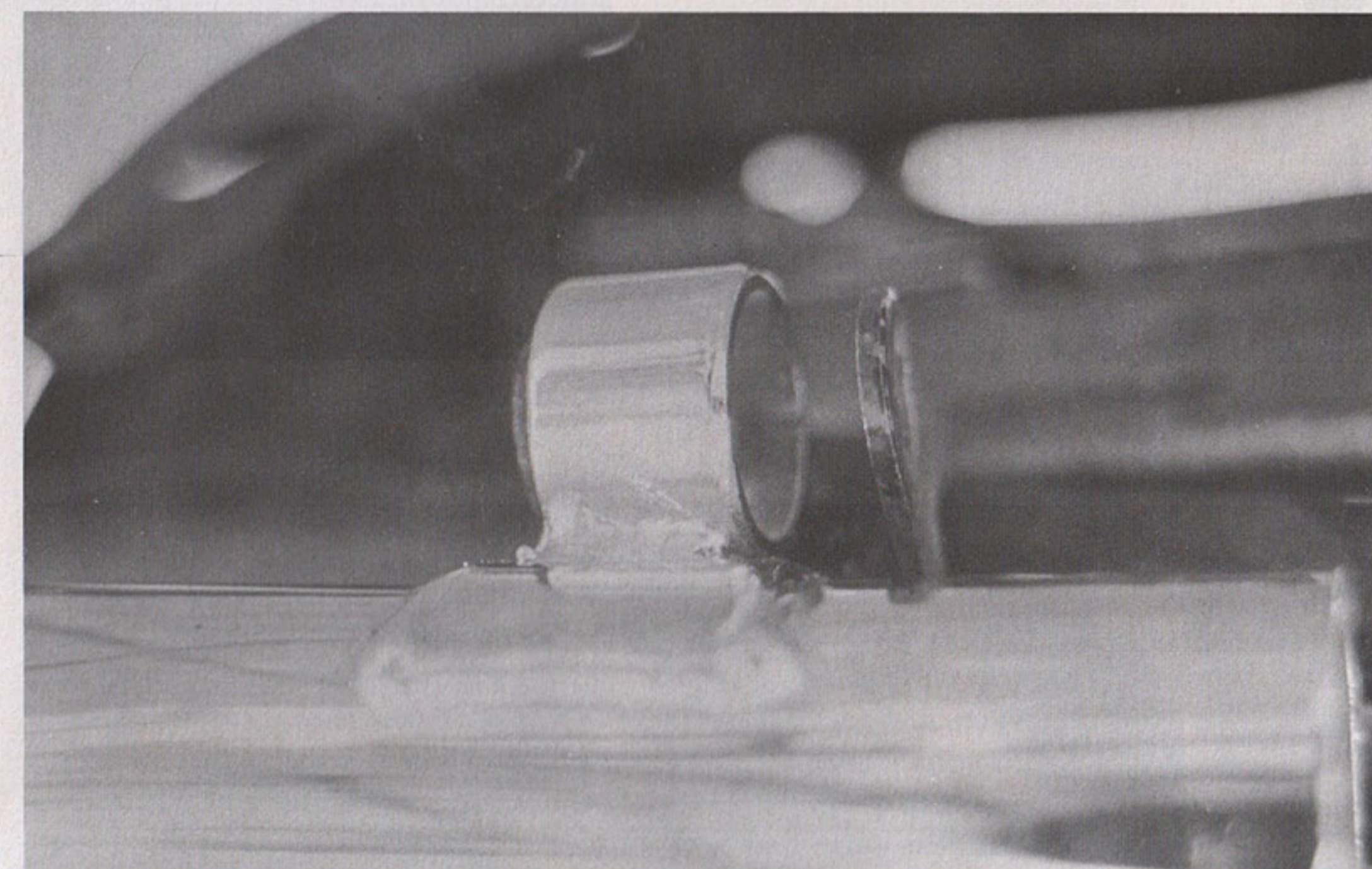
Anspruch abzuleiten ist. So schlau bin ich selbst. Aber man wird ja wohl darauf hinweisen dürfen, daß bei einem Leistungsunterschied von plus/minus 5 % im Grunde alles beim alten bleibt. Nur ist der Kunde um ein Stück Geld ärmer und um einige Fehlzündungen reicher geworden. Und was die Zündspule betrifft: Muß man unbedingt so ein amerikanisches Monster liefern, bei dem niemand weiß, wo er es unterbringen soll? Schließlich gibt es ja passende Sachen zu kaufen. Quod erat demonstrandum. Und so viel teurer werden die wohl auch nicht sein. Dann gäbe es ja auch noch die Möglichkeit, die Beschaffung einer Doppelzündspule dem Kunden selbst zu überlassen. Und wenn dieser sich das nicht zutraut, kann man ja immer noch ...

Auch daß es heutzutage noch Leute gibt, die sich zutrauen, Koffer zu bauen und zu verkaufen, die in keinsten Weise wasserdicht, dafür jedoch schandbar teuer sind, ist eine Affenschande. Immerhin soll es ja ein paar Mopedfahrer geben, die auch mal weiter fahren als bis zur nächsten Kneipe und demzufolge ein paar Klamotten mitnehmen möchten, die sie gerne sicher und trocken untergebracht wüßten; auch aufgeweichte Bandnudeln oder vorgequollener Reis sind nicht nach jedermanns Geschmack.

Fazit: In der Zubehörbranche werden manche Dinge mit einer offensichtlichen Gleichgültigkeit gehandhabt, die sich ein Hersteller von Autozubehör niemals leisten könnte. Da weht nämlich ein schärferer Wind, Autofahrer sind eben anscheinend anspruchsvoller als Motorradfahrer. Das sollte aber kein Freibrief sein, zu glauben, daß es sich hier um Leute handelt, die alles mit sich machen lassen. Auch unsere Geduld hat Grenzen!

Text und Fotos:
David Longstroke

oben: Zwischen dem Auge am Krümmer und dem am Rahmen klaffen Daumenbreiten ...
unten: Auch der Innendurchmesser des Auges war um fast einen halben Millimeter zu klein; die Außenhülse des Silentblocks (Gummikörper) mußte abgeschliffen werden.



Litera-Tour



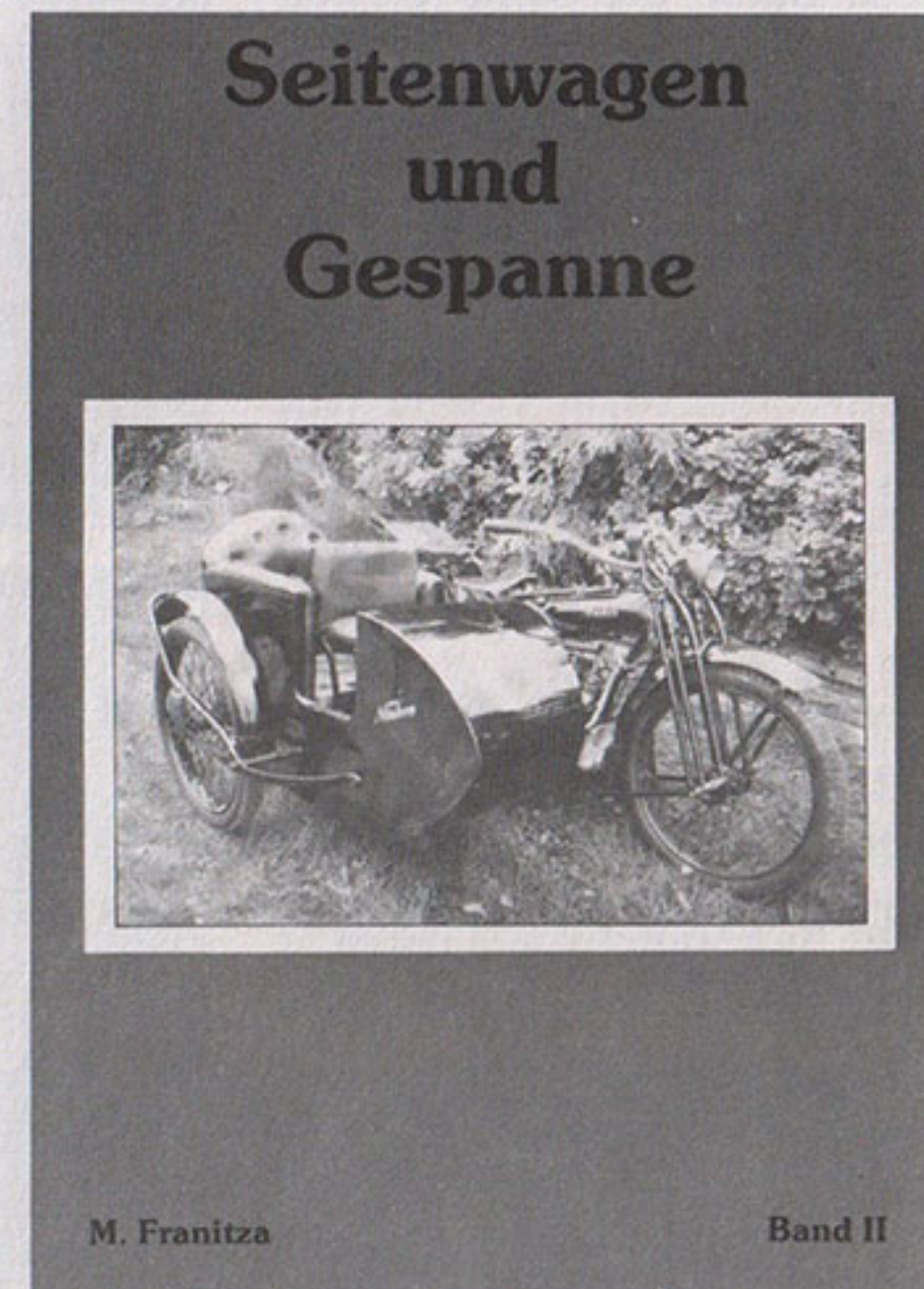
“Keine Probleme beim TÜV”,
Mathias Gerst, Schrader Verlag, Hös-
seringen,
1. Aufl. 1992, ISBN 3-922617-93-X,
DM 39,-

“Seitenwagen und Gespanne”,
Martin Franitza,
Eigenverlag,
8383 Eichendorf, 2. Auflage 1986,
ISBN 3-9801491-1-0, 19,-DM

“Keine Probleme beim TÜV” verspricht der vom Schrader Verlag in Hösseringen verlegte Ratgeber von Mathias Gerst. Mathias Gerst, selbst TÜV-Mann, versucht gestreßten Schraubern und Besitzern von Oldtimern und Exoten mit seinem Buch Hilfe angedeihen zu lassen. Sicherlich hat ein solches Werk schon jahrelang gefehlt. Dürfte es doch in kaum einem europäischen Land so schwer sein wie hier, ein altes oder selbst importiertes Fahrzeug zuzulassen. Ärger und Auseinandersetzungen mit Beamten der Zulassungsstellen oder TÜV-Prüfern hat ja jede(r) von uns schon erlebt. Bei meinem letzten TÜV-Besuch mußte ich das Vorderrad und Bremse meiner TS 250/1 ausbauen, um den Graukittel davon zu überzeugen, daß die mäßige Verzögerung und der lange Hebelweg nicht einer ungepflegten Bremse oder abgenutzten Belägen zuzuschreiben sei. Insofern war ich neugierig, was es mit dem 142 Seiten starken Werk auf sich hat. Doch schon bald machte sich eine gewisse Enttäuschung breit. Bei einem meiner Lieblings-“Streß“-Themen, der Kennzeichengröße an Motorrädern, fand sich beispielsweise kein echter Tip, wie man um ein Kuchenblech herumkommt, ohne erst ein Gutachten für ca. 100 DM erstellen zu lassen. Dabei reicht manchmal ein Zweitwohn-

sitz in einem anderen Landkreis, bei dem Maschinen vor Bj. 58 ein kleines Kennzeichen erhalten. In der Darstellung der Kennzeichen finden sich keine quadratischen (20x20 cm) Tafeln, wie sie beispielsweise in den Landkreisen Pirmasens oder Goslar ausgegeben werden, sofern die Nummer nicht viele Buchstaben und Ziffern besitzt. Weitere Lektüre stimmte mich versöhnlicher: Adressenlisten und Informationen über den Eigenimport von Oldtimern aus dem Ausland bieten neben der Auflistung von relevanten Paragraphen doch mehr Informationen als es eine StVZO zu bieten vermag. Dennoch bleiben Wünsche offen. Ein Beispiel aus dem Autosektor: “Umlegbare Windschutzscheiben sind gestattet. Sie dürfen lediglich nicht verkehrgefährdend sein.” Was verkehrgefährdend ist, bleibt wieder dem “Ermessensspielraum” des TÜV-Ing. überlassen...

Fazit: Der Titel weckt hohe Erwartungen, die das Buch nicht erfüllen kann. Für eine Abnahme sollte man abwägen, ob die Ausgabe von DM 39,- sinnvoll scheint. Wer allerdings häufiger durch die Mühlen des Vollgutachtens (§ 21 StVZO) muß, findet sicherlich einige gute Tips. *Andy*



“Seitenwagen und Gespanne” haben bald wieder hohe Zeit: Wenn die Tage kurz, kalt und naß werden, bietet ein Gespann nicht nur ein Plus an Sicherheit auf rutschigen Herbst- und Winterstraßen sondern vor allem ein Plus an Fahrspaß. Einer, der von diesen Dingen schon lange weiß, ist Martin Franitza, Chefredakteur der Zeitschrift “Motorrad Gespanne”. Weiterhin gibt er im Eigenverlag Bücher heraus. Eines der kleineren davon flatterte mir jüngst auf den Schreibtisch. Dieser zweite Band “Seitenwagen und Gespanne” einer kleinen Reihe zu diesem Thema stellt auf 52 Seiten ebensolche Vehikel vor. Das Buch ist praktisch in drei interessante Teile aufzugliedern: Zum Ersten werden Vorkriegskonstruktionen vorgestellt, zum Zweiten findet sich über die dänische Seitenwagenproduktion (speziell für Nimbus) sehr viel. Zum Dritten ist ein Teil über die hierzulande praktisch unbekannte japanische SW-Szene zu finden. Von allen drei Teilen läßt sich sagen, daß wirklich bislang kaum Bekanntes zu finden ist. Und genau dort liegt auch der Reiz des DIN A 5 Büchleins. Mit einem Preis von 19,- DM ist das Buch ein nettes Geschenk, an dem auch Solisten Freude haben. Druck-, Foto- und Papierqualität sind genauso gut wie die knappen Texte. Mehr davon! *Andy*

Das Bild auf der mir von Euch zugeschickten Postkarte: BMW R60/5, Baujahr '69/70, noch in der Erstausrüstung Kurzschwinge und ohne Startvergaser-Handhebel am Luftfiltergehäuse, erinnert mich an meine eigene BMW R 75/5, Baujahr 1973, bei mir zu Hause in der Garage. Es ist schon die Langschwingenausführung und mein bisher einziges fabriken gekauftes Motorrad. Im April 1973 war es endlich soweit, daß ich mit mehr als 6000,- DM in bar (zusammengekratzt) und der Motorrad-Kleidung (Belstaff-Anzug und Cromwell-Helm) in einer Tasche im Zug nach Frankfurt saß

und dann mit der Straßenbahn dem Ziel aller meiner Träume entgegenfuhr. Endlich ein neues Motorrad, abholbereit bei BMW-Altmeister Walter Merthinke in Ffm.-Hedderheim. Dort war ich seit 1966 mit meiner BMW-R 27 mit und ohne Seitenwagen bekannt und hatte auch Vertrauen in die BMW-Motorrad-Werkstatt. Mit rotem Nummernschild fuhr ich erstmal nach Hause, habe dann noch einen original Denfeld-Gepäckträger mit schrägen Lederpacktaschen montiert und konnte endlich fahren. Später kam dann nur noch ein 24-Ltr.-Tank mit original Werkzeugfach im Tausch

dazu und eine sehr wirkungsvolle Heinrich-Beinverkleidung. Es war ein Glücksfall, die -/5-Konstruktion im allgemeinen und meine R 75/5 im besonderen. Die ersten 100.000 km brauchte ich den Motor gar nicht zu öffnen und zum Zerlegen auszubauen. Alles ging wie ein Uhrwerk. Lediglich das damals noch übliche 4-Gang-Getriebe hatte nach jeweils ca. 50.000 km an der gleichen Stelle einen Lagerschaden (Hauptlager am Getriebeeingang), und dabei wurde auch am schrägverzahnten Abtriebszahnrad des 4. Ganges Pittingsbildung festgestellt. Das waren

konstruktionsbedingte Mängel, die mit Einführung des 5-Gang-Getriebes behoben wurden. Bei meiner Fahrweise halten aber auch die üblichen Reifen Metzeler Touring 4.00x18" in der Regel etwa 10.000 km hinten, vorne fahre ich einen Metzeler Rille 12 oder 16 3.25x19" etwa 25.000 km lang. Die Bremsbeläge der Trommelbremsen waren bei 100.000 km Laufleistung nach meiner Beobachtung gerade erst über die ganze Belagfläche eingeschliften, d.h. sie zeigten noch keinen nennenswerten Verschleiß. Bei der Motoröffnung nach 100.000 km wurde nur die

Leben mit der BMW R 75/5



Kupplung ausgetauscht, die Kurbelwelle neu gelagert im Originalmaß und die Zylinderköpfe überholt. Die Original-Kolben mit Ringen konnten wieder eingebaut werden, die Zylinder zeigten innen noch die Holmspuren der Neufertigung und wurden nur zur Egalisierung der unteren und oberen Kanten bei uT v. oT nachgeholt.

Es scheint wohl auch auf den Blickwinkel anzukommen, aus dem heraus man ein Motorrad betrachtet. Ich habe mein oben

durfte ich schieben und habe den damaligen Schwur, immer 2 Ltr. Benzin dabeizuhaben, nicht gebrochen.

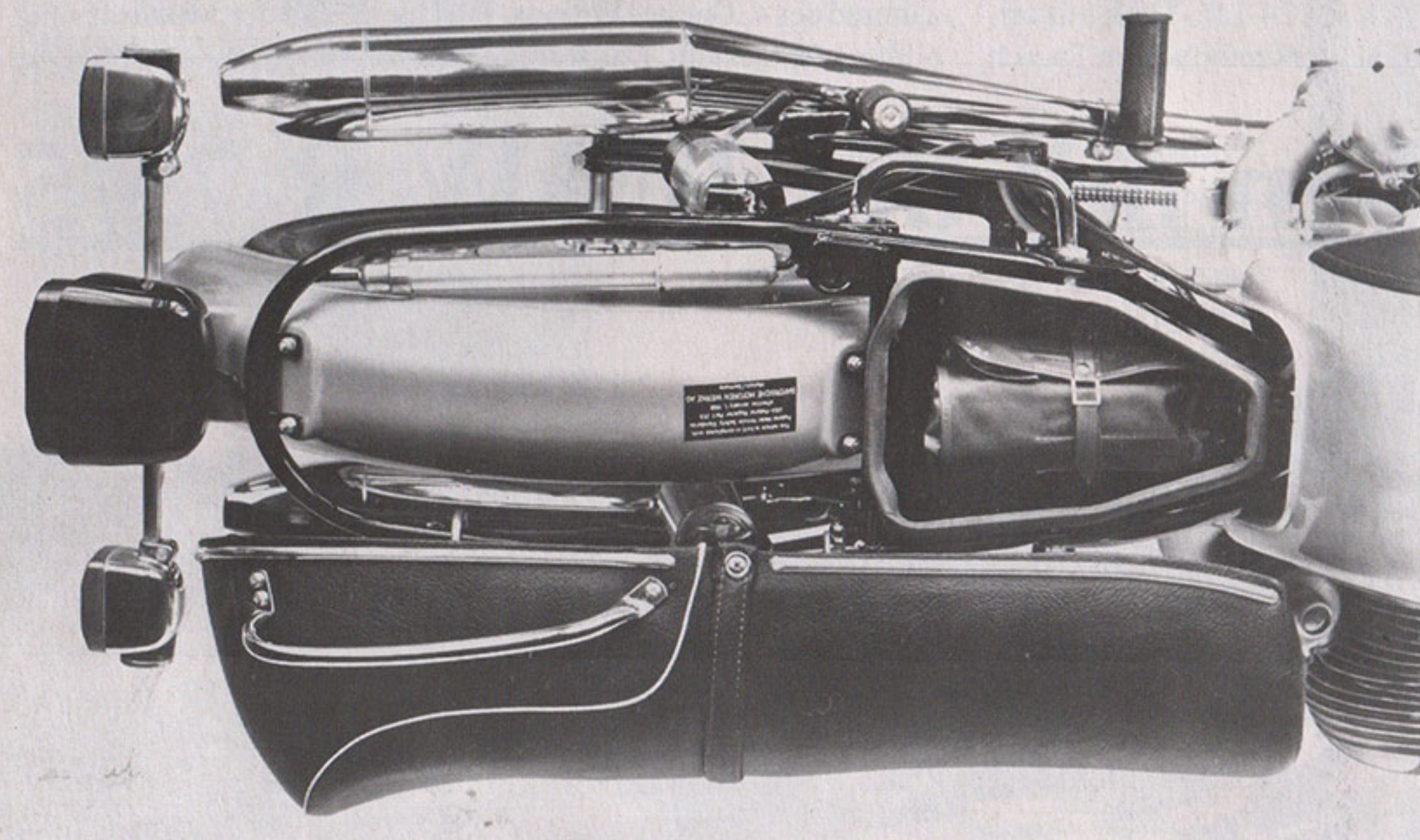
Nach meinem Dafürhalten ist es damals schon eine sehr gute Maschine gewesen für fast alle Zwecke. Die Konstruktion lebt ja nahezu baugleich heute noch. Vielleicht war ich ja auch kein aggressiver, sondern eher defensiver Motorradfahrer. Aber einen Schutzengel hatte ich wohl immer dabei: unzählige Male hatte ich viel Glück im Straßenverkehr, manchmal

fer-Anzug), und der Chromring am Scheinwerfer mußte dran glauben. Beim zweiten Mal war der Rahmen verzogen. Ist schon 10 Jahre her.

Damals wurden für BMW Sturzbügel mit Soll-Bruchstelle angeboten, um den Rahmen zu schonen. Zum Glück hatte ich aber den steiferen, einteiligen Original-Zylinderschutzbügel, der auch dann die Zylinder geschützt hat. Sonst wäre ein Zylinder so heftig getroffen worden, daß das Motorgehäuse eingerissen und damit die

war die Zeit der großen Waldbrände an der Lüneburger Heide), war schon eine Fahrleistung. Der Motor hatte schon 40.000 km gelaufen, immer war er an den kritischen Stellen trocken.

Mehrere Elefantentreffen habe ich mit der Maschine besucht, auch war ich mal Teilnehmer an einem Kundendienst-Monteur-Lehrgang in München bei BMW in der Kundendienstschule. Merkwürdigerweise war ich von etwa 15 Teilnehmern nicht nur der einzige, der mit dem Motorrad ankam, sondern auch der einzige, der regelmäßig Motorrad fuhr. In der Kundendienstschule kam ich dann auch hinter fast alle Geheimnisse meines Motorrads, auf einem Versuchsstand konnten wir dann meine Maschine auch optimal einstellen. Zur Zeit ist die Maschine zerlegt, d.h. der Rahmen wurde vor einiger Zeit neu lackiert. Und jetzt irgendwann will ich sie wieder zusammenbauen. Da alles in Ordnung ist, denke ich, daß ich nun doch meinen alten Plan verwirkliche und eine Maschine aufbaue mit dem gespanntauglichen Vorgängerrahmen und dem alten, bewährten R 75/5 Motor. Seit 1976 habe ich ein noch ganz neues kpl. Fahrgestell BMW -/2, den passenden Seitenwagen BMW-Spezial (= Steib TR 500) habe ich auch zur Verfügung. So könnte 23 Jahre nach

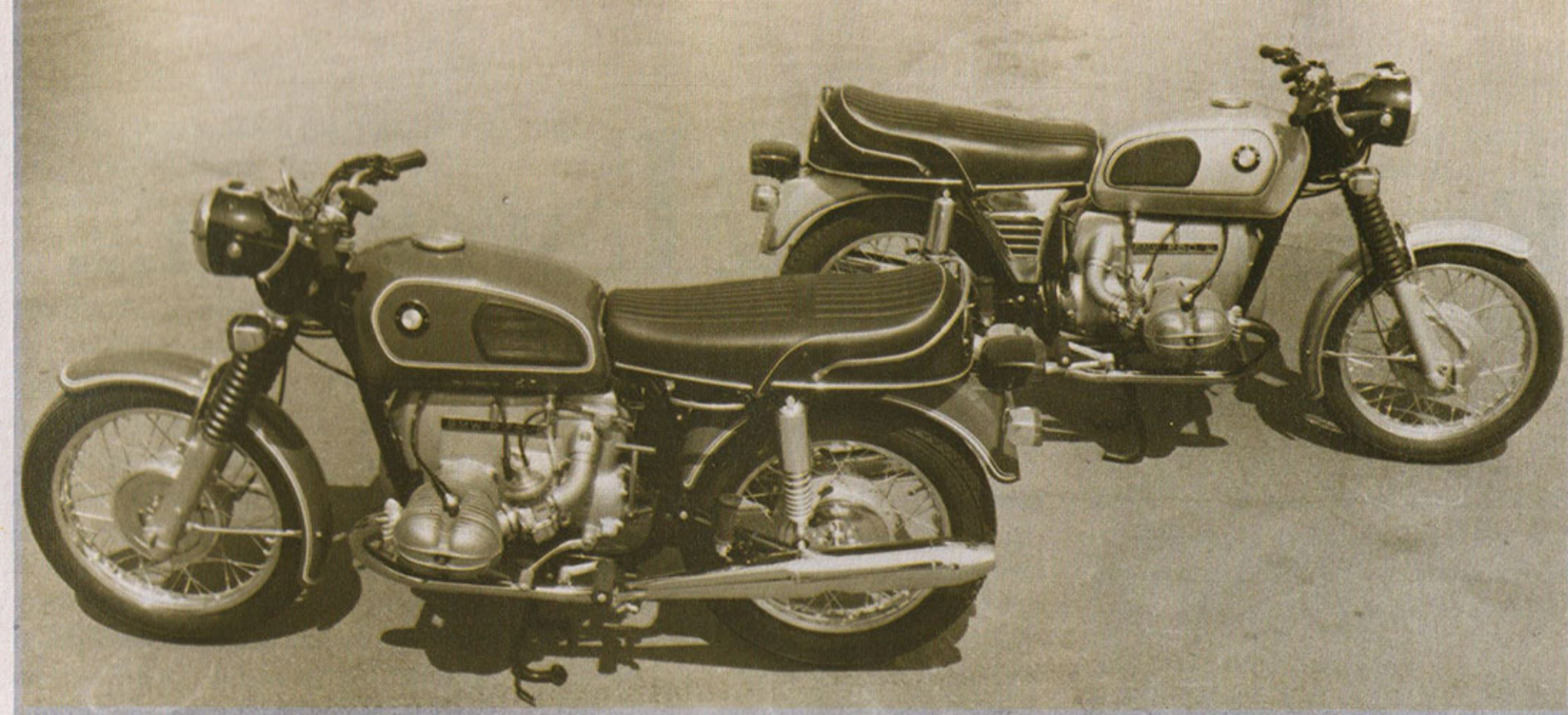
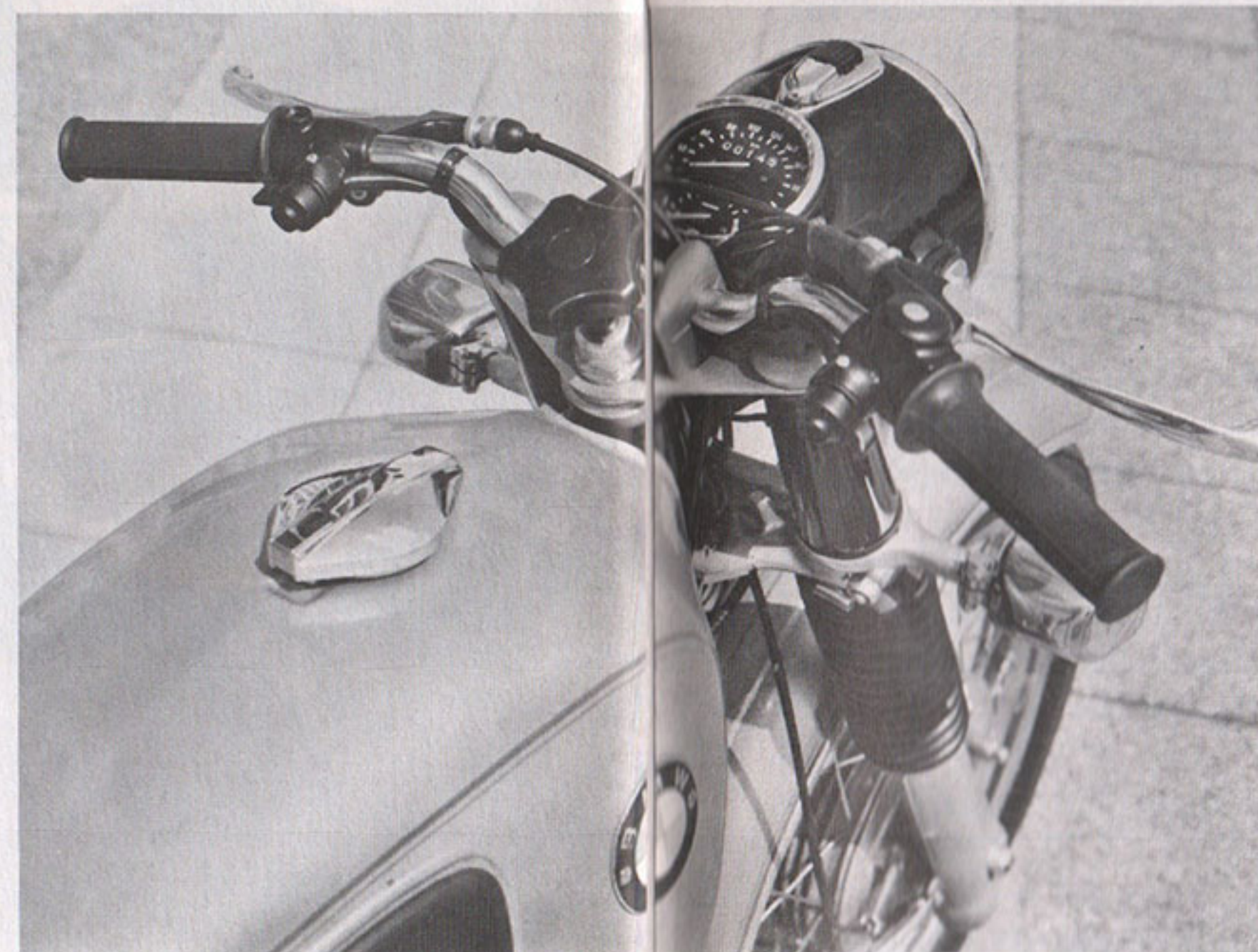


beschriebenes Motorrad nur ganz normal (nach üblichen Begriffen) gefahren, gewartet und gepflegt. Ich hatte auch damals kein Auto, und so habe ich alle privaten Fahrten eben mit dem Motorrad erledigt. Auf den Harro-Tankrucksack und die Leder-Packtaschen war ich somit angewiesen, der Rest an Gepäck mußte in einem (=Dico=) Dillenberg(-Stgt.)-Alukoffer Platz finden. In einer Packtasche hatte ich außer einer Alu-Ersatz-Ölwanne und Dichtungen noch einige Ersatzteile und Spezialwerkzeuge, auch Erste-Hilfe-Material etc. immer dabei. Habe aber nie etwas gebraucht, bin auch nie unterwegs liegengeblieben. Nur einmal wegen Spritmangel

mehr Glück als Verstand, z.B. als mich ganz spät abends und bei strömendem Regen ein Lastzug überholte und leicht pendelnd und schlingernd so dicht an mir vorbeifuhr, daß er den linken Spiegel streifte und ein Gewinde (zum Glück Linksgewinde) dadurch löste. Ich konnte gerade noch die Maschine abfangen und verhindern, daß ich an den Randstreifen kam. 2 x kam ich allerdings mit blauem Auge davon. Jedesmal bei Geschwindigkeiten um 20-30 km/h innerorts hat mich jeweils ein PKW-Fahrer trotz eingeschaltetem Abblendlicht tagsüber übersehen und angefahren. Beim ersten Mal war ein Loch im Knie der Motorrad-Hose (der gute Wellhoh-

Kurbelwelle verzogen worden wäre, mit allen Begleiterscheinungen, d.h. Totalschaden Motor!

Immer mit dem gleichen Motorrad war ich in vielen europäischen Ländern, oft schwer beladen und auch überladen (2 Personen und Gepäck). Aber bei Zeitmangel, um die Fähre in Travemünde anno 1975 nach Schweden und weiter nach Finnland noch zu bekommen, konnte ich auch auf langer Strecke die Maschine fordern, ohne etwas befürchten zu müssen. Zum Beispiel Autobahn Fulda bis Höhe Hamburg stets über 4000 U/min und nur im großen Gang ohne zu Schalten über die Kasseler Berge bei sehr hohen Temperaturen (es



Produktionsende der gespanntauglichen BMW-Maschinen noch eine Original-Maschine entstehen, so wie auch mal werksseitig geplant. Nicht umsonst paßt der -/5-Motor mit Getriebe in das Fahrgestell -/2 ohne besondere Änderungen. Warum das alles? Weil ich damals als Führerschein-Neuling natürlich kein Geld hatte für ein neues, großes original BMW-Gespann. Und Träume sollen ja manchmal auch noch Wirklichkeit werden, wenn man nur lange genug daran glaubt. Wie gut aber auch, daß ich als 18-25jähriger leicht unbändiger und mutiger (d.h. risikofreudiger) Fahranfänger nur satte 18 PS einer BMW R27 und 12 PS einer Maico-Blizzard zur Verfügung hatte. Ich schließe nicht aus, daß ich nicht auch ein Opfer der eigenen

Übermütigkeit mangels Erfahrung geworden wäre, hätte ich nur ein stärkeres Motorrad gehabt.

Wie es ausgehen kann, habe ich etwa 15 Jahre lang erlebt, so lange ich mehr oder weniger häufig als Rettungssanitäter und Krankenwagenfahrer beim DRK im Einsatz war: Die PS-starken Maschinen überfordern viele junge Motorradfahrer, der Verkehr wird immer dichter, die Reisegeschwindigkeit wird immer höher. Auch während meiner Tätigkeit als Omnibusfahrer ist es mehr als einmal vorgekommen, daß ich von daherrasenden Hornissenschwärmen (sprich modernen Hochleistungsmaschinen) in arge Bedrängnis gebracht wurde. Für mich sind diese hochtourigen Maschinen lebensbedrohende Zeiterscheinungen, die nie und nimmer in den Straßenverkehr gehören.

Trotz allem hatte ich meistens viel Glück und war auch vorsichtig genug, so daß ich bis heute mit Kraftfahrzeugen aller Art über 25 Jahre ohne selbstverschuldeten Unfall und Punkten in Flensburg unterwegs bin.

Zur Zeit habe ich eine Fahrlehrerausbildung gemacht in der Nähe von Stuttgart/Schroindorf bei DVPJ/DEKRA und mache gerade die Ergänzungsausbildung für LKW und Omnibus-Fahrlehrer.

Auch bei dieser Ausbildung erkenne ich einige Unfallursachen und auch meine eigenen Schwächen im Straßenverkehr. Mit dem Motorrad zu fahren und zu überleben heißt, die eigenen Grenzen nie zu überschreiten.

Mangels Zeit und Geld müssen meine Motorräder ruhen, bis sie irgendwann einmal wieder zum Leben erweckt werden können. Viel Arbeit habe ich noch: unter anderem habe ich auch noch ein original Zündapp-KS601-Gespann, das nur von 1954 bis 1966 gelaufen ist. 10 Jahre hat es der 2. Besitzer noch bei sich gehabt, bis er es mir vor ca. 15 Jahren geschenkt hat mit der Auflage, es nie zu verkaufen. So schläft es weiter den Dornröschenschlaf, bis es wieder aufgeweckt werden wird.

Es ist zwar nicht ohne weiteres fahrbereit, aber es wäre ein schönes Ausstellungsstück mit kräftigen Gebrauchsspuren (aber nicht durchgerostet). Es war ein typisches Fernreisegespann der Nachkriegszeit, u.a. Reisen in die Türkei schon Ende der 50er Jahre ohne Schäden.

Seit vielen Jahren habe ich ein Haflinger-Pferd, mit dem ich reiten und fahren kann. Habe ich selbst aufgezogen mit viel Mühe und dabei viel mit Landwirtschaft zu tun gehabt. Mit dem Pferd bin ich häufiger unterwegs, so ist auch zu erken-

nen für mich, daß meine Motorräder eigentlich mechanische Pferde mit Seele und Charakter sind.

Ich will nicht unerwähnt lassen, daß ich seit 1964 bis vor wenigen Jahren regelmäßig ein Abo hatte der Zeitung "Das Motorrad" und auch über 10 Jahrgänge von "PS" verschlungen habe. Das erste Abo von "Das Motorrad" kam nur nach Riesenkrach zu Hause und drohendem Rausschmiß und von meinem Lehrlingsgeld zusammengekratzt zustande. Aber ich hatte alle 14 Tage meine Freude und konnte die meisten Artikel fast auswendig. Klacks war auch für mich der Papst! Aber eines Tages konnte ich mich mit den Inhalten auch von "PS" nicht mehr identifizieren und ließ die beiden Abos auslaufen.

Und dann lief mir die Gummikuh über den Weg. Es ist wie vor über 25 Jahren, ich sehne mich nach jeder Neuerscheinung, auch weil es ein wenig Reminiszenz zu früheren Zeiten darstellt.

So, jetzt habt Ihr wenigstens mal einen weiteren Leser von der Motorradseite her kennengelernt.

Habe gerade ein freies Wochenende und etwas Zeit, da läuft mir die Tinte gut aus der Feder.

Ein dankbarer Gummikuh-Leser, Dieter Malkmes

Es darf gebastelt werden...

Der Konversion siebter Teil

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

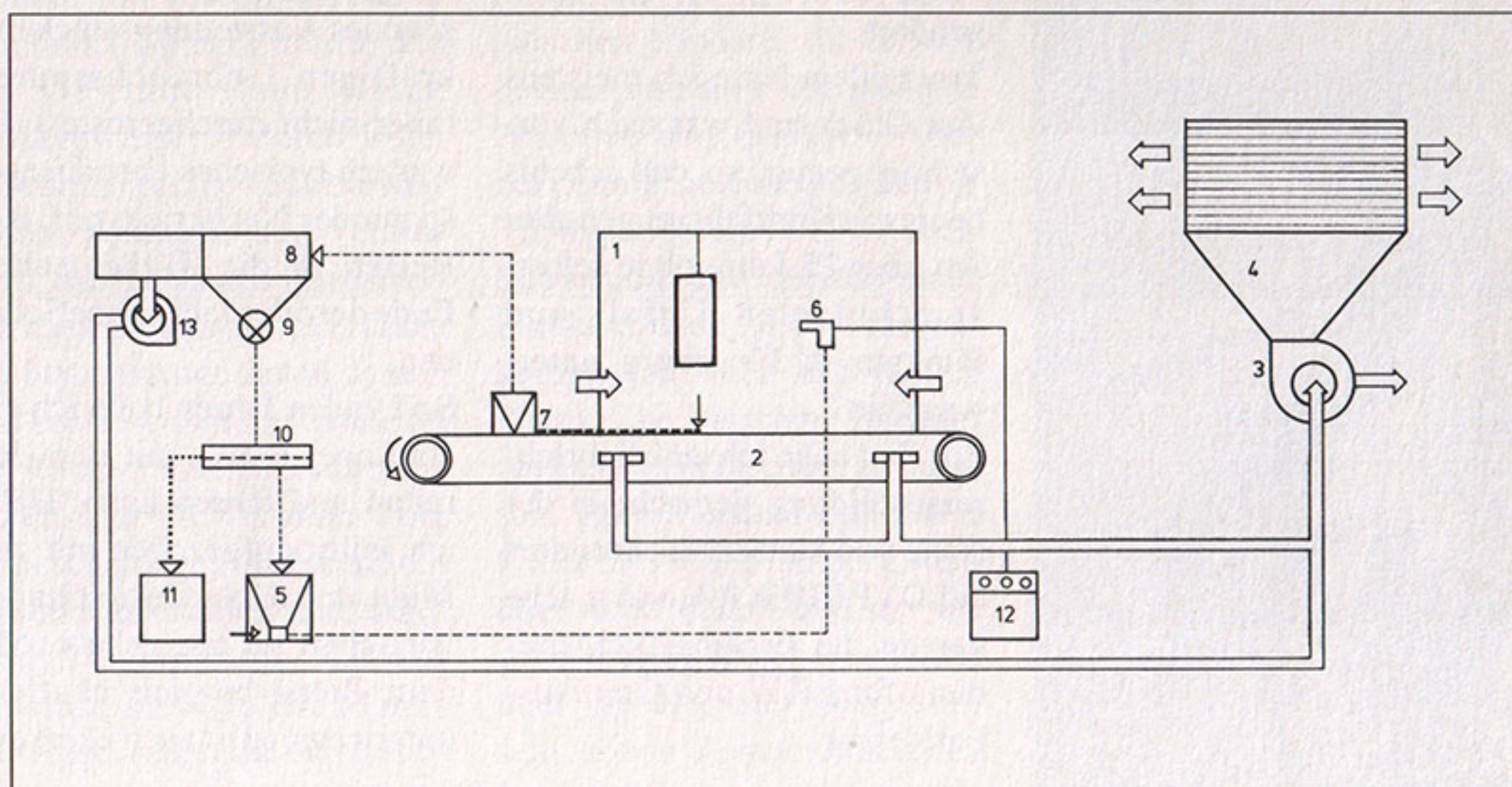
LACKIERUNG ODER PULVERBESCHICHTUNG

Motorradhersteller bauen nur selten "aktiv rostgeschützte" Teile (Edelstahl) ein. Aus Kostengründen wird normaler Stahl mit einer Beschichtung vor Korrosion geschützt (passiver Rostschutz). Die Schicht besteht aus Metall (Zink, Chrom usw.) oder aus organischen Beschichtungen (Lackierung, Pulverbeschichtung). Bei der Restaurierung wird man einige Teile verchromen (z.B. Auspuffkrümmer, Kickstarter), andere verzinken (Schrauben) und wieder andere lackieren lassen (Rahmen, Schutzbleche, Tank usw.).

Üblicherweise wird mit umweltschädlichen, lösungsmittelhaltigen Lacken gearbeitet. Dabei gehen beim Spritzen von Rahmen sogar 80 % des Lacks daneben und sind verloren. Nur bei der Serienfertigung lohnen sich Tauchbecken, die den Lack besser nutzen.

Schema einer EPS-Anlage

- 1 Spritzkabine
- 2 Filterband
- 3 Abluftventilator
- 4 Abluftfilter
- 5 Vorratsbehälter
- 6 EPS-Pistole
- 7 Saugdüse
- 8 Abscheider
- 9 Zellenradschleuse
- 10 Siebmaschine
- 11 Abfall
- 12 Generator
- 13 Gebläse (Permatex GmbH)



Vor- und Nachteile der Pulverbeschichtung

Eine umweltfreundlichere Alternative für uns Schrauber ist das Pulverbeschichten. Hier wird auf Lösungsmittel verzichtet, so daß die Abluft sauber bleibt. Waschmaschinen, Kühlschränke, Maschendraht, Feuerlöscher, Gartenmöbel, Ampel- und Lichtmasten, Stadiongestühl, Geschirrkörbe im Spüler usw. usw... Die Liste der Anwendungen läßt sich beliebig fortsetzen. Greenpeace bietet über die "Veloring"-Verkaufskette sogar ein "Clean Tech"-Fahrrad an, das pulverbeschichtet ist und wo auf Verchromung und auf Aluminium verzichtet wurde. Pulverbeschichtungen bieten weitere Vorteile: Die Oberfläche ist kratz-, schlag- und abriebfester als lackierte Flächen. Nachteilig ist die nicht so glänzende Oberfläche und daß Betriebe, die eine "Elektrostatische Pulver-Sprüh" (EPS) -Anlage haben, dünn gesät sind. Etwas billiger als eine gute Lackierung ist das EPS-Verfahren auch noch. Doch hier kommt es auf das Verhandlungsgeschick des Schraubers an. Anhaltspunkt: Motorradrahmen kostet 100 bis 400 DM, wobei es eine Rolle spielt, welche Vorarbeiten selbst gemacht werden.

Vorbereitung der Teile

Um gute Ergebnisse zu erzielen, muß die Oberfläche der Werkstücke rost- und

verschmutzungsfrei sein. Eine Entlackung empfiehlt sich durch ein Laugenbad (siehe GummikuH Nr. 4/92, Seite 34). Hier hat man auch den Vorteil, daß das Fett, welches immer im Inneren des Lenkkopfes sitzt, herauskommt. Fettreste könnten sonst später im Ofen schmelzen und den frisch beschichteten Rahmen versauen. Strahlen mit scharfkantigem Strahlgut gibt den Stücken die richtige Oberfläche. Um Lagersitze und Fahrgestellnummern zu schützen, müssen sie mit Tesa-Krepp beim Sandstrahlen und mit Metallband beim Beschichten abgedeckt sein. Gewindelöcher kann man offen lassen, wenn man sie später mit einem Gewindeschneider reinigt.

Das EPS-Verfahren

Mit Druckluft wird das Beschichtungspulver aus dem Vorratsbehälter (5) zur Spritzpistole (6) befördert. Der Generator (12) erzeugt in der Pistole ein Hochspannungsfeld, das die Pulverteilchen negativ auflädt. Die Werkstücke sind geerdet und ziehen die Pulverteilchen an. Durch das am Werkstück haftende Pulver steigt die Ladung der Oberfläche so stark an, daß weiteres aufgespritztes Pulver abgestoßen wird (Sättigung). Das ungenutzte Pulver wird aus der Kabine transportiert (2), aufgesaugt (7), nach Entladung gereinigt und wieder in den Vorratsbehälter transportiert. Die Ladung der Werkstücke reicht aus,

um ohne Pulververlust die Teile in den Ofen zu befördern. Bei rund 180° C schmilzt das Pulver und überzieht das Werkstück mit einer Schicht (Dicke 0,04 bis 0,1 mm). Nach 10 bis 30 min ist die Oberfläche gehärtet. Um besonders glatte Flächen zu erreichen, kann der Beschichtungs- und Brennvorgang ein zweitesmal angewendet werden.

Andere Verfahren, die auf der EPS-Methode aufbauen, ermöglichen es, ohne die aufwendige Pulverrückgewinnung auszukommen. Sie liefern auch dickere Schichten (0,2 bis 1 mm).

Beschichtungspulver

Als Beschichtungsmaterial sollten "Polyurethanharze" (PUR) oder "Ethylen-Vinylalkohol-Copolymerisate" (EVAL) verwendet werden, weil sie witterungsbeständiger sind als andere mögliche Pulver. "Epoxidharze" (EP), häufig benutzt, sind elastisch, kratzfest, chemikalienbeständig aber nicht sehr abriebfest und nur schlecht witterungsbeständig. Doch über die speziellen Eigenschaften geben Merkblätter der Hersteller und der ausführende Betrieb Auskunft. Die Teile können farbig, z.B. rot, schwarz, weiß, gelb usw., beschichtet werden.

Empfehlung

Wer beim Zusammenbau eines Motorrades abplatzende Farbe oder Spuren eines abrutschenden Schraubenziehers vermeiden will und auf absolute Originalität verzichtet, dem sei das Pulverbeschichtungsverfahren empfohlen. Man bekommt eine robuste, pflegeleichte und langlebige Oberfläche, die selbst Stein Schlag trotz und somit dem unterwandernden Rost keine Chance gibt.

Und nun die Maico...

Vor einigen Jahren kaufte ich 5 kg vom feinsten Autolack und legte mit allen dazugehörigen Flüssigkeiten wohl 200 DM auf den Ladentisch. Mein Ziel, einen billigen Tourer zu bauen, zwingt mich schon fast, endlich das Zeug zu verbrauchen und es schön mit dem Pinsel aufzutragen.

Am entlackten und blanken Rahmen

flexte ich vorsichtig alle unnötigen Halterungen, die an der Bundeswehrmaschine waren und die ich nicht brauchte, grob ab. Die letzten Reste entfernte ich mit Schrupp- und Schlichtfeile. Das gewichtserleichterte Fahrgestell und alle zu lackierenden Teile schliß ich mit der Hand grob über. Feuchte Stellen, die durch Reste der Phosphorsäure entstanden, wischte ich vorher ab - Rost hatte sich nicht gebildet.

Der schützende Anstrich mit "Bleimenige" entfällt wegen Giftigkeit. Doch heißt das heute wohl, den Teufel mit dem Beelzebub auszutreiben. Auf der Dose des "810R Mild -Reaktionsgrundierfüller" steht: "Enthält Toluol und Zinkchromat". Ein orangefarbenes Etikett mit einem Totenkopf macht auf die Gefahr aufmerksam: "Kann Krebs erzeugen". Spätestens jetzt erkennt man die Vorteile der Pulverbeschichtung. Gemischt wird der Reaktionsgrundierfüller im Verhältnis eins zu eins mit dem nur "leicht entzündlichen 815R Reaktionsverdünner".

Draussen an der frischen Luft strich ich die Teile mit dem matten Zeug ein. Dabei lagen alle Sachen fest auf einem alten Camping-Tisch. Nach dem Trocknen drehte ich sie um und strich die Auflageflächen.

Die Trocknungszeit ist kurz, da die Lösungsmittel schnell verfliegen. Mit Sandpapier glättet man den ersten Schutzanstrich. Das Schleifpapier sollte schon zimal benutzt worden sein, weil neues den dünnen Anstrich schnell auf das blanke Metall durchschleift. Da ich auf das Sandstrahlen verzichtete und dadurch die Oberfläche meiner Werkstücke verhältnismäßig glatt war, reichte ein Anstrich. Doch sollte man nicht sofort mit dem Lackanstrich beginnen, sondern alle Teile genau untersuchen. Garantiert hat man im Eifer seiner Malkunst einige Winkel vergessen zu bestreichen.

Am nächsten Tag mischte ich die nicht weniger feuergefährlichen und giftigen Flüssigkeiten zum eigentlichen Acryl-Lack an. Die Mischungsverhältnisse standen auf den Behältern. Informativer war jedoch das "Merkblatt" des Lackherstellers, das ich auf Anforderung bekam. Zum Charakter einer alten Militärmaschine paßt ein leicht matter Lack. Auch hier liefert der Hersteller das passende: "Mattierungsbindemittel zur Glanzredu-

zierung AK 115". Die Menge bestimmt das Aussehen: Von seidenmatt bis staubtaub.

Fortsetzung folgt

Pulverbeschichtungsbetriebe

Remmers
Nalepastraße 10
O-1160 Berlin
Telefon 030/63 62 285

E. Wohlgemut
Storkower Straße 128
O-1055 Berlin
Telefon 030/42 96 802

FVB GmbH
Eichborndamm 141
W-1000 Berlin 51
Telefon: 030/41 14 072

Peter Herzog
Weigandufer 33
W-1000 Berlin 44
Telefon 030/68 17 378

modutec gmbh
Am Osdorfer Born 30
W-2000 Hamburg 53
Telefon 040/80 30 12
Fax 040/80 40 98

ABODIA GmbH
Schützenplatz 1
W-2822 Schwanewede-
Beckedorf
Telefon: 04 21/65 85 70
Fax: 04 21/65 35 51

Rokopf
Hergelsbendenstraße 4
W-5100 Aachen
Telefon 02 41/16 30 15
Fax: 02 41/16 14 56

Fahrzeugteile&Veredelung GmbH
Benzstraße 19
W-6110 Dieburg
Telefon: 0 60 71/54 99
Fax: 0 60 71/81 18 7

Günter Wilhelm
Riedwiese 6
W-6390 Usingen
Telefon 0 60 81/15 7 26
Fax: 0 60 81/13 9 20

Gerhardt Baumgartner GmbH
Benzstraße 11
W-7801 March-Breisgau

Yamaha XS 500

498 ccm • Bohrung 73 mm • Hub. 59,6 mm
50PS/37 kW bei 8300/min

