

m  
o  
t  
o  
r  
r  
a  
d  
g  
e  
s  
c  
h  
i  
c  
h  
t  
e  
(n)  
40

4. Jahrgang  
T10856E

# GUMMIKUH &

5,90 DM  
os 50 · sfr 5,90

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

## MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

# PAST

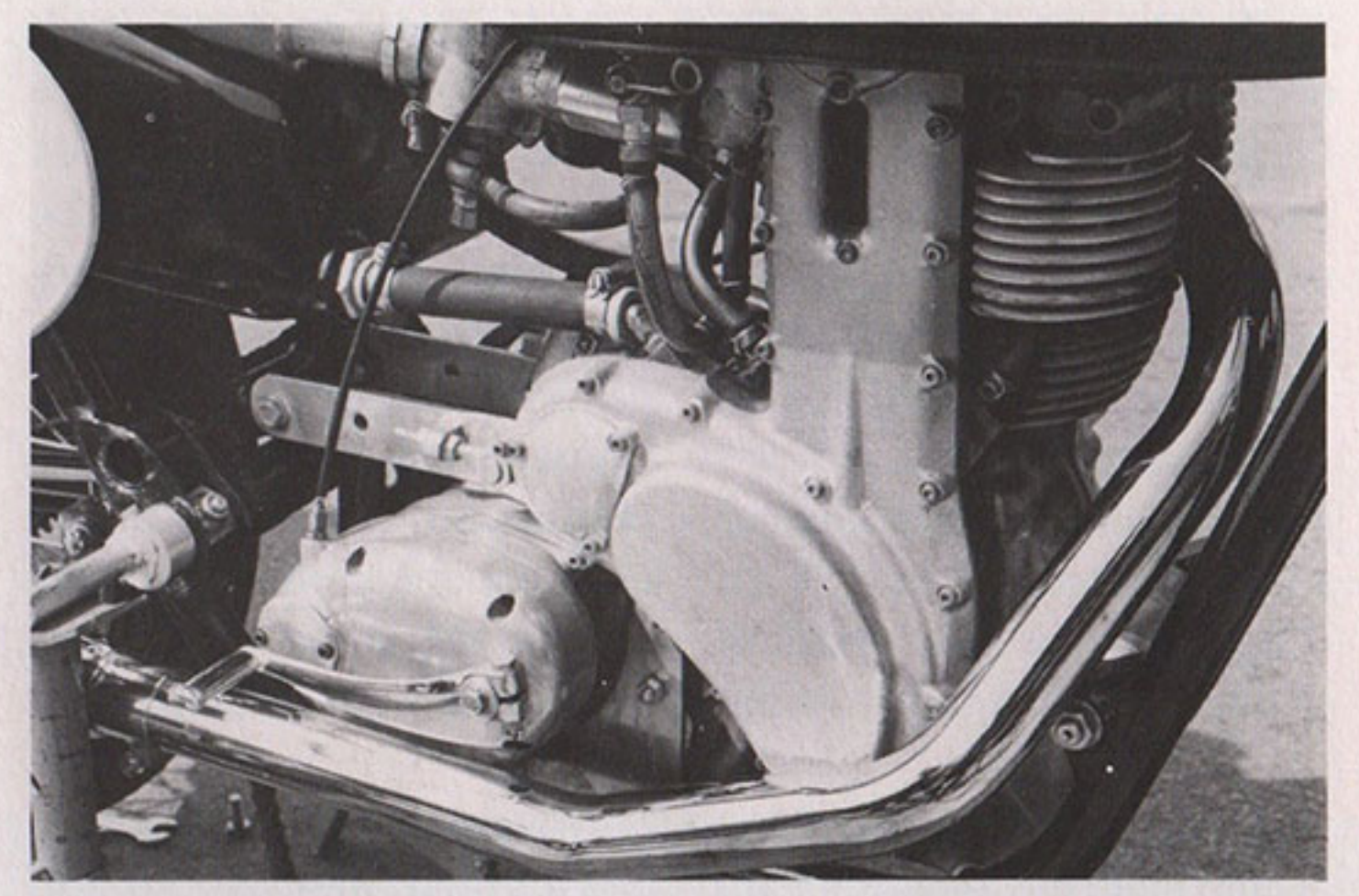
*perfect*



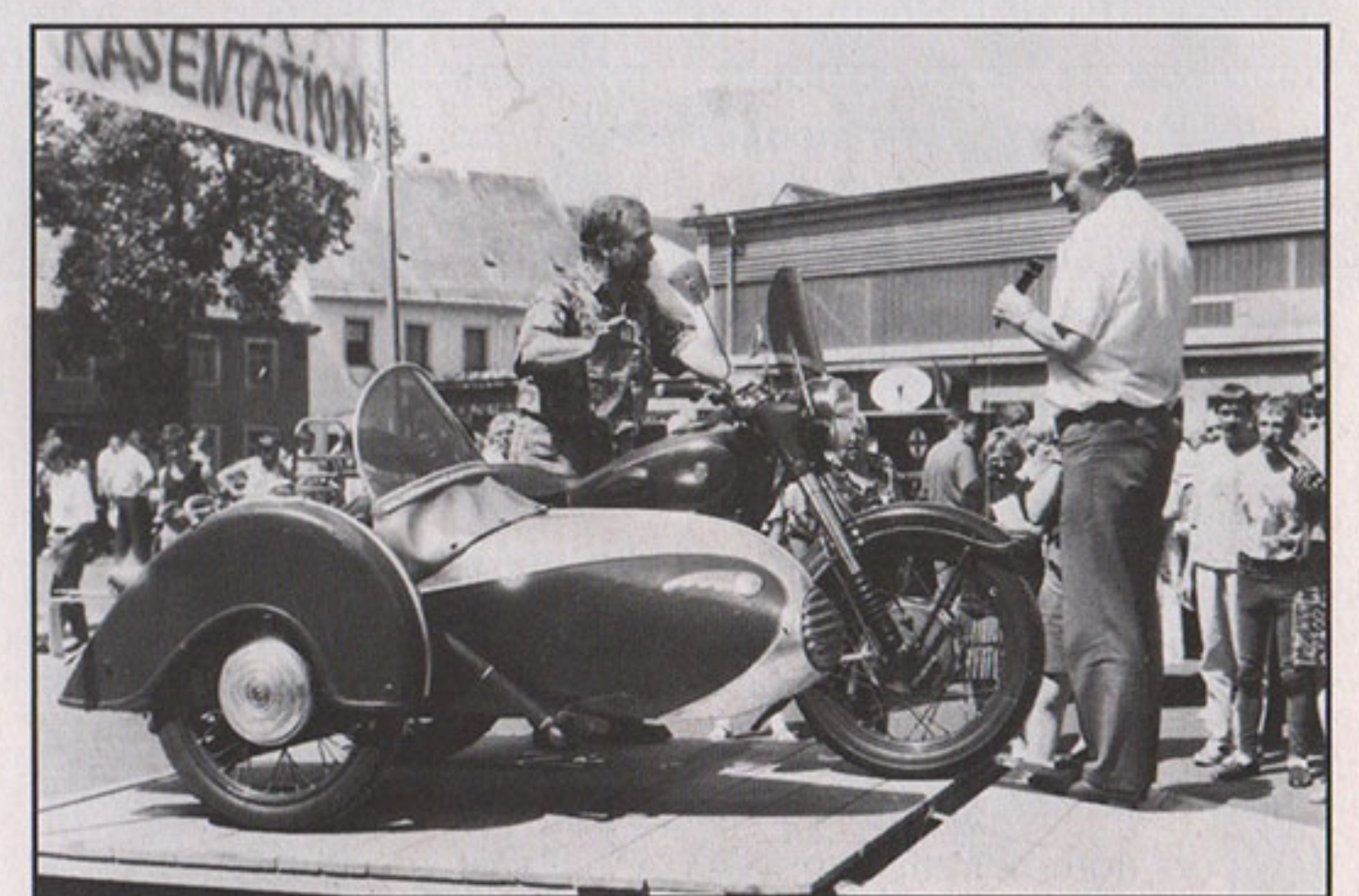
9 • 1992  
15. September 1992 bis  
14. Oktober 1992



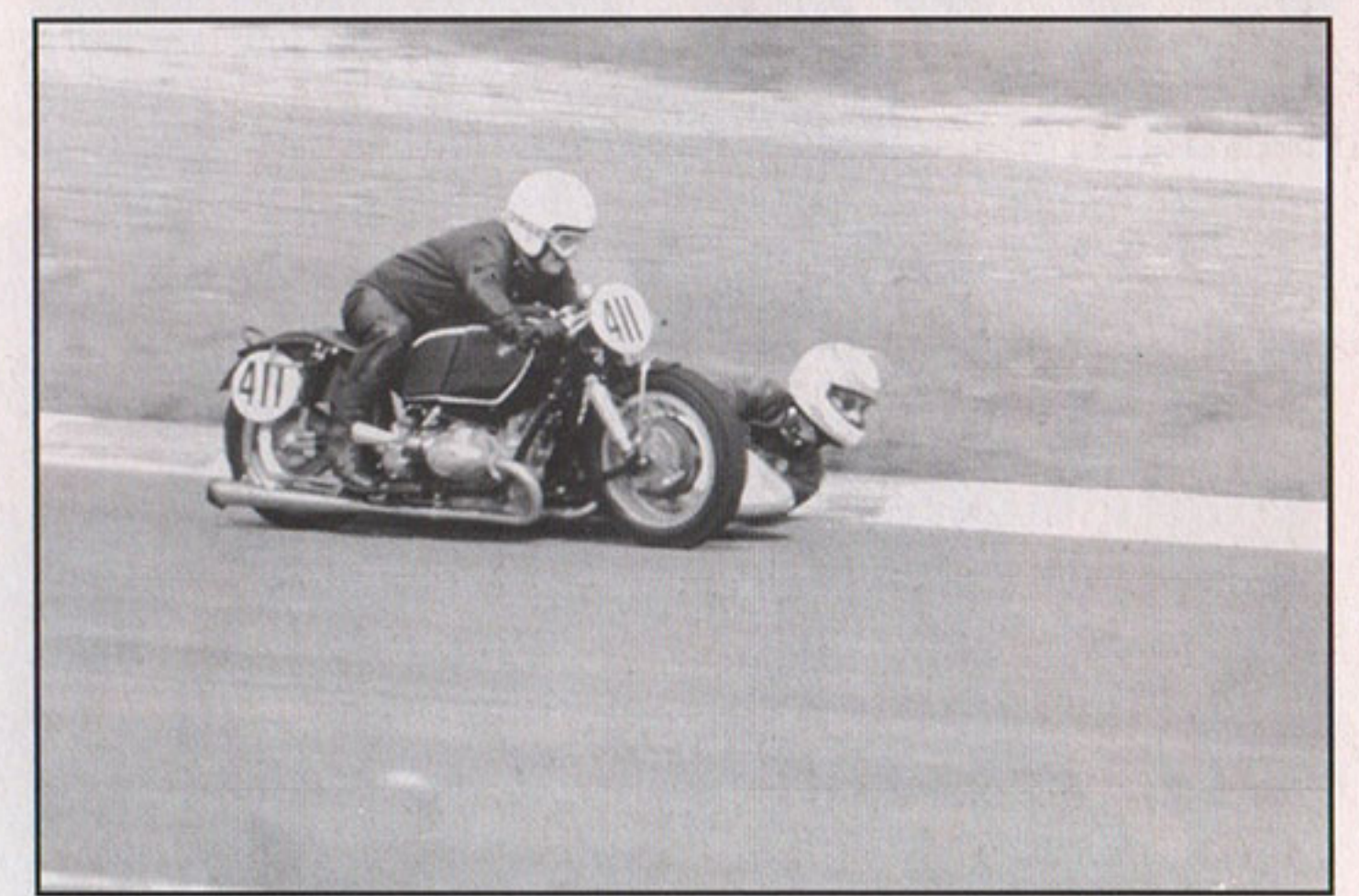
# FASZINATION MOTORRAD



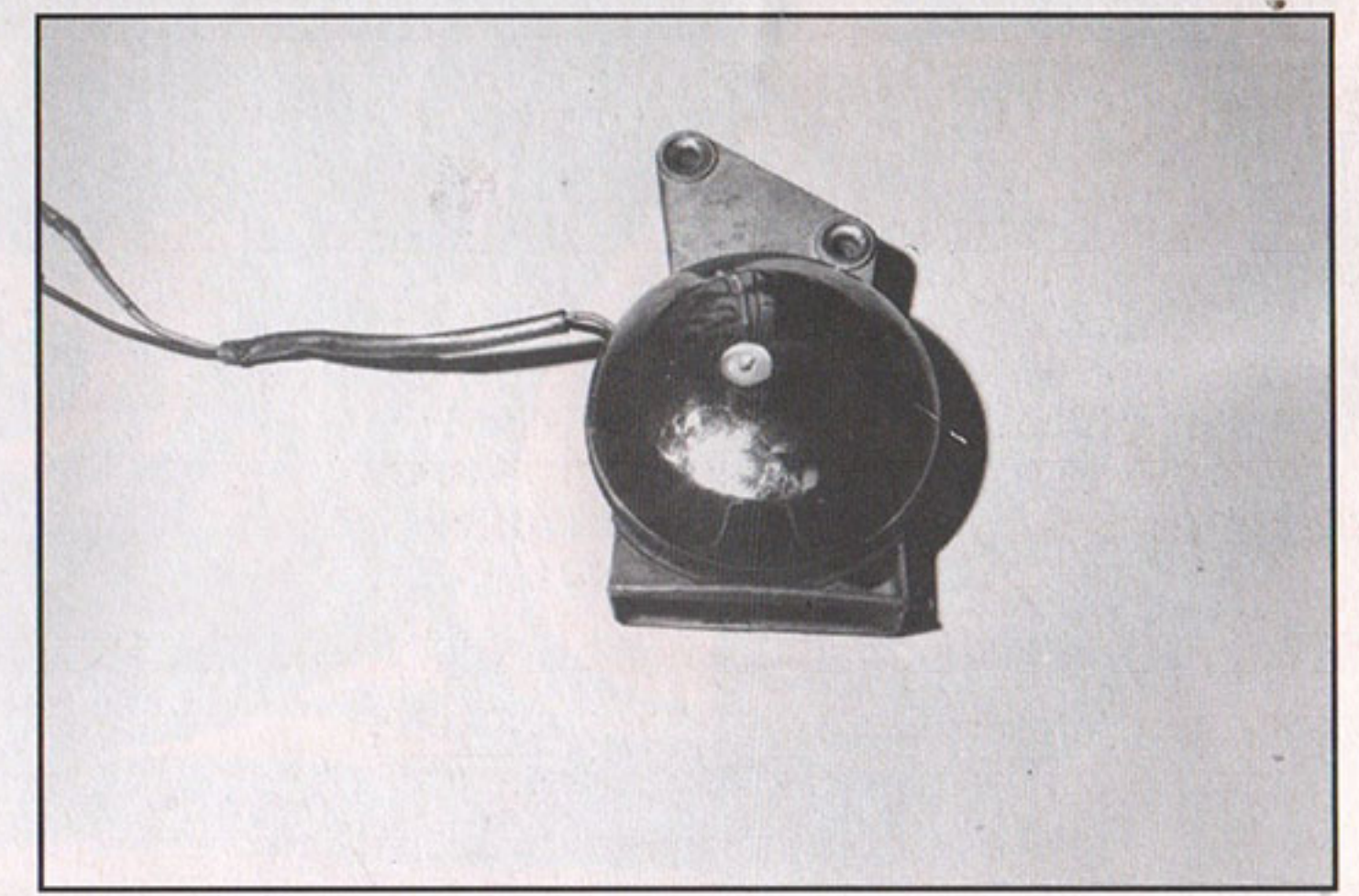
Ein "Rentier", das die Herzen und Fenster-scheiben zum Beben bringt, ist die Matchless G 50 von Alan Cathcart. Fahrbericht ab Seite 4



1992 feierte die Stadt Zschopau ihr 700jähriges Jubiläum. Claus Uhlmann war auf dem dortigen Oldtimertreffen. Seite 8



Manfred Cunit und Claus Uhlmann zogen mit dem VFV-Troß zu zwei Gleichmäßigkeitsläufen in die CSFR. Ihr Bericht ab Seite 34



Hupen und Hörner: Quell vieler Flüche. Ihre Technik beschreibt Wilhelm Springmann Seite 51

UNTERWEGS	
Fahrbericht Matchless G50	4
Motorrad-Oldtimer-Treffen 700 Jahre Zschopau	8
Technikmuseum Marxzell	54
SPORT	
VFV-Gleichmäßigkeitsläufe in der Tschechei	34
AKTUELL	
Unterschiedliche Griffigkeit von asphaltierten Straßenbelägen unter besonderer Berücksichtigung der Körnung	42
Frankfurter Messe Ausstellung MZ-Design	12
GESCHICHTE	
Historischer Test Zündapp 250 S	14
TECHNIK	
Wußten Sie schon...	18
Der sichere Seitenständer	40
Aus Stromis Labor Schweißtechnik I	45
Elektrik: Reparatur von Hupen	48
RUBRIKEN	
Titel BMW R60 mit Steib TR 500 (Foto Archiv Rogge)	1
Korrespondenz	9
Literatur Heise: Krafträder	20
Kleinanzeigen Such & Find	21
Treffen & Termine	51
Impressum	52
Leser-Service	55
Motorgalerie Norton Navigator 350 cm <sup>3</sup>	56

GUMMIKUH & PAST PERFECT AUSGABE 40

**NEU REISE MOTORRAD Sommer '92**  
Abenteuer und Reportagen aus Neuseeland, Florida, Californien, Afrika, Japan, Bretagne. Alle neuen Tourenmotorräder, Fahrtrips, Reiseveranstalter im Katalog. 116 Seiten, komplett in Farbe. DM 9,80



**NEU SPORT MOTORRAD '92**  
Rennsport, der unter die Haut der Rennkombi geht. Vergleich Werks-Honda 500 von Doohan mit Eddie Lawsons Cagiva und Ron Haslams Norton, dazu Test vom Kawasaki-Werks superbike, Ducati 888, Yamaha OW01. Als Extra ein Helmut Bradl-Aufkleber. Alle Sportmaschinen. 116 Seiten, DM 12,-



**MOTORRAD-MAGAZIN mo**  
HEFT 8  
AUGUST 1992  
DM 6,-  
15. JAHRGANG

**TEST: 4 SUPERSPORTLER**  
HONDA CBR 400 RR · KAWASAKI ZXR 400 · SUZUKI RGV 250 · YAMAHA TZR 250

**VERGLEICH** Viertakter gegen Zweitakter  
**50 000 km** Langstreckentest BMW K1  
**NAGELNEU** Bildschöne Kawasaki Estrella  
**SPORT** Straßen-WM, Superbikes, Serie, BoT

**TEST** Bimota Tesi im Rennsport **EXKLUSIV** Yamaha FZR 1000 R **CHOPPER** Suzuki Intruder 800 und 1400 **TEST** Enfield 500 Bullet **TIPS** Bücher und Videos **ZUBEHÖR** Sportlederkombis, Shark-Helm

**Widerrufsrecht:** Ihnen ist bekannt, daß Sie diese Vereinbarung innerhalb einer Woche widerrufen können. Es genügt dazu eine kurze Mitteilung an diese Adresse: Motorrad-Magazin MO, Abo-Service, Postfach 8106 40, 7000 Stuttgart 80

## SO KÖNNEN SIE BESTELLEN

Falls die Hefte an Ihrem Kiosk vergriffen sein sollten, dann bestellen Sie eben per Post: Schreiben Sie den gewünschten Titel einfach auf, legen Sie die entsprechende Summe in bar, Briefmarken oder Scheck bei (für Auslandsbesteller: DM-Betrag entspricht sfr, 1 DM bitte mit 8 Schilling umrechnen). Senden Sie die **Bestellung** an folgende Adresse: **MO-VERLAG GMBH, Abt. Leserservice, Straußstaffel 3, 7000 Stuttgart 1.** Außerdem erscheinen im MO-VERLAG der ALLRAD- und GELÄNDEWAGEN-Katalog '92 (alle PKW mit Allradantrieb in Deutschland) für DM 9,80 und das **KLASSIK-MOTORRAD '92** (Motorradfahren in den 50ern, 60ern und 70ern) für DM 9,80. Neu auch: **MOTORRAD TEST '92** (die besten neuen und gebrauchten Motorräder im Test), DM 12,-

Einfach ausschneiden, auf Postkarte aufkleben und abschicken an Motorrad-Magazin MO, Abo-Service, Postfach 8106 40, 7000 Stuttgart 80 ✂

**JA**, ich will MO abonnieren. Schicken Sie mir MO zunächst ein Jahr lang zum supergünstigen Abo-Preis von nur DM 64,80 (anstatt DM 72,- beim Einzelkauf), im Ausland DM 76,80. Nach Ablauf eines Jahres verlängert sich das Abo automatisch um ein weiteres Jahr, wenn es nicht drei Monate vorher schriftlich gekündigt wurde.

**Bitte kein Geld schicken, Rechnung abwarten!** Oder, ganz einfach, Ihre Bankverbindung angeben und den Rechnungsbetrag abbuchen lassen.

Meine Bankverbindung SA 35

Name, Vorname (bitte in Druckbuchstaben) SA 10

Konto-Nummer Bankleitzahl (vom Scheck abschreiben)

**Widerrufsrecht:** Mir ist bekannt, daß ich diese Vereinbarung innerhalb einer Woche widerrufen kann. Es genügt dazu eine kurze Mitteilung an Motorrad-Magazin MO, Abt. Abo-Service, Postfach 8106 40, 7000 Stuttgart 80.

Straße und Hausnummer

PLZ, Wohnort

Datum, Unterschrift

Zweite Unterschrift 9207



# Matchless

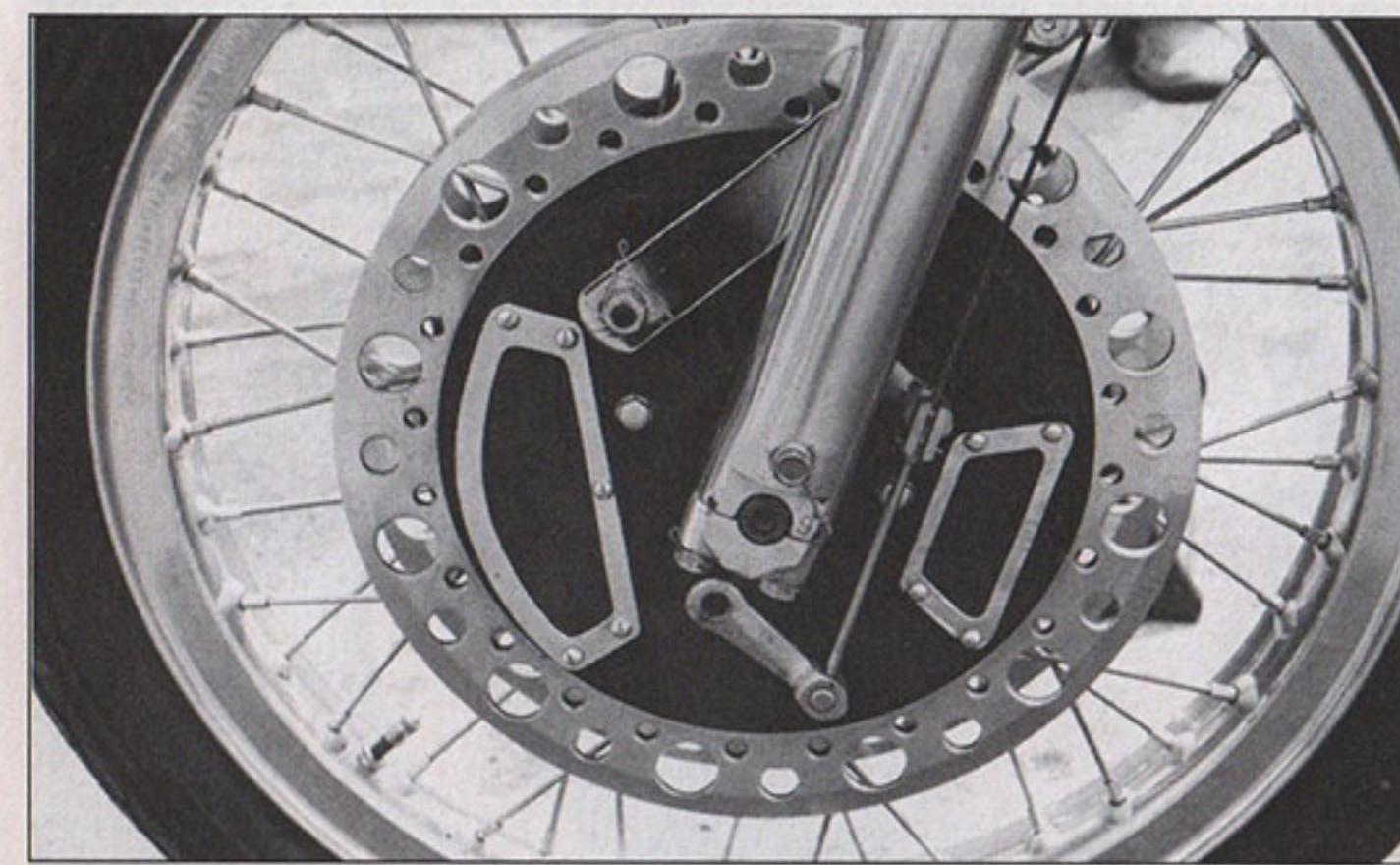
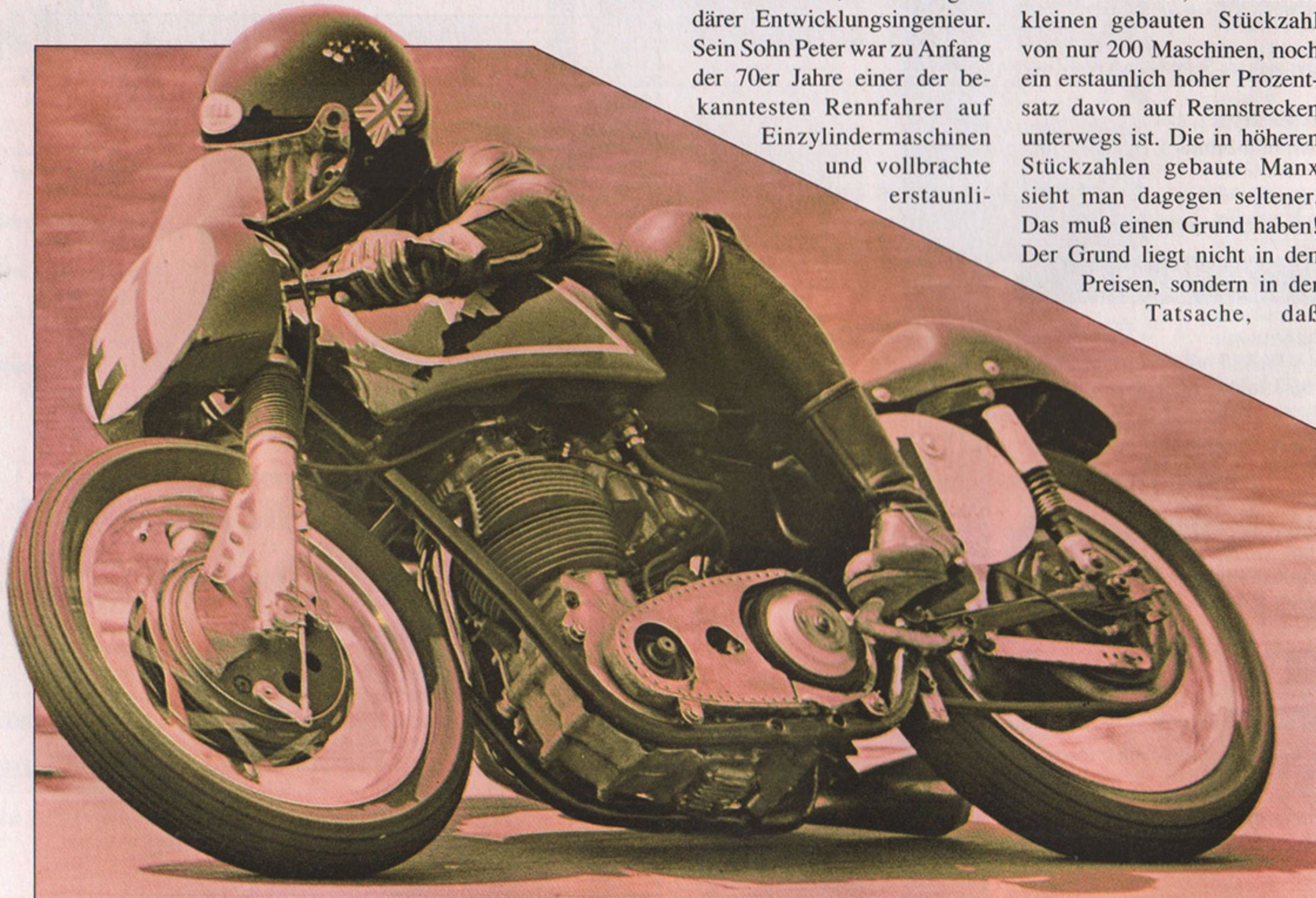
## G50

Wenn man die meisten Fans des historischen Rennsports fragt, was sie für die typische englische Einzylinderrennmaschine halten, werden diese antworten: Die Norton Manx. Doch die Geschichte der Matchless G 50, obwohl kürzer, ist nicht weniger ehrenvoll. Und als AMC 1962 die Produktion der beiden Maschinen (AJS 7 R, Matchless G 50) einstellte, waren beide fast ungeschlagen. Und obwohl sie heute praktisch den Vetersport dominieren, herrscht ein Gefühl vor, als wenn diese

Maschinen niemals so gut gewesen wären, wie die Norton Manx. Da ich seit 1974 Matchless fahre, kann ich behaupten, daß das nicht stimmt. Und ich bin sicher, daß mir einige, wie mein Freund Gianni Perrone, zustimmen werden! Die Matchless G 50 erschien das erste Mal 1958 als aufgebahrte Version der legendären AJS 7 R (Boy Racer). Diese war seit 1936 gebaut worden, wurde aber 1948 eingehend modernisiert. Unter anderem

neu gezeichneten 350 ccm Maschine mit kettengetriebener obenliegender Nockenwelle. Aber der Tüftler, der hier noch ein halbes PS fand und da noch die Reibung verminderte und im fünfjährigen Leben der G 50 dieses Motorrad weiterentwickelte, hieß Jack Williams, AMCs legendärer Entwicklungsingenieur. Sein Sohn Peter war zu Anfang der 70er Jahre einer der bekanntesten Rennfahrer auf Einzylindermaschinen und vollbrachte erstaunli-

che Dinge auf seiner G 50 mit Arter-Rahmen. Bereits 1984 gewann der Amerikaner Dave Roper, der ungekrönte König des historischen Rennsports, mit einer G 50 wieder eine TT. Dort gewann er mit großem Vorsprung das "Classic-Race". Sein Sieg spiegelte die Tatsache wieder, daß trotz der kleinen gebauten Stückzahl von nur 200 Maschinen, noch ein erstaunlich hoher Prozentsatz davon auf Rennstrecken unterwegs ist. Die in höheren Stückzahlen gebaute Manx sieht man dagegen seltener. Das muß einen Grund haben! Der Grund liegt nicht in den Preisen, sondern in der Tatsache, daß



diese doch zu steif und zu schwer zu fahren. 1979, als es mit der historischen Rennerei richtig losging, holte ich das alte Mädchen unter Decken und Lapen aus der Garage hervor, wo sie die letzten Jahre zugebracht hatte, und restaurierte sie mit meinem Freund Ron Lewis von vorne bis hinten. Seitdem fahre ich wieder Ren-

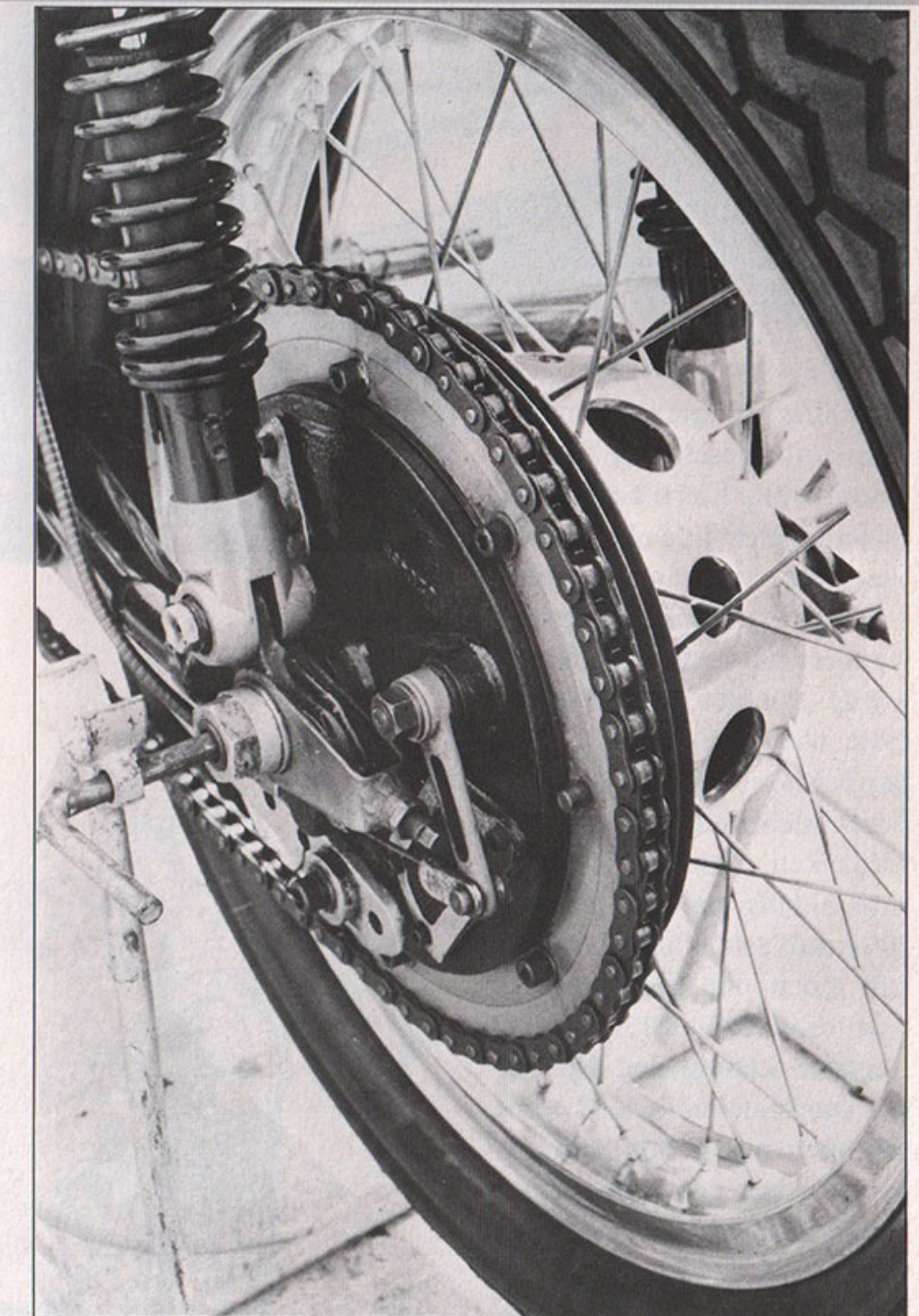
öffnet und sich über den Tank legt. Wenn man die G 50 in Gang setzen will, ist es wichtig, zuerst den Ölhahn für die Primärkette zu öffnen. Vom Rahmenoberrohr aus läuft das Öl auf das untere Kettentrum. Für die Zukunft planen wir, Joaquin und ich, einen Umbau auf Primärzahnriemen. Das ist sauberer und unproblematischer. Anschließend muß die

## RACER TEST

eine G 50 ein wesentlich praktischeres Gerät für den Rennsport ist. Einfacher zu warten und einfacher zu reparieren. Eine Nockenwelle anstelle von zwei, eine Steuerkette anstelle einer Zahnradkaskade und die hohe Öldichtheit durch die gekapselten Ventillfedern. Bei der G 50 muß man nicht wie bei der Manx meterlange Schaumstoffbahnen am Motorrad anbringen, die verhindern, daß die Haarnadelventillfedern den Fahrer, das Motorrad und die Piste gänzlich mit Öl verkleckern. Ein weiterer Punkt, der für die Maschine spricht, ist die Liefermöglichkeit jedes Ersatzteils, ganz gleich ob vom Motor oder vom Fahrwerk.

Als ich mit meinem Freund, dem spanischen Oldtimerrennfahrer, Joaquin Folch, das Past Perfect-Racing Team gründete, achteten wir drauf, daß unsere Maschinen so weit wie möglich identisch waren. Das erleichterte die Bereithaltung von Ersatzteilen, und wir konnten uns gegenseitig die Motorräder ausleihen. Nach-

dem ich bei mir die alte zum Fading neigende Simplexbremse gegen eine Vier-Bakken "Oldani" getauscht habe, sind unsere Motorräder identisch bis auf das Getriebe. Bei mir ist ein Schafleitner-Sechsgang Getriebe montiert, bei Joaquin ein fünfgängiges Quaipe. Wir fahren unsere Motorräder im Originalzustand, abgesehen von den Oldani Bremsen und 18" Rädern. Diese haben wir eingespeicht, um moderne Wettbewerbsreifen fahren zu können. Das bedeutet auch, daß die originale Fliegenscheibe montiert ist. Als ich die Maschine erwarb, war noch eine Peel-Verkleidung montiert, die sich als unbezahlbar erwies. Mir war es anfangs unmöglich, meine Grenzen und die der Matchless zu erkennen. So fiel ich in der ersten Saison bestimmt sechsmal runter. Niemals mit einem schlimmeren Resultat als einer verbogenen Fußraste oder einem beschädigten Schalthebel. Die Verkleidung nahm jeden Sturz wie ein Mann, und bei einem bemerkenswerten Rutscher in Brands Hatch richtete sie mich wieder auf. Mein Verhältnis zur Matchless ist ausgesprochen gut, gewann ich doch die ersten Pokale mit ihr. Ein Flirt mit einer Seeley blieb folgenlos. Erschien mir

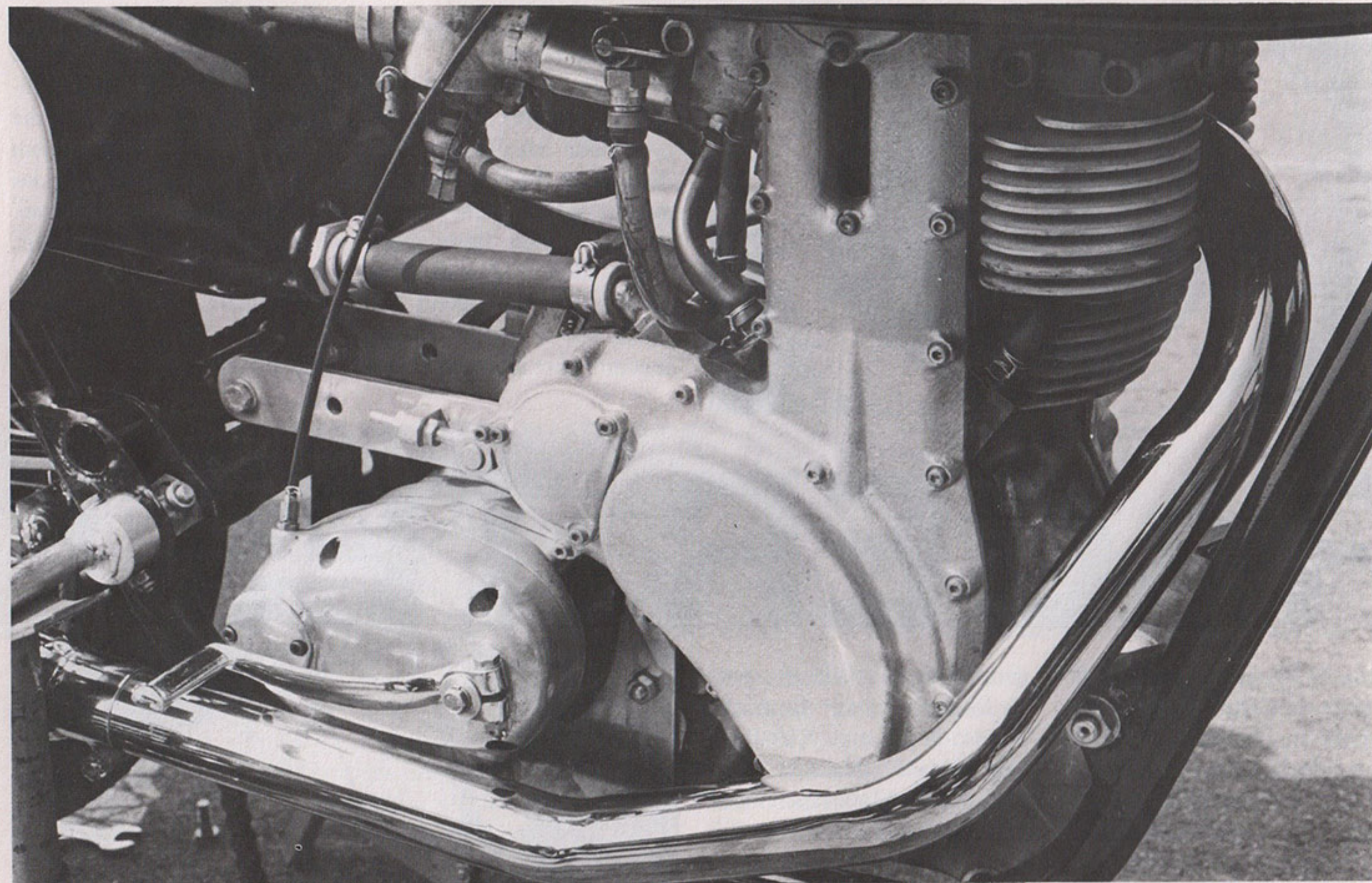


Cathcart pflegt einen modernen »hanging-out« Fahrstil. Man beachte das fast aufsetzende Megaphonende

nen mit ihr. Da ich nicht einer der größten Schiebesterer auf Gottes Erde bin, bevorzuge ich einen hohen Schwimmerstand. Damit springt die Maschine rasch an, wenn man den Gasgriff etwas

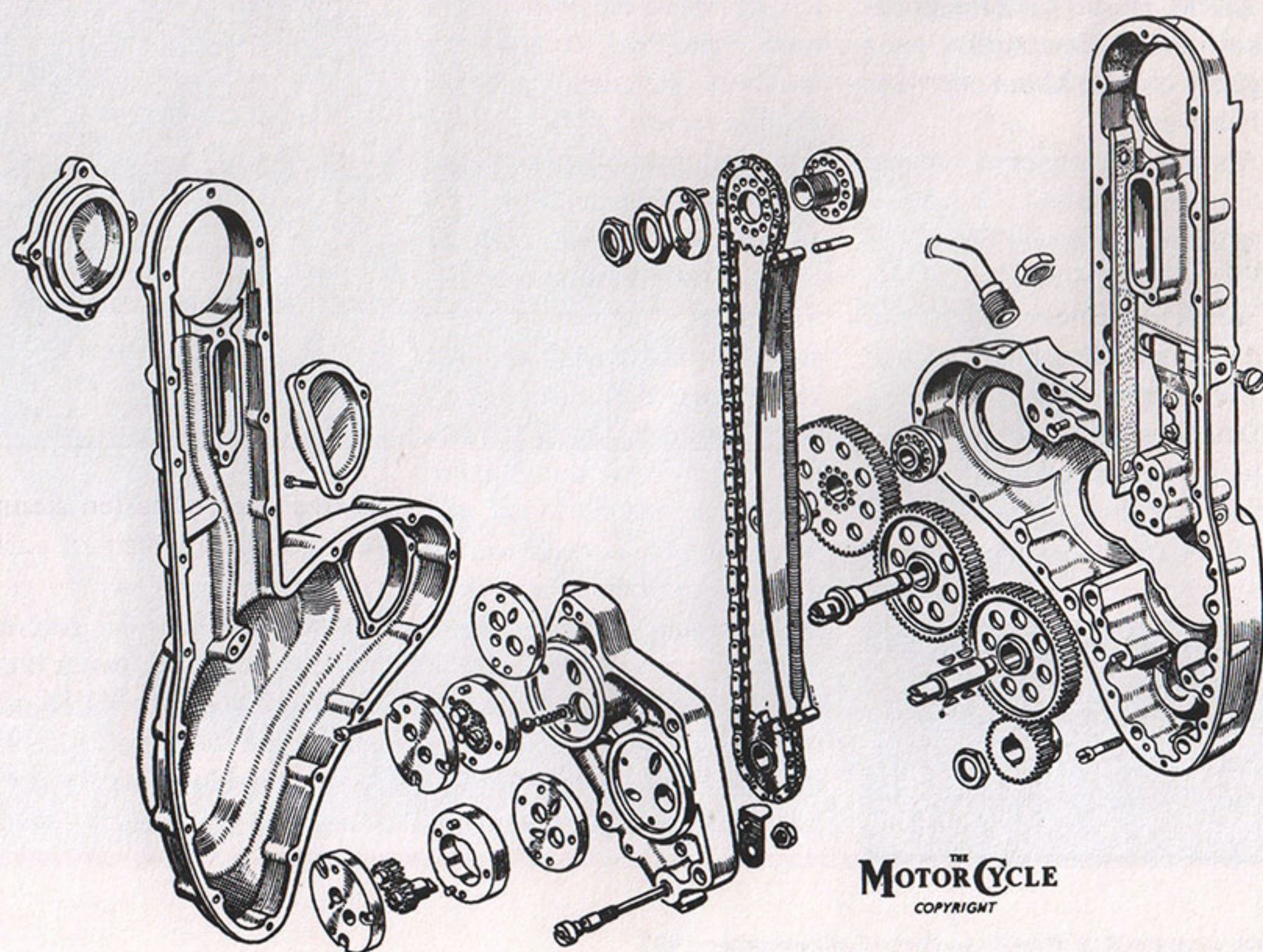
Die Hinterradbremse ist ein typisch britisches Exemplar: Halbnabe mit umlaufendem Kettenkranz. Man beachte die erleichterte Nabe.





Maschine bis an die Kompression zurückgeschoben werden - sonst blockiert beim Anschieben gleich das Hinterrad. Verglichen mit anderen Singles vibriert die G 50 deutlich weniger, als man erwarten würde. Meine Maschine hat diese Tatsache vermutlich der Sorgfalt von Ron Lewis beim Zusammenbau des Motors zu verdanken. Das Fehlen einer Verkleidung, bei der mehr als 200 km/h schnellen Maschine läßt einen die Geschwindigkeit eindrücklich erleben. Dennoch kommt der Wunsch auf, noch schneller zu sein, und man verkriecht sich in den wunderschön geformten Tank. Besonders auf den Geraden, wo jede Verringerung des Luftwiderstands einen Geschwindigkeitszuwachs bringt. Den Kinnbügel des Helms auf dem Tank, Ellbogen eingezogen, Knie eng am Tankende und den Rücken gerade und flach durchgestreckt - so fährt man mit einem britischen Einzylinder...

Der Kettenantrieb zur Nockenwelle läuft unter dem hohen Gußdeckel an der rechten Seite. Das Schafleitner-Getriebe debütierte um 1960 in einem Norton-Gehäuse.



MOTORCYCLE  
COPYRIGHT

Im Gegensatz zur Norton Manx, die erst ab 5.200/min richtig zieht, tut sich die G 50 bei mittleren Drehzahlen nicht so schwer. Hier geht die Post ab 4.500/min ab. Beide Motoren drehen bis 7.200/min. Darüber geht es auch noch,

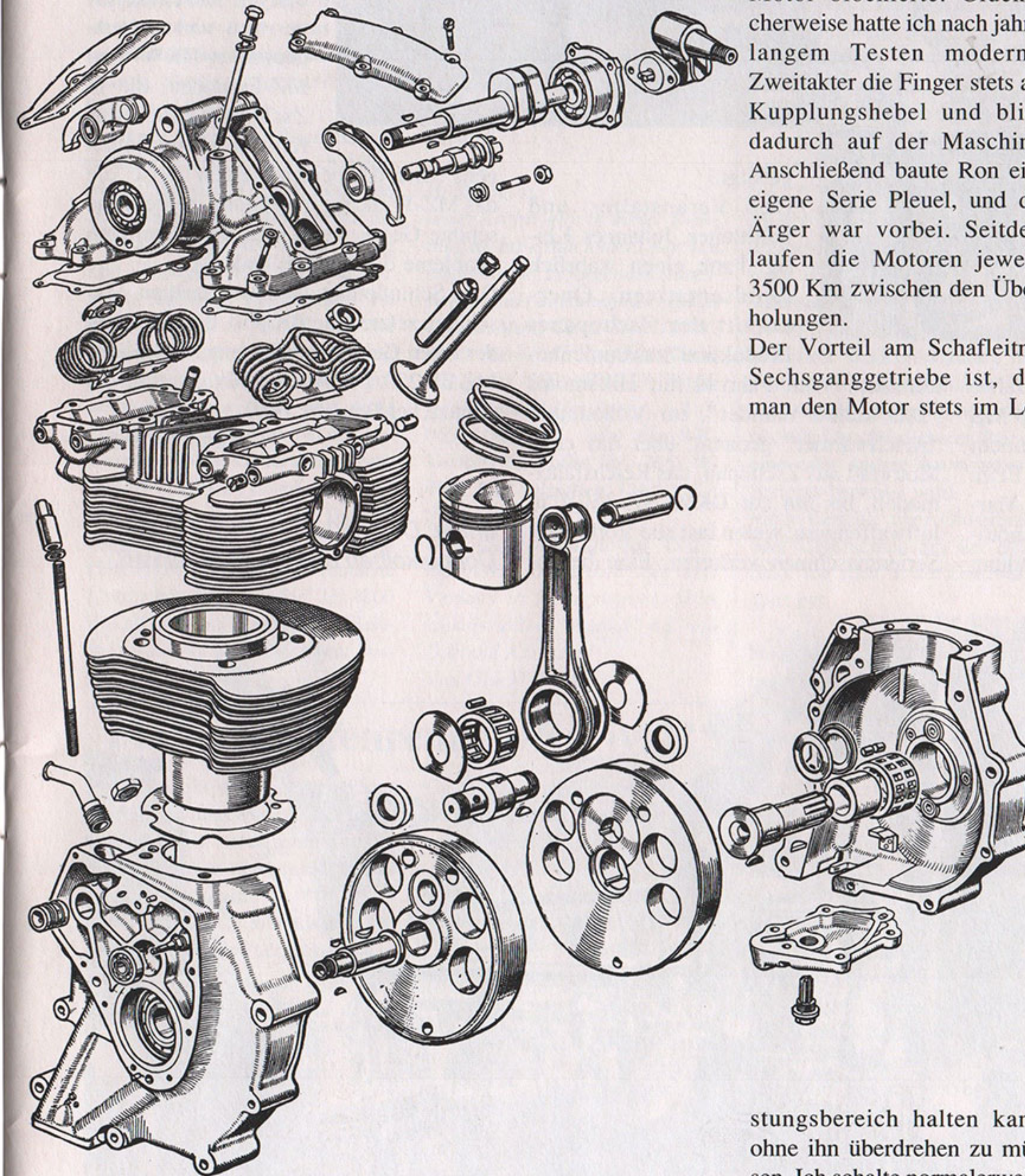
aber nicht mehr weit bis zum Exitus. Vielleicht noch kurz vor dem Ziel... Ich gewann ein Rennen in Brands Hatch dadurch, daß ich meine Maschine im dritten Gang auf der Zielgeraden mit 7700/min laufen ließ. Der Kerl

ellagerung als die Achillesferse des Motors. Nach einer spektakulären Serie explodierter Motoren wurde eine schlechte Lieferung miserabler Alpha-Pleuel als Ursache ausgemacht. Mir sind auch nach weniger als 100 km zwei frisch aufgebaute Motoren um die Ohren geflogen. Beim zweiten Mal war es nicht ganz ungefährlich, als das Pleuel brach - mitten auf der Geraden von Misano - und sofort der Motor blockierte. Glücklicherweise hatte ich nach jahrelangem Testen moderner Zweitakter die Finger stets am Kupplungshebel und blieb dadurch auf der Maschine. Anschließend baute Ron eine eigene Serie Pleuel, und der Ärger war vorbei. Seitdem laufen die Motoren jeweils 3500 Km zwischen den Überholungen. Der Vorteil am Schafleitner Sechsganggetriebe ist, daß man den Motor stets im Lei-

hilft auf sehr engen Kursen. Das Fahrgestell der G 50 ist etwas leichter als das der Manx, da es nur ein Rahmenoberrohr hat. Durch die eingesparten acht Kg ist die Beschleunigung etwas besser. Andererseits ist die Straßenlage der Manx in langen, schnellen Kurven etwas besser. Auf Kursen wie Mettet, Spa oder Monza zieht die Manx ruhig ihre Bahn, wo die Matchless etwas wackelt. Auf typisch britischen kurzen, engen Kursen ist die Matchless dafür etwas handlicher. Ihr Handicap dort ist die schlechtere Beschleunigung gegenüber Zweizylindern aus engen Ecken heraus, da die Schwungmassen erst auf Trab gebracht werden müssen. Hier hilft dann nur Kupplungsschleifen. Auch die Bremsen profitieren vom geringeren Gewicht. Wenn ich auch oben erwähnte, daß die Originalbremse zum Fading neigt -seitdem die historisch korrekte Oldani Vierbackenvollnabe montiert ist, gibt es (sofern alles korrekt justiert ist) keine Probleme mehr. Ich meine auch, daß das weltweite Verbot - außer kurioserweise in England - von Scheibenbremsen im historischen Rennsport durchaus gerechtfertigt ist. Sie sind nicht notwendig und verderben die historische Optik der Maschinen.

Als ich in der glücklichen Lage war, die 500er Patons zu erhalten, mit denen ich zur Zeit fahre, meldeten sich einige Optimisten, die dachten, ich würde mich jetzt, wo ich die schnelleren, selteneren italienischen Twins besitze, von der Matchless trennen. Dem ist nicht so. Die "Matchstick" besitze ich schon fast die ganze Zeit seitdem ich Rennen fahre. Sie ist ein Stück von mir...

Text: Alan Cathcart  
Fotos: Phil Masters  
Übersetzung: Andy Schwietzer



Technische Daten:  
Matchless G50  
Hub. x Bohrung: 78 x 78 mm  
51,5 bhp bei 7000/min  
Verdichtung ca. 10:1

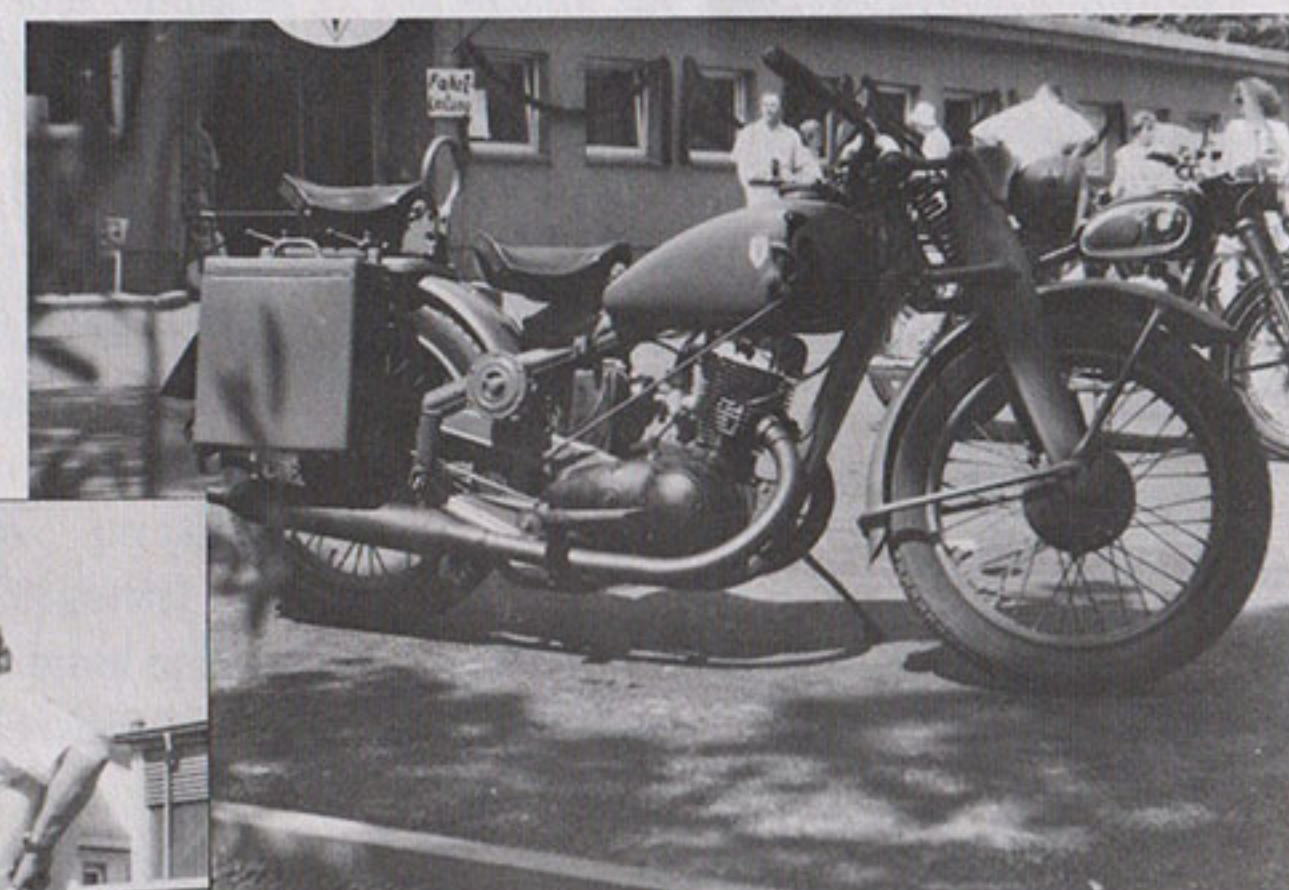
neben mir hatte das gleiche Motorrad. Er schaltete hoch - und verlor. In früheren Jahren erwies sich bei solchen Aktionen die Pleu-

stungsbereich halten kann, ohne ihn überdrehen zu müssen. Ich schalte normalerweise bei 7000/min hoch. Durch das weitgespreizte Sechsganggetriebe muß man nicht mehr in Kehren die Kupplung schleifen lassen. Auch eine etwas größere Leerlaufdüse



# Motorrad-treffen zur 700 Jahrfeier in Zschopau

links: MZ BK 350, Bj. 57, in Geländeausführung.  
rechts: DKW NZ 350-1, Bj. 44, mit »Luftwaffenanstrich« und Graugußmotor.



Anlässlich des Stadtfestes "700 Jahre Zschopau" hatte der Motorsportclub MZ Zschopau e.V. am 28. Juni 1992 zu einem Kfz-Veteranentreffen eingeladen. Etwa 100 Motorräder und Automobile der Marken DKW und MZ bzw. mit Einbaumotoren aus Zschopau waren der Einladung

gefolgt. Der Veranstalter und Fahrleiter, Johannes Keilig, hatte einen wahrlich repräsentativen Querschnitt der Zschopauer Produktion zusammengebracht. Vom Fahrrad mit Hilfsmotor "Das kleine Wunder", im Volksmund "Arschwärmer" genannt, über das erste Motorrad aus Zschopau, das Reichsfahrmodell, bis hin zur DKW NZ 350-1 in luftwaffengrau, waren fast alle Vorkriegs-Serienmaschinen vertreten. Eine beson-

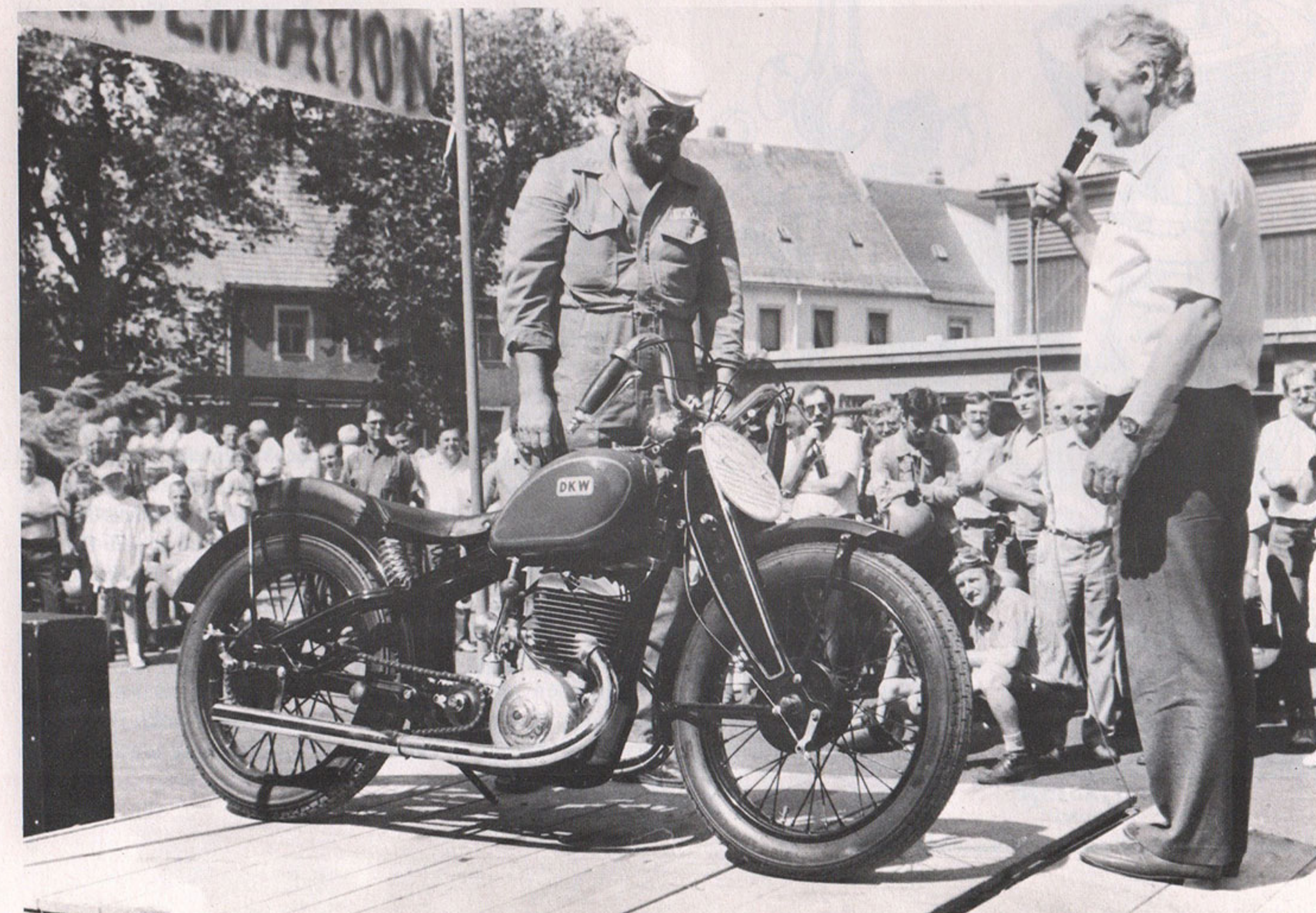
dere Rarität hatte Frieder Bach aus Chemnitz mitgebracht, einen Prototyp mit 400er Doppelkolbenmotor und Einlaßmembran, Baujahr 1931. Es war ein Versuch von DKW, die Leistungen der Zweitaktmotoren zu steigern, kurz bevor dann die Patente von Dr. Schnürle (Umkehrspülung) das Problem lösten.

Den Neubeginn in Zschopau markierte eine IFA-DKW RT 125, Baujahr 1950, die Dietmar Schilling aus Speyer vorstellte, einer von vielen westdeutschen DKW- und MZ-Freunden, die in Zschopau dabei waren. Er erhielt übrigen-

gens einen der beiden kleinen Preise, die das MZ-Werk zur Verfügung stellte. Eine schöne Geste, wenn man die derzeitigen Probleme des Werkes bedenkt. Den Schlußpunkt der ausgestellten Maschinen setzten die BK 350, davon eine in der raren Geländeausführung, sowie eine MZ ES 250. Die Ausschreibung setzte die Grenze bei Baujahr 1960.

Claus Uhlmann

unten: DKW 400. Ein Prototyp mit Doppelkolben und Membraneinlaß.



# KORRESPONDENZ

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



Hallo Oldie-Freunde!

Ich möchte mich einmal an Euch wenden, weil ich ein etwas von Eurem Programm abweichendes Problem habe.

Meine Räumlichkeiten lassen nicht mehr Platz als für ein Oldie-Gespinn und eine Solomaschine. Eure Zeitschrift lese ich aber trotzdem im Abo weiter, denn etwas Besseres fand ich noch nicht (Motorrad-Classic, Markt usw.). Aber das ist ja nicht mein Problem!

Sondern: Eben aus Raummangel restauriere oder sammle ich Mini-Mofas/Mopeds, Klappmopeds und Motorfahräder. Mein Beruf als Fernfahrer läßt mir leider wenig Zeit, Fachgeschäfte aufzusuchen. Mein nächster Fachhandel ist Moped-Winter in HH 50, nur: die Verkäufer sind entweder zu jung oder nur am Verkauf interessiert. Beratungen usw. sind dort nicht möglich, so daß ich mir bei den Importeuren oder Generalvertretungen Rat und Hilfe holen muß.

Nun habe ich an Freizeit + Technik Handelsgesellschaft, 4032 Lintorf/Düsseldorf und an die Deutsche Motobene, Aachener Str. 23, 4800 Bielefeld 14 geschrieben. Die Briefe kamen zurück: Unbekannt verzogen.

Ich suche Unterlagen usw. über Mini-Zweiräder und Roller, City-Bikes usw. sowie für Velosolex 3800. Vielleicht ist Euch etwas bekannt, wohin ich mich wenden kann, vielleicht gibt es auch eine ähnliche Zeitschrift? Sollten Euch Adressen von Importeuren oder Händler bekannt sein, so wäre ich für eine Liste sehr dankbar.

Mit freundlichen Grüßen  
Euer Leser Heinz Fischer Hamburg 50

Hallo Heinz,  
unser Archiv gibt in dieser Richtung nichts Brauchbares her. Ich empfehle dir, zu folgenden Adressen Kontakt aufzunehmen: Reich GmbH, Mont-Cenis-Str. 310, W-4690 Herne 1; Zweirad Klein, Hauptstr. 169, W-6757 Wald-fischbach-Burgalben, Tel. 06333/5215214 oder den WK-Verlag, Lagesche Str. 105, W-4902 Bad Salzufflen, Tel. 05222/2795

Oder du besorgst dir das "Oldtimer Adressen Lexikon" des Heel Verlags in Königswinter. Dort stehen unter "Moped" ca. ein Dutzend Adressen!  
Viel Glück! Andy

## Fischereihafenrennen-Revival?

Nachdem die einzige Attraktion Fischtowns abgewürgt wurde, gibt es zum Glück noch einige Leute, deren Interesse diesem einzigartigen Rennkurs gilt.

Diese treffen sich monatlich an jedem letzten Donnerstag in der

Gaststätte Friedheimer See in Schiffdorf in der Nähe Bremerhavens um 20 Uhr.

Weitere Informationen gibt es bei Hinrich Hinck, Auestr. 108, 2740 Bremervörde, Tel. 04764/588.

Fischereihafenrennen Bremerhaven in den 60er Jahren.  
Foto: Peter Bock



Hallo Andy,

als wir letztes miteinander telefoniert haben, hatte ich die französische Motorradzeitung "La Vie de la Moto" erwähnt, welche sich auch mit alten Motorrädern beschäftigt. Zur Information und vielleicht auch als Anregung lege ich Dir ein Exemplar davon bei. Erwähnenswert erscheint mir das vierzehntägige Erscheinen, der weiter gespannte Themenkreis (praktisch alle motorisierten Zweiräder von 1885 bis 1975) und der leider doch relativ hohe Preis (ca. 3,30 DM) bei der großen Menge von Anzeigen und nicht kostenlosen Kleinanzeigen (doch mehr die französische Motorrad-Alternative zu MARKT statt zu GP-PP). Gut ist natürlich auch die aktuellere Berichterstattung über Treffen, Rennen etc. und der Terminkalender, wobei da auch schon mal öfter Ausführlicheres über das eine oder andere bevorstehende Ereignis berichtet wird. Mehr Berichte über Oldierennen und Geschichten aus der Szene fänd' ich auch in der Gummikuh ganz gut.

Noch was zu Past Perfekt, der Zeitung, über die ich zu GK-PP gekommen bin: Erstens fand ich PP witziger, lockerer und alternativer als GK, aber vielleicht bewirkt Eure Rückbesinnung in Form der Wiederholung alter PP-Stories ja auch neue Kreativität auf diesem Sektor.

Zweitens war PP mehr eine Zeitung für den Nutzer von Gebrauchs-Oldies (welche auch mal ein anderes Markenzeichen als MZ auf dem Tank hatten), wohingegen GK immer öfter über Sammler-Highlights berichtet (trotzdem find' ich die Cathart Fahrberichte super).

Drittens kamen in PP öfter auch mal motorradbegeisterte Mädels zu Wort, was bei GK überhaupt nicht mehr der Fall zu sein scheint. Zum Thema Gebrauchs-Oldies lege ich noch eine Kopie eines Tests aus "Das Motorrad" bei,

welche mir letztes in die Hände fiel. Ob Ihr so etwas Ähnliches auch mal wieder aufleben lassen könntet?

Dann wollte ich Dich noch auf die englische Zeitschrift "Used Bikes" aufmerksam machen (wenn Du sie nicht schon kennst), welche im Prinzip nur aus Lesererfahrungen, einem sehr ausführlichen Preis- und Informationsteil über alle wesentlichen Gebrauchtmotorräder und einigen Seiten Kleinanzeigen besteht. Etwas Entsprechendes zu diesem Second Hand Price Guide habe ich hier leider noch nicht gefunden.  
Viele Grüße und gute Fahrt  
Gerhard Biesel, Aachen

Hallo Gerhard,  
zunächst herzlichen Dank für die Überlassung der "La vie de la moto". Die Zeitung, die an eine der kostenlosen Wochenzeitungen erinnert, wie sie in den Großstädten die Briefkästen verstopfen, scheint mir wirklich ausgezeichnet. Der Preis von 10 Franc wirkt angesichts des verhältnismäßig kleinen redaktionellen Teils und der primitiven Verarbeitung jedoch happig.

VFV-Rennen findest du wieder in dieser Ausgabe. Die Verleger behaupten, die GP&PP-Leser sind Sportmuffel. Stimmt das? Welche Szene meinst Du? Die Jungs und Mädels die selbst schrauben UND fahren scheinen schreibfaul geworden zu sein. Sorry! Überhaupt die Frauen. Ich weiß auch nicht, warum wir von diesem Teil der Bevölkerung kaum Post und gar keine Manuskripte oder Bilder kriegen.

Meiner Meinung nach scheinen die Grenzen zwischen "Sammler-Highlights" und Gebrauchsoldies zu verschwimmen (siehe BMW, Laverda, Guzzi). Ich hoffe, daß wir die richtige Mischung finden. Ich persönlich schätze Oldtimer für (fast) jeden Tag am meisten. Aber danach geht es nicht immer. Trotzdem viel Spaß wünscht Andy



## Heidenauer Reifen wieder da!

Das Reifenwerk Heidenau, das früher im Reifenkombinat "Pneumant" in Fürstenwalde zu DDR-Zeiten u.a. Moped- und Motorradbereifung produzierte, ist wieder am Markt. Mittlerweile ist der Heidenauer Betriebsteil als "Reifenwerk Heidenau" selbstständig und produziert neben Zweiradbereifung auch PKW-Schläuche, Industrie- und Landwirtschaftsbereifung. Die 200 Mitarbeiter produzieren für den Nachrüstbedarf und die Erstausrüstung von Simson und MZ. Auch Metzeler nutzt das Know-how der sächsischen Reifenbäcker und läßt dort Motorradbereifung und Schläuche für sich produzieren. Die Pneumant-Bereifung hatte besonders in den 70er Jahren hierzulande keinen guten Ruf. Die Gummimischungen der Reifen

waren zu sehr auf Lebensdauer ausgelegt. Dadurch war die Naßhaftung nicht auf dem Niveau der Konkurrenz. Doch seit einigen Jahren sind diese Zeiten vorbei,



und die modernen Profile brauchen sich keineswegs mehr hinter der Konkurrenz zu verstecken. Bei ausgedehnten

Testfahrten auf neuen MZ-Maschinen, die mit diesen Reifen besohlt sind, konnte ich mich von dem riesigen Qualitätssprung überzeugen, den die Fahreigenschaften dieser Reifen gemacht haben. Die Haftung, sowohl auf trockener als auch auf nasser Straße ist sehr, sehr gut. Dabei liegen die Verschleißwerte tendenziell besser als bei der Konkurrenz. Die Palette umfaßt Reifen in Normalquerschnittsgrößen (Auch 2.50 - 19!) und "S"-Reifen in Niederquerschnittsgrößen.

Wer Fragen zu Liefermöglichkeiten oder Bezugsquellen hat, wende sich direkt an das Reifenwerk Heidenau GmbH, Hauptstr. 44, O-8312 Heidenau, Tel. 035192/392 oder 035192/2438 oder FAX 035192/2438

## Allwettertourer für kleines Geld

Dirk Köster von der Firma Wildschrei hat aus aufgelösten Arsenalen der VP einige MZ ETZ 250 erstanden, die mit einem kompletten Polizei-Outfit aufwarten können. Dazu zählen unter anderem eine Scheibenbremse im Vorderrad, zwei geräumige GfK-Koffer und eine voluminöse Vollverkleidung, die den Fahrer ausgezeichnet vor den Unbilden der Witterung schützt. Wahlweise gibt es Ein- oder Zweipersonensitzbänke. Daneben ist die Ausrüstung mit bequemen Einzelsitzen möglich. Die Maschinen kosten je nach Zustand und Laufleistung zwischen 800 und 2200 DM.

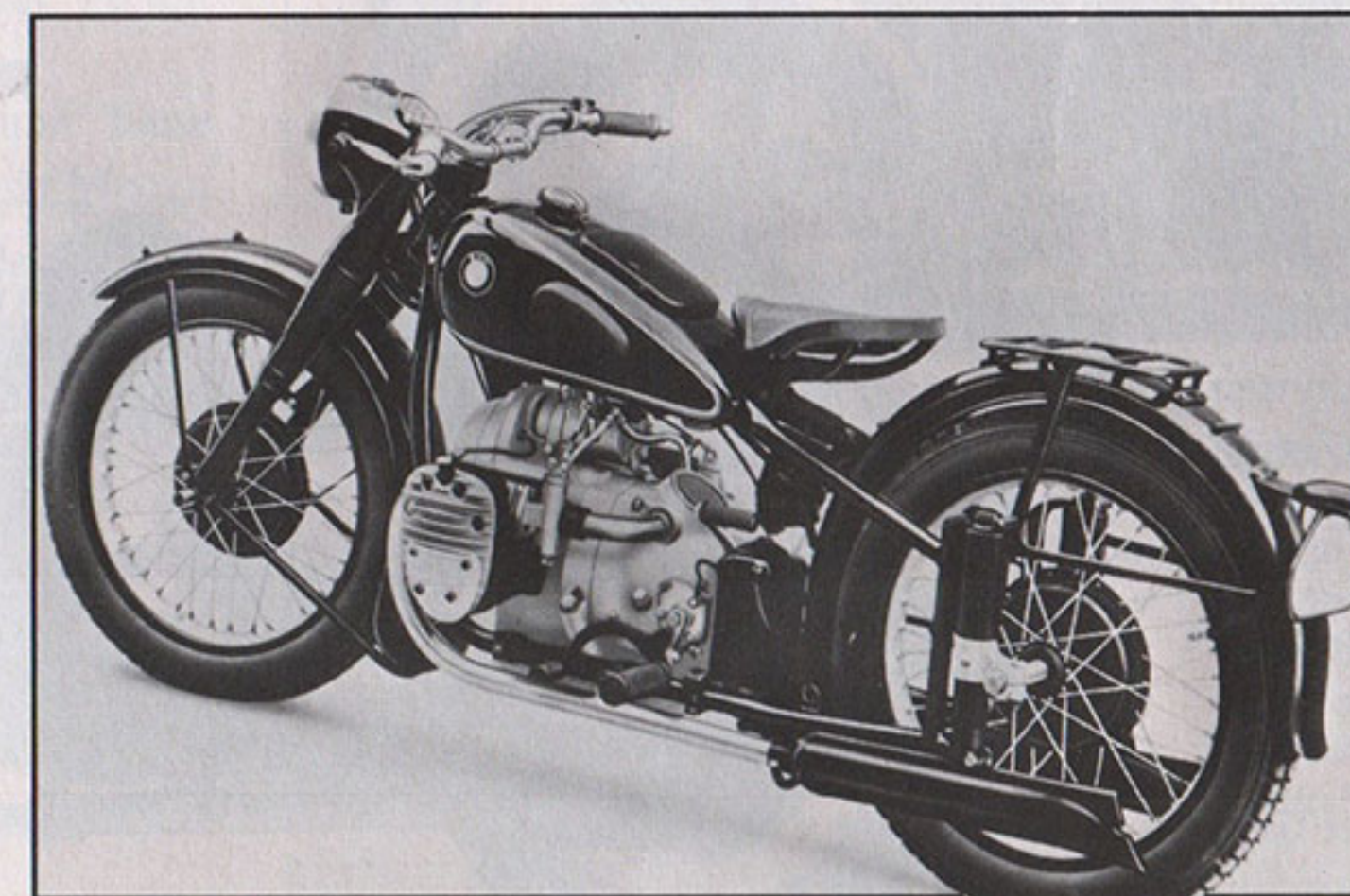
Telefonische Informationen unter der Nummer 02672/8540.

## Leserbrief zur R61-Geschichte

Hallo Motorradfreunde, als z.Z. (noch) sporadischer Gummikuh-Leser (ich kaufe jedesmal so ein Exemplar, wenn mich mein Dienstweg in die Nähe der Augustusburg bei Chemnitz führt) war ich nicht schlecht erstaunt, daß im Juli-Heft ein Motorrad abgebildet war, das aus meinem näheren Umfeld stammt und das damals in Insider-Kreisen doch einigen Staub aufgewirbelt hat. Ich meine die BMW R61. Mir war es 1990 sogar vergönnt, anlässlich einer Motorsportveranstaltung eine Platzrunde zu drehen, und ich kann nur bestätigen, daß es schon Spaß macht mit einem nagelneuen aber 50 Jahre alten 2-Zylinder-Motorrad aus dem Hause BMW. Im übrigen hat mir dieser Artikel Ihres Autors Dipl.-Ing. Freitag recht gut gefallen. Hier werden nicht nur technische Daten vermittelt, sondern auch die Hintergründe mit beleuchtet, die für bestimmte Handlungsweisen maßgebend

waren. Weiter so! Großes Lob auch an die Herren Pk und Andy für ihre Erlebnis-Berichte mit Motorrädern.

den neuen Bundesländern für die Gummikuh? Oder wollt Ihr nur Abonnenten sehen? Weiterhin viel Erfolg und die be-



Zum Schluß noch eine allgemein interessierende Frage: Warum findet Ihr, außer dem Motorrad-Museum Augustusburg, keine weiteren Vertriebsstellen (Vertrags-händler, Service-Stationen etc.) in

sten Grüße  
B. Rutkowski, 0-9560 Zwickau  
  
Sehr geehrter Herr Rutkowski, besten Dank für das Lob. Tut gut! Die R 61-Geschichte hielten wir

auch für "sagenhaft". Im wahrsten Sinn des Wortes. Schade, daß nicht noch mehr "Backstubenmotorräder" existieren.

Zu unserer Vertriebssituation gibt es folgendes zu sagen. Natürlich sind die Abonnenten eine Hauptstütze unseres Verlages. Wir hätten aber gerne viel, viel mehr Händler, Museen und Geschäfte, die die Gummikuh vertreiben. Gerade im Osten sind wir kaum bekannt. Es wäre schön, wenn sich das ändern würde. Vielleicht wissen oder kennen Sie den einen oder anderen Händler, der Spaß am GP-Verkauf hätte. Melden sie sich bei uns!

Es wird des Händlers Schaden nicht sein.

Und auch nicht der der Leser, je mehr Leser wir haben, umso günstiger können wir sein und umso interessanter ist der Kleinanzeigenteil.

Bis bald!

Andy

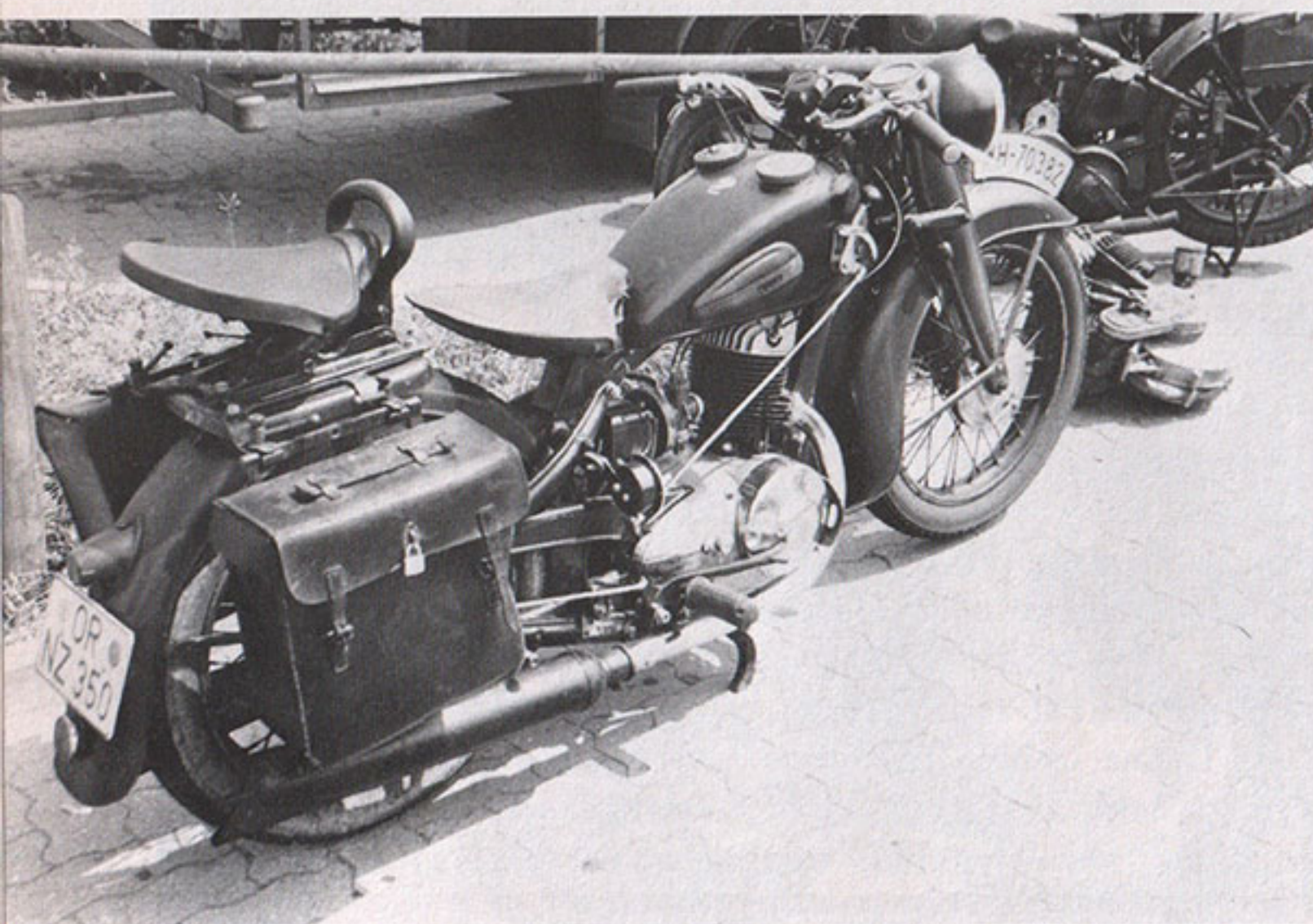
## Treffen am Tag der Einheit

Ein Oldtimertreffen für Fahrzeuge, die älter als Bj. 1960 sind, veranstalten am Tag der deutschen Einheit das Zweitaktmuseum Augustusburg und der Motor-Veteranen-Club Dresden im Schloßhof der Augustusburg ab 9 Uhr. Dieses Treffen wurde bereits 1991 abgehalten, und soll in diesem Jahr wiederholt, bzw. zu einer festen Einrichtung werden. Nennungen brauchen keine ausgefüllt werden, Besucher und Aktive sind stets willkommen.

Bei Zimmerreservierungen empfiehlt es sich vorher das Verkehrsamt Augustusburg anzurufen: Tel. 037291/267.

Aukünfte erteilen Herr Weser, Vorsitzender des MC Mv Dresden, Tel. 035243/6926 oder Horst Meinig und Günter Grämer vom Motorradmuseum Augustusburg, Telnr. 037291/340.

Kommt bestimmt auch: DKW NZ 350 (Foto: Gronau)



## "Internationaler Kölner Kurs"

Am Sonntag, den 27. dieses Monats, steigt am Nürburgring eine dreifache Sause für die vom Motorrad-Bazillus Infizierten. Der MSC Porz veranstaltet am gleichen Tag den 1. Lauf der Saison 1993 für historische Renn- und Sportmaschinen.

Gefahren werden, wie auch in Jahren davor, Gleichmäßigkeitsläufe in 11 historischen Solo- und Gespannklassen. Der Eintritt beträgt DM 18. Kinder unter 12 sind frei. Das Training beginnt um 8.30, die Läufe werden ab 11 Uhr gefahren.

Daneben findet eine internationale Stern- und Zielfahrt für Motorräder statt. Die Nenngebühr beträgt DM 20. Geboten werden eine Erinnerungsgabe, ein Platz im Fahrerlager für die Maschine und freier Zutritt zu allen Zuschauerplätzen. Nennungen dafür können von 10 bis 15 Uhr am Eingang des Fahrerlagers vorgenommen werden. (Die Nenngebühr rechnet sich im Verhältnis zum Eintrittspreis!) Weiterhin findet in den Boxen ein Motorrad-Teile-Markt statt, so daß die Chance besteht, den einen



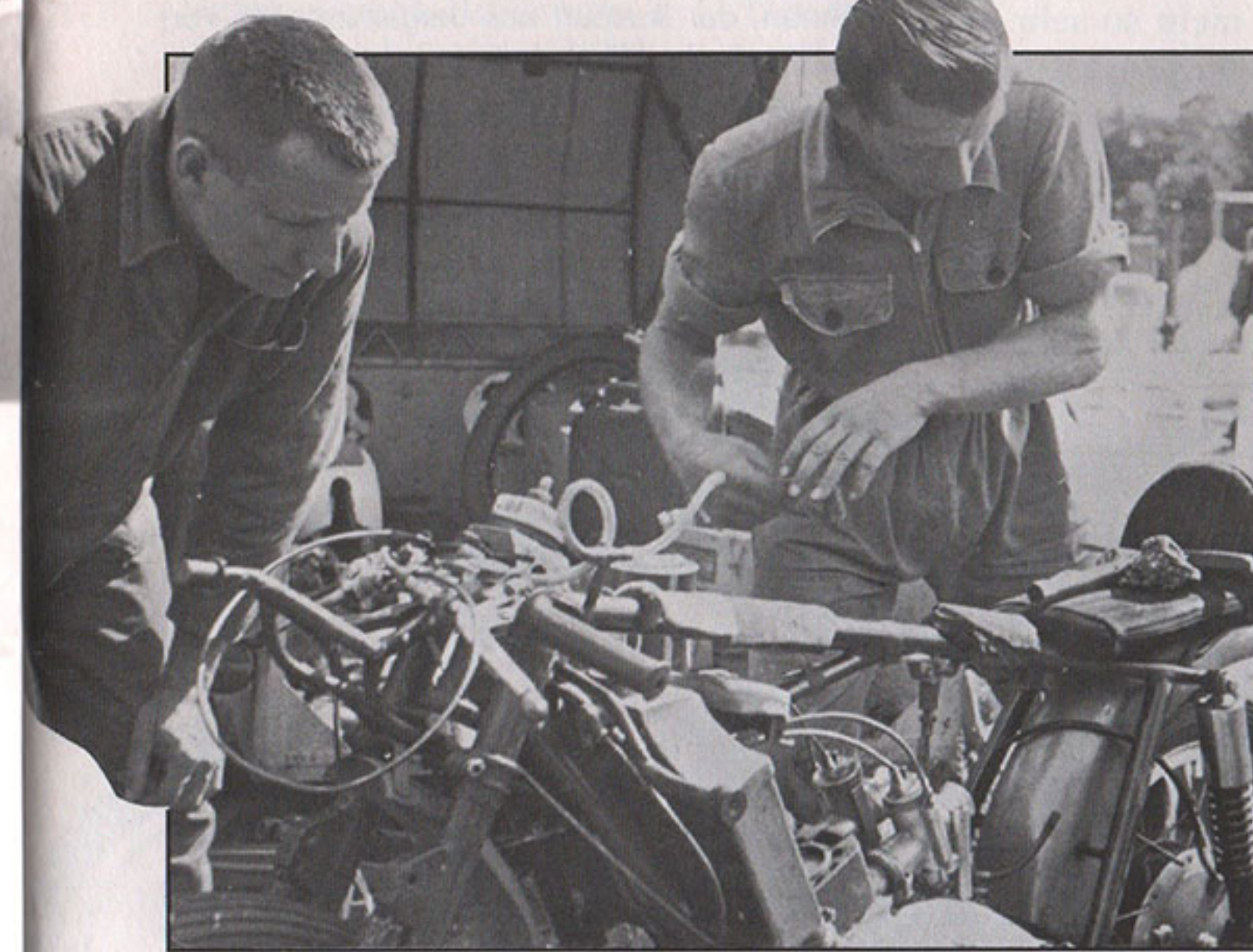
Fast wie früher! Der Kölner Kurs!  
Foto: Peter Bock

oder anderen gesuchten Brocken zu finden. Wer noch Fragen dazu hat, ruft am besten Hans Cramer an. Der 1. Vorsitzende des MSC Porz ist unter der Telnr. 02202/55051 zu erreichen.

## Kupferwurm-Safari

Die Fortbildungseinrichtung für Motorradler, Moto-Aktiv, bietet aufgrund der großen Nachfrage zusätzlich zum 92er Programm einen Elektrikkurs für Motorradfahrer an. Der Kurs wird vom Freitag, den 13. bis zum Sonntag, den 15. November abgehalten. Vor-

kenntnisse sind nicht erforderlich. Die Teilnehmergebühr beträgt DM 180. Darin sind die Benutzung von Werkzeug und Meßgeräten enthalten. Nähere Infos gibt es bei dem Moto-aktiv Technik-Referenten und GP-Zuarbeiter Hans Hohmann, Tel.: 06201/57802.



Klein und gemein: Elektrik-Fehler.  
(Foto: Peter Bock)

## Sind Abonnenten Lebenslängliche?

Immer wieder werden wir von Abonnenten am Telefon oder "vor Ort" (auf Treffen oder Rennen) gefragt, wie denn ein Leser aus seinem Abonnement herauskommt. Gaaaanz einfach, liebe Leute. Anders als bei unseren Mitbewerbern gibt es für den Fall der Fälle eine unbürokratische Lösung: Wer pleite ist oder (kaum glaublich) keinen Spaß mehr an der Gummikuh & PP hat, tut einfach gar nichts! Dann ist sein Abo nach einem Jahr automatisch beendet. Ohne Einschreiben, Fristen,

Rechtsanwälte und Maschinenpistolen... Jeder Abonnent erhält, vier Wochen bevor sein Abo ausläuft, ein Schreiben von uns, indem er gebeten wird, für die einjährige Verlängerung seines Abos erneut den Beitrag mit Hilfe des beiliegenden Überweisungsträgers einzuzahlen. Daraufhin wird er ein weiteres Jahr mit unserer Zeitschrift beliefert. Macht er das nicht, wird sein Name in der Abonnentenkartei gelöscht und unser Vertragsverhältnis ist beendet. Alles klar?

## ABO AUFTRAG Leser - Service - Coupon

JA, ich möchte jeden Monat meine GUMMIKUH & PAST, die Zeitschrift über Motorräder der 50er, 60er und 70er Jahre bekommen. Das Abo kostet in Deutschland 59,90 DM, im Ausland 69 DM (Luftpostversand 89 DM), für die Lieferung soll mit Heft

Datum .....  
Unterschrift .....

Diesen Aboauftrag kann ich schriftlich widerrufen. Zur Wahrung der rechtzeitigen Absendung.

Monat .....  
beginnen.

Mit dem ersten Heft erhalte ich eine Rechnung. Kurz vor Ablauf des Abos liegt eine Erinnerung dem Heft bei. Nur wenn ich dann erneut zahle, verlängert sich das Abo, sonst nicht! Dadurch ersparen wir uns alle bürokratische Kündigungsschreiben etc.

Datum .....  
Unterschrift .....

GÜNSTIG & SCHNELL  
- und immer direkt ins  
das Abo der GUMMIKUH & PAST

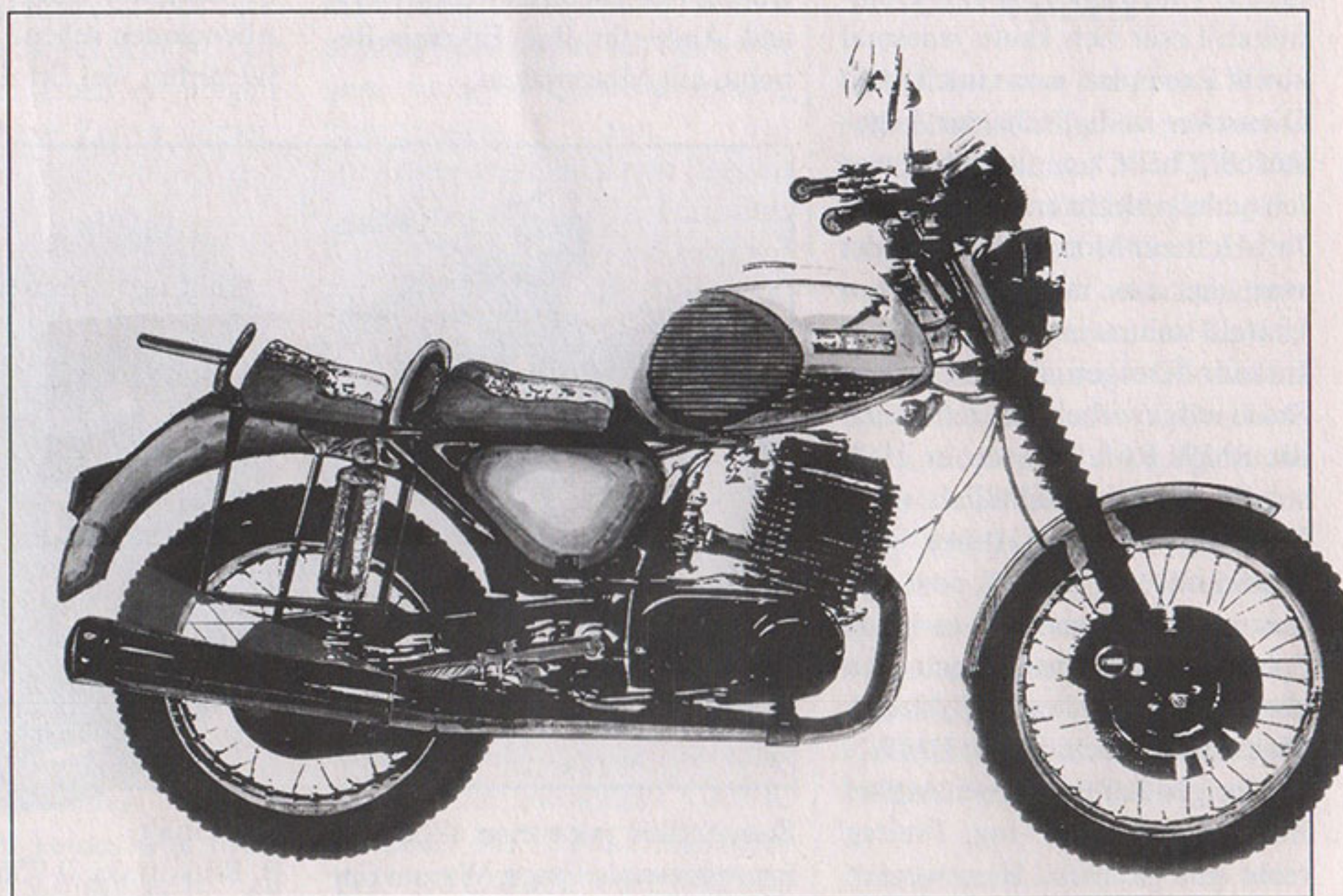


# Motorrad-Design in Frankfurt/Main

Am Sonntag, 23. August 1992, wurde die Ausstellung "Motorräder aus Zschopau - Das Sichtbarmachen des Vorhandenen" im Frankfurter Messezentrum eröffnet. Design-Experten und Biker kamen, um sich die rund 30 Ausstellungsmotorräder anzusehen. Die Veranstalter, drei Bremerhavener Designer, Boris Dontscheff, Andreas Kudicke und Mica Witt, konnten die gesamte Palette der Serien-MZetten präsentieren. Angefangen bei der RT 125, über die BK 350, die ES-Typen, 250er Trophy, bis hin zur aktuellen Produktion (500er Rotax und 301-Fun).

Erstaunt zeigten sich einige Sehleute über die Umbauten von Serienmotorrädern. Ein Bastler glänzte mit einer kaum wiederzuerkennenden ETZ: Schwarze Vollverkleidung mit engem Kühlluft einlaß, Sebring-Auspuff, Stoßdämpfer mit Ausgleichsbehälter, Tachoanzeige bis 220 und Höckersitzbank. Ein Schrauber hatte einen grünen Café-Racer gebaut, der mehr Ähnlichkeit mit einer Rickman besaß, als mit einer "Sachsen-Harley". Handwerklich alles sehr sauber gemacht. MZ-Händler Wildschrei überließ den Veranstaltern zwei außergewöhnliche Exponate: Ein aus ETZ-Teilen gebauter Boxermotor (500 cm<sup>3</sup>) und ein aus zwei 250er ETZ-Motoren kombinierter 2-Vergaser-Zweitakt-Twin. Der Twin saß in einem Gespann. Testläufe oder Probefahrten waren nicht möglich.

Aus der Manufaktur des MZ-Werksdesigners Kai Klinger zeigte man zwei Prototypen. Ein Einfach-Motorrad (Baujahr 1985) für den Markt in den Entwicklungsländern und ein Vorläufermodell (1989/90) der heutigen FUN-Baureihe. Viele Besucher waren der Meinung, daß Klingers Entwurf der ETZ 251 erheblich schöner ist, als die heute angebotenen MZ-Motorräder. Weshalb Klingers Entwurf nicht in Serie ging, läßt sich nur vermuten: "Klängelwirtschaft" in der Zeit nach der Wende. Die Bremerhavener Designer hatten mit Hilfe des Berliner Künstlers Stiletto



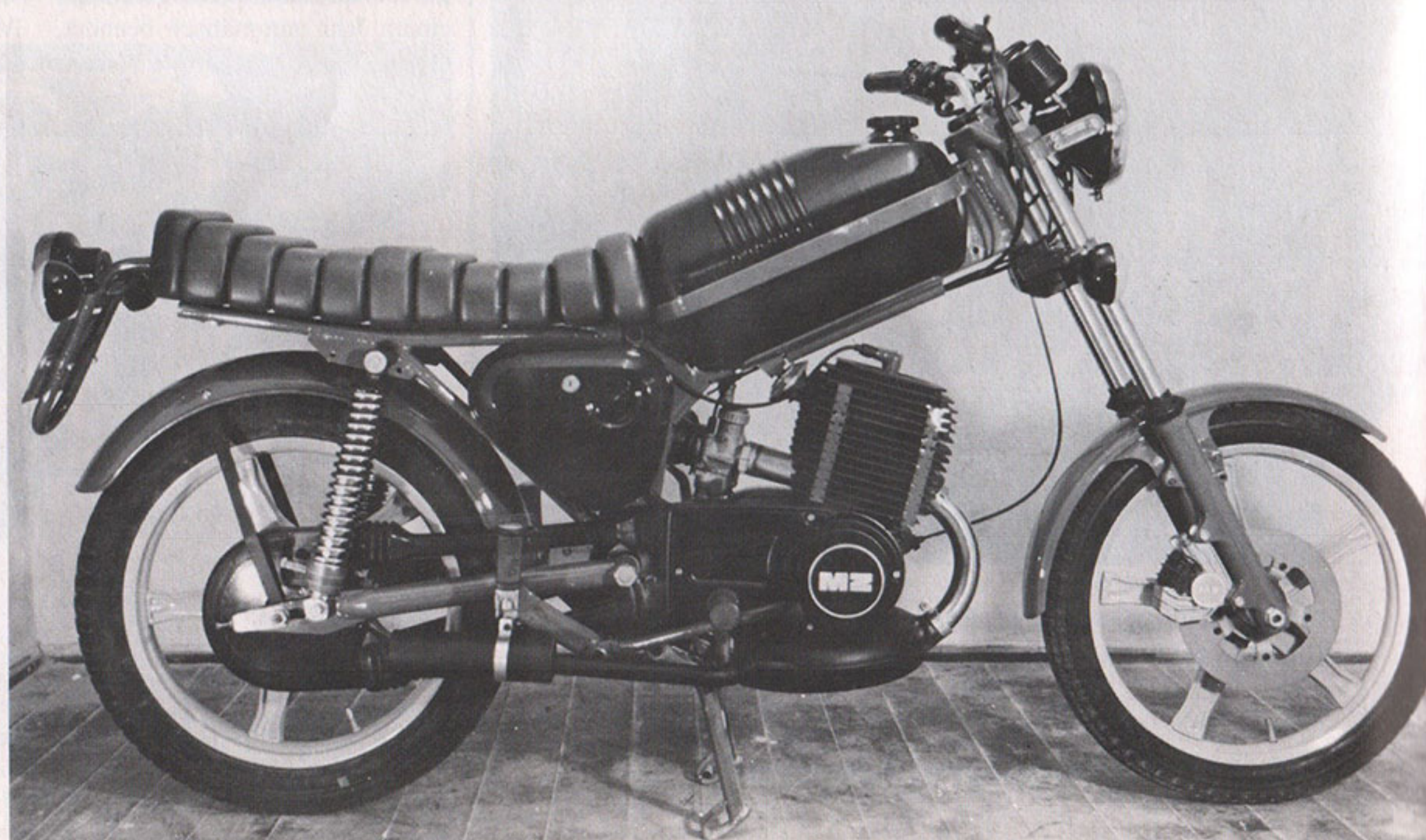
Studios drei Fahrzeuge gestaltet. Als Basis dienten ETZ-Rahmen, -Bremse und Blechteile der TS-Modelle.

Ausgehend von diesem "Rückwärts"-Design fand einen Tag später ein Podiumsgespräch statt. Die Gesprächsteilnehmer diskutierten über die Lebenschance von MZ und des Ost-Designs.

Petr-Karel Korous, kaufmännischer Geschäftsführer des MZ-Nachfolgers MuZ (Motorrad- und Zweiradwerk GmbH), sagte, daß der Motorradbau in Zschopau weitergeht und schilderte die Schwierigkeiten, mit denen er zu kämpfen hat. Die Probleme sind die unrentable Fertigung und der teure Einkauf, nicht so sehr das Design. Die Fertigung wird im nächsten

**oben:** Entwurf der Designer Dontscheff, Kudicke, Witt (DKW) und Stiletto: "MZ Trans PORT" - Das Motorrad, das den ursprünglichen Gebrauchswert der MZ neu definiert und in den Mittelpunkt rückt. Prädestiniert für den schnellen Wechsel zwischen Solo- und Gespannbetrieb im Nahbereich und Stadtverkehr - z.B. als privates Transportmittel, als Dienstfahrzeug für Handwerksbetriebe, für Kurierdienste der Post, für Ärzte, als Taxi oder als Behördenfahrzeug" (Zeichnung aus »MZ-EXTRA«)

**unten:** Ein Modell (1985) im Maßstab 1 zu 1 von Kai Klinger. Klinger entwarf ein einfaches Motorrad, das in den Ländern der dritten Welt montiert werden kann. Der Tank besteht aus Kunststoff (19 Liter), wird durch ein Blech vor der Motorwärme geschützt und durch ein umlaufendes Blechband gehalten. Die Sitzbank besteht aus Elementen, die individuell angepaßt werden können, der Auspuff aus tiefgezogenem Vor- und Nachschalldämpfer. (Foto aus »MZ-EXTRA«)



Jahr in eine neue, geräumige Halle verlegt, die wirtschaftliches Arbeiten zuläßt. Der Einkauf wird gemeinsam mit anderen Motorradherstellern organisiert, um bessere Bedingungen der Zulieferindustrie zu erhalten. Zur diesjährigen "Internationalen Fahrrad- und Motorradausstellung" (IFMA) in Köln zeigte MuZ nur gering überarbeitete Modelle.

In den Werkshallen in Zschopau hätte sich im Laufe der Zeit eine große Menge von Prototypen angesammelt, die als Ausgangsbasis für zukünftige Modelle dienen könnten. So sei der Bau eines Klassikers, ähnlich wie Honda es mit der Clubman gemacht habe, und die Produktion eines Gespanns geplant.

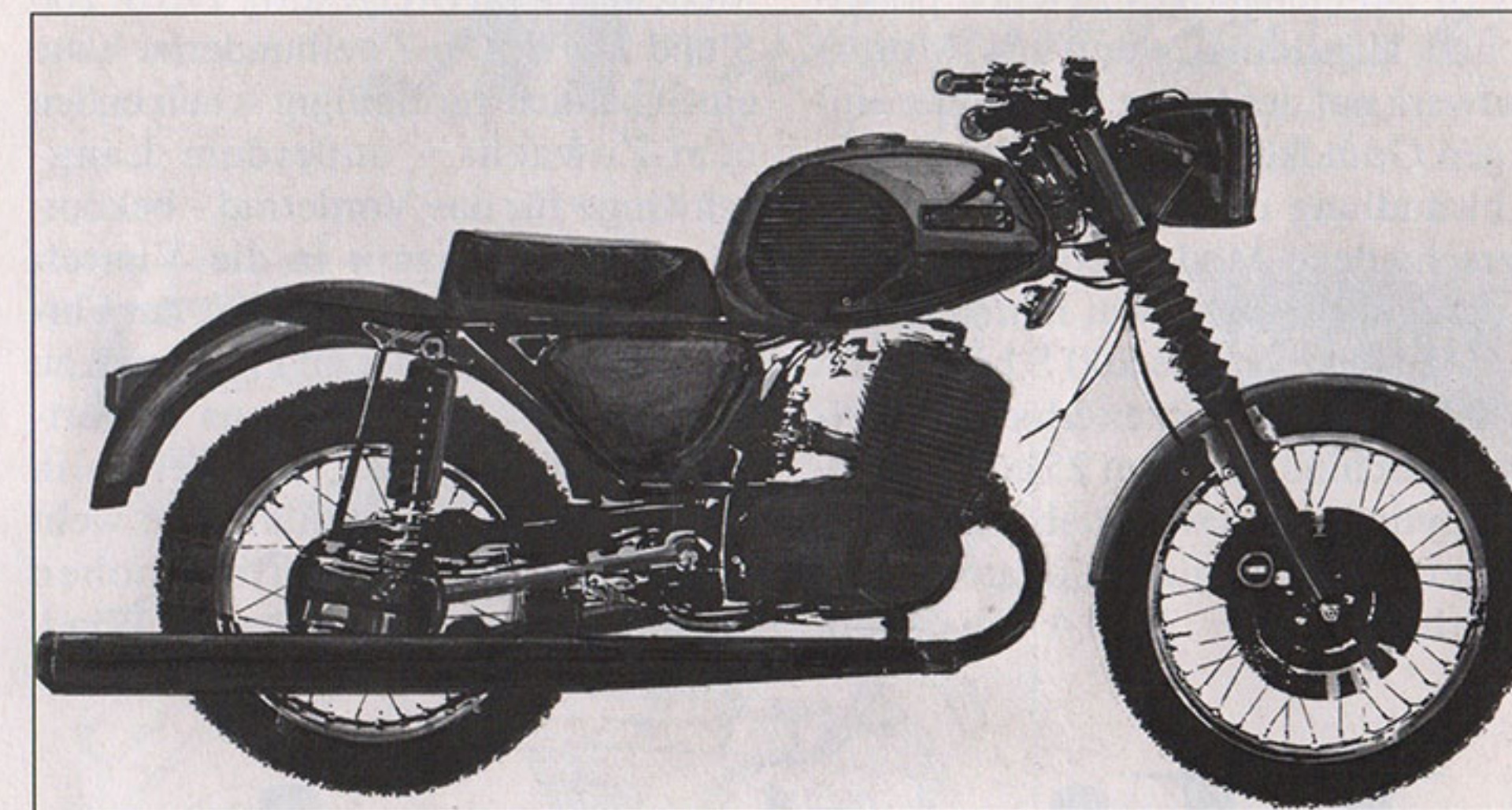
Hans Ulrich Werchan, Diplom-Designer aus Halle, war der Meinung, daß Ost-Design nicht überleben kann, da es am heutigen Markt vorbeigeht und nicht gekauft wird.

Der Formgestalter Hans Georg Kasten, er entwarf die BMW "Paris-Dakar" und die Suzuki "Katana", betonte, daß MZ-Motorräder vor der Wende unter den Herstellungskosten im Westen verkauft wurden, um der DDR Devisen zu bringen. Ein altes MZ-Modell, neu produziert, würde heute im Verkaufspreis erheblich höher liegen und sich somit der Konkurrenz stellen müssen. Der Käufer würde sich dann aber nicht für das alte Design entscheiden. Nach zwei Stunden endete das Podiumsgespräch. Die Diskussion zwischen MZ-Fahrern und den Fachleuten ging weiter.

Auf einer anschließenden Fete wurden über eine Videowand alte MZ-Werbefilme und ein von Stiletto zusammengemischtes Video gezeigt. Brüllendes Gelächter erteteten die 30 Jahre alten Reklamefilmchen - Motto: "Nur der richtige Mann fährt MZ". Die Frankfurter Band "Die Mädchen" heizte die rund 150 anwesenden Fans mit ihrem Song "MZ" und mit Rock auf. Bis zur von den Frankfurter Behörden erlassenen Sperrstunde um 24.00 Uhr tanzten und sangen Band und Biker. Im Übermut düsteten dann die Fahrer der "Emmen" aller Bauarten unter dem Gejohle des Publikums immer wieder auf die kleine Tribüne in der Halle. Urteil der Biker: "Gelungene Fete!"

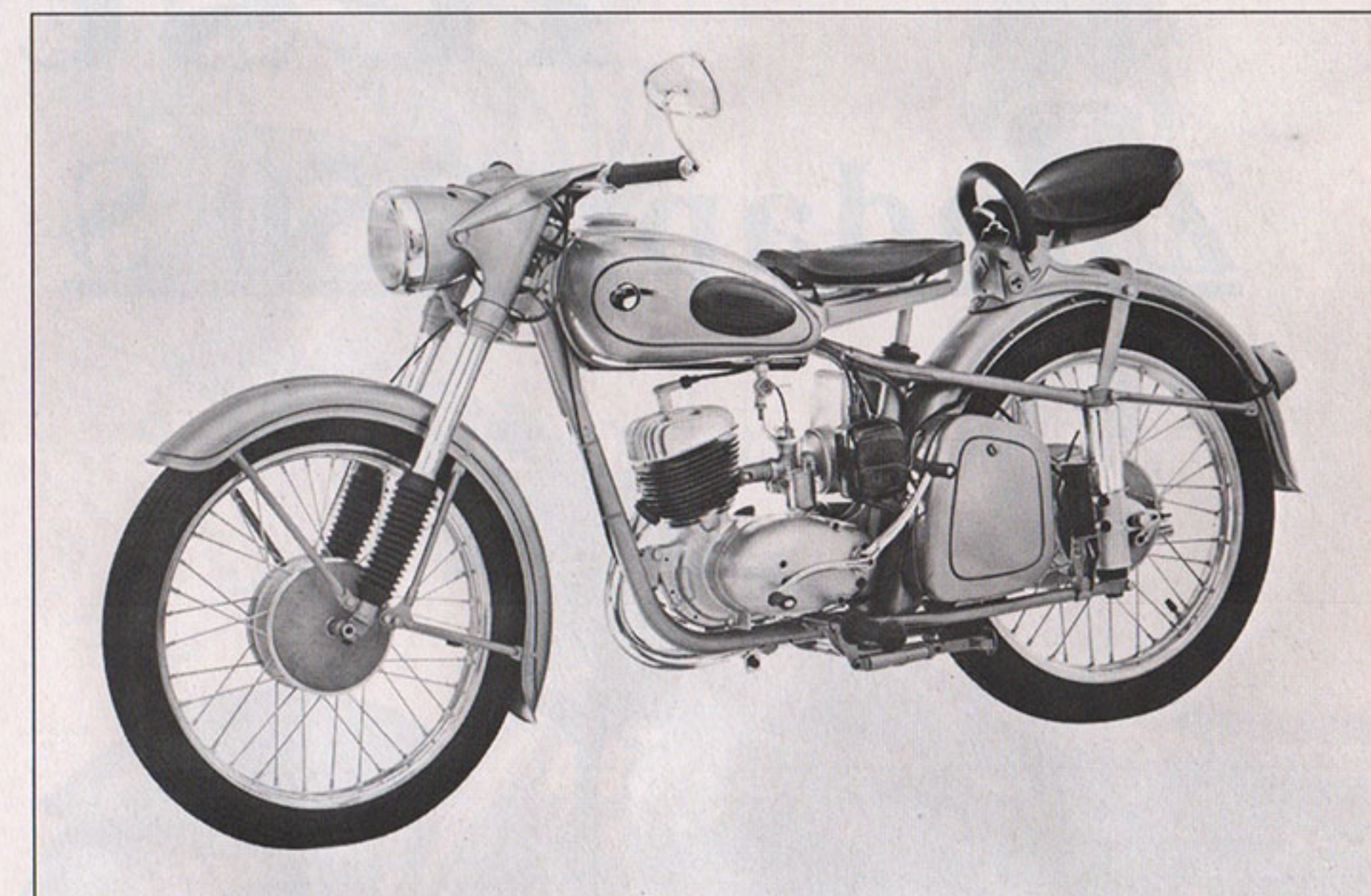
Die Ausstellung lief bis zum 30. August und soll, wenn es nach den Veranstaltern geht, noch einmal in Leipzig wiederholt werden. Das »MZ-EXTRA« Sonderheft kann beim GUMMIKUH-VERLAG in Bremen (7,80 DM) bestellt werden.

Peter Kurze

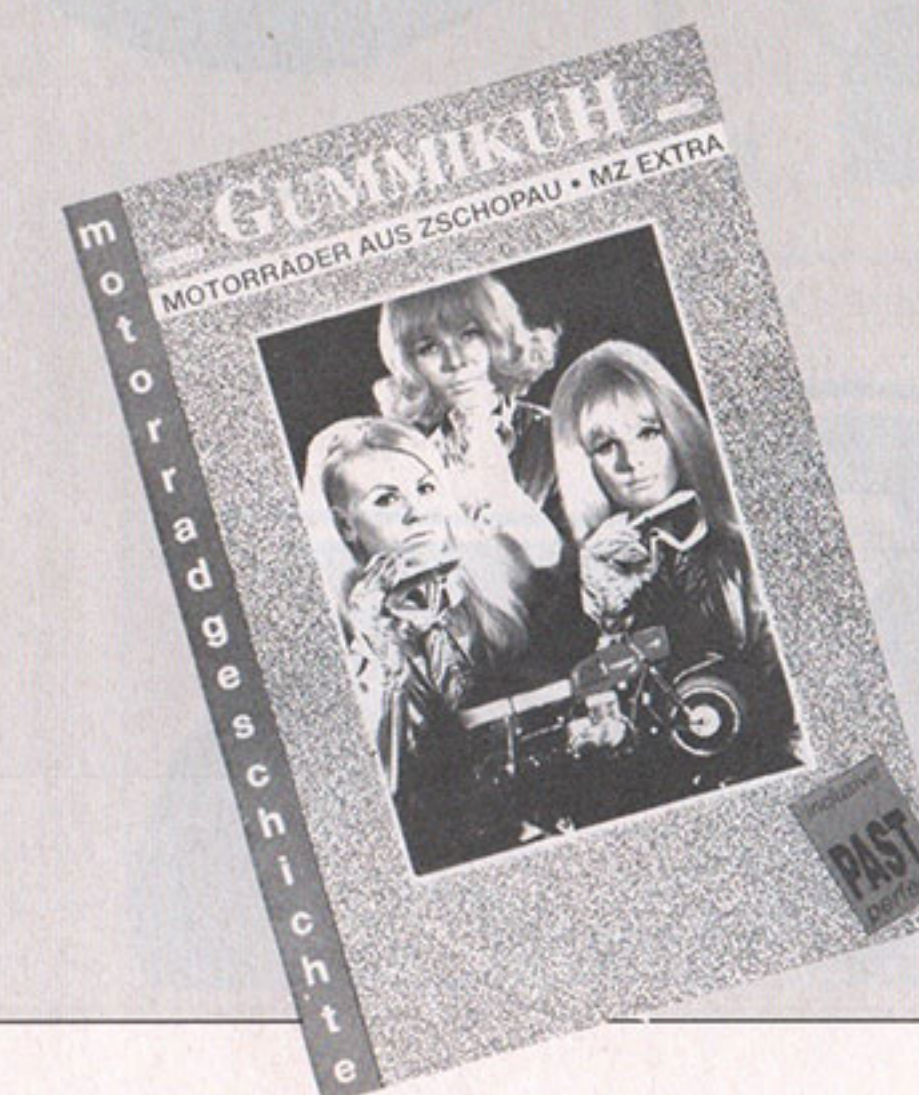


**oben:** MZ Trans ERZ - Entwurf Eine Alternative auf dem heutigen Markt? (Zeichnung und Entwurf: Dontscheff, Kudicke, Witt)

**unten:** Mit der modifizierten DKW RT 125 begann die Geschichte von IFA/MZ. Die 125er war daher auch das erste Ausstellungsstück, dem man auf dem Rundgang in der Halle begegnete. (Foto RT 125/2 - MZ Pressebild)



## Motorräder aus Zschopau GUMMIKUH Sonderheft MZ-EXTRA



32 Seiten, 21 x 29,7 cm,  
über 70 Abbildungen,  
7,80 DM incl. Porto

GUMMIKUH-VERLAG  
Am Deich 57  
W-2800 Bremen 1  
Telefon 0421/50 16 17  
Fax 0421/50 44 48



Es ist ein eindeutiges Zeichen praktischen Handelns, wenn ein Motorradwerk auf der festen Basis einer einzigen Grundkonstruktion allein durch Abwandlung des Hubvolumens drei verschiedene Modellgrößen aufbaut. Vor nunmehr etwa zwei Jahren brachte Zündapp die neue 200 S heraus, im Frühling vorigen Jahres erhielt die gleiche Maschine einen um 25 ccm kleineren Zylinder und wurde als 175 S vorgestellt, und wenige Monate darauf wurde auf der IFMA aus dem

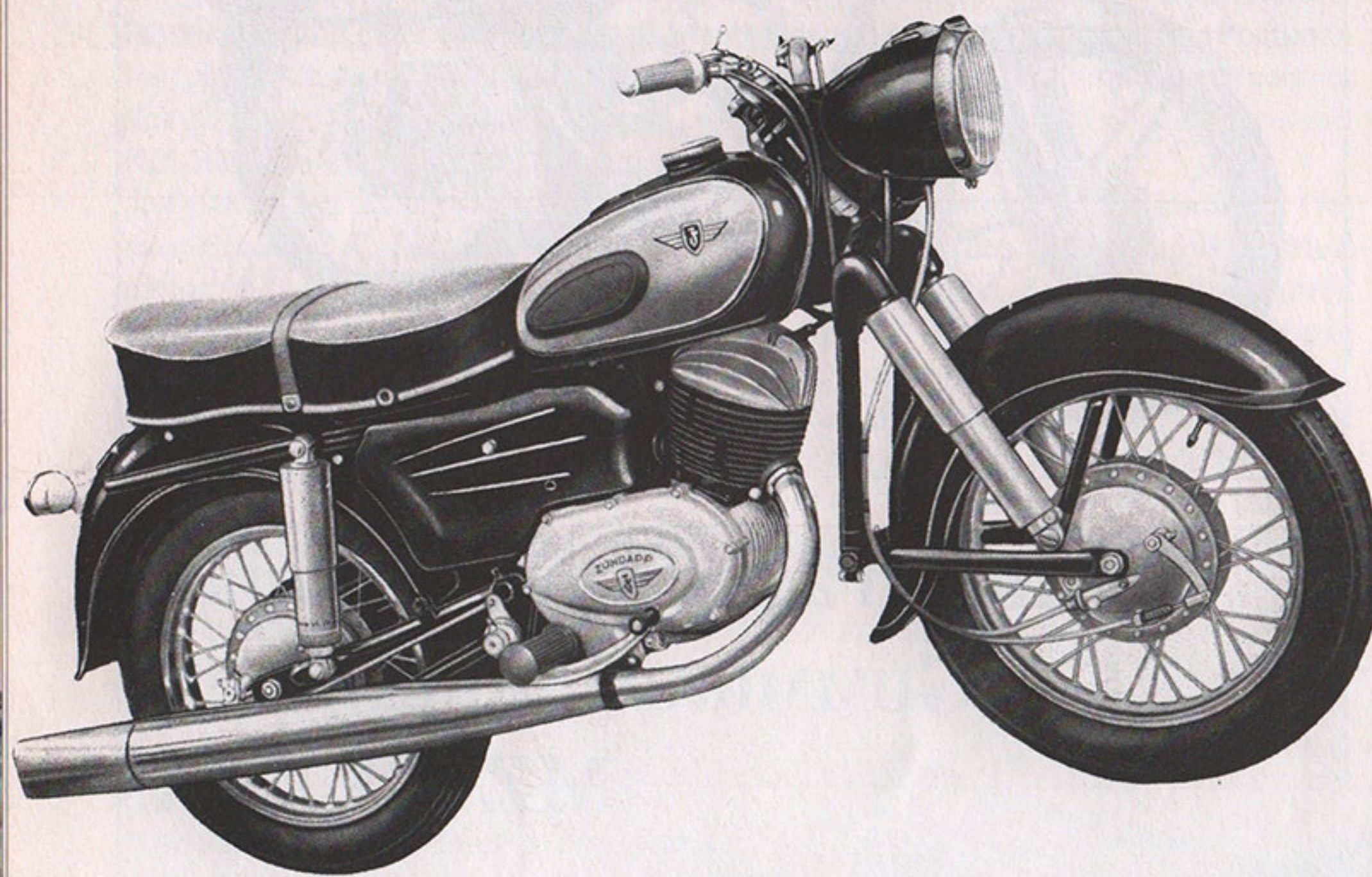
Modellpaar ein Dreigestirn: 175 S, 200 S und 250 S. Die Zweihunderter hatte einen baulich geringfügig scheinenden ccm-Zuwachs - außerdem Langschwinge für das Vorderrad - bekommen und war damit in die Viertelliterklasse hineingeraten. Nun, der Ehrgeiz, auch eine 250er im Programm zu führen, ist schon allein aus Exportgründen zu verstehen, aber gerade in der deutschen Viertelliterklasse weht von seiten des beachtlich hohen Leistungsniveaus ein scharfer Wind,

und er wird von 18 Viertakt-PS diktiert. Erwiesenermaßen sieht sich hier ein Zweitakt-Einzylinder von eben jenen 250 ccm Hubvolumen Leistungsvergleichen ausgesetzt, die von vornherein nicht durchweg zu seinen Gunsten ausfallen können. Auch eine Zündapp kann in dieser Klasse nicht über den Schatten der eigenen Motorarbeitsweise springen, auf der anderen Seite wiederholt sich auch bei der 250 S jene Zündapp stets eigene, schwerverständliche Bescheidenheit der

Motorwelt April 1957

# Historischer Test

## Zündapp 250 S



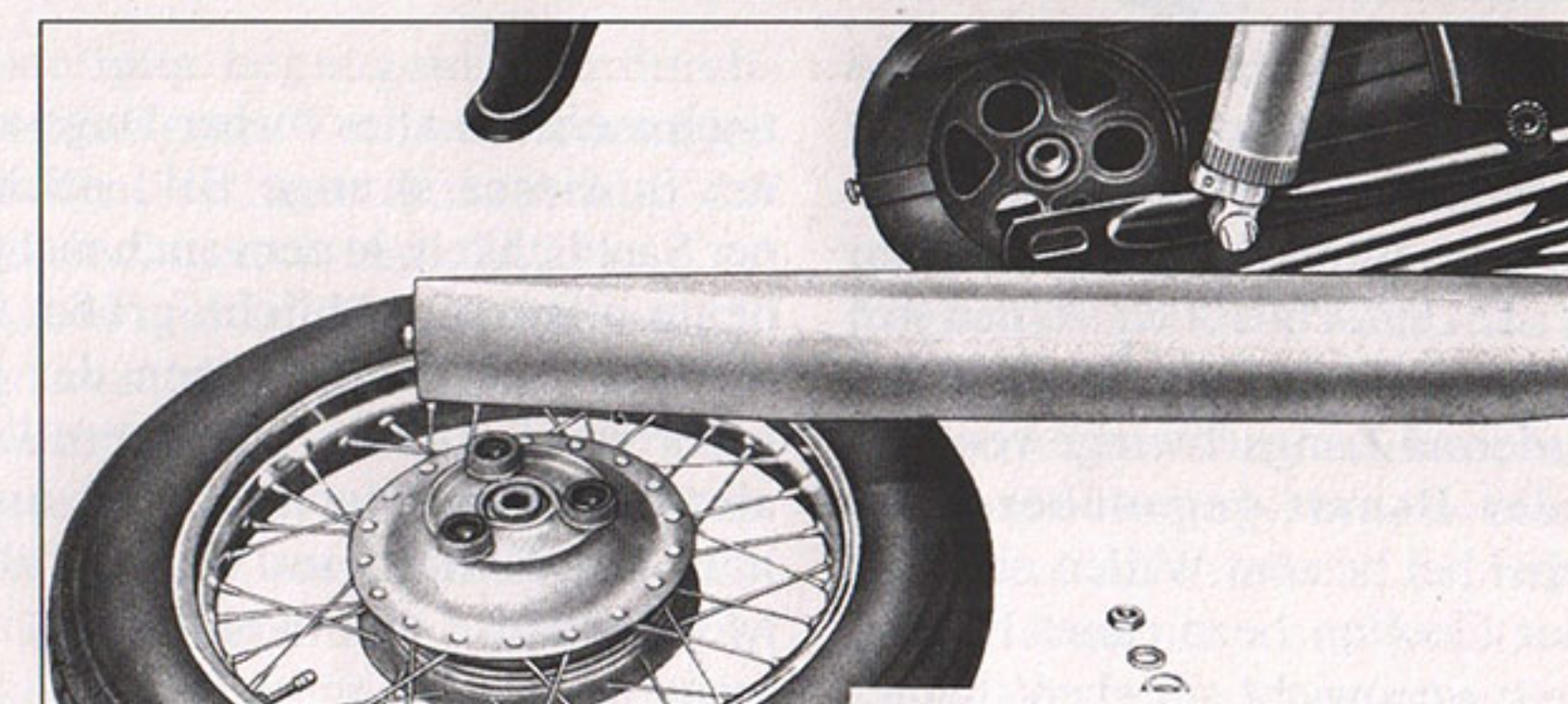
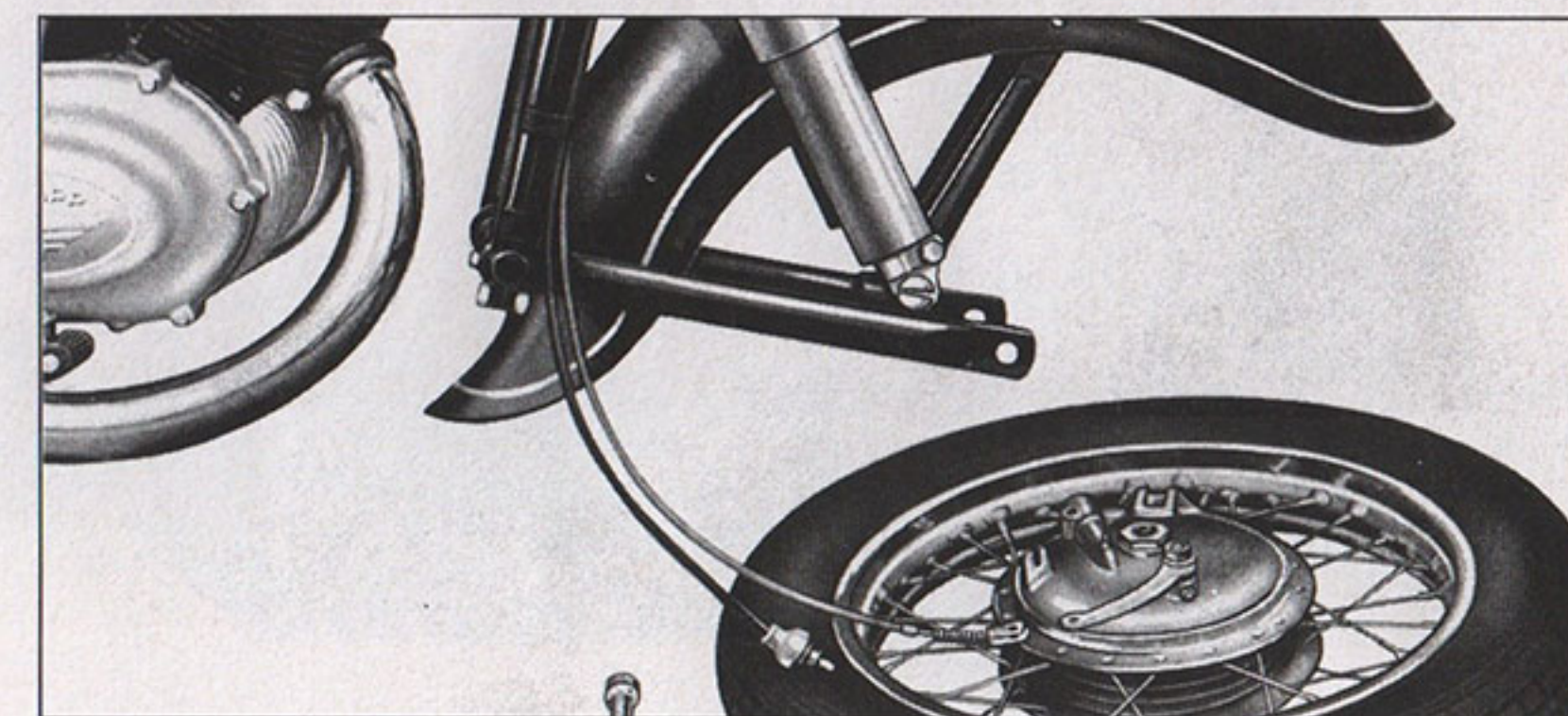
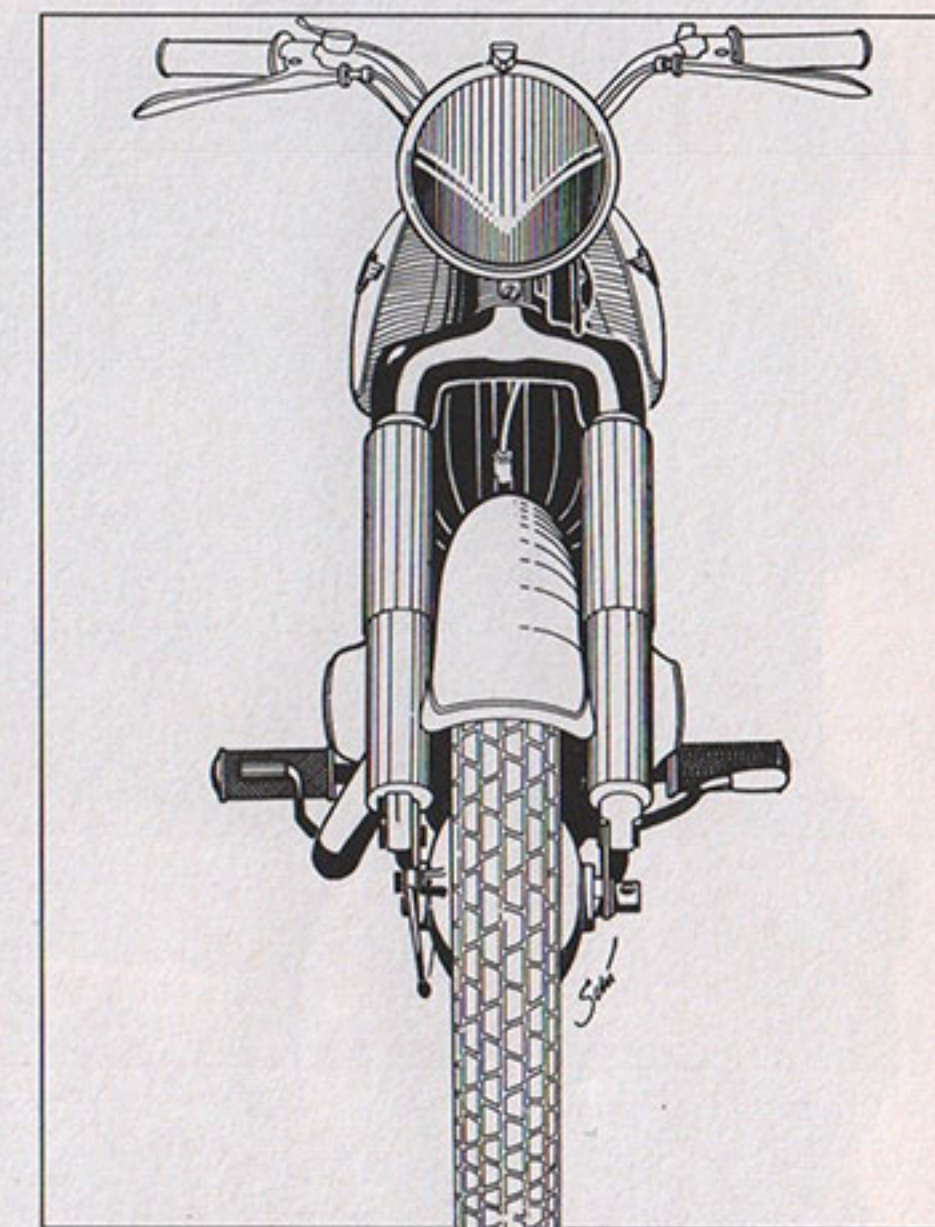
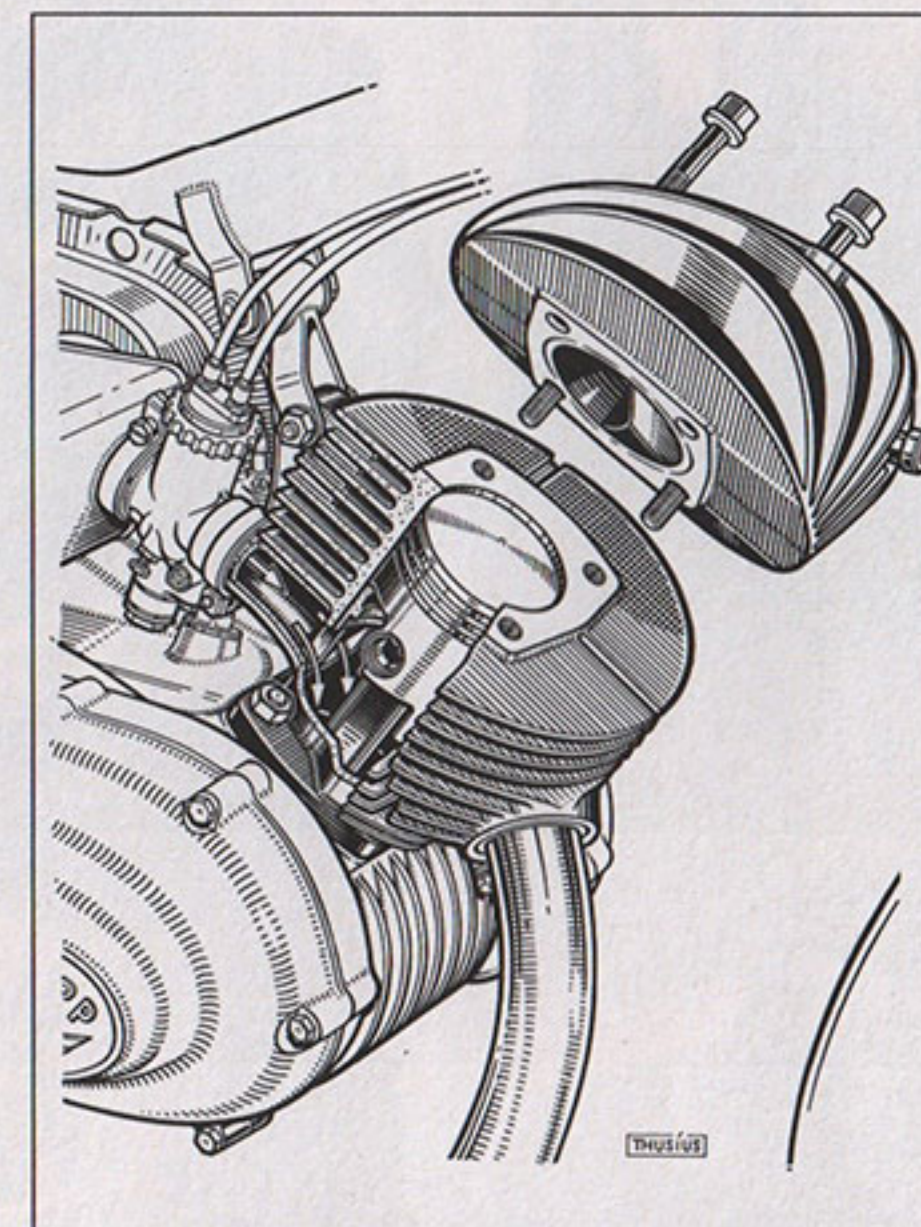
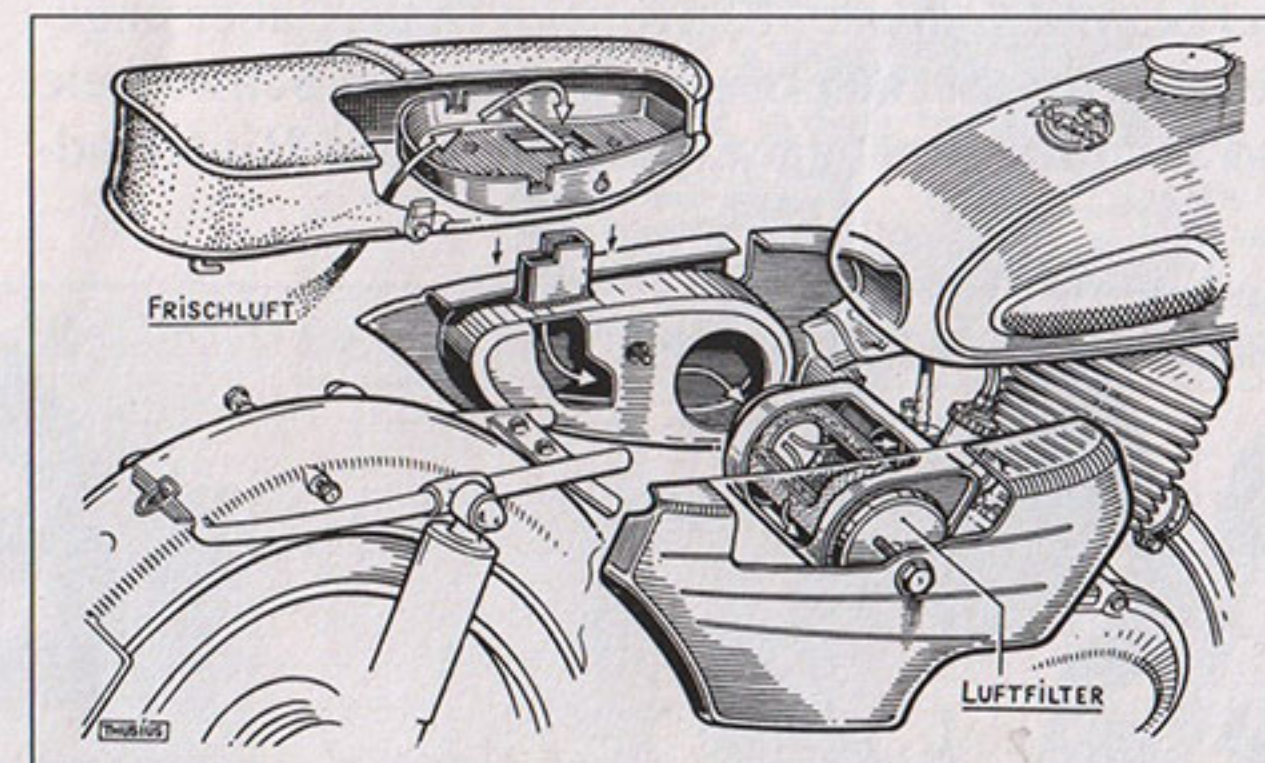
Leistungsangabe: Während im Prospekt 14,5 PS Höchstleistung bei 5500 U/min publiziert werden, sind es gemäß der tatsächlichen Leistungskurve gut 15 PS, ein Wert, dessen sich ein Zweitakt-Einzylinder von 250 ccm nicht zu schämen braucht. Wie jedoch nicht anders zu erwarten, brilliert der Motor der 250 S nicht mit glänzender PS-Spitze, sondern seine eigentliche Stärke liegt in einem fast gradlinigen Verlauf der Drehmomentkurve zwischen 3500 und 5000 U/min, und hier drücken 2,2 mkg einem Zündapp-Motor mehr den Stempel des robusten Arbeitspferdes auf. Womit bereits angedeutet wäre, was hinsichtlich Fahrleistung von der 250 S zu erwarten ist.

Es ist ein klares Plus der 250 S, daß sie mit 135 kg Eigengewicht um rund 20 kg leichter ist als andere Zweihundertfünfiger. Diese Zündapp kommt wie die ganze S-Reihe mit einem sehr leichten Fahrwerk aus und selbstverständlich kommt das kleine Eigengewicht der Fahrhandlichkeit wie auch der Handlichkeit beim Rangieren zugute. Nicht zuletzt profitieren Beschleunigung und Steigvermögen davon. Ihrer Motorkonstruktion entsprechend liegen die Meßwerte der Beschleunigung und der Höchstgeschwindigkeit naturgemäß etwas unterhalb der Höchstwerte der Viertelliterklasse, aber das ist für die Qualitäten eines Triebwerks nicht allein entscheidend. Wie bereits erwähnt, liegt ein hervorragendes Durchzugsvermögen vor. Bei 3000 U/min im vierten Gang zeigt die Tachonadel auf 55 km/h, ab 63 km/h stellt sich bereits

das Höchstdrehmoment ein, bleibt bis 5000 U/min erhalten, und dementsprechend bestätigt die Fahrpraxis immer wieder, daß auf freier Straße wenn überhaupt, dann sehr spät in den Dritten zurückgeschaltet werden muß. Bei kritischer Betrachtung verdeckt diese Medaille allerdings auch eine Kehrseite nicht: Beim Ausrollen wird der Motorlauf schon ab 55 km/h unregelmäßig, wie dieser Motor überhaupt im unteren Drehzahlbereich an Laufkultur noch zulernen könnte. Es überrascht dann auch nicht weiter, wenn die ruckfreie Mindestgeschwindigkeit im vierten Gang nicht tiefer liegt als 40 km/h. Jeder Freund von Laufkultur wird sich also eine Fahrweise zulegen müssen, die strikt darauf bedacht ist, den Motor bei mäßiger Fahrtgeschwindigkeit immer leicht ziehen zu lassen. Bei vollkommen geschlossenem Gaschieber ist dieser Zweitaktmotorgröße sauberer Rundlauf einfach nicht angeboren, andererseits aber ist es wiederum erstaunlich, wie stetig und verlässlich der Motor der 250 S im Standlauf dreht, und als weiteres Plus muß ihm einwandfreies Kalt- wie Warmstartvermögen zugeschrieben werden. Bei der möglichen Maximaldrehzahl von 6000 U/min reichen die einzelnen Gänge bis 35, 60, 80 und 110 km/h. Die Lage des dritten Ganges verrät schon ganz deutlich, daß man bei seiner Stufung keine sportlichen Ziele im Auge hatte, viel eher deuten diese 80 km/h Höchstgeschwindigkeit im dritten Gang auf die harte Schule des Geländebetriebs hin, aus der noch jede echte Zündapp hervorgegangen ist. Diese Schule der wettbewerbsmäßigen Geländefahrt hat bei der 250 S wie auch bei den beiden anderen S-Modellen nicht nur Leistungscharakteristik des Motors, sein einzigartiges Stehvermögen, seine thermische Unempfindlichkeit und seine Getriebestufung geformt, sondern auch das ganze Fahrwerk. So erscheinen die charakteristischen Grundzüge genauso wie die

# Montagetechnik

IM BILD



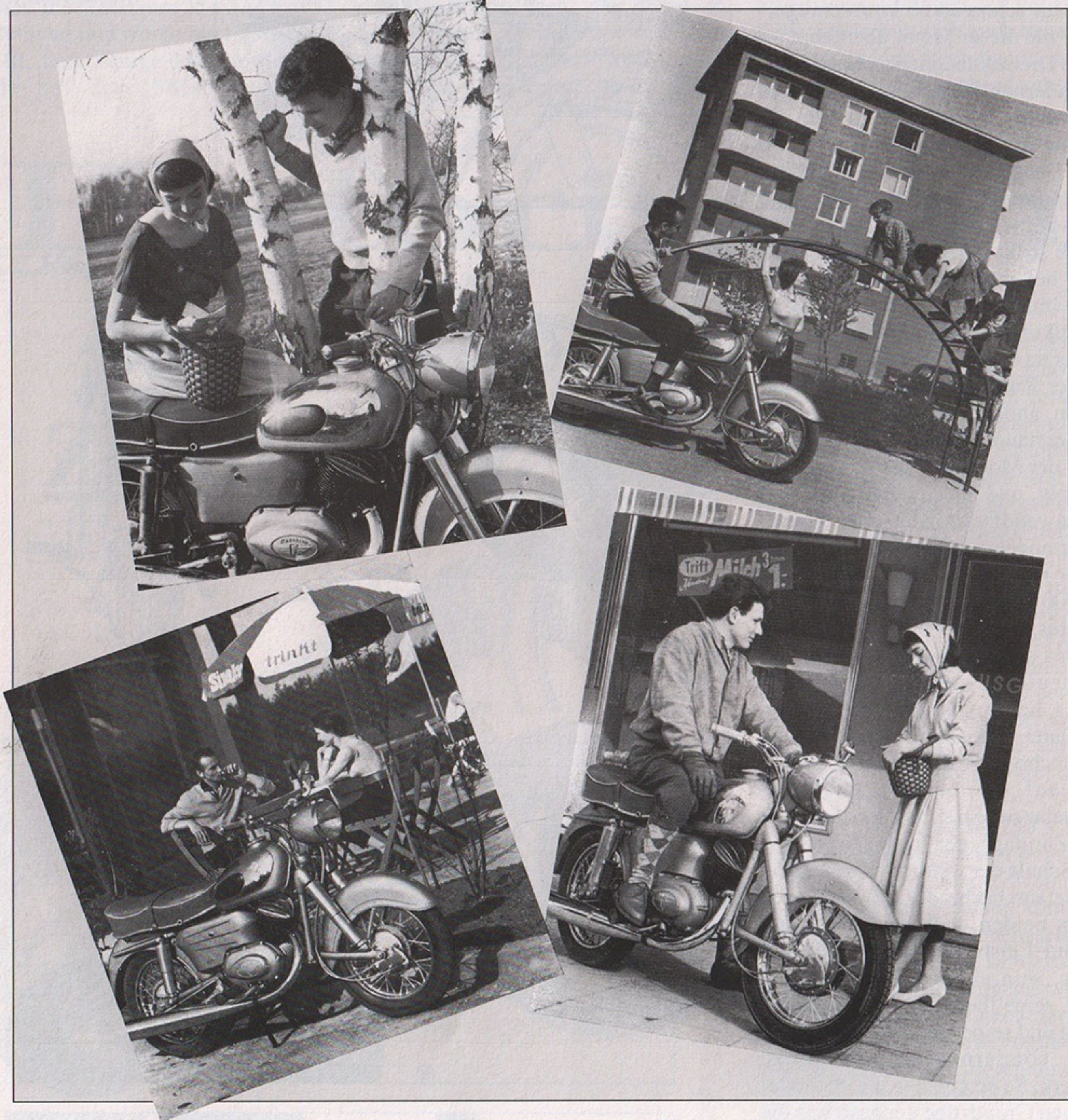
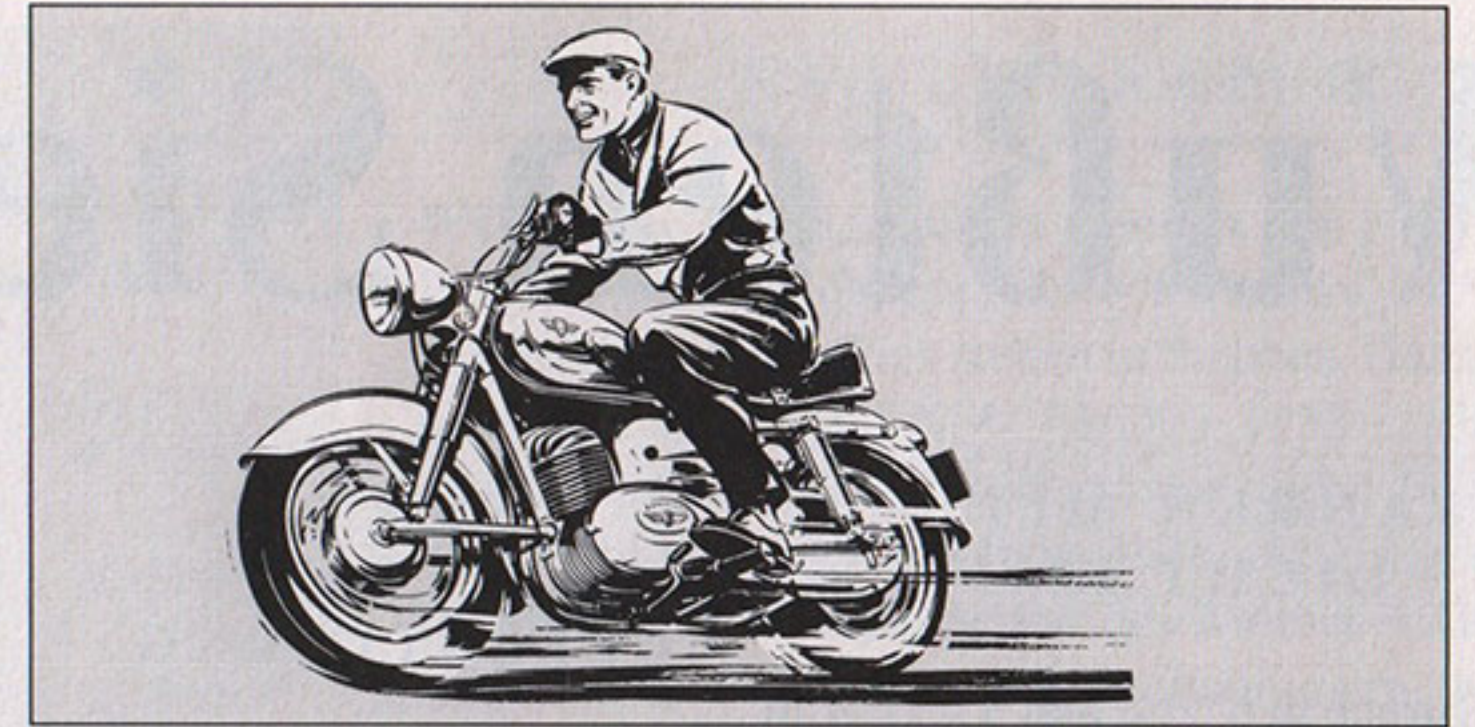


einzelnen Details mehr der Zweckgebundenheit für rauhesten Betrieb als bewußter Formschönheit entsprechend. Der Motor hängt nicht eben tief im Fahrwerk, man hat auf tiefe Schwerpunktlage verzichtet, dafür aber bezieht der Zylinderkopf durch eine von Gabelbrücke, Federbeinen und Schutz-

blech gebildete Luke den anströmenden Kühlwind aus erster Hand. Sicher würde sich das Auge bei aufgebockter und selbst noch bei auf den Rädern stehender Maschine über weniger stark "hängende" Schwingen freuen, aber ungeachtet dessen wurden die Schwingen, und ganz besonders die Hinterrad-

schwinde, stark positiv angestellt, eine funktionell durchaus richtige Maßnahme. Der stark nach oben gekröpfte Lenker, der seine Griffe genau dorthin bringt, wo sie der Fahrer für gelockerte Körperhaltung braucht, kann formmäßig mit einem möglichst geraden Lenker nicht gut konkurrieren, aber

leuchtet, ist auch der Reflektor von Hand einstellbar. Vorne wie auch hinten sieht man den Federbeinen ihre langen Arbeitswege ohne weiteres an, nur erwarte man nicht, daß hier das Endziel einer vollkommenen Radfederung bereits erreicht sei. Wieder einmal zeigt es sich, wie gründlich man auf einwandfreie Durchschlagsicherheit der Federung selbst in extremen Stoßfällen bedacht war, wie schwer es aber ande-



warum den Steuerkopf mit seinem beträchtlichen Gewicht höher legen, als es dem gewissenhaften Konstrukteur erlaubt ist? Und schließlich ist man sich heute in aller Welt einig darüber, daß die Vorderrad-Langschwinge von vorliegender Bauart gegenüber einer Telegabel bei bestem Willen nicht als formaler Gewinn bezeichnet werden kann, nur verspricht sie eben theoretisch

mehr als alles bisher Dagewesene. In dieses strenge Bild nüchterner Sachlichkeit, in dem auch nicht der heute allgemein übliche große Auspuffdämpfer fehlt, tragen der gutgeformte Tank, die seitlichen, leicht abnehmbaren Blechblenden unterhalb des Sattels und das gefällige Motorgehäuse eine wohlthuende Auflockerung.

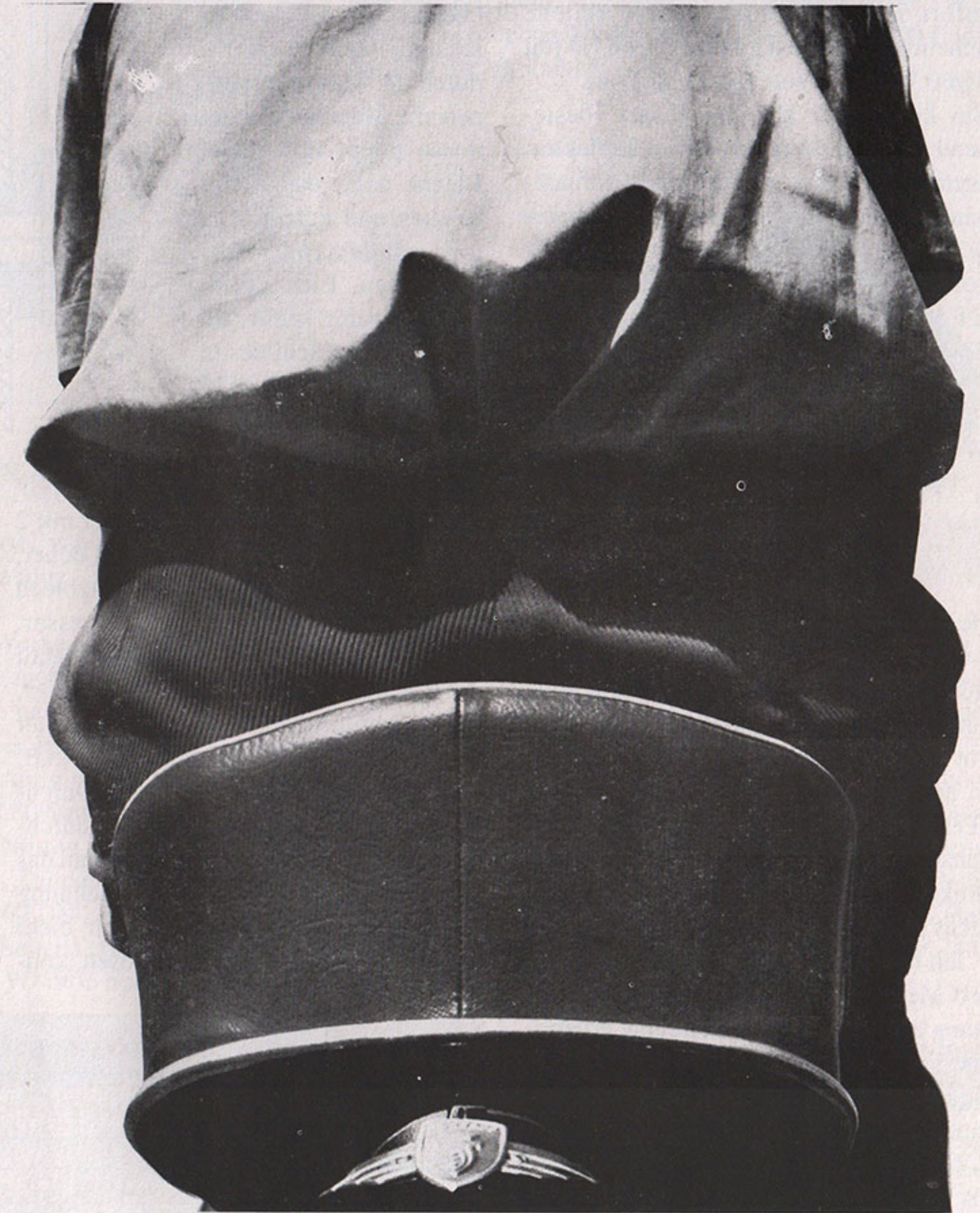
Die kleinen 16"-Räder der 250 S erlauben große Federwege. Mit Gesamtwegen von 140 mm für das Vorderrad und 100 mm für das Hinterrad sind hinsichtlich Federungshub die höchsten Ansprüche erfüllt. Die Hinterradfederbeine sind lasteinstellbar, und damit bei den gegebenen großen Federwegen auch im Falle extremer Belastungsfälle der Scheinwerfer korrekt

rerseits fällt, das doch jeder Langschwinge angestammte leichte Ansprechen über kleinste Unebenheiten zu verwirklichen. Kein Zweifel: Hier liegt eine Radfederung vor, die Stock und Stein schluckt, gleichermaßen erfreulich aber auch die Feststellung, daß hier zumindest eine Vorderradfederung vorliegt, die jeder Tele haushoch überlegen ist. Solange das nicht der Fall ist, muß sich auch dieser Prüfling mit der

Feststellung begnügen: Überdurchschnittlich gutes Vorderradfederungsverhalten, restlose Ausnutzung der Langschwingsenvorzüge denkbar. Radstand und Lenkgeometrie der 250 S sind nicht alltäglich. Daß die Maschine nicht lang ist, sieht man ihr ohne weiteres an, man ist aber doch überrascht, nur 1260 mm Radstand zu messen. Hingegen sind 63 Grad Lenkwinkel ein durchaus probater Wert,

während der Nachlauf eine glatte Überraschung ist, denn an Stelle der bei dieser Gabelart zu vermutenden etwa 100 mm sind es sparsame 80 mm, eine erfreulich kleine Zahl, wenn man aus genügend langer Praxis weiß, daß Nachlaufwerte über 80 mm sich nicht immer ohne unliebsame Nebenerscheinungen darbieten. Allenfalls ist bei der 250 S eine Harmonie von Radstand und Lenkdaten gefunden worden.

## Zündapp 250 S





# Wußten Sie schon...

## FAHREN MIT LICHT III

Halogen-Birnen in 6 Volt und 35/35 Watt H4 sind von uns seit mehr als einem Jahr sofort lieferbar. Auch andere seltene Scheinwerferbirnen gibt es: 6 Volt H4 mit 55/60 Watt, 12 Volt mit 35/35 Watt.

Ein kompletter Halogeneinsatz (bestehend aus einer 6 Volt H4-Birne, Reflektor, asymmetrische Streuscheibe und Glühlampenhalterung) für den normalen Oldtimer-Scheinwerfer mit 160 mm Durchmesser kostet 89 DM. Andere Reflektorgößen für XT 500 und Vorkriegstypen gibt es auch.

**Beste Größe**

**Ulis Motorradladen**

**Gutleutstraße 144**

**W-6000 Frankfurt 1**

## ZÜNDKABEL II

**Hallo Gummikuh & PP-Team,**

was die Gummikuh & PP sprich deren Inhalt betrifft, bin ich wie eh und je total zufrieden und verkaufe Eure Zeitung auch gut an meine Kunden.

In der Ausgabe 7/92 fiel mir ein kleiner "Fehler" auf (Artikel: Zündkabel und Kerzenstecker). Die erwähnten Nachteile von Silikon-Widerstandszündkabel kann ich nicht sehen:

1. Ich meine, daß der Preis von DM 15,— pro Meter nicht zu teuer ist. Die Umrüstung auf Silikonkabel stellt eine erhebliche Verbesserung im Sinne der Zuverlässigkeit, Wartungsfreiheit/Verschleißarmut und des Zündfunkens dar.

2. Silikon-Widerstandszündkabel gibt es als Meterware, dann natürlich ohne Stecker.

3. Wenn Ihr "schwarz" als Bonbonfarbe ansieht (was ja angesichts der leckeren Cote D'or Bonbons nahe liegt), kann ich Euch nur recht geben. Silikonkabel ist in schwarz und rot erhältlich.

Mit freundlichen Biker-Grüßen

**Big Banana Motorcycles**

**Macherscheiderstr. 16b**

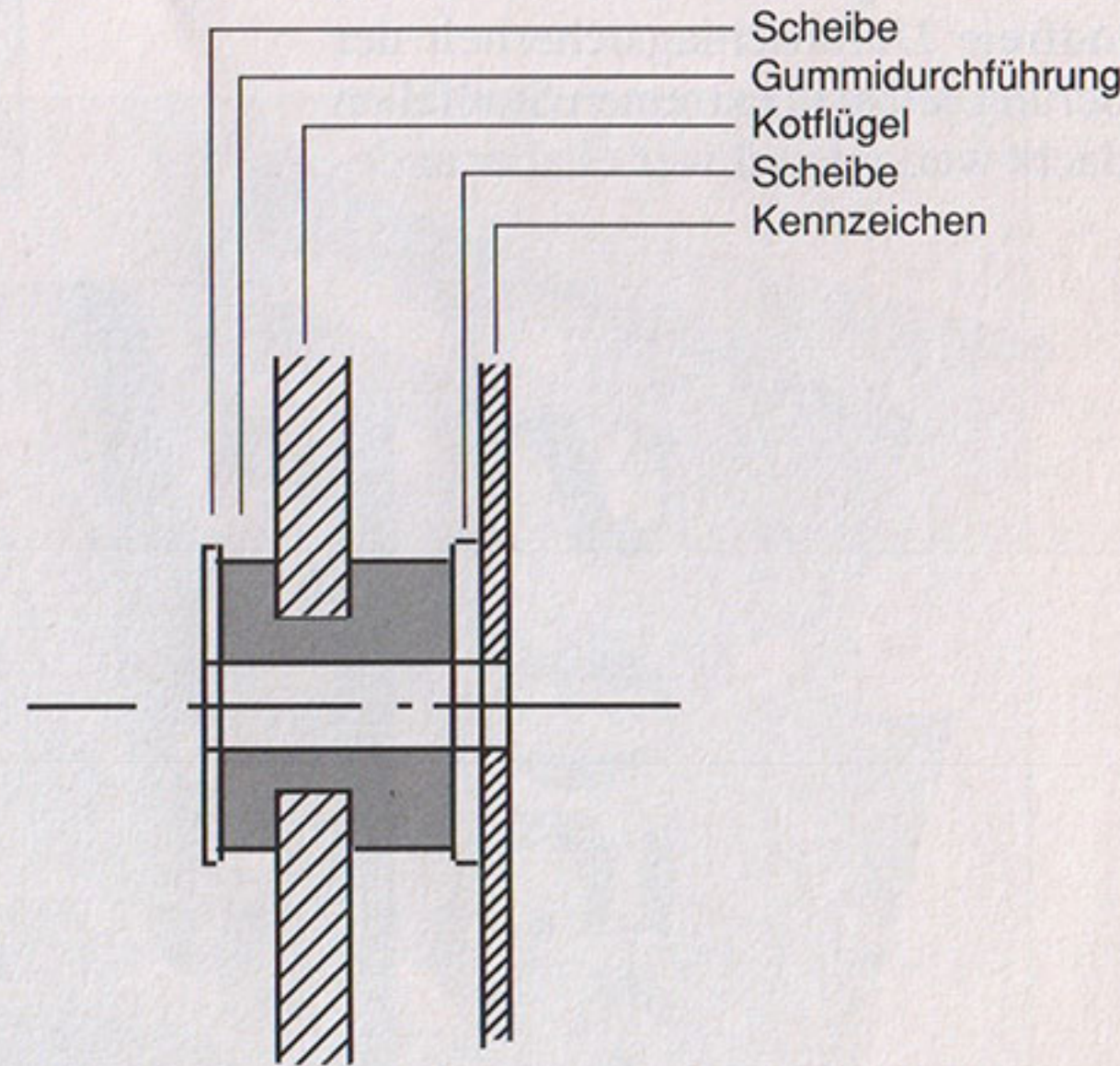
**W-4040 Neuss 1**



## KENN- ZEICHEN- BEFESTIGUNG

Häufig reißen die Kuchenbleche, die die Zulassungsstelle verteilt, durch die Motorvibrationen ein. Mancher Zeitgenosse pappt nun dicke Bleche unter das Kennzeichen und befestigt es mit mindestens sechs Schrauben. Eine einfachere Lösung stellt die Lagerung des Schildes in Gummi dar.

Man kauft sich zwei zylindrische Gummidurchführungen mit umlaufender Rille (z.B. 16 mm Durchmesser mit 2 mm tiefer Rille). Man bohrt zwei Löcher, eines oben, eines unten, in das Schutzblech (Durchmesser wie Rillendurchmesser, z.B. 12 mm) und schützt das blanke Metall der Bohrung mit ein wenig Lack vor Rost. Die Durchführungen werden in die Löcher gesteckt. Mit einer langen Schraube (z.B. M6) und zwei Scheiben pro Loch (Durchmesser etwas größer als die Gummidurchführungen, z.B. 18 mm) befestigt man das Nummernschild, wie es die Zeichnung zeigt. Damit die Schrauben sich nicht durch die "weiche" Lagerung lösen, kon-



tert man die Muttern mit jeweils einer Gegenmutter.

Eine gute, etwas teurere Lösung bieten Silentblöcke, wie sie zum Beispiel Renault beim R4 als Kühlerbefestigung verwendet. Ein Gummiblock verbindet zwei Gewindestangen. Eine steckt man in das Loch am Schutzblech, dann kommt der elastische Gummiblock, dann das Nummernschild. Schild und Schutzblech werden mit Unterlegscheiben, Federringen und Muttern gesichert. Ein Silentblock kostet um 5 DM und ist u.a. bei Louis GmbH in Hamburg erhältlich.

## Dichtringe und Wellendichtringe: MAICO 125/150 cm³ bis 1952/53

Verwendungsort	St	Maße	Mat.
<b>Dichtringe</b>			
Kurbelgehäuse, Ölablaßschraube	1	8 x 14 x 1	Fi
Kastenstütze	2	12 x 17 x 1,5	Fi
Öleinfüll- und Abblähschraube	2	14 x 18 x 1,5	Fi
Schaltwelle	1	9 x 12 x 3 geschl.	Fz
Kickstarterwelle	1	14 x 18 x 4	Fz
Kupplungshebel	1	9 x 14 x 4 geschl.	Fz
<b>Wellendichtring</b>			
Kurbelwelle	2	20 x 35 x 10/13	
Getriebe Hauptwelle	1	30 x 40 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: BMW R50/5 - 500 cm³

Vergasertyp	1/26/113	1/126/114
Zentralschwimmer-Pumpenvergasers		
Motoranschluß	32 mm	32 mm
Filteranschluß	40 mm	40 mm
Schwimmergehäuse kpl.	--	--
Schwimmergehäuse	30-569	30-569
Schwimmergehäusedeckel	--	--
Schwimmer	35-300	35-300
Kraftstoffanschluß	51-327	51-327
Durchmesser	8 mm	8 mm
Gasschieber	22-570	22-570
Mischkammereinsatz	--	--
Hauptdüse	44-031	44-031
	135	135
Nadeldüse	45-191	45-191
	2,68	2,68
Leerlaufdüse	44-950	44-950
	35	35
Düsennadel	46-234	46-234
	4	4
Nadelstellung	3	2
Luftregulierschraube offen	1 x	1 x

## ORIGINAL LITERATUR

Wer schon einmal ein Motorrad restaurierte, weiß wie wichtig drei Bücher sind: Betriebsanleitung - Ersatzteilkatalog - Werkstatthandbuch (Reparaturanleitung).

Oldtimerteilehändler bieten Kopien dieser Werke an, da sich ein Nachdruck wegen der geringen Stückzahl meist nicht lohnt. Gibt es keine kopierten Bücher oder will man **Originale** haben, ist man auf Suchanzeigen angewiesen. Klaus Vollmar, Inhaber des WK-Verlags, schafft Abhilfe. Er brachte vor einem Monat seinen Antiquariatskatalog neu auf den Markt. Über 2300 Originale werden auf 80 Seiten vorgestellt, z.B.: Adler M 250-Betriebsanleitung 70 DM, Norton Dominator 3-farb-Prospekt in englisch von 1949 für 120 DM, Zündapp 150 bis 250 cm³ (Ausgabe 11/1955) Werkstatthandbuch für 60 DM...

Den 80seitige Katalog (Motorradanteil 40 Seiten) erhält man gegen 5 DM vom WK-Verlag • Lagesche Str. 105 • W-4902 Bad Salzfluren

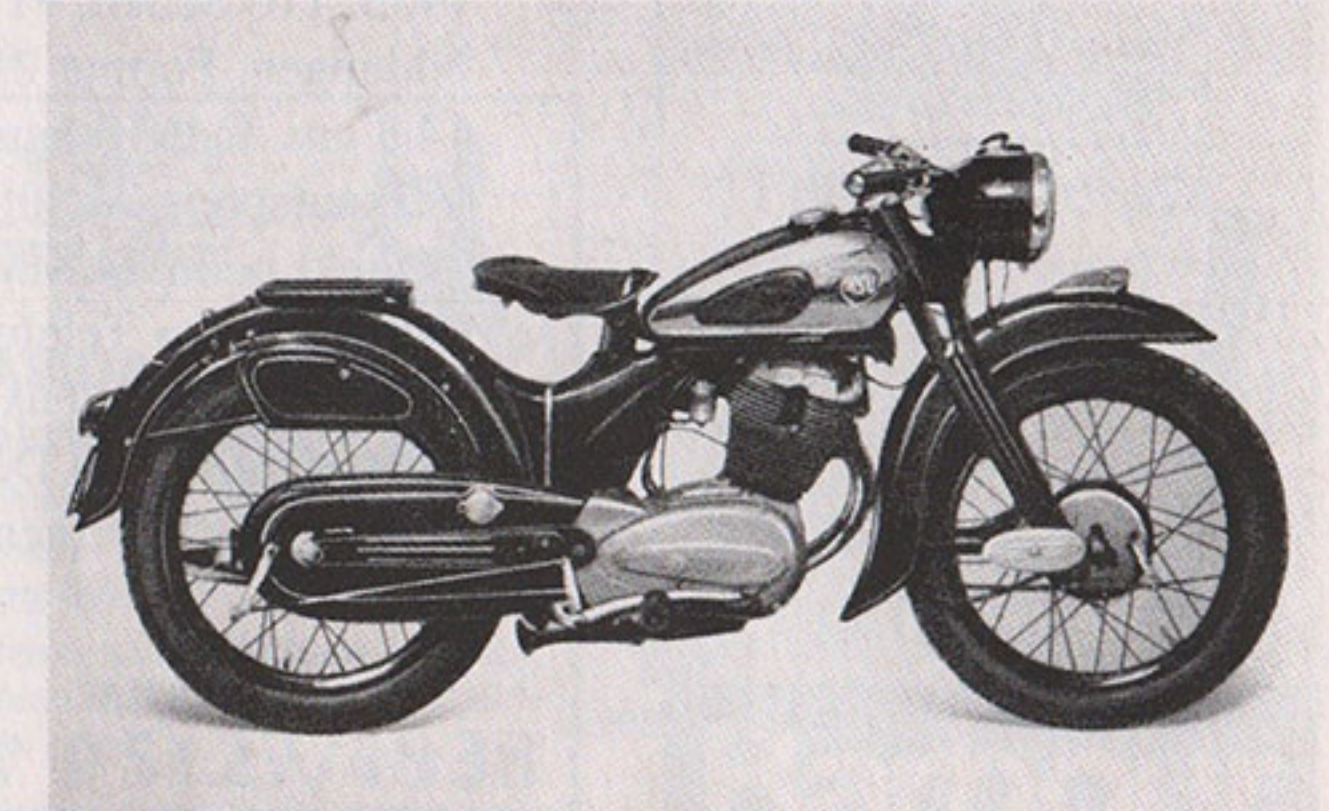
## Göricke GÖ 100 S • 100 cm³ • Sachsmotor • Baujahr 1961 • Lagerverwendung

Verwendungsstelle	Lagerart	Anzahl	Bezeichnung	Abmessungen (mm)
<b>Tachometerantrieb</b>	Rillenkugellager	1	609	9 x 24 x 7
<b>Getriebe</b>				
Hauptwelle	Rolle DIN 5402	15	4 x 8	Durchm. 4 mm x 8 mm lang
Vorgelegewelle	Rolle DIN 5402	26	4 x 6	Durchm. 4 mm x 6 mm lang
Vorgelegewelle mit - Kokillengehäuse	Rillenkugellager mit einseitig verbr. Ring	1	Sachs 090 286 079105	15 x 35 x 25,6/8
- Druckgußgehäuse	Rolle DIN 5402	1	Sachs 090 686 008105	16,8 x 40 x 27,6/10
Kupplungsdruckstift		1	4,5 x 6	Durchm. 4,5 mm x 6 mm lang
<b>Motor</b>				
Kurbelwelle	Schulterkugellager	2	L 20	20 x 47 x 14
oder	Zylinderrollenlager	2	NJ 204	20 x 47 x 14

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

## NSU LITERATUR

Wußten Sie schon, daß das Weinrot der NSU Max der Peugeot-Farbe Bordeaux-Rot (bordeaux 70PEU1335) gleicht? Zig dieser Tips stehen in Stephan Thums 64seitigem DIN A5 Heft: "NSU MAX • 1952 - 1962 • Alle Ausführungen". MAX-Besitzer oder solche die es werden wollen finden in den Kapiteln (Entwicklungsgeschichte • Bauformen • Besonderheiten des Motors • Zierlinien • Farben) Hinweise auf Fahrgestellnummern, technische Änderungen, Baujahre bestimmter Serien und Ausführungen. Das Büchlein (10. völlig überarbeitete Auflage 1992) gibt es bei Stephan Thum, Morellenweg 4, W-2000 Hamburg 70 für 18,50 DM.

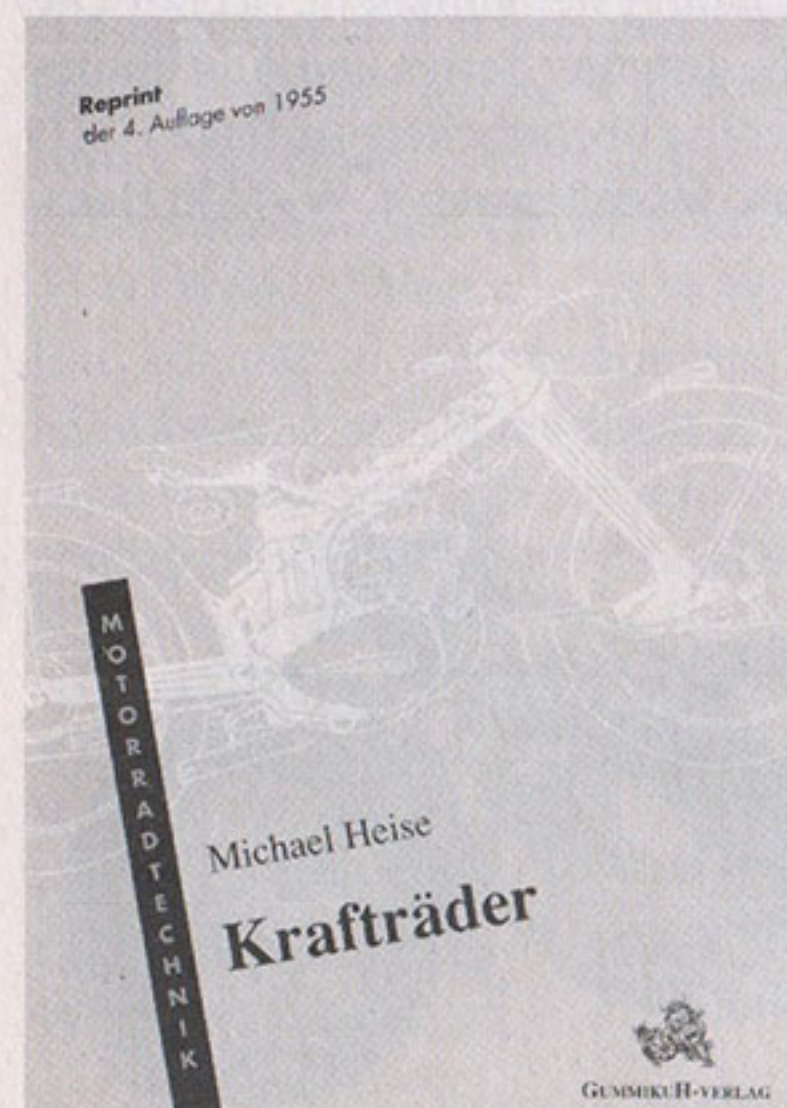


Standard-Max (251 OSB) 1953

Wer einen Überblick über die NSU-Nachkriegsmotorräder, genauer über die Zentralpreßrahmen-Modelle, erhalten will, dem sei das Heft "Beiträge zur Entwicklungsgeschichte der NSU-Motorräder 1949 - 1963" von Peter Schönhaar empfohlen. Auf 32 Seiten beschreibt Schönhaar die Zweitakt-Fox, die Viertakt-Fox, die Lux, die Max, die Superfox und die Maxi. Zu jeder Maschine gibt es eine Einführung, die Technischen Daten und eine ausführliche Liste der Änderungen innerhalb der Baujahre. Das Heft bekommt man bei Peter Schönhaar, Bettweg 9, W-7441 Unterensingen für 30 DM.



# Litera-Tour



**Band II der GUMMI-KUH-Fachbuchreihe: Michael Heise: Krafträder**, 5. Auflage, Nachdruck der 4. Auflage von 1955. 110 Seiten, 91 Abbildungen, Format 21 x 14,8 cm, fadengebunden Verkaufspreis 24,80 DM - Direkt beim GUMMI-KUH-Verlag • Telefon 04 21/50 16 17 • Fax 04 21/50 44 48 • Am Deich 57 • W-2800 Bremen 1 - erhältlich

## Buchreihe: MOTORRADTECHNIK

Wenn man, wie wir, klassische Motorräder liebt und sich als Ziel gesetzt hat, dem Leser Tips, Nachrichten, Geschichte und Geschichten über Motorräder von gestern monatlich in der Gummikuh aufzuschreiben, so merkt man bald, daß einige Themen zu umfangreich für die Veröffentlichung sind. Der Wunsch der Leser, selbst eine kleine Fachbibliothek aufzubauen, deckte sich mit unseren Gedanken, die großen Themen in einer Buchreihe zu behandeln. Hier ist der Platz für Einzelheiten, hier ist der Platz für Explosionszeichnungen, Fotos, Skizzen, Tabellen und genaue Erklärungen. Hier sind mindestens 80 Seiten vorhanden, die die Erfahrungen und die fundierten Studien des Autors wiedergeben. Nach dem ersten Band unserer Reihe (Heise: "Zweitakt-Fahrgemotoren") veröffentlichen wir einen Nachdruck des Buches **Krafträder** vom gleichen Autor.

Heise beschreibt auf 110 Seiten den Stand der Motorradtechnik um 1954/55. Er teilt das Buch in die Kapitel:

- Motoren
- Bauarten
- Steuerung
- Vergaser
- usw.
- Getriebe und Antriebe
- Kupplungen
- Fahrwerk
- Bremsen
- Räder und Bereifung
- Elektrik
- und Seitenwagen auf.

Anhand der NSU Quickly, der Zündapp KS 601, der RT 125, der AWO 425, der IFABK 350, der 350er Jawa und der Adler MB 250 stellt er Entwicklungen im Zweiradbau dar: "Durch die stetig verbesserte Ausstattung ist das Gewicht der Krafträder immer weiter gestiegen. Durch gleichzeitige Leistungssteigerung der Kraftradmotoren wirkte sich dieser Umstand auf das Leistungsgewicht nicht

aus, wohl aber auf die Anschaffungspreise."

20 Seiten widmet Ingenieur Heise den verschiedenen Motorbauformen. Anhand von Zeichnungen und Fotos zeigt er die Unterschiede. So steht für den Einzylinder-Viertakter der Regina Motormodell. Für den kleinen 4-Takt-Boxermotor mit 250 cm<sup>3</sup> wählte Heise als Beispiel den Hoffmann Gouverneur-Motor und den Zündapp Prototyp von 1954. Die V-Motoren werden durch die Bergmeister, die Twins durch eine 650er Triumph und die großen Boxer durch die KS und die BMW R51/3 repräsentiert.

Unter Berücksichtigung der Werkstoffe, der Härtungen und der Längenverhältnisse erklärt Heise die Möglichkeiten der Konstruktionen des Kurbeltriebs, der Zylinder (Grauguß, Leichtmetall mit eingeschrumpfter GG-Büchse, hartverchromte Laufflächen etc.) und des Zylinderkopfes. Mit Hilfe von Explosionsdarstellungen der NSU Max (Ultramax-Steuerung) und des AWO-Motors zeigt der Autor die Arten der Ventilbetätigung. Vergaser, Schmierung und Kühlung beenden das Motoren-Kapitel.

Zündapp-Zeichnungen (KS 601 und DB 202) des Getriebes und des Hinterradantriebs lockern das Getriebekapitel auf. Heise zeigt sogar, wie für eine 16 PS-Maschine das 4-Gang-Getriebe und die Kupplung berechnet wird (Übersetzungsverhältnisse, Zähnezahlen, Kräfte, Auswahl der Kette bzw. der Kegelräder).

Nicht so theoretisch werden die

Fahrgestelle behandelt. Viele Bilder (Adler, AWO, Horex, Maico Taifun, NSU Fox, Lux, Tornax, Victoria KR 25, 200er und 600er Zündapp) zeigen die Auslegungen der Rahmen und der Radaufhängungen der verschiedenen Motorradfabriken.

Der Abschnitt über die Bremsen beschreibt die Bauarten und die Berechnung einer normalen Innenbackenbremse für Heises 16 PS-Beispielmotorrad. Ein kleines Kapitel über die Elektrik und ein weiteres über Motorroller (Maico, Vespa, Victoria, Zündapp usw.) schließen sich an. Ein Stichwortverzeichnis vervollständigt dieses Fachbuch.

## Fazit

Heises Mischung aus Zeichnungen, Fotos, Tabellen, Beispielen, Texten machen das Buch sofort als Nachschlagewerk interessant.

Nach dem Lesen stellte ich fest, daß Heise schwer zu verstehende Dinge einleuchtend erklärt. "Vom Leichten zum Schweren" ist sein Motto. Er verwirklicht es, indem er Bauformen der Motorradteile bespricht (Beispiel Ventilsteuerung) und erklärt, weshalb es die eine Form nicht mehr gibt (seitlich stehende Ventile), weshalb die andere (hängende Ventile) favorisiert wird.

## Empfehlung

Das Buch sollte sich jeder kaufen, der mit Motorrädern aus den Jahren 1935 bis ca. 1970 zu tun hat.

Peter Kurze

# 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 -

8809 Olbersdorf  
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 zu verk., Preis VB, Telefon: 04973/762

Suche kplt. Vergaser ohne Luftfilter, AMAL 19 E 1 L, für Adler M 200, Bj. 52, Telefon: 0821/880166

Suche Tankabdeckung für M 100 oder kplt. Tank. A. Schacht, Telefon: 069/869882

## - AJS -

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

Suche Fahrwerksteile für 'Boy-Racer', Telefon: 0471/71900, abends

## - ARDIE -

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

## - AWO -

425 T, 90% orig. zu verk., VB 3.500 DM, TÜV 94, Brief vorh., fahrbereit, Telefon: Potsdam/74790 Arufbeantworter-rufe zurück!

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

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

Verk. div. E.-Teile für Touren und Sport sowie Betr.-Anl. und ETL für Touren, Telefon: 0541/84568, ab 15 Uhr

Wer hat noch Orig. Fischschwanzauspuff zu verk.? Auch andere Teile, alles anbieten. Grünwald, Telefon: Potsdam/74790, Anrufbea., rufe zurück!

## - BEKLEIDUNG -

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

Harro-Lederkombi, dkl.blau, neuwertig, einteilig, kaum getragen, Größe 46/48, 175 cm, DM 280, Telefon: 04221/84595

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

Motorrad-Lederjacke, Gr. 48, schwarz-weiß, wenig getr., Vb 100 DM, Telefon: 04102/44302

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

Thermoboy, Gr. 56-58, 102, Vorgängermodell in gutem Zustand gesucht, Telefon: 06421/83713

**DAVIDA Helm**  
auch als Jet!  
(siehe GP, Ausg. 30)  
Reifen & trad. Motorradbekleidung  
Konrad Möllering, 3207 Harsum  
☎ 051 27/4838

**NVA + VP Bekleidung**  
neu oder gebraucht  
(solange Vorrat reicht)  
**Prospekt anfordern!**  
gegen DM 2,00 in Briefmarken bei  
**Kirchner-Kittler Freizeitversand**  
Sievershüttener Str. 1 · 2358 Kattendorf  
Tel.: 04191/8625 · FAX.: 04191/5153

**Auszug aus unserem Angebot:**  
Langschaftstiefel, neu Paar ab DM 58,00  
Mantel, grün oder blau, neu ab DM 25,50  
Thermoanzüge, (Tarn-), neu ab DM 65,00  
Breeches, blau, grün, grau, oliv, neu ab DM 35,50  
und vieles mehr für Jagd, Motorsport, Camping, Freizeitt und Out-door.

**ALLES FÜR RUCKSACKREISEN GIBT QUO VADIS**  
Bgm. Smidt Str. 43 · 2800 Bremen  
Tel. 0421/14778

**HAT ALLES FÜR DEN REISELUSTIGEN BIKER...**

BEQUEME ISOMATTEN  
SCHLAFSACKE  
KOCHGESCHIRR  
ZELTE  
WASSERDICHTER  
PACKSÄCKE!

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





**SCREW-CONNECTION**  
Edelstahlschrauben+Zubehör  
Gewindeservice+Normteile  
Preisinfo kostenlos!

**UWE FRIEDRICH**  
Hinter dem Bahnhof 10,  
2720 Rotenburg/Wümme,  
Telefon 04261/1531  
Telefax 04261/4666

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

**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

**PAFFEN**   
mechanik

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

**BMW's R24-R27**  
S. Meyer, Bahnhofstr. 41,  
6521 Hillesheim/Rheinhesen  
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

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

Verk. Lederjacke (HG-Chopper-Jacke) gr. 52, DM 280; Jet-helm (Bundeswehr, groß, braun) DM 10, Telefon: 040/7213769, Frank

**- BMW -**

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

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

Gläser-Verkleidung rahmenfest mit Sturzbügeln, H-4 Licht, Spiegel, Anbauteilen, ohne Scheibe, blau, kl. riß, Gutachten für /5, /6, 90 S, DM 70, Hohmann, Telefon: 06201/57802

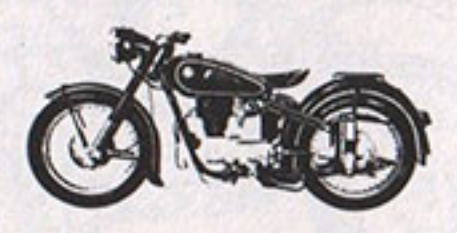
K 100 RT-EML-Gespann, Bj. 84, 35 tkm, alle Extras, NP. 42.000 DM, jetzt VB 19.000 DM, Telefon: 09273/6945

Lenkerverkleidung, GFK, wie Heinrich DM 220, Hoske Tank DM 350, diverse Getriebe und Achsantriebe. Telefon: 004172/442336 CH/Bodensee ab 18.00 Uhr

R 100 RS, Bj. 77, Topzust., rot-met., Speiche, Heizgriffe, Sturzbügel, Kofferträger, VB 6.800 DM, Telefon: 04161/87858

R 12, unrest, defekt, oder nicht kplt. zu kaufen gesucht. M. mucke, Schlettermacher Str. 8, O-3302 Barby

R 24, suche Achsantrieb oder Teller u. Kegelradsatz 8:34. Tausche oder verk. Achsantrieb R 35, Telefon: 05193/6675



• 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.

R 25/2: suche Briefkopie. Telefon: 05132/56400, FAX 05132/58350

R 25/3 suche Schutzbleche v.+h., Telefon: 07262/5144

R 45, Bj. 81, 33 tkm, 27 PS mit Tourenscheibe und Koffern, Topzust. VB 5500 DM, Telefon: 04531/6105

R 45, Bj. 81, 33 tkm, 27 PS mit Tourenscheibe und Koffern, Topzust. VB 5500 DM, Telefon: 04531/6105

R 45, Bj. 82, 53 tkm, TÜV 94, Zyl.-Köpfe überholt, Reifen, Batterie neu, Gepäckträger und Koffer, VB 4.200 DM, Telefon: 0511/468073

R 50 Tank und Radnabe. R 75/6 Telegabel mit Bremszange zu verk., Telefon: 0221/727838

R 50/60 Suche Zündspulen für Magnetzündung, 24 1 Tank (auch schlecht) und beide Chrombügel für US-Bank, Tel. 0421/501617, Andy verlangen

R 51/3 Hoske Tank 28 l, DM 450; R 68 Vorderradschutzblech, DM 50; R 50 großes Rücklicht DM 80, R 80/100 RT 12 cm höhere Scheibe mit TÜV, DM 250, Telefon: 05404/1584

R 60 Gespann zu verk., Telefon: 05655/8051, außerdem Gläserverkl. und andere Boxermaschinen

R 60 solo und mit SW zu verk., Telefon: 05655/8051, FAX 8622

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

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

R 60/7, Bj. 77, 75 tkm, orig. 90S-Optik (Daytona-Orange), TÜV 3/94, Reifen und Batterie neu, Kickst., sehr gepflegt, für 4.950 DM, Telefon: 04643/1417

R 68 Teile gesucht, B. Deifel, Hofener Str. 4, 7012 Fellbach 5

R 69 S zu verk., VB 12.000 DM, Telefon: 040/6950617 oder 6406264

R 69 S, nicht fahrbereit, USA-Modell, zu verk., Telefon: 05655/8051

R 75, Bj. 43, teilrest, zu verk., Telefon: 08075/1039

R 75/5 mit 75/6 Motor zu verk., TÜV div. Neuteile, Vb 4.900, Telefon: 04191/88726, ab 18 Uhr

R 75/5, Bj. 70, schwarz, tierisch viel Chrom (nicht am Motor), Ochsenaugen, XT-Chromlenker, K 100 Scheinwerfer, 2in1 Anlagem Solositz, etc., Origiteile vorh., DM 9.950, Telefon: 06321/30975

R 75/5, Bj. 71, techn. + opt. guter Zust., DM 5.000 Vb, Telefon: 05308/2011

R 90 S, EZ 5/74, orig. 47 tkm, TÜV 4/94, Schalldämpfer, Batterie, Lack neu, sehr gepflegt für DM 8.000 DM, Gläserverkl kplt. mit Halter, DM 300, Telefon: 04643/1417^

R 90 S, Top Originalzust., Km 20194, DM 9.900, Telefon: 09721/630196

Suche 2-Zyl. unrest, Bj. vor 55. Zuschriften an Robert Stephan, Thurmer Str. 35, O-9560 Zwickau

Suche für R 80 ST Hinterachs-antrieb 10/32 und linken Seitendeckel in grau, Andy, Tel. 0421/501617

Suche gut erhaltenen Zylinderkopf für R 25/3 (ohne Risse!), m. Deuper, Telefon: 02407/17713 abends

Suche Infos über Gespannumbau an /5. Joerg Kaiser, Meißnerstr. 20, 3441 Frankershausen, Telefon: 05657/7138

Suche Kontakte zu Sondermodellfahrern R 100 S 'blaue Streifen', Bj. 80. möchte Treffen anbieten. Es gab nur 500 Stück davon. Bitte alle melden! P.

Schütt, PF 664, W-2190 Cuxhaven 1

Suche preiswerten Heinrich Tank, der auf R 50, Bj. 54 paßt (nicht Bedingung), Telefon: 04433/1437, Marcus

Suche R 60/2, Zust. egel, auch gehoppt oder Teile, sowie Anschlüsse um MZ-Lastensw. anzubauen, Telefon: 04321/41634

Suche R 69 bzw. R 69 S Motor, Zylinder R 60, H interachsgetriebe 7/27 und Schorsch-Meier-Tank, Telefon: 09823/8229

Tacho für GS zu verk., W 7.35, 6 tkm, Telefon: 04433/1437

Verk. für R 51/3 Kurbelwelle, Kolben, Mot.gehäuse, Kupplung, Telefon: 04321/41634

Verk. oder Tausch mit Wertausgl. K 1 gegen MZ-Gespann, Telefon: 08178/7430, Anrufbeantworter, rufe zurück!

Verk. R 27 Tank, kein Rost, keine Beulen, Knaak, Telefon: 0421/71787

**- DKW -**

2x RT 350 S, orig., unrest., kplt., DM 4.000 u. 3.700, Telefon: 0043/7229/89927

KS 200 zu verk., Bj. 40, kplt., neue Reifen, Repanl, ETL, 2.000 DM, Telefon: 0201/314013, abends 533391

Luxus Spezial, Bj. 30, rest. und fahrbereit, Modell mit sep. Getriebe, 200 ccm, 4 PS, geg. Gebot, abends zwischen 20 und 22 Uhr, Telefon: 0471/305467, öfter vers.

Moped, Bj. 75 und jünger, als E-Teileträger oder Einzelteile davon und BA gesucht, Telefon: 02157/6088

NZ 350/1 WM, Bj. 44, rest., Verk.- od. Tausch geg. 200-250 ccm Nachkriegsmodell, auch unrest., Telefon: 05573/552, Raum GÖ

NZ 500 mit 2. Motor, Telefon:

08075/1039

RT 125/2, Rennmaschine, Bj. 54, DellOrto Vergaser, grosser Ein- Auslaß, Rennbirne, gegGebot, abends zw. 20 und 22 Uhr, öfter vers., Telefon: 0471/305467

RT 175, 200 S, neue Nabe vorne, kplt. Getriebe, Kupplung neu, neue Unterbrecher, Gummitank-unterlagen, neue Züge, gebr. Hinterradantriebe kplt. alles Orig.-Teile. Suche Hercules K 125 Military sowie Teilehändleradressen, Telefon: 07146/91509 ab 18 Uhr

RT 250/2, Bj. 54, Neuteile, Neulack, TÜV neu, DM 3.500, Telefon: 0421/600302

RT 250/2, suche Kupplungskorb oder Motor (auch defekt), BA, ETL, Repanl. (auch Kopie), Telefon: 02205/86764

**- DNEPR -**

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

Dumping Dnepr MT 16, neu Rückwärtsgang, SW-Antrieb, wie in GP 6 beschrieben, nur noch 6.500 DM, Telefon: 04746/1767

Suche M 72, kplt. und fahrbereit zum Ausschachten. H.O. Seng, Berghäuser Str. 1, 3503 Lohfelden

Ural-SW-Rad 19' mit Reifen zu verkaufen, DM 250, Telefon: 09141/1601

**- DUCATI -**

450 Mk. 3, VB 5500 DM, Telefon: 040/6950617 oder 040/6406264

450 Scrambler, Seitenständer gesucht, Telefon: 030/7869670, evtl. Tausch geg. Tacho/Drehzahlmesser

Suche dringend Companolo Rad, 6 Lochaufnahme, 5 Einzelspeichen, 18 x 3 Zoll. Telefon: 07575/2490

Suche für Mk. 3, Bj. 74, kplt. Tacho, DZM, Fußrasten, Telefon: 089/561498 oder 1577224

Suche Motor oder intaktes Getriebe für Pantah, Telefon: 0241/507469

**- DÜRKOPP -**

MD 150, Nr. 517051, 148 ccm, Eiggew. 107 kg, Gesgew. 257 kg, Bj. 54, suche Lampe, Kniegummis, Pagusasattel, Lenker, Gasdrehgriffe, beide Auspüffe, Briefkopie! Telefon: 05751/14520

**- EMW -**

R 35, Bj. 54, 350 ccm, gesandstrahlt und lackiert, kplt., DM 2.500, Telefon: 05772/7368

R 35, Bj. 55, mit SW zu verk., rest und neu TÜV, Originalzust. oder Tausch geg. anderes Krad, Preis VB, A. Reichert, Dammstr. 15, O-9200 Freiberg/Sa




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

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

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

**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

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

**elektronische Regler**

für 6V, 12V oder NC

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

**Motorräder aus Zschopau**  
**GUMMIKUH Sonderheft**  
**MZ-EXTRA**



32 Seiten, 21 x 29,7 cm,  
über 70 Abbildungen,  
7,80 DM incl. Porto

**GUMMIKUH-VERLAG**  
Am Deich 57  
W-2800 Bremen 1  
Telefon 0421/50 16 17



R 35/3 ges., Telefon: 030/3332560

Suche fahrbereite EMW R 35/3. Muß nicht restauriert sein! Telefon: 030/3332560, abends

**- ENFIELD -**

Enfield Motorräder, Teile und Zubehör: Thomas Schramm, Wilhelm-Stabe-Str. 48, W-2352 Wattenbeck, Tel. 04322/6122. auch im Programm: neue 350er zu günstigen Konditionen. Ansprechpartner für Probleme und Fragen rund um Enfield! H

**- FELBER -**

Suche für SW Schriftzüge und Tankdeckel auf SW-Rahman, B. Weißer, Reckstr. 8, 7715 Bräuningen

**- GESPANN -**

Enduro-Fernreisegespann: XS 650, EML, Eigenbau mit viel Eigenbau-Zubehör, nehme MZ-Gespann in Zahlung, VHB 6.900, Telefon: 06325/7132

**EDELSTAHLSCHRAUBEN A2** Muttern und Zubehör nach DIN A4 Auch in ZOLL-Maßen! Preisliste gratis Uwe Gräber, Dipl.-Ing. Postfach 16 47 2390 Flensburg • Telefon 04 61/28480

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

**WK-Verlag** Lagesche Str. 105 D-4902 Bad Salzufflen

Wir liefern über 3.000 verschiedene Titel technischer Literatur für fast alle PKW, LKW, Motorräder, Mopeds, Roller, Seitenwagen, Schlepper, Fahrräder u. s. w. von 1890 bis heute als Neuauflage! Außerdem führen wir ein Antiquariat für Kfz-Zeitschriften, Prospekte, Literatur, etc.! Auch Ankauf und Tausch möglich! Den ständig aktuellen Antiquariatskatalog können Sie gegen 5,- DM inkl. Versandkosten anfordern. (Oder abonnieren!) Fast alle gängigen Kfz-Bücher internationaler Verlage sind lagermäßig vorrätig und können in kürzester Zeit geliefert werden. Des Weiteren finden Sie über 500 verschiedene historische Plakate und Plakatproduktionen in unserem Sortiment. (Poster-katalog kostenlos) Unser Gesamtkatalog ist für 5,- DM Schutzgebühr erhältlich. Für spezielle Anfragen stehen wir jederzeit telefonisch für Sie bereit. Wochentags: 9.00 - 20.00 Uhr, Samstag: 12.00 - 18.00 Uhr.

Jawa 350 mit SW, EZ 2/89, TÜV 3/93, 17 kW, 1500 km, rot, Zub., VB 3.900 DM, Telefon: 0911/472627

Suche AWO/IFA/Simson, auch rest-bedürft. oder rest.. R. Gruetjen, v. Braun Str. 35, 4250 Bottrop-Kirchhellern, Telefon: 02045/7988 oder 0208/600698 öfter vers.

Suche Gespann ab 15 PS Bj. vor 60, auch rest.-bedürftig, bis ca. DM 6.000, keinen Schrott, Richard Gruetjen, Tel. 02045/7988 oder Tel. 0208/600698, öfter versuchen

Verk. Enduro-Fernreisegespann EML mit allem Zubehör, nehme MZ-Gespann in Zahlung, Vb 7.500 DM, Telefon: 06325/7132

Pannonia-Gespann, Bj. 1958, DM 1800 - Bj. 68 DM 1950 - Duna-Seitenwagen DM 800 - alle zum restaurieren, fahrbereit. Telefon: 006826/6473

**- GILERA -**

Suche RX 200/Arizona, Schrott oder Unfall, auch Teile oder Lit.. Wer gibt mir Tips zur Ersatzteilbeschaffung? Wer fährt selber? Telefon: 02853/4110, ab 15 Uhr

**- HARLEY-DAVIDSON -**

Flathead, rest., fahrbereit, Tankschaltung, Fußkupplung, für 14.900 zu verk., Telefon: 07327/6491

Megatourer FLT Classic, Ölkühler, top-zust., TÜV neu, für 18.900 DM zu verk., Telefon: 07327/6491

**- HEINKEL -**

Tourist A 2, Bj. 63, neuwertig mit Ersatzmotor und vielen Teilen, VB 4.500 DM, Telefon: 04531/6105

**- HERCULES -**

Military 125 Motor neu, DM 790; Gebrauchtteile: Getriebe, Zylinder, Zündungen, Preis nach Zust., Telefon: 06341/89211 oder 06348/7882 ab 19

Uhr, Harald Schuhmann

PK verkauft seine langstreckenbewährte und alltagstaugliche voll restaurierte 317/321. 200 ccm ILO-Motor, 11 PS, zugelassen und fahrbereit, schwarz, neue Batterie, kl. Kennzeichen, VB 3.000 DM, Telefon: 0421/501617 Peter verlangen oder abends 0421/513155

Suche rest. 317, Telefon: 09401/50421

Typ 314, 175 ccm, Bj. 52, guter Zustand und zugelassen, Vb 2.200 DM, Telefon: 02152/517918 oder 02151/753758

Verkaufe nachgefertigte Tankembleme für Hercules 212, 3-Reihe, K 175, K100 etc., 24.80 DM. Norbert Nader, Reuther Str. 15, 8550 Forchheim, Tel.: 09191/94315 ab 20 Uhr

**- HOFFMANN -**

MR 200/1: Literatur, Infos, Teile gesucht. Telefon: 030/3668959

**- HONDA -**

CB 250 K 2, 27/30 PS, Bj. 72, 1. Hand, 11 tkm, Orig.zust. 1-, VB 2850 DM; CB 125, 15 PS, Bj. 70, 1. Hand, 17 tkm, ovaler Tacho, sehr guter Orig.zust., Vb 2.400 DM, Telefon: 04221/84595

CB 250 K4 und G, 1 x TÜV, E-Teile, zusammen 800 DM. Elmar Werner, Telefon: 0431/555563 Kiel

CB 500 T zu verk., EZ 2/77, TÜV und Hinterreifen neu, guter Zust., VB 2.200 DM, Telefon: 0201/314013, abends: 533391

CB 750 Bremszange mit Halter zu verk., Telefon: 0221/727838

CB 750 SOHC Motor, zerlegt, nicht kplt., DM 700, oder Tausch gegen etwas Gutes, Telefon: 04433/1437

CBX 1000, 1979, TÜV 6/94, techn. + opt. 1a, div. Neuteile, zu verk., geg. Gebot, min. 6555 DM, R. Hieronymus, Telefon: 040/7664983

CJ 250 T und CB 250 G i.T., Telefon: 0241/507469

CJ 250 T und CB 250 G und Charly in Teilen, Telefon: 0241/507469

Für CB 750 F: Originaltank in gelb mit winziger Beule + Hinterrad zus. FP DM 100, Telefon: 0211/285112

Kaufe Monkey, Zust. egal. Angebot an Walter Pessnegger, Schmalzgasse 35, A-6060 Tulfes, Tirol, Telefon: 05223/8536

Suche alles von Kleinkraftrad C 110, Teile Literatur, auch ganze Maschinen, Griszly Harry, ab 19 Uhr, Telefon: 02561/81124

Suche erstklassig erhaltene CB 350 F/400 F, nur Originalzust. und 1. Lack, andere Angebote zwecklos!, Tel. 04222/8307

Suche ETL und sämtliche Lit. über Honda CB 250 K 4, Bj. 72, mit 30 PS und Trommelbremsen, Telefon: 089/881333

Suche für CB 200 u.a. Gabel, Vorderreifen und Seitendeckel, Wolfram, Telefon: 0201/745285

Suche Reinschüssel für CX 500 E, Manfred Lenz, Telefon: 07161/53389

Suche/Tausche Teile für Cb 450 K 1, Telefon: 05741/61654

Verk. für CB 750 K Motor nicht kplt., DM 500, Vergaserbatterie 200 DM, Tacho u. DZM mit weißen Skalen DM 150, Telefon: 04433/1437

Verk. für GL 1000 K 1: Rahmen mit Brief, Räder, Gabel, Sitzbänke, Tankverkl., Seitendeckel und div. Teile, Telefon: 06162/83696

Verkaufe Nockenwelle Honda XL500R neu, DM 150. Wachsjacke Größe M, 2 x getragen DM 100. Telefon: 04135/601

XBR 500, EZ 6/89, TÜV 5/93, 9.700 km, rot-met., 5500 DM, Telefon: 04433/1437

**- HOREX -**

Regina 400, rest. und unrest., Telefon: 0043/7229/899927

Suche SW-Anschlüsse für Steib S 501, Telefon: 02205/86764

Teile ges., B. Deifel, Hofener Str. 4, 7012 Fellbach 5

**- IFA -**

BK 350: Rep.-Handbuch, Neuteile, sonst. Literatur gesucht. Telefon: 030/3668959

**- IMPERIA -**

Imperia mit 200 ccm NSU-Motor, Origzust. aus den 30er Jahren, zu verk., Telefon: 05363/1205, öfter vers.

**- JAP -**

Excelsior-JAP, Bj. 46, 500 ccm, zum Aufbauen, Motor und Getriebe funktionieren, geg. Gebot zu verk., K. Jankowski, Hirtseferzeile 41, 1000 Berlin 47

**- JAWA -**

125 ccm, Bj. 57, + Papiere, läuft, zum Rest., VB 1.000 DM, evtl. Tausch geg. 500-600er Enduro, Telefon: 05772/7368

250er Single, Bj. 66, 1 a Zust., VA-Schrauben, neu lackiert, Motor neu gelagert, Vb 3.500 DM. M. Wittkamm, Telefon: 040/4227730 oder 2007054

California, 350 cc, EZ 74, techn. + opt. 1a, 25 PS, 7 tkm, Preis VS, Telefon: 02336/2400

Wer hat Erfahrung mit Jawa\_Gesp 350 ccm, Bj. 85, und kann Tips und Ratschläge geben? Telefon: 07181/21637

**- JUPITER -**

Kotflügel mit Beleuchtung (alte Ausführung), DM 100, Telefon: 0221/727838

**- KAWASAKI -**

KE 125, 1. Hand, Bj. 84, 10/14

PS, 6 Gänge, zerlegt, 95% überholt, BA + WHB, Vb 500 DM, Telefon: 03923/3461, ab 16 Uhr, FAX: 3460

Suche WHB, ETL, BA für Z 1, Z 900, Z 1000, auch Kopien, und Prospekte, Telefon: 02273/69626, ab 19.30 Uhr

**- KREIDLER -**

Zwei Florett Mopeds fahrbereit, eins in Teilen, Bj. 69 und 72. Öfter versuchen bei Thomas Telefon: 0441/12519

**- LAVERDA -**

1000 cl, bj. 76, Origzust., Kennfeldzündung, div. Zub., VB 8.500 DM, Telefon: 04154/6411

1000/1200 auch Unfall, def. oder Teile zu kaufen ges., bitte alles anbieten, Helmut Rohrmeier, Telefon: 02151/561773

SF 1, 60 PS, mit Brief, Vollabnahme nötig, läuft sehr schön, techn. gut, Optik überholungsbed., Orig. + kplt., Konis. VHB 3.900 DM, Telefon: 06136/5739 ab 19 Uhr

Suche für 750 GT, Grimeca Bremse Hinterrad; biete 750er Teile: Zyl.-kopf DM 100, Kurbelhaus DM 150, Hinterrad DM 120 und viel andere Gebr.-teile, Telefon: 06136/5739 ab 19 Uhr

Suche für 750 SF 2 zurückverlegte Rastenanlage, auch defekt, Tel. 09729/1630

Verk. 750 SF, Bj. 70, TÜV 5/93, zurückverlegte Laverda-Rasten, Stummel, AMEX-Doppelduplex, Elektrik neu, 99 Dez. eingetr., Telefon: 05129/7291 oder 04231/3467

**- LITERATUR -**

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

zu bestellen beim: **GUMMIKU H-VERLAG** Am Deich 57 2800 Bremen 1 Telefon 0421/501617 Telefax 0421/504448

**Krafräder** von Ing. Michael Heise

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

Der zweite "Heise" in der GummikuH-Serie kostet 24,80 DM. 5. Auflage 1992, ca. 108 Seiten, 14,8 x 21 cm, kartoniert, 91 Abbildungen, Reprint der 4. Auflage von 1954

**GUMMIKU H** **MOTORRADTECHNIK**



## KOLBEN

für Veteranen und andere Motoren.

Preisliste gegen Rückporto von DM 2,50

## LEO DÜMPERT

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

## MOTORSCHADEN???

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

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

# MOTALIA

Endlich gibt es sie: Eine Zeitung nur für italienische Motorräder!

Testberichte mit Messen der Beschleunigung und der Höchstgeschwindigkeit überlassen wir gerne anderen Motorradzeitungen.

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

### MOTALIA im Abonnement

GP

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

Den Betrag von 35,- DM für ein Jahr (12 Ausgaben)

O habe ich auf das Konto überwiesen

O habe ich als Scheck beigefügt

O ich möchte erst ein Probeheft haben. Vier DM in Briefmarken habe ich beigefügt.

Name: .....

Straße: .....

PLZ, Ort: .....

Datum + Unterschrift: .....

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

### »Zweitaktfahrzeugmotoren«

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

biete: 'Das Motorrad' 1960-1980, kplt. 1500 DM, unter drei Mark/Heft! Telefon: 04321/41634

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

KFT, Der deutsche Straßenverkehr, Illustrierte Motorsport, usw., alles EX-DDR-Zeitschriften, sehr viel über MZ, von 70 bis 90, ca. 500 Hefte, nur zus., FP 300 DM, Telefon: 0511/836612

Suche 'Das Motorrad' 1949, 1952, 1953. Am besten kplt. Jahrgänge, So bis Do, ab 18 Uhr, Telefon: 05341/14639

Suche 'Das Motorrad' 1986 bis 1992, einzelne Hefte oder kplt. Jahrgänge, max. 20 DM/Jahrgang, Andy bei der GummikuH, Telefon: 0421/501617

Suche 'Der deutsche Straßenverkehr', 'KFT', alle Jahrgänge. Angebote an J. Labruyere, Noordhoeklaan 33, NL-4464 BC Goes, außerdem DDR-Motorradprospekte + 'Motor Jahr'-Bücher

Suche 'Motorrad-Classic' 1/89 und 4/89, zahle 20 DM pro Heft. Suche WHB Yamaha XV 535, auch Kopie. Michael Roch, Dr. Otto-Just-Str. 25, O-9800 Reichenbach

Suche 'Motorrad-Katalog' 1970 bis 76 und 1984 u. 1987, So bis Do, ab 18 Uhr, Telefon: 05341/14639

Suche 'Noch eine Runde' von Claus Hansen, Telefon: 0551/373244, Volker

Suche Ausgaben von 'Motor-Jahr' aus der DDR, Andy verlangen, Telefon: 0421/501617

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

Suche engl. Motorradmagazine 'Classic Motorcycle' und 'Classic Bike' von 1977 bis 82, Mai bis Okt 90 gebraucht zu kaufen,

Laverda Prospekte usw., alte Motorradkataloge und Motorradhefte 1970-75 ges., Telefon: 0421/483921

Motorradprospekte: Liste gegen 2 DM in Briefmarken von Ralf Düßmann, Bergedorfer Landstr. 39, 2875 Ganderkeese 1, Tausch möglich, bin für jedes Angebot dankbar!

PS' 84-88, MR/Tourenfahrer 55 Hefte nur kplt., 'motalia' 5/90-4/92, alles zu verk., Preis VS, Telefon: 0228/888271 oder 634553

Suche 'Das Motorrad' 1949, 1952, 1953. Am besten kplt. Jahrgänge, So bis Do, ab 18 Uhr, Telefon: 05341/14639

Suche 'Das Motorrad' 1986 bis 1992, einzelne Hefte oder kplt. Jahrgänge, max. 20 DM/Jahrgang, Andy bei der GummikuH, Telefon: 0421/501617

Suche 'Der deutsche Straßenverkehr', 'KFT', alle Jahrgänge. Angebote an J. Labruyere, Noordhoeklaan 33, NL-4464 BC Goes, außerdem DDR-Motorradprospekte + 'Motor Jahr'-Bücher

Suche 'Motorrad-Classic' 1/89 und 4/89, zahle 20 DM pro Heft. Suche WHB Yamaha XV 535, auch Kopie. Michael Roch, Dr. Otto-Just-Str. 25, O-9800 Reichenbach

Suche 'Motorrad-Katalog' 1970 bis 76 und 1984 u. 1987, So bis Do, ab 18 Uhr, Telefon: 05341/14639

Suche 'Noch eine Runde' von Claus Hansen, Telefon: 0551/373244, Volker

Suche Ausgaben von 'Motor-Jahr' aus der DDR, Andy verlangen, Telefon: 0421/501617

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

Suche engl. Motorradmagazine 'Classic Motorcycle' und 'Classic Bike' von 1977 bis 82, Mai bis Okt 90 gebraucht zu kaufen,

Andy in der GummikuH-Redaktion, 0421/501617

Suche für Maico M250B (Bundeswehrmaschine) Ersatzteilkatalog und Werkstatthandbuch. Nur original. Telefon 0421/513255 (abends)

Suche jegliche Lit. zum Thema Motorrad: Bücher, Prospekte, E.-Listen usw., jedoch keine Zeitschriften, Tausch möglich!, Tel. 04222/8307

Suche Motorrad-Classic 89/6, 90/3, 90/4, 91/3, Tausch gegen andere Ausgaben möglich. Suche 'Das Motorrad' 1949 und 50. Verk. Repanl und ETL von Dax, Monkey, CB 125, CB 250/360, Duc. Pantah, Guzzi 350 & 850, Morini 3 1/2 und Yam AS 3, Telefon: 0241/507469

Suche Motorrad-Classic 89/6, 90/3, 90/4, 91/3, Tausch gegen andere Ausgaben möglich, Telefon: 0241/507469

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

Verk. 'Das Motorrad' 1949 bis heute (bis 1963 lückenhaft), 'PS' ab Erstausgabe, 'MO' ab 79, sowie div. 'Tourenfahrer', 'MRS', 'Motorrad Classic' usw. (auch einzeln!) Tausch gegen andere Motorradliteratur möglich!, Tel. 04222/8307

Verk. 'Das Motorrad' in Einzelheften, Ausgaben zwischen 63 und 67, Stück DM 5, Telefon: 07181/21637

Verk. 'Markt' 82 bis 92, VB 350 DM; 'Motorradtouren' 88 bis 91, DM 100 VB; 'Oldtimer Praxis' 90, DM 25 VB; 'Oldtimer-Magazin' 91, VB 10 DM; Michael, Telefon: 0511/6044236

Verk. 'Motorrad Edition' Sammlung alter motorradprospekte, kann im ABO weitergeführt werden, Telefon: 0711/6363472

### - LOHMANN -

Lohmann Hilfsmotor Diesel

komplett zu verkaufen. Telefon: 05363/1205

### - MAICO -

M 250 B, suche immer noch Packtasche, Telefon: 0421/400249

MD 250, EZ 3/77, guter Zust., div. Neuteile, VB 2250 DM, Telefon: 04421/71787

Suche M 250/B in fahrbereitem Zust. (TÜV) bis 750 DM, Literatur wie BA, ETL und Händleradressen bitte an Olaf Schulte, Goethestr. 22, 5800 Hagen, Telefon: 02331/182253

### - MIELE -

K 50 1., Ausf. mit gr. Rädern, Vhb 600 DM, außerdem alle mögl. Teile für K 50 und K 50 S, Telefon: 06341/89211 oder 06348/78882 ab 19 Uhr, Harald Schuhmann

### - MOPED -

Goebel: Suche Teile für und Lit. für Goebel Avus, Bj. 60, 3-Gang Sachs, Handschaltung, Telefon: 0951/37858

### - MOTO GUZZI -

Gesp. zu verk., Telefon: 05655/8051

Suche Tacho + DZM Konsole, kplt., Telefon: 0651/87118, ab 19 Uhr

### - MOTO MORINI -

3 1/2, Bj. 80, mit Blankobrief, VB 2.500 DM, Telefon: 02152/517918 oder 02151/753758

### - MOTOCROSS -

Internationales Oldtimer Trial & Moto Cross am 3. & 4. 10 in Fürstenwalde. ausschreibungen & Infos bei: Jörg Niemeyer, Hertelstr. 1, W-1000 Berlin 41, Telefon: 030/8210951

### - MZ -

500 ccm, 27 PS, schwarz, Viertakter-Rotax, EZ 2/92, 3.200 km,

Garantie, NP 6.900 DM, Festpreis 4.900 DM, Telefon: 0201/265644

Alle Ersatzteile TS bis ETZ ständig am Lager, täglich Versand, Probefahren 500 R, MZ-Vertragshändler Motorrad-Dietze, Kölner Str. 191-205, W-5828 Ennepetal, Telefon: 02333/87020 H

Aus Sammlung mehrere MZ ES 175/250/300/150 und RT 125 zu verk., Telefon: 04481/553

Biete Klappgepäckträger und andere Teile gebraucht für ES 175/250/1/300, Andy verlangen, Tel. 0421/501617

Das neue Sonderheft 'MZ' ist erschienen! Auf 32 Seiten interessante Artikel aus der GummikuH und jede Menge Neues und Wissenswertes über die Zschopauer Maschinen, inkl. MZ-Stammbaum und toller Postkarte! DM 7.80 inkl. Versand beim GummikuH-Verlag, Telefon: 0421/501617 oder FAX 0421/504448 oder per Post: GummikuH-Verlag, Am Deich 57, 2800 Bremen 1

ES 150, Teile zu verk., Marko, Telefon: 05241/35971

ES 175/250/300: verk. neue 250er Zylinder, Fußrasten, Tanks, neue Tachos, uva., Telefon 0421/501617, Andy verlangen

ES 250, Bj. 70, ohne Motor, Auspuff und Stoßdämpfer zum Schlachten billig abzugeben, Marko, Telefon: 05241/35971

ES 250, suche Rücklicht, kl. Form, wie RT und BK, Dichtungen und Gummiteile. D. Schmidt, Am Heckenweg 12, O-4050 Halle/Saale

ES 250/0, Bj. 59, TÜV 93, 14 PS, Motor, Räder, Einzelsitze, Chrom, Bremsen, Radlager: alles neu, DM 2.500, Telefon: 05841/5735

ES 250/1 Ersatzteile sowie kplt. RT 125/3 ohne TÜV, Telefon: 05841/5735

ES/2-Gespänn f. Bastler, DM 600, Telefon: 06621/15124

ETS 250, Bj. 70, mit DDR-Brief, g. Zust., nicht ganz original, Originalteile vorhanden, fahrbereit, Standort Sachsen, FP 300 DM, C. Uhlmann, Siedlerstr. 46, O-9151 Dorfchemnitz

ETZ 250 Gespänn, 16-15-16 Zoll, 20 tkm, guter Zust., DM 2.900, Telefon: 06501/13598, abends

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

ETZ 251, Bj. 88, 15 tkm, DM 950, Telefon: 05932/2699

Gespänn ETZ 250, Erstz. 89, 3 x 15' Räder mit 125 SR 15, Windschutzscheibe, läuft 1a, VB 3.800 DM, M. Wittkamm, Telefon: 040/4227730 oder 2007054

Ich möchte MZ- und Klassikerstammtisch gründen. Wer aus dem Raum NMS und Umland hat Interesse? Suche Klappgepäckträger und Orig.-BA für ETZ, Telefon: 04321/528425

Militär ETZ 250, TÜV 4/94, Preis DM 1.500, ETZ 251, DDR-Brief, Bj. 89, DM 800, Telefon: 05271/3495, Karl-Heinz

MZ-SW und ETZ Unfallrahmen (verbogen), evtl. mit neuem Gespännrahmen, alles zus. 1300 DM. Suche alles lesbare über Jawa 350, Telefon: 04321/528425

RT 125, verk. Lampen, Lenkerdeckungen für /3, Gabelteile, Zylinder mit Kopf und Kleinkram, Telefon 0421/501617, Andy

Reparatur von BMW, HONDA, MOTO-GUZZI MZ-Vertragshändler

BMW-Gebrauchteile, SITO-Auspuffanlagen für fast alle Modelle ab 320,- DM, Gespännrahmen für BMW-Motoren, Gespänn-Umbauten

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



## MAICOLETTERS

Das schnelle Blatt für Maico-Freunde.

Erscheint alle 3 Monate.  
Jahresabo 15 DM.  
Peter Vagt, Fierthstr. 2  
2409 Scharbeutz 2

## EDELSTAHLSCHRAUBEN

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

## SERVICE FELD

**AT**  
ZWEIRAD-TECHNIK  
4047 DORMAGEN  
DORFSTR. 19

Verkauf - Ersatzteil-Service von ES bis ETZ  
Telefon 0221/78.63.46 und 02133/61996

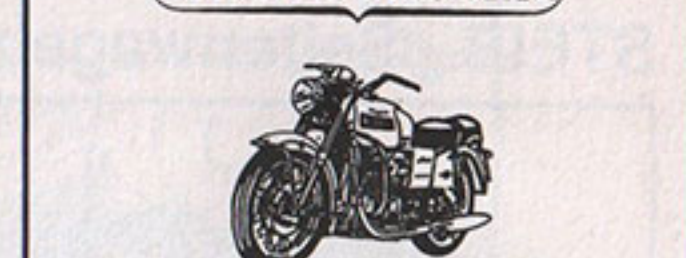
## MZ-TREFF - INFO

Ersatzteile für alle MZ-Modelle

z.B. ES-ETS Kettenräder  
Ansauggummi ES-ETS-TS-TS/1  
Regler 6V  
Elektronische Regler 12V  
Umbau für MZ von 6V auf 12V

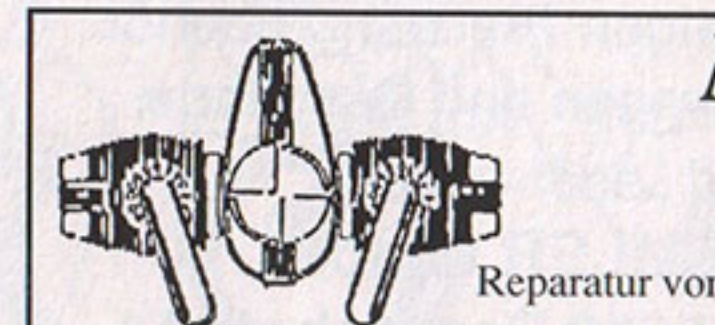
kostenlos Preisliste anfordern!  
Probefahren mit MZ 500 R  
MZ-TREFF Inh. Rainer Blaschke  
Trierer Str. 15 / Postfach 17  
5561 Osann-Monzel  
Tel.: 06535/210 oder Fax: 1364

## SIRER'S GALLERY



Nuovo Falcone,  
V7, California Stil,  
Gespanne

Telefon 0 41 93 / 9 15 59



## Motorrad Welling

Reparatur von BMW, HONDA, MOTO-GUZZI MZ-Vertragshändler

BMW-Gebrauchteile, SITO-Auspuffanlagen für fast alle Modelle ab 320,- DM, Gespännrahmen für BMW-Motoren, Gespänn-Umbauten

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





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

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

**Unfallrahmen richten**  
 Preisgünstiges Richten und Vermessen ohne Motorenausbau bei allen Fabrikaten!  
 Gabel VERMESSEN u. RICHTEN  
 ANKAUF VON UNFALLMOTORRÄDERN  
 motorrad-service martin ludwig gmbh  
 4300 Essen - Bottroper Straße 298a  
 Telefon 0201/66 89 03

RT 125/2, suche Vergaser, Elektrik, Auspuff, Handbremshebel, Lit. und Kontakte. Telefon: 07251/55042, abends

RT 125/3, Bj. 60, mit DDR-Brief, zum Rest., Vb 300 DM, Roller Berlin, Bj. 59, sehr guter Origzust., mit DDR-Brief, VB 500 DM, Gerd Fischer, Hauptstr. 56 b, O-9163 Gornsdorf

Suche Emailleschilder für ES 250, Josef Morthorst, Fichtenkamp 3, 4513 Belm, Telefon: 05406/4335

Suche für ES 150/1 'Trophy' Heckklappgepäckträger, Telefon: 0661/74277

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

Suche für TS 250 bzw. /1 BA und WHB, Peter, Telefon: 06232/28298

Suche original Werkstatthandbuch von MZ für ETZ 250. Telefon: 0421/513255 abends

Suche Spezialwerkzeug für ETZ 250, um den Motor zu zerlegen und alles Lesbare über MZ, Telefon: 04321/528425

Suche Teile und Originalunterlagen zu IWL 'Troll' Bj. 64 und ES 150 (Grauguß), Eckart Hempel, Leverkusenstr. 31, W-5630 Remscheid 11

Suche Tests, Fahrberichte, Infos von ETS 250/1 G, Bj. 67. Gibt es einen MZ-Oldie-Club? Henning Petry, Ammergastr. 8, W-8000 München 70

SW-an ES 250/2. Suche Befestigung vorne am Unterzug Höhe Lenkkopf (anschraubbare Klemmfaust mit Kugel) und gebogenes Rohr mit Kugelschluß, ab 17 Uhr, Arnd, Telefon: 0511/733927

SW-Rahmen DM 60, SW-Kotflügel DM 15, Kurbelwelle für TS 250/1 (paßt auch für ETZ 250), neu DM 145, TS-Kettenkasten neu DM 12, ES-Tank DM 15, SW-Anschlüsse für TS, auch einzeln, Hohmann, Telefon: 06201/57802

Tankrucksack von Harro neuwertig für ETZ 251 zu verk., NP DM 180, für DM 100, Telefon: 030/8554962, abends

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 250 bzw. /1 in Teilen zu verk., verschenke Höckersitzbank mit integriertem Brems/Rücklicht (Siehe U-MZ GP 4/91) an Selbstabholer, verkaufe viele gebr. Teile und originalver-

packte Beinschilder (DM 80), Andy, Telefon 0421/501617

TS 250/1, guter Zust., fahrbereit mit DDR-Papieren plus gleiche Maschine ohne Motor, Vb DM 400, Standort West-Sachsen, Telefon: 0421/501617, Andy

Verk. ETZ Gespann ohne Motor (Motor vorhanden, aber defekt) VB 1.500 DM, Telefon: 04321/528425

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. Neu und Gebr.teile für MZ ES/1 bis ETZ, z.B 32 1 Koffer, Paar DM 160, neu; Felgen für ES/1 +2 neu, Stck DM 35; Rahmen, Gabeln, Tanks, Blechteile, 6 + 12 Volt Elektrik, Anruf lohnt! Liste ge. 2 DM in Briefmarken: M. Schomburg, Gartenstr. 6, 3370 Seesen, Telefon: 05381/2569

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. SW, nicht kplt., nicht durchgerostet, VB 400 DM, T. Scholl, Alleestr. 40, 4100 Duisburg 11, Telefon: 0203/557829

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

**- NORTON -**

Suche Wideline-Federbettrahmen, Bj. vor 59, Telefon: 02171/31005

**- NSU -**

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

Konsul 500 und 350, Max 300, Telefon: 0043/7229/89927

Konsul 500, Bj. 51, wie neu, zu verk., Telefon: 05655/8051

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 Brief von verschrottetem

NSU-Motorrad 98 bis 500 ccm, Typ egal, meine 200er hat weder Brief noch Nummer. Telefon: 0511/733927, Arnd verl.

Suche Briefkopie für NSU 200 ccm, Baujahr 1928/29, etc. Hauptsache Vorkrieg! Telefon: 0511/733927 - Arnd verlangen - rufe zurück

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

**- PANNONIA -**

Suche 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, Telefon: 0203/557829

Verk. TL-250 B, vollverkleidet, rot, nicht kplt., gute Basis, FP 1100 DM, T. Scholl, Alleestr. 40, 4100 Duisburg, Telefon: 0203/557829

**- PUCH -**

350 GS, bis auf Ständer kplt. zu verk. oder Tausch geg. VorkriegsBMW, Telefon: 05363/1205, öfter vers.

TF 250 Gespann unrest, DM 3.500, 125 SVS (2 Vergaser), DM 1.800, Telefon: 0043/7229/89927

**-RABENEICK-**

LM 104, 97ccm Sachsmotor, orig. Zustand, Baujahr 1964 mit Papieren zu verkaufen. Telefon: 05363/1205

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

**- REH -**

Motorrad ges., mögl. mit ILO-Twin-Motor und Reh Besitzer

**Markenreifen zu TOP PREISEN**  
 Michelin, Metzler, Conti, Barum, AVON, z. B.:

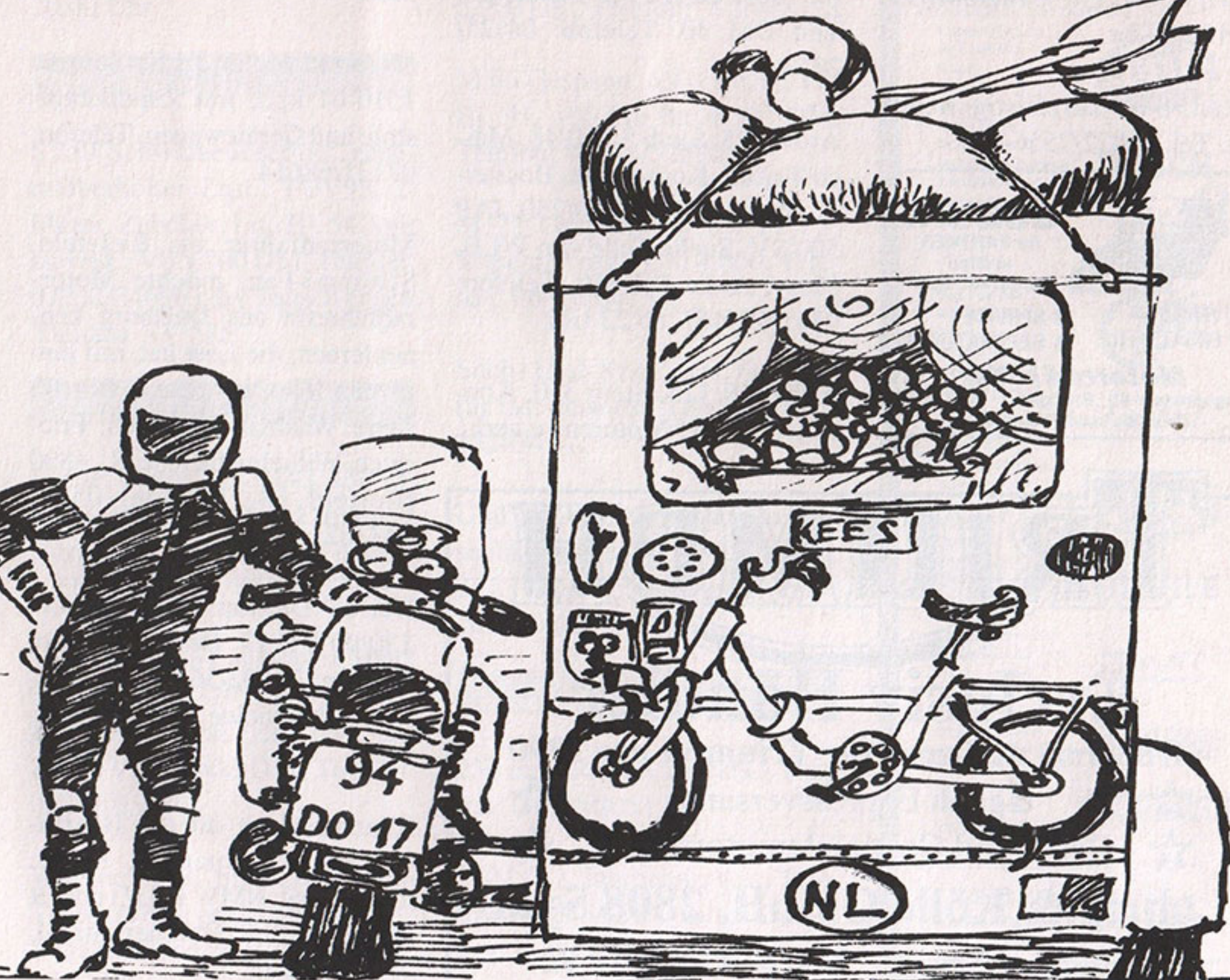
3.00 x 10	49,00	3.00 x 19	88,00
3.50 x 10	52,00	3.25 x 19	90,00
3.25 x 12	52,00	3.50 x 19	99,00
3.50 x 12	55,00	<b>Metzler ME 11</b>	
2.50 x 16	41,00	3.25S x 19	117,00
3.00 x 16	54,00	3.25H x 19	134,00
3.25 x 16	55,00	<b>Metzler ME 77</b>	
3.50 x 16	55,00	4.00S x 18	134,00
2.75 x 18	50,00	4.00H x 18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

**S. Meyer**  
 Bahnhofstr. 41  
 6521 Hillesheim/Rheinhesen  
 Tel. 06733/8195 oder 7281  
 Fax 06133/8134

Tankabzeichen  
 Instrumentenblätter  
 vetterling druck  
 tel. 08031/15658  
 fax 08031/31175  
 gliessereistr. 10 8200 rosenheim

**Bequemer leben mit dem GUMMIKU H-ABO**

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





Erfahrungsaustausch, Telefon: 04162/8769

**- REX -**

Mofa, Bj. 54, 1,4 PS, mit Keilriemenantrieb, VHB 250 DM, zum rest., Telefon: 04488/71429, ab 18 Uhr

**- RICKMAN -**

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

**- SANGLAS -**

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

**- SEITENWAGEN -**

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

Seitenwagen Jupiter mit Anschlüssen für BMW DM 700, Heinrich Vollverkleidung Alu (Polizei) DM 750. Telefon: 0041/72/442336 CH/Bodensee ab 18.00 Uhr

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

**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

Ural-SW, neuwertig, DM 1.500, mit leichtem Lackschaden DM 1.000, div. E-Teile für Ural und D, Telefon: 04746/1767

Verkaufe 4x Seitenwagen von 38 bis 70. 200 bis 900 DM und Teile. Verkaufe E200 Luxus Bj. 29 teilerstauriert und Ersatzmotor und Teile. Preis 2500 DM. Horst Schneider, Dorfstr. 18, O-1921 Tüchen Kreis Pritzwalk

**- SIMSON -**

Es fehlen 12 cm. Auf jeder Seite. Damit die beiden Jungs trotzdem einen schönen Altweibersommer haben, brauchen sie einen Kindersitz für einen Schwalbe Kleinroller KR 51. Telefon: 0421/531294, Peter

Suche WHB und BA für Krause-Duo, Fa. Brandis, auch Kopie! Telefon: 0201/382834

Verk. Teile für Kleinkraftroller außer S 51, und Schwalbe mit S 51 Motor, Marko, Telefon: 05241/35971

**- SONSTIGES -**

Aluschutzblech für XS 650/SR 500, Telefix XJ 550, Zündbox für Moto Guzzi von Lucas, pro Teil DM 30, Telefon: 04)25/2352

Ardie 125, Steib S 350/48, Maico Taifun, Konsultenteile, 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, Konsultenteile, NSU-Motoren zu verk..

Suche Schüttoff-Teile, Coventry-Eagle Flying 500, Bj. 38/39, D. Krogmann, Igelsburger Str. 20, 3500 Kassel

Ardie NE 125, Steib 350, Motoren: OSL 350, 250, JAP 500, Konsultenteile, 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

Garagen-Flohmarkt im Klaus-Groth-Weg 26 in W-2875 Ganderkeese am Samstag, den 26. 9., ab 10 Uhr: 10 Ztr. CB 125 bis 750, 3 Kisten DKW RT 125-200, MZ-Teile für ES/ETS, Gabeln für Horex, Duc. Elite, Japaner, AME-Auspuff f. Harley, BMW RS-Verkleidung und Boxerteile, alles billig, trotz vieler Neuteile!, Telefon: 04221/84595, ab 18 Uhr

Lenker 25 mm und Armaturen, Chrom 2, DM 35, Römer Halbschalenhelm, Gr. 59/60, DM 35 + VK, Telefon: 05573/552

Maico MD 50 Orig., CB 450 Motor 0 km, Auspuffanlage Oben, viel Lit., Telefon: 07532/3273

Motorrad Motor-Tester Souriau 1510-01 kplt. mit Zündlichtpistole und Gerätewagen, Telefon: 07131/68614

Motorradfahrer aus Bielefeld, Schimmi-Fan, möchte Motorradfahrer aus Duisburg kennenlernen, die Lust hat, mit ihm in den Zoo zu gehen. Bin 33 Jahre. Mathias Dürbusch, Friedrich-Wilhelmsbleiche 8, 4800 Bielfeld 14, Telefon: 0521/443302

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

Rennmaschine älteren Baujahres ges. (Gespann?), event. Tausch geg. BMW R 51/3 oder R 69, B. deifel, Hofener Str. 4, 7012 Fellbach 5

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

Sammler sucht gebr. (auch entwertete) Krad-Kennz., die heute nicht mehr ausgegeben werden (div. Verwaltungsreformen der Landkreise, ex-DDR, oder auch vor 1953). H. Schrader, Höfe 7, W-3113 Suderburg-Hösserlingen

Steib LS 200, Bj. 51, guter Zust, un-rest, Vb 1850 DM, Gläser Verkleidung, Typ Monza, Bj. 70, VB, Horex Tank u. Gabel, BMW Tanks u. 2x250 ccm Blöcke, Telefon: 04751/4479

Suche 17 od. 27 PS Enduro, nur Italienische Fabrikate!, Telefon: 02853/4110, ab 15 Uhr, Schermbeck/NRW

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

Suche Oldies, auch zerlegt oder defekt: Klappmofas, Minibikes oder Teile, MZ ES 250/2 Beiwagenfähig, Roller jeder Art, Heinz Fischer, von Huttenstr. 29, 2000 HH 50

Suche Ost-Oldy ab 175 ccm, auch zerlegt bis DM 500, auch Roller sowie Oldys Viertakter bis 500ccm (keine Japaner) und Honda Dax und Suzuki Minimoped, Roller und Motoren. Heinz Fischer, von Huttenstr. 29, 2000 HH 50

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

Tatran 125 ccm Rollerteile, Motoren, Sitzbank, Karosse, Räder, Schutzbleche, Armaturen, etc., einzeln oder kplt., zus. DM 180 DM, abends, Telefon: 04105/3672

Verk. ABUS-Sicherheitschloß 'Kette stark, 65 cm lang' und Schloß Diskus No. 24, DM 30 (NP 54 DM), 2 x FALK-Koffer (je 20 l, 1 Deckel fehlt), DM 20;

Sturzbügel f. CB 550 Four, DM 10; Krauser 'S'-Set (Alu, ohne Brücke), DM 30, Telefon: 040/72 13769, Frank verl.

Verk. jede Menge AWO und EMW R 35 Teile, auch Fahrzeuge zum Rest. und Repanleitungen, Telefon: 040/7608144, Anrufbea., rufe zurück!

Verk. Kopien: BA Touren AWO, Sport AWO, EMW R 35/3, AWO je 80 DM, EMW je 40 DM, Tel. 040/7608144, Anrufbea., Rufe garantiert zurück!

Verkaufe 2xDenfeld-Koffer (40 Liter) 120 DM. Telefon: 040/7213769

**- STEIB -**

Boot für TR 500, Zündapp, mit Sitz, Telefon: 0221/727838, ab Oktober

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

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

S350 Boot 'Steib' Nachbau - 850 DM. Telefon: 002153/71782 ab 20.00 Uhr

S350 kplt. mit Anschlüssen, Rad und Schutzblech, Boot-Nachbau, Rahmen original. Telefon: 02153/71782

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

**- STOYE -**

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

Suche SW für BK 350. Telefon: 030/3668959

Verk. SW 30er Jahre, Blechboot, geschobene Schwinge, 4-Punkt-Anschluß, tiefer seitlicher Einsteig, guter Zust. 19' Rad, Telefon: 0221/865506

**- SUZUKI -**

Biete viele Teile für GSX 750 + 1100 E, Baujahr 81, Telefon

05772/7368

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

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, Helmut Bartlweber, PF 1222, 8201 Obing, Telefon: 08624/1450

Suche WHB für GT 550, Telefon: 04706/1034

**- TEILE -**

Suche 32er Dell'Orto mit Beschleunigerpumpe. Telefon: 0421/501617 Udo verlangen

Verkaufe nachgefertigte Gummiformschläuche für Pränaft-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

**- TORNAX -**

S 250 'Schwarze Josefine', generalüberholter Zust., TÜV93, 2. Motor, Zubehör, Lit., Bj. 54, kplt zu verk., Vb 5.200 DM, Telefon: 02232/34696 oder Tausch gegen Yamaha XV 535

**- TRIUMPH (D) -**

Suche Motor für BDG 250 H, mögl. mit Krümmer, Lima und Vergaser, auch defekt, nehme auch 2, Telefon: 0511/733927

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

Wer hat Zeit und Lust, mein Triumph Knirps zu restaurieren? Bezahlung nach Vereinbarung.

Freundliche Angebote an Erwin Bürvenich, Clemens-August-Str. 11, 5300 Bonn 1, Telefon: 0228/634553

**- 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 Papiere), Gabelbrücken u. Motorhalteplatten, Telefon: 06502/6878, ab 18 Uhr

Trident T 160, 750 ccm, 3 Zyl., Bj. 75, US-Import, deutsche Papiere, nicht fahrbereit, Literatur und Ersatzteile, VB 5.500 DM, Telefon: 08131/26869 ab 17 Uhr, bis 17 Uhr 089/156297

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, Rückwärts-gang, 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

Suche Ural-Krad, Zust. fast egal, für fast umsonst, Telefon: 0201/382834

Ural M72 (solo) aufbaufähig gesucht, max. 1800 DM. Telefon: 02232/24379 (abends) oder 707749 (tags)

**- VESPA -**

250 ccm, Rarität, zu verk., Telefon: 05655/8051 H

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

Service, Restaurierung und Neuaufbau - Wuchten von Kurbeltrieben - Ersatzteile und Austauschmotore mit Garantie - TAGLICHER VERSAND - Am Mühlenberg 95 27 40 Barchel Bremervörde  
JÖRG WINKELMANN  
TRIUMPH  
TWINS  
BIS BAUJAHR 1983 Telefon 04766 762

Wir reparieren keine "Joghurtbecher" sondern alle "alten" Twin-Yamaha's Yamaha und Honda Klassiker-Service für XS 250-1100 und CB 125-900 mit Garantie. Seit 10 Jahren Andere Kräder auf Anfrage. Fa. Claus Schultz, Am Karfacker 6, 2854 Stotel, Telefon 0 47 44 / 10 26

**BIKER'S MILL**

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

**ACHTUNG WIR SIND UMGEZOGEN NEUE ADRESSE:**

Herbert Schübeler,  
Schlichstr. 44  
5176 Inden/Schophoven  
Tel.: 02465-1004, Fax: 02465-1005

Motorradersatzteile  
Zündapp BMW  
DKW NSU  
Ersatzteile per Katalog  
der 50/60er Jahre

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

Bitte anfordern gegen 5,- DM bei

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



Roller, Bj. 50 bis 78, ges., Tele-  
fon: 05655/8051

**- VICTORIA -**

KR 35, DM 3500, Telefon:  
04793/1733

Suche für Avanti 100 ccm, alles  
mögliche, Testber., BAs, Fotos,

Lit., Kopien, Frank Runkel,  
Schalltorstr. 21, 5455 Rengs-  
dorf, Telefon: 02634/3888

Suche Unterlagen über Wander-  
er Bj. 36-38? mit 98 ccm Sachs-  
Motor, habe große Lit.-Samm-  
lung, evtl. Tausch, Telefon:  
07582/8377

**- YAMAHA -**

DS 7/ RD 250, Reparaturanlei-  
tung, Sitzbank, Lenker dringend  
ges., Telefon: 0241/157274

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 brauchba-  
ren Gepäckträger und Repara-  
turhandbuch, Tel. 0421/501617,  
Ute Nennstiel



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

Suzuki - Yamaha - Triumph  
Harms & Hermann  
Kanalweg 14  
2940 Wilhelmshaven

Literatur f. Motorräder+ Autos  
Schröder & Weise  
Ohfeldweg 1  
3000 Hannover -Anderten 71

MZ-Laverda-Simson-Java  
Zweirad-Schröder  
Nienburger Straße 1  
3072 Marklohe

Bücherstube Lehrte  
Iltener Straße 28  
3160 Lehrte

BMW- Vertragshändler  
Fa. Labitzke  
Kirchhofstr. 20  
4010 Hilden

Big Banana  
M. Michael Buchholz  
Macherscheiderstr. 16b  
4040 Neuss 1

MZ-Vertragshändler  
AT-Zweiradtechnik Feld  
Dorfstraße 19  
4047 Dormagen 1

Alte Motorräder und Teile  
Firma Buntspecht  
Bentheimerstraße 365  
4460 Nordhorn

Hier könnte Ihre Adresse ste-  
hen! Wenn Sie Fachhändler für  
die GUMMIKUH werden wollen,  
rufen Sie uns an: 0421/501617

Presse & Buch im Bahnhof  
Wolfgang von Lengere  
Hauptbahnhof  
4630 Bochum 1

Fahrräder und Mopeds  
Reich GmbH  
Mont-Cenis-Str. 310  
4690 Herne 1

Motorrad • Ersatzteilhandel  
MGH Motorradteile GmbH  
Friedrich-Wilhelm-Bleiche 8  
4800 Bielefeld 14

WK-Verlag  
Lagesche Straße 105  
4902 Bad Salzuflen 1

Motoren - Getriebe - Lager  
Gereon Höntgesberg  
Altenumbrecht 51  
5223 Nümbrecht

BMW-Vertragshändler  
Schmidt  
Obergraben Hämmer 2  
5272 Wipperfurth

Adler-Museum & Antiquitäten  
Strohmeier  
Kölner Straße 150  
5354 Weilerswist

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

MZ-Spezialservice  
Firma Wildschrei  
Hauptstraße 26  
5593 Brieden

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

Teile für klassische BMWs  
Uli's Motorradladen  
Gutleutstraße 144 M  
6000 Frankfurt 1

Veteranen-Ersatzteile  
Heumann  
Fuchsberg 3-5  
6110 Dieburg

NSU Teile  
Peter Motzke  
Jacobusstr. 30  
6405 Bückenberg/Fulda

BMW-Vertragshändler  
Fa. Ball  
Weinstraße 67  
6748 Bad Bergzabern

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

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

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

MZ und Gespannbau  
Peter Stern  
Bahnhofstraße 3  
8442 Geiselhöring

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

BMW, IFA, MZ  
Harald Seidel  
Marktstraße 40  
8711 Marktstett

Dnepr-Importeur  
Firma Theo Däschlein  
Ansbacher Straße 57  
8809 Bechhofen

MZ-Vertrieb Deutschland  
Postfach 22  
O-9363 Gornau

Motorradmuseum Augustusburg  
Schloß Augustusburg  
O-9382 Augustusburg



RD 250, Bj. 76, 27 PS, TÜV 8/  
94, Batt. und Reifen neu, seltene  
Ausf. mit Drahtspeichenrädern,  
VB 1.200 DM, suche fahrbereite  
BSA A 65, Telefon: 06502/6878

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

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. Außer-  
dem E.-Teile, Lit, Prospekte,  
Tel.: 02152/80240

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

Suche XS 650 Motor, Telefon:  
02235/86380

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

TR1 Club-IG soll gegründet  
werden. Interessenten bitte mel-  
den. Peter Deppe, Arndtstr. 31,  
Carlo Graf, Kupferheide 37,  
4800 Bielefeld, Telefon: 0521/  
452790 oder 64548

Verk. für XS 250/360/400 Vor-  
derfelge mit Reifen + Scheibe +  
Bremsbacken + 1/2 Dichtsatz für  
kpl. DM 50, Telefon: 05772/  
7368

XS 250 Teile zu verschenken  
(keine Kostbarkeiten), Telefon:  
040/7213769

XS 250/360/400 Vorderfelge  
und Reifen und Scheibe und  
Bremsbacken und 1/2 Dichtsatz,  
DM 50, Telefon: 05772/7368

XS 400, Bj. 78, i. T. Rahmen mit  
Brief, Räder, Motor guter Zust.,  
Pr. VB. M. Sieber, Lunochodstr.  
37, O-3033 Magdeburg

XS 500, Bj. 78, Suche Auspuff,  
Sitzbank, rechten Seitendeckel,  
Udo Thyssen, Telefon: 02157/  
3531

XS 750, Bj. 77, neu aufgebaut,  
Originalzustand, schwarzer Ori-

ginallack, ab MFM, fairer Preis,  
Tel. 004131/8791580 (Schweiz)

XS 750, Bj. 78, Motor def., kein  
TÜV, günstig, Telefon: 0421/  
71787

Yamaha GT 50 (Mini-Enduro)  
umgebaut auf Klasse 1a, 54 ccm  
mit Brief, 10 Jahre abgemeldet,  
ordentlicher Zust., Telefon:  
07131/68614

**- ZÜNDAPP -**

Elastic 250: suche Ansaugge-  
räuschkämpfer, Telefon: 09123/  
74922

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

KS 125, Bj. 73, alle möglichen  
Teile, z.B. Rahmen, Gabel, Ge-  
triebe 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 601: suche Fahrersattel, Ge-  
päckbrücke, Hella-Rücklicht,  
Zündschloß, Magura-Hebel,  
Vorderradschutzblech. G. Fi-  
scher, Hauptstr. 56 b, O-9163  
Gornsdorf

KS 601: suche sämtliche Teile,  
evtl. ganze Maschine, außerdem  
Steib-Kotflügel mit Sicke, Tele-  
fon: 04973/762

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

KS601 Bj. 51, Seitenwagen ge-  
sucht, Walter Alber, Nörderberg  
18, I-39028 Schlanders (Italien)

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

Suche Combinette-Mokick in  
gutem, fahrbereiten Zust., Tele-  
fon: 05346/4245, ab 17 Uhr

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

**- IN LETZTER MINUTE -**

Yamaha Suche SR 500, nicht  
älter als Bj. 84, Tel. 05381/  
47482

MZ BK 350: Verk. Rahmen,  
Getriebegehäuse, Sozius und  
Anderes, Andy, Telefon 0421/  
501617

2 Dellorto Vergaser 32 mm mit  
Beschleunigerpumpe gesucht,  
Udo, tel. 0421/501617

Yamaha, Suche für DS6 Verga-  
ser und Sitzbank, Tel.0221/  
583647

Honda, Suche CB 72/77 Motor  
und Motorenteile, evtl. kpl.  
Masch. Tel. 0221/583647

Norton Commando-Roadster  
750, Bj.71, Tüv 4/93,  
Topzustand, Liebhaberfahrzeug,  
VB 11800,-DM, nehme BMW-  
Boxer in Zahlung, Tel. 02171/  
31005

Yamaha TR1 Club -IG soll ge-  
gründet werden. Interessenten  
bitte melden. Peter Deppe,  
Arndtstr.31 oder Carlo Graf,  
Kupferheide 37, 48 Bielefeld  
Tel. 0521/452790 oder 64548

Hoffmann MR200/1: Literatur,  
Infos, Teile ges. Tel.030

BMW Achsantrieb 11/32 f. /5 -/  
7 mit wenig Verschleiß gesucht,  
Tel. 0731/264310

Suche f. DKW SB 500 Luxus  
Bj.35 Doppelscheinwerfer (auch  
defekt) zahle jeden fairen Preis  
Tel.07931/57238 öfters versu-  
chen

Goebel: Suche Teile u. Literatur  
für Goebel Avus Bj.60 3-Gang  
Sachs-Motor.Handschaltung  
Tel. 0951/37858

BMW, suche Duplexbremse, die  
f. R 50 paßt, muß nicht original  
sein Tel.0511/232961

Werkstatthandbuch f. XT 500

gesucht (Bj.78/1U6), kaufe auch  
ne Kopie. Norbert Steffens  
Tel.02234/78319

Maico MD 50 orig. CB 450 Mot.  
0 km, Ausp. Anlage oben viel  
Lit. Tel. 07522/3273

Honda CB 750 K1, Bj. 71; BSA  
B33, 500 ccm, Bj.57; Matchless  
GB 350 ccm, Bj.55 zu verk.  
Tel.02273/55215 ab 17 Uhr

Suche Unterlagen über Wander-  
er, Bj. 36-38 (?), 98 ccm Sachs  
Motor. Habe grobe Sammlung v.  
Literatur; evtl. Tausch, Tel.  
07582/8377

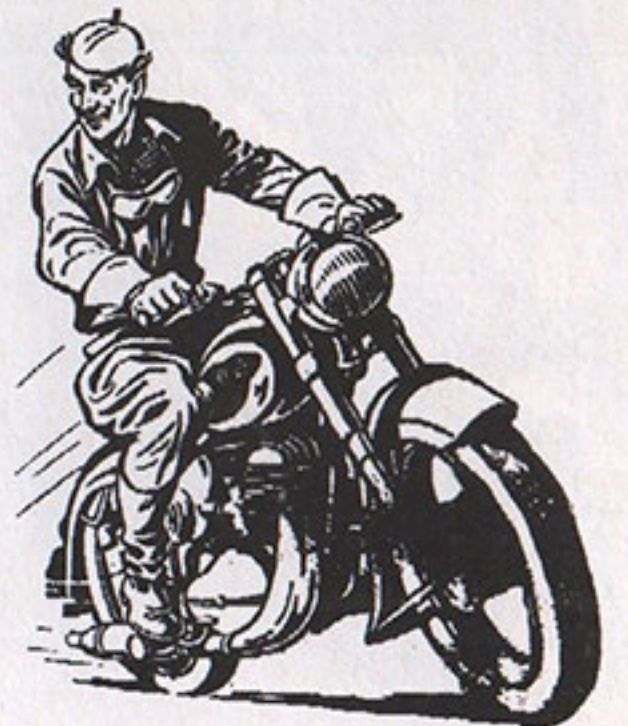
Suzuki T500, EZ 12/71, TÜV 7/  
93, 47 PS, sofort startklar, anse-  
hen, bezahlen, losfahren VB  
2950,- Tel. abds. 0211/252157

Suche WHB, ETL, BTA für  
Kawasaki Z1, Z900, Z1000 auch  
als Kopie u. Prospekte. Tel.  
02273/69626 ab 19.30 Uhr

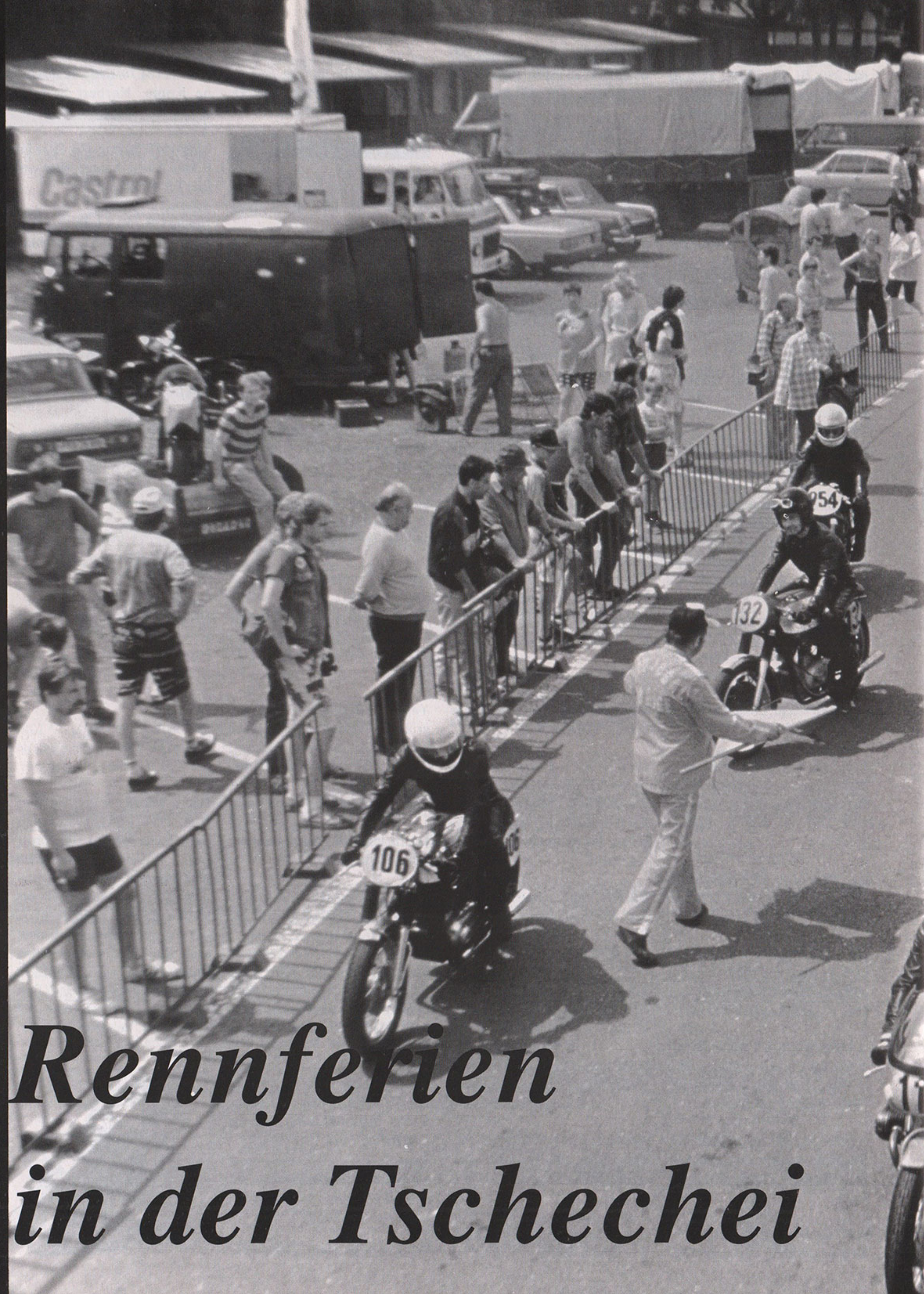
Verkaufe Maico-Literatur, Pro-  
spekte, ET-Liste usw., Liste  
gegen DM 1,70 Porto, bei: Peter  
Vagt, Fierthstr. 2, 2409 Schar-  
bentz 2

Verkaufe Moto Guzzi T3 Cali-  
fornia, TÜV neu, viele Neuteile,  
Tel. 0511/232961

Dnepr MT10, Motor BMW R  
60/6, TÜV 10/93, 1992 restau-  
riert, Saharahgelb, 100% rost-  
frei, 24l Tank, BMW-Griffe,  
Konidämpfer, Reserverad und  
Kanister, Scheibe und Plane,  
Rückw.-Gang, viele Neuteile  
wie Auspuff, Kupplung, deut-  
sche Rad- und Getriebelager,  
Reifen, Gabel usw., H-4 Licht,  
BMW & Dnepr WHB, 2 Den-  
feldsättel, viele Extras, VB  
8750,- DM, Tel. 02602/80412







# *Rennferien in der Tschechei*



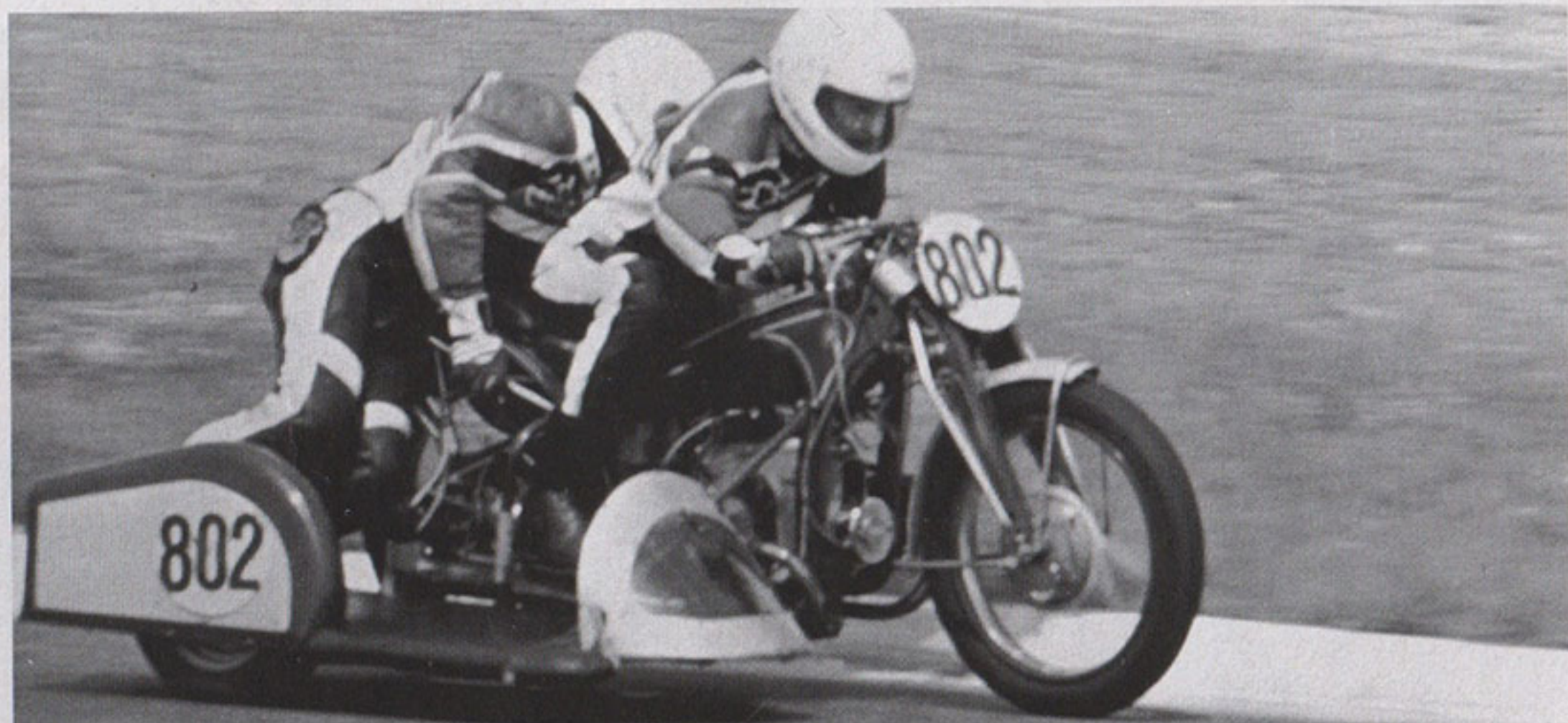
Aufstellung zum Vorstart: Horice 25./26.7.1992



Vom 10. bis 12. Juli war das Autodrom in Most, im nordböhmi-schen Kohlrevier ge-legen, Austragungsort des 2. Laufs der VFV-Meisterschaft für histo-rische Renn- und Supersportmotorräder.

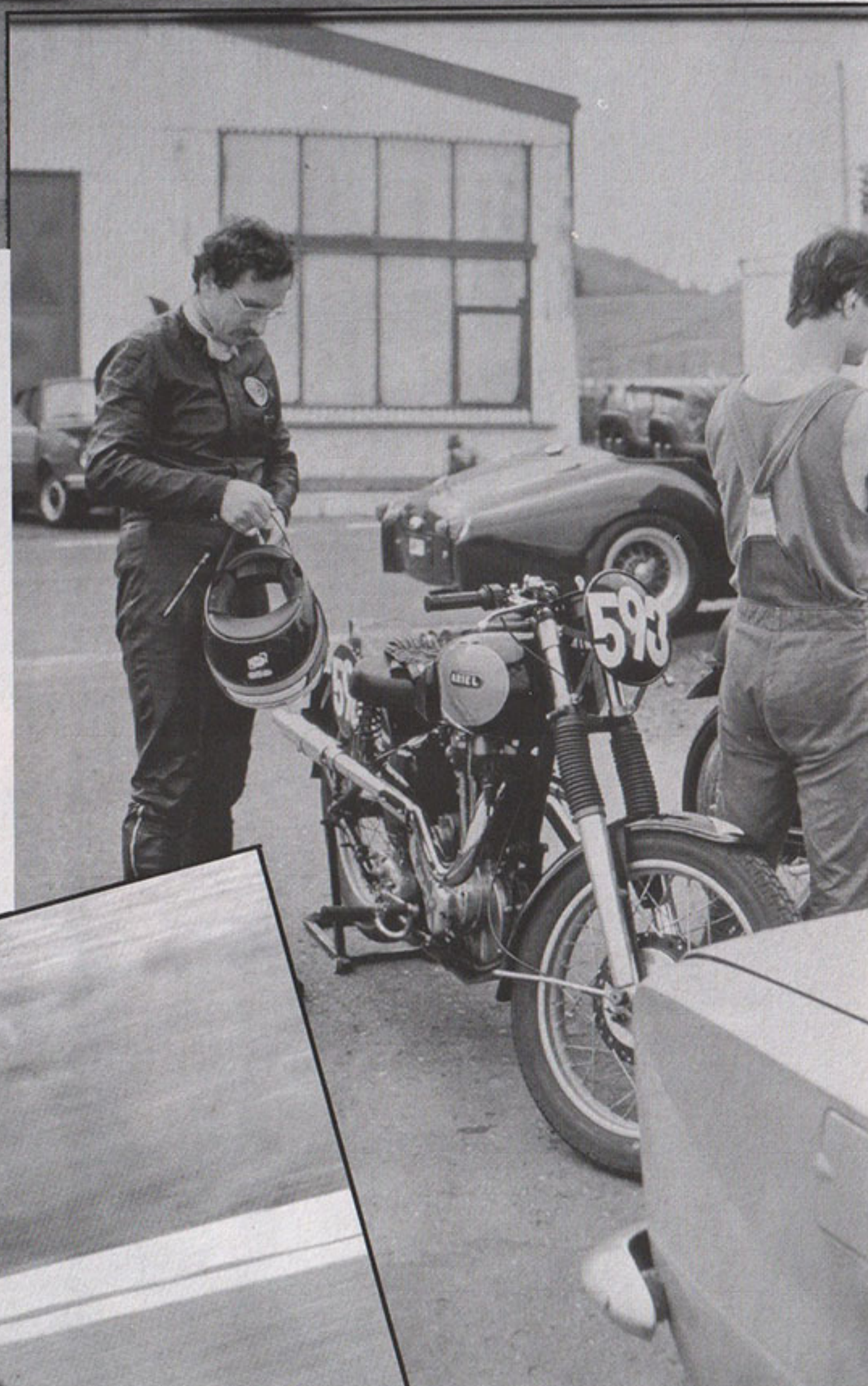
Naturgemäß waren die Nach-kriegsklassen stärker besetzt als die Vintage- und Post Vin-tage Klassen. Dabei geht der Trend in den Nachkriegsklas-sen eindeutig zu den serienna-hen Rennmaschinen, beson-ders augenscheinlich bei den Nortons, wo eine "Manx" lang-sam rar wird, jedoch immer mehr "Atlas"- oder "Comman-do"-Motoren den klassischen Federbetrahmen zieren. Man kann nur hoffen, daß dieser Trend nicht ausufert, denn noch ist das Starterfeld sehr bunt und interessant.

Fast klar, daß auch bekannte Fahrer der Vergangenheit ihre meist sehr schnellen Runden drehten, wie Hans-Otto Bute-nuth auf BMW R75/5 RS oder Vaclav Parus auf der 500er ESO aus der CSFR. Der für seine flotte Fahrweise bekannte Heinz Lutringhauser aus Otterbach mußte zwar sei-ne Trainingsfahrt am Sonn-



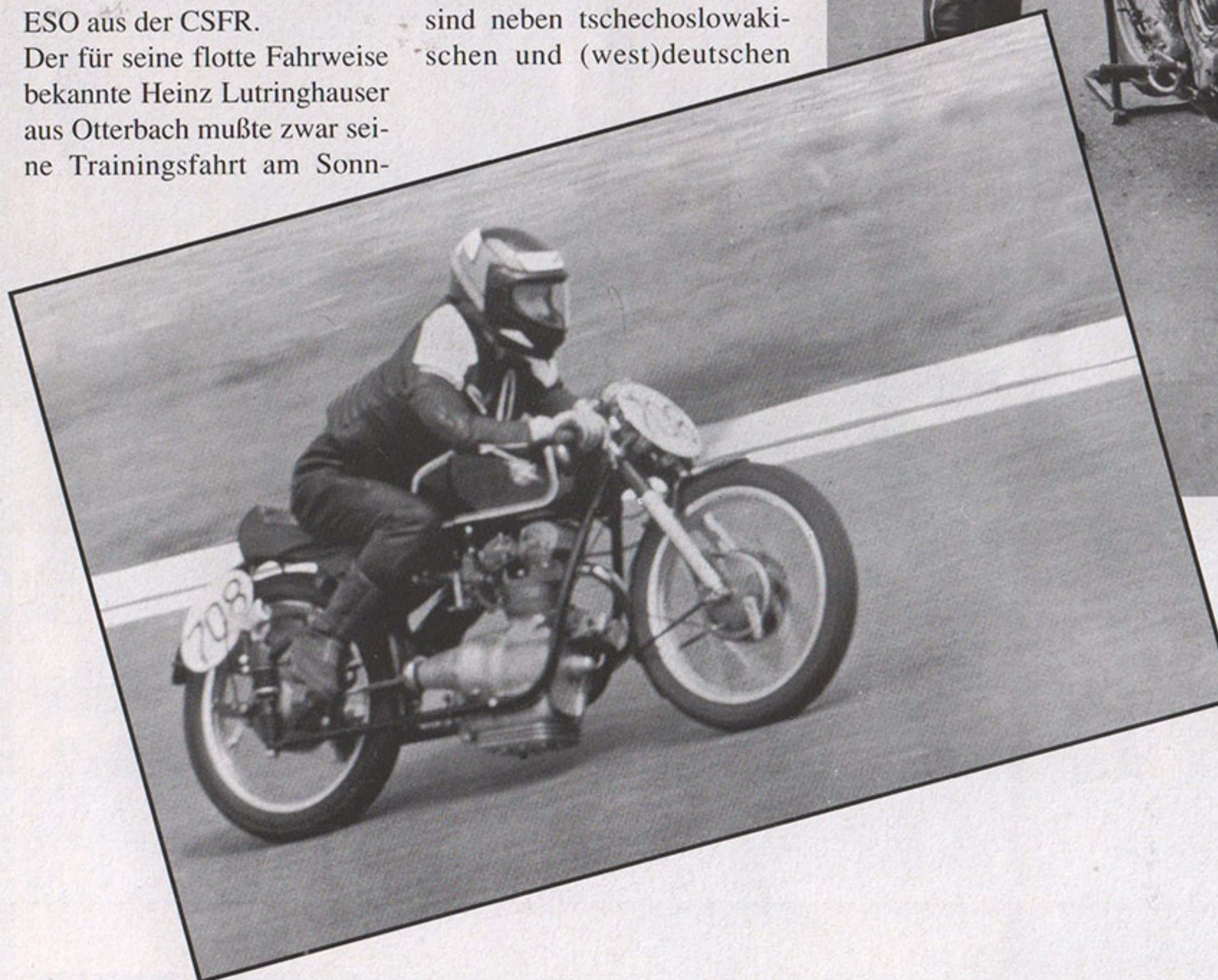
oben: Liebhand Neef auf Zündapp KS 600

abend kurz unterbrechen, da sein Schmiermaxe verlorenge-gangen war. Glücklicherweise hatte dieser sich nicht verletzt. Es ging gleich zügig weiter. Übrigens ist die Strecke in Most schon seit 1984 Austrag-ungsort von Gleichmäßig-keitsläufen für historische Renntechnik. Seit dieser Zeit sind neben tschechoslowaki-schen und (west)deutschen



oben: Bike British: Erhard Gärtner auf Ariel Red Hunter.

links: Renn-AWO 250 ccm! (Fotos: Uhlmann)



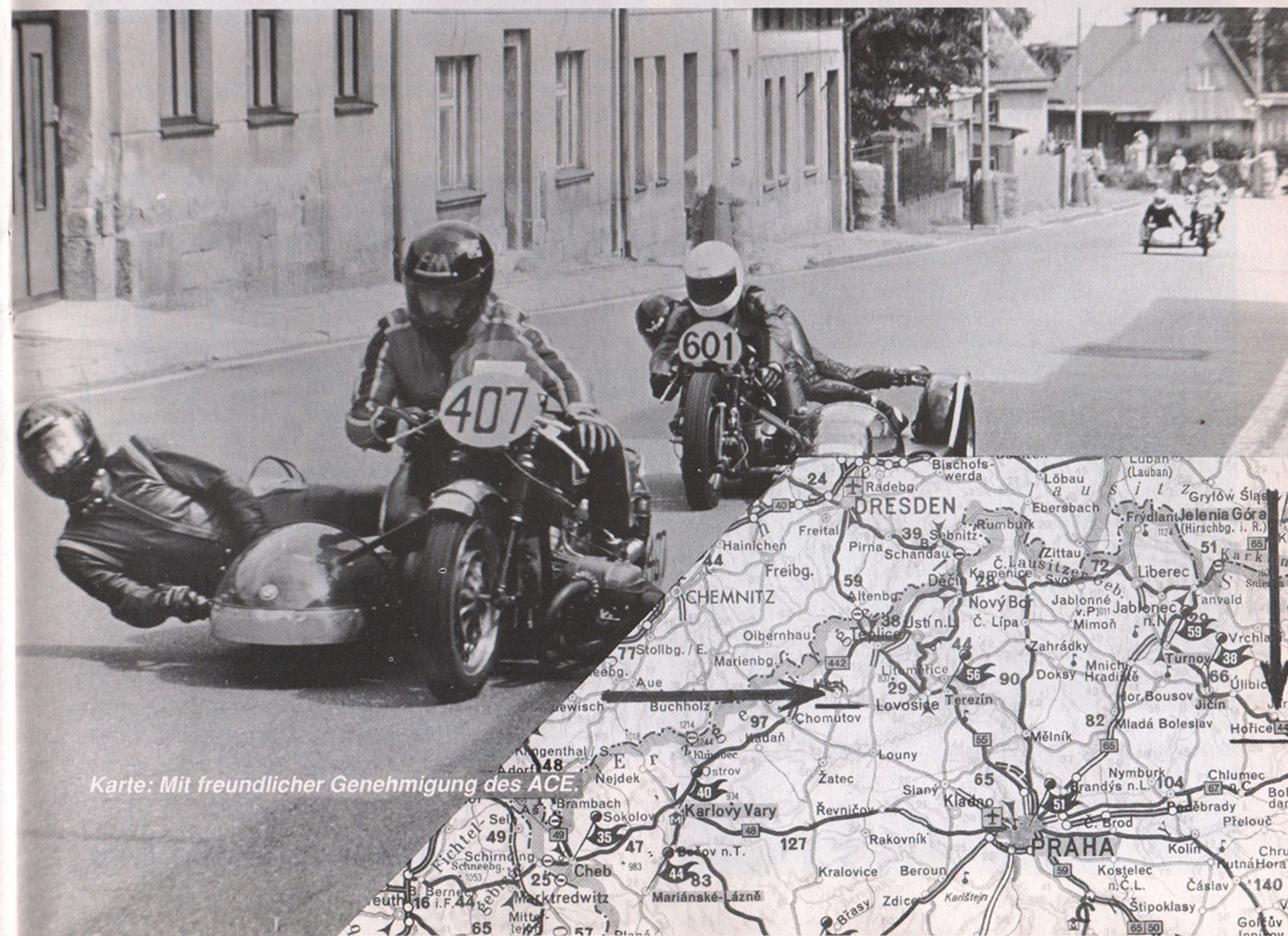
Fahrern auch fast immer Aktive aus der damaligen DDR vertreten gewe-sen. Zum Teil starteten diese Fahrer halblegal, d.h. ohne Segen der ADMV-Führung.

Jetzt ist ein Start einfacher, eine Teil-nahme ist zur reinen Geldfrage gewor-den, und jenes liegt ja bei vielen nicht so dick. Um so erfreulicher, wenn zum Beispiel das "Lausitzer Trio", Erhard Gärtner (Ariel Red Hunter), Jürgen Klaus und Klaus Hoffmann, oder bei-spielsweise Liebhard Neef aus Aue mit seinem Schwiegersohn auf einem Zündapp KS 600 -Gespann mit von der Partie sind.

Denn alle sind eine echte Bereiche-rung der Starterfelder.

Claus Uhlmann

rechts: Zylinder weg! Die Brüder Stahl hatten Pech mit ihrer RS 500. unten: 16" Gespanne in Horice City. (Fotos: Cunit)



Karte: Mit freundlicher Genehmigung des ACE



Im vergangenen heißen Sommer hatte der Veteranenfahrzeugverband eine Idee in Petto, die auf das idealste touristische und rennsportliche Ambitionen verband: Zwei Läufe um den VFV-Pokal für historische Rennmotorräder wurden in unserem Nachbarland CSFR auf verschiedenen Kursen an zwei aneinanderfolgenden Wochenenden gefahren. Dadurch konnten Aktive und Zuschauer mit einer Urlaubswoche beide Veranstaltungen besuchen und zwischen den Gleichmäßigkeitsläufen einige Tage über das Land, nach Prag oder zur Schnekoppe reisen. Ergebnislisten veröffentlichen wir bewußt nicht, da es sich 1. um Gleichmäßigkeitsläufe handelt und 2. wir nicht regelmäßig über die VFV-Veranstaltungen berichten. Die Bilder sollen lediglich "Appetit-anreger" sein.

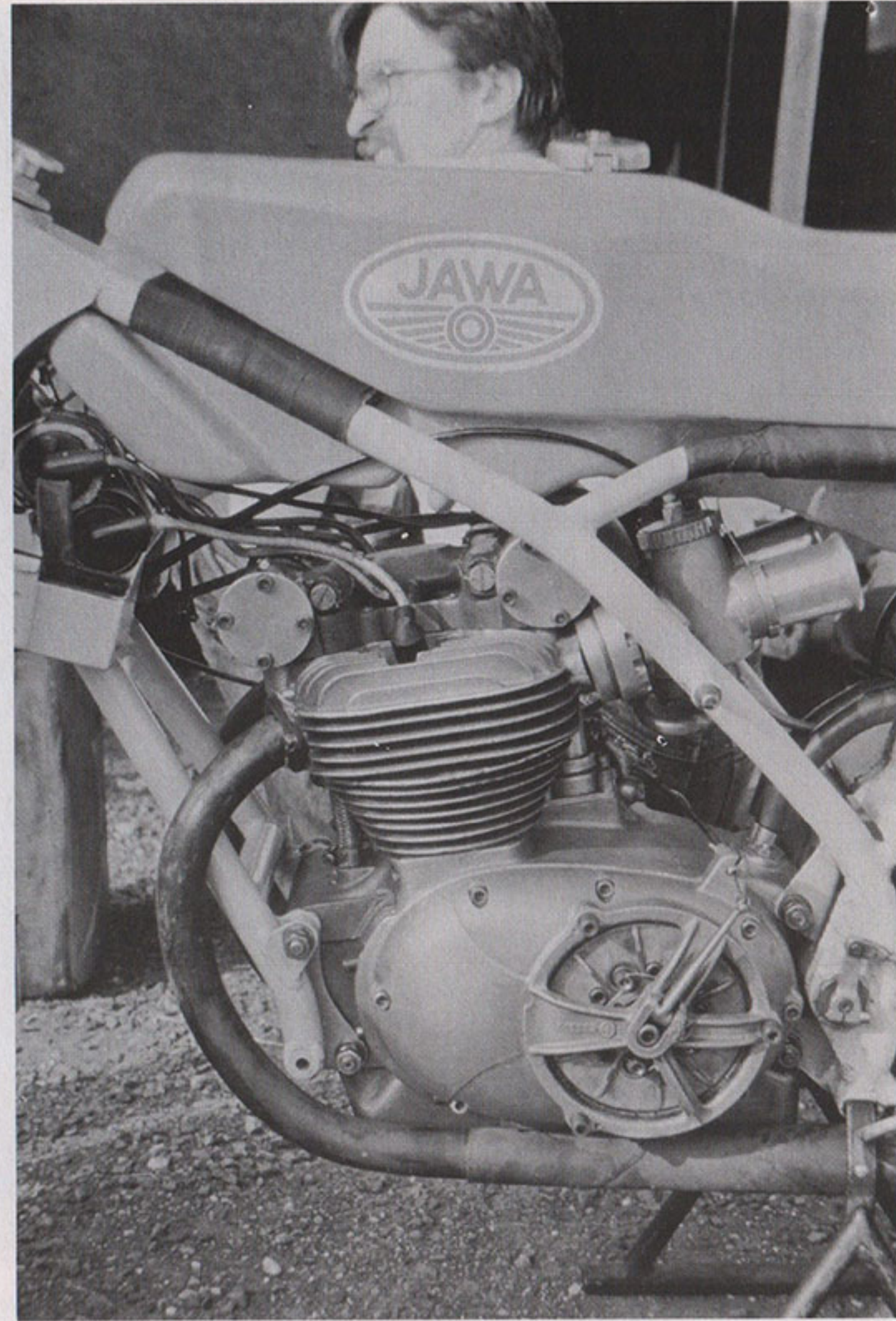
Der erste Lauf von beiden fand vom Freitag, 10. Juli, bis zum Sonntag, 12. Juli, statt. Claus Uhlmann schickte einen kurzen Stimmungsbericht und Fotos davon.

Manfred Cunit aus Hannover zog anschließend mit dem Renntröb weiter nach Osten. In

Horice, südlich vom Riesengebirge gelegen, fand zum ersten Male ein VFV-Lauf statt. Dabei hat der 5,2 km lange Rennkurs eine lange Rennteradition: Das erste Rennen wurden dort 1926 gestartet. Seit 1936 fährt man auf dem noch aktuellen Kurs. Das erste internationale Rennen auf dem Kurs, der 100 m Höhenunterschied und 16 Rechts- und 12 Linkskurven aufweist, fand dort 1967 statt. Die Strecke erinnert an eine kleinere Version der TT auf der IOM. Daher hieß die Veranstaltung auch "1. tschechische Tourist Trophy Oldtimer Grand Prix".

Die Stimmung war, wie auch das Wetter, ausgezeichnet. Auch die Tatsache, daß sich zur Premiere dieser Veranstaltung wenige Zuschauer eingefunden hatten, konnte die gute Stimmung nicht dämpfen, und so hallten die Straßen der kleinen Stadt wider vom Gebell der schnellen Motoren, und ein Hauch von Rizinus wehte durch den Wald. Es war fast wie früher und mindestens genauso gemütlich... Eigentlich möchte ich nächstes Jahr auch dabeisein...

Andy



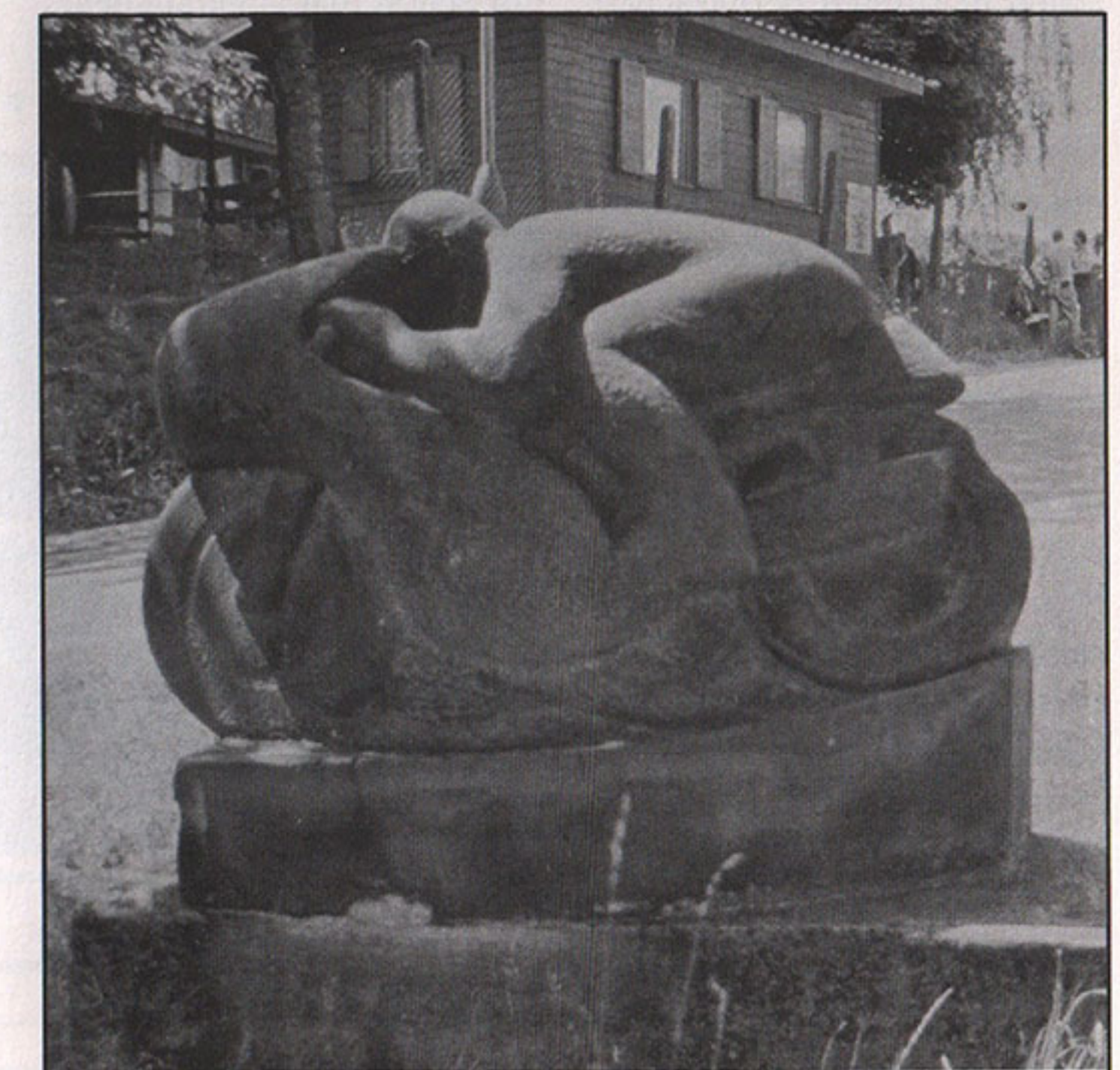
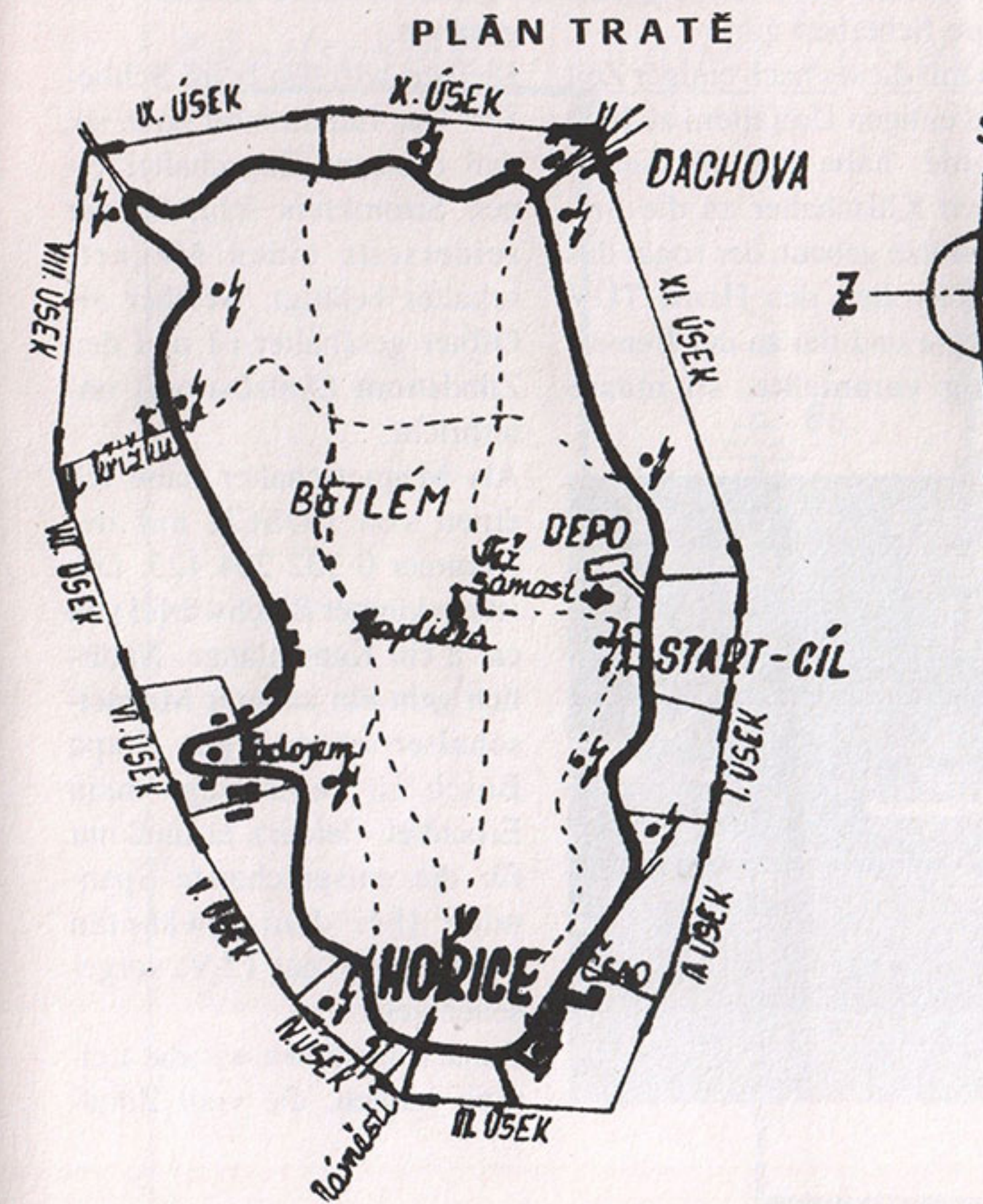
oben: Jawa 350 ccm DOHC.  
unten: Start der Nachkriegsklasse bis 350 ccm in Horice. (Fotos: Cunit)



oben: T. Wortlington macht mit seiner 350 ccm Vintage-Velocette Tempo!  
rechts: Let's talk about CZ.  
(Fotos: Cunit)



Horice



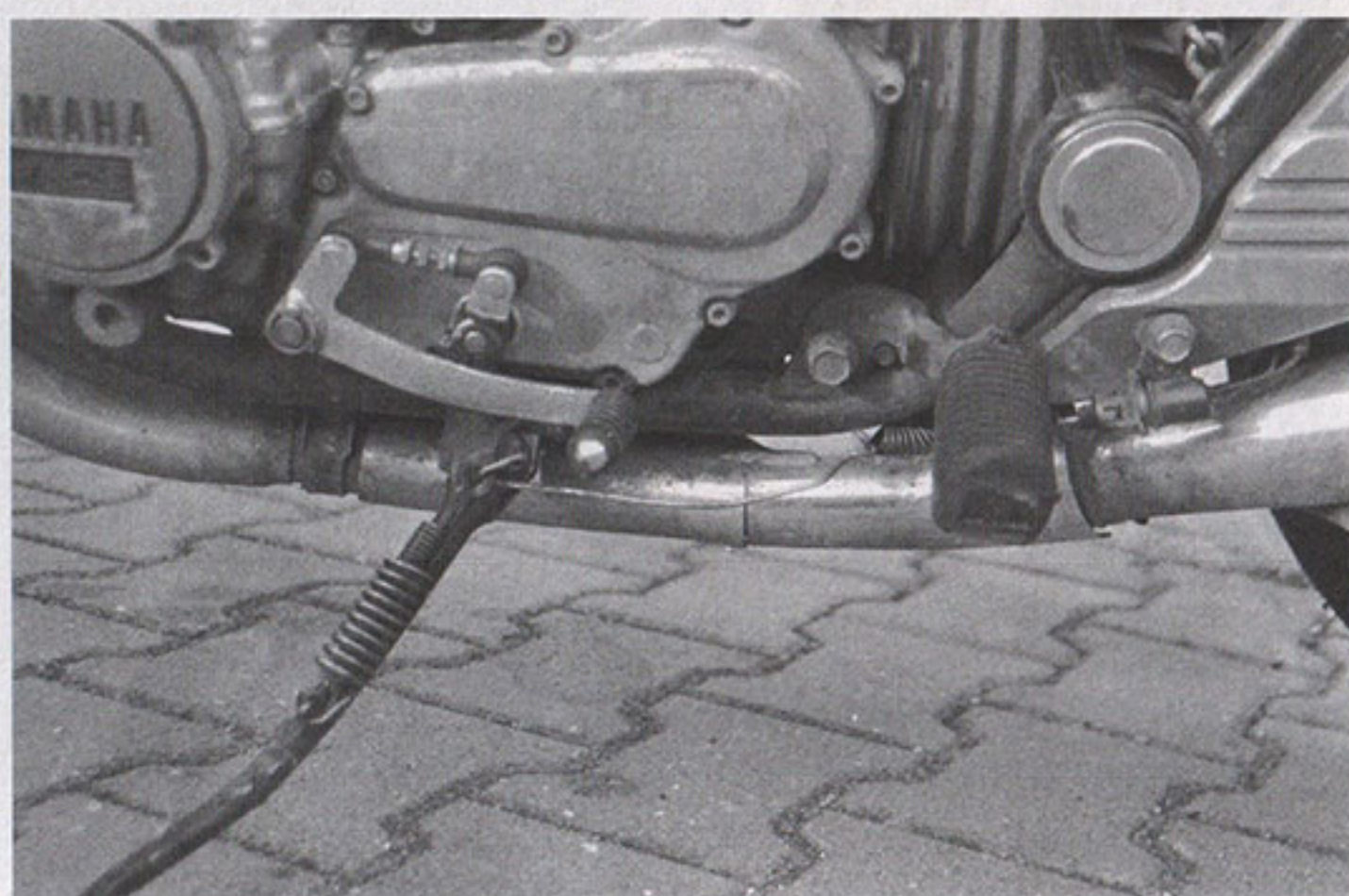


# UMFALLER unerwünscht

## Sicherheitsschaltung für Seitenstützen

Seit der Erfindung der Seitenstütze in nebelhafter Vergangenheit sind immer wieder Leute auf den Pinsel gefallen, die vergessen haben, selbige vor dem Losfahren einzuklappen und dann ahnungslos auf die nächste Kurve zusteueren. Die Japaner, die bekanntlich alles erfunden haben, sahen diesen Vorgängen auch erst mal jahrelang mit asiatisch gleichmütigem Lächeln ruhig zu und ließen sich nur widerstrebend (und unter dem Zwang gesetzlicher Vorschriften) dazu bewegen, diese gefährlichen Dinger zu entschärfen. Bei Neukonstruktionen machte man dann gleich Nägel mit Köpfen, indem man durch einen simplen Schalter die Zündung samt Anlasser totlegte. Bei den vielen tausend schon in Umlauf befindlichen Krücken gab man sich längst nicht so viel Mühe: Bei Honda schraubte man eine Art Radiergummi an die Seitenstütze, das jedoch nicht lange funktionierte und deshalb schnell in Verruf kam. Dann einigte man sich auf die simpelste und unsinnigste Methode überhaupt: Eine Feder zog den Ständer bei Entlastung sofort zurück. Daß man alte Modelle auf diese Art wenigstens etwas entschärfte, mag ja noch angehen. Aber daß Neukonstruktionen, wie etwa bei BMW und Ducati - um nur

zwei zu nennen -, ebenfalls mit solchen Primitivvorrichtungen ausgeliefert werden, ist schlicht eine Schande; vor allem, wenn man sich den Preis dieser modernsten Erzeugnisse mitteleuropäischer Ingenieurkunst vor Augen hält. An meinem eigenen Reiskocher habe ich ebenfalls eine solche Seitenstütze, die noch aus der Vor-Killschalter-Ära stammt. Und diese dämliche Rückzugfeder verlangt, daß ich mit der Fußspitze den Seitenständer nach vorn drücke und gleichzeitig mit dem Absatz die Maschine halte und dann langsam runterlasse. Denn wenn ich anderthalb Zentner Urlaubsgepäck aufgeladen habe, lasse ich das ganze Ding lieber nicht voll auf die Seitenstütze krachen. Die ist mir schon mal abgebrochen! Und wenn dieser Balanceakt



nicht hundertprozentig klappt, dann findest du dich plötzlich in horizontaler Lage auf der Straße liegend, mit Moped samt Ladung auf dir drauf. Und erzählt mir bloß nicht, daß so was "nie" passiert! Mit einem Wort: Seitenstützen mit Rückholfeder sind Mist und bei Neukonstruktionen einfach nicht akzeptabel. Wer sie trotzdem baut, zeigt ein bedauerliches Desinteresse am Wohlergehen seiner Kunden. Immerhin darf so ein moderner Plastikeimer ja nicht mal umfallen, ohne daß es gleich teure Scherben gibt! Da mir dieses nach einiger Zeit und einigen Umfallern zu blöd wurde, habe ich mir selbst einen Killschalter an die Seitenstütze gebaut, der sogar das Wohlwollen des Herrn TÜV erregte und ihn zu der Bemerkung veranlaßte, so müsse

eine Seitenstütze funktionieren. Die ganze Geschichte ist lächerlich einfach und kostet bloß ein paar Mark. Und so wird's gemacht: Voraussschicken muß ich, daß die einfachste Lösung aus einem Zugschalter bestünde, der einfach den Zündstrom unterbricht. Leider aber gibt es Zugschalter in Form von Stopplightschaltern für Mofas und Mopeds nur als EINSchalter, d.h. wenn man zieht, wird der Stromkreis geschlossen. Zugschalter, die als Öffner arbeiten, habe ich bisher noch keine gesehen. Bleiben wir also beim Schließer: Das funktioniert dann so, daß besagter Zugschalter einen Stromkreis schließt, der seinerseits einen Magnetschalter betätigt, welcher als Öffner geschaltet ist und den Zündstrom (Anlaßstrom) unterbricht.

Als Magnetschalter habe ich einen von BOSCH mit der Nummer 0 332 204 125. Das ist ein kleiner Blechwürfel von ca. 2 cm Kantenlänge. Natürlich geht ein anderer Magnetschalter ebenso gut (Papa Bosch ist keineswegs mein Erbonkel - leider); er muß nur für die entsprechende Spannung (bei dem erwähnten Schalter sind das 12 V) vorgesehen sein. Zunächst müssen wir die Leitung suchen, die vom Zünd-

schloß zum Anlaßrelais und damit auch meist zum Unterbrecher führt. Bei japanischen Maschinen müssen wir dazu das Kabelgewirr im Scheinwerfergehäuse durchchecken. Glücklicherweise sind diese Kabel alle mit einem Farbcode versehen, und mit Hilfe des Schaltplans findet man das richtige relativ schnell. Dieses Kabel trennen wir an geeigneter Stelle durch und bringen an jedem Ende einen Stecker an. Die Seite, wo der Strom herkommt (bei eingeschalteter Zündung mit der Prüflampe feststellen), wird mit Klemme 30 am Magnetschalter verbunden. Das andere lose Ende kommt an Klemme 87a. Bei Magnetschaltern mit anderen Klemmenbezeichnungen einfach so anklemmen, daß bei unbetätigtem Schalter der Strom Durchgang hat. Wir überprüfen das ganze, indem wir kurz Anlasser/Zündung betätigen. Die Mühle muß anspringen. Jetzt gehen wir nochmals an Klemme 30 am Magnetschalter und legen eine Verbindung zum Eingang des Stopplicht-

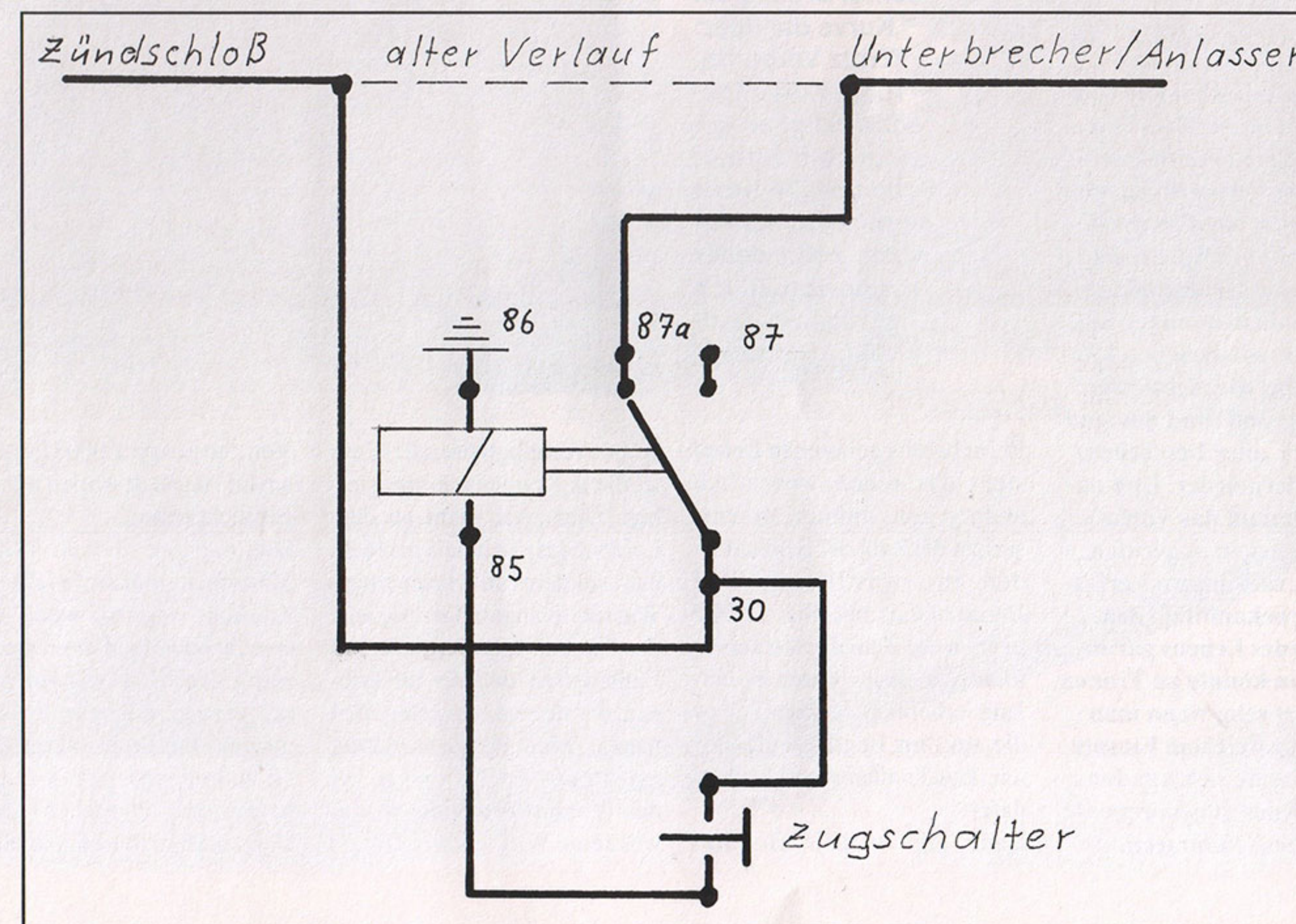


schalters. Der Ausgang des Stopplightschalters wird mit Klemme 85 am Magnetschalter verbunden, und Klemme 86 wird an Masse gelegt. Wenn wir jetzt den Stopplightschalter ziehen (bei eingeschalteter Zündung), so wird der Magnet aktiviert, der den Schalter von Klemme 87a auf Klemme 87 wirft. Da muß nun Spannung anstehen. Aber diese Spannung wird nicht weitergeleitet, wodurch Zündung und/oder Anlasser abgeschal-

tet werden. Wenn das bei Überprüfung alles so arbeitet, wie hier beschrieben, brauchen wir bloß das Relais gut in Schaumstoff zu packen (wegen der Vibrationen und der Isolierung der Anschlüsse) und an geeigneter Stelle am Fahrzeug zu verstauen. Der Zugschalter wird mit einer Zugfeder versehen und mit einem leichten Gestänge an der Seitenstütze so befestigt, daß beim Herausschwenken der Stütze nach etwa 3/4 des

Weges der Schalter betätigt wird. Ich fahre das ganze seit sechs Jahren und habe neulich einen neuen Magnetschalter gebraucht. Er war nicht wassergeschützt untergebracht. Ansonsten geht die Sache klaglos, und ich kann in Ruhe und Bequemlichkeit meine Stütze rausklappen und gemütlich absteigen. Wenn man älter wird, weiß man das zu schätzen!

David Longstroke





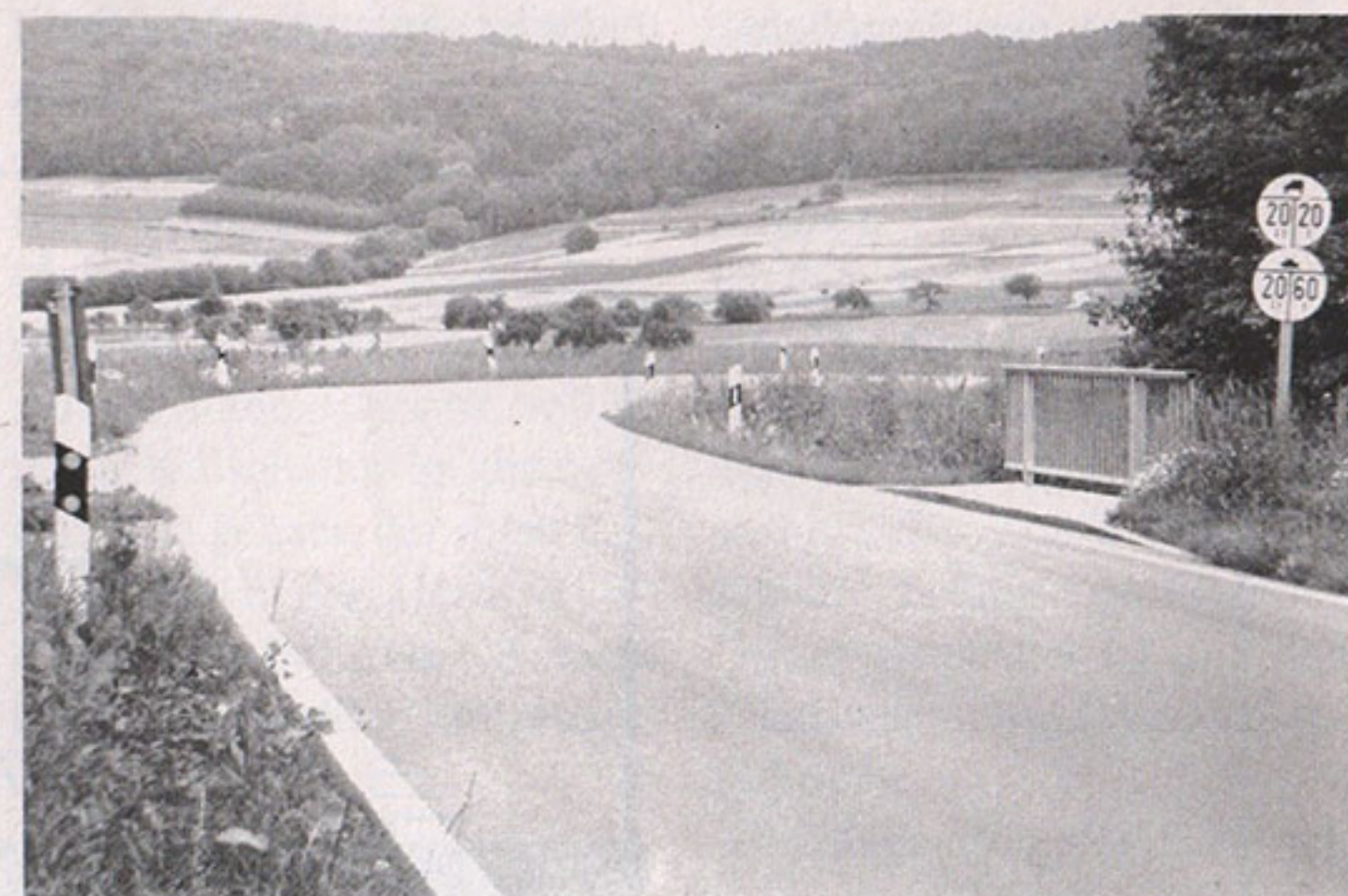
# 218 und wir

## Die Sorge um den Menschen

Der Bundestag hat entschieden: Ein Stück Mittelalter soll endlich beseitigt werden. Die Verlierer jedoch wollen sich nicht an die demokratischen Spielregeln halten, die sie bei anderen Gelegenheiten immer beschwören, sondern beschimpfen alle, die nicht ihrer Meinung sind (und das sind ca. 70 % aller Deutschen) als Kindermörder. Und natürlich muß das Verfassungsgericht angerufen werden, weil unsere Verfassung bekanntlich den Schutz des Lebens garantiert. Man könnte zu Tränen gerührt sein, wenn man sieht, mit welchem Einsatz diese Leute sich um den Schutz des ungeborenen Lebens kümmern.

rechts: Brücke mit Kurve dahinter: Trotz Verbreiterung, Kurvengeschwindigkeit geringer als vorher! Schon bei 70 Km/h beginnt Rutschen! oben: 2 Km weiter eine vorbildlich griffige Neubaubstrecke.

Beim bereits geborenen Leben sieht das schon wesentlich anders aus. Immerhin entspricht die Zahl der Selbstmörder im westlichen Teil Deutschlands mit über 13.000 in etwa der Zahl der Verkehrstoten. Im Osten waren es bislang erheblich weniger; aber die sind im Begriff, aufzuholen. Die Treuhand sorgt schon dafür. Dann gibt es jährlich rund



30.000 (dreißigtausend!!) Leute, die in Krankenhäusern sterben. Und zwar nicht an dem Leiden, das sie hineingebracht hat, sondern an verseuchtem Wasser, mangelnder Hygiene des Personals, Salmonellen im Einheitsfraß und an Infektionen, die sie sich dort erst geholt haben. Eine Fernsehsendung zu diesem Thema zeigte bei den Verantwortlichen so gut wie keine Wirkung.

Von den knapp 5.000 Unfalldtoden im Haushalt wollen wir erst gar nicht reden. Die meisten dieser 48.000 Menschen müßten nicht das Zeitliche segnen, wenn entsprechende Maßnahmen rechtzeitig ergriffen würden (von den Frauen, die beim Fensterputzen vom Stuhl fallen, weil sie zu faul sind, eine Leiter zu holen, mal abgesehen). Nur: Dazu muß man sich vor allem

um die Ursachen kümmern, den richtigen Leuten die richtigen Fragen stellen und sich auch nicht scheuen, ein paar selbsternannten Päpsten notfalls kräftig auf die Zehen zu treten. Das ist schwierig, erfordert Sachverstand, viel Zeit und gibt in der Presse nicht viel her.

Mit einem Gesetz tut man sich da schon leichter. Das kann man monatelang diskutieren, und hinterher hat man sich dann auf die eine oder andere Weise profiliert. Wie eben erst erlebt. Also kümmern wir uns in erster Linie um die Abreibungen und um die Verkehrstoten. Die einen kann man einfach verbieten und dabei noch seine christliche Gesinnung demonstrieren und die anderen lassen sich zwar nicht ganz verbieten, man kann aber zumindest genügend unsinnige Verordnungen produzieren, so daß beim unbedarften Laien wenigstens der Eindruck von gutem Willen erweckt wird. Und jede Verordnung ist natür-

lich zwangsläufig mit irgendeiner Art von Normung verbunden. Ein Beispiel dafür bietet u.a. die Helmnormung, die so manche vernünftige Entwicklung blockiert und ausgesprochen gefährliche Details fest schreibt, während z.B. ein einheitliches, brauchbares Riemenschloß nicht gefordert wird, obwohl dies von lebensrettender Bedeutung wäre. Und wenn wir nicht verdammt aufpassen, dann wird uns noch die TÜV-geprüfte Protektor-Kombi zwangsweise verordnet (dann schon lieber einen automatischen Schleudersitz!). Auf der anderen Seite ist es erstaunlich, welche Freiräume manche Leute für sich in Anspruch nehmen dürfen, die unmittelbar mit unserer Sicherheit zu tun haben. Ich meine hier die Straßenbauer. In den letzten Jahren passierte es gelegentlich und in letzter Zeit immer öfter, daß ich bei mäßiger Geschwindigkeit und geringer Schräglage einen Rutscher abfangen mußte, für den

eigentlich keine Ursache zu erkennen war. Jedesmal war es ein neu geteertes Stück Straße, das dieses Verhalten auslöste. Vor ein paar Tagen erst kam ich an eine Kurve, die verbreitert und mit neuem Belag versehen worden war. Im alten Zustand verfrachtete die Stelle gute 80 km/h - holprig und schmal, wie sie war. Jetzt wurde der Kurvenradius vergrößert, die Fahrbahn verbreitert und die Oberfläche glattgebügelt. Und bei 75 km/h begann das Hinterrad wegzuschmieren. Absolut trocken, kein Körnchen Sand drauf und so glatt wie Kojacks polierte Glatze.

Wenn ich da schon auf trockener Straße ins Rutschen komme, dann wird die Stelle bei Nässe zur Eisbahn! Und wenn da einer ahnungslos von dem vorher gut griffigen Belag ausgerechnet am Kurvenbeginn diese Schmierseife erwischt und in den Gegenver-

kehr kracht, dann schreibt die Polizei als Unfallursache ganz schlicht "überhöhte Geschwindigkeit" - was in gewisser Weise nicht einmal falsch ist. Oder wenn ein Auto ganz plötzlich einen Eiertanz aufgeführt, weil der Fahrer gar nicht merken kann, was da los ist, dann steht in der Zeitung "... Fahrer verlor aus ungeklärten Gründen die Herrschaft über sein Fahrzeug ...". Sobald dann bei Regenwetter etwa drei oder vier Autos rausgeflogen sind, stellt man ein Schild auf mit der Inschrift "Bei Nässe glatt" (korrekterweise müßte es eigentlich heißen: "Bei Trockenheit glatt - bei Nässe a...alglatt!"), läßt sich - gründlich, wie wir Deutschen sind - noch eine Geschwindigkeitsbeschränkung dazu einfallen und begibt sich mit dem befriedigenden Gefühl an den Schreibtisch zurück, nun wirklich alles für die Si-

Straße durch den Wald: Schwarz und glatt.





cherheit getan zu haben. Und genau hier liegt der berüchtigte Hund beerdigt!

Mit welcher Berechtigung bauen Leute stinkgefährliche Straßenbeläge, ohne daß da jemand ist, der ihnen sagt, daß man so was nicht macht? Von jedem Menschen, der irgend etwas herstellt, sei er Handwerker oder Fabrikant, wird verlangt, daß er das Produkt, das er unter die Leute bringen will, so gestaltet, daß niemand dadurch zu Schaden kommen kann! Wenn ein Straßenbelag tödlich gefährlich ist und man glaubt, mit dem Aufstellen eines Schildes (falls solches überhaupt erfolgt!) sei alles getan, dann kommt mir das so vor, wie wenn ich vorn an meinem Auto eine große Tafel anbringen würde: "ACHTUNG - BREMSSEN UNWIRKSAM!" Wer dann nicht rechtzeitig ausweicht, hat selber Schuld. Das frapierendste dabei ist, daß ein paar Kilometer von der eben beschriebenen Stelle, im gleichen Landkreis, ebenfalls ein großes Stück Straße mit neuem Belag versehen wurde. Der ist so grobkörnig, daß er fast wie ein Zahnrad wirkt und damit die bestmögliche Bodenhaftung garantiert. Hier fragt man sich mit Wilhelm Busch: "Ei, wie käme dieses dann?" Hat der eine Straßenbau-Ingenieur mehr Ahnung von den Erfordernissen oder machte die Behörde in einem Fall bestimmte Auflagen und im anderen nicht? Und wenn ja, warum?

Es erscheint geradezu unglaublich, daß es in einem Land, in dem alles und jedes genormt ist (sogar Kondome, die für den Verkauf in Europa einen Durchmesser von 4,5 cm aufweisen müssen - wer über keinen genormten Euro-Pimmel verfügt, kann in Schwierigkeiten kommen ...), daß in einem solchen Land, sage ich, anscheinend keine Normung für Asphaltdecken existiert. Wie sonst könnte einmal die Oberschicht aus Teer mit grobkörnigem Splitt und gleich daneben aus Grus versetzt ist (das ist sehr feinkörniger Splitt von beinahe sandartiger Konsistenz), bestehen?

Von jedem Reifen wird eine Mindest-Profiltiefe verlangt, und mit Recht. Slicks gehören auf die Rennstrecke. Warum, zum Teufel, verlangt offensichtlich niemand eine gewisse Mindestrauigkeit für Straßenoberflächen? Schließlich entsteht die Bodenhaftung aus dem Zusammenwirken von Reifen und Fahrbahn! Man spricht nicht umsonst von "Reibpaarung". Hier bietet sich ein dankbares Feld für sicherheitsbewußte Politiker. Denn dieses Problem ließe sich wirklich leicht auf dem Verordnungsweg lösen. Ganz ohne Bundestagsdebatte. Und ohne pseudo-religiöse Polemik. Ob das vielleicht der Grund ist, warum sich noch niemand darum gekümmert hat ...?

David Longstroke

#### Nahaufnahme der Splittkörnungen. Da sind Welt- en zwischen!

gem Splitt und gleich daneben aus Grus versetzt ist (das ist sehr feinkörniger Splitt von beinahe sandartiger Konsistenz), bestehen?

Von jedem Reifen wird eine Mindest-Profiltiefe verlangt, und mit Recht. Slicks gehören auf die Rennstrecke. Warum, zum Teufel, verlangt offensichtlich niemand eine gewisse Mindestrauigkeit für Straßenoberflächen? Schließlich entsteht die Bodenhaftung aus dem Zusammenwirken von Reifen und Fahrbahn! Man spricht nicht umsonst von "Reibpaarung". Hier bietet sich ein dankbares Feld für sicherheitsbewußte Politiker. Denn dieses Problem ließe sich wirklich leicht auf dem Verordnungsweg lösen. Ganz ohne Bundestagsdebatte. Und ohne pseudo-religiöse Polemik. Ob das vielleicht der Grund ist, warum sich noch niemand darum gekümmert hat ...?

Ob das vielleicht der Grund ist, warum sich noch niemand darum gekümmert hat ...?

David Longstroke

Als ich mir einmal anschauen wollte, wo ich die besten Fotos schießen könnte, traf ich zufällig einen LKW-Fahrer, der eben eine Asphaltwalze auf den Tieflader lud. Ich fragte ihn nach der Splittkörnung, und er meinte, die liege zwischen 0,2 und 0,8 mm. Ein Wert, der sich später bestätigen sollte. Die Körnung werde von der Straßenbaubehörde vorgeschrieben, und er selbst könne auch keinen Sinn darin sehen, weil bei Regen stets die Gefahr bestehe, daß der Hänger den Maschinenwagen beim Bremsen querstellt. Angeblich werde behauptet, die glatte Fahrbahndecke lasse weniger Wasser eindringen und sei daher frostsicher. Nun hängt die Frostsicherheit einerseits nicht ausschließlich von der Fahrbahndecke ab, wie viele auf alten Römerstraßen verlegte Fahrbahnstücke beweisen, bei denen so gut wie nie Frostschäden auftreten. Andererseits weist auch die glatteste Fahrbahn noch genügend Löcher auf, die dem Wasser ein Eindringen ermöglichen, und ich habe

mich durch Augenschein davon überzeugt, daß die mit dem groben Splitt versehenen Decken viel dichter sind, als die völlig glatten.

Das traurige an der Sache ist, daß man nicht nur selbst aufpassen muß wie ein Schießhund, sobald man eine dunkle Fahrbahn sieht, sondern daß die ganze Aufpasserei (beliebtes Argument: »Sollen doch langsamer fahren!«) überhaupt nichts nutzt, wenn ein querstehender LKW dich mit seinen 40 oder 60 Tonnen plattwalzt wie eine Briefmarke.

Da wird dann das arme Schwein von Fahrer noch verurteilt, indes der Schreibtischtäter, im sicheren Sessel sitzend, schon die nächste Todesfalle ausbrütet. Ihn wird niemand zur Verantwortung ziehen. Er repräsentiert ja eine Behörde. Und die Beschlüsse von Behörden sind unfehlbar und entziehen sich daher jeder Kritik.

David Longstroke



# Stromi Drum prüfe ...

über hinaus läßt sich die Verbindung bei gelöteten Stücken durch genügendes Erhitzen wieder lösen, bei geschweißten ist es nicht möglich. Die geringere Wärmebelastung bei Lötungen verformt deshalb auch weniger, das Material wird geschont. Ganz im Gegensatz dazu steht die Schweißung. Durch die ungleich höheren Temperaturen wird das weitere Umfeld um den Schweiß-

punkt in seiner Struktur verändert. Je dünner das Material, um so nachteiliger kann sich dieses auswirken.

Sind die Arbeitsgänge und -verfahren bei Lötungen recht überschaubar, findet man bei den Schweißungen so vielfältige Möglichkeiten, daß eine Person niemals in der Lage ist, ohne Hilfe (Ausbildung) alle Verfahren zu beherrschen. Die Praxis zeigt dann auch, daß ein ausgebildeter Schweißer sein erlerntes Spezialgebiet blendend beherrscht, bei Schweißungen anderer Art aber anfangs genauso unsicher ist wie jeder Hobbywerker. Natürlich mit einem enormen Vorteil diesem gegenüber, er kennt sich in Materialkunde aus

und beherrscht die handwerklichen Fähigkeiten. Das sind entscheidende Vorteile, um sich schnell in die neue Materie einzuarbeiten. Und genau hier sind wir beim Thema.

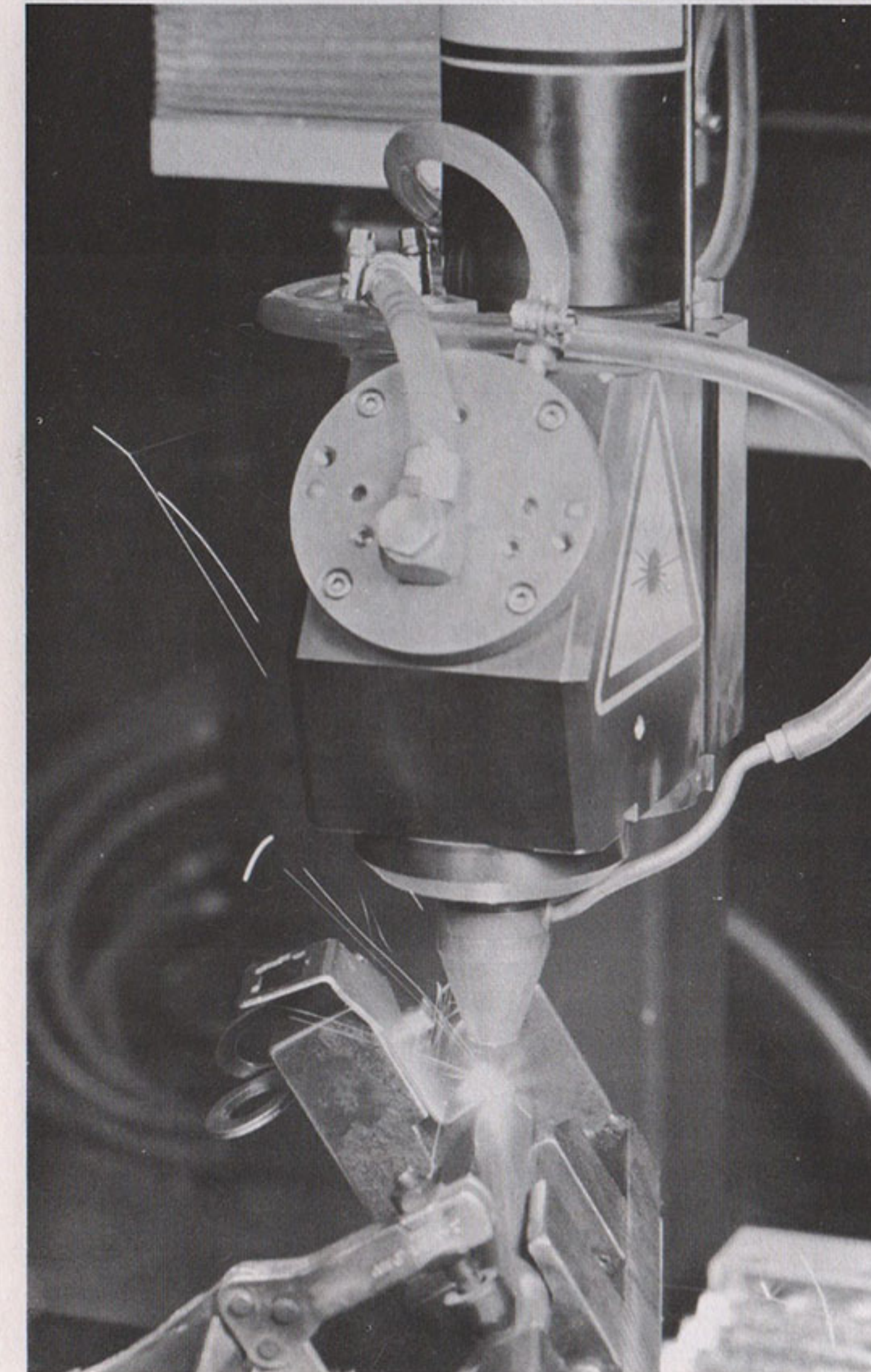
Die Literatur über Schweißverfahren und Anwendungstechnik sowie Materialkunde ist schier unüberschaubar. Eine gute Fachbibliothek bringt es leicht auf 300 verschiedene Titel ausschließlich über diese Themen. Verständlich, daß eine Person dieses gebündelte Fachwissen niemals beherrschen kann. Dem ausgebildeten Fachmann ist im Laufe seiner Praxis nur ein bescheidener Extrakt zugeflossen, beschränkt auf

sein momentanes Aufgabengebiet. Deswegen sollte man in diesem Bericht nicht eine Ausbildung zum Schweißfachmann sehen, sondern nur eine Hilfestellung zum Erkennen der Problematik und des eigenen Leistungsvermögens. Begegnen uns doch schon in der Praxis Schweißungen von durchaus guten Handwerkern, die aus Gefälligkeit etwas repariert haben, mit dem Ergebnis, das man nur mit mangelhaft bezeichnen kann. Der Schweißerfreund, der tagtäglich Flansche an Rohre anschweißt, wird bei einem Riß im dünnwandigen Blech wohl der ungeeignete Ansprechpartner sein. Ganz zu schweigen von dem Laien mit übersteigertem Selbstbewußtsein. Und genau hier liegt die ganze Crux. Jeder durchschnittliche Baumarkt bietet Schweißeinrichtungen in allen Preisklassen und Ausführungen an. Gut gebildete Prospekte zeigen perfekt geschweißte Problemstücke, so daß der Kunde meinen muß, gerade mit diesem Gerät die gleichen Resultate erzielen zu können. Das Ergebnis zeigt anschließend einen strahlenden Besitzer eines geschweißten Kotflügels, wobei das ausgefranzte Loch nun ein zugespaltener handtellergroßer Bereich von 2 cm Dicke und 1 kg Gewicht ist.

Fritz Eggelsmann muß vor Jahren schon ähnliche Erfahrungen gesammelt haben. In seinem in Versform verfaßten "Schweisser Brevier" hat er in humorvoller Art versucht, dem zukünftigen Schweißer die Grundlagen seines Handwerks zu vermitteln.

"Mit der Schweißung will verbinden  
Ich zwei Metalle gleicher Art,  
Unlösbar fest und noch erreichen,  
Daß Zeit und Werkstoff wird gespart.  
Die Verbindung soll ersetzen,  
Löten, falzen, schrauben, nieten!  
Machst Du's richtig, ist die Schweißung  
Gar nicht mehr zu überbieten.  
Dies vor allem, wenn sie außen  
Glatt und sauber anzusehen,  
Innen fehlerfrei und mit dem  
Grundwerkstoff homogen.  
Die Schweißung - will ich damit sagen -,  
Nach Möglichkeit sei sie egal  
- und muß Du Dich auch redlich plagen -  
Dem ungeschweißten Material.

Dieser kurze Auszug kann wohl kaum treffender beschreiben, um was es eigentlich geht. Die Vereinigung des Metalles kann auf zweifache Weise vorgenommen werden:



#### Laserschweißen für die Automobilindustrie. Die Schweißnähte zeichnen sich durch hohe Festigkeit aus; die Losgrößen reichen bis zu mehreren Millionen Stück. (Foto: Messer Griesheim)

Wie schon ausführlich beschrieben, sind alle Lötungen schonende Verfahren, um Materialien zu verbinden. Das Lot ist dem Werkstoff der zu lötenen Teile nicht gleichartig, es besteht aus weniger festen Metallen. Daher besitzt die Lötnaht auch nicht die Festigkeit der Schweißnaht. Dar-



1. Man erhitzt die Verbindungsstellen so hoch, daß sie in einen teigigen Zustand kommen. Die Vereinigung muß dann durch Hammerschläge oder Druck erfolgen. Diese Art heißt Preßschweißung.

2. Man bringt die Verbindungsstellen zum Schmelzen. Die Vereinigung kann dann durch Zusammenfließen erfolgen. Da hierbei eine Querschnittschwächung an der Schweißstelle eintreten kann, muß ein gleichartiger Zusatzwerkstoff zugesetzt werden. Diese Art heißt Schmelzschweißung.

Jede der beiden Arten umfaßt mehrere Schweißverfahren.

#### **Preßschweißung**

Verfahren:

- Stumpfschweißung
- Abschmelzschweißung
- Punktschweißung
- Nahtschweißung
- Schmiedefeuerschweißung
- Thermit Stumpfschweißung

#### **Schmelzschweißung**

Verfahren:

- Lichtbogenschweißung (elektro - Gas/elektro)
- Gas schmelzschweißung (autogen) Thermit Schmelzschweißung

Die Entscheidung, welches Verfahren anzuwenden ist, hängt nun ganz vom zu erzielenden Ergebnis ab. Im Fahrzeugbau ist die Preßschweißung/Punktschweißung im Dünnschleibereich durchaus häufig vertreten. Übereinanderlappende Bleche werden z.B. so von speziellen Schweißmaschinen ohne Beschädigung einer Blechseite verbunden.

Reparatur: Müssen solcherart verschweißte Bleche neu verbunden werden, so endet der Versuch mit Schmelzschweißungen (elektro/autogen) meist kläglich, da die dünne Luftschicht zwischen beiden zu verbindenden Teilen derart isoliert, daß der obere Bereich bereits durchbrennt, bevor der untere Bereich Betriebstemperatur aufgenommen hat.

Ergebnis:

Verpappen der Bleche, wobei ein Blech 1) durchgeschweißt ist. Geringe Haltbarkeit.

2) Durchbrennen beider Bleche. Entstandenes Loch zulaufen lassen. Zeit- und Materialverschwendung. Spannungsrisse, unschöne Arbeit.

Abhilfe: Fachmann mit Punktschweißgerät für Dünnschleibe.

Andere Reparaturen können wiederum nur durch eine Schmelzschweißung ausgeführt werden. Ob nun Elektro- oder Autogenschweißung, liegt ganz in der Hand des Ausführenden und seiner Erfahrung. So kann z.B. ein Riß im Kotflügel mit beiden Verfahren geheilt werden. Der Fachmann für



Foto: Messer Griesheim

Elektroschweißung schwört z.B. auf seine perfekte Naht unter Schutzgas und der nicht verformten Umgebung. Der Autogenfachmann garantiert dagegen eine längere Lebensdauer seiner Reparaturstelle, nimmt deswegen leichte Verformungen des Bleches in Kauf.

Nun kann man durchaus lange streiten, ob diese oder jene Methode besser ist, über eins gibt es keine Diskussion. Der Fachmann steht zu seiner Ausführung der Arbeit und garantiert eine Qualität. Schon bei diesen kurzen Beispielen erkennt man, daß für jede Schweißart und Schweißmethode nur ein Spezialist mit seinem Spezialwerkzeug angesprochen wird. Denn zum Fachkönnen gesellt sich noch die richtige Auswahl des Handwerkszeuges. Leider trifft man immer häufiger die Spezies Mensch an, die den Versprechungen der Verkaufsprospekte nicht kritisch gegenübersteht. Merke: Es gibt niemals ein Gerät mit allen

guten Eigenschaften. Die Aussage "Auch für Dünnschleibschweißungen geeignet", heißt noch lange nicht, daß dies ein Dünnschleibschweißgerät ist. Die "Eierlegende-honigmilchgebendeschwimmflugsau" ist noch nicht erfunden. Also bleibt nichts anderes übrig, als der Kauf von Maschinen mit nur einer fest definierten Arbeitsart.

Und diese Geräte sind verdammt teuer, denn nun bewegen wir uns im Bereich der Profiwerkstatt. Diese Anschaffung ist für den Hobbybastler wohl eine ganze Nummer zu groß.

Noch immer keine Rede vom Heimwerker oder Hobbybastler, denn zum Können und zum Maschinenpark kommt das Wissen. Bevor überhaupt gearbeitet oder verarbeitet werden kann, muß bekannt sein, um welche Art Metall es sich handelt. Hierüber gibt nur eine Analyse Auskunft. Natürlich wird man nicht von jedem Blechstück einen Aufschluß machen, aber bei kritischen Schweißungen, wie am Motorblock oder am Getriebe rarer Fahrzeuge, wird im Reparaturfall wohl nichts anderes übrigbleiben.

Und noch weiter ist Wissen gefragt. Gewußt werden muß auch, was so simple Bezeichnungen wie St 52.4 oder RR StE 240.7 bedeuten. Mit diesen oder ähnlichen

Kürzeln werden nämlich Metalle bezeichnet, und der Fachmann hat dann die Möglichkeit, die spezifischen Eigenschaften zu erfahren. Wenn alle diese Bedingungen erfüllt sind, ist es erst möglich, den Schweißdraht oder die Elektrode zu wählen.

Merke: Genaue Kenntnisse über die zu verbindenden Materialien sind unerlässlich.

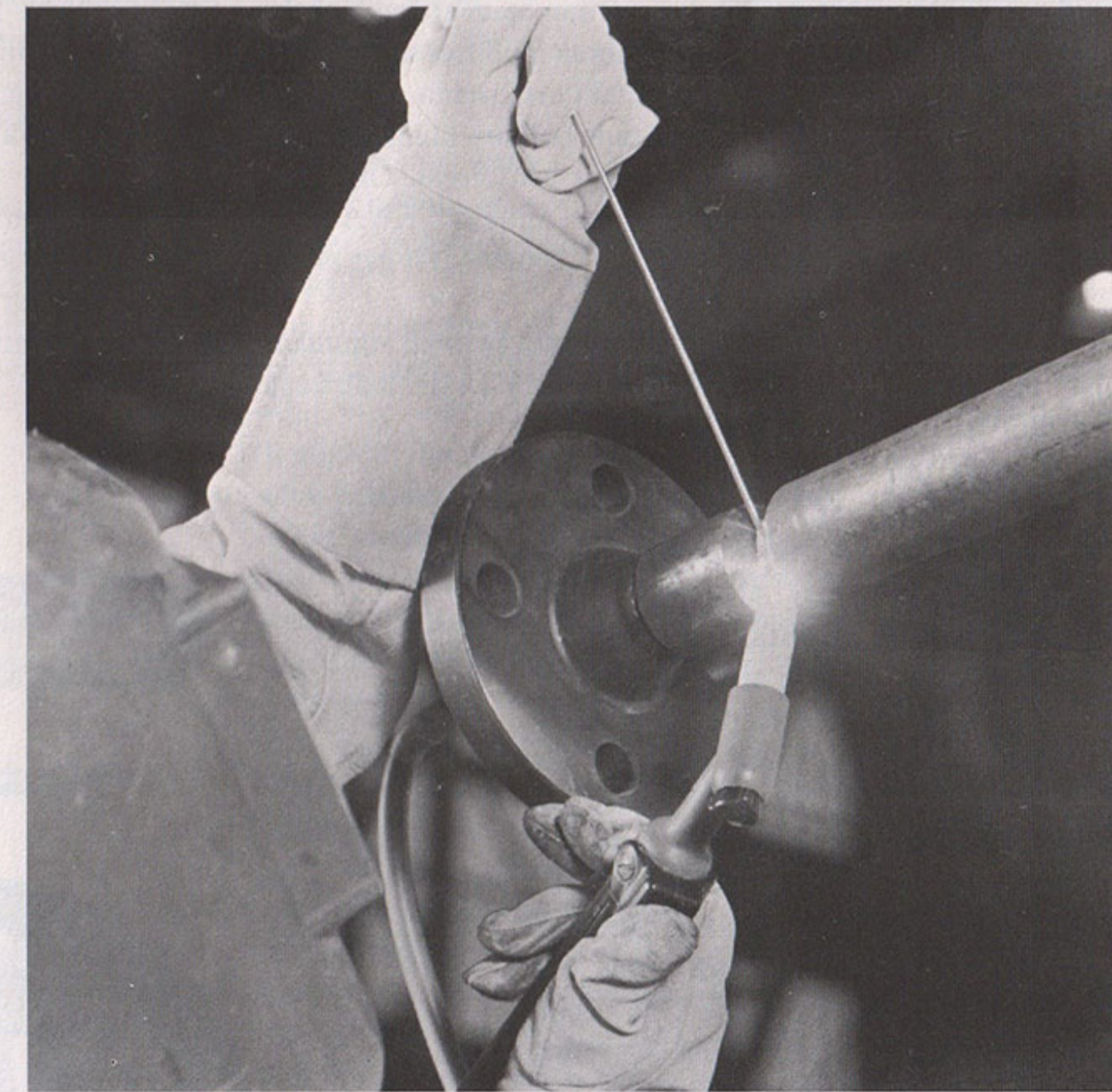
Der Fachmann wählt, nachdem er sich überzeugt hat, welche Art Metalle er verbinden muß, bei den Herstellern von Schweißelektroden die dementsprechende aus. Die Hersteller dieser Verbrauchsartikel achten genau auf ihre Qualitätsbezeichnung. Ihre Aussagen sind absolut zuverlässig, denn bei falschen Behauptungen kann der Hersteller regreßpflichtig gemacht werden.

Die Unzahl der im Handel befindlichen verschiedenen Schweißelektroden erlaubt es nicht, wie bei den Loten z.B., anhand der Benennung sofort zu erkennen, für welche Art des Schweißens und für welchen Werkstoff sie geeignet sind. Hier hilft wirklich nur das vom Hersteller mitgelieferte Handbuch für Schweißelektroden mit Aufschlüsselung. Und wenn dann steht, für MIG/MAG oder WIG-Schweißen geeignet, so weiß natürlich jeder, was hiermit gemeint ist. Sollten an dieser Stelle trotzdem von einigen Unwissenden zaghafte Fragen aufkommen, so sei ihnen versichert, wir bewegen uns noch immer im Bereich des Schweißens, d.h. Schmelzen von Metallen zwecks Verbindung. Nur die Verfahren und Arbeitsmittel werden immer mehr verfeinert, dementsprechend auch der Erfolg beim Endprodukt.

Übrigens, die Geräte mit den dementsprechenden Gasen kann jeder erwerben, ob aber der Bastler in der Lage ist, damit umzugehen, sei dahingestellt. Wem dies alles zu kompliziert ist, sollte schnell zur alten autogenen Schweißung zurückkommen!

Das soll aber nicht heißen, daß der Umgang mit Gasen und der offenen Flamme nun ungleich leichter ist. Einhaltung der einschlägigen Vorschriften wie Lagerung und Unfallverhütungsvorschriften sind zu beachten, die Ausrüstung muß dem neuesten Stand der Technik entsprechen. Sind diese Hürden genommen, bleibt immer noch die praktische Handhabung.

Das Sprichwort "Wo Rauch ist, ist auch Feuer" gilt natürlich auch umgekehrt. Wo Feuer ist, entsteht auch Rauch. Dies gilt für den gesamten Schweißbereich. Alle entstehenden Dämpfe beim Schweißen enthalten kleinste Partikel der schmelzenden Metalle. Sollte es sich sogar um Chrom-Nickel-Verbindungen handeln, muß die krebserzeugende Eigenschaft im Atembereich beachtet werden. Absaugung der Dämpfe ist angesagt, aber bitte nicht von diesem Raum ins Freie, denn hier atmen ja auch Menschen, sondern über eine Wäsche, wo die schädlichen Bestandteile abgeschieden werden. Übrigens, dies ist keine Spinnerei, sondern praktizierter Umweltschutz. Beim Zeigen mit dem Fin-



**Auch für außergewöhnliche Schweißpositionen und unlegierte Werkstoffe eignet sich das Schweißen mit WIG-Stäben. (Foto: Messer Griesheim/Messer Lincoln)**

ger auf den Nachbarn weisen drei Finger auf einen selbst.

Noch eine weitere Gefahr kommt auf den Schweißer zu, und zwar die Schädigung seiner Sehkraft. Aber gutes Sehen ist von entscheidender Bedeutung. Ob Autogen- oder Elektroschweißen, die helle Flamme zerstört das Auge des Menschen. Deshalb müssen diese beiden Organe durch einen perfekten Augenschutz vor Schädigungen bewahrt werden. Aber was nutzt der perfekte Augenschutz, wenn mangelnde Praxis zu folgendem Spiel führen:

Es soll elektrisch geheftet werden. Augenschutz zur Seite, um den Ansatzpunkt zu finden. Augenschutz vor, Ansatzpunkt verrissen. Augenschutz zur Seite, neuer Anlauf - Blitz. Für Sekunden blind. Neuer Versuch, gleiches Resultat. Das Endresultat ist zumindest ein Verblitzen der Augen, so nennt man diesen Vorgang. Das fühlt sich dann an wie Sand unter dem Augenlid. Noch ein Gag: Elektro- und Autogenschweißen bilden verschiedene Lichter. Einmal bewegen sie sich im UV-Bereich, das andere Mal im IR-Bereich. Dement-

sprechend sind auch die Gläser des Augenschutzes ausgelegt. Mit Garantie weiß aber keiner, wie dies zu erkennen ist. Deshalb hier die Aufschlüsselung der Bezeichnungen, die auf den Gläsern aufgedruckt sein müssen.

Ist dies nicht der Fall, bitte sofort wegwerfen, denn hier handelt es sich um minderwertige Primitivware.

Auf den ersten Blick mag dies alles wohl recht ungewohnt sein, aber dieser Bericht soll wirklich helfen, den Menschen vor Schaden zu bewahren. Wer dies alles mit einer Handbewegung als Scharlatanerie abtut, dem ist nicht zu helfen, und man kann nur sagen: Gib ruhig Gas, Junge,

damit es raucht und das fertig Gebratene auch späteren Generationen zu Nutz und Frommen sei, meint

Jürgen Strohmenger



# LAUT LAUTER AM LAUTESTEN



Sie wohnt irgendwo am Motorrad, meist unter dem Tank in der Gegend des Lenkkopfes, und bleibt manchmal ein Leben lang unbeachtet und unbenutzt. Nur wenn man sie doch mal braucht und sie dann nur ein "Chrrr!" von sich gibt, wird ihr vielleicht mal Wartung gegönnt. Richtig, Ich rede von der Hupe.

Laut STVZO hat jedes Kraftfahrzeug mit einer "Schallzeichenanlage" ausgestattet zu sein, und diese unscheinbare Anlage hat es manchmal in sich.

Fangen wir ganz unten an: Wie funktioniert das Ding eigentlich? Im Prinzip genauso wie eine Haustürbimmel. Im Hupengehäuse sitzt eine Magnetspule mit einem Eisenkern. Vor der Spule ist eine Blechmembran montiert, an der ein Anker hängt. "Anker" ist eigentlich übertrieben, es ist einfach nur ein Stück Eisenblech von noch nicht mal Briefmarkengröße und ca. 3 mm Dicke. Wenn der Fahrer oben auf den Knopf drückt, fließt Strom durch die Spule in der Tröte und der Magnet zieht den Anker mit der Membran zu sich ran: KNACK! Wenn der Anker fast am Magnet anliegt, berührt er einen Kontakt, der den Stromkreis wieder öffnet. Die Spule wird stromlos und damit unmagnetisch, die Membran zieht mit ihrer Federkraft den Anker wieder zurück: KNACK! Jetzt geht aber der Kontakt zu, die Spule bekommt wieder Strom und zieht: KNACK KNACK KNACK... Weil das ganze einige Male in der Sekunde abgeht, hört man keine KNACK's mehr, sondern TUUUUT! Die Membran

schwingt frei im Hupengehäuse und gibt den geforderten Ton ab.

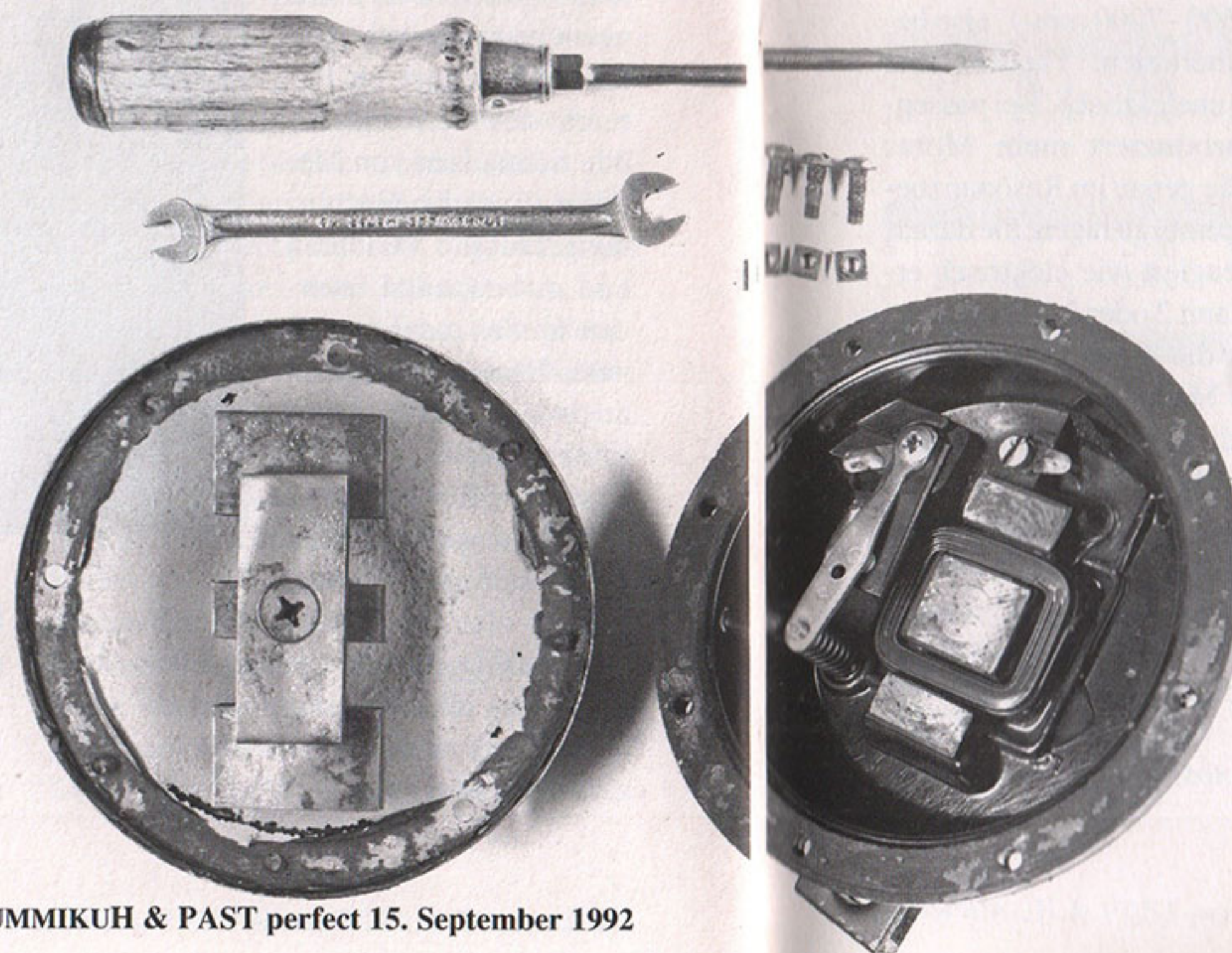
Damit sind wir schon beim ersten Knackpunkt: Die Membran muß frei schwingen. Öffnet der Kontakt erst, wenn der Anker den Kern der Spule berührt, klingt der Ton mehr oder weniger verdöschert. Öffnet er nicht, bleibt's bei einem "KNACK". Schließt er wegen Gammel erst gar nicht, passiert nichts.

Um Anker und Kontakt optimal aufeinander abzustimmen, haben alle halbwegs vernünftigen Hupen eine Einstellschraube auf der Rückseite. Diese Schraube stellt den Abstand Anker-Kontakt ein. Wenn euch also die Tonlage der Hupe nicht mehr angenehm ist, wird als erste Maßnahme ein passender Schraubenzieher rausgeholt. Daumen auf den Hupenknopf und die Schraube in beide Richtungen so lange drehen, bis der Ton

**Hupe zerlegt**

gefällt. Diese Arbeit weckt garantiert sämtliche Nachbarn in der näheren Umgebung, deshalb nicht unbedingt zur Mittagschlafchenzeit oder nachts machen!

Die Einstellschraube ist auch schonmal mit einer Teermasse vergossen und nicht auf Anhieb sichtbar. Die Vergußstelle ist aber leicht zu finden und die Schraube leicht freizulegen.



Ist mit dieser Dreherei kein anständiger Ton hinzukriegen, liegen die Ursachen tiefer: Einfachster Fehler: Unterbrechergammel. Weil dieser Kontakt nur selten beansprucht wird, würde ich in diesem Fall entgegen meiner sonst verkündeten Meinung mal ein Stück Schleifpapier mit einer 400-600er Körnung durchziehen. Besser als diese Brutalmaßnahme ist aber ein Reinigungsversuch mit einem alkoholgetränkten Lappen.

Hupen sind ausgesprochene Stromsäufer. Die abgebildete Hupe zieht locker 3A an 12V, also 36 Watt! (Ich war gerade eben mal unten und hab's gemessen.) Erste Voraussetzung für anständigen Krawall ist also erstmal eine volle und gesunde Batterie. Wenn an der Batterie die Nennspannung ansteht, heißt aber noch lange nicht, das die auch unbeschadet unten an der Hupe ankommt. In dünnen Strippen, rostigen Steckverbindern und gammeligem Zündschlüssern und Hupenknöpfen können leicht 2 oder mehr Volt verloren gehen. Das Ergebnis: "Chrrr...!"

Also müssen alle Zuleitungen und Schalter bestens im Lack sein. In den meisten Fällen haben die Tuten 2 Anschlüsse und sind nach Zeichnung (a) verdrahtet: Ein Draht geht an +12V (oder +6V), der andere an den Hupenknopf und von da aus nach Masse. Welche Leitung man wohin legt, ist der Hupe egal.

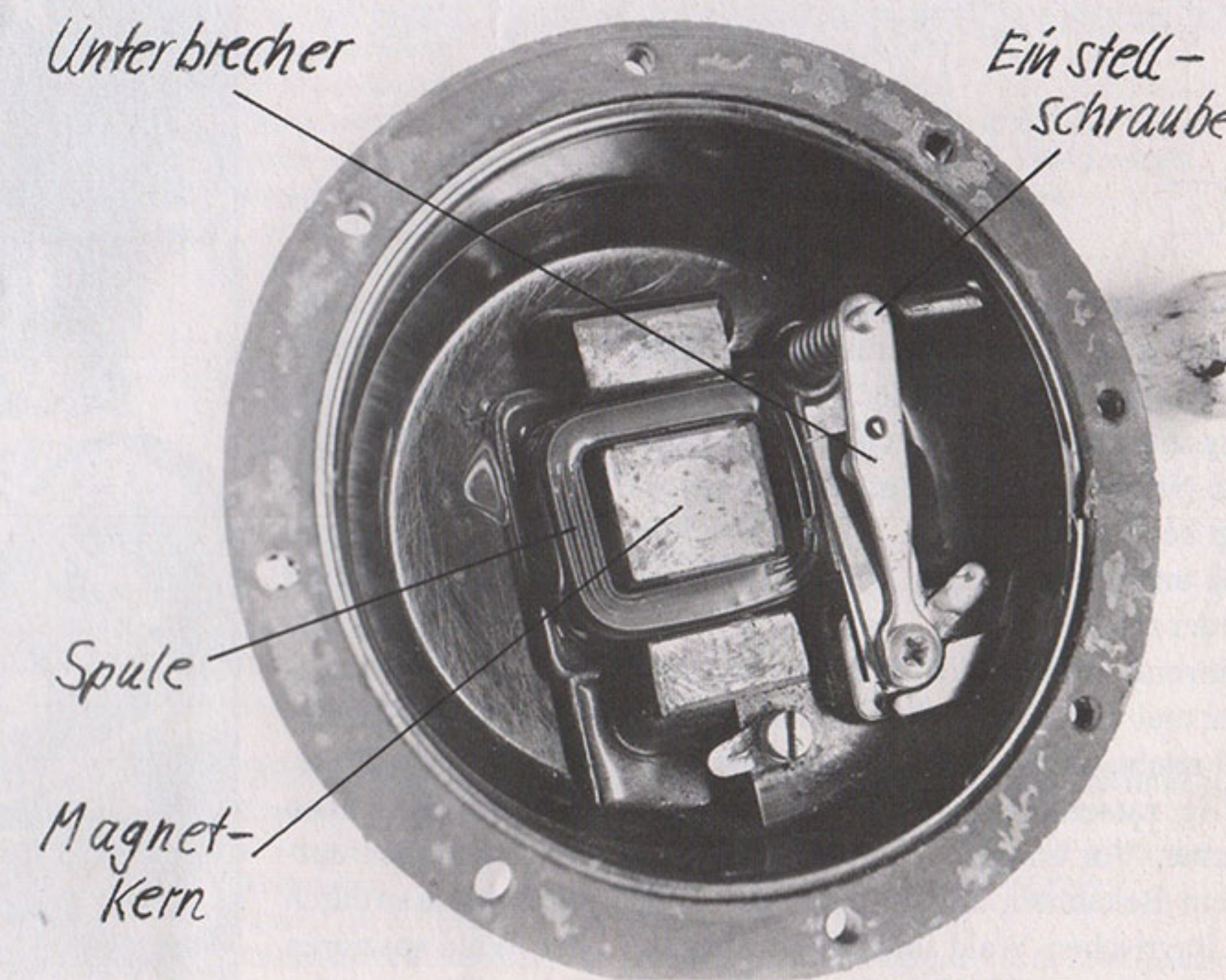
Hat sie nur eine Klemme, dann ist die Schaltung wie in Zeichnung (b): Der Taster legt + an die Hupe, das andere Ende liegt an Masse, und zwar über das Gehäuse und den Rahmen. Bei der Montage den

Lack an der Verbindungsstelle abkratzen und nacher wieder überpinseln wegen Rost!

Will man eine Hupe mit zwei Anschlüssen nach (b) anschließen, wird einfach eine Leitung an Masse gelegt und die andere an den Taster. Umgekehrt muß die Hupe iso-

6V sind 2.5 qm kein Luxus. Sicherheitshalber sollte man in den neuen Hupenstromkreis eine Sicherung für 8-10 Ampere einbauen, z.B. als sogenannte "fliegende Sicherung", die einfach in die

## Magnetsystem



liert befestigt werden. Der (einzige) Anschluß kommt an +, das Gehäuse an den Taster. (oder umgekehrt, wie's gerade passt)

An unseren alten Geräten ist es nun gar nicht so einfach, den Kram zu modernisieren; wer will schon einen Kabelbaum komplett rauswerfen, nur weil vileicht eine Strippe zu dünn ist? Ist auch nicht nötig, ein Relais tuts auch. In jedem Kaufhaus oder Autozubehörhandel gibts sogenannte Arbeitstromrelais für einen halben 10-Mark-Schein. So ein Relais als Hupenverstärker kann wahre Wunder wirken. Der Anschluß geht nach Zeichnung (c): Die Klemmen 85 und 86 kommen an die Strippen, an die die Hupe angeschlossen war. Die Hupe wird über die Relaiskontakte direkt mit der Batterie verbunden. Kabelführung: +Batterie an Klemme 30 des Relais, Klemme 87 vom Relais an Hupe, anderer Hupenkontakt an -Batterie. Hat die Hupe nur einen Anschluß, Kommt eben der an Klemme 87, Masse kommt dann vom Rahmen. Dann aber unter der Montageschraube den Lack abkratzen oder noch besser zusätzlich ein Massekabel zur Batterie führen. Der Kabelquerschnitt sollte nicht unter 1.5 qm liegen, bei

Zuleitung geklemmt wird. Gibts auch im Kaufhaus.

(Dieser Relaisrick hilft übrigens auch bei zu magerem Licht; H4-Lampen saufen noch mehr als Hupen!)

Wenn der Elektroklam stimmt und die Hupe auf der Werkbank furchtbar Krach schlägt, aber im Straßenverkehr doch keiner so recht Notiz von ihr nimmt, liegt es wahrscheinlich am Einbauort. "Mustergültig" ist er bei den DNEPR's: Die (garnichtmal leise) Tröte sitzt auf dem Rahmenrohr unterm Tank und tutet gegen die rechte Tankinnenwand. Der Tank ist immer ganz fertig von dem Krach, bloß der Lkw-Fahrer, der euch gerade in die Fahrspur zieht, hört nix! Bei den alten HONDA's ist die Hupe unter dem Lenkkopf montiert, wo sie auch hingehört. Nur geht die Schallaustrittöffnung nach unten, auch nicht optimal.

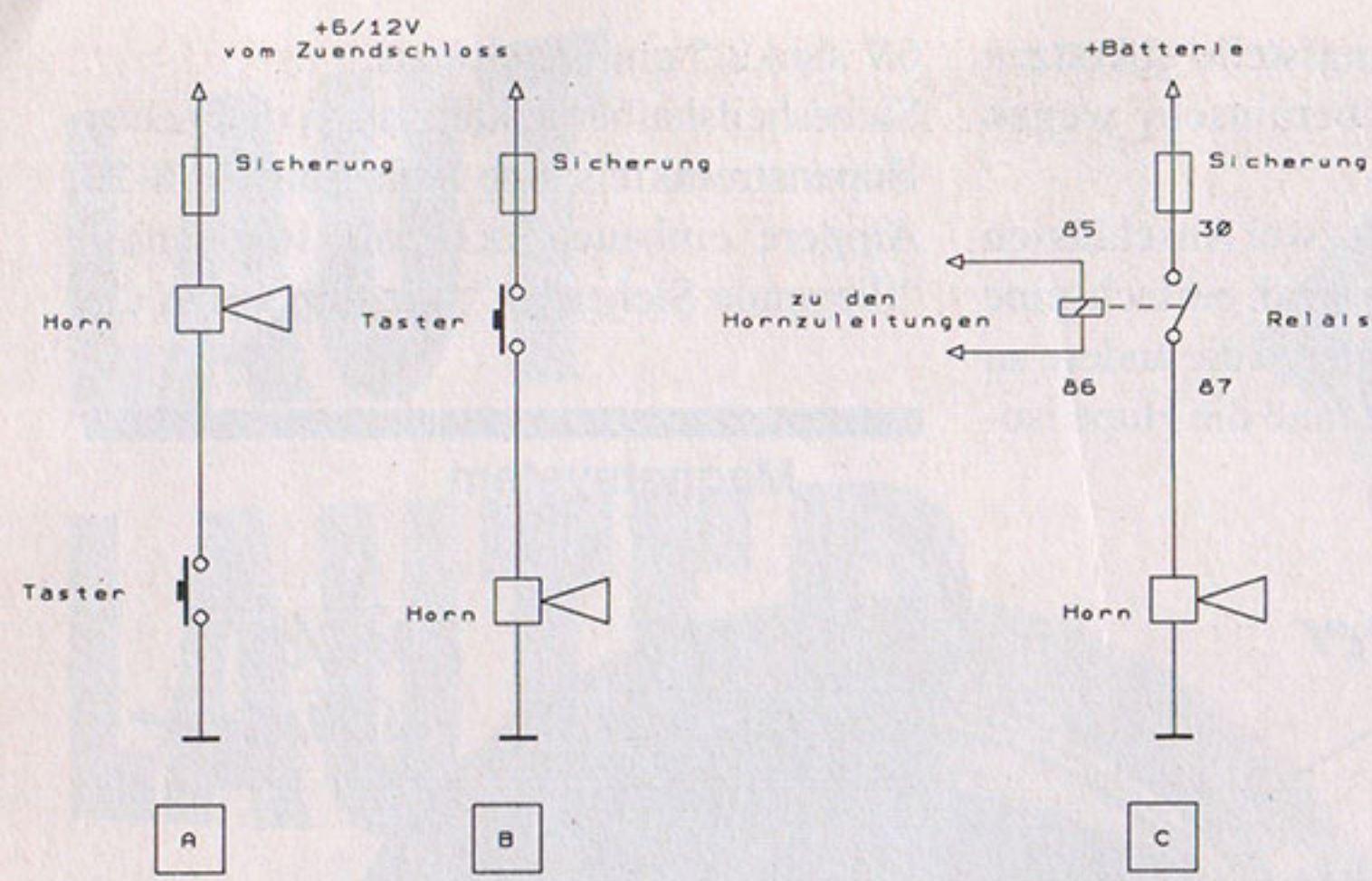
Also: Die Tröte gehört nach vorne mit Schallabstrahlung nach vorne, jeder andere Einbauort, z.B. unter dem Sattel, war Neunzehnhundertpaarundfünfzig mal beliebt, ist Tinnel!

Die lautesten Hörner machen meiner Meinung nach die Italiener (Wer sonst?) mit den kleinen FIAMM-Tuten. Beim



# Treffen & Termine

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

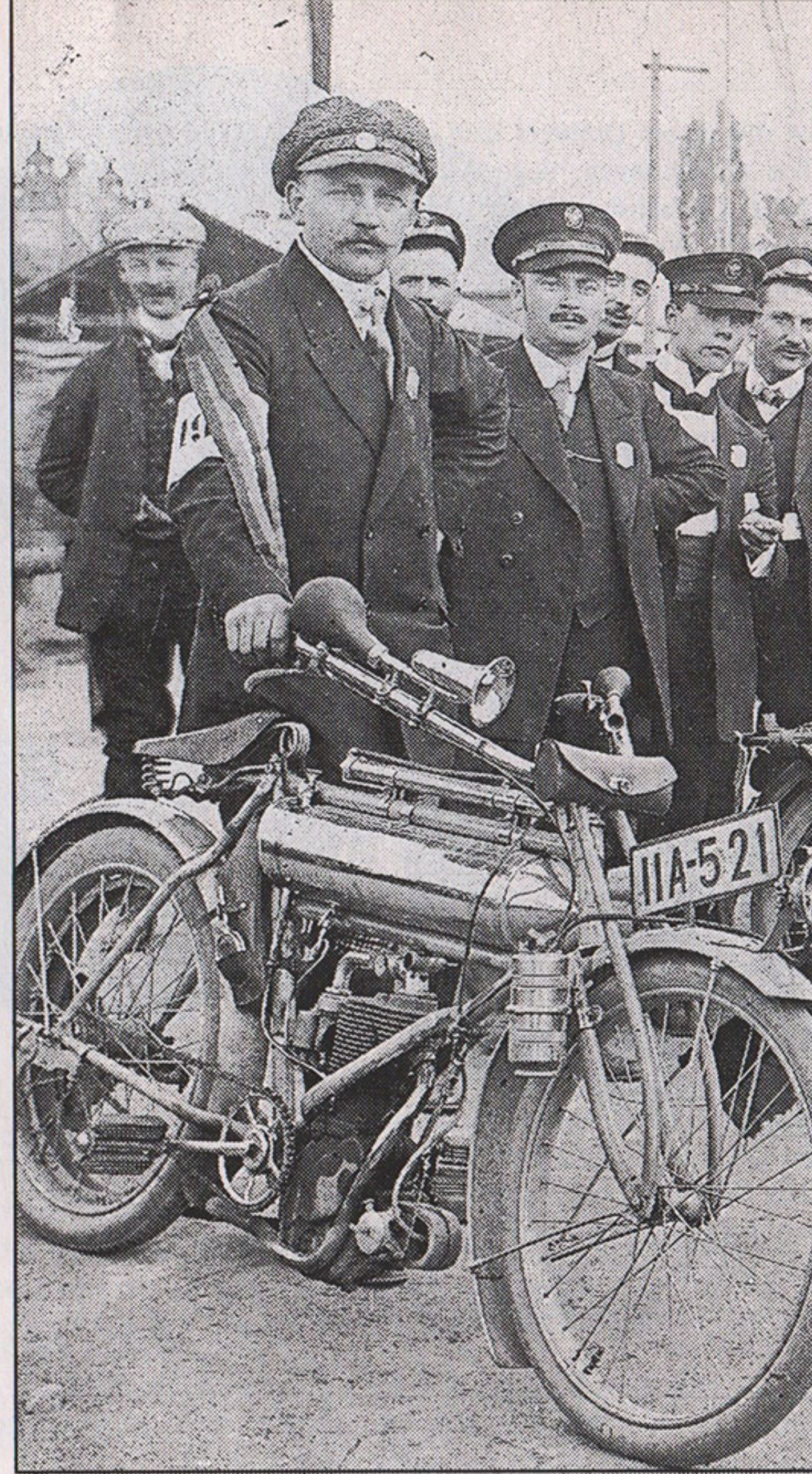


Einbau muß man aber aufpassen: es gibt "linke" und "rechte" Ausführungen. Wird das richtige Modell auf der falschen Fahrzeugseite montiert, macht der Trichter seinem Nahmen alle Ehre, allerdings bevorzugt bei Regen! ("Chrrr..") Also: Trichter muß unten liegen, dann läuft das Wasser wieder raus.

Während nichtfunktionierende Hupen öfter mal vorkommen, hab' ich mal einen Fall erlebt, wo die Hupe sich auf zunächst völlig rätselhafter Weise selbstständig machte. Vor einigen Jahren war ich mal einem Bekannten auf der HONDA 500f im Bayrischen Wald unterwegs. Damals hatte ich an der HONDA eine große Autohupe montiert. Wie wir so durch die Gegend fahren, hupt's auf einmal kurz! Nanu? Dann war wieder Ruhe. Nach ein paar Kilometern wieder: Tuut! Daß wird irgendwo eine Isolierung kaputtgegangen sein, dachten wir, wahrscheinlich der Schalter. Wir haben dann irgendwo übernachtet und am anderen Morgen erstmal den linken Lenkerschalter zerlegt. Am Hupentaster fand sich auch ein Kabel, das sehr großzügig abisoliert war und wohl

mal an Masse kam. Also Isolierband drum und weiter. Beim nächsten Überholen gings wieder los: Es hupte. Jetzt hatten wir die Faxen dick und haben die Tröte einfach abgeklemmt. Ab da war Ruhe, bis- Ich auf einen alten Daimler aufließ, der da so durch den Wald spazieren fuhr. Wegen der kurzen Überholstrecke hab ich reichlich Stoff gegeben. Und wie ich genau neben dem Wagen hing, hupt

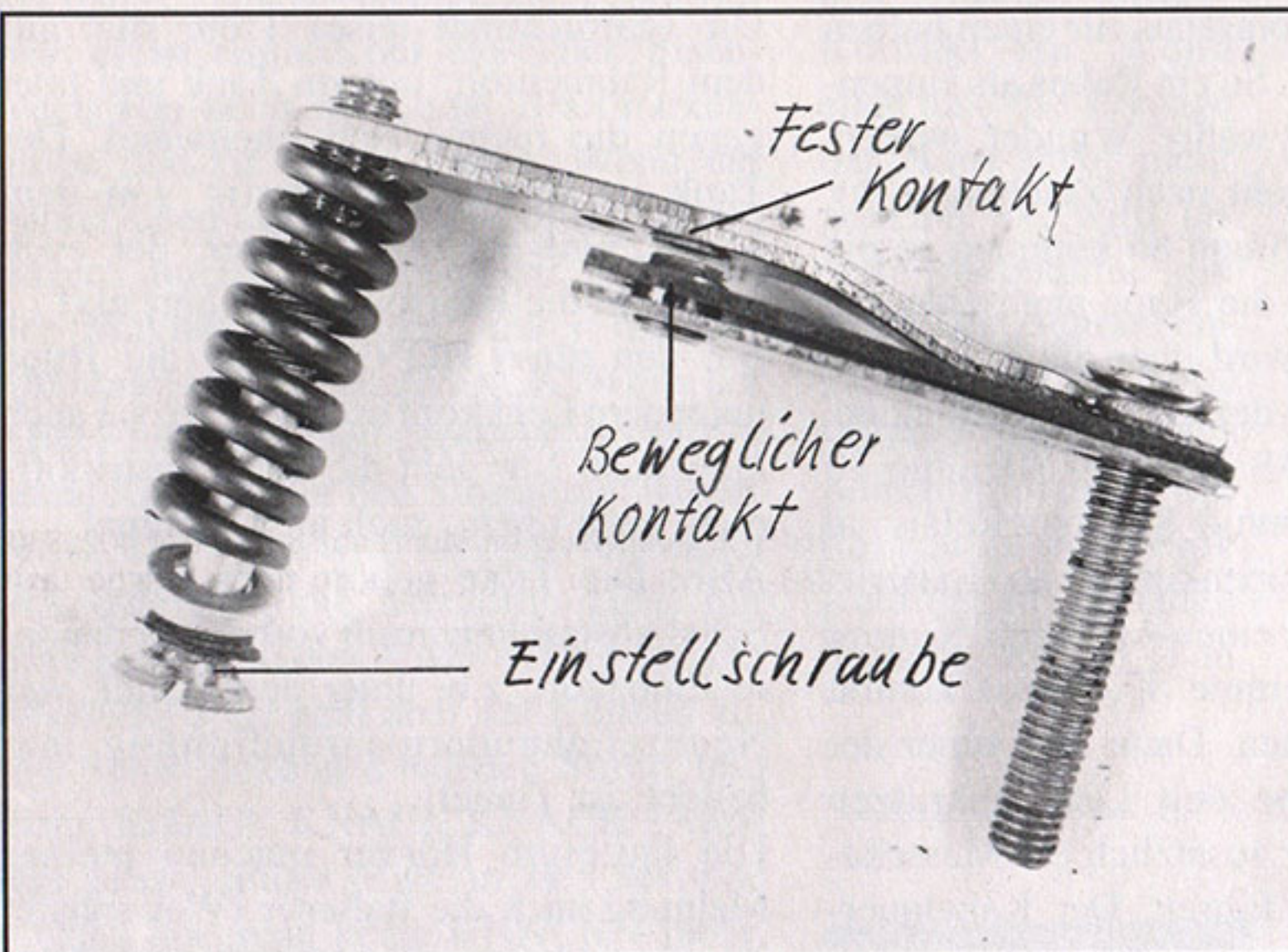
es, lang und laut! Ich weiß nicht, wer sich mehr erschrocken hat, der Benzpilot oder ich. Jedenfalls konnte man dem älteren Ehepaar ansehen, was sie dachten: Immer diese Rocker! An der nächst passenden Ecke haben wir angehalten und uns doof angekuckt. Die Hupe war definitiv abgeklemmt, beide Zuleitungen, und die Drähte waren am



Rahmen angebunden. Zauberei? Geister? Drahtlose Energieübertragung? Nach der dritten Zigarette kam mir die Idee: Es hatte eigentlich immer nur im oberen Drehzahlbereich gehupt, so um die 6500 - 7000 min-1, also bevorzugt beim Überholen. Theorie: Die Huperei ist völlig unelektrisch. Bei passender Drehzahl produziert mein Motor Schwingungen, die genau im Resonanzbereich der Hupenmembran lagen, die darauf genauso heftig reagiert wie elektrisch erregt. Wir haben dann 2 oder 3 dicke Unterscheiben unter die Ankerhalteschraube montiert, um die Masse der Membran zu vergrößern und die Resonanzfrequenz in ungefährlich niedrige Bereiche zu drücken. Und siehe da, das war's! Die Hupe meldete sich fürderhin nur noch, wenn ich es wollte.

Wenn es eben auch manchmal so aussieht-Geistererscheinungen gibts in der Elektrotechnik nicht! Text : W. Springmann

Fotos: Uwe Kremer, Autor



Hupenunterbrecher

von	bis	Ort	Treffpunkt	was	Infos bei
<b>September</b>					
14 9	15 9	2418 Ratzburg		24. Int Sternfahrt	P. Voth, Tel. 04541/82339
18 9	20 9	Deutschland	überall	BVDM Deutschlandfahrt	R. Kegelmann, 02391/10657
17 9	19 9	CH, F, D		Dreiländerfahrt 1992	SMVC, St. Galler ring 40, CH-4055 Basel
18 9	20 9	2856 Hagen/Bremerhaven		Hulla-Treffen für alle Kräder bis 55, C. Petersen, Donnern 47, 2854 Loxstedt	
19 9	20 9	A- Bad Aussee	Bergrennstrecke	Bergpreis für Oldies	MVC Ausseerland, PF, A-Bad Aussee
19 9	19 9	8755 Alzenau		Vet. Rallye bis Bj. 65	AMC Alzenau, 06023/2683
19 9	20 9	6430 Bad Hersfeld		1. Honda Clubman Treffen	INFO Sabine, Tel. 04131/83694
19 9	20 9	4837 Kaunitz-Verl	Ostwestfalenhalle	Teilemarkt	INFO. C. Schalkowski, 0202/300848
19 9	20 9	NL-9331 He Norg		Teilemarkt	0031/5928/12486
19 9	21 9	6731 Elmstein 2	Geisswiese (Iggelbach)	Treffen 250er MZ + Honda	E. Schell, Hohenfelder Str. 16, 6701 Ellerstadt
20 9	20 9	4750 Unna		Kradsicherheitstraining	H. Knudsen, 02247/7386
25 9	27 9	O-8801 Lückendorf	Lückendfr. Berge	Mot.-Treffen	J. KieBlich, Heydenr.Str. 15, O-8800 Zittau
26 9	26 9	6908 Schatthausen		Vet.-Trial, DM-Cup	R. Munstermann, Tel. 05829/448
26 9	27 9	3500 Kassel		Teilemarkt	H. Leicht, 0731/24452
27 9	27 9	4650 Gelsenkirchen-Horst	Wallstr.57, Rebuschat	1. CBBC-Teilemarkt	P. Hanenberg, Tel. 02554/8682
27 9	27 9	5489 Nürburg	Nürburgring	VFV-Gleichmäßigk.-Lauf	MSC Porz 02202/55051, FAX 22585
27 9	27 9	5489 Nürburg	Nürburgring	Int. Motorradsternfahrt	MSC Porz, 02202/55051
27 9	27 9	5489 Nürburg	Nürburgring	Teilemarkt	MSC Porz, 02202/55051
30 9	4 10	5000 Köln		Internationale Fahrrad- und Motorradausstellung (IFMA)	
<b>Oktober</b>					
3 10	3 10	O-9382 Augustusburg	Schloßhof	Treffen f. Kräder bis Bj. 60	H. Meinig od. G. Grämer, Tel. 03/7291/340
3 10	3 10	NL-7772 CP Hardenberg		Teilemarkt	H.v d. Hock, Julianastr. 7, NL-7772 CP Hardenberg
3 10	4 10	I- Cremona		Teilemarkt	Tino Sacchi, INFOFAX: 0039290631759
3 10	4 10	O-1240 Fürstenwalde		Oldie Trial & Cross	J. Niemeyer, Tel. 030/8210951
3 10	4 10	O-7240 Grimma	JH Grethen	Oldiefahrt & Teilemarkt	R. Nürnberger, Semmelbergstr. 10, O-7245 Naunhof
4 10	4 10	4194 Bedburg		Ausfahrt f. Kräder bis Bj. 55, H. Hölscher, PF 1152, 4194 Bedburg-Hau	
10 10	10 10	6800 Mannheim		Teilemarkt	Veterama GmbH, Rheingaustr. 21, 6802 Ladenburg
18 10	18 10	4750 Unna		Kradsicherheitstraining	H. Knudsen, 02247/7386
24 10	24 10	A-4400 Steyr	Münichholz	11. Teilemarkt	H. Brandstetter, Tel. 0043/7252/26107
24 10	24 10	A-4400 Steyr		Jahresabschlussabend	H. Brandstetter, Tel. 0043/7252/26107
24 10	25 10	4350 Recklinghausen	Vestlandhalle	Teilemarkt	Info: C. Schalkowski, 0202/300848
24 10	1 11	7000 Stuttgart	Killesberg	"Classicar & -bike Festival"	Silke Müller, Tel. 0711/2589302
<b>November</b>					
8 11	8 11	6070 Langen	Stadthalle	Oldiemanie	W. Kraus, Tel. 06103/53850
13 11	15 11	6832 Hockenheim		Elektrik-Kurs	H. Hohmann, Tel. 06291/57802
28 11	28 11	7 Herrenberg	Markthalle	Teilemarkt	H. Ammon, Tel. 02721/41455
<b>Dezember</b>					
5 12	6 12	2400 Lübeck	Riders Cafe	2. Kradweihnachtsbasar	K. Meyer, 0451/898105
<b>Januar</b>					
9 1	10 1	4100 Duisburg	Rhein-Ruhr-Halle	Teilemarkt	S. + I. Rübener, Tel. 02263/6524
16 1	17 1	4790 Paderborn	Schützenhalle	Teilemarkt	S. + I. Rübener, Tel. 02263/6524
23 1	24 1	3180 Wolfsburg	Congress-Park	Motorrad-Messe	S. + I. Rübener, Tel. 02263/6524
<b>Februar</b>					
6 2	7 2	2970 Emden	Nordseehalle	Teilemarkt	S. + I. Rübener, Tel. 02263/6524
27 2	28 2	5500 Trier	Europahalle	Teilemarkt	S. + I. Rübener, Tel. 02263/6524
<b>Mai</b>					
31 5	11 6	Isle of Man	überall	Tourist Trophy	INFO: IOM/624/621323 - 661930
Ständiger Termin	1157	Berlin-Karlshorst	Heizhaus	MZ-Stammtisch	Jeden 2. Donnerstag im Monat ab 18 Uhr, 030/4025830
Ständiger Termin	1000	Berlin 21	Werftstr.	(Vet.-) Trialstammtisch	Jeden 2. Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr, 05829/448
Ständiger Termin	2000	Hamburg	Sternschanze	Motorrad-Stammtisch	Jeden 3. Sonntag im Mon., 10 bis 12 Uhr 040/6915387
Ständiger Termin	2000	Hamburg 76	Gastst. Intakt	Oldiestammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr
Ständiger Termin	2000	Hamburg	Lutterothstr. 33	Brit-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat
Ständiger Termin	2000	Hamburg-Winterhude	Gastst. Kanal 9	MZ-Stammtisch	Jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat
Ständiger Termin	2123	Bardowick	Fa. Damen&Bruns	BMW-Klönshack	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr
Ständiger Termin	2800	Bremen-Walle	Hart-Backbord	Klassiker/KW-Stammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr, Info: Adrian, 0421/



Ständiger Termin	2802	Otterstedt	Gasthaus am See	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Dienstag im Monat, 0421/60 28 900, E. Paul
Ständiger Termin	2802	Posthausen	Gastst. Cordes	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 042 61/83 2 64
Ständiger Termin	2815	Langwedel	Lannys Cafe	Harley-Stammtisch	Jeden 1. Samstag im Monat ab 15 Uhr 04232/3553
Ständiger Termin	2849	Ellenstedt	Ponyhof, Schneebee.	Motorrad-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat ab 20 Uhr, 04444/632
Ständiger Termin	2858	Schiffdorf	Gasth. Friedheimer See	Fischereihavenrennen-Stat.	Jeden letzten Donnerstag im Monat, 20 Uhr, 04764/588
Ständiger Termin	2863	Ritterhude	Circus Circus (B74)	SR 500-Treffen	Jeden 2. Samstag im Monat
Ständiger Termin	2870	Delmenhorst	Kammerci	Italiener-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat, 04432/1610
Ständiger Termin	2913	Apen	Leuchtturm	Motorrad-Klönschnack	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 10 Uhr 04409/8140
Ständiger Termin	3032	Dorfmark	Gastst. Böhmegrund	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 04261/83264
Ständiger Termin	3201	Söhle/Nettlingen	"Vor Holzer Rast"	MZ-Stammtisch	Jeden letzten Samstag in Monat ab 13 Uhr, 05121/25560
Ständiger Termin	3341	Wittmar	Waldhaus zur Asse	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 18 Uhr, 0531/696965
Ständiger Termin	4542	Teeklenburg	Gasthof Römerkrug	Klassiker-Stammtisch	Jeden Mittwoch, INFO: Klaus 05405/3382
Ständiger Termin	4740	Oelde	Gasthof Geisterholz	Wasserbüffelstammtisch	Jeden letzten Samstag im Monat ab 17 Uhr
Ständiger Termin	4952	Porta Westfalica	Porta Café (B61)	SR 500-Treffen	Jeden 2. Donnerstag im Monat, 20.00 Uhr, 0571/44484
Ständiger Termin	5100	Aachen	Parkpl. Siegel	Ausfahrt, 50er Jahre Kräder	Jeden Sonntag ab 10 Uhr, H. Heiliger, 0241/511556
Ständiger Termin	5563	Kröv/Mosel	Gastst. Sportplatz	Motorrad-Stammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr 06571/84 49
Ständiger Termin	5568	Daun-Pützborn	"Zur alten Schmiede"	Veteranenstammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 19 Uhr, Tel. 06952/4331
Ständiger Termin	5568	Daun-Pützborn	"Zur alten Schmiede"	Kawa-Stammtisch	Jeden 2. Freitag im Monat ab 19 Uhr, Tel. 06952/4331
Ständiger Termin	6101	Pfaffen-Beefurt	Gasthof Waldklaus	Engländerstammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 069/571397
Ständiger Termin	6537	Gensingen	Hotel zum Adler	Veteranen-Stammtisch	Jeden Montag ab 20 Uhr 06704/2208
Ständiger Termin	7129	Eibensbach-Güglingen	Felsenkeller	Veteranen-Fahrer-Stt.	Jeden letzten Sonntag im Monat ab 9.30 Uhr
Ständiger Termin	7176	Braunsbach/Kocher	Gasthof Löwen	Oldie-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat 19 Uhr. Info 07183/41595
Ständiger Termin	7445	Bempflingen	Sportheim Waldeck	Heinkel-Stammtisch	Jeden 3. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 07123/34 5 66
Ständiger Termin	7800	Freiburg	Pizzeria Kroneneck	Italo-Stammtisch	Jeden Freitag ab 20.30 Uhr 0761/64611
Ständiger Termin	7900	Ulm	Cafe Rialto	Klassiker-Stammtisch	Jeden Donnerstag ab 19 Uhr, Info 07302/4853
Ständiger Termin	8700	Wübrg./Oberdürrbach	Waldschänke	Klassiker-Stammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 0931/83852
Ständiger Termin	8802	Oberzenn	Sound Island	Moto Italia Stammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 19 Uhr 09844/671
Ständiger Termin	8823	Muhr am See	Gasthof Mönchswald	Oldie-Stammtisch	Jeden 3. Freitag ab 20 Uhr 09831/9149, ab 18 Uhr
Ständiger Termin	CH	Herrliberg, Zürichsee	Restaurant Blümlisalp	Oldistammtisch	Jeden Donnerstag ab 19.30 Uhr bei gutem Wetter, 004119232816

**ES GAB VIELE, DIE SCHWARZ SAHEN.  
JETZT SEHEN SIE GRÜN-WEISS.**



**MZ und grün-weiß - wie das alte DKW-Zeichen. Die neue MuZ wird mit der Entwicklung einer neuen, aber MZ-spezifischen Produktpalette von 50 bis 650 ccm, von neuen, umweltgerechten Motoren und Technologien für frischen Wind auf dem Motorrad- und Zweiradmarkt sorgen. Also fahren Sie auf MuZ ab und lassen sich den Wind um die Nase wehen.**

**MuZ MOTORRAD- UND ZWEIRADWERK GMBH**

**POSTFACH 70 NEUE MARIENBERGER STRASSE 189 0-9360 ZSCHOPAU**

**TEL. 03-725-44-0 FAX 03-725-44-388**

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

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

**DIE ZEITSCHRIFT - INHALT**

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

**Chefredakteur:**  
Rainer Baues (verantwortlich)

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

**Fotos & Titelrealisation:**  
Baues Offset Druck

**Fotos:**  
Wolfgang Schellenberger (Schello),  
Rainer Baues, Uwe Kremer

**Layout:**  
Uwe Kremer, Martina Wessels

**DIE ZEITSCHRIFT - ORGANISATION**

Erscheinungsweise: Monatlich am 15.

**Vertrieb:**  
Ute Nennstiel  
Verkaufspreis 5,90 DM/Heft  
Verkaufspreis Österreich 50 ÖS/Heft  
Verkaufspreis Schweiz 5,90 sfr/Heft  
Abonnement: zwölf Ausgaben 59,90  
DM inkl. Versand und Mehrwert-  
steuer  
Abonnement Ausland: 69,00 DM  
inkl. Versand, 89,00 DM inkl. Luft-  
postversand

**Druck:**  
Baues Offsetdruck, Am Deich 57,  
2800 Bremen I

**DIE ANZEIGEN**

**Verantwortlich für Anzeigen:**  
Die GbR

**Anzeigenschluß:**  
Jeweils am 20. des Vormonats

**Anzeigenpreise:**  
Private Fließsatzanzeigen bis zu 200  
Zeichen sind für Abonnenten kosten-  
los. Für gewerbliche Anzeigen gilt  
Preisliste 4 vom 15. Mai 1991. Der  
Verlag behält sich vor, Anzeigen ab-  
zulehnen.

**KLEINGEDRUCKTES**  
Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Alle Artikel werden nach bestem Wissen  
aber ohne Gewähr veröffentlicht. Die Zeitung und alle in ihr enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich  
geschützt. Eine Verwertung ohne Einwilligung des Verlags ist strafbar.  
GUMMIKUH® ist ein eingetragenes und geschütztes Warenzeichen

**nicht auf Spitzengeschwindigkeit getrimmt  
aber, aber-  
leistungsstark  
zuverlässig  
dauerhaft**

**SACHS 150  
VIERGANG**

**F&S**

**FICHEL & SACHS AG SCHWEINFURT · M**  
GUMMIKUH & PAST perfect 15. September 1992







# Norton Navigator

350 ccm OHV-Motoren • Bj. 1960-65 • Bohrung  
63 mm • Hub. 56 mm • 22 PS bei 7000/min

