

4. Jahrgang
T10856E

GUMMIKUH &

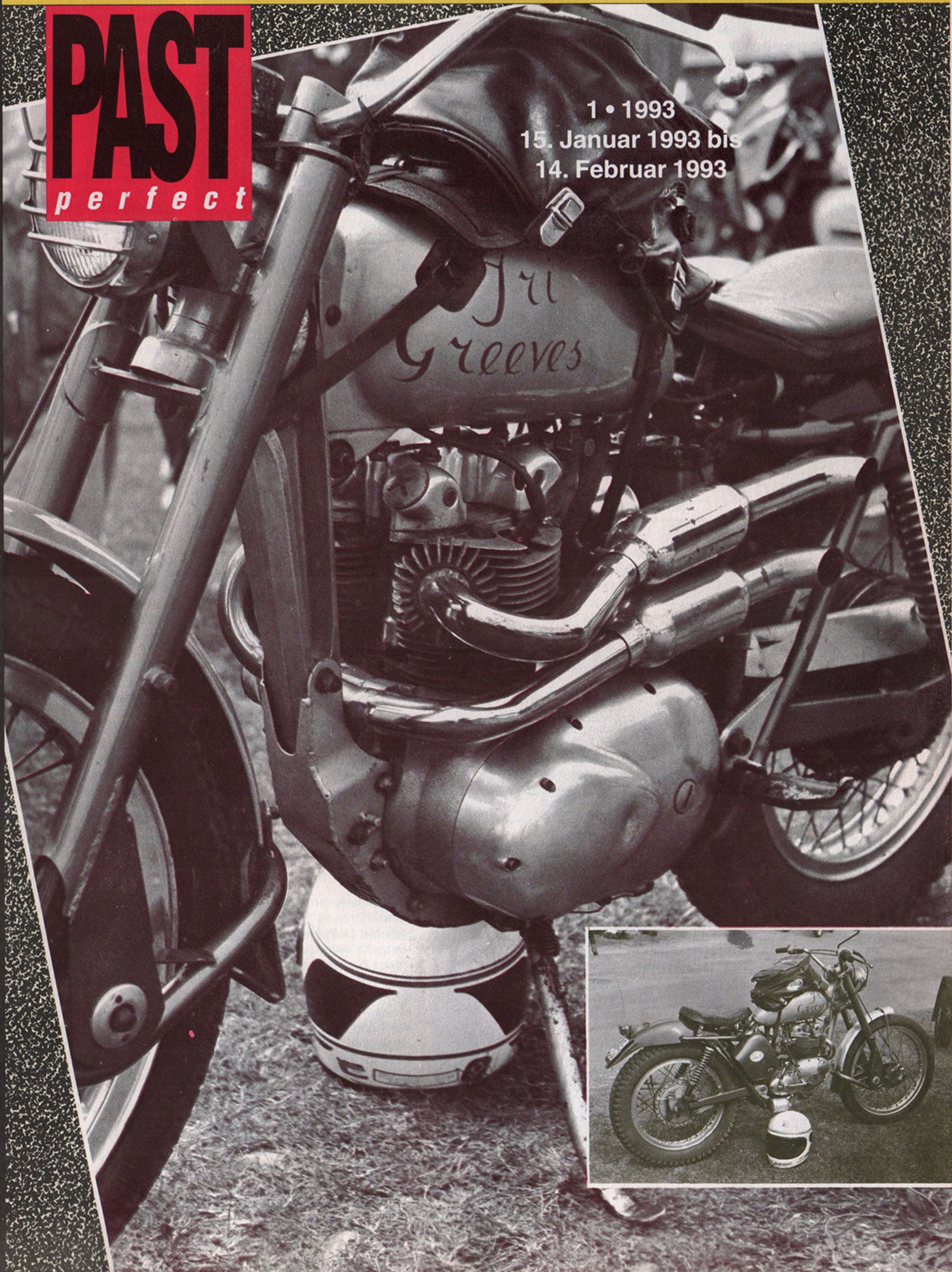
5,90 DM
öS 50 · sfr 5,90

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

PAST
perfect

1 • 1993
15. Januar 1993 bis
14. Februar 1993



INHALTS- & BESTELL-SERVICE

Schwerpunkthemen		Typenkunde		Motorzeichnungen		Technik		Historische Testberichte	
Adler	4	Ardie BD 176	2	Ariel KH Twin	36	Alu polieren	10	Adler MB 250 S	28
AJS 350 16C (Trial)	14	AWO 425	25	Ariel Square Four	26	Alu polieren I	35/36	Adler M 250 S	39
AWO 425	13	BMW R26	1	BMW R25/3	11	Bowdenzüge	23	Ardie BD 176	29
Barbour-Bekleidung	34	BMW R50	13	BMW R 69 S	41	Bremsen I	21	BMW R26	13
BMW 256 von Walter Zeller	30	BMW R51/2	5	DKW RT 350	28	Bremsen II	23	BMW R 50	36
BMW R51/3+R50/5	25	BSA A 65	36	Douglas Dragonfly	34	Dämpfer, hydraulische	36	BMW R 75/5	39
BMW R 61	32	BSA Gold Star B34	27	Harley Davidson Panhead	24	DKW-Elektrik I	41	Bücker Ilona II	27
BMW R90S-Rennmaschine	32	BSA A 65	36	Honda 125 ccm	18	Einspeichen	12	DKW RT 175 S	30
BMW von Beinke	37	DKW RT 200S	8	Honda CB 450	29	Entlacken	35	Dnepr MT16-Gespann	32
BSA A 10	32	DKW RT 250/2	20	Honda CX 500	23	Gummirestauration	29	Harley-Davidson, Hot-Red...	41
BSA A 65	38	Ducati 350 Scrambler	14	Horex Regina	33	Haarriß-Prüfung	22	Hercules K175S	21
BSA Gold Star Motor	20	Ducati 750GT	30	ILO Twin	19	Reinigen mit Sprit	12	Hoffmann Gouverneur	11
BSA Twins I	8	Dürkopp M 125A	11	Imme R 100	32	Säuren und Schutz	16	Honda CB 750 F	24
BSA Twins II	9	Gilera 150	21	Laverda GT/SF 750	31	Schutzmaske gegen Asbest...	34	Rudge 250	41
BSA/Norton Café Racer	12	Hercules 125 BW	29	Maico MD 250	25	Verchromen I	23	Sanglas 500 S	11
Bücker-Werke	20	Hercules-Nürnberg I	31	Moto Guzzi V7	20	Verchromen II	24	Schottenring 1991	28
DKW	3	Hercules-Nürnberg II	32	Moto Guzzi Lodola 175 Sport	37	Verchromen III	25		
DKW*IFA*MZ	36	Horex Regina 2	32	Moto Morini 350V2	27	Verchromen IV	26		
Dnepr MT 16TWD	9	Horex Regina 350	35	Norton Manx	10	Verchromen V	27		
Dnepr-Gespann	27	IFA BK 350	28	Norton Navigator	40	Verchromen VI	28		
Ducati 900 SS	31	JAWA 350	30	Rudge 4-Ventiler	16				
Eigenbau BSA-Basis	31	Laverda 750S	12	Silk 700 S	22				
EMW R35/3	11	Moto Guzzi Nuovo Falcone	10	Triumph 6T T110	30				
Express-Werke	12	MV Agusta 125	16	UK "Radial"	35				
Federbettrahmen	24	MV Agusta 750 S	41	Yamaha XS 500	39				
Fortschritt???	30	MZ ES 250	15	Zündapp KS 601S	19				
Gespann KS		NSU Max	34	Zündapp S 350	38				
mit Panhard-Motor	17	Puch 125 SV(S) 175 SV(S)	38						
Harley-Davidson	29	Puch 250SG	19						
Hercules-Nürnberg I	31	Puch 250TF	26						
Hercules-Nürnberg II	32	Triumph BDG 250H	9						
Hertweck, Carl	35	Triumph Boss	31						
Honda in den 60er Jahren	28	Triumph T 120R	18						
Honda CB 500 F	10	Velocette Venom Clubman	3						
Horex	5	Victoria KR 26 N	6						
IFA BK 350	35	Yamaha XS 650	33						
IFA RT125	14	Zündapp 200S	17						
ILO-Motoren	23	Zündapp 250S Trophy	7						
Island, Mit dem Gespann in-	34	Zündapp KS 601	32						
Isle of Man	14	Zündapp Norma	29						
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									
mit Jawa Motor	20								
Norton/BSA Café Racer	12								
Norton von E. Kruse	16								
NSU	2								
Parilla 175 Sport									
Competizione Bialbero	34								
Rickman-Story I	21								
Rickman-Story II	22								
Rickman-Story III	24								
Rudge 250	41								
Sanglas 500 S	11								
Schottenring 1991	28								

UNTERWEGS

Fahrbericht	
BSA Gold Star DB 32	4
Begegnung mit Beamten:	
"Freunde und Helfer"	17
Erlebnis	
Kawasaki Mach III	18
Motorradmuseum:	
Karl Rebuschat,	
Gelsenkirchen	40

TECHNIK

Ein Vehikel aus der Not	
geboren ist das/der DUO.	
Ein Bericht...	31
Historischer Test	
NSU Spezialmax	36
Typenkunde	
Victoria KR 35	
"Bergmeister"	44
Auch Simmeringe genannt..	
Radialwellendichtringe	46

BIKERS SEELE

Opa und seine fünf Gespanne.	
Teil 2	50
Wintermärchen (1946)	34

RUBRIKEN

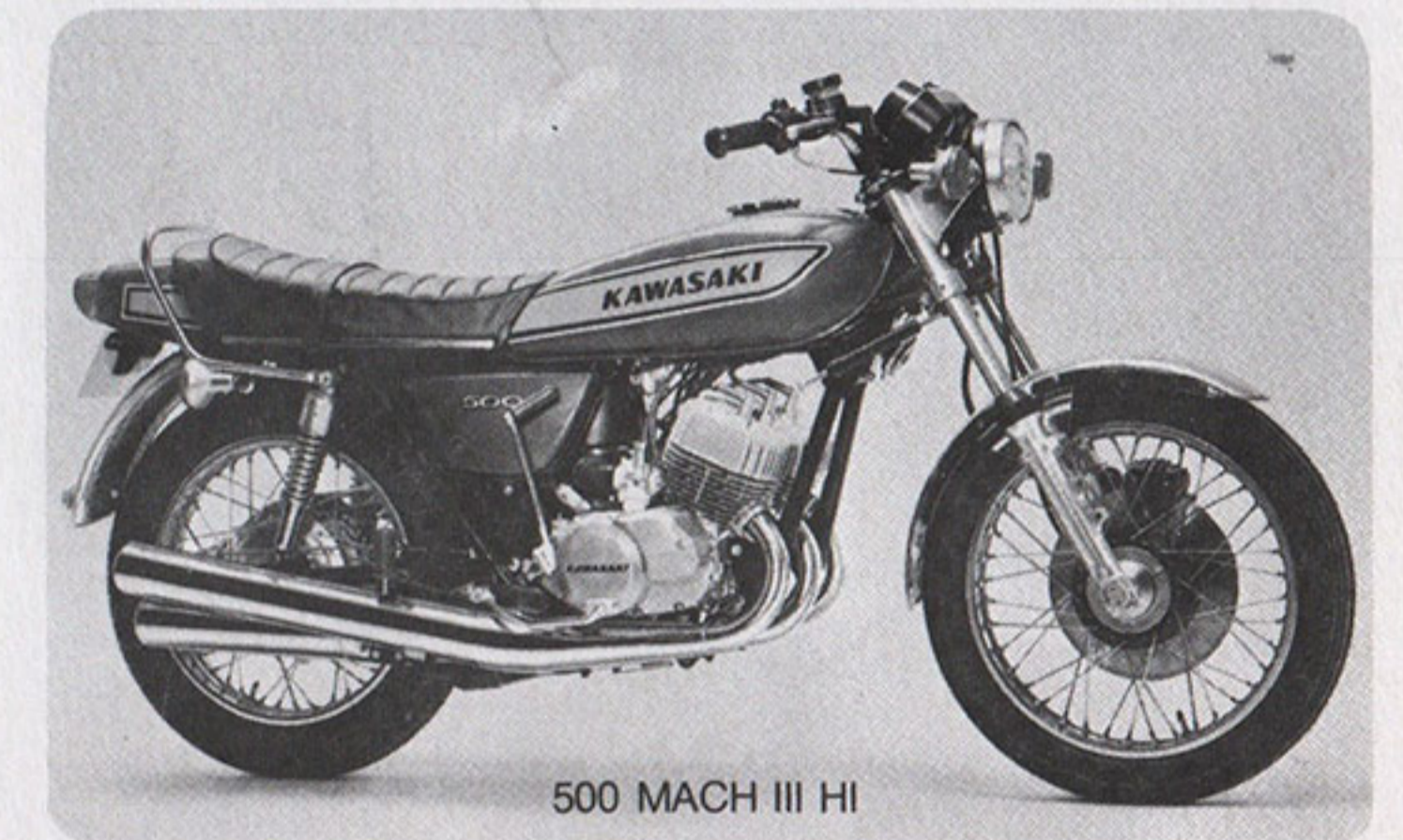
Titelfoto	
Greeves mit Triumph-	
Twinmotor. Foto: ames	1
Korrespondenz	13
Termine & Treffen	43
Impressum	30
Kleinanzeigen	
Such & Find	21
Literatur	
2 Buchbesprechungen	54
Motorgalerie	
Gilera 300 Twin	56



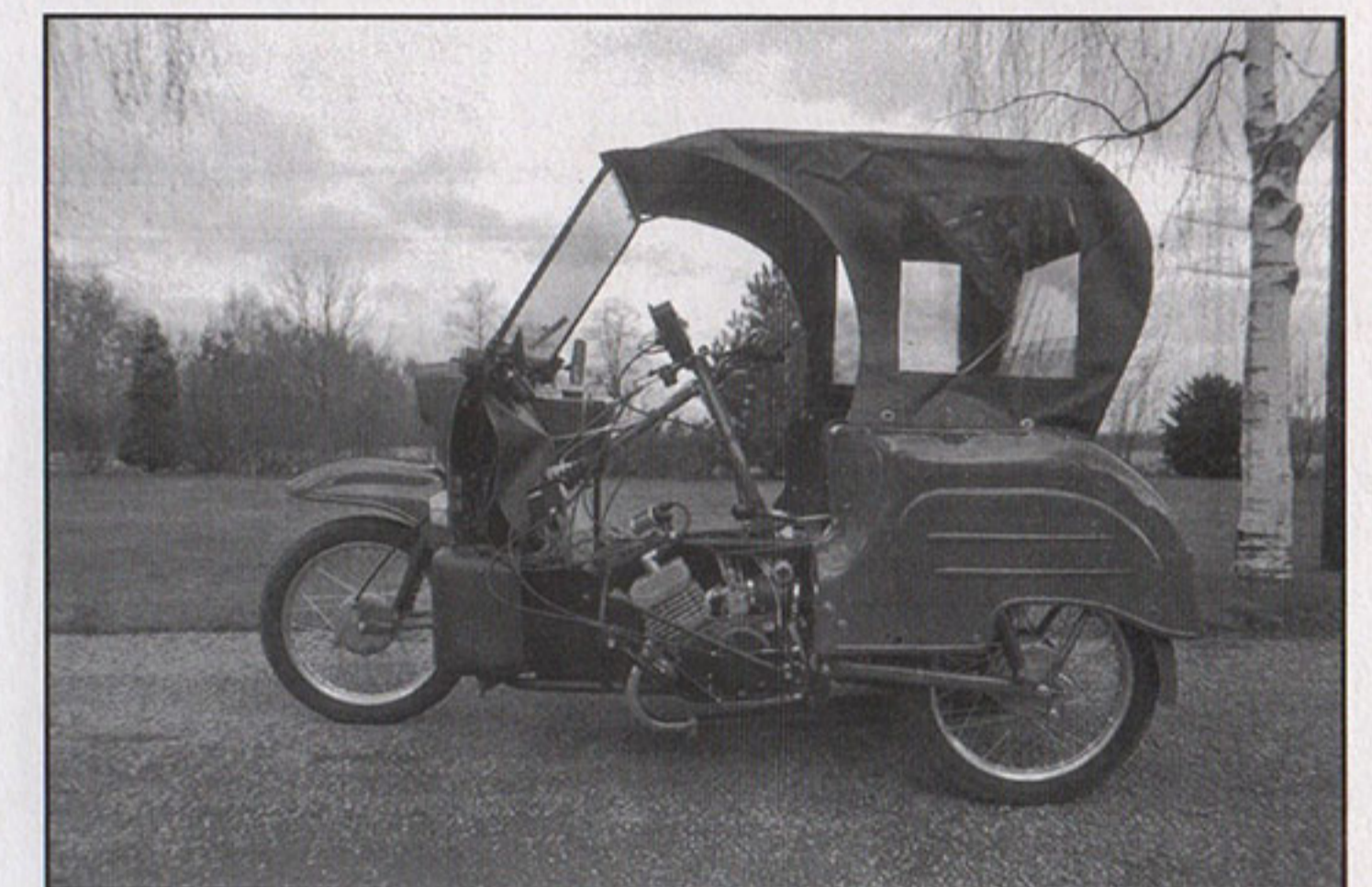
Andy war in der Lüneburger Heide und ließ sich von einer BSA Gold Star faszinieren. Fahrbericht ab Seite 4



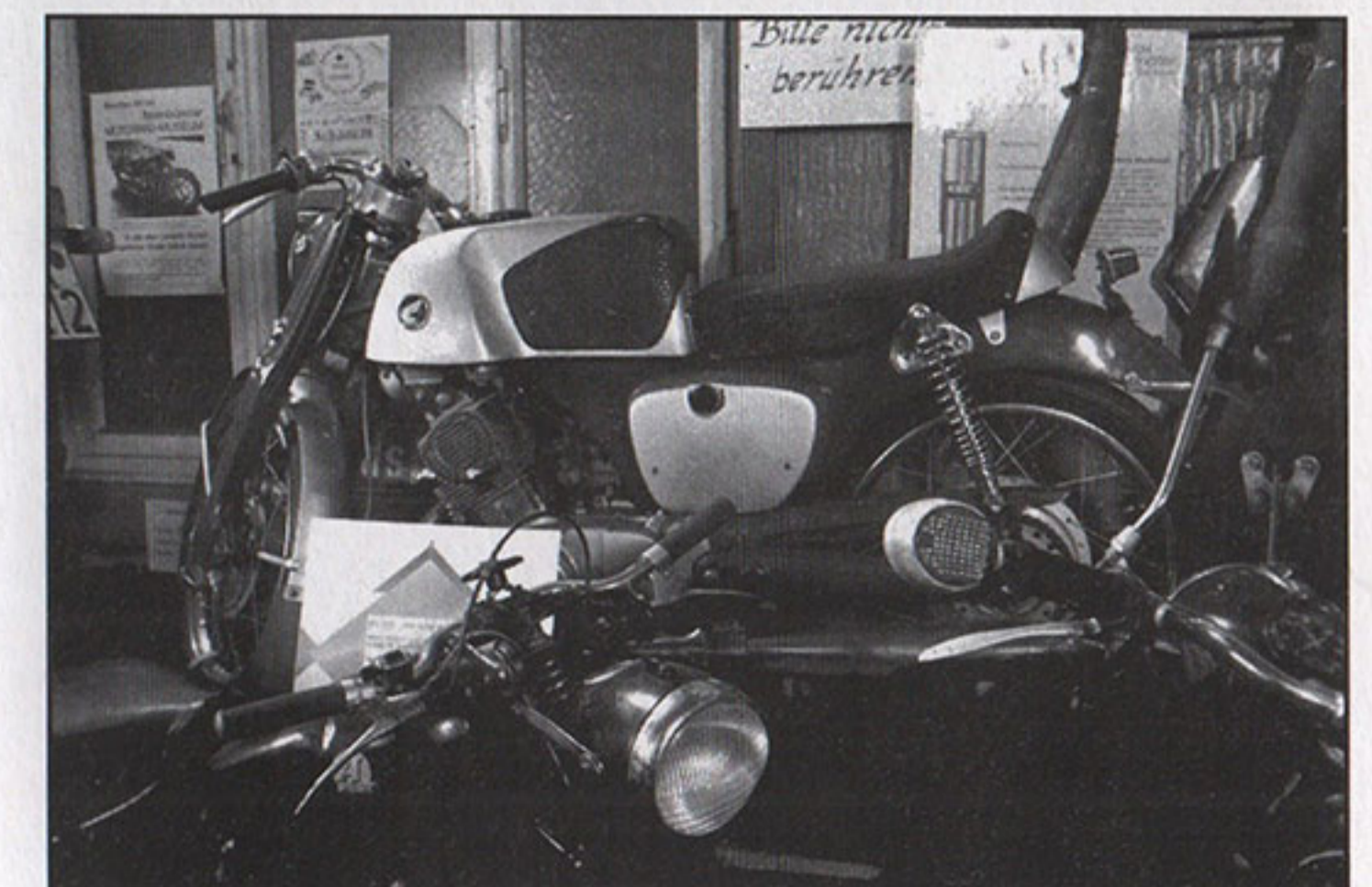
In seiner Sturm-und-Drang-Zeit kam Reinhard Hopp eine Kawasaki 500 Mach III gerade recht. Erlebnisbericht ab Seite 18



Der Duo. Kein Auto, kein Lastwagen, kein Gespann. Udo ergründete das Geheimnis bei einer Werksbesichtigung. Ab Seite 31



Udo fuhr durch den Timetunnel und landete in einem Motorradmuseum im Kohlenpott. Die Reportage beginnt auf Seite 40.



GUMMIKU H & PAST PERFECT AUSGABE 44



Edles Kraftrad in romantischer Umgebung...
(Foto: Gudrun Bock)

DER GOLDENE STERN

Wieder einmal ergab sich für mich die Gelegenheit, ein Produkt der Firma Birmingham Small Arms zu bewegen. Dieses mal stand das Motorrad in der Lüneburger Heide, deren Landschaft eine tolle Kulisse für die Fahrt mit einer 350er Goldstar bot...

Der Name BSA Goldstar steht für ein Motorrad, das den Sport der 50er und 60er Jahre im Kreis der anglo-amerikanischen Amateure geprägt hat, wie kaum ein zweites. Dabei beschränkten sich die erfolgreichen Einsätze der Gold Star nicht nur auf den Straßensport. In allen Disziplinen des Geländesports hatte der "Goldene

Stern" die Nase vorn. Dabei stammte das Konzept, wie bei vielen "british singles", aus der Vorkriegszeit.

Vor dem Krieg

BSA hatte bis zum Jahre 1937 nur Maschinen gebaut, die sich zwar durch Zuverlässigkeit und günstige Preise auszeichneten, aber nicht gerade sportliche Meriten besaßen. Doch mittlerweile hatte Val Page, der bereits bei Ariel die sportliche "Red Hunter" Baureihe konstruiert hatte, eine OHV-500er gezeichnet, die Empire Star. Diese Halbbliter-

maschine konnte sich in den Fahrleistungen mit der Konkurrenz messen. Eine vom Werk präparierte Empire Star nahm 1937 an einem Rennen auf der schnellen Brooklandsbahn nahe London teil. Walter "Wal" Handley düpierte die Konkurrenz und beendete

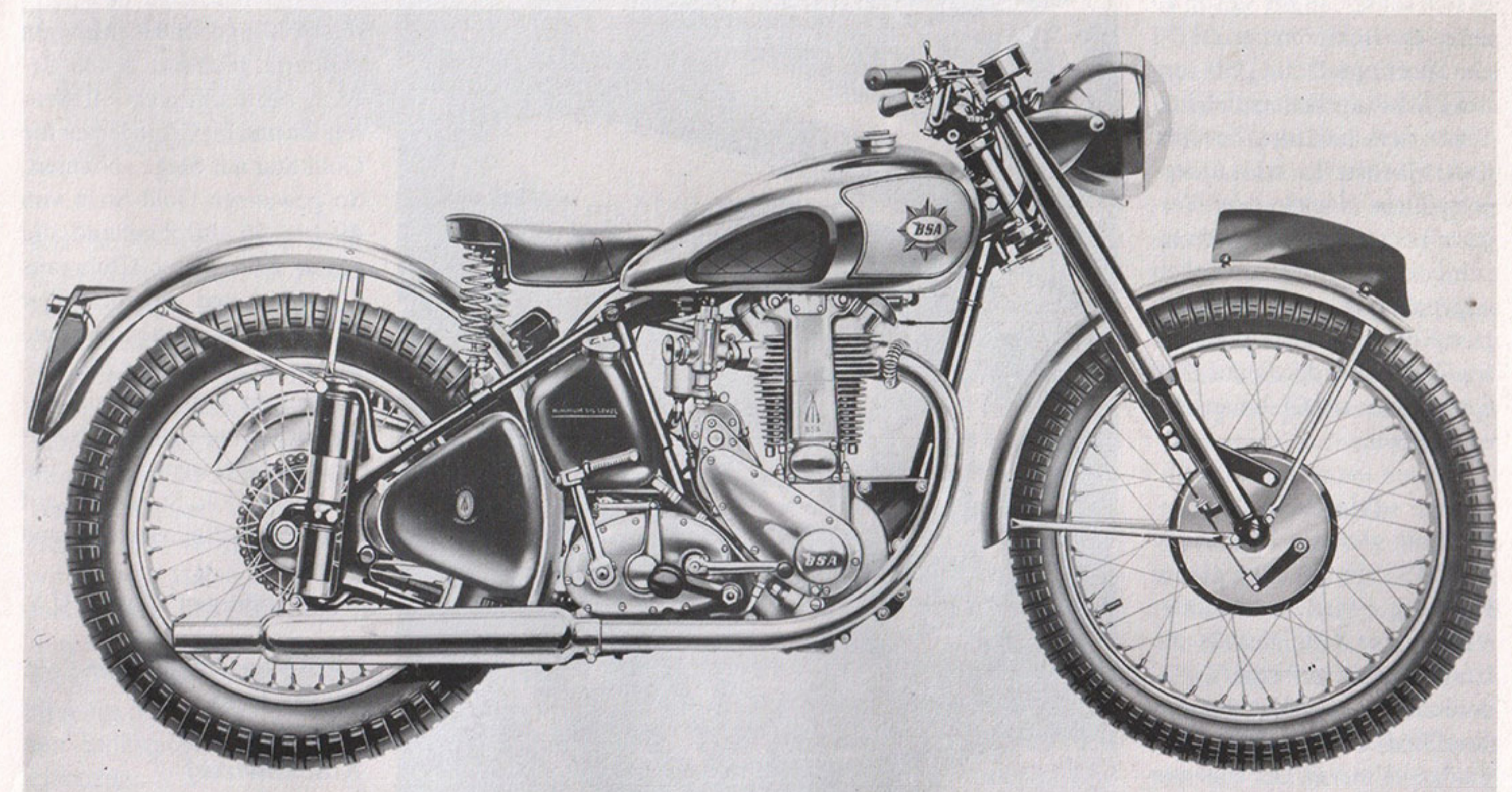
das Rennen auf dem Hochgeschwindigkeitskurs mit einem Schnitt von mehr als 100 mph. Dazu schaffte er noch eine der

Runden mit 107,57 mph (173,08 km/h). Lohn der erstaunlichen Leistung war - seitens der Rennleitung - eine kleine Medaille: der Goldene Stern.

Diesen Erfolg nahm die Firmenleitung zum Anlaß, ein noch sportlicheres Modell zu kreieren, das in Ausführung und Bezeichnung an die erfolgreiche Brooklandsmaschine erinnerte. Die BSA M 24 "Gold Star" erschien zur Saison 1938. Serienmäßig mit Leichtmetallkopf und -Zylinder ausgestattet, leistete der Motor 28 PS. Die Spitzengeschwindigkeit lag knapp unter 150 km/h. Weiterhin war die Maschine auch als Scrambler mit hochgezoge-



Die erste Nachkriegs-Gold Star: ZB 32, 350er Alumotor, Geradwegfederung, Telegabel.
(Foto: Archiv Krakowizer)



ner Auspuffanlage und Stollenreifen erhältlich. 1939 wurde die Ausstattung der Maschinen modifiziert, ansonsten lief die M 24 bis zur Einstellung der Friedensproduktion in Birmingham vom Band.

Gleich nach dem Krieg...

Nach dem Krieg kam die Produktion der M 24 nicht wieder in Gang. Dafür gab es neue Modelle: aus der 350er OHV-Tourmaschine B 31 wurde durch geländegerechte Ausstattung und einen Alukopf und -zylinder das Trialmodell B 32 A.

Neue Modelle

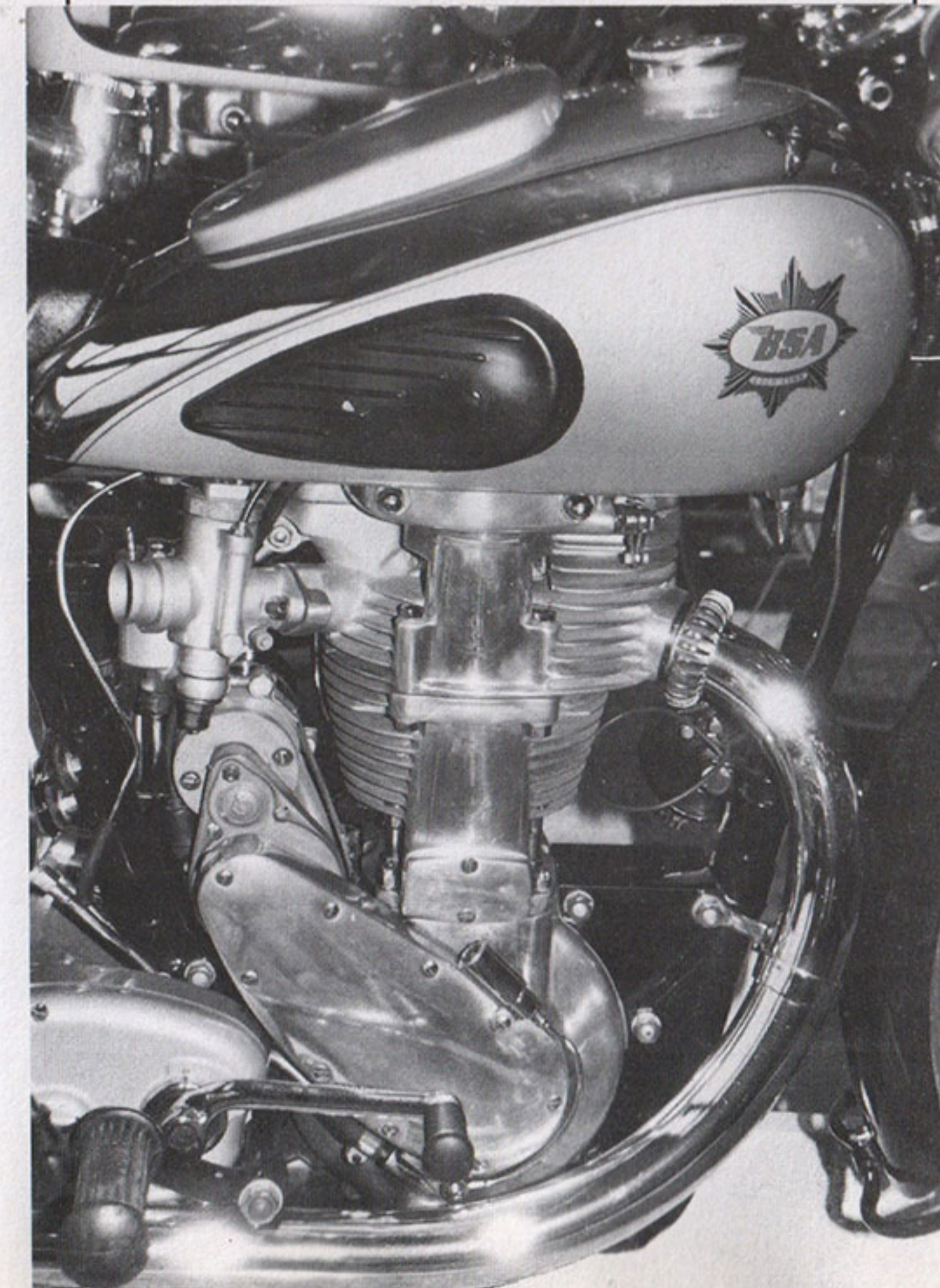
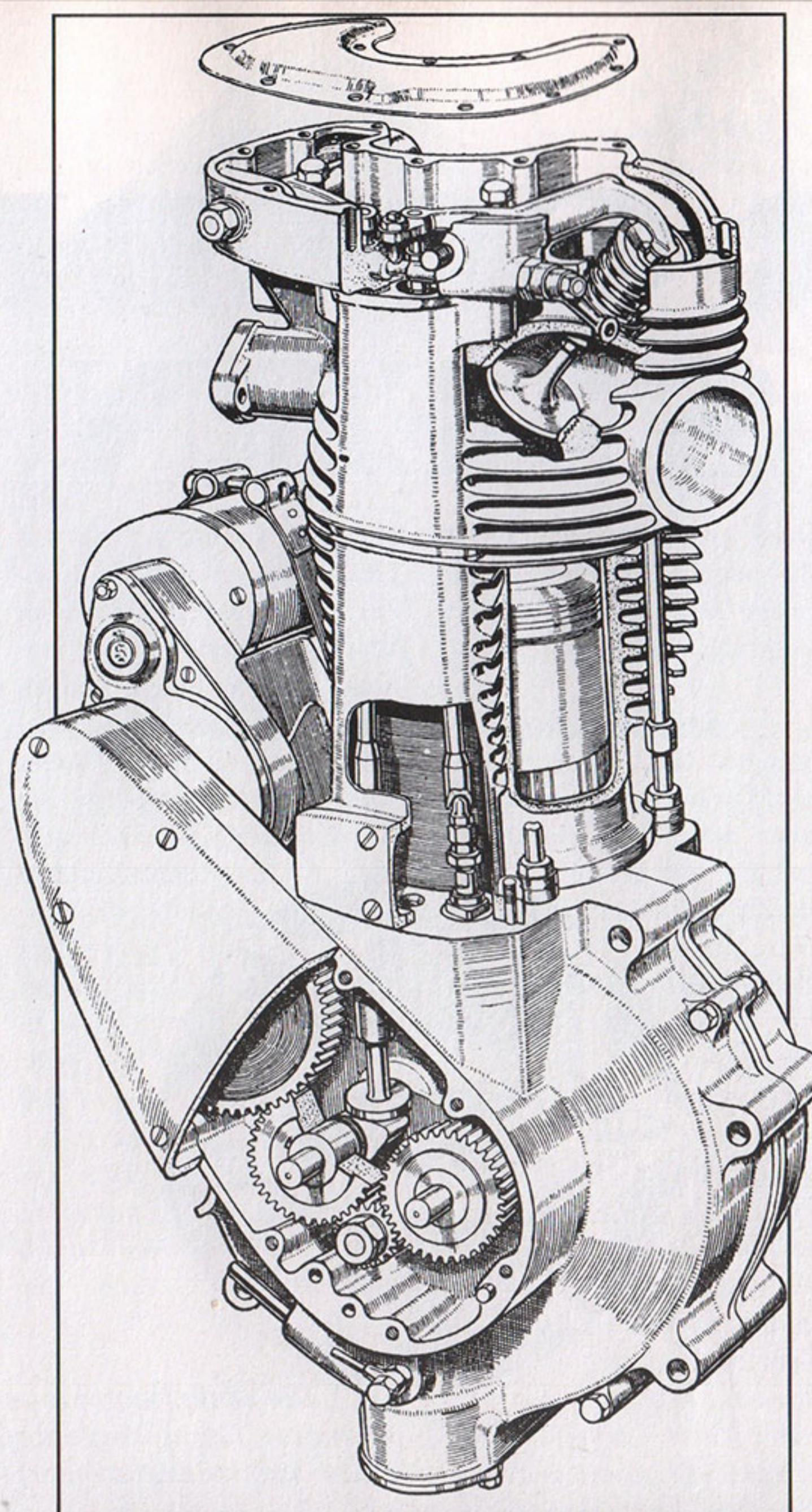
Diese leichte und temperamentvollere Alternative zur B 31 schien eine geeignete Basis, um daraus eine Serien-Sport-Einzyylindermaschine nach Art der alten Gold Star zu stricken. Zwei inoffizielle Prototypen kämpften 1948 bei der Clubmans-TT auf der Isle of Man. Dort durften nur Privatfahrer auf Serienmaterial an den Start gehen. Derartige Rennen sollten das Haupteinsatzgebiet der neuen Maschinen sein.

Man wird in Birmingham mit den Ergebnissen zufrieden gewesen sein. Wie anders erklärt es sich sonst, daß zur Saison 49 unter der Bezeichnung ZB 32 ein Sportmodell mit 350 ccm das BSA-Angebot bereicherte. Durch verschiedenes Zubehör und Motorteile wie unterschiedliche Nocken oder Vergaser konnte das Motorrad verschiedenen Einsatzzwecken angepaßt werden.

Das Konzept war erfolgreich, wie der Sieg in der Junior (350 ccm)-Klasse der Clubmans-TT 1949 bewies.

Die B 34

Noch im gleichen Jahr wurde der ZB 32, die als 350er 71 mm Bohrung besaß, eine 500er Version zur Seite gestellt, die baugleich bis auf eine Zylinderbohrung von 85 mm, den Kopf und die Hubscheiben der Kurbelwelle war. Der Hub war



Der erste Gold-Star-Motor: 1938, Modell M 24.

mit 88 mm bei beiden Maschinen identisch. Die "neue" hieß ZB 34. Die 500er machte anfangs im Gelände von sich reden, doch richtig in Fahrt kam die Gold Star Baureihe mit dem Federrahmen, der im November 1952 auf der Earls Court Motorradshow in London präsentiert wurde. Dieses Fahrgestell, das nach und nach die Basis für alle anderen BSA Serienmodelle werden sollte, bot der Gold Star im wahrsten Sinn des Wortes den richtigen Rahmen, um ihr Multitalent unter Beweis zu stellen.

Universalsportler

Die Maschine erwies sich als unwahrscheinlich vielseitig: Bei Straßenrennen, Trials, Geländesportveranstaltungen und Moto Cross Läufen waren Gold Stars stets bei den Siegern zu finden. BSA schaffte es mit diesem vergleichsweise simplen Aggregat, sich überall gegen die technisch aufwendigere Konkurrenz zu behaupten. Lediglich bei internationalen Straßenrennen war gegen die mehrzylinderige Konkurrenz, die häufig mit OHC und DOHC Motoren operierte, nichts zu holen. Jedoch bei nationalen Straßenrennen und im Gelände war die Gold Star auf Siege abonniert. So gewannen Gold Stars von 49 bis 56 durchgehend die 350er Klasse der Clubmans TT, 1954 und -56 die 500er Klasse, 1955 die neu initiierte Moto Cross-WM. Im 200MeilenRennen von Daytona Beach, das damals auf dem Sandstrand ausgetragen wurde, liefen 500er Gold Stars 1954 auf den Plätzen drei, vier, fünf und acht ein.

Bei unzähligen Trials, U.S.

»Pre War« Gold-Star-Motor 1939.

(Foto: Archiv Krackowizer)

Flattracks, Hill Climbs und Sechstagesfahrten wie den legendären 500 Meilen von Thruxton oder dem Bol D'Or sah man die bollernden Einzylinder am Start. Mittlerweile (1953) war nicht nur das Fahrgestell gründlich modernisiert worden, sondern auch die Motoren.

Die Modelle hießen nun CB 32 GS und CB 34 GS. Die Motoren, nun mit "BB" bezeichnet, unterschieden sich von ihren Vorgängern durch abnehmbare Kipphebelgehäuse und einen im oberen Teil verrippten Stoßstangen-

Neben den modifizierten Bauteilen wie dem Federrahmen und den neuen CB Motoren waren auf besonderen Wunsch hin auch noch die alten Sachen wie Starrahmen und die schmaler verrippten BB-Motoren lieferbar. Da praktisch jede Gold Star individuell entsprechend dem Kundenwunsch zusammengesetzt wurde, hielt sich der Mehraufwand in vertretbaren Grenzen. Jeder Motor bekam übrigens ein genaues Prüfstandsprotokoll mit auf den Weg.

den leistungsstarken DB 32 und 34 Modellen, die in Cross- und Straßensportausführung lieferbar waren. Die 350er Version verschwand 1959 aus dem normalen Lieferprogramm, war aber auf ausdrücklichen Wunsch weiterhin als DB 32 lieferbar. Den größten Verkaufsanteil fuhr mittler-

Die Goldies wirbelten nicht nur in Österreich mächtig Staub auf: 500er Gold Star Scrambler unter Helmut Schachner 1956.

(Foto: Archiv Krackowizer)



1956: das Top-Modell

1956 war der Höhepunkt der Entwicklung erreicht. Die Modelle hießen nun DB 32 GS und DB 34 GS, entsprechend den weiterentwickelten Motoren. Einerseits wurde das umfangreiche Angebot an Varianten gestrafft - verkleinert -, andererseits waren der 500er Straßenmotor, die Bremsanlage der Straßenmodelle und die Ausstattung Gegenstand weiterer Änderungen.

1957

1957 bestand das Gold Star-Lieferprogramm lediglich aus

schacht. Ab April 54 waren diese Maschinen auch für Privatkunden käuflich gewesen. Der Baukasten bestand aus jeweils drei unterschiedlichen BB Motoren, verschiedenen Bremsen, Tanks, Lenkern, Übersetzungen, Sitzen, Fußrasten und Auspuffanlagen. Bereits 1955 wurde der Motor zum letzten Male grundlegend modifiziert. Als CB besaß er unter anderem ein kürzeres Pleuel und eine stärkere Verrippung, die auch den kompletten Stoßstangenschacht mit-

weile ein "Yankee"-Modell der Gold Star ein: Die "Catalina-Scrambler" war eine DBD 34 mit einem Crosstank und -lenker. Die Amis liebten dieses universelle Sportmotorrad, und nur ihnen war es zu verdanken, daß die Gold Star noch bis in die 60er Jahre überlebte. Produktionseinstellung war erst 1963! Auf der Insel war der Trend im Sport eine weitergehende Spezialisierung. Ein universelles Motorrad konnte in einzelnen Disziplinen nicht so gut bestehen wie eine Spezialkonstruktion. Die Clubmans-TT-Races, die stets eine Gol-

die-Angelegenheit gewesen waren, hatte man 1957 sterben lassen.

Ein zweizylinderiger Goldie-Mutant...

In England sollte die Gold Star Tradition noch einmal einen "Indian Summer" erleben: Auf der Insel hatte der BSA-Händler und Tuner Eddie Dow ein fantastisches Rezept für ein überlegenes sportliches Straßenmotorrad entdeckt. Er kombinierte einen "Super Rocket" Motor und ein Straßensportgetriebe mit einem DBD 34 Straßensportfahrgestell. Die Super Rocket war die sportlichste Variante der BSA A 10 Twin Baureihe. Ein Paralleltwin mit 84 mm Hub und einer Bohrung von jeweils 70 mm. Die mit einem Vergaser bestückte Maschine leistete 46 PS. Jene ließen sich durch Feinbearbeitung auf knapp 50 steigern. Der Zweizylindermotor sorgte in der relativ leichten Rocket Gold Star (ca. 180 kg) in Verbindung mit schmalen Reifen und einer geringen Stirnfläche für erstaunliche Fahrleistungen. Einzelne Exemplare sollen mit liegendem Fahrer die 120 mph-Grenze überschritten haben. Immerhin sind das knapp 190 km/h. Im England der frühen 60er gab es noch kein Tempolimit auf Schnellstraßen, und so konnten Rocket Gold Star Piloten beispielsweise auf dem Motorway 1 schnelle Duelle mit Jaguars ausfahren.

Doch im Sport konnten diese 650er nichts erreichen, da es keine Klasse für diese Maschinen gab und der langhubige Gußmotor kein Vorbild an Standfestigkeit bei hoher Leistung war. Auch war man bei BSA von den neu kreierte Blockmodellen der A 50/ A 65 Baureihe derartig angetan, daß die Einstellung der imagerträglichen Gold Star Reihe nicht als großes Problem gesehen wurde. Und so endete das Kapitel der neu käuflichen Gold Stars

1963. Doch die Story war damit nicht zu Ende. In den Köpfen und Herzen der Motorradgemeinde lebt dieser Big Banger auch noch im nächsten Jahrtausend.

Fahren...

Doch nun zum Wesentlichen: Wie fährt sich so ein Apparat? Die CB 32, mit der ich fahren konnte, entsprach ungefähr der Spezifikation des Jahres 1954.

ser beatmet. Der Motor hatte nach der Restaurierung erst gut 1000 km zurückgelegt und fühlte sich merklich noch nicht in der Lage, hohe Dauerlast herzugeben. Als Nocken waren zahme Exemplare montiert.

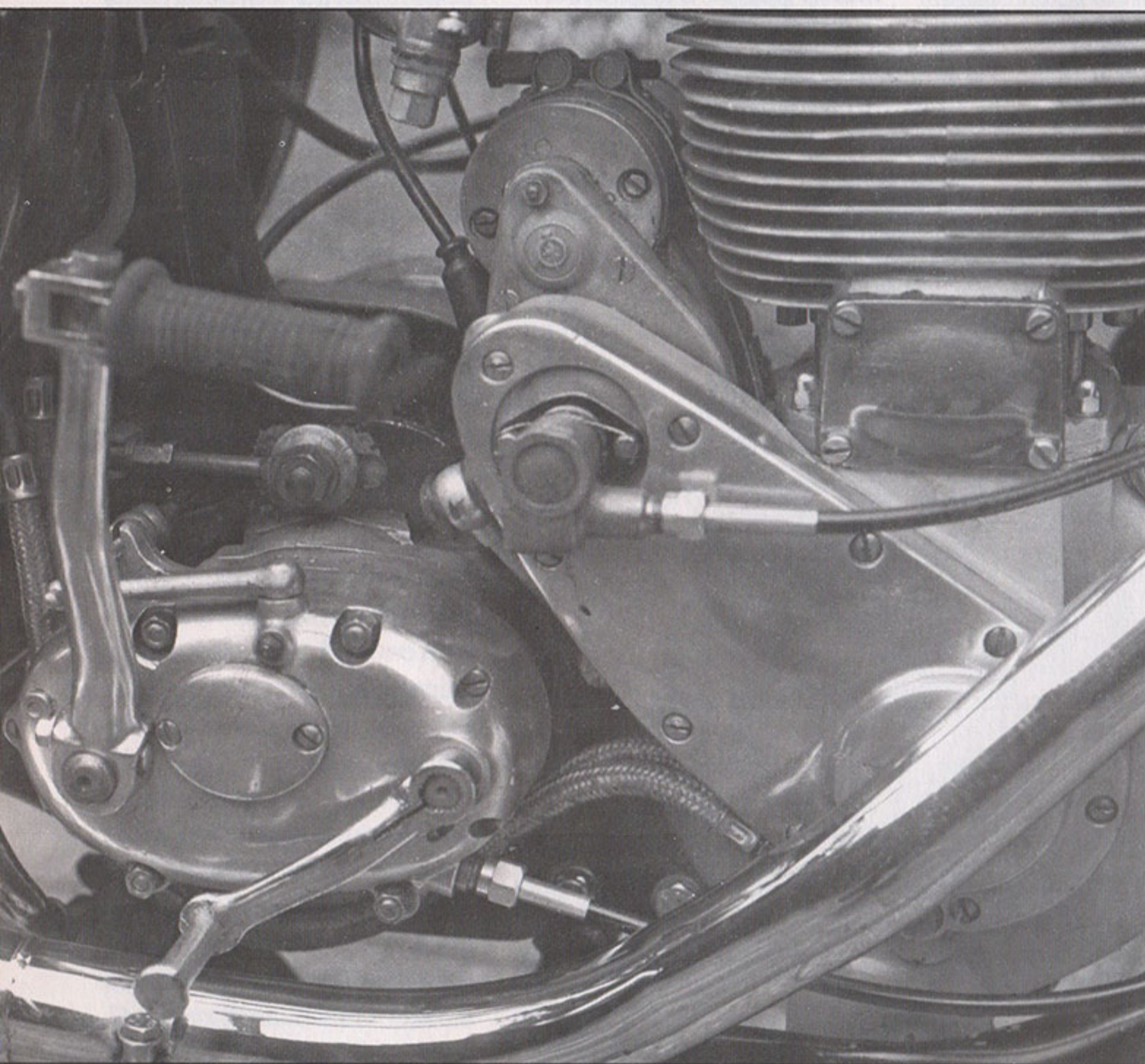
Durch die Erklärungen noch neugieriger geworden, kribbelte es in mir, das schon im Stand schnell wirkende Motorrad auszuprobieren. Wenn ich Mo-

dem "Swept Back"-Krümmer. Diese Details und die ganze Konzeption der Straßen-Goldies wiesen einen Weg, der im England der späten 50er Jahre von jugendlichen Motorradfahrern aufgegriffen wurde und zur Ausbildung der "Cafe-Racer-Szene" führte.

Selbst heute können sich Motorradbauer dem Charme dieser Bauelemente nicht entziehen: Kawasaki adoptierte für

same procedure as every year" gesetzt: Benzinbahn auf und fluten, bis der Amal überläuft. Dann die rechte Fußraste hochklappen. Kicken auf dem Ständer mag ich nicht, und so probierte ich es nur die ersten zwei Male so, von dann an stand die Maschine auf ihren Rädern. Der rechts montierte Kickstarter mußte bis zur Kompression durchgetreten werden. Dann den am linken Lenkerende montierten Ausheber ziehen und sachte durchtreten, bis mit

links: Motor und Getriebe von der -schöneren- Steuerseite. Man beachte den "Swept-Back"-Krümmer und den den umgedrehten Schalthebel. (Foto: Gudrun Bock)
unten: So schlank kann nur ein Single sein. (Foto: Gudrun Bock)



Winzige Details waren nicht "Originool-Birmingham": So waren Tommaselli-Stummel lenker und japanische Griffgummis montiert, die Kurvenbahn der Schaltplatte war nicht modifiziert, so daß die Schaltung durch den um 180 Grad verdrehten Schalthebel ein "kontinentales" Schema besaß. Eine auffällige Modifikation war die Montage eines Einzelsitzes, der von einer Moto Cross Gold Star stammte. Der Motor wurde von einem Amal Monobloc und nicht vom serienmäßigen Amal GP Verga-

torräder sehe, die auch ohne Verwendung von Kunststoffflächen und Zierstreifen "schnell" wirken, fange ich sowieso an, von einem Bein auf das andere zu treten.

Stilbildende Details

Dazu kommt bei der Goldie eine unglaubliche Fülle von Details, die sportiv, klassisch und zweckmäßig wirken. Seien es die wunderbaren Chronometrie Instrumente von Smith, der mit einer zentralen Schraube befestigte 18 l Tank oder der unverwechselbare Auspuff mit

sein neues "Nostalgie"-Modell "Estrella" die Gestaltung der Auspuffanlage von der Gold Star und die Aufhängung der hinteren Federbeine am Hauptrahmen von den BSA-Schwingrahmenmodellen.

Starten

Doch vor das Fahrerlebnis haben die Erbauer einmal "the



Als in Österreich noch gerannt wurde: Dr. Krackowizer auf seiner 1953er CB 32. (Foto: Archiv Krackowizer)

einem sanften Klick das Einlaßventil öffnet. Hörbar! Anschließend den Kickstarter über den Ratschenmechanismus unter dem Fuß hochkommen lassen und schwingvoll kicken. Ein Lenkerhebel für die Zündung war wie bei Goldies vorhanden, da der Lucas-Magnet keine Fliehkraftzündverstellung besaß. Der dritte Tritt belohnte mich für die aufgewandte Mühe. Mit dumpfem Grollen erwachte der Langhuber und fiel, dem Monobloc sei Dank, rasch in einen regelmäßigen Leerlauf. Fußraste runtergeklappt, Handschuhe übergestreift, draufgehockt und los.

Hocken und Sitzen

Die ersten Meter führten mich über einen Sandweg vom Grundstück zur Straße. In der kauernen Sporthaltung ließ ich vorsichtig den erstaunlich leichtgängigen Kupplungshebel los und ackerte über den ausgefahrenen Weg zur Straße. War ich unsicher gewesen, mit Stummel lenker, einem AVON-Rillenprofil auf dem Vorderrad und einem kalten, hochverdichteten Einzylinder über den Sandweg zu fahren, staunte ich sofort über die Mühelosigkeit dieses Unterfangens. Der Motor zog mit ganz wenig Gas im ersten Gang mit 1.000 bis 1.500 Touren weich an, und das

Vorderrad ließ sich nicht vom angestrebten Kurs abbringen. So tuckerte ich gemütlich in Richtung Asphalt. Der Eigner der schönen Lady hatte zu mir gemeint, daß die Sitzposition bislang von allen Leuten als scheußlich unbequem beurteilt worden wäre. Bekannte hätten ihn schon zu überreden versucht der Maschine einen "normalen" Lenker zu verpassen. Diesen Leuten muß ich energisch widersprechen! Selten habe ich einen besseren Kompromiß gefunden, was Bequemlichkeit und Sensibilität für die Reaktionen der Maschine angeht. Meinen in Lederhosen und Barbourjacke gewickelten Körper brachte ich wunderbar auf der nicht besonders zierlichen Maschine unter. Der leicht muldenförmige Einzelsitz besaß eine Sitzbreite, die selbst den kritischen Carl Hertweck zufriedengestellt hätte. Außerdem war das Polster bequem wie ein Sofa. Die moderne BMW, mit der ich in die Heide gereist war, bot meinem Südpol keineswegs mehr Komfort. Die Stummel lagen goldrichtig, genau wie die zurückversetzten Fußrasten. Diese waren nicht so weit hinten, daß man das Gefühl hätte, sein ganzes Gewicht auf der Lenkerpartie abstützen zu müssen. Einfach

super das Ganze. Auf der Straße angekommen, bemühte ich mich, um dem kalten Motor nicht zu schaden, anfangs um gemütliche Fahrweise. Meine Frage nach den besten Drehzahlen für den Motor war durch die lakonische Bemerkung beantwortet worden, daß ich das rasch merken würde, da Dampfhammer nicht das richtige Attribut sei. Die Maschine käme von unten nicht mit so einem Bums wie die 500er! Nach einigen Kilometern verhaltener Fahrt ging es an das Fotografieren. Beim ständigen Beschleunigen auf einer ca. 800 m langen Geraden, an die sich eine "schnelle" aber unübersichtliche 60 Grad Kurve anschloß, konnte ich das erstmal konkrete Eindrücke außerhalb der Sitzposition registrieren. Die kauernde Haltung war, wie schon gesagt, bequem und in diesem Fall auch noch günstig, um sich mit der dicken Jacke etwas kleiner zu machen. Der nächste positive Eindruck war die Geräuschkulisse, die trotz fehlendem Luftfilter und Originalauspuff niemanden zu stören schien. Dabei war der volle Ton eher gleichmäßig grummelnd und angenehm niederfrequent. Eine Regina mit den Auspufftöpfen der ersten Serie wirkt wesentlich härter

und störender im Fahrgeräusch. Die schon angesprochene Gold Star Auspuffanlage soll für ein zwitscherndes Geräusch sorgen, das, "Twitter" genannt, für diese Maschine ganz typisch sein soll. Sogar die britische Gold Star Club Zeitschrift heißt so.

Ehrlich gesagt, habe ich nichts dergleichen mitbekommen. Der Motor klang beim Gaswegnehmen so sportlich grollend wie jeder "scharfe" Single oder Twin aus Great Britain. Die Kupplung ging ausgesprochen leicht. Diese war nicht original sondern stammte aus einem "Pre-Unit" Triumph-Twin. Die Kupplung, die man seinerzeit in Birmingham in den Goldies verbaut hatte, soll einer der größten Schwachpunkte sein, an denen Nachbesserung anzuraten ist.

Das verbaute BSA-Einheitsgetriebe (in diesem Fall mit normaler Gangabstufung und nicht mit dem langen ersten Gang der RR 2 T Version) schaltete sich etwas hart mit langen Wegen aber exakt. Die Stufung der Gänge zueinander ließ spüren, daß bei diesem Getriebe, wie bei den meisten britischen Konstruktionen dieser Zeit, die Gänge 1 und 2 wie auch 3 und 4 zu einer Gruppe zusammengefaßt waren. Im Fahrbetrieb wirkte sich der Sprung vom zweiten in den dritten Gang nicht nachteilig aus, da der Motor bei diesen Geschwindigkeiten aus allen Drehzahlen gut durchzog.

Erlebnis..

Überhaupt war die Fahrt mit der kleinen Gold Star eines der größten Vergnügen, die mir die letzten Jahre auf zwei Rädern beschert hatten. Während des Beschleunigens veränderten sich das dumpfe Ansaug-

schnüffeln und der "Schlag", der dem zylindrischen Auspufftopf entwich, zu einem energischen aber gedämpften Stakkato, das bei mir Assoziationen an klassischen Pisten-sound hervorrief. Durch das Vierganggetriebe und den Drehgriff ließ sich, der Ton dementsprechend variieren. Die Straßenlage und die gelungene Komposition der verschiedenen Bauteile bewiesen einmal mehr die Überlegenheit englischer Motorräder gegenüber deutschen Maschinen aus dem Jahr 1954. Ich habe mich selten auf einer Maschine so schnell zu Hause gefühlt. Die Fahrleistungen der Maschine sind mittlerweile ein ganzes Stück besser geworden. Der Besitzer entdeckte - da er genauso wie ich registrierte, daß die Maschine nur zäh über 5.000/min hinausdrehte, ging er auf Fehlersuche - einen defekten Kondensator. Nachdem dieser gewechselt war und etwas schärfere Nocken montiert waren, spielte die Musik etwas kräftiger. In den ersten drei Gängen dreht die 350er jetzt bis 7.200/min. Das sind jeweils 60, 92 und 128 km/h.

Im vierten wurde der schnelle Mann aus der Heide schon mit 140 km/h gemessen. Zum Glück keine Messung auf bundesdeutschen Landstraßen sondern auf der Endgeraden von Assen.

Damit kann sich ein 350er Single auch heute noch sehen lassen.

Der Gold Star Nimbus besteht nicht unverdient, und der Unterschied zu den "2plodding-singles" aus gleichem Haus ist deutlich zu spüren.

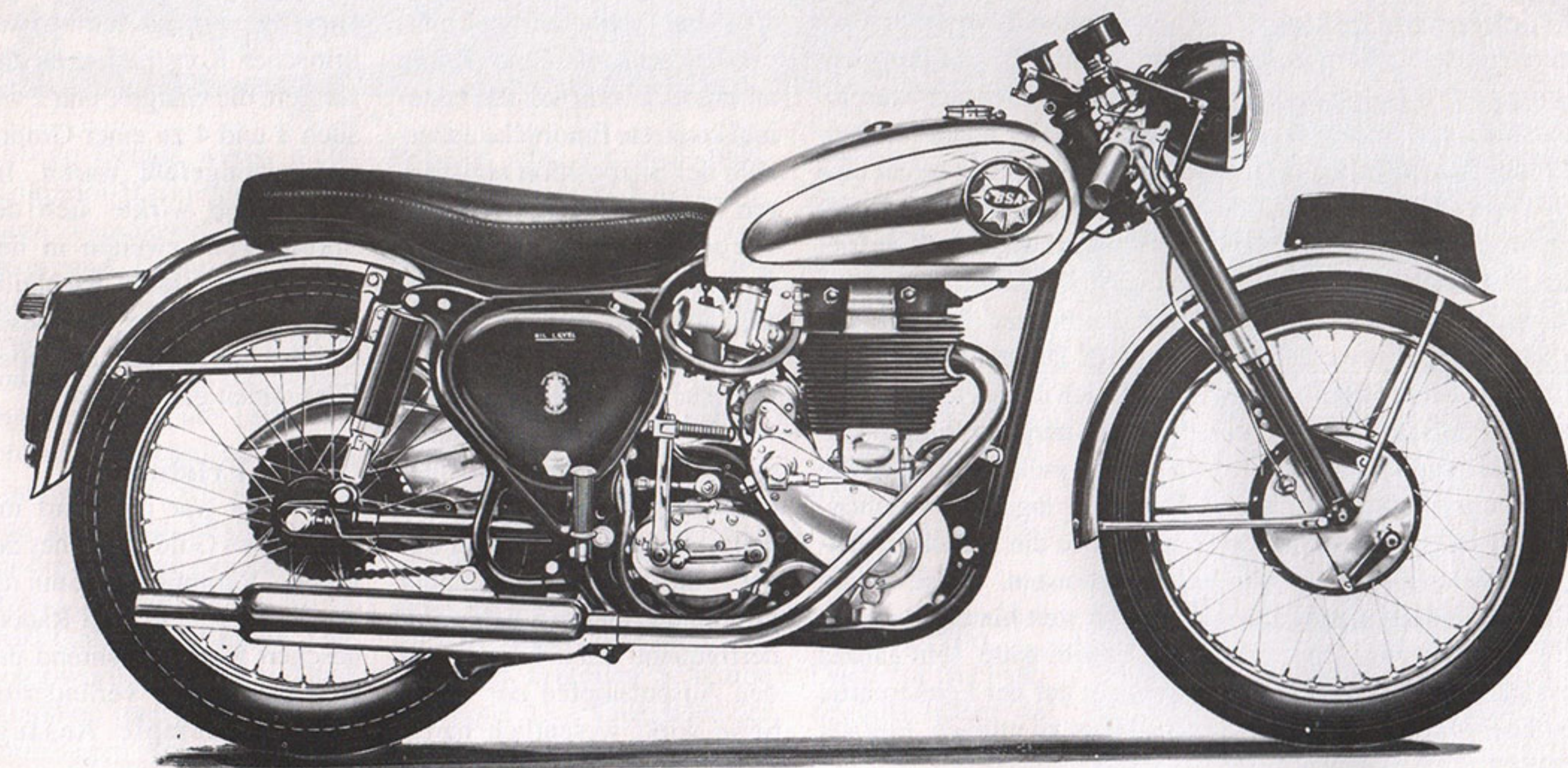
Die Brot-und-Butter Version der 350er BSA, die B 31, besaß ich 1984 selbst. Doch die deutlich geringere Leistung in Verbindung mit dem höheren Gewicht und der aufrechten "Hausherrensitzposition" ließen mich mit dem Motorrad nie eine emotionale feste Verbindung eingehen, so daß nach einigen Monaten die "Gußeiserne" wieder verkauft wurde. Cafe-Racer, deren Federung gut funktioniert, liegen meinem Fahrgeschmack am meisten. Durch die Stummel ließ sich die Gold Star auf den Zentimeter genau um die Ecken schwenken. Dabei lag die Maschine selbst auf mit Splitt



rechts: Wie an der Schnur gezogen... trotz Seitenwind...

(Foto: Gudrun Bock)

unten: Traum aller Cafe-Racer: CB 32



bestreuten, geflickten Kreissträßchen so sicher, daß es mir bei mehr als 100 km/h Freude machte, der Gabel bei ihrem Spiel auf holpriger Fahrbahn durch Hinauslehnen nach links zuzusehen.

Auch die Federbeine zeigten sich von der angenehmen Seite und federten deutlich besser als die Girling-Produkte aus den 70er Jahren. Was an Stößen auf holperigen Heidestraßen noch

durchkam, schluckte das breite Solositzkissen. Trotz des gebotenen Fahrkomforts ließ sich diese 350er sportlich und präzise dirigieren.

Das 21-zöllige Vorderrad sorgte für einen sauberen Strich in Kurven und einen guten Geradeauslauf, ohne die Handlichkeit zu sehr einzuschränken. Zugegeben, die normale B 31 ließ sich mit dem breiten Lenker und dem 19er Vorderrad

seinerzeit mit den Fingerspitzen führen. Die Goldie erforderte Oberkörpereinsatz, behielt aber die einmal eingeschlagene Linie souverän bei. Die Bremsen, denen ich von der Optik her überhaupt nichts zugetraut hatte (Simplex-Halb-nabe!), zeigten sich britisch: hinten sehr dürftig, vorne umso besser. Die vordere Bremse wurde mit den fünf Ztr.Mann und Maschine spielend fertig. Ausgezeichnete Dosierbarkeit und geringe Handkraft ließen dieses Produkt der frühen 50er

Jahre überzeugend erscheinen. Die Zubehörteile an der Maschine wie Benzinähne, Hebel, Schalter wirkten nicht so solide wie teutonisches Material aus dieser Epoche, erfüllten aber ihren Zweck. Die oft geschmähten Blechhebel sind mir gar nicht so unsympathisch, sind diese doch leicht und lassen sich nach einem Umfaller immer wieder geradebiegen.

Heute

Im Punkt "Alltagstauglichkeit" hatte die Maschine modernen

Die britische Moto-Cross Legende Jeff Smith begründet die lange englische Vormachtsstellung beim Moto-Cross.



(Foto: Archiv Krackowizer)

„Sportlern“ einiges voraus: Hauptständer und Seitenstütze sind hier genauso selbstverständlich wie eine gegen den Reifen ordentlich abgedeckte Kette.

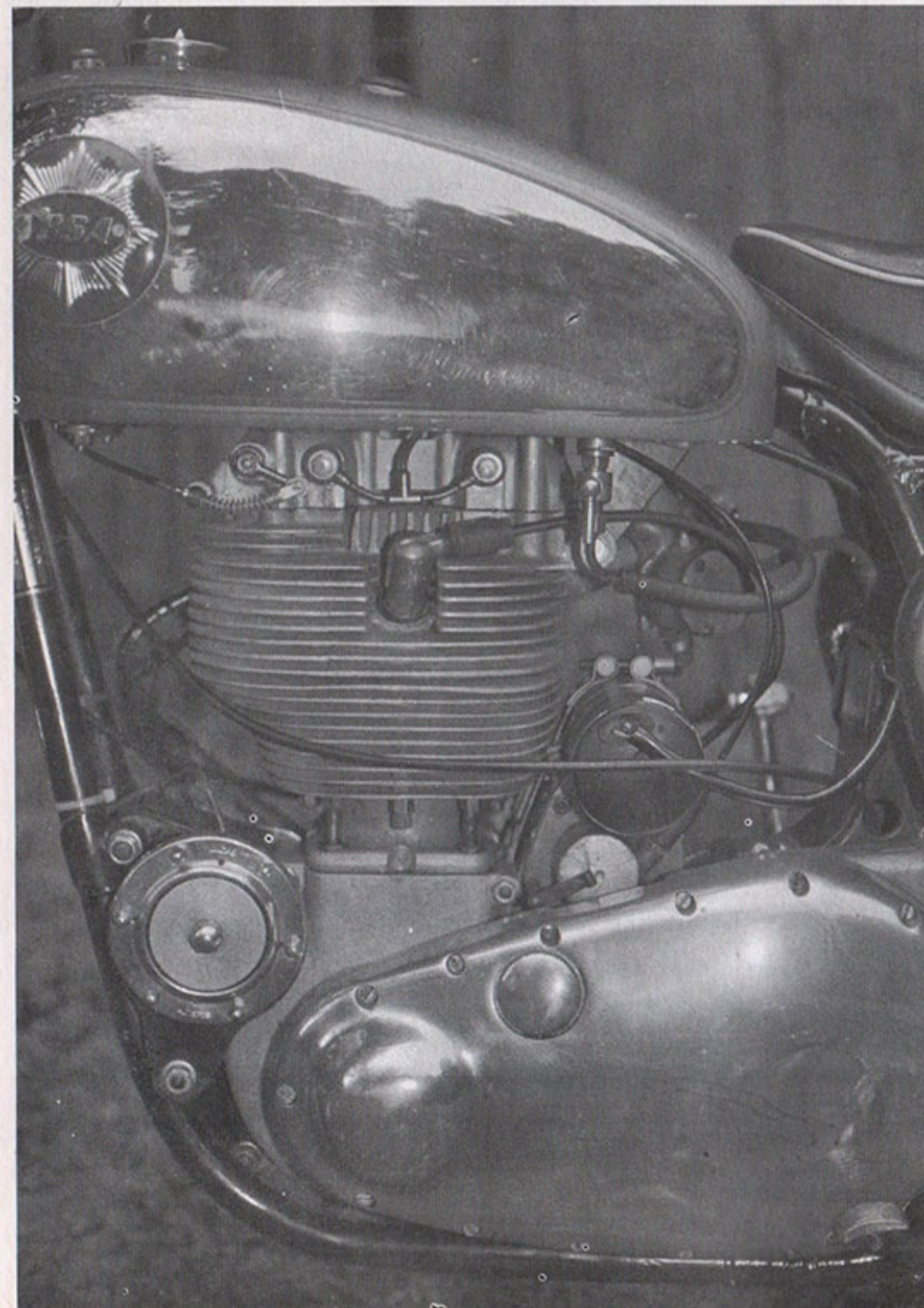
Doch diese Dinge sind Nebensächlichkeiten, auf die sich ein Motorradfreund bei seinem speziellen Favoritenmotorrad einrichten kann. Für mich war der alles entscheidende Eindruck derjenige, daß diese Maschine, genau wie die in Heft 28 vorgestellte Velocette Venom Clubman, ungeachtet aller faszinierenden moderneren und kräftigeren Konstruktionen für das steht, was die Freude am Motorradfahren überhaupt ausmacht: Den Widerspruch zwischen Natur und Technik durch eigenen Einsatz und das bewußte Empfinden beider Elemente aufzulösen. Beide Maschinen verfügen genau über die Qualitäten, die notwendig sind, um sich eine Folge von Kurven und Wegen im Sonnenschein auf schönste Weise zu erschließen, ohne ein mehr Technik mit sich herumzuschleppen, das nur vom puristischen Fahrergenuß ablenken

würde. Heutige Zeitgenossen würden sich bei diesem Sportmotorrad am hohen Wartungsaufwand (drei Ketten, häufige Ölwechsel, etc.), dem mühsamen Kicken und den Empfindlichkeiten der Mechanik genauso stören wie an den Fahrleistungen, die für normal veranlagte Menschen beachtlich sind, aber Superbiker zu einem müden Grinsen verführen. Auch wenn ein großer Teil dieser Damen und Herrn nicht einmal die Hälfte der vielen PS ihrer Multis auf den Boden bringt.

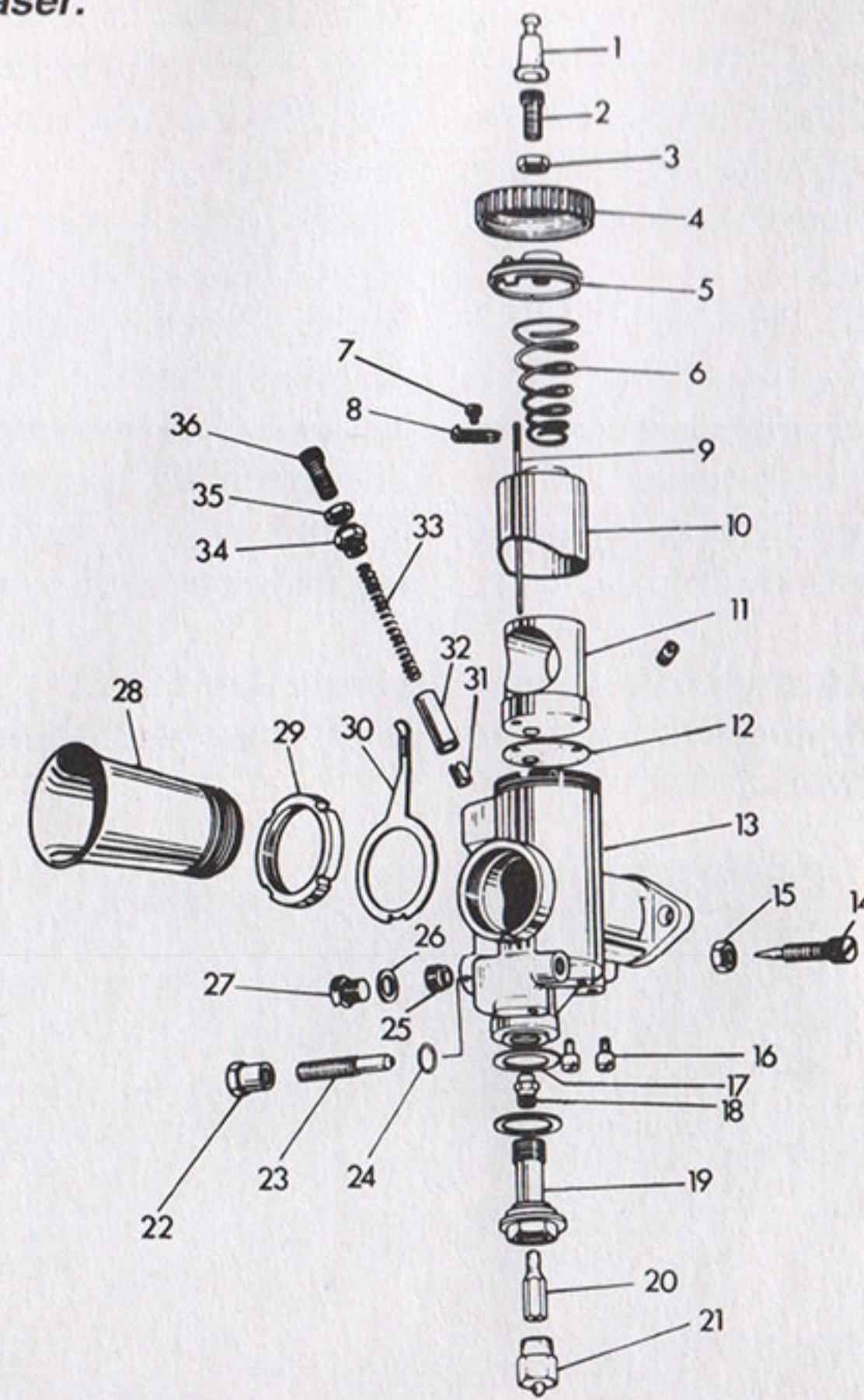
Die Gold Star bleibt ein legendäres und faszinierendes Motorrad: Keine andere Maschine beherrschte derartig viele Disziplinen des Motorsports mit ähnlichem Erfolg, und kaum eine andere Straßenmaschine wurde so zum Vorbild eines bestimmten Stils in Gestaltung und Ausdruck der auch heute noch aktuell ist und zeitgemäßer scheint als übermotorisierte Boliden, deren moralische Rechtfertigung immer fragwürdiger scheint.

Andy

CB 32 Motor. (Foto: Gudrun Bock)



Original, aber problematisch im Alltag: Amal GP-Vergaser.



Wer mehr über BSA Gold Stars wissen will, dem empfehlen wir:

die Clubs:

BSA Owners Club,
Secretary Bob Jones,
44 Froxfield Road, West
Leigh Havants, Hants,
PO9 5PW, England

BSA Gold Star Club,
Membership Secretary
Brian Shackelford, 88
Hikeham Road, Lincoln,
LN 68 AB, England

Classic British Bike Club,
Manfred Perkun,
Marienstr. 16,
W-4720 Beckum,
Tel. 02521/6827

BSA Club Deutschland,
Konrad Fellinger,
Rostocker Str. 19a,
W-6750 Kaiserslautern,
Tel. 0631/59718

die Händler:
GLM-Motorräder,

Herbert Gubba,
Fischerstr. 1,
W-3211 Rheden,
Tel. 05182/51831,
Fax 05182/1572

British Bikes Weigelt,
Peter Weigelt,
Nassauer Str. 14,
W-6000 Ffm 50,
Tel. 069/571397

die Literatur:

"BSA Gold Star and other
Singles", von Roy Bacon,
Osprey Collector's Library,
ISBN 0-85045-447-6

"The Gold Star Book",
Bruce Main-Smith & Co.
Ltd., ISBN 0-904365-01-8

"BSA Pre-Unit Singles"
Owners Workshop
Manual, Haynes Publishing
Group, ISBN 0-85696-326-7

KORRESPONDENZ

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



Kurbelwellen wuchten

Liebe GUMMIKUH & PAST perfect Redaktion!

Ich würde gern noch ein paar Worte zu dem Bericht "Die Wucht in Dosen 'Das Auswuchten einer Kurbelwelle'" loswerden (Heft 8/92, Ausgabe 39).

Lieber Hans Hohmann! Erstmals vielen Dank für den sehr schönen Bericht. Das Auswuchten einer Kurbelwelle wurde ganz hervorragend beschrieben. Trotzdem möchte ich noch einige Ergänzungen machen.

Wie beschrieben, liegt die übliche Wuchtung zwischen 50 und 70 %. Man spricht häufig sogar von einer 2/3-Wuchtung, also 66 %. Das stimmt in den meisten Fällen auch. Nur muß bedacht werden, daß für den möglichst vibrationsfreien Lauf die Motoraufhängung sehr wichtig ist. Es kommt darauf an, in welcher Richtung der Motor bewußt schwingen soll bzw. er besonders steif im Rahmen gefaßt werden kann. Und der beschriebene MZ-Motor soll sich nun einmal um einen Drehpunkt an der Schwingenlagerung bewegen, d.h., daß die hin- und hergehenden Teile wie Kolben, Bolzen, Pleuelanteil usw. bewußt nur zu einem geringen Teil ausgewuchtet wer-

den dürfen. Sonst gibt es Schwingungen in Richtung Drehpunkt, wo man sie doch in Richtung der Zylinderachse haben will und sie dort in einer Gummilagerung abfängt.

Umgekehrt kann es auch sein, daß die hin- und hergehenden Massen zu 80 bis 90 % ausgewuchtet werden müssen. Das ist dann erforderlich, wenn der Motor rechtwinklig zur Zylinderachse besonders fest eingespannt werden kann, in Zylinderachse jedoch wenig schwingen soll.

Ich war seinerzeit mit der Entwicklung des 80 ccm Sachs-Leichtkraftmotors beschäftigt. Dort brachten im Herkules-Fahrgestell diese Wuchtwerte die besten Ergebnisse, waren jedoch in einem KTM-Fahrgestell mit anderer Aufhängung deutlich schlechter.

So ist es also immer sinnvoll, vom Hersteller die besten Wuchtergebnisse, so sie zu bekommen sind, sich geben zu lassen. Verallgemeinerungen, wie Wuchtung zwischen 50 und 70 %, reichen leider nicht immer aus.

Viele Grüße
Klaus Siemon, 3501 Körle

MTC 40 + (II)

Liebe GUMMIKUH-Leute, erst mal Dank für die zwei Exemplare. Ich war doch etwas verwundert darüber, aber der kleine Aufkleber half mir weiter. Zum Inhalt möchte ich folgendes sagen:

1. Erster Deutscher Motorrad-Touring-Club über 40 Jahre e.V. (so genau wißt Ihr's vielleicht nicht).
2. Wir nehmen auch Leute unter 40 Jahren auf, wenn sie mit uns Älteren fahren wollen - als Fördermitglied ohne Stimmberechtigung.
3. Seit der a.o.MV am 26. September bin ich nicht mehr Vorsitzende.
4. Joachim Huth irrt, wenn er mir eine KI zuschreibt; ich fahre seit

12 Jahren eine Kawasaki Z 750 E, die jetzt 214.000 km mit dem ersten Motor gelaufen ist. (Bin ich ganz stolz drauf, deshalb habe ich mit Interesse den Artikel über die Z 900 gelesen.)
Tschüß und ätsch, Ihr werdet ja auch mal 40!
Elke Maria Löhnerz, Reiskirchen

Inzwischen haben wir eine Stichproben-Umfrage gemacht. Das Ergebnis war so, wie wir uns das gedacht haben: Der durchschnittliche GUMMIKUH-Leser ist oftmals so alt, wie er sich fühlt. Im Winter fühlt er sich meistens etwas älter als im Sommer, ist jedoch immer stimmberechtigt.

Udo

Reifennöte

Seit geraumer Zeit sind meine Frau und ich schon auf der Suche nach einer Firma, die auf Motorradreifen ein vernünftig haltbares Profil vulkanisiert. Reifengrößen 3.50-16 fürs hurtig rollende, konventionelle TS-250 Hinterrad, 4.00-18 fürs vom Arabella-Aggregat geplagte KS-Rädle. Für letzteres griffen wir seither immer auf den AVON MK II zurück, der ist inzwischen aber auch höllisch teuer und rar geworden. Über die Mitteilung einer entsprechenden Adresse hoffen wir, endlich ans vernünftige Gummi zu gelangen. Es ist doch völlig unmöglich, daß da kein Bedarf besteht, wie uns die bis jetzt angeschriebenen Firmen klarmachen wollen, oder stehen die ganzen "originalen" Gespanne nur in den Garagen von irgendwelchen Golf-treibern rum?

Im vorweg herzlichen Dank
Friedemann Körner,
Schwäbisch Gmünd

Wenn Du Ihn nicht bekommst, ruf bei AVON an: Tel. 02739/4011.

Wenn Dir diese Reifen zu teuer sind, hast Du Alternativen: Reifenanbieter S. Meyer, Hillesheim, Tel. 06733/8195, verlangt für einen 3.50 - 16 nur DM 55,- und

Gespann-Reifen der Reifenwerke Heidenau Typ K29 in 3.50 - 16



für einen 4.00 S 18 Michelin DM 99,-.

Umweltschonung und längere Lebensdauer versprechen runderneuerte Gespannreifen:

Die Firma Vulkanisierbetrieb Wegener, Hammer Str. 37, W-4730 Ahlen, Tel. 02382/86415 runderneuert Motorradreifen in fast allen Größen. In den meisten Fällen müssen dort abgefahrene Decken angeliefert werden. Wegener bietet M+S und Straßenrillenprofil an. GP-Mitarbeiter Hans Hohmann probierte einen Wegener-Reifen und überzeugte sich von guten Fahreigenschaften und hoher Lebensdauer.

Ein Reifen in der Dimension 3.50 - 16 kostet dort 82,10 DM, eine 4.00 - 18 Decke 100 DM.

Andy

Stumpemarket in Herning

Einen Tip für einen Teilemarkt im Norden erhielten wir von einem Hamburger Leser. Für die norddeutschen Engländerfahrer wäre es lohnend am 2. Novemberwende nach Dänemark zu reisen:

Da Dänemark nach Kriegsende mit reichlich "Engländern" versorgt wurde, findet sich dort Material für diese. Zwar wenig Komplettes, was jetzt Motor und Rahmen betrifft. Aber was komplett ist, ist fast immer in durchrestauriertem, ja fast neuwertigem Zustand oder gutem Gebrauchtzustand. Zu bestaunen waren u.a. eine BSA A10 im Touring-Trim in sehr gutem Zustand, eine A65, auf neuwertig restauriert am BSA-

Clubstand zu finden, eine NSU Max, diverse Triumph Bonnies und die übliche Armada von Harleys. Allerdings datieren sich hier bei einige Modelle schon auf die Zeit kurz nach der Jahrhundertwende zurück. Auch einige in Chrom und Schwarz blitzende R25 und R26 stachen uns am Stand des dänischen BMW-Clubs ins Auge. Die Triumph-Riege wird mir hoffentlich verzeihen, daß ich den Club als letztes anspreche. Da hab' ich nicht so geguckt; die Menschentraube war mir dann doch zu groß. Aber er war da. Alles in allem sollte man schon den ganzen Samstag für die Wühlerei auf und unter den Ständen einplanen.

Eugen Fuchs, Norderstedt

Winterzeit - Schrauberzeit

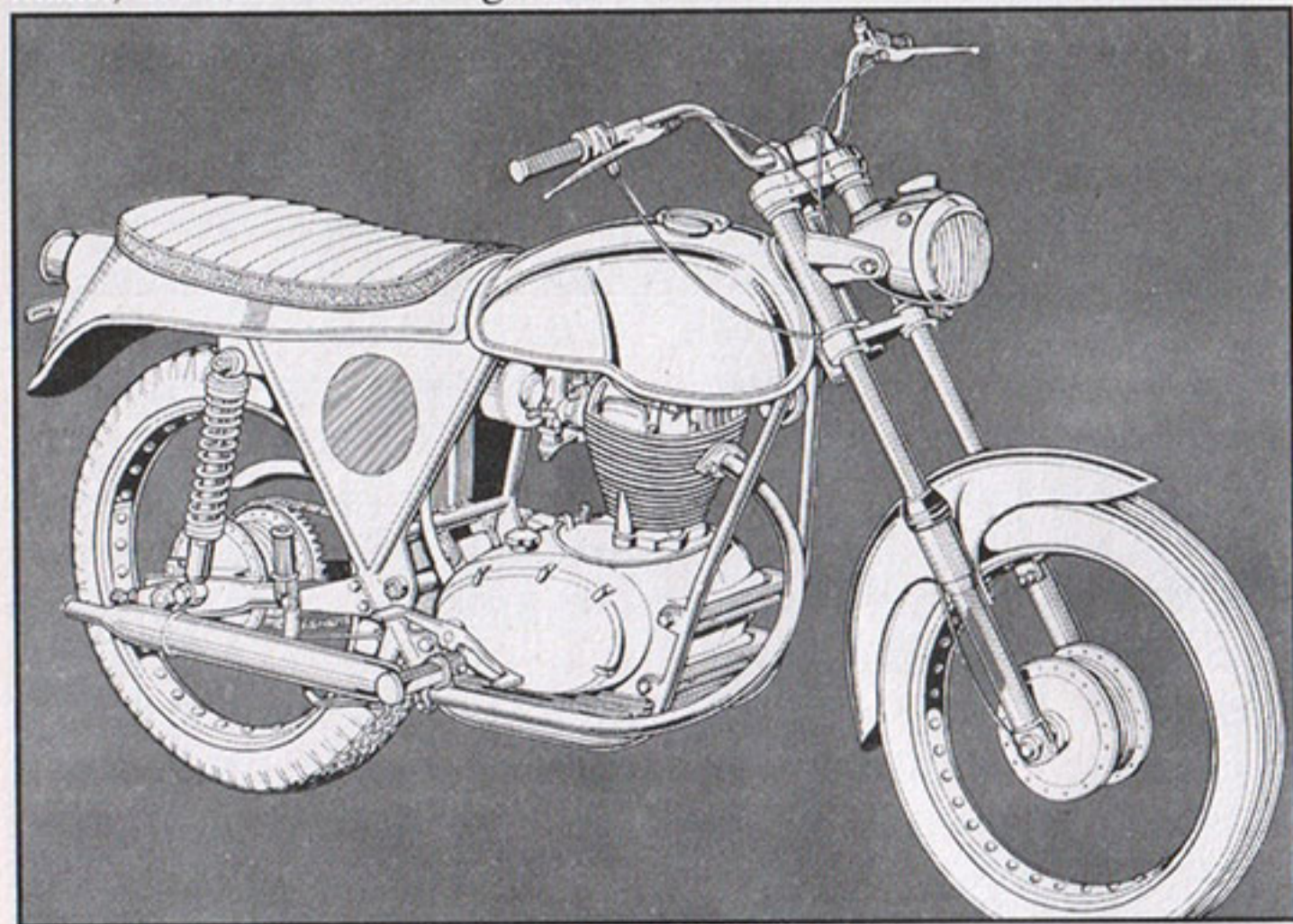
Die Fa. Screw-Connection kann zur Zeit durch Einkauf eines Sonderpostens Edelstahlmuttern, -scheiben und -federringe zu enorm günstigen Preisen anbieten. So kosten in der häufig benötigten Größe M 8 100 Muttern lediglich 8,50 DM. Federringe gibt es in der gleichen Größe in einem Los von

100 Stück zu 4,-DM. Das Angebot gilt so lange wie der Vorrat reicht. Wer weitere Infos braucht, wende sich an: Screw-Connection, Uwe Friederich, Hinter dem Bahnhof 10, W-2720 Rotenburg/Wümme, Tel. 04261/1531, FAX 04261/4666

Die Neue Motobi

Die Firma Motobi, bekannt geworden durch ihre "Kraft-Ei"-Motoren, entwickelte im Jahre 1969 ein neues 250 ccm-Einzyklermotorrad mit stehendem Zylinder. Hub: 68 mm, Bohrung 68 mm, Verdichtung 7:1, Leistung 20 PS bei 8250 U/min. Aus nicht bekannten Gründen wurde die Produktion jedoch kurz nach ihrem Anlauf wieder eingestellt. Uns ist kein Foto dieser Maschine bekannt, nur diese Zeichnung.

Die Firma AMEX in Neustadt a. Rbge - Schneeren, Tel.: 05036-2455 bietet von dieser Maschine einen Motor und Rahmen mit Gabel und Rädern sowie eine Ersatzteilliste zum Kauf an. Eine Zulassung für diese "Neu"-Maschine zu bekommen, stellt sich in der heutigen Zeit als großes Problem dar, weshalb sich die Brocken wohl eher als Grundstein für einen "Classic-Racer" anbieten.



Stammtische

Benzin und Good Vibrations werden wohl die Hauptgerichte auf einem XS 650-Stammtisch sein. Robert Mayer aus Euskirchen möchte im Bikertreff, Daun-Pützborn, einen solchen gründen. Leute, die Interesse an einem ungezwungenen Info-Austausch ha-

ben, können sich bei ihm unter Telefon 02251-72880 melden. Wem statt dessen mehr nach Zweitakt-oeil-Dressing und einem MZ-Stammtisch in Nordhessen ist, kann sich an Thomas Fuchs, Telefon 05665-30613 wenden, der einen solchen gründen möchte.



Japan-Klassiker Yamaha XS 650

Die 487.

Meldung zum Thema Euro-Einheitsbrei:

Wie aus gewöhnlich gut unterrichteten Kreisen verlautet, erwägt man derzeit in Österreich, den Sturzhelmzwang abzuschaffen und statt dessen das Tragen von wollenen Zipfelmützen für Motorradfahrer vorzuschreiben. Bei Testreihen, die in Wien vorgenommen wurden, hat sich zum Erstaunen aller Experten herausgestellt, daß der Helm keineswegs so sicher ist, wie bisher angenommen wurde. Ließ man nämlich einen Helm und eine wollene Zipfelmütze gleichzeitig vom Turm des Stephansdomes auf das Pfla-

ster fallen, so erlitt der Helm meist schwerste Schäden, während die Zipfelmütze stets völlig unversehrt blieb. Das Ergebnis dieser Testreihen fiel so überzeugend aus, daß der österreichische Verkehrsminister beim österreichischen Bundeskanzler vorstellig geworden ist und ihn dringend gebeten hat, den geplanten Eintritt in die EG davon abhängig zu machen, daß die Zipfelmütze europaweit zur pflichtgemäßen Kopfbedeckung für Motorradfahrer erklärt wird.

Hermann Rauch

Wer lärmern will, muß Motorrad fahren

Diese für einen Auto-Test etwas unübliche Überschrift hat ihr Ziel nicht verfehlt: Der Bericht wird gelesen. Es geht um den neuen VW Golf GTI 2,0 16 V. Der Autor beschreibt, daß dieser Wagen sehr leise ist und stellt fest, "wer mit röhrenden Motoren seine Mitmenschen nerven will, muß wohl zum Motorrad greifen" Punkt. Bei der Lektüre handelt es sich um das kostenlos verteilte "Bremen Ma-

gazin", das sicher auch nicht für sich beansprucht, den informativsten redaktionellen Teil zu haben, und es lohnt eigentlich auch gar nicht, sich über einen solchen Schwachsinn aufzuregen... Aber mir fällt im Moment gar kein Motorrad ein, welches gleich mehrere Motoren hat, mit denen ich den Autor jeden Morgen in die entgültige Verzweiflung treiben kann.

Udo

Leserbriefe zu deutschen Motorrädern

Hallo Ihr GUMMIKH-Macher, die neue Ausgabe 42 hat bei mir einige Fragen aufgeworfen.

Zum "IFMA-Splitter": Heißt der leere Bilderrahmen (Werkfoto BMW-Einzyylinder), daß Andy wegen "Mißachtung der Etikette" ("Nadelstreifen-Kombi mit Kravatten-Halsschutz") und nicht "taktvoller" Wahl des Beförderungsmittels (nämlich mindestens 4 Takte, wenn nicht schon 4 Räder ...) bei der Verteilung brisanter Bilder (oder muß man Zuteilung sagen?) einfach ignoriert wurde? Oder war beim Layouten der Grog zu stark gemischt (zu der Jahreszeit verständlich)?

Zum historischen Test: Die Stella 175 DS ist ja eine formschöne Maschine, die ich bisher in Museen und auf Oldie-Treffen nicht gesehen habe - gab es so wenige davon?

Im Tragatsch ist sogar noch eine 198er textlich aufgeführt.

Die Angabe des Gesamtgewichts scheint mir falsch zu sein, denn die verbleibende Zulassung von 76 kg ist für die 50er Jahre und für die abgebildete Doppelsitzbank zu wenig. Wie lauten die Angaben denn richtig?

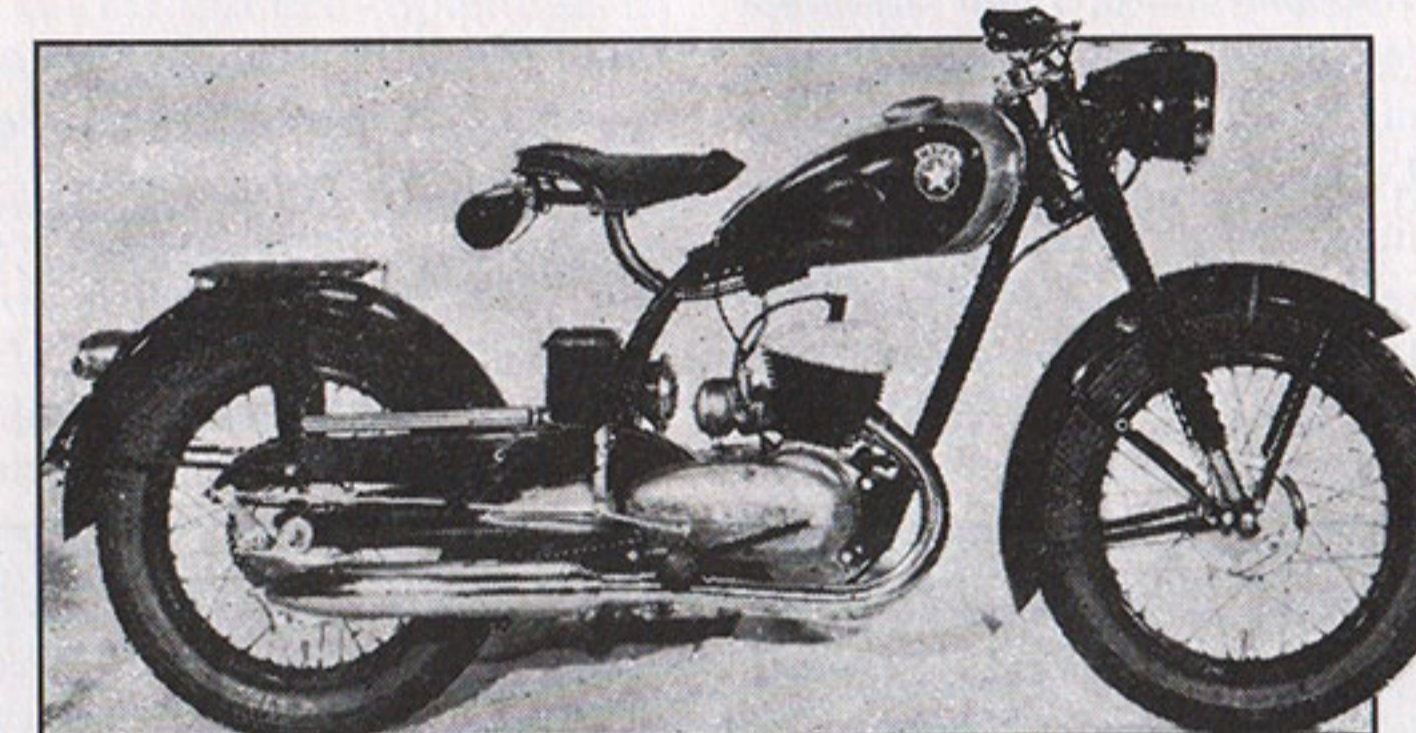
Bezüglich des Fotos von Inge Rogge - was stimmt, das Bild mit Telegabel oder der Text "durch

Schwinggabel ersetzt"?

Unter Schwinggabel stelle ich mir eine Art Schwinge (kurz oder lang) vor - ist die Annahme falsch? Das Motorrad hat übrigens eine Einrichtung, die ich mir beim

zu sammeln.

Die GUMMIKH gefällt mir. Liebe Motorrad-Grüße aus Uelversheim sendet Euch
Walter Höfig, Uelversheim



Vorgängerin der Mars Stella 175: Stella 150 mit gummigefederter Hinterradschwinge

heutigen "Stadtstauen" wünschen würde - den Leerlaufhebel! Er war ja bei einigen 50er-Jahre-Motos vorhanden.

Wer hatte eigentlich den Test ursprünglich einmal verfaßt, und ist er in Originallänge abgedruckt (weil er so abrupt aufhört)?

Ihr seht, Euer herrliches Heft, auf das ich jeden Monat ungeduldig warte, veranlaßt auch immer wieder, in den Fachbüchern nachzublättern und weitergehende Infos

Lieber Walter,

Dein Fragenkatalog ist ja nicht von Pappe. Und ich freue mich, daß Du die GUMMIKH genauer liest als unsere Korrektoren.

Zu BMW: Die Damen und Herrn von BMW - die übrigens sehr freundlich zu mir waren - pflegten auf die Fragen nach dem neuen Single verlegen zu hüsteln.

Nachdem man über die ganze Saison 1992 im Hause Bayerische MOTOREN(sic.)Werke vollmun-

dig von der europäischen Kooperation in Form eines BMW-Konfektionseinzylinders schwärmte, erwiesen sich bis dato alle Meldungen als heiße Luft. Daher habe ich mir diese kleine Gehässigkeit erlaubt.

Max Friz braucht also angesichts einer weißblauen Schüttelmaschine mit Freiluftkette nicht in seinem Grab zu rotieren.

Zur Stella: Bei der Zuladung fehlt in der Tat ein Doppelzentner. Also nicht 76 kg sondern 176 kg Zuladung.

Die Kiste mit der Schwinge ist mir auch aufgefallen. Natürlich als es zu spät war. Die Telegabel wurde 1954 eingebaut. Jedoch kehrte Mars - ein kleiner, sorgfältiger Konfektionär aus Nürnberg-Doos - 1956 wieder zu einer kurzen Vorderschwinge mit Gummifederung zurück, die man in prinzipiell ähnlicher Form vor der Einführung der Telegabel am 150 ccm-Modell verbaut hatte.

Der Text - original ADAC Motorwelt 1956- endet tatsächlich so plötzlich. Der Autor dürfte der Konstrukteur und Journalist J.F. Drkosch gewesen sein.

Weiterhin viel Spaß mit unserem "Blättele" wünscht

Andy

DKW RT 125/2 H

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich bin jetzt im dritten Jahr Abonnent Ihrer guten Zeitschrift und benötige in einer Restaurierungsfrage Ihre Hilfe. Ich habe einen Rahmen mit Motor einer DKW RT 125/2H und finde nirgends eine Abbildung dieser Maschine, um sie zu komplettieren.

Können Sie mir eventuell eine Bezugsadresse oder ein Foto zukommen lassen?

Mit freundlichen Grüßen
Frank Weiß, Northeim

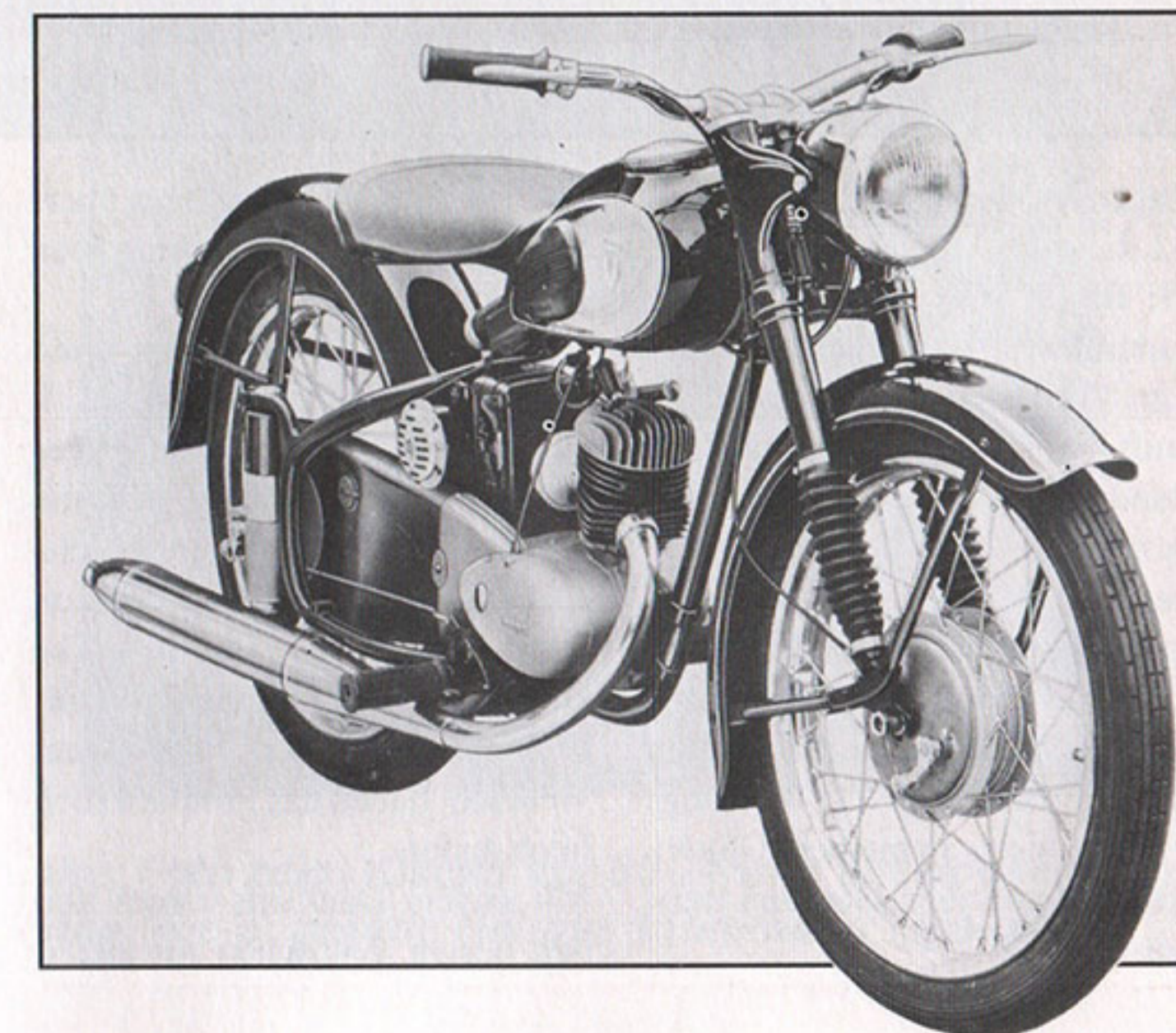
Wie im ehemaligen DKW-Werk Zschopau, begann - nunmehr unter der Marke IFA bzw. MZ - auch in Ingolstadt bei der neu gegründeten Auto Union GmbH die Motorradfertigung mit einer Weiterentwicklung der DKW RT 125.

Während es im Verlauf der Fertigungsjahre in Zschopau die drei Varianten 125/1, 125/2 und 125/3 gab, wurden in Ingolstadt von 1949-1957 die drei Varianten 125 W, 125/2 und 125/2H gebaut. Die erste mit starrem Hinterbau, die zweite ebenso aber schon mit Kettenkapselung, auf Wunsch mit der Nürnberger Jurisch-Hinterrad-Teleskopfederung. Die 2H dagegen hatte einen von Grund auf neuen Rahmen mit nunmehr integrierter Teleskop-Geradweg-Hinterradfederung. Außerdem hatte die letztere (s.Bild) vorn und hinten größere Pränafa-Zentralbremsnaben.

Beide 2-Modelle hatten den mit 20er statt bisher 16er Vergaser auf 6,4 (gegen 4,75) PS gebrachten Motor, Höchstleistungsdrehzahl nunmehr 5600 gegenüber 4800/min, Höchstgeschwindigkeit 84

gegenüber 75 km/h. Gewicht 88 gegenüber 86 bzw. 83 kg der Vorläufermodelle. Baujahre der 2H

1954-1957. Obering. Siegfried Rauch, (Foto: Archiv Rauch)



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

Leserbrief zum Thema Abgase im Boot!

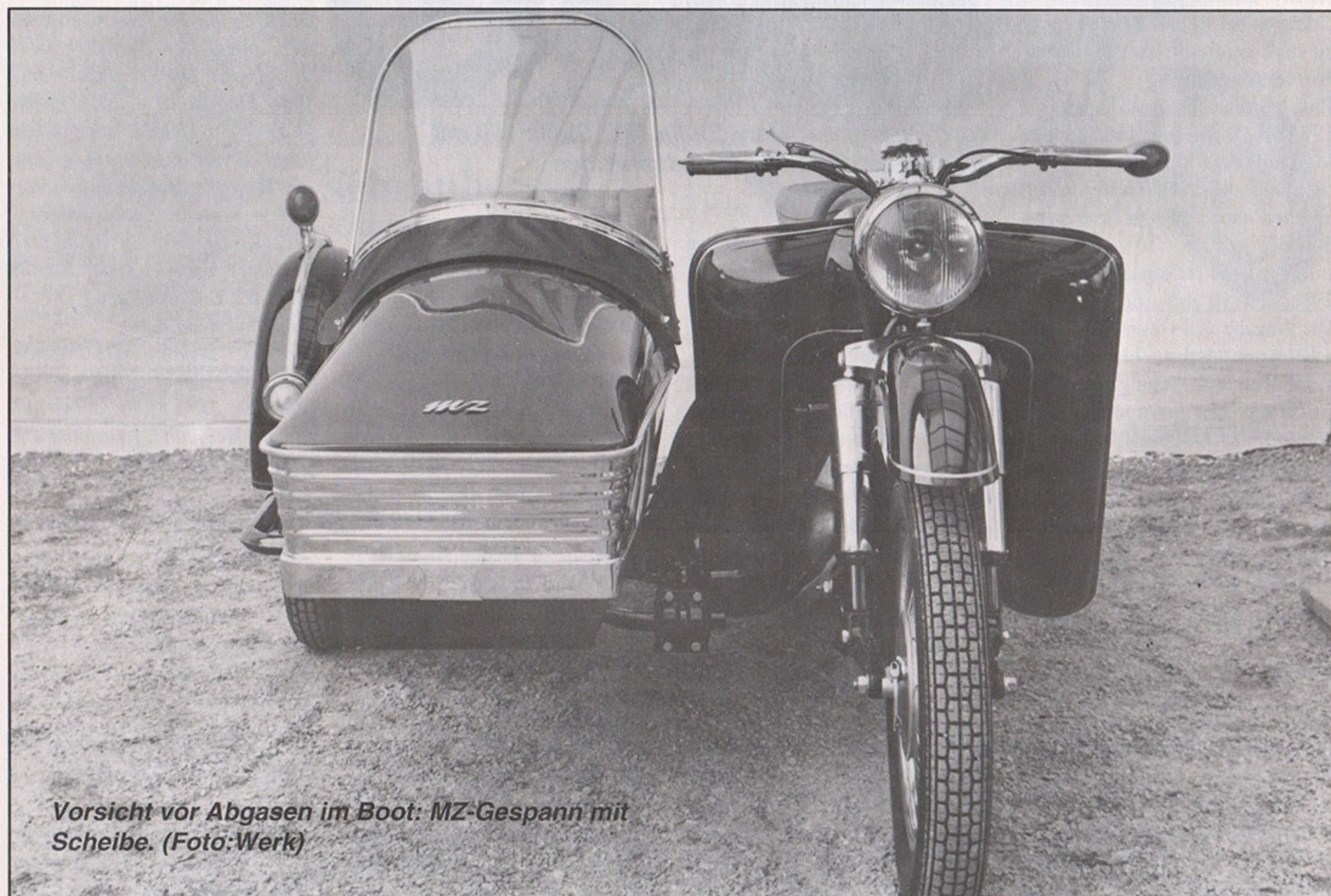
Liebe Leute!
Nachdem ich mich von Eurer Fachkompetenz und Eurem Wissen in jeder Ausgabe aufs neue überzeugen kann, möchte ich an Euch den nachfolgenden Hilferuf loswerden:
Als sich die Familie zu vergrößern begann im letzten Jahr, legte ich mir Anfang '92 ein Gespann zu. Und was eignet sich für den An-

Doch nun zu meinem Problem: Die ersten Ausfahrten mit der Angetrauten (Nachwuchs kommt erst später mit) waren eigentlich nur positiv, wenn, ja wenn da nicht die Auspuffgase im Boot wären! Daher meine Frage: Welche Möglichkeiten gibt es, den Auspuff von rechts nach links zu legen ohne Pfuscheri? Habt Ihr damit Erfahrungen? Ist so etwas TÜV-pflich-

gute Fahrt, Euer Andreas Müller, 7305 Altbach

Dein Problem ist nicht neu. Bereits in den 60er Jahren hofften die Tester der DDR-Kfz-Fachzeitschrift "Der deutsche Straßenverkehr" auf Abhilfe bezüglich der Abgaswolken im Superelastic-Seitenwagen. Zwei mitfahrende Kin-

unter dem Seitenwagen über die gesamte Breite einen Latz aus Kunstleder oder Gummi anbringen, der fast bis zur Straße reicht. Dieser mindert den Sog hinter dem Boot enorm. 4.) Veränderungen der Auspuffanlage. Diese sind alle beim TÜV vorzuführen und einzutragen. a) Eine Blende montieren, die die Auspuffgase nach unten leitet (Aus verzinkter Dachrinne



Vorsicht vor Abgasen im Boot: MZ-Gespann mit Scheibe. (Foto:Werk)

fänger auf drei Rädern besser als ...? Richtig - MZ! Es ist eine ETZ 251 Bj. '91 (Ost-Ausführung) mit Superelastik-Beiwagen Bj. '86, vom Vorbesitzer angebracht. Gekauft wurde das ganze mit km-Stand 1650, jetzt ca. 4000 km gelaufen.
Der Vorbesitzer hatte schon kräftig gearbeitet: kurze Schwinge, 3 x 16"-Räder, Vergaser überarbeiten lassen, Westkette usw. Wegen Platzproblemen (Füße zu lang) mußte er sich - zu meinem Glück - trotzdem von dem Gespann trennen.

tig? Ist damit das Problem überhaupt gelöst, oder was kann man sonst noch tun?
Im Sinne eines harmonischen Familienlebens wäre ich Euch äußerst dankbar, wenn Ihr zu diesem Problem Stellung nehmen könntet und sogar irgendwelche Lösungsvorschläge verbreiten würdet. Vielleicht wäre dann die Harmonie auch in anderen Familien wieder größer, will sagen, vielleicht haben das Problem auch noch andere.
Mit vielem Dank im voraus und den besten Wünschen für allzeit

der wären bei einer Autobahnfahrt fast vergiftet worden. Die an der Maschine montierten Beinschilder verstärkten den Kohlenmonoxidmief im Boot. Dieser Vorfall zeigt, daß man das Problem nicht auf die leichte Schulter nehmen sollte. Betroffen von dieser Misere sind beileibe nicht nur MZ-Gespanne. Bei diesen gibt es mehrere Möglichkeiten, den Mief zu mindern, bzw. zu verbannen. Als Lösungen stehen zur Debatte: 1.) Auf die Scheibe verzichten (praktiziere ich seit Jahren mit Erfolg) 2.) Scheibe ca. 15 cm kürzen 3.) Quer

anfertigen; vorher bei Hein Gericke eine Auspuffverlängerung für Gold Wing anschauen) b) eine Kappe auf das Auspuffende, von der rechtwinklig die Auspuffgase zur linken Seite oder bis an das Beiwagenrad geleitet werden c) den Auspuff quer unter dem SW durchlegen, mit Austrittsöffnung ebenfalls am Sw-Rad. Mein konkreter Rat wäre, wenn die Scheibe unbedingt dranbleiben soll, es erst einmal mit einem Latz unter dem Boot zu versuchen. Spart TÜV-Ärger, kostet wenig. Viel Spaß! Andy

Freund und Helfer

Neulich war's mal gerade wieder so schön sonnig, daß Zuhausebleiben eine Schande gewesen wäre. Also Moped geschnappt, Tochter (9) aufgeladen und spazierengefahren. Die Straße breit und übersichtlich, der Himmel blau und der Tacho so in der Gegend um 120.
Es war eine Lust zu fahren. Bis plötzlich neben mir ein grünweißes Auto auftauchte und mir die bekannte Kelle zeigte. Auweh!
Der junge Polizist (oder Polizeimeister oder wie immer die korrekte Bezeichnung lautet) kam zu mir und meinte: "Na, Sie fahren aber einen ganz schön heißen Reifen! Sie sind jetzt fast einen Kilometer lang 140 gefahren!"
Ich wollte es zunächst gar nicht

glauben - ich hatte es wirklich nicht bemerkt. Und in meiner Euphorie hatte ich auch nicht in den Spiegel geschaut. Kann man nix machen - Spielregel ist Spielregel.
Überprüfung der Papiere, genauer Blick auf die Maschine (sie war erst beim TÜV gewesen), Frage, wohin des Wegs und dann der gute Rat, etwas mehr piano zu fahren. Aus.
Nun muß ich sagen, daß ich zwar (zu) schnell war, aber sonst keinen Blödsinn angestellt hatte, wie weiße Linie überfahren oder dergleichen. Immerhin: Der Freund und Helfer zeigte sich sehr kulant, wie ich es ehrlich gesagt nicht erwartet hätte.
Beim Weiterfahren gingen mir dann verschiedene Gedanken durch den Kopf. Erstens: Man

sollte viel öfter in den Rückspiegel schauen.
Zweitens: Dieser junge Beamte bewies nicht nur Herz und Verständnis, er war sich wahrscheinlich gar nicht bewußt, wie sehr er durch seine Toleranz das Image der gesamten Truppe aufpoliert hatte, zumindest bei mir.
Drittens: Dem Staat waren zwar ein paar Mark entgangen, die zur Finanzierung des Jäger 90 wahrscheinlich dringend erwünscht gewesen wären, dafür aber war ein echter Fortschritt in Richtung Sicherheit erzielt worden. Denn jemand, der kräftig zur Kasse gebeten wird, fährt anschließend mit heftiger Wut im Bauch weiter (auch wenn es nur die Wut auf die eigene Dummheit ist) und neigt dann wirklich erst zu Unauf-

merksamkeit und gefährlichen Reaktionen. Eine freundliche Ermahnung hingegen hat eine durchaus positive Wirkung, und man müßte schon sehr abgebrüht sein, um hinterher erst recht zu braten.
Fazit: Das freundliche Verhalten nebst Zudrücken mindestens eines Auges erzeugte nicht nur positive Gefühle gegenüber den Leuten, die ihre Pflicht mit Verständnis und Augenmaß tun, sondern stellt de facto einen echten Beitrag zur Verkehrssicherheit dar - aus den soeben angeführten Gründen. Mit anderen Worten: Wenn wir alle etwas nett zueinander sind, läuft alles viel besser. Was sonst kann man sich wünschen?

David Longstroke

Herzlichen Glückwunsch zum 70. Geburtstag, Klacks!



Das Foto zeigt Klacks vor 30 Jahren am Hockenheimring, wie er gerade Helmut Lünemann Tips gibt

Der Überflieger

Samstagnachmittag, 1970. Schon damals gab es sie, die Düsenjäger, STAR-Fighter. "Krieg der Sterne" läßt grüßen. Hätte irgend jemand Charles Lindberg gefragt, ob er es für möglich hielt, einmal schneller als der Schall zu fliegen - der Fragesteller wäre glatt eingesperrt worden.

Ich hatte Freunde eingeladen, um gemeinsam neue Erfahrungen

zu sammeln. Kameradschaftliche Haudegen, die eigentlich immer in ihren Hosentaschen Zündkerzen und anderes Werkzeug mit sich trugen. Natürlich wollten sie auch aus einem ganz anderen Grunde kommen - um "sie" zu erleben. Was den Piloten der Lüfte gelang, versuchte auch ein Hersteller der Flugzeugindustrie umzusetzen. Nach dem Motto: Was sich am Firmament be-

währt, sorgt am Boden für Furore. Kawasaki Aircraft, C., präsentierte die MACH III. Da stand sie nun. 500 ccm pur. Ohne Sicherheitsgurte und Fallschirm. Ein volles Jahr mußte ich auf sie warten. Jetzt besaß ich diesen begehrten Schleudersitz mit seinen 60 (!) Pferden. An jenem Wochenende wollte ich mit ihr die von der Werbung

neue Muskelkatergefühle in meinen damals noch zarten Oberarmen sorgte. Doch was war diese Mühe gegen das, was jetzt vor mir stand. Dieser Flieger, ja Jäger ...

Schon der Name des Herstellers Kawasaki wirkte wie eine Kriegserklärung im Vergleich zu braven deutschen Zweitaktgenüssen ... ganz zu schweigen von der Typenbezeichnung "MACH III". Sie hätte ja auch anders ausfallen können: Rocket zum Beispiel. Aber - ach ja, die hatten ja schon die Engländer "erfunden". Oder MACH I. Aber nein, es wurde MACH III gewählt ...

So wird man ohne Flugschein zum Überschallpiloten. Wir mutmaßten, daß die III wohl für die Zylinderanzahl steht - jedoch "Mach" war ganz einfach zuzuordnen, so daß sich UNSERE Namensdeutung primär auf die Geschwindigkeit bezog.

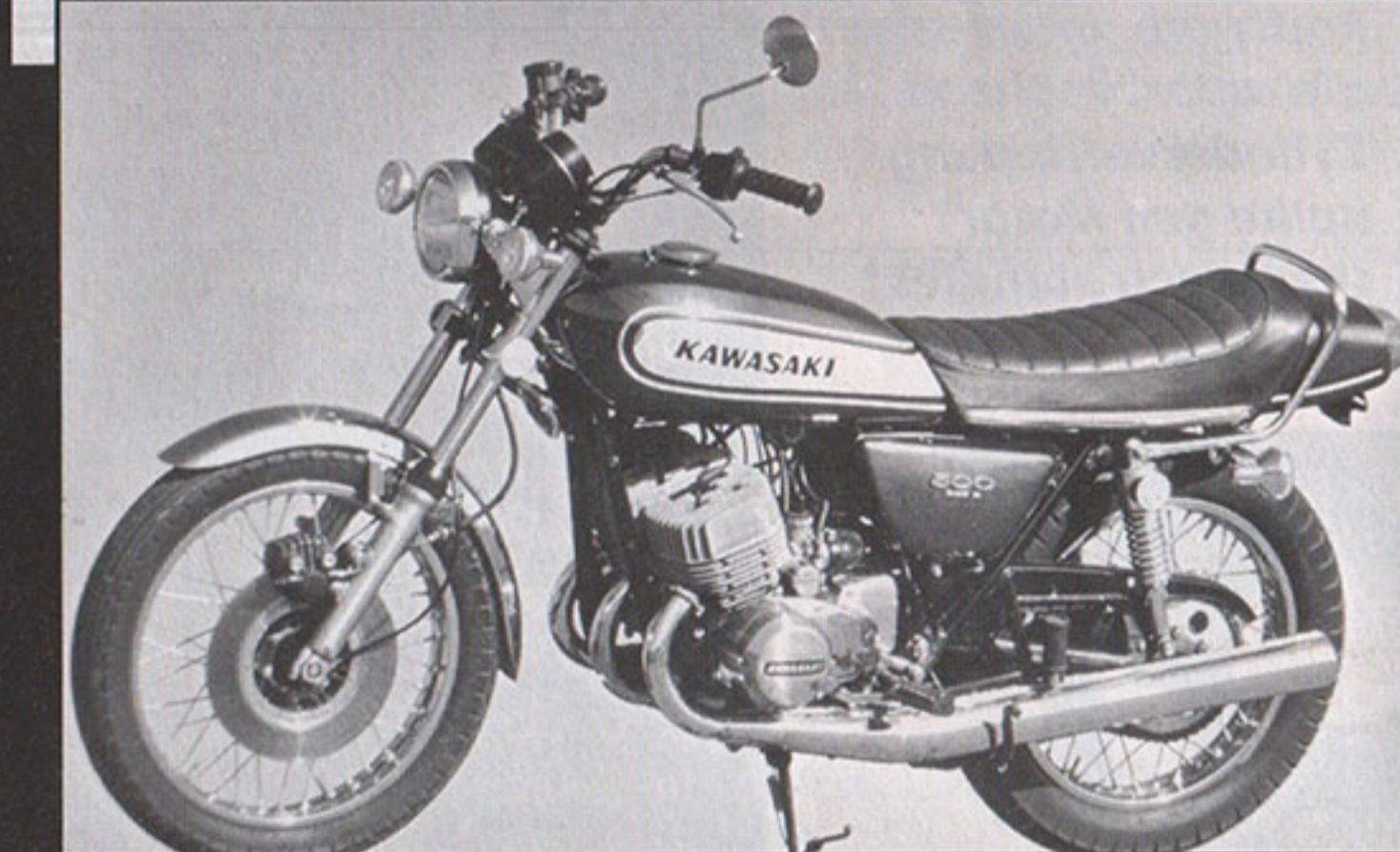
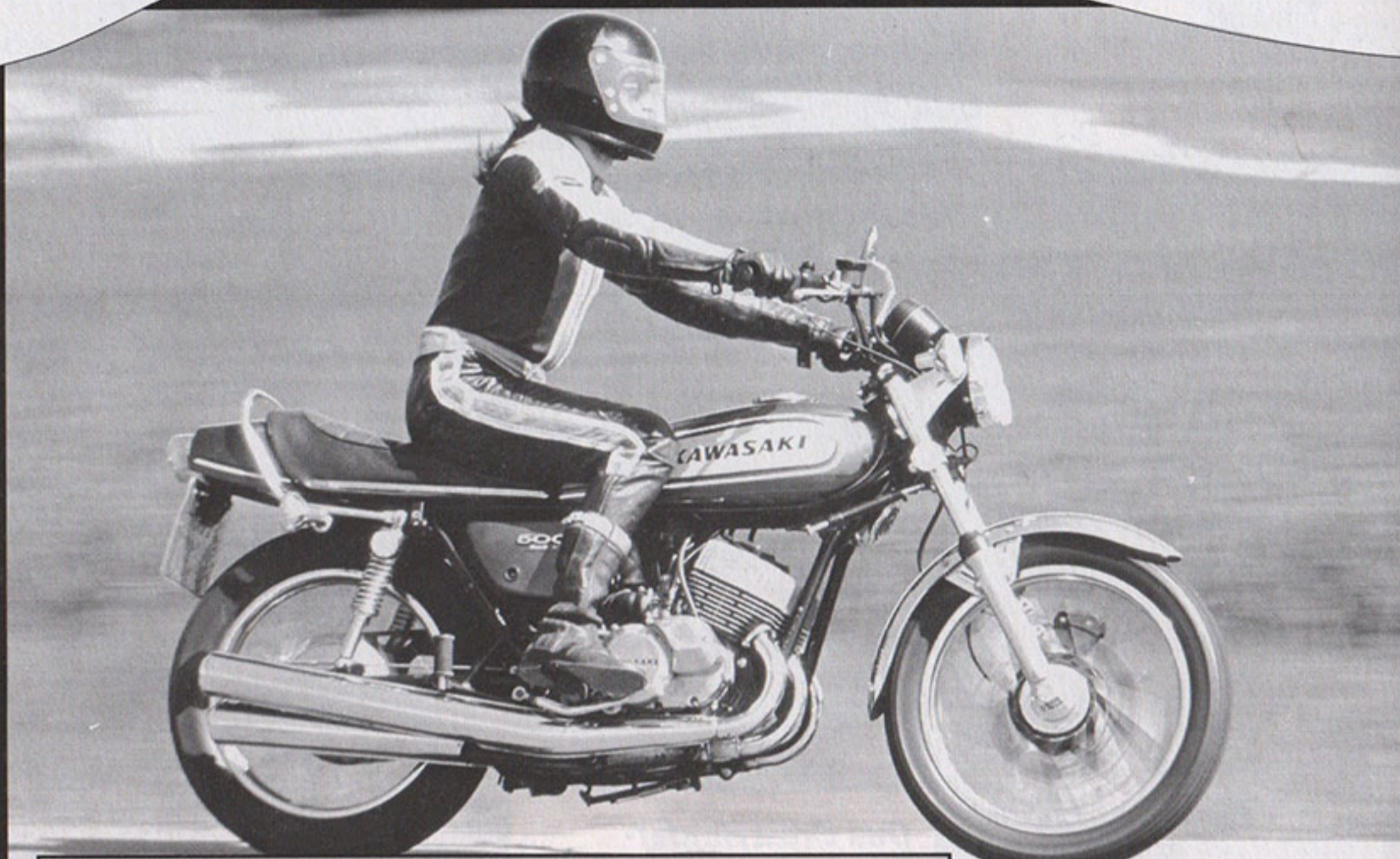
Herrlich, wie schön dieser Flieger konstruiert war. Da gab es für jeden Zylinder auch ein eigenes Endstück, und die Techniker verzichteten auf eine optische Harmonisierung (Teilung) des mittleren Krümmers. Auch dies machte meinen Jäger unverwechselbar. Eine Verkleidung, welche das saubere Triebwerk verdeckte, suchten wir (Gott sei Dank) vergebens. Sie war auch nicht dafür konzipiert, auf große Tour zu gehen. Genausowenig,

"Die heiße Linie '72" nannte das die Kawasaki-Werbung...

versprochene "neue Form der Beschleunigung" erleben. Wie ein Düsenjäger auf dem Strahl der drei Auspuffrohre - für jedermann sichtbar - davonfliegen. Fast wäre es ein Ausflug in den Himmel geworden ...

Einen Tag hatte ich sie erst. Da blieb keine Zeit für ausgedehnte Probeflüge. Meine brave Zündapp gab ich in Zahlung gegen dieses Rauhebein, von dem ich träumte - wie jeder damals -, vom Bild auf dem Prospekt bis zur Realität im Flugzeughangar, sprich Garage.

Aber - ohne Fleiß keinen Preis. Dieses Cockpit mit Drumherum mußte sauer verdient werden. Von Zeitungsträgerferienjobs bis hin zur (honorierten) Polierarbeit 4rädiger Zeitgenossen, was insbesondere beim Käfer mit seinen Besonderheiten für



oben: Konzentration war nötig... Man beachte den Lenkungsämpfer!

wie man mit einem Düsenjäger Touristen mit Kind und Kegel nach Ibiza fliegt. Da lag der Fall klar. Ihre "Waffen"? Nun, da war ihr sagenhaftes Sprintvermögen - die gebotenen Pferdestärken von 60 PS hatten lediglich 185 kg zu katapultieren, was damals unerreichbar war. Zum anderen war sie die stärkste Serienmaschine in der Halbliterklasse, die wir 1969 und 1970

überhaupt kaufen konnten. Und dies für nur etwas mehr als DM 4.000,- (frei ab Detlev Louis, Hamburg). Für die obengenannte englische Rakete aus dem Hause BSA waren glatt 50 % mehr über den Tisch des Händlers zu schieben (DM 6.000,-). Mein Überflieger hatte natürlich auch drei (Kolbenschieber) Vergaser - 28 mm -, und seine drei Brennkammern wa-

legearbeiten" - ohne das etwas festzuhalten gewesen wäre - nach notwendiger Reparatur wieder ökonomisch zuzuschrauben.

Endlich kamen sie. Mit ihren Hondas, Yamahas und Suzies. Großes Hallo. Bestaunt, hingekniet, angefaßt, Probesitzen. Es sollte losgehen.

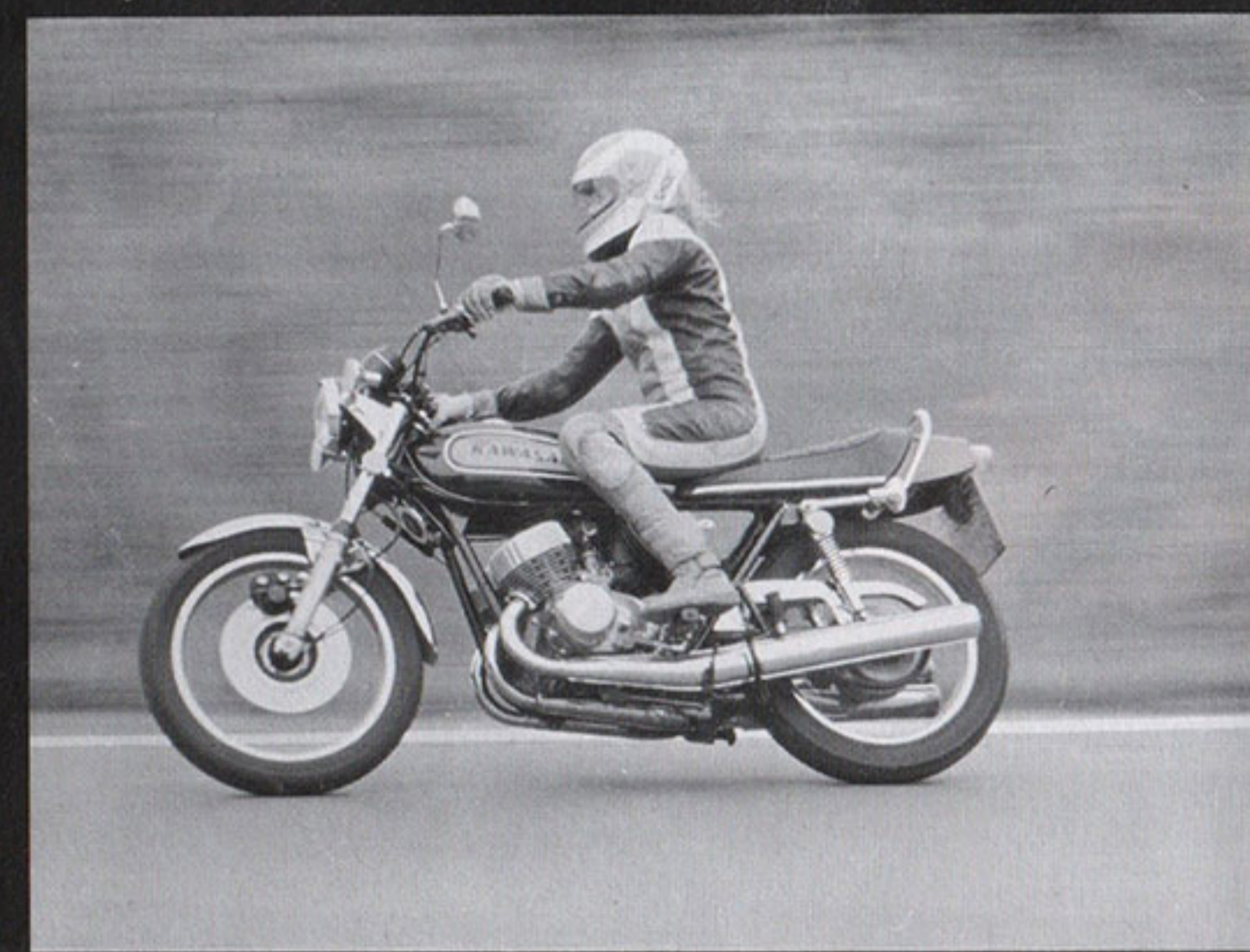
Nach 10 Kilometern, mehr oder weniger "warm up", begann unsere wilde Strecke, auf die jeder Entwicklungsingenieur stolz gewesen wäre. Wie hielten. Paarweise sollte es der Schallmauer entgegen losgehen. Doch - einzig und allein - ihr fehlten die Flügel. Schon beim Anfahren hob sich das Vorderrad und stieg - trotz italienischer Cerianigabel - unaufhaltsam in die Luft.

Es war nicht daran zu denken, die Zeit vom Stand bis zur 100 km/h-Marke unter 5 Sekunden auch nur annähernd zu erreichen UND IM SATTEL ZU BLEIBEN: das Leistungsgewicht von 3 kg pro PS war einfach zuviel für das Fahrwerk. Also - ich bekam eine neue Chance. "Fliegender Start" nannten wir das. Aber es half nichts. Mein Düsenjäger flog erst so richtig ab 7000 U/min. Darunter ging es eher zu wie beim "Federballspiel eines früheren Mädchenpensionates" ...

die Düsen donnerten dann klanglos hinauf bis auf 9000 U/min, was im fünften Gang etwa 185 km/h bedeutete - wenn man vorher nicht vom Sturmwind weggeblasen wurde. Selbst noch beim Heraufschalten vom vierten in den fünften Gang stieg sie auf - den Wolken entgegen ...

So konnte es schnell passieren, 50 Meter auf nur einem Rad zu absolvieren, und leicht "verflog" man sich in Kurven, oder ganz besonders reizvoll waren Kuppen.

Schuld daran war auch die ungünstige Fahrwerksgeometrie (Vorderrad-Kurbelwelle) von langen, langen 70 cm. Dazu die Gewichtsverteilung - und schon war "flying dutch-



Auf pottebenen Pisten war die MACH III sehr, sehr schnell.

wieder sicheren Boden zu erreichen. Dankbar und sichtlich erleichtert nahm er kopfschüttelnd auf seiner Yamaha Platz. "Kannst wohl auch nicht fahren", waren die netten Kommentare.

Doch der Reiz blieb. Jenes Krübbeln im Bauch, wenn die "dreifache Schallgeschwindigkeit" mittels Kickstarter zum "Brabbeln" gebracht wurde. Nun gut.

Endlich lag vor uns eine lange gerade Strecke. Kein Wind. Tief gebeugt - unter mir ein Inferno heulend - ritt ich auf den Aufspuffstrahlen wie der Teufel der Meute auf und davon. Da klapperten keine Ventile, da drehten sich keine Nockenwellen ... zitternd kroch die Nadel auf etwas über 180 km/h, was bei dem Wind nicht einfach abzulesen war. Die Nach-

kommen zu lassen. Ich werde nie vergessen, wie der "lange Harry" leichenblau mit aufsteigendem Vorderrad quer-kreisend und qualmend durch die Kurve flog, den stählernen Rodeounterbau zwischen den Beinen und versuchte, ohne Benutzung des Schlenkersitzes mit dem Vorderrad

man" rekordverdächtig. Da half auch kein Stammfischgespräch über die weltweit erste kontaktlose Zündung (!). Bei uns hatten die Fernseher dann immer "Bildstörung", weshalb die Japaner für Europa wieder ins Altteileregale greifen mußten.

Und die sechsfach gelagerte Kurbelwelle sowie feinste Nadelager.

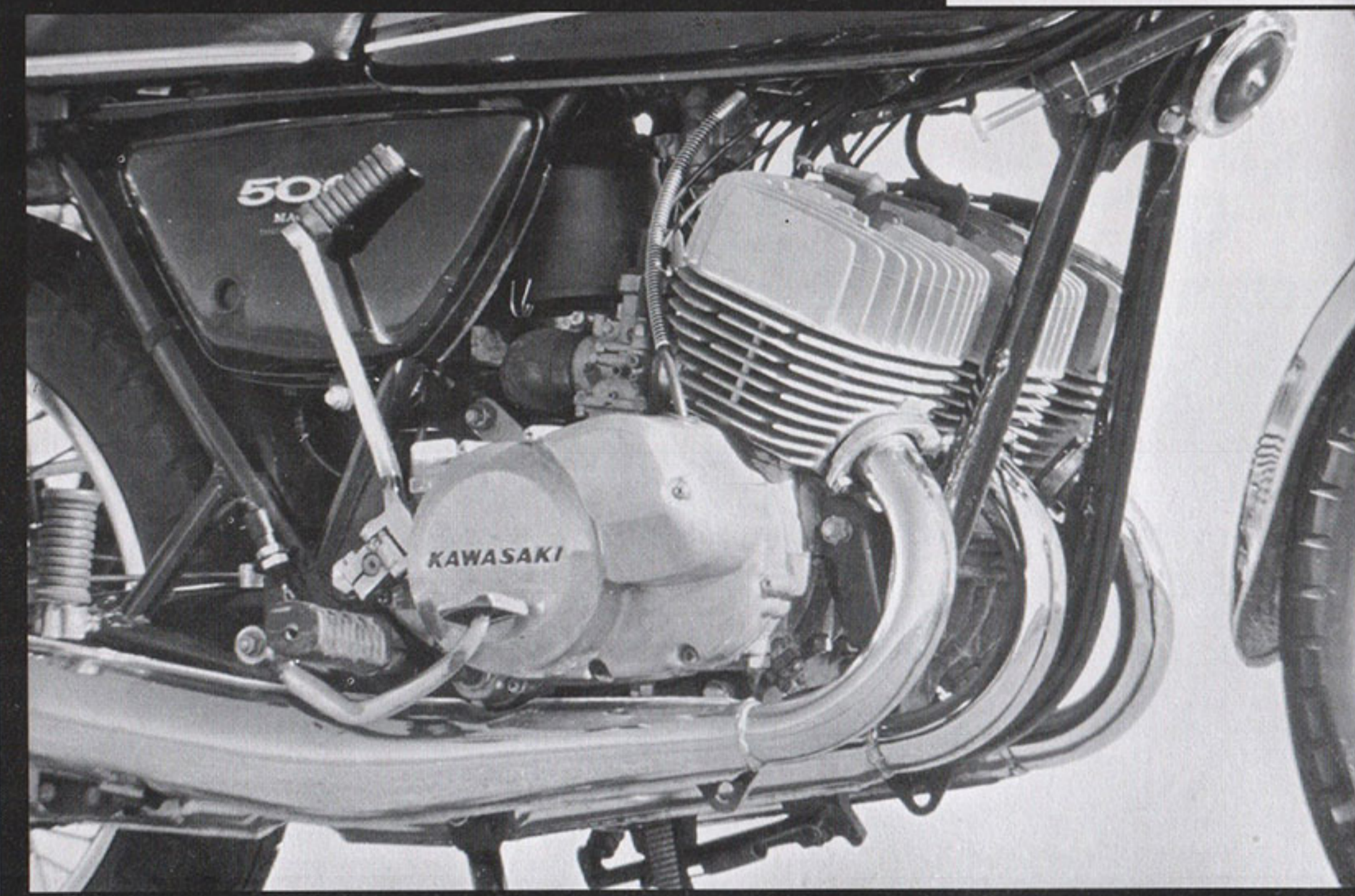
Die häufigen Zwangspausen an den Tankstellen (wir erzielten mit 10 Litern genau das Doppelte, wie im Prospekt stand) trugen auch nicht dazu bei, dem "fliegenden Personal" das Wasser zu reichen.

An jenem Nachmittag stellten wir uns mehrfach die Frage,

wie die Techniker von Kawasaki die angegebenen Beschleunigungswerte überhaupt ermittelten ... Dennoch: unserer Truppe faszinierte dieser Überflieger, was dazu führte, diesen Düsenjäger aus Fernost auch einmal einem anderen Piloten zu überlassen, um zumindest an meinen Fahr-, pardon, Flugkünsten keine Zweifel aufkommen zu lassen.

Ich werde nie vergessen, wie der "lange Harry" leichenblau mit aufsteigendem Vorderrad quer-kreisend und qualmend durch die Kurve flog, den stählernen Rodeounterbau zwischen den Beinen und versuchte, ohne Benutzung des Schlenkersitzes mit dem Vorderrad

Das Dreizylinderkraftwerk. Interessant: die unterbrochene Zylinderverrippung sollte den Motor thermisch standfest machen.



folger wurden kräftig à la James Bond "eingenebelt" und verschwanden aus den tanzen den Rückspiegeln.

Es war unmöglich, mit diesem Triebwerk geruhsam dahinzufiegen. Zu fordernd war diese Rakete konzipiert. Ganz zu schweigen von dem aggressiven Aussehen, wenn die Hölle schwieg und der Feuerstuhl geduckt vor der Eisdiel stand. Gefedert oder gar gedämpft wurde nur marginal. Dafür Leistung pur, wo und wann immer ich sie wollte.

Mit der Zeit wurde sie auch beherrschbar, und es machte eine Unmenge Spaß, mit ihr unterwegs zu sein. Größere Pannen bleiben erspart. Lediglich auf die "Glüh"-Kerzen sollte man ein Auge haben, insbesondere im Straßenverkehr mit seinen Stop- und Go-Prinzipien.

Eines ist ihr eigentlich immer geblieben - bis heute: der Status, ein Überflieger zu sein.

Da gab es noch an den Kühlrippen die Luft der freien Wildbahn (und keinen "Wassermantel"), die "Kerosinverarbeitung" konnte man noch dabei hören, und in den Tüten gab es nichts zu dämpfen, wollte man sie nicht ersticken.

Sie gewann viele Freunde, die sich von ihren drei Zylindern eine Pilotenlaufbahn versprochen und erhielten. Mit einem Fahrwerk, welches diesen Namen verdient, wäre sie sicher ein ganz großer Verkaufserfolg geworden.

In unserer Truppe flogen im darauffolgenden Jahr immerhin 5 mit dem Überflieger des gleichen Typs der Sonne entgegen und öltten die Verfolger kräftig ein. Kawasaki hatte uns erobert. Wer konnte schon ahnen, was da ein paar Jahre später noch alles aus diesem Hause auf uns zu rollte ...

Dennoch - es gab sie nur einmal, diese "unsere Mach III", den Überflieger ...

Autor: Reinhard Hopp
Fotos: Winni Scheibe

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

Beilagenhinweis

Die Gesamtauflage dieser GUMMIKUH-Ausgabe enthält eine Beilage des Archiv-Verlags Braunschweig. Wir bitten um freundliche Beachtung.

- ADLER -

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

M 100 Suche Kniekissen und Tankembleme sowie guten Motor, A. Schacht, Tel.: 069-869882 AB - rufe zurück

- ARDIE -

Suche für BD 176 Bj.54 Gabelstandrohrhülsen, Rücklicht und div. Kleinteile, evtl. Tausch gegen andere Blechteile, Tel.: 0441-12952 ab 16 h

- AWO -

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

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

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

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

Hilfe TÜV Wer weiß, wo ich AWO Umbauten ohne große Probleme eingetr. bekomme? (Auspuff, Reifen, Telegabel), Tel.: 0421-373652

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

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 -

Cromwell-Halbschale, Gr 55 (fällt aber sehr klein aus) abzugeben im Tausch gegen größeren Cromwell oder großen Cromwell zum Kaufen gesucht, Tel.: 089-6371513

Gore-Tex-Tourenjacke m. Protektoren in So. u. Wi.-Futter, Gr. 54, rot, Cordura, Marke Dane, wie neu, VB 620,- DM, Tel.: 0561-4911090 (Dirk)

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

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

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

- BIMOTA -

KB 1, 97, TÜV 7/92, Wiseco, 1088 ccm, Yoshimura, Smoth-Bore, Andrews, Gro. Ventile, Hänse, PVM + original, Kröber, jede Menge Teile + Spezialwerkzeug, 11.000,- DM, Bernd Thomat, Maulbeerweg 3, W-6457 Maintal 3

- BMW -

/5 b./7 untere Gabelbrücke umgearbeitet als obere Brücke, top

Sicher fahren bei Nässe!
Gilsterhobel
ab sofort lieferbar
43,95 DM
W-3057 Neustadt a. Rbge. OT Schneeren · Rötzeberg 61
Tel. 05036/2455 Fax 05036/300

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 05036/2455
FAX 05036/300

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 06192/6444 Telefax 06192/26775

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
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!

Unfallrahmen richten

Preisgünstiges Richten und Vermessen ohne Motorenausbau bei allen Fabrikanten!
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

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

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

HOREX-NEUTEILE

z.B. LIMA-Deckel, Kapselrohr, Tachoscheiben, Öltg., 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 Salzuffeln,
Telefon: 05222/22048, Fax: 05222/2795

Wir liefern über 3.000 verschiedene Titel technischer Literatur für fast alle PKW, LKW, Motorräder, Mopeds, Roller, Seitenwagen, Schlepper, Fahrräder u. s. w. von 1890 bis heute als Neuauflage!

Außerdem führen wir ein Antiquariat für Kfz-Zeitschriften, Prospekte, Literatur, etc.! Auch Ankauf und Tausch möglich! Den ständig aktuellen Antiquariatskatalog können Sie gegen 5,- DM inkl. Versandkosten anfordern. (Oder abonnieren!)

Fast alle gängigen Kfz-Bücher internationaler Verlage sind lagermäßig vorrätig und können in kürzester Zeit geliefert werden. Des weiteren finden Sie über 500 verschiedene historische Plakate und Plakatproduktionen in unserem Sortiment. (Poster-katalog kostenlos!)

Unser Gesamtkatalog ist für 5,- DM Schutzgebühr erhältlich. Für spezielle Anfragen stehen wir jederzeit telefonisch für Sie bereit. Wochentags: 9.00 - 20.00 Uhr, Samstags: 12.00 - 18.00 Uhr.

CB 500 Four, div. Motorteile (Gehäuse, Kurbelwelle, etc.), CB 400 Four Rolling Chassis mit Neu-Lack u. Brief zu verkaufen, Tel.: 02041-92793

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

Dax-Mokick, Bj.77, 1500,- DM, Tel.: 0241-507469

Div. Teile für CB 750, CB 450, SS 50 u.a. Tel.: 05036-2455

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

RA oder WHB für Dax, Monkey, SS 50, CB 100, CB 125 K, CB 250 G, CB 250 T/400T, XL 250, CB 350 F, ETL für Dax, Monkey, CB 125 K, CB 350 F, je 15 - 20,- DM, Tel.: 0241-507469

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

SS 50, Tausche 65 ccm Zyl. + Kolben gegen 50 ccm Satz, suche Schuzblech vorne u. Kettenschutz, Tel.: 02634-1272

Suche für 750er F 1 großen Tank, Kröber - Zündanlage, Kröber-Drehzahlmesser, Dunstall Kra-walltüte, Tel.: 06152-7946 Curt

Z 1, Z 900, Z 1000

Motorräder, neue und gebrauchte Teile
Kostenlose Liste anfordern bei

ROLAND LENDEN

Praunheimer Landstraße 72
6000 Frankfurt 90 · Fax 0 69 / 76 31 55
Telefon 0 69 / 70 08 08 oder 76 66 31

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



- HOREX -

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

Suche guterh. bzw. noch verwendbaren Flachtank, evtl. im Tausch gegen 2 hochgez. Auspuffrohre f. Horex, Tel.: 09634-422

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

Suche Regina zum Restaurieren, Tel.: 08452-8989

- IFA -

BK-, AWO-, Stoye-Teile zu verk., Tel.: 0751-64772

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

- ILO -

M 200 Motor gesucht, A. Schacht, Tel.: 069-869882 AB - rufe zurück

- JAWA -

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

- KAWASAKI -

Auspuffanlage orig. von Z 1 Fuel Injektion, Hint.Schutzblech, Ket-

tenschutz, Tel.: 08021-8491 öfter prob., Schicht

Suche Literatur, wie Rep-Anl. Tests, usw. für Kawa KE 175, Bj.80 und MZ RT 125, Tel.: 02331-182253, O. Schulte, Goethestr. 22, 5800 Hagen 1

- KREIDLER -

Achtung Kreidler Fans! Am 23. u. 24. Januar 93 findet bei uns ein Lagerverkaufstag von Ersatzteilen und kompletten Fahrzeugen statt. In beheizter Halle. Info: Fa. Klein, Tel.: 06333-5214, Fax 3973 H

- LAVERDA -

RA 650 bis 1200, Kopie 20,- DM, Tel.: 0241-507469

Suche Laverda SF (SF1 bevorzugt) on gutem Zustand (max 3) zu vernünftigem 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 -

Fast alle Testberichte seit 1960, pro Heft 5,- DM, Tel.: 0241-507469

Motorrad-Revue, Ausgabe 1979 bis 1987/88 komplett für 45,- DM zu verkaufen (9 Hefte), Tel.: 06407-1297 Suche Motorrad, Reisen & Sport-Hefte ab 1986, Stefan

Motorradprospekte: Liste gegen 2 DM in Briefmarken von Ralf Düßmann, Bergedorfer Landstr. 39, 2875 Ganderkeese 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

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, 52, 53 am besten ganze Jahrgänge,

Motorrad-Katalog 70/71, Tel.: 05341-14639 So-Do ab 18 h

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, 3500 Kassel, Tel.: 0561-315254

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

Suche RA. und ETL. für MZ ES 250, 250/1, TS 250/1, Tel.: 05775-1246 Stefan verlangen - rufe zurück

Suche WHB oder Rep.-Handbuch für Kawasaki Z 250 A, GPZ 250, GPZ 305, Tel.: 0711-6363472

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

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

- MAICO -

M 250 B/ Velorex 562- Gespann, Motor u. Fahrgestell generalüberholt, top restauriert, Zustand 1, 6950,- DM, Tel.: 02162-16262

Suche guten Rahmen und Kotflügel, sowie Packtaschen von M 250 B; sowie Trial-, GS-, oder MC-Maico vor 1970, auch Teile! Holger, Tel.: 06439-6184

Verk. Maico-Literatur und M 250/B-E-Teile, Liste anfordern bei Peter Vagt, Tel.: 04524-8832

- MALAGUTI -

Malaguti Runner 125, 17 PS, EZ 2/89, 1. Hand, 4800 km, VHB 2900,- DM, Tel.: 05665-30613

MOTALIA

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

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

MOTALIA im Abonnement

GP

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

Den Betrag von 35,- DM für ein Jahr (12 Ausgaben)
O habe ich auf das Konto überwiesen
O habe ich als Scheck beigefügt
O ich möchte erst ein Probeheft haben. Vier DM in Briefmarken habe ich beigefügt.

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

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

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.

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 Tipps, um sich mit den berühmten »drei beweglichen Teilen« und dem ganzen Drumherum, seien es Gemischaufbereitung oder Zündanlagen, auseinanderzusetzen und diese wieder zur perfekten Funktion zu bringen.

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

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



GUMMIKUH

MOTORRADTECHNIK

Verk. 19" Reifen 'Riesa', Stk 30,- DM. Ersatzteile AWO T u. BK 350, M. Sieber, Lunochodstr. 37, 0-3033 Magdeburg

Verkaufe: IWL 'Berlin' Motorroller 7,5 PS, Bj.59, 550,- DM; Motorroller 'Troll' 7,5 PS, Bj.60, 1999,- DM; Simson AWO S 425, Bj.60, 2600,- DM; IFA RT 125, 4,5 PS, Bj.52, 650,- DM; SR II 50ccm, Bj.58 fahrbereit FP 250,- DM; DKW SB 200, Bj.38, zerlegt, teils restauriert, gegen Gebot oder Tausch, Tel.: 03535-5838

- STEIB -

Steib LS 200 orig. restauriert, jedoch ohne Scheibe, 2200,- DM VP, Tel.: 06826-6473

Tausche Richter-Kabine gegen Cabrio-Verdeck mit Panorama-Scheibe für 'Schalen-Steib' S 250, Stephan, Tel.: 02205-86764

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

- SUZUKI -

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

Su. von Wasserbüffel Blinker-, Gläser, Sitzbank, Tacho, flachen Lenker, Griff z. Aufbocken; V. Bruse, Bandwikerstr.6, 0-3029 Magdeburg

- TEILE -

Suche Lenkungsdämpfer für IWL 'Troll'. Wenn nicht geschenkt (Haha), dann zahle ich halt. Eckart Hempel, Tel.: 02192-665416

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

- TORNAX -

Für V 200, Tank mit kl. Beule, Werkzeugkasten, Schutzblech-Hi., Fahrersitz, alles ohne Rost, 150,- DM, Tel.: 030-4013794

Verk. Gabel kompl. für Tornax 175 ccm, Tel.: 06325-7132

- TRIUMPH (D) -

B 204/254/350 suche Gepäckträger, Hinterradständer, Hinterrad-schutzblech (fest.Teil), W. Dick-schas, Drosselweg 6, 2082 Uetersen, Tel.: 04122-43354 ab 19 Uhr

Suche Motor für BDG 250 sowie Tankabzeichen BDG 250 und Cornet, A. Schacht, Tel.: 069-869882 AB - rufe zurück

- TRIUMPH (GB) -

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, ansehen lohnt. Teile dabei, VB, 0211-248635 ab 21 h, Tagsüber 02051250412

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

- URAL -

Benötige Datenblatt für Ural-Gespann (Brief-Kopie), evtl. BMW-Motor, Literatur über oberes Gespann o. andere lehrreiche Tips über Ural 650, Tel.: 05553-4568, P. Leibssle, 3355 Kalefeld 5, Tonkühlenweg 1

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

- UT -

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

- VERGASER -

Suche Unterlagen über SUM-Vergaser CK3/22-770 für BMW R 35, ETL, etc. Bernd Lang, Foerstersteig 12, 8430 Neumark, Tel.: 09181-6066

- VESPA -

Vespa-Roller Bj. 1950 - 78 gesucht + Lambretta, Tel.: 05655-8051

- VICTORIA -

KR 25,26, V 35 Motorrad, Einzelteile, Literatur zu kaufen gesucht, Tel.: 06162-72127

Tank für KR 25 Restaurierbar, Knaak, Tel.: 0421-71787

- YAMAHA -

Für XS 400 Tank + Heckbürzel gesucht, Tel.: 06501-13598

IG-Altjapanische Zweizylinder grüßt alle seine Mitglieder! Das nächste Treffen kommt bestimmt Heiner: Heile,heile Sägen Kuß Lemmy (???)

RA für XS 650, XS 750, SR/XT 500 ab Bj.76, RD 200, XJ 900, DT 125 Bj.75, ETL für AS3/RD 125 je 20,- DM, Tel.: 0241-507469

RD 125, Bj. 75, suche brauchbaren Gepäckträger und Reparatur-handbuch, Tel. 0421/4919049

SR 500, Bj. 86, TÜV neu, Reifen hi. neu, Konis, Gepäckträger, guter Zust. VB 3800,- DM, Tel.: 04144-7364 Mirco

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

Suche TX 750 Lackteile neuer-tig u. Auspuff, Tel.: 0201-668803

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

Verk. Kontaktlose Zündung für XS 650, Tel.: 04925-2352

XS 400, Bj. 81, ca. 40 tkm, näheres unter Tel.: 06439-6184

XS 500, Bj.76, FGNr. 025, nie zugeh., 20 km gel., kleinste Mängel, matt schwarz, Angebote an Harry ab 19 h, Tel.: 02561-81124, suche Honda C 110

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

- ZÜNDAPP -

Bella 200, Bj. 54, 1. Serie, komplett bis auf Trittbretter, stillgelegt seit 15 Jahren, VB 650,-DM, Tel.: 04221-84595

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

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

KS 125 Sport, EZ 74, TÜV 11/94, neu bereift, neue Batterie, Zündung defekt, Preis VB, Tel.: 009732-1881

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

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

Suche für DB 200, Bj.36 Briefkopie u. Scheinwerfer, Tel.: 08452-8989

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



Ausrüstungen

- CAMPING - BEKLEIDUNG
- INTERN. ARMEEBESTÄNDE
- Sportlich-Robust**
- VERKAUF: ALTES DORF 18-20, 32 HILDESHEIM MARIENSTRASSE 58, 3 HANNOVER 1
- VERSAND: POSTFACH 10 10 45 CG 32 HILDESHEIM, TEL. 051 21/5 79 44
- Gratis Katalog anfordern**

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

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

- LETZTE MINUTE -

su. unrest. u. kmpl. BK 350, EMW 35, DKW SB/NZ 350 o. 500er, o. ä., sowie 'Das Motorrad', Ausgaben d. 30-50er Jahre, mgl. jew. kmpl. Jahrgänge. Harm Funk, Niebuhrstr.1, 2179 Neuhaus.

Computerlogbuch der GBR Gummikuh: Wir schreiben den 18. 12. 1992. Die Mannschaft wird langsam unruhig stop wir nähern uns dem Planeten des Christbaumschmucks stop Bunte Pakete mit Schleifen dran sausen um uns herum stop Wir haben ein Triebwerk verloren stop Der Funkkontakt zur Bodenkrchstationpffft...

Service, Restaurierung und Neuaufbau-Wuchten von Kurbeltrieben-Ersatzteile und Ausstattungs-motoren mit Garantie
JORG WINKELMANN TRIUMPH TWINS
Am Mühlberg 95 27 40 Barchel Bremervörde Telefon 04766 762

BRITISH BIKES WEIGELT
6000 FRANKFURT 50 • Nassauer Str. 14
BSA • NORTON • TRIUMPH
Twintteile-Experteversand
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

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

ERSATZTEILE für alle STEIB - Seitenwagen

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

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

Bequemer leben mit dem GUMMIKUH-Abo!

Die GUMMIKUH & PAST perfect gibt es jeden Monat für nur DM 4,99 statt 5,90, also mit ca. 15% Preis-Vorteil im Abo. Deshalb gleich anrufen oder eine Postkarte schreiben und das Jahresabo* bestellen beim:
GUMMIKUH-VERLAG,
Am Deich 57, 2800 Bremen 1, Telefon 0421/501617, Telefax 0421/504448.

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



GUMMIKUH-Verlagsgesellschaft bR
Am Deich 57 • 2800 Bremen 1
Rainer Baues & Ute Nennstiel
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

Chfredakteur:
Rainer Baues (verantwortlich)

Redaktionelle Mitarbeit:
Dipl. Ing. F. Freitag, Reinhard Hopp, Stefan Katzer, David Longstroke, Obering. Siegfried Rauch, Thomas Reichl, Andy Schwietzer, Wilhelm Springmann, Jürgen Strohmenger (stromi), Udo Stünkel

Fotos & Titelrealisation:
Baues Offset Druck

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

Layout:
Uwe Kremer, Martina Wessels

DIE ZEITSCHRIFT - ORGANISATION

Erscheinungsweise: Monatlich am 15.

Vertrieb:
Ute Nennstiel
Verkaufspreis 5,90 DM/Heft
Verkaufspreis Österreich 50 ÖS/Heft
Verkaufspreis Schweiz 5,90 sfr/Heft
Abonnement: zwölf Ausgaben 59,90 DM inkl. Versand und Mehrwertsteuer
Abonnement Ausland: 69,00 DM inkl. Versand, 89,00 DM inkl. Luftpostversand

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

DIE ANZEIGEN

Verantwortlich für Anzeigen:
Die GbR

Anzeigenschluß:
Jeweils am 20. des Vormonats

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

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



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

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

British Bikes
Brando's
Mittelweg 2
2072 Bargteheide

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

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

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

BMW-Vertragshändler
T. Kramer
Bahnhofstraße 22
2915 Stücklingen

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

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

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

Bücherstube Lehrte
Itener Straße 28
3160 Lehrte

British Bikes
GLM-Motorräder
Fischerstraße 1
3211 Rheden

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

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

Alte Motorräder und Teile
Firma Buntspecht
Bentheimerstraße 365
4460 Nordhorn

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

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

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

Kiosk
Uwe Bollwig
Leuningser Straße 1
4703 Bönen

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

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

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

Motoren - Getriebe - Lager
Gereon Höntgesberg
Altennünbrecht 51
5223 Nünbrecht

BMW-Vertragshändler
Schmitz
Obergraben Hämmern 2
5272 Wipperfürth

Adler-Museum & Antiquitäten
Strohenger
Kölner Straße 150
5354 Weilerswist

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

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

MZ-Spezialservice
Firma Wildschrei
Hauptstraße 26
5593 Brieden

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

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

Veteranen-Ersatzteile
Heumann
Fuchsberg 3-5
6110 Dieburg

NSU Teile
Peter Motzke
Jacobusstr. 30
6405 Bückenberg/Fulda

BMW-Vertragshändler
Fa. Ball
Weinstraße 67
6748 Bad Bergzabern

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

Buch & Modell
im Auto- und Technikmuseum
6920 Sinsheim

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

Deutsches Zweiradmuseum
Deutschordensschloß
7107 Neckarsulm

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

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

MZ und Gespannbau
Peter Stern
Bahnhofstraße 3
8442 Geiselhöring

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

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

Dnepr-Importeur
Firma Theo Däschlein
Ansbacher Straße 57
8809 Bechhofen

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

Motorradmuseum Augustusburg
Schloß Augustusburg
O-9382 Augustusburg



...und es werden täglich

Wattn datt für'n Ding?



Das blechverschaltete Simson-Schwalbe-Moped aus Suhl hat sich im gesamtdeutschen Straßenverkehr schon seinen Platz erobert. In Westdeutschen Städten ist es im Kampf gegen die Auto-Lawine genauso begehrt, wie im Osten seit vielen Jahren als zuverlässiges und preiswertes Verkehrsmittel. Der Nachschub an Teilen und Gebrauchtfahrzeugen geht jedoch zu neige. Der Duo, ein dreiräderiges Behindertengefährt ist bislang außerhalb der Fünf Neuen Bundesländer (FNB) weitgehend unbekannt, aber dieser Umstand wird sich ändern.

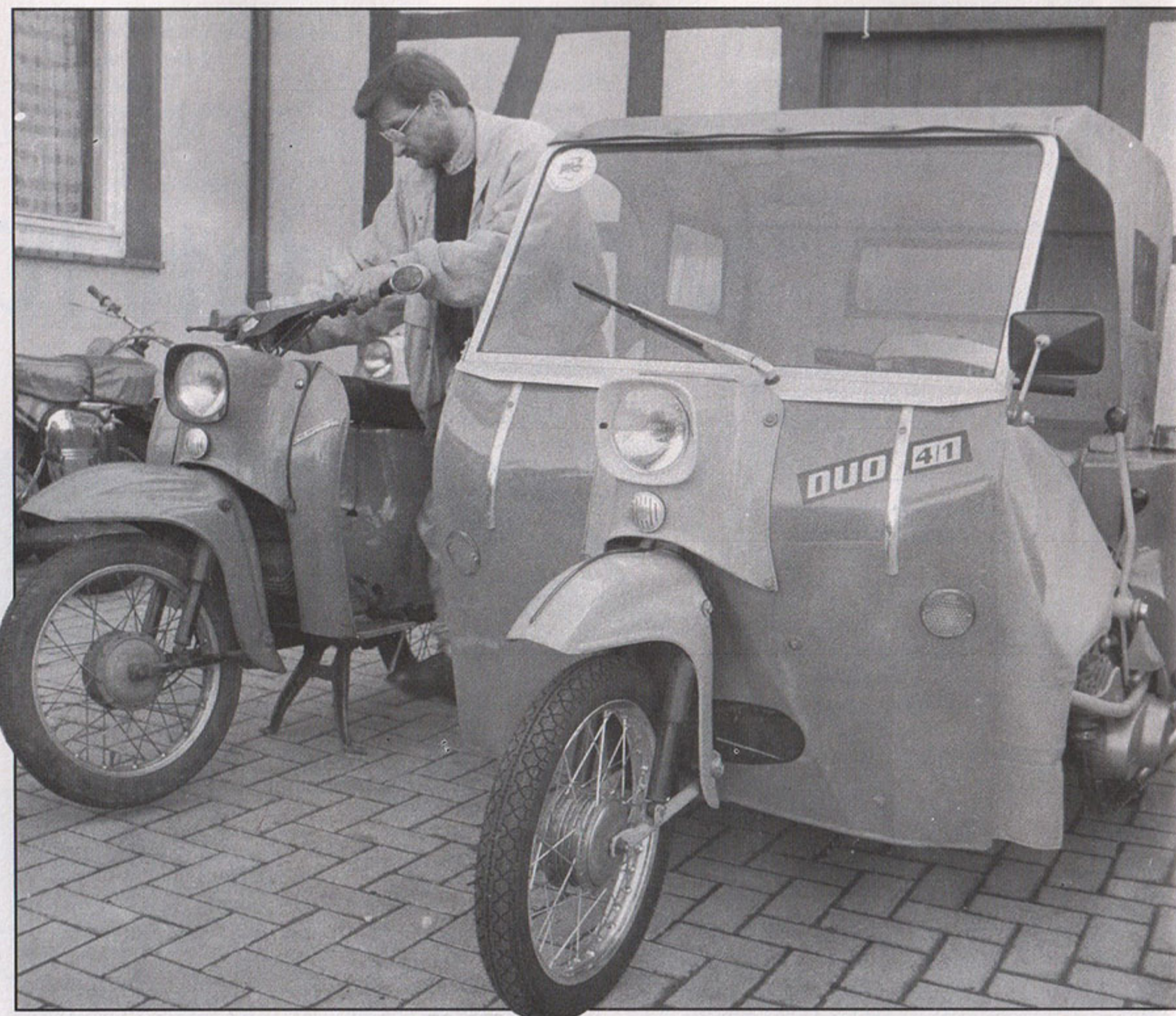
“Einen Duo wollen Sie haben? Das geht leider nicht, aber vielleicht möchten Sie ja das ganze Werk kaufen, das können Sie kriegen!” Werner Kothe überlegte kurz und willigte ein. Als Gegenfrage hätte noch kommen müssen: “Sollen wir’s Ihnen einpacken?” Die Treuhand hatte die Immobilien nämlich schon verkauft, und Werner K. mußte zusehen, daß die ganzen Maschinen und Ersatzteile irgendwo untergebracht werden. Im niedersächsischen Bohmte, am Rande des Wiehengebirges, fand er Platz in einer stillgelegten Zeche, die schon teilweise als Lager und Fabrik umgebaut war.

Aus dem Werk V des VEB Robur in Brandis bei Leipzig wurde ein Mitarbeiter mit nach Bohmte übernommen und erst einmal alles sortiert. Es stellte sich heraus, daß viele Teile gar nicht oder kaum noch vorhanden waren, so daß sie nachgefertigt werden mußten. Da der Duo vom Motor und verschiedenen anderen Teilen her auf der Schwalbe von Simson basiert, wurden auch in Bernsbach im Erzgebirge alte Blechpreßwerkzeuge der nicht mehr produzierten Maschine aufgekauft.

Was stand also einer Produktion des Duo UND der Schwalbe im Wege?

Richtig - der TÜV! Mit dem Duo konnten die Osnabrücker Ingenieure zunächst gar nichts anfangen. "Is das jetzt 'n Auto oder 'n Lastwagen?" war die erste Frage. Werner hatte jedoch im Einigungsvertrag das Kleingedruckte gelesen, und dort steht drin, daß alles, was in der DDR zulässig war, in Großdeutschland ebenfalls erlaubt ist (wahrscheinlich gibt es, wie bei allen Regeln, auch hier Ausnahmen).

Der Duo wurde in der DDR seit Anfang der siebziger Jahre als Nachfolger des einsitzigen Krause "Piccolo/7" gebaut und von Behinderten als einzige Mobilitätsmöglichkeit dankend angenommen. Da die vielen gebrauchten Fahrzeuge, die wieder aufgebaut werden sol-



len, bereits eine Zulassung hatten, gibt es zunächst keine Schwierigkeiten, bis das alte Material verbraucht sein wird. Eine ABE für die neuen Duos ist in Vorbereitung.

Inzwischen muß zum Teil schon auf nachgefertigte Teile zurückgegriffen werden: Schutzbleche und Seitenverkleidungen - die "Koffer" - werden in Bernsbach wieder gepreßt. Motoren wurden in großen Mengen komplett aus

Brandis bezogen, mit vielen gab es jedoch technische Probleme. Inzwischen werden alle Aggregate auseinandergelöst und kontrolliert, jedes Fahrzeug 50 km probefahren, bevor es an den Kunden geht.

Zu diesen zählen neben Puristen und Snobs auch in der alten BRD immer mehr Behinderte, die keinen Auto-Führerschein besitzen und trotzdem einmal über Land fahren wollen. Die Krankenkassen haben Zustimmung gezeigt, kostet ein Duo mit etwa 8.600 DM immer noch erheblich weniger als ein einfacher Elektrorollstuhl.

Die Schwalben waren alle bereits in der DDR zugelassen und werden nur grundlegend

Der Ölfleck in Harpenfeld sorgt gelegentlich für spontane Reaktionstests unter den Autofahrern.

restauriert. Weil der alte Rahmen bleibt, darf das Gerät 60 km/h fliegen. Die Teileversorgung für den Zugvogel ist gesichert.

Bei unserem Besuch ist Werner schwer im Streß: keine Gummimatten für den Fuß-Innenraum des Duos mehr da! Wo bekommt man alte her, wer fertigt trotz der Kleinauflage zu günstigen Preisen neue? In seinem Fünf Quadratmeter großen Büro in der Halle der F A B Bohmte GmbH laufen alle Probleme zusammen. "Zur Zeit können wir uns vor Bestellungen kaum retten."

Immer wieder stockt die Produktion - keine Teile, TÜV-Ärger, Nacharbeitung der Originalteile. In der Fabrik sieht es gelinde gesagt chaotisch aus: Schrott von Vormietern, Löcher im Dach, trotzdem kaum Licht, keine Toilette, etc. Böse Zungen könnten behaupten, man hätte die ganze Fabrik aus der DDR mitgenommen.

links: Schwalbe für Sonnenschein, Duo für schlechtes Wetter

mitte: FAB Bohmte, Halle 19 A

unten: Motorenzentrum mit Prüfstand

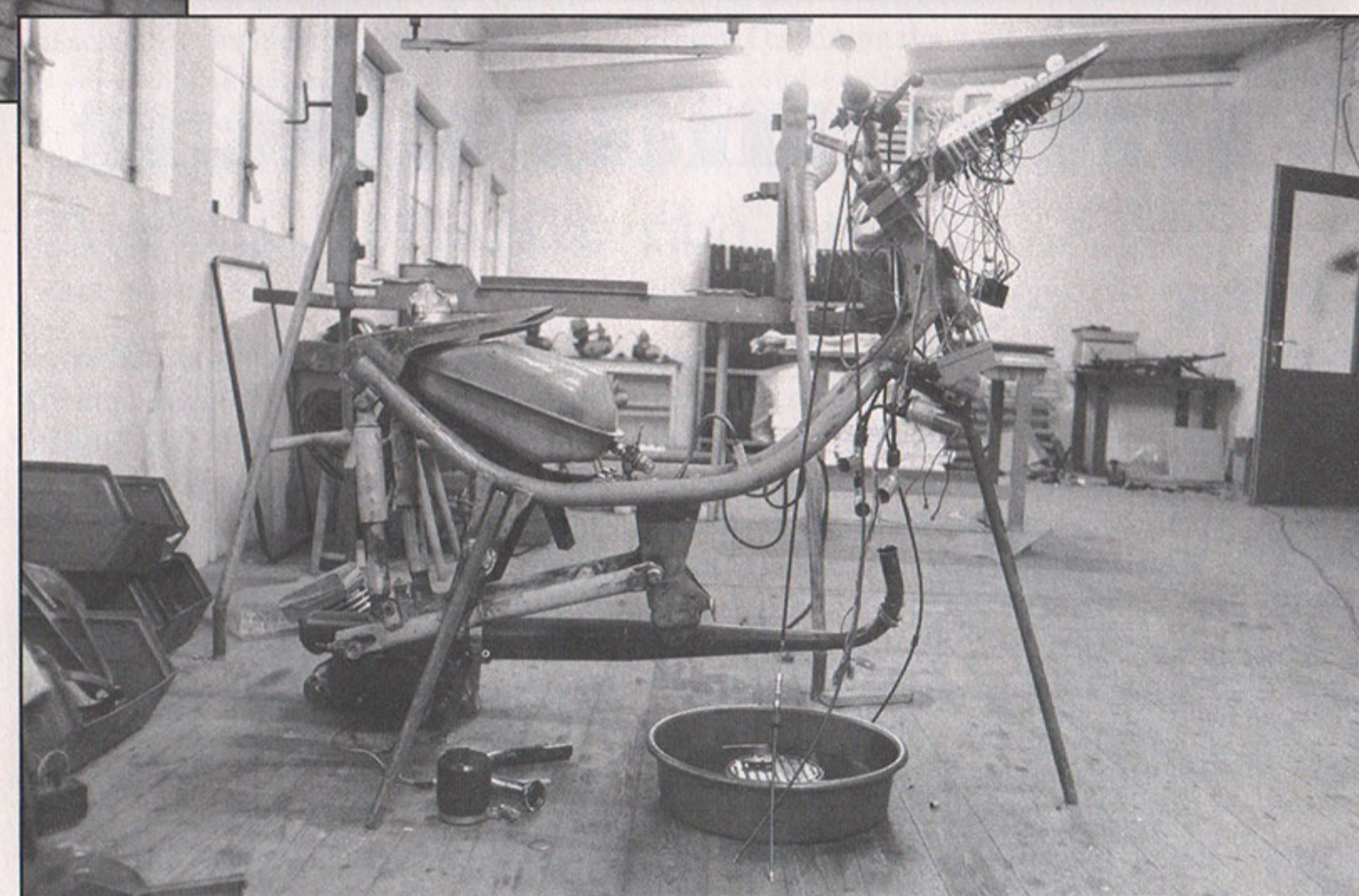
wie viele Sammler, unter begrenzten Platzverhältnissen leidet, kann sich bei Ölfleck auch mit einem originalgetreuen Modell seines Lieblings trösten.

schwindigkeitsrausch auf der Schwalbe oder dem Power-slide mit dem durch einen Anhänger neu ausgetrimmten Berlin-Roller austauschen und das frisch geredete Benzin mit etwas Bier wieder auf das vorgeschriebene 1 : 50 Gemisch bringen.

Der Duo 4/2, so die offizielle Bezeichnung des Dreirades, kann mit dem Führerschein der Klasse 4 ab 16 Jahren ohne Helm gefahren werden. Der Motor hat 50 ccm, 3,7 PS und ist fahrtwindgekühlt. Das 4-Gang-Getriebe wird mit einer Handschaltung betätigt. Die Kette ist nach alter DDR-Mannier voll gekapselt. Über das 12V Bordnetz wird sowohl ein elektrischer Anlasser, ein Halogen-Scheinwerfer, als auch eine elektronische Zündung versorgt. Unser Testfahrzeug (pink mit weißem Verdeck) lief in der Ebene mit zwei Personen locker 60 km/h, am "Berg" immerhin noch 40. Das Fahren ist etwas gewöhnungsbedürftig, aber auch nicht schlimmer als mit einem Gespann. Gebremst wird durch nach vorne drücken des Lenkers. Profis wie Hannes können das Publikum auch durch Drifts und Lüpfen des rechten Rades beeindrucken. Als relativ Witterungsunabhängiges Fahrzeug (Dach, Wisch-Wasch-Anlage, aber keine Heizung) stellt der (das?) Duo durch seine Größe (2,13 x 1,45 m) und seinen Wendekreis von nur 4,60 m eine echte Alternative als Stadtfahrzeug dar. Die Überland- und Volllasteigenschaften hat Hannes auf seiner bislang längsten Fahrt von über 150 km getestet und für gut befunden.

Um ein objektives Urteil zu erhalten, wird das GummikuH-Team demnächst einen Langstreckentest zum Schloß Augustusburg wagen. Sobald wir die FNB erreicht haben, kann uns nichts mehr passieren - Simson-Werkstätten gibt es noch genug.

Udo



Vertrieben werden die Produkte der F A B Bohmte exklusiv von "Ölfleck" in 4515 Bad Essen-Harpenfeld.

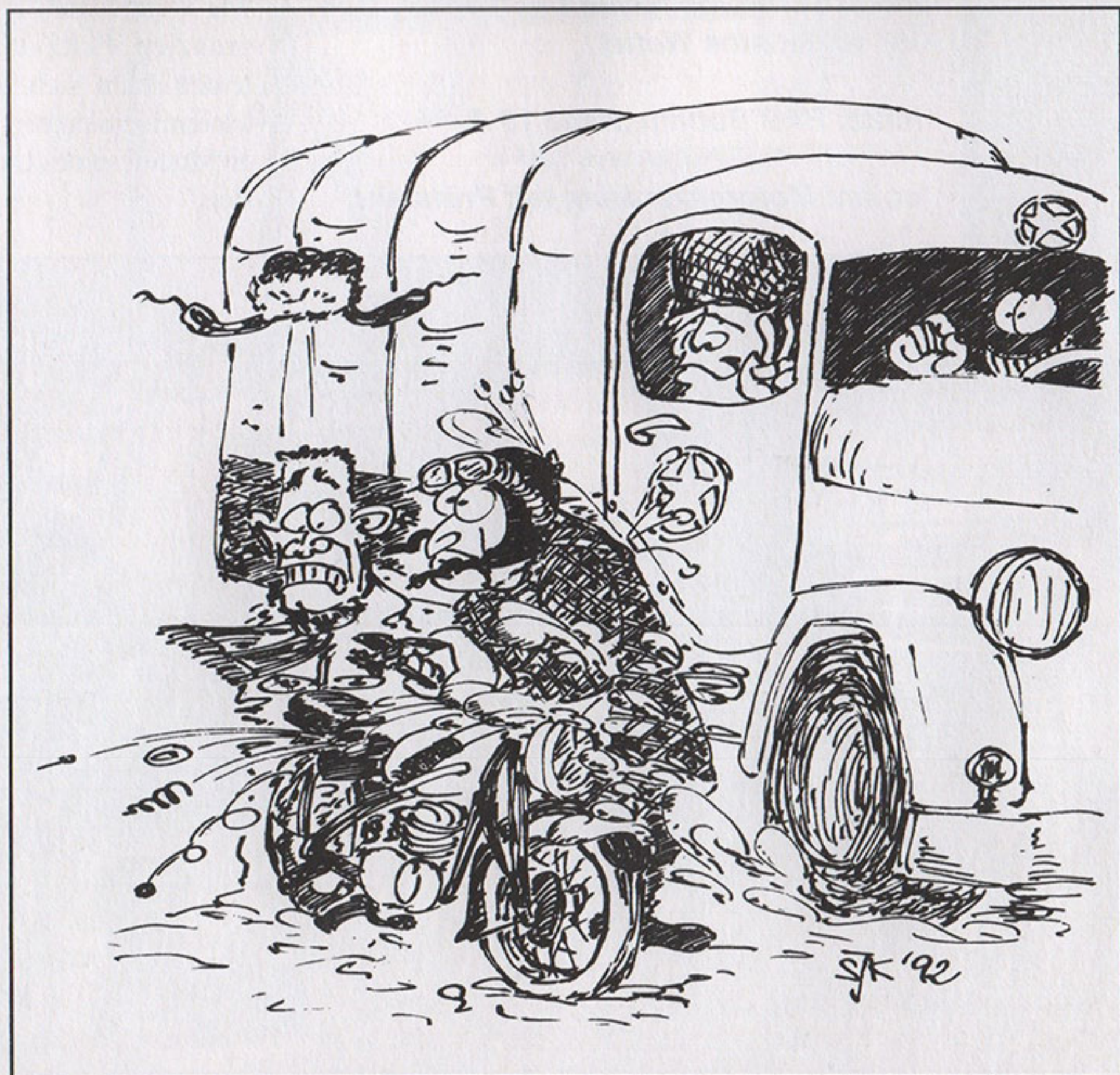
Der Inhaber Hannes Miedza kümmert sich sowohl um den Verkauf, den Service und die Ersatzteilversorgung der Neufahrzeuge, als auch um die Beschaffung und die Restau-

rierung von anderen alten und neuen Fahrzeugen aus der DDR und Ost-Europa. Bei unserem Besuch standen mehrere Bunnys, Jawas und MZ-RT's im Laden und warteten auf neue Besitzer. Rotax-MZ-Fahrern kann ebenso geholfen werden wie Sperber- oder Jawa-Roller-Besitzern. Wer,

Für alle Freunde und Besitzer von Fahrzeugen aus der DDR wurde in der Kneipe nebenan ein regelmäßiger Stammtisch eingerichtet (der jedoch bei unserem Besuch aufgrund widriger Witterungsumstände ausfallen mußte). Ansonsten kann man sich hier jeden Donnerstag über den neuesten Ge-



Den Johann Hetzler habe ich hier bereits vorgestellt. Das ist der Mann, der mit seiner Triumph "KNIRPS" gewisse Probleme beim TÜV hatte. Die Geschichte, die ich heute erzählen will, trug sich im Winter 1946 auf '47 zu. Der Hans war eben erst aus der Gefangenschaft heimgekommen. Ein ganzes Volk schob damals Kohldampf, Kohlen waren so knapp wie frische Kirschen zu Weihnachten, und Butter war zum Fremdwort geworden. Pro Nase gab es damals vierhundert Gramm Brot die Woche! Das kann sich heute niemand mehr vorstellen, und ich kenne auch keinen, der sich diese Zeiten zurückwünscht (allerdings waren die Leute damals erstaun-



Ein Wintermärchen

Nicht von Heinrich Heine!

lich gesund - Übergewicht gab es eben nicht). Doch Gesundheit alleine freut einen auch nicht sehr, wenn der Magen wie ein gereizter Wolf knurrt und der Gürtel schon im letzten Loch hängt. Der einzige Ausweg: aufs Land fahren und versuchen, von den Bauern etwas zu ergattern. Das ging nicht mit Leidenschaft allein, da mußte man schon was zum Tauschen anbieten können. Und natürlich waren ein gutes Einfühlungsvermögen sowie entsprechende Redegewandtheit erforderlich.

Der Hans konnte nicht reden. Er konnte auch nicht die Mitleidsnummer abziehen. Aber sein Freund Iwan konnte das. Iwan war väterlicherseits russischer Abstammung, was jedoch die großdeutsche Wehrmacht nicht hinderte, ihn einzuziehen und

ihn Jahre später mit einer Beinprothese wieder nach Hause zu schicken. Iwan war ein Genie, wenn es darum ging, aus einem hartherzigen Ökonomen ein Stück Geräuchertes herauszuleiern oder jemanden bei einem Tauschgeschäft derart übers Ohr zu hauen, daß ihm hinterher die Augen tränten. Er besaß die Hartnäckigkeit eines Vertreters, der sofort hinten wieder hereinkommt, nachdem man ihn vorne hinausgeschmissen hat, und die Überredungskunst eines orientalischen Teppichhändlers. Der ideale Partner mithin, um in schlechten Zeiten die Versorgungslage zu verbessern. So kam es also, daß an einem bitterkalten Wintertag des Jahres 1947 der Hans und der Iwan zu einer Hamstertour aufbrachen. Als Fortbewegungsmittel diente eine 200er DKW von 1929 oder 1930. Diese DKW war früher ungeheuer zahlreich auf den Straßen zu sehen. Sie war (vor dem Krieg) steuer- und führerscheinfrei, einfach und robust im Aufbau (das Zweiganggetriebe befand sich hinter der Kurbelwelle ohne Trennwand im selben Gehäuse, das

flach wie ein Pfannkuchen war, und wurde vom Benzin-Ölgemisch mitgeschmiert), und eben wegen dieses einfachen Aufbaus ungeheuer zuverlässig. Die Leistung betrug etwa 4,5 PS, und damit lief das Ding knapp über 70 km/h - vorausgesetzt, der Fahrer war nicht gar zu fett. Dick eingemummt gegen die beißende Kälte hockte also der Iwan hinter dem Hans auf besagter DKW, und man töffte die gähnend leere Autobahn entlang, nur gelegentlich von einem überholenden US-Truck mit einem Schauer von aufgewirbeltem Schnee übersprüht. Da plötzlich, nach etwa einer Stunde, begann der Motor zu spucken und setzte schließlich ganz aus. Also rollten sie am Fahrbahnrand aus und stiegen steifbeinig ab. Der Hans begann, sein Bordwerkzeug auszupacken, das aus einem vergammelten Schraubenzieher, einem Hammer und einer Beißzange bestand. Mit fatalistischer Gelassenheit und mit Hilfe von Schraubenzieher und Beißzange baute der Hans den großen Framo-Vergaser ab, dessen ringförmiger Schwimm-

mer ohne weiteres einer schiffbrüchigen Schiffsratte als Rettungsring hätte dienen können, und zerlegte die ganze Gasfabrik, wobei er die Teile fein säuberlich auf den Sattel plazierte. Als er alle Düsen gereinigt und durchgeblasen hatte und eben wieder mit dem Zusammenbau beginnen wollte, fegte ein amerikanischer Lkw so dicht vorbei, daß der Luftzug alle Vergaserteile in den Schnee fegte, wo sie dann noch von einer Schnee- und Matschfontäne zugeeckt wurden.

Der Iwan war einem Herzanfall nahe - was bei ihm nicht so leicht vorkam. Der Hans sprach einige markige Worte an die Adresse des längst entflochtenen Lkw-Fahrers und machte sich dann geduldig daran, all die kleinen Schraubchen und Düsen wieder zusammenzusuchen, die in einigem Umkreis im tiefen Schnee vergraben lagen. Er brauchte eine volle halbe Stunde dazu, indes der Iwan von Horrorvisionen geplagt wurde, die sämtlich mit der barbarischen Kälte und der einsamen Autobahn zu tun hatten, auf der man damals so gut wie verloren war. Aber schließlich war der Hans zum letzten Mal fündig geworden, baute mit vor Kälte steifen Fingern den Vergaser wieder zusammen, und kurz darauf schnurrte der kleine Zweitakter wieder, als sei nichts gewesen.

Es war schon tiefe Nacht, als die beiden schwer beladen zur Heimfahrt starteten. Dank Iwans vielfältiger Talente war die Hamstertour erfolgreich verlaufen. In Iwans Rucksack befand sich die knappe

Hälfte eines frisch (natürlich "schwarz") geschlachteten Schweines, und der Hans lehnte seinen Bauch an einen Sack mit zwanzig oder dreißig Pfund Mehl, der vor ihm auf dem Tank thronte und außerdem etwa ein Dutzend Eier enthielt, die im Mehl bruchsfest untergebracht waren.

Die Nacht war klirrend kalt und sternklar, die kleine DKW hatte schwer zu schleppen, und die beiden hatten sich so tief wie möglich in ihre Mäntel verkrochen. Hans war müde und döste beim Fahren vor sich hin. Ab und zu nickte er auch mal etwas ein; aber die Autobahn war breit und völlig leer, so daß daraus kein Problem erwachsen konnte. Auch das Eis, das sich auf der Fahrbahn gebildet hatte, störte ihn nicht im geringsten: Der Hans hatte schon ganz andere Sachen gefahren. Aber der Iwan auf dem Sozius hatte nach einiger Zeit den Eindruck, daß seine Füße viel näher am Boden seien als sonst. Erst dachte er an eine Täuschung. Aber als er einmal nach unten sah, bemerkte er, daß der große, offen laufende Umlaufmagnet auf dem Eis der Fahrbahn zu schleifen schien. Er klopfte seinem Fahrer auf die Schulter. Dieser nuschelte im Halbschlaf: "Was'n los?" - "He, Hans, schau' mal da runter! Da stimmt doch was nicht."

Hans kämpfte sich widerwillig aus wohliger warmer Schläfrigkeit an die Oberfläche des Bewußtseins zurück und riskierte einen Blick. Tatsächlich! Die Schwingscheibe schiff übers Eis. "Iwan, wir haben einen Rahmenbruch!" konstatierte er da

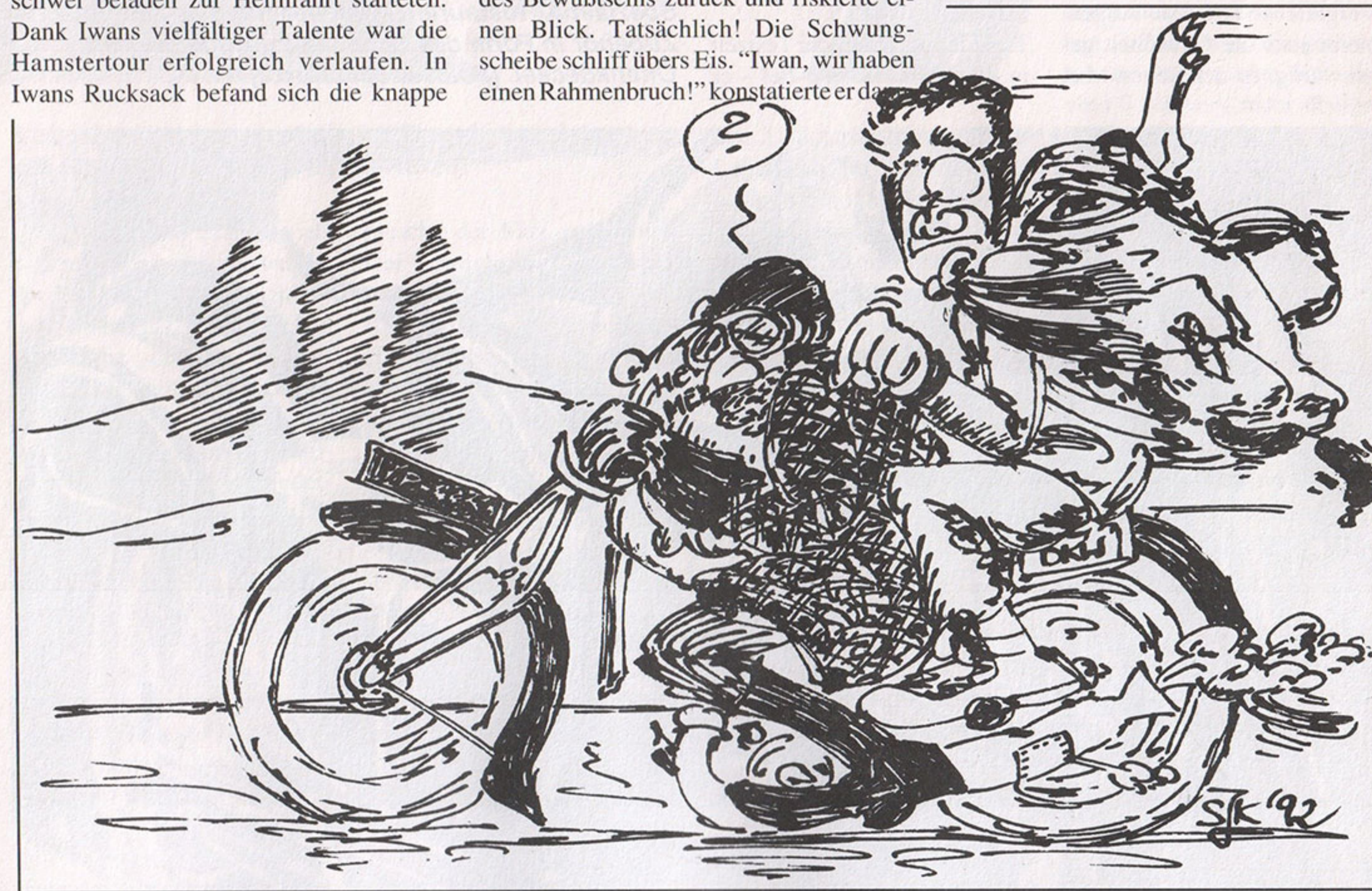
Also die Mühle angehalten, und die Lage gepeilt.

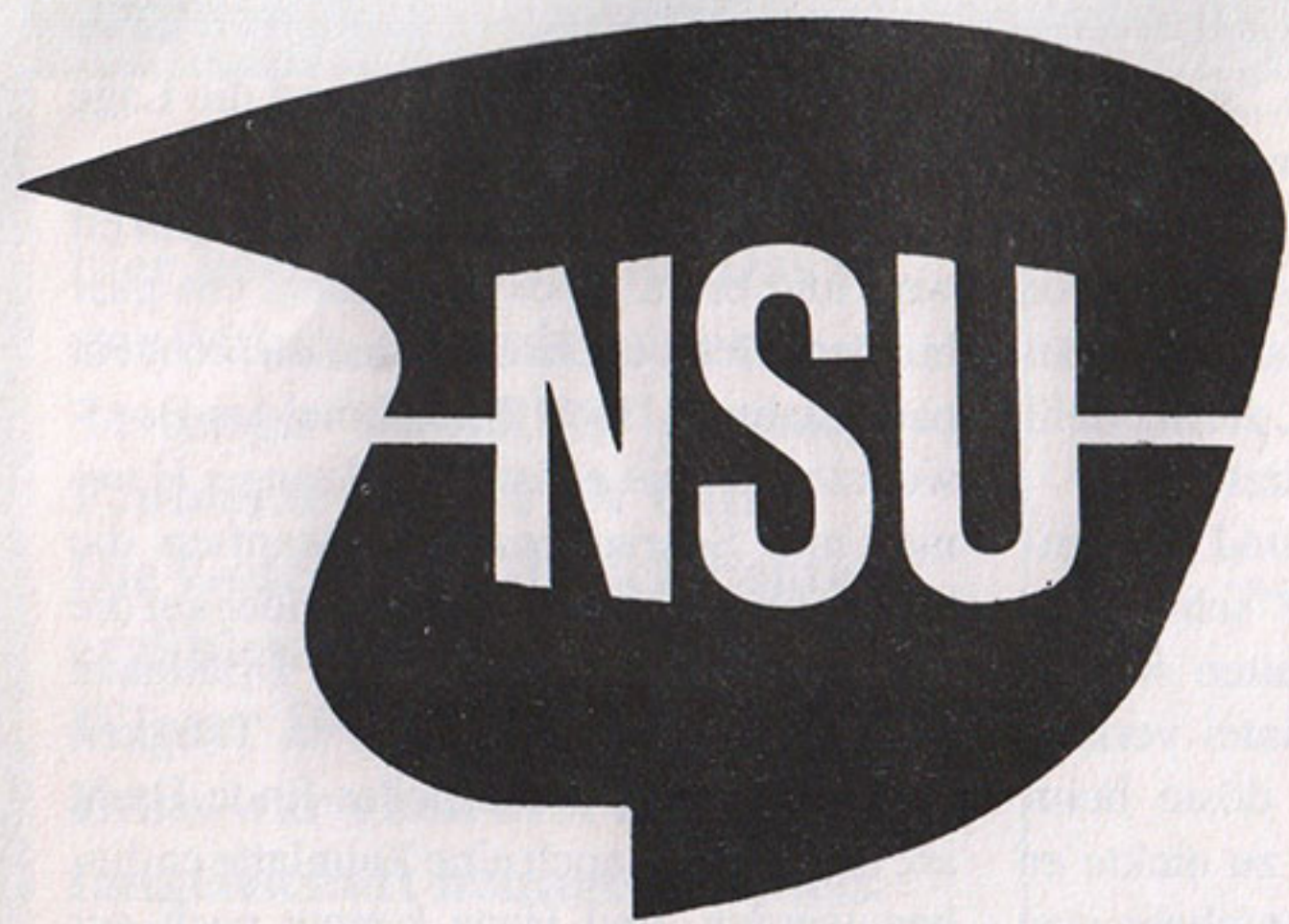
Stockfinster die Nacht, und Einsamkeit weit und breit. Aber da drüben, ein paar hundert Meter entfernt, waren da nicht ein paar Lichter? Unter Mitnahme des Bordwerkzeugs (wie gehabt: Beißzange, Hammer und Schraubenzieher) stapften die beiden über die verschneiten Felder auf die Lichter zu, bis sie auf einen Drahtzaun stießen. Die Beißzange trat in Tätigkeit und zwickte ein ordentliches Ende Draht ab; dann mußte noch eine Zaunlatte entliehen werden, und Hans konnte nach der Rückkehr zum Fahrzeug darangehen, den vorderen Motorträger (der bei der DKW aus einem Blechprofil bestand) kunstgerecht zu schienen.

Ohne weitere Schwierigkeiten erreichten die beiden Helden in jener Nacht heimatische Gefilde, und das Gespenst des Hungers war zumindest für die nächste Zeit wieder einmal gebannt.

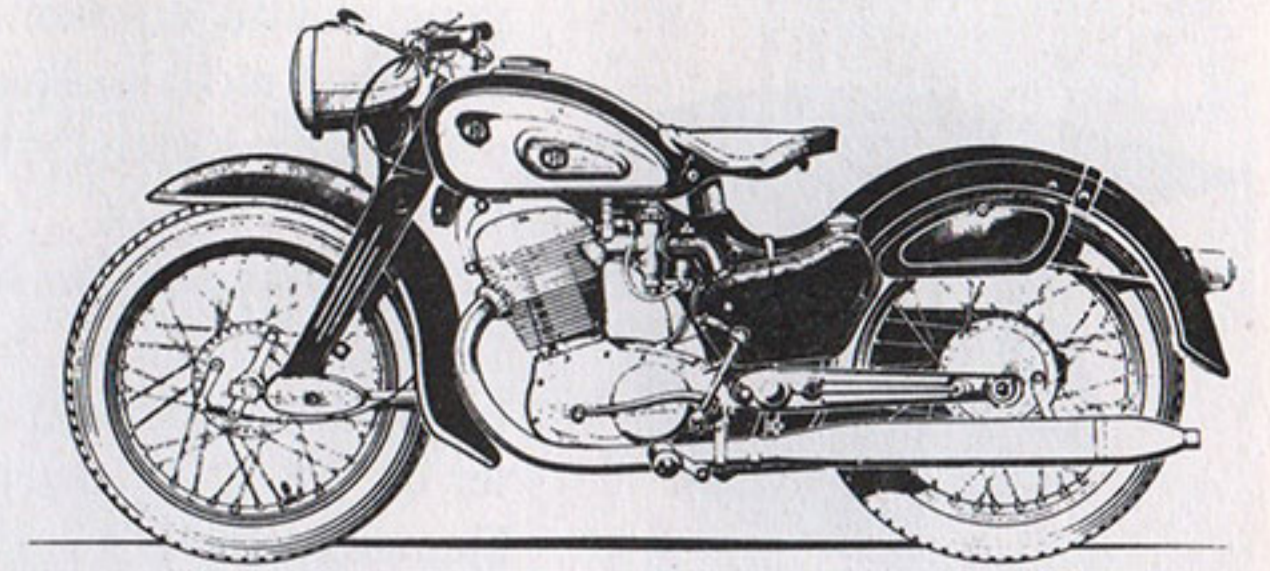
Jahre später haben ein Freund und ich einmal den Hans wegen seines Bordwerkzeugs ausgelacht. Da hat er uns diese Geschichte erzählt. Man soll den Nutzen einer Beißzange nie unterschätzen!

David Longstroke





SPEZIALMAX



Motorwelt 1956

Die Motorradtechnik der letzten Jahre kennt kein Parallelbeispiel, in dem eine erfolgreiche Rennmaschine serienaher gewesen wäre, als H.P. Müllers Weltmeisterschafts-Sportmax von 1955. Während die Serien-Max bei 6500 U/min und einer Verdichtung von 1:7,4 siebzehn PS leistet, weist sich der für hohe Drehzahlen wie geschaffene Kurzhuber mit den Schubstangen für die obenliegende Nockenwelle in der bekannten Rennversion bei 1:9,8 Verdichtung und maximal 9000 U/min mit ganzen 28 PS aus. So deutlich sprechende Vergleichswerte vor Augen, bleibt stets die Gewißheit gegenwärtig, in der Serien-Max

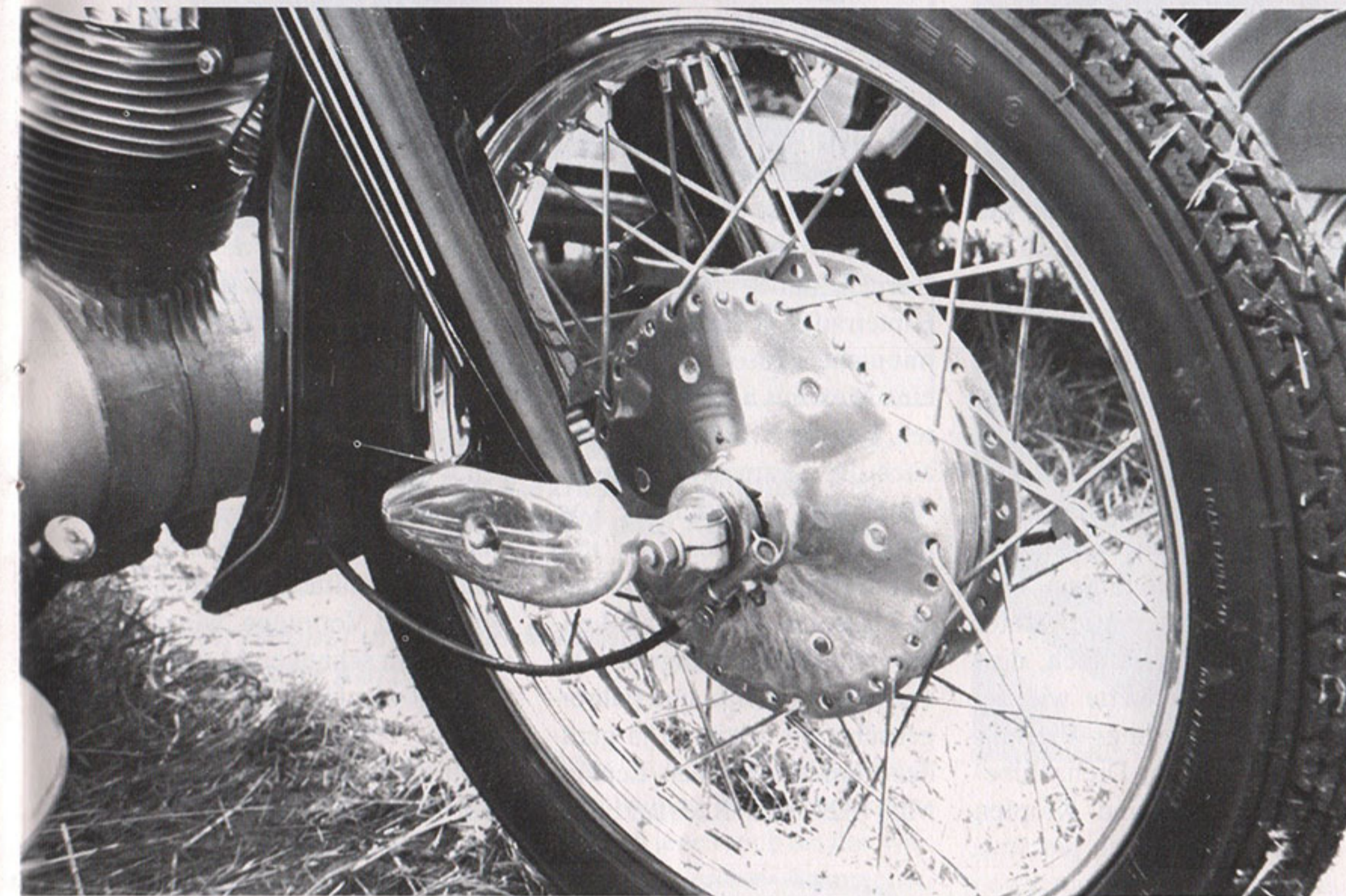
ein geradezu unverwundliches Hochleistungstriebwerk zu haben, dessen leistungsmäßige wie mechanische Grenzen weit über 17 PS hinausreichen. Aber auch diese 17 PS des Serienmodells sind für den Durchschnittsfahrer schon ein gerüttelt Maß an Kraft, und wenn man erwägt, daß durch die genannte PS-Zahl die Laufcharakteristik natürlich nicht mehr mit jener eines zahmen Drosselmotors vergleichbar ist, mag mit 17 PS auch schon der heute vertretbare Leistungshöchststand für das Sportmodell der Viertelliterklasse gekennzeichnet sein. Trotzdem das Ende der Testzeit in die Wintermonate fiel - es

wurde auch bei 15 Grad Frost gefahren - kann von Startschwierigkeiten nicht berichtet werden. Dies ist um so bemerkenswerter, als ja ein Ansaugsystem vorliegt, das ganz gewiß nicht für höchste Startwilligkeit, sondern für Höchstleistung ausgelegt wurde. Der gute, alte Zweischiebertvergaser mit dem Luftregulierhebel am Lenker ist von der Max gar nicht mehr wegzudenken, denn er macht es dem Fahrer leicht, für Start und kalten bis betriebswarmen Motor das korrekte Gemisch herzustellen. Da

die Zündzeitpunktregelung automatisch erfolgt, kommt es so gut wie überhaupt nicht vor, daß der Motor beim Anwerfen zurückschlägt.

Kurzhubermotoren mit verhältnismäßig leichten Schwungmassen machen sich nicht selten durch launischen Standlauf unbeliebt. Das ist die Regel. Eine Ausnahme davon aber ist der Motor der Max. Sein Standlauf ist rund, verlässlich, und nur selten geschieht es, daß er bei halbvollendetem VerdichtungsHub stecken-

Spezialmax restauriert. Man beachte das zeittypische Zubehör in Form des Schaumstoffrings um den Öltankdeckel. (Foto: Archiv Kurze)



Vollnabenbremsen und ein 14l Tank kennzeichneten die Spezialmax. (Foto: Archiv Kurze)

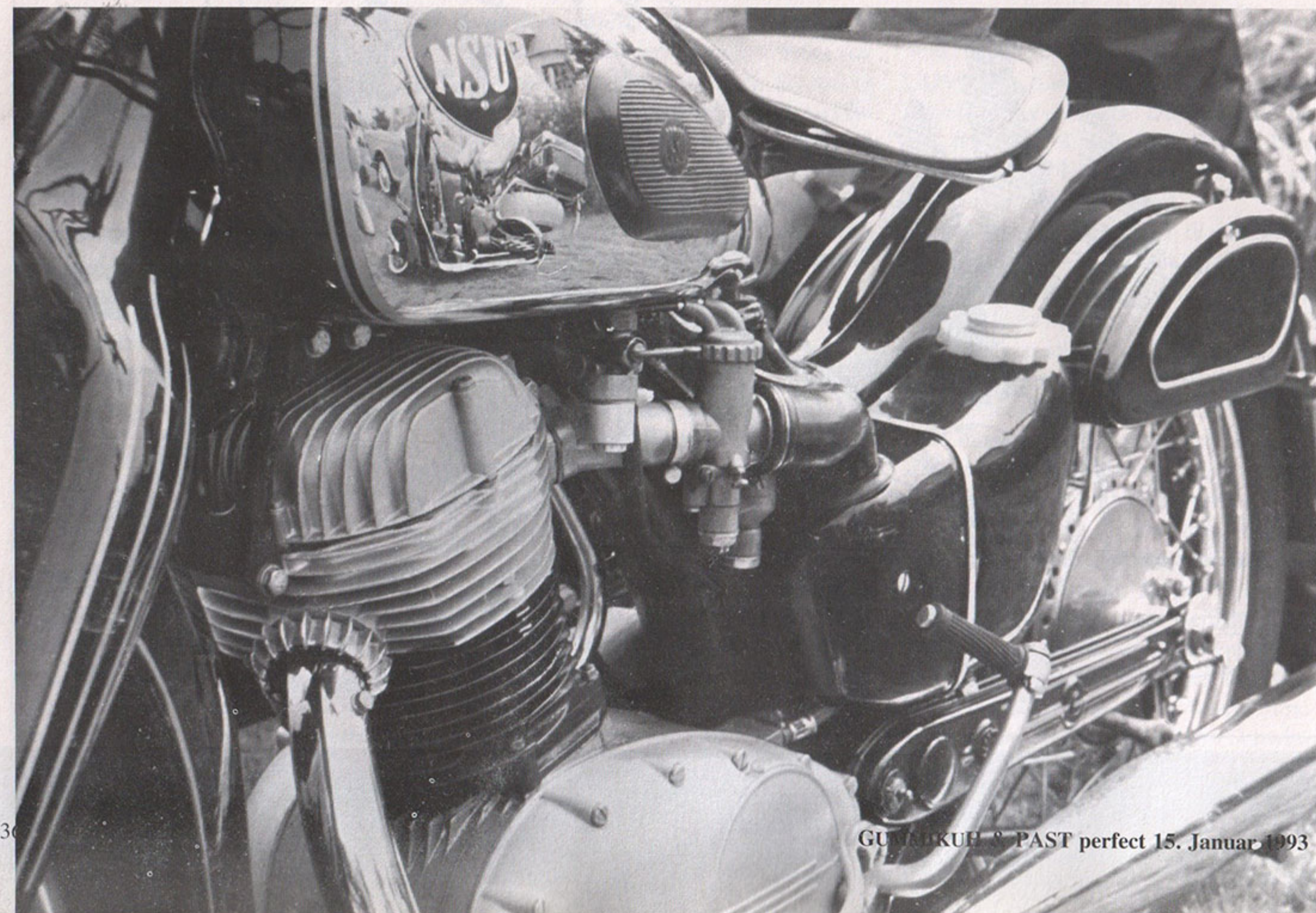
bleibt, wenn das Standgas etwas zu knapp bemessen wurde. An der üblichen, unvermeidbaren Summe der mechanischen Geräusche scheinen vorwiegend die Stirnräder der Kraftübertragung beteiligt zu sein, während der gesamte Ventiltrieb trotz hoher Ventildrucke sehr leise ist, und der Kolben sich weder bei kaltem noch bei warmem Motor erkennbar meldet. Der Prüfling hatte immerhin über 14.000 km auf dem Tacho, als er ins Werk zurückging. Einlaß- wie Auslaßseite sind so vorzüglich gedämpft, daß selbst noch zwischen 80 und 100 km/h die unbedeckten Ohren lediglich den Fahrwind, niemals aber laute Ansaug- oder Auslaßge-

räusche der Max vernehmen. Der Lästigkeitsgrad ist hier außerordentlich niedrig. Kupplungen und Getriebe des Hauses NSU bestechen durch saubere Funktion. Die Kupplung der Max ist leicht im Zug, weich im Eingriff und feindosierbar. Das Getriebe schaltet sich leicht, die Gänge rasten sehr sicher ein, nur kann es bei lässigem Schalten schon einmal vorkommen, daß der Fuß nicht ganz durchdrückt oder -zieht, was entweder durch mehr Achtsamkeit des Fahrers oder, noch besser, durch etwas verkürzte Hebelwege vermeidbar wäre. Der Leerlauf ist - auch ohne die fragwürdige grüne Leerlaufampe im Scheinwerfer - mit Sicherheit zu fin-

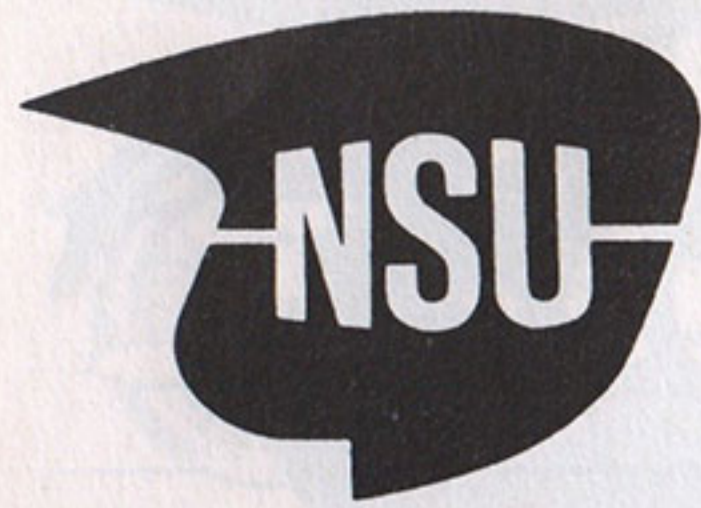
den. Und zur Getriebestufung: Legt man für das Hochbeschleunigen in den Gängen als Höchstdrehzahl 7000 U/min zugrunde, dann ergeben sich für den ersten Gang 40 km/h, für den zweiten Gang 60 km/h, für den dritten Gang 85 km/h und für den vierten Gang 120 km/h Höchstgeschwindigkeit. Für diesen Beschleunigungsfall liegt der Anschluß zwischen erstem und zweitem Gang bei 4500 U/min, während die beiden Anschlüsse vom zweiten in den dritten und vom dritten in den vierten Gang bei knapp 5000 U/min liegen. Auf Grund der sich hieraus ergebenden Drehzahlspanne von 4500 bis 7000 U/min liegt die Leistung für den genannten Beschleunigungsfall zwischen 13 und 17 PS, wobei der Motor im zweiten Gang mit 13 und in den

beiden oberen Gängen mit fast 15 PS anzieht. Diese Werte finden ihren Niederschlag in der Beschleunigungskurve, deren markantester Punkt vielleicht bei 100 km/h liegt, die in 17 Sekunden erreicht werden. Zum Vergleich: Eine 350er gleich sportlicher Note benötigt für den gleichen Fall 14 Sekunden, und eine Halblitermaschine, die 100 km/h vom Stand in 10 Sekunden schafft, muß sich schon mit mindestens 26 PS ausweisen. Interessenthalber sei noch hinzugefügt, daß sich die in diesem Test ermittelten Beschleunigungszeiten durch rücksichtsloses Überdrehen des Motors um einiges verbessern lassen, eine Kur, die vom Triebwerk nicht übergenommen wird, für die ich aber keine vernünftige Begründung zu finden wüßte.

Rein theoretisch reicht die Spitzengeschwindigkeit der Max bis 120 km/h, ja sogar kurz darüber. In der Fahrpraxis wird man sich jedoch je nach Wetterverhältnissen, Fahrergewicht und -kleidung sowie dem jeweiligen Motorzustand entsprechend mit 110 bis 115 km/h Spitze zu "begnügen" haben, während die besagten 120 durch die Summe günstigster Umstände erzielbar sind. Es versteht sich von selbst, daß sportliche Fahrweise in hügeligem bis bergigem Gelände voraussetzt, sich immerzu im oberen Drehzahlbereich zu bewe-

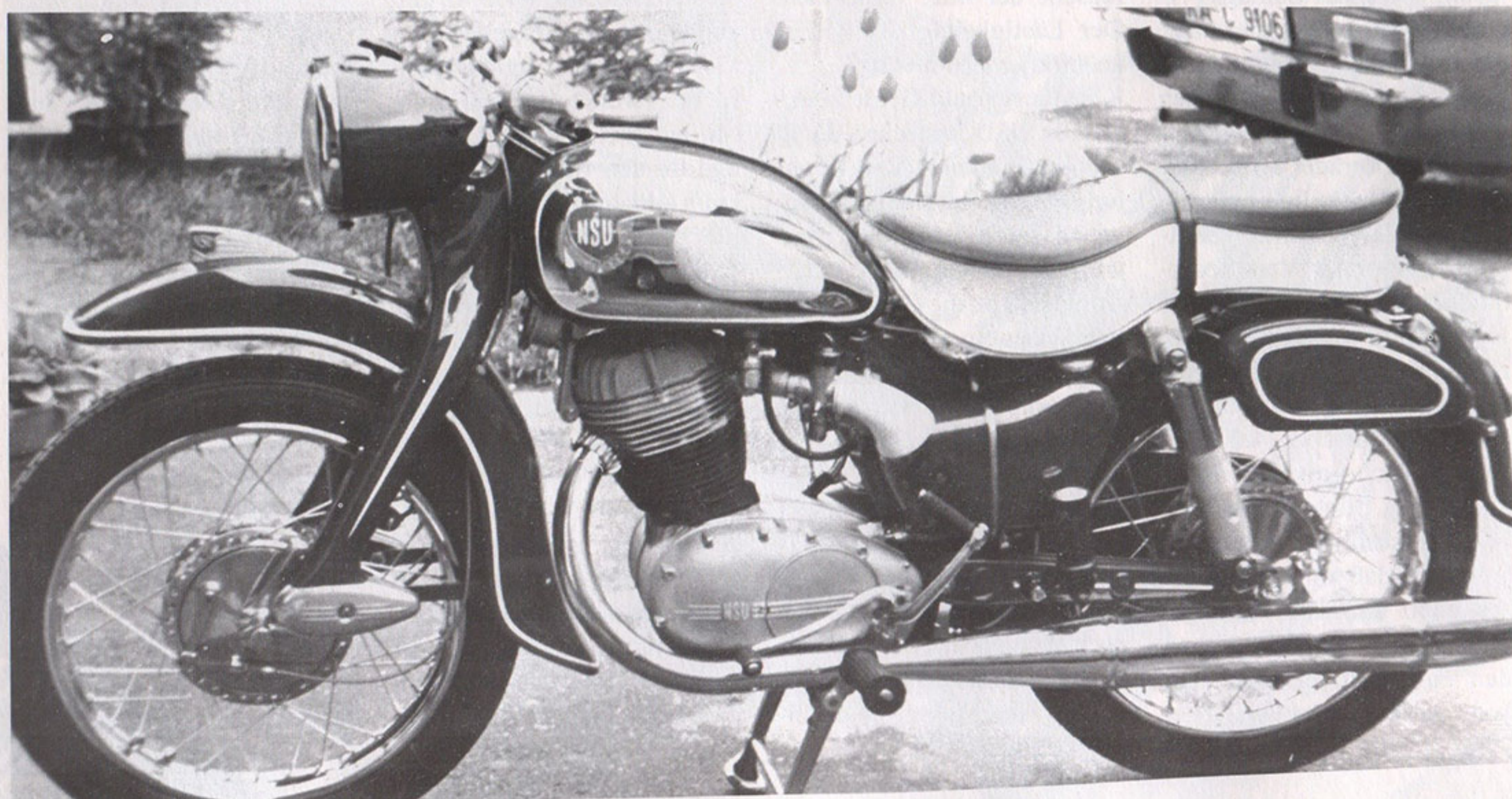


Historischer Test



gen, dazu liegen ja die oberen drei Gänge genügend knapp beieinander. Die andere Seite: Man erwarte im vierten Gang keine extrem niedrigliegende ruckfreie Mindestgeschwindigkeit, das widerspräche nur der Leistungscharakteristik des Max-Motors. Hier liegt als Besonderheit vor, daß 40 km/h im vierten Gang zwar ruckfrei zu fahren sind, flüssiges Hochbeschleunigen aber erst ab mindestens 50 km/h möglich ist, wobei sich beim Prüfling bis etwa 65 km/h eine gewisse

Das Nachfolgemodell der Spezialmax: die NSU Supermax, die an zwei Federbeinen an der Hinterradschwinge zu erkennen ist. Viele ältere Max wurden auf Federbeine umgerüstet. (Foto: Krakowizer)



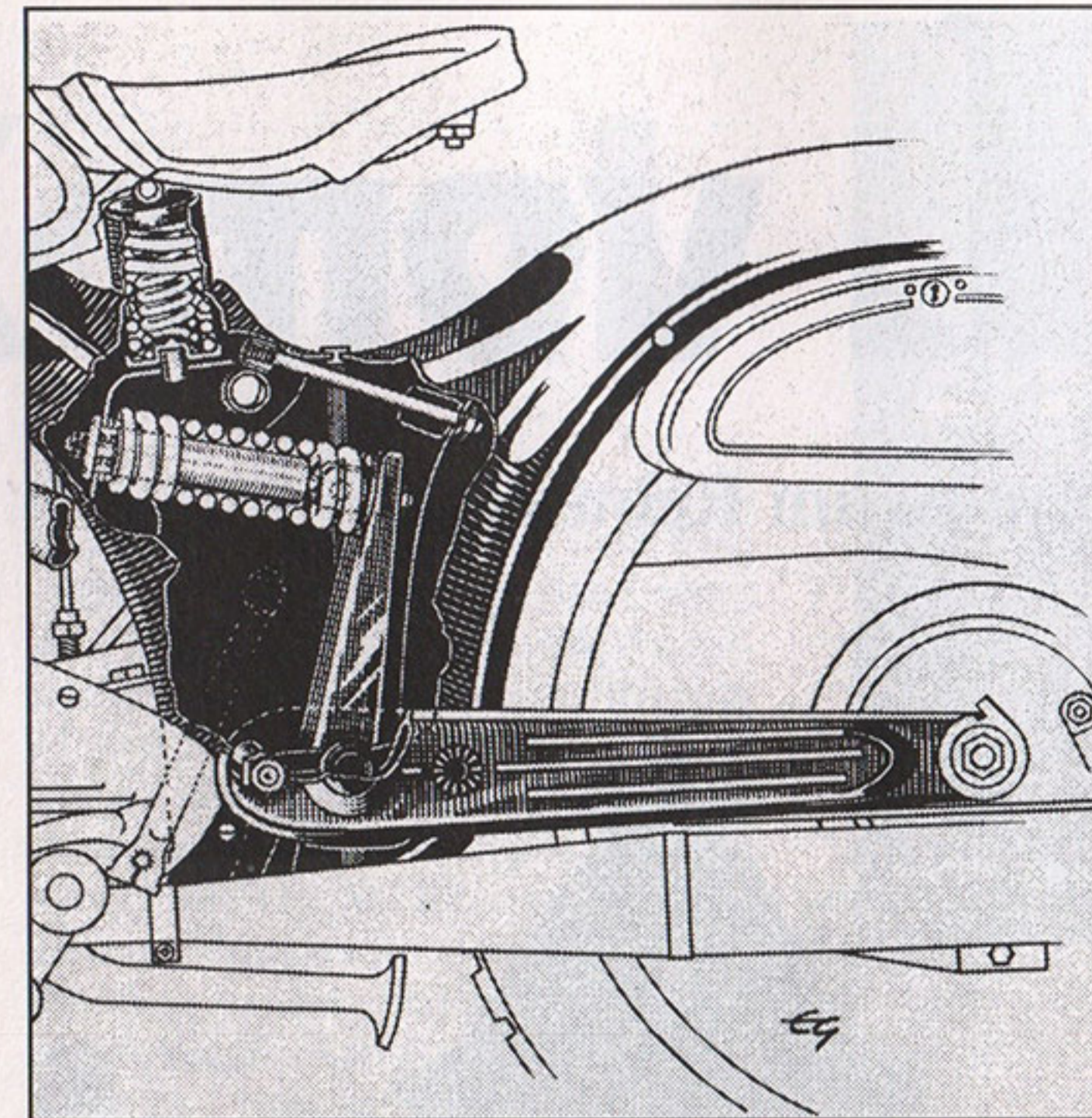
Rauhheit in der Kraftübertragung nicht übersehen ließ. Es darf eben nicht verkannt werden, daß ein Kurzhubmotor mit verhältnismäßig leichten Schwungmassen vom Hochleistungstyp vorliegt, bei dem naturgemäß die Elastizität hinter die PS-Zahl zu setzen ist. Demgegenüber zwei ausgesprochen freundliche Feststellungen: Der Motor der Max ist ganz vorzüglich ausgewuchtet! Bis an die 90 km/h läuft er so gut wie vollkommen, vibrationsfrei, und erst zwischen 90 und 110 km/h, was etwa der Drehzahlspanne von 5000 bis 6400 U/min entspricht, schleichen sich in Lenker, Tank und Fußrasten Schwingungen von einem Ausmaß ein, das gerade zur Feststellung reicht. Das ist bei der gegebenen Motorart und -aufhängung ebenso ungewöhnlich gut wie erfreulich. Einen weiteren dicken Pluspunkt erntet der Max-Motor durch seinen Verbrauch, dessen günstigste Werte wie bei allen Hochleistungs-Viertaktern im obersten Drehzahlbereich zu finden sind. Klopfen

oder Klingeln blieb während der ganzen Testzeit unbekannt, gleichgültig ob Superkraftstoff oder normales Benzin gefahren wurde. Der Ölverbrauch ist außerordentlich niedrig.

Die Lenkerhalterung liegt 55 mm vor der Steuerkopfachse, der Lenker ist also ziemlich weit vorgebaut, und da die hintere Sattelkante sich im Abstand 750-760 mm von den Lenkergriffen halten muß, ergibt sich als Max-Sonderheit eine größere Achsbelastung vorn als sonst üblich. Da aber für sportliche Fahrweise der Körper immer die Nähe des Hinterrades schätzt, kann ich mir nichts Besseres denken, als eine Max mit Sitzbank zu fahren. Erst diese Sitzbank, mit der auch die Testmaschine ausgerüstet war, vermittelt die korrekte Max-Sitzposition, und zweifellos gehört auch auf diese Maschine der schmale Lenker mit Wickeldrehgriff. Die verfügbaren Lenk- und Fahreigenschaften diktieren ja geradezu einen schmalen Lenker. Mit 1320 mm Radstand und

dem als verwindungssteif bekannten Fahrgestell wird der Längsstabilität glänzend gedient. Ebenso glücklich gewählt erscheinen 63 Grad Lenkwinkel und 65 mm Nachlauf. Wenn auch die jüngsten Erfahrungen mit der Super-Fox gezeigt haben, daß sich die Lenkeruhe durch eine Nachlaufzugabe von etwa 20 mm durchaus positiv beeinflussen läßt, müssen die 65 mm der Max doch respektiert werden, weil bei einer 17-PS-Maschine ohne weiteres an erfreulichen Seitenwagenbetrieb gedacht werden kann und hierfür der Nachlauf möglichst kurz gehalten sein will. Nun, eine Solo-Max läßt sich durch hastigen Schenkelruck ebensowenig aus der angestammten Lenkeruhe bringen wie etwa durch zu schnell eingeleitete Kurvenneigung. Der Eindruck mäßiger Kurvenneigung vermittelt Sicherheitsgefühl und Vertrauen, wie das von einem schnellen Motorrad verlangt werden muß. Kopflastigkeit bleibt ebenso unbekannt wie etwa die Notwendigkeit, die Maschine nach der Kurve aufzurichten, und der Lenkungsdämpfer blieb während der ganzen Testzeit unbenutzt.

Albert Roders genialer Fahr-

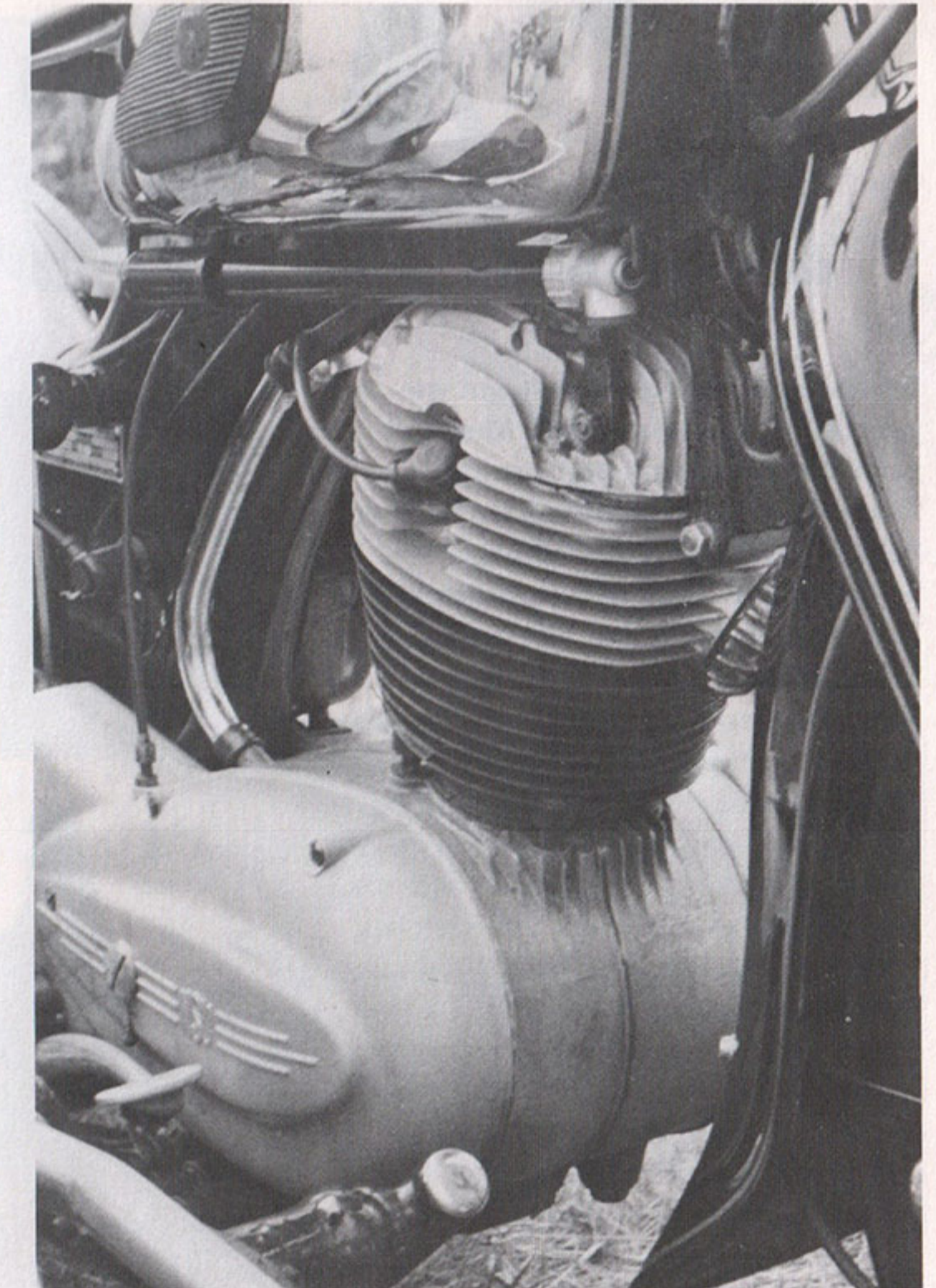


oben: Hier die Federung der Max- und Spezialmaxmodelle: Der kurzhubige Dämpfer verschleißt sehr rasch und stellte eine Achillesferse dar.

rechts: Robust und stark: Max-Motor. (Foto: Archiv Kurze)

werksentwurf, der Preßblech-Zentralrahmen, Preßblechgabel- und Hinterradschwinge vorsah und der die ganze NSU-Motorradmodellreihe seit 1948 kennzeichnet, stellt eine vollgültige Auslegung bis auf den heutigen Tag dar. Die mittellangen Schwingenhebel für das Vorderrad sind funktionsmäßig, konstruktiv und preislich viel sicherer zu beherrschen als jede Vorderrad-Langarmschwinge, außerdem formal von allen Schwingenlösungen die ansprechendste. Ebenso muß die freitragende Preßblech-Hinterradschwinge mit Winkelhebel und Federaggregat innerhalb des Zentralrahmens als die vielleicht fortschrittlichste Lösung bezeichnet werden. Auf diesen geradezu idealen Grundlagen, die für eine vorbildliche Federung geschaffen sind, bietet die Max ein Federungsverhalten, das auf den guten Straßen des Auslandes ganz sicher mit Pluspunkten zu bewerten wäre.

Aber gleich abseits unserer Autobahnen wird unverkennbar, daß jenes auch bei der Max gegebene leichte Ansprechen der Vorder- und Hinterradfederungen über kleinste und kleine Unebenheiten eben nur eine der Anforderungen ist, die gestellt werden müssen. Es wird wieder einmal deutlich, daß höchste Durchschlagsicherheit der Federungen eine feine Sache ist, daß das Hauptmerkmal jedoch in genügend langen Federwegen gesehen werden muß. Die vorne wie hinten bei der Max geübte Sparsamkeit hierin scheint übertrieben. Der mittlere Arbeitsweg der Vorderradfederungen liegt zwischen 40 und 50 mm, hinten ist durch den Abstand Batteriekasten-Kettenschutz von 50 mm der gesamte Plusweg der Federung bereits erwiesen. Diese Situation erscheint durch den serienmäßigen, langhubigen Schwingsattel etwas erhell. Wer sich jedoch für eine Sitzbank entscheidet, ist so gut wie



ganz auf die Radfederungen angewiesen. Während nun die Frontpartie der Maschine sich trotz des knapp bemessenen Hauptfederungsweges der Vorderradachse, aber dank korrekt bemessener Dämpfung durchaus diszipliniert verhält, kann das Hinterrad bei Schräglage in schnellen Kurven über Wellen und Löcher schon einmal dazu neigen, seitlich wegzusetzen. Da aber auch hinten für einen ausreichenden Dämpfungsgrad gesorgt ist, bleibt die Sache harmlos. Ein Satz hervorragender Bremsen! Vorne wie auch hinten weich ansprechend, glänzend in der Wirkung dosierbar und ohne die geringste Neigung zu blockieren. Handhebelzug wie auch Fußhebelruck für mittlere bis höchste Verzögerung erfreulich leicht. Keine erkennbare Veränderung der Bremswirkung bei warm gefahrenen Bremsstrommeln.

KENNZEICHNUNG
Viertakt-OHC-Motor,
Hub/Bohrung :
66/69 mm 247 ccm.
17 PS bei 6500 U/min,
Verdichtung: 7,4.
Umlaufschmierung,
Zweischieber-Vergaser,
Batteriezündung,
Licht: 60 Watt.
Untersetzung
Motor/Hinterrad:
21,3, 13,7, 9,5, 6,7.
Reifen: 3,25-19 vorn, ww.-
3,25-19, 3,50-19 hinten.
Hydraulisch gedämpfte
Schwingenfederung vorn
und hinten,
Zentralpreßrahmen.
14-Liter-Tank,
Radstand: 1320 mm,
Eigengewicht: 165 kg.
Preis: 1990,- DM (1956)

KARL vom Kanal

Im Ruhrgebiet kennt ihn so gut wie jeder Motorradfahrer. Der Mann ist gelernter Bergmann und zur Zeit "hauptberuflich" Hausmeister in einer Schule für Beamtenausbildung. "Nebenberuflich" ist er Museumsdirektor, Teilemarktorganisator, Restaurierer, Tierzüchter.

Wir fanden es ohne große Probleme, obwohl wir einen gehörigen Respekt vor dem Straßennetz des "Potts" hatten. Aber die Galopprennbahn in Gelsenkirchen-Horst ist ausgeschildert, und von dort ist auch das Motorradmuseum einfach zu erreichen. Von der Schnellstraße in die Wallstraße eingebogen, bietet sich das Bild dieser Gegend, wie man sich das schon immer vorgestellt hat (aber immer geglaubt hatte, die Fernsehleute würden für "Rote Erde" oder Schimanski alles für teures Geld beim WDR nachbauen). Ziemlich graue Häuser an ziemlich grauen Straßen zwischen stillgelegten Zechen und Werken, die durch meterdicke, sich durch die unbebauten Schluchten windende Rohrleitungen verbunden sind. Das schmutzige Herbstwetter tut sein Übriges dazu. Am Eckhaus Nr.52 ist ein Schild angebracht: "MOTORRAD MUSEUM REBUSCHAT". Auf dem Hof Ziegen und Hühner, ein alter Lastwagen, ein Paar alte Motorräder und Schrott von solchen. Irgendwie scheint hier die Zeit stehengeblieben zu sein. Durch den Hausflur gehts zunächst in eine Art Waschküche. Dort sitzen einige Männer und trinken Bier, neben dem Ofen sitzt eine Frau und bereitet aus alten Broten Tierfutter zu. Aber wir müssen hier richtig sein, neben ihr an der Tür hängt ein Schild "Museum, Rauchen verboten", also mal reingucken: In einem etwa 60 qm großen Raum stehen über 50 Motorräder dicht an dicht. An die meisten ist kein Herankommen möglich, alles ist verbaut. Der Raum macht mehr den Eindruck eines Lagers, die Maschinen sind nicht sortiert, nur ganz wenige haben eine Beschreibung, fast alle sind Original, also nicht restauriert und haben schon mal eine Beule oder ein falsches Rücklicht. Im Museum finden sich

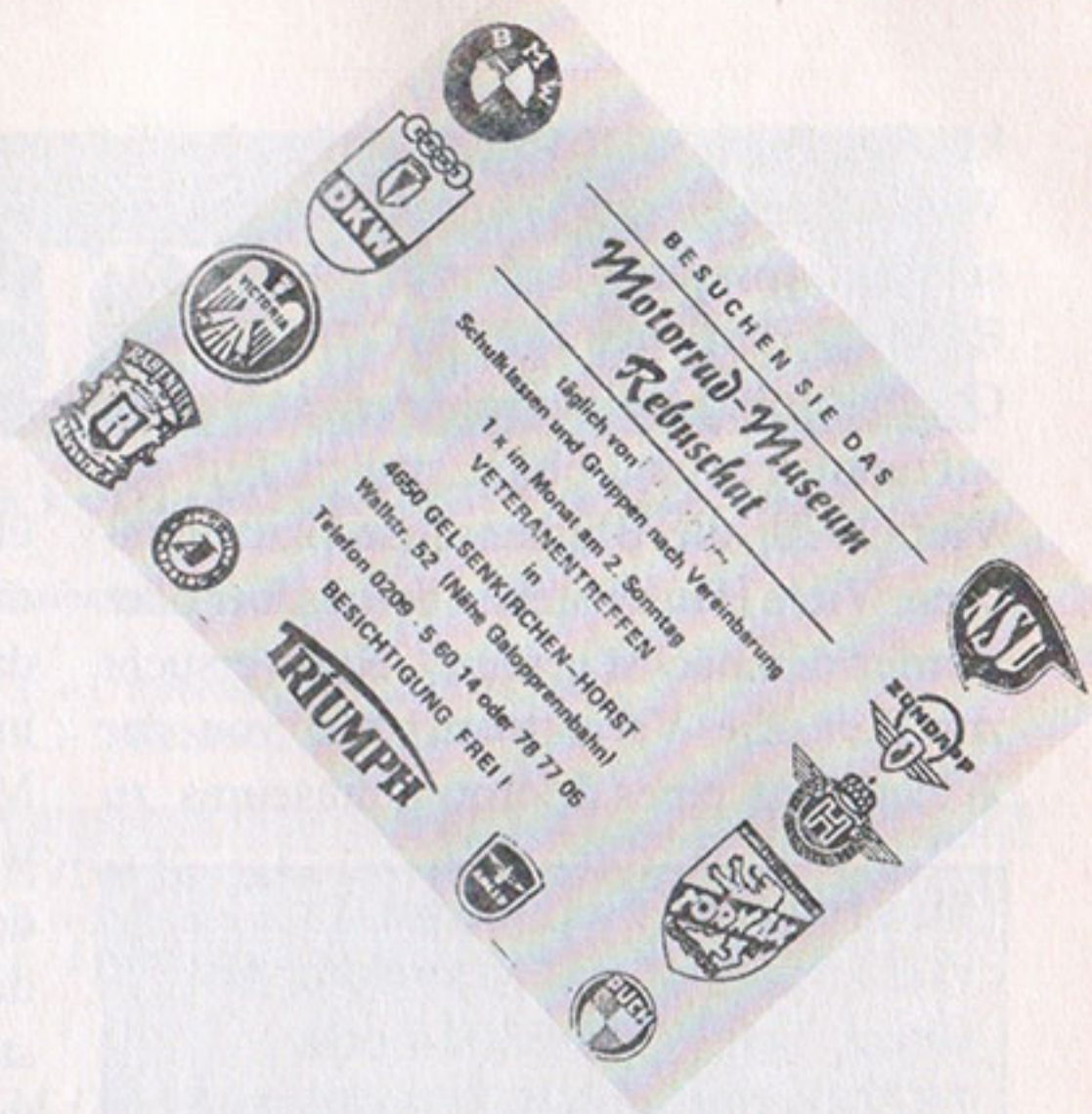
Mittendrin inn Pott.

Das Motorradmuseum Rebuschat



Marken und Epochen quer durch den Garten, was man halt so kriegen kann: Eine englische Triumph aus den 20ern neben einer 76er Kawasaki Mach 3, BMWs, russische Maschinen unbekannter Herkunft, Mopeds, Bahnrenner, Stehermaschinen mit 2.1 Liter Hubraum, eine Yamaha TZ Rennmaschine von 1978. Das Ambiente stimmt ebenfalls: Alte Bilder und Schilder, Motoren, Oeldosen, original Werkstattbeleuchtung (ab und zu mal eine Neonröhre) und mittendrin Karl Rebuschat in blauer Latzhose. "Natürlich ist das alles viel zu eng hier", erzählt der 61-jährige, "aber was soll ich machen, ich hab doch noch 50 Maschinen in anderen Garagen und Hallen, da geht auch nichts mehr rein." Bis Ende der sechziger Jahre hatte "Lötten-Karl", wie man ihn wegen seiner bevorzugten Reparaturmethode nannte, sich mit Grasbahnrennen und Moto-Cross beschäftigt. Hierbei brachte er es vom Lokalmatador 1968 zum deutschen Meister der 500er Klasse auf einer BSA Gold-Star. "Damals entschied noch das Können und nicht das Material", resümiert Karl. Die aktive Crosserkarriere wurde danach auch abgebrochen, "wegenet Jeld unn Rücken". Anfang der Siebziger begann er Motorräder zu sammeln. "Die konntste damals überall fürn Appel unn Ei kaufen". Schnäppchen machen, ist bis heute Karls Lieblingsbeschäftigung. So kommt man heute an BKs und AWOs und mit etwas Geduld auch an Werksrennmaschinen. Im Jahre 1976 entschloß sich Karl, seine Sammlung der Öffentlichkeit zugänglich zu machen und mietete die Räumlichkeiten im Eckhaus an. Auf dem Hof hinterm Haus und dem angrenzenden Parkplatz einer Zeche veranstaltete er allmonatlich einen Teilemarkt, der mit 50 Leuten begann und inzwischen auf über 3000 Besucher angewachsen ist, kein Wunder bei freiem Eintritt! Zehn Leute müssen für die Organisation beschäftigt werden. Bei der Bewältigung des Verkehrs geht es jedesmal knapp am totalen Chaos vorbei. Für die Zukunft

oben: Der Museumsdirektor.
rechts: N'bißken eng isset schon.



kündigen sich jedoch schon einige dunkle Wolken am Horizont an, auch wenn sie sich zunächst recht farbenfroh zeigen: Die Bundesgartenschau 1997 (BGS). Die Stadt Gelsenkirchen hat beschlossen, ihr Image aufzupolieren und einen großen Teil des Viertels für die Blumenschau plattzumachen. Viele Häuser stehen bereits leer oder werden demnächst geräumt. Karl versucht zur Zeit, die Verantwortlichen von der Wichtigkeit eines Motorradmuseums zu

Museum Karl Rebuschat, Wallstr. 52, 4650 Gelsenkirchen-Horst, Tel.: 0209-56014 oder 787705, der Eintritt ist kostenlos!

Der Teilemarkt findet an jedem 2. Sonntag im Monat statt, auch hier ist für Besucher der Eintritt frei! (Für die Kleinen und allen anderen, denen es bei den ollen Mopeds schnell langweilig wird, hat Karl auch noch einen Streichelzoo mit Kamerunschafen, Zwergziegen und 14 Sorten Hühnern anzubieten)

Motorradmuseum Rebuschat Eingang

Öffnungszeiten Sommerzeit vom 1.5. bis 31.10. Mo.-Fr. von 15 bis 19 Uhr Sa u. So. von 11 bis 19 Uhr

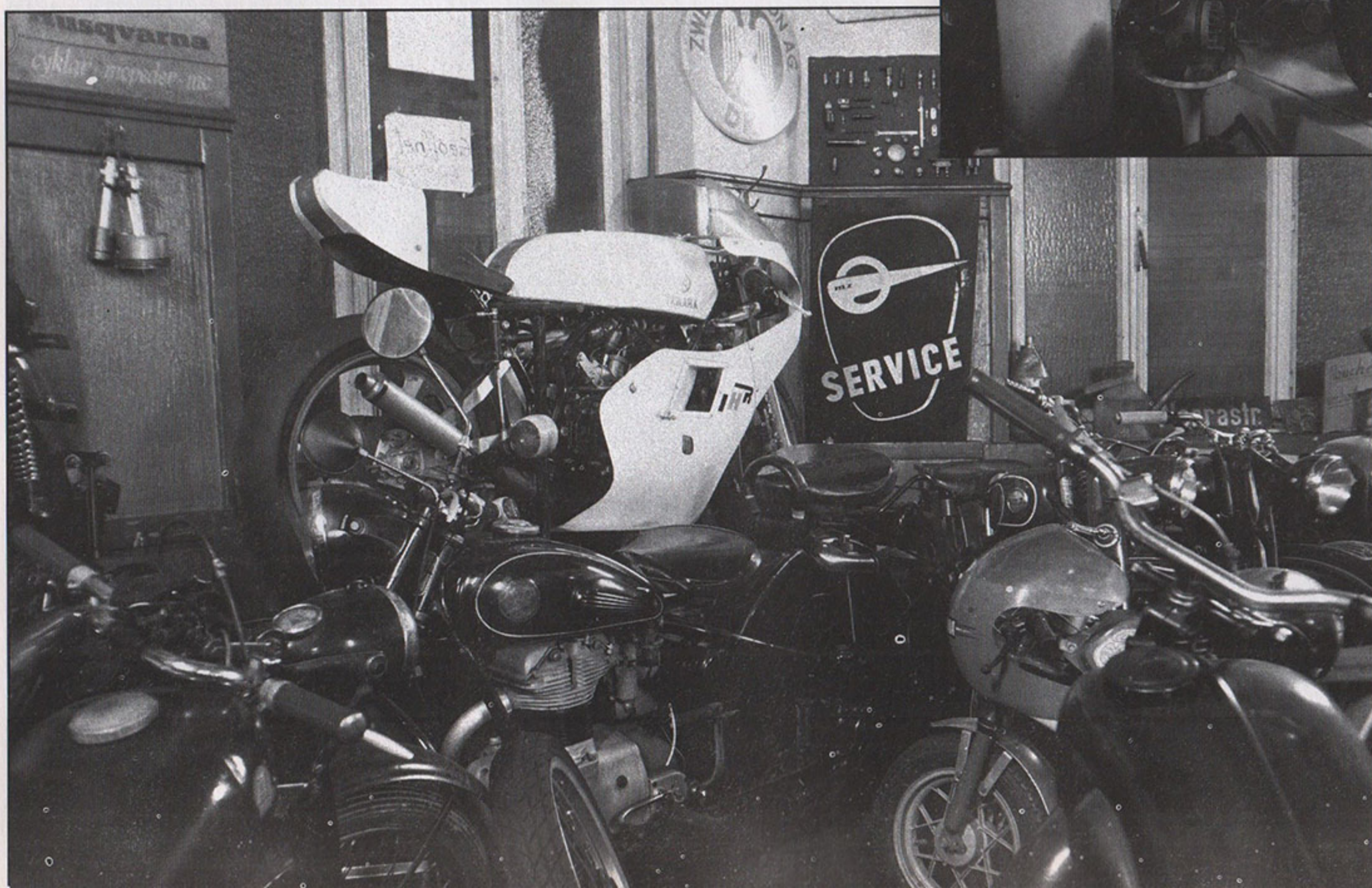
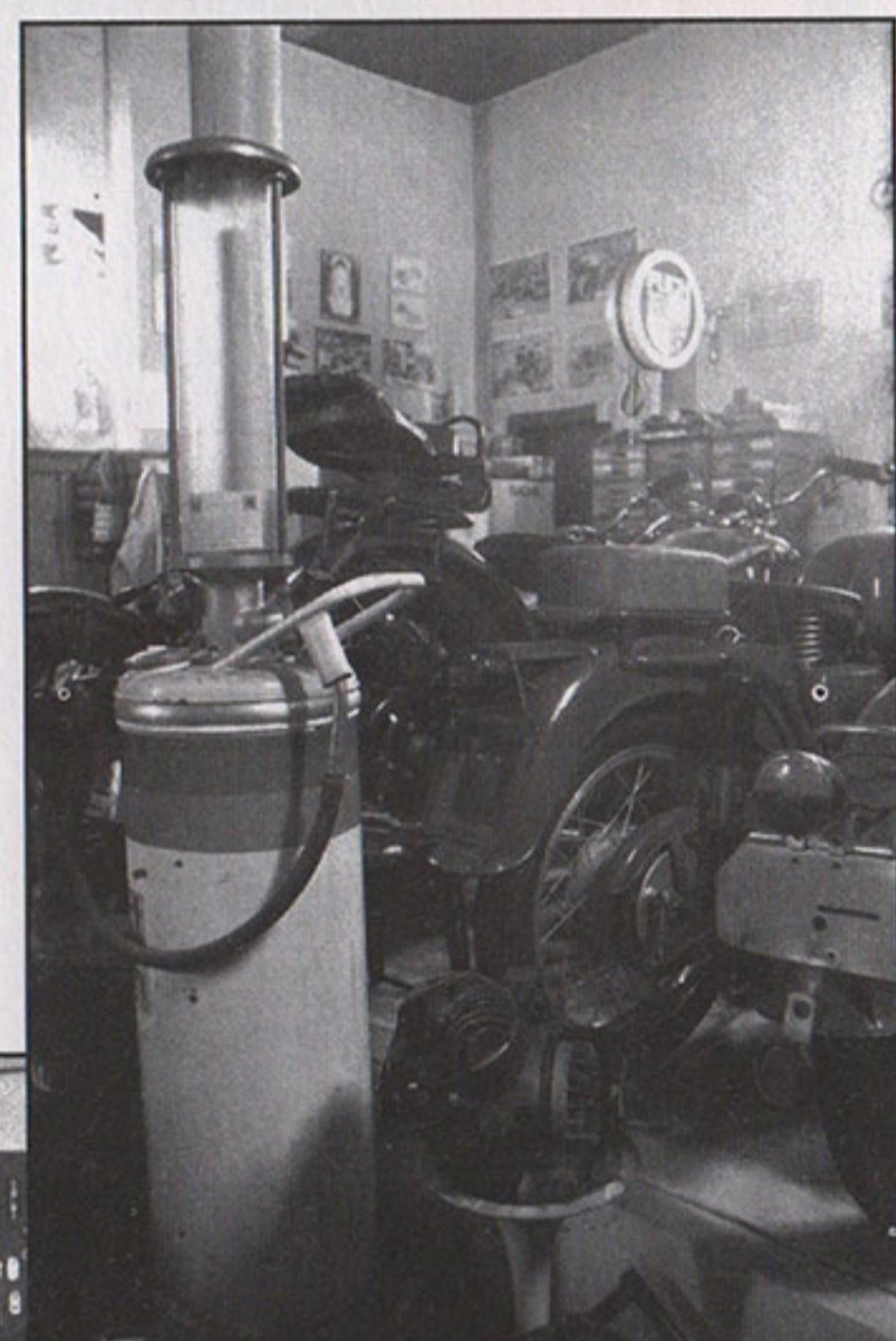
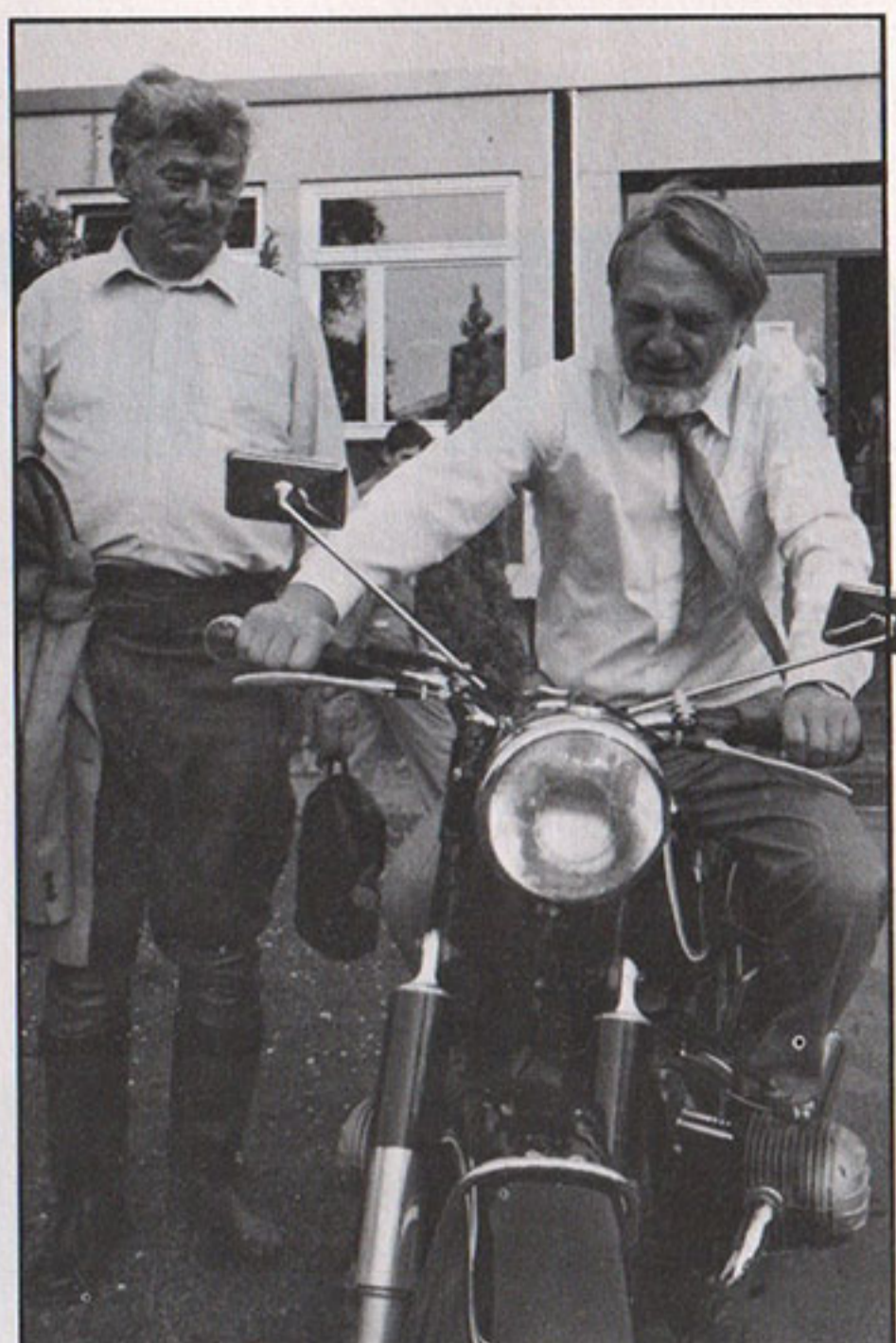
Winterzeit vom 1.11. bis 30.4. Mo.-Mi. geschlossen Do u. Fr. von 15 bis 19 Uhr Sa u. So. von 11 bis 19 Uhr

unten: Die TZR-Rennmaschine

oben: Karl mit Umweltminister Matthiesen und dem Fahrzeug der Zukunft.
mitte: Das gelaberte Benzin kann hier abgegeben werden.

überzeugen und stellt Anträge auf Denkmalschutz für das Haus. Das Museum steht dann eben mitten auf dem BGS-Gelände, und wenn die Jahreskarte nicht mehr als 50 Mark kostet, können ihn die Leute auch weiterhin besuchen kommen. Er schmiedet aber auch schon andere Pläne: "Auf dem Gelände der stillgelegten 'Nordstern'-Zeche nebenan kann mir die Stadt und die Ruhrkohle AG auch für mindestens 25 Jahre ein Gelände zur Verfügung stellen, auf dem ich dann eine 60 x 12 Meter große Museumshalle bauen werde. Nach zwei Jahren Blumenschau kommt da wieder Industrie hin, und ich kann deren Parkplätze wieder für den Teilemarkt nutzen." Die Unterstützung durch alle Kameraden der Motorradszene ist sicher, zur Verbreitung von Interessen werden auch elektronische Medien genutzt: Radio Gaga vom Privatsender Radio Emscher Lippe strahlt regelmäßig am 30. des Monats von 18 - 19.30 Uhr ein Motorradmagazin aus, in dem auch Karl zu Worte kommt. Wir sind überzeugt davon, daß Karl so schnell nicht kleinzukriegen ist! Das Museum als Gesamtkunstwerk ist auf jeden Fall einen Abstecher nach Gelsenkirchen wert, man muß sich nur viel Zeit mitnehmen, der Karl kann Geschichten erzählen...

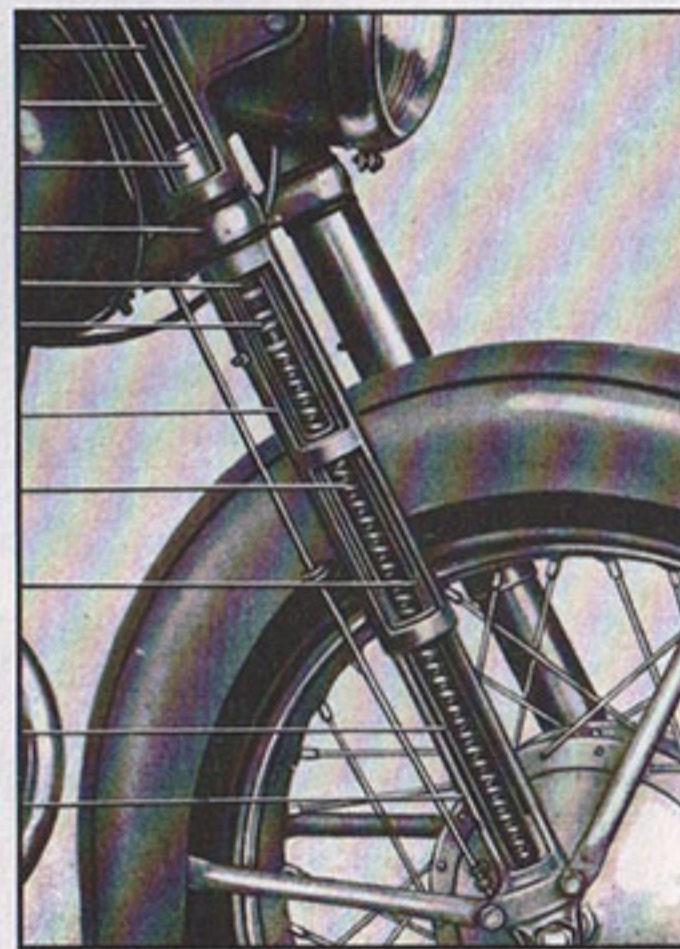
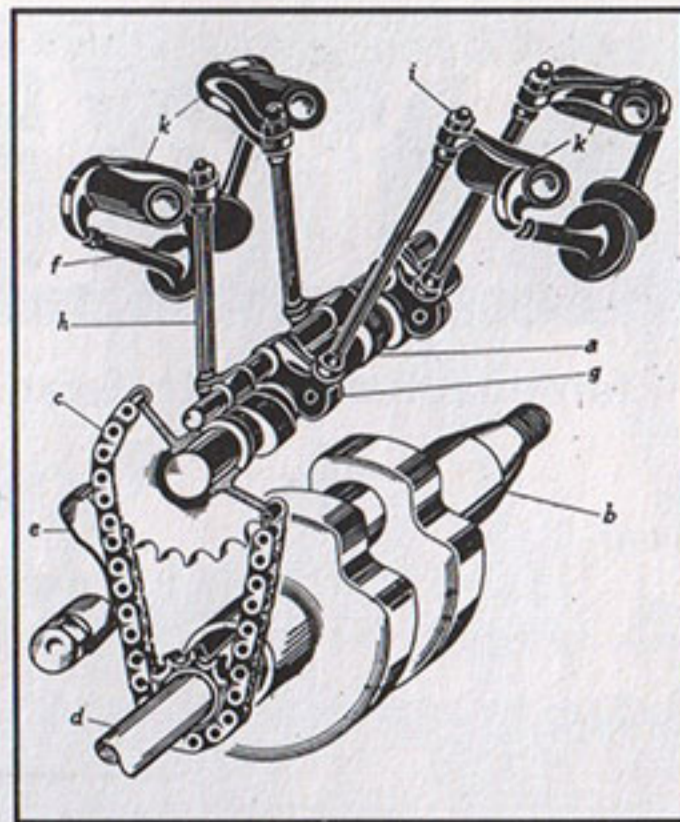
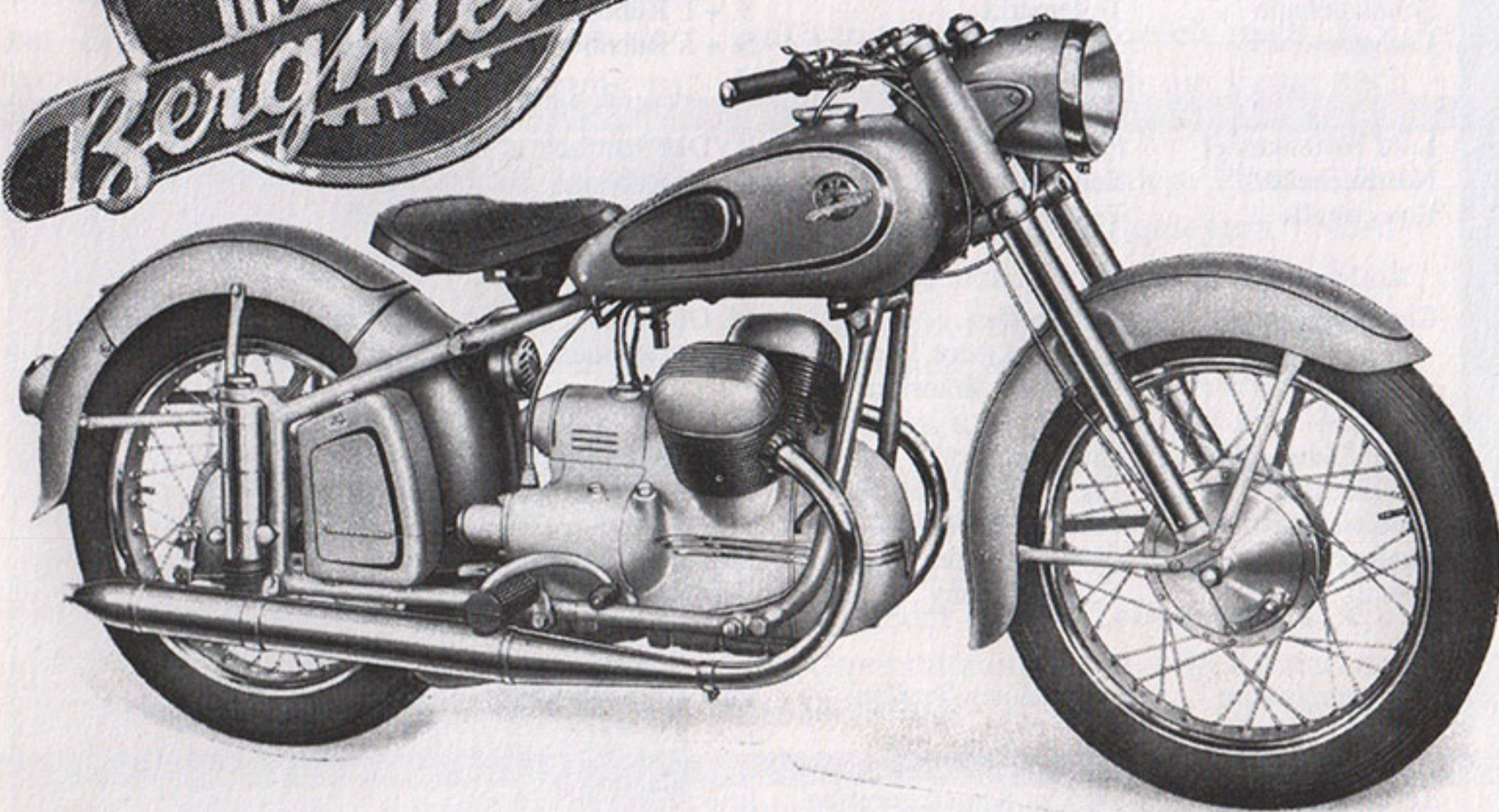
Autor: Udo
Fotos: Uwe



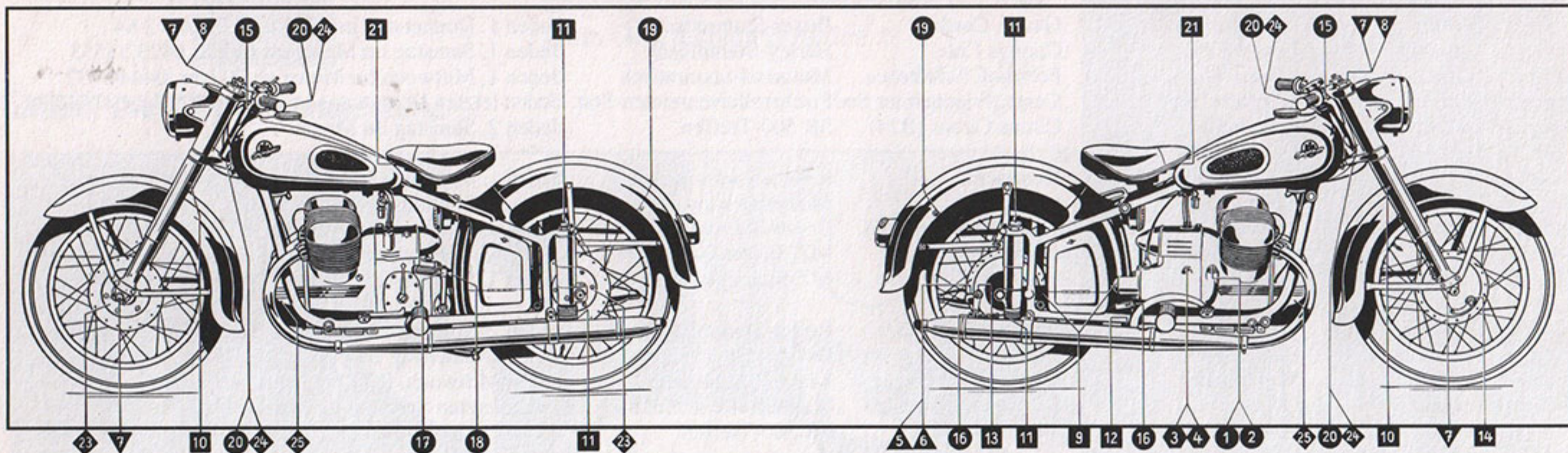
Treffen & Termine

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					
16	1	4790 Paderborn	Schützenhalle	Teilemarkt	S. + I. Rübener, Tel. 02263/6524
23	1	3180 Wolfsburg	Congress-Park	Motorrad-Messe	S. + I. Rübener, Tel. 02263/6524
Februar					
5	2	8391 Thurmangsbang/Solla	Loh/ Hexenkessel	Elefantentreffen	BVDM Postfach 1145, 4182 Uedem
6	2	2970 Emden	Nordseehalle	Teilemarkt	S. + I. Rübener, Tel. 02263/6524
27	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)
23	4	25 4 SF Rantasalmi		(Ostblock)Mot.Treffen	Jörgen Mandell, Helsinki, Tel.:90-665666
24	4	25 4 6700 Ludwigshafen		Veterama Motorrad	
Mai					
1	5	6537 Gensingen	Hotel "Zum Adler"	Mai-Ausfahrt	Peter Kohl, Tel.: 06704-2208
8	5	bundesweit bundersweit bundesweit bundesweit		Tag des Motorradfahrers	BVDM, Tel: 02825-10155, Fax: 10156
8	5	4800 Bielefeld-Brackwede	Gleisdreieck	Teilemarkt/Festival	S. + I. Rübener, Tel. 02263-6524
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	Irish Pub	Engländer Stammtisch	Jeden 1. Montag im Monat ab 20 Uhr. 030/8210951
Ständiger	Termin	1000 Berlin 21	Werftstr.	(Vet.-) Trialstammtisch	Jeden 2. Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr, 05829/448
Ständiger	Termin	2000 Hamburg	Sternschanze	Motorrad-Stammtisch	Jeden 3. Sonntag im Mon., 10 bis 12 Uhr 040/6915387
Ständiger	Termin	2000 Hamburg 76	Gastst. Intakt	Oldiestammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr
Ständiger	Termin	2000 Hamburg	Lutterothstr. 33	Brit-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat
Ständiger	Termin	2000 Hamburg-Winterhude	Gastst. Kanal 9	MZ-Stammtisch	Jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat
Ständiger	Termin	2123 Bardowick	Fa. Damen&Brun	BMW-Klönshack	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr
Ständiger	Termin	2800 Bremen-Walle	Hart-Backbord	Klassiker/KW-Stammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr
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-Klönshack	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 zur Asse	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 18 Uhr, 0531/696965
Ständiger	Termin	3341 Wittmar	Waldhaus zur Asse	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 Paffen-Beefurt	Gasthof Waldklaue	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 Blümlisalp	Oldistammtisch	Jeden Do.ab 19.30 Uhr b. gutem. Wetter..004119232816
Ständiger	Termin	F-94400 Vitry sur Seine		MZ-Stammtisch	Jeden 3. Samstag im Monat, Tel. France/Vitry sur Seine/ 45730056, Michael Obermüller

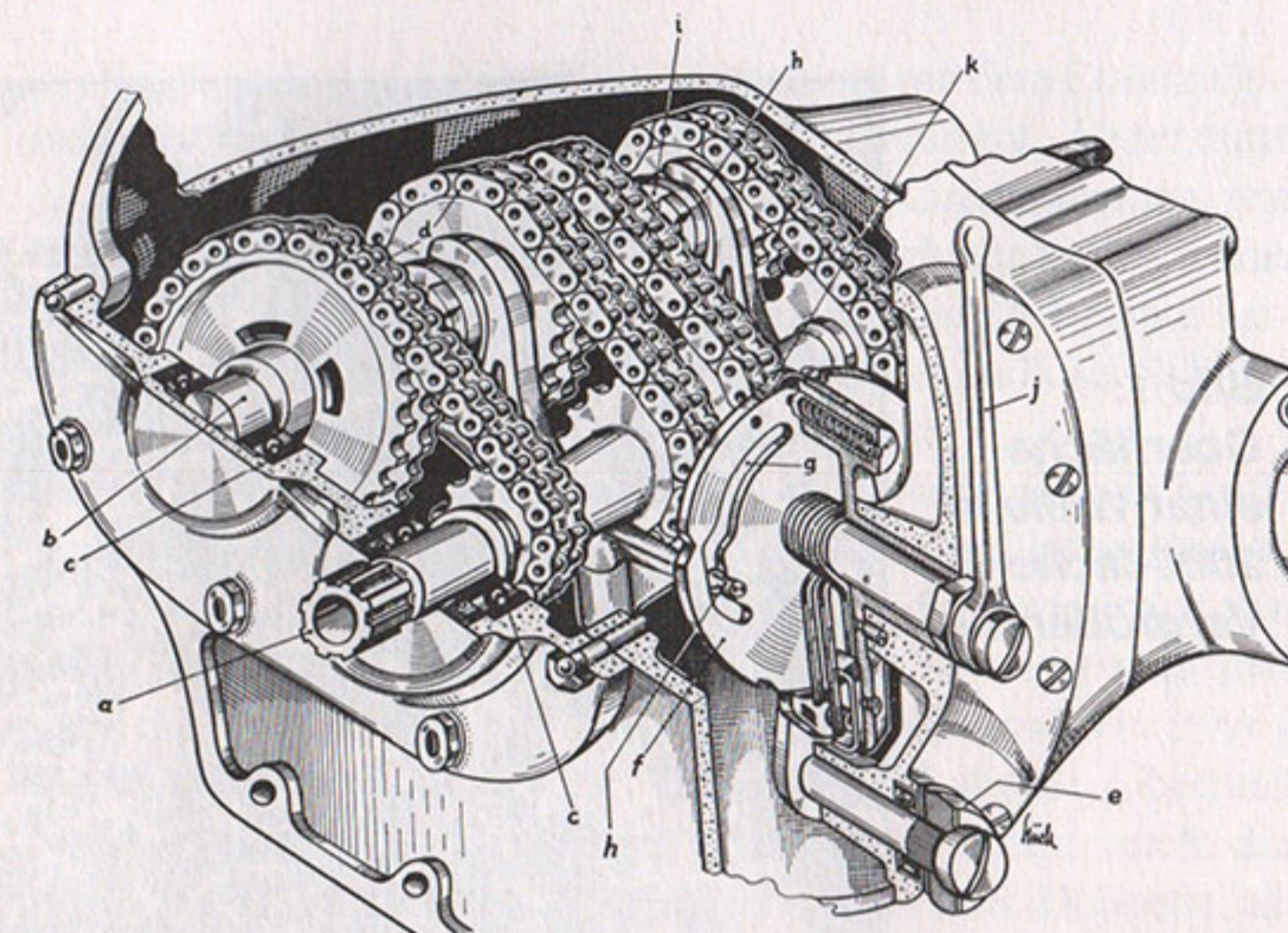
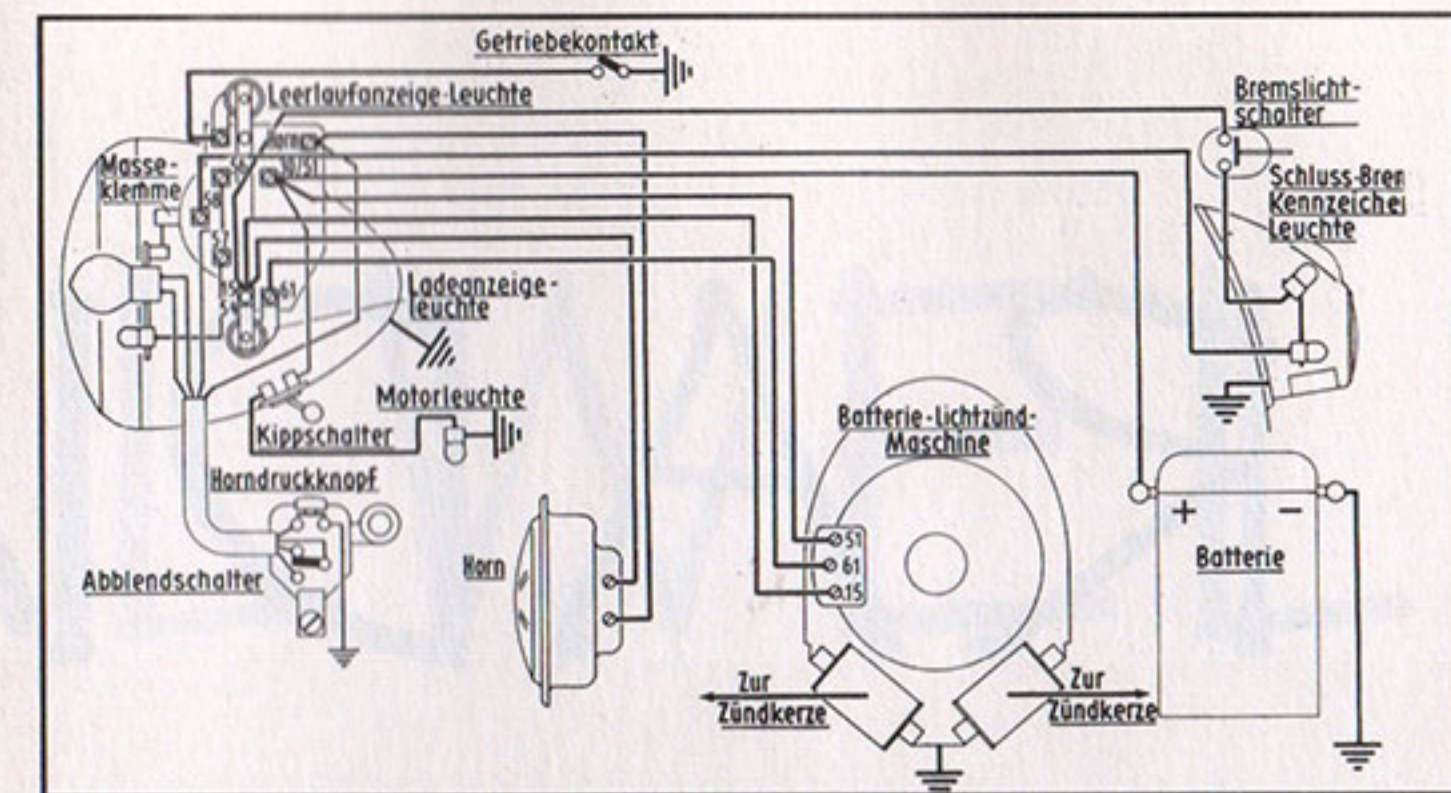


VICTORIA V35 »Bergmeister«



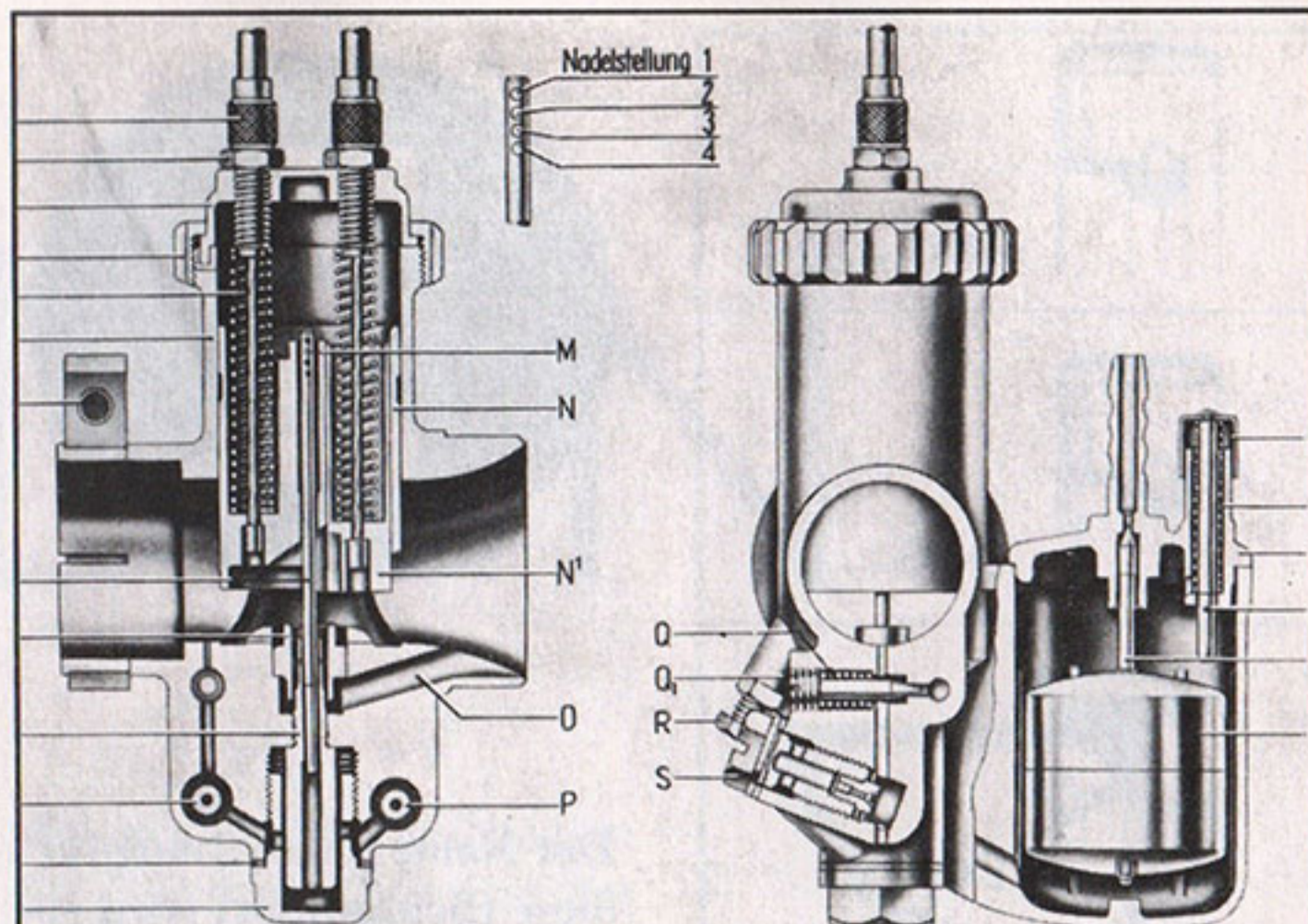
Schmierplan		Tachometerstand		Umd. weiter alle km	Auszuführende Arbeiten											
Schmierstelle Nr. und Schmiermittel		500	1000			1500	2000	2500	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000	6500
1	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	1500	Ölwechsel im Motor
2	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	500	Ölkontrolle im Motor
3	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	8000	Ölwechsel im Getriebe
4	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	1500	Ölkontrolle im Getriebe
5	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	8000	Ölwechsel im Hinterradantrieb
6	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	1500	Ölkontrolle im Hinterradantrieb
7	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	9000	Stoßdämpferöl beider Gabelhalme wechseln
8	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	1500	Stoßdämpferöl beider Gabelhalme kontrollieren
9	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	1500	Kreuzgelenke der Kardanwelle abschmieren
10	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	1500	Teleskopgabel abschmieren
11	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	1500	Hinterrad-Teleskopfeder abschmieren
12	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	1500	Fußbremshebel abschmieren
13	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	1500	*Hinterradbremsschlüssel abschmieren

* Schmierstellen 13 + 14 sind nur mit wenig Fett zu versehen, da sonst das durchdringende Fett die Bremsbeläge verfetht.



TYPENKUNDE

Motor	Viertakt
Zylinderzahl	2
Bohrung - Hub	64 x 54 mm
Hubraum	345 ccm
Leistung	21 PS bei 6350/min
Verdichtung	7,5 : 1
Kühlung	Luft/Fahrtwind
Steuerzeiten	E. ö.: 18-20° v. OT, E. s.: 46-50° n. UT A. ö.: 43-46° v. UT; A. s.: 22-24° n. OT
Ventilspiel	0,1 mm E; 0,15 mm A.
Schmierung	Umlaufdruckschmierung
Vergaser	Bing 2/24/26
Batterie	6 V 8 Ah
Lichtmaschine	60 Watt
Zündkerze	Bosch W 225 T 1
Elektrodenabstand	0,7 mm
Zündanlage	Batterie
Vorzündung	7-35° vor OT
Unterbrecherabstand	0,35-0,4 mm
Kraftübertragung	
Kupplung	Einscheiben-Trockenkupplung
Primärtrieb	Direkt
Getriebe	4-Gang-Fußschaltung
Hinterradantrieb über	Kardan
Übersetzung Kardan Hinterrad	4,86 : 1 (Solo)
Gesamt Übersetzung	5,88 : 1 (Solo)



Erstausrüstung:
 BING 2/24/26
 Gasschieber 22-560/3
 Hauptdüse 44-031/120
 Nadeldüse 45-281/1508
 Leerlaufdüse 44-031/35
 Düsennadel 46-253/3
 Nadelstellung 2. Kerbe von oben
 Leerlaufschraube 2 Umdr. offen

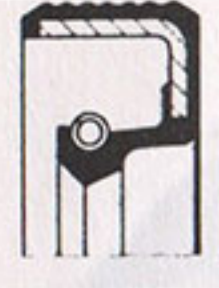
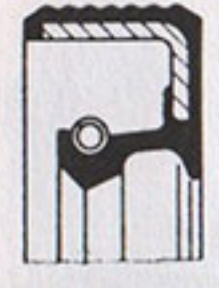


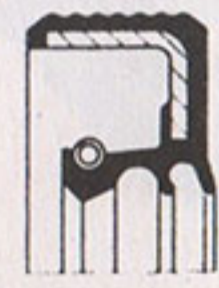



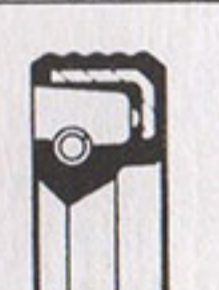
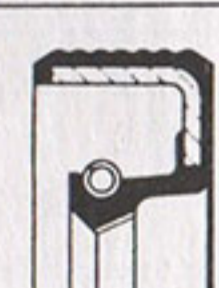


ab Juli 1954:
 BING 2/24/39
 Gasschieber 22-560/12
 Leerlaufschraube 2,5 Umdr. offen
 sonst wie vor.

Fahrwerk	
Rahmen	Doppelrohrrahmen
Vorderradgabel	hydr. Teleskopgabel
Hinterradfederung	Geradwegfederung
Bremse vorn	Vollnabensimplex
Bremse hinten	Vollnabensimplex
Allgemeine Daten	
Radstand	1400 mm
Gesamtbreite	685 mm
Sitzhöhe	710 mm
Felgenreihe vorn	2.15 x 19
hinten	2.15 x 19
Reifen vorn	3.25 - 19 ww. 3.50 - 19
Reifen hinten	3.50 - 19
Leermasse	177 kg
Gesamtmasse	333 kg
Höchstgeschwindigkeit (Solo)	120-130 km/h
Tankinhalt	15 l (18,5 l "Sporttank")
Sonstiges	
Vorläufermodell	Victoria KR 35
Nachfolgemodell	-
Bauzeit	1953 - 1957
Hersteller	Victoria Werke, Nürnberg

RADIALWELLEN

DICHTTRINGE

1

	DG
	DGS
	DGD
	DGA
	DGS D
	DG L
	DG F
	DGS V
	DG U
	DG K
	DGS P
	GH

Der Name Simmerring für diese Dichtungsart wird jedem Motorradfahrer ein Begriff sein. Er ist ein geschützter Name für die Dichtringe eines Herstellers, der Fa. Freudenberg. Einer ihrer Ingenieure, ein Herr Simmer ließ sich 1938 eine Patentschrift über die von ihm konstruierte Wellendichtung ausstellen. Durch die deutsche Industrienorm (DIN) wurde später der Name Radialwellendichtring geprägt. Im Schriftverkehr findet man die Kürzel WDR oder RWDR, im Sprachgebrauch unter Fachleuten auch einfach Wedi.

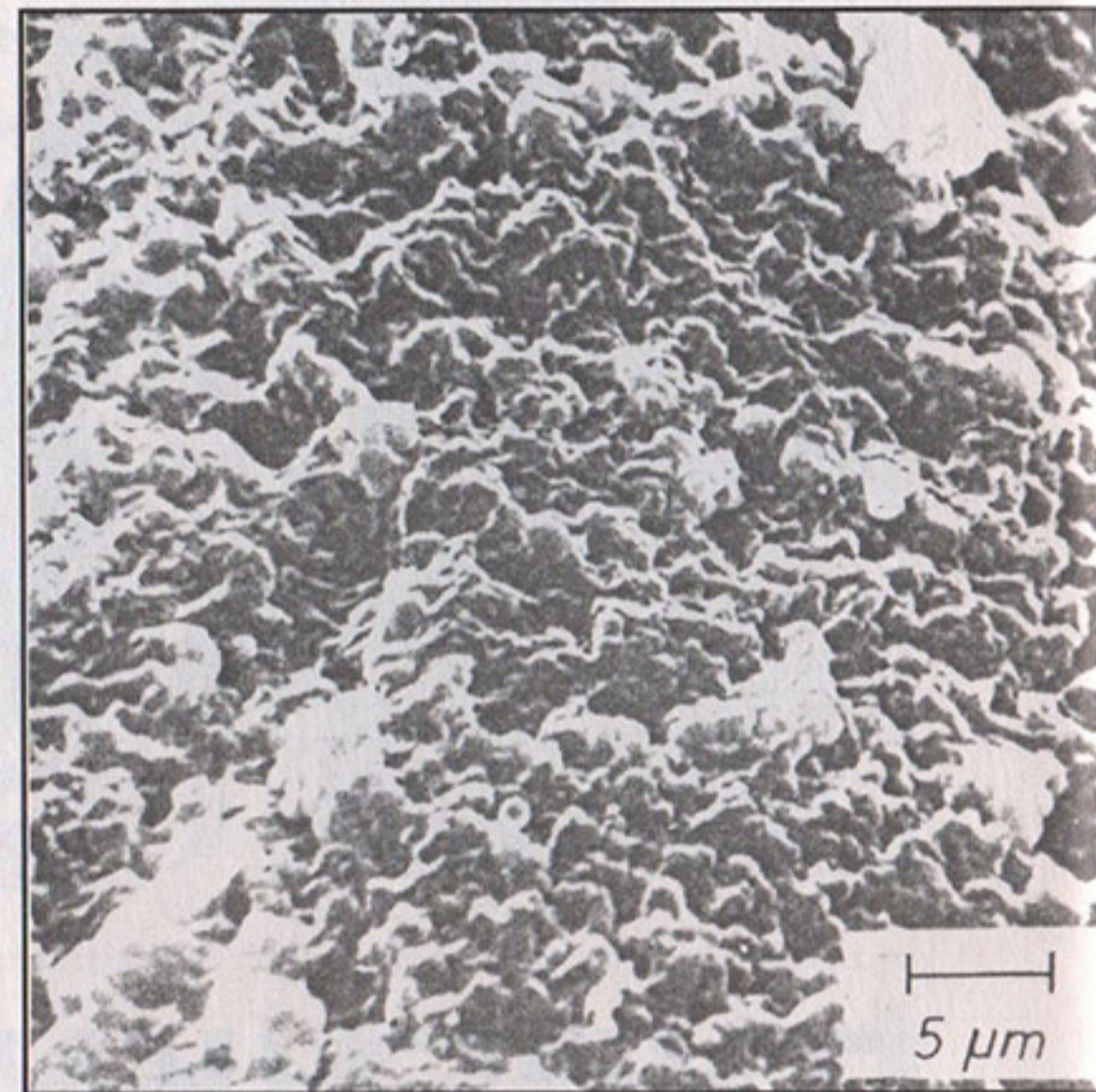
Mißgeschick mit Lerneffekt

Im Winter 1977 setzte ich den Motor einer 250er Yamaha, einer DS 7 (Bj. 1969), in stand. Sie war die Vorgängerin der RD 250, und damals sehr populär.

Ich tauschte die defekte DS 7-Kurbelwelle gegen eine aus einem RD-250-Motor, den ich mir besorgt hatte. Von einer Art Basteltrieb besessen, baute ich auch gleich das Getriebe der RD250 in mein DS 7-Gehäuse. Dieser Einbau funktionierte auch, und ich hatte somit eine Gangstufe mehr. Den Fehler mit Spätfolgen, auf den ich hinweisen möchte, machte ich mit einem Wellendichtring, den ich günstig beschaffen konnte.

Bild 1a:
Wellendichtringbauarten mit Kennzeichnung der Firma KACO

Bild 1:
Oberfläche einer Welle in 2000-facher Vergrößerung



Den baute ich in meinem jugendlichen Leichtsinn dann zur Abdichtung der Kurbelwelle zum Primärtrieb hin ein. Bei täglicher Fahrt dauerte es einige Wochen, bis sich mein Yamaha-Aggregat zunehmend schlechter anziehen ließ, um dann erst einmal kräftig die Gegend einzunehmen. Der nächste Getriebeölwechsel brachte Licht ins Dunkel. Aus dem Getriebeblock floß eine Flüssigkeit, die fast so dünn wie Benzin war, nach Benzin roch und mit Sicherheit auch in der Hauptsache aus Benzin bestand.

Somit war die Ursache schon mal gefunden. Mit dem neuen Wellendichtring da stimmte etwas nicht! Eine Erklärung dazu später. Dem Besitzer eines 8 Jahre alten Zweirades braucht so etwas eigentlich nicht zu passieren. Man gehe zu einer Werksvertretung seiner Marke. Unter Angabe des genauen Fahrzeugtyps bekommt man den Wellendichtring, den

der Zweiradhersteller mit dem Hersteller für Wellendichtringe für seinen speziellen Anwendungsfall ausgewählt hat, oder sich von diesem in Größe, Bauart und Material konzipieren ließ.

Doch nun zum eigentlichen Thema:

Wir restaurieren Oldtimer und müssen uns auf anderem Wege den Wellendichtring suchen, der an seiner jeweiligen Einsatzstelle seine Funktion technisch zuverlässig erfüllt. Finden wir keinen Teilehändler, der speziellen Ersatz auf Lager hat, sind Handelsgeschäfte für Industriebedarf die nächste Adresse. Fast alle dieser Geschäfte vertreten einen Wellendichtring-Hersteller. Man muß dort aber schon genau sagen können was man will, wenn man eine optimale Dichtung zur Abdichtung eines Kurbelgehäuses sucht, die wie im geschilderten Fall auch noch zwei Medien voneinander trennen soll. Kommen wir deshalb

zur Fachkunde und fangen hier mal ganz von vorne an:

Die Funktionsweise

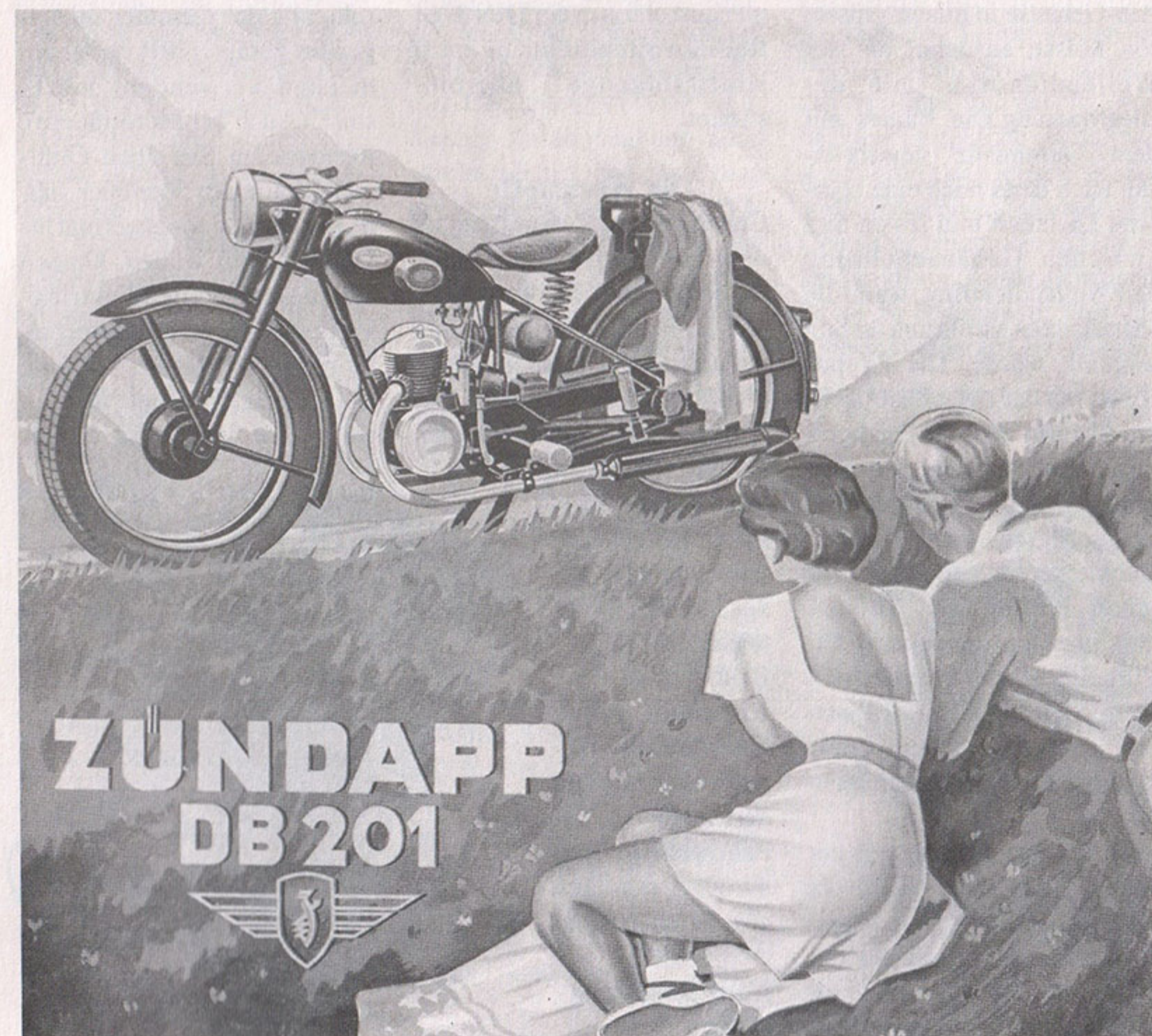
Die lichte Weite des Wellendichtring-Innendurchmessers ist um ein bestimmtes Maß kleiner als der der abzudichtenden Welle. Wie bei einer Presspassung. Wird der Wellendichtring montiert, weitet sich die Dichtkante auf den Durchmesser der Welle auf. Nun drückt die Dichtkante durch die Spannkraft des Elastomerwerkstoffes auf den Wellenumfang. Diese Spannkraft in Abhängigkeit zur Deh-

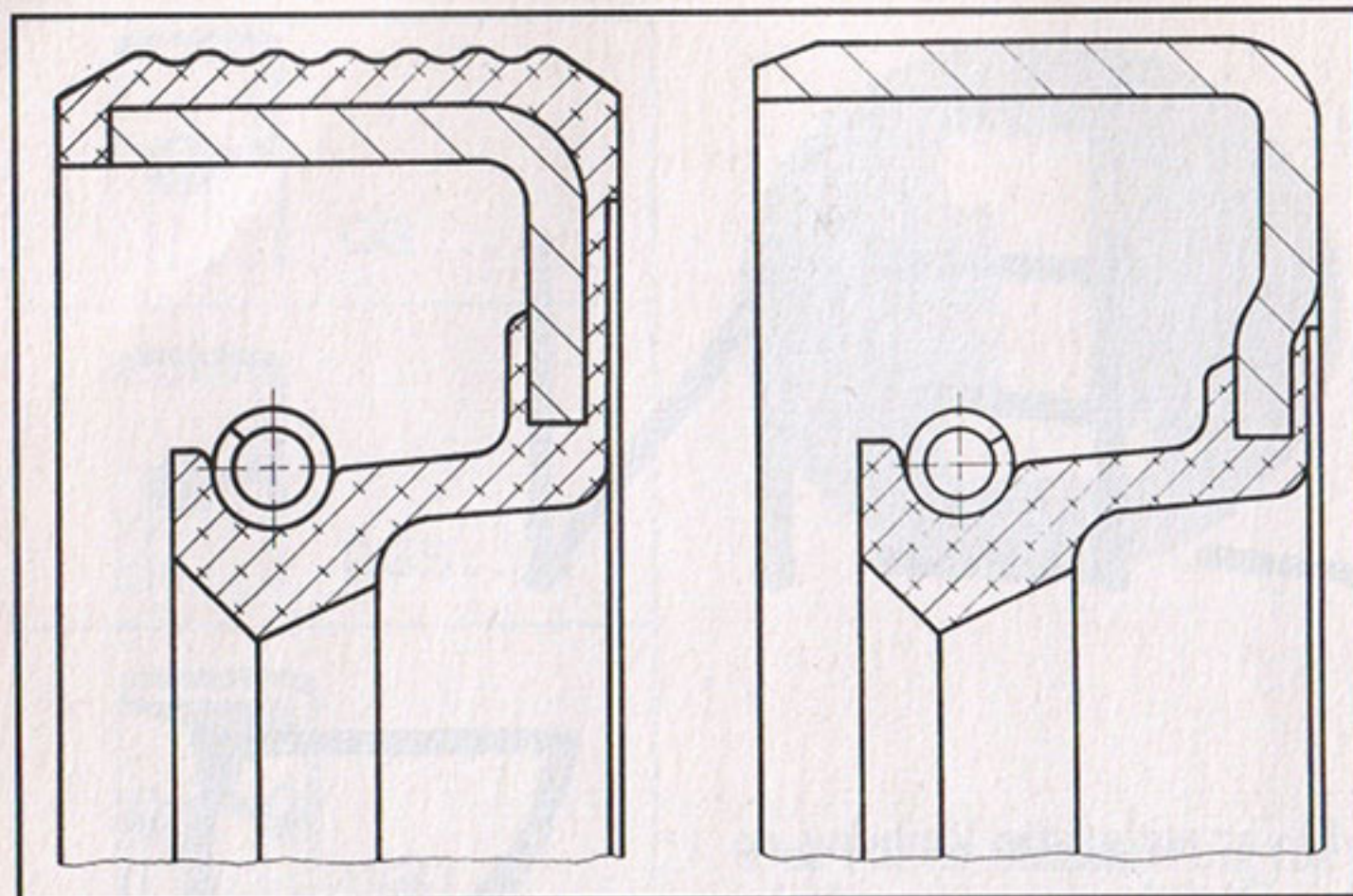
nung wird mit dem Elastizitätsmodul bestimmt. Unterstützt wird diese Linienpressung, wie man sie auch nennt, durch eine außen um die Dichtkante herumlaufende endlose Schraubenzugfeder.

Die Kombination dieser Kräfte ergibt die spezifische Radialkraft, die im proportionalen Verhältnis zum Übermaß zwischen Welle und Dichtring steht. Wird dieses Übermaß verdoppelt, steigt auch die Radialkraft aufs Doppelte an.

Mit ihr steigt die Reibung an der Dichtkante während der Fahrt. Diese wird in Wärmeenergie umgesetzt und dadurch ist die Lebensdauer der Dichtung weiter begrenzt. Das heißt für die Praxis, daß auch der Restaurator, der an der Antriebswelle seines 98er Sachs-Motors aus den 60er Jahren für den Wellendurchmesser so ein Zankmaß von 15,5 mm vorfindet, auch möglichst einen Neuen mit diesem Maß aufstreben sollte. Durchmesser 16 mm

Kann mit moderner Dichtungstechnik noch zuverlässiger werden: Zündapp Derby





dichtet nicht ab, Durchmesser 15 mm verschleißt zu schnell. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Schmierung der Dichtkante im Betrieb. Bild 1 zeigt die Dichtkantenoberfläche unter dem Rastermikroskop. Man erkennt eine zerklüftete Gefügeoberfläche. In diese dringt das Medium (z.B. Öl) ein und bildet Schmierfilmabschnitte, in denen ein Flüssigkeitsfilm Dichtkante und Wellenoberfläche voneinander trennt. (Die Rauigkeit der Wellenoberfläche trägt natürlich auch dazu bei.) Man spricht heute von einer Mischung zwischen Trockenlauf und den beschriebenen Schmierfilmabschnitten bei den scharfkantigen Dichtlippen. Inzwischen sind neue Formen von Dichtlippen entwickelt worden, die sich den geänderten Betriebsverhältnissen des modernen Fahrzeugbaus anpassen.

Die Bauformen

Zu unterscheiden sind erstens die zwei Grundbauarten, wie sie in Bild 2 gezeigt werden. Bei dem im Bild links gezeigten trägt der Versteifungsring aus Stahlblech außen eine Gummierung bzw. eine Ummantelung aus dem Elastomer, aus dem auch die Dichtlippe besteht. Diese Bauart läßt sich leichter eindrücken. Man muß aber darauf achten, daß die Gehäusebohrung ringsherum ausreichend angefast ist (was im Originalzustand nicht immer der Fall ist), um ein Aufhängen und Einreißen der Gummie-

ringung zu vermeiden. Ein weiterer Vorteil liegt in der gummierten Bauart, wenn das Übermaß, also die Preßpassung, zwischen einem Aluguß-Gehäuse und dem Wellendichtring zu knapp ist. Das Alu-Gehäuse hat einen größeren Ausdehnungskoeffizienten als die Metallblechfassung des Dichtringes das Elastomermaterial wiederum einen größeren als das Alu-Gehäuse. Das bedeutet, daß bei gleichzeitiger Erwärmung von beispielsweise 20°C auf 100°C sich das Alu-Gehäuse in einem größeren Masse ausdehnt als der Wellendichtring mit der Blechfassung. Die Bauart mit dem "Gummisitz" gewährleistet auch dann noch eine statische Dichtheit und festen Sitz zwischen Gehäusebohrung und Wellendichtring, wenn die Metallsitz-Ausführung schon wackeln würde. Die Grundbauart mit dem Metallsitz stellt die Urform der Wellendichtring-Einfassung dar. Sie wird heute mehr im Maschinenbau bei größeren Abmessungen und kleinerem Verhältnis zwischen Wellen- und Aussendurchmesser verwendet. Ihr Vorteil liegt aber in einer größeren Steifigkeit und Robustheit durch die größere Querschnittsfläche des Stahlblechprofils. Bild 1a zeigt Variationen der beiden Grundbauarten für die verschiedensten Anwendungsfälle konzipiert, wie sie der Hersteller KACO anbietet. Wohlbermerkt, nur einen Teil

Bild 2: Wedi mit Gummidichtung zum Gehäuse, rechts: Wedi mit Stahlblech zum Gehäuse

der Bauarten wie sie KACO oder gar der Markt überhaupt anbietet. Nun zum leidigen Thema der Benennung der verschiedenen Bauarten. Da die Aufzählung dieser, dem Hobbyisten, der sich nur einmal einen Wellendichtring beschaffen will, nichts an Erkenntnissen bringt, schildere ich nur kurz die Benennung der beiden Grundbauarten durch die Wellendichtring-Hersteller. KACO nimmt für sich die Kürzel DG und DF in Anspruch, die Fa. FREUDENBERG nennt sie Ba und B1, Hersteller GÖTZE entschied sich für 827N und 822N, ELRING sagt kurz und bündig A und B und ist damit unter den genannten Herstellern der Einzige, der mit seiner Benennung der Empfehlung des "Fachnormenausschusses Dichtungen im deutschen Normenausschuss in der DIN 3761 Radialwellendichtringe für Kraftfahrzeuge" übereinstimmt.

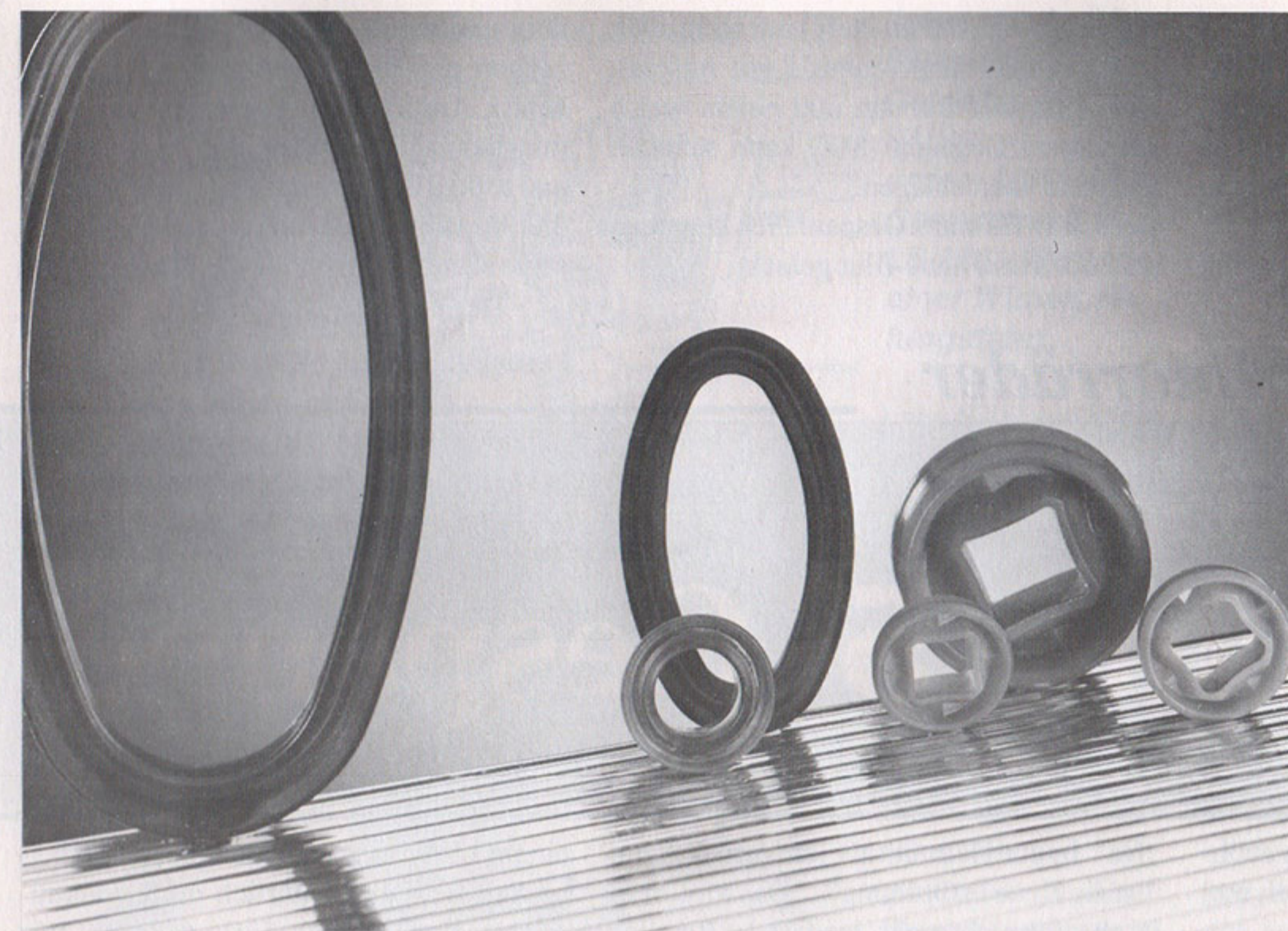
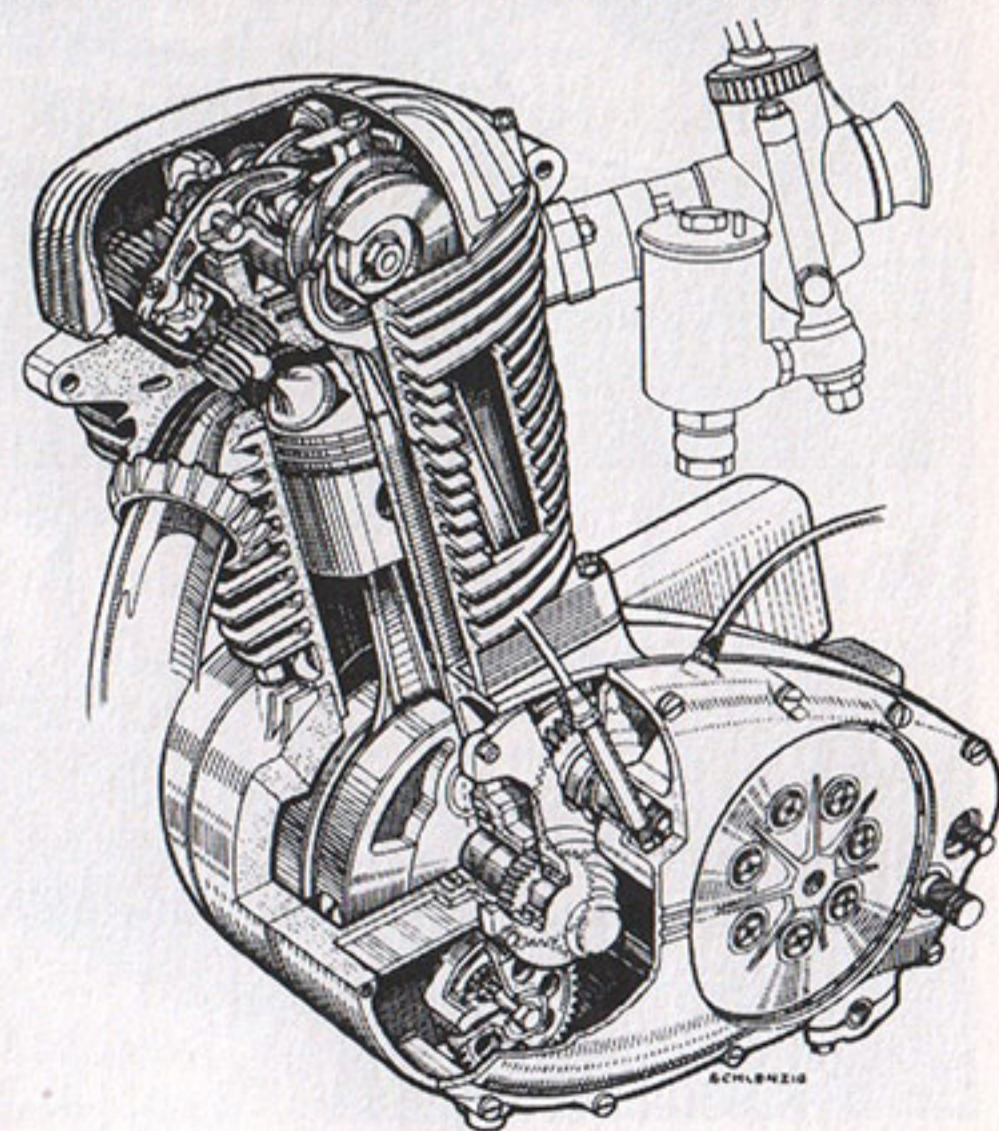
Die Werkstoffe

Gehen wir der Zuverlässigkeit unseres Motorradmotors zuliebe doch den Kompromiß ein und legen die "originale" aber verschlissene Kurbelwellendichtung einer Zündapp DB 200, aus Leder, zum Bestaunen in den Setzkasten und "verstecken" im Motorgehäuse ein technisch zuverlässiges Dichtelement. Bild 5 soll eine Übersicht geben über die verwendeten Werkstoffe und deren Namen. Im Fahrzeugbau sind die zwei mittleren aus gutem Grund

NSU Sportmax-Motor

fast ganz verschwunden, weshalb wir uns auch nur mit dem oberen (NBR) und dem unteren (FPM) näher befassen. Die Ausgangsstoffe für die Herstellung liefern chemische Großanlagen wie z.B. BAYER. Der Wellendichtring-Hersteller verfeinert diese nach hausinterner Rezeptur zu einem gummielastischen Werkstoff und schützt diesen auf dem Markt durch einen eingetragenen Markennamen. Die Werkstofftypen werden vom Hersteller farblich gekennzeichnet. So wird ein Wellendichtring aus Nitril-Kautschuk (NBR) bei KACO grün eingefärbt, FREUDENBERG macht sie blau und GÖTZE schwarz. Daß die deutsche Industrienorm (DIN), die eben auch diese Kennzeichnungen vereinheitlichen wollte, dann in DIN-Blatt 3761 für NBR die Farbe Weiss empfiehlt, setzt dem Ganzen die Krone auf.

STOP! Lassen wir uns nicht durcheinanderbringen. Gehen wir systematisch vor. Zur Beruhigung der Gemüter sei folgendes gesagt. NBR ist der am meisten verwendete Werkstoff. (Auch bei Motorrädern). Restaurieren Sie einen Oldtimer-Motor der 50er/60er Jahre, mit dem sie sonntags mal ins Grüne fahren wollen, können sie diesen Wellendichtring-Werkstoff universell einsetzen. Es reicht bei der Beschaffung aus, einen Zettel mit den gewünschten Maßen im techni-



Verwandte der Wellendichtringe: Dichtringe für Hydraulikzylinder (Foto: Freudenberg)

zu verkaufen, wird sich keine Gedanken darum machen, ob ein Wellendichtring vor oder nach dem nächsten fälligen Zylinderschliff seinen Geist aufgibt. Wer einen Oldtimer selber restauriert, um ihn regelmässig zu fahren und zu warten, dem wird es nichts ausmachen, bei der nächsten Generalinspektion sich den Wellendichtring auf der Lichtmaschinenseite anzuschauen und wenn nötig auszutauschen. Bis dahin werden in einem Wellendichtring aus FPM immer noch ausreichend Reserven stecken. Bei kleinem Wellendurchmesser von etwa 20 mm wird auch das Material NBR seine Dienste tun.

- Der Austausch der Wellendichtringe ist im Übrigen auch bei einem gut erhaltenen, funktionstüchtigen Scheunenfund ratsam. Das Elastomer material unterliegt auch im Stillstand einem Alterungsprozess. Dem physikalischen Phänomen der Relaxation. Durch das Übermaß der Welle gedehnt, läßt die Radialkraft der Dichtlippe mit den Jahren nach.

Fortsetzung folgt...
Gereon Höntgesberg

sehen Fachhandel auf den Tisch zu legen. Sie werden Wellendichtringe aus diesem Werkstoff bekommen. Sollten Sie doch näher gefragt werden, verlangen sie nach der "Normalqualität". Im Übrigen haben Sie bei der Normalqualität auch die beste Chance, die richtigen Größen zu bekommen. - Der Werkstoff Fluor-Kautschuk (FPM) ist der Wellendichtring-Werkstoff, der wegen seiner überragenden Beständigkeit gegen hohe Temperaturen und die chemischen Einflüsse der abzudichtenden Medien im modernen Kraftfahrzeugbau, für Dichtstellen wie an Kurbelwellen, zuneh-

geblockten Schaltgetriebes (z.B. BMW) kann sich dieser Werkstoff auch bezahlt machen. Apropos !! Er ist etwa dreimal so teuer wie NBR. Nun muß im Laden aber eindringlich nach Wellendichtringen aus FPM gefragt werden. Der Name einer der Basispolymer-Hersteller "VITON" ist in diesem Zusammenhang auch gebräuchlich. Den könnte man noch nachsetzen. Also "VITON-Wellendichtringe". Die richtige Größe zu bekommen, wird jetzt wesentlich schwieriger. Die Auswahl ist kleiner. Der Wellendurchmesser ist das kleinere Problem. Doch den in Verbindung mit dem korrekten Durchmesser der Gehäusebohrung zu finden, ist oft nicht möglich. Die Anfertigung eines Distanzringes oder das Ausspindeln der Gehäusebohrung auf einen größeren Durchmesser schaffen

Abhilfe. - Zu erwähnen wäre noch das Material Polytetrafluoräthylen (PTFE), besser bekannt unter der Bezeichnung Teflon. Wellendichtringe mit einer auf der Dichtlippe aufvulkanisierten Auflage aus Teflon stellen in Punkto Temperaturstabilität das Non-plus-ultra dar. Meine Empfehlung ist es, der Ausführung des letzten Werkstoffes eher einen informativen Charakter beizumessen. Diese sind in den gesuchten Größen kaum zu bekommen. Wer ein Motorrad repariert, um es dann

Es spricht der Dichter:
Gute Dichtung wird erst Klasse durch Dichtungsringe und Dichtungsmasse

Bild 5

Übliche Bezeichnung	Gebräuchliche Handelsnamen einiger Basispolymer-Hersteller	Kurzzeichen nach		
		ISO R 1629	DIN 3760	ASTM D 1418
Nitril-Kautschuk	Hycar (Goodrich) Krynac (Polysar) Perbunan N (Bayer)	NBR	NB	NBR
Acrylat-Kautschuk	Cyanacryl (Cyanamid) Elaprim (Montecatini) Hycar (Goodrich)	ACM	AC	ACM
Silikon-Kautschuk	Silastic (Dow Corning) Silicone (Wacker) Silopren (Bayer)	MVQ	SI	VMQ
Fluor-Kautschuk	Fluorel (3 M-Comp.) Tecnoflon (Montecatini) Viton (Du Pont)	FPM	FP	FKM

Dann aber kamen erst einmal die Jahre des sogenannten Wirtschaftswunders, und auch ich wurde zu einem Förderer des Wachstums, indem ich konsumierte. Meine Liebe zu Gespannen blieb platonisch bis zu dem Augenblick, als Helmut mit seinem 25/3 Gespann auf den Hof gefahren kam. Ich

Fuhre aus dem Ruder läuft) mit nicht allzu griffiger Fahrbahn (damit's gut rutscht). Bei griffiger Fahrbahn und einem weich gefederten Gespann (MZ) kann sich das Gespann überschlagen. Zurück zu Helmut's Gespann. Ich konnte es also noch und hatte Blut geleckt.

tätig und meinte, bei den Gebrauchtfahrzeugen ein BMW Motorrad gesehen zu haben. Am nächsten Tag kam er schon zu mir und sagte, es wäre eine 250er BMW und sollte 120 Mark kosten (so billig waren die Apparate zu der Zeit zu haben). Ich sagte sofort zu und holte die Maschine mit

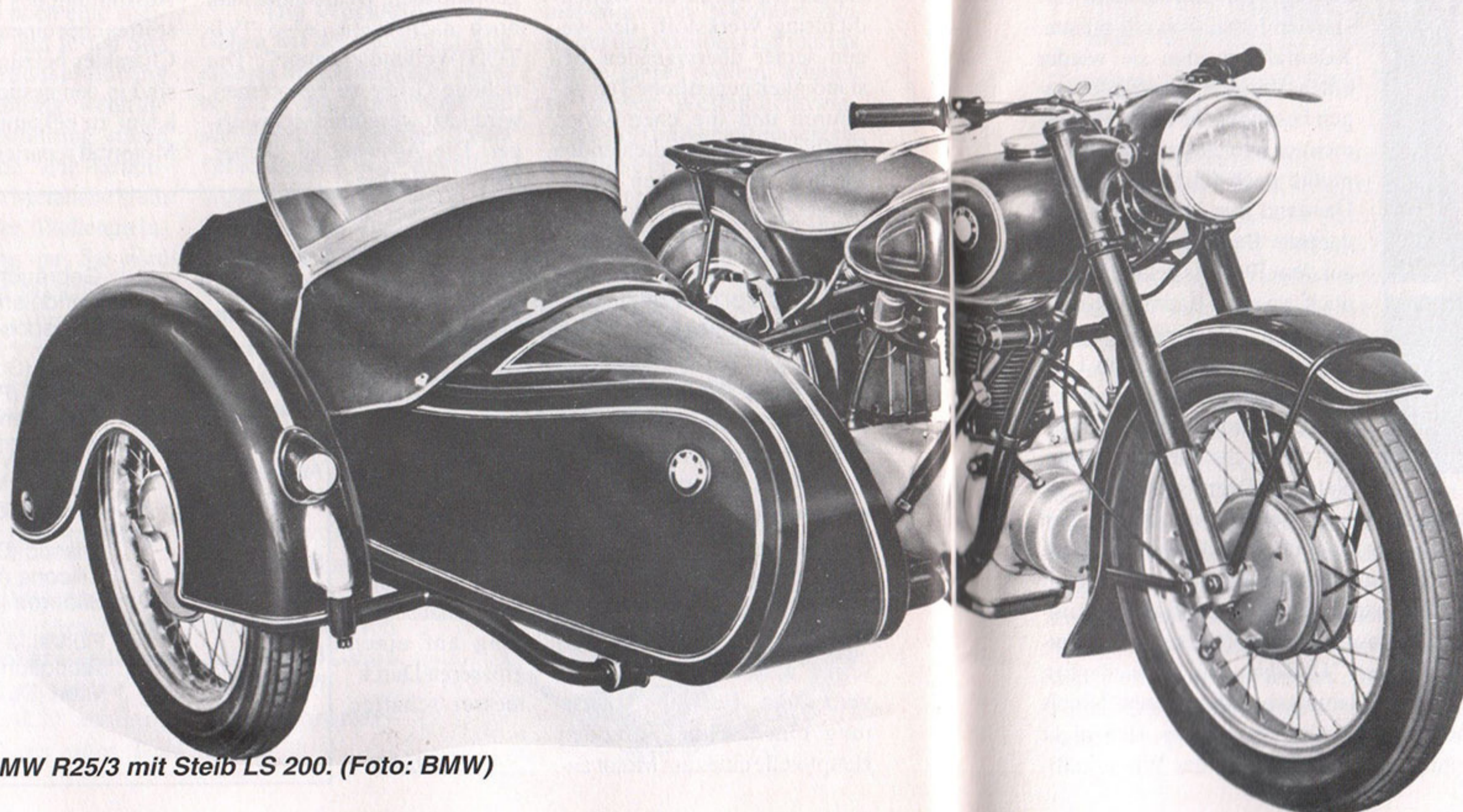
Alle meine Motorräder

Opa und seine 5 Gespanne

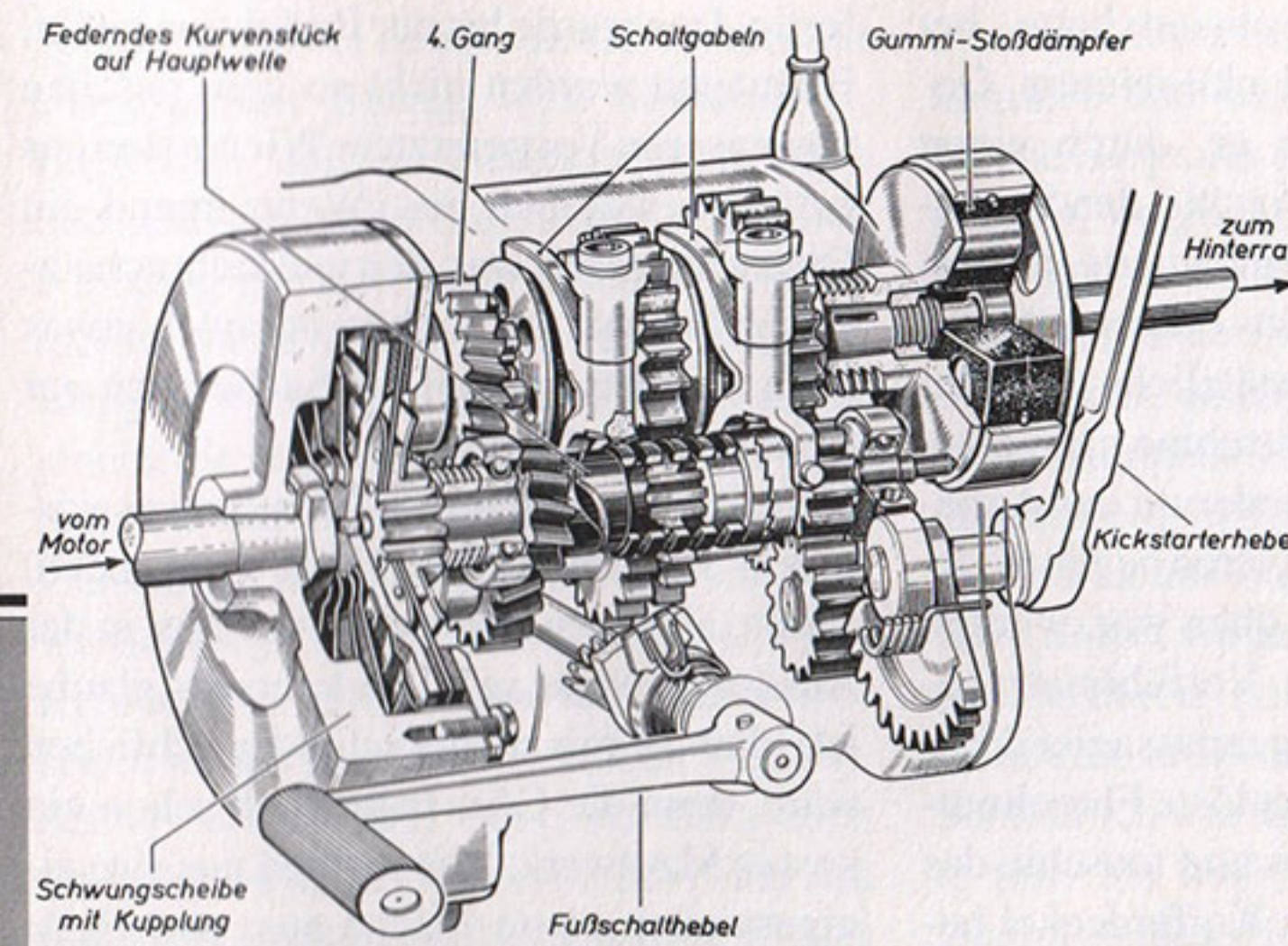
fragte ihn, nachdem ich das Ding gebührend bewundert hatte: "Darf ich auch mal 'ne Runde fahren?" "Man zu" kam die Antwort "hat nur 300 Mark gekostet; für den Betrag bist Du mir gut, falls Du das Ding kaputt machst!" Also rauf auf den Apparat und, kaum außer Sicht von Helmut, eben probiert, ob es noch geht. Nämlich das Anheben des Seitenwagens bei Geradeausfahrt. Donnerwetter, es ging noch, nichts verlernt nach mehr als 20 Jahren. Und auch die Linkswendung klappte noch. Das geht folgendermaßen: Mit kleiner Fahrt im ersten oder zweiten Gang bis zu der Stelle, an der man abbiegen will. Dann den Lenker leicht nach links einschlagen und gleichzeitig schlagartig den Hahn zu. Das Gespann dreht dann fast auf der Stelle, man kann die Drehbewegung beenden, indem man dosiert wieder Gas gibt. Geht natürlich nur nach links, ist ja klar. Die Angelegenheit erfordert ein wenig Übung, man macht sowas am besten erst mal auf einem geschotterten Platz, auf dem keine Bäume und ähnliche Hindernisse stehen. Nach kurzer Zeit hat man das so gut im Griff, daß man den Schwenker bei 90 oder 180 Grad beenden kann. Die Fahrbeschaffenheit spielt natürlich eine große Rolle. Bei nasser Fahrbahn und zuviel Fahrt kann's auch schon mal ein 360 Grad Umkehrmanöver werden. Falls einem bei einem solchen Experiment zufällig einer der Herren von der uniformierten Fakultät zuschaut, ist es wohl zweckmäßiger, eine passende Ausrede parat zu haben: "Mußte bremsen, hamse nich den Hund gesehn, der da über die Straße lief, Herr Wachtmeister?" Wer's also üben will, freier Platz (falls die

"Na" fragte Helmut, als ich zurück kam, "ist die Kiste in Ordnung?" "Das Motorrad ja, aber ich nicht mehr. Jetzt ist der Bazillus durchgebrochen. Ich muß sofort auch so'n Ding haben. Was hast Du gesagt, 300 Piepen hast Du bezahlt. So viel hab ich grad noch in meiner Spardose." Sofort startete ich eine Umfrage bei allen Bekannten, die irgend etwas mit Kraftfahrzeugen zu tun hatten. Erstaunlich schnell wurde ich fündig. Ein Mitbewohner unseres Wohnsilos war bei einer Autofirma

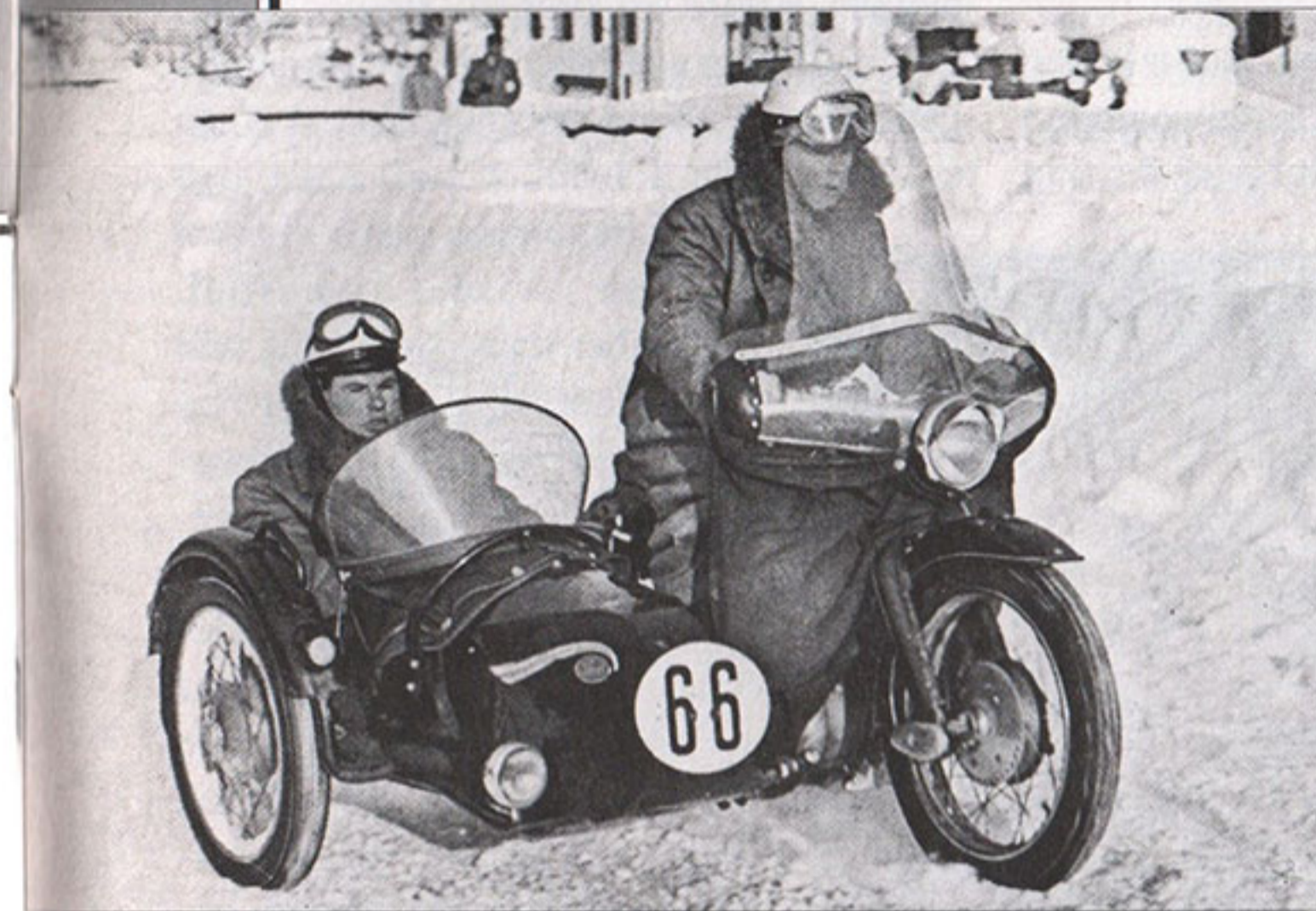
einem LKW meines Arbeitgebers ab (keine Schwarzfahrt, natürlich mit Genehmigung meines Chefs). Sie war so gut wie fahrbereit. Einige Kleinigkeiten mußten instand gesetzt werden, gravierende Mängel jedoch, die eine Generalüberholung notwendig gemacht hätten, waren nicht vorhanden. Außerdem war ich viel zu ungeduldig, schließlich stand der Sommer vor der Tür. Nun brauchte ich noch 'nen Seitenwagen. Ging auch schnell, stand einer in der Zei-



BMW R25/3 mit Steib LS 200. (Foto: BMW)



links: GO SLOW! BMW R25/3 Getriebe. (Foto: BMW)
unten: NSU MAX Gespann mit Steib LS 200 während einer Winterprüfungsfahrt.



tung, S200 von Steib, genau das was ich brauchte. 50 Mark kostete er, heute unvorstellbar! Auf dem Dachgepäckträger meines Kadetts transportierte ich ihn nach Hause. Sogar eine Schramme auf dem Dach des Kadetts nahm ich fast kommentarlos in Kauf. Bei jeder anderen Gelegenheit hätte ich meine Mitmenschen mit meinem Repertoire an Flüchen vertraut gemacht, doch dies war eben eine Ausnahme-situation. Auch der Seitenwagen war in gutem Zustand, Beleuchtung instand setzen, einige Lackschäden ausbes-

sern und schon war er anbaufertig. Die Anbaumaße hatte ich schon etwa im Kopf: Vorspur auf zwei Meter 3 - 5 cm, Vorlauf des Seitenwagens ca. 20 cm, Sturz des Seitenwagenrades brauchte mich nicht zu kümmern, ist von Steib fest eingestellt, wichtig ist nur, daß der Seitenwagenrahmen genau waagrecht ist. Blieb nur noch die Neigung der Maschine zur Seitenwagen-abgewandten Seite. Soll im belasteten Zustand 1 bis 2 Grad betragen. Die cm konnte ich ausmessen, für die Gradzahlen mußte mein Augenmaß genügen. Die R 25 ist ein gutmütiges Gerät und nimmt kleine Abweichungen bei den Anbaumaßnahmen nicht übel. Zweieinhalb Wochen nach meiner Probefahrt mit Helmut's Gespann hatte ich nun auch eins. Die Zulassung ging ruck - zuck über die Bühne, damals ging's noch ruhig zu an den Zulassungsstellen, und beim TÜV gab's bei Fahrzeugen mit dem blau-weißen Emblem nur dann Theater, wenn man einen total verhunzten Apparat vorführte. Bei Gespannen waren sie zwar kri-



tisch, wohl um zu beweisen, daß sie auch davon etwas verstanden (was ich allerdings manchmal arg bezweifeln mußte!), wenn man aber so ganz nebenbei die Anbaumaße runterrappelte und noch ein paar Fachausdrücke einflocht, waren sie meistens so beeindruckt, daß sie sich verschüchert ins Kabuff zurückgezogen, dort dann mit wichtiger Mine sämtliche erreichbaren Papiere stempelten und großzügig das TÜV - Siegel auf das Kennzeichen klebten.

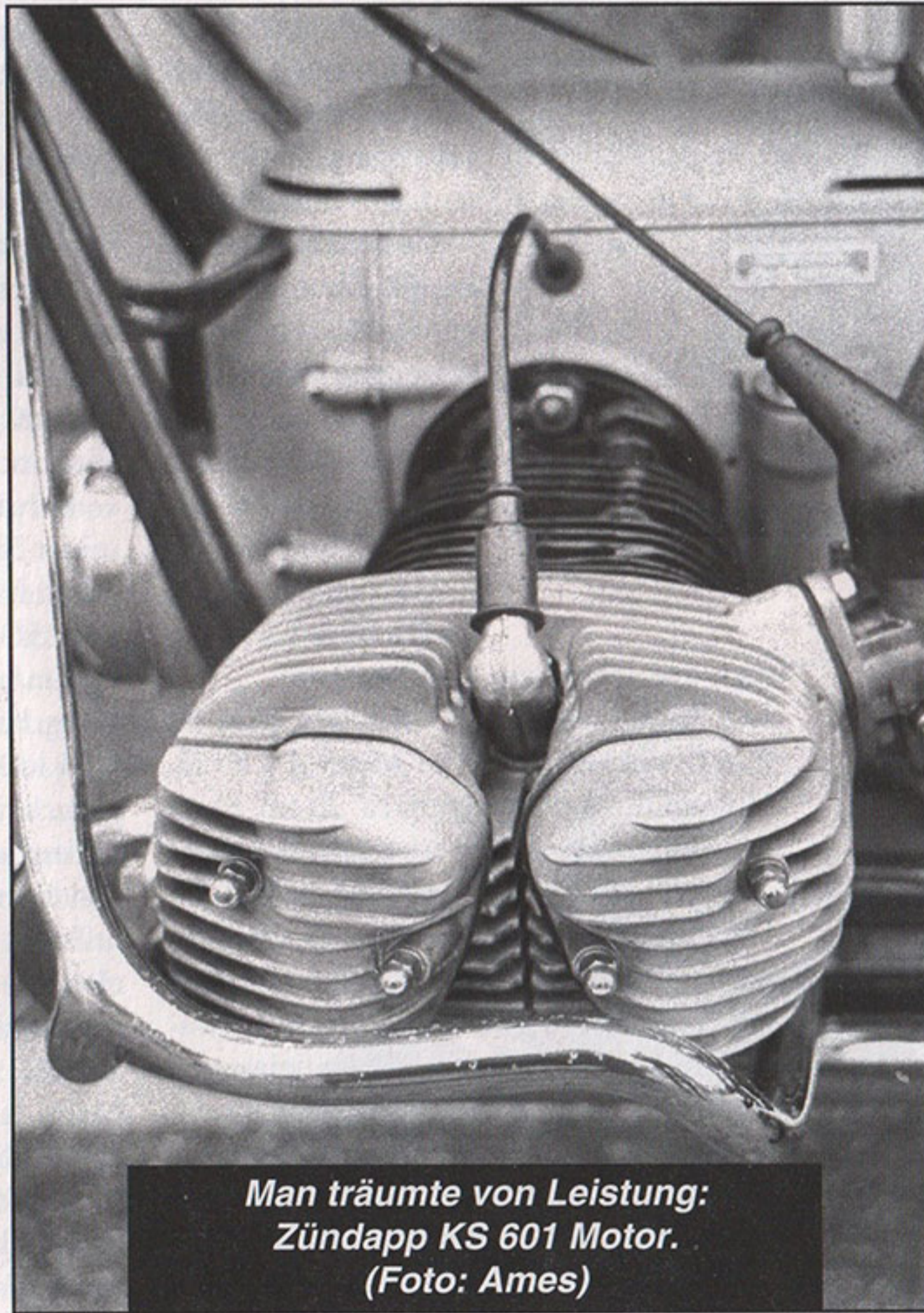
Das erste Wochenende gehörte mir und natürlich auch dem 25/3 Gespann. Fühlte mich wie ein König. Fand natürlich schnell was zu kritisieren. Das Motorrad war ja solo gelaufen und hatte die entsprechende Hinterachsuntersetzung. Mit Seitenwagen verliert ein Motorrad zwischen 20 und 30% seiner Solo Endgeschwindigkeit, bedingt durch höheren Roll- und Luftwiderstand. Die 25/3 brachte es auf eine Spitze von 85-90 Km/h. Die konnte ich aber nur im dritten Gang bei voller Drehzahl erreichen. Sobald ich in den vierten schaltete, fiel sie ganz langsam wieder von der Geschwindigkeit ab. Wenn etwas Rückenwind vorhanden war, konnte ich den vierten allenfalls als Schongang benutzen. Es mußte also eine Seitenwagenuntersetzung her. Sowas war damals leicht zu beschaffen und kostete gebraucht zwischen 30 und 50 Mark. Als ich den Achsantrieb eingebaut hatte, war alles so, wie ich es haben wollte. Wenn der Seitenwagen nicht besetzt war, zog der kleine "Puffing Bill" das Gespann ruhig bis auf 95 Km/h, wenn der Fahrer sich klein machte. Bei besetztem Seitenwagen lag die Höchstgeschwindigkeit bei 80 Km/h. Gegenwind mochte es gar nicht, selbst eine kleine Brise nahm dem Gespann den Schneid.

Für mich war die Höchstgeschwindigkeit nicht wichtig. Weite Reisen standen nicht in meinem Programm. Ich brauchte was zum Spielen. Man sagt ja, daß der Spiel-



trieb bei Männern bis ins hohe Alter vorhanden ist. Leider ist es so, daß die meisten Männer ihn unterdrücken. Sollten sie man lieber nicht tun, werden bloß muffelig und unleidig. Und bei manchen entwickelt sich der Spieltrieb in die falsche Richtung, werden dann Generäle oder Politiker; finde ich auch nicht sehr gut. Wie das mit dem Spieltrieb bei Frauen ist, weiß ich nicht so genau, wer kennt sich schon mit Frauen aus. Ein weibliches Wesen, das lieber mit Motorrädern als mit Puppen spielen wollte (später tat sie das auch mit Männern) hatte ich aber schnell entdeckt; meine 15 jährige Tochter! Die wollte mitspielen. Motorradfahren, das war ja was. Und dann auch noch ein Motorrad, das nicht umfallen konnte. Am Stadtrand gab's ein größeres Stück Heide und Sandfläche, das als Übungsplatz für die Bereitschaftspolizei ausgewiesen war. Ideales Gelände und außerdem keine unberührte Natur, in der wir als Schädlinge tätig waren. Diese Natur war schon einiges gewöhnt. Was meine Tochter Hella am meisten begeisterte, war, wenn ich während der Fahrt den Seitenwagen anhub. Ich hatte einige Routine auf diesem Gebiet erworben, als ich in einer Kraftfahrausbildungsabteilung in Norwegen die 40 Kräder wartete. Für Showveranstaltungen hatten wir eine besondere Attraktion eingeübt. Nämlich das Wechseln des Seitenwagenrades während der Fahrt. Das ging folgendermaßen vor sich. Auf einem größeren Platz, meist mußte ein Sportplatz für solche Veranstaltungen herhalten, wurde ein Gespann mit drei Mann besetzt, und der Fahrer fuhr los. Wenn er

den zweiten Gang geschaltet hatte, bei etwa 20 bis 30 Stundenkilometern Geschwindigkeit, brachte er, durch einen kleinen Schlenker nach rechts, den Seitenwagen in die Höhe und balancierte ihn aus. Der Mann auf dem Sozius erleichterte das Spiel, weil durch das zusätzliche Gewicht der Schwerpunkt der Maschine nach oben verlagert wurde, was wiederum das Anheben sowie das Ausbalancieren begünstigte. Wenn der Seitenwagen oben war, wurden weite Runden auf dem Vorführplatz gedreht, und der Seitenwagenpassagier drehte von Hand die vorher gelöste Flügelmutter des Seitenwagens los und tauschte das Rad gegen das auf dem Kofferdeckel befindliche Reserverad aus. Wir hatten uns noch einen zusätzlichen Scherz ausgedacht. Das Seitenwagenrad wurde ohne Flügelmutter aufgesteckt, und



**Man träumte von Leistung:
Zündapp KS 601 Motor.
(Foto: Ames)**

ich ließ das Rad langsam Bodenberührung nehmen. Bei leichtem Linkseinschlag läuft das Rad dann natürlich sofort ab, und die Zuschauer erwarten aufstöhnend die Bauchlandung. Die kommt selbstverständlich nicht, ich heb die Chose wieder an, der Passagier schnappt schnell das Rad, das er gerade auf den Kofferdeckel gesteckt hatte, setzt es auf die Achse. Mutter fest und

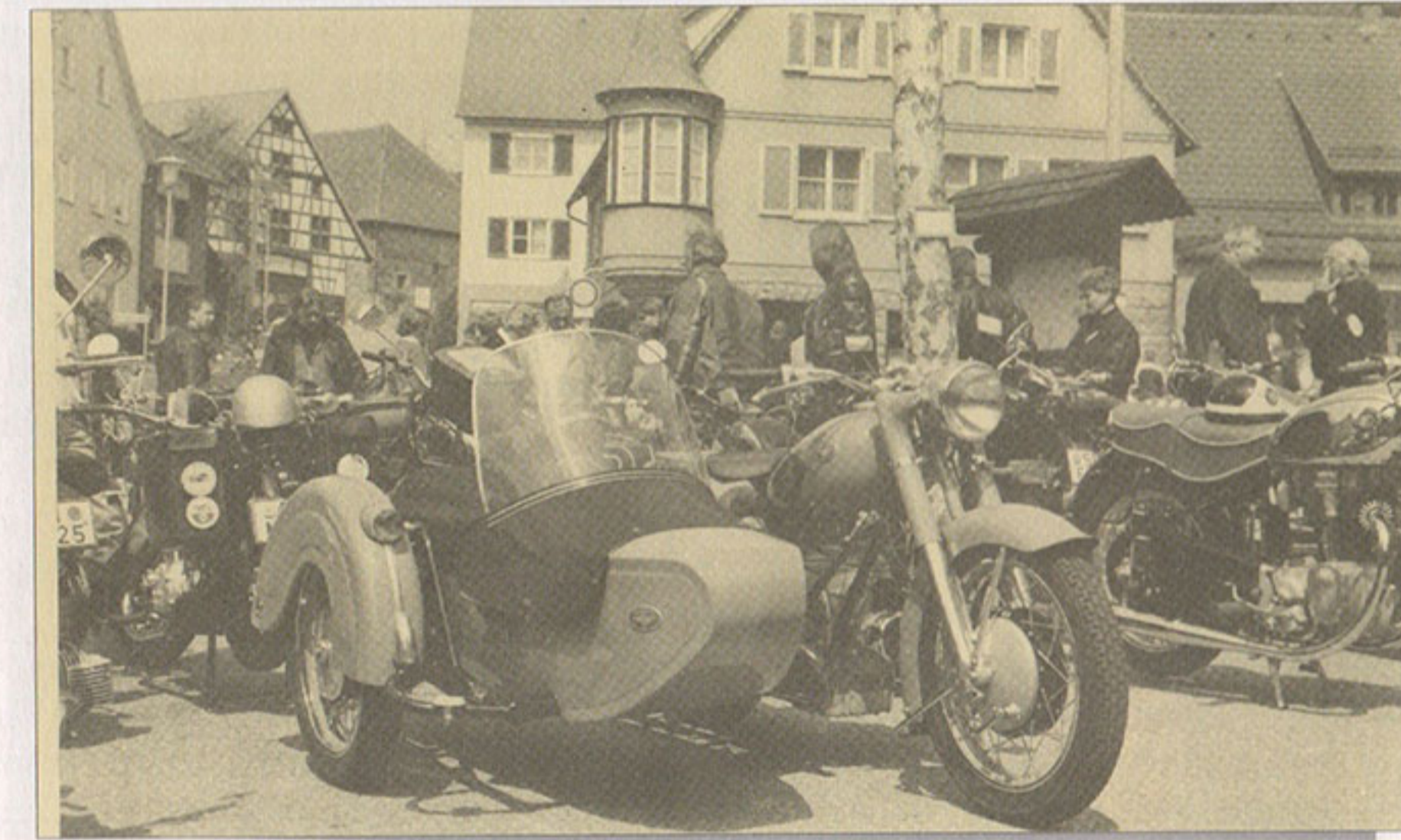
fertig. Das wurde bis zur Perfektion geübt, Blamagen wurden nicht so gern gesehen von unseren Vorgesetzten. Wir nutzten das natürlich weidlich aus. Wenn irgend ein Dienst angesetzt war, den wie nicht schätzten, gaben wir vor, unbedingt noch etwas üben zu müssen, weil die Sache noch gar nicht so recht klappte.

Nun durfte ich meine in Norwegen erworbenen Kenntnisse bei Hella verwenden. Mußte allerdings etwas vorsichtiger in der Ausdrucksweise sein. Andererseits glaube ich, daß sie mir nichts schuldig geblieben wäre, denn die Göre hatte auch schon ein kesses Maulwerk. Wir suchten uns eine einigermaßen glatte Fläche aus, und Hella begann Kreise zu drehen. Immer rechts herum und immer enger, bis der Seitenwagen abhob. Erst machte sie jedesmal einen erschrockenen Schlenker nach links, daß der Seitenwagen mit hörbarem "Bumm" wieder runterfiel. Bald aber hatte sie's raus und fuhr schon den ganzen Kreis mit angehobenem Seitenwagen. Nun wollte sie das auch geradeaus probieren. Da mußte das Boot natürlich höher. Der Kreis wurde immer größer und sie immer frecher. Leider hatte sie dabei übersehen, daß sie einer großen Tanne mit tief ausladenden Zweigen immer näher kam. Meine Zurufe nahm sie offenbar nicht ernst. Hinterher sagte sie, daß sie nicht verstanden hätte, was ich meinte. Jedenfalls machte sie wieder einen Versuch, den Seitenwagen besonders hoch zu bekommen; er kam zu kräftig und sie mußte nach links korrigieren. Da stand nun aber dieser verdammte Baum und ging nicht aus dem Weg. Es gelang ihr just noch, an dem Baum vorbeizukommen, die tiefhängenden Zweige aber wischten in Lenkerhöhe über das Motorrad. Ich sah das Motorrad schon führerlos durch die Gegend tufeln. Nein, die Deern war tapfer. Sie

hielt eisern den Lenker fest, duckte dich soweit als möglich ab und blieb im Sattel. Als sie mit tränenden Augen wieder bei mir ankam, sagte sie mit leicht zittriger Stimme: "Mensch, da wäre ich aber beinahe runtergefliegen." Und dann fuhr sie wieder los. Die Versicherungsbeiträge waren damals noch sehr niedrig, so daß es sich nicht lohnte, ein Motorrad für das Winterhalb-

jahr abzumelden. Die Ab- und Anmeldegebühr sowie der Arbeitsausfall hätten den eingesparten Betrag weit übertroffen. Dazu kam, daß ein Gespann bei Schnee und Eis ein außerordentlich reizvolles Fahrzeug ist. Halbwegs vernünftige Klammotten waren natürlich Voraussetzung. Im Übrigen waren die Straßenmeistereien in jener Zeit noch etwas sparsamer mit dem Salz. Ja, der Schnee! Während sich die vierrädrige Konkurrenz im Tangostil vorwärtsbewegte, besonders im Bereich von Kreuzungen, rollte man mit einem Gespann sauber gesteuert durch den Verkehr. Selbst Ausrutscher, wenn sie dann doch mal passieren, kann man mit dem Gas und winzigen Lenkausschlägen sofort wieder in den Griff kriegen. Auch den Bremsweg kann man verkürzen, indem man das Gespann ein Stückchen quer rutschen läßt. All-

Durch Erich hatte ich Kontakt mit einer kleinen Motorradfahrer-Vereinigung bekommen und wurde Mitglied. Da waren etliche Gespanne dabei, und ich hatte Gelegenheit, Vergleiche zu ziehen. Die kleinen Ritschen waren eindeutig in der Minderheit, die meisten hatten 500 und 600 ccm. Das machte mich ganz mächtig an, wenn diese Kumpels ihre Burbeln anschmissen und mit einem Kavaliertart abdampften. Wir trafen uns immer in einer Dorfkneipe etwa 20 Km vor Bremen. Wenn wir abends zurückfuhr, konnte ich ruhig als erster losfahren, ankommen tat ich als letzter. Schließlich war ich völlig frustriert und sagte mir: Da muß was anderes her, mehr Dampf — das war's wonach mir der Sinn stand. Allzulange durfte es nicht dauern, sonst hätte ich noch zum Psychiater gemußt, um mir die Minderwertigkeitskom-



**Zündapp KS 601 mit Steib TR 500.
(Foto: Andy)**

das braucht natürlich auch wieder etwas Übung. Man nehme also auch dazu den schon bekannten freien Platz (schneebedeckt), und los geht's. Macht Spaß und lernt sich schnell. Warm anziehen! Anfang 67 lernte ich dann Freund Erich kennen. Er fuhr ein NSU - Max Gepann. Bei einigen gemeinschaftlichen Ausflügen in die Umgebung merkte ich, wie müde meine 25/3 war. In Beschleunigung und Endgeschwindigkeit war das Max Gespann dem 25/3 Gespann haushoch überlegen. Das konnte ich ja nun gar nicht haben. Ganz schön kindische Anwandlungen für einen 43-jährigen, was? Warum soll ich drum herumreden, es war eben so. Der Wunsch nach mehr Power wuchs so sehr, daß ich Schwierigkeiten beim Einschlafen hatte. Hatte ich in meinem ganzen Leben noch nicht erlebt.

plexe wegreden zu lassen.

Da war in meinem Hinterkopf immer noch so eine Erinnerung an ein Motorrad namens "Grüner Elefant". In diesem Motorradclub hörte ich auch wieder davon, wurde immer nur als die "KS" bezeichnet. Verdammte, ob das nicht was für mich wäre? In den 50er Jahren hatte ich so manches Mal bewundernd vor solch einem Gerät gestanden. Als junger Familienvater ohne Arbeit konnte ich zu damaliger Zeit von einem solchen Motorrad nur träumen. Aber jetzt — mal sehen! Und dann kam auch noch einer der Club Mitglieder mit einem KS Gespann zum Treffen. Da war alles zu spät. Zündapp hatte die KS 601 speziell als Gespannmaschine entwickelt, und man kann wohl sagen, daß dem Werk damit ein ganz großer Wurf gelungen war. Bei Geländeveranstaltungen

waren KS Gespanne auf erste Plätze abonniert. Ja, mein lieber Paul, ist wohl klar, die muß du haben, sagte ich mir. Beim rumhorchen unter den Club Mitgliedern wurde mir abgeraten. "Da laß man lieber die Finger davon. Das Nockenwellenrad ist aus Novatex, geht dauernd kaputt und die Pleuellager halten auch nicht. Die Kurbelwellenzapfen sind nur oberflächengehärtet, wenn die Passung der Nadeln nicht genau stimmt, haste, ruck - zuck 'nen Lagerschaden", meinte einer. Er hatte solch ein Erlebnis gehabt, war lange her, und er war immer noch beleidigt. Gewaltig Dampf hätten sie, das mochte er nicht abstreiten, auch sonst wäre nichts dran auszusetzen. Na bitte, so'n alberner Lagerschaden, der ja nicht unbedingt auftreten mußte, das konnte mich nun wirklich nicht abschrecken. Also war's beschlossen — 'ne KS mußte her!

Das größte Problem stellte meine ewige Geldkalamität dar. Sonderposten, außer meinem Arbeitslohn, waren immer nur der Lohnsteuerjahresausgleich und das Weihnachtsgeld. Urlaubsgeld gabs damals noch nicht, jedenfalls nicht für Leute, die richtig arbeiten mußten. Notgroschen auf der Sparkasse waren erstens tabu, und zweitens war die Summe sicher nicht ausreichend. Blieb eigentlich nur die Hoffnung auf einen fetten Jahresausgleich. Nach meiner Vorausberechnung mußte der bei etwa 800 Mark liegen. Die Frage war nur, wann kam das Geld?! Ich hatte zwar so früh wie möglich eingereicht, doch die Bearbeitungsmethoden des Finanzamtes sind unberechenbar. Es konnte durchaus Juli oder August werden, bis das Geld überwiesen war.

Im April, kurz vor Ostern, hatte ich drei Verkaufsanzeigen aus "Das Motorrad" herausgepickt. Alles KS 601 mit Seitenwagen. Zwei waren mit Steib S 500 und eine mit dem TR ausgerüstet. Die Orte, an denen die Maschinen zum Verkauf standen, waren Dortmund, Kassel und Frankfurt. Die geforderten Preise lagen zwischen 600 und 900 Mark. Kaum zu glauben was? Aber damals waren die Dinger tatsächlich so billig. Kein Mensch wollte mehr Motorrad fahren, außer so ein paar Unbelehrbaren. Der Wirtschaftswunderbürger fuhr Auto, trug Kravatte und Homburg. Man war ja wieder wer! Da fuhr man doch nicht so'n Armeleutefahrzeug, auf dem man auch noch naß und schmutzig wird, pfui Teufel.

Fortsetzung folgt...

*Autor: Paul Hentze
Zeichnungen: Thomas Reichl*



LITERA-TOUR

“TT-Die Geschichte der Tourist Trophy” ist eine Geschichte, deren Glanz und Elend schon fast an antike Dramen erinnern. Nirgends auf der Welt strahlt der Nimbus eines Sieges weiter und länger, um gleichzeitig als Rennen umstrittener denn je zu sein. Die seit 1907 ausgetragenen Rennen auf der Isle of Man dienen bekanntlich zunächst dazu, die von strengen Tempolimits geknebelten Briten, als geldbringende Motorradsportler auf die Insel zu holen. Daher der Name- “Tourist Trophy”. Seitdem haben jährlich - unterbrochen von Kriegsjahren - Motorradrennen auf den Straßen der Insel stattgefunden und neben sportlichen Höchstleistungen leider auch mehr als 100 Rennfahrer ihr Leben gelassen. Dennoch bleibt die Anziehungskraft des schwersten Straßenrennens der Welt für Motorradfreunde ungebrochen, und tausende von ihnen machen sich alljährlich auf die Pilgerfahrt in die irische See. Wer so wie ich weiß, daß er auch dieses Jahr nicht fahren kann, greift si-

cherlich gerne zum trösten oder ärgern (je nach Temperamentslage) zu einem Buch über das Phänomen TT. Das von Nick Harris verfaßte und bei Heel in Königswinter verlegte Buch versucht der Lesende auf 226 großformatigen Seiten auf die Spur zu kommen. Eingedeutscht wurde das ursprünglich im United Kingdom erschienene Buch von dem deut-

“TT-Die Geschichte der Tourist Trophy”,
Nick Harris, 1. Aufl. 1992,
Heel-Verlag Königswinter,
DM 68,-, ISBN 3-89365-257-4

schen Motorradsportjournalisten Wolf Töns. Schon von der Aufmachung macht das Werk Appetit. Auf dem Titel fährt Mike “the Bike” Hailwood seinem legendären Comeback auf der ebenfalls legendären Ducati 900 SS entgegen. So geschehen anno 1978. Doch schon auf den ersten Innenseiten geht es noch dramatischer zu. Dunlop, Hislop und Duke fahren als erste dem

Betrachter entgegen. Anschließend wird chronologisch, sinnvoll in Kapitel unterteilt, die Geschichte der Rennen erzählt. Sowohl der Text als auch die Bilder überzeugen in jeder Hin-



sicht! Von dem Buch kommt man - hat man es erst einmal aufgeschlagen - praktisch nicht wieder los. Die Bilder vermitteln soviel Rasananz, daß ich meinte, die heulenden Vierzylinder Hondas und die bollernden british Singles von Velocette und Norton hören zu können. Der

Text fesselt genauso sehr, wird man doch Zeuge, wie sich technische Entwicklung, Streckenführung und die gefahrenen Zeiten immer mehr “anschoben”. Doch der Sportsgeist blieb bis heute - auch ohne Status eines WM-Laufes - der gleiche. Zu loben ist neben dem ausgezeichneten Hauptteil des Buches - der TT-Geschichte - daß Harris auch auf wichtige Nebenaspekte der Insel eingeht, die ihr ein besonderes Fluidum verleihen. Anreise, Quartierfragen, Führprobleme, TT-Leben, Abseits der TT, das Classic Race zur TT und der Manx Grand Prix im September. Das alles wird liebevoll und gründlich präsentiert. Der geforderte Preis von 68,- DM ist für solch ein Buch nicht zu hoch. Verarbeitung, Recherche, Fotografie und Liebe zum Detail genügen höchsten Ansprüchen. Fazit: eines der besten Motorradbücher überhaupt. Wer sich für schnelles motorradln begeistern kann, sollte nicht zögern, es zu kaufen. *Andy*

MOTORRAD Touren in den Alpen



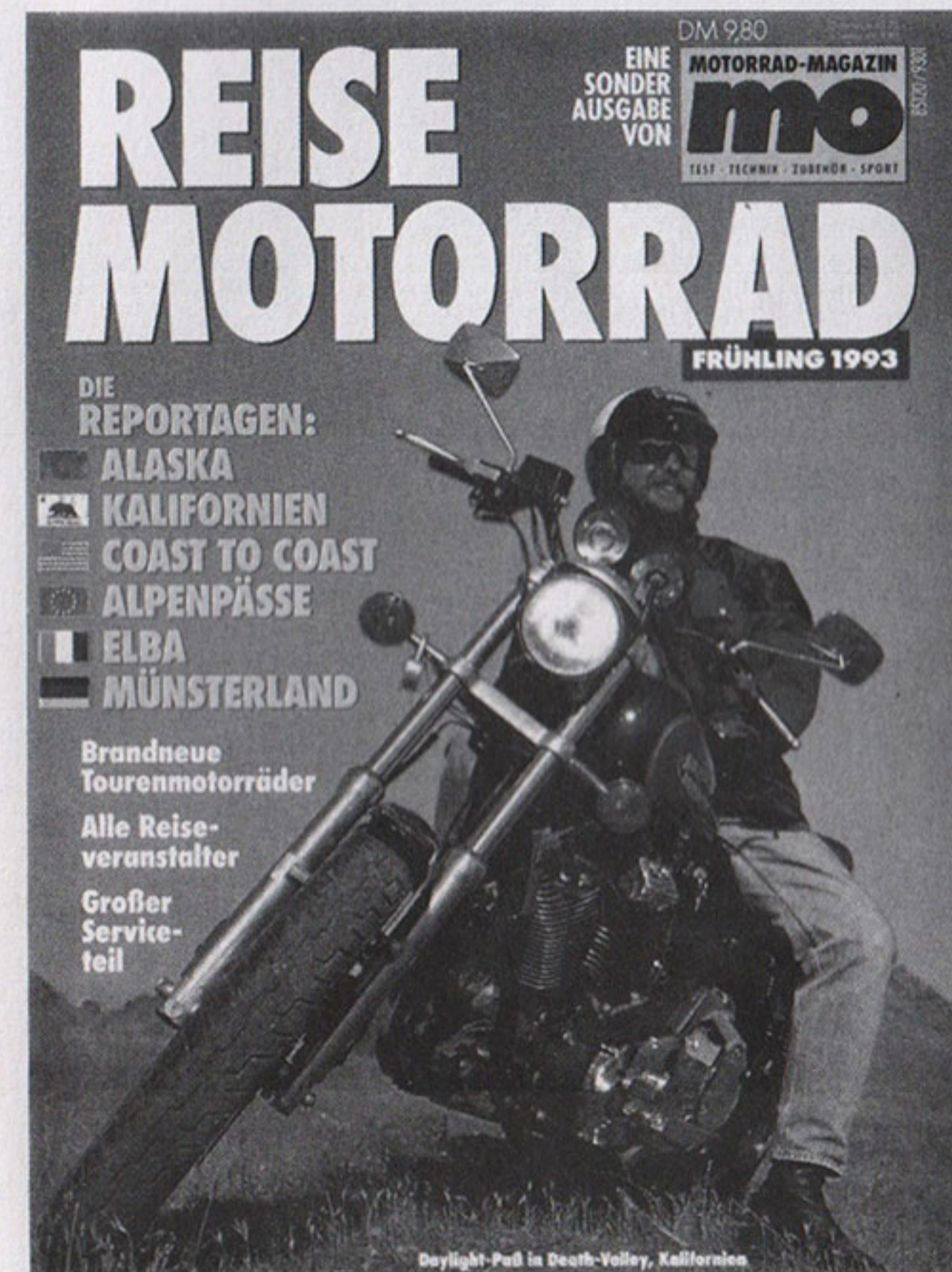
“Motorradtouren in den Alpen”,
1. Aufl. 1992,
Harald Denzel Verlag,
A-Innsbruck, DM 38,-,
ISBN 3-85047-738-X

“Motorradtouren in den Alpen” sind für fast jeden begeisterten Motorradfahrer Grund, eine oder mehrerer Urlaubsreisen in die Alpenländer zu machen. Doch wo fährt man hin? Bleibt man im deutschen Teil der Alpen? Reist man nach Österreich, in die Schweiz oder in ein romantisches Land? Welche Pässe sind anspruchsvoll? Welche einfach? Wieviel Kilometer am Tag sind zu empfehlen? Routiniers wissen Bescheid und greifen seit Jahrzehnten zum “Denzel”. Will heißen, daß der Harald Denzel Verlag, Innsbruck, schon geraume Zeit seinen “Grossen Alpenstraßenführer” herausgibt, der von Ausgabe zu Ausgabe - mittlerweile die

18te - überarbeitet wird. In diesem wurden stets Alpenstraßen unter sportlichen und touristischen Aspekten vorgestellt. Dieses Buch bot und bietet bei der Planung einer Reise und der Orientierung vor Ort wertvolle Hinweise. Doch seit letztem Sommer wurde von Denzel eine reizvolle Ergänzung speziell für Motorradfahrer herausgegeben. Das kleinformatige Motorradtourenbuch paßt ausgezeichnet in den Tankrucksack. In dem mit einem abwaschbaren Schutzumschlag versehenen Werk sind auf fast 350 Seiten mehr als 100 Tourenvorschläge für Motorradrundtouren in den verschiedenen Alpenländern aufgeführt. Zu jeder Tour wurde eine Skizze

angefertigt. Dazu kommen noch Abstecher zu interessanten Punkten, bzw. über reizvolle Straßen. Die Routen sind zwischen 46 und 265 km lang. Also fast in jedem Falle an einem Tag zu bewältigen. Als Appetitanreger sind ca. 30 Farb- und SW-Fotos von Motorradtouren aus den Alpen zwischen die Tourenvorschläge gepackt. Wer also plant, mit seinem Zwei- oder Dreirad die Alpenregion unsicher zu machen, ist mit Sicherheit gut beraten, die 38,- DM zu opfern und sich zumindest den “Motorrad-Denzel” ins Gepäck zu stecken. Lohnt sich, da man an den schönsten nicht mehr nichtsahnend vorbeirauscht. *Andy*

TRÄUME WAHR MACHEN

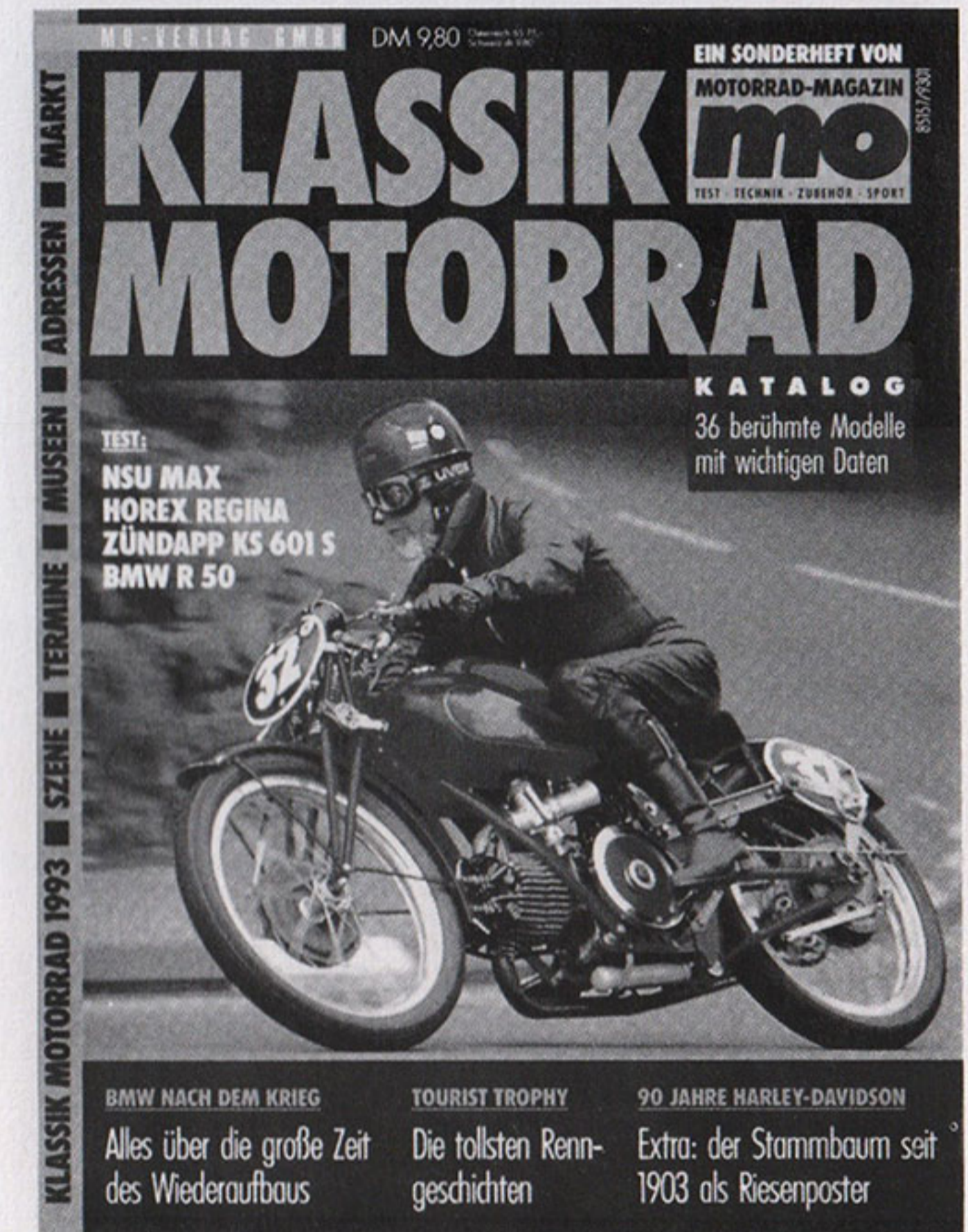


DM 9,80
EINE SONDER AUSGABE VON
MOTORRAD-MAGAZIN
TEST TECHNIK ZUBEHÖR SPORT
ISSN 0938-8800
REISE MOTORRAD
FRÜHLING 1993

DIE REPORTAGEN:
ALASKA
KALIFORNIEN
COAST TO COAST
ALPENPÄSSE
ELBA
MÜNSTERLAND

Brandneue Tourenmotorräder
Alle Reiseveranstalter
Großer Serviceteil

Daylight-Park in Death-Valley, Kalifornien



DM 9,80
EIN SONDERHEFT VON
MOTORRAD-MAGAZIN
TEST TECHNIK ZUBEHÖR SPORT
ISSN 0938-8800
KLASSIK MOTORRAD

KATALOG
36 berühmte Modelle mit wichtigen Daten
TEST:
NSU MAX
Horex Regina
Zündapp KS 601 S
BMW R 50

BMW NACH DEM KRIEG
Alles über die große Zeit des Wiederaufbaus
TOURIST TROPHY
Die tollsten Renn-geschichten
90 JAHRE HARLEY-DAVIDSON
Extra: der Stammbaum seit 1903 als Riesenposter

REISE MOTORRAD 1993:

Erstklassige Qualität von Bild und Text sind inzwischen zum Markenzeichen des zweimal jährlich erscheinenden Magazins geworden. Spannende Reportagen, kritisch und faszinierend zugleich, laden ein zum Mitfahren und wecken die Lust aufs große Abenteuer. Alaska, Kalifornien, eine Tour von Coast to Coast der USA, Alpenpässe, Elba und Münsterland sind Schwerpunkte in der Frühlingausgabe. Im Serviceteil finden Sie alle brandneuen Tourenmotorräder der Saison 1993, sämtliche Adressen wichtiger Veranstalter organisierter Motorradreisen und tausend Tipps zum Thema Motorradreisen. Ein Muß für alle Motorradfahrer, die an chronischem Fernweh leiden!

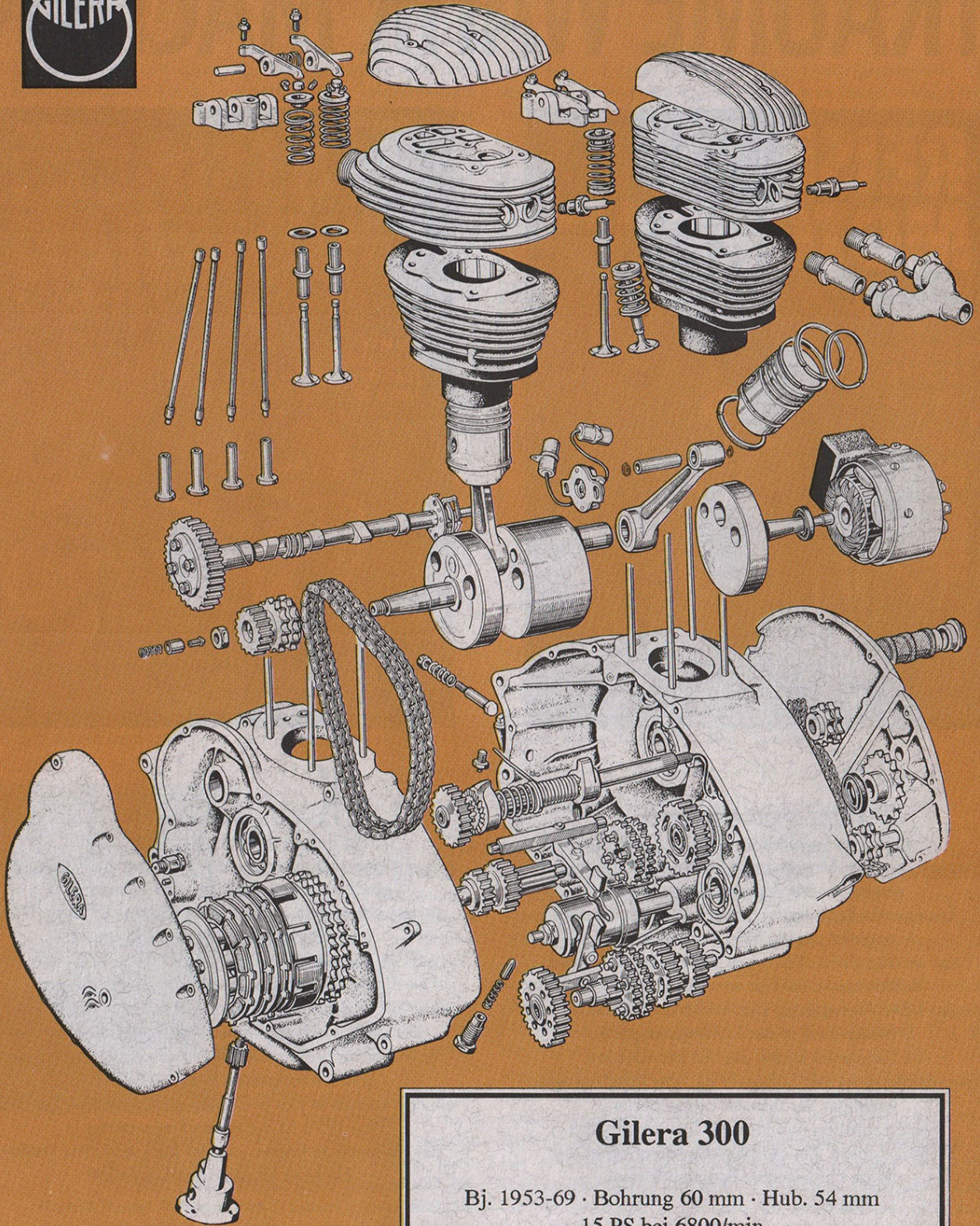
KLASSIK MOTORRAD 1993:

Ein halbes Jahrhundert Motorradbau präsentieren sich in einem sehr lebendig und verständlich geschriebenen Magazin. Der Mensch und seine Leidenschaft zu den Motorrädern der 50er, 60er und 70er Jahre steht im Vordergrund. Und alle Technikfreaks, Sammler, Wiedereinsteiger und Tüftler werden in dem Sonderheft fündig bei ihrer Suche nach dem richtigen Spielzeug. Im Serviceteil gibt's alle wichtigen Termine, viele Insider-Adressen sowie einen großen Klassik-Motorrad-Katalogteil, der jährlich fortgesetzt wird. Der weltweit einzige komplette Harley-Davidson-Stammbaum von 1903 bis 1993 ist auf einem Riesenposter in der Heftmitte zu finden, auf der Rückseite Elvis Presley. Ein Muß für Motorrad-Genießer!

Ab sofort im guten Zeitschriftenhandel oder direkt beim Verlag zu bestellen. Jedes der Magazine kostet DM 9,80. Bitte legen Sie Ihrer Bestellung 12,- Mark (inkl. 2,20 Mark für Porto und Verpackung) in bar, Scheck oder Briefmarken bei und ab geht die Post.

MO-Verlag GmbH

Leser-Service, Straußstaffel 3, D-7000 Stuttgart 1



Gilera 300

Bj. 1953-69 · Bohrung 60 mm · Hub. 54 mm
15 PS bei 6800/min