

4. Jahrgang
T10856E

GUMMIKU**H**&

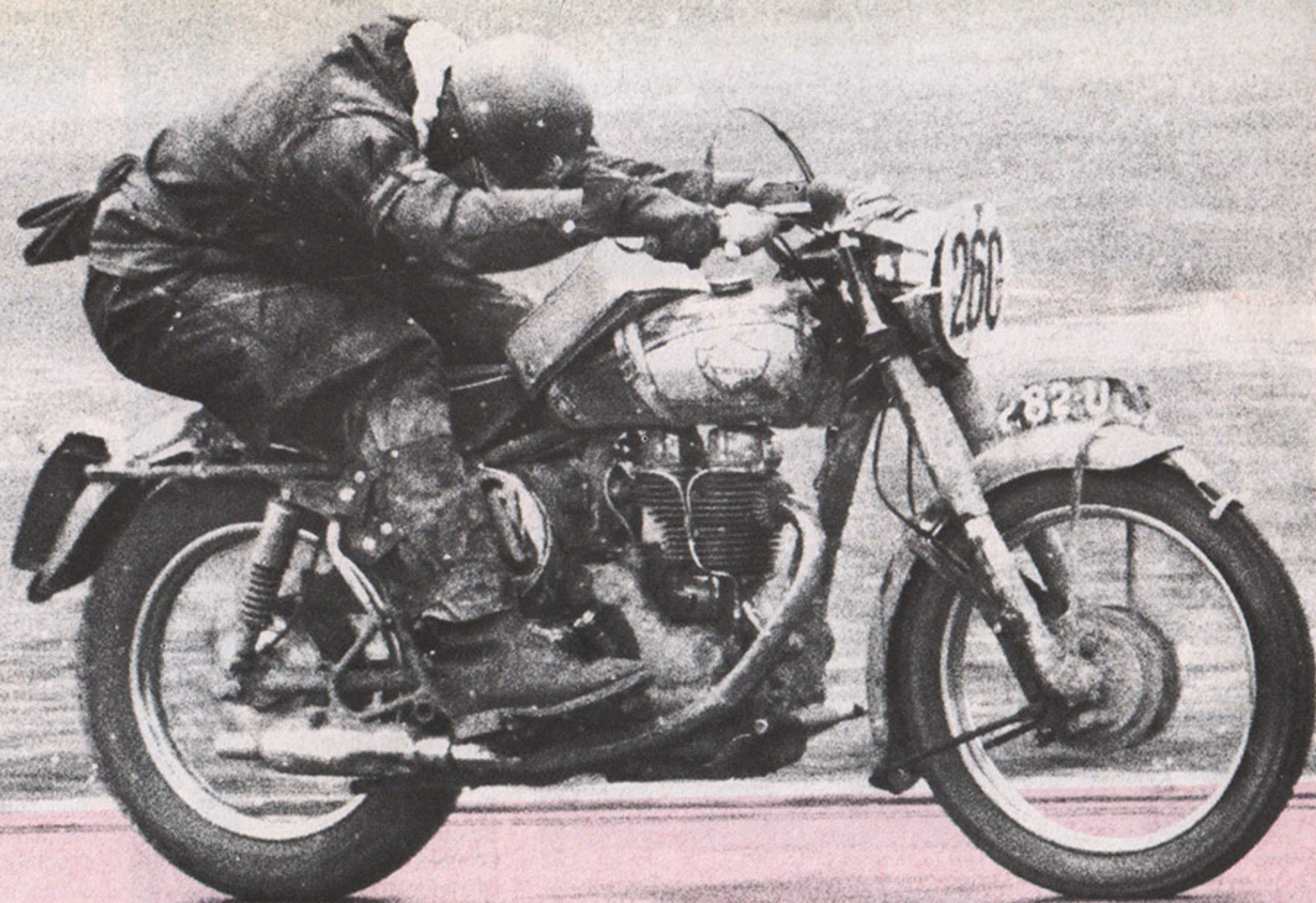
5,90 DM
öS 50 · sfr 5,90

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

PAST
perfect

12 • 1992
15. Dezember 1992 bis
14. Januar 1993



INHALTS- & BESTELL-SERVICE

Schwerpunkthemen		Typenkunde		Motorzeichnungen		Technik	
Adler	4	Ardie BD 176	2	Ariel KH Twin	36	Alu polieren	10
AJS 350 16C (Trial)	14	AWO 425	25	Ariel Square Four	26	Alu polieren I	35/36
AWO 425	13	BMW R26	1	BMW R25/3	11	Bowdenzüge	23
Barbour-Bekleidung	34	BMW R50	13	BMW R 69 S	41	Bremsen I	21
BMW 256 von Walter Zeller	30	BMW R51/2	5	DKW RT 350	28	Bremsen II	23
BMW R51/3+R50/5	25	BSA A 65	36	Douglas Dragonfly	34	Dämpfer, hydraulische	36
BMW R 61	32	BSA Gold Star B34	27	Harley Davidson Panhead	24	DKW-Elektrik I	41
BMW R90S-Rennmaschine	32	DKW RT 200S	8	Honda 125 ccm	18	Einspeichen	12
BMW von Beinke	37	DKW RT 250/2	20	Honda CB 450	29	Entlacken	35
BSA A 10	32	Ducati 350 Scrambler	14	Honda CX 500	23	Gummirestauration	29
BSA A 65	38	Ducati 750GT	23	Horex Regina	33	Haarriß-Prüfung	22
BSA Gold Star Motor	20	Dürkopp M 125A	11	ILO Twin	19	Helmtest (Jethelme)	30
BSA Twins I	8	Gilera 150	21	Imme R 100	32	Heizgriffe selbst bauen	34
BSA Twins II	9	Hercules 125 BW	37	Laverda GT/SF 750	31	Honda Zündanlagen	17
BSA/Norton Café Racer	12	Hoffmann Gouverneur	24	Maico MD 250	25	Hupen, Reparatur von...	40
Bücker-Werke	20	Horex Regina 2	22	Moto Guzzi V7	20	Ketten I	24
DKW	3	Horex Regina 350	4	Moto Guzzi Lodola 175 Sport	37	Ketten II	25
DKW•IFA•MZ	36	IFA BK 350	28	Moto Morini 350V2	27	Ketten III	26
Dnepr MT 16TWD	9	JAWA 350	30	Norton Manx	10	Ketten IV	27
Dnepr-Gespann	27	Laverda 750S	12	Norton Navigator	40	Ketten V	28
Ducati 900 SS	31	Moto Guzzi Nuovo Falcone	10	Rudge 4-Ventiler	16	Ketten VI	29
Eigenbau BSA-Basis	31	MV Agusta 125	14	Silk 700 S	22	Kolben erneuern I	31
EMW R35/3	11	MV Agusta 750 S	41	Triumph 6T T110	30	Kolben erneuern II	32
Express-Werke	12	MZ ES 250	15	UK "Radial"	35	Kurbelwelle wuchten	39
Federbettrahmen	24	NSU Max	34	Yamaha XS 500	38	Lacke für japanische	10
Fortschritt???	30	Puch 125 SV(S) 175 SV(S)	38	Zündapp KS 601S	21	Motorräder	27
Gespann KS	8	Puch 250SG	19	Zündapp S 350	38		
mit Panhard-Motor	17	Puch 250TF	26				
Harley-Davidson	29	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						
Museum Marxzell	40						
Museum Sinsheim	41						
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	12						
Norton/BSA Café Racer	16						
Norton von E. Kruse	2						
NSU	2						
Parilla 175 Sport	34						
Competizione Bialbero	21						
Rickman-Story I	22						
Rickman-Story II	24						
Rickman-Story III	41						
Rudge 250	11						
Sanglas 500 S	28						
Schottenring 1991							

UNTERWEGS

Fahrbericht	
Garelli Rennmaschine 350	4
Reisebericht	
Alaska - Yukon mit einer	
BMW	38

TECHNIK

Stromprüfer	
zum Selberbauen	11
DKW-Elektrik Teil III	18
Aus Stromis Labor	
Akkus II	34
Wußten Sie schon...	36

GESCHICHTE

Opa und seine fünf Gespanne	
Teil 1	50

BIKER'S SEELE

Freunde	55
---------	----

RUBRIKEN

Titelfoto: Schlußrennen bei den Six Days 1960 in Österreich: Der britischen Enfield fehlt die Power.

Archiv: Rogge	1
---------------	---

Korrespondenz	12
---------------	----

Termine & Treffen	17
-------------------	----

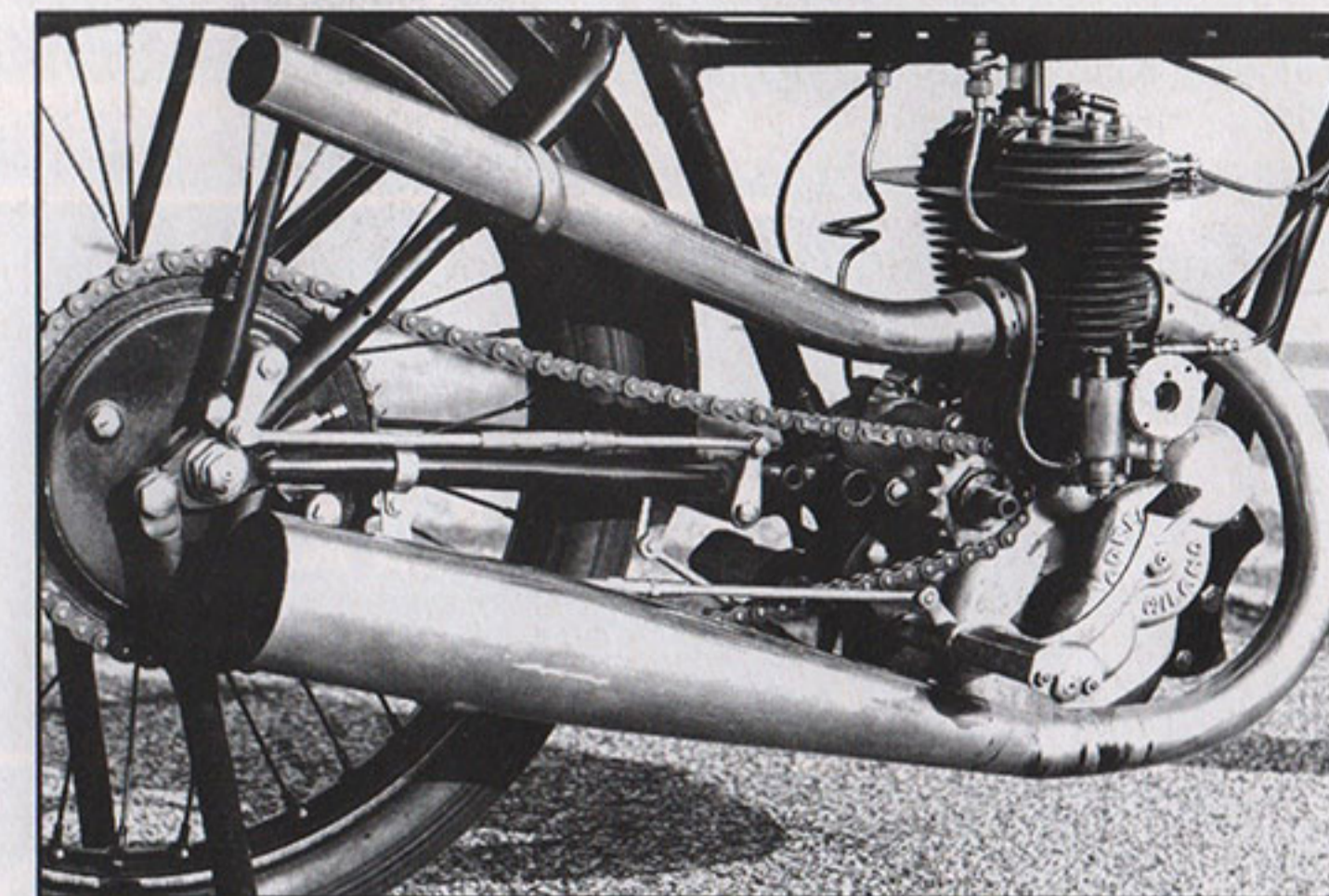
Impressum	16
-----------	----

Kleinanzeigen	
Such & Find	21

Literatur	46
Vier Bücher zu Weihnachten	

Räng Deng Deng	54
Die Seite für den MZ-Fahrer	

Motorgalerie	
Jawa 350 Twin	56



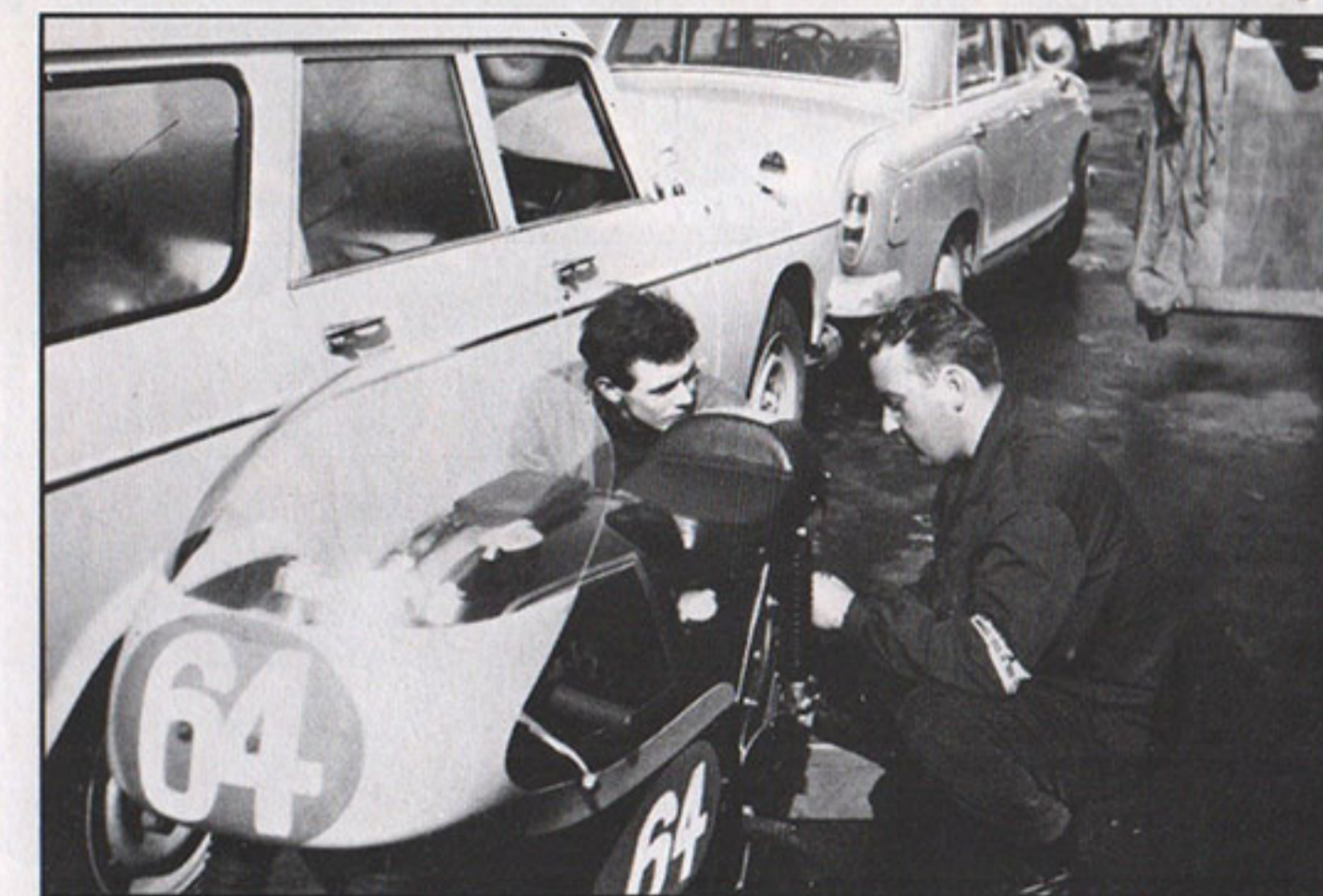
Garelli gilt als Pionier der Doppelkolbenzweitakter. Die 350er Rennmaschine dominierte jahrelang die Rennstrecken. Alan Cathcart's Fahrbericht ab Seite 4



Ein Leben abseits der Zivilisation kann ausgesprochen reizvoll sein, wenn man ein Motorrad dabei hat. Burkhard Lisson erzählt von seiner Reise nach Alaska. Bericht ab Seite 38



Der Bremer Paul Hentze fuhr sein Leben lang Gespann. Seine Geschichte beginnt auf Seite 50



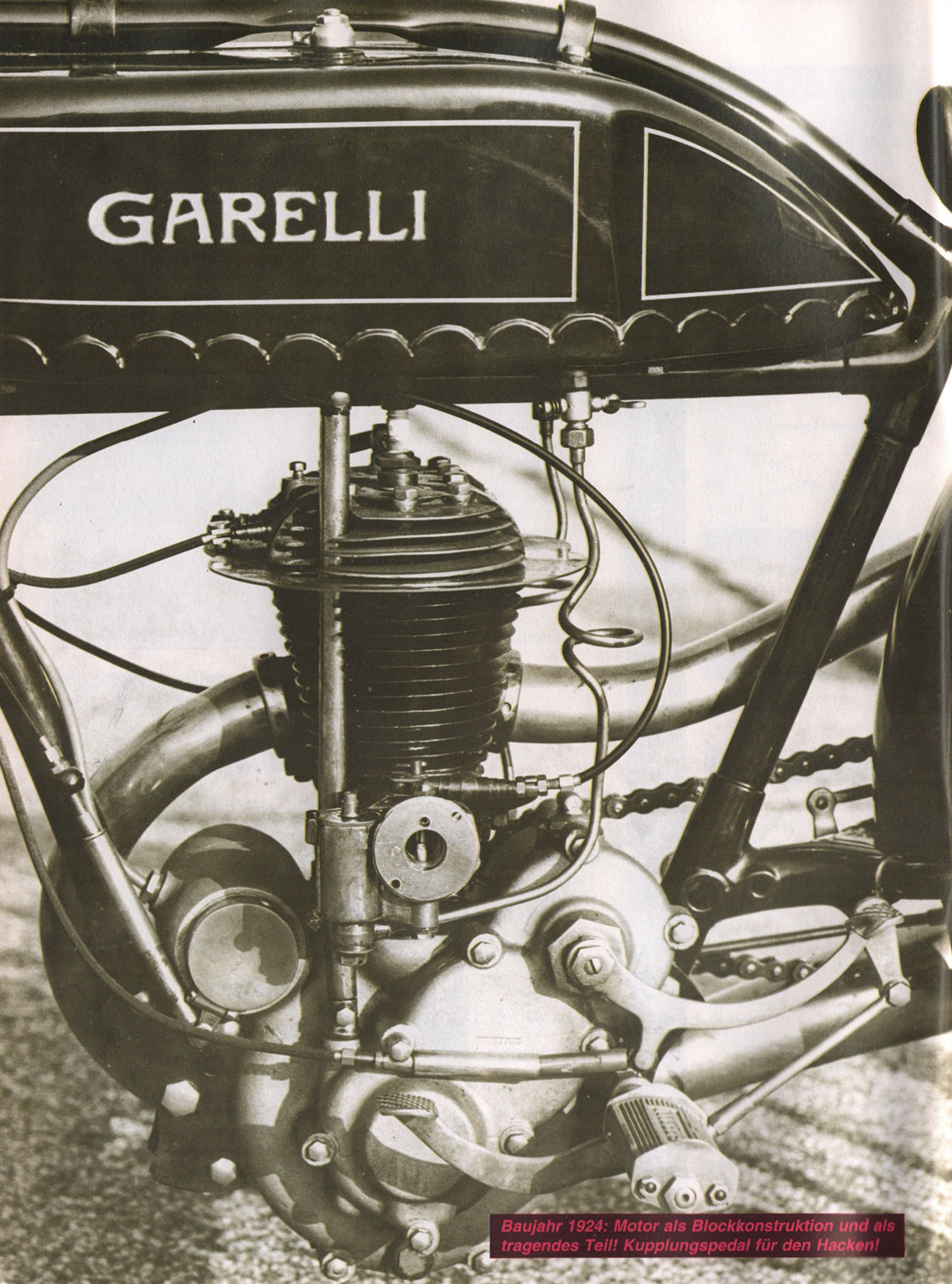
Ohne Freunde geht es nicht. Reinhard Hopp setzt Ihnen ein Denkmal auf Seite 55

GUMMIKU H & PAST PERFECT AUSGABE 43

Interessiert? Ja!

Dann bestellen. Per Telefon (04 21/50 16 17), per Fax (0421/50 44 48) oder per Postkarte die gewünschten Hefte (einfach die Nummer angeben, die hinter dem Thema steht). Jede Ausgabe kostet 5,90 DM (ab 12 Heften gibt es Rabatt: 4,99 DM pro Heft) zzgl. Porto und Verpackung. Wir bearbeiten die Bestellung fix und legen der Sendung eine Rechnung bei.

GUMMIKU H-Verlag
Am Deich 57 • W-2800 Bremen 1



Baujahr 1924: Motor als Blockkonstruktion und als tragendes Teil! Kupplungspedal für den Hacken!

Heute, wo Zweitakt-Motoren der verschiedensten Bauarten und Hubraumklassen Grand-Prix-Motorradrennen vollständig beherrschen, ist es naheliegend zu glauben, es würde sich hierbei um eine relativ neue Entwicklung handeln, Produkte japanischer Gehirne und dem Geist Walter Kaadens von MZ. Weit gefehlt! In den frühen Tagen der GP-Rennen fegte einer der ältesten Marken Italiens mit einer innovativen Zweitaktmaschine alle Gegner beiseite, womit auch die damalige Ansicht widerlegt wurde, solche Geräte wären minderwertige Renner schlechthin, unfähig konkurrenzfähige Pferdestärken zu entwickeln.

Die 350er Doppelkolben-Garelli erwies sich in den frühen 20er Jahren meistens als unschlagbar in ihrer Klasse, verband Geschwindigkeit mit Zuverlässigkeit zum Gewinn vieler Weltrekorde sowie unzähliger GP-Siege in den damaligen Langstreckenrennen, obendrein gegen 500er, die damals in der gleichen Klasse starteten. Die Zweitakt-Garelli wurde so das erste italienische Motorrad, daß internationale Rennerfolge verbuchen konnte, ein Vorläufer so vieler glorreicher Namen wie Guzzi, Gi-



lera, MV Agusta und Ducati, welche ihre GP-Erfolge erst in den kommenden Jahrzehnten begründen konnten. Ingenieur Adalberto Garelli konstruierte 1912 seinen ersten Zweitakt-Motorrad-Motor, er arbeitete zu dieser Zeit als Projekt-Ingenieur bei Fiat in Turin. Damals wie heute, gingen die Interessen von Fiat weit über die Herstellung von Personewagen hinaus, und Garelli beschäftigte sich mit der Entwicklung von großvolumigen Marine-Zweitakt-Motoren, die in neuartigen Fahrzeugen, »Tauchboote« genannt, eingesetzt werden sollten. Das geringe Gewicht und die Unkompliziertheit eines Zweitaktmotors waren für die Designer dieser frühen U-Boote sehr attraktiv, aber Garelli hatte sein Auge aufgrund der gewonnenen Daten auch auf andere Anwendungsmöglichkeiten geworfen. Garelli entwickelte seinen ersten Motorradmotor



Bei damaligen Rennen meistens die Number One.

GARELLI

350 Split Single

(welcher die Basis seiner Konstruktionen bis 1927 bildete) indem er einen der Gegenkolbenzylinder seines Marinemotors um 180° drehte, so daß beide Zylinder nebeneinander auf dem Block stehen. Anstatt eines Paralleltwins entschied er sich für einen Gegenkolbenmotor mit einem kurzen Pleuel und einem langen Kolbenbolzen, an dem die beiden länglichen Kolben befestigt waren. Garelli komplettierte seinen Prototyp -mit Belt-Drive Antrieb- bis Ende 1913. Zum Testen fuhr er im tiefsten Winter auf den schneebedeckten

Moncenisio-Pass, nahe Turin, wo der Captain einer sich im Winterquartier in 1940 m Höhe befindlichen Truppe von Grenzsoldaten ziemlich stutzte, als er eine Beglaubigung für Garellis Leistung unterzeichnen sollte. Alle Gedanken an eine Aufnahme der Produktion nach dieser Tat wurden jedoch durch den Ausbruch des ersten Weltkrieges vereitelt. Obwohl Garrelli einen Konstruktionswettbewerb für ein Militärmotorrad der italienischen Armee gewann, war es ihm erst nach dem Waffenstillstand im Jahre 1919 möglich, seine Fabrik in

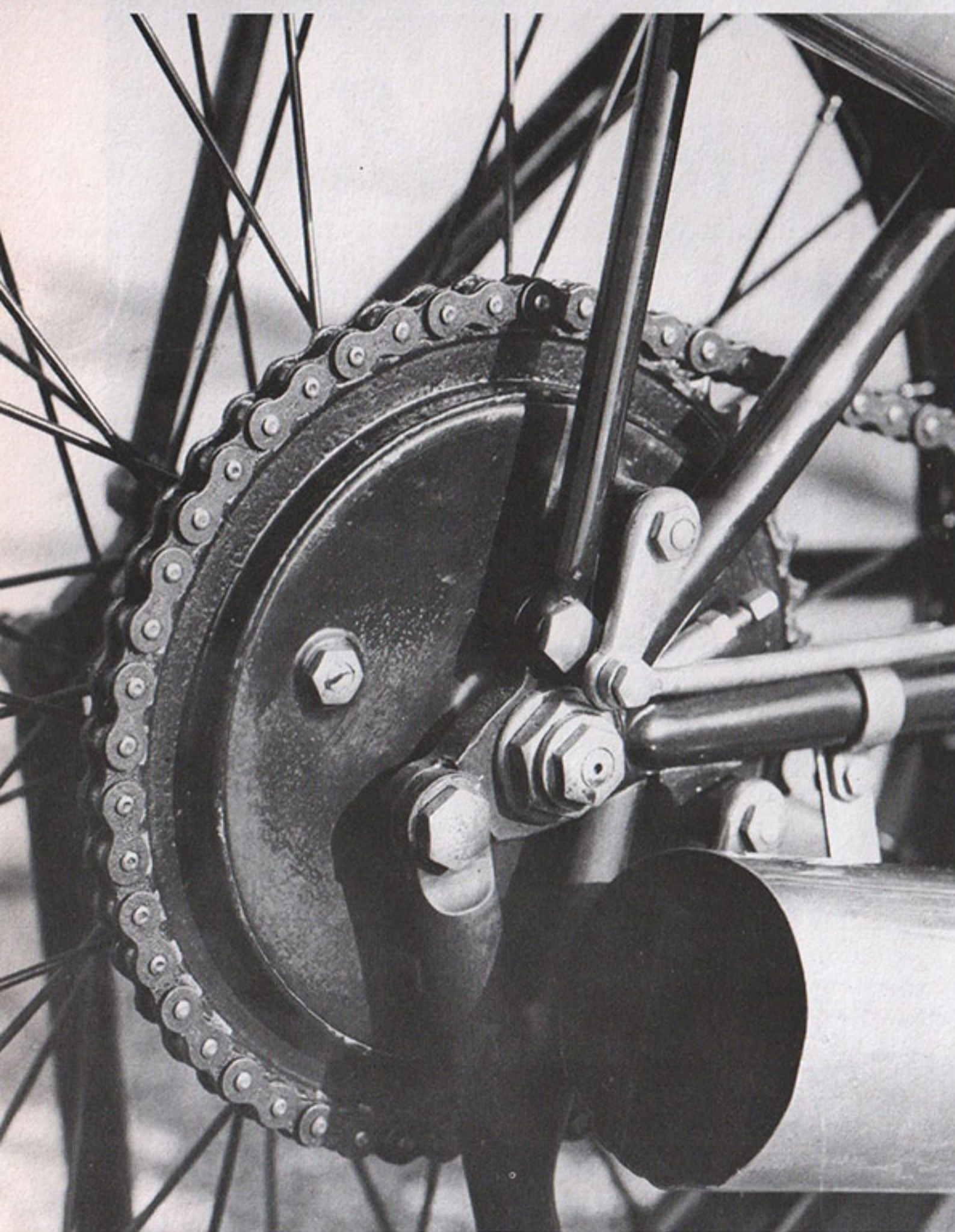
Es darf gemalt werden. Wie man den häßlichen Helm wegwirft, wissen wir auch nicht.



Sesto San Giovanni, einem Vorort von Milano, aufzubauen, wo sogleich die Herstellung einer Serienversion seines Doppelkolbenzweitaktors begann. Garellis Ehrgeiz wurde noch zusätzlich bestärkt, als Ettore Girardi die erste Milano-

Napoli Marathonveranstaltung (später besser bekannt als "Milano-Taranto") auf einem der frühen Produktionsrenner mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 38 km/h (über fast 22 Stunden!) gewann und das komplette Feld der favorisierten Viertakter schlug. In den nächsten Jahren dominierten Garellis Maschinen bei europäischen Straßenrennen in der 350er Klasse mit Fahrern vom Kaliber eines Tazio Nuvolari oder Achille Varzi (die beide auf vier Rädern noch größere Erfolge erlangten), Ernest Gnesa und der

aus England ausgewanderte Edward Self, einer der Gruppe von Garelli-Fahrern, die während einer Session in Monza, 1926, 138(!) Geschwindigkeitsweltrekorde bis zu 80 mph (128 km/h) aufstellten. Im selben Jahr hatte die Garelli 350 (sie wurde nie mit einem anderen Hubraum gebaut) ihren einzigen Rennauftritt in Großbritannien, als Erminio Visioli jedoch nach einer langen Reise zur Isle of Man die Junior TT durch einen dummen Fehler frühzeitig beendete. Eine Reihe von Gründen, sportliche und ökonomische,



oben: 150 mm Simplexbremse (Garelli-Eigenbau).
unten: Für jeden Fuß eine Nocke: 190 mm Doppel-Simplexbremse.

ließen Garellis Interessen in den späten 20ern vom Motorradbau abkommen, und die Firma konzentrierte sich auf die Herstellung von Flugzeugteilen. Dieses war sehr bedauerlich, denn der letzte Renner, eine aufgeladene Version der Doppelkolbenmaschine mit Gebläse und rudimentären Expansionskammern, zeigte viel Aussicht auf Erfolg. Erst nach dem zweiten Weltkrieg kehrte Garelli in den Zweiradsektor zurück, seit 1961 verbunden mit Agrati, einem anderen italienischen Familienbetrieb, entschlossen, der japanischen Invasion entgegenzutreten. In den 80er Jahren errang die Firma schließlich Weltmeisterschaftserfolge mit dem Gewinn von sechs 125 ccm Titeln, ei-

nen davon Dank des 250 ccm-Weltmeisters Luca Cadalora. Garelli-Chef Daniele Agrati ist ein begeisterter Enthusiast von historischen Rennmaschinen, darunter die sehr gut restaurierte 350er Garelli, die er bei Veranstaltungen für historische Motorräder in ganz Europa fährt. Auf seinen Wunsch hin hatte ich die unerwartete Chance, diesen Garelli-Werksrenner in Monza zu fahren. In der Erwartung, dort etwas viel Moderneres zu fahren, war ich für diese Gelegenheit wohl etwas unkorrekt gekleidet, nahm aber die Chance trotzdem wahr. Wer den bunten Lederkombi im Bild nicht mag, darf ihn mit einem schwarzen Stift übermalen...! Einen passenderen

Ort für den Test dieses seltenen Urahn glorreicher italienischer Rennvergangenheit wird es kaum geben können, da Garelli in Monza 1922 seine wichtigsten Siege errang, Gnesa errang den ersten Motorrad-GP auf dem "Autodromo" und schlug so das ganze Feld der 500er! Er fuhr auf den 400 km durchschnittlich über 100 km/h, wahrscheinlich der bemerkenswerteste Punkt an diesem frühen Zweitakter, denn obwohl für eine 350er dieser Zeit schon ziemlich schnell, errang die Garelli sehr viele Erfolge durch reine Zuverlässigkeit. Ausfälle waren praktisch unbekannt. Andererseits war die größte Gefahr für einen ungestörten Lauf das Risiko einer verölten Zündkerze - kaum überraschend

bei einem Mischungsverhältnis von 1 : 6. Agratis Werkrenner ist der einzige bekannte mit automatischer Schmierung, und heutige Synthetiköle erlauben auf jeden Fall eine magere Mischung. Das erste, was dem Fahrer auf der Garelli auffällt, ist die Vielfalt der Hebel. Es sind insgesamt nicht weniger als elf, sieben am Lenker und drei Pedale plus dem horizontalen Schalthebel auf dem Tank mit der Grundstellung Hebel zum Fahrer und der "top"-Stellung Hebel nach vorn -es gibt nur zwei Gänge. Die Lenkerhebel bestehen aus: zwei Gasgriffen - einen für jeden Vergaser, einem Zündversteller und einem Bremshebel auf der rechten

Seite, links gibt es einen Kupplungs- und einen Dekompressionshebel (für einen Zweitakter!) und -sehr wichtig-einen Lenkungs-Reibdämpfer-einsteller (lebenswichtig in Hinsicht auf die unbefestigten Straßen, auf denen die meisten Rennen der Vorkriegszeit ausgetragen wurden) in der Mitte des steil abfallenden Lenkers. Es gibt zwei Bremspedale, auf jeder Seite eins, beide für hinten und ein zusätzliches Pedal für die Kupplung hinter der linken Fußraste, mit dem Haken zu betätigen. Mit all diesen Armaturen, einige doppelt, dürfte dem Garelli-Fahrer nicht langweilig werden - könnte man glauben. Tatsache ist jedoch, daß der erste Gang so kurz ist, daß er nur zum Starten

gebraucht wird -oder für steile Bergstrecken- so kann man sich den Kopf freihalten und wenn keine wirklich scharfen Kurven kommen, im 'top'-Gang fahren. Hier liegt ein weiterer Vorteil der Maschine - ihre Flexibilität und Sanftheit, verglichen mit den nervösen und vibrierenden Viertakt-Rennern seiner Zeit. Die Kraft steht fast im ganzen Drehzahlbereich bis 4000 U/min mit 17 PS am Hinterrad zur Verfügung. Mit einem für damalige Verhältnisse respektablen Trockengewicht von 100 kg reicht dieses für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Der originale Garelli 'Motore doppiato' hatte ein Bohrung/Hubverhältnis von 50 x 89 mm, aber die Konstrukteure experimentierten herum, so hatte die 1924 gebaute Testmaschine schon 51 x 85 mm, einige Jahre später hatten die letzten Maschinen ein Verhältnis von 52 x 82 mm. Alle hatten allerdings die gleiche Grundkonstruktion mit einem Brennraum für beide Kolben, einem gemeinsamen Pleuel, einem langen Pleuelbolzen für beide Zylinder, der in einer Nut in den inneren Zylinderwänden läuft. Frischgas aus den beiden 26 mm Zenith-Vergasern gelangt in den rechten Zylinder. Am unteren Totpunkt werden im linken Zylinder, der ebenso wie sein Kompanion aus solidem Stahl gefertigt ist, die vier Überstromkanäle freigegeben, während der rechte Kolben die beiden Auslaßkanäle offen hält. Die Doppelkammerkonstruktion erlaubt einen überlegenen Spülungsprozeß mit einer Reduzierung von Spülverlusten, auch bessere Verbrennung und mehr Leistung. Puch und natürlich DKW adoptierten eine Dekade später ein ähnliches System für ihre Doppelkolbenrennmaschinen, im Falle DKW gut für viele GP-Siege bis zum Ausbruch des zweiten Weltkrieges. Die Kolben der Garelli haben beide gewölbte Böden, der rechte soll damit vermut-

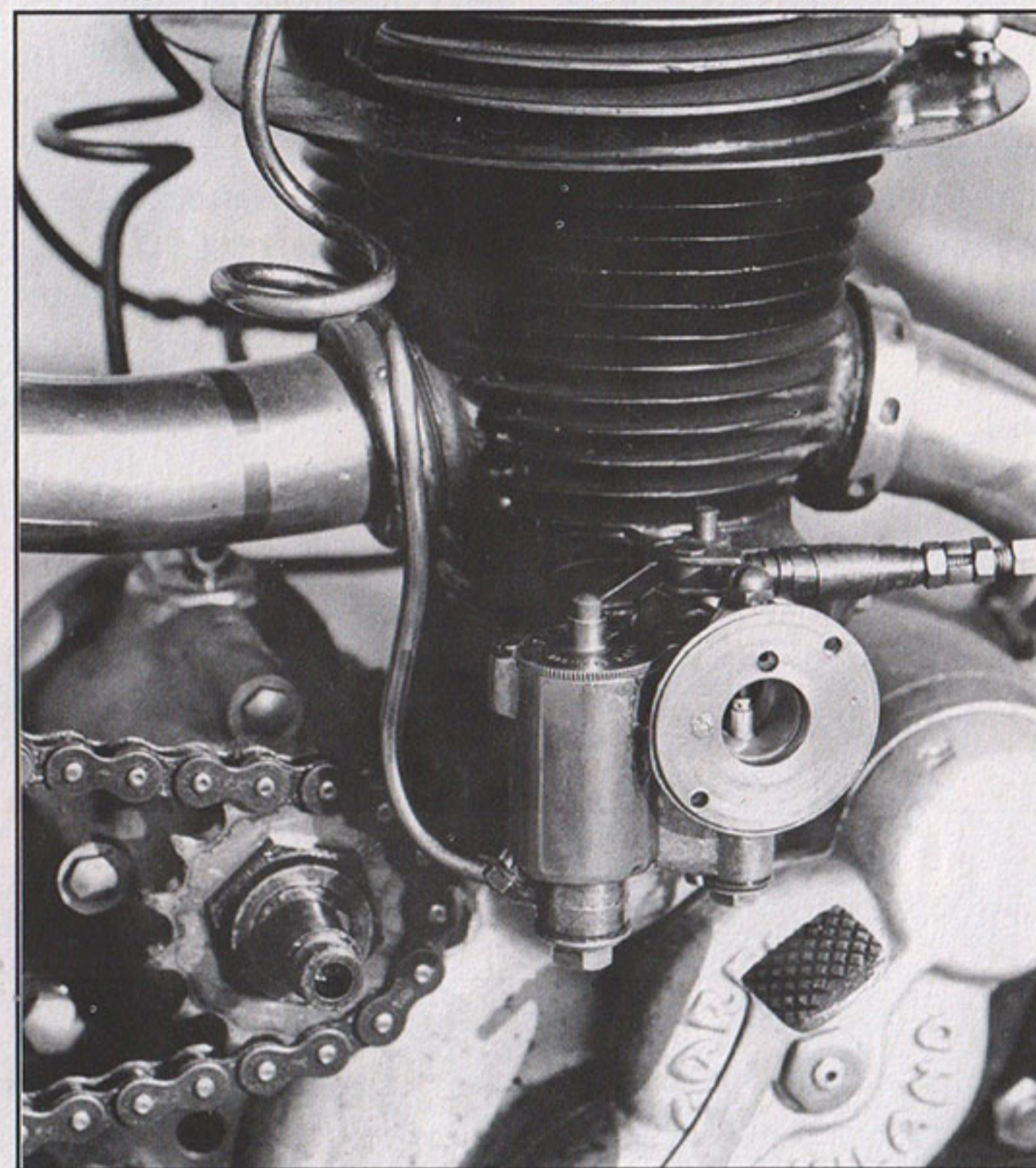


Man sieht, daß Garellis Experimente bei der Auspuff-Auswahl noch nicht abgeschlossen waren.

lich eine Art Quetscheffekt erzeugen. Der abnehmbare Bronze-Zylinderkopf ist mit einem eingeschrumpften Kupferflansch am Graugußzylinder befestigt, was für die Wärmeableitung sehr wichtig ist. Die Zündkerze sitzt vertikal über dem linken Kolben, der Dekompressor horizontal über dem rechten. Neben der Zündkerze sitzt eine Art Ventil, über das zum Kaltstart mit einem Tupfer direkt Benzin in den Zylinder gelassen werden kann. Den kalten Motor zu starten, ist keine leichte Aufgabe: beide Benzinhähne öffnen, beide Vergaser gut fluten, dann den Zylinder mit etwas Benzin versorgen. Die Zündung muß auf »spät« gestellt werden, der Schalthebel in den ersten Gang, Kupplung und Dekompressor gezogen, beide Gasgriffe etwa ein halbes Zoll weit geöffnet werden, einmal tief Luft holen und - los! Der 6,5:1 verdichtete Motor überrascht durch er-

gar künstlich aufgeheizt, wenn die Wetterbedingungen dieses erforderten. Dank des Doppelgasgriffs, erfordert das Fahren sehr viel Feingefühl - genauso wie das Schalten. Ich wollte die Garelli überlisten und den zweiten Gang schon beim Starten verwenden, aber abgesehen von der verzogenen Mehrscheiben-Trockenkupplung aus Stahl und Fiber, mußte ich feststellen, daß für einen solchen Mißbrauch die Verdich-

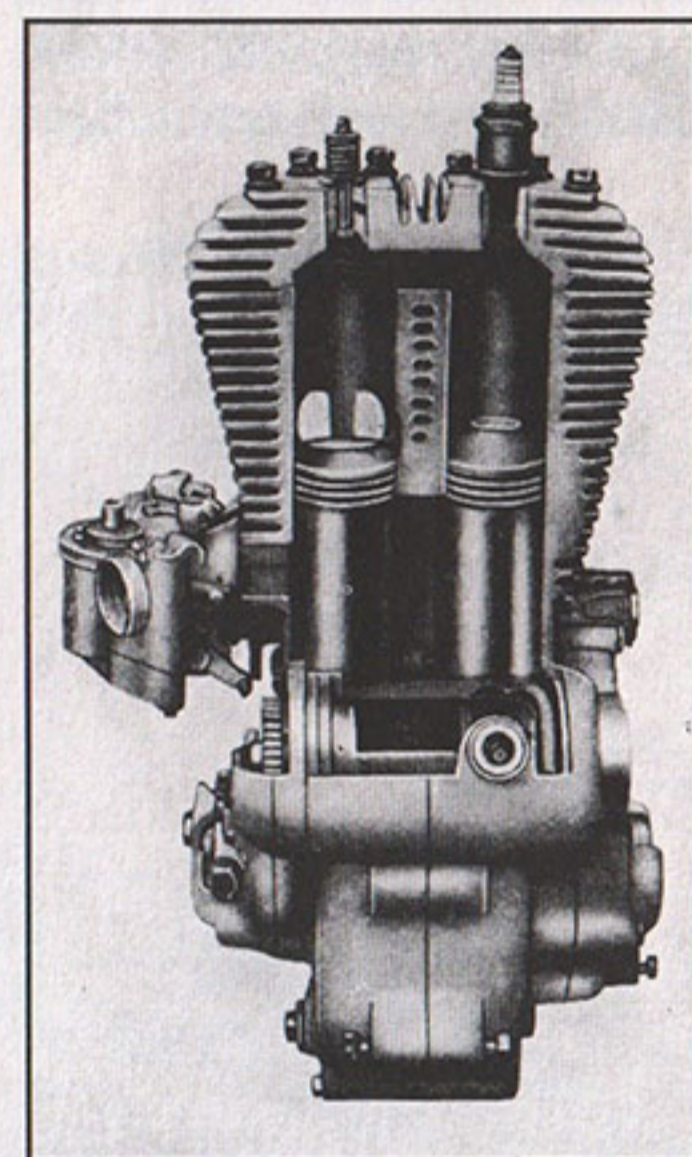
Zenith. Vergaser mit »Ansaug-Trichter« auf dem damaligen Stand der Strömungsforschung.



staunlichen Widerstand -und hat keinen Kickstarter. Mit etwas Glück ist die Kerze nicht naß, und der Motor nimmt seine Arbeit auf, begleitet von einer sehr diffizilen Geräuschkulisse aus den beiden sehr unterschiedlichen Auspuffen, die während der gesamten Bauzeit der Maschine für Ing. Garelli ein ewiges Experimentierfeld blieben - er erkannte zwar den Zusammenhang zwischen Leistungscharakteristik und Auspuffkonstruktion, blieb jedoch eine zufriedenstellende Antwort schuldig. Aber sogar Walter Kaaden lief in ein Paar Sackgassen, bevor er das Prinzip der Auspuffresonanz in die Wirklichkeit umsetzen konnte. Es ist lebenswichtig für den Motor, ihn richtig warm zu fahren, wahrscheinlich wurde der Motor zu seiner Blütezeit so-

tung einfach zu hoch war. Im ersten Gang kann richtig gut beschleunigt werden, aber man sollte doch so schnell wie möglich hochschalten. Hierzu zieht man die Kupplung mit der linken Hand, während die rechte den seltsamen Schalthebel nach vorn bewegt, dann die Kupplung loslassen und Vollgas geben, wenn der Motor in der Zwischenzeit nicht ausgegangen ist, wird die Maschine wieder richtig losdampfen. Während man dieses Ritual übt und versucht, das starre Fahrwerk mit der kaum vorhandenen Frontfederung über die Schlaglöcher und Längsrillen

des post-Risorgimento, aber pre-Mussolini Milano-Napoli-Marathonkurses zu bewegen, wird einem erst die Leistung Garellis und seiner Fahrer vor Augen geführt. Nicht, daß das Handling, besonders auf den Übergängen zwischen den Graden und der Steilkurve des kurzen Monza-Ringes, grundsätzlich schlecht war, der heruntergezogene Lenker und die tiefen Fußrasten erlauben eine komfortabel niedrig liegende



Schnitt durch den Garelli-Motor.

Sitzposition, die von Garellis Fahrern während der GPs der 20er Jahre sicher geschätzt wurden. Man braucht erst sehr kurz vor den engen Kurven des schmalen Kurses abzubremsen, die Gasgriffe zu schließen, die Vorderbremse mit leichtem Zug, die größere hintere Trommel mit hartem Druck zu betätigen, und man kann auch aus Höchstgeschwindigkeit gut abbremmen. Beide Bremspedale zu benutzen, bewirkt eine noch bessere Verzögerung. Das breite Leistungsband und die Zweitakteruntypische Flexibilität bringen einen immer unbeirrt zum nächsten Hinder-

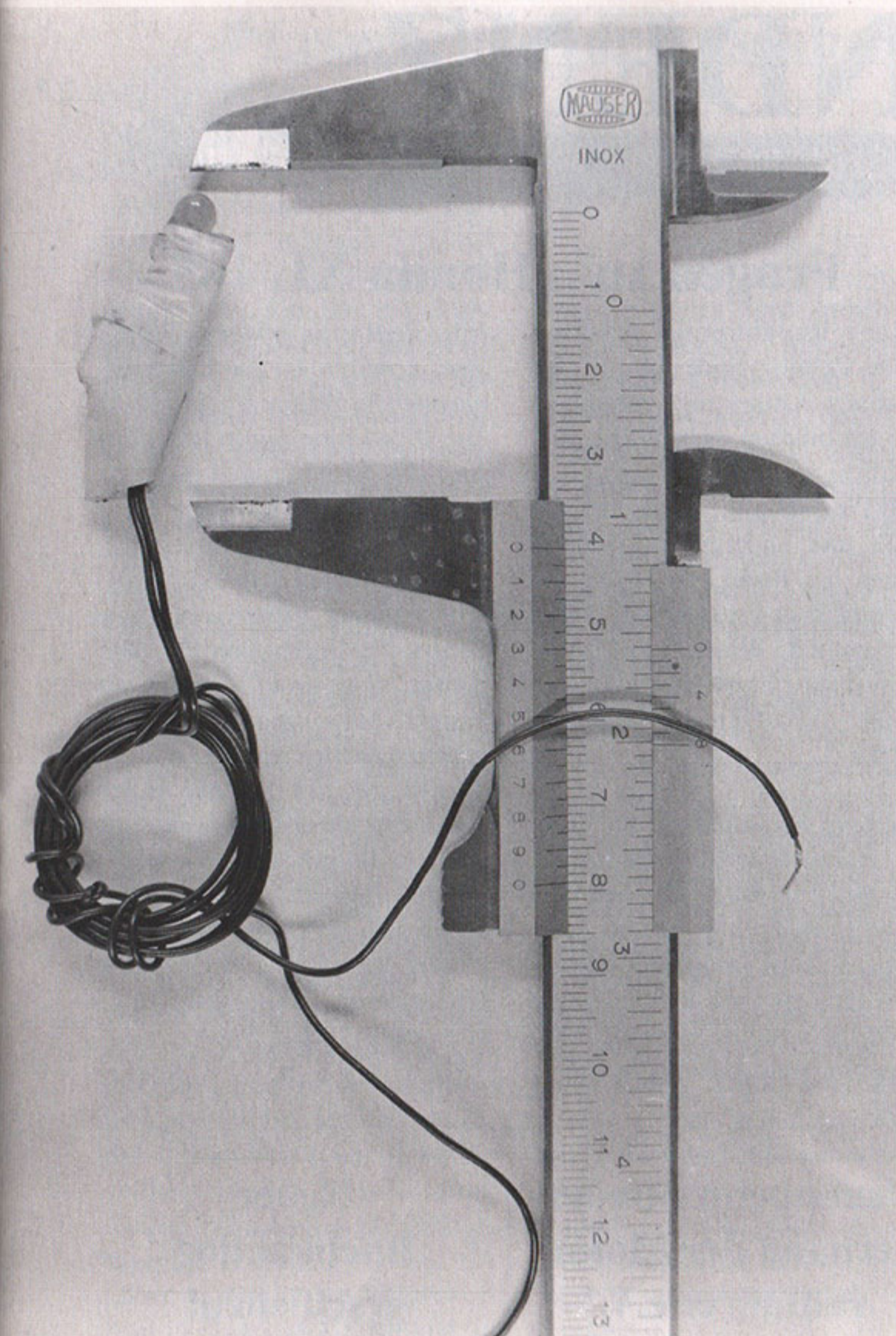
mente mit Resonanzauspuffen machen. All diese Merkmale, genauso wie die Doppelkolbenmaschine wurden sie später so erfolgreich von DKW in GPs eingesetzt, sichern Garelli in der Evolution der Zweitaktmotoren einen entscheidenden Platz. Dieses wunderbar restaurierte Exemplar von einem der innovativsten und ungewöhnlichsten Grand-Prix-Rennmotorrädern, die jemals gebaut wurden, steht als ein Testament des kreativen Geistes von Adalberto Garelli.

Autor: Allan Cathcart

Photos: Phil Masters

Tränslätschn: Udo Stünkel

nis. Einen größeren Kontrast zu den heutigen zweitaktigen Rennmaschinen kann man sich kaum vorstellen. Auch in vielen anderen Hinsichten hat die Garelli Merkmale von viel späteren Maschinen. Abgesehen vom Zweitaktprinzip rühmt sie sich mit einem Blockmotor mit einem Zahnrad-Primärtrieb, hat einen vor dem Zylinder ins Motorgehäuse integrierten zahnradgetriebenen Zündmagneten, für ihre Zeit sehr große Bremsen und den Motor als tragendes Teil! Außerdem war Garelli einer der ersten, die Gemischschmierung in Zweitaktern versuchten und frühe Experi-



Spannungs- und Durchgangsprüfer für unterwegs

Bei diesem Prüfer wurde auf extreme Platzersparnis geachtet, damit er noch ins Bordwerkzeug oder in die Jackentasche passt. Das von mir auf eine Lochrasterplatte aufgebaute Gerät hat die Maße von 32mm mal 7mm, es ist aber auch möglich, die Schaltung z.B. in einem Kugelschreiber zu »versenken«. Die Materialkosten der fünf Bauteile belaufen sich auf ca. zwei DM. Das Besondere an der Schaltung ist, daß sie ohne eigene Batterie auskommt.

Es lassen sich Spannungen von ca. 4 Volt bis 24 Volt prüfen. Es kann festgestellt werden, ob es sich um Gleichspannung oder Wechselspannung handelt. Die Leuchtdiode leuchtet, wenn man an die mit 1 bezeichnete Leitung (eventuell farblich kennzeichnen oder Knoten reinmachen) den Pluspol und an Leitung 2 den Minuspol anschließt. Ver-

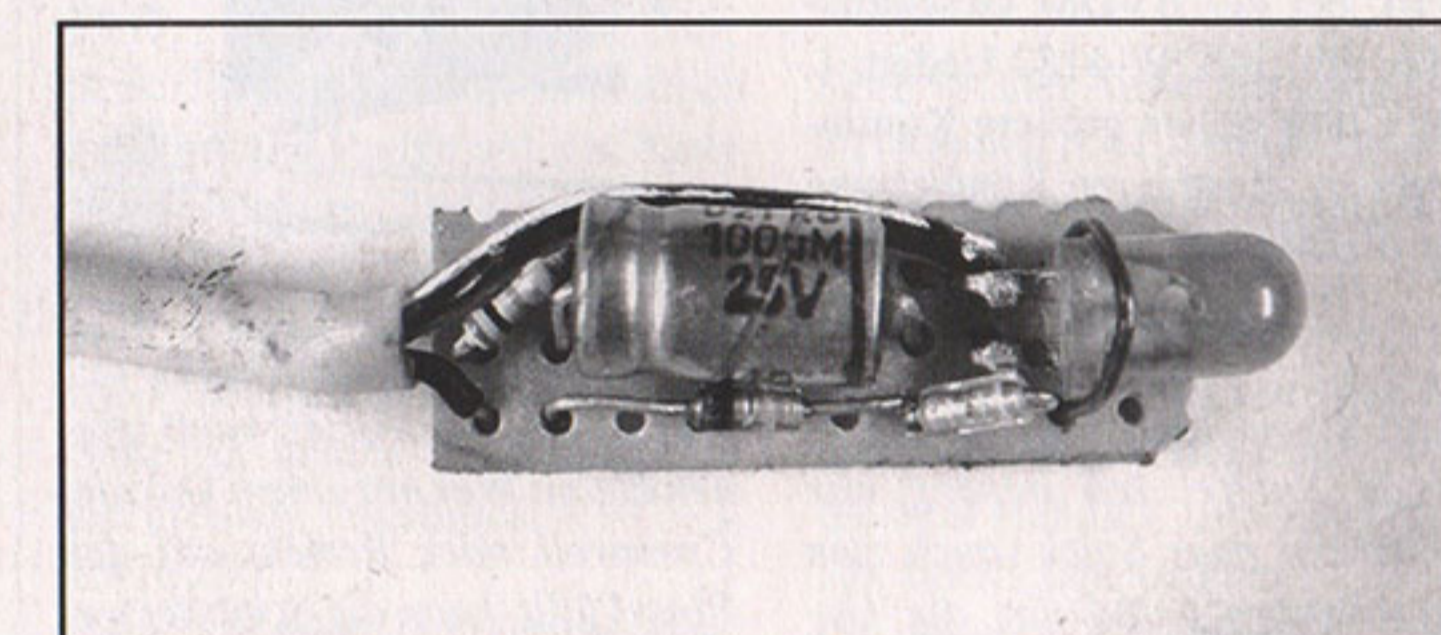
tauscht man die beiden Leitungen anschließend, und die Leuchtdiode leuchtet in beiden Fällen, so handelt es sich um Wechselspannung (z.B. bei Wechselstrom-Lichtmaschinen), andernfalls um Gleichspannung.

Als Durchgangsprüfer wird das Gerät folgendermaßen eingesetzt:

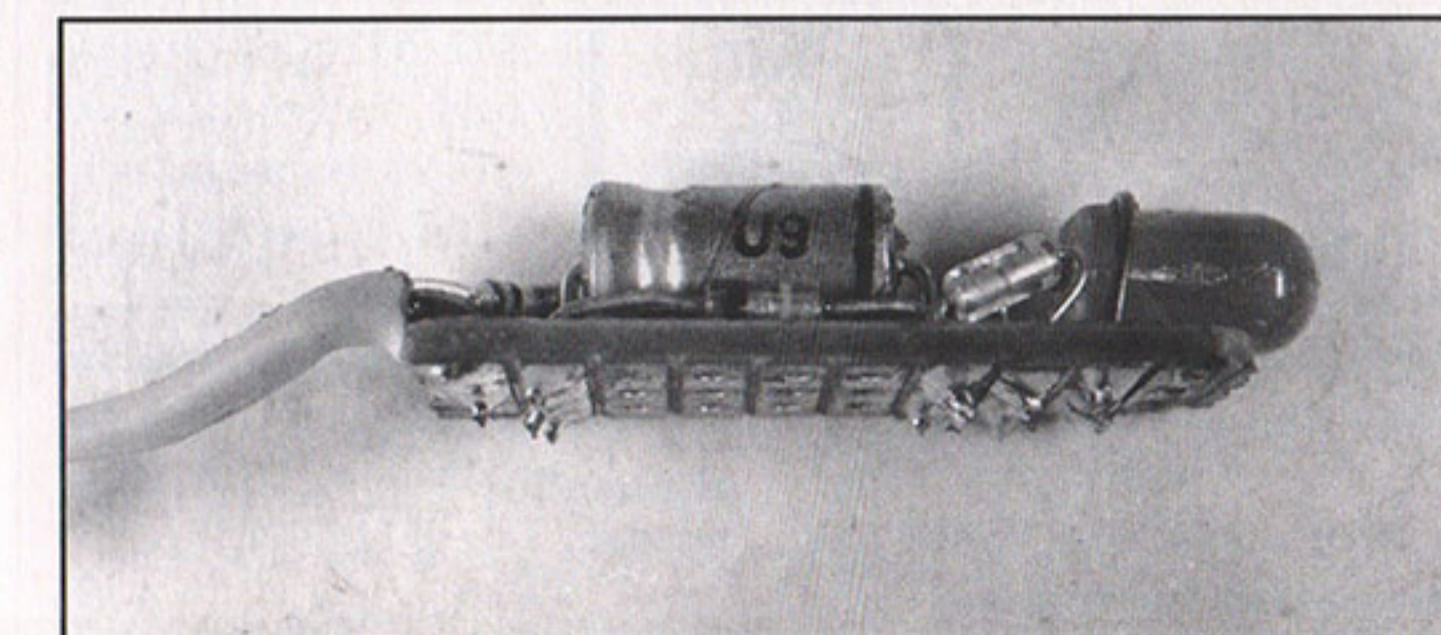
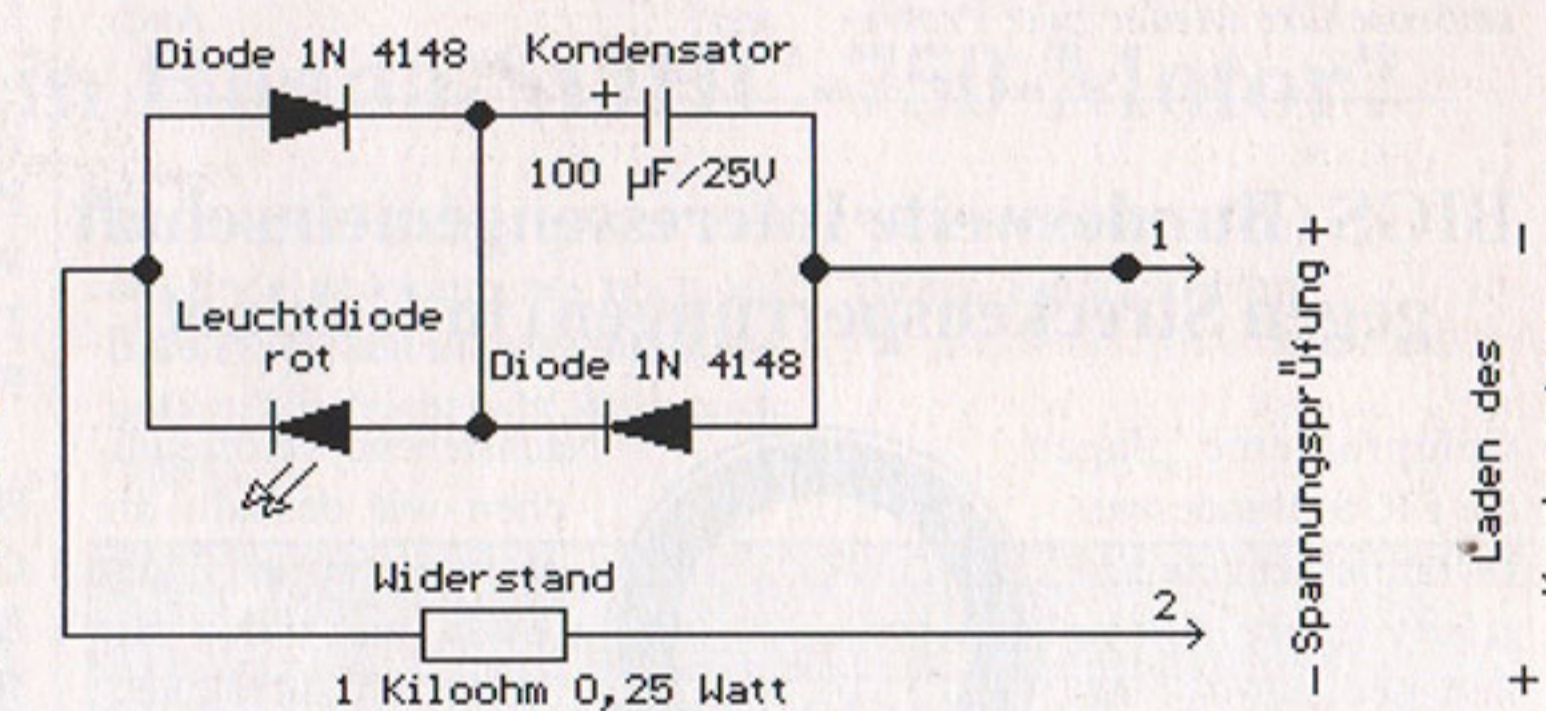
Die Leitung 1 des Prüfers wird an den Minuspol und Leitung 2 kurzzeitig an den Pluspol der Fahrzeugbatterie gehalten, dadurch wird der Kondensator des Prüfers aufgeladen. Werden nun die beiden Drähte des Prüfers an die Anschlüsse eines Bauteils (z.B. Glühlampe, Schalter, Lichtmaschinenwicklung ...) gehalten, so

leuchtet die Leuchtdiode kurzzeitig bei Durchgang auf, man kann auch die beiden Drähte des Prüfers zum Test einfach zusammenhalten. Vor jeder neuen Prüfung muß allerdings der Kondensator wieder aufgeladen werden. Die Ladung des Kondensators hält ca. für ein bis zwei Minuten, Zeit genug, um an jeden Punkt des Fahrzeuges zu gelangen. Es können je nach Fahrzeug-Batteriespannung Durchgangswiderstände der Bauteile von 1 Kiloohm bis ca. 10 Kiloohm (bei 12 Volt) durchgeprüft werden. Für den Kondensator des Prüfers sollte ein möglichst hochwertiger Typ genommen werden, z.B. ein NV-Aluminium-Elektrolytkondensator.

Frank Hahmann



Schaltung des Spannungs- und Durchgangsprüfers





Helm ab zum Überleben!

ist der Titel einer Broschüre, die Dr. med Helmut Munkel, Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Motorradfahrender Ärzte Deutschland e.V., verfaßt hat. Herausgeber dieser Druckschrift ist der BVDM. Unterstützt wurde das lobenswerte Vorhaben von Schuberth Helme und Erbo Kombis. In der 24seitigen Broschüre beschreibt Dr. Munkel präzise, unter Verwendung von Fotos, wie man einem Verletzten den Integralhelm vom Kopf nimmt, ohne ihm das Genick abzdrehen. Außerdem erklärt er die sonstigen Notfallmaßnahmen. Erhältlich ist das Büchlein für eine schlappe Mark bei der BVDM Geschäftsstelle, PF 1145, W-4182 Uedem 1. Für Clubs stehen größere Kontingente zu günstigeren Konditionen zur Verfügung.

me sichtbar: Man erkennt genau, wer "sich einen Kopp" für die Kradler macht. Und das sind nicht ADAC, ACE, AvD und Co.!

Und man merkt auch, daß ein Goldfischglas (=Integralhelm)

HELM AB zum Überleben...



Mein Kommentar: Eine hervorragende Sache! Ich besorg mir gleich ein paar Stück (auch zum Verschenken!) und übe die Geschichte, bevor es mal brennt. Bei Schweinewetter und Langstrecke trag ich auch gerne "Trockenhäube". Allerdings werden durch diese Broschüre wieder zwei Probleme

nicht unbedingt der Stein der Weisen ist. Der Vorteil beim offenen Helm: Wer mit einem Davida, Cromwell oder Perfekt auf den Pinsel fällt, kann die Schlüssel wenigstens auf der Birne lassen bis der Onkel Doktor da ist und gefährdet seine Halswirbelsäule weniger als der Integralhelmtäger!

BIGS (Bundesweite Interessengemeinschaft gegen Streckensperrungen) in Geldnot

Geldprobleme plagen die BIGS (Bundesweite Interessengemeinschaft gegen Streckensperrungen) immer ärger. Um die monatlichen Kosten in Höhe von ca. DM 200,- aufzubringen, ist die BIGS auf Spenden von MotorradfahrerInnen angewiesen. Da die für Motorräder gesperrten Strecken in der BRD immer mehr werden, ist die Arbeit dieser Gruppe sehr wichtig, wenn wir unserem Hobby auf Dauer weiter frönen wollen.



Nachstehend veröffentlichen wir deshalb die Kontonummer der BIGS und bitten alle MotorradfahrerInnen, die Aktivitäten mit einer Spende zu unterstützen: Konto Nr. 2 302 537 014, Volksbank Aachen, BLZ 391 614 90. Bitte das Stichwort "Georg/BIGS" angeben.

Wer aktiv in der Gruppe mitarbeiten möchte, kann sich an den Ersten Vorsitzenden, Dirk Hüll, wenden. Tel. 0511/440255.

Andy

Fragen zu ...Honda XL 185

Liebe Redaktionsmitarbeiter, Eure Zeitung finde ich gut und Stromis Artikel toll. Anregung: So ein bißchen mehr Praxis, z.B. Getriebebau-Verfeinerung (BMW Dähne), Trialsport mit AJS und anderen Engländern. Kann die Redaktion Daten und Einstelldaten zur Honda XL 185 S liefern, z.B. Wo liegt der Unterschied zur 10 bzw. 16 PS Ausführung? Rolf-Günther Dämmer, Alfter

Sie kann, Rolf-Günther! Ein Anruf bei Honda Offenbach brachte folgendes Ergebnis: Einstelldaten gibt Honda nicht heraus. Der Kundendienst antwortete stereotyp: Ihr Leser soll sich an unsere Vertragshändler wenden, bzw. das Motorrad dort zur Inspektion,

Andy

bzw. Reparatur bringen! Wenigstens erfahren wir die Ersatzteilnummer des WHBs: Nr. 66 43 701. Zur Drosselung: Unterschiedlich sind die Vergaser und die Auspuffkrümmer. Im Krümmer der 7 kW Version ist eine Blende eingeschweißt. Der Vergaser der Drosselausführung besitzt vergossene Düsen, die Gegenstand der ABE für die "Gegenwind"-Version der Viertaktenduro sind. Da der Prämienunterschied gering ist - ca. 30 DM bei der Haftpflicht bei 100% Prämie pro Jahr und eine ähnliche Summe bei der Teilkasko mit 300 DM SB - lohnt sich die nachträgliche Drosselung einer 12 kW-Maschine nicht, da die Umbaukosten kaum wieder "hereinzufahren" sind.

Neues beim Bundesverband der Motorradfahrer e.V.!

Beim BVDM haben sich einige neue Adressen ergeben. Alle Interessierten können sich dort informieren:

BVDM-Bundesgeschäftsstelle
PF 1145
W-4182 Uedem 1
Tel. 02825/10155,
FAX 02825/10156

BVDM-Regionalbüro Rheinland
Gisela und Manfred Brill
Eschenbroichstr. 9
W-5060 Bergisch-Gladbach 2
Tel. 02202/56315

BVDM-Regionalbüro Ostsee
Rüdiger Petersen
Breitenkamp 30
W-2409 Scharbeutz 1
Tel. 04563/5213

BVDM-Regionalbüro Bayern
Thomas Bauer
Regensburger Str. 118
W-8070 Ingolstadt
Tel. 0841/59214

Neuer Buchkatalog erschienen!

Der WK-Verlag in Bad Salzflun, ein Spezialverlag und Antiquariat für Kraftfahrzeugliteratur, hat den neuen 92/93er Gesamtkatalog herausgebracht. In diesem finden sich auf 132 Seiten über 3.000 Titel internationaler Literatur über PKW, LKW, Schlepper und natürlich auch Motorräder. Der Katalog wird gegen Einsendung von 5 DM portofrei versandt. Dazu gesellt sich - für den gleichen Preis - ein im vierteljährlichen Rhythmus aktualisierter Antiquariatskatalog. In diesem Werk sind antiquarische Handbücher, Bücher, Periodika, Plakate u.ä. aufgeführt. Für jeden Sammler sind beide Kataloge ein "Muß". Die Adresse: WK-Spezialverlag, Lagesche Str. 105, W-4902 Bad Salzflun, Tel. 05222/22048 oder FAX 05222/2795

Andy



Der Herr mit Hut (links) ist Henry Meier, den wir wegen seines anglophilen Behaviours auch "Seine Lordschaft" nannten. Er besaß sogar eine echte englische Bulldogge (oder war das ein englischer Mops?) und hatte aus einem stinknormalen Käfer durch den Aufbau einer irren Flunderkarosse eine Art gehobenen Kleinsportwagen à la H.H. Nicholas Earl of Pukestone XXXIX. Esqu. gemacht. Irgendwie betrieb er in Brinkum, Bassum, Syke oder sonstwo da in der Gegend einen Mühlenbetrieb - genau weiß ich das nicht mehr, da müßt Ihr Warneke sen. mal fragen. "Seine Lordschaft" war der ältere Bruder von Hermann Meier - Mitte mit Baskenmütze -, den wir heute noch den berühmten "Zweitakt-Meier" nennen. Dieser war u.a. bei Lube/Spainien; Ossa/Spainien - die schnelle Herrero-Ossa, 3. in der 250er WM, 1969; Mercury-Outboard in den USA (noch in den 60er Jahren mit Nasenkolben) usw. und brachte den Zweitaktern das Laufen bei. Ganz lustig: Er wollte etwa um 1966/67 herum meinen Sohn Volker als Elektro-Ingenieur zu Mercury in die USA holen, weil er dessen Elektro-Artikel in "DAS MOTORRAD" so gut fand. Als er dann den jungen

Mann sah und sich mit ihm fachmännisch unterhielt, war er platt gebügelt, als er Volkers Alter erfuhr: der Bursche war 'erst' 15 Jahre alt. Ich sehe den guten Zweitakt-Meier noch sprachlos bei uns in Hochdorf b. Ludwigsburg auf der Couch sitzen. Zur Hägglund, Heft 41, Seite 13: Wann und wie habt Ihr denn die auf dem Kopf mit laufendem (!) Motor stehende Hägglund unserem Archiv entnommen?? Im übrigen - wie das so ist: Dies einmalige Motorrad wurde nicht von der schwedischen Armee gekauft, weil Husgvarna die längere Tradition und die bessere Lobby hatte. Es war wie immer, da entscheiden eben Leute, die von Motorrädern nicht die geringste Ahnung haben und nur an Kriterien hängen, die unsreiner überhaupt nicht kapiert (möglichst billig und dann noch - na ja - !). Siehe das Motorradmaterial der Bundeswehr. Zivil-Version wurde von Hägglund auf der IFMA '74 in Köln gezeigt, aber nie gebaut, weil eben die Produktionsbasis, die Armeefehlte und weil vor allem auch keiner im Handel erkannte, was für ein dolles Ding das war. Mehr darüber müßte Gummikuh mal drucken. Klacks, Althütte

Lieber Herr Schwietzer, daß ich mich über die so schön aufgemachte Geschichte meiner "Schnellen Rudge aus Bremen" sehr gefreut habe, brauche ich nicht schriftlich zu wiederholen, doch möchte ich die offenbar durch ein technisches Versehen weggebliebenen Bildtexte nachliefern und ersuchen, diese mit ein paar Zeilen im nächsten Heft nachzuholen, und zwar folgende: Seite 50 unten: Im Int. Rundrennen Rankweil/Vorarlberg 1947.

Seite 51 oben: Erster Sieg im Autobahnrennen Salzburg, 1947. Seite 51 unten: ... beim letzten "try-out" in Schlesien, Herbst 1944.

Seite 52 oben: In der Holzschlägermatte Freiburg/Breisgau, 1949.

Seite 52 Mitte: ... Kopferbrechen rund um die Rudge auf der Autobahn Salzburg, 1947; rechts mit Pfeife Herbst Ernst, ehemals Breslau- mehrfacher deutscher Zementbahnmeister.

Seite 52 unten: ... Hungerburg-Bergrennen Innsbruck, 1947. 1. Preis 250.

Seite 53 oben: Fahrerlager Hokkenheim, 1951; kniend Roland

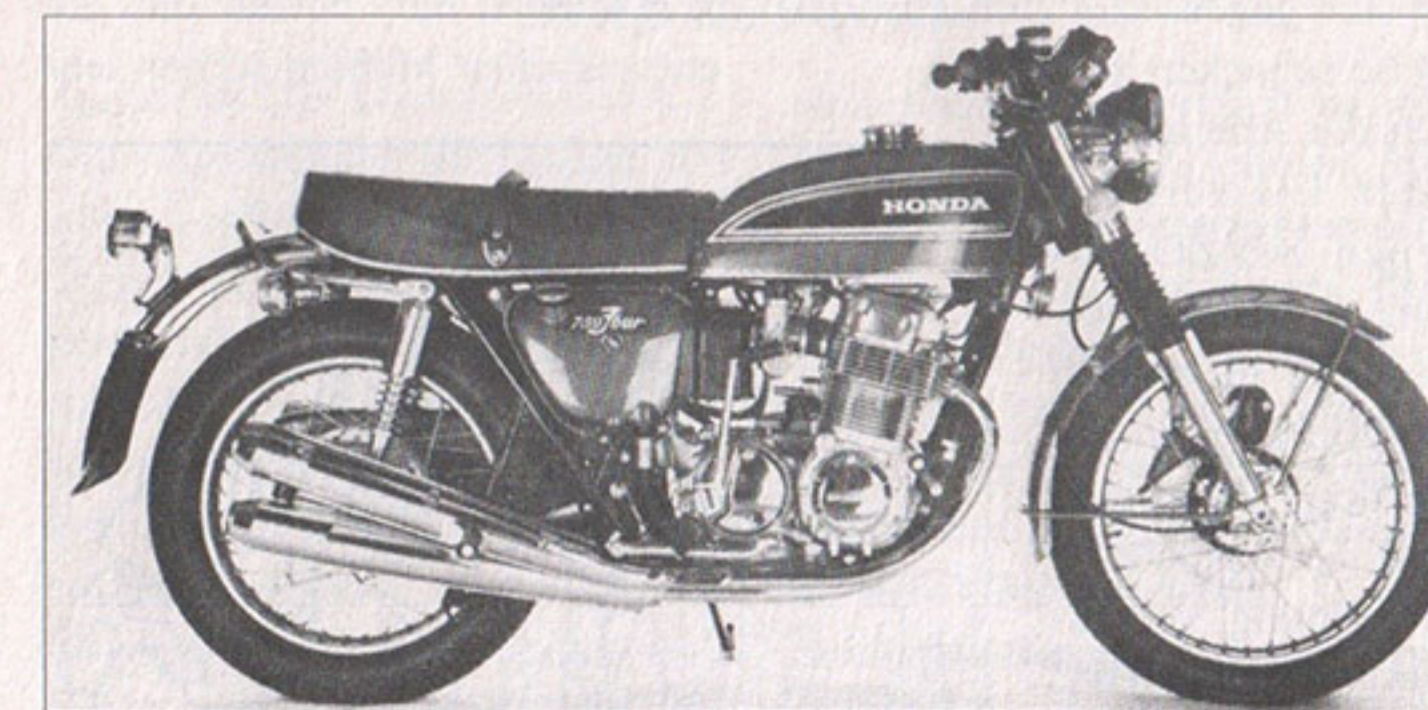
Pike (GB) vor seiner Pike-Rudge 250, mit der er den 5. Platz belegte. Dahinter im Hemd (links) Henry Meier und (rechts) Hermann, die beiden anglophilen Bremer, und rechts, mit Bowden-Vergaser in der Hand, Meister Brumm, ehem. Berliner Rudge-Importeur, der die Brumm-Rudge kreierte, mit der sein Fahrer Hans Richnow vor 1940 so erfolgreich war.

Seite 53 unten: Das österr. Rudge-Castrol-Austria-Team, 1990 auf der TT zur "Lap of Honour", vorne (28) der Autor des Beitrags Dr. H. Krackowizer und die 1930 unter Wal Handley in der Senior-TT siegreiche Werk-Rudge 500, dahinter Alois Gerner, Mattighofen, Sepp Heinrich, Innsbruck, der Restaurator, und Norbert Moser, Lambach.

Seite 54: Der Autor mit seiner 350 TT-Replica 1931, so hieß die käufliche Rennmaschine damals, also kein "Nachbau"!

Seite 55: Der Autor unterwegs am Österreichring 1991 auf der Senior-TT Siegermaschine 1930, die Wal Handley zum Sieg fuhr. Mit herzlichen Grüßen Dr. Helmut Krackowizer, Salzburg

Welche K-Nummer hat mein Honda-SOHC-750-Motor?



Sehr geehrte Damen und Herren! Als Besitzer einer Rickman-Honda fehlt mir zu meinem Glück nur noch die entsprechende K-Nummer des Motors. Es handelt sich um einen alten SOHC-750ccm-Block aus der alten Four (allerdings gedopt von Meister Eckert auf 980 ccm).

Die Nummer auf dem Gehäuse lautet: CB 750 E - 254 5648 Weder der örtliche Honda-Dealer noch Honda in Offenbach konnten mir weiterhelfen. In den Teilkatalogen sind nur K0-K1-Motornummern aufgelistet, und was vor 1980 rauskam, ist nicht im Computer gespeichert. - Ende! -

Mit meinem Latein bin ich also am Ende und kann nur noch auf Eure Findigkeit in solchen Sachen hoffen. Vielleicht habt Ihr ja mehr Glück.

With best wishes Jürgen Heidrich, Ulm

Typ	Rahmennummer	Motornummer
CB 750 K 0	CB 750-100 000 1-	CB 750E - 100 0001-
CB 750 K 1	CB 750 105 500 4-	CB 750E 105 5004-
CB 750 K 2	CB 750 200 000 1-	CB 750E 200 0001-
CB 750 K 3	CB 750 220 000 1-	CB 750E 220 0001-
CB 750 K 4	CB 750 234 1915-	CB 750E 234 1915-
CB 750 K 5	CB 750 252 594 7-	CB 750E 252 5947-
CB 750 K 6	CB 750 254 000 1-	CB 750E 254 0001-
CB 750 K 7 (77)	CB 750 270 000 2-	CB 750E 270 0002
CB 750 K (78)	CB 750 280 000 1-	CB 750E 280 0001

Demzufolge handelt es sich bei der Motornummer CB 750 E-2545648 eindeutig um ein K 6-Triebwerk. Gerne helfe ich und sage für heute so long, yours Reinhard Hopp

Plaste und Elaste

Nun werden sie auch schon langsam Klassiker: Motorräder mit Verkleidungen, Kotflügeln, Seitendeckeln oder anderen Teilen aus Kunststoff. Diese Teile nach einem Sturz zu reparieren war, wenn überhaupt, nur nach Materialanalysen und langwierigen Befragungen von Chemikern möglich. Also hieß es: weg-schmeißen, neukaufen. Die Firma

CARTEC, Schwabweg 6, 7067 Plüderhausen, Tel. 07181-89894 hat nun einen Reparatur-Koffer auf den Markt gebracht, von dem sie behauptet, damit seien ALLE Kunststoffreparaturen am Motorrad möglich! Der Haken an der Sache ist nun, daß wir das noch nicht ausprobieren konnten, weil "ProKur", so heißt das gute Stück, ca. 1000,- DM kostet und demnach eher für Werkstätten oder Joghurtbecher-Clubheime gedacht ist. Wenn wir mal die Möglichkeit haben, das Material auszuprobieren und uns von der versprochenen Qualität überzeugen, werden wir auch mehr darüber schreiben. PS: Das gleiche gilt auch für das **Durmetall-Kaltschweißverfahren der Firma G. Flammang, Postfach 820726, 8 München 82**, das ein Allheil- und Allzweckmittel der Metallreparatur sein soll. Auch hier kostet ein Set ab 1000,- DM. Udo



Grün, praktisch, preiswert

Für die pragmatischen Motorradfahrer haben wir ja schon letzten Monat damit begonnen, wasserdichtes VoPo-Equipment vorzustellen. Heute geht es um ein High-Tech-Produkt aus BW-Beständen: "Goretex Fausthandschuhe, Winter, mit Stulpe". Es handelt sich um Gewebhandschuhe, die an den Handflächen und am Daumen mit Ziegennappaleder verstärkt sind, innen findet sich eine Teddyfütterung. Als Motorradhandschuhe eignen sie sich sehr gut, obwohl sie nicht ausdrücklich dafür gebaut wurden. Man merkt dieses daran, daß sie nicht vorgekrümmt sind. Die Handschuhe werden von der Firma **H. Räder GmbH, Altes Dorf**

18-20, 3200 Hildesheim, Tel. 05121-57944 o. 57945 im neuwertigen Zustand (also leicht gebraucht) für 23,20 DM angeboten. Von uns war zwar noch keiner damit beim Pinguin-Treffen, aber im normalen mitteleuropäischen Winterbetrieb ließen sie bislang keine Wünsche offen (von der Tarnfarbe mal abgesehen). Udo



Laverda-Literatur

In Eurer Ausgabe 2/92 habt Ihr einen Test über eine Laverda 750 geschrieben. Fand ich übrigens unwahrscheinlich gut! Unter anderem wurde auch ein Buch von Tim Parker vorgestellt: "Laverda, Twins & Triples". Und genau dieses Buch wollte ich mir bestellen, doch keine Buchhandlung konnte mir weiterhelfen. Vielleicht könnt Ihr mir dabei helfen, das Buch aufzutreiben. Im Voraus schon mal vielen Dank, Dirk

Braukmann, Hilchenbach

Moin Dirk Dieses, und auch andere Laverda-Bücher kannst du zumindest bei **Missing Link Versandbuchhandlung, Westerstr. 118, 2800 Bremen 1, Tel.: 0421-504348 oder bei Schröder & Weise, Ohfeldweg 1, 3000 Hannover-Anderten, Tel.: 0511-517037** bekommen. Vergiß aber nicht, schön von uns zu grüßen! Udo

Noch'n Kalender!

Obwohl es heute so viele Motorrad-Kalender gibt, daß man in einer mittelgroßen Wohnung schon die Tapeten sparen kann und wahrscheinlich fast alle ihre Sammlung für 1993 (ja, ja, wie die Zeit vergeht) auch komplett haben, muß ich diesen Tip unbedingt noch loswerden: "Der schwarze Kalender" ist erschienen! Vollendeter Motorradsport in Schwarz/Weiß. Schöne Schnappschüsse von badenden Crossern, Saltoschlagenden Tri-

lern, verhakelten Rennern und einer gerade am Wettflügen teilnehmenden Ducati. Für alle, die den Motorsport nicht so ernst nehmen, in Zeichnungen aber auch nicht immer des Humors letzten Schluß sehen, sicher eine gute Wahl. Der Schwarze Kalender, 13 S. DIN A 3, s/w, 19,50 DM per Scheck direkt bei **Zweirad-Verlag, Stubenlohstr. 20, W-8520 Erlangen** oder im Buchhandel

Udo



Günther Krause spielt den Weihnachtsmann

Mal wieder gerade noch rechtzeitig vor Jahresschluß und trotzdem so abgepaßt, daß den Krachhütlern das Weihnachtsgeschäft nicht durch die Lappen geht, hat Verkehrsminister Krause beschlossen, den letzten unerschrockenen Halbschalenträger nicht vorzuschreiben, was sie sich gegenseitig zum Fest der Liebe schenken sollen.

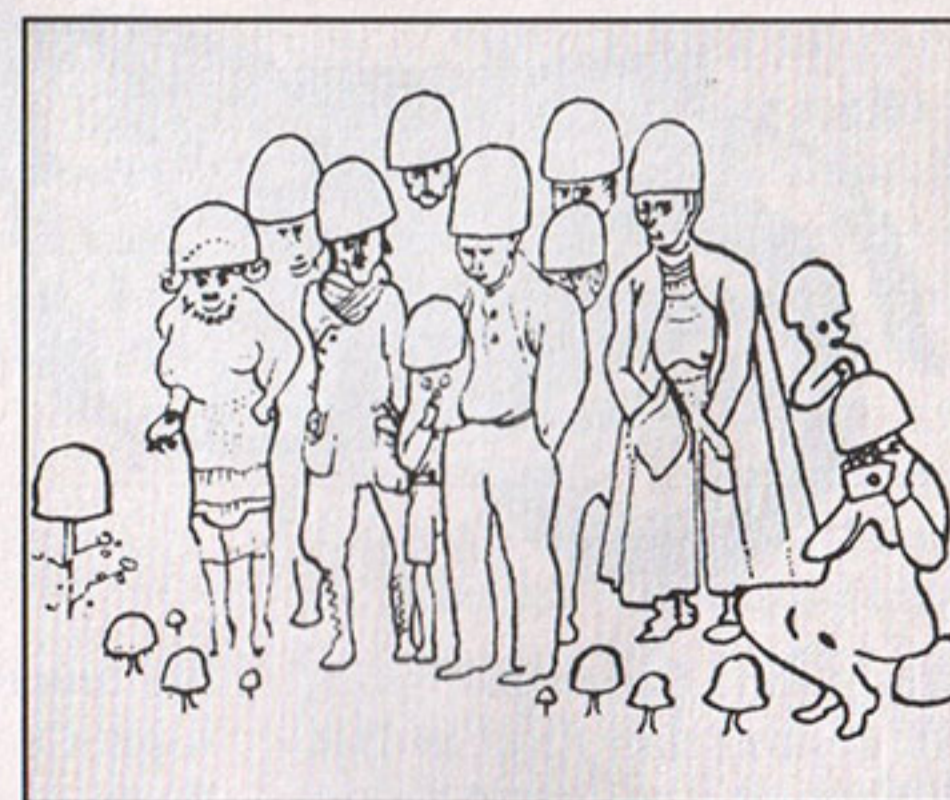
"Da die Arbeiten an einer EG-verträglichen StVZO-Lösung für Schutzhelme noch nicht zum Abschluß gebracht werden konnten, muß die Ausnahmeverordnung verlängert werden. Denn: Die bestehenden Schwierigkeiten dürfen nicht zu Lasten der Motorradfahrer gehen", erklärte Staatssekretär Schulte.

Das letztere sollte man sich merken, denn vielleicht vergißt Krause bei der Einführung der Norm für Schutzbekleidung ganz schnell wieder seine guten Vor-

sätze und ist froh, daß sich einige Motorradfahrer noch daran erinnern, wie sie (und alle anderen Menschen natürlich auch) behandelt werden sollten!

Na ja, auf jeden Fall ist für mindestens ein Jahr erst mal wieder Ruhe und ich kann mir den Wind um die Nase wehen lassen.

Wir können nur hoffen, daß die europäischen Mühlen weiter sehr



Zeichnung: Crius

langsam malen und irgendwann jemand auf die Idee kommt, allen Bewohnern diesen unseren Landes wieder etwas Selbstverantwortung zuzutrauen. Udo

Emailschilder für Nostalgiker

Heute sieht man sie nur noch als Schmuckstücke in Wohnungen oder Gaststätten: Die alten Emailschilder aus der Zeit, als Werbung noch Reklame hieß.

Die Preise für diese Schilder sind in den letzten Jahren so gestiegen, daß man von Glück sagen kann, wenn man ein "Persil"-Schild (Typ "Weiße Frau", 60 x 40 cm, um 1920) für 2.000 DM bekommt. Die Schilder der Bremer Autofabrik "Goliath" (100 x 60 cm) aus den 50er Jahren, liegen bei 800 DM. Guter Zustand vorausgesetzt.

Günstiger wird es, wenn man das Angebot des Emailierwerkes Hannover annimmt. Die Niedersachsen bieten eine ganze Palette von nachgefertigten emailierten Werbeträgern: Ob "Maggi Suppenwürze" (35 x 70 cm, 260 DM), oder "Kau-Tabak von Grimm & Triepel" (40 x 60 cm, 226 DM). Für den Motorradfreund gibt es außer dem BMW-Zeichen noch keine speziellen Logos, wenn man

von den Fahrrad- und Motorradfirmen "DÜRKOPP'S FAHRRÄDER sind allen voran" (40 x 50 cm, 284 DM) und "Panther Räder unverwüsthlich" (40 x 60 cm, 284 DM) absieht.

In der Kollektion gibt es aber das schöne runde BMW-Zeichen (weiß/blauer Propeller, schwarzer Hintergrund, Rand weiß, Schrift gelb) mit 60 cm Durchmesser für 262,20 DM. Emailierter Werbeposter sind abrieb-, korrosions- und witterungsbeständig. Wer die Vorteile für einen eigenen Werbeträger nutzen will, kann sich ein Schild fertigen lassen. Die Kosten sind abhängig von der Größe, der Stückzahl und den verwendeten Farben. Werkzeugkosten fallen nur an, wenn eine bisher noch nicht verwendete Größe gewünscht wird.

Einen kostenlosen, farbigen Prospekt versendet der Hersteller, das **Emailierwerk Hannover, Andreas-Haselbacher-Straße 61-63, 3002 Wedemark, Telefon 05130/58 0 70, Fax 05130/37 56**

Langweilige Motorradausstellungen

Muß das sein?

Am letzten Wochenende war ich in einer Ausstellung, die typisch für einen großen Teil ähnlicher Veranstaltungen war. Ungefähr 30 restaurierte Motorräder waren lieblos in einer Reihe geparkt und schön im Halbdunkel der Halle gehalten. 20 BMWs, 3 KSSen und einige Höhepunkt (Adler M100, Lohmann 18 cm³-Dieselmotor, BiFix und ein Achilles-Roller) bildeten den Fundus. Wäre keine Kaffee-Bar da gewesen, so hätte der Besuch keine halbe Stunde gedauert. Das Ziel dieser Art von Ausstellungen ist doch das Darstellen der Clubarbeit und die "Selbstbeweihräucherung". Man will, und das ist durchaus legitim, zeigen, was man aus Schrotthaufen ge-

macht hat: handwerklich meisterhaft restaurierte Maschinen. Man will werben, um Interessenten als Mitglieder aufzunehmen. Man will, daß Besucher zuhause in ihren Kisten und Kästen nachsehen, ob sie noch alte Motorradprospekte und Ersatzteile haben, die sie dem Club schenken. Schlechte Ausstellungen müssen nicht sein. Seine Ziele erreicht man besser, wenn man sich in die Rolle des Zuschauers versetzt und sich überlegt, was dieser sehen will. So präsentiert man sein Hobby. Der will auch un-restaurierte Maschinen sehen! Der will, daß seine Kinder auf einem Alltagsgespann rumtollen dürfen! Der will... So wird die Ausstellung gut. pk

Dürkopp M 10

Wie geht's so im hohen Norden?

...Hab mir am Wochenende ein interessantes Moped zugelegt. Leider habe ich bislang keinerlei Unterlagen über dieses Teil gefunden: Dürkopp M 10, Sachs-motor 98 ccm, 2-Gang Tankschaltung, Trapezgabel, guter Allgemeinzustand und fast komplett. Habt Ihr irgendwelche Unterlagen über Fahrzeug bzw. Motor? **J. Schmidt, Otzberg**

Halls JS!

Wie geht's im beschaulichen Otzberg?

Im Archiv fand ich: **Dürkopp Motorfahrrad M 10** • F&S 98 ccm • Bohrung 48 mm • Hub 54 mm • Verdichtung 1 : 5,4 • Mischungsschmierung 1 zu 25 • Fichtel & Sachs Einhebelvergaser mit Starterklappe und Naßluftfilter • Hauptdüse 55 • Bosch-Schwungrad-Zündlichtanlage 6 Volt 15 Watt • Kerze M 45 T2 (heute Bosch M12B) • Elektrisches Horn auf Wunsch mit Trockenbatterie!!! • Übersetzungen: Motor-Getriebe 1 zu 2,25 - 1. Gang 1 zu 2,6 - 2. Gang 1 zu 1,78 • Primär-antrieb durch Zahnräder • F&S Lamellenkupplung • Sekundär-antrieb durch Kette 1/2 x 1/4 • Übersetzungsverhältnis vom Getriebe zum Hinterrad 1 zu 2,55 • geschlossener Zentralrohrrahmen • Parallelogramm-Druckfedergabel mit Reibungsstoßdämpfer • Innenbakenbremse 105 mm Durchmesser vorn • F&S-Rücktrittbremse hinten • Reifen: 26 x 2,25 • Luftdruck vorn 1,8 bar -- hinten 2 bar • Länge 1940 mm • Masse 58 kg • 2,6 PS bei 4500 1/min • Normverbrauch 1,9 l/100 km • Höchstgeschwindigkeit 55 km/h • zulässige Belastung 95 kg • Kaufpreis 1948 690,- DM • Änderungen 1949: Bessere Sitzposition, tieferer Schwerpunkt • gebaute Stückzahl 1949: 500 • Ausführung: Schwarz, Zierlinien silber, blanke Teile verchromt • Bauzeit 1935 bis 40 und 1948 bis 50

Quelle: Westrup - Du und das Motorrad, Bielefeld 1950
Wegen der Kopie einer Betriebsanleitung schreibe an:
Dürkopp Adler AG
Archiv Herr Schenkbiel
August-Bebel-Str. 133
4800 Bielefeld 1

Krawalltüten

Korrespondenz: GP Nr. 41 • 15. Okt. 1992

Senden Sie mir bitte eine tech. Zeichnung über Schalldämpfung NSU-Konsul 501 OS-T II Bauj. 52

mit freundlichen Grüßen
Jonny Müller, Rülzheim

Lieber Jonny Müller!

Du traust unserem Archiv ja eine ganze Menge zu. Aber so umfangreich, daß eine technische Zeichnung eines jeden Teils eines jeden Motorrades hier liegt, ist es nicht. Wir bräuchten dann nämlich die Räumlichkeiten der Bremer Stadthalle. Deshalb wende Dich mit Deinem Wunsch an die **NSU GmbH**

Postfach 1144
7107 Neckarsulm
Telefon 071 32/31-13 45

oder an den Auspuffhersteller **Firma J. Eberspächer**
Eberspächerstraße 24
7300 Esslingen

Telefon 0711/31 09-0

oder an das

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)
Fördestraße 16
2390 Flensburg
Telefon 0461/3 16-0

Das KBA macht eventuell eine Kopie der Schnittzeichnung des Auspuffs aus dem Typpgutachten (Hersteller-Schlüssel-Nr.: 0037 - Typ-Schlüssel-Nr. 500er Konsul: 499).

Der TÜV forscht auch mal nach, ob er aus seinem Archiv uns Oldtimer-Fans helfen kann. Die Antwort steht noch aus.

pk

pk verläßt GP

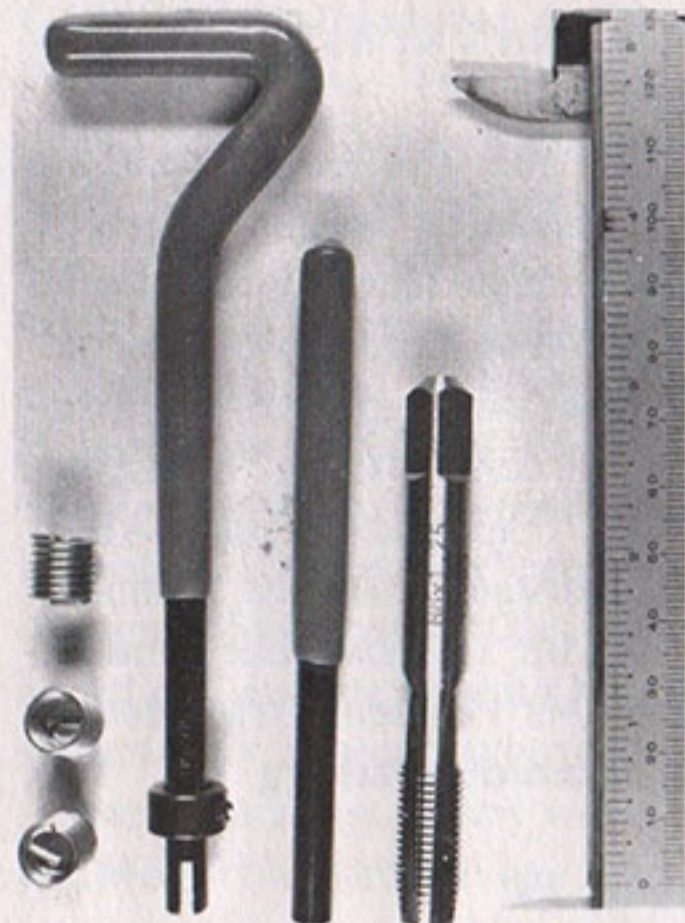
Vor faßt vier Jahren gründete ich mit Rainer und Ute die GUMMIKUH. Ich wollte Artikel schreiben. Daß aber der Aufbau und das Machen einer Zeitung mit einem großen Verwaltungswust zusammenhängt, sah ich damals nicht. Rund drei Viertel meiner Zeit gehen heute für Bürokratie drauf. Um mich künftig nur noch dem Schreiben von Büchern und Artikeln zu widmen, verlasse ich die GUMMIKUH zum Jahresende. Ich wünsche der GP-Mannschaft viele zufriedene Leser und den Lesern eine gute GUMMIKUH.

Peter Kurze

pk

Nach "fest" kommt "ab"!

Betrübt blicken alle in das ausgefranzte Loch neben dem Handbremszylinder unseres "Werkrenners", wo früher einmal ein Rückspiegel drinsteckte. "Laß uns mal in unseren Anzeigenteil schauen, da steht bestimmt was drin!" Und tatsächlich sofort eine Möglichkeit entdeckt! Große Anzeigen machen sich eben schneller bezahlt! Die Firma **HEMA, Karlstraße 5, W-2860 Osterholz-Scharmbeck** verkauft ein Gewindereparaturset des australischen Herstellers **RECOIL**.

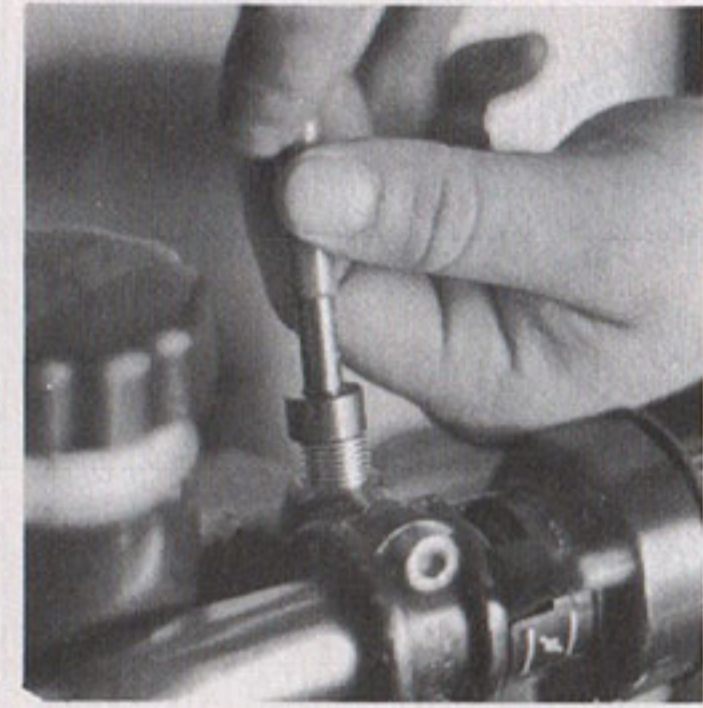


Also per **Telefon (04791-3776)** schnell ein Set für M10 x 1,5 bestellt. Im Set sind ein HSS-Gewindebohrer, ein Eindrehwerkzeug, zehn Gewindeeinsätze aus Edelstahl und eine Gebrauchsanweisung. Diese fällt recht kurz

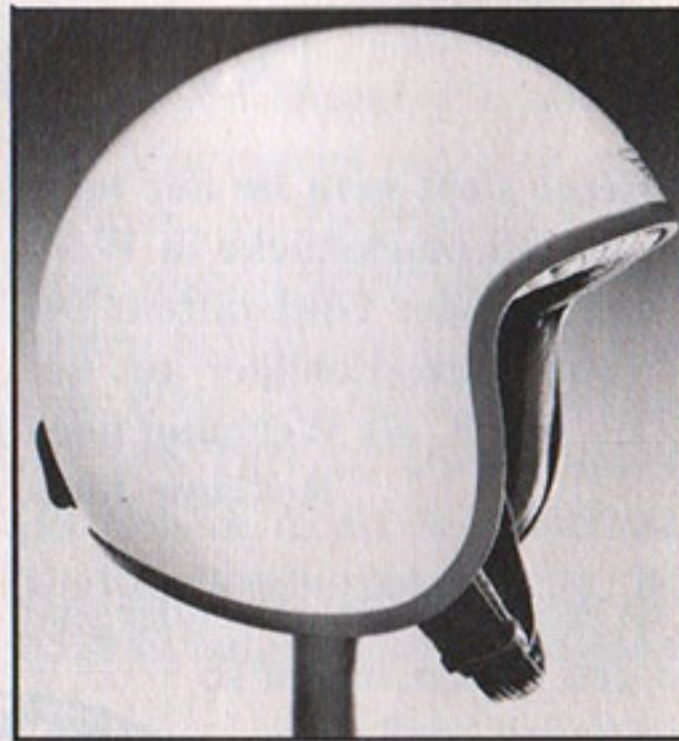
aus: Loch sauber bohren, schneiden, Einsatz einschrauben und dessen Mitnehmerzapfen abschlagen, fertig! Kommentar unseres Testers: "Stimmt! Haut total locker vom Bock!" Das Set kostet in dieser Größe rund 78 DM und

wir haben noch neun Einsätze übrig. Zehn weitere Gewindeeinsätze kosten übrigens nur noch rund 12,50 DM.

Die Einsätze gibt es in allen erdenklichen Größen und Gewindenormen. Für Vielschrauber, Clubs und Schraubergemeinschaften ist RECOIL sicher eine lohnende Anschaffung.



ECE-Jethelm



Die britische Nobelmarke **Davida** hat einen Fiberglasjethelm, dessen Optik an die Swinging Sixties erinnert, durch die ECE geboxt. Der 369,- DM teure und 1200 g schwere Helm hat den mehrmonatlichen Test durch unseren Chef mit "Gut" bestanden. Er fällt nicht so fürchterlich breit aus wie andere normgerechte Mützen und verfügt über ein Innenfutter aus Seide und Leder, das wesentlich hautsympathischer ist als die Materialien der Konkurrenz. Bemäkelte lediglich der altmodische Ringverschluß. Der Helm ist einfarbig weiß oder schwarz lieferbar. Die Lasche für das Brillenband wurde durch einen Klettverschluß bedienerfreundlich gestaltet. Alles in allem ein teurer, aber tauglicher Versuch Qualität, nostalgischen Look und Schutz miteinander zu verbinden. Zu haben sind die schönen Schalen bei **Motorrad-Lust**, entweder Vogel-sanger Str. 200, 5000 Köln 30, oder in 2316 Probsteierhagen bei Kiel.

Andy

"Erlebnis pur"

Mit diesem aus der Zigarettenreklame entliehenen Spruch wird seit geraumer Zeit ein weit verbreitetes Zweiradmagazin verziert.

Nun kritisiert diese Zeitschrift gelegentlich Zwangsmaßnahmen jeglicher Art, wie Streckensperren, Normen, Leistungs- und Geschwindigkeitslimits, TÜV- und Versicherungswilckür, was zu begrüßen ist.

In der Ausgabe vom 5. Dezember 1992 durfte sich ein gewisser Gerd Thöle darüber beklagen, daß die ECE-Norm für Helme schon wieder nicht zur Pflicht geworden ist. Kein Wort verlor er darüber,

daß diese Norm die neuen Hüte keineswegs sicherer macht, als die alte OMK- oder DIN-Norm. Im Gegenteil! Da der "Doppelschlag"-Test praxisfremd ist.

Unbedingt auslassen mußte er sich jedoch darüber, daß "Exoten wie Halbschalen" und andere "uralte Schüsseln ohne Prüfzeichen sowieso ausgetauscht gehören". Über die Vor- und Nachteile von Halbschalen will ich hier nicht diskutieren.

Ich möchte Herrn Thöle fragen, ob er sich Gedanken darüber gemacht hat, daß ein Krachhut dazu da ist, den Hirnkasten zu schützen. Der Denkapparat ist

unter anderem nützlich, eigene Entscheidungen zu treffen und Selbstverantwortung zu übernehmen. Das muß man dauernd üben, sonst geht es auf einmal nicht mehr und andere Leute müssen die Entscheidungen treffen. Also merke: Erlebnis pur - aber nur im genormten Aquarium!

Udo

PS: Gestern habe ich nach dem Verständnis der "Motorrad" etwas "Halb-Legales" gemacht: Mit der Römerschale auf ner Test-Triumph auf der Bahn 230 Sachen gefahren (kurzfristig geht das) -Im gleichen Heft wird nämlich ein Tempo-Limit abgelehnt.

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			
Januar								
8	1	10	1	irgend-wo am Augustusburg	Niederrhein Motorradmuseum	Moto-Guzzi-Treffen	Thomas, Tel.: 02065-23022	
9	1	10	1	4100 Duisburg	Rhein-Ruhr-Halle	23. Wintertreffen	037291-310	
16	1	17	1	4790 Paderborn	Schützenhalle	Teilemarkt	S. + I. Rübener, Tel. 02263/6524	
23	1	24	1	3180 Wolfsburg	Congress-Park	Teilemarkt Motorrad-Messe	S. + I. Rübener, Tel. 02263/6524	
Februar								
5	2	7	2	8391 Thurmangsbang/Solla	Loh/Hexenkessel	Elefantentreffen	BVDM Postfach 1145, 4182 Uedem	
6	2	7	2	2970 Emden	Nordseehalle	Teilemarkt	S. + I. Rübener, Tel. 02263/6524	
12	2	14	2	6920 Sinsheim	Messe Sinsheim	Faszination Motorrad	Herr Wittner, Tel.: 07261-6890	
27	2	28	2	5500 Trier	Europahalle	Teilemarkt	S. + I. Rübener, Tel. 02263/6524	
April								
9	4	12	4	F bei Paris	Campingplatz	MZ-Treffen	M. Obermüller 0033-1-45730056 (spricht deutsch)	
Mai								
8	5			bundesweit	bundesweit	bundesweit	Tag des Motorradfahrers	BVDM, Tel: 02825-10155, Fax: 10156
20	5			7176 Braunsbach	Marktplatz	Oldtimertreffen	Info: 07183-41595	
31	5	11	6	Isle of Man	überall	Tourist Trophy	INFO: IOM/624/621323 - 661930	
Juni								
12	6			7107 Neckarsulm	Zweiradmuseum	Eigenbauten-Treffen	Info: 07183/41595	
September								
3	9	4	9	6920 Sinsheim	Technikmuseum	14. Mot.Klassikertreffen	Info: 07261-61116	
Ständiger	Termin	1157		Berlin-Karlshorst	Heizhaus	MZ-Stammtisch	Jeden 2. Donnerstag im Monat ab 18 Uhr, 030/4025830	
Ständiger	Termin	1000		Berlin 21	Werftstr.	(Vet.-) Trialstammtisch	Jeden 2. Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr, 05829/448	
Ständiger	Termin	2000		Hamburg	Sternschanze	Motorrad-Stammtisch	Jeden 3. Sonntag im Mon., 10 bis 12 Uhr 040/6915387	
Ständiger	Termin	2000		Hamburg 76	Gastst. Intakt	Oldiestammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr	
Ständiger	Termin	2000		Hamburg	Lutterorothstr. 33	Brit-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat	
Ständiger	Termin	2000		Hamburg-Winterhude	Gastst. Kanal 9	MZ-Stammtisch	Jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat	
Ständiger	Termin	2123		Bardowick	Fa. Damen&Bruns	BMW-Klönsschnack	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr	
Ständiger	Termin	2802		Otterstedt	Gasthaus am See	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Dienstag im Monat, 0421/60 28 900, E. Paul	
Ständiger	Termin	2802		Posthausen	Gastst. Cordes	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 042 61/83 2 64	
Ständiger	Termin	2815		Langwedel	Connys Cafe	Harley-Stammtisch	Jeden 1. Samstag im Monat ab 15 Uhr 04232/3553	
Ständiger	Termin	2849		Ellenstedt	Ponyhof, Schneebee.	Motorrad-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat ab 20 Uhr, 04444/632	
Ständiger	Termin	2858		Schiffdorf	Gasth. Friedheimer See	Fischereihavenrennen-Stat.	Jeden letzten Donnerstag im Monat, 20 Uhr, 04764/588	
Ständiger	Termin	2863		Ritterhude	Circus Circus (B74)	SR 500-Treffen	Jeden 2. Samstag im Monat	
Ständiger	Termin	2870		Delmenhorst	Kammerei	Italiener-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat, 04432/1610	
Ständiger	Termin	2913		Apen	Leuchtturm	Motorrad-Klönsschnack	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 10 Uhr 04409/8140	
Ständiger	Termin	3032		Dorfmark	Gastst. Böhmegrund	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 04261/83264	
Ständiger	Termin	3201		Söhlde/Nettlingen	"Vor Holzer Rast"	MZ-Stammtisch	Jeden letzten Samstag im Monat ab 13 Uhr, 05121/25560	
Ständiger	Termin	3341		Wittmar	Waldhaus zurASSE	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 18 Uhr, 0531/696965	
Ständiger	Termin	3341		Wittmar	Waldhaus zurASSE	Roller-Stammtisch	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 17 Uhr, 05331-45676	
Ständiger	Termin	4515		Bad Essen	"Ölfleck"	Duo-Simson-Stammtisch	Jeden Donnerstag 20 Uhr, 05472/4828	
Ständiger	Termin	4542		Tecklenburg	Gasthof Römerkrug	Klassiker-Stammtisch	Jeden Mittwoch, INFO: Klaus 05405/3382	
Ständiger	Termin	4740		Oelde	Gasthof Geisterholz	Wasserbüffelstammtisch	Jeden letzten Samstag im Monat ab 17 Uhr	
Ständiger	Termin	4952		Porta Westfalica	Porta Café (B61)	SR 500-Treffen	Jeden 2. Donnerstag im Monat, 20.00 Uhr, 0571/44484	
Ständiger	Termin	5100		Aachen	Parkpl. Siegel	Ausfahrt, 50er Jahre Kräder	Jeden Sonntag ab 10 Uhr, H. Heiliger, 0241/511556	
Ständiger	Termin	5563		Kröv/Mosel	Gastst. Sportplatz	Motorrad-Stammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr 06571/84 49	
Ständiger	Termin	5568		Daun-Pützborn	"Zur alten Schmiede"	Veteranenstammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 19 Uhr, Tel. 06952/4331	
Ständiger	Termin	5568		Daun-Pützborn	"Zur alten Schmiede"	Kawa-Stammtisch	Jeden 2. Freitag im Monat ab 19 Uhr, Tel. 06952/4331	
Ständiger	Termin	6101		Pfaffen-Beefurt	Gasthof Waldklaus	Engländerstammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 069/571397	
Ständiger	Termin	6537		Gensingen	Hotel zum Adler	Veteranen-Stammtisch	Jeden Montag ab 20 Uhr 06704/2208	
Ständiger	Termin	7129		Eibensbach-Güglingen	Felsenkeller	Veteranen-Fahrer-Stt.	Jeden letzten Sonntag im Monat ab 9.30 Uhr	
Ständiger	Termin	7176		Braunsbach/Kocher	Gasthof Löwen	Oldie-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat 19 Uhr. Info 07183/41595	
Ständiger	Termin	7445		Bempflingen	Sportheim Waldeck	Heinkel-Stammtisch	Jeden 3. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 07123/34 5 66	
Ständiger	Termin	7800		Freiburg	Pizzeria Kroneneck	Italo-Stammtisch	Jeden Freitag ab 20.30 Uhr 0761/64611	
Ständiger	Termin	7900		Ulm	Cafe Rialto	Klassiker-Stammtisch	Jeden Donnerstag ab 19 Uhr, Info 07302/4853	
Ständiger	Termin	8069		Reichertshausen	Gasthof Lindermeier	Motorradtreffen	Jeden 2. Sonntag im Monat 17.30 Uhr, 0841-59214	
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 Blümliisalp	Oldiestammtisch	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	

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

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"

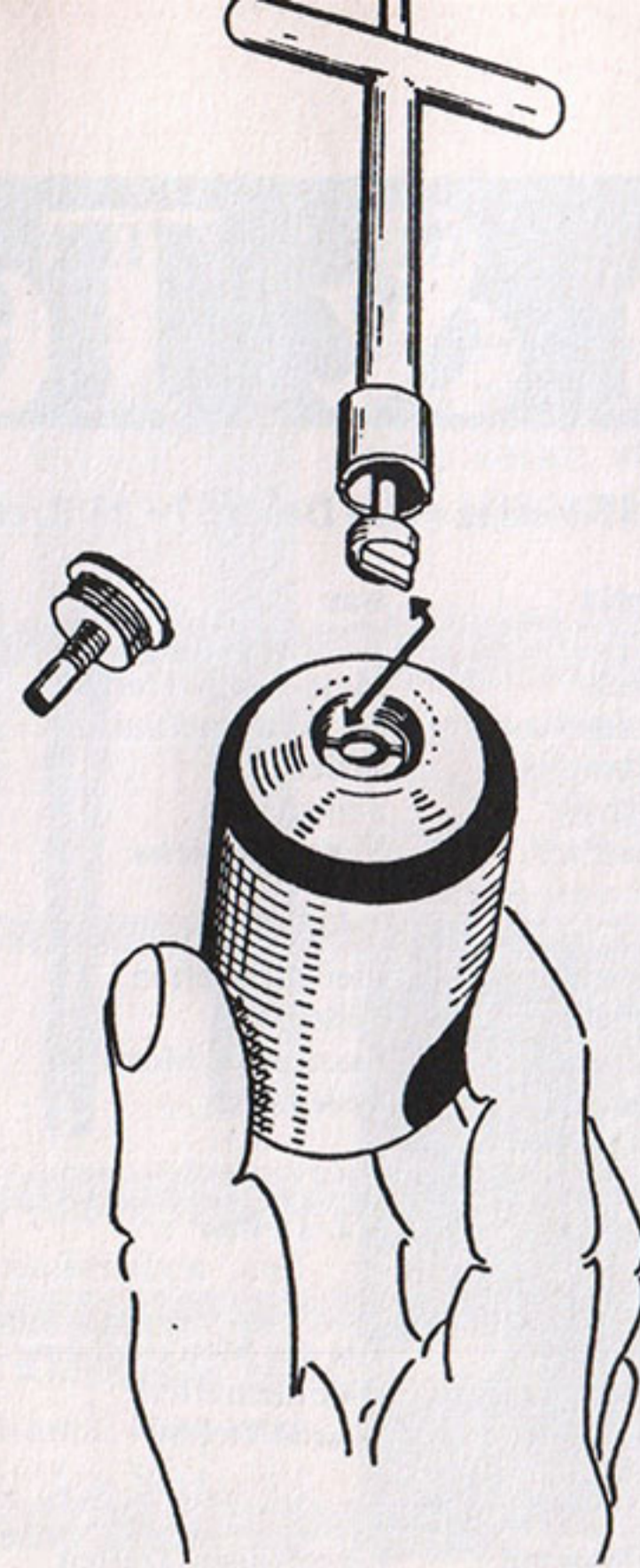
DIE ZEITSCHRIFT - INHALT

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

Wie bereits im vorhergehenden gesagt, sind Instandsetzungsmöglichkeiten an der Regler/Schalter-Kombination der hauseigenen Elektroanlagen der DKW-Vorkriegsmodelle begrenzt. Sie beschränken sich praktisch auf Kontrolle und Säubern der (evtl. oxidierten) Anschlüsse an den Patronen. Auch die seinerzeitigen DKW-Elektrodienststellen der Auto Union arbeiteten vornehmlich mit Austausch-Aggregaten, wenn Spannungs- und Strommessungen nicht korrigierbare Abweichungen von den festgelegten Richtwerten ergaben. Freilich stand zu korrekten Kontaktabstands-Nachstellungen wenigstens Spezialwerkzeug (s. Bild) zur Verfügung.

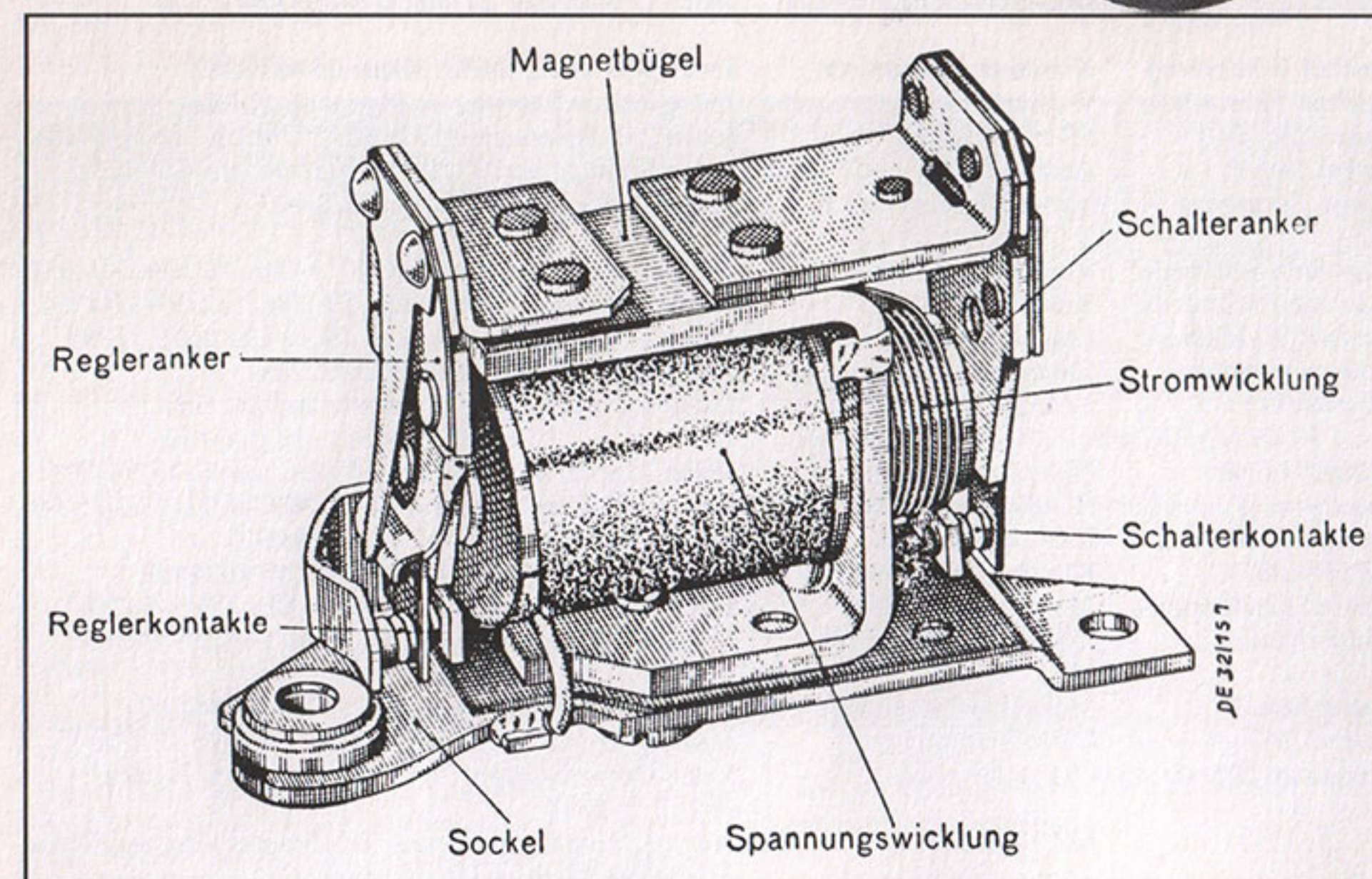


Da die fraglichen Patronenregler seinerzeit auch von keinem Konkurrenzunternehmen hergestellt und angeboten wurden, besteht heute keine Aussicht mehr, irgendwo Original-Ersatz zu erhalten. Es bleibt nur die Möglichkeit des Ersatzes der Original-Kombination durch einen der später (u.a. von Bosch) gebauten Flachregler.

Zu einem solchen Umbau wurde in den ersten Nachkriegsjahren aus dem umfangreichen Bosch-Reglertypen-Programm der Regler/Schalter RS/TB 30-45/6 empfohlen, den zu erhalten freilich heute nicht ganz leicht sein dürfte.

Ein solcher Flachregler paßt nicht in den in seinem Inneren entsprechend zur Aufnahme und zum Anschluß vorbereiteten

Ansicht des Bosch RS/Z-Regler/Schalters.



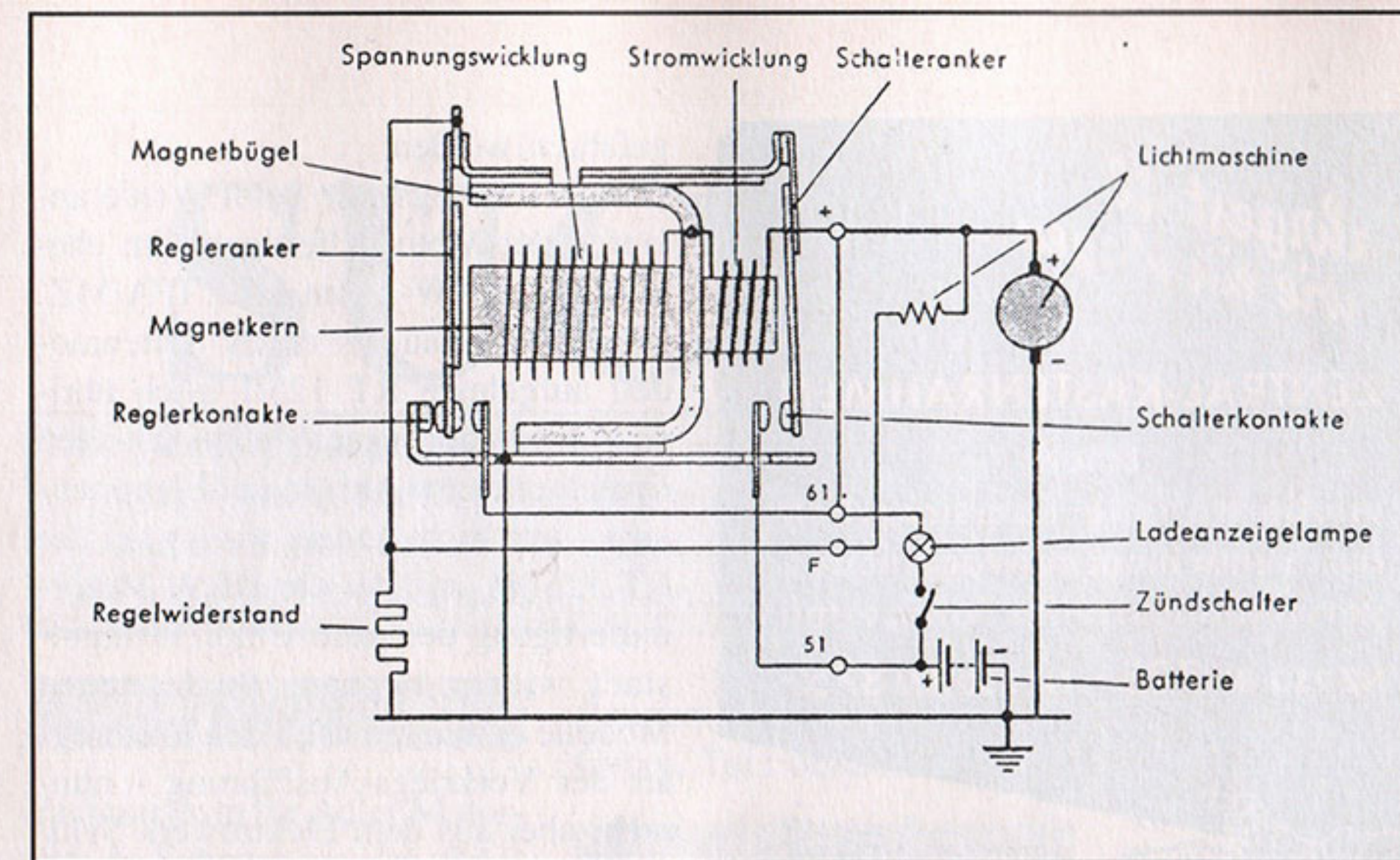
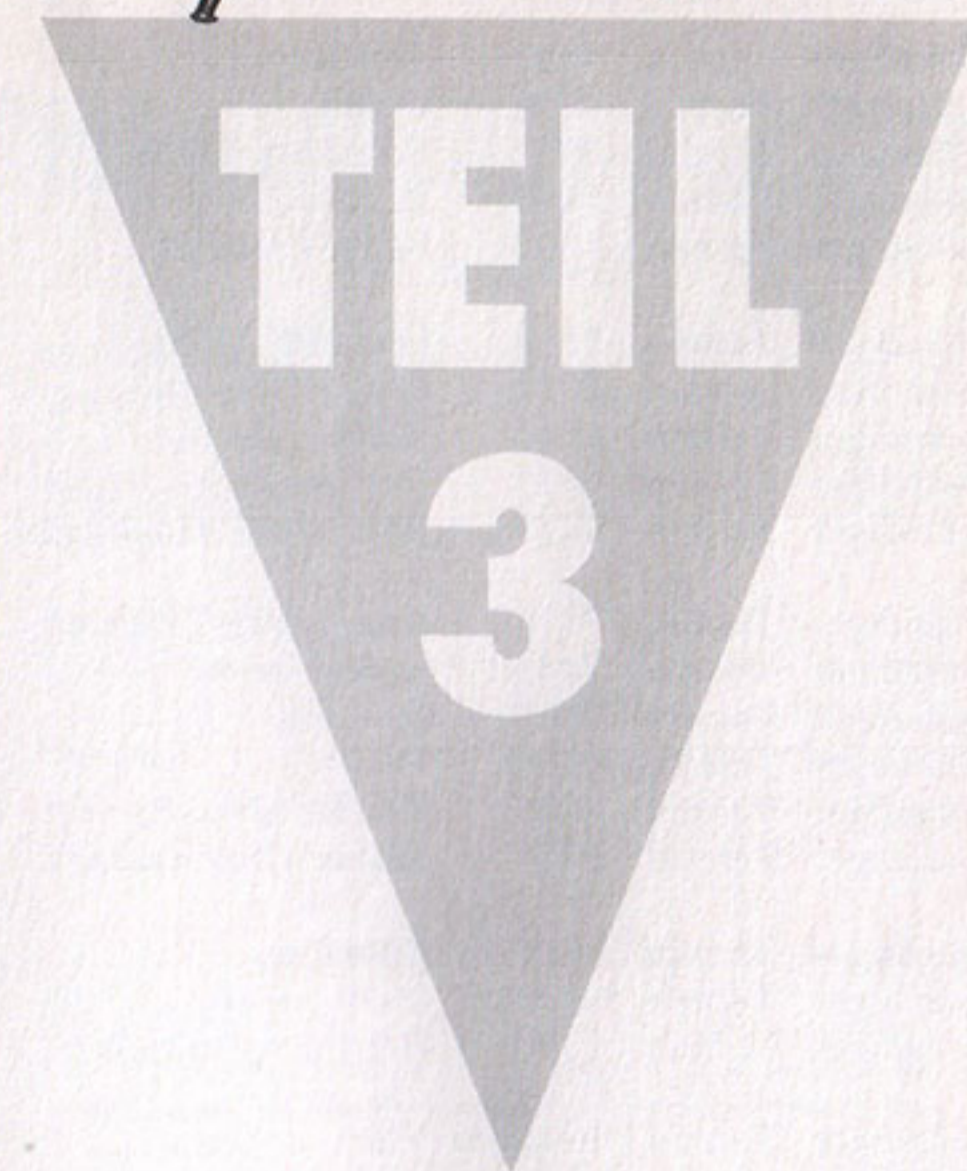
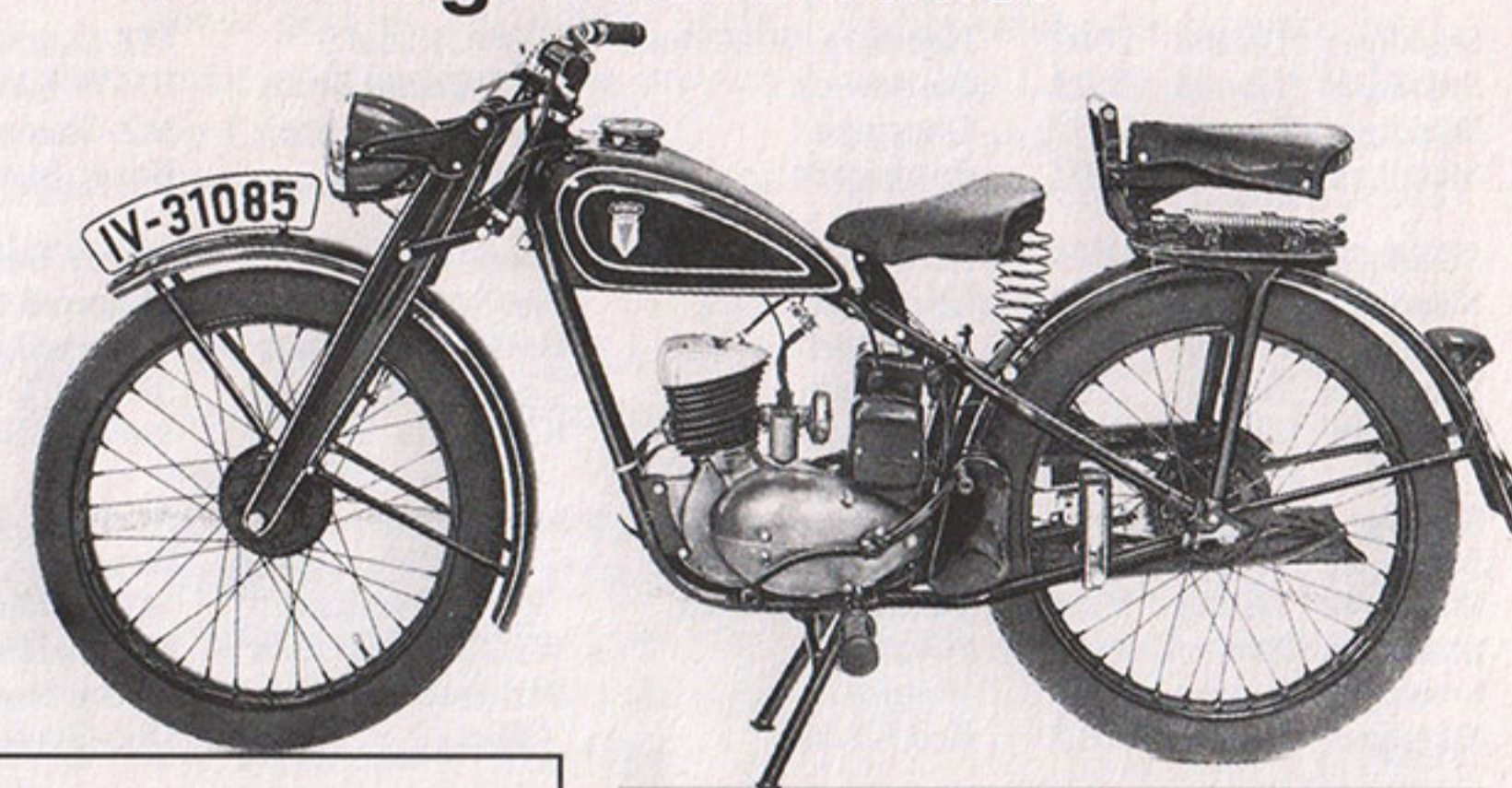
bzw. profilierten Spulenkasten - typisches Detail jedes DKW-Vorkriegsmodells. Der neue Regler muß vielmehr an möglichst geschützter Stelle, am besten in einem gesonderten Gehäuse am Batterieträger, untergebracht werden - für korrekte Oldtimer-Restaurierer ein kaum akzeptabler Vorschlag. Aber wem's nicht so sehr um das originalgetreue Modellbild geht, sondern darum, Motor bzw. Motorrad überhaupt in Gang setzen zu können, muß zwangsläufig diese "Sünde gegen den Oldtimer-Geist" in Kauf nehmen.

Im übrigen gibt es für die, die genügend Kenntnisse und Erfahrungen im Umgang mit Elektrik und Elektronik mitbringen, noch eine ganz feine Ausweich-Möglichkeit: In der Juni-Ausgabe '92 der Gummi-

Kombinierter Schlüssel zum Nachstellen des Kontaktabstands im DKW-Patronenregler.

DKW-Elektrik

Vorkriegs-Motorräder



gen mit dem Glockenanker-Generator mehr, sondern einen mit ebenfalls direkt auf dem Kurbelwellenstumpf sitzenden Trommelanker herkömmlicher Bauart. Die NZ 350-1 war eine auf den speziellen Verwendungszweck und im Hinblick auf die Materialsituation, z.B. Grauguß anstelle des Leichtmetallgehäuses, von der

links: Schaltbild des Bosch-Regler/Schalters RS/Z.

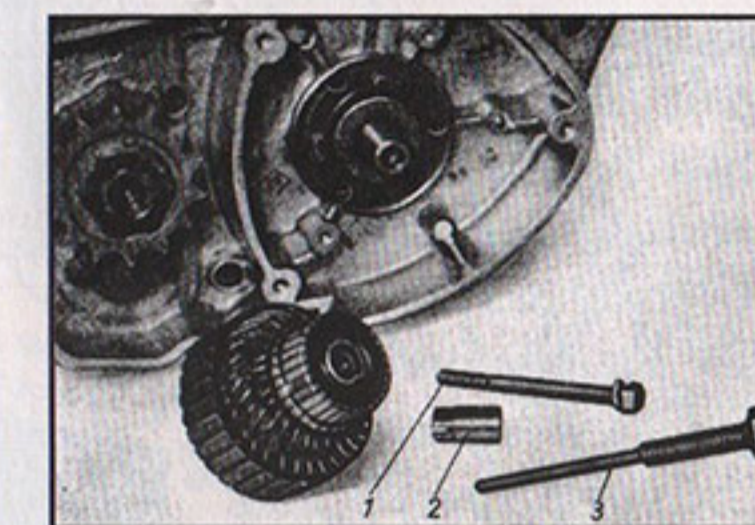
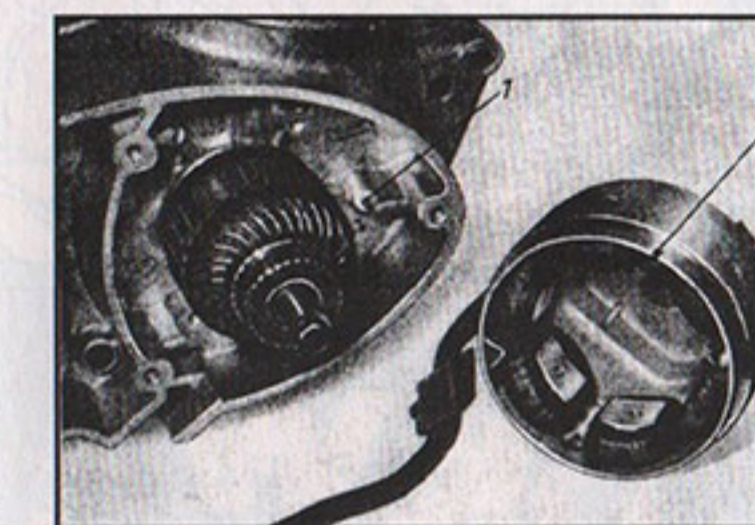
Mitte links: Generatorgehäuse und Trommelanker der RT 125.

kuh ist der Selbstbau eines elektronischen Reglers für 6-Volt-Gleichstromanlagen beschrieben. Wer sich da rantrauen kann, ist fein raus.

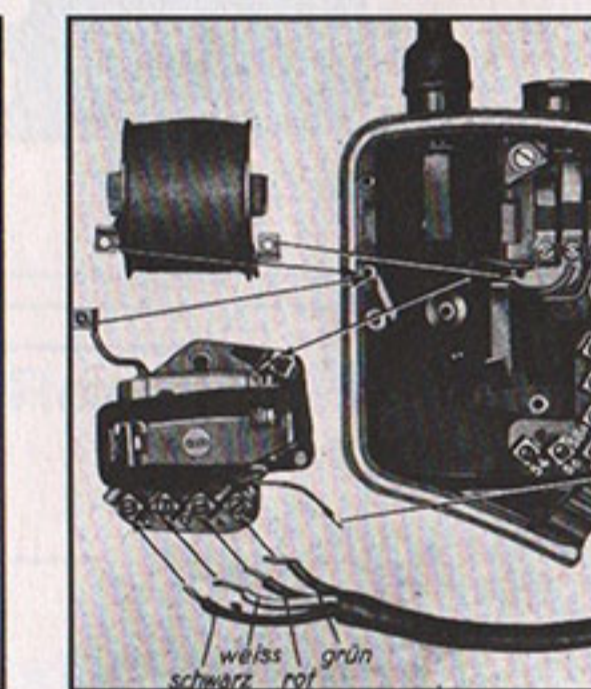
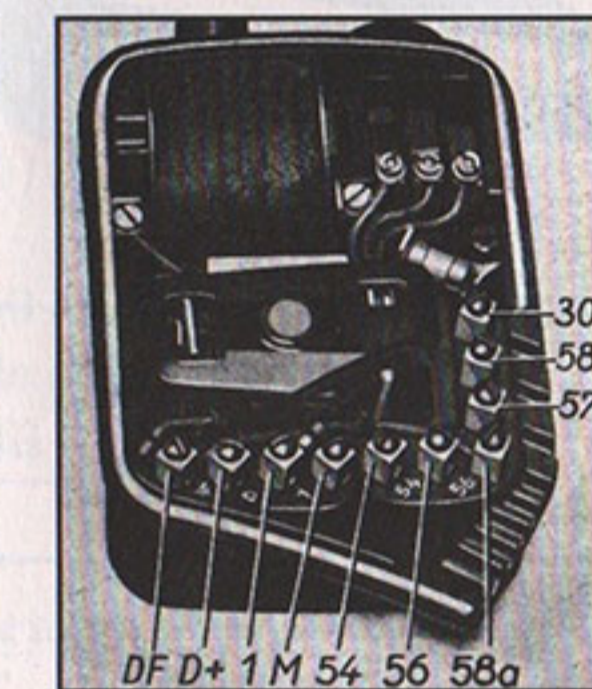
Die Elektroanlage der DKW-Modelle RT 125 und NZ 350-1

Kurz vor Kriegsbeginn lief im DKW-Werk Zschopau die Serienfertigung der von Chefkonstrukteur Hermann Weber geschaffenen RT 125 an. Diese (und ebenso die während des Krieges dann in großen Stückzahlen an die Wehrmacht gelieferte NZ 350-1) hatten, im Gegensatz zu den vorhergehenden Modellen der KS-, SB- und NZ-Reihen, keine Elektroanla-

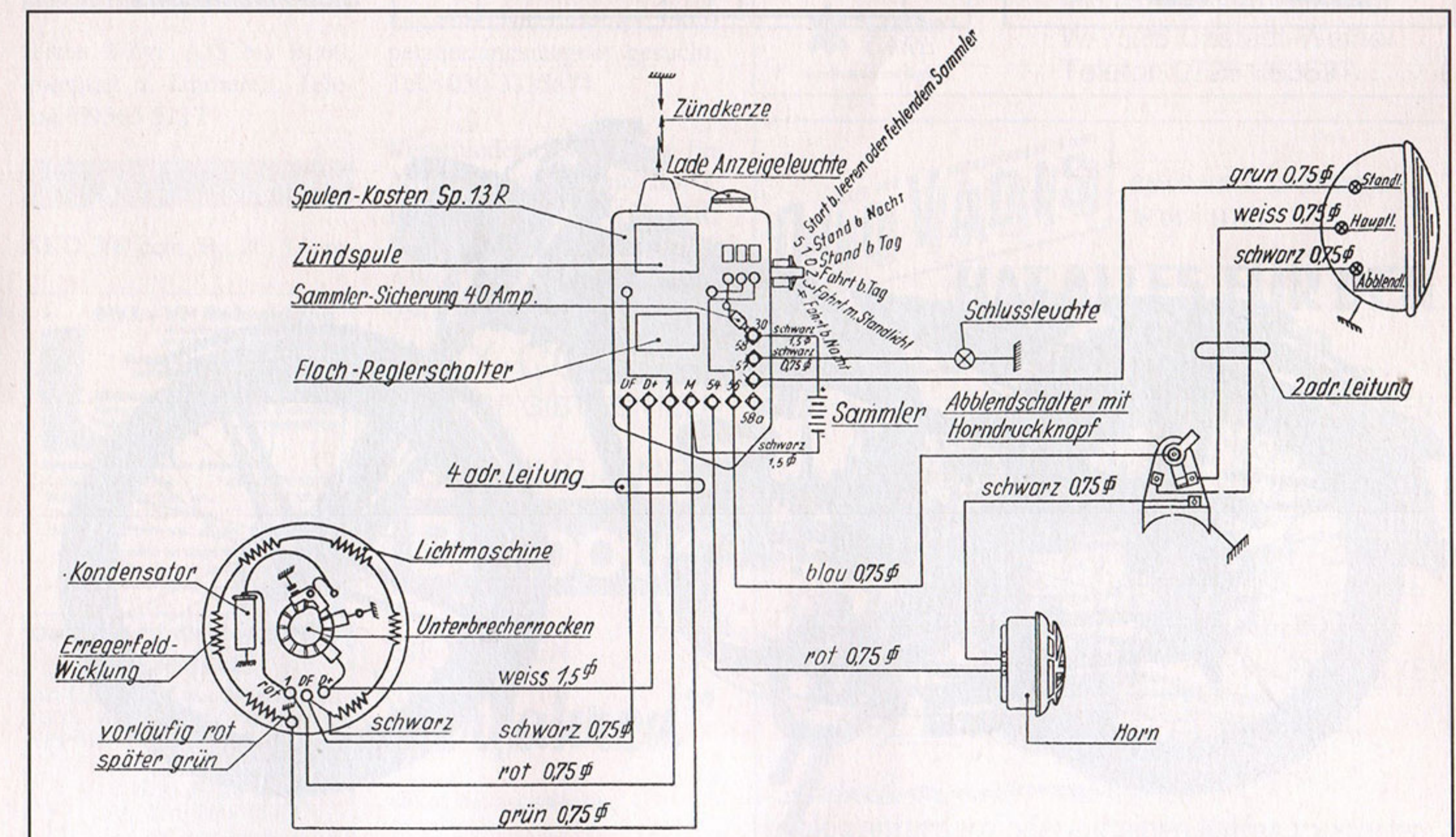
Schaltbild der RT 125 (und NZ 350-1).



Mitte rechts: Trommelanker der RT 125 ausgebaut, mit Unterbrecherrücken, Befestigungs- und Abdruckschraube.



links: Spulenkasten der RT 125 mit Flachregler und Schalter mit fünf Schaltstellungen, rechts: Zündspule und Flachregler ausgebaut.



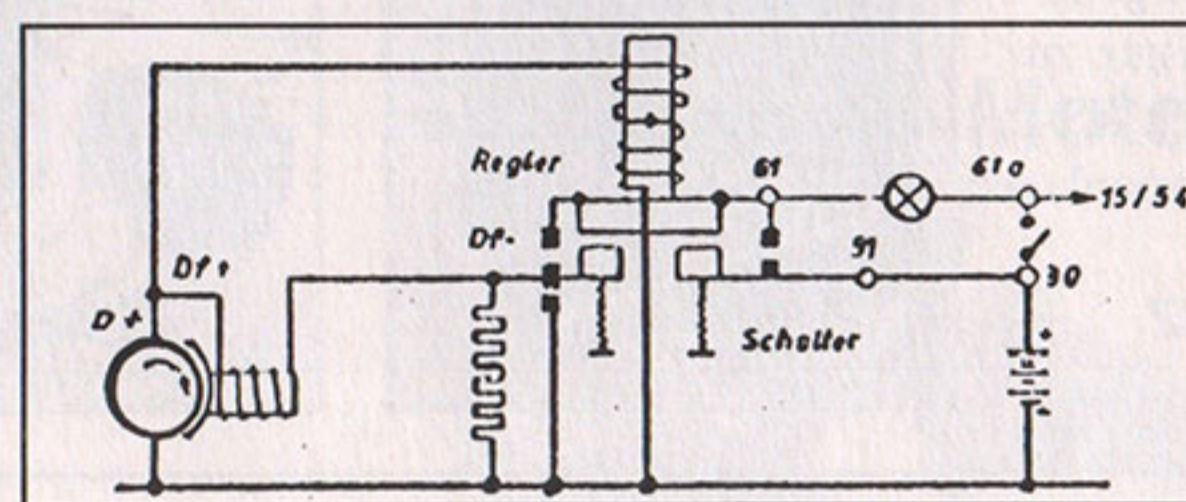
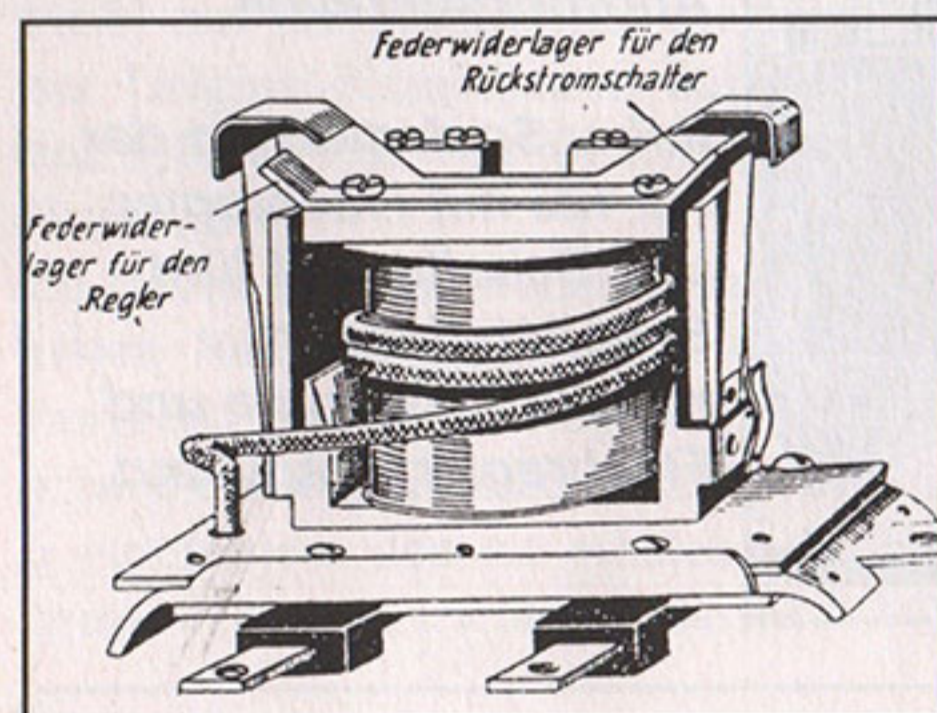
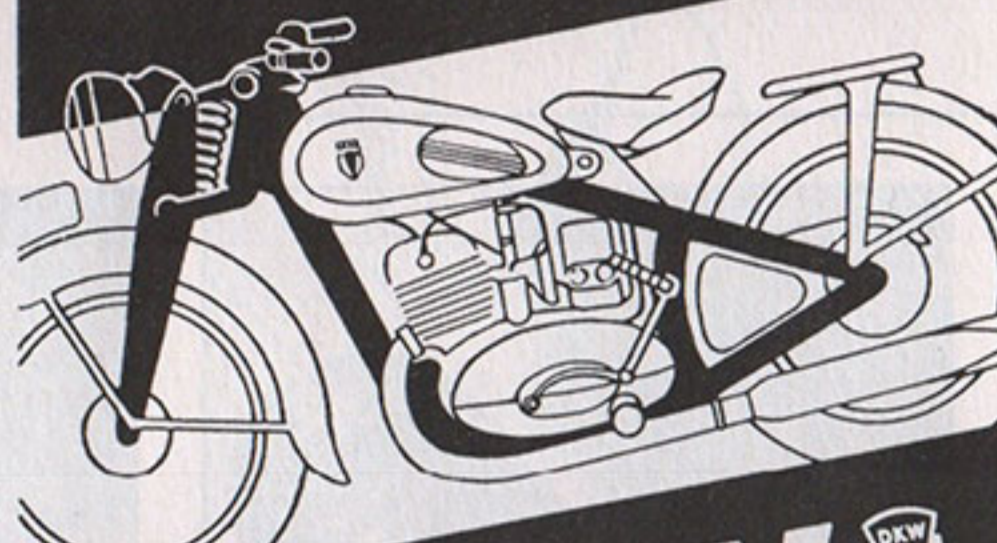
„zivilen“ Ausführung abgewandelte Variante, die im Zuge dieser Umstellung auch den kleinen Trommelanker-Generator der RT 125 erhalten hatte. Zu diesem gehörte auch ein geänderter Spulenkasten am Batterieträger, in dem anstelle der bisherigen Patronen-Reglerkombination ein Flachregler/Schalter (ebenfalls eigene DKW-Entwicklung und -Fertigung) untergebracht war (s. Bild), dazu der Zünd- und Lichtschalter mit abziehbarem Schlüssel, wie früher bei den SB-Anlagen.

Dieser Schalter hatte noch eine zusätzliche Schaltstellung (5), in dieser war die Zündung direkt auf den Generator geschaltet, während alle übrigen Verbraucher (mit Ausnahme des Signalhorns) abgeschaltet waren. In dieser Schaltstellung konnte der Motor auch bei entladener oder fehlender Batterie durch An-schieben (wenn man Glück hatte auch mit dem Kickstarter) in Gang gesetzt und

Fahrgestell wie ein Wagen...

ZENTRAL-KASTENRAHMEN
schafft
unübertroffene Fahrsicherheit durch unbedingt beiwagenfestes, verwindungssteifes Fahrgestell

NZ 250: RM 725,- NZ 350: RM 875,-

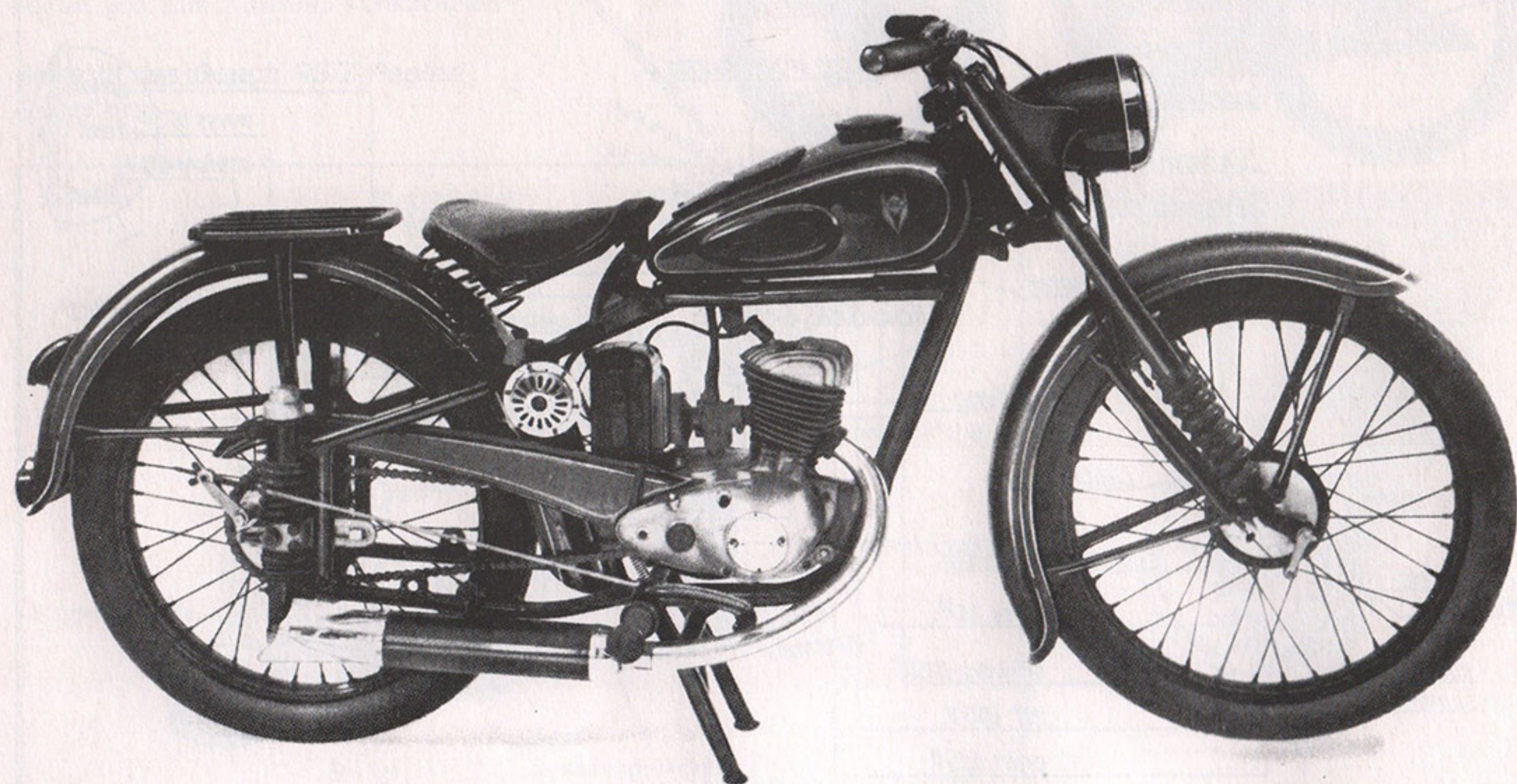



gefahren werden. Die nach Kriegsende beim Wiederanlaufen der Motorradfertigung im ehemaligen DKW-, nunmehr IFA/MZ-Werk Zschopau als erstes Serienmodell aufgelegte RT 125/1 glich übrigens dem Vorkriegsmodell in fast allen Einzelheiten, so auch in der Elektroanlage - und nicht anders war es bei der RT 125 W, mit der die DKW-Motorradfertigung der Auto Union in Ingolstadt wieder begann. Beide neuen Modelle enthielten auch den Flachregler der Vorkriegs-Ausführung - nunmehr aber aus dem Elektrowerk Suhl/DDR bzw. von der westdeutschen Firma Siba. Dadurch gibt es bei nötig werdendem Ersatz des Flachreglers einer Nachkriegs-RT 125 keine ernstlichen Schwierigkeiten, irgendwo ist da immer noch was aufzutreiben, was auch in den Vorkriegs-Spulenkasten paßt.

Obering. Siegfried Rauch

links: Siba-Flachregler mit Einstellmöglichkeiten für Rückstrom- und Regler-Spannung.

rechts: Schaltbild des Siba-Flachreglers.



SUCH & FIND

Service für Abonnenten: Deine kostenlose, private Kleinanzeige per Fax 04 21 / 50 44 48 oder per Karte an den GUMMIKUH-Verlag • Am Deich 57 • 2800 Bremen 1 (Andere: 5 DM in Marken, max. 200 Anschläge) ... 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 250, Bj.54, zum Restaurieren, kompl. bis auf Rücklicht, Motor läuft sehr gut, braucht nichts dran gemacht werden. Festpreis DM 2500,-, Telefon: 05341-43808 ab 20 Uhr

- AERMACCHI -

Suche 4-T-Motor bis 50,-DM, auch vergammelt, defekt für Schnittmodell, Telefon: 0241-507469

- AJS -

Suche 2-Zyl. AJS bis Bj.60, komplett u. fahrbereit, Telefon: 09365-5117

- AKD -

AKD 300 ccm, Bj. 26, 1A re-

NVA + VP Bekleidung

neu oder gebraucht (solange Vorrat reicht)
Prospekt anfordern!
Kirchner-Kittler Freizeitversand
Sievershütener Str. 1 · 2358 Kattendorf
Tel.: 04191/8625 · FAX: 04191/5153

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

Der Winterhit für warme Füße! YETI-Stiefel

ein Top-Produkt aus Skandinavien
100% wasserdicht, mit herausnehmbarem Innenschuh, DM 89,-
Fa. Village Cycles
K.-H. Arndt
Auf dem Beul 12
W-5230 Ingelbach
Tel.: 02688/592 • Fax: 02688/8995

stauriert, rally-erprobt, gegen Gebot, Tel.: 06826-6473

- ARDIE -

Ardie, Bj.35, unrestauriert, DM 3800,-, Telefon: 02324-24254

- AWO -

425/S- Gespann, MZ S-BW, alles orig. TÜV 9/94, bester Zustand, FP 3000,-DM, O-2400 Wismar, Telefon: 03841-50180

AWO 430 (300 ccm) gesucht, auch Teile oder Literatur Tel.: 04481-553

AWO T, 1600,-DM, Tel.: 0551-486792

Für AWO-Rennmotor Doppelzündungsmagnet gesucht, Tel.: 030-3335674

Verschiedene Ersatzteile für AWO T u. S, sowie BA f. AWO T u. S, RT 125, BK, Moped Simson SR 2 u. ETL f. AWO T zu verkaufen, Tel.: 0541-84568

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

Wer liniert AWO-T Teile? Suche Rep. Handbuch AWO-T, Bj. 54 (keine BA!) und Yamaha XV 535, Michael Roch, Dr.-Otto-Just-Str. 25, O-9800 Reichenbach

- BEKLEIDUNG -

Klass., schwarze, Gaerne-Stiefel, Gr. 40-41, Vibramsohle, Lederfußbett, wegen zu eng für DM 150 zu verk., Tel. 0421/447865



T + Sweat Shirts
Adler - BMW
DKW - Horex
NSU - Zündapp
Ducati - Laverda
Moto Guzzi

J. Brett 07042/25816

WIR

*Reinigen *Färben *Imprägnieren *Reparieren
IHRE

MOTORRADLEDERBEKLEIDUNG
LEDERAUSSTATTUNG FÜR PKW
wieder wie neu!! wieder wie neu!! wieder wie neu!!



Industriegebiet Bahnhof
W-7526 Ubstadt-Weiher
Telefon 07251/63597

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

HAT ALLES FÜR DEN REISELUSTIGEN BIKER...

BEQUEME ISOMATTEN
SCHLAFSÄCKE
KOCHGESCHIRR
ZELTE
WASSERDICHTER
PACKSÄCKE!

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



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

Wir suchen + verkaufen Motorräder + Gespanne neu und gebraucht

Ständig gepflegte Fahrzeuge im Angebot
Koch International • Schlagstr. 31-33
3442 Wanfried/Werra • Tel. 05655/8051
Telex 993264 • Fax 05655/8622

Doppel-Duplex-Bremse

Ø 230 DM 469,-
Doppel-Simplex-
Bremse
Ø 180 DM 379,-
passende Felgen, Speichen
Tachoantrieb auch
Vorder- und Hinterräder
komplett.
Rötzeberg 61 • D-3057 Neustadt a. Rbge.
OT Schneeren • Telefon 05036/2458
FAX 05036/300

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

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



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

Thermokombi Moto-Dress
'Husky' (XL und L) neu, je
200,-DM, Tel.: 07042-25816

Touring Dress (Dane Outfit),
Goretex-Zweiteiler (lange
Jacke mit Latzhose, Größe 48,
Uni-Blau, herausnehmbares
warmes Futter, Jacke schließt
nach links (interessant f. Ge-
spannfahrer), 2 Jahre alt, NP
1100,-DM, jetzt 750,-DM;
Hans Hohmann, Telefon:
06201-57802

Verk. HG-Faust-Handschuhe
(Zeigefinger, lange Stulpe,
sehr warm, schwarz, Gr. XL,
unbenutzt) 60,-DM, Tel.: 040-
7213769

Verk. Lederschnürjeans f. Damen,
Gr. 42, neu, 150,-DM,
Tel.: 07042-25816

Verkaufe Lederjacke ('HG-
Chopper-Jacke', Gr. 52) 280,-
DM; HG-Wachshose
(schwarz) 80,-DM; Jethelm
(Bundeswehr, braun, groß)
10,-DM, Telefon: 040-
7213769

- BMW -

/5 b. /7 untere Gabelbrücke
umgearbeitet als obere Brücke,
top Fahrdyn., 200,-DM,
Tel.: 02236-44825

Antrieb 32/9 450,-DM, Zyl +
Kolben 900 ccm 380,-DM,
Zyl. + Kolben 750 ccm 100,-
DM, Alu-Blinker /5 60,-DM,
Hi-Radn /6 90,-DM, Vo-Radn
/6 120,-DM, Lufgehäuse 40,-
DM, Stator 180 W 100,-DM,

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

Ventild 20,-DM, Telefon:
09122-14673

Fallert-Drossel 20 kw für R 80
RT/GS/ST - Typ 247/E M.
ABE u. Anleitung - problem-
los - NP 430 / 250, Telefon:
0431-802583

Für R 80 Bj.82: Achsantrieb
37/11, 450,- DM; BK-Moto
V2A Auspuff kompl., 2 Inter-
ferenzrohre 750,- DM; Zylinder,
Kolben, Köpfe, 32er Bing,
Tel.: 0201-57594

R 100 RT, EZ 3/83, 50 tkm,
TÜV neu, 8900,-DM, R 60/7,
EZ 77, 75 tkm, opt. 90 S -
dayt.orange- TÜV 3/94, VB
4900,-DM, div. Boxerteile ab /
5, Tel.: 04642-69127

R 50 lackiert, Linie RT DM
750,-, Tel.: 02103-46204

R 50/60 Suche Zündspulen für
Magnetzündung, 24 l Tank
(auch schlecht) und beide
Chrombügel für US-Bank,
Tel. 0421/447865

R 51/2 Zyl. m. Köpfen 200,-
DM, NSU Max Kopf mit guter
Nocke u. Kipph. 350,-DM, R
25/2 Rad gut 100,-DM, 75/5
Rad gut hi. 150,-DM, NSU
Lima kompl. Anker FL, Tele-
fon: 0221-727838

R 51/3 Vollnabe (1954) sowie
R 69, beide DM 6000,-, Tel.:
0711-512473 nach 19 Uhr

R 51/3, suche original Bing-
Vergaser 1/22/42 (rechts),
Telefon: 04921-65925
(abends)

R 60/2 gesucht, Zustand egal,
gern Chopper, Unfall, zerlegt

BMW's R24-R27

S. Meyer, Bahnhofstr. 41,
6521 Hillesheim/Rheinhesen
Tel.: 0 67 33/81 95 oder 72 81
Fax: 0 67 33/81 34

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



• 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.

o. Teile o. Motor, Tel.: 04321-
41634

R 60/5 Motor ohne Ventildeckel
u. Lima zu verk. 800,-DM
VB, Standort MS, Tel.: 0421/
447865

R 60/5 Rahmen m. Brief, TÜV
94 + Kleinteile, 500,-DM;
Schorsch-Meier Tank, verzinkt,
lackiert, 0 km; R 60/5
Vorder + Hinterradfelgen,
Standrohre, Federn; R 51/3 +
R 67/2 Motorgehäuse, Kolben,
KW, Kupplung, Motorenteile,
Tel.: 04321-41634

R 60/5/6/7 Zylinder (Schliff
nötig) zu verkaufen oder zu
tauschen, Andy, 0421/447865

R 60/7, R6, R 61, R 50, R 60, R
69 S zu verk., Tel.: 05655-
8051 H

R 61 mit Beiwagen, unrestauriert
VB 5000,-DM, Tel.:
04791-3776

R 61: Suche Lampengehäuse
vorn und Tank (14 l), Telefon:
05381-2592

R 80 RS, Bj.90, 2. Scheibe,
Oelkühler, Griffheizung,
12000,-DM, Telefon: 0531-
696965

Suche Achsantrieb 9:32 für R
51/3, Telefon: 04743-4244

Suche dringend billigen Rahmen
f. R 75/6, Tel.: 07623-
63771

Suche f. meine Gläser-Verkleidung
Monza SL 5, Modell
SLP6A, Typ KBA 30010 ein
BMW-Motorrad R60/6 und
R75/6 oder R50/5, R60/5 oder

R75/5, bitte nur Kräder mit
gutem Motor, wenig km, gutem
Allgemeinzustand, Telefon:
05751-14520, Fuhrmann
ab 19 Uhr

Suche f. R 35: Tacho, Rück-
leuchte, Nummernschildhalter,
Rep-Handbuch, Telefon:
0911-262710

Suche für R 50/2 2 Radnaben
o. 2 Räder sowie Hinterradantrieb
6:26, Tel.: 06853-50920

Suche Heinrich-Verkleidung
und Beinschilder für 75/5 mit
Gutachten. Thomas, Telefon:
06872-7820 ab 19 Uhr

Suche Kotflügel vorn für R 68,
auch Tank, Tel.: 0711-512473
nach 19 Uhr

Suche Motor R 75/5, tausche
oder verkaufe Motor R 50/5,
37 tkm, 27 PS, Telefon: 030-
3964380

Suche R 25, Angebot bitte
schriftlich an B. Lich, Dürener
Str. 29, 5013 Elsdorf oder Telefon:
02271-63887 abends

Suche R 25, Rahmen, Kotfl.,
Räder, usw. ohne Motor und
Getriebe, Telefon: 05341-
43808

Teile f. R 90/6, Tank, 'S'-Cokpit,
Bank, Seitendeckel, suche
entspr. Teile f. RS, auch Voll-
verkleidung, Tel.: 05404-1295

Verk. 2 x Bing-Vergaser 1/24/
159 + 1/24/160 neu, VB 500,-
DM, Tel.: 04135-601

Verk. R 100 CS, EZ.81, 52
tkm, DM 7800,-, Telefon:
05381-46253

Verk. R 25/3, Bj. 54, neu auf-
gebaut, Motor generalüber-
holt, alle Lager neu etc, TÜV
8/93, VB 5200,-DM, Tel.:
05592-1872 nach 18 Uhr

Verk. R 90/6, 65'km, Scheibe,
Kofferträger, Nürnberggrün-
metall, VB 6200,-DM, M.
Oehler, Hindenburgstr. 17, W-
8540 Schwabach

- BSA -

A 10, Bj. 59, seit 4 Jahren ab-
gemeldet, guter Zustand, DM
5900,- Telefon: 02324-24254

A 65 in gutem Allgemeinzustand
gesucht, U. Toellner,
Tel.: 0511-7000477

B 44 VS, Victor Special, un-
rest. + 2. Masch., ohne Brief,
VB 3000,-DM, Telefon: 0711-
6402864

B 44, Suche Motor oder Teile,
Eugen, Tel.: 040-5237161

Suche 2-Zyl. BSA bis Bj.60,
komplett u. fahrbereit, Tele-
fon: 09365-5117

Suche Motor für A 65, auch
defekt oder nur Teile, einfach
alles anbieten, Tel.: 06502-
6878

- CONDOR -

Condor 250, gespanntauglich

zu verkaufen, Tel.: 05655-
8051 H

- DELLORTO -

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

- DKW -

DKW-Ersatzteile für RT 175
und RT 250/H - RT 250/S
sowie kompl. SB 200, Bj.1937
unrest, Tel.: 09467-314 nur
18-21.30 Uhr

Hummel Super, Bj.58, rot, re-
stauriert, plus 2 E-Motoren
und Kleinteile, VB 700,- DM,
Tel.: 06055-1302

NZ 350 (250) suche: Feder f.
Framo-Fahrersattel, Seiten-
ständer, Zündschalter (a.
Tank) auch defekt, Tacho,
Bremsankerplatte hinten,
Packtaschenhalter, W. Dick-
schas, Drosselweg 6, 2082

RT 250/H, Bj.54, 1. Hand, ori-
ginal, komplett, unrestauriert,
2300,-DM, Tel.: 040-7645584

SB 350, Bj. 1936, unrestauriert,
DM 2500,-, Tel.: 04162-
8769

Uetersen, Tel.: 04122-43354
ab 19 h

NZ 350, Bj.41, Stoye Vor-
krieg, unrest.,Tel.: 05222-
22865

RT 125 2H, suche Lampe, Ba-
teriekasten, Schutzbleche,
Naben, Kettenschutz, alles in
jedem Zustand, F. Weiß, Graf-
Otto-Str. 27, 3410 Northeim,
Telefon: 05551-7245

RT 125/2, Bj.54, 2. Hand,
TÜV neu, vollrestauriert, viele
ET, VB 1900,-, Tel.: 04221-
84595 18-20 Uhr

RT 175 S/VS Hinterradnabe
ges. und BMW R 26 Rahmen
für Trialumbau ges., Tel.:
08551-6444

DNEPR 11	- 10800,-DM
DNEPR 16	- 12500,-DM
DNEPR 16 mit BMW-MOTOR	- 17800,-DM
NEU DNEPR 11 mit BMW-MOTOR	- 15500,-DM
sofort lieferbar, sämtliche Ersatzteile + Zubehör auf Lager	
NEU Schwinge mit Scheibenbremse	- 2300,-DM
URAL Seitenwagen mit TÜV	- 2850,-DM
Alle Teile mit TÜV	

Ihr Partner in Deutschland Theo Däschlein

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

BSA Norton TRIUMPH

und alle anderen englischen Maschinen
Kostenlose Gebrauchtmachinesliste anfordern

Ersatzteile
Kundendienst
Zylinderschleiferei
Neu- und Gebrauchtmachines
An- und Verkauf
Fischerstraße 1 • 3211 Rheden
Tel. 05182/51831 • Fax 05182/1572

- DNEPR -

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

Mache Abgasgutachten MT 16 mit BMW 75/5-Motor, Interessenten zahlreich melden zwecks Kostenbeteiligung, Tel.: 0201-382834 abends

MT 12 Rahmen + Schwinge, Dämpfer, Gabelbrücken u. Seitenwagenrahmen mit dt. Brief, Bj. 83, 500,-DM, Tel.: 030-4533857

- DUCATI -

250 MK 3, Bj.68, 17 PS, 33000 km, SSI, sehr gepflegt, original in der Technik und im Lack (rot-silber), VB 4800,-, Telefon: 04221-84595

350 Scrambler, Bj.74, gepflegt, TÜV neu, Motor vor 3 tkm überholt Telefon: 02171-57705

Bajohr-Ducati 1000 SS, EZ 77 TÜV 8/94, 17 tkm, alles eingetr. 90 PS, Zustand 1, sehr selten, siehe Test Motorrad 4/79, VHB 19.800,-DM, Tel.:

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

WK-Verlag
Lagesche Str. 105, D-4902 Bad Salzufflen,
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 ständig aktuellen Antiquariatskatalog können Sie gegen 5,- DM inkl. Versandkosten anfordern. (Oder abonnieren!)
Fast alle gängigen Kfz-Bücher internationaler Verlage sind lagermäßig vorrätig und können in kürzester Zeit geliefert werden. Des weiteren finden Sie über 500 verschiedene historische Plakate und Plakatreproduktionen in unserem Sortiment. (Poster-katalog kostenlos)
Unser Gesamtkatalog ist für 5,- DM Schutzgebühr erhältlich. Für spezielle Anfragen stehen wir jederzeit telefonisch für Sie bereit. Wochentags: 9.00 - 20.00 Uhr, Samstag: 12.00 - 18.00 Uhr.

06351-42910 ab 17 Uhr o. Anrufbeant.

Cagiva Alazura 350, Gehäuse-schaden wg. Kettenriss, 2300,-DM, Tel.: 0211-285112

Ducati 250 Mark 3, Bj.68, 17/24 PS, 33 tkm, SSI, silber-rot-metellic, 1a Originalzustand, TÜV neu, VB 4000,-DM oder Tausch gegen Vorkriegs-Oldie, Tel.: 04221-84595

Lima + Regler 500 SL, DM 320,-, Telefon: 09122-14673

Verk. 500 ccm Pantah Teile, Telefon: 0441-382237

Verk. Pantah-Motor 500 ccm, 11 tkm gel. VB 2500,- DM; Rahmen mit Brief, 1500,- DM (neu lackiert), Tel.: 0511-1668400 bis 15 h, 483281 ab 19 h

- DÜRKOPP -

Ca. 10 kg Neuteile für Dürkopp Diana, Lenkkopflager, Getriebe, Ständerfedern u.v.m. Thomas Knaak, Telefon: 0421-71787

- EMW -

R 35/3 Teile gesucht, alles mal anbieten, Telefon: 09641-3322 abends

- EXPRESS -

Das I-Tüpfelchen fehlt bei meiner Express- Radex 255 noch: 1 Paar Kniekissen. Das Aufnahmeblech am Tank ist 200 x 85. Wer kann helfen? Bernd Lang, Tel.: 09181-6066

- GESPANN -

Jawa 350 mit Velorex, EZ 2/89, TÜV 3/93, 17 kw, 1600

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

km, rot, Zubehör, VB 3700,-DM, Tel.: 0911-472627 od. Tausch gegen KS 601

Jawa-Gespänn, Bj.87, 27 PS, TÜV neu, Reifen neu, rot, sehr gepflegt, 3300,-DM, Tel.: 06826-6473

M 72 Molotow, 750 ccm, 22 PS, Bj.52, guter Zustand, 3900,-DM, Tel.: 05476-1466

Suche MZ-Gespänn, möglichst alt und günstig, auch ohne TÜV, aber restaurierbar, evtl. Einzelmaschine u. -SW, A. Koltermann Telefon: 0251-786125 (Q)

- GILERA -

Strada 150, Bj.73, suche dringend Werkstattreparaturanleitung, M. Mielke, Feuerbachstr.3, 4047 Dormagen, Tel.: 02133-40821

Verk. diverse Gilera 150 ccm Strada Teile!! Motoren usw. Telefon: 0441-382237

Verk. Saturno 500, Sondermodell schwarz, EZ 91, 1600 km, VS, Telefon: 07131-32602

- GÖRICKE -

Göricke, Bj.59, 100 ccm, 1. Hand, orig. Brief, komplett, viele Neuteile, orig BA, unter Selbstkosten, Ralf Seubert, Langgasse 34, 8761 Mönchberg, Telefon: 09374-1362

- HARLEY-DAVIDSON -

Suche ETL, auch zum kopieren für XLH 883/1200 Bj. 90, Tel.: 05034-4258 Udo

WLA, Bj. 42, 750 ccm, 22 PS,

Original-Ersatzteile
weiterhin über den Fachhandel oder bei
Ersatzteildienst für Original Kreidler-Fahrzeuge
Martin-Luther-Straße 44 · 7140 Ludwigsburg · Telefon 07141/901551/52 · Fax 07141/902567

TÜV 5/94, 2-Pers.zul., Vo.rfn. 300x21', hochgel. Ausp., breiter Lenker, kl. Kennz., 5/92 wurde überh.: Getr. kompl, Einbau eines Rückwärtsganges, neue Lima, neues Vo.rad m. Rfn., Bremstrommel ausgedr. Backen m. Spezialbel. versehen, Hi.rfn. erneuert, 16.000,-DM, Tel.: 089-405001, Mo-Do 9-16 h

- HEINKEL -

Verk. Heinkel 103 AO, Bj.58, TÜV 94, echte 400 (!) km, guter techn. u. opt. Zustand, FP 3.800,-DM. Harm Funk, Niebuhrstr. 1, 2179 Neuhaus

- HERCULES -

Suche für Typ 313 mit 150 ccm Sachsmotor: Auspuffkrümmer mit Verschraubung, Tel.: 04671-3547

Suche K 125 BW Military mit Schwinge vorne oder Teile: Rücklicht, Kettenschutz, Benzinhahn und Tips, Infos jeder Art, Tel.: 089718520 öfter probieren

Teile f. Ultra 80, Verkleidung orig. f. SE Tank, V-Rad u. große Trommel, Speiche. alles neu, auch Tausch geg Kreidler Florett-Teile 50 ccm, Telefon: 07444-2975

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

- HILFSMOTOR -

Sammler zahlt Höchstpreis f. alle Hilfsmotoren 1920-53, z.B. Alba, Cockerell, DKW, Gnom, Lohmann, Rex, Lutz, Opel, NSU etc., Zustand egal, H. Nolte, Gartenstr. 19, W-2805 Stuhr 1, Telefon: 0421-804115



- HONDA -

CB 125 Twin, Bj.70, 15 PS, 23 tkm, sehr guter Originalzustand, mit Brief und vielen Neuteilen, VB 1650,-DM, Tel.: 04221-84595

CB 250 einmal komplett und einmal in Teilen (3/4) zu verkaufen, VB 550,-, Telefon: 07181-21637

CB 350 K4, Bj.74, 27 PS, teilerlegt, mit Brief und vielen Neuteilen, VB 420,-DM, Telefon: 04221-84595

CB 400 F, EZ 78, seit 86 abgemeldet, mit Konis, M-Lenker, 27 PS im Brief, ohne Tüte, Kette, Batt. TÜV, Preis VS oder Tausch gg. 2-Zyl. ähnlicher Zustand oder MZ ETZ 250, Thomas, Tel.: 0551-57928

CB 500 Four, div. Motorteile (Gehäuse, Kurbelwelle, etc.), CB 400 Four Rolling Chassis

mit Neu-Lack u. Brief zu verkaufen, Tel.: 02041-92793

CB 550 Four Vergaserbatterie 300,-DM, Zyl.-Kopf kompl. m. Nockenwelle, Kipphebeln, Ventilen 500,-DM, Tel.: 02872-7220 ab 19 Uhr

CB 750 Four, EZ 75, alles original an Bastler 2500,-, Tel.: 05128-5434

CL 450 K3 Scrambler, neuer Auspuff, zum restaurieren, VS, Telefon: 02324-24254

GB 500 Clubman, 6500,-DM, Telefon: 0531-696965

Sammlerstück CB 250 K2, 27/30 PS, Bj.72, 1. Hand, 11000 km, sehr guter Originalzustand, VB 2850,-DM; CB 125, 15 PS, Bj.70, 1. Hand, 23000 km, ovaler Tacho, sehr guter Originalzustand, VB 1700,-DM, Harro Lederkombi, dunkelblau, neuwertig, einteilig, kaum getragen, Größe 46/48,

175 cm, 280,-DM, Telefon: 04221-84595, 18-20 Uhr

SL 125 Scrambler, Bj.72, 4-Takt, 1 Zyl. original, DM 1500,-, Tel.: 05476-1466

Suche CB 72, Originalzustand, Angebot bitte schriftlich an B. Lich, Dürener Str. 29, 5013 Eldorf oder Telefon: 02271-63887 abends

Suche f. CB 400 F TÜV-taugl. Tüte, div. Handb., RA, ETL, Thomas, Telefon: 0551-57928

Suche Gabel für CB 750 K2, Bj.75, Telefon: 06150-2851

Suche Monkey, Telefon: 040-7213769

Teile für CB 750 F2 günstig zu verkaufen, VB, Tel.: 02676-1240 öfter versuchen

Verk. oder tausche 6 Auspuffrohre CB 750 K1. suche Tank CB 750 K1 ungespachtelt,

Optik egal und Schutzblech vorne für SS 50 Honda i. Chrom, Tel.: 02634-1272

Verk. XL 250 K2, EZ 76, 17 PS, 26 tkm, VB 1800,-DM, Telefon: 09122-14673

XL 185 S, suche Teile und jede Art von Literatur z.B. BA, Rep.Anl.,etc.,Telefon: 0228-649334

- HOREX -

Suche Hinterradkotflügel Regina 1 sowie Muster von Auspuffkrümmer Sport o. Hoch z. Nachbau, Kaution wird gestellt sowie Entlohnung. Tel.: 0711-512473 nach 19 Uhr

Suche Imperator-Getriebe oder Kupplungswelle und alle 450er Teile, K. Schmitz, Tel.: 089-778380 abends

- IFA -

BK 350-Explosionszeichnung

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

MOTORRADTECHNI-K

Krafträder
von Ing. Michael Heise

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

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

gen; Motor, Getriebe und Hinterradantrieb auf je einer Schul-Leinwand (Original Kundendienst-Lehrtafeln), je 96 x 64 cm, sehr rar, je DM 100,-, zusammen DM 250,-. Hohman, Telefon: 06201-57802

Verk. BK 350, Bj.56, fahrbereit für 2500,-DM, Tel.: 0541-84568

- JAWA -

175 ccm Bj.59, TÜV 2 Jahre, opt.3, 950,-DM und 175, Bj.74, TÜV 2 Jahre, opt. 2, 900,-DM, Telefon: 02151-733696 Di-Fr von 15-18.30 Uhr

Verk. Jawa 350, Bj.60 + 2x Jawa 175, alle mit Brief, z.T. fahrbereit, DM 1100,-, Tel.: 09467-314 abends

- KAWASAKI -

500 H1 DM 1800,-, 500 H1 Teilerträger DM 800,-, Telefon: 02324-24254

Auspuffanlage orig. von Z 1 Fuel Injektion, Hint. Schutzblech, Kettenschutz zu verkaufen, Tel.: 08021-8491 öfter prob., Schicht

- KREIDLER -

Achtung Kreidler Fans! Am 23. u. 24. Januar 93 findet bei

MAICOLETTERS

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

»Zweitaktfahrzeugmotoren«

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

uns ein Lagerverkaufstag von Ersatzteilen und kompletten Fahrzeugen statt. In beheizter Halle. Info: Fa. Klein, Tel.: 06333-5214, Fax 3973 H

Wer repariert Kreidler Florett RS, leichte Elektrik- u. Motorprobleme, möglichst Raum Bremen, Telefon: 04203-4796

- KTM -

Vollcross 125 ccm, läuft nicht - sonst ok für 1400,- DM zu verkaufen, Telefon: 07327-6491, FAX 6492

- LAVERDA -

Suche Laverda SF (SF1 bevorzugt) in gutem Zustand (max 3) zu vernünftigen Preis, Angebote an Werner Müller, Hauptstr. 28, O-9623 Langenbernsdorf

Technisch interessante Rarität: Laverda 250 2 T, Magnesium Teile, einstellbarer Gabelwinkel, Lederwerkzeugtasche auf Tank, guter Zustand, Vo-rad nicht orig. Deutscher Brief, EZ '76, mit Lit., VB 1850,-DM, Tel.: 0711-1685055, ab 20 Uhr 07145-6195

- LITERATUR -

Biete 12 Hefte GummikuH & Past Perfekt, der 3. Jahrgang (6/1991 bis 5/1992) 30,-DM + Porto, Tel.: 06171-57784

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

Das Motorrad Heft 1937 3/31/33/51, 1938 42 pro Heft DM 10,-, Fred Kiesewetter, Heppenheimer Str. 2, W-8526 Bubenreuth, Tel.: 09131-209771

Das Motorrad' 1960-80, komplett in Holzbox, guter Zustand, m 1200,-DM, Tel.: 04321-41634 (ca. 17.30)

Fast alle Testberichte seit 1960, pro Heft 5,-DM; Motorrad-Classic 1/87, 1,2,3/88, 2,3,5/89, 1,5/90, 6/91 je 7.50DM; RA f. BMW R 80, Yamaha RD 125, XS 500, XS 650, XJ 600, XJ 900, SR 500 und Morini 3 1/2 je 20,-DM, Telefon: 0241-507469

GummikuH & Past Perfect, der 3. Jahrgang von 6/91 bis 5/92 wie immer für 30,- DM abzugeben, Tel.: 06171-57784 abends (Porto geht extra)

Motorradedition 1 - 3, Motorradarchiv Band 1, gegen Gebot zu verkaufen, Telefon: 04743-4244

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

Motorradtouren '88 - '91 VB 80,- DM, Oldtimerpraxis '90 VB 25,- DM, Oldtimermagazin '91: 10,- DM, Markt '82 - '92 VB 350,- DM, suche Motorradkatalog '80 - '88, Tel.: 0511-6044236

Motorradzeitungen zu verkaufen: MO (1979-91) für 30,-DM; PS (74-91) für 100,-DM, diverse Kataloge und Bücher ebenfalls billig! Stephan, Telefon: 06407-1297

Z 1, Z 900, Z 1000
Motorräder, neue und gebrauchte Teile
Kostenlose Liste anfordern bei
ROLAND LENDEN
Prauheimer Landstraße 72
6000 Frankfurt 90 · Fax 0 69 / 76 31 55
Telefon 0 69 / 70 08 08 oder 76 66 31

NSU-Max orig. WHB, ETL für 50,-DM, 'Das Motorrad' 84 ohne H4 u. H20 f. 80,-DM u. 85 kompl. f. 90,-DM zu verk. Telefon: 0351-2371587 abends Siegfried

RA GS 400 20,- DM, SR 500 20,- DM, WHB Helix CN 250 80,- DM, M. Vandeyk, Bernauerstr. 115, W-1000 Berlin 27

Suche 'Das Motorrad' 1949, 1952, 1953, am besten ganze Jahrgänge, So-Do ab 18 Uhr Telefon: 05341-14639

Suche 'Motorrad-Katalog' 1970/71, 1987 und 'Motorrad-Revue' 1985/86, Telefon: 05341-14639 So-Do ab 18 Uhr

Suche alles über Motorräder mit angetriebenem Seitenwagenrad, T. Wienholz, Stadtgartenstr 48, 6700 Ludwigshafen 25

Suche alles über Velo-Solex: Prospekte, Unterlagen, usw., B. Muntinga, Zwaagweg 26, 9946RD Woldendorp (NL), Tel.: 003159621609

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

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

Suche für Roller Berlin BA, WHB, ETL, auch als Kopie, B. Graute, Druselstr. 184 A, 3500 Kassel, Tel.: 0561-315254

VA-Auspuffanlagen
für (fast) alle Europäer
z.B.: LAVERDA 1000 = 1150,-
MOTO MORINI 3 1/2 = 950,-
DUCATI DARMAH = 980,-
VA AUMANN
Telefon + Fax 04432-1610

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

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

Suche Prospekte u. Kataloge über Motorradbekleidung aus den fünfziger Jahren. Suche Literatur über Berlin-Roller, Telefon: 02152-517918 o. 02151-753758

Suche Unterlagen über Flinck und MWV Fahrradhilfsmotoren, B. Mundaiga, Zwaagweg 26, 9946RD Woldendorp (Niederlande)

Tausche 'Motorrad'-Kataloge (1:2,1:3) Biete '77,'78,'79; suche '80,'81,'82,'83,'84,'85,'87,'88. Verk. 'Markt' 82-92, VB 350,-DM, Michael, Tel.: 0511-6044236

Verk. 'Das Motorrad' 1958 bis heute (bis 1963 lückenhaft), 'PS' ab Erstausgabe, 'MO' ab 79, sowie div. 'Tourenfahrer', 'MRS', 'Motorrad Classic' usw. (auch einzeln!) Tausch gegen andere Motorradliteratur möglich!, Tel. 04222/8307

Verkaufe 'Das Motorrad' 1972-91 je Heft 2,-DM. Suche WHB, ETL, BA Kawa Z 1 und Prospekte Z 1, Z 900, Z 1000, Telefon: 02373-69626 ab 18 Uhr

Verkaufe: Das Motorrad 1971 - 1991, PS 1975 - 1991, MO 1979 - 1991, Tel.: 05121-57128

Motorrad Welling
Reparatur von BMW, HONDA, MOTO-GUZZI
MZ-Vertragshändler
BMW-Gebrauchteile, 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

- MAICO -

M 250 B, suche Packtasche - Welcher M 250 B-Besitzer in o. um Bremen hat Lust, mit mir Erfahrungen auszutauschen? Telefon: 0421-400249

- MATCHLESS -

Matchless 500, Bj.55, fahrbereit, guter Zustand zu verkaufen, Tel.: 05655-8051 H

- MOPED -

Sammler sucht: Mini-Klappmoped, DKW City Shopper o. ähnliche, Suzuki RY 90, Honda Dax/Monkey, Yamaha 50 auch defekt, Mini Roller, kein Unfall oder Schrott, Heinz Fischer, Von Huttenstr. 29, 2000 Hamburg 50

- MOTO GUZZI -

Nuovo Falcone, Bj.74, Motor v. Rest. kompl. überholt, technisch verbessert u. optisch verschönert. Div. Teile neu verchromt bzw. poliert. Tank neu (!), Lack neu, Auspuff neu. Incl. orig. Koffer für DM 8700,- VHB v. privat zu verk., Telefon: 04351-81740

Nuovo Falcone-Gespann rot, 20 Monate TÜV 7500,- od. Tausch gegen Vorkriegs-BMW, am liebsten WH-Krad, Wertausgleich, Tel.: 0421-4986270

Originalverkleidung f. 850 Le Mans II best. aus: Scheibe, Scheinwerfer, Ober- und Seitenteile, Halterungen in rot-schwarz, VB 380,-DM, Tel.: 02161-87829 ab 19 Uhr

TS-Motor gesucht, biete für T3 Cal. Kofferhalter und 1 Koffer, Tel.: 089-6731703

Verk. V 35 Unfall Kompl. oder i.T. + div. 1000 SP Teile! Telefon: 0441-382237

Verk. Vollverkleidung DMB 6 und Originalverkl. für LM III, orig. Sitzpolster, Telefon: 09732-1881

- MOTO MORINI -

Verkaufe Moto Morini 3 1/2 S, Bj.1977, 45.000 km, 3700,-DM, Tel.: 0441-504306

- 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 Allen meinen Kunden und MZ-Fahrern wünsche ich ein frohes Weihnachtsfest und ein gesundes neues Jahr!

Auspufftüten TS 250, 2 Stck, Seitenwagen, alte Form, neu aufgebaut, 0 km, viele Neuteile, Neulack schwarz, ET, 1200,-DM, Tel.: 04321-41634

BK 350 suche Teile wie Bremsstrommelabdeckung, Rücklicht, Sattelfeder und mehr. Tel.: 06394-1620

ES 150/1 mit TÜV 1000,-DM; ES 250/2 Gespann Zustand 5, Beiwagen 3, 600,-DM, Thomas Lüchern, An der Wuhlheide 131 B, O-1160 Berlin

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

ES 175, 2 x TS 150, günstig, Tel.: 0551-486792

ETZ 250, 10 tkm, TÜV 2 J. VHB 1500,-DM, suche neue Abdeckplane für Lasten-SW, Tel.: 05271-34957

ETZ 250/A, NVA, EZ 4/92, vor EZ in Vertragswerkstatt generalüberholt und verbessert, 2 Koffer 32 l und weitere Extras, 3000,- evtl. MZ-Werkzeug Barbour Helm, Telefon: 06508-440

ETZ-Gespann, sehr gepflegt, besser als neu, 3900,-DM, Telefon: 0531-696965

ETZ-Neuteile; spez. VOPO u. Armee. Liste gegen Porto; Beinschützer 60,-, Rahmen 200,-, A-Packtasche 80,- Kupplung kompl. 70,- u.v.m. Lüchem, A.d.Wuhlheide 131 B, O-1160 Berlin

 **Spezialzubehörkatalog**
Neugespanne 5 DM Schein oder Münze
Gespannservice • Tauschteile
Blitzversand aller Teile,
auch für alte Modelle **NEU**
• Vollverkleidung
• Einzelsitze
• Lederkoffer
• Klapprasten
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 63 46 und 02133/61998

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

Neuteile (ETZ Motor, Bremsen, Einzelsitze, Tank, Räder, Beiwagenteile, Ritzel, Lenkungsdämpfer, usw., alles zum Händlereinkaufspreis, Telefon: 0531-696965

Original Polizei ETZ 250 mit TÜV + ETZ 250 Gespann LastenSW, viele Neuteile, Ente, Tel.: 05331-32040

Polizei Fiberglas-Koffer incl. Halter 80,-DM; Militärpacktaschen m. H. 90,-DM; Auspuff mattchrom hoch 100,-DM;

Liste anfordern gegen Rückporto 1,50 in Marken; Thomas Lüchern, An der Wuhlheide 131 B, O-1160 Berlin

Sonderheft 'MZ'! 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, FAX 0421/504448 oder per Post: GK-Verlag, Am Deich 57, 2800 Bremen 1

Custom Cars & Bikes GmbH

Oberflächentechnik & Restauration
Benzstraße 19 · 6110 Dieburg · Tel. 0 60 71/54 99 · Fax 8 11 87
Postanschrift: 6115 Münster · Postfach 11 53

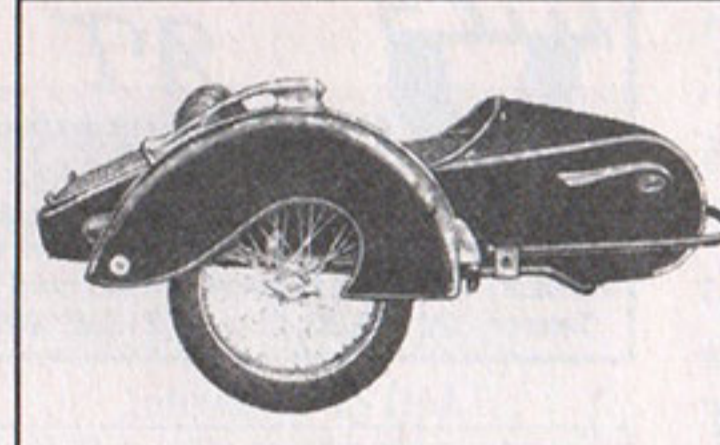
- Polieren & Verchromen
- Motor Klassik Test 8/88 "sehr empfehlenswert"
- Strahlarbeiten mit Walnuß, Glas, Korund, Stahl usw.
- Spritzverzinken/Flammspritzen
- Kunststoffbeschichten
- Diverse Oberflächenbearbeitungen
- Ausbeul- u. Schweißarbeiten
- Karosseriebearbeitung
- Transportservice

Winterzeit ist Schrauberzeit!

In Fragen Oberflächenbehandlung bei Ihrer Restaurierung sind wir gerne Ansprechpartner.

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

Suche alten SW-Kotflügel mit Blinker und Leuchten, nur guter Zustand, sowie original Seitenträger, Michael Obermüller Tel.: 0033-1-45730056, F-94400 Vitry

Suche ES 250/2 gut, TS 250 sehr gut, auch ohne Papiere! Thomas Lüchem, An der Wuhlheide 131 B, O-1160 Berlin

Suche Gabelstabi für TS/1 Gabel, Vergaser 26 N 1-3 und Vergaser 30 N 2 letzte Ausführung, Tel.: 0471-65127

Suche MZ (250er), so um DM 500,-, gerne auch aus den neuen Bundesländern (kein Schrott!) A. Müller, Am Gänsebrunn 15, W-7305 Altbach, Tel.: 07153-24344 ab 18 Uhr

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

Suche Tachowelle für ES 250, Tel.: 0201-223387 bis 18.30, Uli verl.

Suche TS/1-Motor oder komplette Maschine zum Ausschlichten, Telefon: 04221-84595

Verk. ETZ 251, Bj.91, 5500 km, TS-Tank, vorn 90/90, 1,85' nachgerüstet, VB 2000,-DM; Alu-Tank für Yamaha RD bis 75, SuW Luftfederbei-

ne neu, univers. Ausp. 1,5', Tel.: 02842-60058

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

Verk. MZ RT 125 mit DDR-Pap. Bj.55, Motor läuft, zum restaurieren für 600,-DM, Tel.: 0541-84568

Verkaufe MZ ETZ 150, Bj. 1989, 9.000 km, TÜV 2 Jahre, TOP-Zustand, 1.000 DM. Tel.: 0421/4986441

Verkaufe und versende Kopien von MZ BA, ETL, WHB. Fast alle Modelle außer BK. Tel.: 0421/447865, 9 bis 17 Uhr

Viele Neuteile. Liste gegen Briefmarken. VoPo-Packtaschen mit Halter pro 60,-DM, A.-Ledertasche m. H. 60,-DM, A.-Auspuff komplett 70,-DM, Tank 60,-DM, Kuppl. kompl. 60,-, ES-Embleme 20,- Suche Tacho ES, sehr gute TS 250/1 a.o.Pap, Thomas Lüchem, An der Wuhlheide 131B, O-1160 Berlin

- NORTON -

750 Comando Combat, teilst., ohne TÜV, Preis VS, Telefon: 0711-6402864

- NSU -

Lux-Motor, Vorder- u. Hinter-

Motorräder aus Zschopau GUMMIKUH Sonderheft MZ-EXTRA

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

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

rad, VS, Tel.: 034204-2192

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

Quick 100 ccm, Bj.39, zum Ausschlichten als Teileträger oder zum aufbauen 300,-DM, Telefon: 06782-2654

Suche 500er Consul-Motor, Telefon: 07121-36080

Suche Bestandteile zu NSU-Fox 98 ccm 4 Takt: Bremsbakken, Fußbremshebel, Kettenschutz, Schalthebel, Kicker, Ernst Lüthi, 3516 Aeschlen, Tel.: 0317711007 Schweiz, fax: 0317712341

Suche Super-Max ohne Motor, guter Zustand, Tel.: 06531-3550, 5551 Longkamp

Zweitakt-Fox, Bj.52, kompl. guter Zustand, 2100,-DM, Tel.: 02248-1489 Kalle

- OSSA -

Ossa Dessert Moto-Cross, Bj.80, 250ccm, KW 12 oder 39 PS mit Straßenzulassung, VB 1250,-DM, Tel.: 02861-66842

- OSTWESTFALEN PRIVAT -

Total netter Motorradfahrer sucht Freund...Netter Motorradfahrer 34/XJ 900 sucht gleichgesinnte...suche Motorradfahrer für Landhaus... Tja, und alle in Bielefeld abgestempelt, so ein Zufall aber auch, und damit auch alles seine Richtigkeit hat, wird ab sofort für so etwas eine Chiffre-Gebühr von 5,- DM erhoben. Sonst wendet euch an 'Kontakte'! Udo

SUZUKI
Ihr PARTNER in allen Motorradfragen

- VERKAUF
- ERSATZTEILE
- SERVICE
- REPARATUREN

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

- REH -

Reh-Motorrad gesucht, möglichst mit 250 ccm ILO-Twin-Motor und Reh-Besitzer. Telefon: 04162-8769

- RICKMAN -

Rickman CR 900, Kawa, 2. Hand, seltener Originalzustand, 22000 km, sehr gepflegt, DM 10900,-DM, Inzahlungsm. möglich, Telefon: 05128-5434

- RIXE -

Moped 'Export De Luxe', Bj.58, 50 ccm, 1,25 PS, gesandstrahlt u. grundiert, Räder neu eingespeicht, neue Weißwandreifen + Satteldecke, VHS 350,-DM, Tel.: 06341-51143, Nr. hinterlegen, Marc verlangen

- ROLLER -

Suche für Roller Berlin BA, WHB, ETL, auch als Kopie, B. Graute, Druseltalstr. 184, 3500 Kassel, Tel.: 0561-315254

Verk. Vorder- u. Hinterrad kompl. von Motorroller Strolch (16'), DM 100,-, Thomas Rongen, Telefon: 07471-73115 abends

- SEITENWAGEN -

BMW S 350 (Steib-Nachbau) 850,-DM, Telefon: 02153-71782 nach 20 Uhr

Stoye/Simson (der mit der etwa 10 cm breiten Aluleiste vorne) Teile gesucht, auch Windschild usw., alles mal anbieten, Telefon: 09641-3322 abends

GT 125-750
Limas + Rotoren mit 1 Jahr Garantie Kurbelwellen + Zylinder im Tausch Gebrauch- u. Neuteile. Superpreise Komplettmotorräder zum Aufbauen
Kostenlose Liste anfordern bei:
PRM Motorrecycling, Hauptstraße 17
7523 Graben-Neudorf 1
Tel.: 072 55/86 64, Fax: 072 55/2394

Ural-SW gebremst, komplett neuwertig DM 1200,-, außerdem noch div. Ersatzteile für Ural und Dnepr, Telefon: 04746-1767 bis 22 Uhr

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

Verk. S 350, absolut original, Bj.51, Rahmen Kunststoffbeschichtet, Boot Erstlack! Teuer! Tel.: 05405-3382, in Paderborn - Teilemarkt zu besichtigen

Service, Restaurierung und Neuaufbau-Wuchten von Kurbelwellen-Ersatzteile und Ausstauschmotore mit Garantie

JÖRG WINKELMANN
TRIUMPH TWINS
BIS BAUJAHR 1983

Am Mühlberg 95
27 40 Barchel
Bremervörde
Telefon 04766 762

BRITISH BIKES WEIGELT
6000 FRANKFURT 50 · Nassauer Str. 14
BSA · NORTON · TRIUMPH

Twinteile-Expressversand
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

MOTALIA

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

MOTALIA im Abonnement GP

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

Name:
Straße:
PLZ, Ort:
Datum + Unterschrift:.....

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

Verk. Velorex-Fahrgestell, ideal um Steib-Boot zu montieren, 500,-DM, Achim Zielbach, Tel.: 02833-3456

komplett, Tel.: 05121-31340 ab 17 h, Thomas

- SOLEX -

Solex Bj.59, guter Zustand, neue Bereifung, 650,-DM 3 x Solex Flash Bj.70 mit Kardan und Scheibenbremse, z.T. demontiert, 550,-DM oder alle zusammen 1000,-DM, Telefon: 02151-733696 Di-FR von 15-18.30 Uhr

- SOLO -

Solo-Elektro-Mofa, Bj. ca. 73, gut erhalten, Tel.: 07131-68614

- SONSTIGES -

Anhänger MOTORKULI, Bj.76 in sehr gutem Orig-Zustand, DM 850,-, Tel.: 06826-6473

Ardie NE 125, NSU OSL-Motor 350 Haarnadel, NSU Konsul-Teile, Illichmann Tele+Hirafe, Tigergabel; Suche Schüttoff-K-Teile, Teile von OK Supreme Bj.34, Telefon: 0561-65547

Brennabor-Motorrad, 98-Motorfahrr., div. Unterlagen gesucht; Bruse, Bandwirkerstr. 6, O-3029 Magdeburg

Hercules BW-Teile: Motor komplett, Räder, Reifen, Kuppl. kompl. neu, viele Kleinteile, alles zusammen FP 250,-, Ralf Seubert, Langgasse 34, 8761 Mönchberg, Telefon: 09374-1362

Modellbausatz BMW R 75/5 gesucht, möglichst noch nicht

zusammengebaut, aber bitte keine Fantasiepreise, Tel.: 09641-3322 abends, Peter verlangen (Bierkasse dankt!)

NSU-Consul 500, Ardie NE 125, 350er NSU-Haarn., D-Rad R10-Motor, R 11-Rahmen, Consulteile, Tigergabel! Suche Schüttoff-Teile vom K-Modell 500, Tel.: 0561-65547 ab 22.00

Suche deutsche Mopeds, Mopeds bis Bj. 80, wie NSU, Herkules, DKW, Kreidler, Zündapp usw. Auch Motorräder b. Preis 950,-DM, Telefon: 06527-8095

Suche elektronische Zündung für Laverda 750 und Yamaha XS 650 sowie Rastenanlage für Laverda 750, Telefon: 09729-1630 ab 19 Uhr

Suche für 98er Meister Ketten-schutz, Lampenhalter, Werkzeugdose, Unterlagen, Foto, Telefon: 04662-3294



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

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

Motorrad-Bücher WK-Verlag Lagesche Straße 105 4902 Bad Salzungen 1

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

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

Davida-Helme, Mietwerkstatt Motorrad-Lust Vogelsanger Straße 200 5000 Köln 30

Buch & Modell im Auto- und Technikmuseum 6920 Sinsheim

Bücherstube Lehrte Itener Straße 28 3160 Lehrte

Motoren - Getriebe - Lager Gereon Höntgesberg Altennümbrecht 51 5223 Nümbrecht

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

British Bikes GLM-Motorräder Fischerstraße 1 3211 Rheden

BMW-Vertragshändler Schmitz Obergraben Hämmer 2 5272 Wipperfurth

Deutsches Zweiradmuseum Deutschordensschloß 7107 Neckarsulm

BMW-Vertragshändler Fa. Labitzke Kirchhofstr. 20 4010 Hilden

Adler-Museum & Antiquitäten Strohmenger Kölner Straße 150 5354 Weilerswist

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

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

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

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

BMW-Vertragshändler Fallert GmbH & Co Fautenbacher Straße 15 7590 Achern

British Bikes Brando's Mittelweg 2 2072 Bargteheide

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

Bikertreff *EIFEL* Zur alten Schmiede B257 5568 Daun-Pützborn

MZ und Gespannbau Peter Stern Bahnhofstraße 3 8442 Geiselhöring

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

Alte Motorräder und Teile Firma Buntspecht Bentheimerstraße 365 4460 Nordhorn

MZ-Spezialservice Firma Wildschrei Hauptstraße 26 5593 Brieden

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

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

Produktion von DUO & Schwalbe Ölfleck Osnabrücker Straße 225 4515 Bad Essen

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

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

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

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

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

Dnepr-Importeur Firma Theo Däschlein Ansbacher Straße 57 8809 Bechhofen

BMW-Vertragshändler T. Kramer Bahnhofstraße 22 2915 Stüdklingen

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

Veteranen-Ersatzteile Heumann Fuchsberg 3-5 6110 Dieburg

MZ-Vertrieb Deutschland Chemnitzer Str. 42 O-9363 Gornau

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

Kiosk Uwe Bollwig Leuningser Straße 1 4703 Bönen

NSU Teile Peter Motzke Jacobusstr. 30 6405 Bückenberg/Fulda

Motorradmuseum Augustusburg Schloß Augustusburg O-9382 Augustusburg

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

BMW-Vertragshändler Fa. Ball Weinstraße 67 6748 Bad Bergzabern



...und es werden täglich mehr.

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 02266/44267

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.



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.

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

NEU!

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.

Suche Hochrad oder Fahrrad aus der Zeit 1880-1920, z.B. Adler, Brennabor, Dürrkopp, Opel etc, Zustand egal, H. Nolte, Gartenstr. 19, W-2805 Stuhr 1, Telefon: 0421-804115

Suche Hoffmann-Boxer-Motor ab Nr. 93..., Evtl. nur Gehäuse; ferner Ariel-Single-Teile sowie M 72 zum Schlachten. Biete div. Matchless-Teile 350/500, Tel.: 0541-126969

Suche Kontakt zu UT-Motorradfreunden, Tel.: 07940-51438 ab 17 Uhr

Suche Mot.-Hebebühne, Kompressor (220V) und (kleine) Drehbank, K. Schmitz, Tel.: 089-778380 abends

Suche Motorrad-Modellbau-

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

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

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

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

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

sätze ungebastelt, preiswert
Telefon: 0241-507769

Suche SB 35 Fahrgest, gebe ab
Prosp Literat Fahrrad Adler
1899 evt Puch 125 SL, suche
Stoye-SW, Tel.: 07522-3273

Suche Tourenscheibe univer-
sell passend sowie Gegenspre-
chanlage, Tel.: 07181-21637

Suche Yamaha RD 400 gebr.
Zylinder, DKW RT 175 S u.
VS in fahrber. restaurationsfä-
higem Zust., BSA A 65-Motor
gebr. oder nur Teile, Tel.:
06502-6878

Tausche oder verkaufe: Mo-
torrad-Archiv 5 Alben fast
komplett m. Abo-Wert:
1200,-DM VHS.-Angeb. Mo-
torrad-Classic ab 1/87 - 4/91,
Miniroller/Moped o. Oldy a.
defekt, Heinz Fischer,
v.Huttenstr.29, 2000 Ham-
burg 50

Verk F&S Nachkriegssaxo-
nette (Schnittmotor) Innenteile
können auch verwendet
werden, VB 120,-DM; verk.
F&S GS 125 (Hercules)-Ge-
häuse mit Kurbelwelle, Pleuel
und Getriebe (5-G) ohne Zyl.
u. rechten Seitendeckel, VB
90,-DM, Bj.76, Tel.: 0911-
615875

Verk. 2 x Falk-Koffer (20 Li-
ter, 1 Deckel fehlt) 20,-DM;
Krauser-S-Set (Kofferhalter
ohne Gepäckbrücke, ohne
Anbausatz, Alu) 30,-DM, Te-
lefon: 040-7213769

Verk. Hosketank RS3 381.
Kinderkombi Gr. 36 165 cm,
Tel.: 04921-56568

Verkaufe S 500-Boot, stark re-
staurierungsbedürftig. K.
Schmitz, Tel.: 089-778380
abends

DR 400 an Bastler, Bj. 11/80,

Motor ok, Reifen neu, VB
900,-DM oder Tausch gegen
guten Max-Motor, Telefon:
02361-655830

GT 500 Teile: Zylinder mit
Köpfen, neue Pleule, sowie
div. Kleinteile, alles zusam-
men 250,- DM, Tel.: 030-
4138823

RE 5 u. div. Unterlagen, auch f.
Norton Comm. Wankel ges.,
evtl. gebr. Norton; V. Bruse,
Bandwirkerstr. 6, O-3029
Magdeburg

RV 90, Bj.76, 18000 km, neue
Reifen, prima Zustand, FP
1890,-DM, Telefon: 05341-
43808 ab 20 Uhr

Su. von Wasserbüffel Blin-
ker,-Gläser, Sitzbank, Tacho,
flachen Lenker, Griff z. Auf-
bocken; V. Bruse, Bandwir-
kerstr.6, O-3029 Magdeburg

Tank f. GT 250, Farbe Gold,
80,-DM, Telefon: 04135-601

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

B 200 LF, Bj.36, suche Rück-
licht, Batteriedeckel, Ketten-
spannschraube mit Mutter,
Luftpumpenhalter, evtl. Werk-
zeugbehälter, Kniekissen, A.
Kühn, Telefon: 06198-33786

B 204/254/350 suche Gepäc-
kträger, Hinterradständer, Hin-
terradschutzblech (fest.Teil),
W. Dickschas, Drosselweg 6,
2082 Uetersen, Tel.: 04122-
43354 ab 19 Uhr

Suche WHB, BA, Prospekte,

auch zum Kopieren für T 120
R, Bj. 70, Tel.: 05034-4258
Udo

TR 6 Starr, Bj. 72, läuft gut, 80
% TÜV-fertig, Blancobrief,
kann man nicht beschreiben,
ansetzen lohnt. Teile dabei,
VB, 0211-248635 ab 21 h,
Tagsüber 02051250412

Triumph ab Bj. 71 in gutem
Zustand gesucht, U. Toellner,
Tel.: 0511-7000477

M 72 gesucht, Telefon: 02232-
24379

Nockenwelle & Stößel ge-
sucht, Tel.: 02041-92793

Ural-Getriebe, nagelneu,
LiMa Ural/Dnepr zu verkauf-
en, Tel.: 02041-92793

Verkaufe neues Ural-Seiten-
wagenrad 19' mit Reifen, DM
250,-, Telefon: 09141-1601

Suche Auspuff für UT KTN
125, Tel.: 07940-51438 ab 17
Uhr

Neu- und Gebrauchtteile, fast
alles am Lager + gebr. Maschi-
nen! Telefon: 0511-405405
12-13 o. 17-18 Uhr

Verk. Velo-Solex 5000 rot-
weiß kompl. ohne Betriebser-
laubnis VHB 400,-DM, Frank
Weiß, Graf-Otto-Str. 27, 3410
Northeim

Verk. 34er Dellorto Vergaser
130,-DM, 40er Weber Dop-
pelvegaser 170,-DM, Tele-
fon: 04764-588 ab 18 Uhr

150\GS 3, EZ 61 mit Brief und
Original Bedienungsanleitung

für DM 1600,- zu verkaufen,
Telefon: 07327-6491, Fax
6492

Verk. 2 kompl. Räder von
Hoffmann-Vespa, Bj.53 zus.
80,-DM, Thomas Rongen,
Telefon: 07471-71132 o.
73115 abends

Vespa 50 N Spezial Mod. 1964
Serie Limitata fabrikneu mit
deutschen Papieren, Telefon:
07131-68614

Vespa-Roller Bj. 1950 - 78 ge-
sucht + Lambretta, Tel.:
05655-8051 H

Verk. Orig. Egli-Vincent Vor-
derrad, orig. Bug f. BMW-
Kneeler 50/60er Jahre, orig.
Rennverkleidung 600 SS
Dominator + Magnesium-
Räder von Rennern günstig
VB, Telefon: 0221-727838 bis
24 Uhr

Für Liebhaber, RD 250, EZ 75,
orig. Lack, zus. 350er Motor,
beide Motoren überholt (ca.

1000 + 2000 km)+ einige Teile
2800,-DM, Tel.: 05250-50122

RD 125, Bj. 75, suche brauch-
baren Gepäckträger und Repa-
raturhandbuch, Tel. 0421/
4919049

Sitzbank f. XS 650, defekt,
30,-DM, Telefon: 04135-601

SR 500, Bj.86, TÜV neu, Rei-
fen, Kettensatz, Speichen hin-
ten neu, Gepäckträger, Konis,
VB 3000,-DM, Telefon:
04144-7364 Mirco

Suche für XS 650 Giuliani
Sitzbank (Höcker), Telefon:
069-895229

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

Suche Staubschutzkettenka-
sten und Sitzbank für SR 500,
verk. Gußräder f. SR 500, Te-
lefon: 040-7213769

Suche TX 750 Lackteile neu-
wertig u. Auspuff, Tel.: 0201-
668803

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

XJ 650, Bj.82, TÜV 5.94, orig.
Zustand oder Tausch gegen
XS 650 auch defekt oder Un-
fall, oder def. Ducati-Einzy-
linder, Motor, Teile, Telefon:
09622-2528 o. 4433

XS 400, Bj. 78, TÜV 9/94, 30
tkm, Sitzbank, Batt., Brems-
beläge, Reifen neu, sehr guter
Zustand, rot, Gepäckträger,
VB 2000,-DM, Tel.: 06055-
1302

XS 650 Reifen Conti TK 22/44
neu 150,-DM, Sitzbank orig.,
Guilari je 150,-DM, div Klein-
teile, Telefon: 0431-697415

XS 650, Bj.80, Teildemon-
tiert, kein TÜV, 50 PS, neue
Kurbelwelle, Ölkühlervorbe-
reitung, div. Mängel, FP 2500,
Rolf Gerdes, Aachen, Telefon:
0241-601299

XS 750, Bj. 79, guter Zustand,
außer Sitzbank original, XS
750, Bj. 77, total renoviert,
schwarz-silber, Originalzu-
stand, günstig, Tel.: CH 031—
8791580

Bella 200 Roller, Bj.54, 1.
Serie, Telegabel, Kennzei-
chen-Rücklichtträger mit
Stoßstange, bis auf Tacho und
Trittbretter komplett, VB
850,-DM o. Tausch gegen
Oldtimer, Telefon: 04221-
84595

Bella 200, Bj. 54, 1. Serie,
komplett bis auf Trittbretter,

stillgelegt seit 15 Jahren, VB
650,-DM, Tel.: 04221-84595

Bergmeister, Combi, Combi-
nette, günstig, Tel.: 0551-
486792

DS 350 gesucht, auch in Teilen
sowie Erfahrung und Ge-
schichten, Bilder, WHB,
Sporterfolge, etc., Tel.:
05137-73825

KS 125 Sport, EZ 74, TÜV 11/
94, neu bereift, neue Batterie,
Zündung defekt, Preis VB,
Tel.: 09732-1881

KS 175, Bj.78, 12000 km,
TÜV 7/94, gepfl. Originalzu-
stand VB 1600,-DM, Telefon:
02234-58738

KS 601 SP, Bj.56/94 rest. zu
verk./tauschen (K 800 oder KS
750 unrest.) ,Tel.: 05222-
22865

KS 601, Bj. 54 TÜV neu mit
TR 500, 16000,-DM, Telefon:
0771-6716 ab 17 Uhr

Verk. Bella 200, Bj.54, Ein-
zelsitze, schlechter Zustand,
95% komplett, oder Tausch
gegen MZ TS 250, Telefon:
04221-84595

Verk. Elastik 200, Bj.54, re-
staurationsbedürftig aber
komplett, incl. Literatur, VHB
600,-DM, Tel.: 05741-61654

Su. unrest. u. kompl. BK 350,
EMW 35, DKW SB/NZ 350 o.
500er, o. ä., sowie 'Das Motor-
rad', Ausgaben d. 30-50er
Jahre, mgl. jew. kompl. Jahr-

- URAL -

- VINCENT -

- YAMAHA -

- TEILE -

- UT -

- VELO-SOLEX -

- TRIUMPH (D) -

- STEIB -

- VERGASER -

- SUZUKI -

- TRIUMPH (GB) -

- VESPA -

**Markenreifen zu
TOP PREISEN**

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

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

S. Meyer

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

Zündapp

-Motoreninstandsetzung
-Getriebereparaturen
aller Typen
(auch Vorkriegsmodelle)
-Problemlösungen bei
Dichtungen u. Lagerungen
Gereon Höntgesberg
»Meisterbetrieb«
W-5223 Nümbrecht
Tel. 02293/7844

**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

**SCREW-
CONNECTION**

Edelstahlschrauben+Zubehör
Gewindeservice+Normteile
Preisinfo kostenlos!

UWE FRIEDRICH

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

MOTORSCHADEN???

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

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

gänge. Harm Funk, Nie-
buhrstr.1, 2179 Neuhaus.

DAVIDA



DAVIDA CLASSIC Jet
DAVIDA Classic Jet (mit ECE 2203) im Stil der 60er Jahre. Fiberglasschale, Lederfutter, Brillenhalter, XS, S, M, L, XL.

DAVIDA CLASSIC HALBSCHALE
im traditionellen, klassischen Stil. Lederausstattung mit Fiberglasschale vernäht, S, M, L

IMPORT und VERTRIEB:
5000 Köln 30
☎ 02 21 / 54 58 95
FAX: 02 21 / 54 26 35

Motorrad Lust
2316 Probstelerhagen
☎ 0 43 48 / 75 81
FAX: 0 43 48 / 92 65

Austria: FIMOTO • A-1040 Wien • Weyringer Gasse 28-30 • Tel. 02 22 / 5 05 72 52
Fax 02 22 / 5 05 94 56
Switzerland: H.HASSIG MOTORRAD
Degerheimer Str. 12 • CH-9230 Flanil
Tel. 071 83 47 57 • Fax 071 83 47 62
Manufacturers
England: DAVIDA (U.K.) LTD. Millhouse
Holt Ave., GB-Moretton, Merceyside
Tel. 05 16 78 46 56 • Fax 05 16 77 53 98

Bimota KB 1, 79, TÜV 7/92, Wiseco, 1088ccm, Yoshimura, Smoth-Bore, Andrews, gro. Ventile, Hänsele, PVM + original, Krüber, jede Menge Teile + Spezialwerkzeug, 11000,-DM, Bernd Thomat, Maulbeerweg 3, 6457 Maintal 3

MZ, suche für alten Super-Elastic-SW Lampe komplett vorn, Tel.: 0711-317836

Herkules Mofa Prima 4, Bj.

TANK

Tank-Innensiegel DM 82,-
Tank-Entroster DM 26,-
Entfetter DM 20,-

Mehrfachanwendung!
Entroster + Entfetter für alle Stahlteile geeignet.

Technik

8720 SCHWEINFURT, Kreuzstraße 6
Tel. 09721-41455 - Fax 09721-43952

79, neu bereift, läuft prima, VB 450,-DM, Tel.: 04434-376

BMW-Kurbelgehäuse R 75/5, 50,-DM, 1 Paar Zyl. m. Kolben R 75/5, 150,-DM; MZ ES 250/2 kompl. ohne Batt. u. ohne TÜV, 300,-DM S. Paesler Bornholmer Str. 93, 1071 Berlin

Gilera Strada 150 cc, 4-Takt, Bj. 74, 10 kw, § 6/94, wenig km, 12 V, keine Schönheit, techn. ok, 2000,-DM, Jörg Niemeyer, Hertelstr. 1, 1000 Berlin 41, Tel.: 030-8210951

Suche Kawasaki-Lit., wie Rep-Anl., Tests, usw. für KE 175 Bj.80 und MZ RT 125, Tel.: 02331-182253, O. Schulte, Goethestr. 22, 5800 Hagen

Tausche MZ TS + TS/1-Teile (Motoren + Elektrik) gegen ETZ 250/300 Teile (Mot., Elektr.), Tel.: 05121-57128 P.S.

BMW K100 RS, 3.88, Zusatzins., Sebering, Motorspoiler, Gepäckbrücke, silber, § 4/94, 37.000 km, Garagengepflegt, FP 11000,-DM, Tel.: 04183-4932 o. 4937

Ural-SW, neu, gebremst m. Res.-Rad, DM 1450,-; Steib

LS 200, restauriert, ohne Scheibe DM 2200,-; Duna-SW, unrest. DM 800,-, Tel.: 06826-6473

Zündapp KS 175 Originalzustand"3" Bj. 78, TÜV 6/93, 20 tkm fahrbereit VB, Tel.: 04263-8078

Suche 350er Horex-Regina-Motor Rundgehäuse oder Mot.Nr. ab 0371931153, Tel.: 02268-7044 ab 20 h

Yamaha SR 500, BJ.86, TÜV neu, Reifen hi. Neu, Konis Gepäcktr., guter Zust. VB 3800,-DM, Tel.: 04144-7364 Mirco

Suche Lit. über MZ ES 250/1, alles anbieten, A. Koltermann, 0251-624584 (evtl. Anrufbeantwort.)

Suche Zwecks Restaurierung einer 65er MZ ES250/1 div. E-Teile, wie Einzelsitze, Auspuff usw. A. Koltermann 0251-624584

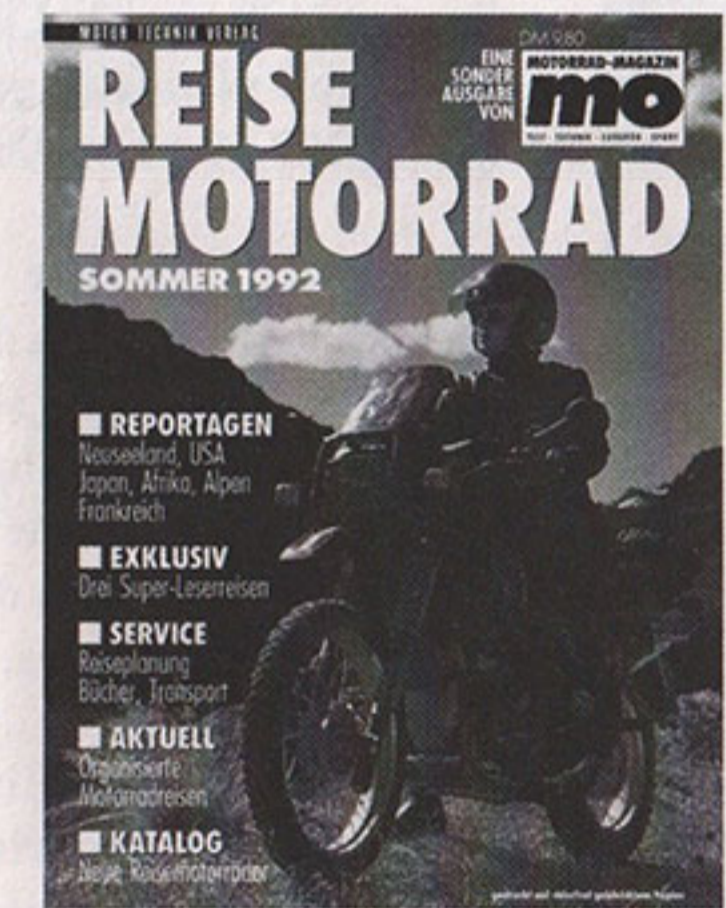
Suche für Maico M 250 B guten Rahmen und Kotflügel, sowie Trial-, GS-, oder MC-Maico vor 1970, auch Teile! Holger, Tel.: 06439-6184
Yamaha XS 400, Bj.81, ca. 40 000 km Laufleistung, näheres unter Tel.: 06439-6184

Honda GB 500 Clubman, 4800 mls, Bj. 89, EZ 91, 32 kw (42 PS), US-Import, in sehr gutem Originalzustand, VB 5700,-DM, Tel.: 0511-715370

Honda SS 50: Tausche 65 ccm Zyl. + Kolben gegen 50 ccm Zyl. + Kolben, suche Schutzblech vorne und Kettenschutz, Tel. 02634/1272

Biete div. AWO unrestauriert, aber komplett. Einzelteile, Verkauf oder Tausch. M. Sieber, Lunochodstr. 37, 0-3033 Magdeburg

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



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



SO KÖNNEN SIE BESTELLEN

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

MO-VERLAG GMBH

FASZINATION MOTORRAD

MOTORRAD-MAGAZIN mo
TEST · TECHNIK · ZUBEHÖR · SPORT

MO-VERLAG GMBH
HEFT 8
AUGUST 1992
DM 6,-
15. JAHRGANG

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



VERGLEICH Viertakter gegen Zweitakter
50 000 km Langstreckentest BMW K1



NAGELNEU Bildschöne Kawasaki Estrella

SPORT Straßen-WM, Superbikes, Serie, Boi

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

Motorrad-Magazin MO
Jeden Monat neu, jeden Monat gut. Tests, Technik, Zubehör und Sport vom Feinsten. Für DM 6,- an jedem letzten Freitag des Vormonats im Zeitschriftenhandel. Oder preisgünstig und bequem per Post im Abo. Jedes Heft wird eingeschweißt in umweltschonender Schutzfolie geliefert. Mit dem Coupon unten können Sie Ihr persönliches Abo bestellen. **Widerrufsrecht:** Ihnen ist bekannt, daß Sie diese Vereinbarung innerhalb einer Woche widerrufen können. Es genügt dazu eine kurze Mitteilung an diese Adresse: **Motorrad-Magazin MO, Abo-Service, Postfach 81 06 40, 7000 Stuttgart 80**

Gewinde ausgerissen? Zoll? Metrisch?

RECOIL Repariert's!
Das Profisystem

HEMA Karlstraße 5
2860 Osterholz-Scharmbeck
Tel. 0 47 91-37 76 • Fax 35 41

Bequemer leben mit dem GUMMIKUH-Abo!

Die GUMMIKUH & PAST perfect gibt es jeden Monat für nur DM 4,99 statt 5,90, also mit ca. 15% Preisvorteil 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.



Einfach ausschneiden, auf Postkarte aufkleben und abschieken an Motorrad-Magazin MO, Abo-Service, Postfach 81 06 40, 7000 Stuttgart 80

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

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

Name, Vorname (bitte in Druckbuchstaben) SA 10
Straße und Hausnummer
PLZ, Wohnort
Datum, Unterschrift

Melne Bankverbindung SA 35
Konto-Nummer Bankleitzahl (vom Scheck abschreiben)
Zweite Unterschrift 9207

Wußten Sie schon...

BING - Vergaserbestückung und Einstellung: Victoria V35 • Bergmeister

Vergasertyp	2/24/26
..... Schrägdüsenvergaser	
Motoranschluß	29 mm
Filteranschluß	40 mm
Schwimmergehäuse kpl.	---
Schwimmergehäuse	fest links
Schwimmergehäusedeckel	32-162
Schwimmer	35-070
Kraftstoffanschluß	6 mm
Gasschieber	22-560
.....	3
Hauptdüse	44-031
.....	120
Nadeldüse	45-281
.....	1508
Leerlaufdüse	44-031
.....	35
Düsennadel	46-253
.....	3
Nadelstellung	2
Luftregulierschraube offen	2 x

Verstellbare Reibahlen

Problem: Ursache von Kolbenfressern sind häufig zu enge Passungen der Kolbenaugen und des Kolbenbolzens (Wie man die Passung prüft, steht in der GUMMIKUH Dezember 1991, Seite 22). Zu enge Kolbenaugen werden aufgerieben.

Lösung: Reibahlen dienen der Feinbearbeitung von Bohrungen. Durch Ausreiben bekommt man eine hohe Oberflächengüte und ein genaues Paßmaß. Eine verstellbare, qualitativ hochwertige Reibahle mit Führungsbüchse kostet für den Durchmesserbereich 18 bis 21 mm rund 110,- DM. Herstellung und Versand: Ludwig Hunger Werkzeug- und Maschinenfabrik GmbH • Gräffelfinger Straße 146 • W-8000 München 70 • Telefon 089/7091-0 • Fax: 089/70 91 26

Funktion: Auf einem Stahlkörper sind gehärtete Messer angebracht. Durch zwei Einstellringe (Mutter) können die Messer auf eingeschliffenen schiefen Ebenen verschoben und so eine Durchmesseränderung herbeigeführt werden. Die Messer haben im ersten Viertel einen konischen Anschlag, der die eigentliche Schneidarbeit leistet. Der restliche, zylindrische Teil des Messers dient der Maßhaltigkeit, der Rundheit und der Glätte der Bohrung.

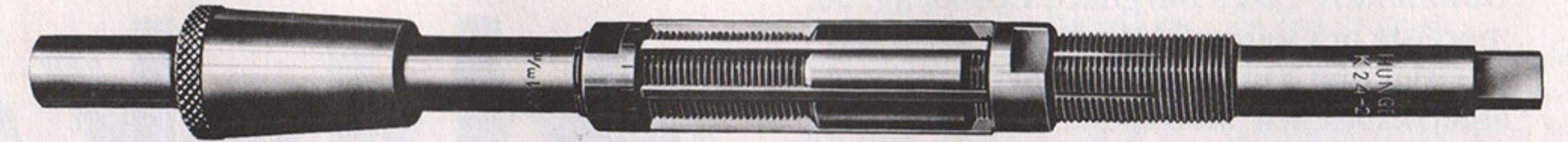
Arbeit: Die Reibahle wird vorsichtig mit gelösten Einstellringen in die Bohrung eingeführt. Der skalierte Einstellring wird so verdreht, daß die Messer an der Innenwand der Bohrung anliegen. Die Ahle zieht man durch Rechtsdrehungen aus der Bohrung heraus. Der Einstellring wird um 5 Teilstriche (0,05 mm) so verdreht, daß eine Durchmesservergrößerung eintritt. Mit einem weichen Gegenstand, z.B. einem Kunststoffhammer, klopft man auf die Messer, damit sie exakt sitzen. Mit mäßiger Kraft zieht man die hintere Mutter an. Die Führungsstange schiebt man durch die Kolbenaugen und setzt den Führungskegel auf, der die Reibahle zentriert. Mit einem auf den Vierkant aufgesetzten Windeisen dreht man die Reibahle rechts herum und reibt das Kolbenaugen auf. Bevor die Messer ganz durch das eine Auge gekommen sind, stoßen sie schon an das andere Auge. Man reibt in einem Zug beide Bohrungen auf, wobei der Führungskegel einmal umzusetzen ist. Nach dem Reiben prüfen, ob der Kolbenbolzen paßt, sonst Vorgang wiederholen.

Wichtig: Falls Stahl aufgerieben wird, muß man mit Schneidöl oder Bohremulsion schmieren. Messing, Bronze, Grauguß und Kolbenwerkstoffe können trocken gerieben werden.

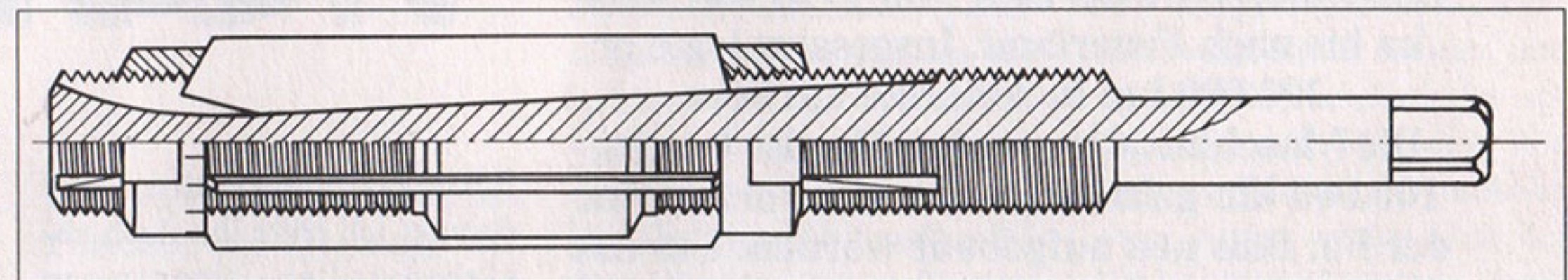
Die Reibahle darf nur rechtsherum gedreht werden! Das gilt auch für das Herausdrehen aus einer Bohrung.

Verstellbare Reibahlen sollte man nach jedem Reibvorgang von Spänen säubern und die Nuten sauber halten.

pk

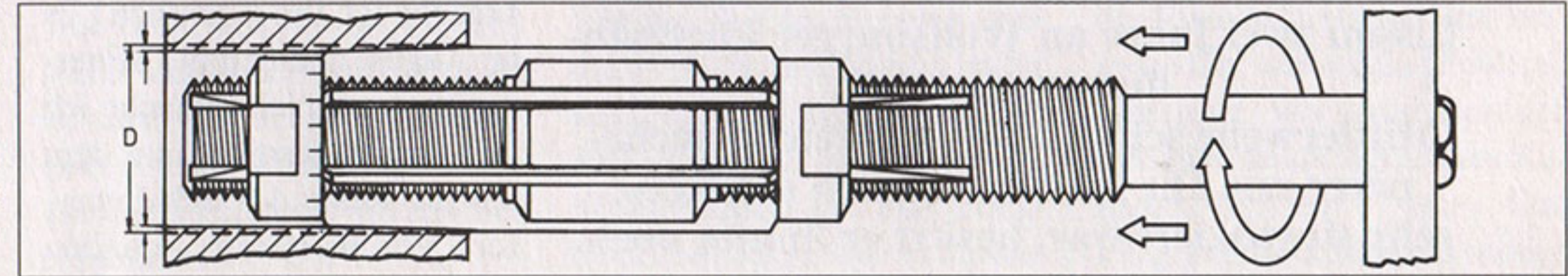


oben: Reibahle Typ K (von links: Führungsstange mit aufgeschobenem Führungskegel, skalierte Einstellmutter, Messer, hintere Mutter und ganz rechts der Vierkant für das Windeisen)



rechts: Reibahle ohne Führungskegel im Schnitt. Der weiße Keil ist ein Messer. Durch Lösen der Mutter und des Einstellrings (links mit der Skalierung) kann der Durchmesser eingestellt werden

darunter: Durch Rechtsdrehung schneidet man das Material ab. Die günstigste Schnitttiefe liegt zwischen 0,03 und 0,1 mm



Lager für Yamaha • Teil 2

Für folgende Yamaha-Lager kann der Schrauber im Normteile-Laden die folgenden FAG-Ersatzteillager kaufen:

93306-30102	6301ZR	93306-30401	6304	93310-22057	K20x24x10
93306-30103	6301ZR.C3	93306-30402	6304.C3	93315-22004	HK2016
93306-30201	6302	93306-30404	6304ZR	93315-22057	K20x24x10
93306-30203	6302ZR.C3	93306-30501	6305.C3	93316-00301	16003
93306-30301	6303	93306-30502	6305N+SP62	93316-00501	16005.C3
93306-30303	6303ZR.C3	93306-30504	6305N	93318-21305	HK1812
93306-30304	6303ZR	93306-30507	6305ZR	93501-04011	KU.6,35KL3
93306-30305	6303				
				93306-30601	6306.C3
				93310-11201	K12x15x15FKIV1B
				93310-21606	K16x20x17FKIV1

DKW RT 350 • Baujahr 1953/57 • Lagerverwendung

Verwendungsstelle	Lagerart	Anzahl	Bezeichnung	Abmessungen (mm)	
Räder	vorn	2	6202	15 x 35 x 11	
	hinten	1	6203	17 x 40 x 12	
		1	6303	17 x 47 x 14	
Bremstrommel		2	16005	25 x 47 x 8	
	Lenkung				
	Axialschräglager	1		M26 x 48 x 13	
	Axialschräglager	1	074 151	30/31 x 48 x 12	
Getriebe	Kupplung	1	7 III	7 mm Durchmesser	
	Abtriebswelle		1	6205	25 x 52 x 15
			1	DWB RNA 40x50x20	40 x 50 x 20
Schaltung	Kugel DIN 5401	1	5/16" III	7,938 mm Durchmesser	
Motor	Kurbelwelle		1	6305.C3	25 x 62 x 17
			1	NU 305	25 x 62 x 17
			1	NU 206	30 x 62 x 16
Pleuel	Fensterkäfig	2		22,8 x 32 x 15	
	Rolle DIN 5402	48	5 x 5 II	5 mm Durchm. 5 mm lang	

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

Dichtringe und Wellendichtringe: BMW R 26 und R 27

Verwendungsort	St	Maße	Mat.
Dichtringe			
Auspuff	1	35 x 41 C	EA
Vergaser Leerlaufdüse	1	7 x 10 x 0,5	Fi
Vergaser Verschlusschraube	1	9 x 13 x 1	Fi
Vergaser Abdeckschraube	1	13 x 16 x 0,5	Fi
Vergaser	1	15 x 24 x 1	Fi
Luftfilter (O-Ring)	1	116 x 121 x 2,5	Gu
Tank	1	59 x 79 x 4	Gu
Vorderrad Verschlussdeckel	4	21 x 28 x 4	Fz
Wellendichtringe			
Kurbelwelle Schwungradseite	1	52 x 72 x 10	
Kurbelwelle LIMA-Seite	1	20 x 37 x 10	
Steuerwelle R 27	1	12 x 22 x 6,5	
Getriebe	1	30 x 40 x 7	
Kickstarterwelle	1	17 x 28 x 7	
Fußschaltwelle	1	15 x 24 x 7	
Kardanwelle	1	32 x 45 x 7	
Kardanwelle/Hinterrad	1	60 x 75 x 8	
Kardanwelle	1	25 x 40 x 7	
Tellerrad	1	31 x 55 x 7	
Stoßdämpferflansch	1	36 x 54 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

GummikuH-Leser Burghard Lisson, Jg. 58, bereiste mit seiner BMW R 90 S nicht nur Alaska und Yukon sondern den gesamten amerikanischen Kontinent. Die Reise führte den gelernten Fotofachverkäufer von Dezember 1987 bis zum Mai 1990 von Alaska bis nach Feuerland. Insgesamt legte er 200.000 km in Amerika zurück.

Die Maschine, die vor der Abreise bereits 100.000 km gelaufen hatte, war vorher von der Fa. Bals neu aufgebaut worden. Um das Abenteuer zu finanzieren, hatte Burghard Lisson zwei Jahre an Wolfsburger Fließbändern verbracht.

Mittlerweile schult er zum Zweiradmechaniker um. Die BMW, die nach der Reise sehr strapaziert war, besitzt er immer noch.

Andy

Pazong-schepper-klirr, verdammt, ich hätte ihn doch abkleben sollen. Aber wozu brauche ich ihn eigentlich? Es ist August und hell bis Mitternacht. Auch nicht brauche ich den Frühstücksteller, mit dem ich die Reste des Scheinwerfers vor weiterem Schaden schützte.

Obwohl der 2400 Kilometer lange Alaska Highway fast durchgehend asphaltiert ist, werden durch die Frühjahrschmelze schon mal einige Stücke weggespült oder von herabrutschenden Hängen begraben. Die Straßenbauer sind den ganzen Sommer im Einsatz, um den Weg freizuhalten

Alaska / Yukon

für die Abenteurer und ihre Vehikel. Meines heißt Elise und ist bayerisch. Fly and Ride heißt das Flugticket, das uns über den großen Teich brachte. So ein Ticket ist ein Jahr gültig. Noch ahnen wir beide nichts von dem Reiserausch, in den wir fallen werden und daß die Heimreise

nicht nach einem Jahr von San Francisco per Flugzeug, sondern nach zweieinhalb Jahren mit dem Schiff von Buenos Aires stattfinden wird. Jetzt ist erstmal der Scheinwerfer kaputt, und gefrühstückt wird aus der Tüte. Erdnüsse mit frischer Apfelsine.

Der See zu meiner rechten heißt Lake Kluane, was soviel bedeutet wie "Ort der vielen Fische". Während ich noch überlege, ob ich meine zerlegbare Angel klarmachen soll, vernehme ich ein grummelndes Brummen hinter mir. Der Grizzly - nicht viel größer als mein Motorrad - scheint aber nicht an Apfelsine und Erdnuß interessiert zu sein. Ich hatte

links: Kaum zu glauben - 20spurige Autobahn durch Alaska.

unten: Burghard hat's nun schwer beim frühstücken! Jedesmal muß er das Motorrad hochkant stellen.

sie sowieso schon vor Schreck in den Dreck fallen lassen. Der Bär tapert über den Alaska Highway und ab in den Busch. Ich freue mich über die trockengebliebene Unterhose. Bei der Weiterfahrt muß ich allerdings feststellen, daß das Zittern an den Lenkerenden offensichtlich nicht von der Maschine kommt.

Der Ort Burwash Landing bildete sich aus einer Trading Post zur Zeit des Goldrausches um 1900. Bernie Martin ist für mich der wichtigste Mann des Platzes. Bernie ist der Pilot des Wasserflugzeuges und bringt Touristen das größte nichtpolare Eisfeld der Erde ein bißchen näher. Im wesentlichen besteht es aus den kanadischen Elias Mountains und den Wrangell Mountains in Alaska.

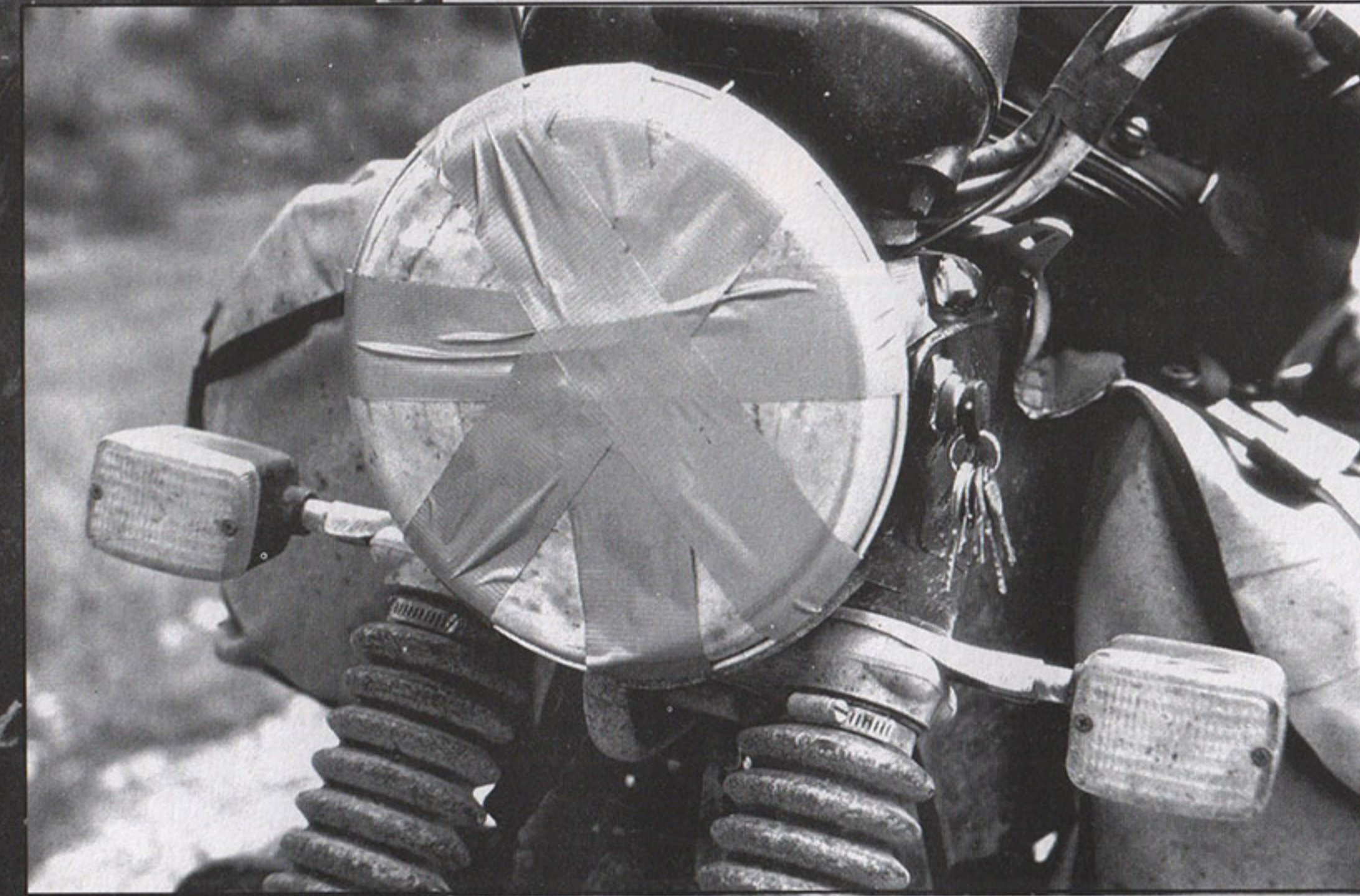
Von Bernie erfahre ich nicht nur, daß man in Kanada für nur CD\$ 3000.- in sechs bis zwölf Wochen seine Privatpilotenlizenz erwerben kann, sondern auch, daß mein Bär ein harmloser alter Bekannter ist, der

sich mit Touristenschrecken die Zeit vertreibt.

Zusammen mit einem deutschen Pärchen charterte ich Bernies Maschine. Dem Himmel sei Dank, daß es ihn gibt. Wir steigen gen denselben. Elise wird immer kleiner, und schließlich verschwindet sogar der Alaska Highway. Wie eine zwölfspurige Autobahn ohne Autos windet sich der Kaskawulsh Gletscher durch die Elias Mountains. Fast vergesse ich, wie schön Motorrad fahren ist. Wir umkreisen den mit 5950 m höchsten Berg Kanadas, den Mt. Logan. Das Flugzeug schaukelt ein wenig. Ich freue mich, daß mir nicht schlecht wird. Die Sicht ist hervorragend, aber die Weite des glitzernden Eisfeldes nur zu erahnen. Obwohl die Berge aus der Vogelperspektive an Wirkung verlieren, steigt meine Achtung vor dieser Urnatur. Schade, daß Reinhold Messner da unten nicht wandert, ich würde ihm gerne zuwinken. Die motorisierte Flugente schwabbelt uns sicher zurück aufs Wasser, und hopp (!) lasse ich den hier gut asphaltierten Alaska Highway unter dem Bike abrollen.

Hinter Beaver Creek hört Kanada erst einmal auf, und Alaska fängt an. No problems mit dem Zollkram. Heute schaffe ich es noch bis Tok Junction. Im Tourist Information Office decke ich mich satt mit Karten- und sonstigem Infomaterial ein. Außerdem gibt es lustige Bären auf Video und Kaffee aus Bechern. Letzteres ist besonders willkommen, denn es ist kalt und regnerisch.

Irgendwo in Highwaynähe schlage ich mich in die Büsche und mein Kuppelzelt auf. Eine Alustange bricht, und es regnet die ganze Nacht durch. Der Morgen graut, und mindestens einhundert unter dem Vorzelt schutzsuchende Mücken harren mit freudiger Erwartung auf mein Erscheinen. Sie bemerken mein Wachwerden



und führen einen wilden Kriegstanz auf. Meine Blutgruppe ist A-negativ, genauso negativ wie meine Einstellung zu Mückenstichen und Jukkreuz. Ich setze den Coleman-Kocher in Betrieb und brenne mir den Weg frei. Triumph total. Dreihundert Kilometer Dauerregen, ein kurzer Blick auf die Wrangell Mountains wird frei, ein Gletscher schlängelt sich längs. Wieder Regen. Einhundert Kilometer vor Anchorage ist dann alles klar. In Anchorage scheint's sogar sonnig. Seit Vancouver vor zweieinhalb Monaten die erste Großstadt. Ein komisches Gefühl, doch zum Großstadtfrust kommt es nicht. Ron und Willi gabeln mich direkt in der City auf. Mit Kawa- und Hondabegleitung geht es ab in den Pub "Chilkoot Charlie". Bis ein Uhr morgens wird wild gekichert und erzählt. Woher ich komme, wohin ich noch will. Nach Denali müßte ich unbedingt. Dann müssen die Jungs aufbrechen.

Ron fährt Lkw für eine Straßenbaufirma, Willi wartet technisches Gerät bei Shell. Sie müssen früh raus, die Schicht ruft. Mich ruft der Berg. Rons und Willis Erzählungen über den Denali Nationalpark haben mich überzeugt. Ich campe außerhalb der Stadt und spule am nächsten Tag die dreihundertfünfundsiebzig Kilometer bei schönstem Wetter ab. Ich entschlief mich für die Strapaze. Statt Gummikuh Elise, Schusters Rappen. Vom Parkranger bekomme ich gute Ratschläge und einen bruchsischeren Kunststoffzylinder. Die Ratschläge beziehen sich auf den Mc. Kinley River, dessen brückenloses Flußbett es zu durchqueren gilt. Der Zylinder soll mein Futter vor den ewig hungrigen Grizzlys schützen. Das Motorrad wird sicher vor dem Rangeroffice geparkt und bekommt fünf Tage Zwangspause verordnet. Das Wetter kann nicht besser sein. Der Mt. Mc. Kinley, mit

seinen 6150 m höchsten Berg Nordamerikas, erscheint mir wie Diamantzucker auf blauem Samt. Ich hechele ihm entgegen. Der Ratschlag des Rangers, vor dem Durchqueren des Mc. Kinley Rivers erst dessen Tiefe durch Steinewerfen auszuloten, kommt mir erst wieder hoch, als Rucksack und Rübe in der gletschergrauen Eisbrühe versinken. Zehn Meter später finde ich mich am selben Ufer wieder. Ich fasse es nicht. Pitschepatschenaß stelle ich fest, daß Sonnenbrille und gute Laune flußabwärts treiben. Knie und Schienbein sind zerschrammt. Schönen Gruß vom Fluß. Mein Fluchen wird vom Zähneklappern übertönt, und Mister Mc. Kinleys gurgelndes Geplätscher kommt mir hämisch vor. Ich nehme einen Stein und werfe ihn rein. Das ausbleibende "Klock" sagt mir: zu tief. Ich brauche eine halbe Stunde für die Fünfzehnmeter-Passage nach drüben. Stein werfen, "Klock" abwarten,

nächster Schritt. Ein gegen den Strom gestemmter Knüppel dient als Stehhilfe, genauso, wie es der Ranger empfohlen hatte. Der wußte schon, warum. Ufer erreichen, Zelt aufbauen, in Thermokombi und Schlafsack kriechen ist ein Arbeitsgang. Die Morgensonne und freie Sicht auf Mt. Mc. Kinley machen es mir dann leicht, meine Sachen zu trocknen und meine gute Laune wiederzufinden. In den folgenden zwei Tagen lege ich vierzig Kilometer zurück und arbeite mich bis auf vierzehn Kilometer an Big Guy Mc. Kinley heran. Uns beide trennt nur noch der Muldrow-Gletscher und - eine Wolkenwand! Nur die Sicht auf den Viertausendmeter-Nachbarn Mt. Brooks wird mir gegönnt. Dafür pfeift mir der Wind ein gar eisig Lied und überredet mich zur Rückkehr.

Wieder heim beim Bike lasse

ich meine zwei blasigen Füße auf Elises Fußrasten rasten und meinen etwas lädierten Body sanft bis Fairbanks driften. Ein mahelndes Radlager und ein abgefahrener Hinterreifen verschaffen mir die Ehre, den abgefahrensten BMW-Shop südlich des Nordpols kennenzulernen. Ein Berg verbrauchter Reifen neben einer moosbe-

wachsenen Isetta, Motorrad-skelette neben einem maroden VW-Bulli, eine Scheune mit nagelneuen K 100- und Boxerbikes neben einer Holzbude, die wegen des Haufens alter Ölfässer vor dem Eingang von mir sofort als Werkstatt identifiziert wird. Gekrönt wird das ganze durch Schraubekönig George, der in dem ganzen Ge-

wusele eine erstaunlich sorgfältige Arbeit an den Tag legt und mich anschließend mehr kumpelhaft als geschäftstüchtig zum Lunch einlädt. Es hat mich sehr gefreut, in George einen von 75000 netten Fairbanksern kennengelernt zu haben. Eine vom Visitor Information Center organisierte Tour durch die Town bringt

mich dem Ort und dessen Geschichte noch etwas näher. 1901 baute der Gauner und Geschäftsmann Captain E.T. Barnette eine Trading Post am Ufer des Chena Rivers und

Brughard hat keine Probleme mit seiner Streckenführung.



Die völlig überfüllten Highways sind eine Qual.

hielt sich mangels Kundschaft viel mehr schlecht als recht über Wasser. Als im Juli 1902 der Italiener Felix Pedro reichlich aufgeregt in den Tante-Emma-Laden stürzte und von seinem reichen Goldfund erzählte, sorgte Barnette für ein rasches Ausbreiten dieser Nachricht und startete somit den berühmten Goldrausch. Sein Geschäft blühte und wuchs, mit ihm der Ort. Schon 1903 bekam er Stadtstatus und wurde nach dem Senator von Indiana, Charles Fairbanks, Fairbanks genannt. Barnette gründete eine Bank und setzte sich bald darauf mit den Ersparnissen der Goldgräber auf Nimmerwiedersehen ab. Als die armen Gräber (jetzt ohne Gold) vor der geschlossenen Bank standen und staunten, bannte ein fixer Fotograf die ungläubig schauenden Gesichter auf Platte. Das Foto hängt jetzt am ehemaligen Bankgebäude.

Zwischen den modernen Hochbauten stehen heute noch die teilweise bewohnten Blockhütten der ersten Siedler. Für mich machen sie Fairbanks besonders reizvoll. Um etwas vom Goldrausch mitzunehmen, zahle ich fünf Dollar für die Besichtigung der "Goldredge Nr. 8", einen alten Goldbagger. Im Preis mit drin ist auch einmal schürfen dürfen. Mit Pfanne und Schaufel gehe ich zur Sache und werde tatsächlich fündig. Das Goldkörnchen sticht mir trotz

seiner Klitzekleinheit aus dem Dunkel des Pfannenbodens grellgelb ins Auge, in welchem sich sofort das Dagobert Duck'sche Dollarzeichen "\$" widerspiegelt. Mit mehr Verständnis für die Sucht, nach Gold zu suchen, mache ich mich auf den Weg, echte Goldgräber zu finden. Bei der Fox Springs Kreuzung fängt der zweihundertfünfzig Kilometer lange Steese Highway an, der in Circle City am Ufer des Yukon Rivers endet. Während ich an der Foxquelle

meine Wasserflaschen mit klarstem natürlichem Mineralwasser fülle, komme ich mit dem alten Mann, der trübsinnig in seinem klapprigen Dodge sitzt, ins Gespräch. "For sale" steht an dem Blechhaufen. "I am broke" (ich bin pleite), läßt mich der Mann wissen. Die Wasserpumpe ist kaputt, und da er kein Geld für die Reparatur hat, muß er sein Auto verkaufen. Er kommt aus Circle City, wo ihm sein Großvater vor langer Zeit zwei Claims vermacht hat. "Das war keine gute Idee von ihm", beklagt er sich bei mir.

Wir wünschen uns noch "Good luck", und nachdenklich starte ich meinen Abstecher zu dem einstmals berühmten Goldgräbercamp Circle City. Nach fünfzig Kilometern hört der Asphalt mal wieder auf. Die Schotterpiste ist staubig aber gut. Sie schlängelt sich teilweise am Chatanika River und am Birch Creek, dem Eldorado der Goldgräber, entlang. Die Flüsse sehen aus wie deutsche Autobahnbaustellen.

Überall wird gegraben und werden Wasserläufe umgeleitet. Die Bagger wühlen sich durch das Flußbett, das Gestein wird in riesige rotierende Trommeln gekippt und durchgesiebt. Normal sollte dann irgendwo Gold auftauchen. Daß dem meistens nicht so ist, erfahre ich im Thermalbad in Circle Hot Springs, wo sich das Gros der Goldgräber den Staub (leider keinen Goldstaub) vom Körper wäscht. John ist erst vor zwei Jahren nach Circle gekommen, hat sich acht schon mal durchgegrabene Claims gekauft und versucht sein Glück in den Nebencreeks. Da er für sage und schreibe einhundert Dollar

er immer noch dem Fieber verfallen ist und es auch gar nicht anders haben will. In Circle entdeckte ich außer einem großen Schild mit der Aufschrift "The End of the Road" und herumstehenden Relikten aus der Highseason des Goldrausches in der Trading Post einen Schatz ganz besonderer Art: frisch gebackene, noch warme Blaubeertorte. Da so was für mich in den vergangenen Wochen wahrlich Mangeware war, schlage ich auch das Angebot eines Nachschlages nicht aus. Satt und zufrieden stelle ich mein mobiles Eigenheim in der Nähe eines Baches auf, wo mich noch stundenlang eine Biberfamilie

mit ihrer allabendlichen Schwimmakrobatik unterhält. Allein für diese Show hat sich die Fahrt hierher gelohnt. Wieder zurück bei Fox Springs gibt mir mein immer noch auf ein Wunder wartender alter Bekannter nochmals Gelegenheit, ihn zu bedauern. Ich bin jedenfalls froh, dem Goldrausch nicht erlegen zu sein, sondern mein auch ohne Wasserpumpe fahrtüchtiges Bike gen Kanada steuern zu können. Ich nehme den Taylor Highway und mache halt in Chikken. Chikken sollte eigentlich nach Alaskas huhnähnlichem Vogel Ptermigan benannt werden, aber da das für so einen

kleinen Ort ein viel zu schwieriger Name ist, fiel die Wahl auf Chikken. Laut Ortsschild besteht das Camp aus "25 nice people and one old grump". Mir wird einstimmig versichert, daß Douglas der "old grump" ist. Obwohl dieser nicht widerspricht, verrät mir sein gar nicht grumpiges Grinsen, daß es sich hier wohl um einen besonders lustigen Haulen Goldgräber handelt. Der Grenzübergang nach Kanadas Yukon heißt, wie kann's anders sein, "Little Gold Creek". War doch einst der Taylor Highway - auch arg übertrieben "Top of the World Highway" genannt - der Haupttrial der Goldsucher, und er



Diesel am Tag verbaggert, sind die Aussichten auf Reichtum nicht so rosig. Dazu kommt noch, daß er für den Winter vorbaggern muß, um sich und seine Familie über die Runden zu bringen. Aber als er so erzählt von Nuggets und Goldstaub, bemerke ich, daß

oben: Hier sehen wir den größten Campingplatz der Welt.

rechts: Der gut sortierte BMW-Vertragshändler in Fairbanks.

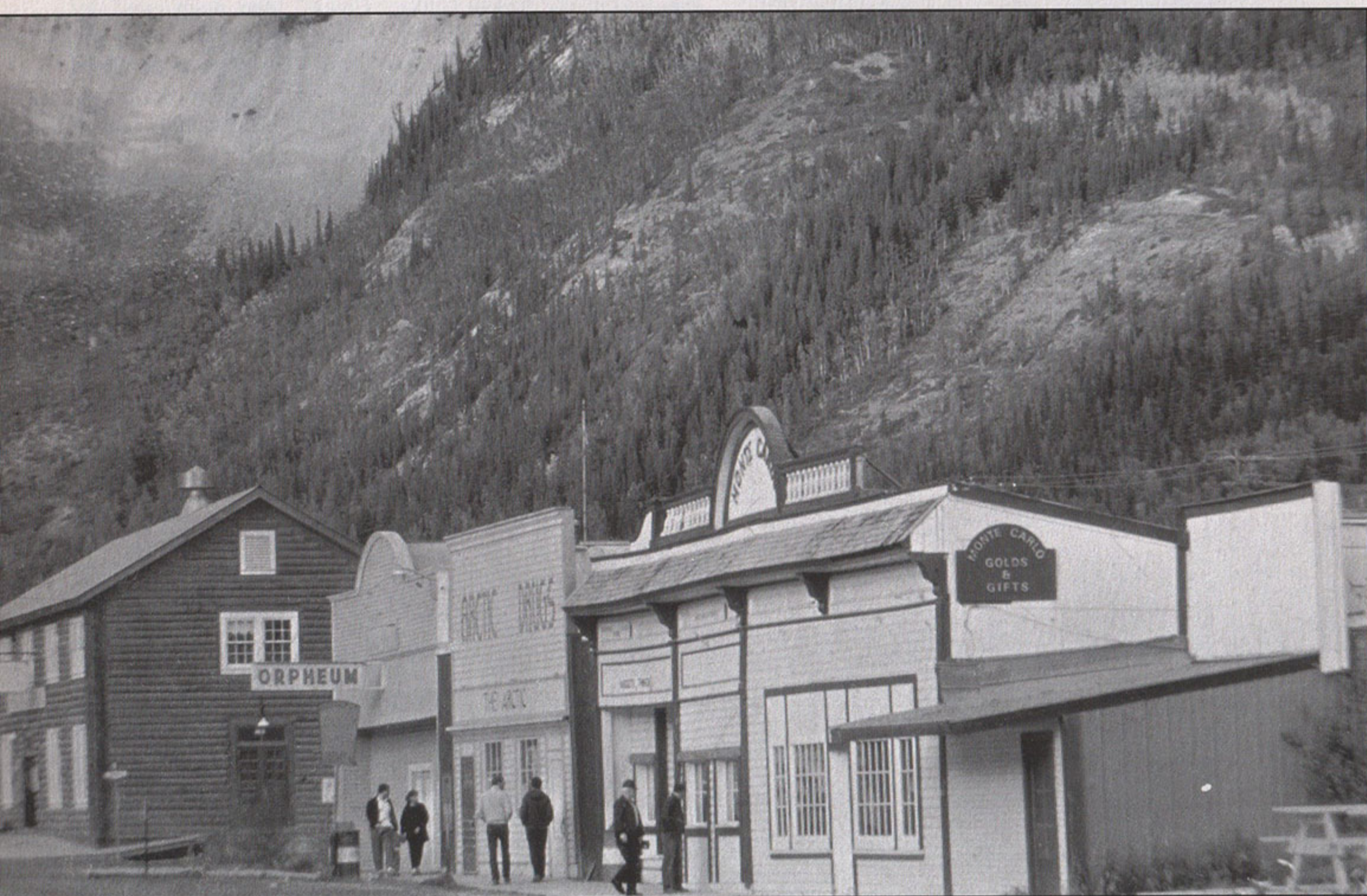
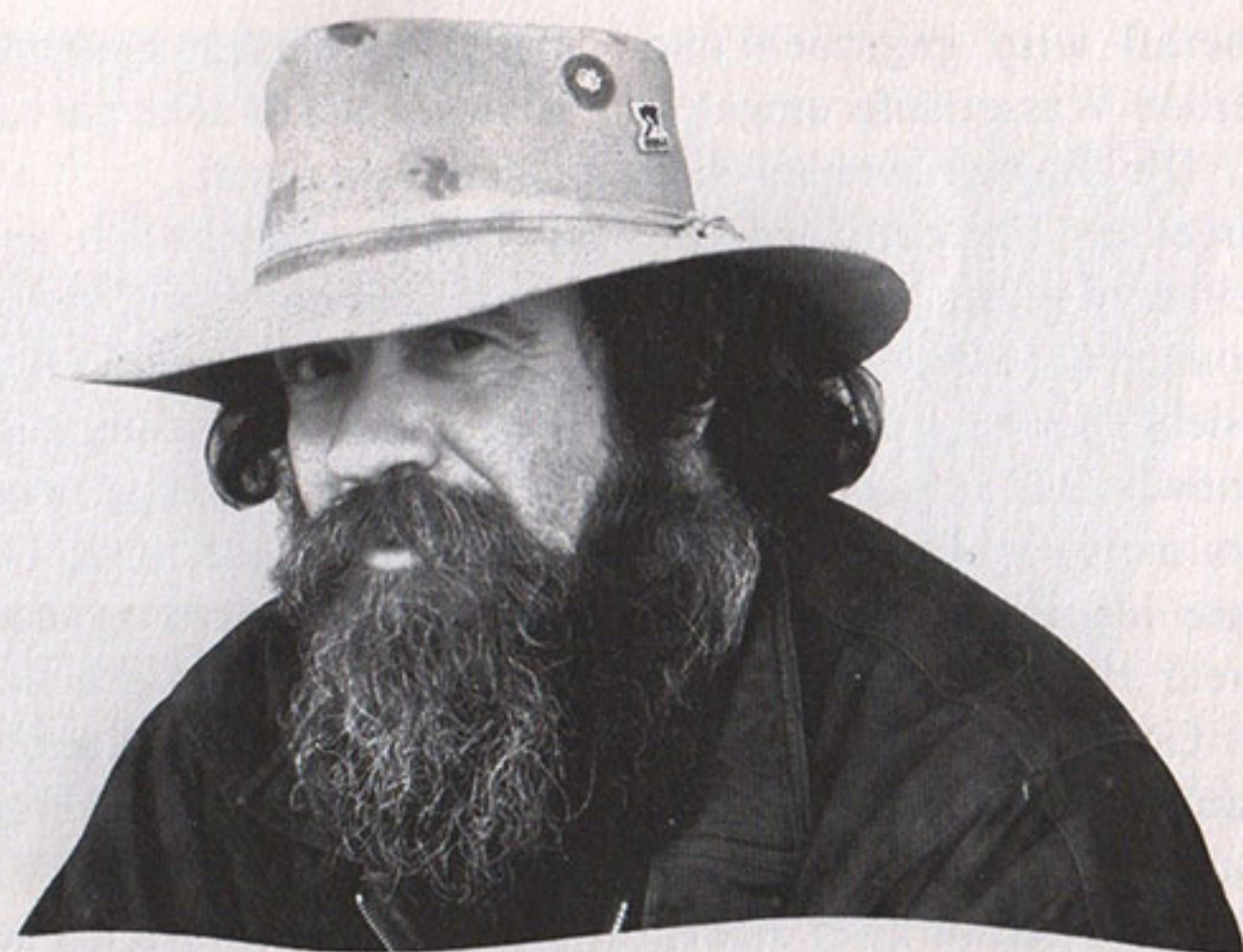


führt direkt zur berühmten Dawson City. Dawson hat seine Bedeutung als Goldgräberstützpunkt längst an den Tourismus abgegeben. Nachdem Dawson einmal durch Yukon River Hochwasser fast vollständig zerstört wurde, ist diese City nur für uns Touristen wieder aufgebaut worden. Es sieht alles sehr schön aus, aber ich mag's trotzdem nicht.

Das Wetter erscheint mir gut genug für einen Besuch im Eskimodorf Inuvik, siebenhundertsechzig Kilometer nörd-

Polarkreises. Er hat es noch beschafft, ein Erinnerungsfoto an der Polarkreismarkierung zu schießen und ist dann umgekehrt. Zu allem Übel muß ich noch einhundert Kilometer weiterfahren, um mein Bike bei Eagle Plains aufzutanken, und ich traue meinen Augen kaum, als ich den mir entgegenkommenden Fahrradfahrer erblicke.

In Eagle Plains fallen schon die ersten dicken Flocken, und was an dunklen Wolken auf mich zukommt, sieht schlimm



lich von Dawson. Der Dempster Highway führt dorthin durch spektakuläre Wildnis. Der Trip soll für mich die letzte große Sache in Yukon und Alaska werden und wird zur ersten großen Pleite. Nach zweihundertfünfzig Kilometern fängt es fürchterlich an zu regnen. Ein mir entgegenkommender Schweizer mit Shopper warnt mich vor beginnendem Schneefall nördlich des

aus. Ich bin wie auf der Flucht und verfluche die falsche Wettervorhersage aus Dawson City. Die grandiose Landschaft versinkt im Nebel und mein Bike und ich fast im Morast. Vor mir taucht wieder das

oben: Großstadtflair in Alaska.
rechts: Vor der Überfahrt nach Europa gibt es eine Vollkonservierung.



Fahrad auf. Der total erschöpfte Jacques aus Frankreich befindet sich auf dem Rückweg von Inuvik. Es tröstet mich ungemein, daß es auf dem verdammten Dempster noch ein ärmeres Schwein gibt als mich. Während Jacques irgendwo in der modderigen Botanik zelten muß, schaffe ich es noch bis zum Campground Engineer Creek, wo ich an einer überdachten Feuerstelle meine müden Knochen durchheize und mich Günther aus Bayern mit seinen abenteuerlichen Kanufahrtsgeschichten begeistere. Mein rechtes Bein schmerzt aus mir zunächst unerklärlichen Gründen und verpaßt mir eine recht schlaflose Nacht.

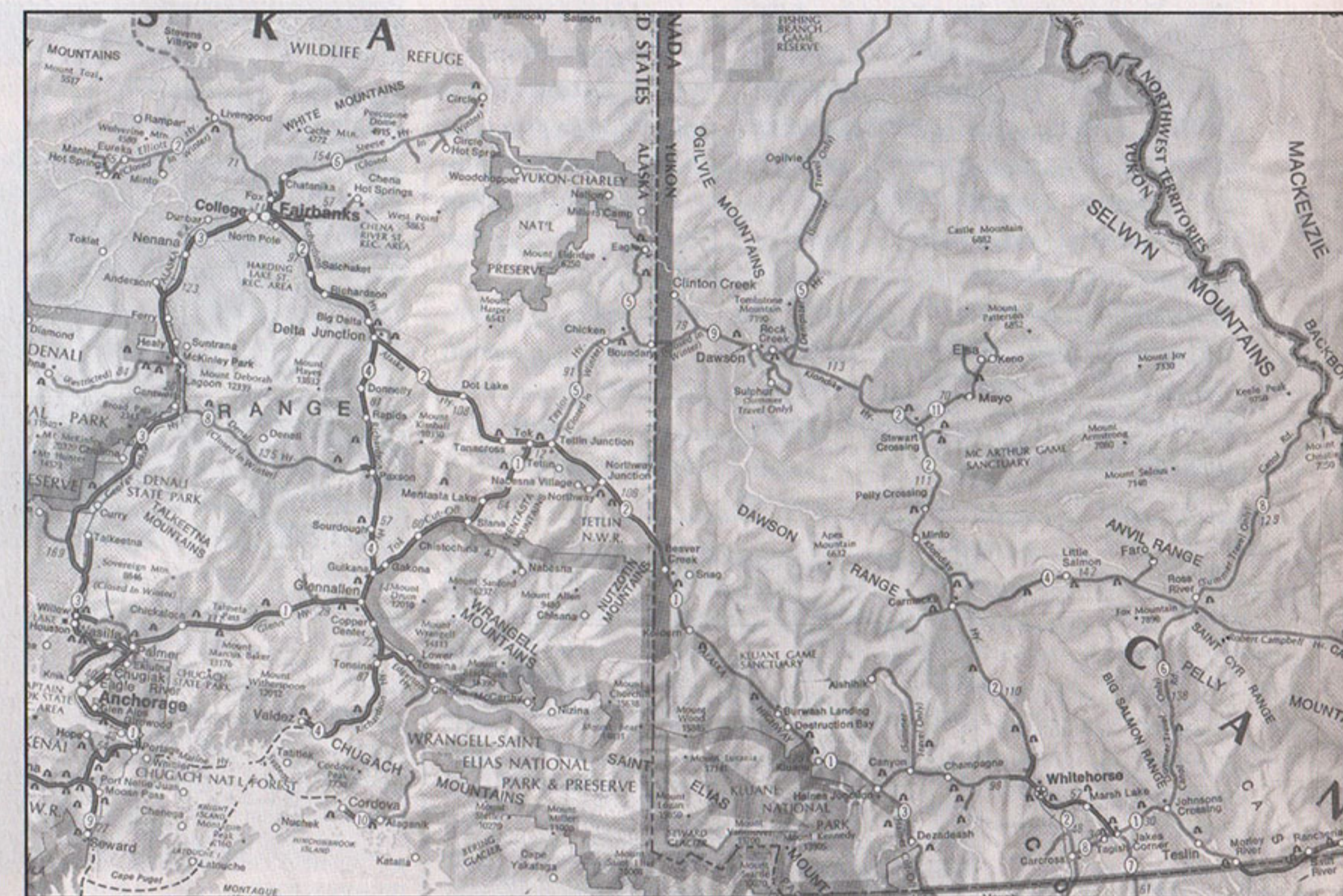
Am nächsten Morgen sind unsere Berge um uns herum mit Schnee eingepudert. Bei dem Gedanken an das fünfhundertfünfzig Kilometer nördlich gelegene Inuvik wird mir noch kälter. Zwar bin ich enttäuscht über das Dempster-Desaster, aber die Gewißheit, irgendwo im Süden Strand und Palmen zu finden, möbelt mich umge-

hend wieder auf. Der Klondike- und Robert Campbell Highway erfreuen mich durch die herbstliche Farbenpracht der schier endlos erscheinenden Wälder. Die zarten Farben von hellgelb bis dunkelgrün kitzeln förmlich an der Netzhaut des Auges, während die

Schmerzen im rechten Bein und das Bein selbst beachtliche Ausmaße angenommen haben. "It's infected", erfahre ich in Watson Lake von dem sehr unbürokratischen Österreicherischen Arzt Dr. Secerbegovic. Und während ich mich auf seiner Werkbank wundere,

wieso, quillt aus einem gelungenen Skalpellschnitt eine graugelbgrüne Eiterbrühe, und sofort fallen mir der gletschergraue Mr. Kinley River und mein zerschrammtes Schienbein wieder ein: Schönen Gruß vom Fluß.

Burghard Lisson



Touren-Steckbrief Alaska/Yukon

Allgemeines

Alaska ist mit 1,5 Millionen Quadratkilometern mehr als doppelt so groß wie der zweitgrößte US-Bundesstaat Texas. Das mit Straßen durchzogene Gebiet ist allerdings nicht größer als die Bundesrepublik Deutschland.

In Gesamt-Alaska leben 540.000 Menschen, davon fallen auf die größte Stadt Anchorage schon 250.000 Einwohner. Hauptstadt ist Juneau mit 30.000 Einwohnern.

Die canadische Provinz Yukon ist 480.000 Quadratkilometer groß, also ca. eineinhalbmals so groß wie die Bundesrepublik. Unter den 30.000 (!) Einwohnern sind noch 4.000 Indianer. Die Hauptstadt Whitehorse zählt 21.000 Einwohner. Beste Reisezeit für Motorradfahrer sind die Monate Juni bis September. Auch in Alaska gibt

es in dieser Zeit typische T-Shirt-Tage.

Straßen

Die Hauptverkehrsstraße war bis zur Jahrhundertwende der 3.000 Kilometer lange Yukon River. 1942 wurde von canadischen und US-Soldaten in der Rekordzeit von neun Monaten der ca. 2.400 Kilometer lange Alaska Highway als Militärstraße durch die Wildnis geschlagen. Sie ist zwar die kürzeste Verbindungsstraße von Dawson Creek (British Columbia) nach Fairbanks (Alaska), aber die beeindruckendsten Strecken sind die verhältnismäßig recht wenig befahrenen "Gravelroads". Sie sind allgemein in einem sehr guten Zustand, bei schlechtem Wetter ist man mit einer Straßenmaschine allerdings etwas gehandicapt.

Camping

Freie oder mit 6-8 \$-US immer noch günstige Campingplätze gibt es in Yukon und Alaska gleichermaßen in Mengen und dazu noch an den schönsten Orten. Private Campgrounds kosten ca. \$-US 15, bieten dafür aber den Luxus heißer Duschen, den man aber auch unterwegs für zwei bis drei Dollar in Service Stations finden kann. Wandern ist nicht nur im Denali Nationalpark empfehlenswert. Nur abseits der Straßen bekommt man eine kleine Ahnung von der Größe des Landes. Gute Karten sind in den AAA-Geschäftsstellen oder in den Touristbüros meistens gratis zu bekommen.

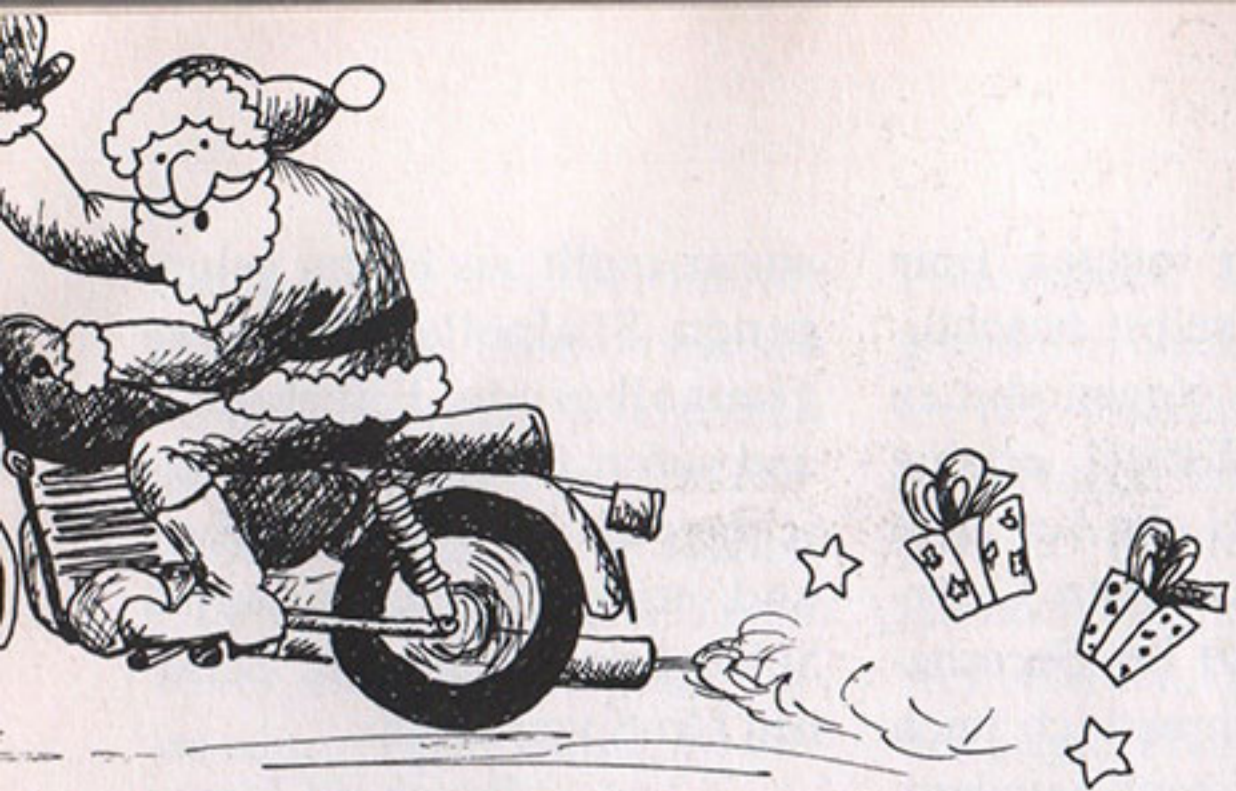
Reiseführer: Wenn überhaupt, dann "Richtig Reisen, West-Kanada und Alaska" von DuMont.

Treibstoffpreise: In Canada z.Z. ca. DM 0,80/Liter, in den USA ca. DM 0,35/Liter. Die Preise können in abgelegenen Orten doppelt so hoch liegen. Länge der gefahrenen Strecke: 5.000 Kilometer. Dauer: Fünf Wochen.

Das Geislinger Reisebüro, Riedstraße 1, 7465 Geislingen, Tel. 07433/2491, kann Auskunft geben.

Haftpflichtversicherung über Tour Insure, Karl-Petersen-Straße 4, 2000 Hamburg 26, Tel. 040/25172150.

Tour Insure vermittelt Versicherungen der Berglund Insurance Agency, 5625 East Indian School Rd., Studio B, Phoenix, Arizona 85018.

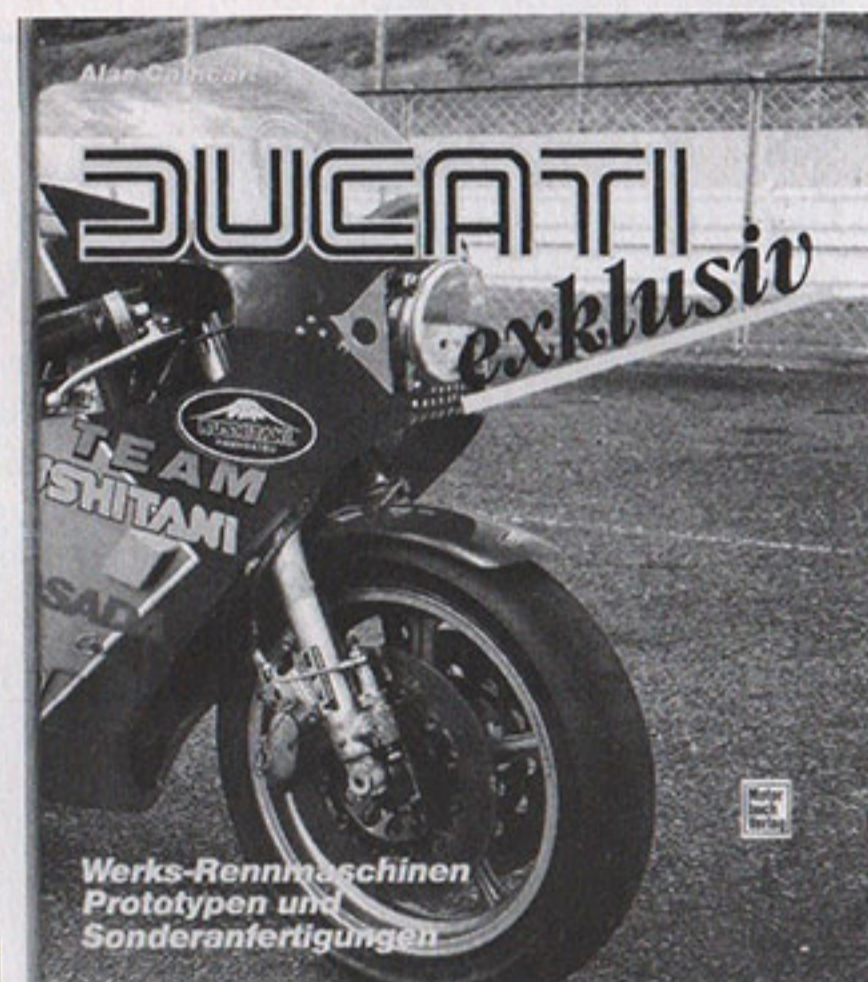


LITERA-TOUR



Der Trend zum Zweitbuch hält seit Jahren an. Da auch wir hier in der Redaktion allem Anschein zum Trotz die Zeichen der Zukunft erkannt haben, wollen wir diesen Monat VIER Bücher auf einmal vorstellen. In der Erwartung, damit noch einige Weihnachtsfeierlichkeiten in letzter Minute vor dem totalen Desaster gerettet zu haben, wünscht das GummikuH-Team ein friedliches Fest!

Alan Cathcart:
Ducati exklusiv - Werks-Rennmaschinen, Prototypen und Sonderanfertigungen, Motorbuchverlag Stuttgart, 2. Auflage 1992, 128 Seiten, 130 meist farbige Abbildungen, gebunden mit Schutzumschlag, DM 48,-, ISBN 3-61301257-X



entsprechend viel aus der Praxis zu berichten. Da das Buch im Original 1987 entstanden ist und die zweite Auflage der deutschen Ausgabe nicht aktualisiert wurde - Cathcart hätte es sicher gerne gemacht - sind die heutigen Erfolge in der BOT- und der Superbike-Klasse natürlich nicht erwähnt, damals liefen fast alle Rennmaschinen mit mehr oder weniger modifizierten Königswellenmotoren.

Einigen eingefleischten Ducati-Fahrern ist diese Buch sicher schon als "Ducati-The untold Story" von 1987 aus dem Englischen bekannt - es wurde auch über den deutschen Buchhandel vertrieben. Nach dem Standardwerk "Ducati Motorräder", das die Firmengeschichte, die Serienmaschinen und Rennmaschinenentwicklung beschreibt (GP 29, S. 22), kann Cathcart's zweites Buch über die Meisterwerke des Fabio Taglioni hierzu als Nachtrag angesehen werden.

"The untold Story" klingt zwar spannender als der jetzige deutsche Titel, führt aber auch ein wenig in die Irre: Der Leser wird erwarten, daß ihm die lange erwartete Geschichte jetzt erzählt wird, doch ist dieses Buch eigentlich ein Bilderbuch mit ausführlichen Beschreibungen. Die nicht erzählte Geschichte muß man sich anhand der umfangreichen Informationen und des exzellenten Fotomaterials selbst zusammenstellen. Dies dürfte aber keine Schwierigkeiten bereiten - Alan Cathcart ist Ducati-Enthusiast und verheimlicht es auch nicht - aus den Fotos springt einem die Begeisterung schon fast entgegen.

Sehr viele Rennmaschinen werden vorgestellt - interessante Eigenbauten und werksmäßige Versuche. Der Autor fährt selbst gerne Rennen auf Ducati und weiß

Sehr interessant sind auch die Prototypen: So wurde auf der Basis des Pantah-Motors 1977 ein Einzylinder entwickelt, der im Gegensatz zur neuesten IFMA-Vorstellung stehend in einen Scrambler gebaut werden sollte. Oder das Apollo-Projekt 1964: 1257 ccm, über 100 PS in der Sportversion - nur gab es damals keine Reifen dafür, die hielten. Die Einzylinder und Paralleltwins und ihre Rennversionen kommen im Buch ein wenig kurz, das Hauptaugenmerk wird von Cathcart auf die Entwicklung der in den Achtzigern modernen Rennmaschinen gelenkt. Freunde der modernen BOT- und Superbike-Renner, 750 SS, 900 SS, 851, 888,... kommen hier nicht ganz zum Zuge, aber es ist wohl wahrscheinlich, daß Alan Cathcart auch hierüber inzwischen ein ganzes Buch zusammenstellen kann.

Und überhaupt: waren die raselnden, mahlenden Königswellenmotoren mit ihrer genialen Akustik aus offenen Dell'Ortos und Contis nicht viel schöner und besser als dieses neumodische Keilriemengeräffel? Insgesamt ist "Ducati exklusiv" für alle Verehrer Fabio Taglionis und als Ergänzung zum ersten Ducati-Buch ein Muß und bestimmt auch ein guter Tip für den unentschlossenen Weihnachtsmann.

Udo

"Die großen Motorradreisen unseres Jahrhunderts"
von Martin Franitza,
Verlag M., Franitza,
Auenweg 10,
Erding, 1. Aufl. 1988, ISBN
3-9801491-3-7, 37,- DM.

In jeder Buchhandlung zu bestellen oder direkt bei Martin Franitza, Auenweg 10, W-8383 Eichendorf



Die großen Motorradreisen unseres Jahrhunderts fesselten mich in der vorweihnachtlichen Schmökzeit. Gehöre ich doch ungeachtet aller Freude

am Wind um die Nase doch zu den Leuten, die Reisen eher genießen, wenn diese wenig strapaziös ausfallen. Umso größer war mein Respekt vor den mutigen Männern und Frauen, die bereits kurz nach dem Ende des ersten Weltkrieges aufbrachen, um ihr Fernweh zu stillen. Ihnen folgten bis heute noch ungezählte andere.

Doch das Brot der frühen Jahre war wesentlich härter zu kauen als heutzutage. Daß die Technik sich noch recht rudimentär präsentierte, war noch lange problematisch. Auch von einer Infrastruktur, die das Reisen angenehm machte, konnte keine Rede sein. Die Strapazen, die diese Pioniere auf sich nahmen, erscheinen heute, besonders angesichts der Ausrüstung, kaum vorstellbar. Auch die Naivität mancher Weltreisender, besonders in den 50er Jahren, erscheint aus heutiger Sicht skurril. Spaß machte das Schmökern in dem Buch auf jeder Seite. Martin Franitza hat alte Manuskripte und Fotos zusammengestellt und so

ein Buch geschaffen, das knapp kommentiert in 15 Beispielen "fernreisende" Motorradfahrer von 1905 bis 1955 vorstellt.

Das gesamte Buch wirkt in Layout und Aufmachung eher nüchtern, aber gerade diese Gestaltung paßt hervorragend zum dokumentarischen Charakter des Buchs. Der einzige Wermutstropfen an dem gelungenen Werk ist das Fehlen jeglichen Bildmaterials bei zwei Geschichten. Alle anderen Bilder sind Originale, die auch schon bei den Erstveröffentlichungen vor zig Jahrzehnten dabei waren. Mir gefällt diese Vorgehensweise sehr, ist doch so Authentizität ohne nostalgische Schwärmerei gewährleistet. Papier, Druck und Bindung der 140 Seiten lassen keine Wünsche offen. Auf jeden Fall ist das Buch ein feines Geschenk für alle, die Freude am Reisen mit dem Motorrad haben und sich vielleicht wieder bis zum nächsten Urlaub gedulden müssen.

Andy

Obering. Siegfried Rauch: Werkstatt-Handbuch für Zweitaktmotoren 3. Auflage 1992, unveränderter Nachdruck der 2. Auflage von 1956 - 3. Band der GummikuH-Technikreihe - 144 Seiten, 77 Zeichnungen, DIN A5, fadengebunden, GummikuH-Verlag Bremen 1992, ISBN 3-9802940-2-1, 29,80 DM

Rauch unterteilt seine Anleitung in fünf Kapitel - Aufbau und Wirkungsweise - Bedienung und Wartung - Fehler und ihre Ursache - Reparatur - Umbau auf Ausweichkraftstoffe

Im Abschnitt "Reparatur" ging Rauch auf Arbeiten ein, die für Fortgeschrittene zum Alltag gehören (Schlitzfreigabe kontrollieren, Zylinder ausschleifen, Kolbenbolzen montieren usw.). Für Anfänger sind sie notwendig und ersparen viel Lehrgeld. Rauch beschrieb weiter die Reparaturen

von Bauteilen, die in Werkstatthandbüchern von Motorenherstellern nicht behandelt werden: Ausgeschlagene Lagersitze, Auspuff ausbeulen, Pleuel auswinkeln... Wegen dieser ausführlichen Ratschläge ist das Buch auch für Profi-Schrauber interessant.

Das Kapitel "Umbau auf Ausweichkraftstoffe" ist aus heutiger Sicht ungewöhnlich. Es gewinnt Aktualität aufgrund der Diskussion um Treibstoffe auf Rapsölbasis. Doch der Clou ist Rauchs Beschreibung eines möglichen Umbaus einer Mischungsschmierung (Öl in den Tank) auf getrennte Schmierung (separater Öltank). Fazit: Dieser dritte Band der GummikuH Technikreihe wendet sich an den Anfänger, weil er ihm die Tips gibt, die man sonst nur in einer Lehre als Kraftfahrzeugmechaniker bekommt. Erfahrene Schrauber können ihr Grundwissen überprüfen und handwerkliche Fehler, die sich im Laufe der Zeit eingeschlichen haben, entdecken. Bei schwierigen Eingriffen in das Motoreninnerste gibt das "Werkstatt-Handbuch" Rückendeckung.

Urteil: Wer Zweitakter restauriert, braucht dieses Buch. Sehr empfehlenswert!

Peter Kurze



Werkstatt-Handbuch für Zweitaktmotoren
Oberingenieur Siegfried Rauch schrieb vor fast 40 Jahren ein Buch über die Wartung und die Reparatur von Zweitakt-Motoren. Rauch, vor dem Kriege bei DKW, nach dem Krieg bei Victoria beschäftigt, ist ein Fachmann in zweifacher Hinsicht: Zweitakt-Spezialist und Journalist (u.a. war er über 15 Jahre Chefredakteur der Zeitschrift "DAS MOTORRAD"). Diese Kombination machte es möglich, für Laien verständlich die Funktion und die handwerklich sauber ausgeführte Reparatur eines Zweitakt-Motors zu beschreiben. Wo Worte nicht ausreichten, wurde das "Gewußt-wie" durch Zeichnungen ergänzt.



"BMW-Motorräder", Stefan Knittel und Roland Slabon, Schrader-Verlag, Hösse- ringen, 1. Aufl. 1992, 54,- DM, ISBN 3-922617-96-4

Auf dem Büchermarkt findet sich häufig BMW-Literatur, die meist aus einer Aufzählung der einzelnen Typen und Modelle besteht. Stefan Knittel und Roland Slabon versuchen es in diesem Buch etwas anders. Aus der Sicht des Restaurierers entstand ein Werk, das mit etlichen Fahreindrücken und Bewertung der einzelnen Modelle unter Sammler Gesichtspunkten gespickt ist. Durch chronologische Einteilung ist dieses Buch als Nachschlagewerk nützlich. Bedingt dadurch, daß der Band aus einer amerikanischen Ausgabe entstand, erfährt man Wissenswertes über die dortige Szene. Die Aufteilung der Seiten zwischen Vor- und Nachkriegsepo-

chen entspricht ungefähr auch der zeitlichen Dauer dieser Abschnitte in der BMW-Geschichte. Natürlich vergessen die beiden Autoren nicht, das umfangreiche Zubehörangebot von BMW oder die heutigen Ersatzteilmachbauten von Händlern und sogar Clubs zu erwähnen. Zum Schluß des Buches gibt es eine Kurzbeschreibung in Tabellenform der BMW-Motorräder von 1923-1990 und ein Adressenverzeichnis. Beim Lesen kann eigentlich nur das Layout stören, da oftmals die Fotos dem Text hinterherhinken. Ich empfehle das Buch Freunden der Marke mit dem Propeller.

Uwe Kremer

Stromi

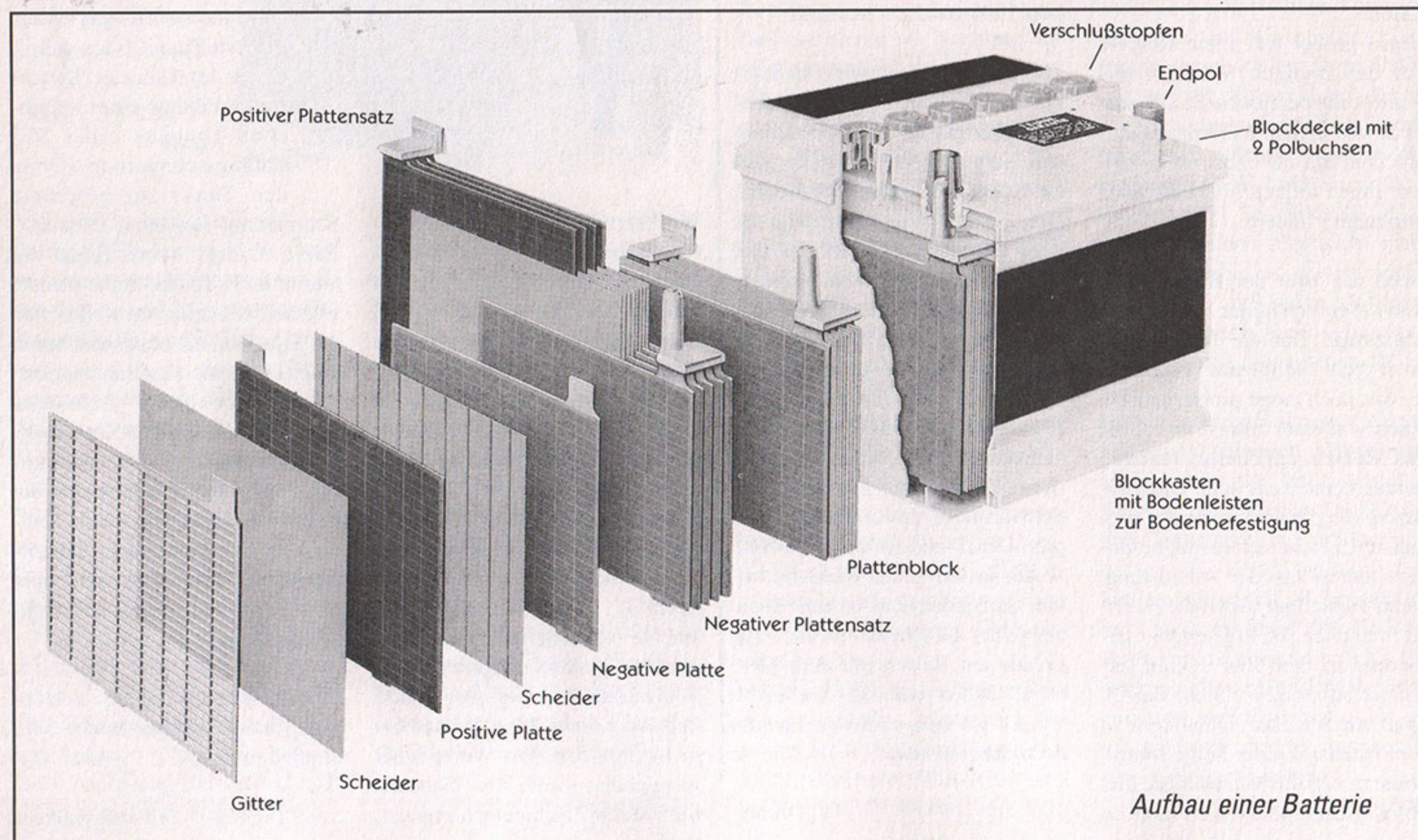
Fahrzeugelektrik: Die Batterie, Teil 2

Die Leistungsriesen unter den Akkus sind Elemente mit Lithium als negative Elektrode und Kohlenstoff als Depolarisator. Sie erreichen eine Spannung von 3,4 V. Mit 4 Wh/ccm ist die Energiedichte sehr groß. Die Lebensdauer mit 15 Jahren in unbelastetem Zustand ist äußerst hoch. Als Nachteil stehen die sehr hohen Herstellungskosten. Leider können "Galvanische Primärelemente" im Fahrzeugbereich nur bedingt eingesetzt werden, denn alle Konstruktionen dieser Art sind nicht wieder aufladbar. Dazu kommt noch, daß in Ruhezeiten, wo also kein Strom abgenommen wird, eine schleichende Entladung stattfindet. Das wohl allen bekannte Beispiel ist die Taschenlampenzelle.

Galvanische Sekundärelemente (Akkumulatoren)

Aufladbare galvanische Elemente nennt man Sekundärelemente oder Akkumulatoren. Bleiben also für unsere Belange bei den Fahrzeugen nur die Akkumulatoren in ihrer bekannten Artenvielfalt.

Abbildung 1



Der Bleiakkumulator

Unter einem Akkumulator versteht man ein Objekt zur Speicherung von elektrischer Energie. Beim Laden eines Akkumulators wird durch Zufuhr elektrischer Energie ein chemischer Vorgang erzwungen und so die zugeführte elektrische Energie in Form von chemischer Energie gespeichert. Beim Entladen spielt sich der gleiche chemische Vorgang in umgekehrter Reihenfolge ab, und die chemische Energie wird in elektrische Energie umgewandelt. (Abb. 2)

Der bis jetzt immer noch gebräuchlichste und wirtschaftlichste Akkumulator ist der Bleiakkumulator (Abb. 1). Er besteht im geladenen Zustand aus zwei gitterförmigen Bleigerüsten, eingetaucht in eine 20-30 %ige Schwefelsäure (Akkumulatorsäure mit einer Dichte von 1,15-1,22 g/ccm). Das eine Bleigerüst ist gefüllt mit schwammförmigem Blei (keine Wasserstoffentwicklung infolge Überspannung des Wasserstoffs am Blei). Das andere Gerüst ist ausgefüllt mit Bleidioxid. Verbindet man die beiden Elektrodenplatten leitend miteinander, so fließt wegen der vorhandenen Spannung von etwa 2 V unter gleichzeitiger Bildung von Pb SO₄ ein Elektronenstrom vom Blei zum Bleidioxid. Das sieht dann so aus:

Da beim Entladen des Akkumulators Schwefelsäure verbraucht wird und Wasser entsteht, sinkt während des Entladevorganges die Säurekonzentration. (Daher läßt sich der Ladungszustand eines Akku-

mulators durch Messen der Säuredichte mit einer Spindel verfolgen. Abb. 3) Zur Wiederaufladung legt man eine äußere Spannung von mehr als 2 V in umgekehrter Richtung derart an, daß die vorher positive Bleidioxidplatte mit dem positiven Pol der äußeren Stromquelle verbunden wird. Durch diesen Trick kehren sich die chemischen Prozesse um, so daß das Bleisulfat wieder in Blei und Bleidioxid verwandelt wird.

Ist das gesamte Bleisulfat verbraucht, wird bei weiterer Energiezufuhr die Schwefelsäure unter Bildung von Wasserstoff und Sauerstoff zersetzt. Da für diesen Vorgang eine höhere Spannung erforderlich ist, erkennt man das Ende des Aufladevorganges an der bedeutenden Steigerung der Klemmenspannung.

Zur Überwindung des Leitungswiderstandes der Säure wird sowohl bei der Ladung wie bei der Entladung elektrische Energie verbraucht. Schon aus diesem Grund muß daher beim Laden eines Akkumulators eine größere Energiemenge zugegeben werden als die nachher bei der Entladung freiwerdende.

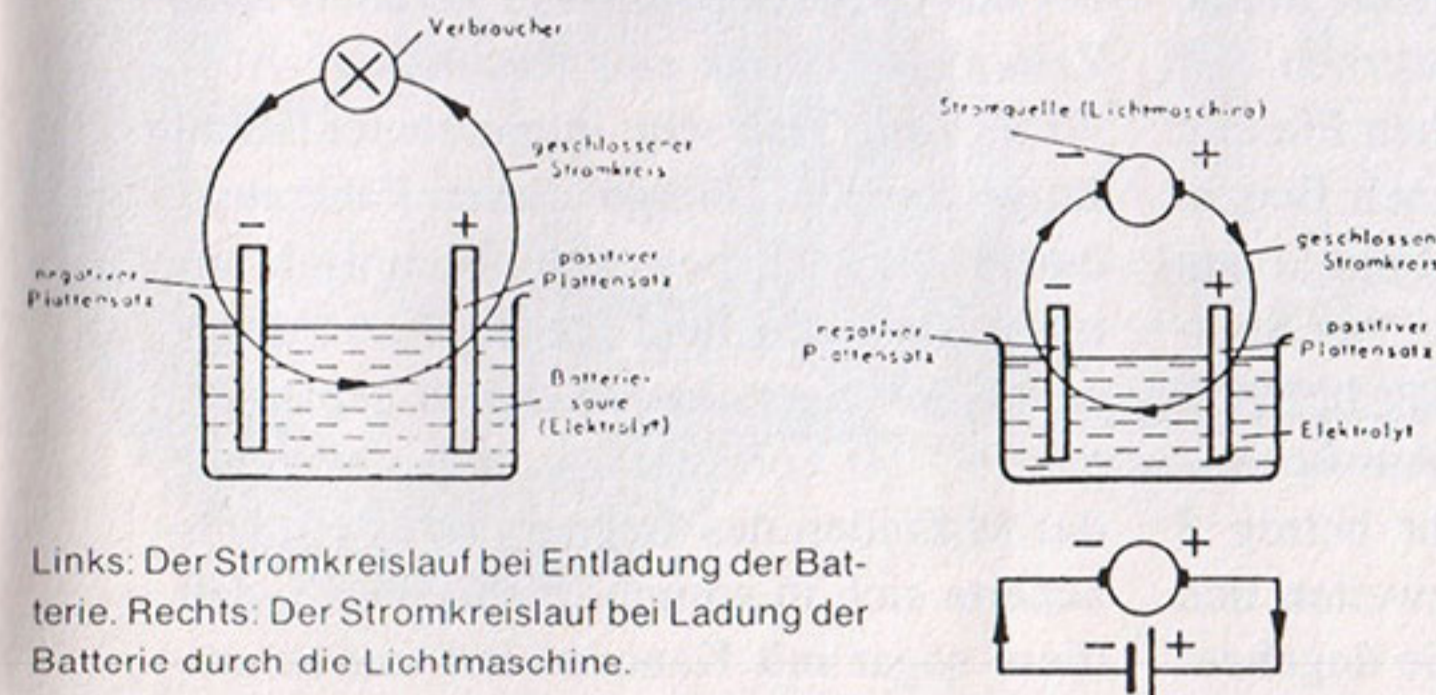
Bleiakkumulatoren haben eine Nennspannung von 2,0 V je Zelle. Die geladene Zelle kann die Spannung 2,12 V abgeben, die Säuredichte beträgt dann 1,28 kg/cdm. Die Entladeschlussspannung von 1,75 V und die Säuredichte von 1,20 kg/cdm sollen nicht unterschritten werden.

Die Kapazität ist von der Entladedauer abhängig. Beispiel: 44 Ah bedeutet, daß 20

Stunden lang der Durchschnittsstrom 2,2 A abgegeben werden kann.

Nickel-Cadmium-Akkumulatoren

Als Elektrolyt dient Kalilauge, d.h. eine wässrige Lösung von Kaliumhydroxid (KOH). In geladenem Zustand enthält die positive Elektrode Nickel-Oxidhydroxid,



Links: Der Stromkreislauf bei Entladung der Batterie. Rechts: Der Stromkreislauf bei Ladung der Batterie durch die Lichtmaschine.

Abbildung 2

die negative Elektrode Cadmium oder Eisen. Beim Entladen erfolgt eine Umwandlung in Nickelhydroxid bzw. Cadmiumhydroxid, Wasser wird gebunden. Durch Laden kehren sich diese Vorgänge um. Die Dichte des Elektrolyten (1,19 kg/cdm) ändert sich dabei fast nicht und gibt deshalb leider keine Auskunft über den Ladezustand des Akkus. Eine Nickel-Cadmium-Zelle nimmt bei gleicher Kapazität einen größeren Raum ein als ein Bleiakkumulator. Die Nennspannung beträgt nur 1,2 V. Dies sind nur zwei Beispiele von Akkumulatoren, die auf dem Markt erhältlich sind. Darüber hinaus gibt es noch eine Unzahl von weiteren bekannten Kombinationen. Als Beispiel sei die Silberoxid/Zink-Zelle genannt, eine der leistungsfähigsten der bekannten Stromspeicher; Verwendung bei Militär und Raumfahrt.

Im Prinzip sind diese Vorgänge und Abläufe also wirklich nichts Neues. Auch die Forschung hat außer Verbesserungen in der Reinheit der Substanzen nichts anderes finden können. Deshalb muß sich der Motorradfahrer auch heute noch genauso wie seine Leidensgenossen davor mit Batterien herumärgern, die entweder wenig Kapazität erbringen oder schnell zerstört sind oder eben in ihrer Größe den vorhandenen Platz bei weitem überschreiten.

Der Endverbraucher hat dennoch die Möglichkeit, mit seinem Verhalten diesen kleinen Kraftwerken das Leben zu verlängern. 1. Wie wir gesehen haben, läuft eine chemische Reaktion ab. Je extremer dieser Reaktionsprozeß in Anspruch genommen wird, um so schneller erschöpft er sich.

Theorie: Ein Akkumulator dürfte also

nicht entladen werden.

Praxis: In normalem Betrieb wird der Akku durch Lichtmaschine und Regler im Idealzustand gehalten. Extremer Verbrauch, defekter Regler oder auch falsch eingestellter Regler sowie zu schwach arbeitende Lichtmaschine können diesen Idealzustand unterbrechen. Und sporadischer Gebrauch (Oldtimer, Wintermonate)

unterbricht diesen Idealzustand ebenfalls.

Abhilfe: Durchmessen des Ladestromes und Reparatur der erschlafenen Aggregate.

Bei längeren Pausen Batterie ausbauen und an ein spezielles Ladegerät hängen, oder noch einfacher: mit der Batterie des Alltagsautos koppeln.

2. Bei chemischen Reaktionen müssen alle Faktoren stimmen.

Theorie: Die Dichte des Elektrolyten ist deswegen genau einzuhalten.

Praxis: Bei der Akkukontrolle wird der gesunkene "Wasserstand" aufgefüllt.

Abhilfe: Nur in geladenem Zustand läßt sich die vorgeschriebene Dichte einigermaßen genau kontrollieren. Erst dann entscheiden, ob Batteriesäure oder nur destilliertes Wasser nachgefüllt werden muß.

3. Leider gibt es für Akkumulatoren keine einheitlichen Vorschriften über Lebensdauer und Qualität.

Theorie: Akkumulatorenhersteller müßten in bezug auf Zusammensetzung ihres Produktes einer Norm unterliegen.

Praxis: Leider sind alle Akkumulatoren recht teure Objekte, bedingt durch Metallpreise und Lohnkosten. Um auf dem Markt wettbewerbsfähig zu bleiben, werden leider nicht bessere, sondern nur billigere Produkte angeboten. Typisches Beispiel sind die bekannten Billigbatterien, die durch Vibrationen ihr Leben schnell aushauchen.

Abhilfe: Aufhängung so konstruieren, daß die Batterie nicht aufschlägt, sondern nur schwingt. Kauf von teuren Markenprodukten, da hier noch von Qualität gesprochen werden kann. 70 DM und 5 Jahre Haltbarkeit sind immer noch billiger als 5 Batterien à 24,50 DM im gleichen Zeitraum. Und wer an die Belastung der Umwelt denkt, entscheidet sich sowieso für Klasse und gegen die Masse.

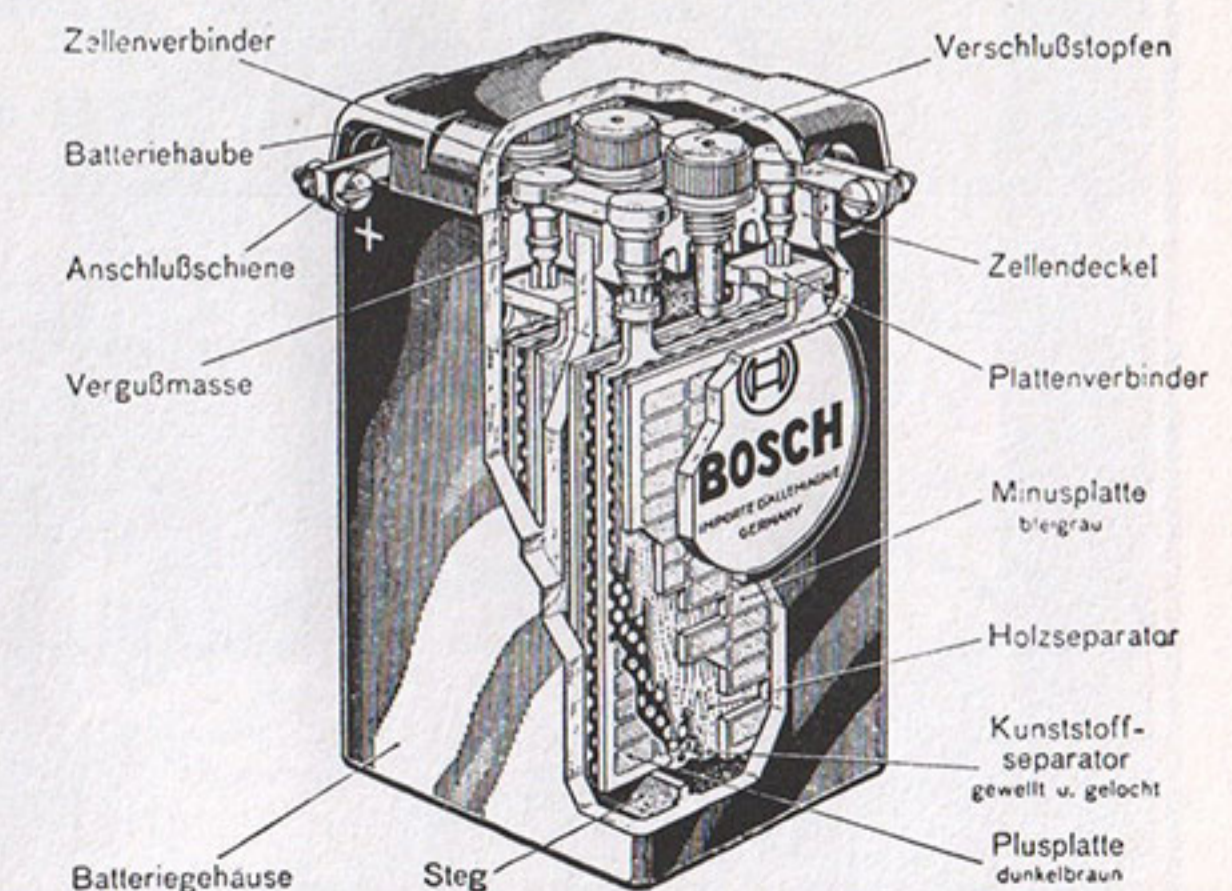
Brennstoffzelle ist wieder im Kommen

Eine schon fast totgesagte Technologie zur Stromerzeugung könnte bald zum Favoriten für umweltfreundliche Energieversorgung werden. Neuartige Werkstoffe sollen dies ermöglichen. Brennstoffzellen verwandeln Gas in Strom. Ein von Varta entwickelter 700 Watt-Block wurde z.B. für das Raumfahrtprojekt Hermes demonstriert. Das erste Elektro-Auto, das den Strom von einer Brennstoffzelle bezieht, soll 1993 auf den Markt kommen.

Schon 1991 stellten die Wissenschaftler der American Academy of Science einen serienreifen Prototyp eines Elektro-Autos vor, der mit einer Brennstoffzelle betrieben wird. In einem gewöhnlichen Ford Fiesta erzeugt eine Kunststoff-Brennstoffzelle aus Wasserstoff genügend Leistung, um den Kleinwagen auf 120 Stundenkilometer zu beschleunigen. Eine Tankfüllung soll für mehr als 500 Kilometer ausreichen, der 120 kg schwere Metallhydridtank läßt sich innerhalb von 5 Minuten wieder auffüllen.

Dieser kleine Ausflug in die Zukunft zeigt, wie intensiv an der Entwicklung von leistungsfähigen Akkumulatoren gearbeitet wird. Hoffentlich fällt dabei für uns Motorradfahrer eine Batterie ab, die in der Alltagspraxis bestehen kann. Welche Technologie auch angewendet wird, spätestens an den beiden Polen ist die Herkunft des Stromes nicht mehr erkennbar. Jürgen Strommenger

Abbildung 3: Teilschnitt durch eine ältere Motorrad-Batterie, rechts: Säureleben zum Prüfen der Batteriedichte.



Manchmal bedarf es nur eines winzigen Auslösers, um eine seit langem ruhende Krankheit zum Ausbruch kommen zu lassen. Bei mir geschah das im Frühjahr 1966. Und der Auslöser war mein Fernfahrer Kollege Helmut. Er brauchte einen fahrbaren Untersatz, war aber wegen Hausbau knapp bei Kasse. Für'n Auto reichte das Geld nicht, und da Motorräder zu der Zeit sehr preiswert waren, kaufte er sich eine 250er BMW mit Seitenwagen, eine R 25/3 mit LS 200 von Steib daneben. Ich wußte gar nicht, daß er mit 'nem Gespann umgehen konnte und sagte ihm das auch, als ich ihn auf unseren Betriebshof fahren sah. "Das wußte ich auch nicht, aber wie Du siehst geht's ganz gut," antwortete er.

Solomotorräder bis 250ccm hatte ich als 16-18jähriger bereits häufiger bewegt. Damals konnte man mit 16 Jahren den Führerschein der Klasse 4 machen, und damit konnte man Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum bis 250ccm fahren. Zu einem eigenen Motorrad hab ich's allerdings nie gebracht, unsere Familie gehörte schon damals zu den finanziell Unterprivilegierten. Meine Fahrpraxis mußte ich mir auf Leihmaschinen erwerben. Für den Kilometer zahlte man sieben Pfennig ohne jegliche Nebenkosten, auch Benzin war im Preis enthalten. Das klingt ja nun recht billig, aber so war's nicht. Der Stundenlohn eines Facharbeiters lag bei 1,50 Mark, mein Wochenlohn als Autoschlosserlehrling im ersten Lehrjahr betrug 3 Mark und steigerte sich im zweiten und dritten Lehrjahr jeweils um die ungeheure Summe von einer Mark. Es war für mich gar nicht so einfach die Beträge zusammenzukratzen, die nötig waren um die Rechnungen beim Motorradverleih zu bezahlen. Fast immer hatte ich dort Schulden, und wenn der Berg zu hoch wurde, durfte ich sie abarbeiten, indem ich die Motorräder wartete. Natürlich nicht zum Facharbeiterlohn! Auf alle Fälle hatte ich mir doch schon einige Fertigkeiten in der Handhabung

von motorisierten Einspurfahrzeugen zugelegt, und die Geschichte hatte mir auch immer viel Spaß gemacht. Daß es aber eine richtige Liebe geworden wäre, kann ich nicht behaupten.

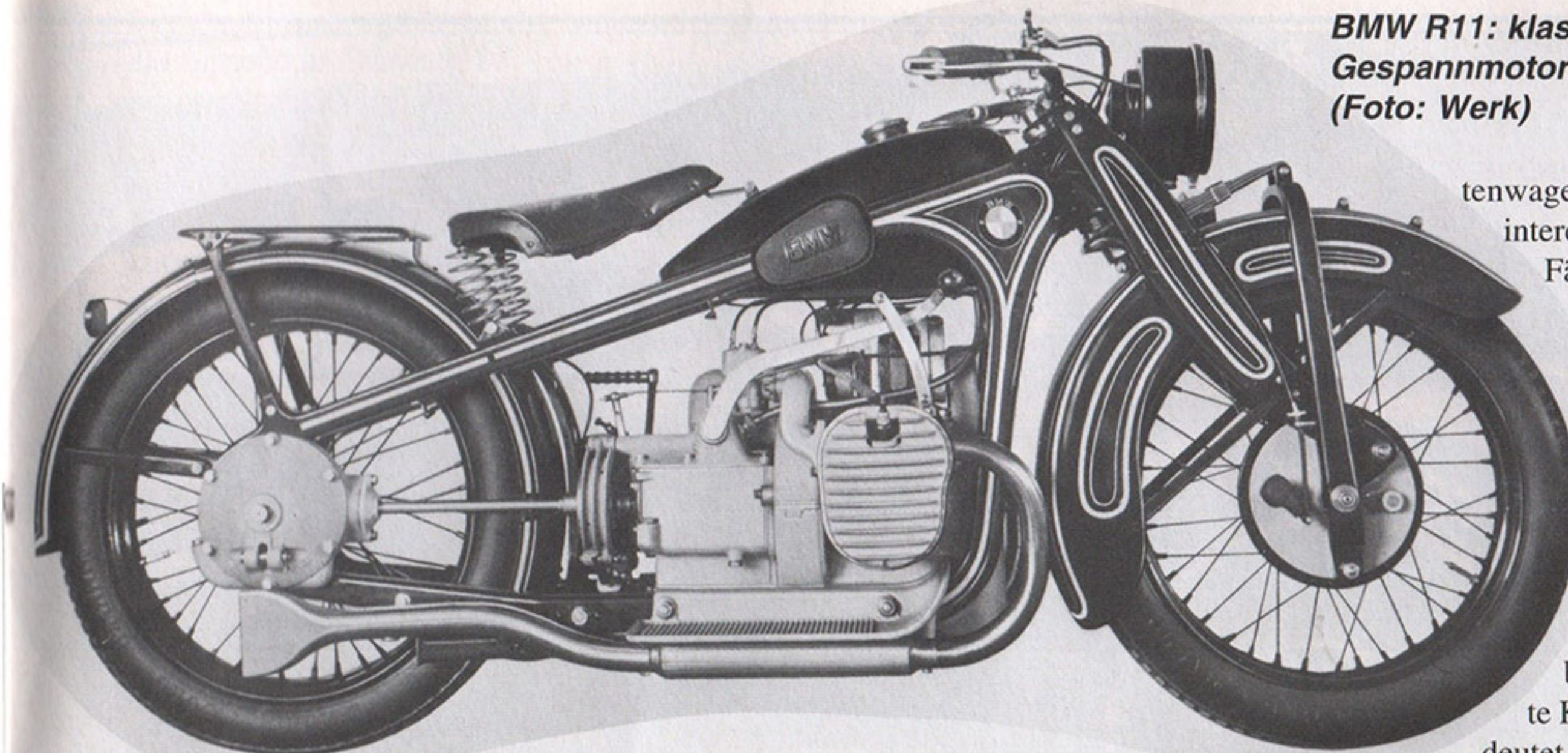
Der "Untergebene"

Einige Jahre darauf wurde ich Untergebener des GRÖFAZ (Größter Feldherr aller Zeiten) und lernte eine reichhaltige Auswahl, zum Teil sehr interessanter Fahrzeuge kennen. Einige dieser Fahrzeuge durfte ich auch bewegen. Technisch am interessantesten fand ich die Kettenfahrzeuge. Unangenehm an diesen gepanzerten 25 - 50 Tonnern war, daß sie immer das Mißfallen des Gegners erregten. Das äußerte sich in so unhöflicher Form, daß diese sogar mit Kanonen auf uns schossen. Sogas kann einem auf die Dauer alle Fahrfreude nehmen.

Gespanne

Ein rechtes Liebesverhältnis aber entwickelte ich zu den Seitenwagenmotorrädern, kurz Gespanne genannt. Fasziniert hatten mich die Dinger immer schon. Beim Kommiss wurde allerdings nicht

BMW R11: klassisches Gespannmotorrad der 30er Jahre. (Foto: Werk)



tenwagen hochkommen. Aber interessant war das auf alle Fälle, da mußte ich mich später näher mit befassen. War natürlich gut, daß er mir's gezeigt hatte, vermutlich wär ich in der ersten Kurve rausgeflogen.

Wir sollten eine motorisierte Kolonne begleiten, als sogenannte Kolonnenhunde. Das bedeutet, daß wir vorausfahren

mußten, alle einmündenden Seitenstraßen absperren. Anschließend die Kolonne wieder überholen und die nächsten Straßen absperren. Die Kolonne bewegte sich mit etwa 30 - 50 Km/h, und die Straßen waren nicht das, was wir heute kennen. Da war das echt harte Arbeit, was wir zu leisten hatten. Ich hatte keine Ahnung wohin die Reise ging; das waren eben so die Fahrten ins Blaue, die man im 1000jährigen Reich als Überraschung

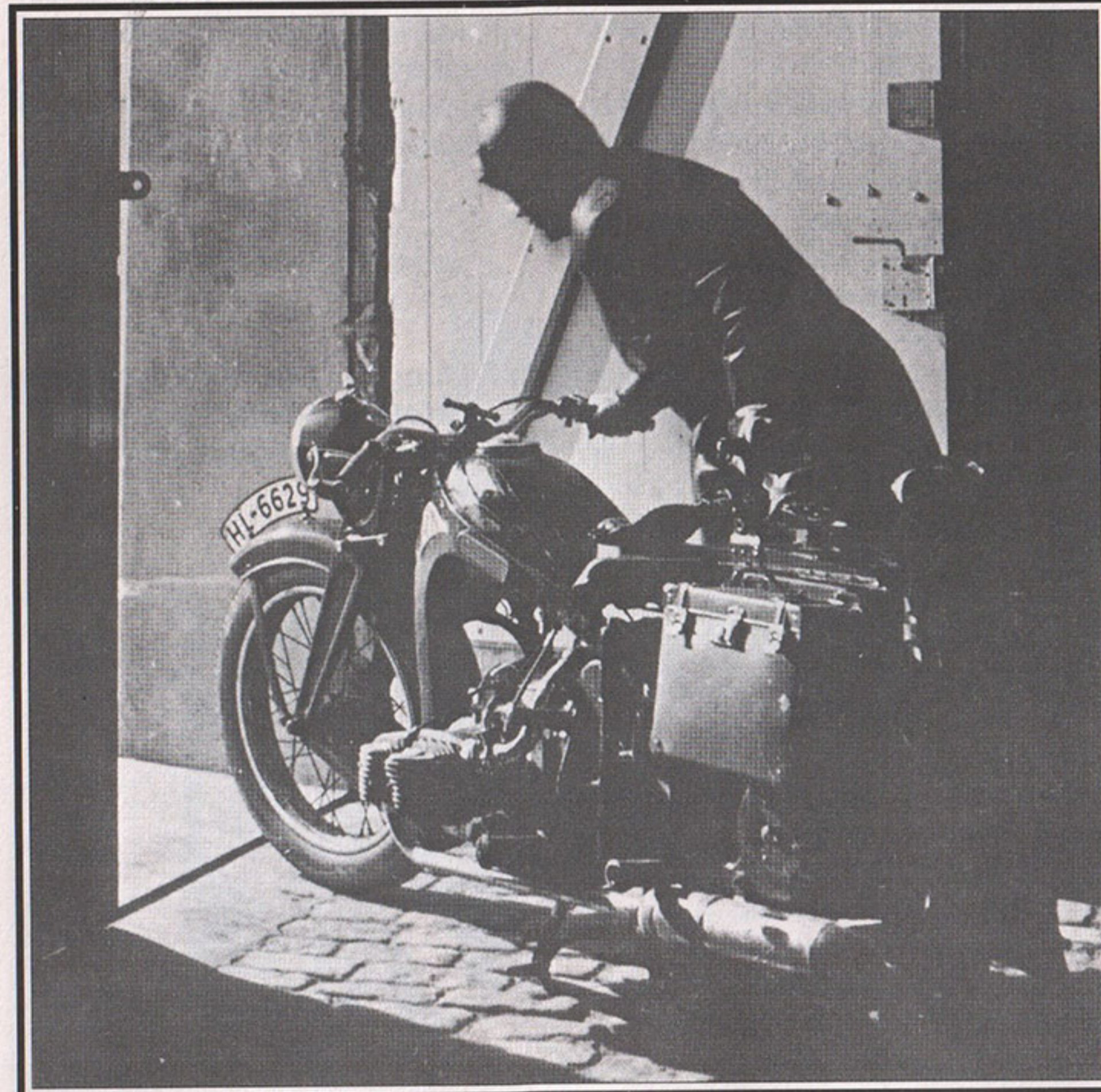
fühlte mich berechtigt, das auch zu beweisen.

Normal war das nicht, daß bei der Wehrmacht ein Soldat mit einem Zivilführerschein ein Kraftfahrzeug fuhr. Eigentlich hätten Feldwebel und untere Offizierschergen reihenweise in Ohnmacht fallen müssen, wenn so ein Fall eintrat. Sie müssen wohl sehr in Druck gewesen sein, was auch daran zu erkennen war, daß die

drehen, um uns mit den Fahrzeugen vertraut zu machen, und damit hatte es sich. Mein Kamerad zeigte mir, was passiert, wenn man eine Rechtskurve zu heftig angeht. Ich stand kopfwackelnd daneben und staunte. Seitenwagen rechts und rechts rum — trotzdem kippte das Motorrad nach links und der Seitenwagen kam hoch — wie ging das zu? Ich hatte immer geglaubt, in Linkskurven würde der Sei-

Alle meine Motorräder

Opa und seine 5 Gespanne



nach Interesse, Liebe oder Faszination gefragt, da hieß es in dringenden Fällen einfach: Wer kann Motorrad fahren? Oder: Wer hat einen Führerschein Klasse eins? Als die Frage unserem Haufen gestellt wurde, hätte ich mir fast den Arm ausgekugelt, weil ich die Pfote gar nicht schnell genug hoch kriegen konnte. Gleichzeitig brüllte ich — daß große Schnauze wichtig war, hatte ich sehr schnell gelernt — mit voller Stimmstärke "Hier". Da ich inzwischen ein paar Jahre älter war, hatte ich natürlich auch schon die Führerscheine der Klasse 1 und 2 und

Traum der 30er Jahre: Ein eigenes Motorrad. (Foto: Zündapp)

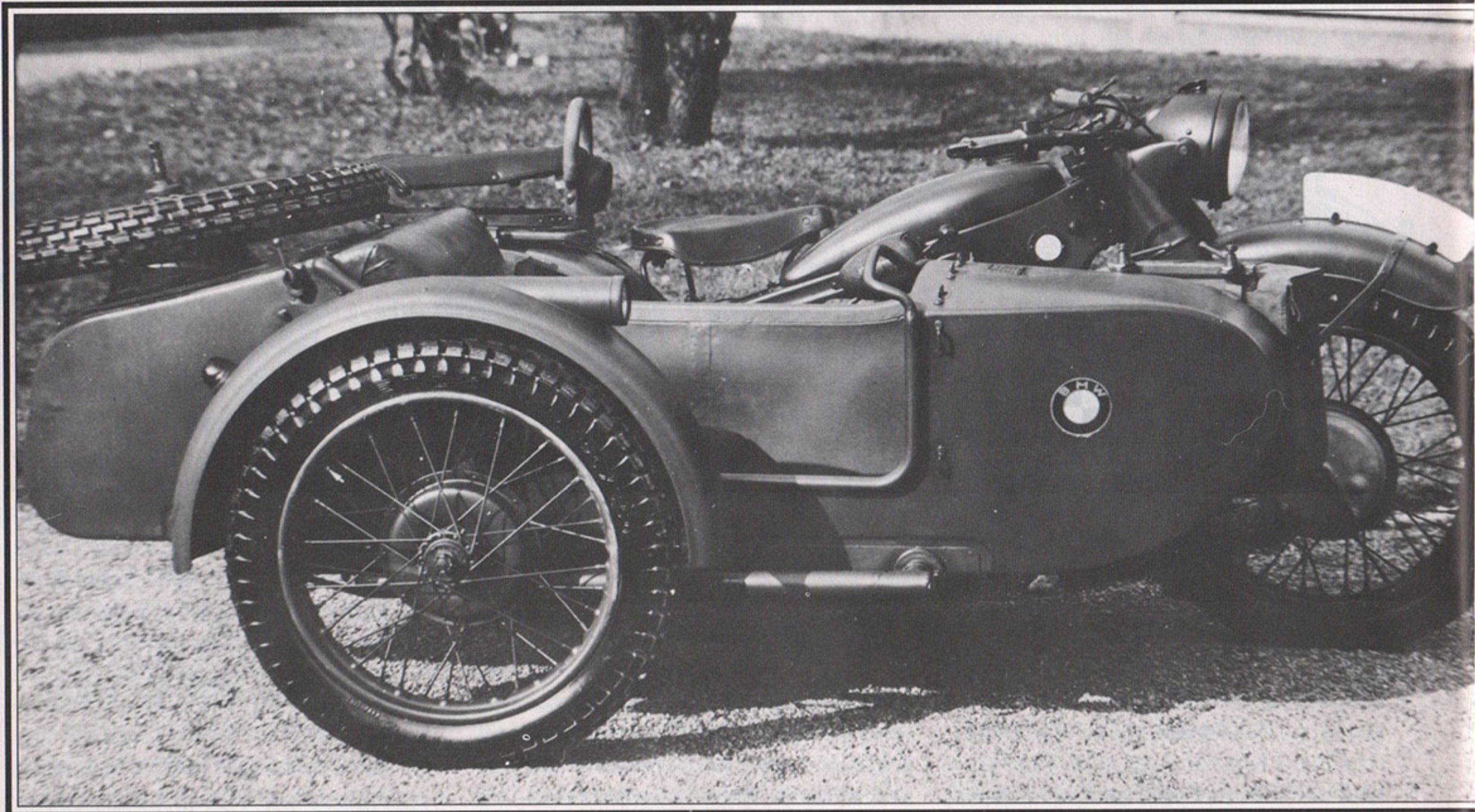
ganze Aktion sehr forciert ablief. Wir wurden auf einen Platz geführt. Und da standen sie: Solomotorräder von 250-500 ccm und 750er BMW; 600er Zündapp sowie 600er NSU Gespanne.

Ich hatte mich natürlich für ein Gespann entschieden, auch wenn ich noch nie so ein Ding gefahren hatte. Einer der wenigen Kameraden, die schon Gespannerfahrten hatten, empfahl mir, ein BMW R12 Gespann zu nehmen. Er meinte, das wäre die unempfindlichste Maschine von allem, was da rumstand.

Wir durften auf dem Platz einige Runden

Hoffentlich nie wieder: Motorradfahren im Krieg...





serviert bekam. Irgendwann stellte sich heraus, daß es nach Rußland ging; wir saßen täglich 12 bis 14 Stunden im Sattel und fielen abends total zerschlagen neben dem Bock um und schliefen ein. Ganz ohne Unfälle wird's wohl nicht abgegangen sein; ich hatte jedenfalls, am Zielort angekommen, den Eindruck, daß unser Haufen kleiner geworden war. Wie auch immer, ich war heil angekommen, und das R12 Gespann hatte die brutale Staubschlacht auch heil überstanden. In etwa zehn Tagen hatte ich Gespannfahren gelernt, ohne irgend etwas auszulassen. Tja, und dabei hab ich die Infektion eben bekommen. Es hatte mir nämlich trotz aller Strapazen unheimlich Spaß gemacht.

Unsymmetrischer Fahrspaß

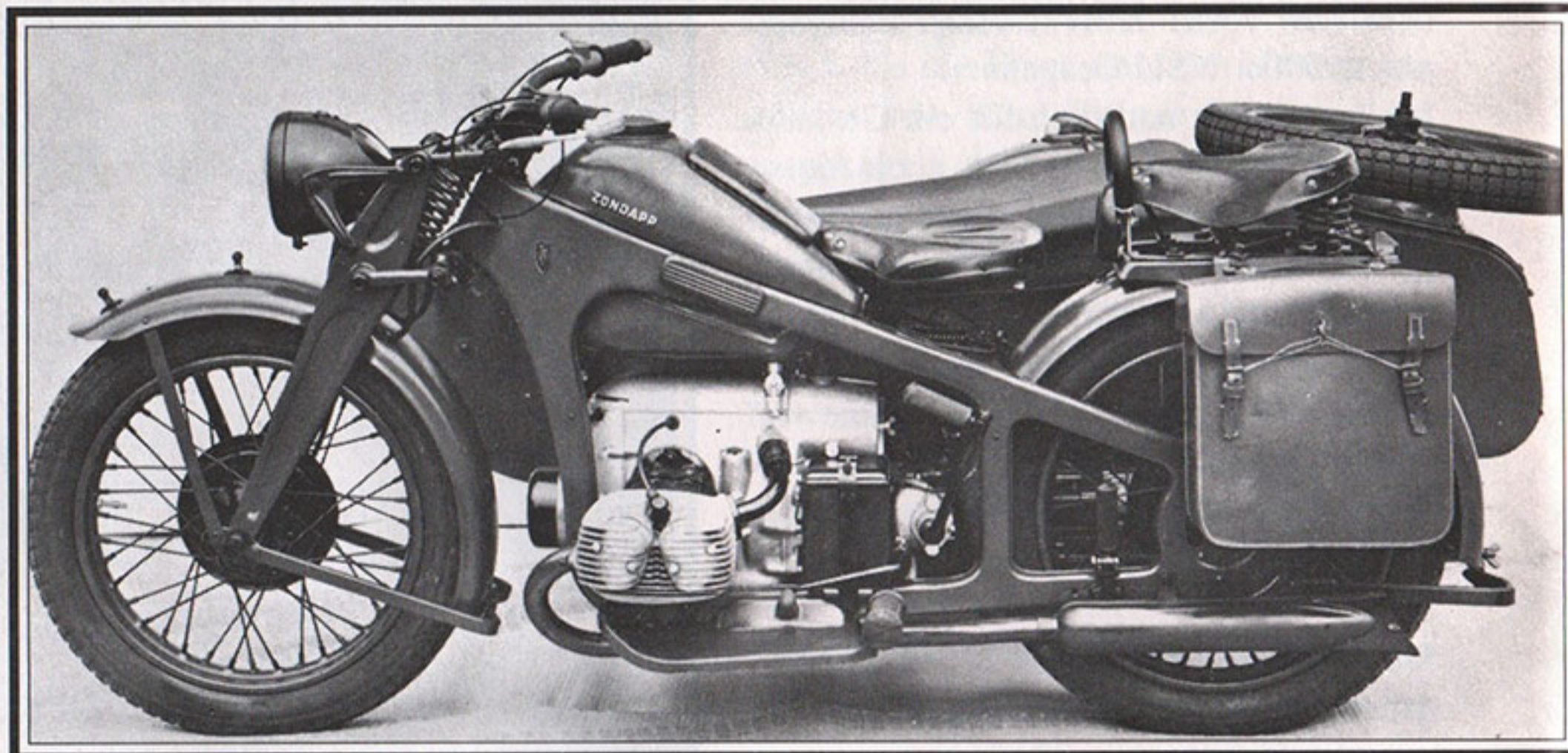
Damit begann meine Liebe zu diesen unsymmetrischen Fahrzeugen. Zweispurig wie ein Auto zwar, aber mit völlig unterschiedlichem Kurvenverhalten. Bei, wie in Deutschland und anderen Ländern mit Rechtsverkehr, rechts angeschlossenen Seitenwagen sind es die Rechtskurven, die mit Vorsicht angegangen werden müssen, während die Linkskurven relativ schnell gefahren werden können. In einer schnellen Rechtskurve genügt schon ein geringer Stoß unter das Seitenwagenrad, z. B. ein Kiesel von 5 cm Durchmesser,

um den Seitenwagen hochkommen zu lassen. Der unerfahrene Fahrer wird reagieren, indem er sich zum Seitenwagen hinüberlehnt und vielleicht auch noch versucht, das kippende Gefährt mit dem linken Bein abzustützen. Plötzliches Hinüberlehnen nach rechts, wenn der Seitenwagen hoch kommt, bringt ihn nur noch schneller hoch, ist also verkehrt, und das Abstützen mit dem Fuß hat höchstens zur Folge, daß sich der Fahrer vom Motorrad trennt und alleine durch die Landschaft kullert, was vielleicht weniger folgenreich sein kann, als wenn man das Gespann auf's Kreuz kriegt. Daß das Boot noch schneller aufsteigt, wenn man sich sehr plötzlich nach rechts beugt, liegt daran, daß man sich bei dieser schnellen

Treues Tier in schlimmen Zeiten: BMW R12 Behördengespann

Bewegung des Oberkörpers mit dem Achtersteven auf dem Sattel oder der Sitzbank abstützt und damit den Seitendruck, der das Aufsteigen des Seitenwagens verursacht, noch verstärkt.

In der Theorie klingt das alles furchtbar kompliziert, in der Praxis hat man aber alle Tricks schnell gefressen. Nur wer bereits langjähriger Solofahrer ist, braucht eine gewisse Gewöhnungszeit. Er muß stets daran denken, daß er nun ein zweispuriges Fahrzeug fährt, und das reagiert beispielsweise auf einen kurzen Rechtsdruck am Lenker, indem es einen kleinen



Schlenker nach rechts macht, während das einspurige Fahrzeug bei einem kleinen Rechtsdruck am Lenker einen kleinen Schlenker nach links macht. Vielen Fahrern ist das gar nicht bewußt, stimmt aber — probiert's mal aus. Zurück zur Rechtskurve bei rechtsangeschlossenem Seitenwagen — vergleichen wir doch mal mit einem PKW älterer Bauart, so ein weich gefederter — was passiert in einer Rechtskurve mit der Karosserie von der Schaukel? Sie legten sich nach links! Kann man auch bei einem vollbesetzten Auto moderner Bauart bemerken. Im

hingucken und vorher den Hahn zumachen.

In Linkskurven hat das Gespann die Neigung, nach rechts zum Kurvenrand wegzudrängen, besonders in scharf gefahrenen Kurven und mit viel PS am Hinterrad. Man braucht event. doppelt so viel Lenkeinschlag wie für den Kurvenradius erforderlich wäre. Zumindest ist das bei Gespannen mit Vorderradgabel so, über Maschinen mit Schwingen kann ich nichts sagen, da ich so gut wie keine Erfahrung damit habe. Allerdings kann sich in Linkskurven die ganze Fuhre nach rechts überschlagen und zwar dann, wenn das Seitenwagenrad nicht genügend Vorlauf hat oder wie beim MZ Seitenwagen, zu weich gefedert ist. Bei zu geringem Vorlauf des Seitenwagenrades kann es passieren, daß in der Linkskurve das Hinterrad



Extremfall, bei einer älteren Kiste, legt sich die Karosserie sogar soweit nach der Kurvenaußenseite über, daß die Räder abheben und die Fuhre über Kopf geht. Genau das gleiche kann Dir mit dem Gespann passieren. Immer vorausgesetzt, rechtsangeschlossener Seitenwagen und Rechtskurve. Also, Vorsicht vor Rechtskurven, jedenfalls am Anfang. Später, wenn die Routine da ist, hat man's im Gefühl. Und wenn man sich doch mal vertan hat und mit zuviel Fahrt an so'n Rechtsdreh ran kommt, gibts nur eins: Auf die Bremse und sich kleinmachen. Runter mit dem Oberkörper auf den Tank, auch wenn's dämlich aussieht, das bringt den Schwerpunkt nach unten, und wenn's dann gutgegangen ist, beim nächsten Mal besser

oben: Der Autor mit seiner: BMW R25/3 mit Steib LS 200
links: BMW-Konkurrent aus Nürnberg: Zündapp KS 600 (Foto: Zündapp)

gar nichts retten. Du kannst nur hoffen, daß Du rechtzeitig runterfliegst und den Eisenhaufen nicht ins Kreuz kriegst. Für Deinen Seitenwagenpassagier kannst Du nur beten und hoffen, daß das hilft! Das mag ja nun alles sehr erschreckend klingen, in der Praxis sieht es aber so aus, daß mir jedenfalls nur sehr wenige Gespann unfälle bekannt geworden sind. Und wenn, dann waren es Hirnrissige, die ohnehin keinen Argumenten zugänglich gewesen wären. In England wurden Gespanne wegen ihrer niedrigen Unfallzahlen von den Versicherungen sogar stark prämiert. Wie es jetzt ist, weiß ich nicht. Ich will auch nicht behaupten, daß Gespannfahrer besonnener fahren (mich hat jedenfalls manchmal ganz schön der wilde Matz beschnuppert), ob-

wohl es nahe liegt, denn die meisten Gespannfahrer sind nicht mehr ganz so jung. Ich gehöre mit 68 Jahren ja schon zu der Altersklasse, die von einigen Leuten als "Scheintot" bezeichnet wird!

Genug über die Fahrpraxis, da gibt's Bücher, in denen das besser beschrieben wird. Meine weiteren Kriegserlebnisse spielten sich immer im Bereiche von motorisierten Fahrzeugen ab, und ich hatte Gelegenheit, meine Liebe zu Gespannen zu vertiefen. Die Typenpalette, mit der ich in Berührung kam, war nicht sehr groß. Außer der BMW R12 bekam ich noch die R11, auch von BMW, und die KS 600 von Zündapp unter den Hintern. In den knapp vier Jahren meiner militärischen Karriere (ich brachte es bis zum Obergefreiten) lernte ich unter anderem, recht gut mit Gespannen umzugehen. Die anderen Fertigkeiten, die ich mir erworben hatte, waren nicht geeignet, um damit zu renommieren.

Da sie in Friedenszeiten auch nicht verwertbar waren, löschte ich meine Erinnerung an diese Dinge. Gespanne allerdings, und alles was damit zusammenhing, blieben aktuell in meiner Denkliste.

Der Wunsch

Die ersten Jahre nach dem Krieg tat sich in dieser Hinsicht natürlich gar nichts. Da stand die Beschaffung von Lebensmitteln und die Suche nach vernünftiger Arbeit im Vordergrund. Später, so ab 1950, besuchte ich auch schon mal wieder Motorradrennen in der näheren Umgebung, meistens Aschen- und Sandbahnrennen, und da waren es wieder die Gespannläufe, die mich fesselten. Ich erinnere mich noch an das erste Aschenbahnrennen in Oldenburg. War alles improvisiert und mit viel Enthusiasmus der Veranstalter aufgezo-gen; lief auch prima ab. Für mich war der Höhepunkt des Geschehens, daß in der Gespannklasse ein BMW R12 Wehrmachtsgespann mitfuhr. Hoffnungslos unterlegen zwar, wurde es von seinem Fahrer wild verwegen durch die Kurven geschleudert und beendete das Rennen immerhin noch in vorletzter Position. Ein vor ihm liegender Fahrer hatte einen Fehler gemacht und sich gedreht, und das war sein 3. Platz. Ich hätte liebend gern mit dem Fahrer getauscht (und das Rennen in den Strohballen beendet). Erinnerungen wurden bei mir wach, und ganz leise keimte der Wunsch nach einem Gespann in meinem Hinterkopf auf.

Fortsetzung folgt... Paul Hentze

Räng-Däng-Däng... die Seite für den MZ-Fahrer

Eigentlich hatten wir im neuen Fünf-Jahres-Plan beschlossen, nachdem es in Zschopau wieder weiterzugehen scheint, das Redaktionelle über die sächsische Marke etwas herunterzufahren. Es ist

aber so, daß wir viele MZ-fahrende Leser haben. Und diese wollen halt das Eine oder Andere wissen. Deshalb werden wir fortan sporadisch eine solche Seite in die GUMMIKUH aufnehmen.

MuZ kooperiert mit Volkswagen

Der Besuch des Vorstandsvorsitzenden Daniel Goudevert nebst anderen Großkopferten von Volkswagen bei MuZ ließ aufhorchen. Das Ergebnis des Gedankenaustausches kann sich sehen lassen. Man kam überein, daß ab jetzt die Zschopauer über VW einkaufen können (Halbzeuge etc.) und ab 1993 ehemalige MZ-Händler im Osten der BRD, die mittlerweile VAG-Produkte vertreiben, auch wieder Motorräder verkaufen. Natürlich von MuZ. Heißt es dann bald: "MZ - Da weiß man was man hat!"? Desweiteren war die Zschopauer Teppichbodenetage in der 45. Kalenderwoche im Reich der Mitte, um sich dort überhaupt erstmal vorzustellen. Die Chinesen bekunden Interesse an den Behördenkrädern "made in Germany" und planen einen Gegenbesuch in Sachsen. Bei dem chinesischen Tempo erscheint es unsicher, ob rasch etwas daraus wird. Hoffen wir das Beste...
Andy

Rotoren im Tausch günstiger!

Der MZ-Vertragshändler Friedhelm Feld von der Firma AT-Zweiradtechnik in Dormagen, Tel. 02133/61996, bietet die Rotoren der ETZ-Lichtmaschine ab jetzt zum Preis von 87,- DM im Austausch an. In den meisten Fällen sind die Graphitlaufringe der Kohlebürsten schadhaft. Feld montiert auf jeden Fall neue. Limarotoren im Austausch werden ebenfalls von der Firma Wildschrei in Brieden, Tel. 02672/8540, angeboten. Dort liegt der Preis für einen Rotor bei 129 DM. Der Preisunterschied liegt in der Tatsache, daß Wildschrei Schleifringe aus einer Buntmetallegerung montiert, die haltbarer sein soll als Graphit. Der Preis für ein ebenfalls mit Graphitlaufringen ausgerüstetes Neuteil von MZ liegt bei rund 120,- DM.

Hallo!

Habe soeben Euer Sonderheft MZ bekommen. Auf Seite 22 ist eine Anzeige von MZ Brasilien abgebildet. Ist Euch bekannt, ob man eine solche 250er hier in Deutschland bekommen kann? Ihr macht eine tolle Zeitung, weiter so! Dank im voraus.
Henning Aurich, Edemissen

Hallo Henning, die MZ Brasil basierte auf der ETZ 250. Die Maschine ist das Produkt eines Versuchs des DDR-Außenhandelsministeriums, durch einen Montagebetrieb in Brasilien auf dem südamerikanischen Markt Fuß zu fassen. Die Optik wurde dem Zeitgeschmack der 80er Jahre angepaßt. Linie und Farbgebung erinnern an die Honda CB 250 RS. Mitte der 80er Jahre wurde unter hohen Kosten

MZ do Brasil

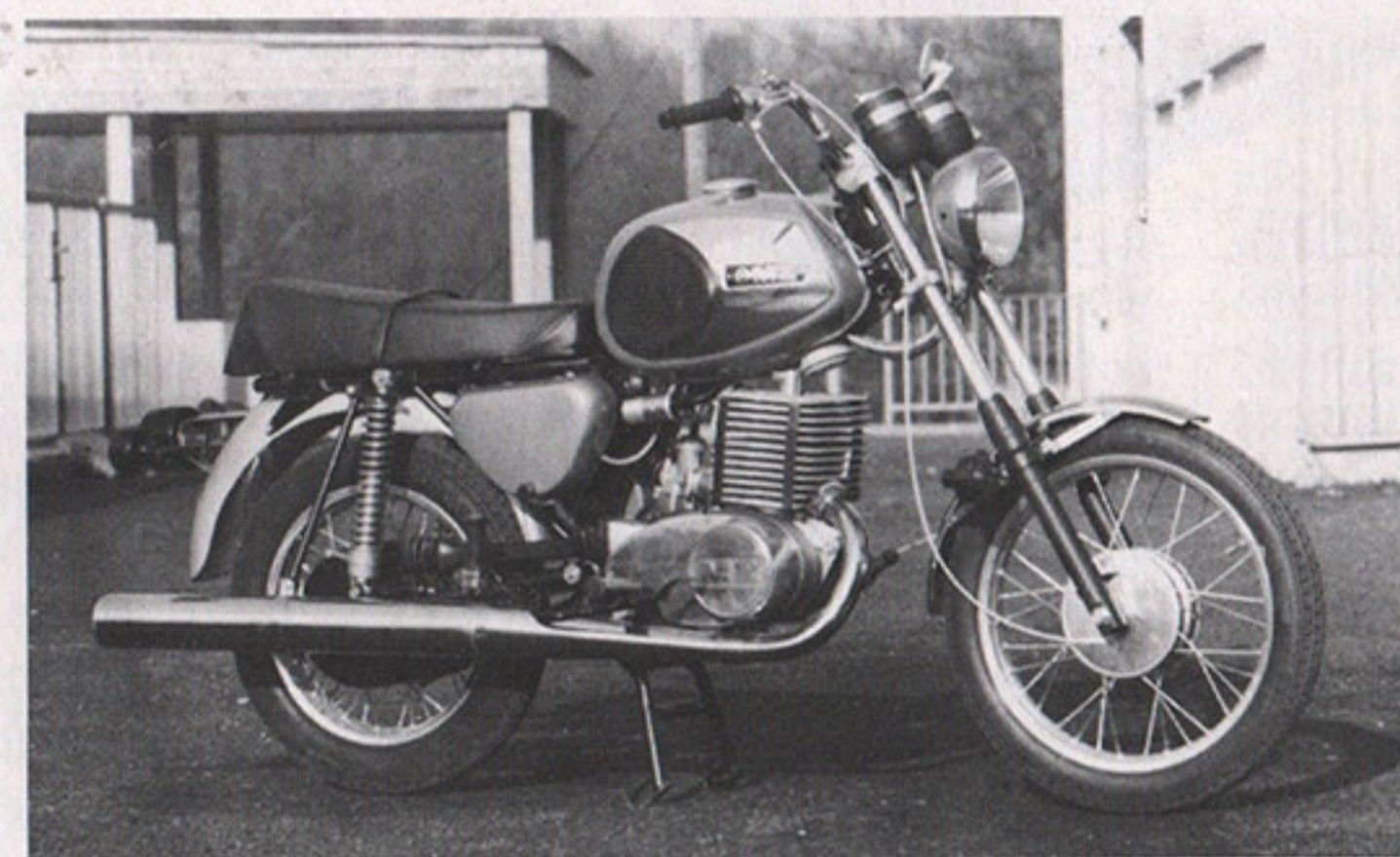
eine Produktionslinie aufgezogen. Doch die Geschichte kam niemals richtig in Gang und wurde nach ca. zwei Jahren abgebrochen. Die produzierte Stückzahl soll 5.000 bis 7.000 betragen haben. Ein solches Modell in Europa neu oder gebraucht zu bekommen, dürfte schier unmöglich sein. Meines Wissens soll in einem der "ausgelagerten" Magazine der Augustusburg eine "Brasil" stehen. Wohl die ein-

zige in ganz Deutschland, wenn nicht in Europa. Vielleicht bekommen wir sie einmal zu sehen....

Andy



Geplatze Träume: MZ do Brasil (Foto: Werk)



MZ TS 250/1: Kein Umbau auf 18"-Hinterrad möglich! (Foto: Werk)

die Diskussion dazu beigetragen zu haben, daß Emmen das Negativimage, das sie hatten, losgeworden sind. Und das ist die Vorstufe zu weiterem Erfolg.

'nen schönen Gruß aus Köln
Ben Arnz

Hallo Ben, wir haben mal mit der Versuchsabteilung und der Homologation gesprochen. Ein Umbau des Hinterrades auf 18" ist technisch nur durch sehr weitreichende Eingriffe möglich, wird aber in keinem Fall vom TÜV, bzw. MuZ abgesegnet.

Reifen gibt es doch als 3.50 x 16 von Barum, Heidenau, Metzeler, Avon, Conti und vielen anderen. Wenn Du auf 18er Rädern durch die Gegend schießen willst, mußt Du wohl auf eine ETZ 250 umsteigen.
Gruß Andy

Liebe Gummikühe,

Ihr scheint ja - sozusagen global gesehen - Spezialisten in Sachen Emmzet zu sein. Und da Eure Schreibe nicht ganz unwesentlich dazu beigetragen hat, daß mein erstes Motorrad nach vielen Jahren eine Emme ist, müßt Ihr mir jetzt auch eine Frage beantworten.

Ich fahre TS/1 (Big Block) und würde diese gerne, nicht zuletzt aus Gründen der Reifenbeschaf-

fung, mit einem 18-Zoll-Hinterrad ausrüsten. Rein konstruktiv und auch so - geht dat? Aber zwischen mir und meinem Glück steht der TÜV (ja, früher, die Pappbriefe, die mit Schreibmaschine ausgefüllt wurden, da war die Welt noch in Ordnung!). Wißt Ihr Rat?

Einen Kommentar zum Thema MZ kann man sich nach einem Happy-End mit blauem Auge ja ersparen. Insgesamt aber scheint

Wer kennt sie nicht, diese Situation, alles hinzuwerfen und davonzulaufen? Wenn wir feststellen, daß Kolben nicht passen, Schraubensteigungen (obwohl Originalersatzteile) anders ausfallen wie benötigt. Frisch restaurierte Motoren in ihrem "schwarzen Bett" befestigt sind und nun doch nicht laufen - seltene Originaltanks nach neuem Glanz plötzlich das Benzin nicht mehr halten können ... Oder falsche Verbraucher ansprechen, wenn Schalter betätigt werden - oder oder oder ...

Da gab es für die Honda CB 750 K0 ein simples Sicherungskästchen aus Gummi mit vier Ersatzglassicherungen darin - nur für dieses Modell. "Nicht mehr lieferbar" hieß es. Hunderte von Ausstellerständen beim Meeting der verschiedensten Märkte wurden abgeklappert. Unmengen Telefongespräche sind dieserhalb geführt worden. Händler der "ersten Stunde" aufgesucht. Viele Bekannte "auf die Spur gesetzt" ... Das Resultat = 0.

Dann - knapp 2 Jahre später - passierte es. Zuerst nach einem Kontakt auf der Veterama traf das erste Päckchen mit dem langersehten Inhalt ein. "Mal zu Hause schauen" hatte mir der Händler zugerufen und meine Adresse notiert. Ein weiteres Päckchen hatte mir ein anderer Händler unaufgefordert zugeschickt (ich hatte ihn zuletzt vor einem Jahr besucht). Ein drittes Päckchen kam von einem Kollegen aus England - als Überraschung. Und ein viertes Päckchen von einem Freund, der es bei Nacht und Nebel über 150 Kilometer

Freunde

zu mir nach Hause fuhr. Alle haben sie an mich gedacht. Nun besitze ich diesen Luxus, die nächsten vier Jahre

sten und Hoffnung, diese "aufgegebene Großbaustelle", erneut mit frischem Mut zu betreten. Die völlig unerwartet

paar erfolgreichen Beschaffungsversuchen still und leise einstellen würden. Sie besitzen häufig ein elefantöses Gedächtnis und detektivische Talente.

Da meldet sich doch ein solchermaßen Vergessener urplötzlich an der Wohnungstür. Braungebrannt zurück aus dem Motorradland Nr. 1, der USA. Hält in seinen Armen in ramponiertem Packpapier verpackt einen Original-Öltank der ersten Honda CB 750er-Serie. Gefunden auf einem Schrottplatz in der Nähe Palm Springs. Mir nichts, dir nichts abgeschraubt und mitgebracht. Als Souvenir durch halb Amerika mitgeschleift. Ein Teil, das ich schon als uneinbringlich abgeschrieben hatte und durch ein Nachfolgemodell ersetzen wollte. Unser letztes Gespräch hierüber ist bestimmt zwei Jahre her. Das ist dann so, wie wenn Weihnachten, Geburtstag und der Haupttreffer in der Klassenlotterie zusammenfallen. Und für alle, die bekanntlich immer neugieriger sind als andere, sei gesagt, daß er für dieses Kleinod gerade einmal DM 10,- wollte - sonst riskiere ich eine Beleidigung. Mich sucht dann immer eine gewisse Fassungslosigkeit ob dieser Art von Freundschaftsdienst auf, die sich nur sehr schwer beschreiben läßt. Diese Menschen sind häufig die Garanten dafür, daß wir unseren alten Traum vom Zweiradglück (fast) unbeschädigt realisieren können. In vielen Berichten findet sich (leider) kein Wort über sie. Die unverzichtbaren Freunde.

Autor: Reinhard Hopp
Foto: Peter Bock



jedes Jahr mit einem anderen Originalsicherungskästchen meine K0 zu beglücken. Jetzt trifft das Motto zu: Lieber vier als keines. Womit ich feststelle: es gibt sie doch. Jene Menschen, die oft stundenlang sich mit Schrauberproblemen anderer befassen und sich damit auseinandersetzen, als sei dies für sie das wichtigste auf der Welt. Die - wie kein anderes Lebewesen aus unserem Familienkreis - es verstehen, unserem Akku wieder neue Energie zu geben, erste Hilfe zu lei-

von irgendwoher anrufen und freudig mitteilen, fündig geworden zu sein. Selbst nach einem Jahr oder länger stehen sie urplötzlich im Mittelpunkt unseres Schrauberdaseins und vollbringen ihre Wunder. Der Preis solcher Erlebnisse ist mit Geld nicht aufzuwiegen. Ohne sie würden manche erbärmlichen Fragmente noch so aussehen, wie wir sie einst erstanden hatten. Häufig selbstlos handelnd nehmen sie Herausforderungen an, die unsereiner nach ein

Jawa 350 »Twin«

Bj. 1946-53 · Bohrung 58 mm · Hub. 65 mm
14,5 PS bei 4000/min

