

4. Jahrgang  
T10856E

# GUMMIKUH &

5,90 DM  
öS 50 · sfr 5,90

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

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

**PAST**  
*perfect*

10 • 1992  
15. Oktober 1992 bis  
14. November 1992





# INHALTS- & BESTELL-SERVICE

Schwerpunkthemen		Typenkunde		Motorzeichnungen		Technik		Testberichte	
Adler	4	Silk-Zweitakter	23	Horex Resident	12	Löten I	37	Adler MB 250 S	28
AJS 350 16C (Trial)	14	Triumph (D)	6	Horex Resident	31	Löten II	39	Adler M 250 S	39
AWO 425	13	URS	35	Jawa 350	25	Materialanalyse	35	Ardie BD 176	29
Barbour-Bekleidung	34	Velocette I	27	Maico 175 SS	19	Pannenhilfeschema	33	BMW R26	13
BMW 256 von Walter Zeller	30	Velocette II	28	NSU Lux	24	Pulverbeschichten	39	BMW R 50	36
BMW R51/3+R50/5	25	Velorex	38	NSU Superfox	9	Öl I	8	BMW R 75/5	39
BMW R 61	7	Veteranen-Trial	27	Panther KS 150	16	Öl II	9	Bücker Ilona II	27
BMW R90S-Rennmaschine	32	Victoria	7	Simson Sport mit Stoye-SW	37	Öl III	10	DKW RT 175 S	30
BMW von Beinke	37	Vincent von E. Kruse	16	Suzuki GT 750	23	Öl und Chemie	30	DKW RT 200S	13
BSA A 10	32	Westphal, Robert	20	Triumph Boss	26	Öls, Eigenschaften des-	33	DKW RT 250/2	20
BSA A 65	38	Biographie	20	Triumph Cornet	32	Regler, elektronische-	37	Ducati 350 Scrambler	14
BSA Gold Star Motor	20	Zündapp	1	Triumph Speed Twin	33	Reglereinbau	39	Ducati 750GT	23
BSA Twins I	8	Zündapp I	15	Triumph twenty one	18	Schaltzeichen	38	Dürkopp M 125A	11
BSA Twins II	9	Zündapp II	16	Victoria Swing	17	Schrauben I	4	Gilera 150	21
BSA/Norton Café Racer	12					Schrauben II	5	Hercules 125 BW	37
Bücker-Werke	20					Schrauben III	6	Hoffmann Gouverneur	24
DKW	3					Schrauben IV	7	Horex Regina 2	22
DKW-IFA-MZ	36					Simmerringe I	8	Horex Regina 350	4
Dnepr MT 16TWD	9					Simmerringe II	9	IFA BK 350	28
Dnepr-Gespann	27					Simmerringe III	10	JAWA 350	30
Ducati 900 SS	31					Simmerringe IV	11	Laverda 750S	12
Eigenbau BSA-Basis	31					Technik gestern & heute I	30	Moto Guzzi Nuovo Falcone	10
EMW R35/3	11					Technik gestern & heute II	31	MV Agusta 125	16
Express-Werke	12					Vergaser I	1	MZ ES 250	15
Federbettrahmen	24					Vergaser II	2	NSU Max	34
Fortschritt???	30					Vergaser III	3	Puch 125 SV(S) 175 SV(S)	38
Gespann KS	17					Vergaser IV	4	Puch 250SG	19
mit Panhard-Motor	17					Vergaser V	5	Puch 250TF	26
Harley-Davidson	29					Zweitakt-Schmierung	19	Triumph BDG 250H	9
Hercules-Nürnberg I	31							Triumph Boss	31
Hercules-Nürnberg II	32							Triumph T 120R	18
Hertweck, Carl	35							Velocette Venom Clubman	3
Honda in den 60er Jahren	28							Victoria KR 26 N	6
Honda CB 500 F	10							Yamaha XS 650	33
Horex	5							Zündapp 200S	17
IFA BK 350	35							Zündapp 250S Trophy	7
IFA RT125	14							Zündapp KS 601	32
ILO-Motoren	23							Zündapp Norma	29
Island, Mit dem Gespann in-	34								
Isle of Man	14								
JAP-Norton	37								
Jawa-Norton Manx	20								
Kawasaki Z 200	13								
Laverda 750 SF	33								
Maico	8								
Metisse G50 Mountaineer	36								
Moto Guzzi I	25								
Moto Guzzi II	26								
Moto Guzzi	9								
Münch	26								
Museum Augustusburg	31								
MZ - Die Geschichte	24								
MZ ES 250	18								
MZ RT 125	21								
MZ BK 350	15								
Norton Commando	19								
Norton Federbett	24								
Norton Manx	20								
mit Jawa Motor	20								
Norton/BSA Café Racer	12								
Norton von E. Kruse	16								
NSU	2								
Parilla 175 Sport	34								
Competizione Bialbero	34								
Rickman-Story I	21								
Rickman-Story II	22								
Rickman-Story III	24								
Sanglas 500 S	11								
Schottenring 1991	28								

UNTERWEGS		SPORT		AKTUELL		GESCHICHTE		TECHNIK		RUBRIKEN	
Fahrbericht		Sandbahnrennen	40	Unfallstory		Die Rudge 250 aus Bremen	50	Wußten Sie schon...	36	Titel	
Hot-Red-Harley-Davidson	4	in Deutschland	40	Manöverkritik	48	Otto und seine NSU Sport	20	Warnblinker	38	Nordbayer. Zuverlässigkeitsfahrt	
						Der T-Motor	46	Elektrik:		bei Nürnberg. Die zerbrochene	
								DKW Elektrik, Teil 1	43	Elastic stand einsam am Wege!	
										(Foto: Archiv Rogge)	1
										Korrespondenz	11
										Typenkunde	
										MV 750 S	18
										Kleinanzeigen	
										Such & Find	22
										Treffen & Termine	34
										Impressum	35
										Leser-Service	2
										Motorgalerie	
										BMW R 69 S	56

GUMMIKUH & PAST PERFECT AUSGABE 41



Alan Cathcart erzählt die Geschichte eines Harley-Davidson Bastards aus KH, KR und XL. Baujahr 1954. Ab Seite 4

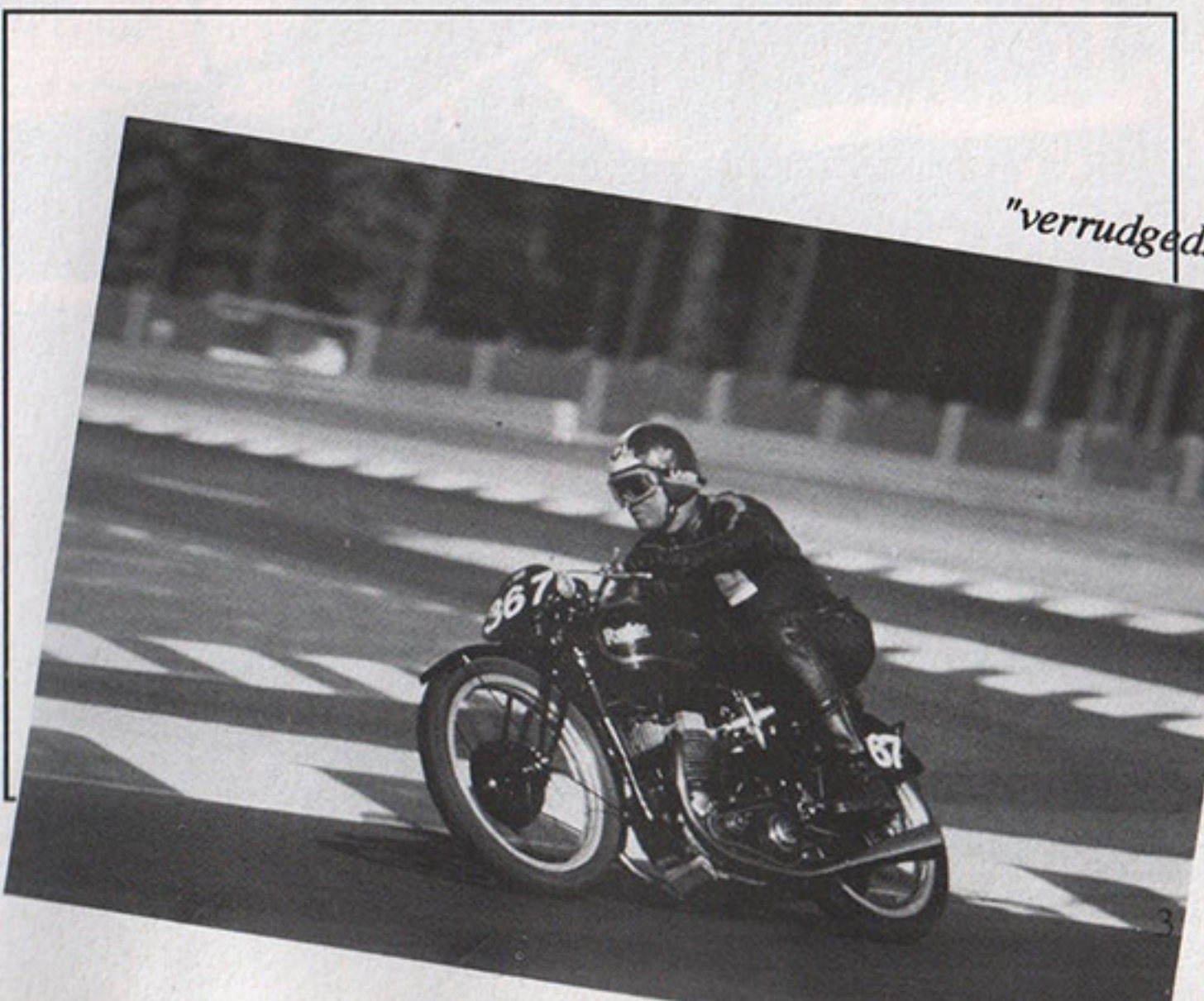


Man traf sich in Sinsheim beim Auto & Technik Museum: Reinhard Hopp mit seiner Honda CB 450 Scrambler. Seite 16



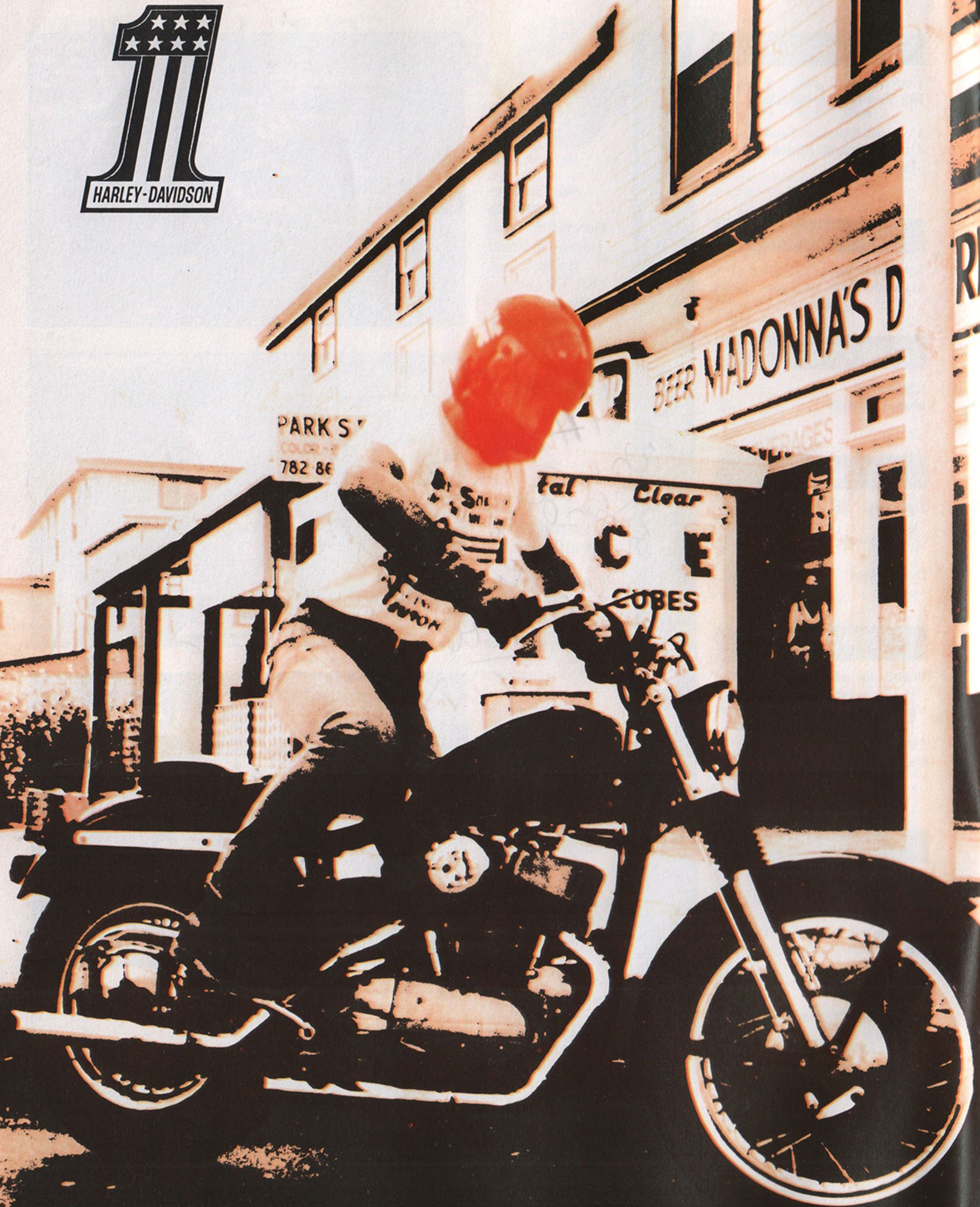
Ein neuer DKW-Schlager  
**DKW-Sport 250**  
 Die Maschine für schneidige Fahrer  
 DKW-Qualität und nur RM. 750.-  
**DKW-Ramsauer, Velbert**

Obering. Siegfried Rauch führt uns weiter in die Mysterien der hauseigenen DKW-Elektrik der Vorkriegsmaschinen aus Zschopau. Seite 43



Rudge Withworth, Coventry: Ein Name, der die Fans elektrisiert. Dr. Helmut Krackowizer hängt seit den 30er Jahren an dieser Marke. Seite 50





Starten nach der »Joe Cool« Methode - Bud machts möglich.

Zu den ur-amerikanischsten Dingen zählen sowohl Harley-Davidson Motorräder (solange sie zwei Zylinder haben), als auch vierrädrige "Hot-Rod"-Fahrzeuge, aufgemotzte, tiefergelegte, breitere Oldtimer (deren Besitzer in deutschen Veteranenclubs höchstens geteert, gefedert und gevierteilt gerne gesehen wären). Eine gute Zusammenführung dieser Dinge stellt die KH-Harley von Pat Conroy dar.

Die Maschine ist mindestens so seltsam wie ihr Besitzer, ein gebürtiger Ire aus Pennsylvania, knapp über 50, davon ein Vierteljahrhundert mit Freude und Auszeichnungen Dirt-Track-(Aschenbahn) Fahrer. Diese Rennen sind vorbei, aber als wiedergeborener Straßenrennfahrer, unterwegs mit Harleys bei amerikanischen Veteranenveranstaltungen, erinnert er sich mit Sehnsucht an die Ovale der sechziger Jahre. "Ich gewann meine ersten Punkte auf einer Bultaco, aber 1966 wechselte ich zu den Big Bikes, zu einer Zeit, als ein harter Kampf zwischen Triumph und Harley herrschte. Ich konnte mich nicht zwischen ihnen entscheiden. Mein erstes Motorrad war nämlich eine 54er Triumph-Twin, danach ging ich zu Harley - wegen des V-Motors, glaube ich. Dumm war auch, daß ich in dieser Zeit in einem Harley-Shop arbeitete und in der Freizeit eine Triumph zu fahren, das hätte nicht so gut ausgesehen. So machte ich einen Deal mit einem Jungen namens Eddie Atkins, der eine Harley KR 'Flathead' (Seitenventiler) Rennmaschine in gutem Zustand verkaufen wollte. Wir machten den Deal während der Qualifikationsrennen, dann fuhr er los, gewann seinen Lauf und auch das Finale in der Profi-Klasse, ich tat das Gleiche



Überdimensionale Hupe - bei der Akustik der Maschine muß sie sich mächtig anstrengen.

che in der Amateur-Klasse! Verflucht, ich als Greenhorn gewann gleich meine ersten beiden Rennen. Eddie und ich einigten uns, den gemeinsamen Preis zu teilen, in der Nacht setzten wir den größten Teil in Bier um!" Über die nächsten Jahre erlebte Pat Conroy mit seiner Harley-Davidson Nr. 55KR1991, also einer 1955er Version des ehrwürdigen SV-Renners, viele Erfolge bei Dirt-Track-Rennen im Nordosten der USA. "Ich war kein Serien-Gewinner", grinst Pat, "aber die KR war eine so gute Maschine, daß ich meine Punkte für die Profi-Klasse schon in einem Jahr zusammen hatte - 1966. Stell dir vor, gleich nach einer Bultaco - Junge, das schlägt ein! Ich brauchte einige

Zeit, um genug Mut anzusammeln, sie in Kurven hinten driften zu lassen, aber eines Tages faßte ich mir ein Herz und - wow, es funktionierte! Wir hatten damals keine Bremsen - nicht einmal am Hinterrad, wie heutzutage, aber nach einer Weile bekam man ein sehr gutes Gefühl für's quer durch die Kurve schrubben. Ich hatte eine Menge Erfolg, besonders auf dem Kurs im Schwarzenviertel von Washington D.C., Vista Speedway genannt; es war ein verrufener Kurs, rau und schwierig, wellig und unruhig, und in der Mitte war der New Crystal ballroom, eine überfüllte Bierschänke, Restaurant, Tanzhalle - du kennst das. Die meisten von uns Fahrern waren Weiße, aber die



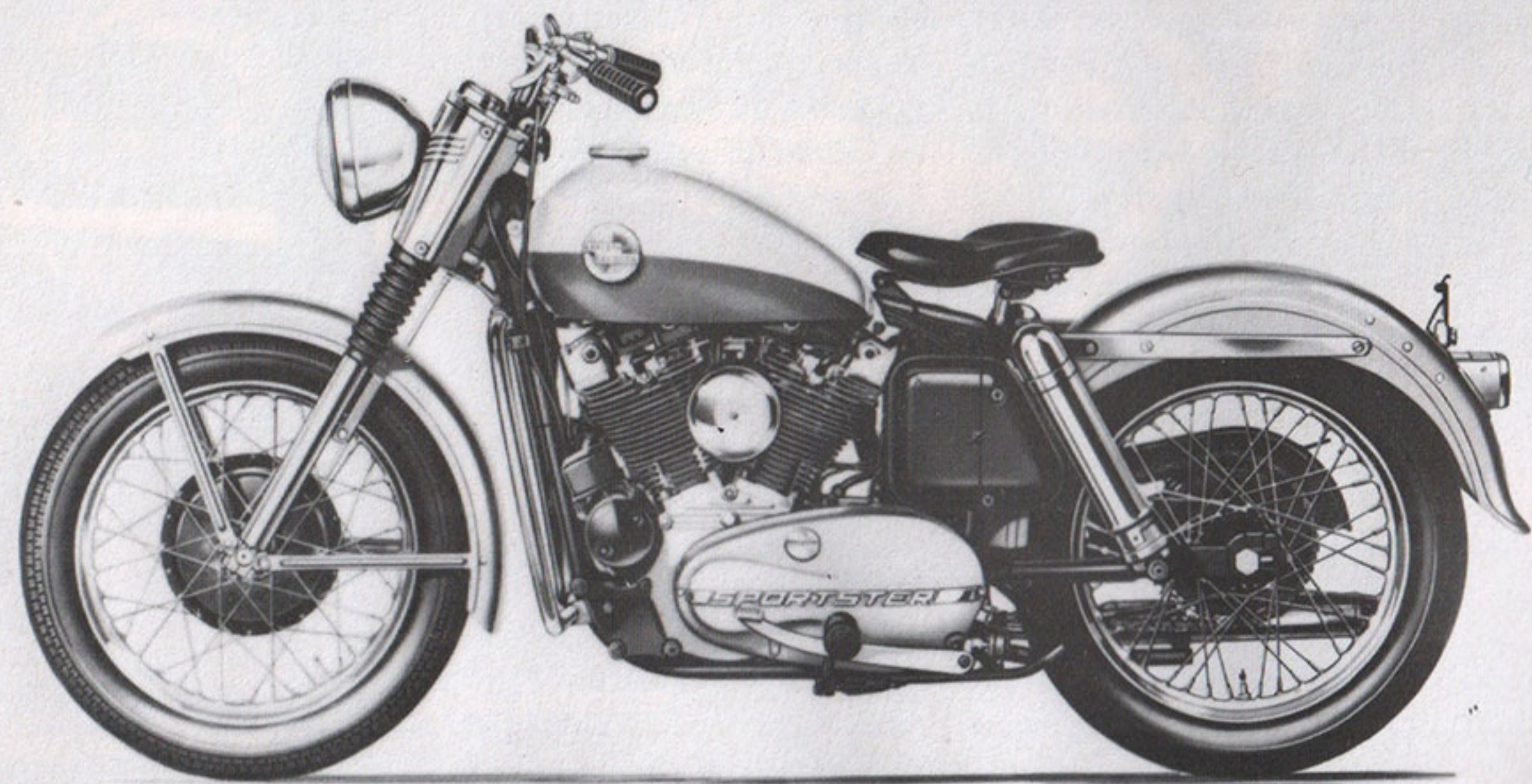


Schwarzen, die nachts zum tanzen und feiern ins Crystal gingen, liebten die Motorradrennen. Wir fühlten uns wie Gladiatoren - es war wunderbar! Die Tracks sind vorbei, genauso wie die alten Zeiten, aber an Feiertagen und im Urlaub meine KH "hot rod" zu fahren, bringt das alles wieder zurück." Das klingt alles nach sehr guten Argumenten, ein Motorrad zu besitzen, oder im Fall PC und seiner KR, eins zu bauen. "In den Sechzigern wollte ich immer eine 55 cu.in. (883 ccm) Maschine, schlimmstenfalls eine KH Sportster, aber ich habe alle Hoffnung auf einen KR-Renner gesetzt, so stand eine "Street-Rod" außer Frage. Dann passierten zwei Dinge: Ein Junge kam in den Laden mit einem zerlegten KH-Motor, und ich kaufte ihm das Ding gleich ab, und 1968 bekam ich den Straßenrennbazillus und fuhr die KR in Daytona. Zur damaligen Zeit konnte man noch die ganze Saison Dirt-Track fahren, den Motor im Winter überholen, eine Schwinge und ein paar Bremsen anbauen, sich einen schöneren und größeren Tank ausborgen und das gleiche Krad im 200 Meilen Rennen in Daytona einsetzen. So tat ich es - und Junge, war das ein Kick!" Ein gerissenes Ventil fünf Runden vor Schluß der 68er Daytona 200 konnte Pats neuen

Enthusiasmus für den Straßensport nicht erschüttern, zu Hause orderte er sofort einen "Widman"-Rahmen, einen Nachbau des

**oben:**  
»Smokey« Joe Leonard auf KR beim Versuch, sie wieder hinzustellen (1954).

**links:** Die Ur-Sportster XL von 1957.

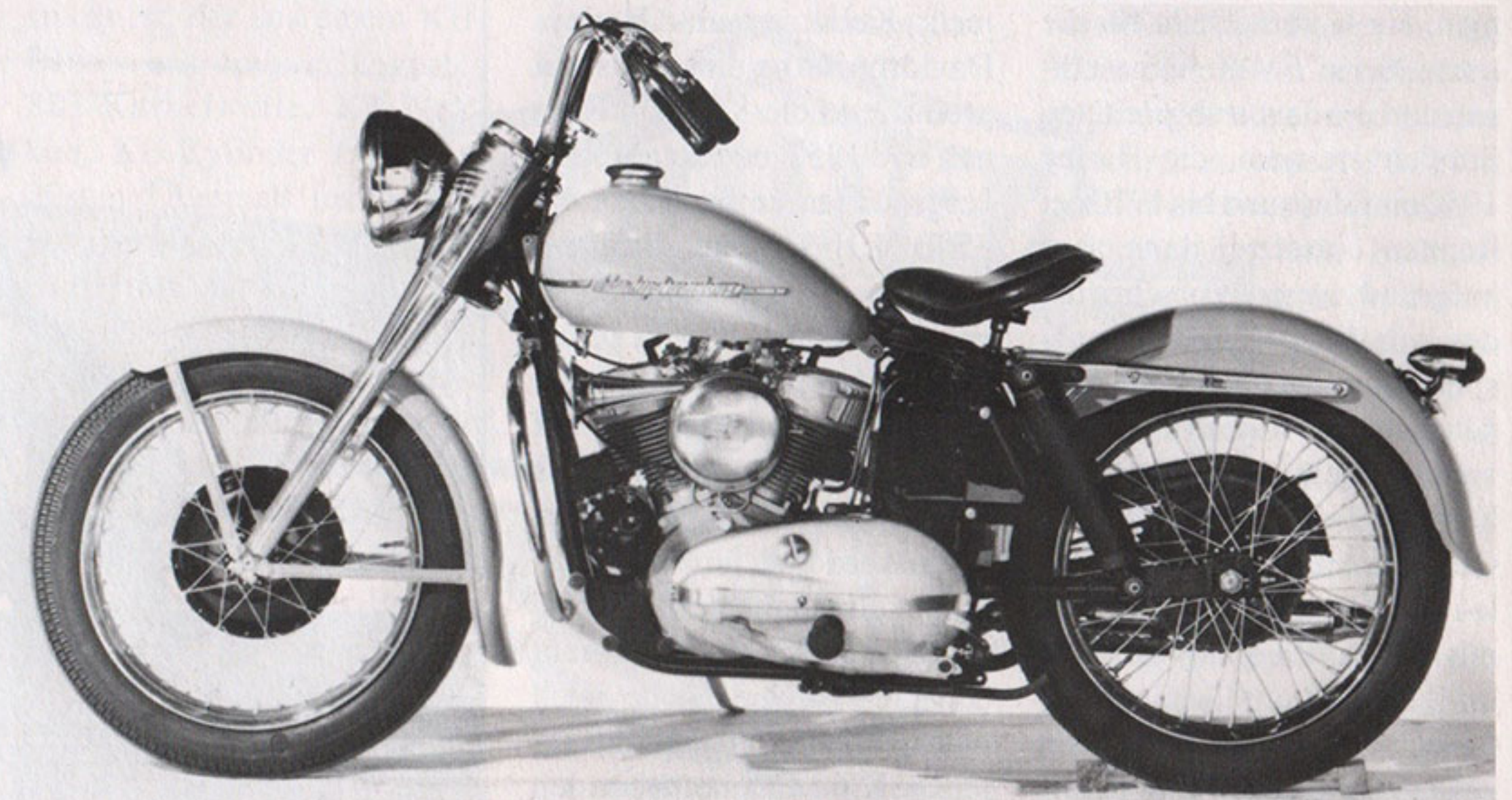


Harley "Lowboy"-Rahmens, und baute den KR-Motor ein. Er setzt das Resultat heute noch mit Erfolg beim US Vintage road racing ein. Vor zwanzig Jahren hinterließ es ihm einen überflüssigen 1955er KR-Rahmen. Dazu kam der unlängst erworbene, zerlegte KH-Motor. Es dauerte noch 15 Jahre, bis allmählich das Motorrad entstand, welches auf den Photos zu sehen ist. Aber dabei ist Pat einer von denen, die Dinge auf ihre eigene Art erledigen, wann und wie es ihm gefällt! Das Resultat ist ein zweirädriges Equivalent zum 55er Chevy, ein Auszug aus dem mittelfünftziger "Hot-rodding" und Star zahlloser Filme von "Two Lane Blacktop" bis "American Graffiti": Ein klassisches Stück Amerika auf Rädern. Einer der Gründe für den langsamen Fortschritt des Patienten war, daß die richtigen Teile zum richtigen Preis beschafft werden mußten. "Ich wußte, was ich in das Motorrad stecken wollte", erklärt er, "also war es die Frage, woher die Teile kommen sollten, dann konnte alles zusammengebaut werden. Ich war sehr zufrieden mit dem, was herauskam, und ich genoß

die Vorstellung, es eines Tages fertig zu haben und zu fahren." Für die hot-rod-Harley wurde der KR-Dirt-Racer Rahmen gebraucht, ein zweiteiliges geschraubtes Rohrchassis mit zwei Unterzügen und einem Rückrohr, verbunden mit einem gegossenen Steuerkopf,

weil das Modell in der Harley-Davidson Geschichte zu dem erfolglosesten zählt, was jemals aus Milwaukee kam - somit ist es auch eines der seltensten. Es wurde nach kurzer Bauzeit 1957 von den OHV-Sportstern (X-Modelle) abgelöst. "Ich wollte ein Motorrad,

Vorderbau - Gabel, Bremse, Lampe, Rad, Schutzblech und Lenkungsämpfer. Die hinteren Stoßdämpfer sind ein paar sehr seltene Rennteile, die nur ein oder zwei Jahre von Harley für die TT und Straßenrennen angeboten wurden - bis der Hersteller pleite machte. Der



außerdem mit Sattelhalter und deutlich erkennbaren "Tomahawk"-Motorbefestigungen hinten. Pat widerstand dem Versuch, eine in allen Punkten originale 55er KH-Sportster zu rekonstruieren, nicht zuletzt,

woran man Spaß beim bauen und fahren hat und nicht, um damit anderen Jungs auf Treffen die Show zu stehen", sagt Pat. "Also kaufte ich mir eine 66er XLCH-Sportster und übernahm davon den ganzen

hintere Kotflügel ist zwar aus den XLCH-Beständen, dessen Halter sind jedoch XLR-TT-Aluminiumteile. Das Hinterrad ist eine etwas breitere Alufelge aus Kalifornien, in die ich die XLCH-Nabe eingespeicht habe. Der Sitz ist original K-Sportster, aber der Benzintank ist ein nachgebautes KR-Teil mit der gleichen Silhouette wie das Original, jedoch 5 cm breiter - mehr Inhalt bei gleichem Profil - ich mag den rassigen Look, den er der Maschine gibt - und ich brauche nicht alle 40 Meilen zum Tanken anzuhalten." In der Frühzeit seines Projektes, vor 15 Jahren, erhandelte Pat Conroy sich einen KH-Motor ohne



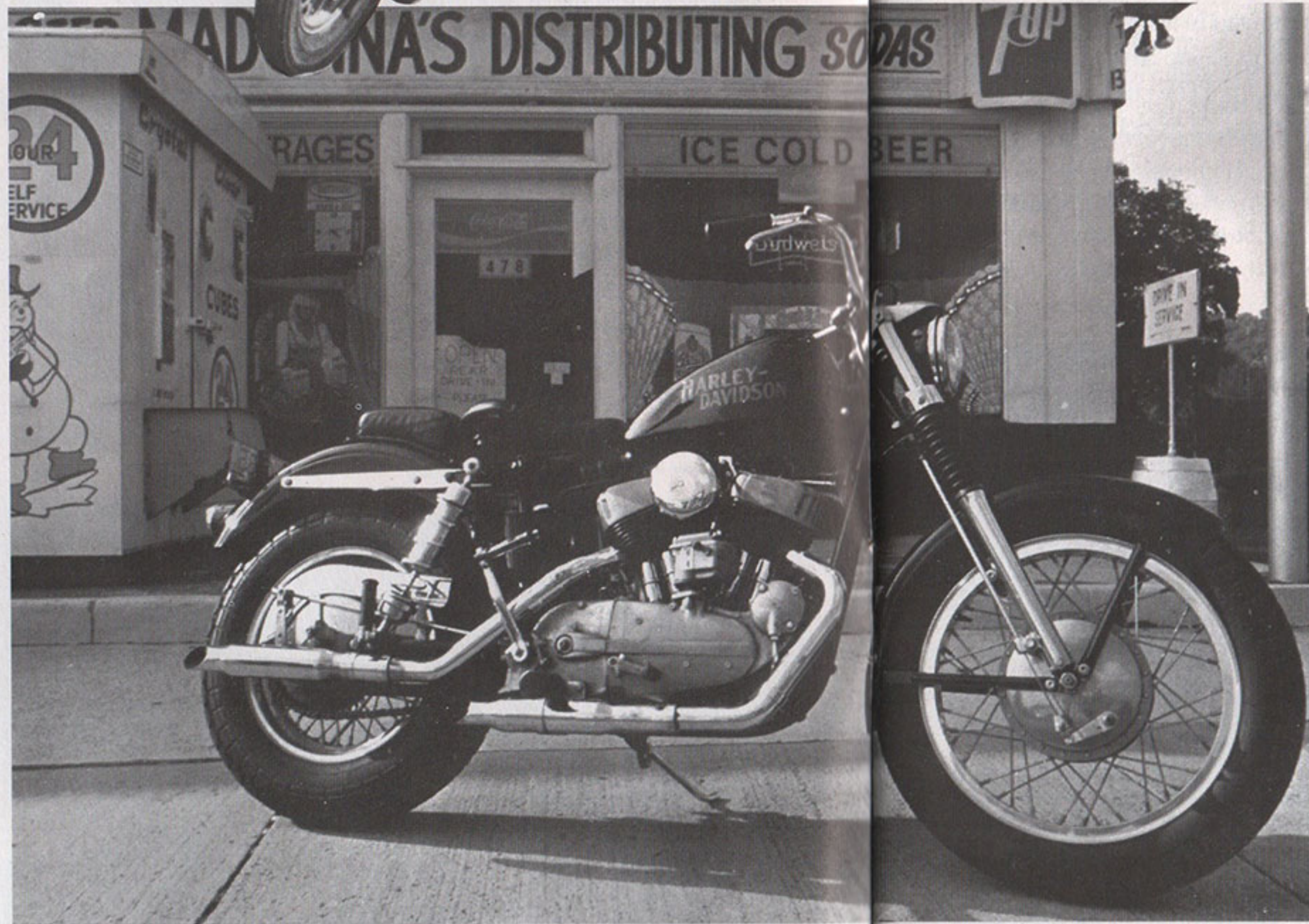
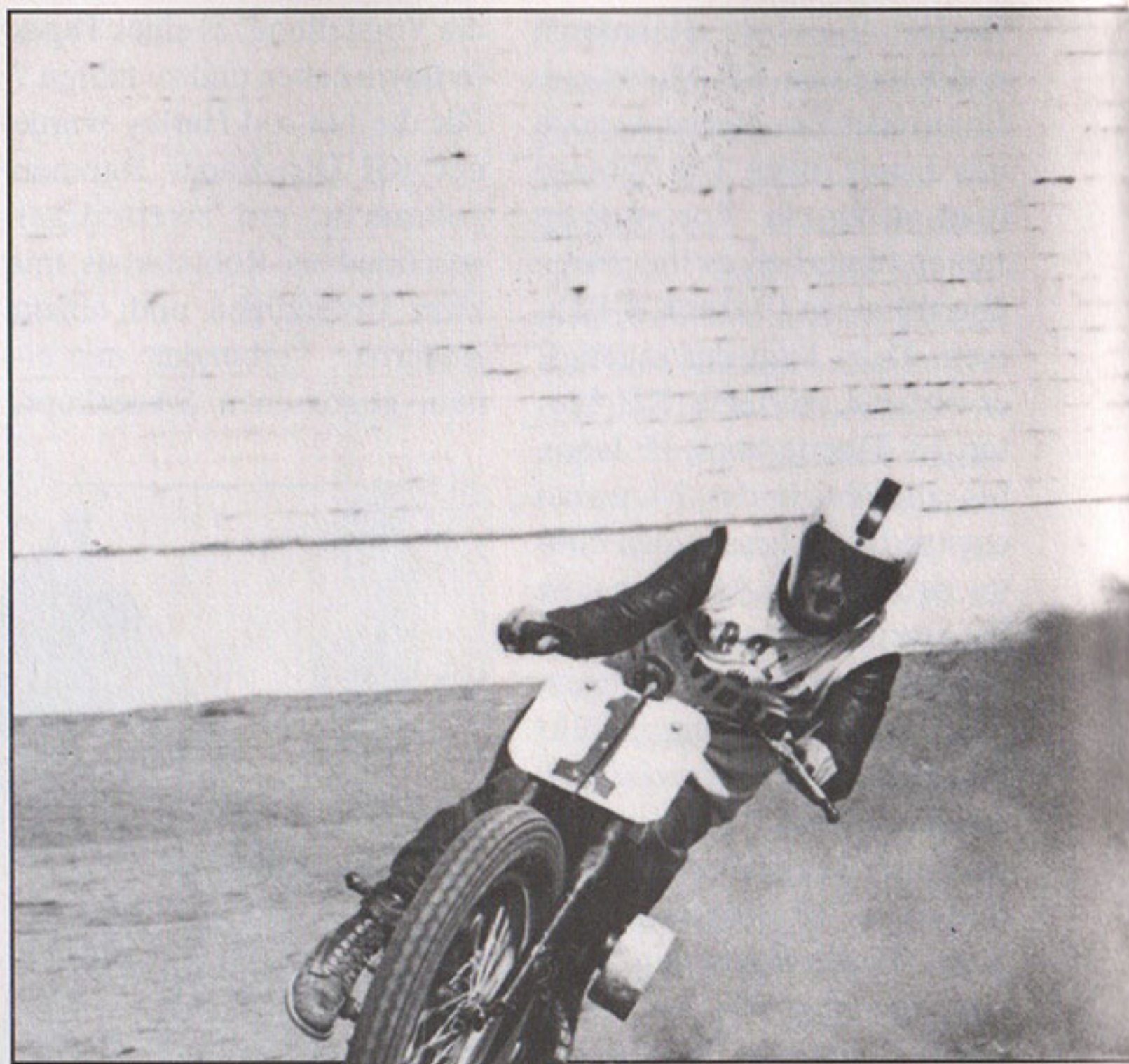
**oben:** Ein frühes K-Modell von 1952, mit »Buckhorn«-Lenker.

**links:** 66er Sportster-Gabel und 16" Hinterad lassen Pat's KH recht modern aussehen.



komplettes Getriebe gegen einen ganzen Pick-Up voller XLCH-Sportster-Teile, aber mit seinem zerlegten KR-Motor zusammen konnte er eine gute 883 ccm Maschine zusammenstellen. Für alle, die wie ich mit all den Buchstabenreihen der verschiedenen Harley-Modelle durcheinanderkommen: ein K vorne steht für die letzte Serie SV-Rennmaschinen und die davon abgeleiteten Straßenversionen, die Harley 1952 einführt und bis 1970 bei Rennen einsetzte, dann aber aufgrund neuer Vorschriften des amerikanischen Motorsportkomitees (AMA) keinen Hubraumvorteil für Seitenventiler mehr erhielt (und die Entwicklung des XR 750 OHV-Renners forcieren mußte). Die KR war die erste Harley mit einem Viergang-Getriebe und einer "ausländischen" Fußschaltung - im Gegensatz zu der ehrwürdigen WR-Rennmaschine, die immer noch eine Handschaltung hatte. Eine Handkupplung gehörte dazu und, jedoch nur in der ersten Zeit, nach Wahl eine Hinter-

radfederung für TT und Straßenrennen, ersteres eine von der AMA eingeführte Kombination aus Dirt-Track mit Moto-Cross-artigen Hügeln. Die KR hatte 750 ccm, das Maximalste, was in jeglicher Art von Rennen erlaubt war, seltsamerweise waren in den TT-Veranstaltungen jedoch mehr Kubik erlaubt. Harley-Davidson nutzte dieses aus und produzierte die 883 ccm Renner, und 1957, nur für ein Jahr, vergrößerten sie den Motor der 750er KH-Sportster Straßenmaschine (welche mit einem gedrosselten KR-Motor, Teleskopgabel und Hinterradschwinge ausgerüstet war) auf 883 ccm - bis Ende des Jahres die XLCH-OHV-Sportster herauskam und für die inzwischen einzige amerikanische Motorradfabrik eine neue Aera begann. Um die Sache noch mehr zu verkomplizieren, liefen die KK-Modelle, neben den K-Serien Roadstern, ausgerüstet mit KR-Nocken und Zylinderköpfen für die Straße. Die 883 ccm KHK wiederholte dieses Spiel in der großen Klas-



oben: Nach der Überlieferung soll der Fahrer gut auf Madonna's Dach gelandet sein.

links: Willie G. kann's nicht fassen: Man kann damit tatsächlich Rennen gewinnen (1952).

rechts: »It's good for running around the street corners!«

**Lernt heute jeder in der Fahrschule: Füße auf den Rasten ist besser!**

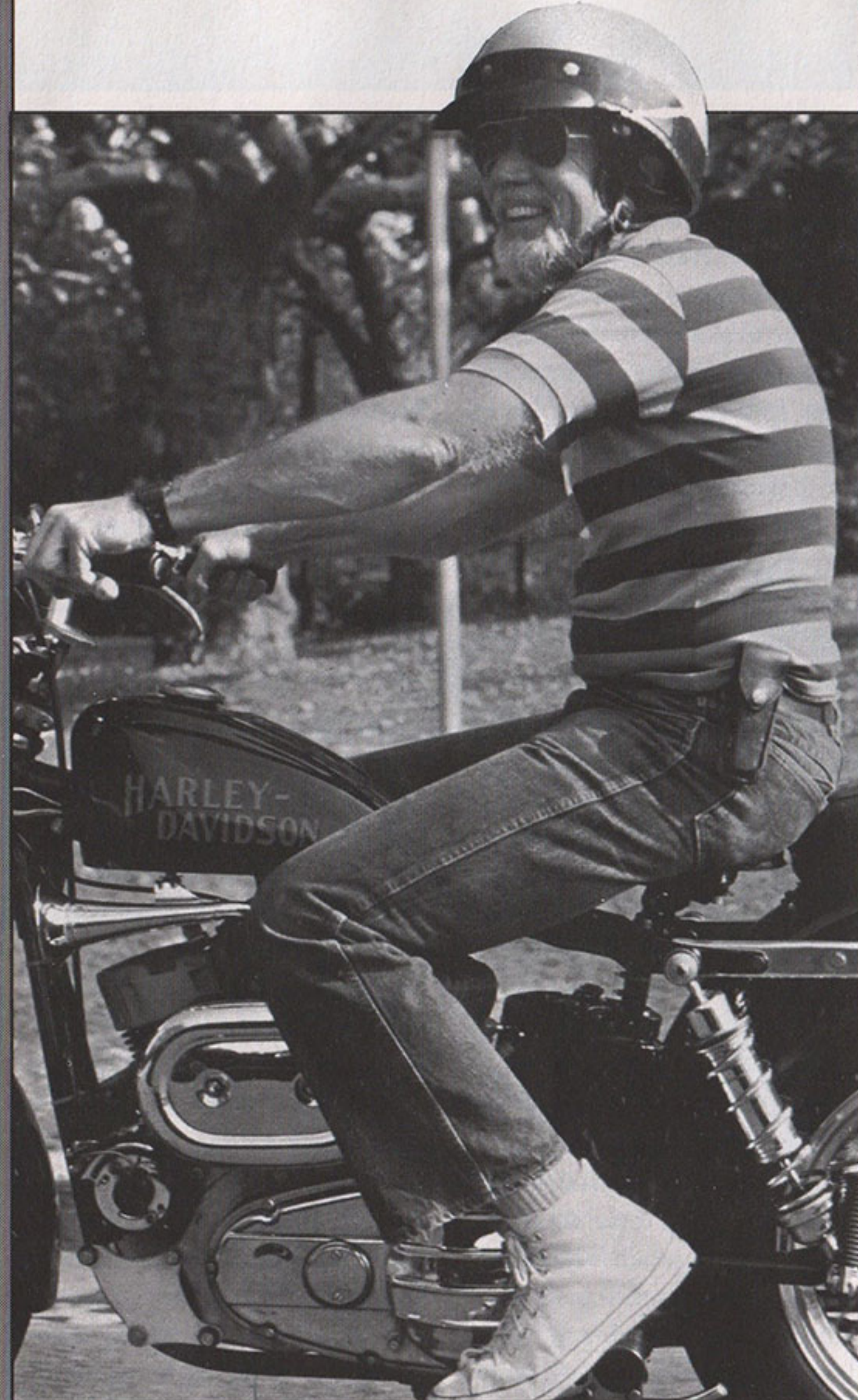
se. Durcheinander? Unterstreich alles Wichtige und merke dir, daß Pat Conroys Harley mit einem KHK-Motor bestückt ist, der aus einem KH-Block mit hubverlängerter 883-Kurbelwelle, KR-Nocken, KH-Zylinder (mit dem 20sten Übermaß inzwischen auf über 900 ccm), KH-Primärtrieb mit herausnehmbarer Zwischenwand zum Getriebe, so daß bei Getriebearbeiten nicht das Motorgehäuse getrennt werden muß, und den dickeren KHR-Stößelstangen, welche die Verwendung von doppelten KR-Ventilfedern erlaubt, besteht. Viele der anderen Teile sind von der KHK! Die Kolben sind jedoch mit 7:1 Verdichtung serienmäßige KH-Teile, was ausreichend ist, weil (wie der Besitzer erwähnt) es schon so nicht gerade leicht ist, das Biest in Bewegung zu setzen, ohne den richtigen "Knack" und ein Paar dickbesohlter "Herman"-Stiefel. Man muß mit sehr viel Schwung kicken - zum Schutz vor den sonst unvermeidlichen Rückschlägen, auch aus dem 36 mm Mikuni-Vergaser, der, abgesehen von den Pirelli-Reifen, Pat's einziges Zugeständnis an die Gegenwart ist. Und dann hat er noch das Anbauteil der Tu-

ning-Legende Jerry Branch, was ihm erlaubt, den Original Luftfilter zu verwenden - für einen besseren Classic-Neo-Harley-Look - Aber ich weiß nicht, ein JAPANISCHER Vergaser?! "Wenn du ein solches Motorrad besitzt, ist es sehr wichtig, daß du auf einem Berg wohnst - es ist morgens einfach besser zu starten," erklärt Pat lächelnd. "Ich brauchte sehr lange Zeit, um das richtige Kickstarter-Pedal zu finden, weil, wenn es nicht so groß und flach wäre, würdest du dir das Bein brechen, wenn du es nicht schnell genug aus der Rückschlagbahn bekommst. Du gehst wochenlang am Stock, wenn du nicht auf deinen Fuß aufpasst!" Mit wenig Interesse am "Gelobt-sei-was-hart-macht", erlaubte ich mir, die KH mit Vorsicht anzugehen. Am einfachsten ist es, die Maschine auf den Seitenständer zu stellen, sich auf den Sattel zu knien und ihr einen kräftigen Tritt zu geben. Nach kurzer Zeit entschied ich jedoch, daß diese Möglichkeit nicht mit dem Joe-Cool-Image zusammenpaßt, welches man bei einem solchen Bike automatisch mitbekommt. Ein Kick-Ver such aus dem Stand, und auch noch nach ein Paar Bier vor einer Pizzeria, klappte erstaun-

licherweise beim ersten Mal - was einige Budweiser alles ausmachen können. Während ich die Harley durch die Vortstraßenbewege, muß ich Pat die größten Komplimente machen: Das Motorrad sieht in Bezug Ausführung und Finish aus, als wäre es aus der Fabrik, ich kann mir allerdings kaum vorstellen, daß Harley in den 50ern oder 60ern auf die Idee gekommen wäre, eine solche Maschine zu bauen. Die Sitzposition ist etwas gewöhnungsbedürftig, die linke Fußraste liegt etwa 10 cm weiter hinten als die rechte - dein Bein kann auf diese Weise besser den Luftfilterdeckel reinigen. Es sind jedoch beide Rasten weiter zurück versetzt, das wirkt zwar unamerikanisch, ist aber viel bequemer, besonders in Verbindung mit dem nach hinten gezogenen 'Buckhorn'-Lenker, welcher Harleys beste Kopie des 'Roeder' (benannt nach dem berühmten Werksfahrer der sechziger Jahre) war. Das Resultat ist eine wirklich bequeme und geschlossene Sitzposition, die nicht ermüdet und gut zu der spritzigen Charakteristik der Maschine paßt. Diese hat die Harley-übliche massive Drehmomentreserve, die den Gebrauch des rechts angebrachten kurzen Schalthebels meistens überflüssig macht. Die ersten drei Gänge werden nur zum Anfahren







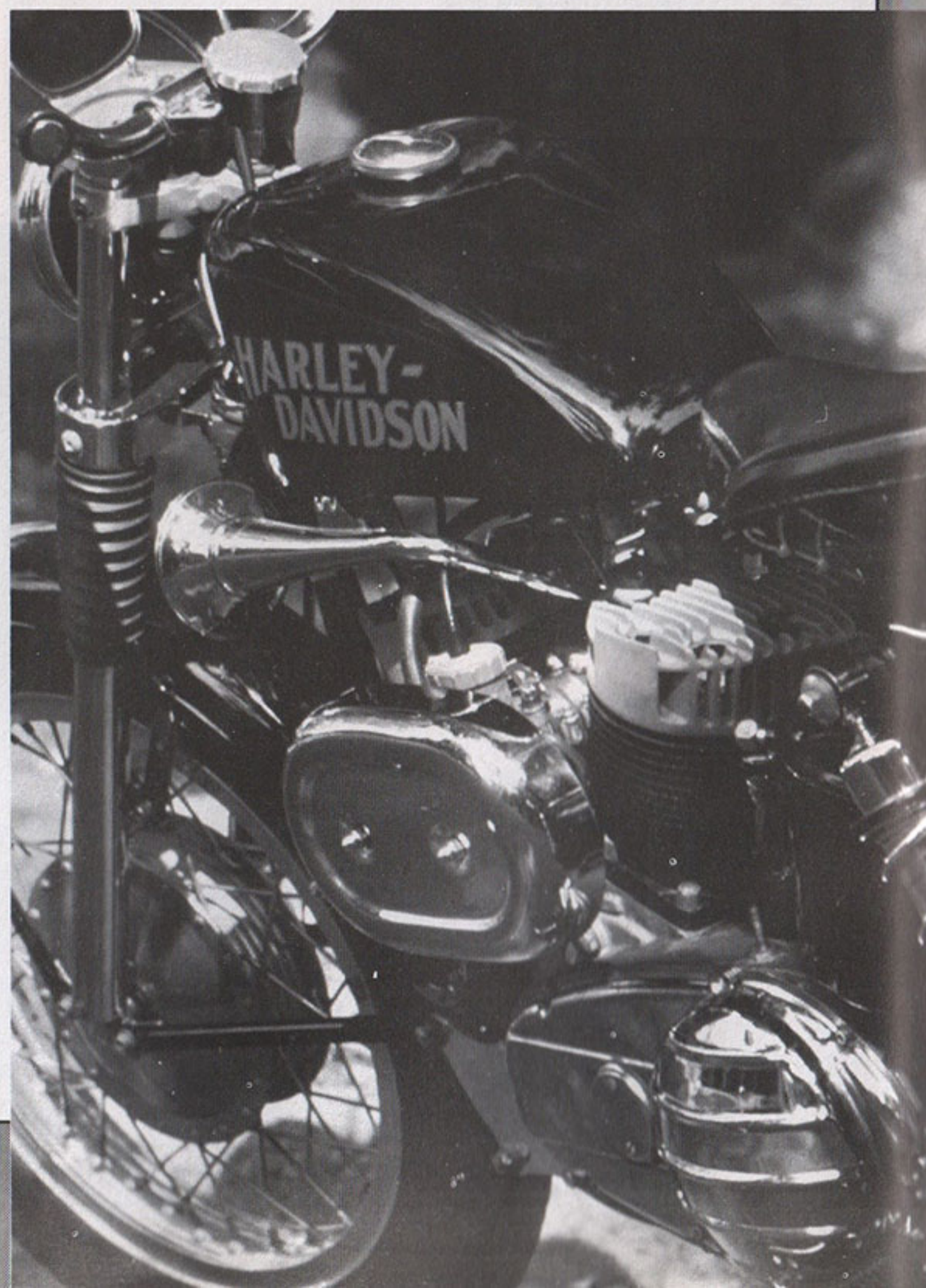
früh wie möglich planen, die Simplex-Bremse vorne ist völlig überlastet, der hinteren geht es nur minimal besser. Die vom Rennen stammenden Stoßdämpfer sind zu hart, das Hinterteil hüpfert über Schlaglöcher und Asphaltflicken und behindert den 16"-Pirelli-Reifen beim Kontakthalten in Kurven. Das Krad läuft ganz gut, dank des 19 Zoll Vorderrades und der guten Geometrie, die Sportster-Gabel ist aber total unzumutbar: viel zu hart und schlecht ansprechend im Vergleich mit europäischen Geräten dieser Zeit, gleichzeitig so schwach, das sie sich sogar von der Verzögerungsmechanik im Vorderrad so sehr verziehen läßt, daß auf dem Schutzblech deutliche Spuren vom Krümmer zu erkennen sind. Aber, wie Pat sagt, es ist auch mehr ein Krad zum Herumtuckern, nicht zum Verblasen von Ninjas auf dem Handlingkurs. Auf dieser Ebene ist es wirklich ein Genuß zu fahren - obwohl, wäre es meine, würde ich für ein gewisses Maß an Sicherheit auf der Straße eine Ceriani-

*Autor: Alan Cathcart  
Photos: Phil Masters und Harley Davidson  
Übersetzung: Udo*

benutzt, sonst kannst du immer im vierten fahren; auch wenn du mal anhalten mußt, gibt es keinen Grund, niedriger als in den dritten zu schalten. Das Ganze ist begleitet von einem Staccato alles erschütternder Auspuffklänge und einem gewissen Quantum an Vibrationen, die jedoch kaum stärker sind, als bei einem britischen Parallel-Twin. Die hervorragende Gemischaufbereitung durch den Mikuni-Vergaser verhindert jedes Patschen und Spotzen, wie man es von älteren Harley-Züchtungen sonst kennt. Der leichtgängige Gasgriff kooperiert sehr gut mit der gut zu bedienenden Kupplung. Mit ungefähr 40 PS an der Kurbelwelle - ein wirklich heißer KR-Flatheat-Renner wird auch 50 PS abliefern, genug um im Jahre 1968 Roger Reiman auf unglaubliche 149 mph (238 km/h) Durchschnittsgeschwin-

**oben: Pat Conroy startet wieder in die sechziger.**  
**unten: Die Fishdose stört wirklich: Dahinter versteckt sich der Mikuni-Schiebervergaser.**

digkeit bei den Daytona 200 zu beschleunigen - besticht sie durch gewaltiges Drehmoment, weniger durch Geschwindigkeit, genau das Richtige für Straßen-"rodding", wo der kräftige Hub von 116 mm (ja, richtig gelesen!) in seinem Element ist. Es ist nicht der einzige Grund, speziell so zu fahren, denn ironischerweise passt die befriedigende Kraftentfaltung des lebhaften Flatheatmotors nicht zum Verhalten der jüngeren Bremsen und Federung. Das KR-Fahrwerk funktioniert -aber wie Pat Conroy sagt, mußt du einen Stop so



# KORRESPONDENZ

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



## Servus Andy,

nachdem sich einer meiner Freunde mittlerweile zwei MZ TS150 für 'nen Appel und 'nen Ei ange-lacht hat und ein anderer mit dem Gedanken spielt, sich eine günstige 250er MZ als Zweitmaschine an Land zu ziehen, bin ich nun auch am überlegen, ob ich mir nicht noch eine MZ zulegen soll. Allerdings denke ich eher an ein Gespann für den Wintereinsatz.

Da Du ja der MZ-Spezialist in eurem Verein zu sein scheint, wollte ich dich mal nach deiner Meinung zu meinen bisherigen Gedankenspielen fragen. Also, ich habe mir das erst mal so gedacht: Ausgangsbasis:

1. ES 250/2-Gespann (Dieses Modell besitzt noch einen Rahmen mit Unterzug und einer Earles-Vorderradschwinge, während der Motor bereits gummigelagert ist).
  2. Motor: 5-Gang-Motor (Der TS/1-Motor würde mir von der Optik besser gefallen als der von der ETZ).
  3. Sonstiges: 300ccm (Neben dem Leistungsplus soll der leichtere Mahle-Kolben ja sogar den Kurbeltrieb entlasten).
- U.u. (größerer?) Bing- statt BVF-Vergaser
  - Neue Qualitätslager
  - ggf. Umbau auf 12 V
  - ES-Beinschilder und Klappge-

## päckträger

4. Thomas Pusch, dessen Artikel über seine Islandreise Ihr in der Ausgabe 3/92 veröffentlicht habt, hat sich zu diesem Thema wohl auch einige Gedanken gemacht. Vielleicht kannst du mir ja seine Anschrift mitteilen.

Außerdem würden mich neben deiner allgemeinen Meinung und Anregung zu meinen Überlegungen noch speziell folgende Fragen interessieren: -5. Hältst du einen anderen Rahmen bzw. Motor für geeigneter? - 6. Stimmt es, daß es für die ES-Modelle unterschiedliche Vorder- und Hinterradschwinge für Solo- bzw. für Gespannbetrieb gab? -7. Gab es bei den Superelastik-Seitenwagen über die Jahre grundlegende Änderungen bzw. Verbesserungen? - 8. Lohnt es sich für eine bessere Bremswirkung, falls möglich, ETZ-Trommelbremsen nachzurüsten? - Welche MZ-Händler können mir ggf. weiterhelfen?

**Ciao Florian Pommer**

## Moin Florian

1. Das **Fahrwerk** der ES 250/2 ist sicher das Beste, was es serienmäßig für Gespanne gibt. Eine Vergleichsfahrt mit einem Telegabelmodell sagt alles. (hab selber eins)
2. Durch den Rahmenunterzug

verbietet sich ein ETZ-Motor schon von selbst, da der mittig angebaute Krümmer nicht ohne Probleme umzuleiten ist. Den **Motor der TS/1** kann man auf zwei Arten befestigen. Entweder man schweißt (wie bei meinem) links unter den Block an die Kühlrippen ein Stück Alu, schneidet ein Gewinde hinein und schraubt ihn auf die originalen Gummiblöcke (rechts paßt das Gewindeloch für die Auspuffbefestigung); oder man schweißt an das obere Rahmenrohr eine Aufnahme für die Motorbefestigung des TS/1 und hängt ihn dort auf (soll weniger vibrieren). Daß keine dieser Maßnahmen, erst recht nicht die zweite, den Segen einer großen deutschen Institution hat, braucht wohl nicht erwähnt zu werden.

3. Einen **300 ccm Kolben** gibt es für die TS/1 meines Wissens nicht, ich habe aber mal was von 280 ccm mit geändertem Trabant-Kolben gehört.

-Einen größeren **Vergaser** als 30 mm auf keinen Fall nehmen! Thomas Pusch hat's ausprobiert. Ansonsten haben wir hier keine Erfahrungen mit anderen Marken. Edelschrauber, bitte melden!

- Neue **"West"-Lager** würde ich auf keinen Fall prophylaktisch einbauen, höchstens, wenn der Motor sowieso auf muß und dann

auch nur C3-Lager, Getriebe und Kupplungsseite Rollenlager. Übrigens läuft der Motor bei Verwendung von "Ost"-Lagern mit Nylon-Käfig ruhiger!

- Es gibt einen **elektronischen Regler**, der auf 12 V hochtransformiert. Er hat aber den Nachteil, erst bei ca. 2000 U/min einzuschalten (siehe Heft 25).

- ES-Beinschilder gibt es nur noch gebraucht (siehe Such & Find)

4. Wir haben deinen Brief weitergeleitet.

5. Siehe unter 1., was spricht gegen den Originalmotor?

6. Ja.

7. Das vordere, am SW-Rahmen angeschraubte **Befestigungsteil** wurde ab der TS-Reihe geändert, so daß bei Mischbetrieb die Boote etwas nach oben bzw. nach unten gucken.

8. Einfacher ist es, weichere asbestfreie **Bremsbeläge** (z.B. Lucas Girling MCS 890) einzubauen.

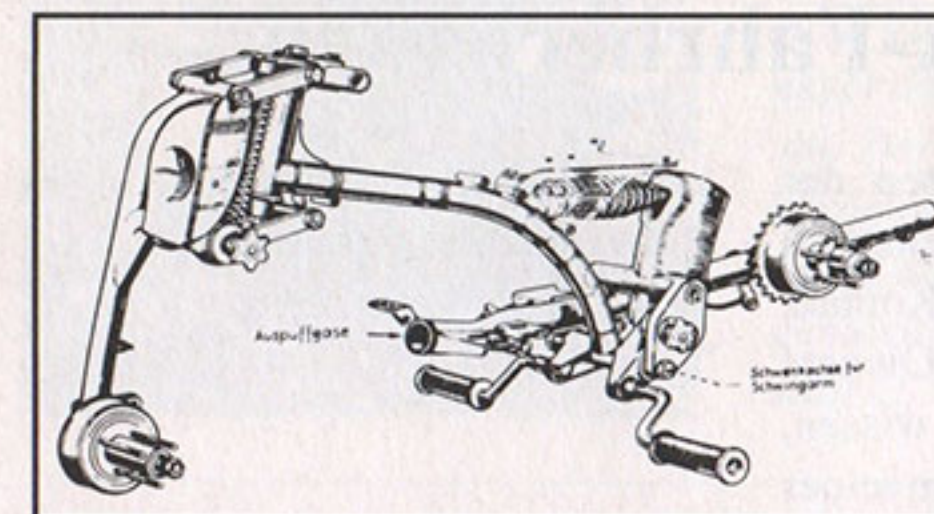
9. Zunächst mal die aus unserem **Anzeigenteil**.

In Vertretung für den vielbeschäftigten Andy

**Udo, Abt. f. illeg. Umbauten**

PS: An Deinen Freund: Da hast Du wirklich Glück gehabt, die schwimm- und tauchfähige U-MZ war sehr selten (siehe Heft 24). Sammlerstück! Zugreifen!

## Neue Imme-Ersatzteile



Der Imme-Freundeskreis hegt Pläne, Sattel- und Fahrwerksfedern für die berühmte aber seltene R 100 nachbauen zu lassen. Sein Problem ist nur, daß eine Mindestbestellmenge von 25 Federsätzen notwendig ist, diese jedoch noch

nicht zusammen zu bekommen war. Der Preis soll für alle Besteller, auch Nicht-Mitglieder, gleich sein. Schon früher hat der Club verschiedene Ersatzteile für die noch in ca. 200 Ex-

emplaren vorhandenen ungewöhnlichen Leichtmotorräder nachbauen lassen. Interessenten melden sich bei **Thomas Branherm, Ebelstraße 14, 6300 Gießen**, Telefon: 0641/72385 (ab 18.30 Uhr). **Udo**

## Aufstiegsprüfung fällt weg

Jetzt hat es auch Verkehrsminister Krause mitbekommen: Eine Führerscheinprüfung reicht!

Bis Frühjahr 1993 soll die "Aufstiegsprüfung" zum Fahren stärkerer Motorräder wegfallen. Die EG-Richtlinien hatten dieses schon länger vorgeschrieben.

Das gilt auch für alle 1-Aspiranten, die den IA haben!

"Allerdings werde hier zur Zeit überlegt, wie das dann Übergangsweise entstehende Ausbildungsdefizit z.B. durch eine ergänzende Einweisung auf schweren Maschinen durch Fahrlehrer geschlossen werden könne." (Ohne Kommentar!)

Ab welchem Lebensjahr eine au-

tomatische Erweiterung erfolgt, ließ er offen. (Hoffentlich vergißt er's nicht!)

Eine Erhöhung der Kilometerpauschale bei Krädern lehnte er ab. Es ist erklärtes Ziel der Bundesregierung, Subventionen abzubauen, Kilometerpauschalen, die über die tatsächlichen Aufwendungen hinausgehen, hätten den Charakter eines Steuerfreibetrages.

*Mensch Günther, das war mal ein Machtwort, sowas will der Wähler, weiter so: Weg mit der ECE-Norm für Helme und Klamotten, 125 ccm für 16-Jährige usw. Ich berate Dich gerne!*

**Udo Stükel**



## Liebe GummikuH - Schreiber und - Verteiler!

Seit ich die GummikuH kenne (das 1. Heft wurde am Kiosk gekauft, weil es so schön altmodisch aussah), bin ich süchtig. Immer so um den 15. herum freue ich mich, wenn ich so viel zu tun habe, daß ich das sooo dünne Heftchen nicht an einem Nachmittag verschlungen habe sondern auch am nächsten Vormittag usw.

Was habt ihr mir schon für Ärger bereitet: Seit 4 Jahren Führerschein Klasse 1 gesamt, einer der Ersten mit dem rosanen. 1 Jahr später durch einen Freund Motorrad erworben (R75/6 und noch nie Ärger damit gehabt! Wo ist der Kiefernschrank? Klopff, Klopff). Wo ich doch keine Ahnung hatte, was gut und klassisch ist, und jetzt liege ich voll im Trend. Und der Ärger kommt von den Geschichten über das Gespannfahren. Immer dies "in den Himmel loben" von wegen "gefährlich" und "gar nicht wie Motorradfahren". Ich konnte mich irgendwann nicht mehr zurückhalten, und weil die "Klemmis" ja nicht schön aber gut sind, hatte ich kurzentschlossen eine in der Garage stehen - und? Ich fühl' mich wohl darauf.

Als wäre das meine Bestimmung und nicht Arbeiten. Nur sie fährt nicht. Irgendwas mit dem Getriebe. Aber ich schaff' es selber und wenn ich noch so viel Lehrgeld zahlen muß. Also viel Tips zum Getriebe von ETZ 250 erwünscht (Ich weiß, sind nicht alt genug). Noch ein Tip für alle "Koffer-Genervten" und David Longstroke: damit die Innereien nicht nass werden, hab ich die Koffer für jede

Regenfahrt mit einem (alten) Motorradschlauch umhüllt (der Länge nach aufschneiden, Ventil ab, auf entsprechende Länge schneiden und mit Gummikleber oder Nadel&Faden passend machen, über die Ritzen gespannt, bleibt immer alles schön trocken.) Ich hab's übrigens auch nur abgeguckt. So, nun wünsch ich allen Motorradfahrern Lenker- und Felgenbruch, und ihr wünscht mir, daß die MZ zum Winter wieder läuft. (JETZT wäre der Griff-Wärmer angesagt, nicht nach gewesenem Winter.) Aber macht bloß weiter so. Und mehr von "Klacks"!

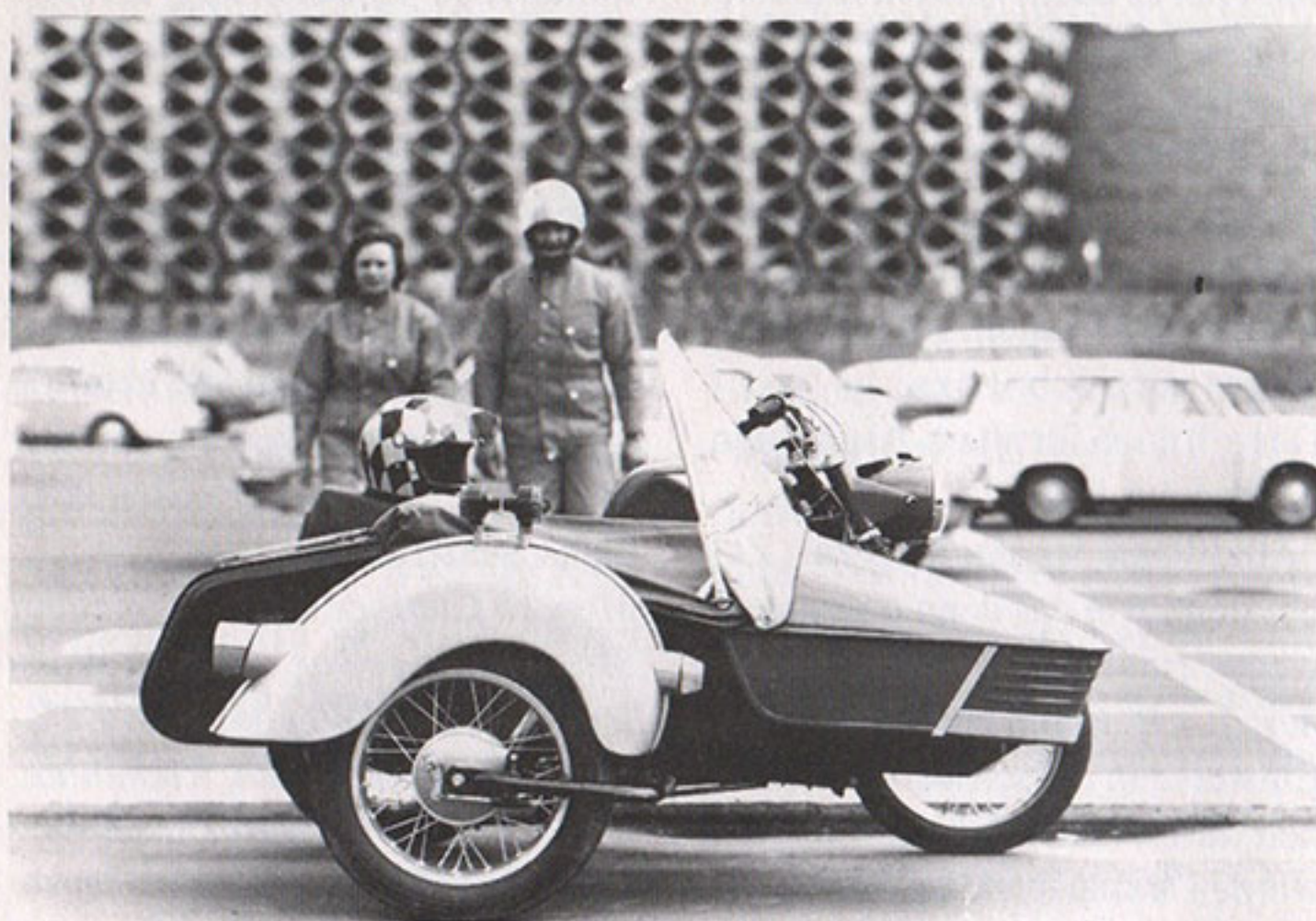
Euer Jochen Utecht

*Danke für Deinen Brief. Wenn Du Probleme mit Deiner ETZ 250 hast, empfehlen wir Dir, Dir erstmal Literatur zu besorgen. Der Ersatzteilkatalog und das Werkstatthandbuch sind beim MZ-Vertrieb Deutschland in O-93 63 Gornau, Tel. 03725/5133 zu beziehen. Auch nicht allzu teuer!*

*Absolut empfehlenswert ist die gelbe MZ-Bibel "Wie helfe ich mir selbst", die (gebunden, 216 Seiten!) für schlappe 28,- DM bei Peter E. Heinze in PF. 1262, W-6301 Heuchelheim, Tel. 0641/63419, bzw. FAX 0641/63484 zu beziehen ist!*

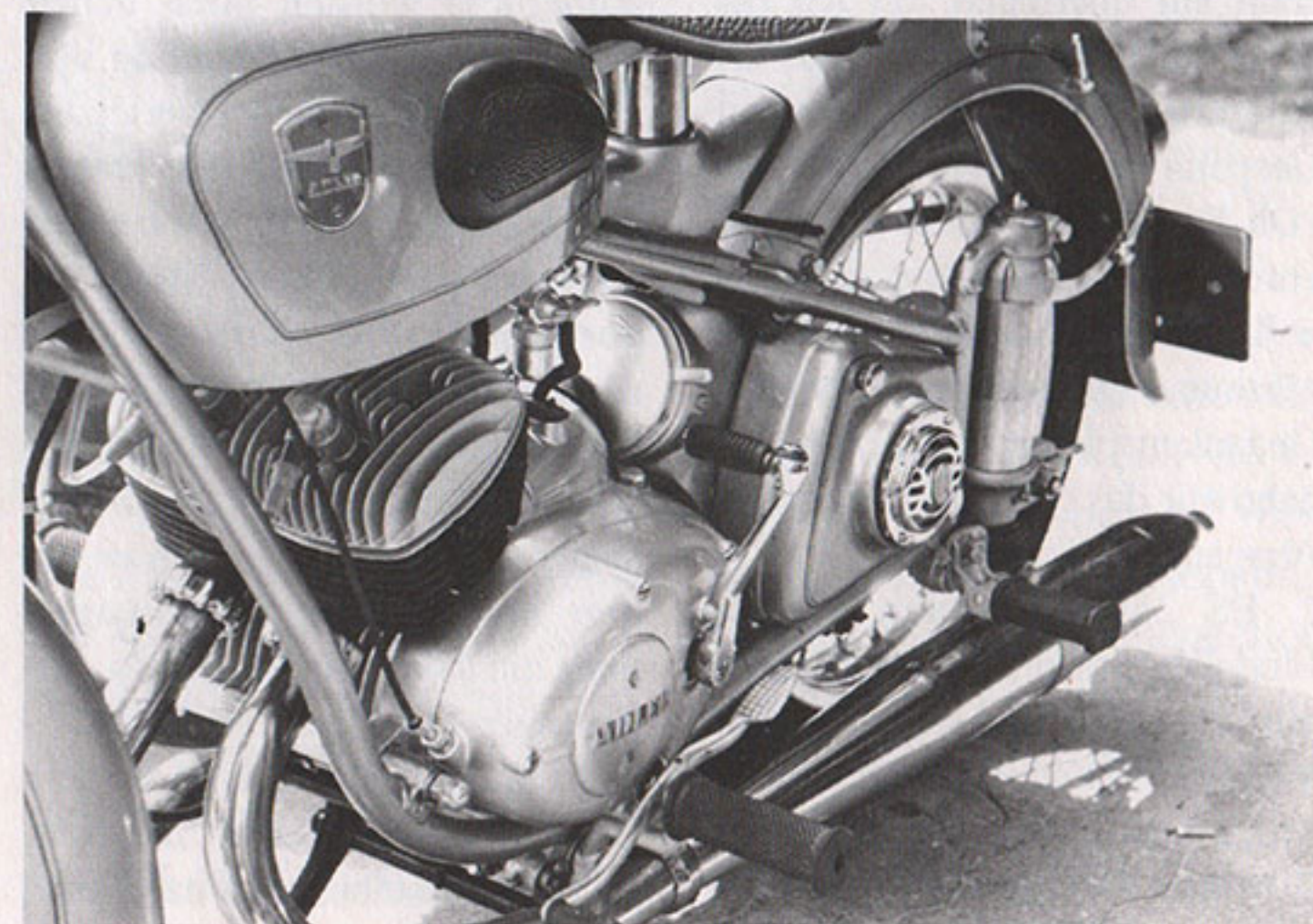
*Wenn Du diese Sachen besitzt, weißt Du was Dich erwartet. Ansonsten ist Kontakt zu anderen MZ-Fahrern und engagierten Händlern hilfreich! Viel Glück beim Basteln!* Andy

Irgendwann fährt es auch: MZ-Gespann (Foto: Werk)



**Zum Thema ADLER M 250 S:** Ihr Bericht über die M250 S enthielt einige verzeihbare Unstimmigkeiten, die aber hier richtiggestellt werden sollen:

1. Die ADLER M 250 gab es in metallic-blau ab Werk.
2. Die Lichtmaschine der M 250 hatte nur 45/60 Watt. (Bosch LB/ZJ22E 45/6/1600R1) Die 60/90 Watt Lima stammt von einem späteren Baujahr der MB-Baureihe.
3. Die Steckachse des Hinterrades ist einteilig. Der Kettenantrieb



Kurbelwelle. Als Anlage 2 erhalten Sie einen Schaltplan der 2-Zyl. ADLER und, aller guten Dinge sind drei, eine Explosionszeichnung der Hinterachse.

Michael Meyer, Redakteur der ADLER MOTOR VETERANEN

*Lieber Michael Meyer, besten Dank für Ihre Korrekturen. Bei der Steckachse handelt es sich jedoch um ein Mißverständnis: Mit zweiteiliger Achse meinte ich natürlich eine Konstruktion, die*

braucht aber beim Radwechsel nicht angefasst zu werden. Der ADLER-Artikel war trotzdem sehr gut. Verstehen Sie deshalb die Punkte 1-3 nicht als Kritik, sondern als gut gemeinte Information. Da sich die meisten unter einer Hirtverzahnung nicht viel vorstellen können, erhalten Sie als Anlage 1 eine Darstellung der ADLER-

*das Kettenblatt und die Kette beim Ausbau an der Schwinge beläßt. War das so schlecht verständlich? Leider sind die Kopien, die Sie uns zusandten, so schlecht, daß wir diese unseren Lesern vorenthalten müssen.*

*Viele Grüße aus Bremen!* Andy

## NACHTRAG zu BSA-Fahrberichten

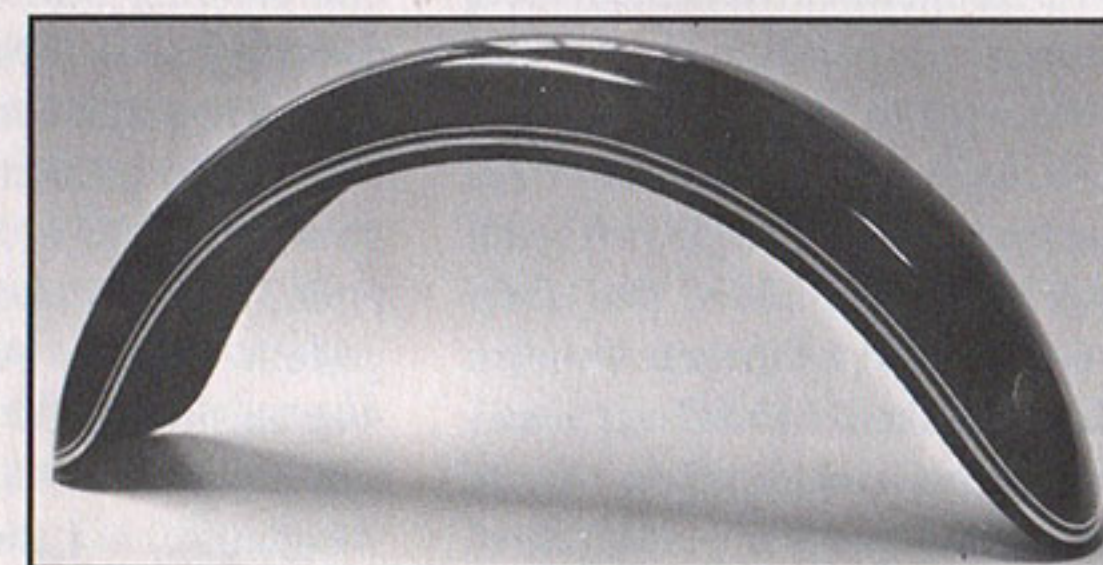
In den BSA-Fahrberichten der GP-Ausgaben 32 und 38 empfahl ich interessierten Lesern Kontakt zum CBBC und zum BSA Owners Club in England, ohne zu wissen, daß auch in Deutschland ein reiner BSA-Club existiert. Jörg Niemyer, aus Berlin, eliminierte diese Bildungslücke. Keimzelle "vonneth Janze" war ein BSA-Club, der im Berlin der 60er Jahre entstand. Der Club (kein e.V.) umfaßt 150 Leute und ist im gesamten Bundesgebiet aktiv. 1. Clubsekretär ist

z. Zt. Konrad Fellingner, Rostocker Str. 19 a, W-6750 Kaiserslautern, Tel. 0631/59718.



## Neue Bleche für Schwingen-BMWs

Blechteile gehören bei fast jeder Motorrad-Restaurierung zu den Bauteilen, die Kopfschmerzen machen: Entweder sind diese verrostet, abgesägt oder verbeult, oder sie fehlen ganz, weil ein Umbauer irgendwelche Zubehör-"Streifen" schöner fand. Ganz besonders trifft dieser Verlust-Fall für ältere BMWs zu, die immer mehr in den Originalzustand zurückversetzt werden. Hintere Schutzbleche mitsamt dem aufklappbaren Ende gab es schon einige Zeit aus Nachfertigungen. Doch das vorde- re Gegenstück dazu war nicht zu bekommen. Dieser Zustand hat jetzt ein Ende. Die Firma Heumann Oldtimerteile in Dieburg ist jetzt in der Lage, einen erstklassi-



gen Nachbau des BMW R 26/27 und R 50 - 69 S Kotflügels zu liefern, der nicht nur in der Optik sondern auch in der Qualität dem Original entspricht. Die Preise liegen bei 220,- DM für einen unlac-

kierten und bei 340,- DM für einen schwarz lackierten Kotflügel mit weißer Linierung von Hand.

Die Adresse:  
Fa. Heumann Oldtimerteile,  
Fuchsberg 3-5,  
W-6110 Dieburg,  
Tel. 06071/1315  
oder 06071/81284

## Korrespondenz

Im Heft 1/73 der Zeitschrift "Das Motorrad" beschreibt Klacks das Motorrad "Hägglund XM 72", das in Schweden für eine Armee-Ausschreibung mit ganz besonderen Eigenschaften entwickelt wurde. So wurde z.B. ein Automatikgetriebe gefordert, die Elektrik sollte

vollkommen gegen jede Feuchtigkeit geschützt sein, eine Batterie war nicht zugelassen, die Reparatur mußte ohne Spezialwerkzeug möglich sein, und das betriebsbereite Motorrad durfte nicht mehr als 150 kg wiegen. Was ist aus diesem damaligen Zukunftsmotorrad geworden? Einen ewig feuchten Ölstab wünscht Dirk Heinrichs, 2000 Hamburg 60



*Hallo Dirk, wir wissen über die Hägglund auch nicht mehr zu sagen, als daß es sie gab. Vielleicht kümmert sich unser alter Feind Klacks mal darum. Der hat ja auch seinerzeit als einziger deutscher Motorradjournalist damit die Botanik unsicher gemacht. Klacks, wie wärs?*

## Baby an Bord!

Die ganze GP-Mannschaft gratuliert ganz herzlich unserem freien Mitarbeiter aus Ludwigshafen, Reinhard Hopp, und seiner Frau, zur Geburt ihres Sohnes Frederic. Obwohl unser Freund Reinhard normalerweise ganz stark auf Ori-

ginalprodukte des Hauses Honda steht, handelt es sich bei Frederic, im Gegensatz zum sonstigen Familienzuwachs der letzten Jahre, um einen waschechten Eigenbau. Herzlichen Glückwunsch.

## MZ-Gespanne wieder lieferbar!

Wende hieß gleich Ende, was den Bau der MZ Superelasticseitenwagen aus dem Werk IV des Motorradwerkes Zschopau, dem ehemaligen Stoye-Werk in Leipzig, anging. Es sah so aus, als wäre das MZ-Gespann Historie. Auch seitenwagentaugliche Neumaschinen sind schon eine ganze Weile nicht mehr vom Werk aus zu haben gewesen. Doch mittlerweile regt sich allerorten etwas: Das Werk plant, in Zusammenarbeit mit dem Gespannbauer Helmut Walter aus Körle bei Kassel, eigene Gespanne anzubieten. Vorerst kommen aus Zschopau wieder gespanntaugliche Maschinen, bzw. werden diese von engagierten Händlern angeboten. Diese (meistens sind es 500ccm-Viertakter, auch 250er und 300er Zweitaktgespanne sind möglich!) werden entweder bereits vom Händler als Gespann geliefert oder können von Händlern mit neuen oder gebrauchten Seitenwagen kombiniert werden.

Als Seitenwagen werden meist originale MZ-SW oder Velorex 562 oder 700 verwandt. Aber auch andere Möglichkeiten sind vorstellbar. Am besten einmal die Händler, die diese Gespanne bauen, kontaktieren:  
AT-Zweiradtechnik,  
Dorfstr. 19, W-4047 Dormagen,  
Tel. 02133/61996;

Koch Motorrad GmbH,  
Schlagdstr. 31-33, W-3442 Wanfried bei Eschwege, Tel. 05655/8051, FAX 05655/8622;

MZ-Treff, Trierer Str. 15, W-5561 Osann-Monzel, Tel. 06535/210, FAX 06535/1364;

Motorrad Welling, Gewerbering 13, W-8501 Roßtal, Tel. 09127/6223;

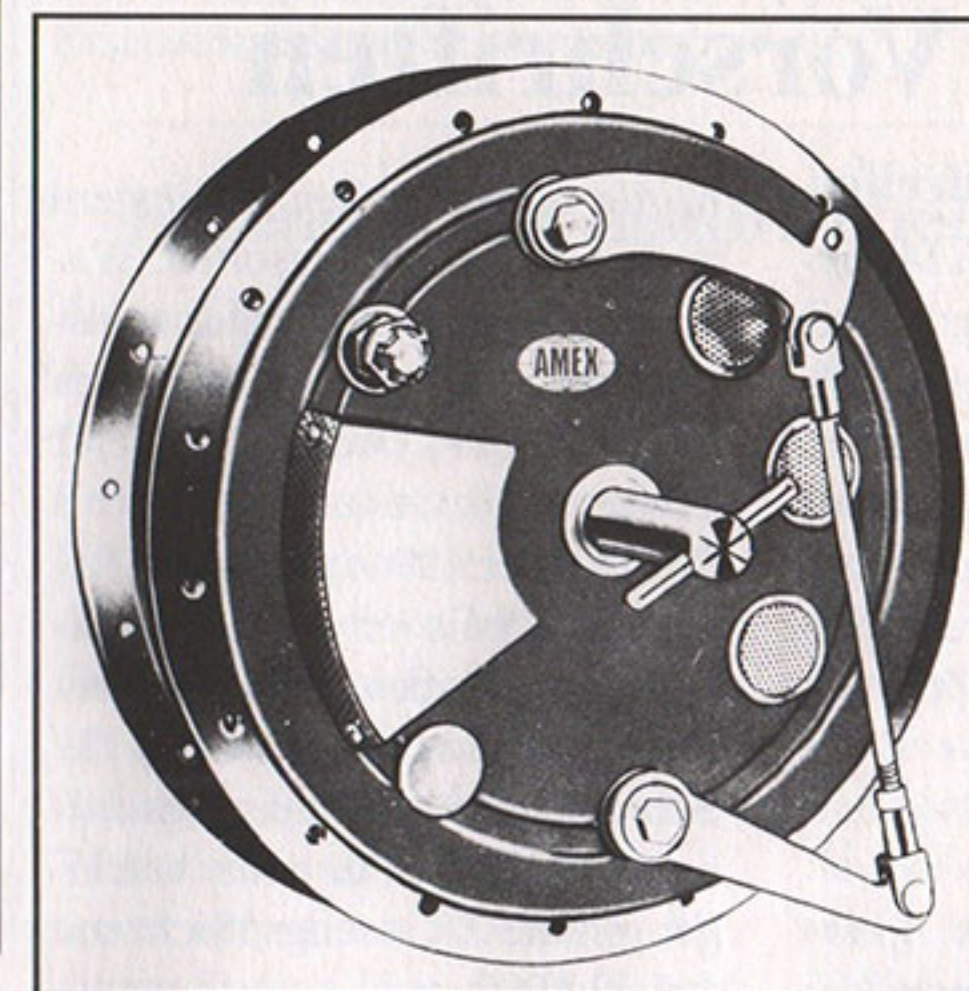
Fa. Wildschrei, Hauptstr., W-5593 Brieden, Tel. 02672/8540. Dort erfährt man mehr!

## Gilsterhobel gesucht!

"In der letzten GK (Ausg. 38, die Red.) war auf Seite 13 vom Gilster die Rede. Wo kriegt man denn heute einen solchen Hobel her? Mit besten Grüßen Georg Jankowiak"

*Einen Reifenhobel für die Feinstprofilierung von Reifen gibt es für DM 38,50 bei der Firma AMEX GmbH, Rötberg 61, W-3057 Neustadt 1, OT Schneeren, Tel. 05036/2455. Der Moto-Morini-Importeur, Fritz Alexander läßt diesen seit vier Jahrzehnten bewährten Hobel immer wieder in kleinen Serien bauen und vertreibt*

*ihn exklusiv. Ein weiteres Bonbon in seinem italienisch-klassischen Angebot ist eine 230 mm Doppel-Duplex-Trommel, die in Wirkung und Optik den italienischen Rennbremsen der 60er Jahre in nichts nachsteht. Für die Erbauer von wilden Specials und schnellen Signorinas scheint mir die Bremse vom Preis-Leistungsverhältnis her mit DM 469,- ein gutes Angebot. Auch der einen oder anderen trommelgebremsten BMW hat die Bremse schon zu kürzeren Anhaltewegen verholfen. Es ist auch möglich, die Bremse, die kplt. mit Achse, Hebeln, Belägen und Nabe geliefert wird, bereits eingespeicht als fertiges Rad mit 18 oder 19 Zoll Stahl- oder Alufelge, ganz nach Wunsch, zu beziehen. Übrigens gibt es dazu noch eine Hinteradvollnabe mit Simplexbremse, die für 379,- DM zu erstehen ist.*



*Wer mehr wissen will, ist gut beraten, bei Fritz Alexander anzurufen!*





Nachdenklichkeit herrschte auf dem Adler-Treffen - Wer entfernte die Hinweisschilder, wer zerstach die Reifen? (Foto Baues)

## Adler-Treffen

(pk) Stromi organisierte das fünfte Adler-Treffen, und rund 50 Teilnehmer kamen mit 30 Maschinen am 5. und 6. September nach Eitorf/Stein. Die Veranstaltung wurde bereichert durch den ehemaligen Rennfahrer Adolf Heck und durch Wilfried Voß, der 1962 seine Adler verkaufte und sie jetzt wiederentdeckte. Zu sehen war ein Adler Moped, Baujahr 1957, mit Sachs-Motor und einer 250er Rennmaschine.

Schlimmer als das Regenwetter machten den Teilnehmern unbekannte Täter zu schaffen, die die Hinweisschilder zur Veranstaltung stahlen. Stromi vermutet, daß die Täter aufgrund des Namens "Adler" wohl an ein Treffen politisch rechtsstehender Zeitgenossen dachten und deshalb "vorsorglich" die Schilder entfernten. Anders kann er sich nicht erklären, weshalb auch noch die Reifen an fünf Begleitautos zerstoßen wurden.

## Neue Vorschriften

### Profiltiefe von Mopedreifen

Die Mindestprofiltiefe bei Motorrad- und PKW-Reifen liegt neuerdings bei 1,6 mm (GP berichtete). Für Fahrräder mit Hilfsmotor, Kleinkrafträder und Leichtkrafträder gilt die alte Grenze von 1 mm (§36 Abs. 2 Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO)).

### Zulassungspflicht von Anhängern

(DEUVET) Freunde des Sports befördern ihre Rennmotorräder

häufig mit speziellen Anhängern zu den Veranstaltungsorten. Waren früher diese Anhänger zulassungsfrei, so brauchen sie bis zum 31. März 1994 (Anhänger über 2 Tonnen zul. Gesamtgewicht bis 31. Oktober 1994) neben der Betriebserlaubnis ein eigenes amtliches Kennzeichen und müssen zur Hauptuntersuchung nach § 29 Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO). Für neue Anhänger gilt die Zulassungspflicht seit 1. Juni 1992

## Jammern half Zulassungszahlen 1962 und 1992

(VFM) Anlässlich der "Internationalen Fahrrad- und Motorradausstellung" (IFMA) im September 1962 jammerte ein Redakteur einer Industriezeitung: "Ein Glückstreffer, wie er 1953 mit dem verbandsseitig propagierten Moped erzielt wurde, läßt sich nicht so leicht wiederholen. Das 1960 als neuester Schlager kreierte Mokick (Kleinkraftrad mit maximal 40 km/h) kam gar nicht an. Der motorisierte Zweiradfahrer will keine sensationelle Höchstgeschwindigkeit aber auch kein kastriertes Moped..."

Doch in den letzten 30 Jahren hat sich eine Menge geändert: 1962 produzierte die westdeutsche Industrie 200.000 Fahrzeuge bis 50 cm<sup>3</sup>, heute nur 30.000 Stück, obwohl der Inlandsabsatz bei rund 100.000 Einheiten liegt.

1962 fertigte man 35.000 Roller und Motorräder, zugelassen wurden 30.000 Zweiräder. 1992 rech-

net man mit über 140.000 Neuzulassungen.

Ende 62 waren in der Bundesrepublik ca. 1,32 Millionen Motorräder zugelassen (Mitte 1992 in den alten Bundesländern: 1,28 Mio.), wovon die größten Kontingente von NSU (297.087), DKW (199.318) und Zündapp (136.170) gestellt wurden. Auf BMW bewegten sich vor 30 Jahren 97.492 und auf MZ 1.198 Fahrer durch westdeutsche Lande. Nach der letzten Zählung (Zahlen vom Juli 1991) wird der Großteil von Honda (318.439), Yamaha (285.009) und Kawasaki (170.165) bestimmt. BMW-Fahrer gibt es mittlerweile 151.185, MZ-Fahrer 11.480 in Westdeutschland.

Man sieht, daß Jammern zumindest langfristig hilft. Doch die erwünschte Hilfe des Marktes kam nicht den heimischen Motorradfabriken zugute, denn die verpaßten bis auf BMW, Hercules und MZ den Zug der Zeit.

## Buch: "Motorrad-Fahrer"

(pk) Der Mensch feiert einmal pro Jahr seinen Geburtstag und erhält mehr oder weniger brauchbare Geschenke. Ein brauchbares war das 96seitige Werk "Motorradfahren ist das Größte" von Norbert Golluch. Warum? Weil es endlich mal einem Motorradfahrer gelungen ist, uns und sich selbst auf die Schippe zu nehmen.

Kostprobe gefällig? "Unvergessene historische Gefährte... Triumph "Bonneville" von 1973 mit den ganz eigenen Vibrationen" oder "Bimota - ... Leider kann der Durchschnittsterbliche sich die aufgemotzten Racer dieser Marke finanziell erst leisten, wenn der altersbedingte körperliche Verfall bereits soweit fortgeschritten ist, daß er die Geschosse leider nicht mehr fahren kann..." Jede Marke bekommt bei der Beschreibung des "Images" ihr Fett weg. So sollen Besitzer italienischer und japanischer Zweiräder über BMWs mit Reihenmotor äußern: "...werden ausschließlich von potenziell geschwächten Sparkassenangestellten oder Jungmanagern mit Dominanzschaden gefahren." und umgedreht: "Yamaha baut alles.

Vom grell weißbroten Supersportler über gurkige Tourer bis zum mähdrescherartigen Riesenchopper. Man merkt, daß Yamaha aus dem Instrumentenbau kommt. Vom Motorradstyling haben die keine Ahnung..." Neulinge in der Szene werden auch in den Jargon eingewiesen: "Müll-eimer: Bezeichnung für ein Motorrad, das wegen mangelnder Pflege in den Zustand fortgeschrittenen technischen Verfalls übergegangen ist." oder "Popper-Klo: Wegen der formalen Ähnlichkeit mancher Motorroller mit keramischen Sanitäröbekten gewählter Scherzname für Vespa, Honda- und Lambretta-Roller. Wer statt eines richtigen Motorrads einen Motorroller benutzt, ist in den Augen eines echten Bikers entweder a) Italiener b) Popper oder c) nicht ganz bei Trost. Ausnahme: restaurierte Heinkel-Roller..." 96 Seiten Gemeinheiten, Blödhheiten, Definitionen und Spaß...

"Das standesgemäße Extra für Motorrad-Fahrer" von Norbert Golluch, 15 x 22 cm, Eichborn Verlag, Frankfurt 1992, ISBN 3-8218-2281-3, 14,80 DM

## "Sicherheit" für Anfänger

### Broschüre der Berufsgenossenschaft

(pk) Alte Hasen kennen die Tricks, wie man sicherer fährt. Sie haben es nämlich im Sinne des Wortes "erfahren". Bei der heutigen Verkehrsdichte sollte sich kein Anfänger das gleiche zutrauen, sondern die verschiedenen Angebote, wie Fahrtrainings und Gespräche mit Fahrlehrern, nutzen. Weitere Hilfe geben schriftliche Tipps, wie zum Beispiel die Bücher von Klacks "So fährt man Motorrad" und "Motorradtricks für Sicherheit" oder die Broschüre der Berufsgenossenschaft, die vor kurzer Zeit erschien. In diesem 27seitigen Heft werden die Themen aktive und passive Schutzmaßnahmen, Fahrphysik, Kurvenstile (legen, drücken, hängen), bremsen und "Fahrbahn lesen" angesprochen. Die mit sehr guten Farbfotos bebilderte Broschüre bekommt man kostenlos gegen Einsendung eines mit 1,40 DM (Drucksache) frankierten und adressierten C5-Umschlags vom

Deutschen Verkehrssicherheitsrat - Referat "Betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit" - Obere Wilhelmstraße 32 - 5300 Bonn 3. Wer mehrere Broschüren braucht, muß pro Stück 85 Pf zahlen.

### Führerschein auf Probe

(pk) Dr. Dieter Schulte, Staatssekretär im Verkehrsministerium, meint, daß sich der im November 1986 eingeführte Führerschein auf Probe bewährt habe. Die Fahranfänger fahren innerorts rücksichtsvoller und umsichtiger. So konnte eine Begleitstudie feststellen, daß das Unfallrisiko der 18- bis 19jährigen männlichen Anfänger um 5%, das der weiblichen um 2% verringert wurde. Den unterschiedlichen Rückgang erklärte Schulte damit, daß Frauen von Anfang an vorsichtiger fahren und eine um 20% geringere Fahrleistung als Männer haben. Ziel weiterer Überlegungen sei es, wie die Verkehrsgefährdung außerorts gesenkt werden kann.

## Krauses Plan: Ungerechte Besteuerung

Nach Plänen des Bundesverkehrsministers Günther Krause soll die Kraftfahrzeugsteuer zukünftig nach dem Schadstoffausstoß bemessen werden. In einem Interview erklärte er: "Wir müssen den belohnen, der umweltschonend fährt."

Das sieht dann in der Praxis so aus: Ein Oldtimer-Motorrad mit hohem Schadstoffausstoß pro Kilometer wird hoch besteuert, obwohl der Fahrer nur an fünf Sonntagen im Jahr jeweils 20 km fährt. Hier wird ein umweltschonender Zeitgenosse bestraft.

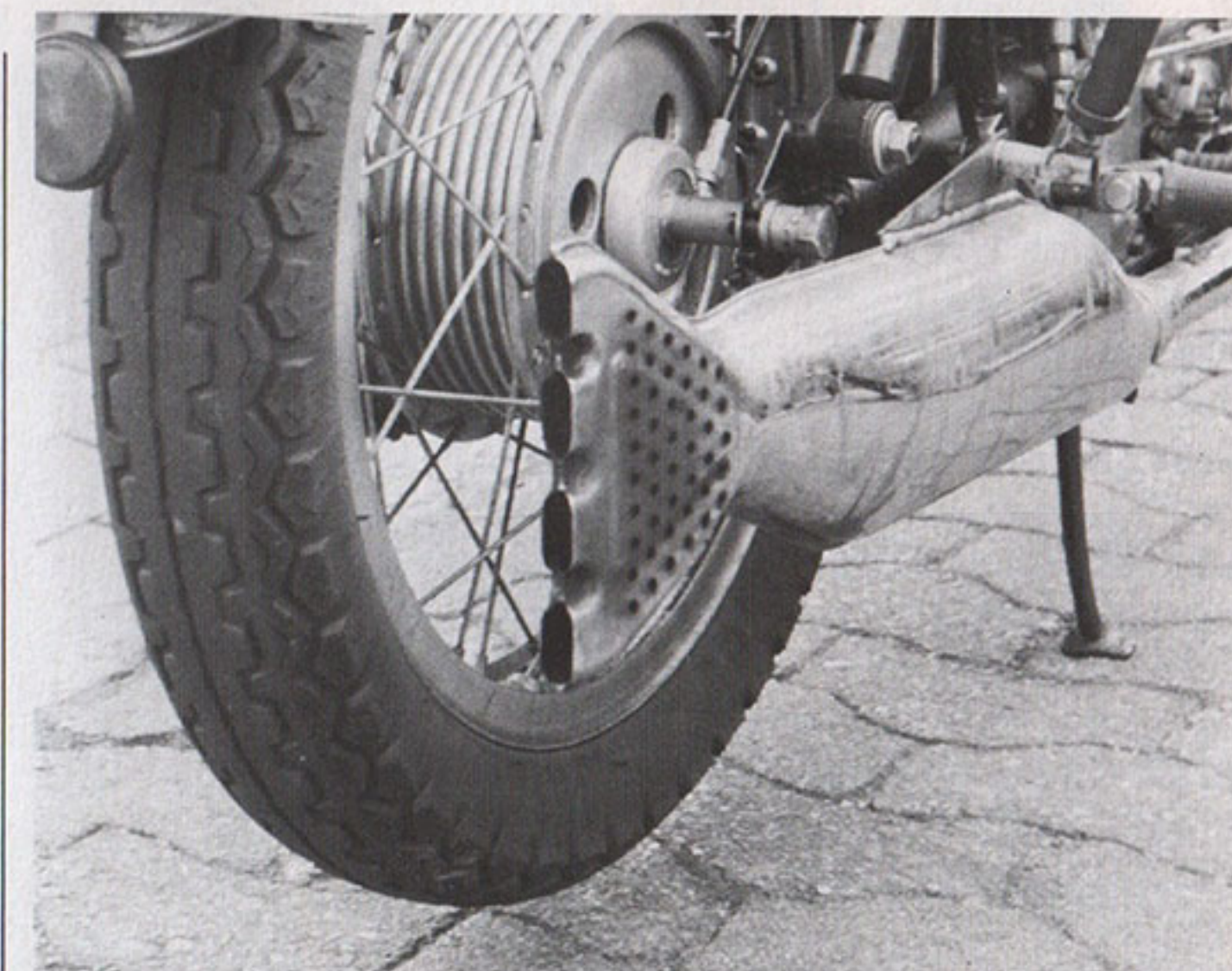
Ein Berufsfahrer mit schadstoffarmem Auto muß wenig Steuern berappen, obwohl er 50.000 km pro Jahr fährt und die Umwelt erheblich belastet. Hier wird ein umweltverschmutzender Zeitgenosse geschont.

Ein Mensch, der täglich sein fast 20 Jahre altes, dann hochbesteuertes Motorrad im täglichen Verkehr benutzt, muß viel Steuern bezahlen, obwohl er Energie, Wasser und Lösungsmittel gespart hat. Denn im 20jährigen Zeitraum wurde für ihn nur ein Motorrad gebaut. Schneller, umweltschädli-

gender Modellwechsel kam für ihn nicht in Frage. Ein weiterer Zeitgenosse, der unter einer ungerechten Steuer leiden muß. Eine gerechte Kraftfahrzeugsteuer, die den Umweltaspekt fördert, muß sich nach dem tatsächlichen Kraftstoffverbrauch, den schädlichen Abgasen, der Lautstärke und der Umweltverschmutzung bei der Herstellung richten.

Eine Steuer auf die Entsorgung des Fahrzeuges darf nicht bei Neukauf, sondern erst dann erhoben werden, wenn das Produktleben beendet ist. Ein Besitzer, dessen Motorrad irgendwann im Museum landet, würde mit einer "Recycling-Steuer" ungerecht belastet.

Krause würde gut daran tun, sich das Buch "Ökobilanzen für Produkte" vom Umweltbundesamt - Bismarckplatz 1 - W-1000 Berlin 33, zu holen. Erstens belastet er seinen Haushalt nicht (das Buch gibt es kostenlos), zweitens wüßte er dann, was andere Behörden machen, und drittens könnte er auf den Gedanken kommen, die zu belohnen, die wirklich umweltschonend fahren. pk



Nicht immer sind die Auspuffformen so kompliziert, wie bei dieser Velocette - Doch wer sein Geld für einen nachgebauten Auspuff ausgeben muß, sollte auch auf die Innereien achten. Da sparen viele Hersteller und das gute Stück entpuppt sich als Krawalltüte

## Ärger mit Krawalltüten

"Motorräder, die den Vorschriften entsprechen, sind nach der Halbierung der Geräuschemission durch die Grenzwert-Absenkung der letzten zehn Jahre objektiv nicht mehr laut." sagt der Industrie-Verband Motorrad Deutschland e.V. (IVM). Doch eine Untersuchung des Bayerischen TÜVs zeigte, daß fast die Hälfte der Nachrüst-Auspuffanlagen nicht den Vorschriften entsprechen. Das gilt sowohl für moderne Maschinen, wie auch für Veteranen. Die Nachbauten besitzen häufig keine Betriebserlaubnis und keine Kennzeichnung, so daß sie nur an der Lautstärke erkannt werden können. Wird ein ertrappter Krawallmacher mit seiner modernen Maschine zum TÜV geschickt, tauscht er vorher die Dämpfer aus. Der Fahrer klassischer Maschinen steht in der Situation auf dem Schlauch. Der kaum wirksame Ersatzschalldämpfer wurde nicht

montiert, um "auf Teufel komm raus" mit Lautstärke aufzufallen, sondern weil es keinen Originalersatz mehr gibt. Gerade bei Zweitakttern ist die Gestaltung des Dämpfers eine Wissenschaft für sich. Und das schafft neben dem erwähnten Problem zwei weitere. Pöfeliger Nachbau heißt: Leistungsminderung und höherer Kraftstoffverbrauch. Dabei wäre es zumindest für deutsche Nachkriegsoldtimer einfach, originale Tüten zu fertigen. Der Nachfertigungsbetrieb muß sich nur die Mühe machen und die technische Zeichnung der Anlage oder ein Muster besorgen.

Wer gute oder schlechte Erfahrungen mit einem nachgebauten Auspuff oder mit einer Nachfertigungsfirma gemacht hat, schreibt bitte der GummikuH-Redaktion. Wir wollen die Tips allen Lesern geben.

pk

## Kalender mit historischen Rennszenen

Wer auf Rennsport der 60er Jahre steht, dem sei ein Wandkalender für das Jahr 1993 empfohlen. 13 Schnappschüsse zeigen berühmte Fahrer und legendäre Maschinen: Agostini mit einer Morini beim Großen Preis von Deutschland auf der Solitude und ein Jahr später auf dem Nürburgring als MV-Worksfahrer auf der 350er, Hailwood auf seiner 500er MV bei einem Sprung über die Ballaugh

Bridge bei der Tourist Trophy, Phil Read auf einer Norton Manx, vier 50 cm<sup>3</sup>-Suzukis in Startposition beim Großen Preis von Belgien 1965, Hans-Georg Ansheid auf der 12-Gang-Kreidler...

Der Kalender im Format 50 x 52 cm kostet 35,50 DM einschließlich Lieferkosten, und man erhält ihn bei der Firma "Text & Technik" • Im Wiesengrund 20 • W-7250 Leonberg 2



Zum 13. Male fand das Motorrad-Klassikertreffen der 50er und 60er Jahre statt. Hatte man 1980 in Ailingen am Bodensee begonnen und das Treffen auf dem alten Museums Gelände des Fritz B. Busch Museum unter der Schirmherrschaft der Motorradzeitschrift PS abgefeiert, war die Geschichte 1982 ins Auto & Technik Museum, Sinsheim, verlegt worden. Das Gelände zwischen den beiden großen Museumshallen hat im Laufe der letzten 10 Jahre schon so einige interessante Motorräder gesehen. Auch in diesem Jahr gab es wieder allerhand zu sehen und zu hören.

Viele halfen mit, die Veranstaltung zu einem Bonbon des Spätmorgens zu machen: Das Auto & Technik Museum sorgte für den Platz, bzw. dessen Gestaltung und die Vorankündigung in Form von Flugbättern und stiftete einen Teil der Preise und die Pokale. Darüberhinaus waren wir von der Freundlichkeit des Museumsmanagements (Museumsleiter Hermann Layher und sein Stellvertreter Michael Walter) sehr angetan.



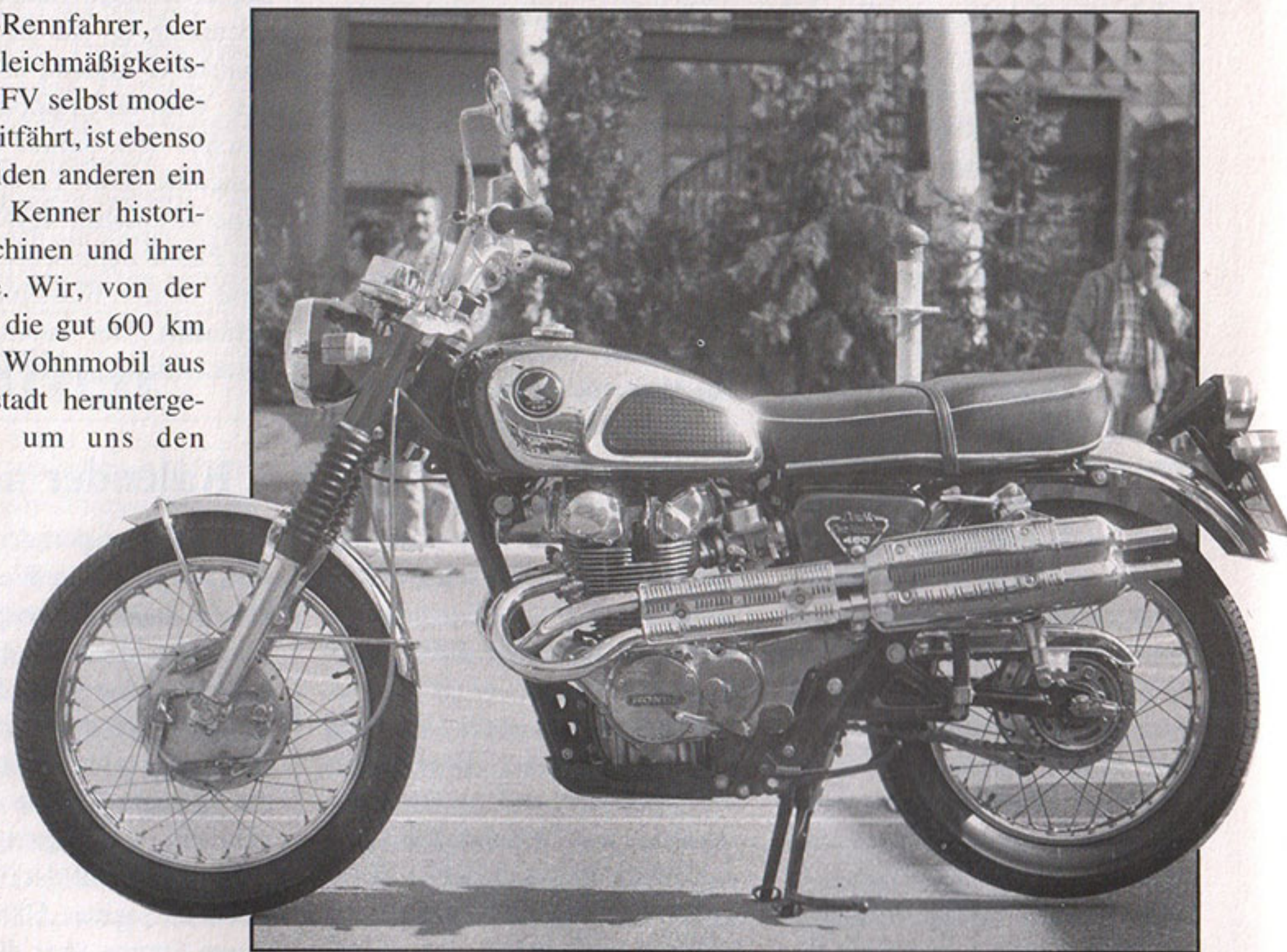
Kraichgauern und den Motorradfahrern vorstellen zu können und um die Veranstaltung publizistisch zu begleiten. Schön war es, einmal den einen oder anderen Leser persönlich kennenzulernen. Gelegenheit zum Plaudern gab es bereits am Freitagabend. Bald saßen wir inmitten von Einheimischen und zugereisten und redeten Benzin. Nach kurzer Nacht wurde ich am Sonnabendmorgen vom dumpfen Geballer geweckt: Eine Nuovo Falcone, die der englischen Cafe-Racer-Szene der Sixties Ehre gemacht hätte, war eingetrudelt. In rascher Folge sollten weitere "Originale", "Restaurierungen" und "Eigenbauten" eintrudeln. In einem alten Pariser Bus konnten sich die Aktiven anmelden. Ab 11 Uhr wurden dann die Maschinen vorgestellt. Um die Maschinen, die in ihren Klassen Pokale ernteten, richtig präsentieren zu können, hatten die Museumsleute eine Rampe aufgebaut. Dort standen die drei Routiniers und plauderten über eine der schönsten Motorradepochen. Die Prämierung der Maschinen am

# 13. Klassikertreffen in Sinsheim

Mit soviel Entgegenkommen hatten wir kaum gerechnet. Der Motorradoldtimerclub MOC "Weiler" unter seinem Vorsitzendem Edwin Leonhardt sorgte für ein "abendliches Rahmenprogramm" welches genauso war, wie es die Veteranenfreunde wünschen: An einem Waldrain war für Zeltmöglichkeiten gesorgt und einen Hütte und ein Zelt boten die Möglichkeit Bier und Gegrilltes zu genießen.

Als Moderatoren und Juroren konnten drei "Promis" der Motorrad-Veteranenszene gewonnen werden. Ernst "Klacks" Leverkus, allen GP-Lesern sowieso ein Begriff, Dr. Paul Simsa, Stationen seines Lebens waren u.a. die Kundendienstabteilung von Adler, die Redaktion von "Das Motorrad", "mot", "PS" und "Motor-Classic". Als Dritter hatte sich der "Chef des VFV", Karl Reese, dazu gesellt.

Dieser Ex-Rennfahrer, der heute die Gleichmäßigkeitsläufe des VFV selbst moderiert oder mitfährt, ist ebenso wie die beiden anderen ein exzellenter Kenner historischer Maschinen und ihrer Geschichte. Wir, von der GP, waren die gut 600 km mit einem Wohnmobil aus der Hansestadt heruntergeschaukelt, um uns den



Nachmittag endete mit folgenden Klassensiegern: In der Klasse 1 (Toprestaurierungen) siegte Manfred Oechsle mit einer Puch 250 SGS, die mit Burgesstöpfen, Nagelfänger und anderen Geländegoodies als Geländesportmaschine zurechtgemacht war. Manfred Oechsle bewegte die Maschine auch auf dem Museumsplatz. Der Tooon, den der Edelweißracer von sich gab, war derartig voll, daß sogar eingefleischte Zweitaktgegnern vor Verzückung grinsten. Bei den Vorkriegsmaschinen gewann Ottmar Kocher, mit einer S 35 aus dem Hause Horex, den Pokal. Ein sportliches Westerwald Motorrad, eine Zündapp 200 S, gewann den Pokal in der Klasse 3. In der Klasse 4, der Klasse für unrestaurierte Maschinen, gab es ein Wiedersehen mit einer alten Bekannten: Wolfgang Scheinpflug hatte sein Victoria Bergmeister Gespann (mit Steib S 350) mitgebracht. Dieses Gespann befindet sich der Neuanschaffung, 1954, im Besitz der Familie und wurde weder modifiziert oder umgebaut, noch restauriert. Die Maschine war als doppelseitiges Poster bereits in der GP Nr. 8 auf einem Originalfoto aus den 50ern abgebildet. In der Klasse 5 dagegen, gewann ein absolut makellos restauriertes Massentransportmittel, das sowohl für die Vor- als auch für die Nachkriegszeit typisch war: Eine 98er Miele mit Sachs-Motor. Die Eigenbauklasse war für alle Bastelwastel die interessanteste: Dort fuhr nicht nur die erwähnte Cafe-Falcone vor, sondern auch die "Bison" aus der Berliner Randgemeinde Ludwigsfelde. Axel Fey hatte diesen Eigenbau 1968 mit Hilfe eines sowjetischen "Saperoshez" V-4-OHV Kleinwagenmotors, eines "Molotov"-Antriebsstrangs und vielen, vielen selbstgefertigten Teilen (auch dem Rahmen!) erstellt. Diese Maschine gewann die Eigenbauklasse. Kon-

kurrenz hätte sie durch zwei Eigenbau-Luxusliner aus Westfalen bekommen, die mit Motoren des Volkswagen-Porsche 914 ausgerüstet waren. Der eine dieser Gold-Wing-Artigen Boliden war sogar mit einem vollautomatischen Getriebe mit Drehmomentwandler ausgerüstet. Doch ein geplatzter Hinterradreifen verhinderte die pünktliche Ankunft der Boxer. Leider hatte das Wetter, kalt-windig-regnerisch, verhindert, daß die Zahl an Besuchern und Aktiven neue Rekordhöhen erreichten. Wir schätzten, daß am Sonnabendnachmittag ca. 120 bis 150 Motorräder auf dem Platz waren. Der Samstagabend sah viele Teilnehmer wieder auf dem Platz des MOC Weiler. Dort wurde bis spät in die Nacht Benzin geschwätzt. Am Sonntag, die Sonne war inzwi-

schen wieder dominant, wurde um 11 Uhr gemeinsam mit den Motorrädern durch das Kraichgau gefahren. Ungefähr die Hälfte der aktiven Teilnehmer vom Vortrag nahmen an der Rundfahrt teil, zu der sich Fahrer modernerer Maschinen gesellten. Viele nutzten noch die Gelegenheit,



**Sinsheim. Schon morgens um 10 Uhr gab es genug zu sehen.**

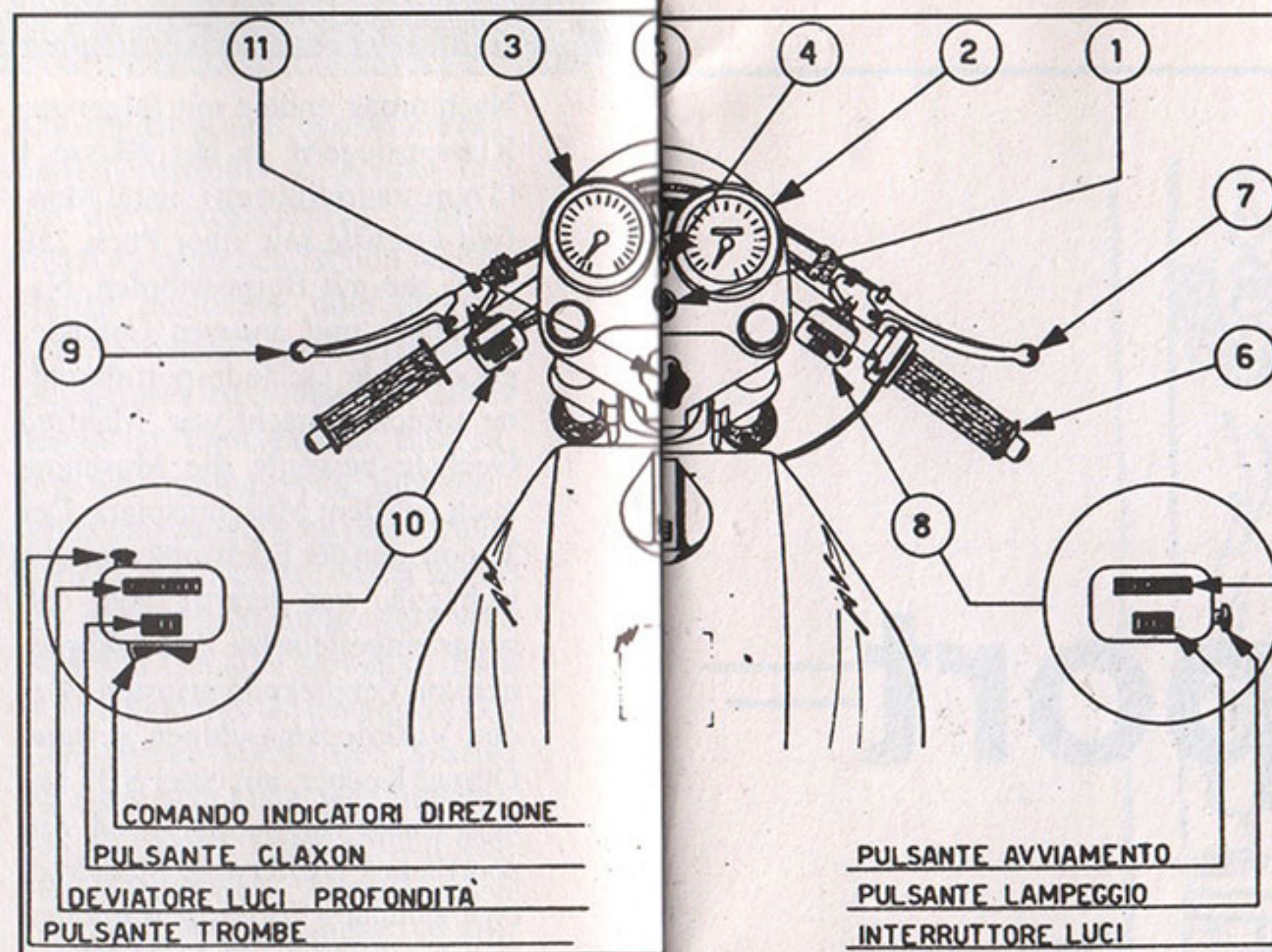
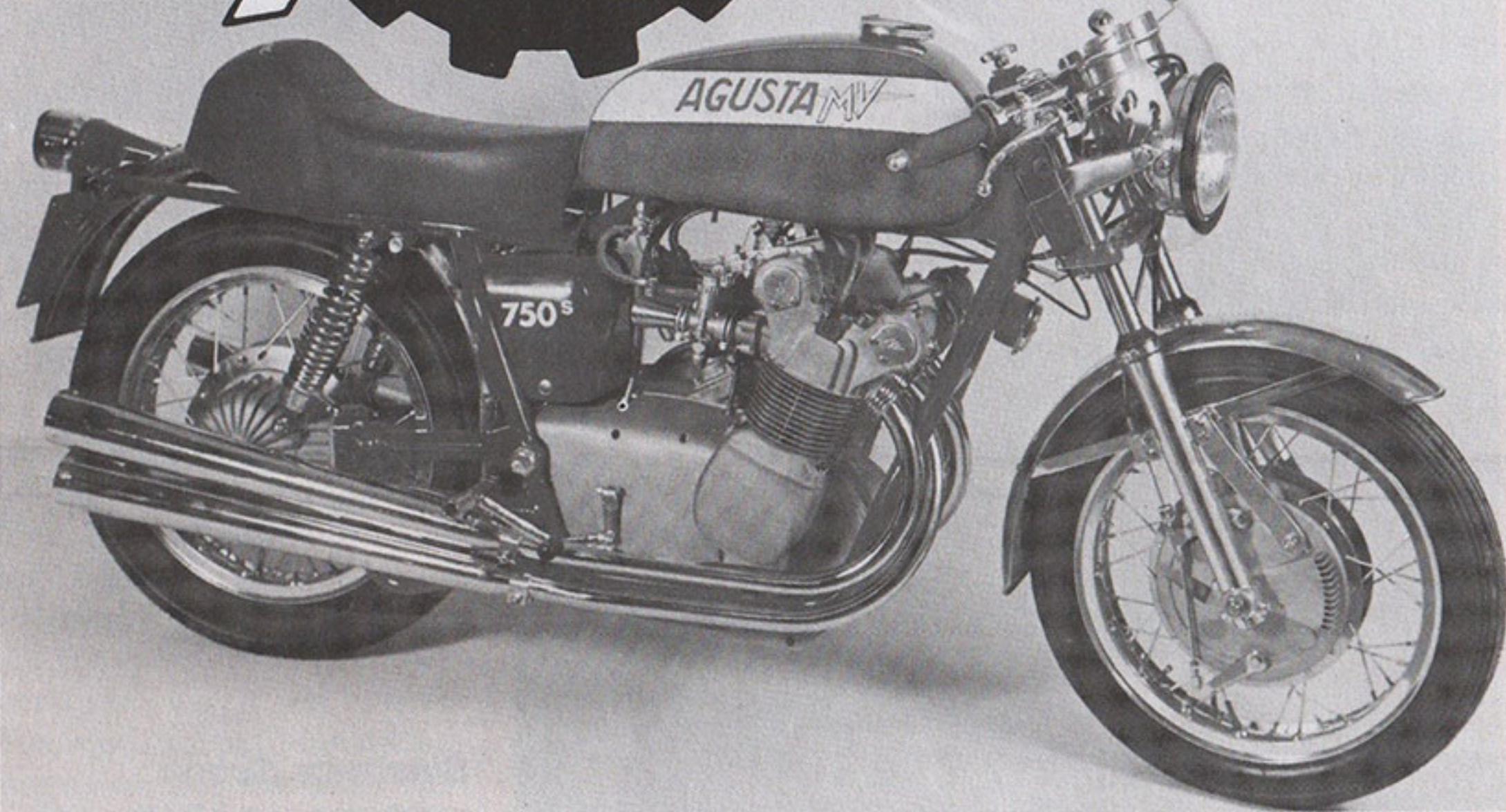
dem Museum einen Besuch abzustatten. Eine ausführliche Beschreibung der Exponate würde den Rahmen dieses kurzen Berichts sprengen. Die auf den ersten Blick unsystematisch wirkende Schau hat was: Die Ansammlung an technischen Exponaten dürfte einzigartig sein. Von U-Boot-Motoren über Dampflokotiven, Nobelautos, Verkehrsflugzeuge bis hin zu Motorrädern und Dampfmaschinen findet sich hier im Kraichgau alles, was auf dem technischen Sektor sammelnswert erscheint. Darunter findet sich auch viel Militaria. In Sinsheim ist man der Meinung: "Waffen gehören ins Museum". Ein Besuch lohnt auf jeden Fall. Wer es einrichten kann, sollte aber einen Wochentag einplanen. An dem Wochenende, an dem wir dort waren, waren (nicht ungewöhnlich) knapp 6.000 Besucher dort.

Gegen Mittag kehrten die Oldiepiloten zurück, und während der herzlichen Verabschiedung hörte man an jeder Ecke die Worte, denen wir uns anschließen: "Bis zum nächsten Jahr!"

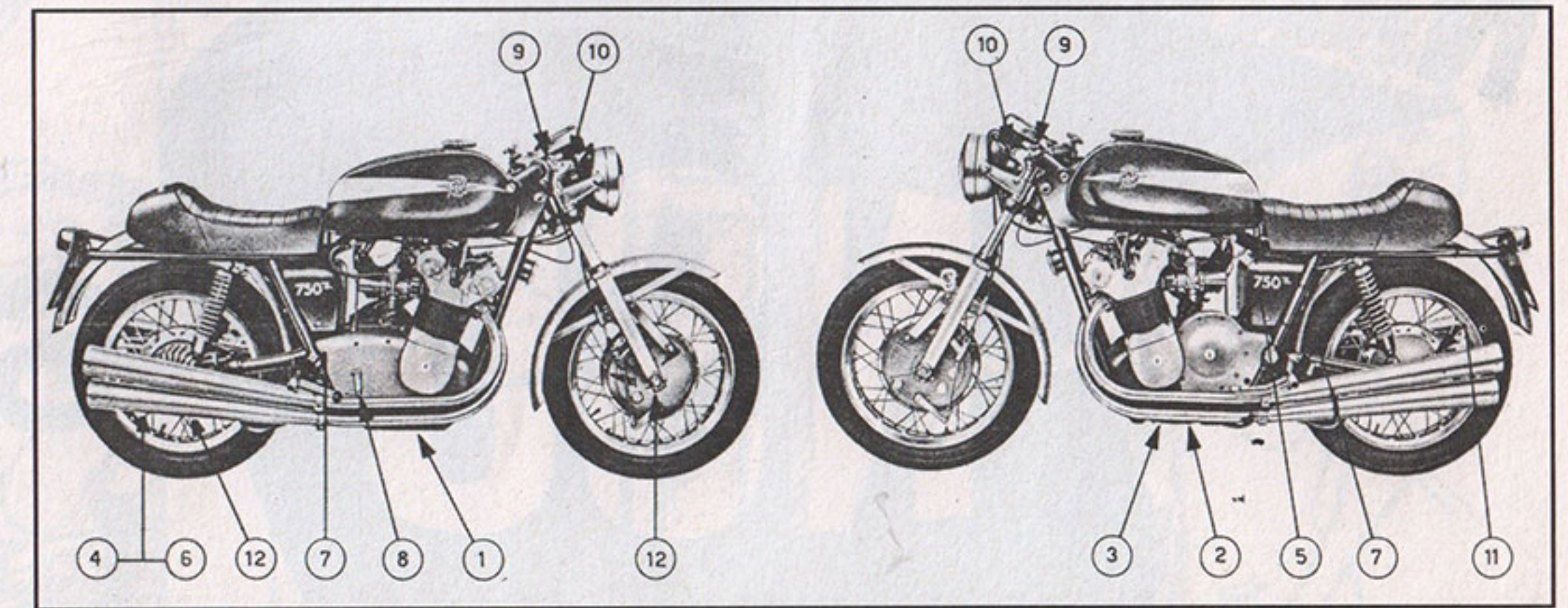
Andy



# AGUSTA MV 750 S



1. Zündschloss
2. Tachometer
3. Drehzahlmesser
4. Lade-Kontrolleuchte
5. Fernlicht-Kontrolleuchte
6. Gasgriff
7. Bremshebel
8. Starter und Lichtschalter
9. Kupplungshebel
10. Hupen-, Fernlicht-, und Blinkerschalter
11. Lenkungsdämpfer



## TYPENKUNDE

**Motor** Vierzylinder-DOHC-Viertakt  
 Zylinderzahl 4  
 Bohrung - Hub 65 x 56 mm  
 Hubraum 743 ccm  
 Leistung 66 PS bei 8000 min<sup>-1</sup>  
 Verdichtung 10 : 1  
 Kühlung Luft/Fahrtwind  
 Steuerzeiten E. ö.: 48° v. OT, E. s.: 68° n. UT  
 A. ö.: 70° v. UT; A. s.: 36° n. OT

Ventilspiel 0,25 mm E; 0,30 mm A.  
 Schmierung Naßsumpf  
 Vergaser je 2 x Dellorto UB 24 B2 und BS2  
 Batterie 12 V 32 Ah  
 Lichtmaschine 135 Watt  
 Zündkerze 14 mm Bosch W 260 T2  
 Champion N3  
 Marelli CW 260L (CW 8L)

Elektrodenabstand 0,5 - 0,6 mm  
 Zündanlage Batterie, Verteiler  
 Vorzündung 18° - 50° vor OT  
 Unterbrecherabstand 0,4 mm

Gesamt Übersetzung 11,85 - 8,42 - 6,45 - 5,43 - 4,98 : 1

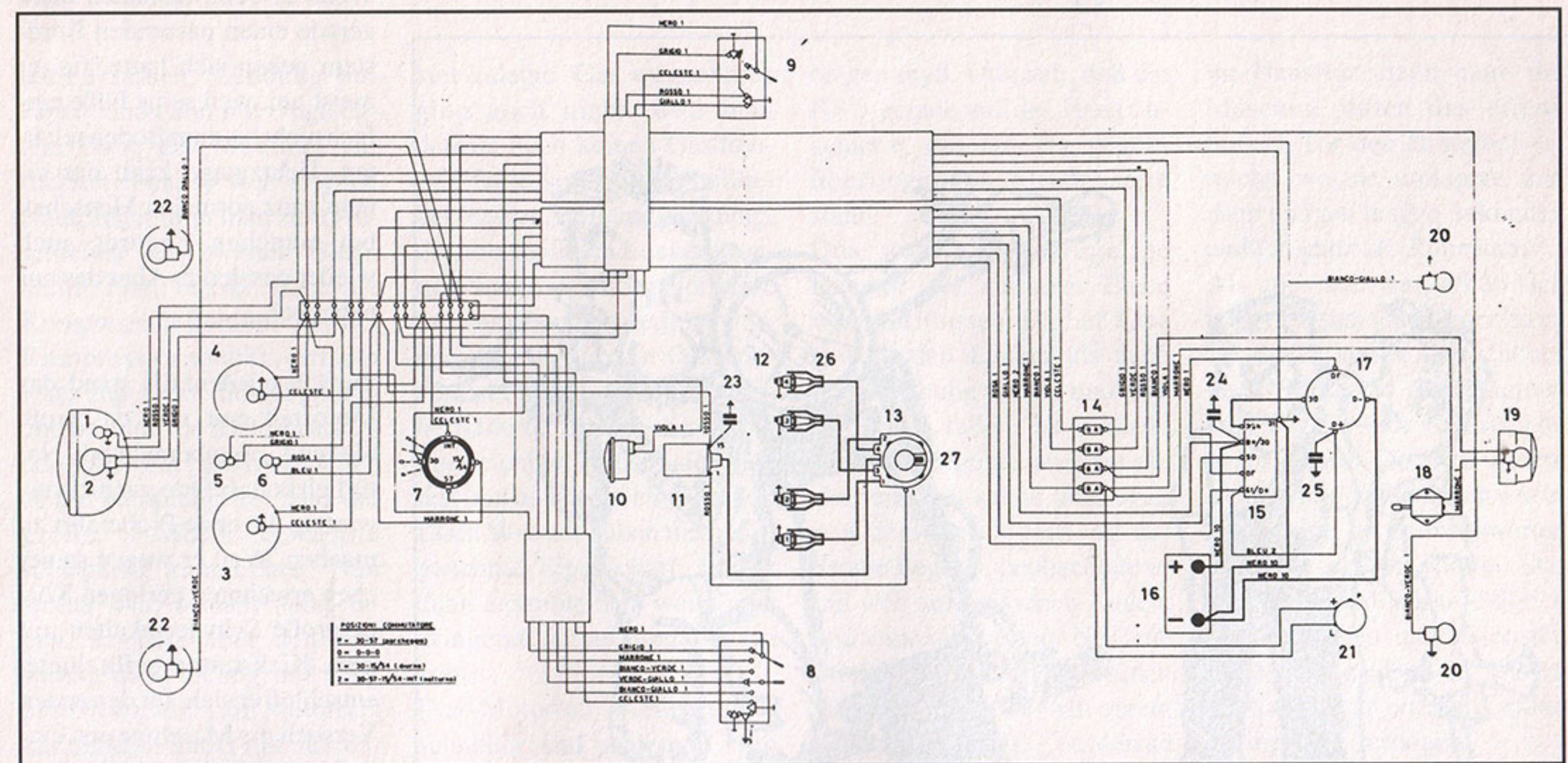
**Fahrwerk**  
 Rahmen Doppelschleifenrohrrahmen  
 Vorderradgabel Hydraulische Teleskopgabel  
 Hinterradfederung Hydraulische Federbeine  
 Bremse vorn Duplex 230 mm  
 Bremse hinten Simplex 200 mm

**Allgemeine Daten**  
 Radstand 1390 mm  
 Gesamtlänge 2105 mm  
 Gesamtbreite 750 mm  
 Felgenreife vorn 2,15 x 18 Alu  
 hinten 2,50 x 18 Alu  
 Reifen vorn 3.50 H 18  
 Reifen hinten 4.00 H 18  
 Luftdruck vorn 2,0 - 2,2 bar  
 Luftdruck hinten 2,4 - 2,7 bar  
 Leermasse (trocken) 235 kg  
 Höchstgeschwindigkeit sitzend ausreichend  
 Tankinhalt 24 l

**Kraftübertragung**  
 Kupplung Mehrscheibenkupplung im Ölbad  
 Primärtrieb Zahnräder  
 Getriebe 5-Gang-Fußschaltung  
 Hinterradantrieb über Kardan  
 Übersetzung Kardan Hinterrad 2,66 : 1

**Sonstiges**  
 Vorläufermodell 600 Touring  
 Nachfolgemodell 750 SS; GT; 800 America  
 Bauzeit 1971 - 1974  
 Hersteller Meccanica Verghera Agusta, Verghera (I)

Schmierplan Intervalle	1000	2000	4000	6000	8000	10000	12000	danach alle ...Km	Bemerkungen
1. Motoröl wechseln (4 Kg)	X	X		X			X	6000	bis 6°C SAE 20 über 6°C SAE 40
2. Ansaug-Ölfiler reinigen		X		X			X	6000	
3. Ölfiler wechseln		X					X	12000	FRAM CH 803 PL
4. Kardanöl wechseln		X					X	12000	SAE 90
5. Motoröl Kontrolle	X							1000	
6. Kardanöl Kontrolle		X						2000	
7. Gelenke der Brems- und Schaltpedalen schmieren	X			X			X	6000	SAE 90
8. Schalthebelmechanismus schmieren	X			X			X	6000	SAE 90
9. Bowdenzüge schmieren (Bremse)	X			X			X	6000	SAE 90
10. Bowdenzüge schmieren (Kupplung)	X			X			X	6000	SAE 90
11. Nocken der Hinterradbremse schmieren	X			X			X	6000	
12. Radlager (vorne und hinten)								24000	



- |                                     |                     |                            |                                  |
|-------------------------------------|---------------------|----------------------------|----------------------------------|
| 1. Standlicht 2,5 W                 | 7. Zündschloss      | 14. Sicherungen            | 21. Blinkrelais                  |
| 2. Bilux Lampe 40/45 W              | 8. Armaturen links  | 15. Regler                 | 22. Blinkerlampen 21 W           |
| 3. Drehzahlmesser-Beleuchtung 2,5 W | 9. Armaturen rechts | 16. Batterie               | 23. - 25. Kondensator            |
| 4. Tacho-Beleuchtung                | 10. Hupe            | 17. Lichtmaschine          | 26. Zündkerzenstecker            |
| 5. Fernlicht-Kontrolleuchte         | 11. Zündspule       | 18. Bremslichtschalter     | 27. Zündverteiler (Funkentstört) |
| 6. Lade-Kontrolleuchte              | 12. Zündkerzen      | 19. Bilux-Rücklicht 5/21 W |                                  |
|                                     | 13. Zündverteiler   | 20. Blinkerlampen 21 W     | (20. bis 27. je nach Ausführung) |



# Nicht so'n Unsinn NSU Sport

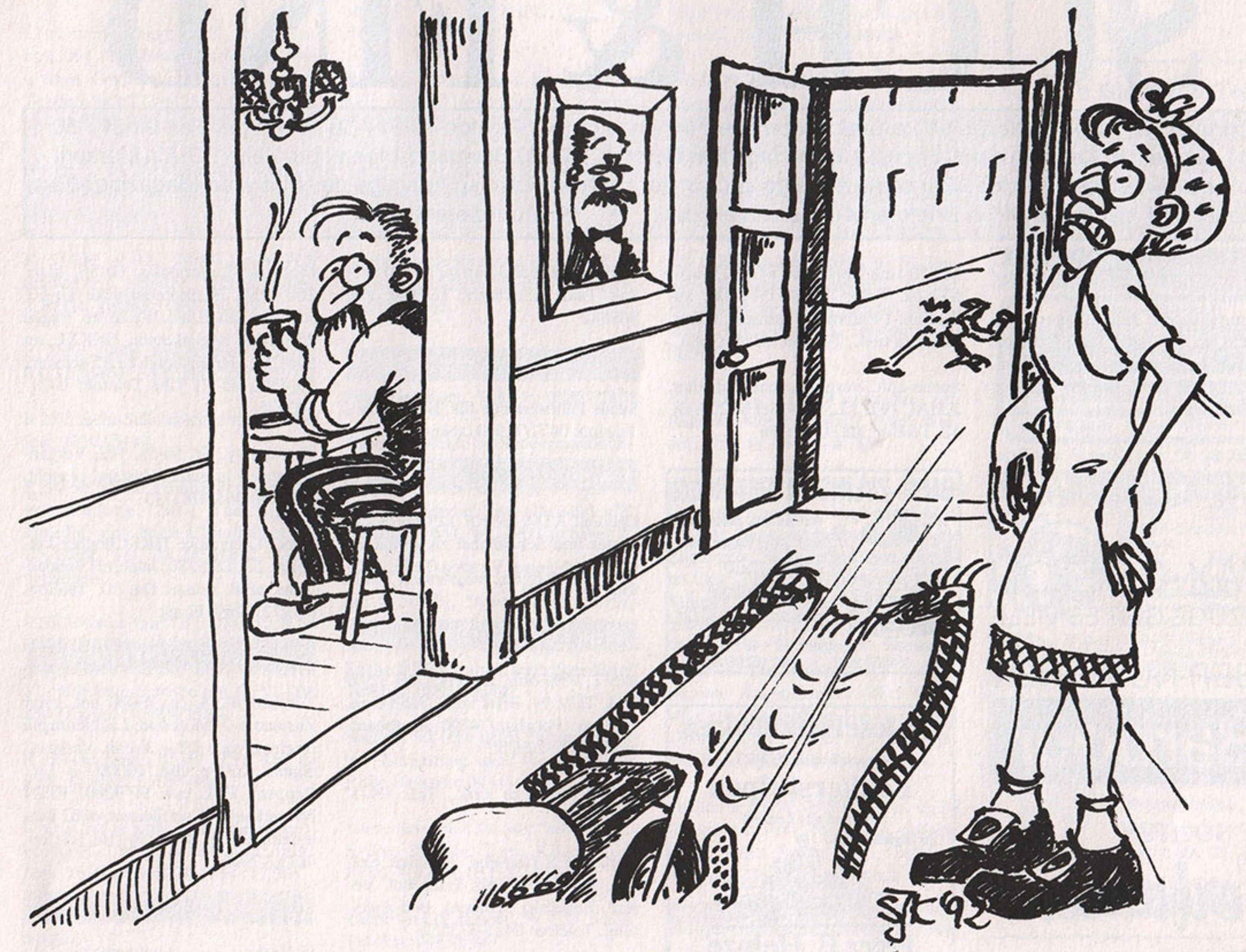
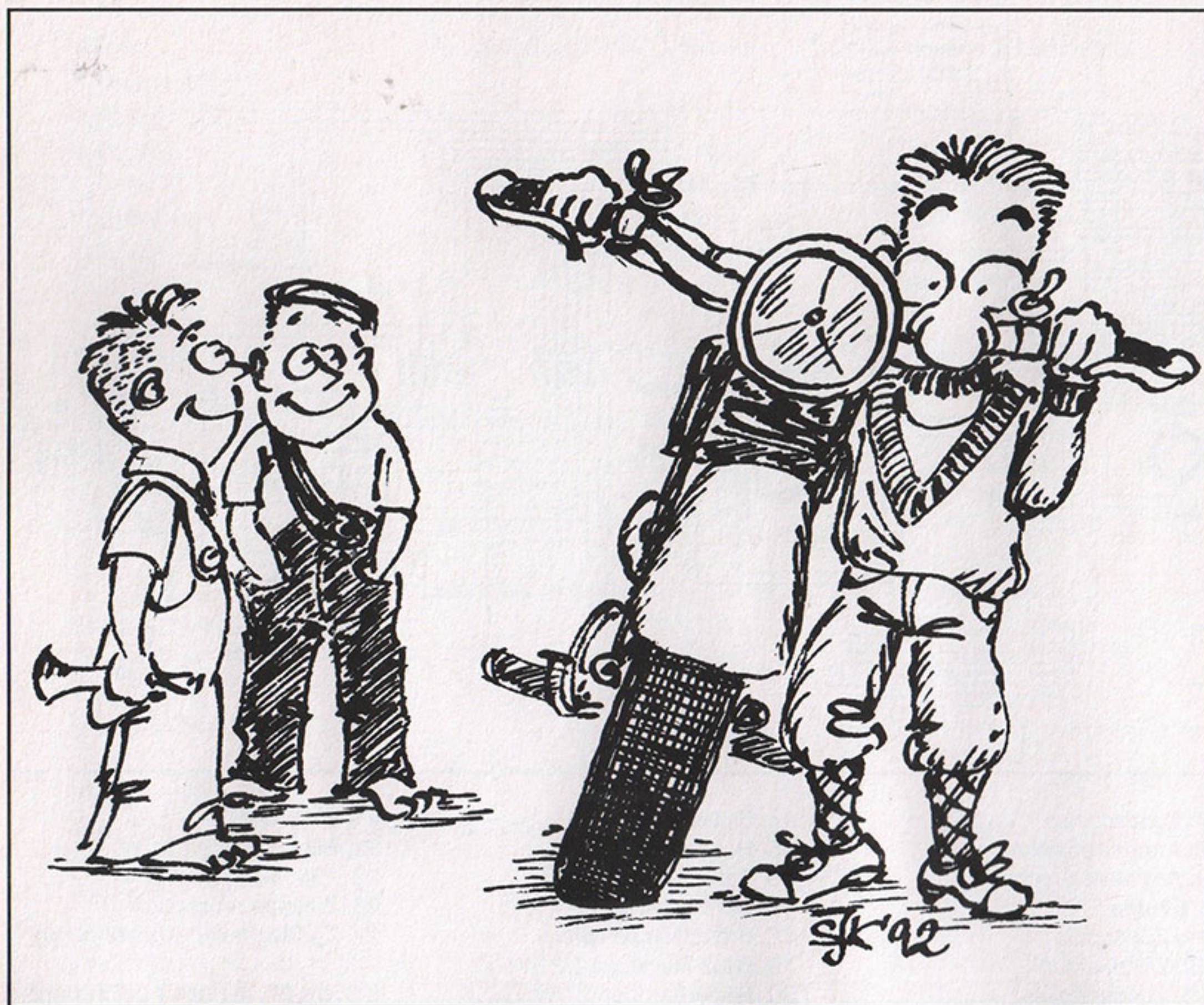
Endlich war es soweit. Otto hatte sich einen Traum erfüllt. Dieser stand nun vor seinem Häuschen auf der Straße und zog auch gleich die Blicke der Nachbarn und natürlich aller Kinder des Viertels auf sich.

Ein Motorrad von beeindruckenden Ausmaßen erglänzte da in spiegelndem Lack und mattschimmerndem Nickel. Hochbeinig stand es da, auf seinen knallhart aufgepumpten Hochdruckreifen, zwischen denen sich ein mächtiger V-Motor breitmachte. Auf dem Tank stand in großen Buchstaben ein berühmter Name: NSU.

Das Ganze war ein Sportmodell aus der Mitte der zwanziger Jahre, und Otto war mit einigem Recht stolz darauf. Leider wurde der Stolz etwas getrübt durch die unleugsame Tatsache, daß Otto nicht eben zu den Größten im Lande gehörte. Mit Schuhen brachte er gerade noch 1,65 m an die Meßlatte, und wenn er neben der NSU stand, wirkte das Motorrad geradezu riesig. Wenn er beim Anhalten nicht gerade einen passenden Bordstein neben sich hatte, fiel er meist um, weil seine Füße einfach nicht bis zum Boden reichten. Heutzutage kann das einem ganz normalen Menschen bei manchen Enduros auch wieder passieren. Aber das nur nebenbei.

Zunächst jedenfalls stand das Motorrad erst mal da, groß, blitzend, atemberaubend. Natürlich konnte Otto gar nicht erwarten, die erste Probefahrt zu machen. Weil er wegen seiner eben erwähnten geringen Körpergröße Schwierigkeiten mit dem Kickstarter befürchtete, entschloß er sich, für den ersten Versuch die Maschine erst einmal anzuschieben. Außerdem: Rennmaschinen werden grundsätzlich angeschoben! Na also.

Otto ging also das große Startritual durch mit Vergaser über-



laufen lassen, Zündung auf »spät« und dann mit eingelegtem Gang das Motorrad zurückschieben, so weit es geht. Natürlich nimmt man zum Anschieben den zweiten Gang, damit man besser über die Kompression kommt. Als der Kompressionspunkt erreicht war, zog Otto die Kupplung und begann, die Kiste zu schieben. Nach ein paar Metern ließ er die Kupplung los, und der große V-Motor erwachte schlagartig zum Leben. Nun wollte Otto schnell aufspringen, schaffte aber den Absprung nicht richtig und hing plötzlich seitlich am Motorrad, das unbeeindruckt mit ihm davonstampfte. Krampfhaft hielt sich Otto fest und versuchte, wieder Boden unter die Füße zu bekommen. Das schaffte er aber nicht, weil die Maschine sehr schnell an Geschwindig-

keit zulegte. Gas wegnehmen ging auch nicht, weil man damals noch keinen Gasdrehgriff hatte, sondern Verstellhebel für Gas, Luft und Zündung, die oben auf dem Lenker montiert waren und normalerweise mit dem Daumen bedient wurden. Für den armen Otto, der verzweifelt am Lenker hinterherflatterte, waren die Hebel unerreichbar. Er hielt sich also fest und hoffte auf ein Wunder. Doch Wunder haben die unangenehme Eigenschaft, immer dann auszubleiben, wenn man dringend darauf angewiesen wäre.

Das Motorrad wurde immer schneller und schleppte Otto einfach mit sich. Nun ist die Straße, in der Otto sein Leben lang wohnte, sehr kurz und mündet nach etwa 50 m in einer Querstraße, so daß man entwe-

der nach rechts oder links abbiegen muß. Otto sah, daß die NSU gerade auf das Haus zusteuerte, das auf der gegenüberliegenden Straßenseite stand.

Das große, zweiflügelige Haustor aus massiver Eiche war geschlossen. Da ließ Otto sowohl den Lenker als auch alle Hoffnung fahren und sich zu Boden fallen. Er schürfte sich dabei einiges an Haut ab, aber nun war schon alles egal. Auf dem Bauch platt auf der Straße liegend, beobachtete er mit weit aufgerissenen Augen, wie seine schöne neue NSU die Straße überquerte und mitten auf das Tor zuhielt. Mit einem Krach prallte das Vorderrad genau auf die Mitte der beiden Torflügel. Diese sprangen auf und wurden durch die Wucht des Aufpralls donnernd an die Wand geschmettert. Das Bel-len des Auspuffs widerhallte

im Hausflur, dann hatte die Maschine durch das offene hintere Tor den Hinterhof erreicht, wo sie umkippte und nach einigen langen Sekunden endlich ganz zur Ruhe kam.

Als alles still war, erhob sich Otto mühsam und humpelte zu der Stelle, an der sein schönes neues Motorrad gleich am ersten Tag für eine Katastrophe gesorgt hatte. Doch zu seinem nicht gelinden Erstaunen war er der einzige, der nennenswerten Schaden erlitten hatte. Das massive Haustor war lediglich aufgesprungen und ansonsten unbeschädigt. Und an seinem Motorrad war nur der Lenker geringfügig verbogen! Otto hat die NSU nicht sehr lange behalten. Das Auf- und Absteigen war ihm einfach zu mühsam ...

Autor: David Longstroke  
Zeichnungen: Stefan Katzer



# 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** (Andere: pro Zeile 1 DM in Marken) ... und der Sonder-Service: Wer seine Anzeige auch in der nächstmöglichen Ausgabe des Motorrad-Magazins MO sehen will, der legt 5 DM in Briefmarken, Schein etc. bei. • H = Händleranzeige

## - ADLER -

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

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

**WAX-COTTON**  
ANZÜGE GIBT ES VIELE

ABER NUR EINEN

**Barbour**

SIE SOLLTEN  
IHN  
„erfahren“

IMPORT UND GROSSHANDEL  
Gerald Brabetz  
Falkensteiner Weg 8 D-6238 HOFHEIM a. Ts.  
Telefon 061 92 / 64 44 Telefax 061 92 / 267 75

**ALLES FÜR RUCKSACKREISEN GMBH**  
**QUO VADIS**

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

BEQUEME ISOMATTEN  
SCHLAFSÄCKE  
KOCHGESCHIRR  
ZELTE  
WASSERDICHT  
PACKSÄCKE!

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

M 250 zum Herrichten Bj. 53, Blechteile ok, Motor ?? VB DM 2500,- außerdem: 1 Rahmen, 1 zerlegter Motor, Literatur usw...Telefon: 08458/1685

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

**BMW ZYLINDER R67-R60/2**

Von uns neu gefertigt nach BMW Werksnorm  
Zylinder Ø72,00  
Werkstoff: Perlitguß  
Preis p. Stk.: 444,60 DM

Petersmeier • Industriestr. 59 • 48 Bielefeld 11  
Tel.: 05205/22881 • FAX: 05205/22882

**Knieschutzdecken**  
(speziell auch für MZ)  
**Lenkerstulpen**  
(für fast alle Lenker)

Zu beziehen bei:

**Peter E. Heinze**  
Pf. 1262, D-6301 Heuchelheim  
Tel. (0641) 6 34 19, Fax (0641) 6 34 84

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

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

## - AJS -

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

## - ARDIE -

Original ATM für NE 125 mit Kickstarter und Schalthebel zu verkaufen od Tausch gegen Victoria-Teile, Telefon: 06162-72127

## - AWO -

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

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

Verk 425 S Getriebe, Zylinder, Kolben, suche Sitzbank, Telegabel, Vorderrad, Einzelsitz (Touren), Bed-Anleitung, Telefon: 0421-373652

Verk. 425T, guter Zustand, VHB 1200,-DM, R. Pöhland, Schaftgasse 7, O-9801 Weissensand, Telefon: 037606-2387

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

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

Motorrad-Lederjacke, Gr.56, blau, 100,-DM, Herrenlederjacke Gr.56, schwarz, auch als Weste zu tragen 250,-DM, Regenkombi, Gr.XXL rot 50,-DM, Herrenstiefel Gr.45 schwarz 50,-DM, ab 21 Uhr Telefon: 0421-552926

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

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

## - BENELLI -

Tornado Bj.74, ca. 20000 km, guter Zustand + 2. Motorrad, Lackierungen original, viele NT.+ Techn. Verbess., eigene Kosten über 10000,- + Lit., Rep.Anl., ETL, usw. FP 9000,- KEIN Notverkauf!!! Curt Geimer, 6087 Büttelborn 2 Hch. Heine Str. 16, Telefon: 06152-7946

## - BMW -

/5: Verk. Lampenhalter, Tel.: 0421/501617, Andy

1 Paar 40er Bing-Vergaser 250,-DM, Suche Achsgetriebe R 80 32/10 + Tank so ab Bj.85, Telefon: 04484-1622

1 vordere Schwinge einbaufertig m. Guzzi Polizia-Windschild, 2 BMW /6-Hinterräder neu m. Gespannberereitung neu VS Telefon: 0841-37410

Achsantrieb 11/32 für /5 - /7 mit wenig Verschleiß gesucht, Telefon: 0731/264310

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

Gradwegfederungsboxer, Verk. Motorgehäuse, Vergaser, 2x Kupplung komplett, KW, Kolben u. Bolzen für R51/3 und R67/2, ölwanne u. Kleinkram, alles zusammen 800,-DM, Jens, Telefon: 04321/41634 (17.30)

H-Rad /6 200 DM, Koffer rechts, Kotflügel h., /6-Rahmenheck, dito R 65 Telefon: 04484/1622

K 100 RT-EML-Gespann, Bj. 85, 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 S, Bj.77, Motor überholt VB 6500,-DM incl. div Teile Telefon: 040/8903070 Helge

R 100R, 2.92, 7000 km, V.W.A Schwarz, 2. Scheibe, SLS K-Halter, Z.Bügel, Telefon: 089-160289

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

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

R 50/60 Suche Zündspulen für Magnetzündung, 2 1 Tank (auch schlecht) und beide Chrombügel für US-Bank, Tel. 0421/501617, Andy verlangen

R 51/3 Hoske Tank 281, 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, BMW R5+ R6, zu verk., Telefon: 05655-8051

R 60/2: Suche Krad, Zustand egal, gern gechoppt, Unfall, zerlegt oder Teile, Jens, Telefon: 04321/41634 (17.30)

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

R 60/5 Rahmen, TÜV 94 und Kleinteile, 500,-DM, Telefon: 04321-41634, 17.30 Uhr

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

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

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

R 75/5, opt.S; 54 tkm; TÜV 7/93, seit 7 tkm mit 800 ccm bleifr., neu: Ausp.;Kuppl., Steuerk., Batt.; Viele Extras. Tausch gegen LM III od. VB 4900,-DM, Telefon: 030-4830025

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^

R100 RS -Rahmen mit Brief gesucht, kein Unfall! Angebote an Telefon: 08331/81631 ab 17 Uhr

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

Suche Duplexbremse, die für R 50 passt, muß nicht original sein. Telefon: 0511/232961

Suche Infos über Gespannbau 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 26-Rahmen, auch ohne Brief, Telefon: 08551-6444

Suche R 50, bitte jeden Zustand anbieten -Entfernung spielt für mich keine Rolle, Telefon: 09545-4746

Suche Scheibe f. GLäser 'Monza' SL-5, Typ SLP 6a, Typz. KBA 30010, Bj.60, Telefon: 05751-14520

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

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

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

## - BSA -

B 33, 500 ccm, Bj. 57 zu verk. ab 17 Uhr Telefon: 02273/55215

## - DELLORTO -

Suche zwei 32er Dellorto-Vergaser mit Beschleunigerpumpen Telefon: 0421/501617 Udo verlangen

## - 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 WH, 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, Del-Orto Vergaser, grosser Ein- Auslaß, Rennbirne, gegGebot, abends zw. 20 und 22 Uhr, öfter vers., Telefon: 0471/305467

RT 175 VS, Teile zu verkaufen, z.B. Rahmen, Motor, Auspuff, Frank Werner, Telefon: 05141-381584

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

RT 250/2, Für Hilfe bei der Suche des original Auspufftopfes (48r T.Nr.) wäre ich sehr dankbar. Hinweise unter Telefon: 0531-795545 n. 18 Uhr, Jürgen Rendelmann, Braunschweig

Suche für DKW SB 500 Luxus, Bj.35 Doppelscheinwerfer (auch defekt) Zahle jeden fairen Preis, Telefon: 07931/57238 öfters versuchen

## - DNEPR -

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

Dumping Dnepr MT 16, neu Rückwärtsgang, SW-Antrieb, wie in GP 6

**NEU!**  
**Vorderer Kotflügel aus Blech**

für BMW R 26/27 und R 50-69S endlich wieder lieferbar!  
**unlackiert 220,-DM**  
**schwarz lackiert und handliniert 340,- DM**

**Fa. Heumann**  
Fuchsberg 3-5 • 6110 Dieburg  
Tel: 06071/1315  
Fax 06071/81284

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

**Wir führen für Sie:**

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

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

**Wir suchen + verkaufen**  
**Motorräder & Gespanne**  
**neu und gebraucht**

Ständig gepflegte Fahrzeuge im Angebot  
Koch International • Schlagstr. 31-33  
3442 Wanfried/Werra • Tel. 0 56 55 / 80 51  
Telex 99 32 64 • Fax 0 56 55 / 86 22

**Doppel-Duplex-Bremse**

Ø 230 DM 469,-  
Doppel-Simplex-Bremse  
Ø 180 DM 379,-  
passende Felgen, Speichen Tachoantrieb auch Vorder- und Hinterräder komplett.

Rötberg 61 • D-3057 Neustadt a. Rbge.  
OT Schneeren • Telefon 050 36 / 24 55  
FAX 050 36 / 300

**BMW RADNABE R50 - R69S**

Von uns neu gefertigt nach BMW Werksnorm  
Werkstoff: Silumin  
Kpl. incl. Radmitnehmer  
Preis p. Stk.: 825 DM

Petersmeier • Industriestr. 59 • 48 Bielefeld 11  
Tel.: 05205/22881 • FAX: 05205/22882

**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**

**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.



beschrieben, nur noch 6.500DM, Telefon: 04746/1767

MT 10, Motor BMW R 60/6, TÜV 10/93, 1992 restauriert, saharagelb, 100% rostfrei, 241 Tank, BMW-Griffe, Konidämpfer, Reserverad und Kanister, Scheibe und Plane, Rückw.-gang, viele Neuteile wie Auspuff, Kupplung, deutsche Rad- und Getriebelager, Reifen, Gabel usw., H-4 Licht, BMW & Dnepr WHBs, 2 Denfeldsästel, viele Extras, VB 8750 DM, Tel. 02602/80412

Suche Rad für MT10, MT11 oder MT 16, Felge lackiert, Zustand unbeschädigt. Uwe Pitz, Kirchstr. 14, 3180 Wolfsburg 29, Telefon: 05365-2618

**- DUCATI -**

Suche dringend Comanolo 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 für Pantah bzw. Alazurra 350 ein Motorgehäuse. Nehme auch Defekt- oder Rumpfmotor, Telefon: 0211-285112

Verk. Duc.-250 ccm Motor, mit SCHMALER Aufhängung, im guten Zustand, Gebote ab 1000,-DM, Telefon: 09545-4746 (Bamberg)

**- DÜRKOPP -**

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

**- EMW -**

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 Freyberg/Sa

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

R35/3, Bj. 54, 350 ccm, 1 Zyl. Viertakt, Gesandstrahl u. lackiert, i.T., nur noch zusammensetzen, VHB 2300,-DM, Telefon: 05772-7368

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

**- FELBER -**

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

**- FN -**

Rarität! FN 350 Sahara, Bj.32, offene Schwungscheibe, unrestauriert, 90% komplett, gute Basis, FP 2850,-DM, suche Tacho kompl. u. Uhr für FN 500 M 90, Bj.33, Telefon: 02607-6065

**- GESPANN -**

Moto-Guzzi V 7 850 GT mit Carell Seitenwagen, voll rest., neuwertig VHS 12900,-DM, Telefon: 06351-43470

MZ ETZ 250 Gespann, TÜV 1.94, VHB 1800,- DM, Telefon: 04321-528425

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

Ural M63 Gespann Bj. 69 orig., alltagstauglich noch ohne TÜV: DM 4950,- Pannonia-Gespann Bj.68 m. orig. Alu-Boot, DM 1950,-, evtl SW separat DM 850,-, Telefon: 06826-6473

BK 350-Gespann, Bj.58, unrestauriert, Motor dreht, 2-Takt-Boxer, Kardan, FP 2000,-; Ural-Dnepr-Beiwagenboot, nagelneu, 450,-DM; Seitenwagen unrest., 4-Punkt-Anschluß, 1000,-DM, Telefon: 02607-6065

BMW / Stoye: R 50 Rahmen, R 68 Motor, Umbau 69 S, vor 5 tkm überholt: KW, Zyl., Köpfe, Kupplung, Lager; 241 Chromtank, 15"-Räder/Alu, Boot poliert, alles TÜV, VB 13850,-DM Telefon: 05592/1872 nach 18 Uhr

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 Tipps zur Ersatzteilbeschaffung? Wer fährt selber? Telefon: 02853/4110, ab 15 Uhr

**- GOEBEL -**

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

**- 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

Suche 131-Sportster- oder Fat-Bob - Tank oder irgendwas anderes, was auf Evo-Sportster paßt, Telefon: 0421-501617 Udo i. d. Red.

Suche WL 750 ccm, bitte jeden Zustand anbieten -Entfernung spielt für mich keine Rolle, Telefon: 09545-4746

Verkaufe Harley FLH 1200 mit original Harley-Beiwagen, 1977, wie neu, 4800 mls, Inzahlungnahme Solo-Motorrad BMW möglich, Telefon: 05655-8051

**- HEINKEL -**

Verk. Vergaser 1/20/55 neu, 200,-DM, Telefon: 04135-601

**- HERCULES -**

Moped MK 50, 3Gang, Bj.67, restaurierungsbedürftig, VB 300,-DM, Supra 4, Bj.78, Mot. überholt, Lack neu (muß noch zusammengebaut werden) VB 400,-DM, Telefon: 05381-2569

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

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

Verk. Typ 316, Bj.54, Kickst. 1200 DM; Typ K 103, Bj.62, 98 ccm, 1600,-DM, Telefon: 09827-1520 ab 18 Uhr

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

**- HOFFMANN -**

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

**- HONDA -**

CB 100, guter Originalzustand, 1.

Lack, Chrom i.o., Reifen neu, Nockenwellenlager defekt, VHB 780,-DM, Telefon: 04222/8307

CB 200, Bj.75, TÜV 5/94 in Teilen odrr komplett zu verk., Bremse vorn defekt, Motor ölt leicht, Telefon: 0511-7000455 bei Tobias

CB 200, Bj.76, TÜV 9/93 + CB 200 Mit Brief ohne Motor als Teileträger, VB 1600,-DM, Telefon: 05139-27184

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 K 1, Bj. 71 zu verk., Telefon: 02273/55215 ab 17.00 Uhr

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 und Charly in Teilen, Telefon: 0241/507469

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

Suche CB 72 / 77 Motor und Motorenteile, evtl. kompl. Maschine, Telefon: 0221/583647

Suche f. CB 250/360 G Schutzblech vorn und Kettenschutz/Metall. Felix Telefon: 0421-891012

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

Suche mögl. im Tausch verschiedene Honda C72 u. CB 72- Teile (ab Bj.60-67), Telefon: 07903/518

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

VT 600 C Shadow, EZ 91, 22 tkm, 27(41) PS, Drag- u. Sissybar VHS, Telefon: 05401-9309

XL 500R, 27 PS, Bj 84, 2 J. TÜV, Generalüberholt, Rennfeder, 23 tkm, 2900,-DM Vhs., Telefon: 05921-34584

**- HOREX -**

Regina 350, Bj.51: Verk. neuwertiges Paar Auspufftöpfe (Nachbau), Preis VS, Telefon: 05381-2592

Regina 400 zerl. viele Neuteile VHS ab 21 Uhr, Telefon: 0421-552926

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

Suche für Imperator Getriebepauptwelle (auf der sitzt die Kupplung) und alle 450er Teile, Klaus Schmitz, Plinganserstr. 40, 8000 München 70, Telefon: 089-778380 abends

Suche S5 / S6-Motor (A1M/B1M), biete SB 35 Motor (E1M, Vorkrieg) und 600er Stamo (J1M) Klaus Schmitz, Telefon: 089/778380 abends

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

**- IFA -**

BK 350, suche Gabelstandrohre in brauchbarem Zustand, Telefon: 09332-1625

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, Hirtsieferzeile 41, 1000 Berlin 47

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

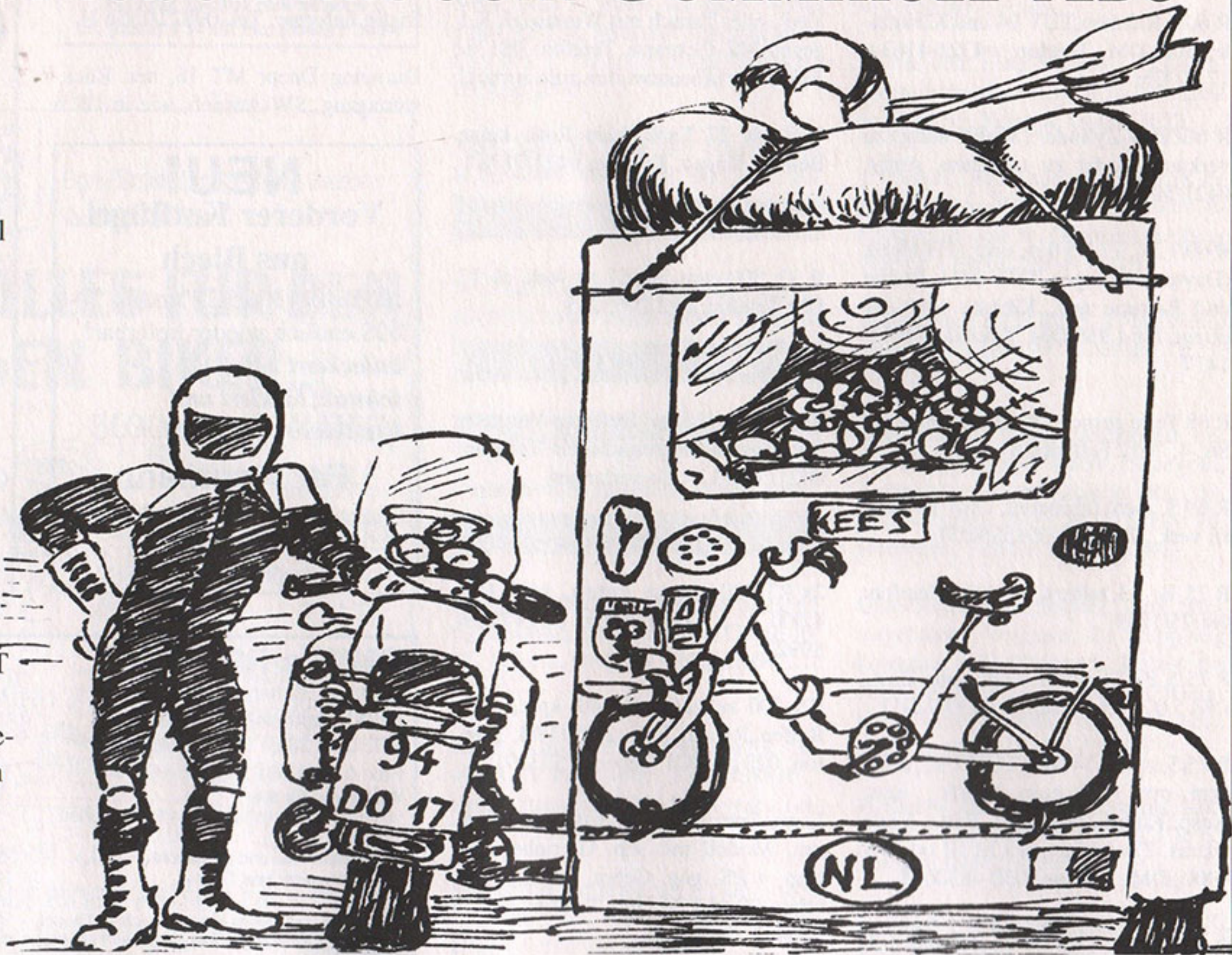
**HOREX-NEUTEILE**  
z.B. LIMA-Deckel, Kapselrohr, Tachoscheiben, Ölltg., Tele-Verschleißteile und vieles mehr.  
**KLAUS FORSTER**  
A. d. Stadtwiesen 37  
6140 Bensheim 2  
Tel. 06251/73223, ab 19 Uhr

**Bequemer leben mit dem GUMMIKUH-ABO**

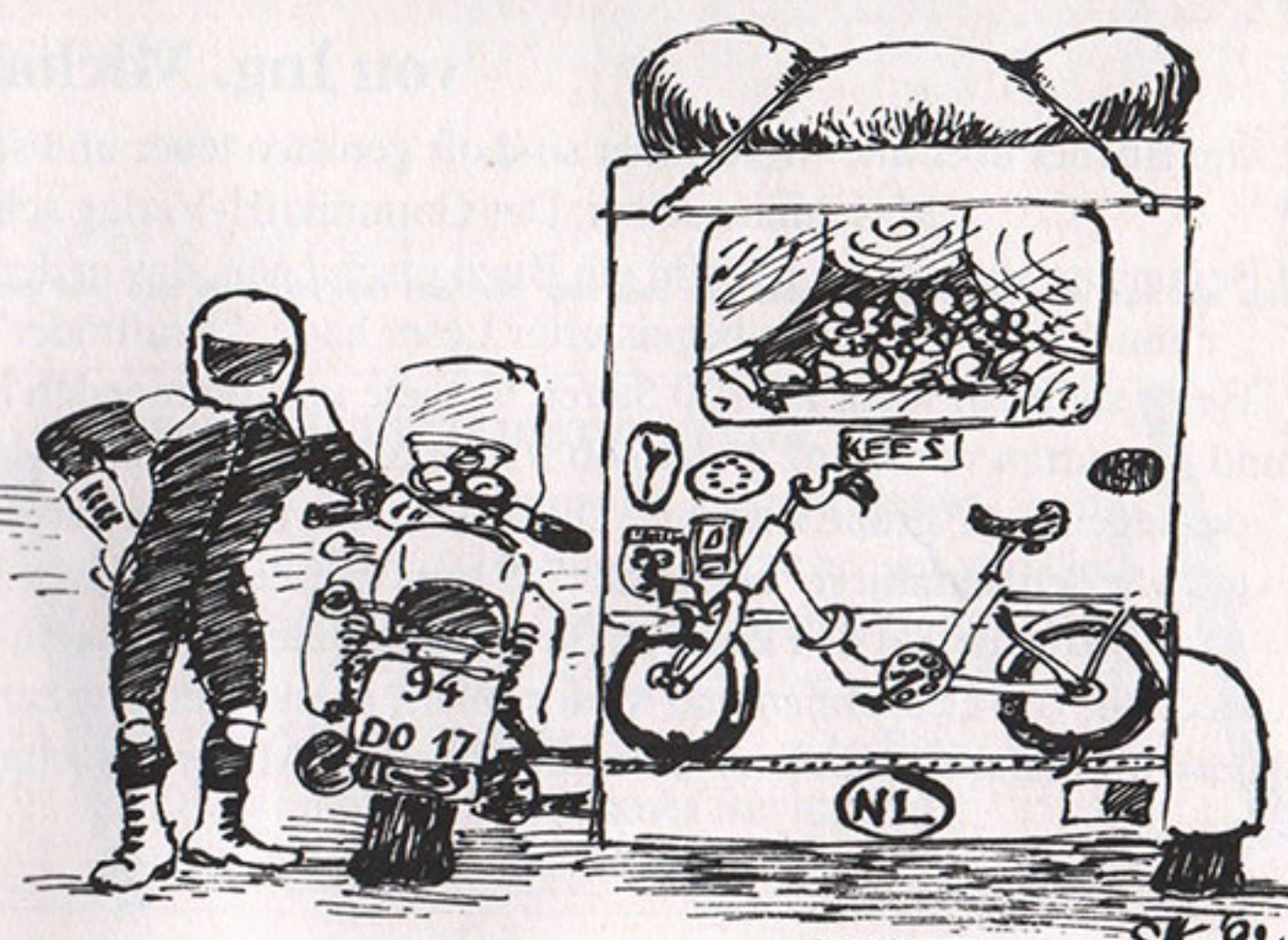
Die GUMMIKUH & PAST perfect gibt es jeden Monat frei Haus für nur DM 4,99 statt 5,90, also mit ca. 15% Preis-Vorteil im Abo. Deshalb gleich anrufen oder eine Postkarte schreiben und das Jahresabo\* bestellen beim:

GUMMIKUH-VERLAG,  
Am Deich 57,  
2800 Bremen 1,  
Telefon 0421/501617,  
Telefax 0421/504448.

\*Die GUMMIKUH & PAST perfect ist auch ein schönes Präsent... Der Beschenkte wird schließlich 12mal im Jahr an Dich erinnert.



Gewinde ausgerissen?  
Zoll? Metrisch?  
**REG COIL** Repariert's!  
Das Profisystem  
**HEMA** Karlstraße 5  
2860 Osterholz-Scharmbeck  
Tel. 0 47 91 - 37 76 • Fax 35 41







**- JAWA -**

125 ccm, + Papiere, läuft zum Aufbau-  
en, VB 1.000 DM, evtl. Tausch+ Aus-  
gleich ge. 500-600er Enduro, Telefon:  
05772/7368

250er Single, Bj. 66, 1 a Zust., VA-  
Schrauben, neu lackiert, Motor nue  
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

Jawa 250, 1 Zylinder, Bj. 66, 1a Zu-  
stand, VA-Schr., neu lackiert, Motor  
neu gelagert, VB 3500,-DM. M. Witt-  
kamp, Telefon: 040-4227730 o.  
2007054

Verk. Jawa 125 ccm Doppelport, Bj 57,  
6 PS, TÜV neu, VHB 1150,-DM, Tele-  
fon: 05772-7368

**- KAWASAKI -**

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

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

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

Suche f. SF 2 1-Pers.Höckersitzbank u.  
Krümmeranl. 2in1 von Marville, SFC,  
usw u. Teile aller Art 750 ccm, Tele-  
fon: 07227-8527 Mathias verl. abends

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

**- LITERATUR -**

'Das Motorrad' 70 - 92, viele kompl  
Jahrgänge (70-80, 83-87) zu verk.  
Gesamtpreis 250,-DM, Telefon:  
06407-1297 Stefan

Alle NSU-Motorräder 1901-65, 42  
Seiten, über 250 abb., Kopieform, incl.  
Porto Dm 25,-, V. Bruse, Bandwir-  
kerstr. 6, O-3029 Magdeburg

BMW Motoräder - Typen und Tech-

nik, Ariel Verlag, wird dringend als  
Original gesucht!, Jürgen  
Strohmeier, 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

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

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

Reperaturanleitungen SR/XT 500, XS  
500, RD 125, RD 200, XJ 600, XJ  
900, Guzzi V2, kleine Guzzis, Ducati  
Pantah, Ducati 750/860, Harley  
Sporster, Kawa 250/350, Kawa 500/  
750, Z 650, Z 1000, Suzuki GT 500, GT  
750, BMW R80 GS, Honda CB 450 K1-  
K6, CB 250 K, CB 250 G, CB 125, SS  
50, C 50/70/90, Bultaco Sherpa, je 20,-  
DM Telefon: 0241/507469

Suche '60 Jahre Zündapp-Technik',  
wer verkauft o. kopiert mir dieses  
Buch? Brunner, Baldustr.22, 8500  
Nürnberg 40

Suche 'Das Motorrad' 1949, 1952,

1953. Am besten kplt. Jahrgänge, So  
bis Do, ab 18 Uhr, Telefon: 05341/  
14639

Suche 'Das Motorrad' von 49/alle;  
1950 Nr. 1-8, 11, 18, 20-26; 1951 Nr.  
8-13, 16, 20, 22, 25; 1953 Nr. 1, 2, 5, 8;  
1956 2, 6, Telefon: 0421/447865, 20  
bis 22 Uhr, Kauf oder Tausch!

Suche 'Der deutsche Straßenverkehr',  
'KFT', alle Jahrgänge. Angebote an J.  
Labryere, Noordhoeklaan 33, NL-  
4464 BC Goes, außerdem DDR-Mo-  
torradprospekte + 'Motor Jahr'-Bü-  
cher

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, Vol-  
ker

Suche Ausgaben von 'Motor-Jahr' aus  
der DDR, außer 1960, 64, 68, Andy,  
Telefon: 0421/501617

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

Suche für Maico M250B (Bundes-  
wehrmaschine) Ersatzteilkatalog und  
Werkstatthandbuch. Nur original. Tele-  
fon 0421/513255 (abends)

Suche Gran Prix von Volker Rauch,  
zahle gut, Telefon: 0471-71900 ab 20  
Uhr

Suche jegliche Lit. zum Thema Motor-  
rad: 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 Ausga-  
ben 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 Motorrundschaue aus den 50er  
Jahren. Tel.: 0421/513255 (abends)

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

Verk. 'Das Motorrad' 1960-80 kom-  
plett, guter Zustand, in Holzbox 1300,-  
DM, Jens, Telefon: 04321/41634  
(17.30)

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. div. ETL u. Rep-Handb. f. Mofa,  
Moped 70-80er Jahre KTM, Moby,  
Kreidler, usw., Telefon: 04821-9802

Verk. Kopien: BA MZ RT 125/1 u. 2,  
25,-DM und ETL 20,- DM, Telefon:  
05241-35971 Marko

Verk. Maico-Literatur, Prospekte, ET-  
Liste, usw. Liste gegen DM 1,70 Porto  
bei: Peter Vogt, Fierthstr.2, 2409  
Scharbeutz 2

Verk. 'Das Motorrad' von 72 bis 91, je  
Heft 2,- DM, suche WHB, ETL, BTA  
von Kawa Z1, auch Kopie und Pro-  
spekte von Z1, Z900, Z1000, Telefon:  
02273/69626 (ab 19 Uhr)

**- LOHMANN -**

Lohmann Hilfsmotor Diesel komplett  
zu verkaufen. Telefon: 05363/1205

**- MAICO -**

M 250 B, suche immer noch Packta-  
sche, Telefon: 0421/400249

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

Suche f. Maico 175 M 1952 Werkzeug-  
kasten, Kickstarter, Schalthebel, Li-  
madeckel, Kettenschutz oben/unten,  
Ständer, Briefkopie, Rückleuchte,  
Fred u. Florian, Telefon: 064471215

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

Suche Trial-Maico, auch Eigenbau,  
sowie GS- und MC-Maico vor Bj. 70  
und Packtaschen für BW-Maico sowie  
Breitwandzylinder mit 250, 277 und  
360 ccm, Telefon: 06439-6184

**- MATCHLESS -**

GB 350 ccm, Bj. 55, zu verkaufen,  
Telefon: 02273/55215 ab 17 Uhr

**- MONTESA -**

2 x Cota 250 mit Brief, Bj.75, 1 x Cota  
350, z.T. fahrbereit, rep-bedürftig, al-  
les zusammen VHB:2000,-DM, Tele-  
fon: 0431-580336, auf Band sprechen  
= Rückruf

**- MOTO GUZZI -**

850 T3 California, Bj.76, 35 tkm, TÜV  
neu, neu lackiert 7900,-DM, Le Mans  
div. Teile und Motoren, Telefon:  
05821/2393 o. 43218 abends

NF Falcone, rot, EZ 76 i. Dtschld,  
Kettensatz, Reifen, Kolben neu, TÜV  
7/93, VHB 4900,-DM, Telefon:  
04454-8190 ab 19 Uhr

Rarität!! Guzzi Super Alce, Bj.40, 500  
ccm, Chrom, Reifen u. Verschleißteile  
neu, ansonsten Top-Original, fahrbe-  
reit FP 8000,-DM o. Tausch gegen unr.  
ohv-Krad ab 500 ccm von vor Bj.40,  
Telefon: 02607-6065

Suche für V7 850 GT Motor und Ge-  
triebe, Telefon: 030-3232962

Suche Nuovo Falcone, bitte jeden  
Zustand anbieten, -Entfernung spielt  
für mich keine Rolle, Telefon: 09545-  
4746

Suche Seitendeckel f. V7 Special,  
Bj.69, Telefon: 04454-8190

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

Suche V 50 oder V 65 (keine Lario oder

Monza) Zustand fast egal (kein  
Schrott), Preis nicht egal! (keine  
Traumpreise), Telefon: 06872-7157

**WK-Verlag**

Lagesche Str. 105, D-4902 Bad Salzuffeln,  
Telefon: 05222/22048, Fax: 05222/2795

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 stän-  
dig aktuellen Antiquariatskatalog können  
Sie gegen 5,- DM inkl. Versandkosten anfor-  
dern. (Oder abonnieren!)

Fast alle gängigen Kfz-Bücher internatio-  
naler Verlage sind lagernmäßig vorrätig und  
können in kürzester Zeit geliefert werden.  
Des weiteren finden Sie über 500 verschie-  
dene historische Plakate und Plakatrep-  
roduktionen in unserem Sortiment. (Posterka-  
talog kostenlos!)

Unser Gesamtkatalog ist für 5,- DM Schutz-  
gebühr erhältlich. Für spezielle Anfragen  
stehen wir jederzeit telefonisch für Sie be-  
reit. Wochentags: 9.00 - 20.00 Uhr, Sams-  
tags: 12.00 - 18.00 Uhr.

**MOTALIA**

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

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

**MOTALIA im Abonnement**

Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an:  
Verlag Hasselbrink, Postfach 2322, 2300 Kiel  
Ja, ich möchte MOTALIA ab der nächsten Ausgabe abon-  
nieren.  
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 in-  
nerhalb von 7 Tagen  
schriftlich widerru-  
fen kann. Hierzu ge-  
nügt die fristgerechte  
Absendung des Widerru-  
fes.

**»Zweitaktfahrzeugmotoren«**

- wer Bescheid wissen will, bestellt sofort beim  
GUMMIKUH-VERLAG den Reprint dieses gut verständ-  
lichen 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!

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

**MOTORRADTECHNIK**

**Krafträder**  
von Ing. Michael Heise

Alte Bücher über alte Motorräder sind oft genauso teuer und selten wie die  
Maschinen selbst. Der GummikuH-Verlag schafft Abhilfe:  
Bei uns ist als zweites Reprint ein Buch erschienen, das in den 50ern schon  
einmal viele Tausende begeisterter Leser hatte. "Krafträder" von Michael  
Heise stellt auf mehr als 100 Seiten fast alle vorkommenden Motorradtypen  
und -Bauarten vor. Ganz gleich, ob Victoria Aero, Triumph Thunderbird oder  
der legendäre "grüne Elefant". Die Maschinen der 50er Jahre und ihre Tech-  
nik 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 lesenswer-  
ter 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





### EDELSTAHLSCHRAUBEN

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

### MOTORSCHADEN???

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

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

### MAICOLETTERS

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

### Spezialzubehörkatalog

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

### SERVICE FELD

**AT**  
 ZWEIRAD-TECHNIK  
 4047 DORMAGEN  
 DORFSTR. 19  
 Verkauf - Ersatzteil-Service von ES bis ETZ  
 Telefon 0221/78 83 46 und 02133/61998

### MZ-TREFF - INFO

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

Verk. T 3 California, TÜV neu, viele Neuteile, Preis VS, Telefon: 0511/232961

Verk. Vollverkleidung DMB 6 und Originalverkl. für LM III, orig. Sitzpolster, Telefon: 09723-1881

### - MOTO MORINI -

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

Verkaufe 500 S, Bj. 81/93, 45 tkm, VB 3500,-DM, Telefon: 0711-756571

### - MZ -

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: GK-Verlag, Am Deich 57, 2800 Bremen 1

ES 150, 3 Stück + 1 überholter Motor f. Bastler, ('needs little attention') alles zusammen f. DM 400,-, Telefon: 030-4121064

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 Gummitteile. 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 (Bj.66) Scheinwerfer-Reflektor gesucht, Telefon: 06071-71571

ES 250/1 Ersatzteile sowie kplt. RT

125/3 ohne TÜV, Telefon: 05841/5735

ETS 150, zum Restaurieren, alle schlechten Teile als Neuteile vorhanden! Nur 300,-DM, Geländelenker f. ES u. viele MZ-Kleinteile f. 100,-DM Telefon: 05331-45676

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 Militär TÜV 2 J., 17 PS 1500,-DM; ETZ 251, Bj. 89, TÜV 2 J. 21 PS, m. Packt., 1500,- DM Telefon: 05271-34957 Karl-Heinz

ETZ 250 Vopo Vollverkl., TÜV 5.94, 42000 km, VHB 2100,-DM, Telefon: 04321-528425

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

ETZ-Gespann 300 ccm, Bing Vergaser, E-Zünd., Carell-Schwinge, Koni, 4 x 16', Stahlflexl., 221-Tank, Bein/Windschilder, Koffer + Träger, Reifen, ET, 39 tkm, TÜV 3.93, 3800,-DM; 16' Hinterrad mit Gesp.Reifen, neu 170,-DM, Telefon: 06078-4127

Gespann ETZ 250, Erstz. 89, 3 x 15' Räder mit 125 SR 15, Windschutzscheibe, läuft 1a, Vb 3.800 DM, M. Wittkamp, 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 Gespann ETZ 250, EZ. 89, 21000 km 3 X 15' Räder 125 R 15, Windschutzscheibe. Läuft 1a, VB 3800,-DM. M. Wittkamp, Telefon: 040-4227730 o.2007054

MZ-250, div. Modelle o. TÜV günstig, SW ab DM 300,-, div. ET, ES-TS-ETZ Gespann evtl. Tausch, Telefon: 040-7890758

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

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

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

Suche f. ETZ 250 Kurbelwelle neu und 300 ccm Zylinder, auch ohne Kolben wenn schleifbar und 22 l-Tank ETS, biete Kupplung neu, Telefon: 07227-8527 Mathias

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

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 f. ETZ 250, insbes. f. Motor-Demontage. Arnold Schütte, Telefon: 0441-382021 (öfter versuchen)

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

Suche Tests, Fahrberichte, Infos von ETS 120/1 G, Bj. 67. Gibt es einen MZ-Oldie-Club? Henning Petry, Ammergaustr. 8, W-8000 München 70

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

Teile f. alle Typen neu + gebr. günstig abzugeben, z.B. Motor ETZ gebr. m. Lima VB 300,-DM, Gabeln 50-80,-DM, Krümmer ETZ (neu) 24,-DM, Anruf lohnt! Telefon: 05381-2569 Martin

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. MZ Seitenwagen, Neulack, teilweise verzinkt, VA Schrauben Neuteil-

le 0 km, schwarz, alte Form u. E-Teile 1200,-DM, Jens, Telefon: 04321/41634 (17.30)

Verk. Neu und Gebr.teile für MZ ES/1 bis ETZ, z.B 321 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, nicht kplt., nicht durchgerostet, Vb 400 DM, T. Scholl, Alleestr. 40, 4100 Duisburg 11, Telefon: 0203/557829

### - NORTON -

Commabdo-Roadster-750 Bj. 71, TÜV 4/93, Topzustand, Liebhaberfahrzeug, VB 11800,-DM. Nehme BMW-Boxer in Zahlung, Telefon: 02171/31005

MK 2, dt Brief, viele Neuteile, 850 ccm, 50 PS, Bj.74, VHB 7800,-DM, Telefon: 04484/1622 ab 18 Uhr

Suche Wideline-Federbetrahmen, bj. vor 59, Telefon: 02171/31005

Suche Wideline-Rahmen oder tausche gegen Slimline-Rahmen, 1A-Zustand, Telefon: 0471-71900 ab 20 Uhr

### - NSU -

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 1600,-, Telefon: 04793-1733

Quickly, guter Zustand, fahrbereit zu verkaufen, sowie NSU Prima-Roller 150, Telefon: 05655-8051

Suche Brief von verschrottetem NSU-Motorrad 98 bis 500 ccm, Typ egal, Meine 200er hat wedwer 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 f. 351 OSL Kettenkasten, Telefon: 07121-36080

Suche Konsul I-Motor 500 ccm, Angebote an Helmuth Widmann Telefon: 07544-3155, Fax: 07544-71496, Ravensburgerstr.24, 7778 Markdorf

Suche NSU-Max Motor 300 ccm oder komplettes Motorrad, Telefon: 07422-22129 ab 18 Uhr

### - 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 !.100 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

### - REH -

Motorrad ges., mögl. mit ILO-Twin-Motor und Reh Besitzer 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 900, Kawa, 2. Hand, seltener Originalzustand, 22 tkm, sehr gepflegt, DM 10900,- Inzahlungnahme möglich Telefon: 05128/5434

### - ROLLER -

Verk. 1 x Roller Berlin und 1-Rad-Anhänger zum rest. je 450,-DM, Telefon: 040-7890758

Verk.für 'Berliner Roller' alle Teile, manche doppelt, unrest. Nur alle zusammen für 400,-DM, Zuschriften an R. Stephan, Thurmer Str.35, O-9560 Zwickau

### - SEITENWAGEN -

Großes Eigenbau-Boot (Messerschmidt-Kabinenroller), paßt auf Steib 500-Rahmen, anbaufertig, Telefon: 0841-37410

MZ-Lastenbeiwagen, MZ-Personenbeiwagen, Stoye + TR 500 zu verk., Telefon: 05655-8051

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

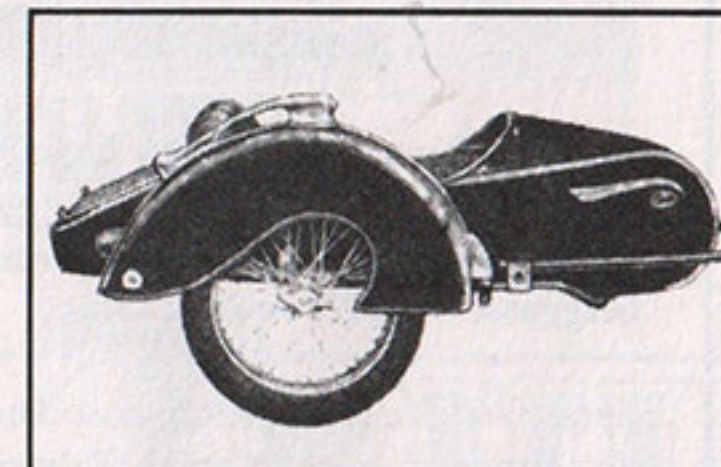
Stolz, Nachfertigungen Aluglocken u. Zeichnung, Meyer, Erftstr.9, 2805 Federn f. Boot, Handgriffe Suche Stuhl 2 Stoßstange für Nachbau, a. genaue

## ADLER - BMW - DKW - HOREX - NSU TRIUMPH - VICTORIA - ZÜNDAPP

Wenn Sie eines dieser Motorräder restaurieren, dann finden Sie bei uns vieles, was Sie dazu benötigen.

Fordern Sie unter Angabe Ihres Motorrad-Typs kostenlose Ersatzteillisten an!

## ERSATZTEILE für alle STEIB - Seitenwagen



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

## STEIB, URAL, JUPITER, VELOREX, VELOREX-KLASSIK zu günstigen Preisen. Zubehör und Ersatzteile für Seitenwagen und Gespanne.

Täglich Versand und Ladenverkauf!  
**MOTORRAD-STEMLER GmbH**  
 Garschager Heide 29 - 5630 Remscheid 11  
 Tel. 0 21 91 / 5 30 67

## Motorrad Welling

Reparatur von BMW, HONDA, MOTO-GUZZI MZ-Vertragshändler  
 BMW-Gebrauchtteile, SITO-Auspuffanlagen für fast alle Modelle ab 320,- DM, Gespannrahmen für BMW-Motoren, Gespann-Umbauten  
 Donnerstag bis 20 Uhr geöffnet · Abholung/Anlieferung möglich  
 8501 Roßtal · Gewerbering 13 · 09127-6223

## Motorräder aus Zschopau GUMMIKH Sonderheft MZ-EXTRA



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

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



**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	3.25 x 18	79,00
3.00S x 19	99,00	3.50 x 18	85,00
3.00S x 21	103,00	3.50S x 18	89,00
<b>Metzler Block C</b>		4.00S x 18	99,00
3.00 x 16	83,00	3.00 x 19	79,00
3.25 x 16	83,00	3.25 x 19	85,00
3.50 x 16	86,00	3.25S x 19	95,00

**S. Meyer**

Bahnhofstr. 41  
6521 Hillesheim/Rheinhesen  
Tel. 06733/8195 oder 7281  
Fax 06733/8134

**Unfallrahmen richten**

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

**GT 125-750**

Limas + Motoren mit 1 Jahr Garantie  
Kurbelwellen + Zylinder im Tausch  
Gebraucht- u. Neuteile. Superpreise  
Komplettmotorräder zum Aufbauen  
Kostenlose Liste anfordern bei:

PRM Motorrecycling. Hauptstraße 17  
7523 Graben-Neudorf 1  
Tel.: 07255/8664, Fax: 07255/2394



■ VERKAUF ■ SERVICE  
■ ERSATZTEILE ■ REPARATUREN  
**Motorrad Hiller**  
Augustenstr. 95 - Stuttgart 1 - ☎ 62 52 98  
Tausch - Inzahlungnahme

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

Su. gebr. Anschlüsse um MZ Seitenwagen an R50 zu bauen Telefon: 04321/41634 (17.30)

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

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. Verkauf E200 Luxus Bj. 29 teilrestauriert und Ersatzmotor und Teile. Preis 2500 DM. Horst Schneider, Dorfstr. 18, O-1921 Tüchen Kreis Pritzwalk

**- SIMSON -**

Suche f. Krause-Duo (FBA Brandis) WHB, BA, ETL u. Sonstiges, gute Bezahlung, Kröpfl Harald, Herzogenberggasse 10/3/23, A-8051 Graz

Suche WHB und BA für Krause-Duo, Fa. Brandis, auch Kopie! Telefon: 0201/3828834

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

**- SONSTIGES -**

Albrecht-Rikscha, Bj.52, Dreirad-Versiehrtenfzg. f. 2 Pers. (Schwiegermutterstz), 150 ccm, Sachs-Motor, 70 km/h, alle Führerscheine, Vers.-Kennz., 2900,-DM, Telefon: 030-4121064

Aluschutzblech für XS 650/SR 500, Telefix XJ 550, Zündbox für Moto Guzzi von Lucas, pro Teil Dm 30, Telefon: 04425/2352

Ardie NE 125, Steib 350, Konsultteile, NSU-Motoren zu verk.. Suche Schüttoff-Teile, Coventry-Eagle Flying 500, Bj. 38/39, D. Krogmann, Igelburger Str. 20, 3500 Kassel

Duo-Dreirad mit Dach f. 2 Pers., Bj.72, 50 ccm, 55 km/h, alle Führerscheine, Vers.-Kennz., DM 1500,-, Telefon: 030-4121064

Für Lohmann-Fahrradmotor: Tank, Luftfilter u. Lenkergriffe sowie einen kompl. unr. Rex-Fahrradmotor, zahle sehr gut, Telefon: 02607-6065 am besten Samstags.

HALLENRÄUMUNG! Fahrräder, Mofas, Mopeds, Motorräder. 50er bis 80 Jahre. Motoren, Tanks, Sättel, Sitzbänke, Räder, gebr. E.-Teile zu Sonderpreisen! Buntspecht Veteranenfahrzeuge und E.-Teiledienst, Benheimer Str. 365, 4460 Nordhorn, Tel. 05921/74315 H

Herkules W 2000 unrest., Mot. läuft, Rabeneick 250 FZ, Mot. läuft, MG N. Falcone, Ziv.ausf..gt. Zust., MG 850

T3, Zust.2, orig., Preise VS, Telefon: 05921/74315 o. 76282

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

Motobecane 175 ccm Bj. ca. 1923, suche Brief oder Ersatzteile. Wer kann mir helfen? Info bitte an H.P. Volk, PB 210166, W-6520 Worms 21 oder ab 19.00 Uhr Telefon: 06247-1336

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

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

Neue Kurbelwellen für BMW R 25/2, 25/3, Victoria KR 25, div. DKW's, neuer Motor DKW 125, RT250/2-Motor überholt, Gebrauchtteile f. alle Nachkriegs-DKW's Telefon: 0821-436914 Mo - Do 20-21 Uhr

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

Sammler kauft alte unrestaurierte Fahrradmotoren von vor Bj.60, auch stark vergammelt o. unvollständig sowie ausgefallene Fahrräder, Emailleschilder und Kinderblechautos, Zahle sehr gut, Telefon: 02607-6065 (Die erste Auto-Anzeige, die uns untergemogelt wurde)

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-Hösseringen

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

Su. WHB, ETL, BTA f. Kawasaki Z 1, Z 900, Z 1000 auch als Kopie u. Prospekte Telefon: 02273/69626 ab 19.30 Uhr

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

Suche alles über die Marke 'New Map' und Zündapp Comfort. Unkosten werden erstattet. Harald Lindlar, Telefon: 0221-603264

Suche Briefkopie von Krad: Geier Werke Lengerich i. Westf. Bj.49, 98 ccm, Eigengew. 60 kg, Ges.gew. 160 kg, Teile f. angeb. ILO-Motor FM 100, Deckel f. Lima, suche Lit. zum Motor u. Krad, Fuhrmann, Telefon: 05751-14520 ab 18 Uhr

Suche f. Royal-Enfield, BJ.1913, 1000ccm, V-Jap: Kontakt zu anderen Besitzern, Literatur aller Art, Original-Vergaser,F. FN 500 M 90 (BAM) Bj.33: Zeituhr, Ampermeter??. Tacho kompl. m. Welle u. Antrieb, Bosch-Scheinwerfer, Telefon: 02607-6065 am besten Sa.

Suche Kontaktadresse f. Kontio-Ralli '93 in Finnland, Dieter Müller, Dresdener Str. 28, W-2058 Lauenburg/E, Telefon: 04153-5392

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

Suche Motorrad, Bj.39 ab 350 ccm, Meyer, Erfstr.9, 2805 Stuhr 2

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 Suzuli Minimoped, Roller und Motoren. Heinz Fischer, von Huttenstr. 29, 2000 HH 50

Tatran 125 ccm Rollerteile, Motoren, Sitzbank, Karosse, Räder, Schutzbleche, Armaturen, etc., einzeln oder kplt., zus. DM 180 DM, abends, Telefon: 0410573672

Tausche Lanz D 7506 Bj. 39; NSU 98 ccm; Fichtel & Sachs 98 ccm, Bj.36, AWO 425 Bj.54 TÜV 94, sowie Hilfsmotor MAW gegen DKW 200 SB; oder anderen Oldie über 200 ccm, auch Teile evtl verkauf, Telefon: 03535-5838

Velosolex, Bj.59, Kupplungslos, mit Papieren 500,-DM, Velosolex Bj.81, 550,-DM, MZ RT 125/3 für 600,-DM, Telefon: 06325-7132

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. Fallert-Ölwanne kompl. 200,-DM, Barbour Jacke Wax 50,- Gr.48; Triumph Tiger 750, Moto-Morini 3 l/2, beide TÜV 94, Erwin, Telefon: 07151-68288 Q

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

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

WHB für XT 500 gesucht (Bj. 78 / 1U6), kaufe auch ne Kopie. Norbert Steffens, Telefon: 02234/78319

**- STEIB -**

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

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

Schwingenkurbel für S 500 mit Achsaufnahme 25 mm gesucht. Soll passen für Bremsankerplatte KS 601-Rad, Rudi Sachsenhauser, Telefon: 089-844458

**- 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, geschobenen Schwinge, 4-Punkt-Anschluß, tiefer seitlicher Einsteig, guter Zust. 19' Rad, Telefon: 0221/865506

**- SUZUKI -**

biete viele Teile f. GSX 750 + 1100 E, Bj. 81, Telefon: 05772/7368

Für GSX 750 u 1100 E, Bj 80 div. Teile a. Anfrage; für GS 550 Vorderfelge Guß 30,- DM, Telefon: 05772-7368

Suche alle Informationen + Briefkopien f. Typ A100, Bj. ca.67-69 + Lampeneinsatz, Rücklicht, Blinker Telefon: 05381-2569

T 500, EZ. 12/71, TÜV 7/93, 47 PS, sofort startklar, ansehen, bezahlen, losfahren VB 2950,- DM Telefon: 0211/252157 abends

**- TEILE -**

Verk. Schorsch-Meier Tank BMW Neulack, verzinkt, komplett 0-km, Jens, Telefon: 04321/41634 (17.30)

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

**- 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

Suche Rahmen BDG 250 oder 250H, Tausch gegen DKW RT175VS-Rahmen möglich Frank Werner, Telefon: 05141-381584, Wo-ende

Wer hat Zeit und Lust mein Triumph Knirps zu restaurieren? Bezahlung nach Vereinbarung. Freundliche Angebote an Erwin Bührenchen, Clemens-August-Str. 11, 5300 Bonn 1, Telefon: 0228/634553

**- TRIUMPH (GB) -**

T 140, 750cc, Bj. 73, US-Ausführung, guter Zustand, VB 5500,-DM, Telefon: 02236-62734

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

**- URAL -**

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

**- VELOCETTE -**

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

Velocette 192 cc, Wassergekühlt, Boxer-Motor, Bj.64 zu verk. - Rarität, nur wenige in D, Telefon: 05655-8051

**- VESPA -**

Roller, Bj. 50 bis 78, ges., Telefon: 05655/8051

**- VICTORIA -**

KR 35, 3500,-DM, Telefon: 04793-1733

Suche für Avanti 100 ccm, alles mögliche, testber., BAs, fotos, Lit., kopien, Frank runkel, Schalltorstr. 21, 5455 Rengsdorf, Telefon: 02634/3888

Suche KR 25 / 26 oder V35 Motorrad, Ersatzteile, Literatur und Werkstatt-schild, Telefon: 06162-72127

Teile f. KR 25HM und KR 26N 'Aero', z.B. Gestell, Räder Auspuff, Tank zu verkaufen, Frank Werner, Telefon: 05141-381584, Wo-ende

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

**- WANDERER -**

Suche Unterlagen über Wanderer, Bj. 36-38(?) m. 98 ccm Sachs- Motor. Habe große Sammlung v. Literatur; evtl. Tausch, Telefon: 07582/8377

Service, Restaurierung und Neuaufbau-Wachen von Kurbelwellen-Ersatzteile und Austauschmotoren mit Garantie  
JORG WINKELMANN  
TRIUMPH  
TWINS  
BIS BAUJAHR 1983  
Am Mühlenberg 95  
2740 Barchel  
Bremervörde  
Telefon 04766 762

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

**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

**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

**elektronische Regler**  
für 6 V, 12 V oder NC  
ADLER, ARDIE, AJS, AWO, BMW, DKW, HAINKEL, HARLEY DAVIDSON, HOFFMANN, HOREX, IFA, ILO, MAICO, MATCHLESS, MZ, NORTON, NSU, PUCH, TRIUMPH, SAROLEA, VICTORIA, ZUENDAPP  
Sonderanfertigung für fast alle Modelle  
**ELEKTRONIC-DATA**  
**KLEIBER GMBH**  
Steinbach 19 • 5253 Lindlar • Tel. 02266/2502 • Fax 02266/44287

**BSA Norton TRIUMPH**  
und alle anderen englischen Maschinen  
Kostenlose Gebrauchtmotorenliste anfordern  
**GLM-Motorräder**  
Ersatzteile  
Kundendienst  
Zylinderschleiferei  
Neu- und Gebrauchtmotoren  
An- und Verkauf  
Fischerstraße 1 • 3211 Rheden  
Tel. 05182/51831 • Fax 05182/1572



**- YAMAHA -**

Für DT 80 MX, Tank black, kl. Delle u. 2 Seitendeckel, Telefon: 05772-7368

Für XS 250/360/400 Vorderfelge, B-Scheibe, Reifen, 1/2 Dichtsatz, Bremsbacken f. 50,-DM, Telefon: 05772-73680

Klassiker XS 650 Zustand gut, Optik top, Konis, Hi-Reifen neu, VB 4500,-DM, Telefon: 0521-885629 o. 05251-640964 Elke

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

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

**Zündapp**  
-Motoreninstandsetzung  
-Getriebereparaturen  
aller Typen  
(auch Vorkriegsmodelle)  
-Problemlösungen bei  
Dichtungen u. Lagerungen  
**Gereon Höntgesberg**  
Altenumbrecht 51  
W-5223 Nümbrecht  
Tel. 02293/7844

RD 250, Bj. 73, 30 PS, 27 tkm, Technik sehr gut, Optik 2-, TÜV-fertig, VB 1500,-DM, Gabel + V-Rad f. DT 80MX VB 120,-DM, div. Teile f. RD 250, Bj. 73-77, Telefon: 05381-2569

Suche für DS 6 Vergaser und Sitzbank Telefon: 0221/583647

Suche Leute, die XS 650 restaurieren, habe Orig. Listen, Telefon: 04135-601

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

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

Suche XS 650 Motor, Telefon: 02235/86380

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

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 Thysen, Telefon: 02157/3531

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

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

**- ZÜNDAPP -**

201 S, Bj. 58 (siehe GummikuH 40, S. 14), unrestauriert, 90% komplett, FP 750,-DM; Triumph BDG 125, Bj. 54, unrestauriert, 90% komplett, FP 700,-DM, Telefon: 02607-6065

Elastic 250: suche Ansaugg eräuschdämpfer, Telefon: 09123/74922

Für Norma Luxus Bj. 55 div. Teile auf Anfrage, Telefon: 05772-7368

KS 600, Bj. 39, restauriert, Choppe-rumbau mit TÜV, Rahmen unverändert, Zustand 1, viele Ersatz- und Neuteile (Kurbelwelle, Kolben, Vent.) aus Zeitmangel 9000,-DM, Telefon: 039057/215

KS 601: suche Fahrersattel, Gepäckbrücke, Hella-Rücklicht, Zündschloß, Magura-Hebel, Vorderradschutzblech. G. Fischer, Hauptstr. 56 b, O-9163 Gornsdorf

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

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

Teile abzugeben KS 50-175, GS 125 und GTS 50, Mathias Telefon: 0521/443302 ab 18 Uhr, auch später

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

Begeisterte Crossfahrerin, 22 Jahre (YZ 250 u. TT 600) sucht Bekanntheit von überall. Bitte mit Bild melden, beantworte jede Zuschrift. Oda Sachweh, Rosenheide 21, 4800 Bielefeld 1

**- LETZTE MINUTE -**

FREI-ABO! GummiH-Volontär (27) sucht DRINGEND Wohnung oder Zimmer in WG in Bremen und Umzu. Tel. 0421/501617. Udo

2 Paar Sidi-Motorrad-Lederstiefel, schwarz, hoch (70er Jahre) Gr. 40 noch

i. d. Schachtel. Preis je Paar 40,- DM, Tel. 08634/5339

Ducati, Lima + Regler 500 SL 320,-DM, Tel. 09122/14673

M 72 bzw. Dnepr-Gespann, noch ohne

West-Zulassung. Tel. 05476/1466

Begeisterte Crossfahrerin, 22 Jahre (YZ 250 + TT 600) sucht Bekanntheit von überall. Bitte mit Bild melden, beantworte jede Zuschrift. Oda Sachweh, Rosenheide 21, 4800 Bielefeld

feld

Piranha-Zündung 200,-DM; Tourenscheibe neu 50,- DM; 2x Verkleidung f. Le Mans je 100,- DM. Tel. 09122/14673

MZ TS 250/1-Gespann, 5-Gang, TÜV, 1900,- DM. Tel. 05476/1466

Hercules Kleinkraftrad K 50 SE Bj. 1973/74 gesucht. Maico Kleinkraftrad MD 50 Bj. 1973-76 gesucht. Tel. 04743/2359



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

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

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

BMW-Vertragshändler Fa. Ball Weinstraße 67 6748 Bad Bergzabern

British Bikes GLM-Motorräder Fischerstraße 1 3211 Rheden

WK-Verlag Lagesche Straße 105 4902 Bad Salzuflen 1

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

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

Motoren - Getriebe - Lager Gereon Höntgesberg Altenumbrecht 51 5223 Nümbrecht

Buch & Modell im Auto & Technikmuseum 6920 Sinsheim

Bücherstube Lehrte Iltener Straße 28 3160 Lehrte

BMW-Vertragshändler Schmidt Obergraben Hämmern 2 5272 Wipperfurth

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

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

BMW- Vertragshändler Fa. Labitzke Kirchofstr. 20 4010 Hilden

Adler-Museum & Antiquitäten Strohmenger Kölner Straße 150 5354 Weilerswist

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

British Bikes Brando's Mittelweg 2 2072 Bargteheide

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

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

MZ und Gespannbau Peter Stern Bahnhofstraße 3 8442 Geiselhöring

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

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

Karl Heinz Bluhm Zur alten Schmiede An der B257 5568 Daun-Pützborn

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

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

Alte Motorräder und Teile Firma Buntspecht Bentheimerstraße 365 4460 Nordhorn

MZ-Spezialservice Firma Wildschrei Hauptstraße 26 5593 Brieden

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

AVIA-Station Klaus Meinjohanns In der Osterstacher Str. 26 2856 Sandstedt

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

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

Dnepr-Importeur Firma Theo Däschlein Ansbacher Straße 57 8809 Bechhofen

BMW-Vertragshändler T. Kramer Bahnhofstraße 22 2915 Stücklingen

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

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

MZ-Vertrieb Deutschland Postfach 22 O-9363 Gornau

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

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

Veteranen-Ersatzteile Heumann Fuchsberg 3-5 6110 Dieburg

Motorradmuseum Augustusburg Schloß Augustusburg O-9382 Augustusburg

...und es werden täglich mehr.

Kiosk Uwe Bollwig Leuningser Straße 1 4703 Bönen

NSU Teile Peter Motzke Jacobsstr. 30 6405 Bückenberg/Fulda



Obering, Siegfried Rauch, einer der bekanntesten Motorrad-Journalisten Deutschlands, faßte 1954 seine als Konstrukteur, Mitarbeiter von »Das Motorrad« und Kundendienstleiter bei DKW mit Zweitaktmotoren gemachten Erfahrungen in diesem Buch zusammen.

**GUMMIKUH**



**MOTORRADTECHNIK**

**Werkstatt-Handbuch für Zweitaktmotoren von Siegfried Rauch**

Das Werkstatt-Handbuch für Zweitaktmotoren ist nicht nur für Werkstätten interessant, sondern besonders wichtig für den Besitzer einer älteren Zweitaktmaschine. Dieser erhält durch die Lektüre des Buches wertvolle Tips, um sich mit den berühmten »drei beweglichen Teilen« und dem ganzen Drumherum, seien es Gemischaufbereitung oder Zündanlagen, auseinanderzusetzen und diese wieder zur perfekten Funktion zu bringen.

Der GUMMIKUH-VERLAG wird im Dezember 1992 einen Reprint dieses Werkes herausgeben. Das Buch kostet 29,80 DM, 3. Auflage 1992, 144 S. 77 Abbildungen, Reprint der 2. Auflage.

Wir bieten das Buch bis zum 15. November zum Subskriptionspreis von 25,- DM an. Den Bestellungen ist ein Scheck oder Bargeld beizufügen.

Bestellungen direkt an den:  
**GUMMIKUH-VERLAG**  
Am Deich 57  
2800 Bremen 1  
Telefon 0421/501617  
Telefax 0421/504448



# Treffen & Termine

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

von	bis	Ort	Treffpunkt	was	Infos bei
<b>Oktober</b>					
16	10	18 10 4930	Detmold	Zeltplatz	Treffen europ. Kräder
17	10	2358	Kaltenkirchen	Barmstedter Str. 2	Teilemarkt
17	10	8551	Lalling	Fahrzeugmuseum	Oldtimer-Treffen
18	10	4750	Unna		Kradsicherheitstraining
24	10	A-4400	Steyr	Münichholz	11. Teilemarkt
24	10	A-4400	Steyr		Jahresabschlussabend
24	10	25 10 4350	Recklinghausen	Vestlandhalle	Teilemarkt
24	10	1 11 7000	Stuttgart	Killesberg	"Classicar & -bike Festival"
24	10	25 10 8398	Pocking	Oldtimer-Hof-Zinner	Teilemarkt
<b>November</b>					
6	11	8 11 7000	Stuttgart	Solitude-Strecke	Gespanntreffen
8	11	6070	Langen	Stadthalle	Oldiemanie
13	11	15 11 2900	Oldenburg		Technik-Aufbaukurs
13	11	15 11 6832	Hockenheim		Elektrik-Kurs
14	11	O-1950	Neuruppin		Teilemarkt
14	11	DK-7430	Ikast	Messecenter Herning	Teilemarkt
27	11	6 12 4300	Essen	Grugahallen	25. Motor Show
28	11	7	Herrenberg	Markthalle	Teilemarkt
<b>Dezember</b>					
5	12	6 12 2400	Lübeck	Riders Cafe	2. Kradweihnachtsbasar
5	12	3153	Lahrstedt		Wintertreffen MC L.
<b>Januar</b>					
9	1	10 1 4100	Duisburg	Rhein-Ruhr-Halle	Teilemarkt
16	1	17 1 4790	Paderborn	Schützenhalle	Teilemarkt
23	1	24 1 3180	Wolfsburg	Congress-Park	Motorrad-Messe
<b>Februar</b>					
6	2	7 2 2970	Emden	Nordseehalle	Teilemarkt
27	2	28 2 5500	Trier	Europahalle	Teilemarkt
<b>Mai</b>					
31	5	11 6	Isle of Man	überall	Tourist Trophy
Ständiger	Termin	1157	Berlin-Karlsborst	Heizhaus	MZ-Stammtisch
Ständiger	Termin	1000	Berlin 21	Werftstr.	(Vet.-) Trialstammtisch
Ständiger	Termin	2000	Hamburg	Sternschanze	Motorrad-Stammtisch
Ständiger	Termin	2000	Hamburg 76	Gastst. Intakt	Oldiestammtisch
Ständiger	Termin	2000	Hamburg	Lutterorothstr. 33	Brit-Stammtisch
Ständiger	Termin	2000	Hamburg-Winterhude	Gastst. Kanal 9	MZ-Stammtisch
Ständiger	Termin	2123	Bardowick	Fa. Damen&Brun	BMW-Klönchnack
Ständiger	Termin	2800	Bremen-Walle	Hart-Backbord	Klassiker/KW-Stammtisch
Ständiger	Termin	2802	Otterstedt	Gasthaus am See	MZ-Stammtisch
Ständiger	Termin	2802	Posthausen	Gastst. Cordes	Boxer-Stammtisch
Ständiger	Termin	2815	Langwedel	Connys Cafe	Harley-Stammtisch
Ständiger	Termin	2849	Ellenstedt	Ponyhof, Schneebee.	Motorrad-Stammtisch
Ständiger	Termin	2858	Schiffdorf	Gasth. Friedheimer See	Fischereihavenrennen-Stat.
Ständiger	Termin	2863	Ritterhude	Circus Circus (B74)	SR 500-Treffen
Ständiger	Termin	2870	Delmenhorst	Kammerei	Italiener-Stammtisch
Ständiger	Termin	2913	Apen	Leuchtturm	Motorrad-Klönchnack
Ständiger	Termin	3032	Dorfmark	Gastst. Böhmegrund	Boxer-Stammtisch
Ständiger	Termin	3201	Söhlde/Nettlingen	"Vor Holzer Rast"	MZ-Stammtisch
Ständiger	Termin	3341	Wittmar	Waldhaus zur Asse	MZ-Stammtisch
Ständiger	Termin	4542	Tecklenburg	Gasthof Römerkrug	Klassiker-Stammtisch
Ständiger	Termin	4740	Oelde	Gasthof Geisterholz	Wasserbüffelstammtisch
Ständiger	Termin	4952	Porta Westfalica	Porta Café (B61)	SR 500-Treffen
Ständiger	Termin	5100	Aachen	Parkpl. Siegel	Ausfahrt, 50er Jahre Kräder
Ständiger	Termin	5563	Kröv/Mosel	Gastst. Sportplatz	Motorrad-Stammtisch

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 Waldklause	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
Ständiger	Termin	F-94400	Vitry sur Seine		MZ-Stammtisch	Jeden 3. Samstag im Monat, Tel. France/Vitry sur Seine/ 45730056, Michael Obermueller

**GUMMIKUH-Verlagsgesellschaft bR**  
Am Deich 57 • 2800 Bremen 1  
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), Udo Stünkel

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

**Druck:**  
Baues Offsetdruck, Am Deich 57, 2800 Bremen 1

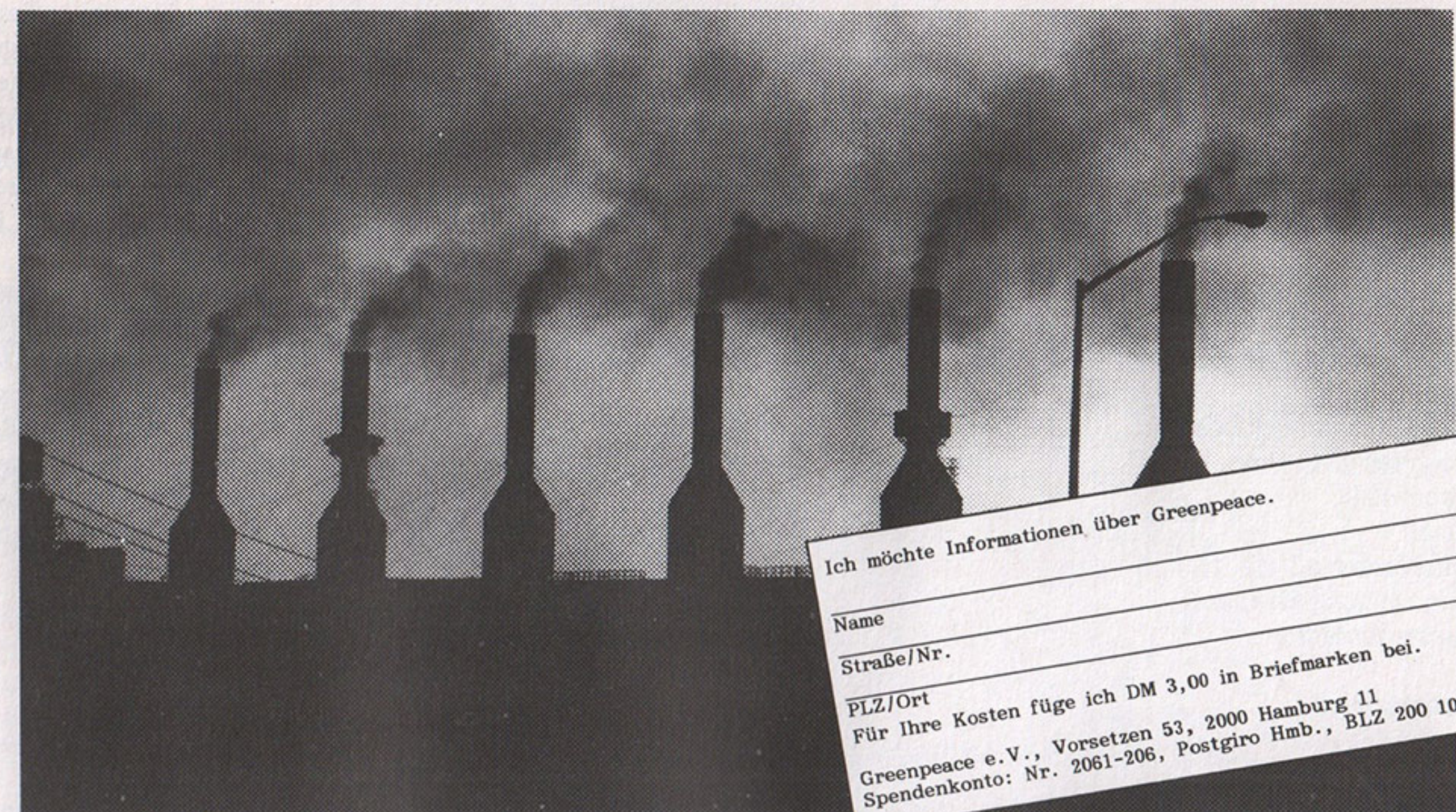
**DIE ANZEIGEN**  
Verantwortlich für Anzeigen:  
Die GbR

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

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

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

## GREENPEACE



Ich möchte Informationen über Greenpeace.

Name \_\_\_\_\_

Straße/Nr. \_\_\_\_\_

PLZ/Ort \_\_\_\_\_

Für Ihre Kosten füge ich DM 3,00 in Briefmarken bei.

Greenpeace e.V., Vorsetzen 53, 2000 Hamburg 11  
Spendenkonto: Nr. 2061-206, Postgiro Hmb., BLZ 200 100 20

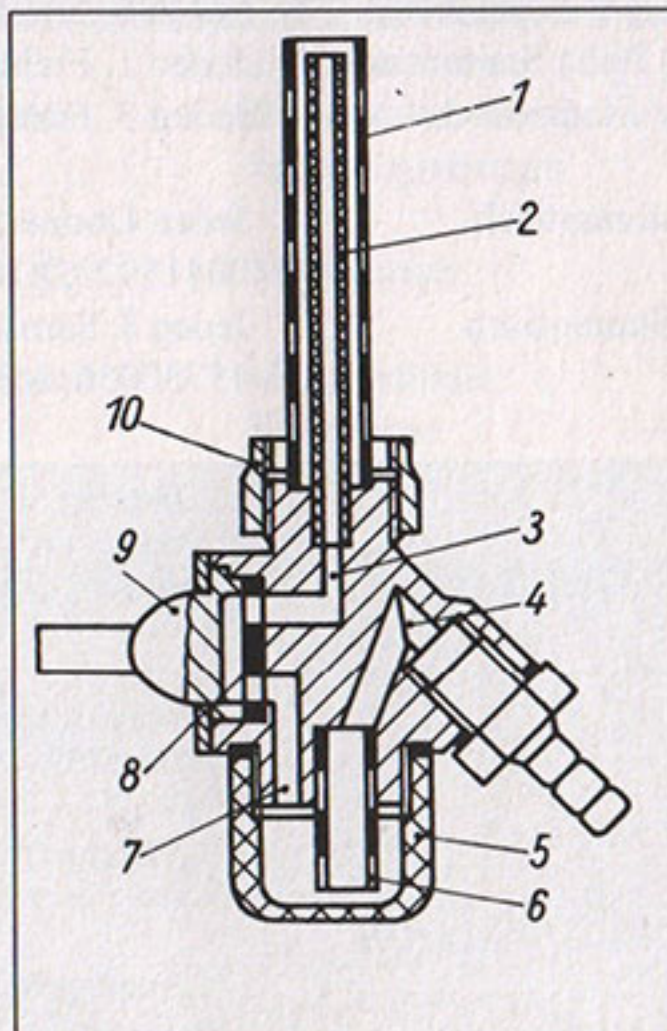
Der Bundesgesundheitsminister:  
Rauchen gefährdet Ihre Gesundheit.



# Wußten Sie schon...

## Günstiger Benzinahn

Benzinähne für Oldtimer sind teuer. Eine billige Alternative ist der Benzinahn der MZ-Motorräder (ETZ usw.), den man für 12 DM beim MZ-Händler bekommt (Ersatzteilnummer 13-27.051). Der Hahn hat zwei Siebe und einen Wasserabscheidebecher aus Kunststoff. Er ähnelt dem klassischen Everbest-Hahn und paßt durch sein Gewinde (M16 x 1) an viele Tanks.



Zeichnung rechts: MZ-Kraftstoffhahn

1 oberes Sieb; 2 Kunststoffsteigröhrchen; 3 Eingangsbohrung; 4

Ausgangsbohrung; 5 Abscheidebehälter; 6 unteres Sieb; 7 Zwischenbohrung; 8 Gummidichtung; 9 Hebel; 10 Überwurfmutter

## Scheinwerfereinsätze

In die Restaurierung der alten Mühle sind -zig Arbeitsstunden geflossen. Alles ist wie neu, nur der Scheinwerfereinsatz nicht. Er ist total verrottet, und einen neuen gibt es nicht mehr. Im Autozubehörhandel kauft man einen im Durchmesser passenden Reflektor. Aber bitte keinen H4-Einsatz!

Aus diesem, wie auch aus dem Originalteil, wird mit einem spitzen Messer das Streuglas aus dem Gummi herausgeschnitten. Ist das geschafft, säubert man die Teile und klebt das alte Notek-, Miller- oder sonstige Streuglas mit transparentem Silikonkautschuk an den Reflektor. Silikonkautschuk gibt es in jedem Baumarkt von Tuben- bis Kartuschengröße. Er

eignet sich auch sehr gut als Motorgehäusedichtmaterial (fahre ich seit 8 Jahren in meiner Alltags-Triumph).

Nach ein, zwei Tagen des Aushärtens, besitzt die Maschine wieder den Originalscheinwerfereinsatz und ist entsprechend perfekt restauriert. **Waldschrat**

## MZ - Elektrik

Wer der östlichen Elektrik nicht so recht traut, kann den Unterbrecher gegen Beru Produkte austauschen: Unterbrecher Bestellnr. KS 330 (12,54 DM), Kondensator ZK 279 (4,79 DM) im Kfz.-Teilehandel

## Pulverbeschichten

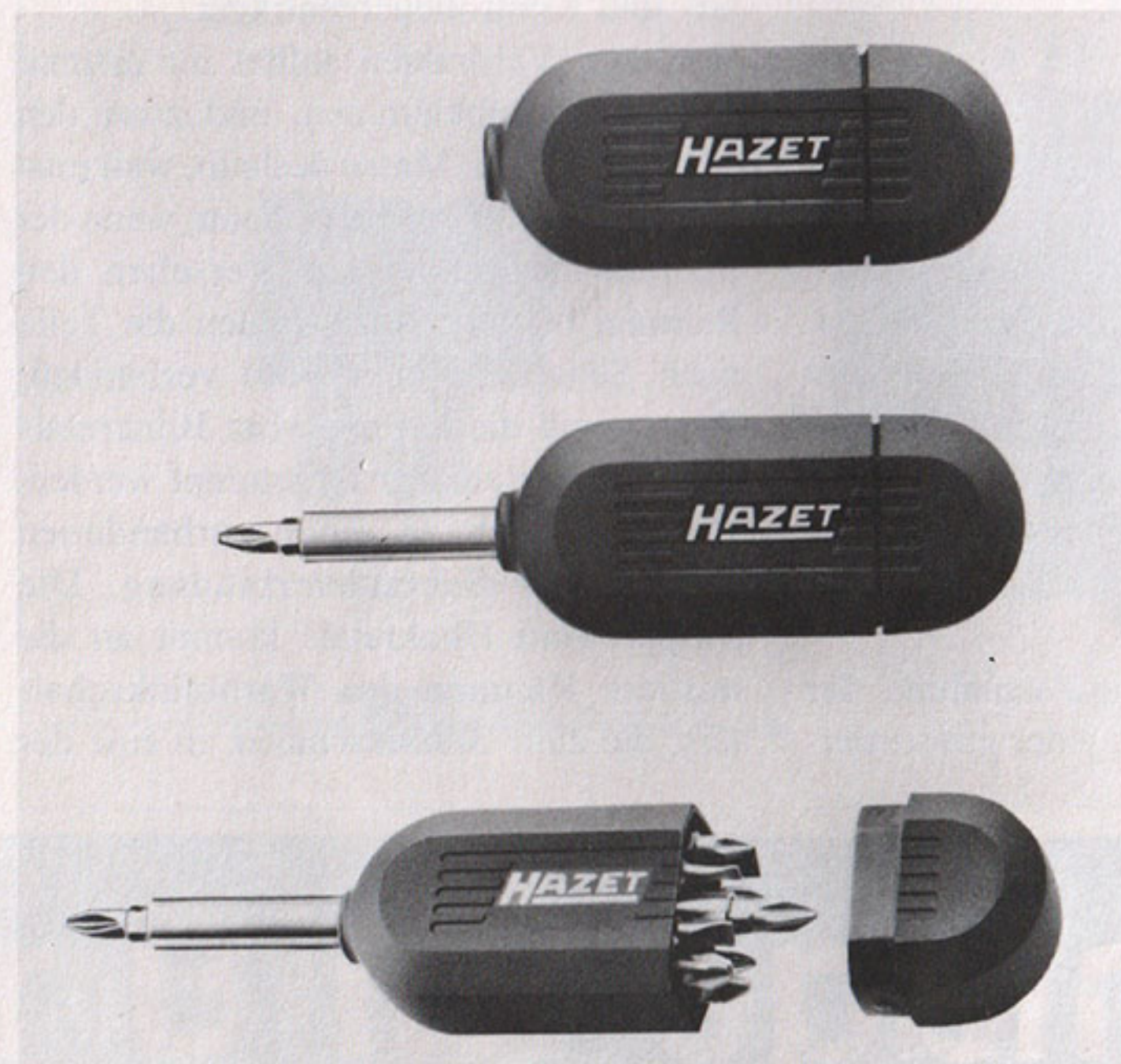
GP 8/92, Seite 54f

Leser Frank Baumbach machte mich darauf aufmerksam, daß ich in dem Artikel vergessen hätte, wie man Fettreste entfernt, wenn kein Entlackungsbetrieb da ist. Cord Warneke, ein Velocette-Fan, hat schon mehrere Motorradrahmen pulverbeschichten lassen. Er erwärmt mit einem Brenner die Rahmenstellen, bis das Fett herausgelaufen ist.

Frank bemängelte weiterhin, daß die erwähnten Berliner Betriebe keine Pulverbeschichtungen durchführen. Wie die nun in meine Liste gerutscht sind, ist mir nicht klar. In Berlin-Spandau gibt es eine Firma, die mir bestätigte, Kunststoffbeschichtungen zu machen:  
Pohl & Wernecke  
Neuendorfer Straße 69  
1000 Berlin 20  
Telefon 030/335 20 50  
und eine weitere Adresse im Süden Deutschlands:  
HBF Oberflächentechnik- und Veredelungs-GmbH  
Emil-Adolf-Str. 21  
W-7410 Reutlingen  
Telefon 07121/321386

Peter

## Werkzeug in der Tasche



HAZET-Schraubendreher-Einsatzhalter 2260/10 • Ein brauchbares Werkzeug für unterwegs

Dauernd sieht man in Werbekatalogen das ideale Werkzeug für den Motorradfahrer: klein und universell einsetzbar - eine komplette Schlosserwerkstatt in der hohlen Hand. Doch all' diese Angebote haben einen Nachteil: Sie taugen nichts, weil sie beim ersten Schraubversuch verbiegen und die Schrauben verwursten. Das einzige in meiner Praxis bewährte Universalwerkzeug ist ein Taschenmesser "Made in Switzerland". Doch lassen sich damit am Mopet "on Tour" nur wenige Reparaturen durchführen. HAZET, ein Werkzeughersteller aus Remscheid, tat den richtigen

Schritt. 8 Schraubenziehereinsätze (4 für Schlitz-, 4 für Kreuzschlitzschrauben) sind im Handgriff untergebracht. Der Einsatz wird magnetisch in der 1/4"-Sechskant-Aufnahme gehalten. Durch die Form des Griffes ist es möglich, mehr Kraft zu übertragen, als es beim herkömmlichen Schraubenzieher möglich ist. Das hochwertige Werkzeug kostet 34,43 DM und ist im Fachhandel erhältlich. Vielleicht entwickeln die Werkzeughersteller einmal einen entsprechenden Halter mit dem Werkzeug für das Lösen von Muttern.

## BING - Vergaserbestückung und Einstellung: Ardie BD 176 • 175 cm<sup>3</sup>

Vergasertyp .....	2/24/35
..... Schrägdüsenvergaser	
Motoranschluß .....	32 mm
Filteranschluß .....	40 mm
Schwimmergehäuse kpl. ....	--
Schwimmergehäuse .....	fest links
Schwimmergehäusedeckel .....	32-160
Schwimmer .....	35-070
Kraftstoffanschluß .....	6 mm
Gasschieber .....	22-560
Mischkammereinsatz .....	--
Hauptdüse .....	44-031
.....	105
Nadeldüse .....	45-281
.....	1508
Leerlaufdüse .....	44-031
.....	35
Düsennadel .....	46-255
Nadelstellung .....	2
Luftregulierschraube offen .....	2 x

## Lager für Suzuki • Teil III

(Fortsetzung aus GUMMIKUH 5/92) Für folgende Suzuki-Lager kann der Schrauber im Normteile-Laden die folgenden FAG-Ersatzteillager kaufen:	08143-62077	6207ZR.C3	
	08143-63000	6300ZR.C3	
	08143-63010	6301ZR.C3	
	08143-63020	6302ZR.C3	
08133-63037	6303.2RSR.C3	08143-63030	6303ZR.C3
0813363047	6304.2RSR.C3	08143-63040	6304ZR.C3
08140-60060	6006ZR	08144-63020	6302ZR.C3
08142-62050	6205ZR	08160-62040	6204N
08143-60000	6000ZR.C3	08160-62060	6206N.C3
08143-60010	6001ZR.C3	08163-62030	6203N.C3
08143-62010	6201ZR.C3	08163-62040	6204N.C3
08143-62020	6202ZR.C3	08163-62050	6205N.C3
08143-62030	6203ZR.C3	08163-62060	6206N.C3
08143-62040	6204ZR.C3	08163-62063	6206N.C3
08143-62050	6205ZR.C3	08163-62070	6207N.C3

## Adler M 100 • Lagerverwendung

Verwendungsstelle	Lagerart	Anzahl	Bezeichnung	Abmessungen (mm)
<b>Räder</b> vorn hinten	Rillenkugellager	2	6202 Z	15 x 35 x 11
	Rillenkugellager	2	6202 Z	15 x 35 x 11
<b>Getriebe</b> Antriebswelle Abtriebswelle ab Nr. 20 001 Vorgelege	Rillenkugellager	1	6202	15 x 35 x 11
	Nadelkäfig	2	DWB-K17 x 21 x 15F	17 x 21 x 15
	Rillenkugellager	1	16006	30 x 55 x 9
	Nadelkäfig	2	DWB-K14 x 18 x 15F	14 x 18 x 15
<b>Motor</b> Kurbelwelle Pleuel einreihig vollrollig	Schulterkugellager	2	BO 17	17 x 44 x 11
	Rolle DIN 5402	15	5,5 x 8	5,5 Durchmesser x 8 Länge

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

## Dichtringe und Wellendichtringe: NSU Konsul I + II - 350/500 cm<sup>3</sup>

Verwendungsort	St	Maße	Mat.
<b>Dichtringe</b>			
Auspuff	2	41 x 49 konisch	EA
Kettenkastendeckel, Verschlussschraube	1	14 x 20 x 1,5	Co
Vergaser-Leerlaufdüse	1	6 x 10 x 0,5	Fi
Vergaser-Nadeldüse	1	10 x 13 x 0,5	Fi
Vergaser-Schlauchschenkanschlüsse	1	13 x 19 x 1	Fi
Vergaser-Schwimmergehäuse	2	15 x 24 x 1	Fi
Vergaser-Siebschraube	1	18 x 22 x 1	Fi
Ölabsperrhahn	1	9 x 14 x 2	Fi
Ölpumpe Verschlussschraube + Entlüft.	2	12 x 18 x 1,5	Fi
Ölsieb	1	40 x 47 x 1	Fi
Ölpumpe Rückschlagventil	2	5,5, x 11 x 3	Gu
Kipphebel	2	22 x 28 x 4	Gu
Schwinghebel Verkleidungsrohr	3	37 x 43 x 3,5	Gu
Schaulochdeckel O-Ring	1	45 x 51 x 3	Gu
Ventilhebelwelle	2	13,8 x 18 x 4	Kk
Schaltung	2	18 x 24 x 5	Kk
Ölbehälterverschluß	1	45 x 57 x 3	Kk
Kupplungsverschlußklappe	1	11 x 25 x 3,5	Fz
Kettenkastenunterteil	1	100 x 115 x 8,5	Fz
<b>Wellendichtringe</b>			
Hauptwelle	1	42 x 56 x 7	
Telegabel	2	30 x 43,5 x 18	
Vorder- und Hinterradnabe	2	32 x 47 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

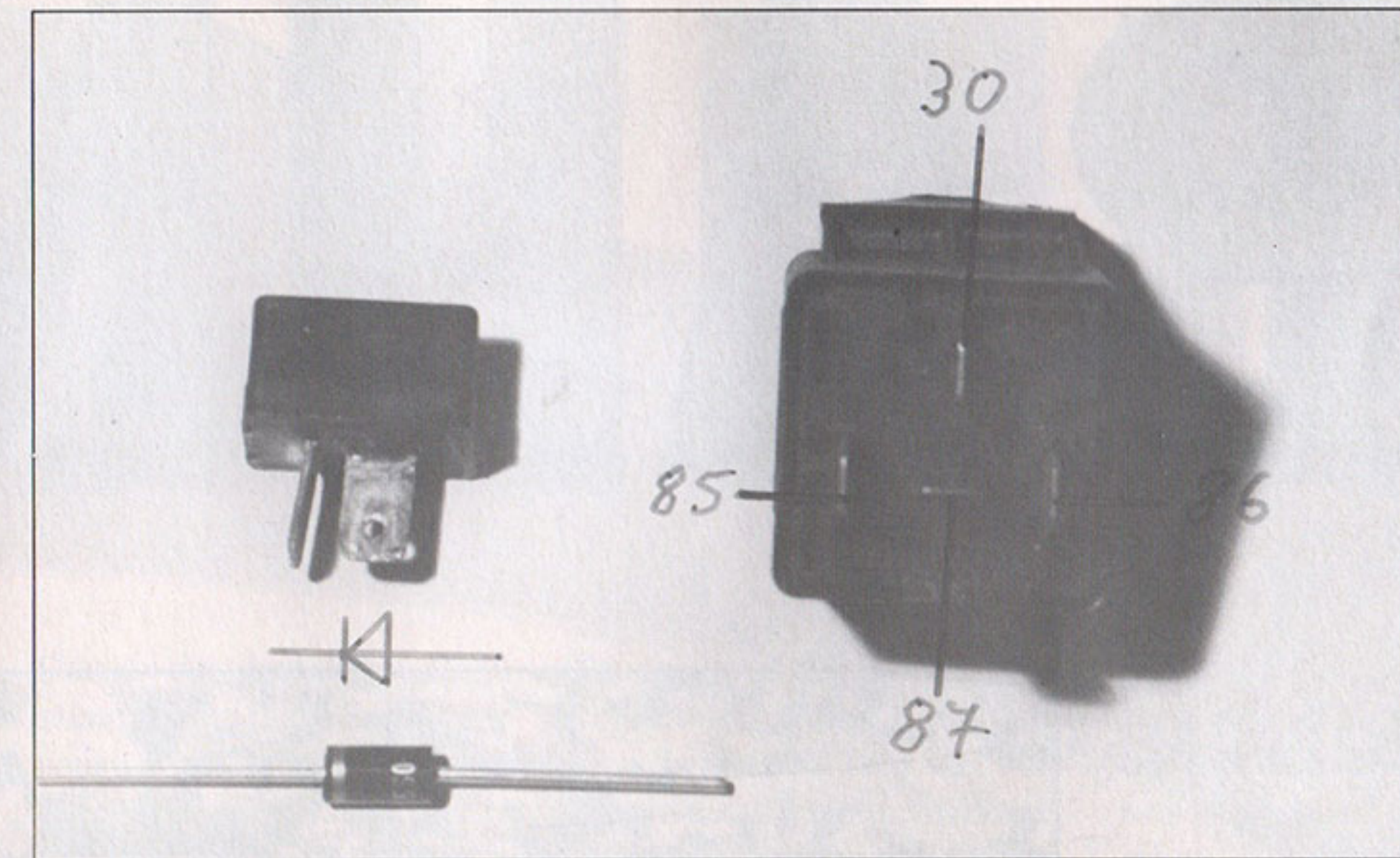


Als ich neulich mit meinem Gespann im Dunkeln mit Zündaussetzern auf einer engen Straße liegen bleib (Keine große Sache, nur ein apper Draht), machte ich mir so meine Gedanken über Sinn und Unsinn einer Warnblinkanlage. Beim Solomotorrad sicher nicht unbedingt nötig, da findet sich fast immer eine Lücke zum gefahrlosen Anhalten, aber bei einem großen Gespann im Pannenfall oder als Stauwarner nicht zu verachten. Naja, ich hab dann mal das Angebot für Nachrüstanlagen sondiert. Als diese Anlagen vor ca. 20 Jahren modern wurden, konnte man Nachrüstsätze noch in jedem Kaufhaus billig kaufen. Heute bieten ausser Hein und Detlev nur noch die BOSCH

(Spannung egal). Wegen STVZO §53a(4): Kontrolleuchte (rot) für 6 bzw. 12 Volt. Eine Diode, ca. 30 V, 3-5 A, z.B. eine 1N5400 oder BY550 Ausserdem ein paar Strippen (möglichst farbig, Querschnitt nicht unter 0.75 qmm und die passenden Steckverbinder. Statt getrennter Kontrolleuchte geht natürlich auch ein Schalter mit eingebauter Leuchte, dann muß allerdings mindestens ein Pol der Leuchte getrennt rausgeführt sein und der andere am passenden Schalterkontakt liegen; und solche Schalter sind selten! Den ganzen Kram mit Ausnahme der Diode bekommt man in jeder gut sortier-

ein irgendwo im Lenkerbereich angeschraubtes (Aluminium-)Blech als Schalter- und Kontrolleuchenträger. Vor dem Verdrahten solltet ihr erstmal die Batterie abklemmen, und zwar den Masseanschluß. Masse deshalb, weil man hier keinen Kurzschluss bauen kann, wenn der Schraubenschlüssel aus Versehen den Rahmen berührt. Jetzt werden die Teile nach Schaltbild oder Foto verbunden: Zuerst muß die Leitung vom Blinkrelais zum Blinkerschalter aufgetrennt werden, wenn möglich an einer vorhandenen Steck- oder Schraubverbindung. Die Strippe vom Blinkrelais kommt an die mittlere Klemme des Warnblinkschalters, die zum Blinkerschalter an eine der

Diode und Relais



kann das schon gewaltig die Batterie belasten. Wer will, kann die Zuleitung zum Blinkrelais statt am Zündschloß direkt an der Batterie anschließen, dann funktioniert die Anlage immer. Allerdings auch für Leute, die ihre Finger nicht von fremden Moppeds lassen können und einem so über Nacht die Batterie leerblinken. Ist eben so: Wie man's auch macht - immer verkehrt!

Noch was zur Betriebszeit: Geht man von 80 Watt Leistungsaufnahme aus (4 Blinkleuchten im Dauerbetrieb), kommt man auf eine theoretische Betriebszeit von etwa 10 min pro Ah Batteriekapazität. Eine normal geladene Batterie im Motorrad hat aber meist nur so 50-70% ihrer Nennfüllung, so daß wir mit etwa 5-7 min/Ah rechnen müssen. Da die Blinkleuchten aber die halbe Zeit aus sind, sind wir wieder bei ungefähr 10 Minuten. Das heißt, eine 12Ah Batterie reicht für maximal 2 Stunden Warnblinken, dann ist sie allerdings völlig entladen!

# Warnblinkanlage für unser Bike?

- Dienste sowas an. Zwar als Komplettsatz mit allem drum und dran, aber leider auch mit Preisen weit jenseits 50.- Dm. Wegen meiner notorisch leeren Brieftasche und weil ich eben gerne fummel, hab ich mal wieder nachgedacht und rumprobiert. Herausgekommen ist die Motorrad-Warnblinkanlage zum Selbermachen für unter 20.- DM! Voraussetzung: Motorrad mit Batterie nicht wesentlich unter 5Ah und Fahrtrichtungsanzeiger (heißt so). Zusätzlich: Ein Relais mit Arbeitskontakt, z.B. Bosch 0 332 014 150 oder Louis 10 032035 (Beide für 12 Volt, für 6 Volt wirds schwieriger). Ein Umschalter, z.B. Bosch 0 341 500 803

ten Autozubehörabteilung im nächsten Kaufhaus, leider im SB-Plastik-Pack. (Den Papp- und Kunststoffkram könnt ihr ja an Ort und Stelle entsorgen lassen, vielleicht stirbt er so mal aus) Die Diode gibts für 70 Pfennig im Elektronik-Shop; einfacher ist eine Anlasser- bei-nichtgezogener-Kupplung-Verhinderungsdiode japanischer Machart vom Teilemarkt (wegen der Steckanschlüsse). Der ganze Schalter-, Relais-, und Leuchtenkram wird jetzt irgendwo am Moped angebaut. Bevor Ihr allerdings Löcher in Scheinwerfergehäuse oder Seitendeckel bohrt, denkt an den Kantenrost und an die Leute, die euer Gerät in 10-20 Jahren eventuell restaurieren wollen. Besser ist

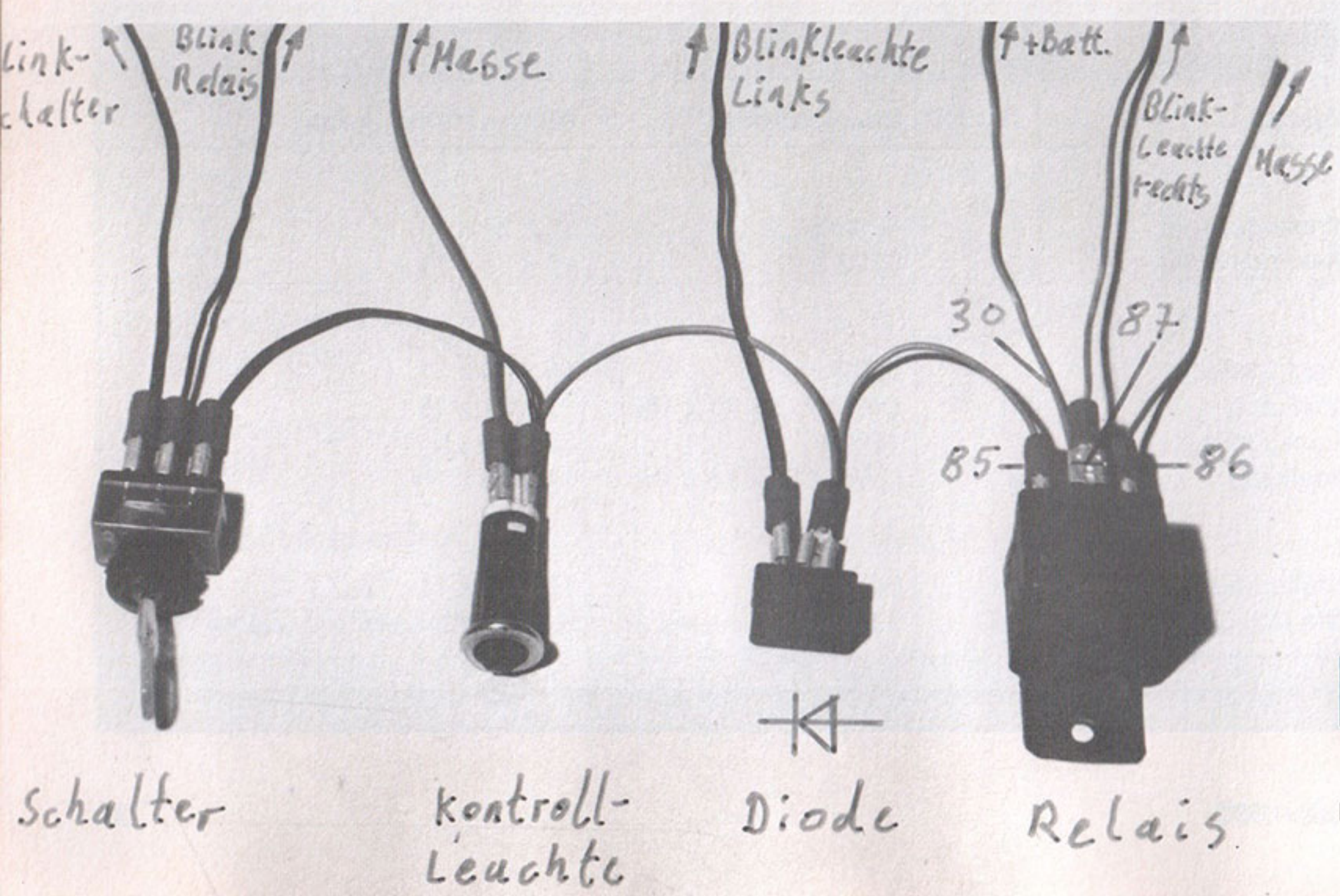
äußeren. Die noch freie Klemme des Schalters wird mit der Diode, Klemme 85 des Zusatzrelais und einem Pol der Kontrolleuchte verbunden. Der andere Anschluß der Kontrolleuchte und Klemme 86 des Relais kommen an Masse. Der noch freie Anschluß der Diode wird mit der Zuleitung zu den linken Blinkleuchten verbunden. Achtung: Beim Anschluß der Diode ist die Polarität wichtig. Bei den Anlasserdioden kommt die mit + gekennzeichnete Klemme an die Blinker, bei Standarddioden aus dem Bastelshop der Draht, der am Diodengehäuse mit einem Ring gekennzeichnet ist. Über die Klemmen 30 und 87 des Zusatzrelais werden die rechten Blinkleuchten mit dem Anschluß des Blinkrelais verbunden, der an +12V (oder 6V) liegt. (Zuleitung vom Zündschloß)

Alles fertig? Dann Batterie wieder anschließen und Zündung einschalten. Je nach Stellung des Warnblinkschalters passiert entweder gar nichts oder es blinkt an allen 4 Ecken des Mopeds. Bei ausgeschalteter Warnblinkanlage müssen die Richtungsblinker normal arbeiten. Im Warnbetrieb hat der normale Blinkerschalter übrigens keine Funktion, d.h. seine Stellung ist egal.

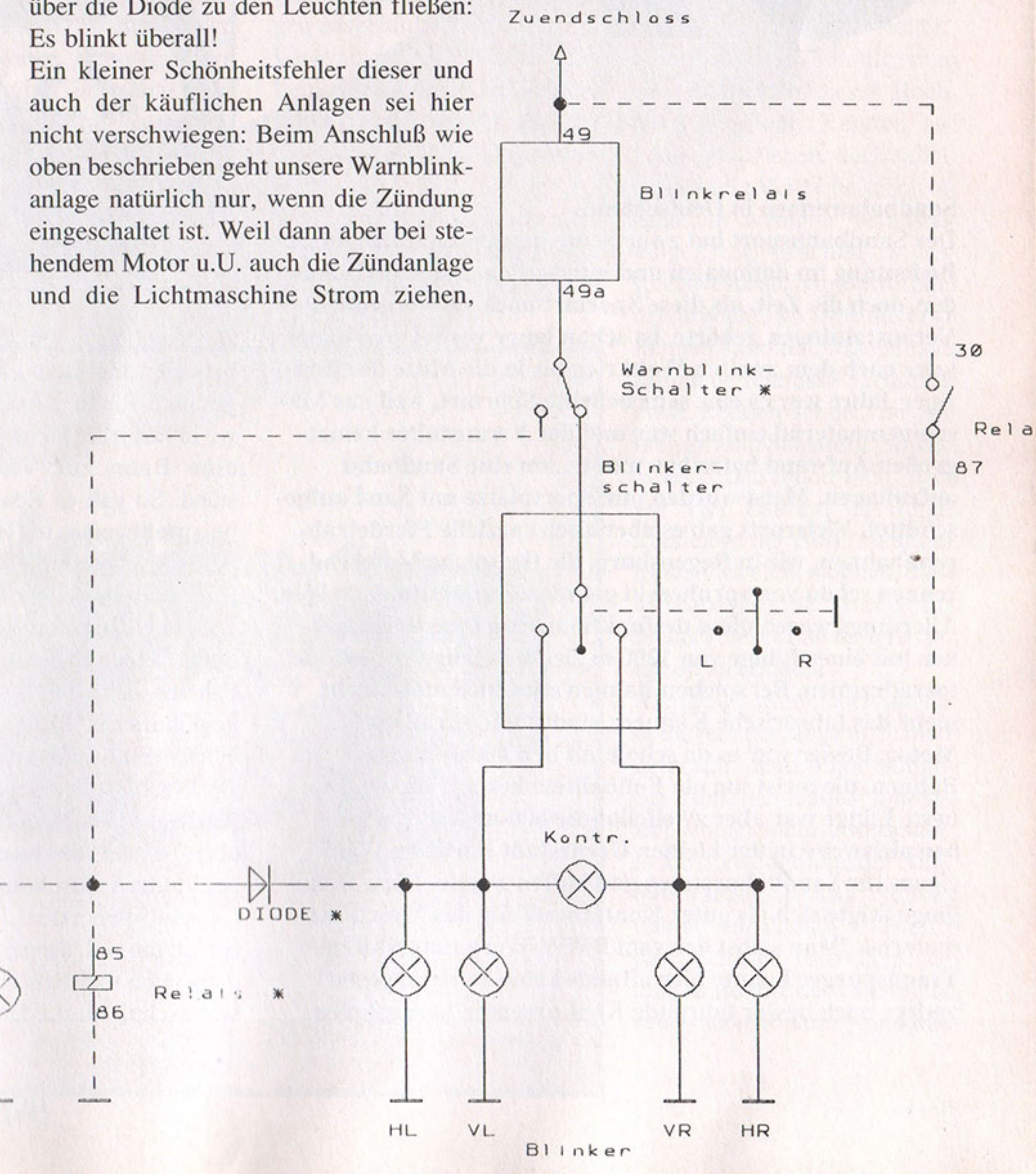
Wenn nichts geht: Ruhe bewahren und Verdrahtung prüfen! Selbst bei groben Schaltfehlern gehen keine Bauteile kaputt, schlimmstenfalls brennt die (hoffentlich vorhandene) Sicherung durch. Einige Reservesicherungen in der Hosentasche sind dann nicht zu verachten. Wie funktioniert das Ganze? Anfangspunkt meiner Überlegungen war, alle Blinkleuchten im Warnbetrieb irgendwie parallel zu schalten. Das Irgendwie ist aber nicht so einfach, weil 99,9% aller Blinkrelais für eine feste Last, sprich Anzahl der Blinkleuchten, gebaut sind. Wird diese Last geändert, fällt also eine Leuchte aus oder kommt eine hinzu, ändert sich sofort die Blinkfrequenz, und zwar extrem. Je nach Bauart des Blinkrelais blinkt's entweder gar nicht mehr oder ungewöhnlich hektisch. Dieses Verhalten hat den Grund, daß der Ausfall einer Leuchte vom Fahrer sofort bemerkt wird. Hier kommt das Relais ins Spiel: der Warnblinkschalter legt dessen Spule parallel zu den linken Blinkleuchten. Weil das Relais zusammen mit der Kontrolleuchte aber nur ca. 5 Watt aufnimmt, merkt das Blinkrelais davon praktisch nichts. Die Blinkleuchten auf einer Fahrzeugseite brauchen immerhin so um die 40 Watt! Der Kontakt des Relais schaltet die rechten Blinkleuchten, die werden also vom Blinkrelais überhaupt nicht be-

merkt. Ein Trick liegt noch in der Diode: Wenn man die durch einen Draht ersetzen würde, würde das Zusatzrelais und damit die rechten Blinkleuchten jedesmal ansprechen, wenn links geblinkt wird. Weil aber die Diode den Strom nur in eine Richtung durchläßt, hier von der Relaispule zu den Blinkleuchten, passiert beim normalen Linksblinken gar nichts weiter. Beim Warnblinken aber kann der Strom über die Diode zu den Leuchten fließen: Es blinkt überall!

Ein kleiner Schönheitsfehler dieser und auch der käuflichen Anlagen sei hier nicht verschwiegen: Beim Anschluß wie oben beschrieben geht unsere Warnblinkanlage natürlich nur, wenn die Zündung eingeschaltet ist. Weil dann aber bei stehendem Motor u.U. auch die Zündanlage und die Lichtmaschine Strom ziehen,



Zusammenbau





# SANDBAHNRENKEN

## Sandbahnrennen in Deutschland

Der Sandbahnsport hat zwar heute immer noch eine kleine Bedeutung im nationalen und internationalen Sportkalender, doch die Zeit, als diese Sportart noch zu den großen Veranstaltungen gehörte, ist schon lange vorbei. Vor allem kurz nach dem zweiten Weltkrieg bis in die Mitte der fünfziger Jahre war es eine sehr beliebte Sportart, weil das Maschinenmaterial einfach war und der Veranstalter keinen großen Aufwand betreiben mußte, um eine Sandbahn aufzubauen. Meist wurden nur Sportplätze mit Sand aufgeschüttet. Vielerorts gab es aber auch spezielle Pferdetrabrennbahnen, wie in Regensburg, die für solche Motorradrennen schon von vornherein geradezu prädestiniert waren. Allerdings waren diese umfunktionierten Pferderennbahnen mit einer Länge von 1200 m ziemlich lang für die Motorradrennen. Bei solchen Bahnen entschied meist nicht mehr das fahrerische Können, sondern der kräftigste Motor. Besser war es da schon mit den 400 m langen Bahnen, die meist um ein Fußballfeld herumführten. Die beste Länge war aber zweifellos die 600-m-Bahn, wie sie beispielsweise in der kleinen Grenzstadt Furth im Wald eigens für Sandbahnrennen geschaffen wurde. Diese Bahnlänge zeigte sich als guter Kompromiß für das Maschinenmaterial. Denn selbst der vom BMW-Werk unterstützte Traunspurger konnte hier oftmals keine Vorteile gegen andere noch besser fahrende Konkurrenten herausholen.



Cracks der damaligen Rennszene fuhren diese Rennen genauso wie Straßenrennen oder Zuverlässigkeitsfahrten. Erst nach dem zweiten Weltkrieg fanden sich einige Fahrer, die sich auf die Sandbahnrennen beschränkten. Der Grund war, daß es in der Nachkriegszeit an fast jedem Wochenende ein Rennen gab, während in der Vorkriegszeit man von diesen Rennen sich allein keinen Unterhalt verdienen konnte. Aber auch Ende der vierziger und in den fünfziger Jahren fuhren die meisten nur zum Hobby, denn wie heute auch, so war der

links: Nürnberger Rennen »Schwenkgespann«, unten: Sandbahn Furth im Wald.

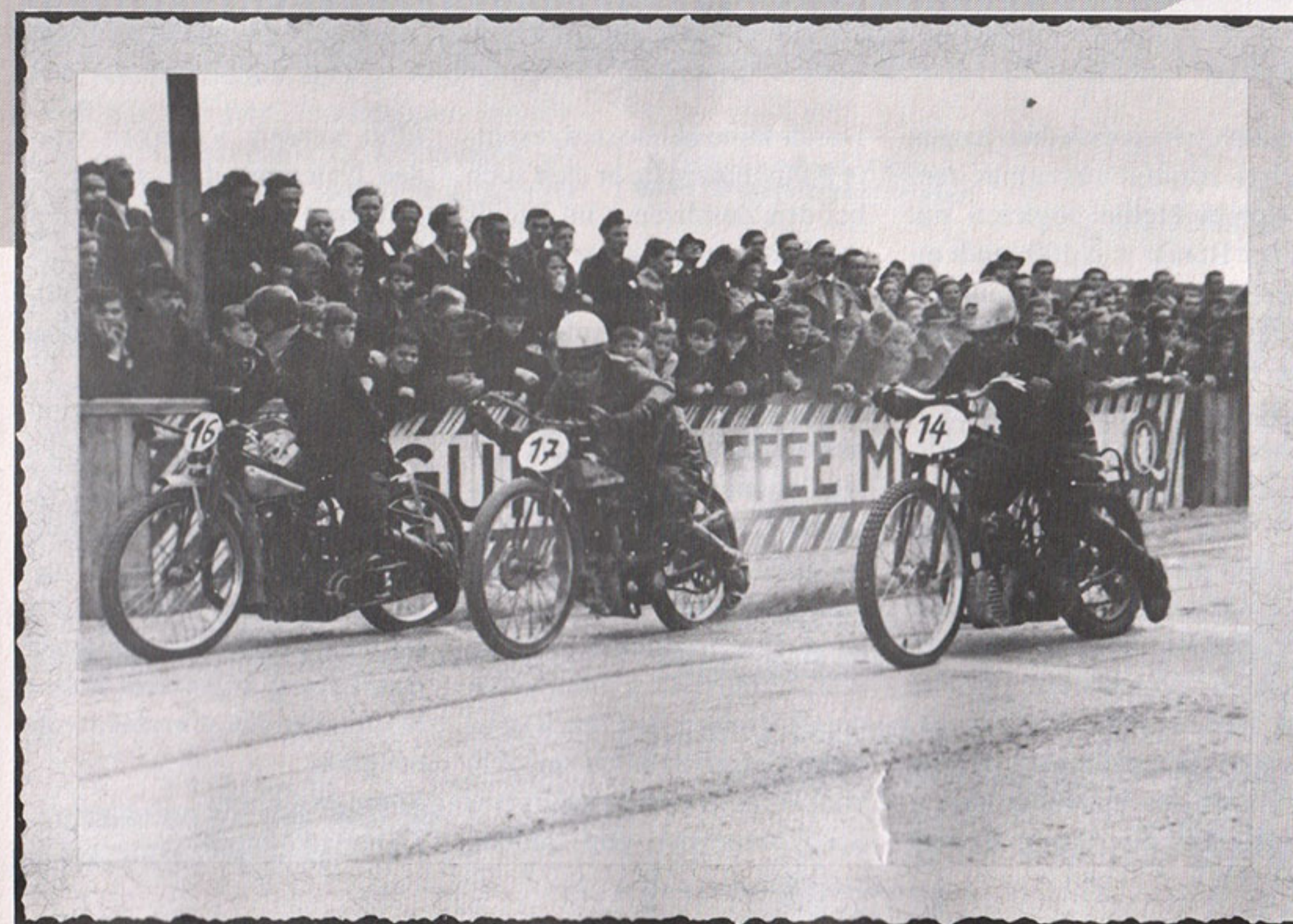
Die Hochburg bei den Sandbahnen war in Deutschland der gesamte Raum Niederbayern, wo in fast jeder kleineren Stadt eine Bahn zur Verfügung stand. So gab es Rennbahnen beispielsweise in Haßloch, Plattling, Straubing, Dingolfing und in Vilshofen. Die Bahn in Vilshofen war allerdings sehr unbeliebt bei den Fahrern, denn dort wurde kein gewöhnlicher Sand, sondern echter Flußsand verwendet. Der Nachteil dieses Sandes ist, daß er aus lauter kleinen Steinchen besteht, die beim Hochschleudern fürchterlich im Gesicht schmerzten! Die Fahrer trugen auf diesen Bahnen dann auch meistens einen Gesichtsschutz aus Leder. Außer-

dem war die Vilshofener Bahn auch eine der leistungszehrenden Langbahnen. Auf der Trabrennbahn in Straubing wurden schon in den dreißiger Jahren Sandbahnrennen durchgeführt und bis in die siebziger Jahre auch noch abgehalten. Überhaupt ist das Sandbahnrennen ein sehr altes Rennvergnügen. Schon Ende der zwanziger Jahre fanden die ersten Rennen im Deutschen Reich statt. Diese Rennen fanden solch großen Anklang, daß die damals führenden Motorradwerke, wie Victoria oder D-Rad, sogar spezielle Bahnmaschinen auf den Markt brachten. Allerdings gab es damals keine speziellen Fahrer für diese Art von Rennen, sondern die

Sandbahnsport mehr eine Freizeitbeschäftigung. Geld ließ sich damit nicht sehr viel verdienen. Es war vielmehr das kameradschaftliche Verhältnis unter den Fahrern, die dann auch oft gemeinsam zu den Rennen fuhren und sich bei jeder Gelegenheit untereinander halfen. Erleichtert wurde dies auch dadurch, weil fast alle die gleichen Maschinen mit den gleichen Motoren fuhren. In der 250er Klasse war es zunächst der 251 OSL NSU-Motor, der die Rennen beherrschte. Bei den 350ern und bei den 500ern waren die englischen JAP-Motoren jahrelang führend. Die Halblitermotoren hatten eine Leistung von etwa 40 PS bei etwa 6000 U/min. Natürlich gab es auch noch andere Motoren, z.B. die englische Ariel, aber diese hatten

oftmals nur Außenseiterchancen. Gefahren wurden die Maschinen mit einem Methanolge-misch, das allerdings nach dem Krieg oft nur sehr schwer zu bekommen war. Gebremst werden konnte nur durch Herunterschalten des Zweiganggetriebes, denn die Maschinen besaßen sonst keinerlei Bremsen. Einzig die Gespanne hatten Bremsen im Vorder- wie im Hinterrad, sie besaßen auch ein Vierganggetriebe. Der Beiwagen war als Schwenkseitenwagen ausgebildet, d.h. durch ein Lenkrad mußte der Copilot den Lenkbewegungen des Fahrers folgen, und somit konnte das Gespann eine Schräglage erreichen. Wie auch heute noch, so unterschied man auch damals schon zwischen Lang- und Kurz-

bahnrennen, je nachdem variierte dann die Ausstattung der Maschine. Versorgt wurden die Fahrer bei den Rennen mit den Schmiermitteln der Firma OPTIMOL, deren Angestellter Hosemann sich sehr für den Sandbahnsport engagierte und manchem Fahrer aus seiner großen Trickkiste in Sachen optimaler Motoreneinstellung half. Bei der Organisation der einzelnen Rennen hatte die Firma Glas in Dingolfing sehr großen Einfluß. Sie baute ja zu dieser Zeit den bekannten Goggo-Roller. Komischerweise hatte man auch außerhalb dieser Hochburg versucht, Rennen auf Sand aufzuziehen, doch scheiterten diese Versuche schon oft nach nur wenigen Veranstaltungen. So geschah es beispielsweise auch in Berlin oder in Nürnberg, wo 1950 das erste Rennen stattfand. Mangelndes Zuschauerinteresse verurteilte diese Rennen schon von Anfang an zum Scheitern. So kam es auch, daß schon 1951, nach nur vier Läufen, das letzte Rennen in der Noris stattfand. Es war fast nicht möglich, diese niederbayerische Spezies außerhalb dieses Landstriches am Leben zu erhalten. Allerdings waren auch in Niederbayern die Siege nicht mehr heimisch, denn schon Anfang der fünfziger Jahre schoben sich immer mehr Österreicher in die Spitzengruppe der Sandbahnfahrer. Erfolgreichster Fahrer war damals zweifellos der 24jährige Fritz Dirlt, der eine Maschine des österreichischen Konstrukteurs und ehe-





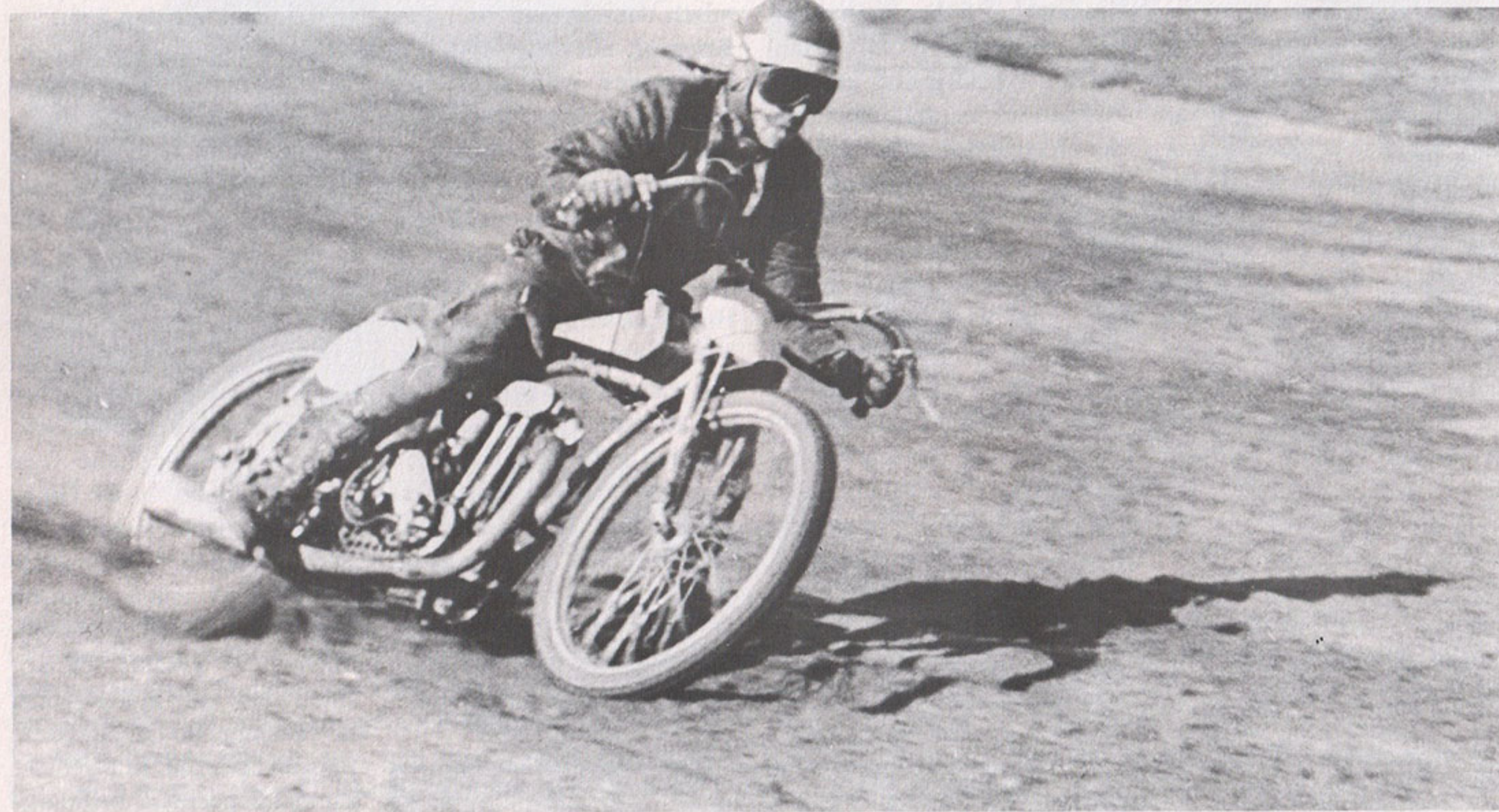
maligen Sandbahnprofis Martin Schneeweiß fuhr. Damit gewann Dirl fast alle Rennen, an denen er teilnahm. Allerdings kam hier etwas Unmut zwischen den deutschen und österreichischen Fahrern auf, denn Dirl nahm nur bei sehr lukrativen Veranstaltungen teil - ein Profi durch und durch. Dies verzerrte etwas das gewohnte Bild, und für die meist als Nebenbeschäftigung fahrenden deutschen Amateure war es

hen mit dieser Veranstaltung und schüttete vorher noch literweise Wasser aus, was die Bahn aufweichte und fast nicht befahrbar machte. Deshalb wurde die ganze Veranstaltung um gute zwei Stunden verschoben. Trotz dieses Regens harrten etwa 10000 Zuschauer aus und sahen dann sehr spannende Rennen. Durch den nun klebrigen Sand wurde es für die Fahrer noch schwieriger, im bekannten Driftstil zu fahren.

ging es stetig aufwärts. Den Durchbruch schaffte er dann endgültig auf der Sandbahn in Furth im Wald, wo er allein drei Rennen an einem Tag gewann. Auch in Nürnberg setzte er seine Erfolgsserie fort: Er gewann das 500er Ausweisrennen mit der gleichen Fahrzeit wie der Beste im 500er Lizenzrennen. Diese enorme Leistung Hofmeisters wurde dadurch honoriert, daß er sofort in die Lizenzklasse "befördert" wurde.

verschwanden immer mehr kleine Sandbahnen, weil die Veranstalter die inzwischen großen Kosten für Start- und Preisgelder nicht mehr durch Zuschauerzahlen tilgen konnten. Auch wurden an manchen Bahnen, wie etwa an der Bahn in Furth im Wald, die Seitenplanken aus Holz zerstört. Das Geld zum Wiederinstandsetzen war natürlich nicht vorhanden, und somit konnten keine Rennen mehr offiziell ausge-

**Einer der berühmten Jap-Motoren.**



sehr schwierig mitzuhalten. Sie ärgerten sich oft, denn nur bei kleinen Rennen mit sehr geringen Preisgeldern hatten sie noch eine reelle Gewinnchance.

Unter diesem Vorzeichen versuchte man nun also, auch in Nürnberg eine Rennserie aufzuziehen. Das erste Rennen veranstaltete man 1950; als Bahn nahm man das Gelände neben dem Stadion auf dem ehemaligen Reichsparteitagsgelände, wo ja auch die Norisringrennen abgehalten wurden. Das zweite Rennen ging dann am 17.6.1951 über die Bahn. Jedoch hatte Petrus kein Einse-

Jedoch schien dies dem jungen Dirl nichts auszumachen, denn er stellte sogleich mit einer Runde von 100 km/h einen neuen Bahnrekord auf.

In nichts standen ihm auch seine beiden Landsmänner, die Gebrüder Killmeyer, nach. Aus oben genannten Gründen wurden die deutschen Teilnehmer in dieser Klasse in Grund und Boden gefahren. Einzige Ausnahme war das Talent aus Abendsberg: Josef Hofmeister, genannt "Wack", erst 17 Jahre alt und der beste Nachwuchsfahrer. Schon mit 14 Jahren hatte er das erste Rennen in Vilshofen gewonnen, danach

Durch seine kühne und resolute Fahrweise hatte er sich auch bei den Zuschauern im Nu einen Platz erobert. Aber er blieb, wie gesagt, die Ausnahme.

In dieser Periode, Anfang bis Mitte der fünfziger Jahre, hatte der Sandbahnsport seine größten Anhänger. Doch als das allgemeine Interesse am Motorrad langsam aber stetig nachließ, ging auch der Sandbahnsport etwas unter. Nur die ganz Hartgesottenen, Fahrer wie Veranstalter, hielten an diesen Rennen fest. Ihnen ist es wahrscheinlich auch zu verdanken, daß es heutzutage noch Sandbahnrennen gibt. Jedoch

führt werden. Vielerorts wurden die Bahnen dann auch vom örtlichen Fußballverein oder Sportverein zweckwidrig genutzt, was wiederum auch meistens zur Verwahrlosung führte.

Durch welche Gründe auch immer, der Sandbahnsport schien gestorben zu sein! Schade eigentlich, bot er doch lange Jahre die Möglichkeit für eine einigermaßen billige Rennart, die noch dazu durch ihre regionale Begrenzung keine sehr hohen Kosten für den einzelnen verursachte.

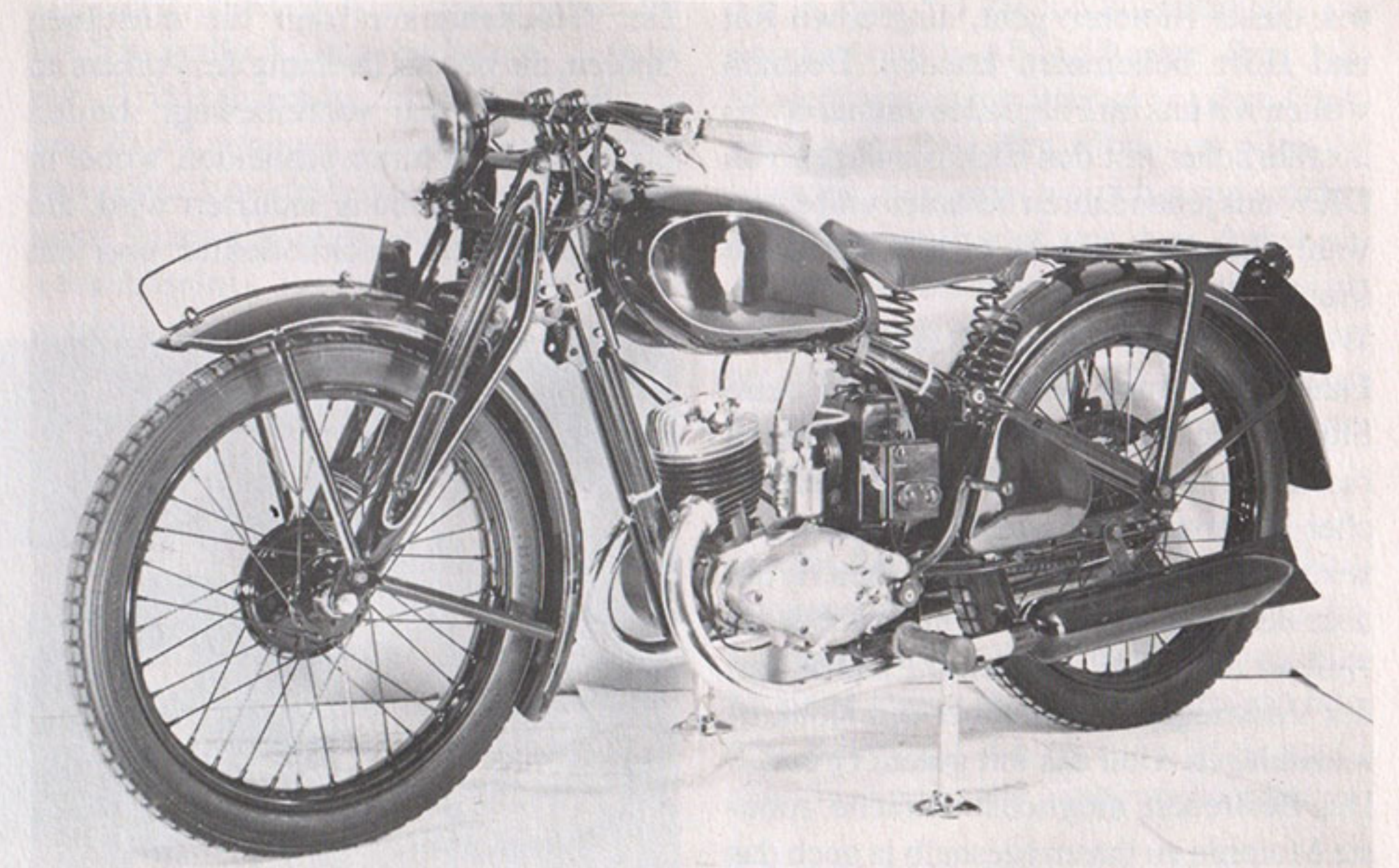
*Autor und Fotos: Thomas Reinwald*

# TEIL 1

Seit 1919 wurden in den Zschopauer Motorenwerken des Dänen Jørgen Skaft Rasmussen, unter der Marke DKW, Zweitaktmotoren und mit diesen ausgerüstete Motorräder gebaut. Begonnen wurde mit einem über dem Hinterrad zu montierenden ( und dieses über Keilriemen antreibenden) gebläsegekühlten Fahrrad-Hilfsmotor. Diese im Volksmund "Arschwärmer" genannten, von der Werbung als "Das Kleine Wunder" gepriesenen Fahrzeuge, entwickelten sich im Verlauf der folgenden Jahre zu echten Motorrädern.

Die Produktion einer großen Anzahl zunächst ein-, dann auch zweizylindriger Modelle, die zunächst getriebelos, später mit (getrenntem oder in den Block einbezogenen) Getriebe ausgestattet waren, führte im Lauf der Jahre zu einer kompletten Modellpalette von 100 bis 600 ccm. Als Fahrgestelle dienten anfangs Rohr-, später Profilblechrahmen. Trotz überaus zahlreicher in- und ausländischer Konkurrenz, eroberten sich die DKW-Motorräder ständig zunehmende Marktanteile - im Jahr 1928 war das Zschopauer DKW-Werk die größte Motorradfabrik der Welt und hielt diese Position auch bis zum Zweiten Weltkrieg, nachdem das Unternehmen 1931 in die Auto Union (Audi-Horch-Wanderer-Automobile) übernommen worden war. In vielen Baudetails ähnelten die DKW-Motorräder der bereits erwähnten zahlreichen Konkurrenz. In einem aber unterschieden sich die Baureihen KS, SB und NZ entscheidend von allen anderen: in der Elek-

**Schaltplan für KS- und SB-Einzylindermodelle.**



**DKW KS 200 - zu erkennen am kleinen Primärtriebsgehäuse und dem langen Kupplungsbetätigungs-Hebel.**

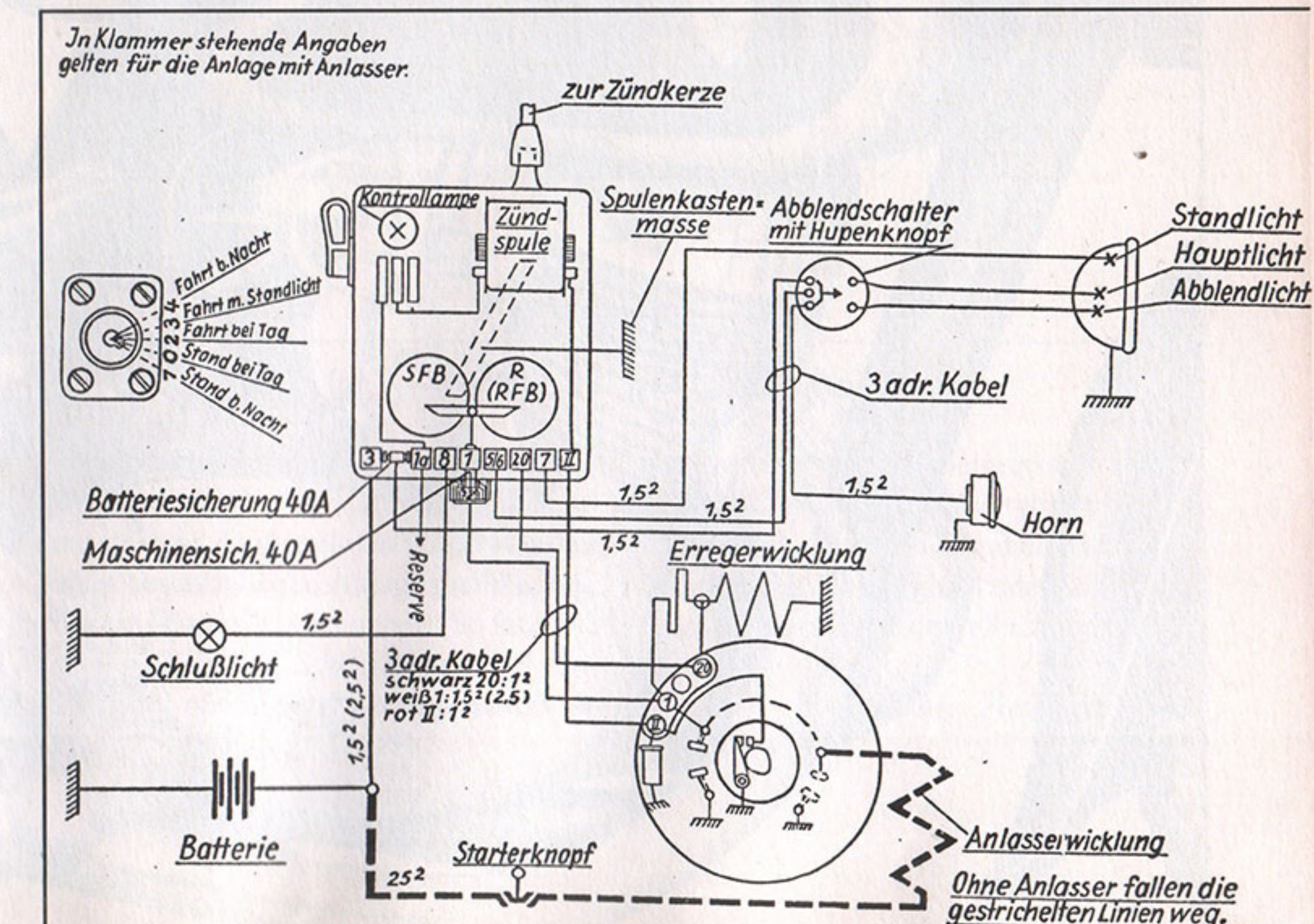
# DKW - Elektrik

## Vorkriegs-Motorräder

trik. DKW-Zünd- und Lichtanlagen zeigten einen ansonsten ungewohnten Aufbau - und sie wurden nicht von renommierten Spezialfirmen bezogen, sondern in einem eigenen Elektrowerk (zunächst in Zschopau, später in Chemnitz) entwickelt und hergestellt. Wenn auch eine lange Zeit vergangen ist, seitdem bis in den Krieg hinein

in Zschopau die DKW-Motorräder gebaut wurden, so finden sich im Kreis der Veteranen-Motorräder doch immer wieder auch Exemplare aus jener Zeit.

Und bei ihrer Restaurierung bzw. Wartung müssen ihre heutigen Besitzer nur zu häufig feststellen, daß sie, wenn's um die Elek-

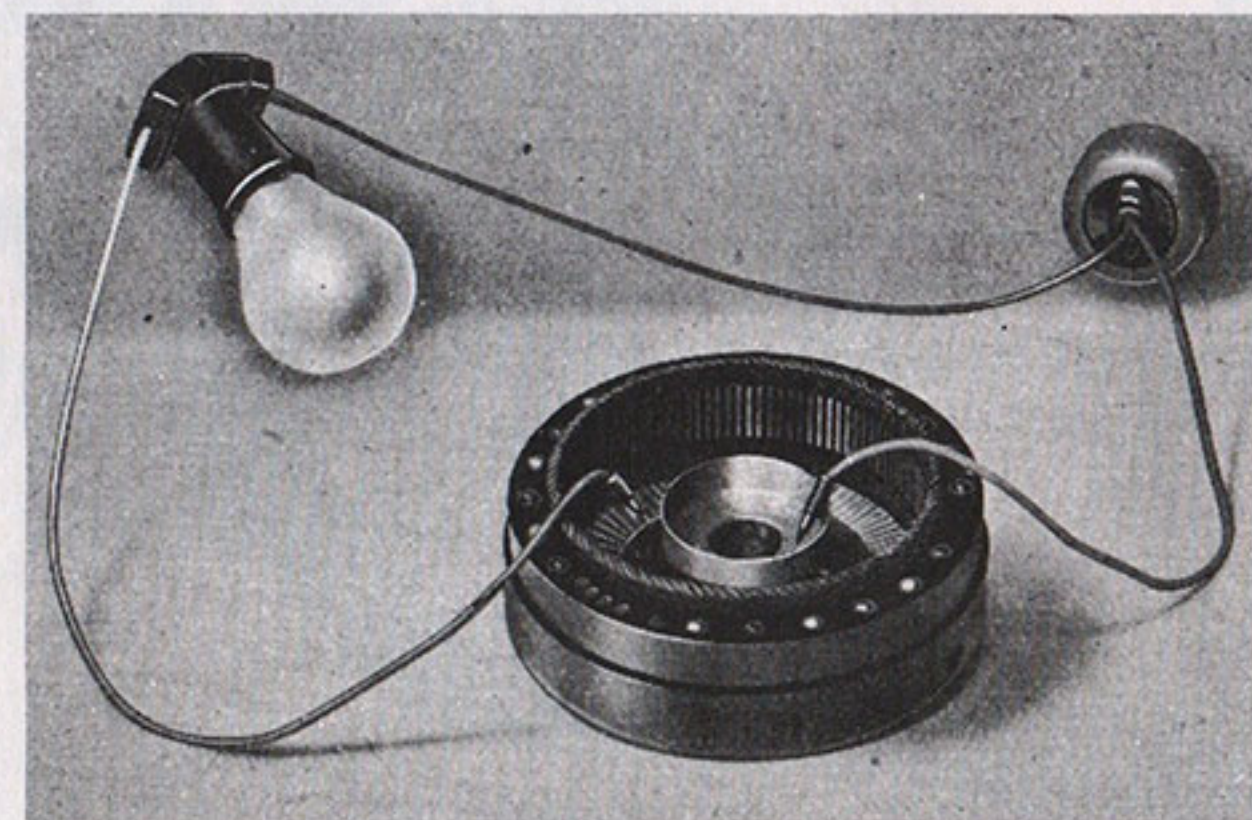




trik dieser Motoren geht, nirgendwo Rat und Hilfe bekommen können. Deshalb wollen wir uns im Folgenden einmal etwas ausführlicher mit den Elektroanlagen von DKW aus jenen Jahren befassen und damit wahrscheinlich manche bisher ungeklärte Frage beantworten.

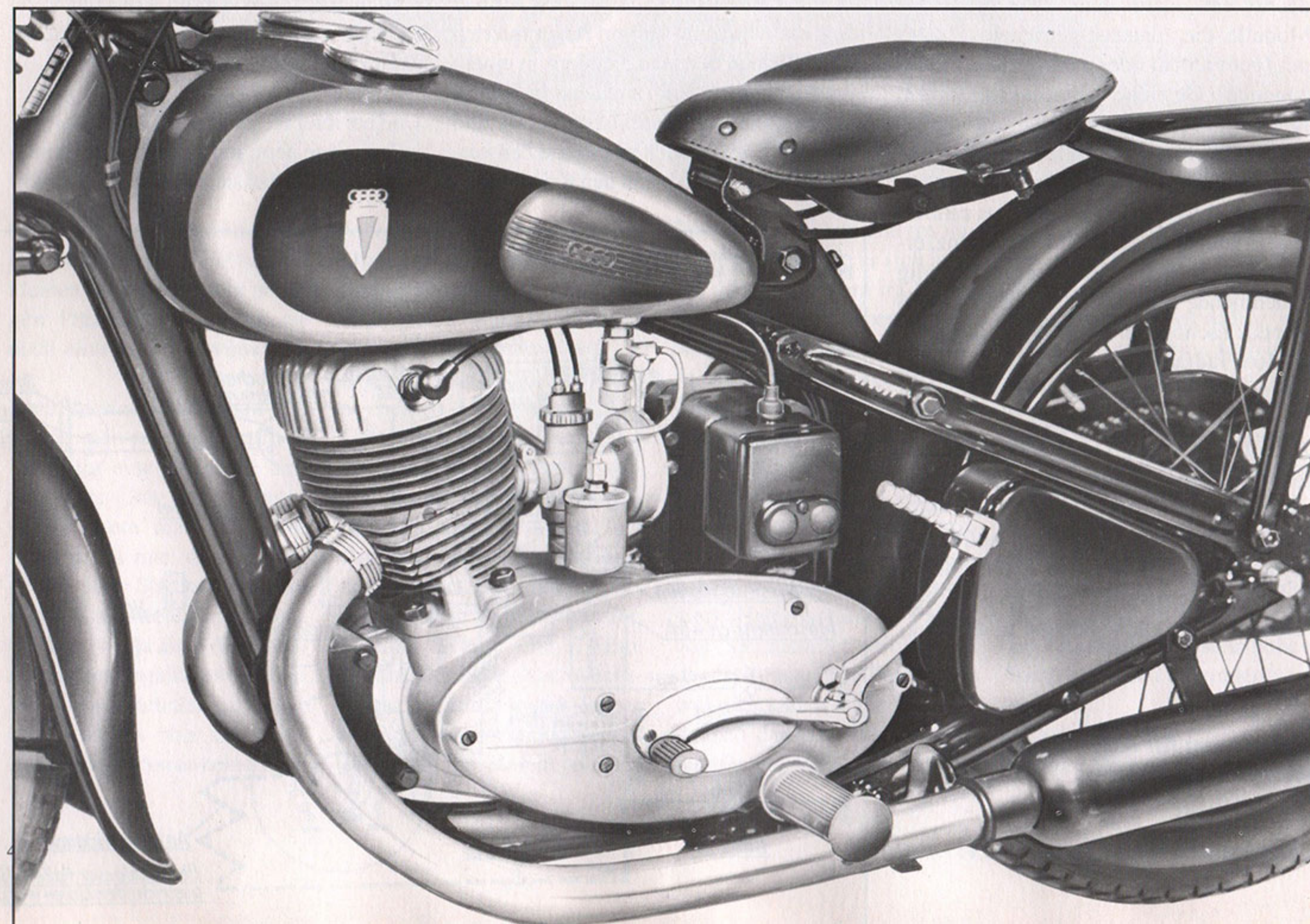
Wer sich schon mit der Elektrik anderer Fahrzeugmotoren befaßt hat, wird beim Studium der Funktion der DKW-Anlagen rasch erkennen, daß hier keine grundsätzlichen Unterschiede bestehen - die Funktion wird im Einzelnen noch besprochen. Wohl aber bestehen erhebliche Unterschiede im Aufbau der DKW-Motorrad-Elektrik aus der Vorkriegszeit gegenüber den Konkurrenzanlagen. Und das mit gutem Grund. Das Bestreben, möglichst einfache, robuste Motoren zu bauen (deshalb ja auch das unbeirrte Festhalten am Zweitakter), führte zwangsläufig auch zu entsprechendem Aufbau der elektrischen Anlage mit dem Ziel möglichst weniger Teile, Vermeidung aller Übertragungs-(Antriebs-)Aggregate, geringem Gewicht und hoher Zuverlässigkeit. So entstand die von Anfang an für die DKW-Anlagen typische Ausführung des direkt auf die Kurbelwelle aufgesetzten Glockenankers, der gleichzeitig Motorschwungmasse ist, mit dem raumsparenden Flachkollektor und getrennt angeordnetem Spannungsregler in der (bis auf die letzten beiden DKW-Motorradmodelle) typischen Patronenform.

Der Glockenanker trägt die einzelnen Spulen, die bei der Drehung des Ankers an den Magnetpolen vorbeibewegt werden und deren Kraftlinien schneiden, wobei in den Spulen Spannung induziert wird, die dann über den Flachkollektor und die



**oben: Hier wird - auf primitive Weise - der Flachkollektor eines NZ-Glockenankers auf Eisenschluß geprüft.**

**unten: DKW NZ 350 - zu erkennen an dem schlanken Primärtriebsdeckel (Primärtrieb der NZ-Modelle mit Kette) und dem konzentrisch angeordneten Kickstarter/Fußschalthebel.**



Schleifkohlen abgenommen wird. Auf der mit dem Motorgehäuse verschraubten Grundplatte sitzt das sogenannte Poleisen, ein Magnetsystem mit zwölf Magnetpolen, zwischen denen die Erregerspule liegt, der ein Teil der am Kollektor abgenommenen Spannung zugeführt wird. Diese Erregerspule trägt an ihrem Anfang auch gleich den Widerstand, der zur Spannungsregelung des Generators benötigt wird. Die Schleifkohlen, eine Plus- und eine Minuskohle, sind isoliert am Poleisen angeordnet und werden durch Federn gegen den Kollektor gedrückt.

Auf der Grundplatte befindet sich eine Klemmschluß-Platte, von der ein Sammelkabel zum getrennt vom Generator im Fahrgestellrahmen (bzw. Batterieträger) angebrachten Spulenkasten führt. Dieses Kabel enthält außer einer Masseleitung (nur bei NZ-Modellen) und der zu dem Unterbrecher führenden Primärleitung (zwei bei Zweizylindermotoren) die beiden mit "1" und "20" gekennzeichneten Leitungen, die zur Spannungsregler/Rückstromschalter-Kombination sowie zum Zündschalter und zur Kontrollampe führen.

Im Preßstoff-Spulenkasten sitzen, ge-

schützt und leicht zugänglich, Spannungsregler und Rückstromschalter-Patronen, durch eine Kontaktbrücke im Aufnahmeprofil des Kastens gehalten und in ihren Spulsystemen durch eine isolierte Verbindung kombiniert. Diese darf keinesfalls zerstört werden, weil im Interesse optimaler Batterieladung eine Kombination beider Schaltersysteme notwendig ist.

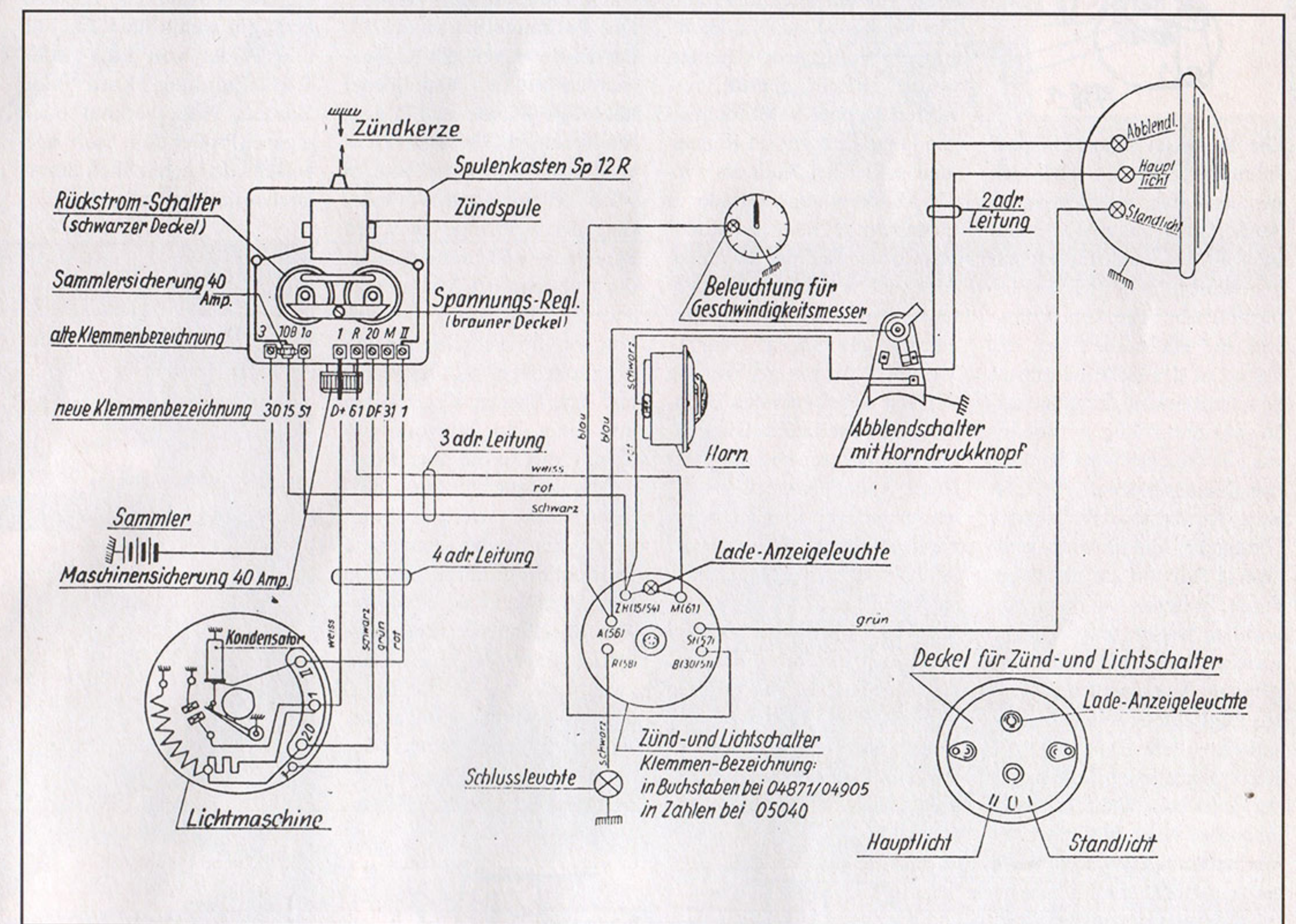
Außerdem sitzen im Spulenkasten die Zündspule (zwei bei Zweizylindermotoren), eine Batteriesicherung und (in einem Schraubstöpsel an der Kastenunterseite) eine Maschinensicherung, von der die erste zwischen Batterie und Rückstromschalter, die zweite zwischen Rückstromschalter und Generator geschaltet ist (s.

Die verschiedenen Klemmanschlüsse im KS/SB-Spulenkasten bedeuten: I (und evtl. II) Primärleitung zum Unterbrecher, 1 und 20 = Leitungen von der Erregerspule bzw. dem Vorschaltwiderstand der Spule zum Spannungsregler (Achtung! Nicht verwechseln!), 3 = Batteriehauptkabel, 1a = freibleibende Reserveklemme (für evtl. Zusatzverbraucher), 5/6 = Hauptlicht (Fern und Abblendlicht), 7 = Standlicht, 8 = Schlußlicht (hier wäre auch die Leitung zu einem Beiwagen-Schlußlicht anzuklemmen), H = Signalhorn.

Die 6-Volt-Batterie sitzt, bei den NZ-Modellen gummigelagert, im Batterieträger, der gleichzeitig Konsole für den Spulenkasten ist. Sie ist mit ihrem Pluspol an Klemme 3 im Spulenkasten, mit ihrem Mi-

der je zwei bei Zweizylindermotoren) in der Generator-Abdeckkappe (bei NZ-Modellen auf einer Brücke vor dem Glockenanker). Bei allen Modellen wird der Unterbrecherhammer durch einen auf dem Kurbelwellenstumpf vor dem Anker sitzenden Nocken gesteuert, der bei den späteren Modellen durch einen Fliehkraftregler so verstellt wird, daß das Anwerfen des Motors rückschlagsicher mit verringerter Vorzündung erfolgt.

Soweit für heute. Die beigefügten Abbildungen sollen zunächst die typischen Erkennungsmerkmale der KS-, SB- und NZ-Modelle zeigen, dazu die Schaltbilder aller drei Baureihen. Im nächsten Heft geht's dann in die Details - und wir werden vor



**Schaltplan für NZ-Einzylindermodelle**

Schaltplan). Bei den KS- und den SB-Modellen sind ferner im Spulenkasten das Lade-Kontrollämpchen sowie der kombinierte Zünd/Lichtschalter untergebracht, die bei den NZ-Modellen in einem besonderen Schalttopf im Kraftstofftank verlegt wurden.

nuspol an Masse angeschlossen. Die Zündanlage (mit Unterbrecher, Kondensator und Zündspule) ist an sich von der bisher beschriebenen Anlage unabhängig, aber sie ist mit ihr verkoppelt. So sitzt die Zündspule mit im Spulenkasten, der Unterbrecher mit seinem Kondensator (wie-

allem hinter die "Geheimnisse" der für diese DKW-Motorräder so typischen Regler/Schalter-Patronen kommen und auf die Möglichkeit, diese gegebenenfalls durch einen modernen Flachregler zu ersetzen.

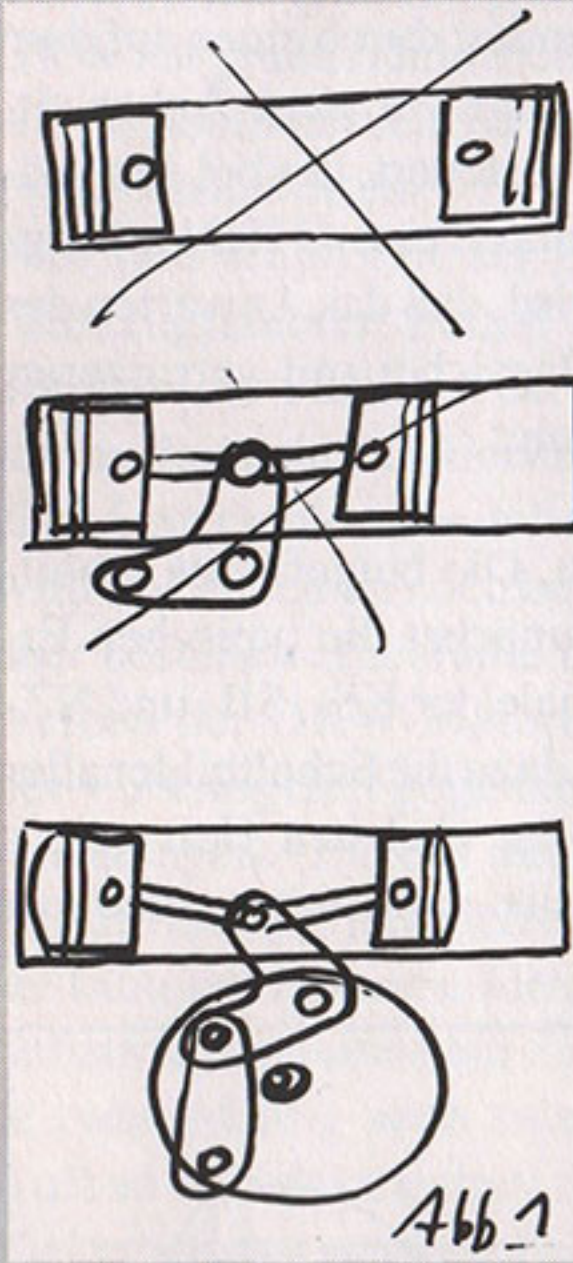
**Obering, Siegfried Rauch**



# Aus unserer Reihe: Erfindungen, die zu spät kamen

## Heute: Der T-Motor

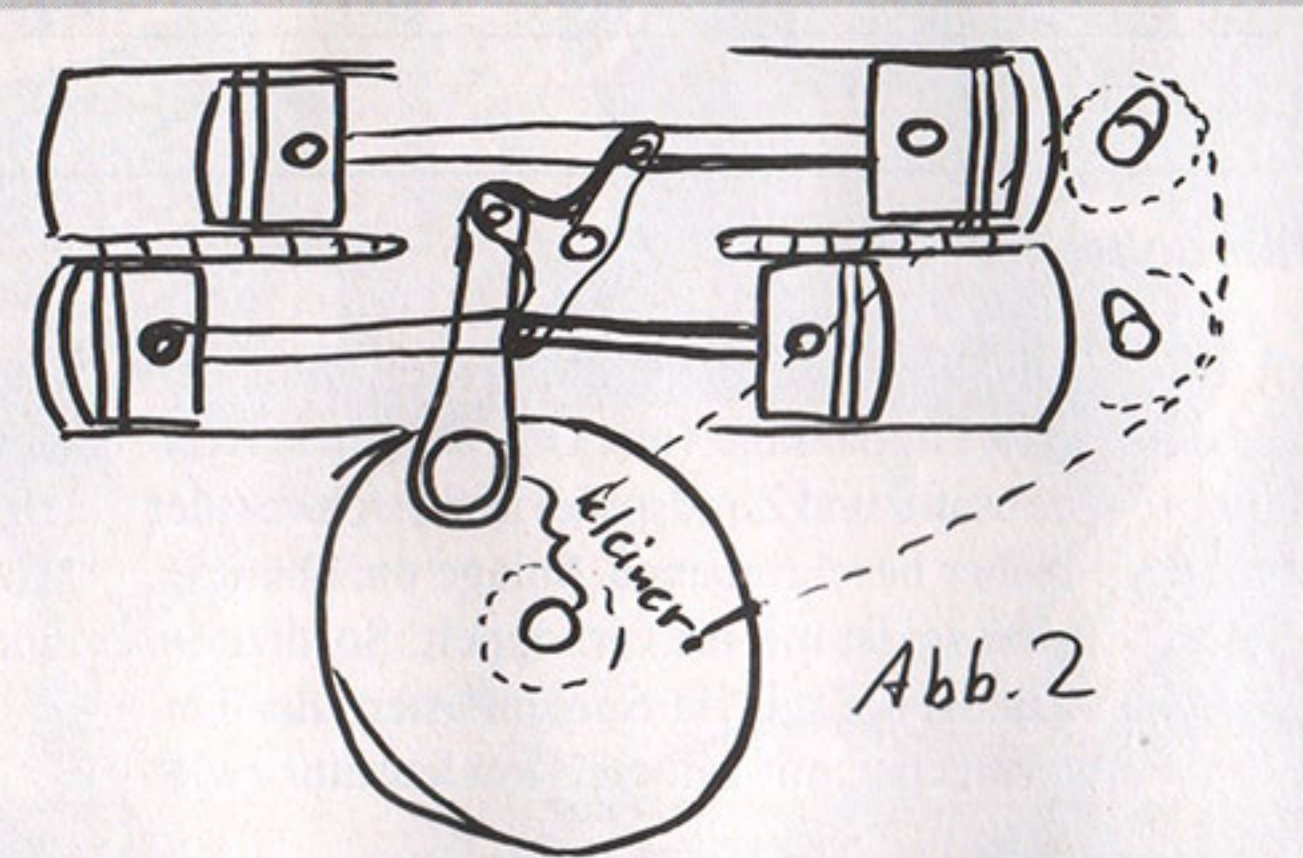
### Ein Drama in zwei Akten



Die Sache ist schon ein paar Jahre her, aber es muß sich genauso aber mindestens so ähnlich abgespielt haben: Die beiden Erfinder sitzen satt und abgeschlafft in der Küche herum und haben gerade beschlossen, die Haltbarkeit der seit Tagen in der Ecke herumstehenden Bierkiste nicht überstrapazieren. Zur Auflockerung des Abends wird der übliche Diskussionsstoff gereicht. Zum Anwärmen: Wälz- oder Gleitlager - die ultimativ endgültige Antwort auf die ewige Frage, welches ist denn nun wirklich besser, und wenn ja, warum überhaupt? Nach ausgiebigen Vorgesprächen hierzu, folgt eine schon etwas anspruchsvollere Runde: Ist die XS 650 nun eine billige Kopie der A 65 oder nicht, oder nur teilweise? Nach fünfminütiger Vorbereitungszeit sind beide bis zu den Zähnen mit technischen Unterlagen und historischen Tests bewaffnet, und es entbrennt eine dreiviertelstündige Diskussion, in der auch schon einige unschöne Worte gegen Schlitzaugen und rückständige Inselaffen fallen. Wie immer einigt man sich kurz vor dem technischen k.o. auf das obligatorische Unentschieden. Die dritte Runde wird mit dazu-

gehörigem Trinkspruch "Laß uns mal was Neues erfinden" eingeleitet. Die beiden genialen Erfinder einigen sich auf den Schwerpunkt `Kurbeltriebe, und die Möglichkeiten, diese erheblich zu verbessern`, denn das Wort "Pleuel" z.B. ist auch mit sehr schwerer Zunge noch gut aussprechbar. Das Ziel steht fest: stabil, leicht, einfach. Völlig neue Bauarten werden erdacht, geprüft, verworfen. Doppel-V-Motoren lagen lange Zeit gut im Rennen (und sollen bei Audi als 'W-12'-Motoren auch gerade in Erprobung sein), doch schließlich wurden auch sie von einem völlig neuen, noch nie dagewesenen revolutionären Motorenkonzept geschlagen: Dem T-Motor! Nur einige wenige Skizzen dieser genialen Erfindung sind überliefert. Die Vorteile der Motoren liegen auf der Hand: Äußerst kompakte Bauweise und geringes Gewicht. Zwar würde der Zweizylinder (Abb.1) schon wegen der beträchtlichen hin- und herschwingenden Massen als Motorantrieb ausscheiden, doch vereint der Vierzylinder (Abb.2) alle Pluspunkte auf sich: in den Ausmaßen und im Gewicht kaum noch zu unterbieten, in der Wartungsfreund-

lichkeit gleich der eines normalen Boxers. Der Motor besitzt ebensoviele Lager (=Verschleißteile), wie ein konventioneller Vierzylinder-Reihenmotor. Die Pleuelwelle, die ja im Prinzip einer Einzylinderwelle entspricht, kann groß und stabil dimensioniert werden. Der T-förmige Schwinghebel, der die Bewegung der Pleuelstangen auf das Hauptpleuel überträgt, könnte evtl. Lagerungsprobleme bereiten, was aber in den Griff zu bekommen wäre. Allein durch Veränderung der Armlänge zwischen Pleuelauge und Drehgelenk ist der Hubraum des Motors veränderbar. Für den Ventiltrieb gibt es die verschiedensten Möglichkeiten. Königswellen mit sehr flachen Kegelrädern und einer Nockenwelle pro Kopf (Abb.3), die über Kipphebel oder mit schräggeschliffenen Nocken vier radial stehende Ventile bewegen, sind vielleicht etwas aufwendig und nur etwas für eine Sportversion. Mit Riemen- oder Kettenantrieb könnte man ein oder zwei Nockenwellen pro Zylinderpaar antreiben, die parallel stehenden Ventile direkt oder mit Kipphebeln betätigen; oder man verbaut einen OHV-An-



trieb oder... Beide Erfinder waren wirklich sehr zufrieden, und die paar kleinen technischen Probleme würden sie auch noch in den Griff bekommen. Sie räumten ihrem Motor in allen Hubraumklassen ab 350 einen bombastischen Durchbruch ein. Sie dachten noch ein wenig über das Für und Wider von Luft- oder Wasserkühlung, Kette oder Kardan, Patentverkauf oder eigene Produktion nach und entschieden schließlich durch Drehen der letzten Bierflasche,

wer sie austrinken dürfe und dafür auch gleich am nächsten Morgen zum Patentanwalt gehen müsse. Als am nächsten Nachmittag die ersten Erinnerungen an die vorabendliche Schaffensperiode eintrafen, entschied man sich, die Sache noch einmal nüchtern zu betrachten - doch es trat das glei-

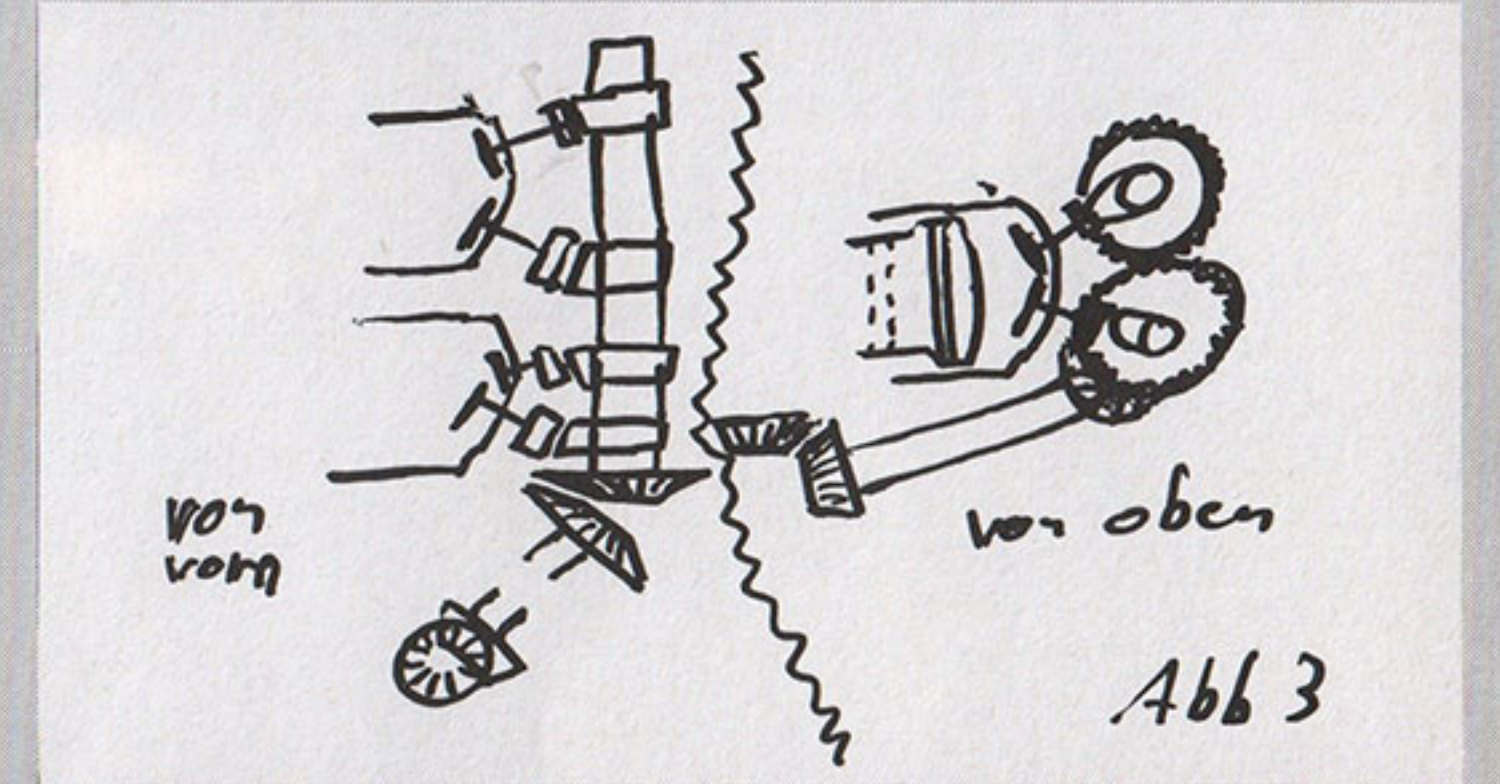
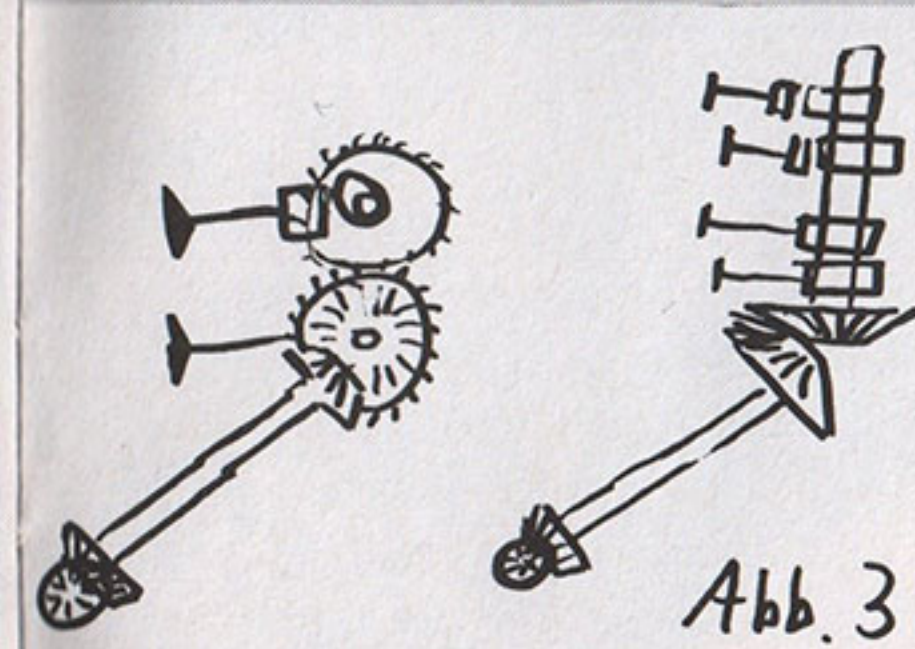
che Ergebnis ein: "Einfach genial, Older!" Während der eine supergeniale Erfinder gerade unterwegs war, Millimeterpapier und Zirkel zu besorgen, blätterte der andere gelangweilt in seiner Sammlung verschiedener alter Motorradzeitschriften. Beim dritten Heft hielt er plötzlich inne. Er wurde ganz blaß, ihm wurde schwarz vor Augen, in seinem Innern liefen alle Folgen der Bosch-Reklame aus dem Radio ab...

Tja, lieber Leser, was wird der andere Erfinder außer seinem ohnmächtigen Freund wohl vorfinden, wenn er nach Hause kommt? Welches Motorrad

hatte schon einen solchen Motor? Und wann war das? Einen Bericht über den Motor und dessen noch genialeren Erfinder und das dazugehörige Krad bringen wir in einem der nächsten Hefte

Udo Stünkel

Der Autor: Neben seiner Erfinder- und Studententätigkeit liest er seit Jahren die GummikuH und machte vor einiger Zeit den Fehler, auf eine "Top-Job"-Anzeige zu antworten und darf dafür jetzt einige Seiten kostenlos mit geistigen Ergüssen füllen.



Einfall oder Reifall - was ist hier die Erfindung?







# MANÖVERKRITIK

## Kommentar zu einem (fast) alltäglichen Unfall

Es war ein prachtvoller Sonntag im Juli, und Zuhausebleiben wäre einem Sakrileg gleichgekommen. Also Mühle angeschmissen und spazieren gefahren.

Als wir ein hübsches Flußtal mit einigen leichten Kurven entlangfuhren, sahen wir gerade vor uns jemanden ein Warn-dreieck aufstellen. Ein Stück weiter lag dann der zugehörige Schrott: Ein Auto hatte sich und die Leitplanke beträchtlich deformiert, und jemand hing halb aus der Tür. Noch ein paar Meter weiter hatte sich etwas um den Pfosten der Leitplanke gewickelt, das nur mit sehr viel Mühe und einem gehörigen

Schuß Phantasie als trauriger Rest eines teuren Motorrads zu erkennen war. Ein paar Jungs und Mädchen in Lederklamotten standen deprimiert herum - ansonsten anscheinend unverletzt.

Da die Sache erst vor ein paar Minuten passiert war, stellten wir unsere Mopeds ab und fragten, ob wir was helfen könnten. Konnten wir nicht, die Polizei war bereits verständigt, und außer dem Motorrad war kei-  
nem was passiert. Aber der Hergang dieses Unfalls erscheint mir dennoch näherer Betrachtung wert.

Das Ganze läßt sich ungefähr folgendermaßen rekonstruieren:

Eine Gruppe von drei Motorradfahrern (wenn ich mich nicht irre) nebst den zugehörigen Sozias fuhr an jenem schönen Sommertag das besagte Flußtal abwärts. Die Jungs fühlten sich großartig und ließen mal ihre Pferdchen so richtig galloppieren. So an die 100 Pe-Esse waren in jeweils vier Töpfen an der Arbeit.

Der rechts neben der Straße verlaufende Fluß war mit Leitplanken gesichert, damit auch ja niemand nasse Füße bekommen könnte. Kurven waren nicht viele vorhanden, aber die bewußte Rechtskurve war wegen der Bäume und Büsche am Flußufer nicht einzusehen.

Unser Mann ging die Sache recht flott an, soll heißen: mit gesunder Schräglage in der Nähe der Mittellinie. Und plötzlich sah er einen Kühlergrill vor sich.

Die Leute hinter besagtem Grill waren drei Amerikaner von dem nahegelegenen Truppenübungsplatz, die es ebenfalls recht flott angehen ließen. Aus Freude am Fahren. Dabei nahmen sie es mit dem Mittelstrich nicht so genau - sie waren vielmehr mit den linken Rädern ein ganzes Ende drüber. Und dann hatten auch sie ihr Aha-Erlebnis.

Zum Glück krachten die beiden nicht frontal ineinander - das

hätte jede Menge Fetzen gegeben. Das Motorrad schrammte vielmehr an der Karosse entlang, wurde dadurch natürlich zur Außenseite der Kurve abgelenkt (weil durch die Berührung die Maschine aufgerichtet wurde!), und anscheinend genügte der Aufprall, das Autoheck zu versetzen, so daß der Wagen anschließend zur Kurveninnenseite schoß und in die Leitplanke knallte. Der Fahrer wurde dabei verletzt (so viel ich weiß, war's ein Beinbruch) und das Auto erheblich verbogen.

Die beiden Leute auf dem Moped stiegen ab (wahrscheinlich unfreiwillig, aber das war das Beste, was ihnen passieren konnte), die Maschine rutschte flachliegend gegen den Bordstein der Kurvenaußenseite, prallte von dort zurück und beendete ihr Dasein an einem Pfosten der Leitplanke.

Wenn man sich ansieht, was dieser Pfosten mit massivem Stahl und Alu angestellt hat, kann man sich eine Vorstellung von der Wucht (die besteht bekanntlich aus Masse mal Beschleunigung - und für beides kann man ganz ordentliche Werte einsetzen!) machen, mit der dieser Aufprall erfolgt ist. Und unschwer kann man sich auch vorstellen, was mit den beiden Leuten geschehen wäre, wenn sie noch auf dem Bock gesessen hätten.

Ich könnte mir denken, daß eine bis zum Boden reichende Leitplanke nicht ein Drittel dieses Schadens verursacht und damit auch für eventuell anfliegende Menschen eine wesentlich geringere Gefährdung bedeutet hätte. Wobei ich persönlich gerade an dieser Stelle eine Planke nicht unbedingt für erforderlich halte. Der Fluß ist nicht tief, und die Bäume und Sträucher bremsen einen Überflieger ebenfalls und zwar weniger abrupt.

Der nächstfolgende Fahrer hatte ungeheuren Duseel, daß er nicht in den vor seiner Nase quer über die Straße schießen

rechts: Aus Fahrtrichtung Motorrad: Die Maschine rutschte flachliegend erst nach links und wurde dann nach rechts in die Leitplanke geschossen.

den Pkw krachte. Er hatte zu seinem Vordermann einen guten Abstand gehalten, der sich hier sehr segensreich auswirkte. Wäre der zweite Mann dichter aufgefahren, und hätte der erste nicht das Glück gehabt, zusammen mit seiner Sozia sofort runterzufallen, so hätte daraus leicht ein Unfall mit einem halben Dutzend Leichen entstehen können - vor allem, wenn hinter dem Unfallwagen gleich noch einer gekommen wäre! Wenn man sich das richtig überlegt, dann sieht man erst, wieviel Glück alle Beteiligten (und außerdem mehrere Unbeteiligte!) dabei hatten.

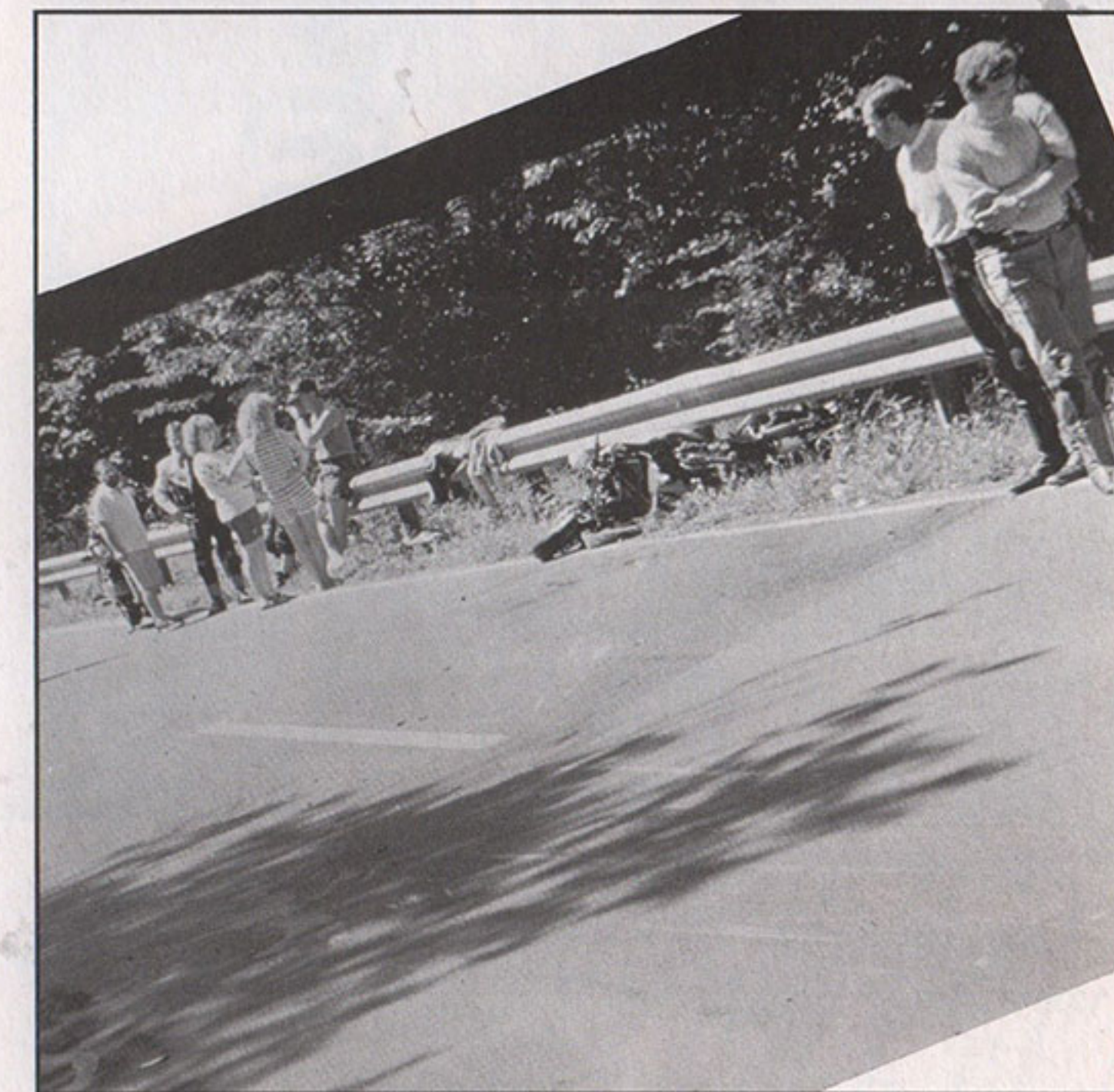
Warum ich das alles hier so haarklein erzähle? Weil wir alle was daraus lernen können! Und weil das einer der typischen Unfälle ist, die dann entstehen, wenn zwei Leute zugleich einen Fehler machen.

Wenn wir mal den Autofahrer aus dem Spiel lassen, weil wir auf dessen Verhalten sowieso keinen Einfluß nehmen können, kommen wir zu folgenden Schlußfolgerungen:  
1. Man soll nie hinfahren, wo man nicht auch hinsehen kann. Fähig sein, auf Sichtweite zu halten, haben wir alle in der Fahrschule gelernt, ist aber schon lange her. Hinter der Ecke hätte ja auch ein Auto mit Panne stehen können - und was dann?

2. Man muß jedem anderen jeden nur erdenklichen Blödsinn zutrauen (selber ist man ja auch nicht dagegen gefeit, wie figura beweist)!

3. Man kann als Nachfolgender gar nicht genug Abstand halten. Wie wichtig das ist, hat dieser Vorfall wieder einmal gezeigt.

4. Man sollte öfter mal über das



oben: Ende eines Traums: Es ist fast unglaublich, wie die Maschine durch den Aufprall zerfetzt wurde. Ohne Aufschrift auf der Verkleidung wäre sie gar nicht zu identifizieren. Wenn man das sieht, dann fragt man sich, was hier eine Protoktor-Kombi (welcher Art auch immer) gebracht hätte, wenn die Leute nicht mehr weggekommen wären. Antwort: So gut wie nichts!

Phänomen Geschwindigkeit nachdenken. Vor allem in Zusammenhang mit einem festen Objekt, das sich plötzlich vor einem aufbaut.

Wenn jetzt einer glaubt, ich wolle allen das Schnellfahren vermiesen, dann hat er mich nicht richtig verstanden. Ich fahre selbst gern schnell. Aber ich überlege mir vor jeder unübersichtlichen Stelle, was ich tun müßte, wenn mir jetzt auf meiner Seite einer entgegenkäme oder wenn da plötzlich der berühmte Traktor mit Hänger

aus dem Waldweg schlurfte. Und dann schraube ich meistens etwas zu...

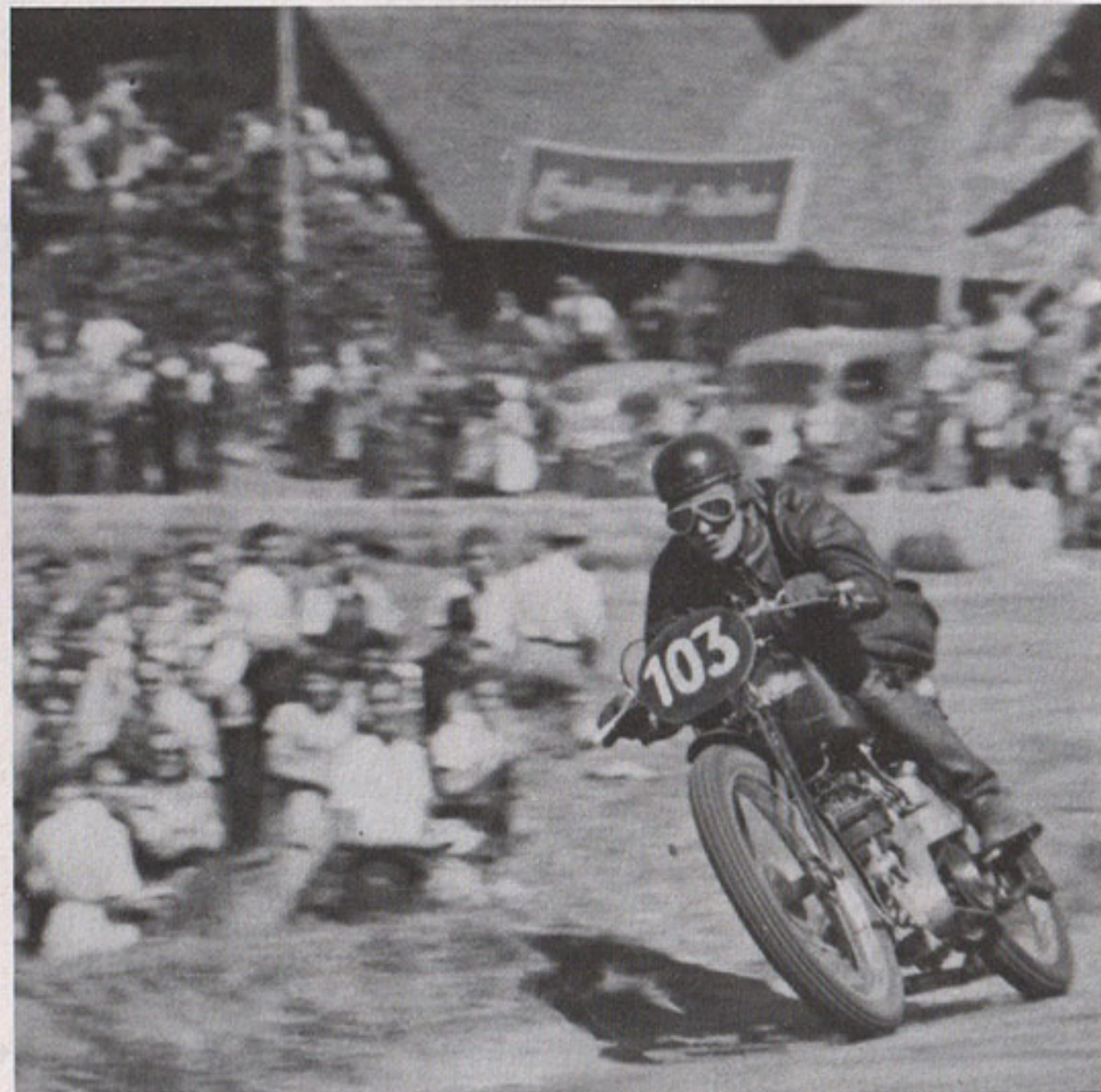
Auch der Mann, der hinter der Unfallmaschine herfuhr und nur dank großen Abstands an einem Riesencrash vorbeikam, sagte mir hinterher, daß er jetzt beginne, über den Begriff Geschwindigkeit neu nachzudenken. Das sollten wir vielleicht alle - in unser aller Interesse!

**Autor: David Longstroke**  
**Fotos: Ames, David Longstroke**









**Die Rudge 250 konnte nach dem Krieg erst zeigen, was in ihr steckte!**

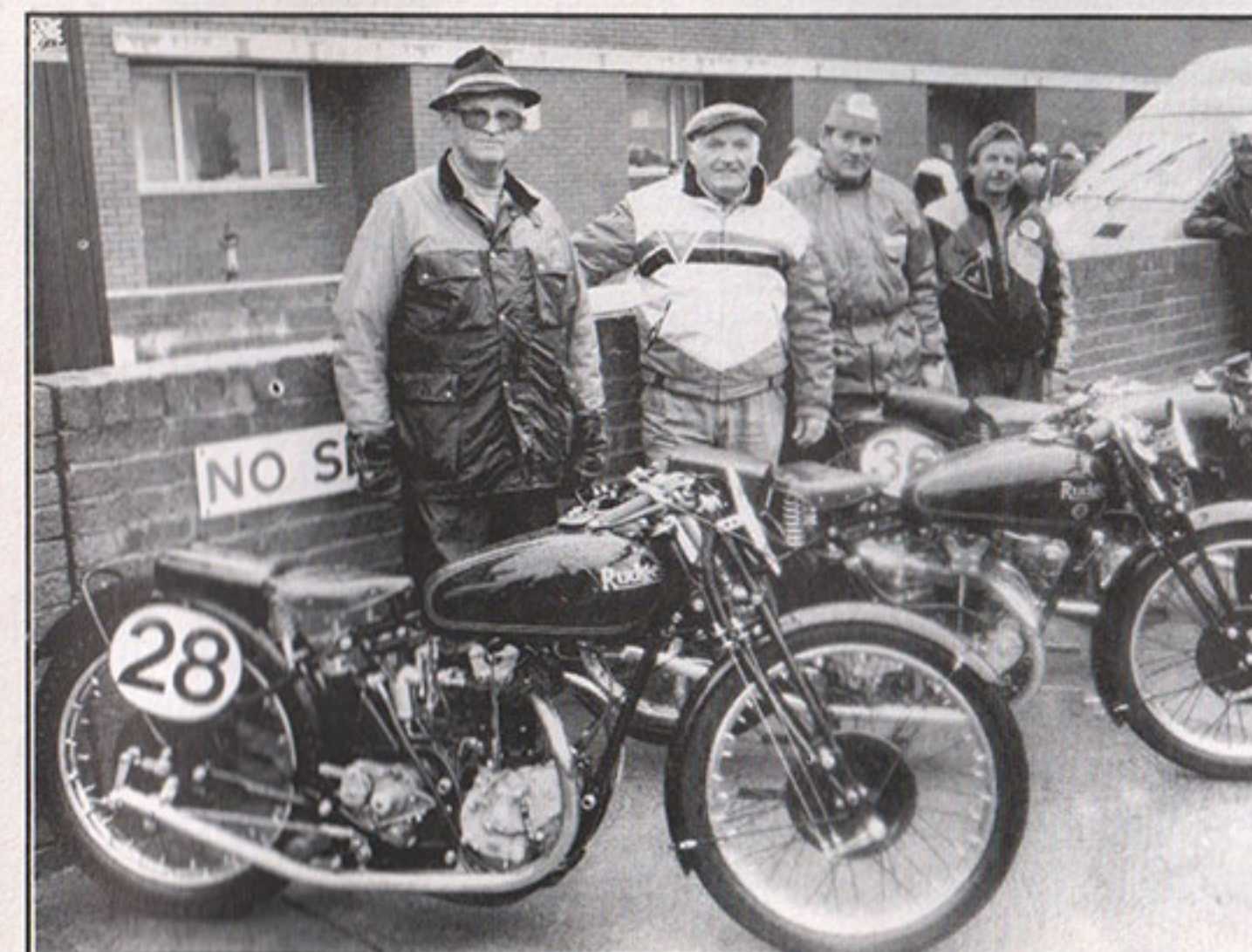
von dem ich also anno 1943 auf der Insel Fehmarn träumte. Wie kam ich dann nun an die schnelle RUDGE aus Bremen? Da muß ich doch noch etwas weiter ausholen. Während des Krieges war ich - soweit es meine militärische Tätigkeit zuließ - ständig auf der Suche nach einer richtigen Rennmaschine, mit der ich nach Kriegsende meine Karriere auf zwei Rädern starten wollte. Die Norton "Inter" aus 1935, die wir - mein Bruder Otto, der in Stalingrad blieb, und ich - gemeinsam besaßen, schien mir dazu nicht mehr genügend "up to date" zu sein. Sie hatte ja "nur" einen Starrahmen, ein Getriebe mit Kickstarter, eine BOSCH-Zündlichtmaschine und keinen Rennmagneten und "nur" den normalen Motor; keinen Alu-Zylinder und Alu-Kopf, alles nur aus simplem Gußeisen. Da mußte also etwas Moderneres gefunden werden! So klapperte ich schon während meiner Einschulung als Nachtjäger-Leiter zu Beginn 1943 in Ludwigsburg bei Stuttgart die damals bekannten, schwäbischen Rennfahrer,



Otto Daiker, Fritz Jerger, Paul Schaible, Erwin Aldinger u. a. m. ab und wollte ihnen eines ihrer schnellen Eisen "abschwatzen". Besonders hatte es mir die schnelle Ladepumpen-DKW 250 SS von Otto Daiker angetan, denn vor Kriegsausbruch beherrschte diese ab 1938 mit einer sehr wirkungsvollen Hinterradfederung mit Schwingarm (übrigens ein Benelli-Patent, wofür DKW Lizenz-Gebühr bezahlen mußte)

die Privatfahrszene der 250er Klasse. Aber niemand, auch nicht Otto Daiker, wollte sich von seinem schnellen "Edelstein" trennen. So kam ich dann über eine praktische Einschulung als Nachtjäger-Leiter in Stade bei Hamburg im Frühjahr 1943 auf die Insel Fehmarn, in die dort eben fertiggestellte Nachtjagd-Stellung bei Dänschendorf und träumte weiter von einer Rennmaschine. Um diese Träume auch einmal realisieren zu können, akkerte ich mich so schön lang-

sam durch das Vorkriegs-"MOTORRAD", das damals in Berlin erschien und im Vergleich zu heute bescheidenen Anzeigenteil auch immer wieder Renn-Motorräder anbot. Bei dieser spannenden Lektüre, die meine Gedanken in friedlichere Zeiten "zurückfliegen" ließ, stolperte ich dann in der Nr. 30, vom 22. Juni 1939, auf Seite 1166 über folgende Anzeige unter dem Titel "RUDGE": "Seltene Gelegenheit, 250 ccm RUDGE-Rennmaschine, zweiventilig, Spezial-Haarnadelfederkopf, hält 5-Stunden Weltrekord Brooklandsbahn, im März 1939 vom Werk importiert, garantiert über 150 km/h, Bibo, Zubehör. Meier, Bremen, Osterstr. 23." Ich war elektrisiert, auch wenn es keine DKW war! Schließlich hatte ich beim intensiven Studium der Vorkriegsjahrgänge des "MOTORRAD" wahrgenommen, daß außer DKW in der 250er Klasse nur noch RUDGE die Marke war, die auf vorderen Plätzen erschien; zumindest bis 1937. Also warum nicht mit einer RUDGE seine Rennfahrerlaufbahn starten?! Ich schrieb also den mir damals völlig unbekanntem Herrn Meier an und bekam von einem Herrn Henry Meier eine Antwort. Die RUDGE sei noch da



**Sportsfreunde unter sich - gestern wie heute!**

und unter Umständen auch noch zu haben. Ich sollte doch einmal nach Bremen kommen, damit er sähe, wer sich für diese Weltrekord-Spezial-Maschine interessiere. So fuhr ich dann bald darauf zu einem Kurzurlaubswochenende mit der Bahn von Fehmarn nach Bremen und klopfte an der Osterstr. 23 an und wurde von einem freundlichen Herrn empfangen, der sich als anglophiler Kenner der Motorradwelt entpuppte. Es war der ältere Bruder von Hermann Meier, der nach dem Krieg in England als Zweitakt-Tuner bekannt wurde und, wie Herr Henry mir erzählte, diese 250er RUDGE im Frühjahr 1939 als Ausweisfahrer im Hamburger Stadtparkrennen, jedoch mit keinem nennenswerten Erfolg, gefahren hätte. Nachdem wir uns also "beschneppert" hatten und Herr Meier realisierte, daß ich - trotz Luftwaffen-Uniform - kein Militarist sondern ein vom Rennfahren träumender Jüngling war, kam das Gespräch über den Verkauf in Gang. Er meinte schließlich: "Ehe diese schöne, seltene RUDGE unter den immer stärker werdenden Bombenangriffen zugrunde geht," würde er sich von ihr trennen - schweren Herzens natürlich! - aber vor allem auch deswegen, weil er ein Überleben der Maschine in der "Ostmark" für wahrscheinlich halte. So wurden wir also rasch handelseinig - ich weiß nicht einmal mehr, um wieviel Reichsmark ich dann den Flitzer bekam. Ich glaube es waren 1500 oder 2000 Märker, die ich berappte, und beim nächsten Besuch verfrachtete ich die Maschine als Reisegepäck nach Dänschendorf auf die Insel Fehmarn. Dort wurde sie mit "Hallo" vom Kfz. Unteroffizier Liebsch - so hieß er, glaube ich - begrüßt. Der ebenso "Benzin-Getaufte" aus der Gegend von Plön war nämlich schon vor und auch nach dem Krieg auf einer frisierten NSU 250 OSL in Rennen unterwegs





### Rugde-Fan seit einem halben Jahrhundert!

hatte. Jenes Schiff, das mit Kriegsgefangenen aus Norwegen vollgestopft war, ging in Bremerhaven an Land, und nach langer Bahnfahrt in den Süden wurde ich schließlich nahe Passau a. d. Donau entlassen. Zu Fuß erreichte ich Vöcklabruck, um nun den "Traum vom Rennfahrer" zu realisieren. Die kleine RUDGE 250 war inzwischen in der Garage meines Freundes gelandet. Mit dem Fahrrad wurden die wertvollen Innereien des Weltrekordmotors aus den Bergen geholt, und dann ballerte das Maschinchen los, daß wir uns alle die Ohren zuhalten mußten. Nun mußte sie noch eine Hinterradfeder bekommen, um "a jour" zu sein. So etwas gab es schon vor dem Krieg als Anbau-Adaption von Josef "Peppi" Illichmann in Wien, der 1931 und 1932 als Rennmechaniker des wohlhabenden RUDGE-Amateur-Rennfahrers, Otto Steinfeldner, auf der Insel Man gewesen war. "Peppi" startete dann selbst 1933 auf einer 4-ventiligen RUDGE 250 seine Rennfahrerlaufbahn. Als besonders geschickter und heller Mechaniker brachte er im selben Jahr eine Anbau-Fußschaltung für die in Österreich den Straßenverkehr beherrschende 250er Puch heraus, die einen von ihm verbesserten RUDGE-Schaltautomaten aufwies. Als er dann 1937 selbst in der Junior-TT auf einer NSU ohc startete, betrachtete er genüßlich die bereits ein Jahr alte Geradweg-Hinterradfederung der Werks-Norton... und baute sie wenig später in Wien nach! Sie wurde ein großer Verkaufschlager, denn jeder Rennfahrer der Vorkriegszeit, der seine NSU 350 oder 500 "Bullus" besser federn wollte, ließ sich eine "Illichmann-Hirafe" verpaßen. Also auf, wo konnte ich so eine nach 1945 für meine RUDGE be-

gewesen, und ich hatte somit einen Fachmann zur Seite, als es darum ging, die kleine RUDGE in fahrfertigen Zustand zu versetzen. Es waren ja schon noch einige Handgriffe nötig, um sie im Innen-Quadrat der Baracken-Unterkünfte losballern zu lassen. Das geschah dann letztlich zum ersten Mal, als die ganze Kompanie von ihrem Platz auf Fehmarn in eine neue Stellung bei Plön verlegt worden war. Fotos künden noch von diesem bemerkenswerten Ereignis, ehe die ganze Kompanie mit Sack und Pack, also auch mit der kleinen RUDGE, wieder auf

einen Zug verladen wurde und in Schlesien, ca 25 km südlich von Breslau, in Wäldchen bei Strehlen landete. Dort packten wir die schnelle RUDGE nach einem letzten "try out" in eine große Holzkiste, und das Kompanie-Pferde-Wägelchen brachte sie zum Bahnhof Wäldchen. Von dort erreichte sie als Frachtgut noch wohlbehalten meine Heimat Vöcklabruck in Ober-Österreich. Als ich Weihnachten 1944, das letzte traurige vor Kriegsende, noch einmal kurz Heimaturlaub bekam, entnahm ich der RUDGE die Nockenwelle, die darauf laufenden Schleppebel und

Ventilstößel. Sie wurden in einen kleinen Karton verpackt und per Rad nach Weißenbach am Attersee (ca. 30 km entfernt) zu einem Förster gebracht; schön etikettiert, daß sie nur meinem ebenfalls im Krieg befindlichen Jugendfreund, Fritz Hatschek, ausgehändigt werden dürfte, sollte ich aus dem Krieg nicht zurückkommen. Ein gnädiges Schicksal ließ mich aber sehr wohl heil zurückkehren, Anfang September 1945 über Norwegen, wohin mich ein "Schreibtischtäter" im Luftfahrtministerium, Berlin, per Fernschreiben hingeschickt

kommen? In Wien saßen die Russen, also keine Chance! Da erfuhr ich, daß Illichmann während des Krieges seinen Betrieb nach Altmünster am Traunsee ausgelagert hatte. Das war kaum mehr als 20 km von Vöcklabruck entfernt. Dort residierte nun sein Werkmeister Wenzel. Dieser versprach mir den Einbau der Hinterradfederung. Als ich ihm dann die RUDGE mit der Bahn brachte, musterte er sie kritisch und meinte, ich solle mir einen anderen Vorderreifen besorgen, weil sein "Chef", wenn er den 21-Zoll Avon Speedster sähe, diesen sofort für seine Norton Manx 500 bräuchte, die ohne Gummi am Vorderrad in Wien von kommenden Siegen ihres Herrn träumte. Von woher ich einen Ersatz nahm, kann ich mich heute nicht mehr erinnern. Jedenfalls der Naturalientausch, Vorderradreifen gegen Hinterradfederung, fand zur Zufriedenheit beider Teile statt, und so stand dann noch vor Jahresende 1945 die Weltrekord-RUDGE aus Bremen, mit einer Illichmann-Hinterradfederung verschönt, in Vöcklabruck, gerüstet zu neuen Taten und um ihrem Besitzer die Rennfahrer-Karriere zu eröffnen. Wie ging's nun weiter? Das ist schnell erzählt. Im Herbst 1946 war das erste Rennen in Salzburg, im Nonntal bei strömendem Regen. 3.

Platz hinter zwei alten Routiniers, die eine NEW-Imperial GP und einen Alkohol-JAP ritten. Nächstes Rennen, 1947, auf der Autobahn bei Salzburg: Sieger im Junioren-(Ausweis)-Rennen und erster Loorbeer-Kranz! Im Senioren-(Lizenz)-Rennen nach drei Runden wieder an der Spitze des Feldes, noch vor zwei Ladepumpen-DKW SS, dann Getriebebeschaden und Ausfall. Schuld des Altmeisters Herbert Ernst, ehemals Breslau und nunmehr "Teacher in Racing" und Flüchtling in Österreich. Er hatte meinen Hinweis, daß das Getriebe - weil siedendheiß - Öl benötige, in den Wind geschlagen: "Det wird immer so heiß!". Dann war es aber wirklich hinüber. Mühsam nachgefertigte Zahnräder nervten mich von Rennen zu Rennen, trotzdem ging es munter weiter, im vorarlbergischen Rankweil, beim Hungerburg-Berg-

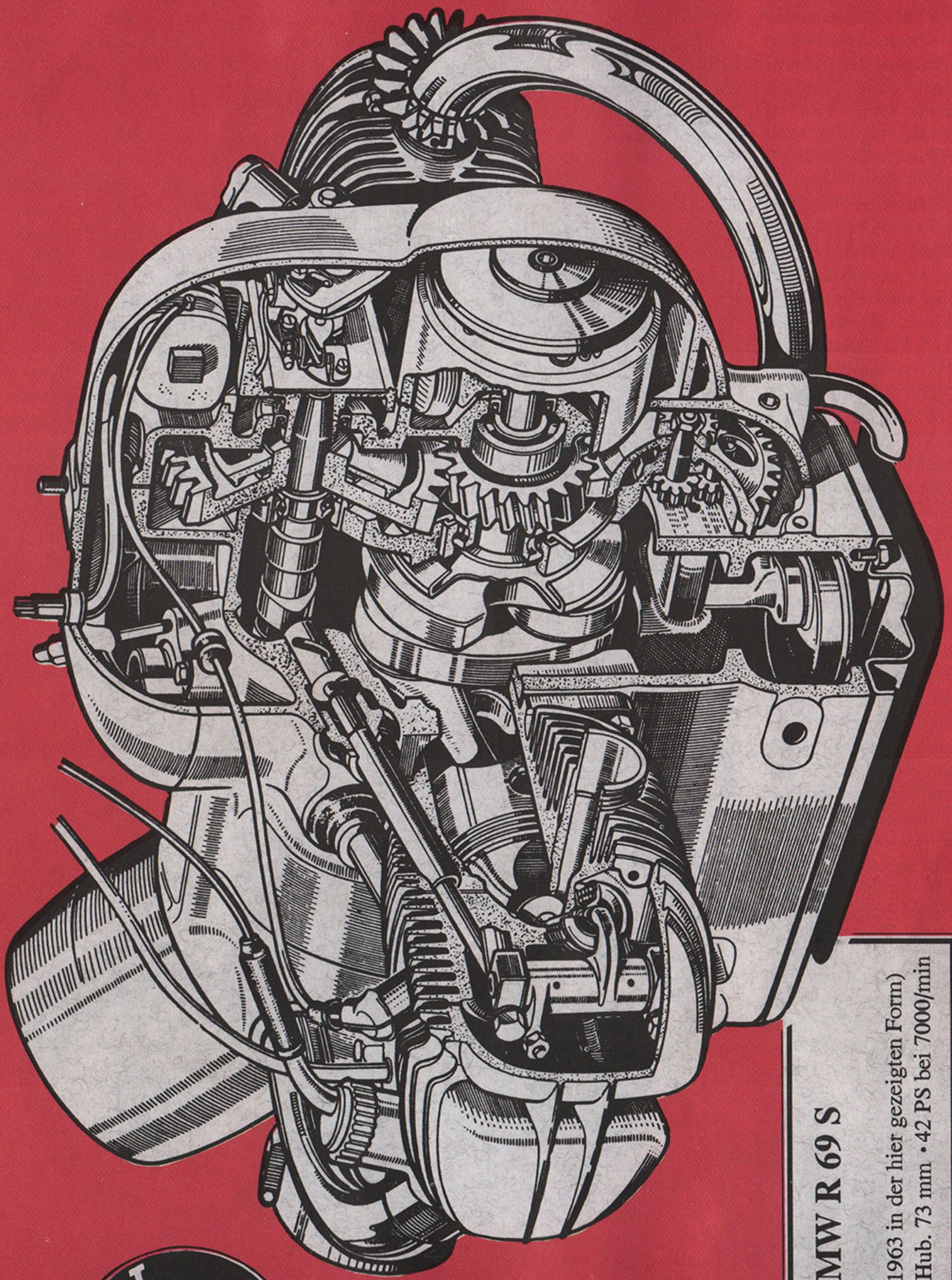
rennen in Innsbruck, beim Riess-Bergrennen in Graz und erstmals im Ausland, beim Triesener-Bergrennen in Vaduz, Liechtenstein. Dazwischen lernte ich, das Getriebe zu zerlegen und zusammenzubauen im Schlaf. So ging es über die Saison hinweg mit etlichen Rennen, Siegen und guten Plätzen, und die Saison 1949 brachte mich mit der RUDGE dann erstmals nach Deutschland zum Schauinsland nach Freiburg - 2. Platz kompressorlos trotz "Ausritts" oberhalb der Holzschlägermatte - und auch nach Ingolstadt im Rennen "Rund um die Schanz". Wieder 2. Platz in der kompressorlos-Wertung, geschlagen nur von Karl Lottes in der letzten Runde, wieder wegen störrischem Getriebe. Dann kam der Abschied von der Weltrekord-RUDGE aus Bremen, um das Geld für die größere Velocette KTT, ex-F.J.

Binder, aufzubringen. Der Käufer hieß Stefan Hauser und kam aus Düsseldorf nach Freilassing an das Straßenzollamt, wo ich die kleine RUDGE 250 über die Grenze schob. Von den ausgemachten DM 2000 drückte er mir 1200 DM mit dem Bemerken in die Hand: "Mehr habe ich im Augenblick nicht. Den Rest bekommst Du bald." Ich sah beide nie mehr und auch nicht die kleine RUDGE 250 aus Bremen! Ich war um eine Erfahrung reicher und um ein berühmtes Motorrad ärmer, das ich in den 70er Jahren mehrfach aber ohne Erfolg mit Anzeigen suchte. Ich träume heute noch von ihr bis sie als Duplikat oder Replica in Burghausen bei meinem Freund Rudi Münzloher, einem begnadeten Restaurator, wieder aufersteht oder sich doch noch in Resten irgendwo im Nord-Westdeutschen Raum findet.

Autor und Fotos:  
Dr. Helmut Krackowizer







## BMW R 69 S

Bj. 1960-69 (ab 1963 in der hier gezeigten Form)  
Bohrung 72 mm • Hub. 73 mm • 42 PS bei 7000/min