

4. Jahrgang
T10856E

GUMMIKU**H**&

5,90 DM
öS 50 · sfr 5,90

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

PAST

perfe

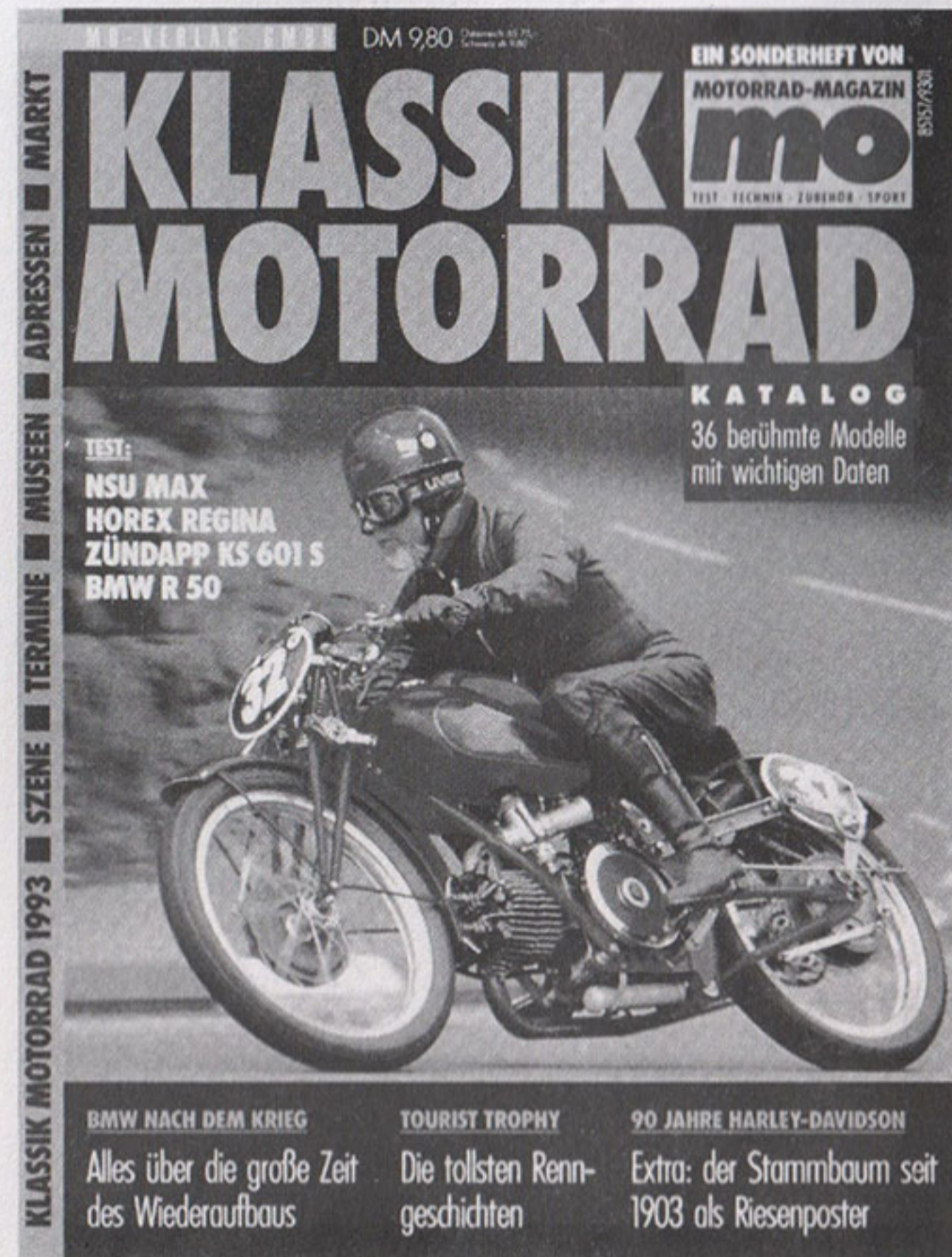
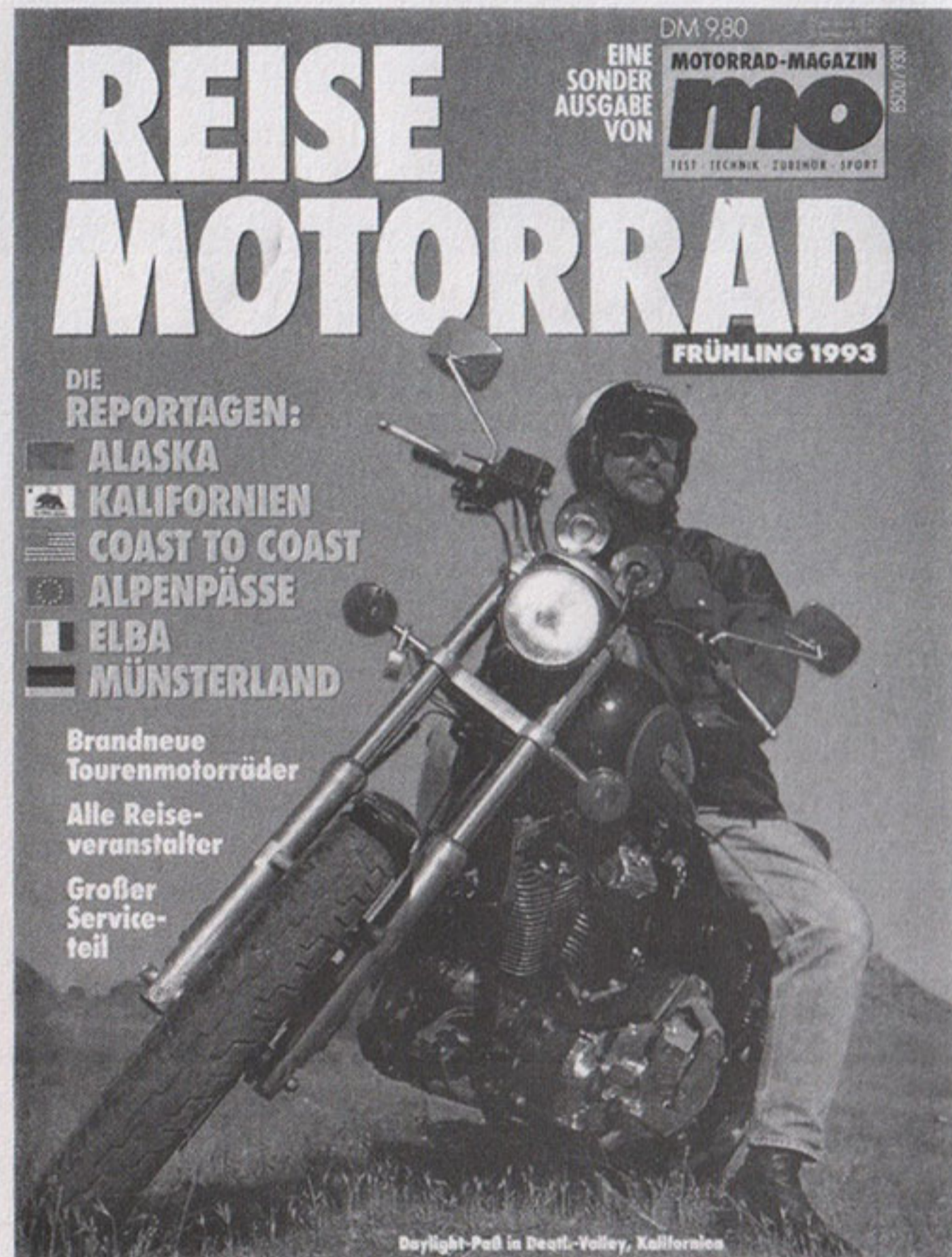
2 • 1993

15. Februar 1993 bis

14. März 1993



TRÄUME WAHR MACHEN



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

UNTERWEGS

Zum Wintertreffen auf der Augustusburg wagten sich zwei Redaktionsmitglieder mit einem DUO 33

TECHNIK

Die Geschichte der Suzuki GT 750 4

Aus Stromis Labor: Machen Katalysatoren für Motorräder Sinn? 36

GESCHICHTE

Einen neuen Trend leitete die englische Marke Triumph 1936 mit ihren Twins ein 41

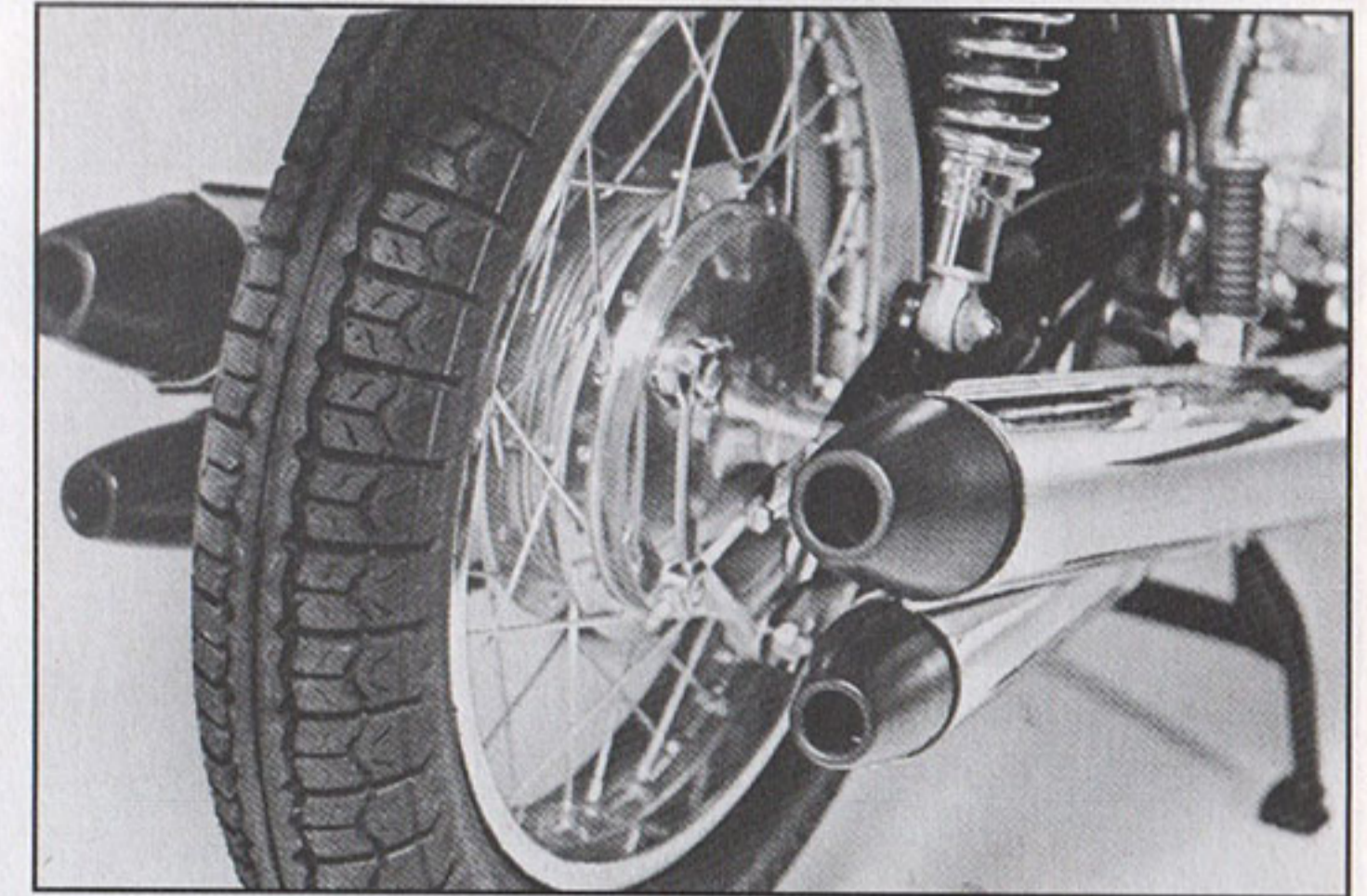
Warum waren Adler-Motorräder genauso und nicht anders? 46

RUBRIKEN

| | |
|--|----|
| Titelfoto Gesehen auf der Augustusburg: Toller Eigenbauvogel auf Ariel Square Four Basis mit Hinter- radschwinge und MZ ETS Gabel. Foto: Kremer | 1 |
| Korrespondenz | 13 |
| Termine & Treffen | 19 |
| Impressum | 20 |
| Kleinanzeigen Such & Find | 21 |
| Literatur 2 Buchbesprechungen | 18 |
| Motorgalerie Enfield Bullet 500 | 56 |

GUMMIKUH & PAST PERFECT AUSGABE 45

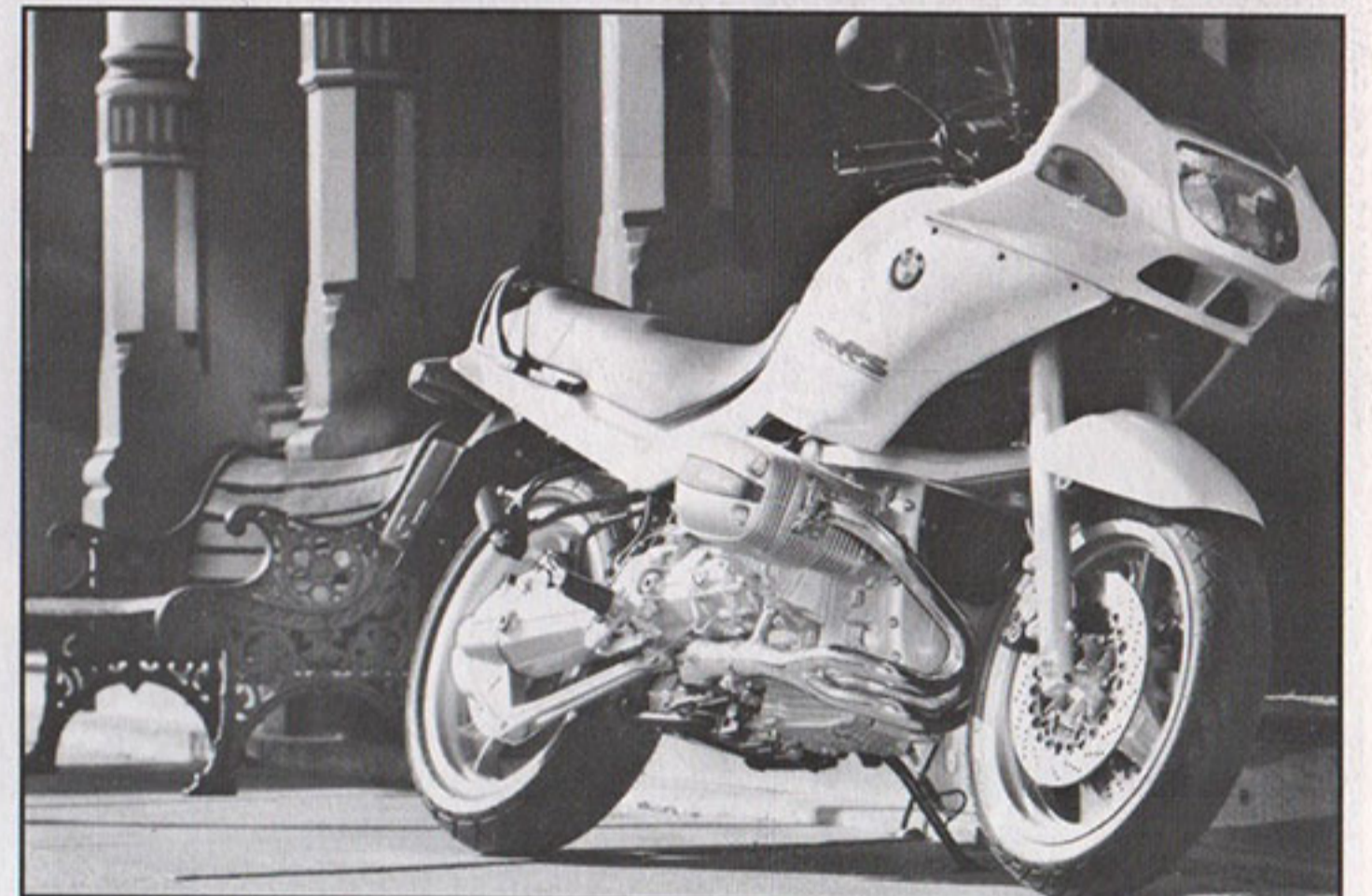
Zu Beginn der 70er Jahre waren zweitaktende Dreizylinder ein neuer Trend im japanischen Motorradbau. Eines davon hieß intern nur "Wasserbüffel". Die Modellgeschichte präsentiert Andy ab Seite 4



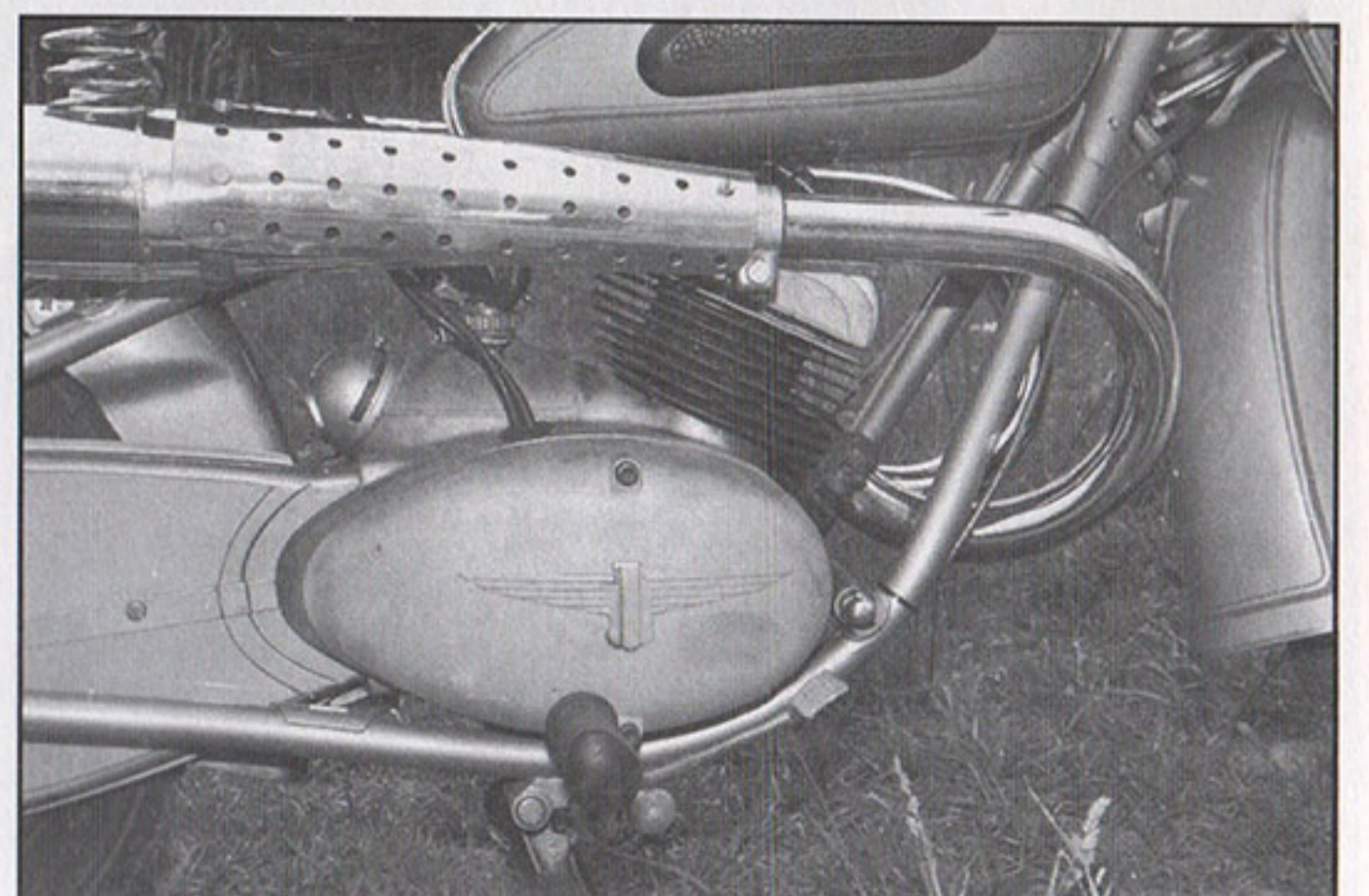
Ossi Uwe & Wessi Udo wagte sich mit einem DUO auf eine 1000 km Langstrecke von West- nach Ostdeutschland und zurück. Ihr packender Bericht beginnt auf Seite 33



Moderne Motorräder versprechen mehr Umweltfreundlichkeit durch Katalysatoren. Stromi fragt nach. Ab Seite 36



Dr. Paul Simsa erlebte hautnah Höhen und Tiefen des Motorradbaus bei Adler. Unser Fahrbericht in der Ausgabe 39 weckte seine Erinnerungen. Ab Seite 46.





SUZUKI

GT 750

Legendäre Motorräder haben oft legendäre Namen, nicht nur Namen, die im Prospekt stehen, sondern Namen, die Ihnen vom Motorradvolk verliehen werden. Wer kennt nicht das Mammut, den Grünen Elefanten, eine Güllepumpe oder eine GummikuH?

Die Maschine, von der hier die Rede sein soll, wurde von den japanischen und den deutschen Motorradfahrern "Wasserbüffel" getauft. Die Manager von Suzuki, bei denen das Motorrad ganz banal GT 750 hieß, hörten diesen Beinamen gar nicht so gern. Wirkte er doch in ihren Ohren geradezu unsportlich. Stattdessen hieß der Ap-

parat für den Verkauf in den USA "Le Mans". Dennoch blieb der Name "Wasserbüffel" in Deutschland jedem Windgesicht geläufig und trug mit zur Legendenbildung um Suzukis größten Zweitakter bei. Er paßte eben: Die Maschine war groß, ausdauernd, zuverlässig und - damals die Ausnahme - wassergekühlt. Die Briten taufte die GT 750 intern "Kettle" = Wasserbüffel.

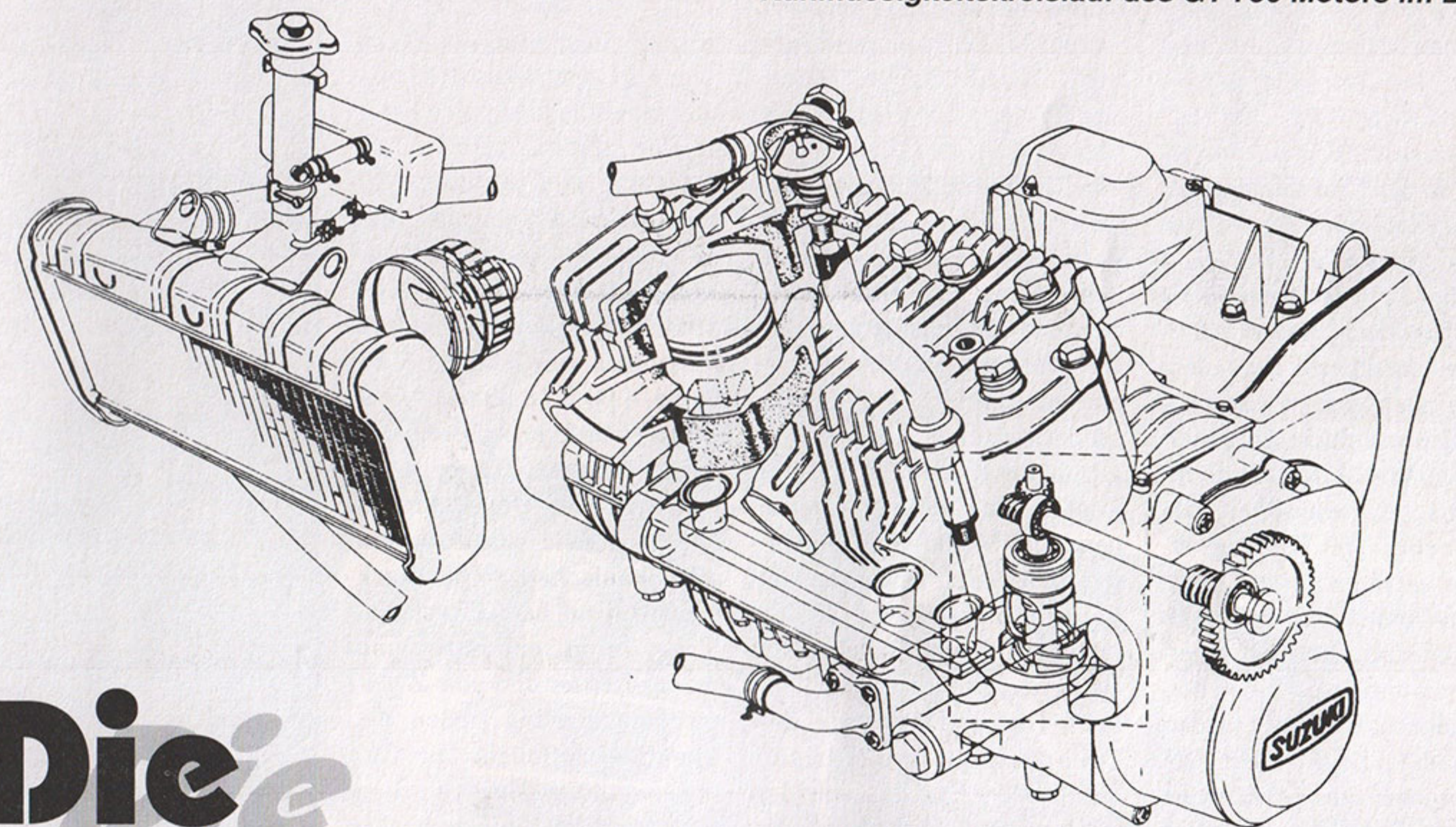
Das Motorrad wurde das erste Mal 1970 auf der Tokioer Motorradausstellung offiziell der Öffentlichkeit präsentiert und war das erste "Superbike" der in Hamamatsu angesiedelten Motorradfirma. Bei Suzuki wurden seinerzeit nur schlitz-



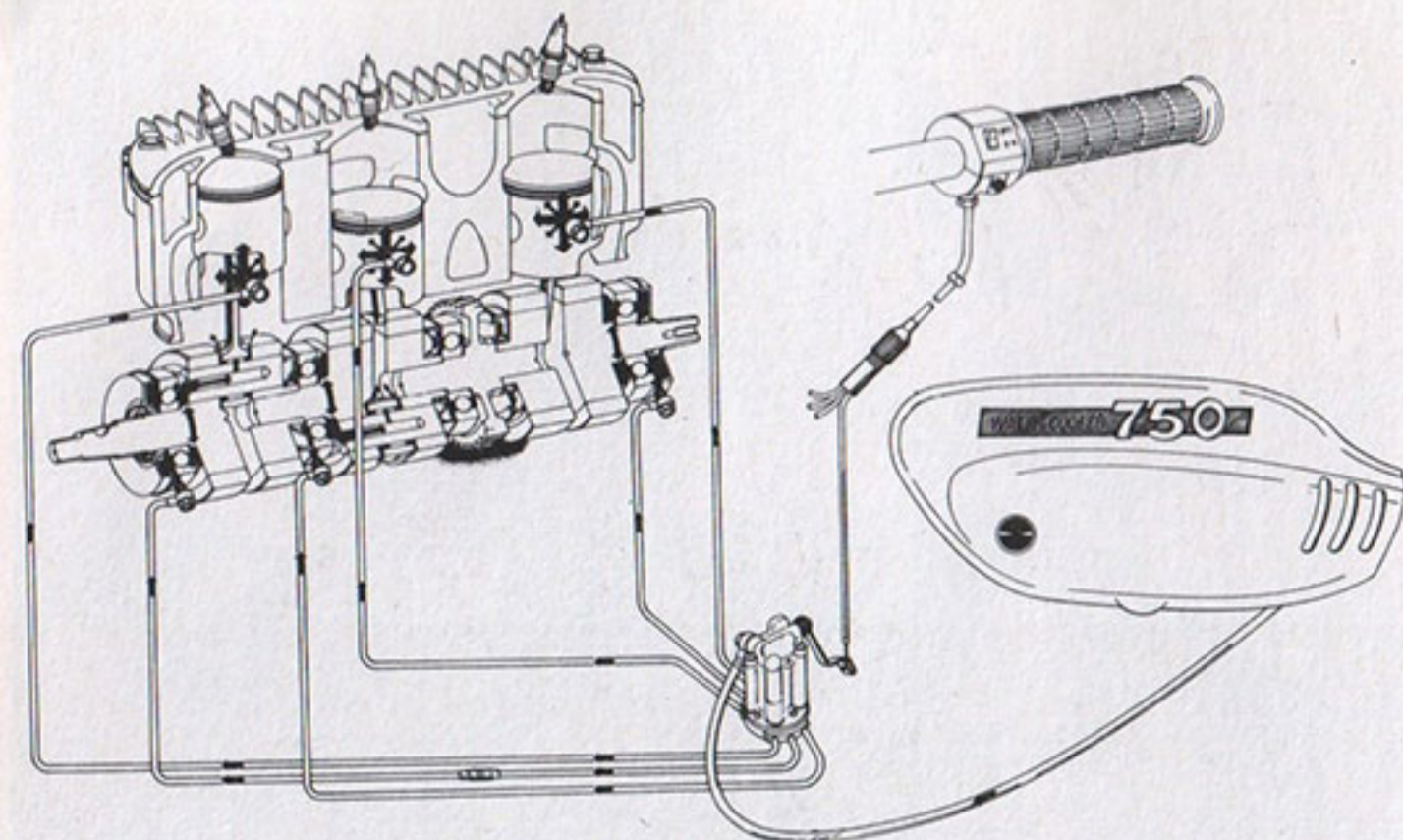
gesteuerte Zweitakter gebaut. Daher war es wenig verwunderlich, daß auch diese dreizylindrige Novität den Prinzipien des Dr. Schnürle gehorchte. Dessen Umkehrspülung beherrschte und beherrscht den Zweitakterbau, nur Eigenbrötler wie George Silk arbeiteten mit anderen Spülungen. Eine 750er im Programm zu

haben, bedeutete zu Beginn der 70er Jahre, als an 1000er kaum ein Mensch dachte, nicht nur Verkaufserfolg sondern auch Prestige. Alle renommierten Hersteller - BMW, BSA, Ducati, Honda, Kawasaki, Laverda, Moto Guzzi, Triumph und Yamaha warteten um die Jahrzehntwende mit 750er Konstruktionen auf. Norton war mit

Kühlflüssigkeitskreislauf des GT 750 Motors im Bild



Die Wasserbüffelstory



der 750er Atlas ein Vorreiter gewesen, während Royal Enfield, Harley und AMC weltweit nur Außenseiterstatus hatten.

In Hamamatsu wagte man sich nach dem Erfolg mit den 500er Zweitaktzweigen 1969 ebenfalls an die Konzeption einer 750er. Um die bewährten Brennraumformen, Kolben und Kanalführungen beizubehalten, mußte der Motor zwangsläufig ein Dreizylinder werden. Diese Bauweise hatte in Verbindung mit dem Zweitaktprinzip enorme Vorteile: So ein Motor bietet den besten Kompromiß zwischen Bauaufwand und Laufkultur. Der alte DKW-Werbeprospekt "3 = 6", der suggerieren sollte, daß ein Dreizylinder in der Laufkultur einem Sechszylinderviertakter ebenbürtig sei, war nicht so weit hergeholt. Um der ganzen Kultiviertheit noch eins draufzusetzen, spendierte man dem Motor noch eine Wasserkühlung. Diese schluckte mechanische Geräusche und sorgte für thermische Gesundheit des Triebwerks. Die Kühlung arbeitete mit einer Pumpe, nicht, wie beispielsweise bei Scott und Zündapp, nach dem Thermosyphonprinzip. Ein Thermostat schaltete nach Bedarf den Kühler zu. Für den Fall, daß es auch diesem zu warm werden sollte, war noch ein elektrischer Ventilator hinter dem Kühler plaziert, der später nur noch als Extra verbaut wurde, da er kaum in Tätigkeit kam. Auch einen Ausgleichs-

behälter hatten die Konstrukteure spendiert. Aber nicht nur beim Kühlsystem hatten die Suzuki-Ingenieure in die Vollen gegriffen, auch bei anderen Details des schlitzzesteuerten Triples war man eifrig bemüht, Kunden und Werbetextern etwas zu bieten: so besaß die Maschine eine Getrenntschmierung, die als CCI (Crankshaft Cylinder Injection) Schmierung bezeichnet wurde. Der Witz an dieser Schmierung war die Tatsache, daß das Öl nicht nur in den Ansaugtrakt sondern in die Überstömkanäle und die Kurbelwellenhauptlager gespritzt wurde. Als Ergänzung kam das SRIS (Suzuki Recycle Injection System) dazu. Hier wurde überschüssiges Öl, das sich unten im Kurbelhaus angesammelt hatte, über Leitungen den Zylinderwänden zur erneuten Schmierung zugeführt. Beide Technik-Gimmicks reduzierten Ölverbrauch und Auspuffqualm! Apropos Qualm: Dieser entwich einer Auspuffanlage mit drei Krümmern und vier Töpfen. Die Krümmer waren in den ersten Modelljahren mit Interferenzrohren untereinander verbunden. Dieses ECTS (Exhaust Coupler Tube System) sorgte für einen angenehmen Ton und steigerte das Drehmoment in niedrigen Drehzahlen. Und das hatte der Wasserbüffel wirklich reichlich.: 7,65 mkp bei 5250/min sprechen da eine deutliche Sprache. Alle, die einmal mit so einer Maschine unterwegs waren, waren beeindruckt vom

kräftigen, aber sanften Leistungseinsatz des Dreizylinders. Doch dazu später.

Das über einen Zahnradprimärtrieb nachgeschaltete Fünfganggetriebe hätte gar nicht einmal so viele Stufen nötig gehabt. Doch ein Vierganggetriebe galt damals (und heute?) als antiquiert. Zum Hinterrad lief die übliche, ungeschützte Rollenkette. Dort hatte man gespart.

Aufwand hatte die elektrische Ausrüstung erfordert: Die 280 Watt starke Drehstromlichtmaschine saß auf dem rechten Kurbelwellenende. Die drei Kontakte der Zündanlage fanden sich rund um den Nocken der Zündanlage ein, der mit einer eigenen Lagerung am linken Kurbelwellenende links vom Anlassertrieb hockte. Die Zündanlage arbeitete konventionell mit jeweils drei Unterbrechern, Kondensatoren und Spulen. Modern war damals der elektrische Anlasser. Ergänzt wurde dieser durch einen Kickstarter!

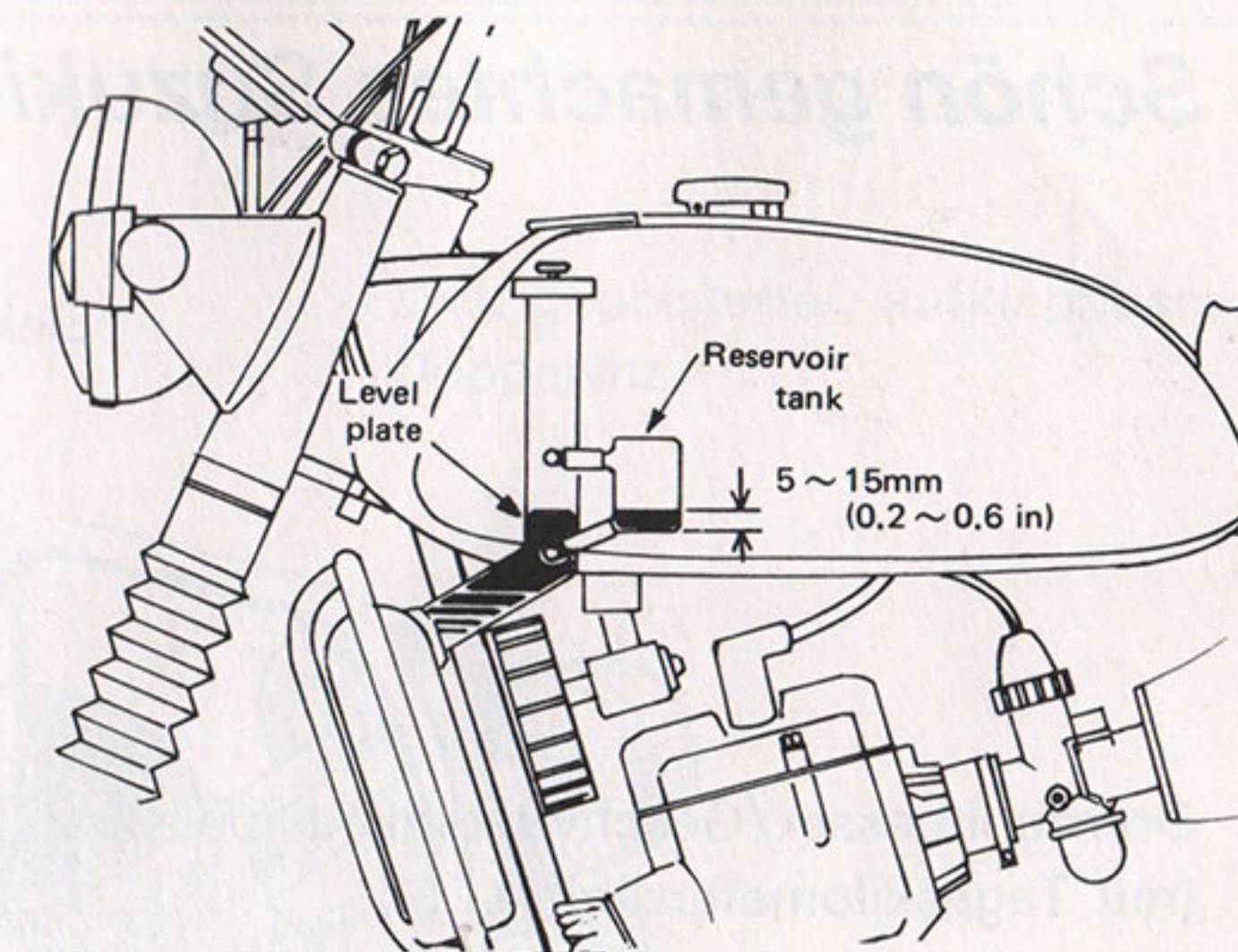
Wenig Aufregendes gab es vom Fahrgestell zu berichten. Hier bemühte man einen Doppelrohrrahmen. Hinten mit Schwinge und Federbeinen, vorn mit einer Telegabel. Bei den Rad- und Bereifungsgrößen griff man auf damalige Standardgrößen für große Maschinen zurück: 3.25 S 19 vorne, 4.00 S 18 hinten. Nicht gespart wurde an den Bremsen: hinten Simplexvollnabe, vorn eine mächtige Doppelduplex. Die Anbauteile hatte man, dem amerikanischen Geschmack entsprechend, barock gestaltet. Viel Chrom, ein hoher und breiter Lenker und eine Zweifarbenlackierung ließen die Maschine auffallen. Die Detailsausstattung war fast schon verschwenderisch: Drehzahlmesser, Tacho mit Tageskilometerzähler und Wasserthermometer im Cockpit, digitale Ganganzeige (ab zweitem Baujahr!), zwei Rückspiegel,

Doppelrücklicht. Ulkigerweise kein asymmetrisches Scheinwerferlicht. Von H-4 ganz zu schweigen...

Bei Suzuki baute man, wie seinerzeit in Japan üblich, kein Motorrad für einen bestimmten Einsatzzweck, sondern eine eierlegende Wollmilchsau. Das heißt, die Maschine sollte Tourenfahrer genauso wie Wochenendsprinter und Sportler ansprechen. Doch Sportler wurden mit einer GT 750 aus dem Laden (die Auslieferung begann 1973) nicht so recht glücklich: Der hohe konstruktive Aufwand und die üppige Ausstattung fanden ihren Niederschlag in einem fahrfertigen Gewicht von 250 kg. Auch stellten sich schnell Detailmängel in Ausstattung und Konstruktion heraus, die flottes

Kurvenfahren, besonders bei Nässe und welligem Belag, fast unmöglich machten. Die Geometrie des Doppelrohrrahmens mit einem Radstand von 1470 mm und einem Nachlauf von 95 mm (63 Grad Lenkkopfwinkel) sorgte für einen guten Geradeauslauf. Der Rahmen war zwar steif, aber Schwerepunkte und Zulieferteile waren "echt daneben". In den Kurven gab sich der schwere Apparat eher unwillig. Durch den Zweitaktmotor hatte man zwar verhindert, eine schwere Ventilsteuerung in die Nähe des Steuerkopfes zu bauen, dennoch bot der Wasserkühler mit dem ganzen Nebenkram und einigen Litern Kühlflüssigkeit einen netten Ausgleich. Die Federelemente mit schlapper Dämpfung und harter Federung waren zwar keine Kata-

strophe, kamen aber über das Mittelmaß nicht hinaus. Die Lagerstellen des Fahrwerks waren scheinbar von Rotstiftschwingern konstruiert worden. Im Lenkkopf fanden sich Lagerschalen mit losen Kugeln - System Klappfahrrad -. Als Schwingenlagerung fungierten Kunststoffbuchsen oder Graugußbuchsen (meine Infos waren da widersprüchlich). Auch nicht gerade der Weisheit letzter Schluß... Ganz finster sah es bei den zeitgenössischen japanischen Reifen aus. Vorsichtige Naturen wechselten die Gummiwürste schon beim Kauf der Maschine. Die Bremsanlage wirkte mit ihren großen Trommeln zwar recht imposant, verzögerte aber nicht so vehement wie man es hätte erwarten können. Die Ursache waren die in den

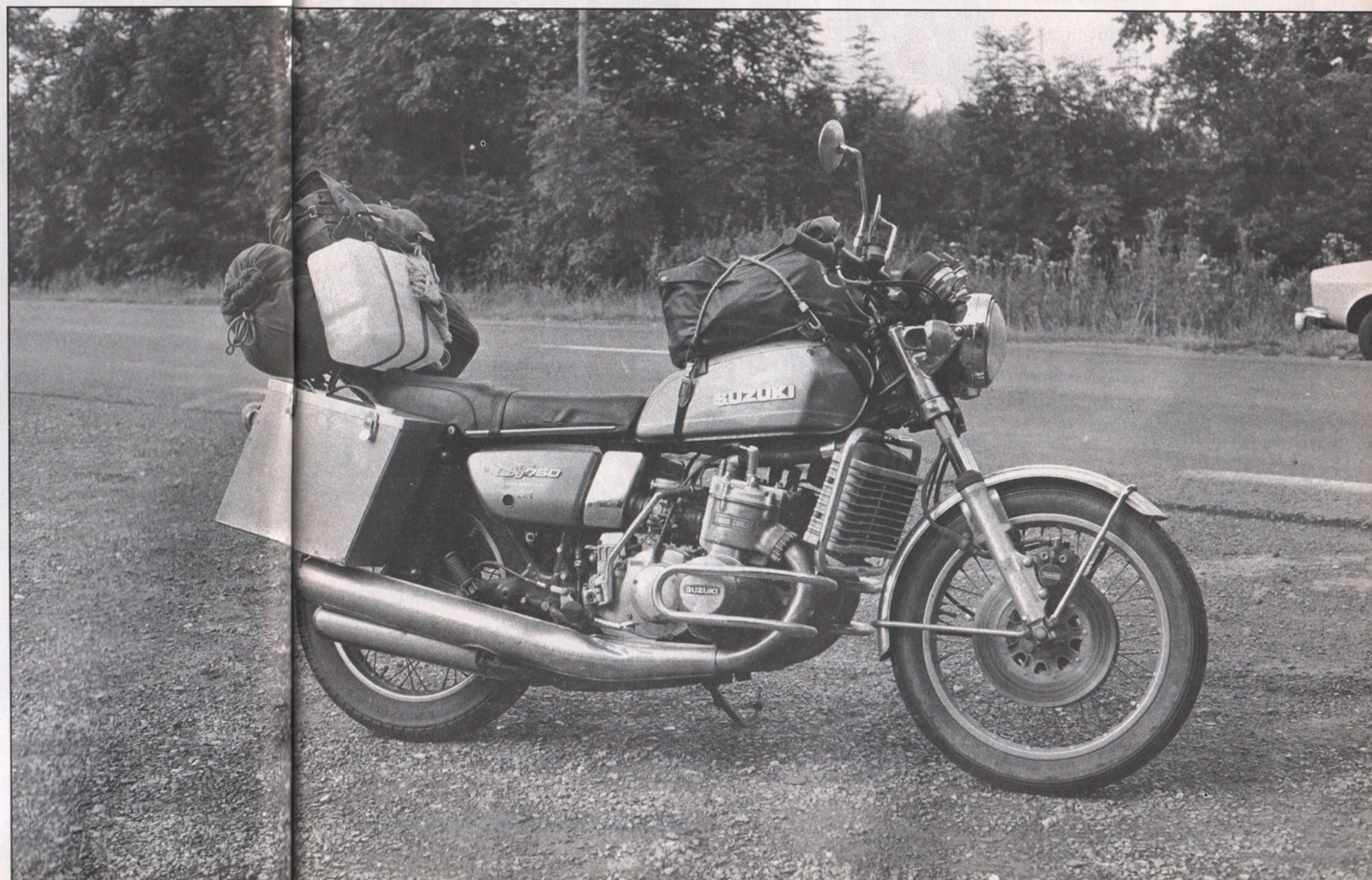


Trommeln verbauten Bremsringe aus nichtrostendem Stahl. Und dieser hat keine so guten Reibwerte wie stocksimpler Grauguß.

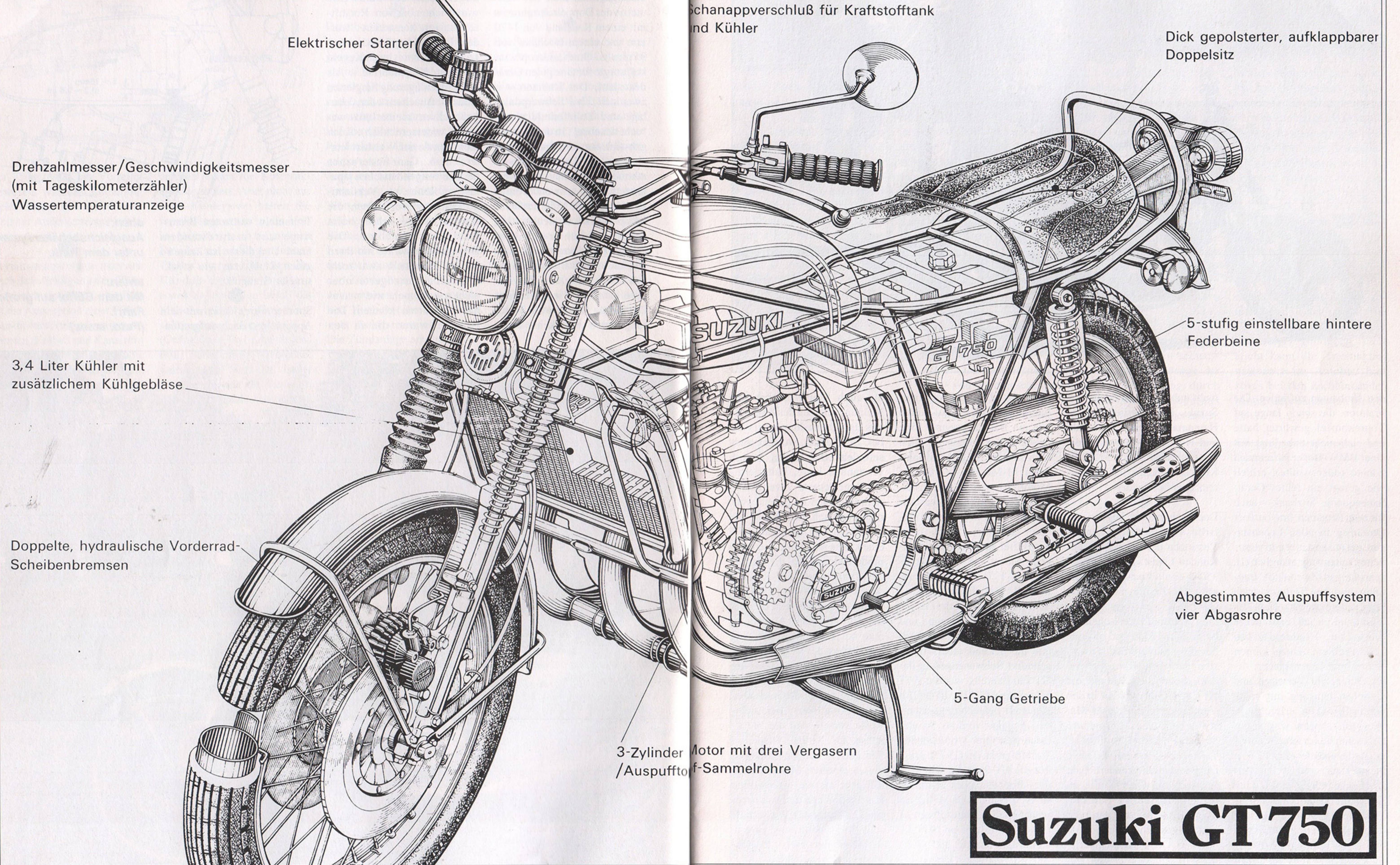
Sportler waren daher mit dem Apparat erst nach tiefgreifen-

oben:
Ausgleichsbehältersystem unter dem Tank.

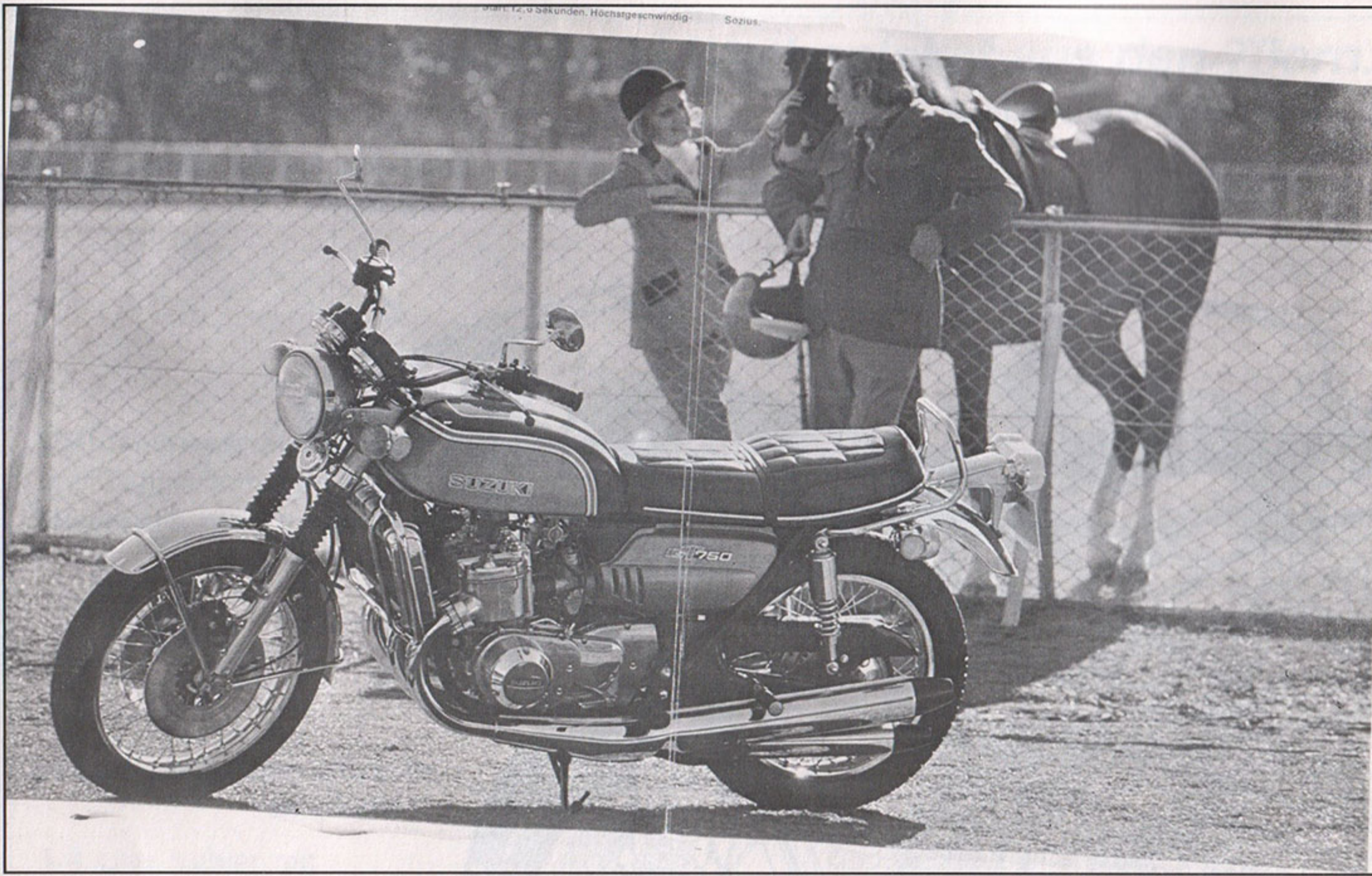
unten:
Mit dem Büffel auf großer Fahrt.
(Foto: ames)



Schön gemachtes Suzuki-Werbeplakat aus den 70ern.



Suzuki GT750



den Umbauten zufrieden. Die Fraktion, die schon lange auf Tourenbüffel gewartet hatte und sich nicht unbedingt mit einer BMW-Boxer anfreunden konnte (oder wollte), erhielt wie gesagt ein feines Gerät: Saubequeme Sitzbank - auch für zwei Personen, bravouröser Durchzug in allen Lebenslagen, gut ausgestattet und verarbeitet, seitenwagentauglich (!), sparsam mit Zweitaktöl, tragfähig und bei Teillastbetrieb alles andere als versoffen, das Hinterrad besaß eine echte Steckachse, Hinterradausbau kein Problem. Dazu kamen Haupt- und Seitenständer. Alles Dinge, die Verreisen und täglichen Umgang mit solch einem Brocken erleichtern. Wermutstropfen waren die ungeschützte verschleißfreudige Kette und der mit 17 l zu kleine Tank.

Die Fangemeinde, die sich um dem Büffel scharte, liebte diese Maschine wegen der optisch eindrucksvollen Erscheinung und dem "büffeligen" Motor. Superlative waren seinerzeit

nicht unbedingt die Sache von Suzuki. Das überließ man in Hamamatsu lieber Kawasaki und Honda. So war auch die Leistungsangabe von 51 PS im Kreis der japanischen Konkurrenz eher bescheiden.

■ Doch schon bald begann mit Hilfe von modellgepflegten Versionen der Kampf um des Kunden Gunst. Nach der GT 750 J titulierten Version erschien 1973 die modifizierte GT 750 K. Auffälligste Änderung war die Doppelscheibenbremse am Vorderrad anstelle der Trommelbremse, ansonsten gab es kleine optische Änderungen. 1974 stand die GT 750 L zum Verkauf in den Vertretungen. Bei dieser Maschine hatte man die Frontlampe nebst Haltern verchromt. Tankdekor, Sitzbank und viele Details wurden geändert. Laut Wasserbüffel-Club wurde an dieser Maschine die Luftfilterung geändert und Unterdruck anstelle von Schiebervergaser montiert. Der Verbrauch der L-Modelle kletterte in den Be-

reich von 12 bis 13 l bei flotter Fahrweise. Der Ruf zu saufen wie ein Bahnhofspenner hing bald unglücklicherweise allen GTs an. Im folgenden Jahr, beim M-Modell, wurde die Motorleistung auf 63 PS gesteigert. Die Interferenzverbindungen zwischen den Krümmern entfielen. Leider verlor der Büffel auch etwas von seinem Antritt bei "Kellerdrehzahlen". 1976 erschien das A-Modell. Bei dieser Version hatte man den Tank, das Getriebe (Stufungen der Gänge 1 und 3, Achsabstand im Gehäuse) und die Sekundärübersetzung geändert. Schwanengesang der GT 750 Baureihe war die 1977 erschienene GT 750 B, die (im Ausland) Beleuchtungseinheiten und das vordere Schutzblech von ihrer viertaktenden Nachfolgerin, der GS 750, trug. Für die GT 750, die sich über die Jahre gut, aber zumindestens in Deutschland nie so sensationell verkaufte wie die Honda CB 750, brach 1977 die Götterdämmerung an. Weltweit waren sowohl "Fachleute"

als auch Marktforscher der Meinung, die Zeit des Zweitakters als Motorradmotor sei vorbei. Bei Suzuki, wo man sich seit den 60er Jahren darauf verstanden hatte, kultivierte, schlitzzgesteuerte Zweitaktserienmaschinen zu bauen, warf man praktisch über Nacht die Hebel um und baute ab 1977 eine kleine aber feine Viertaktmodellpalette. An der Spitze des Trios stand die GS 750, deren DOHC-Vierzylinder-Motor zeitgemäßer erschien als die der GT Triple. Auch hatte man bei dieser Maschine aus den Fehlern der Vergangenheit gelernt und beispielsweise die Schwinge nadelgelagert. Gleichzeitig wurde Gutes aber wegrationalisiert; beispielsweise verschwand die Steckachse auf Nimmerwiedersehen. Die GS war von Anfang an ein ausgereiftes Motorrad, besaß aber nie die eigenwillige Faszination und den bravourösen Durchzug des Wasserbüffels. Ihre Erscheinung ging in der Masse japanischer Reihen-vierzylinder fast unter.

Die GT avancierte - wie auch die anderen GT-Suzukis - zum dicken ungeliebten Kind. Ihre Fahrer wurden im Sport- und Leistungstrubel der Endsiebziger als gestrige Zweitaktknatterprotze abgetan. Doch bereits 1983 erfuhr die Maschine im kleinen Kreis einiger Kenner eine Renaissance.



Um den Friesen Gobber Kraas gründete sich die "GT-Herde". Ein Jahr später bildete sich unter der Leitung von Thomas Wahle der "Wasserbüffelclub". Dieser hatte den Erhalt der Suzuki-Zweitakter und der raren RE-5 Wankelmaschine auf seine Fahnen geschrieben. Dieser Club hatte, besonders für Suzuki-Zweitakt-Novizen, jede Menge Hilfestellungen und eine gutgemachte Clubzeitschrift "Büffel-News" zu bieten. Angesichts der heutigen Werkstätten-Situation sind

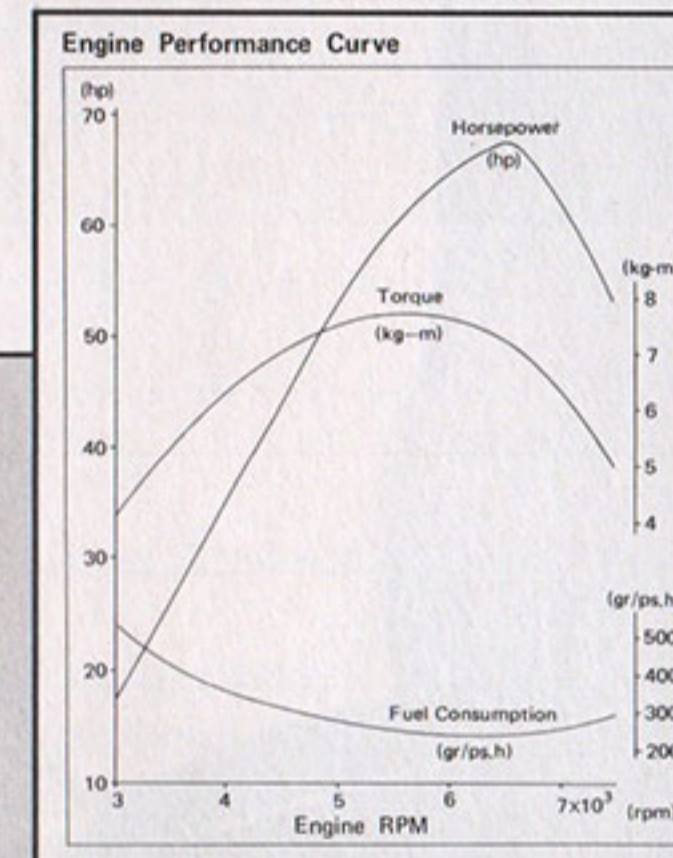
GT-Eigner auf Selbst- und Kameradschaftshilfe angewiesen. Dabei gibt besonders der Büffel gelegentlich Rätsel auf, ist er doch voll verwunderlicher Asymetrien. Vermutlich aufgrund der 1 in 2 Auspuffanlage des mittleren Zylinders besitzt der diesem Zylinder zugehörige Vergaser eine andere Bedüsung als dessen äußere Kollegen. Desweiteren sind die Kerzen der äußeren Zylinder schräg angeordnet, während die mittlere Kerze senkrecht verschraubt wird. Ursache dürfte hier die Erleichterung von Wartungsarbeiten sein. Die Suzuki Ingenieure mußten sicherlich reichlich knobeln bis die differierenden Brennräume dennoch identische Werte für Verbrennung und Verdichtung aufwiesen. Weniger kompliziert gestaltete sich die Verdrehung der Überströmkanäle. Die beiden linken Zylinder besitzen Überströmkanäle, die - von oben gesehen - gegen den Uhrzeigersinn verdreht sind. Der rechte

Zylinder wiederum besitzt eine Kanalführung die in die rechte Drehrichtung versetzt ist. Dadurch war es möglich den aus Zahnradern gebildeten Primärtrieb zwischen dem rechten und dem mittleren Zylinder zu platzieren. Hätte Suzuki die Überströmer rechtwinklig zum Kurbeltrieb angeordnet, wäre der Motor eindeutig zu breit geworden. Durch die auf dem linken Kurbelwellenstumpf angeordnete Lima mit Zündanlage baut das Triebwerk sowie schon breiter als beispielsweise der Honda CBX 1000 Sechszylinderreihenmotor. Trotz dieser gesammelten Asymetrien war der Büffel - wie bereits erwähnt - ein Musterbeispiel an Laufkultur, sofern die Einstellwerte eingehalten wurden.

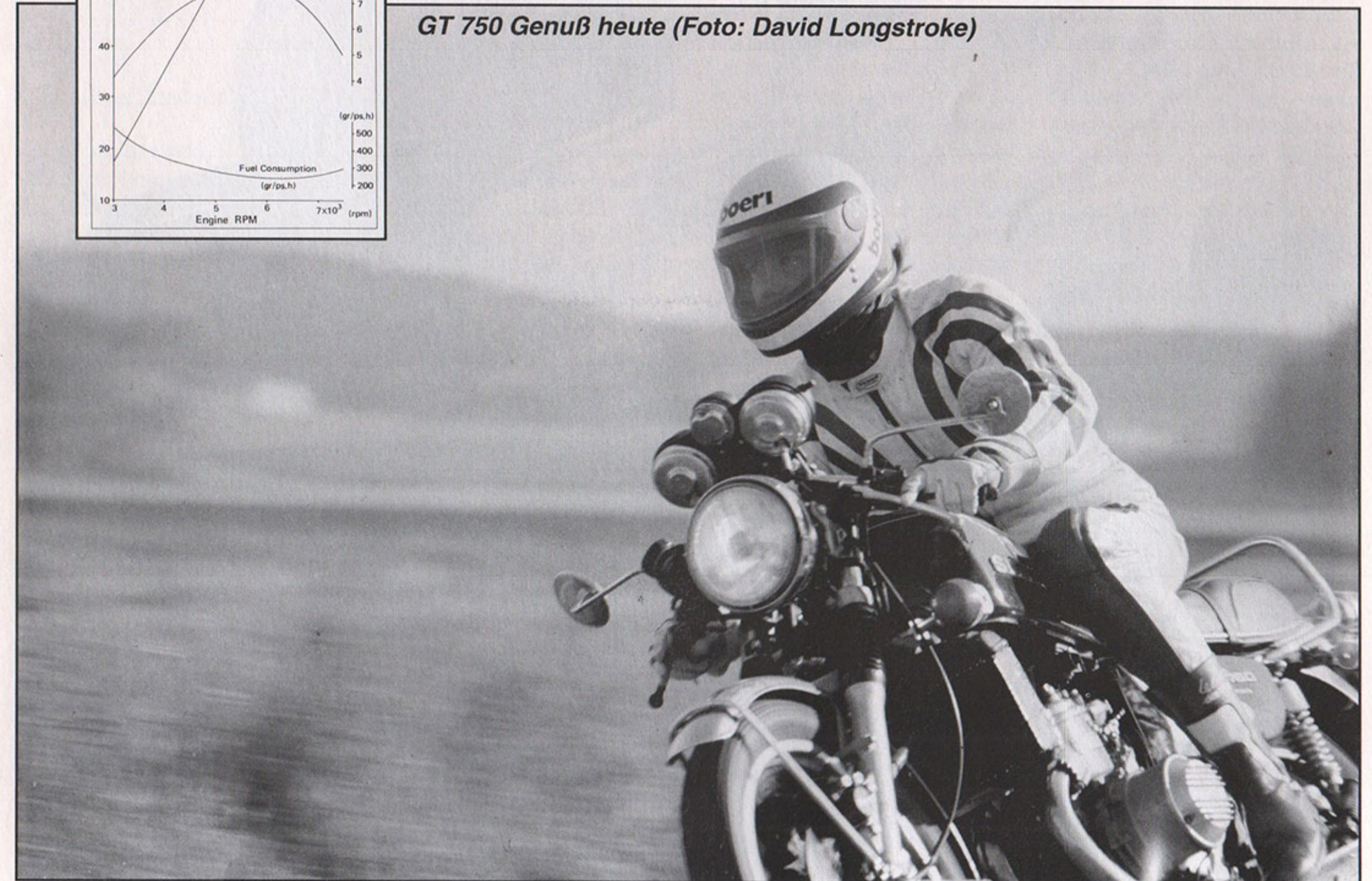


Symetrisch sind beim Büffel auch die Werte für Kurbelhausvolumen und die Menge der Schmierölversorgung durch das CCI-System. Ebenfalls identisch sind die Steuerzeiten.

Diesen Exkurs hätte ich ohne die Hilfe der Büffeltreiber kaum erstellen können. Auch bei Ersatzteilproblemen weiß der Club sicherlich eher weiter als der Suzuki-Händler vor Ort. Wer mehr über die interessante Spezies Motorräder wissen will und eventuell sogar mit der Anschaffung einer GT-Suzuki liebäugelt, sollte auf jeden Fall Kontakt mit dem Wassebüffelclub aufnehmen. Hier die Adresse: Ralph Sudhoff, Jaegerstr. 35, W-4400 Münster, Tel. 0251/525761. Als Fazit dieser Betrachtungen bleibt festzustellen, daß der konventionell gezeichnete, barocke Büffel voller Detaillösungen steckt, die den Einfallsreichtum ihrer "Väter" dokumentieren. Gleichzeitig ist die GT 750 bis heute ohne echten Nachfolger geblieben, vielleicht kann die Zweitaktrenaissance im Autobau hier etwas bei den nachhinkenden Motorradproduzenten bewegen...



GT 750 Genuß heute (Foto: David Longstroke)



Wasserbüffelinfo:

Wenn jemand sozusagen mit 15jähriger Verspätung seine Liebe zum Wassebüffel entdeckt, braucht er nicht allein zu verzweifeln: Der Wasserbüffel-Club c/o Ralph Sudhoff, Jägerstr. 35, W-4400 Münster, Tel. 0251/525761 steht hilfebereit zur Seite. Bei der Suzuki Motor GmbH Deutschland, Tiergartenstr. 8, W-6148 Hepenheim, Tel. 06252/7050 wird an die GT-Fahrer gedacht. Praktisch alle Teile der Mechanik sind noch lieferbar. Lackteile sind lediglich grundiert, nicht mehr in der Originallackierung lieferbar. Wenn in Deutschland die nachgefragten

Teile nicht mehr vorrätig sind, werden diese in Japan bestellt, was vom Zeitpunkt der Händlerbestellung an drei Wochen dauert. Wenn also der Suzuki-Vertragshändler behauptet, GT-Teile gäbe es nicht mehr oder er bekomme keine, empfiehlt sich die Nachfrage beim Importeur.

Zwei Suzuki-Vertragshändler nehmen sich der GT-Gemeinde mit Liebe an. Hier sind ihre Adressen: Fa. Beinert, PF 1221, W-4830 Gütersloh, Tel. 05241/1806, Tel. 05241/1806 (hat Teile vorrätig!) Fa. Owesle (Horst Owesle war mit dem URS-Team Gespannweltmeister), Hauptstr. 73, W-6942

Mörtenbach, Tel. 06209/5535. Horst Owesle war Miteigentümer von "Reimo" Ludwigshafen, die in den 70ern Suzuki-Wasserbüffel verfeinerten und tunte. Die Firma Reimo und Reimo-Teile gibt es leider nicht mehr! Für ein beliebtes Zubehörteil, den von der Firma Becker in Pirmasens gefertigten Fettkasten, sind bei Becker u.U. noch einige Ersatzteile zu haben. Tel. 06334/2052.

Auf der Literatursseite sieht es so aus: In englischer Sprache weiß ich von folgenden Büchern: "Suzuki Two-Stroke" von Roy Bacon, Osprey-Verlag, DM 49,-, bei Schröder & Weise, Hannover, Tel. 0511/

7037 oder der Versandbuchhandlung "Missing Link", 0421/504348, Bremen, ebenfalls dort gibt es einen Band der Reihe "Cycle World", die zeitgenössische Berichte aus der Zeitschrift "Cycle World" enthält, und zwar "Cycle World on Suzuki Street Bikes 1971 - 76" für DM 25,-. Bei Schröder & Weise gibt es das einzige deutschsprachige Buch über den Büffel: "Suzuki GT 750 J/K/L/M/A - 1971-76" Reparaturanleitung, Bucheli-Verlag, DM 28,-

Ansonsten viel Spaß beim "Büffeln" mit Suzukis dickem, gutem Kind!

Andy



KORRESPONDENZ

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



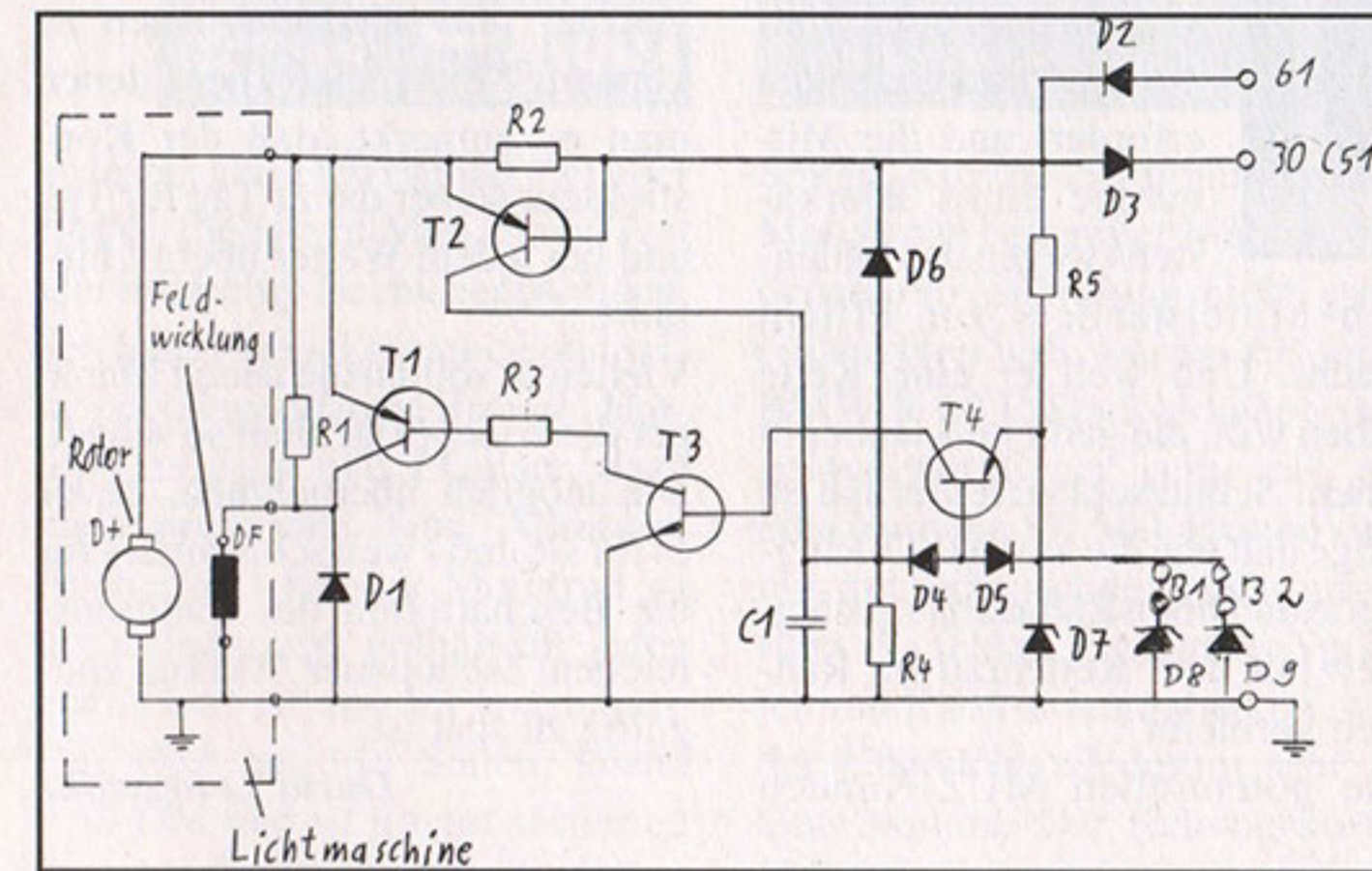
Dipl. Ingenieure unter sich

Liebe Kuhlreiter, in Eurem Heft Nr. 6/1992 habt Ihr einen Artikel gebracht, der sich mit der Herstellung eines elektronischen Reglers befaßt hat. Der Sommer ist vorbei. Was tut man in der kalten Jahreszeit? Man schraubt einmal wieder und versucht, die Macken, unter denen man gelitten hat, zu beseitigen. Unter anderem, den "Kupferwurm" in seine Schranken zu weisen. Ein KONSUL-Gespann benötigt nun mal viel Saft, und

Grundkenntnisse erinnert (man hat ja schon früher mit so einem Baukasten experimentiert ...), die Gummikuh gezogen, die die Lösung des Problems bot, und gelesen, geschaut, gelesen, nochmals den Schaltplan betrachtet, die Brille hin und her gesetzt und zu keinem Ergebnis gekommen. Ja, wo sind denn die im Text beschriebenen Dioden D8 und D9 und die Brücken B1 und B2? Wenn man einen NiCd-Akku laden will, muß die Ladespannung

habt Ihr die Dichtungstabelle für die KONSULs veröffentlicht. Einige der Teile sind im Normteilehandel erhältlich, andere, wie z.B. Korkringe, nur bei Spezial-Händlern. Letztere Teile lassen sich aber vielfach ohne Probleme durch Normteile ersetzen. Wie wäre es, wenn Ihr vorher schreibt, welche Tabellen Ihr anführen wollt und die Leser bittet, Euch die gemachten Erfahrungen mitzuteilen. Hier kann die Praxis für die Praxis viel tun. Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Ing. Dirk Eger,
Leopoldshöhe



schnell ist der Akku leer. Besonders, wenn er aus NiCd besteht und die Ladespannung trotz Reglertricks nach Carl Hertweck und neuem Kabelbaum mit großen Querschnitten versendet. Also, sich der elektronischen

halt über 7 Volt unter Last sein. Dementsprechend sind gerade die o.g. Bauteile wichtig. Bitte, ergänzt doch das Schaltbild entsprechend und bringt es dann noch einmal. Dann noch etwas: Im Heft 10/1992

Betr.: Elektronischer Regler in Gummikuh 6/92
Sehr geehrter Herr Eger, bedauerlicherweise wurde in dem o.g. Artikel nicht der dafür vorgesehene Schaltplan abgedruckt. Es handelt sich hierbei um die Schaltung des Testgerätes. Um die Spannung leichter einstellen zu können, wurden die zwei zusätzlichen Zenerdioden (D8 und D9) in den Schaltplan aufgenommen. Die Schaltung funktioniert aber auch so, wie im Heft 6/92 abgebildet, man braucht nur für die entsprechende Ausgangsspannung eine der Dioden - D7, D8 oder D9 - einzusetzen. Zur Voll-

ständigkeit ist der komplette Schaltplan als Anlage abgebildet. Wenn statt der Brücken B1 und B2 kleine Schalter verwendet werden, so ist auch ein Umschalten der Spannung in Betrieb möglich. Die Ausgangsspannung in Betrieb an Punkt 30 (51) sollte in jedem Fall mit einem Voltmeter nachgemessen werden.

Kommt die Ausgangsspannung nicht auf den erforderlichen Wert - besonders im Leerlauf und mit eingeschalteten Verbrauchern -, so könnte es sein, daß die Lichtmaschine einfach nicht mehr hergibt. Man kann dann noch versuchen, alle Kontakte der Lichtmaschine zu säubern, besonders der Kollektor des Lichtmaschinenrotors ist wichtig. Eventuell kann die Andruckspannung der Kohlefedern geringfügig erhöht werden.

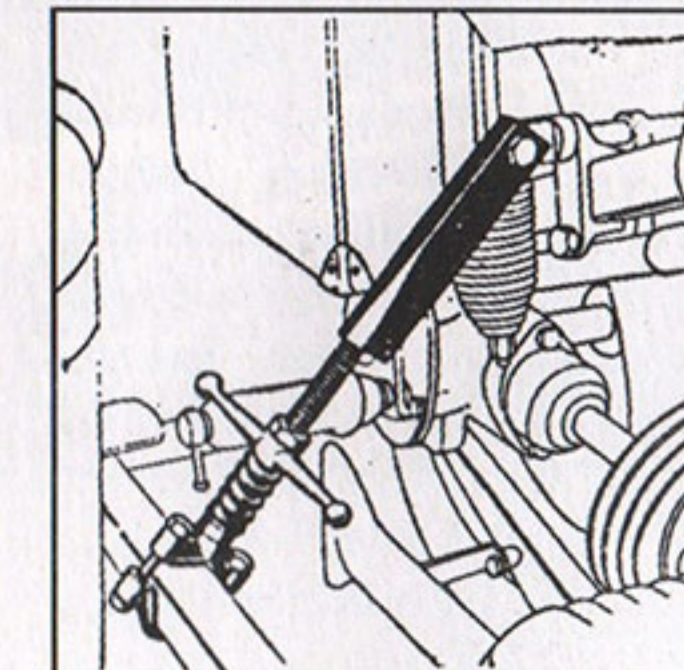
Es ist jedoch auch darauf zu achten, daß die Ausgangsspannung nicht zu hoch gerät, da sonst die Lebensdauer der Verbraucher - insbesondere der Glühlampen - eingeschränkt wird. Auch die Lichtmaschine selbst könnte Schaden nehmen, da sie bei höherer Ausgangsspannung bei gleichen Verbrauchern eine höhere Leistung abgibt und dadurch wärmer wird als sonst.

Mit freundlichem Gruß
Dipl.-Ing. Frank Hahmann
Bremen

Fragen zu Stoye

Liebe Gummikuhleute! Ich versuche nun schon über ein Jahr, mehr über den Seitenwagenhersteller Stoye zu erfahren, als was Axel Koenigsbeck in seinem Gespannbuch beschreibt. Ich besitze Kopien des Verkaufskatalogs 1938/39. Keiner der Motorverlage und schon gar nicht Ex-DDR-Verlage können mehr sagen. Selbst beim Sachsenring-Archiv war keine Antwort zu haben. Festzustellen ist, daß die französische Firma "Précision" den Vorkriegsstoye immer noch baut (sogar mit Neimann-Patentfeder-

ung). Also, habt Ihr eine Quelle oder mehr Wissen? (Ich bin die ewigen Steib-Artikel leid.) Eine Stoye-Firmengeschichte wäre sicher nicht uninteressant. Viel-



leicht hilft's ja, bei Euch zu fragen. Ich selbst habe einen ziemlich kompletten Stoye SML von 1955. Viele Grüße

Achim Ziellenbach, Kerken
Hallo Achim, mit Deiner Frage hast Du eine Marke erwischt, die bei uns im Archiv kaum vertreten ist. Mit Deinen Katalogen besitzt Du mehr als wir. Ich kann dir leider nur raten, mal in das Buch "Motorrad-Ge-

Stoye-Spezialität: Seitenwagenanschluß mit Spindel zur Sturzschnellverstellung.

spanne" von Ralf Heinsohn, Moby Dick Verlag, Kiel, ISBN 3-922843-53-0, zu schauen und vielleicht Kontakt zu Obering. Siegfried Rauch, Schloßbäckerstr. 24, W-8551 Hiltpoltstein aufzunehmen. Jener kannte Georg Mittenzwei, den Besitzer von Stoye in der Vorkriegszeit, persönlich. Oder Du probierst Herrn Lutz Emich "aufzureißen". Dieser war, bis das ehemalige "Stoye"-Seitenwagenwerk in Leipzig, das Werk 4 von MZ, Ende 1990 geschlossen wurde, dort Betriebsleiter. Viel Glück!
Andy

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

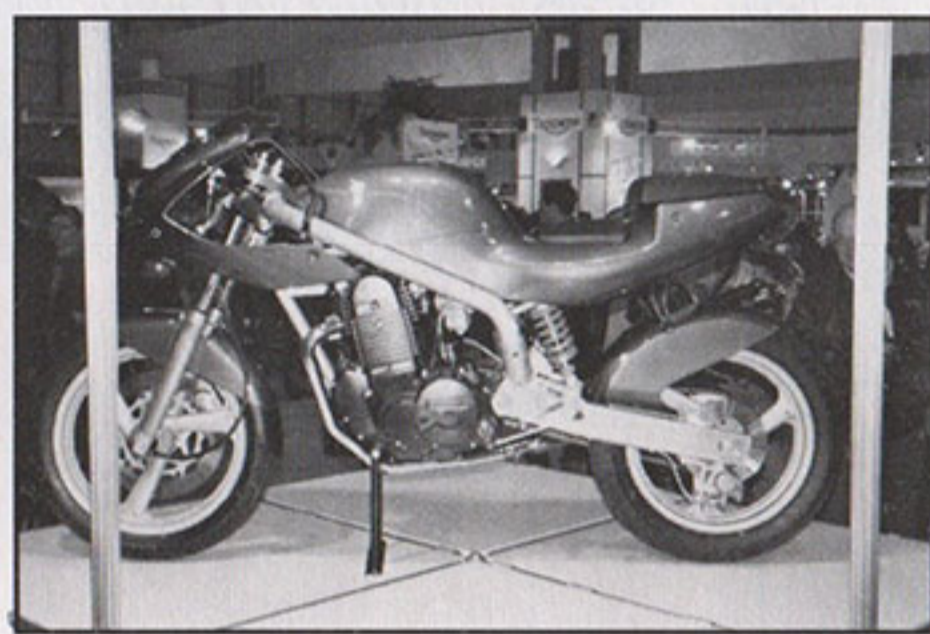
Man sollte es nicht glauben - aber manchmal gibt es sogar im Fernsehen Lichtblicke. Da wurde doch vor kurzem im 3. Programm ein Beitrag gesendet, der die wechselvolle Geschichte der Zschopauer DKW- und späteren MZ-Werke zum Gegenstand hatte.

Mit einigen historischen Aufnahmen aus den dreißiger Jahren und spektakulären Renn- und Moto-Cross-Szenen aus jüngerer Zeit wurde versucht, dem heutigen Fernsehzuschauer wenigstens einen vagen Begriff von der Bedeutung der Zschopauer für die Entwicklung der Massenmotorisierung zu geben. Daß allerdings der Sprecher nach kurzer Würdigung der Entstehungsgeschichte des Begriffs DKW unter Jörg Skaife Rasmussen dann die DKW als erstes Motorrad der Welt bezeichnete - falls mir, was ich denn doch nicht annehme, meine Ohren keinen Streich gespielt haben -, war des Guten doch etwas zuviel.

Man ging dann auf die jüngste Geschichte des Hauses ein, ohne jedoch die unrühmliche Rolle, welche die Treuhänder dabei gespielt hatte, auch nur zu erwähnen. Einer der neuen Manager wurde interviewt und gab sich optimistisch, wenn er auch völlig zu

Recht darauf hinwies, daß man in einem Markt Fuß fassen müsse, der praktisch bereits in festen Händen sei.

Dabei war dann die Rede von der gegenwärtigen Modellpalette, die bereits im nächsten Jahr durch eine Neuentwicklung ergänzt werden solle. Diese Neuentwicklung war in Gestalt eines Posters im Hintergrund zu sehen. Was mir dabei sofort ins Auge stach, war die Kette, die sich in schamloser Nacktheit präsentierte, nur durch ein schmales Schamschürzchen



nach außen hin etwas abgedeckt. Seither frage ich mich, wie man erwarten kann, mit so einer Rückentwicklung einen Markt aufbrechen zu wollen. So eine Krücke, die sich in nichts von der japanischen Konkurrenz unterscheidet, lockt doch keinen Hund hinter dem Ofen vor!

Sogenannte Fun Bikes sind, wie schon die entsetzlich geschmacklose Bezeichnung andeutet, Geräte, die nicht für ernsthaften Betrieb, sondern nur zum Spaß bei sonnigem Wetter zur nächsten Kneipe und zurück bewegt werden. Entsprechend wenig ernsthaft ist auch die Ausstattung im Hinblick auf normalen Alltagsbetrieb. Von solchen Fehlentwicklungen gibt es inzwischen mehr als genug! Wobei einzig beim Preis der Spaß dann aufhört.

Wenn sich jemand eine MZ (meinetwegen auch eine MUZ) kauft, dann doch gerade deswegen, weil er nicht den fernöstlichen Einheitsschrott haben will, der bei Wartungsarbeiten Finger mit zehn Gelenken erfordert und die Mitnahme eines Bierkastens wegen des fehlenden Mittelständers zur Pflicht macht. Und weil er eine Kette haben will, die geölt und sauber in einem Schutzschlauch viermal so lange hält wie die teuerste O-Ring-Kette und beim Radausbau zusammen mit dem Kettenrad im Rahmen verbleibt.

Die potentiellen MUZ-Kunden

sind Leute, die eine Alternative zum derzeitigen Massenangebot suchen und die Hirn genug haben, sich nicht von billiger Elektronik und ein paar chromglänzenden Kinkerlitzchen blenden zu lassen. Es gibt zwar nicht gerade Millionen von ihnen, aber immerhin genug, daß eine kleinere Motorradfirma davon leben kann. Wenn sie das anbietet, was besagten Leuten bisher an den Produkten eben jener Motorradfirma gefallen hat: kompromißlose Alltagsbrauchbarkeit mit bewußtem Verzicht auf unnötigen Schnickschnack, dafür aber mit ebenso bewußtem Beibehalten bewährter und alltagstauglicher Komponenten. Und vor allem mit der Möglichkeit, problemlos einen Beiwagen an- und wieder abbauen zu können. Motorräder eben, denen man es anmerkt, daß der Konstrukteur selber damit Tag für Tag und bei jedem Wetter überall hinfährt.

Vielleicht sollten die neuen Manager diese Gepflogenheit so schnell wie möglich übernehmen, bevor es für sie und - weit schlimmer - für die Beschäftigten des traditionsreichen Zschopauer Werkes endgültig zu spät ist.

David Longstroke

Moin!
Nach dem Motto "Man gewöhnt sich an alles" habe ich mir heute - ohne mit der Wimper zu zucken - eine gnadenlose Sachsenharley TS 250 Bj. 75 gekauft! Über bin ich nicht restlos davon überzeugt, daß man so was haben muß - und auf was ich mich da eingelassen habe, weiß ich auch noch nicht so ganz genau.

Also, ich hab' mir gedacht, 400 Mark für ein funktionierendes Motorrad in einem - soweit ich es beurteilen kann - mittelprächtigen Originalzustand, dazu mit Papieren (DDR), Betriebsanleitung und orig. Reparaturhandbuch, das kann so verkehrt nicht sein, oder? Wenn dann nun auch noch der TITA-TÜV (bei dem ich ja eigentlich nie wieder kaufen wollte, nachdem er mich beim letzten Mal mit der Duc so geärgert hat ...) mitspielt und mir versicherungsgünstige 17 PS einträgt (im DDR-

Brief stehen 19 ...), dann habe ich für'n Appel und 'n Ei wat für, um üben Winter rumzugurken - billiger ist nur noch Radfahren! Das hat nebenbei den Vorteil, daß unsereiner und die olle 450 Desmo, die nun schon seit fast 18 Jahren mit mir in Krieg und Frieden lebt, den Winter über nicht einrostet. An ihr erstes und einziges Wintertreffen (Huxfeld im Januar '77) erinnert sich die alte Flohcati, im Gegensatz zum Fahrer, nämlich gar nicht gern - so mit kalt, naß und Glatteis und Schneereggen, das ist einfach nix für so 'ne hitzköpfige Primadonna!

Da wird sich die MZ wohl etwas weniger pingelig anstellen - ob ich allerdings noch so "hart im Nehmen" bin, wie noch vor 17 Jahren, muß sich erst zeigen! Obwohl - den ersten Beweis dafür habe ich schon erbracht: Immerhin habe ich mich schon dazu überwunden, mir mein erstes "Deutschkrad" seit 19

1/2 Jahren (im Sommer '73 gab's mal 'ne Max mit Lux-Motor und DKW-Gabel, weil mein Kumpel 50 Mark brauchte, um seine Aermacchi anmelden zu können) zuzulegen - das mit der furchterregenden Optik und dem sagenhaften Sound ('Stimme der DDR') steck' ich auch noch weg ... Wie gesagt: Man gewöhnt sich an alles! So - warum habe ich Euch das nun alles geschrieben? Erstens, weil Ihr wissen sollt, daß nicht alle "eingefleischten Ducatisti" eingebildete "Edelbikeschönwetterlackaffen" sind, die nichts neben ihrer "heiligen Duc" dulden, und bei denen selbst die Fortpflanzung nur "desmochronisch" funktioniert. Es gibt eben auch noch welche, die sich der mangelnden Alltagsstauglichkeit ihrer italienischen Schraubenhaufen bewußt und nicht zu "fein" sind, auf ein "Brot-und-Butter"-Motorrad Marke MZ umzusteigen, wenn in

ihnen der Wunsch aufkommt, "einfach nur mal wieder Motorrad zu fahren". Klar - kann man mit 'ner neuen SS auch, aber eben nicht für 400 Mark!

Und zweitens, weil ich finde, daß Ihr (trotz viel zu reichlich "Deutschkrad") 'ne ziemlich nette Motorradzeitung macht, die ich mir bisher nur ab und zu mal gekauft habe - jetzt aber bitte schön abonnieren möchte (nicht nur wegen der vielen MZ-Anzeigen)! Vielen Dank im voraus, und bis bald mal.

Michael Faehse, Vare!

PS: Am Freitag geht's nach Oldenburg zum TÜV - so wie se is, wohlgeerntet ...

Viel Glück beim TÜV und erzähl mal, wie Du in die 17 PS-Klasse gerutscht bist.

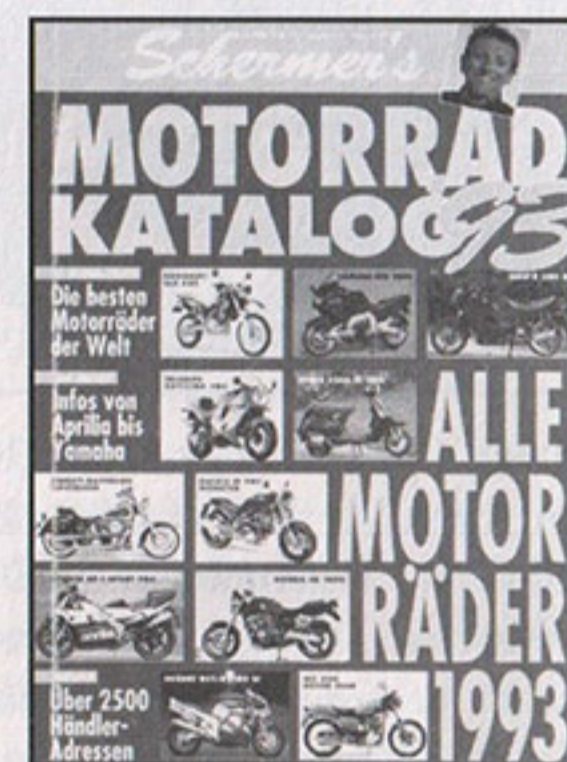
Andy

MO-Klassik, MO-Katalog

Zum Jahreswechsel erscheinen im Mo-Verlag regelmäßig Sonderhefte. Mo-Klassik gibt es dieses Mal als reines MO-Sonderheft, wir mußten jedoch im Inhaltsverzeichnis das einzige offizielle Foto unseres Chefredakteurs a.D. (mit Gasmasken) entdecken. Ansonsten ist viel von Oluf Zierl und Klacks

Schon seit einigen Jahren bekannt ist "Schermers Motorrad Katalog".

Die Aufmachung ist bekannt, man muß sich nicht jedesmal umgewöhnen, wie bei seiner Konkurrenz. Es gibt zehn Kurztests, 164



zu lesen. Das Heft enthält viel über BMW, die Isle of Man, einen Test vier deutscher Nachkriegsboliden, den legendären Lawrence und seine noch legendärere Brough, Harley-Davidson und Plagiate, dazu viele praktische Tipps, Adressen, Bücher. MO-Klassik-Motorrad ist gut aufgemacht, enthält für jeden etwas und ist absolut lesenswert. Das Heft hat 116 Seiten, kostet 9,80 DM und ist im gut sortierten Zeitschriftenhandel erhältlich.



Seiten Kurzbeschreibungen von Maschinen bekannter Marken, bei denen mir allerdings nicht ganz einleuchten will, warum z.B. eine BMW R 80 R Stadtverkehrs- und geländetauglicher sein soll, als eine Yamaha SR 500. Exoten sind nur mit technischen Daten aufgeführt. Es fehlen: Gespanne, Sportler und Kleinserienumbauten, was der Übersicht wiederum sehr zu Gute kommt. Der Katalog kostet 12 DM und ist fast überall erhältlich. Udo

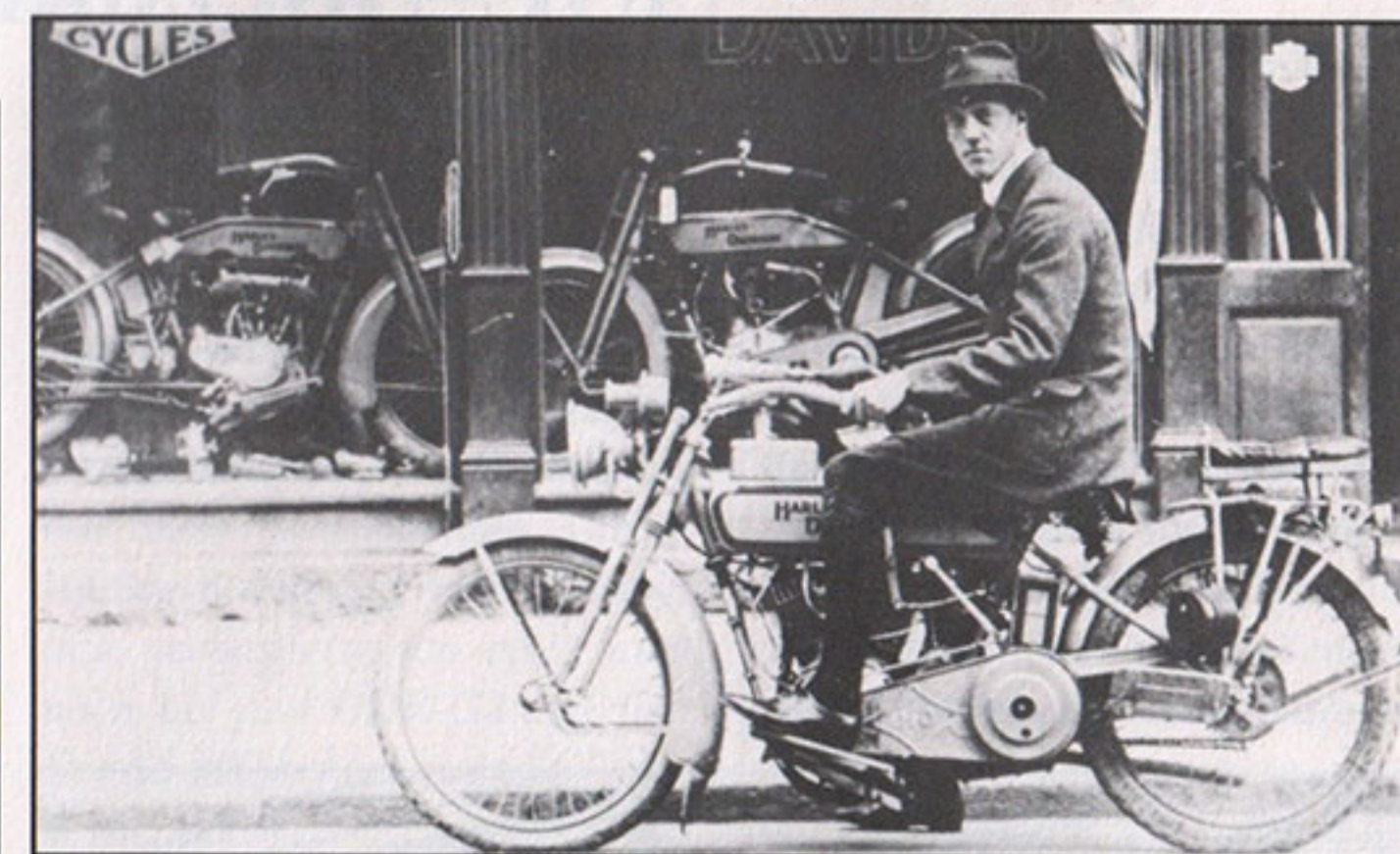
Neuer Louis-Katalog erschienen!

Alle Jahre wieder erscheinen nicht nur in der Damenoberbekleidungsbranche neue Kataloge für die Verbraucher. Auch an Motorradfahrer wird gedacht. Die Firma Detlev Louis eröffnet die Motorradsaison mit ihrem 500seitigen Katalog. Der dicke Wälzer enthält neben Motorrädern zwölf verschiedener Hersteller natürlich auch Motorradbekleidung, Zubehör, Werkzeuge, Pflegemittel und Ersatz- bzw. Verschleißteile für gängige Motorräder. Die Schutzgebühr von 6,- DM für den Katalog wird bei einem Einkauf in einer der 32 Filialen oder einer Bestellung verrechnet. Erwähnenswert finden wir, daß der Katalog auf chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt wurde.

Erhältlich ist der "Louis 93" in den Filialen, im Zeitschriftenhandel oder direkt bei Detlev Louis, PF 800672 in W-2050 HH 80. Andy



90 Jahre Harley-Davidson



Wer es sich nicht leisten kann oder will, zum Gratulieren extra in die USA zu reisen, der hat auch in Deutschland die Möglichkeit zur Huldigung der ältesten noch existierenden Motorradmarke der

Welt. Das Auto & Technik-Museum in Sinheim bei Heidelberg, Tel.: 07261-61116 präsentiert bis zum März dreißig nostalgische Harleys in einer Sonderausstellung.

Können wir Ihnen helfen?

Ich suche einen elektrischen LötKolben 12 VOLT für mein Bordwerkzeug. Irgendwo habe ich darüber gelesen, nur wo? Vielleicht habt Ihr eine Anschrift eines Herstellers für mich.

Mit den besten Wünschen für ein neues Motorradjahr verbleibe ich mit freundlichem Gruß, euer Hans Hartmann, Berlin

Aus Schleichwerbeteknischen Gründen können wir dir nur verraten, daß es solche Geräte u. a. in allen Völkner-Elektronik oder Konrad-Elektronik-Filialen zu kaufen. Wenn du viel löten willst, solltest du gleich noch ein Ladegerät dazu kaufen. Udo

Liebe Gummikühler!

Wo bekomme ich eure Zeitschrift in Stuttgart? Habt Ihr Adressen von EMW-Clubs/Werkstätten u.ä., da selbst EMW-Fahrer? Für eure Mühen danke ich euch herzlich! Liebe Grüße, Ben Reding, Stuttgart.

Hallo Ben, I. sind wir nicht Gummikühler, sondern meistens Luft- oder aber Flüssigkeitsgekühlt! Daß du uns im XS 650-Laden in der Karl-Pfaff-Str.30 bekommst, brauche ich dir auf diesem Wege eigentlich auch nicht zu erzählen. Von einem EMW-Club haben wir bislang noch nichts gehört, aber vielleicht weiß ein Leser mehr als wir - soll ja schon mal vorkommen. Udo

Hallo Ihr Gummikuh-Leute,

Schade, daß Peter nicht mehr mitarbeiten wird; ich kann ihm nachfühlen - ich bin bei meiner beruflichen Arbeit auch immer erstaunt, wieviel "Ministerielles" und "Amtsschimmel" sich in die technische Arbeit drängen und einem den größten Teil des Tages versauen. Ein altes Problem unseres durchorganisierten Alltags ...

Tschüss Peter (wir haben uns in Ffm. anlässlich der MZ-Aktion kennengelernt). So, nun wünsche ich Euch allen ein schönes neues Jahr mit vielen schönen Motorrad-Kilometern. Walter Höfig, Uelversheim

PS: Peter, hoffentlich hast Du jemand in der "technischen

Schreibe" gut angelernt, damit der Bereich Technik nicht unterrepräsentiert wird!

Moin Walter, Da Peter immer noch freier Mitarbeiter der GP ist, wird er deine Grüße auch erhalten. Die technische Schreibe wird auch in Zukunft in unserer Zeitschrift einen hohen Stellenwert haben, wir sind jedoch (wie auch vorher schon) auf die Mitarbeit unserer Leser angewiesen. Haltet euch nicht zurück, Tips, Informationen und Tricks anderen Motorrad-Sucht-geplagten Schicksalsgenossen zukommen zu lassen und sie von ihrem Leid ein wenig zu erlösen.

Udo

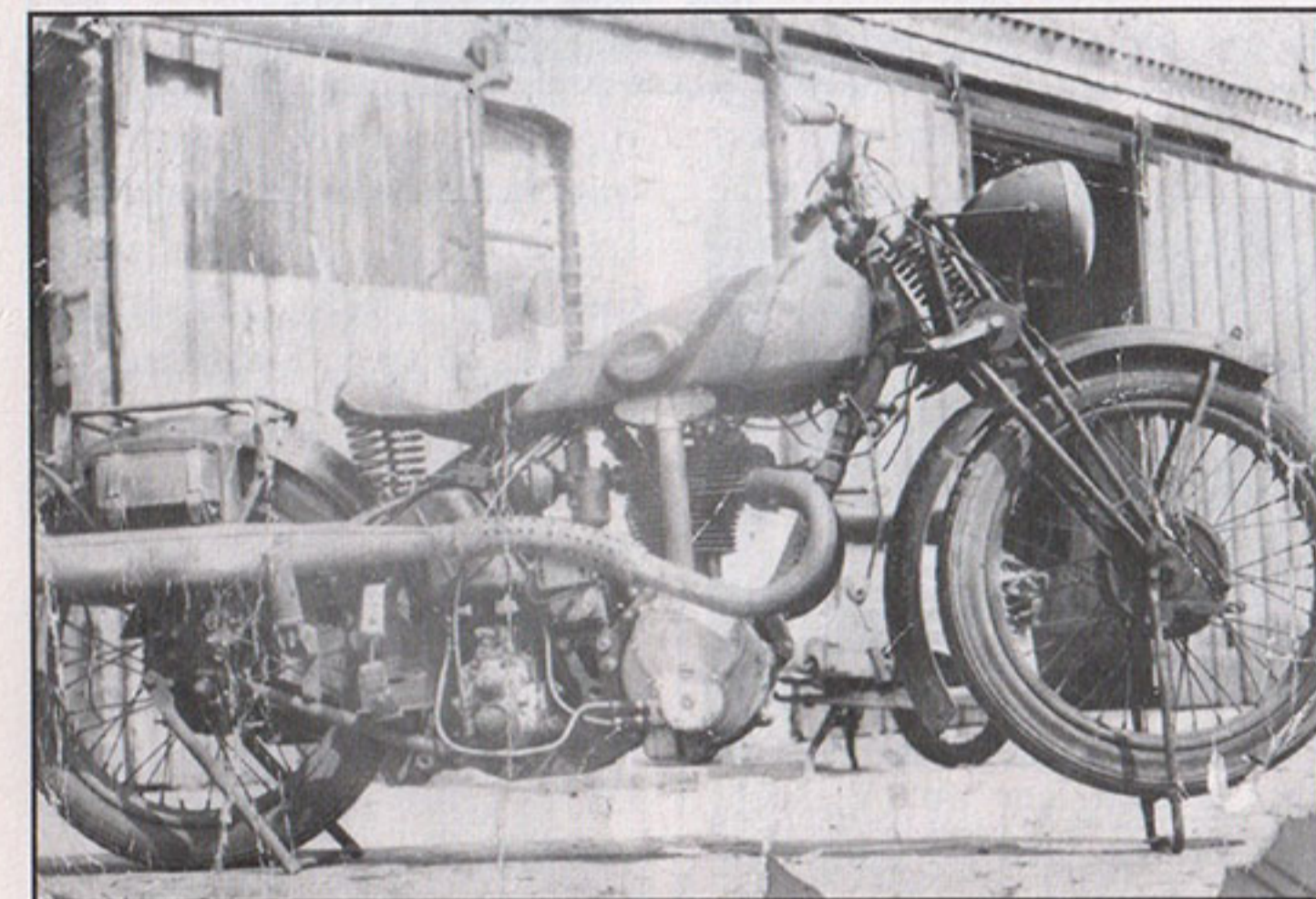
NSU-Spezialisten gesucht!

...Desweiteren lege ich ein Foto eines NSU-Motorrades bei, welches ich kürzlich erworben habe. Ich weiß leider so gut wie nichts über diese Maschine. Lediglich weiß ich, daß der Motor einen Hubraum von 350 ccm hat und daß es sich um ein Baujahr 1932 handeln soll. Ich möchte Sie bitten, wenn es Ihnen möglich ist, mir Informationen und Beschreibungen

gen zuzusenden oder Adressen, wo ich Informationen zu diesem Fahrzeug einholen kann.

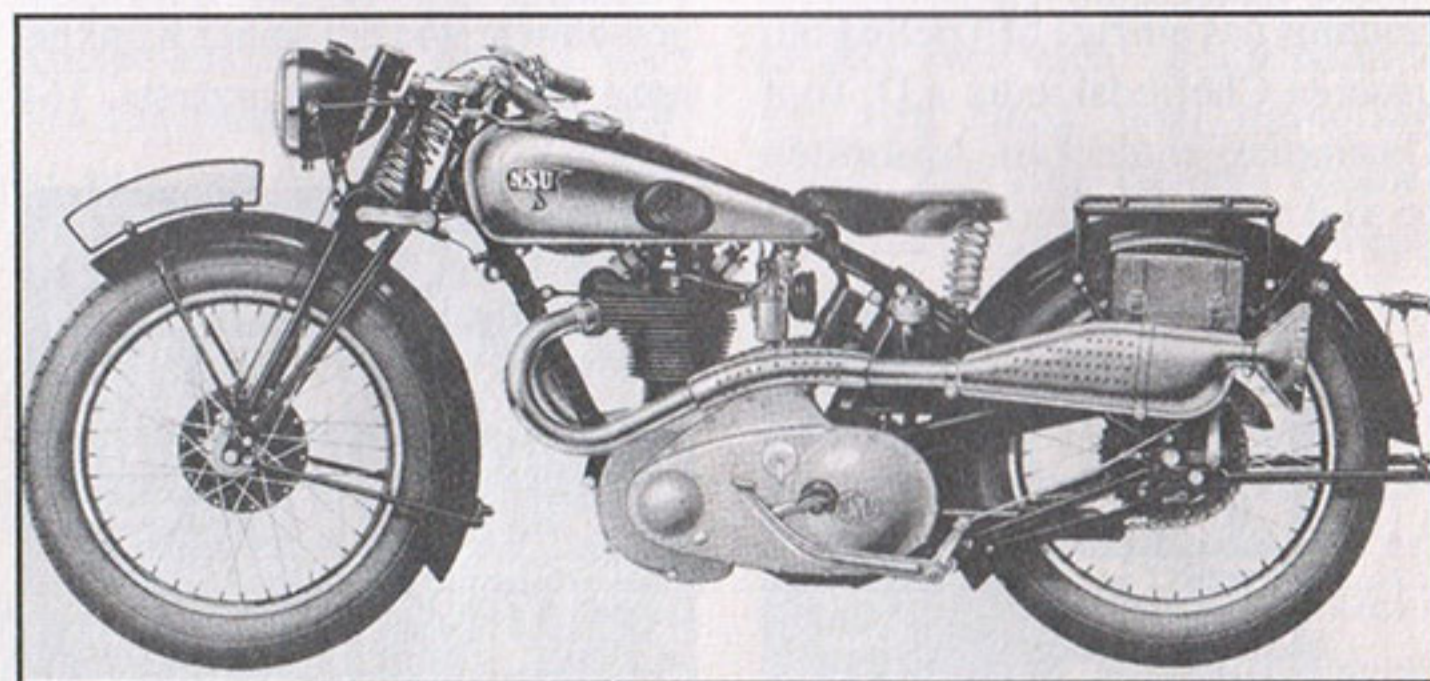
Mit bestem Dank für Ihre Bemühungen im Voraus.

Hendrik Radke, Sommersdorf



Hallo Hendrik, wir haben mal etwas das Archiv durchgeforstet und sind zu folgendem Ergebnis gekommen: Bei dem Motorrad

W-7441 Unterensingen, Tel. 07022/62232 erhalten. Ein mir bekannter NSU-Spezialist ist Bernhard Rusan von den Hohen-



muß es sich um eine NSU 351 OS, von der 1932 bis -34 2659 gebaut wurden, handeln. Die technischen Daten: Bohrung x Hub: 71 x 88 mm, 346 ccm, 13 kW bei 5.000/min, Dreiganggetriebe, fußgeschaltet, Vmax 110 km/h. Weitere Infos kannst Du sicherlich bei NSU-Motzke, Nr. 13, W-6405 Büchenberg, Tel. 06656/8605 und bei Peter Schönhaar, Hofgasse 21,

loher Oldtimer Freunden, Weinbergstr. 27, W-7118 Kün.-Morsbach, Tel. 07940/2617. Vielleicht nimmt ein OS bzw. OSL-kundiger Leser ja Kontakt zu Hendrik auf. Seine Adresse lautet: Hendrik Radke, Ph.-Müller-Str. 5 d, O-3221 Sommersdorf. Viel Spaß beim Suchen und Basteln!

Andy

Die vielen Leiden der TX 750-Fahrer

Hallo, ich bin Besitzer einer Yamaha TX-750, Bj. 73 (mit 74er Motor). Zum besseren Verständnis kurz einige Informationen über die Maschine. Die Maschine wurde 1973 von Yamaha auf den Markt gebracht. Das besondere an der TX war das Balancersystem. Die Kurbelwelle treibt mittels Kette zwei Balancergehäuse an. Diese sollen durch Drehbewegung die Motorvibrationen eliminieren. Das Ganze funktioniert ganz gut. Nur die Kette des 73"-Modells läßt sich nicht nachspannen. Die Kette wird irgendwann locker. Im schlimmsten Fall schlagen die Ausgleichsgewichte gegeneinander. Ein kapitaler Motorschaden ist logischerweise die Folge. Beim 74"-Modell installierte Yamaha folglich einen Kettenspanner für die Balancerkette.

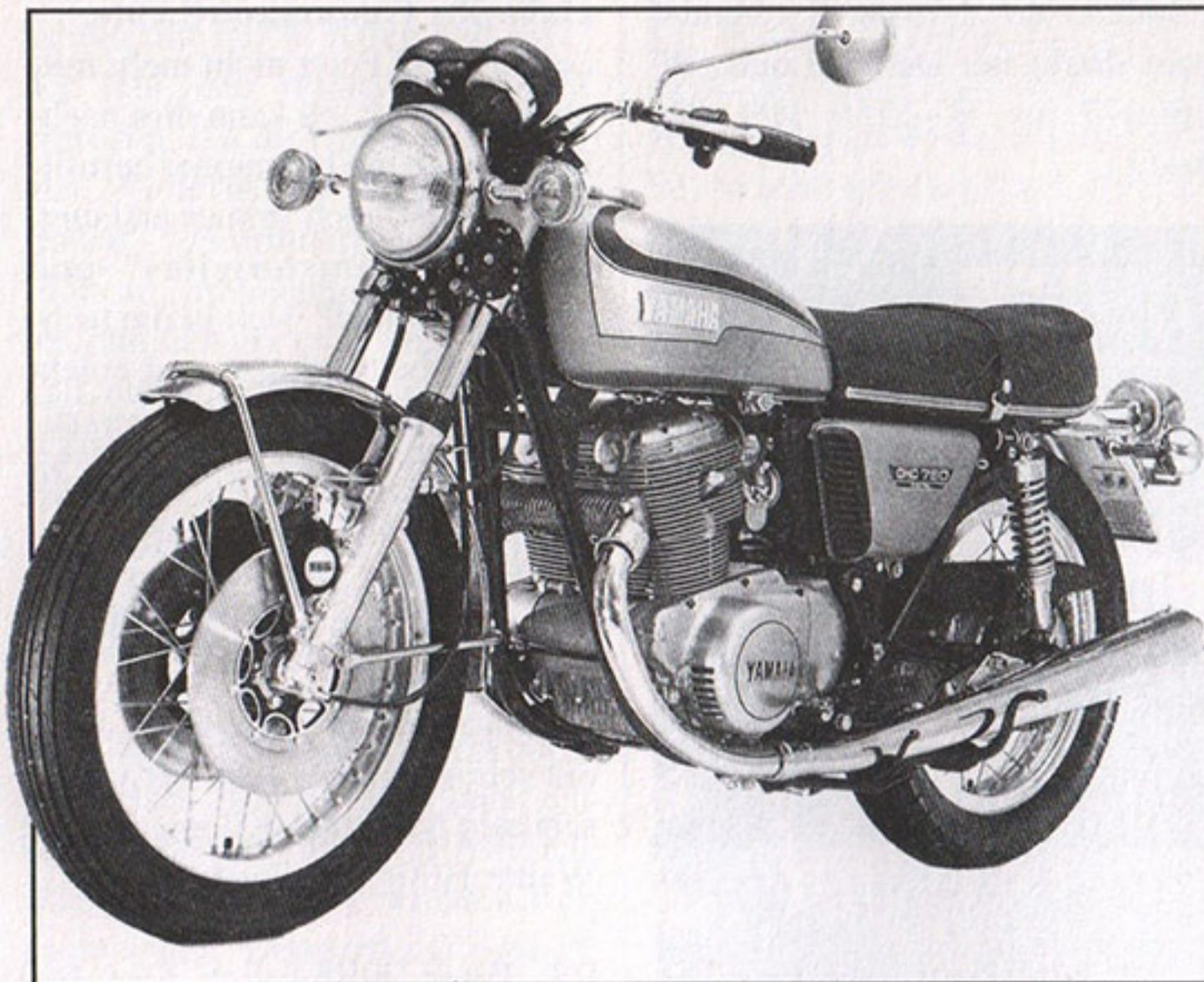
Dies ist aber beileibe nicht das einzige Problem der TX. Bei Höchstgeschwindigkeit treten thermische Schwierigkeiten auf. Durch Montieren eines Ölkühlers und mehrmaliges Umkonstruieren der Öl-

führungswege versuchte Yamaha, dem Problem beizukommen. Ohne rechten Erfolg. 1975 wurde das Modell aus dem Programm genommen. Nun aber zu meinem eigentlichen Problem. Fährt man die TX ganz vorsichtig warm und gibt nicht zu viel Gas, wäre alles halb so schlimm.

Nur, einige Motorinnereien sind absolut nicht mehr lieferbar. Somit hat man ein fast komplettes Motorrad, an dem nur ein paar Teile fehlen. Speziell geht es um die Kettenführung des Balancersystems. Es handelt sich um zwei beschichtete Metallteile. Nur die Beschichtung verbraucht sich mit der Zeit. Ein Kollege hat Kontakt

mit einer Firma aufgenommen, diese forderte aber eine Mindestserie von 1000 Stück, um eine Neubeschichtung vorzunehmen. Das ist natürlich Kappes. Ist Euch nun eine Firma bekannt, die auch einzelne Teile zum annehmbaren Preis neu beschichtet? Ich hoffe, Ihr könnt mir helfen. Alles Gute

Peter Löns, Bottrop



Hallo Peter
Wahrscheinlich bist du der erste, der es geschafft hat, diese Beschichtung herunterzufahren. Wir haben mal in unserem umfangreichen Archiv geblättert und eine TX 750-Leidgenossen-IG (1991 in Gründung) gefunden. Vielleicht können die dir weiterhelfen. Hier die Adresse: Joachim Hauch, Klängenhüttenweg 7a, 6900 Heidelberg 1. Außerdem kannst du dich mal an den Alt-Japaner-Spezialisten Claus Schultz in Loxstedt wenden (Tel.: 04744-5060), der meint, man könne die Dinger auch einzeln beschichten. Udo

Korrekturen...

Wer arbeitet macht Fehler...Das ist ein Naturgesetz, dem auch die Redaktion unterliegt. Peinlich nur, daß es mich wieder kalt erwischt hat. Hier sind die wichtigsten Korrekturen zu den Ausgaben 42 und 43. In Ausgabe 43 auf Seite 13 habe ich für den Davida-Jethelm 369 DM als Preis angegeben. Leider kostet der noble Krachhut 395 DM. Allerdings ist dieser Helm nicht nur in schwarz oder weiß sondern in vielerlei Farben lieferbar. Gegen Aufpreis von 40 bzw. 60 DM sind auch mehrfarbige Colorierungen möglich. Auch ist der Helm je nach Wunsch mit oder ohne Druckknöpfe für Schirme oder Visiere lieferbar. Eine kleine Katastrophe passierte in der Ausgabe 42: Dort wurde von Seite 51 an der Name von Ing. Herbert Friedrich falsch geschrieben. Im Manuskript war der Name richtig geschrieben gewesen. Doch durch einen Ver-

ständigungsfehler wurde in der Überschrift "Friederich" geschrieben. Unsere Korrektorin versah dann ohne mein Wissen den

gesamten Text mit der falschen Schreibweise. Sorry! Fehler, die mir ganz allein anzulasten sind, waren im gleichen Text folgende: So der von mir "entwickelte" Trabantmotor mit außenliegenden Drehschiebern. Tatsächlich waren diese zwischen den Kurbelkammern untergebracht. Schließlich verhaspelte ich mich auch noch bei den DDR-Gütezeichen: Die ES 300 bekam nicht "Q" sondern "II". Ja, so ist das mit den blöden Wessi-Journalisten... Für konstruktive Kritik immer dankbar bleibt Andy



Ing. Friedrich (Foto: Uhlmann)

Nicht ganz billig: Davida Jethelm (rechts):



Es war einmal...

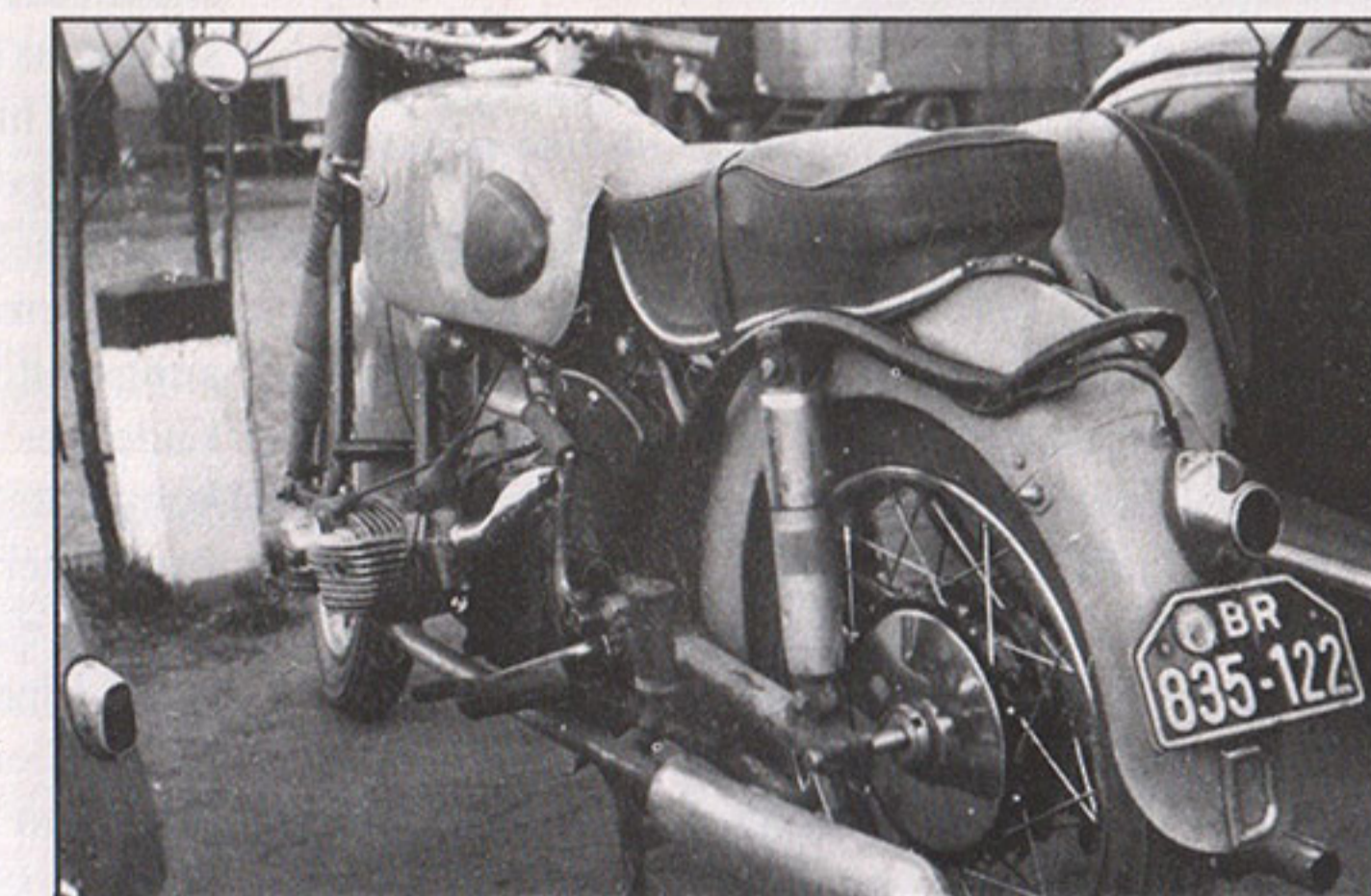
Schild-Bürger-Streiche zu allen Zeiten

Es begab sich im Jahre 7 der neuen Zeitrechnung des jungen Staates BRD, als da der Verkehrsminister beschloß, die Besatzungszeit sei jetzt endgültig zu Ende und alle Welt müße das auch an den Kraftfahrzeugen, die schon wieder überall in dieser unterwegs waren, erkennen können. Er setzte eine Zwangsverordnung in Kraft, die vorschrieb, alle kümmerlichen schwarzen Bleche gegen stolze, große, weiße Nummern-Schilder binnen Jahresfrist auszutauschen. Er legte Normen und Richtlinien über die Höhe, die Breite, die Größe der Buchstaben und die Anbauhöhe an die Fahrzeuge fest, so daß manche seiner Untertanen vermuteten, der Mann leide eventuell an einer alten kriegsbedingten Sehschwäche.

Nun kam nach längeren Rechnereien und einigen mißglückten Anbauversuchen ein gerissener Untertan, wir nennen ihn "M", auf die Idee, sich selbst anzuzeigen, da an seiner DKW das neue Blech entweder viel zu tief oder aber das Rücklicht verdeckend angeschraubt werden konnte, beides

jedoch nicht den Vorschriften entsprach und zudem auch gefährlich war. Außerdem teilte M dem zuständigen Amt mit, daß auch bei korrektem Anbau unter dem Rücklicht die Ausleuchtung des Bleches nicht gewährleistet sei, da die Lampe für eine so große Fläche zu schwach sei, eine Umrüstung auf eine stärkere Lampe aufgrund der schwachen Lichtmaschine nur zu Lasten des Hauptscheinwerfers

gehen würde, was nun auch nicht der Sicherheit letzter Schluß sei. Zunächst verblüfft stellte man im Amt fest, daß man dafür nicht zuständig sei und unser Mann es einmal bei einem Verein für die technische Überwachung versuchen sollte. Dort angekommen, stellte M fest, daß auch schon andere vorstellig geworden sind: Die Hersteller der Motorräder hatten bei Versuchen festgestellt,



Wir wünschen uns die Besatzungskennzeichen zurück! Andy + Udo Foto: Archiv Rogge

Für Leute, die sich gerne an die alten Pfandfinder-Zeiten zurück erinnern bietet MOTO AKTIV eine bundesweite Orientierungsfahrt an. Innerhalb von sieben Monaten (1. März bis 30. September) müssen verschiedene Orte in Deutschland, davor der Teilnehmer und sein Motorrad, fotografisch festgehalten werden. Nennungsunterlagen gibt es gegen 80 DM (M.A.-Mitglieder 50 DM) bei

Hans Hohmann,
Am Keltenberg 11,
W-6945 Großsachsen.

Im Herbst ist eine Siegerfete geplant. Udo

LITERA-TOUR

Als auf dem Norisring noch Motorräder fahren, konnte die fränkische Metropole Nürnberg für sich in Anspruch nehmen, die deutsche Zweiradmetropole zu sein. Daher war es auch gar nicht so abwegig, auf dem Zeppelinfeld, das mit Hilfe pompöser Tribünenbauten der NSDAP als Aufmarschgelände für "Reichsparteitage" diente, auch Motorradrennen abzuhalten.

Diese Rennen, die von 1938 bis 1976 - meist auf nationaler Ebene - abgehalten wurden, beginnen bei den Motorradfahrern in Vergessenheit zu geraten, bzw. wissen viele Veteranenfreunde gar nichts von der skurrilen Nürnberger Rennstrecke. Umso erfreulicher ist dann,

Als auf dem Norisring noch Motorräder fahren



Motorrad-Straßenrennen von 1938 bis 1976

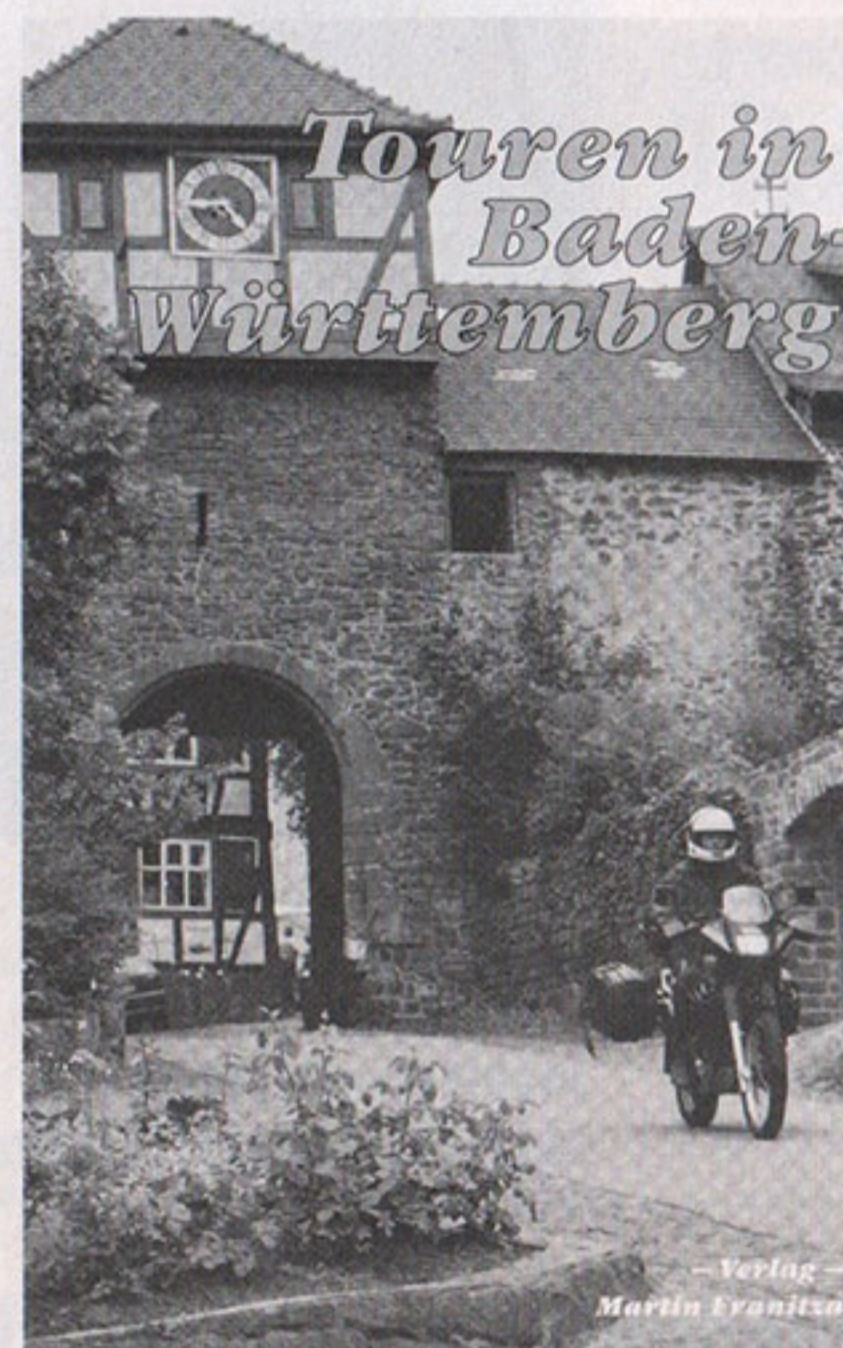
ZWEIRAD-Verlag

wenn sich ein sachkundiger Autor mit einem kleinen, aber engagierten Verlag im Hintergrund die Mühe macht, Vergessenes ans Tageslicht zu befördern.

Das 108seitige Buch von Thomas Reinwald dokumentiert eine reizvolle Periode deutschen Motorsports ohne falsche Nostalgie oder überheblichen Lokalpatriotismus. Eine mehrstündige Bahnfahrt bot mir ausreichend Gelegenheit, indem Werk über das schnelle Treiben in der Lebkuchenstadt zu schmökern. Keine Seite enttäuschte! Thomas Reinwald gelingt es hier jedes Rennjahr mit der wichtigsten Veranstaltung präzise und unterhaltsam wiederzugeben. Auch die Streckenpläne mit dem sich jährlich ändernden Verlauf der Piste und die 101 historischen Schwarzweißfotos tragen ihren Teil dazu bei, die einzigartige Atmosphäre vergangener Rennsporttage auf schöne Weise wiederaufleben zu lassen.

Thomas Reinwald

"Touren in Baden-Württemberg",
1. Aufl. 1992,
Verlag Martin Franitza,
Auenweg 10,
W-8383 Eichendorf,
DM 9,90 (bzw. gegen
11 DM Voreinsendung
direkt beim Verlag
inkl. Porto)
ISBN 3-9801491-6-1



"Als auf dem Norisring noch Motorräder fahren"
Thomas Reinwald,
1. Aufl. 1992,
Zweirad-Verlag,
Erlangen,
Tel. 09131/26935,
DM 19,90,
ISBN 3-929136-02-3

Etwas sparsam ging man bei der (ordentlichen) Verarbeitung zu Werke: Keine Bindung, nur Heißleim. Angesichts des günstigen Preises von DM 19,90 zu entschuldigen!

Fazit: Die mühevollen Arbeit, die der Autor bei seiner gründlichen Recherche hatte, bleibt jedem, der mit ähnlicher Arbeit befaßt ist, nicht verborgen. Es hat sich jedoch gelohnt: Kein Gequatsche, keine Fehler! Stattdessen schöne Erinnerungen und guter Sport. Hoffentlich folgen dem Buch noch mehrere nach ähnlichem Strickmuster...

Andy

"Touren in Baden-Württemberg" ist der Titel des zweiten Bandes der "Touren in..."-Reihe des Verlags Martin Franitza. Martin Franitza, Chefredakteur der Fachzeitschrift "Motorrad-Gespanne", ist ein echter Mann der Praxis. Das beweist einmal mehr die pfiffige Gestaltung seiner Tourenbücher. Die 110 x 185 mm großen (oder kleinen) Tourenbücher bringt man in

jeder Form von Motorradbekleidung unter. Es darf auch eine verschmaltete Wachs-Cotton-Kutte sein, da die Bücher in eine transparente, abwaschbare Schutzhülle aus Kunststoff eingelegt sind. Trotz des zierlichen Formats ist es GP-Mitarbeiter Hans Hohmann, der bei diesem Band redaktionell federführend war, gelungen, in dem Band 11 interessante Touren auf 96 Seiten unterzubringen. Jede Tour wird durch ausgezeichnete Fotos (teilweise in Farbe) und eine gegenüber dem "Bayern-Buch" verbesserte Routenkarte so richtig schmackhaft gemacht. Der Text ist lebendig aber nicht oberflächlich. Ein besonderes Lob gebührt der gründlichen Detailrecherche: Sehenswürdigkeiten, Museen und interessante Gasthöfe sind mit Öffnungszeiten und Adressen aufgeführt. Am Ende des Buches findet sich noch eine komplette Aufstellung Baden-Württembergischer Motorradmuseen und sinnvolle Tipps für einen Trip ins benachbarte Frankreich. Eine prima Ergänzung!

Fazit: Klein aber Fein! Und mit DM 11,- nicht mal teuer. Ideal zum Verschenken oder Selberfahren. Achtung! Alle Tourenvorschläge sind ohne Großstadt- oder Autobahnstreß auch mit Oldtimermaschinen prima nachzufahren!

Andy

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 |
|------------------|-------|------------|---------------------|-------------------------------------|---|
| Februar | | | | | |
| 19 2 | 21 2 | 6832 | Hockenheim | Technik-Kurs | Moto Aktiv H. Homann 06201-57802 |
| 27 2 | 28 2 | 5500 | Trier | Europahalle Teilemarkt | S. + I. Rübener, Tel. 02263/6524 |
| März | | | | | |
| 6 3 | 7 3 | 6719 | Kerzenheim | Veteranen-Trial | Heinz Wirbel 06351-6685 |
| 6 3 | 7 3 | 5180 | Eschweiler | Motorradausstellung | MFE, H. Schmid 02403-35808 |
| 14 5 | 16 5 | 2989 | Eversmeer | Oldtimertreffen | G. Janssen 04971-7843 |
| 19 3 | 21 3 | 3550 | Marburg | Technik-Grundkurs | Moto Aktiv 06421-82085 |
| 19 3 | 21 3 | 8400 | Regensburg | Technik-Grundkurs | Moto Aktiv 06421-82085 |
| 26 3 | 28 3 | 1000 | Berlin | AMK-Messegelände Motorradtage | Fa. DICON 0431-686939 |
| 26 3 | 28 3 | 2900 | Oldenburg | Technik-Kurs/Frauen | Moto Aktiv 06421-82085 |
| 27 3 | 28 3 | 8000 | München | Olympia-Halle Teilemarkt/Auktion | Müller & Hocheneder 089-3081724 |
| April | | | | | |
| 2 4 | 4 4 | 6832 | Hockenheim | Technik-Kurs | Moto Aktiv H. Homann 06201-57802 |
| 9 4 | 11 4 | 3550 | Marburg | Technik-Kurs f. Frauen | Moto Aktiv 06421-82085 |
| 9 4 | 12 4 | F | bei Paris | Campingplatz MZ-Treffen | M. Obermüller 0033-1-45730056 (spricht deutsch) |
| 16 4 | 18 4 | 6832 | Hockenheim | Elektrik-Kurs | Moto Aktiv H. Homann 06201-57802 |
| 17 4 | 18 4 | 6349 | Breitscheid | Veteranen-Trial | Kurt Nickel 02777-6389 |
| 23 4 | 25 4 | SF | Rantasalmi | (Ostblock)Mot.Treffen | Jörgen Mandell, Helsinki, Tel.:90-665666 |
| 24 4 | 25 4 | 6700 | Ludwigshafen | Veterana Motorrad | Info 06203/13507 |
| 24 4 | 25 4 | 7410 | Reutlingen | Eisporthele Teilemarkt | E. Schwarz 07473-9870 |
| Mai | | | | | |
| 1 5 | | 6537 | Gensingen | Hotel "Zum Adler" | Peter Kohl, Tel.: 06704-2208 |
| 1 5 | 2 5 | NL- | Margrietenthal | Schiedam-Noord | P.v.d. Putten, Prealle 22, 4876 XE Etten Leur, NL |
| 2 5 | | 7060 | Schorndorf | Zuverlässigkeitsfahrt | N. Kappes 07181-44017 |
| 7 5 | 9 5 | 8630 | Coburg | Schloß Callenberg | A & H Wittmann, Eichendorfstr.5, 8632 Neustadt |
| 8 5 | | bundesweit | bundersweit | bundesweit | BVDM, Tel: 02825-10155, Fax: 10156 |
| 8 5 | | 6748 | Bad Bergzabern | | R.Küchen-Gedächtnisfahrt |
| 8 5 | 9 5 | 4800 | Bielefeld-Brackwede | Gleisdreieck | W. Schowalter, Tel.: 06349-8506 |
| 14 5 | 16 5 | 2900 | Oldenburg | | S. + I. Rübener, Tel. 02263-6524 |
| 20 5 | | 7176 | Braunsbach | Marktplatz | Moto Aktiv 06421-82085 |
| 31 5 | 11 6 | | Isle of Man | überall | Info: 07183-41595 |
| | | | | | INFO: IOM/624/621323 - 661930 |
| Juni | | | | | |
| 12 6 | | 7107 | Neckarsulm | Zweiradmuseum | Eigenbauten-Treffen |
| 12 6 | 13 6 | 5190 | Stollberg | Gressenich | Veteranen-Trial |
| 13 6 | 14 6 | 6694 | Marpingen | | Oldtimertreffen |
| 18 6 | 19 6 | 7530 | Pfortsheim | Hoheneck-Sportpl. | Heimkinder-Ausfahrt |
| 26 6 | 27 6 | 8811 | Leutershausen | | Gespanntreffen |
| Juli | | | | | |
| 10 7 | | 5412 | Ransb.-Baumbach 2 | | Veteranen-Rallye |
| 17 7 | 18 7 | 8391 | Sonnen | | Veteranen-Trial |
| 22 7 | 25 7 | 2802 | Fischerhude | Gastst. Backsberg | Italo-Treffen |
| 24 7 | 25 7 | 5430 | Montabaur-Wirzenb. | Gasth. Witzenb. Liß | Teilemarkt/treffen |
| August | | | | | |
| 6 8 | 8 8 | 2806 | Oyten | | Rickman Treffen |
| 28 8 | | 2120 | Lüneburg | | Veteranen-Trial |
| 29 8 | | 3111 | Brockhöfe | | XIX. Fourstroke-Trial |
| September | | | | | |
| 3 9 | 4 9 | 6920 | Sinsheim | Technikmuseum | 14. Mot.Klassikertreffen |
| 4 9 | | 7730 | VS-Schwenningen | Messegelände | Teilemarkt |
| 11 9 | 12 9 | 3501 | Fuldabrück | | Classic-Trial |
| 25 9 | 26 9 | 7830 | Emmendingen | | Veteranen-Trial |
| Oktober | | | | | |
| 16 10 | 17 10 | 5190 | Stollberg | Gressenich | Veteranen-Trial |
| November | | | | | |
| 21 11 | | 2072 | Bargdeheide | Stormarn | Classic-Trial |
| | | | | | W. Siebenhaar. 04532-3548 |

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

| | | | | | |
|------------------|---------|-----------------------|------------------------|-----------------------------|--|
| 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 | 1157 | Berlin-Karlshorst | Heizhaus | MZ-Stammtisch | Jeden 2. Donnerstag im Monat ab 18 Uhr. 030/4025830 |
| Ständiger Termin | 2000 | Hamburg | Sternschanze | Motorrad-Stammtisch | Jeden 3. Sonntag im Mon., 10 bis 12 Uhr 040/6915387 |
| Ständiger Termin | 2000 | Hamburg 76 | Gastst. Intakt | Oldiestammtisch | Jeden Freitag ab 20 Uhr |
| Ständiger Termin | 2000 | Hamburg | Lutterothstr. 33 | Brit-Stammtisch | Jeden 1. Donnerstag im Monat |
| Ständiger Termin | 2000 | Hamburg-Winterhude | Gastst. Kanal 9 | MZ-Stammtisch | Jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat |
| Ständiger Termin | 2123 | Bardowick | Fa. Damen&Bruns | BMW-Klönsschnack | 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-Klönsschnack | Jeden 2. Sonntag im Monat ab 10 Uhr 04409/8140 |
| Ständiger Termin | 3032 | Dorfmark | Gastst. Böhmegrund | Boxer-Stammtisch | Jeden 1. Donnerstag im Monat 04261/83264 |
| Ständiger Termin | 3201 | Söhle/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" | DDR-Fahrzeug-Stammtisch | Jeden 1. Freitag 20 Uhr, 05472/4828 |
| Ständiger Termin | 4542 | Tecklenburg | Gasthof Römerkrug | Klassiker-Stammtisch | Jeden Mittwoch, INFO: Klaus 05405/3382 |
| Ständiger Termin | 4577 | Nortrup | Jagthaus Spark | Heinkel-Stammtisch | Jeden 1. Freitag 19.30 Uhr Tel.: 05436-707 |
| Ständiger Termin | 4740 | Oelde | Gasthof Geisterholz | Wasserbüffelstammtisch | Jeden letzten Samstag im Monat ab 17 Uhr |
| Ständiger Termin | 4952 | Porta Westfalica | Porta Café (B61) | SR 500-Treffen | Jeden 2. Donnerstag im Monat, 20.00 Uhr, 0571/44484 |
| Ständiger Termin | 5100 | Aachen | Parkpl. Siegel | Ausfahrt, 50er Jahre Kräder | Jeden Sonntag ab 10 Uhr, H. Heiliger, 0241/511556 |
| Ständiger Termin | 5563 | Kröv/Mosel | Gastst. Sportplatz | Motorrad-Stammtisch | Jeden Freitag ab 20 Uhr 06571/84 49 |
| Ständiger Termin | 5568 | Daun-Pützborn | "Zur alten Schmiede" | Veteranenstammtisch | Jeden 1. Sonntag im Monat ab 19 Uhr, Tel. 06952/4331 |
| Ständiger Termin | 5568 | Daun-Pützborn | "Zur alten Schmiede" | Kawa-Stammtisch | Jeden 2. Freitag im Monat ab 19 Uhr, Tel. 06952/4331 |
| Ständiger Termin | 6101 | Pfaffen-Beefurt | Gasthof Waldklause | Engländerstammtisch | Jeden 1. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 069/571397 |
| Ständiger Termin | 6537 | Gensingen | Hotel zum Adler | Veteranen-Stammtisch | Jeden Montag ab 20 Uhr 06704/2208 |
| Ständiger Termin | 7129 | Eibensbach-Güglingen | Felsenkeller | Veteranen-Fahrer-Stt. | Jeden letzten Sonntag im Monat ab 9.30 Uhr |
| Ständiger Termin | 7176 | Braunsbach/Kocher | Gasthof Löwen | Oldie-Stammtisch | Jeden 1. Sonntag im Monat 19 Uhr. Info 07183/41595 |
| Ständiger Termin | 7445 | Bempflingen | Sportheim Waldeck | Heinkel-Stammtisch | Jeden 3. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 07123/34 5 66 |
| Ständiger Termin | 7800 | Freiburg | Pizzeria Kroneneck | Italo-Stammtisch | Jeden Freitag ab 20.30 Uhr 0761/64611 |
| Ständiger Termin | 7900 | Ulm | Cafe Rialto | Klassiker-Stammtisch | Jeden Donnerstag ab 19 Uhr, Info 07302/4853 |
| Ständiger Termin | 8069 | Reichertshausen | Gasthof Lindermeier | Motorradtreffen | Jeden 2. Sonntag im Monat 17.30 Uhr, 0841-59214 |
| Ständiger Termin | 8700 | Wübg.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 | Oldiestammtisch | 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 Obermueller |

- 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

- AJS -

Rarität! 2 Zylinderköpfe für AJS/Matchless-Twins 30/ G11, 600 ccm zu verkaufen! Alle Verschleißteile neu! Bleifreisitzringe! Tel.: 0941-379395

- ARDIE -

Ardie, Bj.35 zum herrichten, 3800,- DM, Tel.: 02324-24254

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

- AWO -

AWO-Lager-Auflösung komplett 3000,- DM, kleiner LKW nötig, Tel.: 03933-3743

AWO/T Auspuff, hint. und vorderer Kotflügel und hinterer Sattel gesucht, Zuschrift bitte an U. Reinl, Kötheuer Str. 21, O-4415 Zörbig

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

Für AWO/S hint. Kotflügel lang, Tank, Auspuffn. Sitzbank gesucht, Zuschrift bitte an U. Reinl, Kötheuer Str. 21, O-4415 Zörbig

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

Su. für AWO-T Bj.54 runde Tank-schilder, orig., Gepäckträger, and. ET u. Literatur, M. Roch, Dr.-O.-Just-Str. 25, 0-9800 Reichenbach

Suche AWO-Sport, auch umgebaut,

SW-Übersetzung f. AWO-Sport und Touring, Dieter Ritter, Korber Str. 22, 7054 Korb-Kleinheppach

Verk. SW-Rahmen, unrest. m. Rad, Schutzblech, Lampe und noch 2 Räder dazu. R. Stephan, Thurmer Str. 35, 0-9560 Zwickau

- BAUER -

Suche Gabel, Schutzbleche, Licht, Räder für Bauer-Motorrad 148 ccm, Tel.: 07940-51438 ab 18 h

- BEKLEIDUNG -

BMW-Goretex-Anzug, Gr 58 grau, gut erhalten zu verk. Tel.: 0211-8795116 o. 8795280 abends

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

Damenkombi 46/48 rot/schwarz neuwertig 400,- DM, Tel.: 02452-89592

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. 05383/1662

Kradlermantel von 1945, Gr 60, sehr guter Zustand, schwarz/blau/grün, sehr groß, FP 400,- DM, Tel.: 05772-7368

Schwarze 1a Lederstiefel, Gr 43 für 70,- DM zu verk., Tel.: 04433-1437

Suche große Cromwell-Halbschale in gutem Zustand (Gr.60), Thomas



Räer

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. 0 51 21 / 5 79 44

Gratis Katalog anfordern

NVA + VP Bekleidung
neu oder gebraucht
(solange Vorrat reicht)

Prospekt anfordern!
gegen DM 2,00 in Briefmarken bei

Kirchner-Kittler Freizeitversand
Sieverhüttener Str. 1 • 2358 Kattendorf
Tel.: 04191/8625 • FAX: 04191/5153

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

WAX-COTTON
ANZÜGE GIBT ES VIELE
ABER NUR EINEN
Barbour

SIE SOLLTEN
IHN
„erfahren“

IMPORT UND GROSSHANDEL
Gerald Brabetz
Falkensteiner Weg 8 D-6238 HOFHEIM a. Ts.
Telefon 061 92 / 6444 Telefax 061 92 / 26775

ALLES FÜR RUCKSACKREISEN GEM
QUO VADIS

HAT ALLES FÜR DEN REISELUSTIGEN BIKER...

BEQUEME ISOMATTEN

SCHLAFSÄCKE

KOCHGESCHIRR

ZELTE

WASSERDICHT

PACKSÄCKE!

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

DAVIDA

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

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

IMPORT und VERTRIEB:
5000 Köln 30 ☎ 0221/54 58 95 ☎ 043 48 / 75 81
FAX: 0221/546 26 35

Motorrad Lust
2316 Probstelerhagen ☎ 043 48 / 75 81
FAX: 043 48 / 92 65

Austria: FIMOTO • A-1040 Wien • Weyringer Gasse 28-30 • Tel. 0222/5 05 72 52 Fax 0222/5 05 94 56

Switzerland: H.HASSIG MOTORRAD Degersheimer Str. 12 • CH-9230 Flanin Tel. 071 83 47 57 • Fax 071 83 47 62

Manufacturers
England: DAVIDA (U.K.) LTD. Milhouse Holt Ave., GB-Moreton Mercey-side Tel. 05 16 78 46 56 • Fax 05 16 77 53 98

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

Chefredakteur:
Rainer Baues (verantwortlich)

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

Fotos & Titelrealisation:
Baues Offset Druck

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

Layout:
Uwe Kremer, Martina Wessels

DIE ZEITSCHRIFT - ORGANISATION

Erscheinungsweise: Monatlich am 15.

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

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

DIE ANZEIGEN

Verantwortlich für Anzeigen:
Die GbR

Anzeigenschluß:
Jeweils am 20. des Vormonats

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

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

Rongen, Waldstr. 6, 7454 Bodels-
hausen, Tel.: 07471-73115 abends

Thermokombi Hein Gericke blau-
weiß, Gr 54, 150,- DM, Tel.: 09131-
209771

BMW
MOTORRÄDER & ERSATZTEILE
R24-R27-R51/2-68-R50-69S-R50/5-100
z.Z. 50 Motorräder von 1949-1985 auf Lager
56 Seiten Katalog R24-69S
für 3,50 DM in Briefmarken.
Uli's Motorradladen
Ulrich Seiwert
Guttenstraße 144 · 6000 Frankfurt 1
Tel.: 0 69 / 23 93 19 · Fax 23 38 40

BÖHM - Technik rund um's Rad

Speichen - Umbauten
Felgen - Einspeichen
Radrestaurationen
Neue Straße 14
D-7135 Wiernsheim
Tel. 07044 / 5732
Fax 07044 / 8587

BMW RADNABE R50 - R69S

Von uns neu gefertigt
nach BMW Werksnorm
Werkstoff: Silumin
Kpl. incl. Radmitnehmer
Preis p. Stk.: 825 DM
Petersmeier · Industriest. 59 · 48 Bielefeld 11
Tel.: 05205/22881 · FAX: 05205/22882

Wir suchen + verkaufen

Motorräder + Gespanne
neu und gebraucht
Ständig gepflegte Fahrzeuge im Angebot
Koch International · Schladstr. 31-33
3442 Wanfried/Werra · Tel. 0 56 55 / 80 51
Telex 99 32 64 · Fax 0 56 55 / 86 22

100 alte BMW's & Teile

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

PAFFEN
mechanik

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

Verk. Lederjacke (HG-Chopper-
Jacke, schwarz, Gr 52) 280,- DM;
HG-Faust-Handschuhe (Zeigefin-
ger, lange Stulpe, sehr warm,
schwarz, Gr XL, unbenutzt) 60,-
DM; Jet-Helm (Bundeswehr, braun,
groß) 10,- DM, Tel.: 040-7213769

Verk. Lederkombi Jumbo grau, Gr
54, 300,- DM, Latzhose Gr. 48,
Damen Gr. 38, 150,- DM, Tel.:
04791-7237

- BENDER -

Bender-Beiwagen neuwertig, an-
baufertig, f. 2-Zyl.-BMW, Tel.:
04423-7681

- BIMOTA -

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

- BMW -

R 75/5, Bj. 70, alles neu, Toporig-
zust., teilzerlegt, Tel. 0221/727838

/5-Gabel kompl., m. V-Rad; 50,-
DM, 'Umbausatz' f. /5-/7 auf neues
Zündsystem: Nockenwelle, Ölpum-

TANK

Tank-Innensiegel DM 82,-
Tank-Entroster DM 26,-
Entfetter DM 20,-
Mehrfachanwendung!
Entroster + Entfetter für alle
Stahlteile geeignet.

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

Doppel-Duplex-Bremse

Ø 230 DM 473,-
Doppel-Simplex-
Bremse
Ø 180 DM 382,-
passende Felgen, Spei-
chen **Tachoantrieb** auch
Vorder- und Hinterräder
komplett.
Rötzeberg 61 · D-3087 Neustadt a. Rhde.
OT Schneeren · Telefon 0 50 36 / 24 55
FAX 0 50 36 / 3 00

NEU!

**Vorderer Kotflügel
aus Blech**
für BMW R 26/27 und R 50-
69S endlich wieder lieferbar!
unlackiert 220,-DM
schwarz lackiert und
handliniert 340,- DM
Fa. Heumann
Fuchsborg 3-5 · 6110 Dieburg
Tel: 06071/1315
Fax 06071/81284

pe, Deckel, 2 Zündboxen (mech.)
500,- DM, Tel.: 05808-1784

/5: Gasdrehgriff u. Kupplungsgriff
o. Hebel m. Kabelbaum u. Schalter
120,- DM - Suche für Ardie BD 175
Batterie u. Kettenkasten, Tel.:
04131-82345

/6-Instrumenten-Gehäuse (Glas-
bruch + kleiner Riß) zu verschenken
(Porto zahlt Empfänger) Tel.:
06171-57784

Biete R 60/7 Teile: Bremsattel +
Zyl. 140,- DM, Ventildeckel St. 40,-
DM, Rücklicht 25,- DM, Blinker Hi.
20,- DM, Dnepr 19' SW-Felge 30,-
DM, R 65 Gußhinterrad 200,- DM,
Sa u. So. 06253-3522 Werner

E. Hoske Tank 24 Ltr. teilrest. 300,-
DM, Tel.: 02236-44825

Gebe ab: R 69/S-Kipphebel und R
51/3, R 51/3 Gabel, 69/S KW, R 75
WH-Tank, 69-Tank, R 5-Teile
Stolz-SW R 75/5 neuwertig, noch
teilzerlegt, Tel.: 0221-727838

Hohes Schutzblech für GS-Modelle
40,- DM, Tel.: 05592-205

K 100 RS 3.88, Zusatzins. Sebering,
Motorspoiler, Gepäckbr., silber,
TÜV 4/94, 37 tkm, Garagenge-
pfligt, 11.000,- DM Festpreis, Tel.:
04183-4932, Fax 4937

K1, rot, Bj.89, VHB, Tel.: 08178-
7430 nur von 13-22 h Gerwin Krü-
ger, Rodelweg 7, 8026 Ebenhausen

Motor R 60/7 vor 10000 km von
Sauer neu aufgebaut inkl. aller An-
bauteile außer Anlasser zu verk. M.
Wittkamm, Tel.: 040-4227730 o.
2007054

R 100 RS oder ST Brembo-Brems-
sättel ab '81 gesucht, Tel.: 02661-
20087

R 100 RT, EZ 3/83, 50tkm, schwarz,
8500,- DM; Gläser-Verkleidung,
kompl. für 300,- DM, div. Boxerteile
ab 1950 bis /7 zu verk. Tel.:
04642-69127

R 100 S, Bj.77, überholt, VB 5800,-
DM, Tel.: 040-8903070 nach Helge
fragen

R 25 Motor + Getriebe, wenig km,
Bj.51, einbaufertig 900,- DM, Tel.:
05341-43808 ab 20 h

R 27, EZ 62, weiß, TÜV abgelaufen,
als Restaurationsobjekt oder Teile-
träger zu verkaufen VB 1000,- DM,
Tel.: 04102-44302

R 4, Bj.37 Motor + Getriebe, u.v.
Originalteile, Tank, Sättel, Lima,
etc. VS, Tel.: 0421-6039876

R 45, Bj.79, Top-Zustand, Lackie-
rung, Auspuff, Batterie, Kupplung,

Reifen neu, Köpfe überholt für
4800,- DM zu verk., Tel.: 09152-
8254

R 50 / S 501, Zustand 2, weiß, Gebo-
te ab 15.000,- DM; R 60, Bj.57,
Zustand 4-5, Bastlerobjekt, jede
Menge Heinrich-Teile, VS; suche
Originalteile für R 51/3, Bj.51, Tel.:
05405-3382 Klaus

R 50, 60, 69 S zu verkaufen, Bestzu-
stand, auch als Gespann, Tel.:
05655-8051

R 50/5, Bj.69, 27 PS, scheibe, Krau-
ser, Hoske-Auspuff, uvm, evtl.2.
Mot. Solo/Duo-Bank, 4500,- DM,
Tel.: 040-6308426

R 50/60 Suche Zündspulen für Ma-
gnetzündung, 24 l Tank (auch
schlecht) und beide Chrombügel für
US-Bank, Tel. 05383/1662

R 50/69 Suche fast alles außer Rah-
men, Schwinge, Elektrik. Suche
Stoßdämpfer f. GS ab 88, Verk. S-
Cocpit 150,- DM, Tel.: 04433-1437
Marcus

R 51/3 mit TÜV (Soloüb.) sucht
Solms, Gladbacher Str.6, 4 D' dorf 1
(m. Foto)

R 60/2 Motor ges. + 16'-BMW-
Chopper-Hi-Rad. Su. Packtasche
BW-Maico. Tel.: 04321-41634 oder
28117

R 60/5/6/7 Zylinder (Schliff nötig)
zu verkaufen oder zu tauschen,
Andy, 05383/1662

R 68 suche Tank, Rückl., Sportau-
spuff und Sitzkissen z. Nachbau.
Kaution u. Entlohnung selbstverst.,
Tel.: 0711-512473 abends

R 80 G/S, Bj.83: Suche großen
Tank, metallic blau sowie runde
Zyl.-Kopf-Deckel; Bernd, Tel.:
02931-70078 abends, außer WE

R 80 RT, rot, 22.000 km, sehr ge-
pflegt, mit div. Zubehör, wg. Krank-
heit zu verk., 9850,- DM, Tel.:
06053-3456 abends

R 90 S in gutem Originalzustand ge-
sucht. P. Blobel, Juri-Gagarin-Ring
33/1208, 0-5020 Erfurt

Rahmen mit Schwinge für R 27.
Preis 650,- DM, Tel.: 05341-43808
ab 20 h

Suche alle Teile v. R 75/5, dringend
Hi-Rad u. -Antrieb 10/32, Sitzbank,
Vordergabel, Auspuffanl., Heckteil
lang, Elektrik, Tel.: 04426-1465
abends

Suche für R 20 Motorgehäuse u. Ge-
triebe, Kotflügel vorn auch für R 23-
24 Antrieb usw. alles mal anbieten.
Tel.: 06325-7132

Suche R 50, 60, 67, 68 oder 69 in
fahrbereitem Zustand möglichst
günstig, evtl Tausch gegen R 75/5,
Tel.: 0551-43050 (wenn schon die
Anzeige umsonst ist, kleb doch
nächstes Mal bitte Porto auf die Kar-
te!)

Verk. R 100 GS, Bj.89, Extras, km
27000, VHB 10500,- DM, Tel.:
05482-1863

Verk. R 51/3 Rahmen mit Brief
400,- DM, Gläser-Verkl. kompl. mit
Halter, 300,- DM und andere Ge-
brauchtteile f. Boxer ab /5, Tel.:
04642-69127

Verk. R 90 S-Gabel kompl., Moto-
renteile R 51/3, MZ-SW, Schorsch-
Meier-Tank R 51/3 Dunstall 'Dezi-
bel' Auspuffe, 'Das Motorrad'
1960-80, 1000,- DM, Tel.: 04321-
41634 o. 28117

Verkaufe Hoske + Meier-
Tank, Orig. Tank R 50, Heinrich Alu
Verkl. 2-tlg., R 60-Getriebe, Ach-
santr., suche R 69 S-Motor/ Moto-
renteile, Tel.: 0041-72-442336 CH/
Bodensee ab 18 Uhr

Zwei Rücklichter orig. große Form
Bj.57-68 je 80,- DM, Ständer 25/2
lackiert 90,- DM, Tel.: 02236-44825

- BSA -

A 10, 650 ccm, guter Zust., Bj.58,
seit 5 Jahren abgemeldet, 5800,-
DM, B 25 SS guter orig. Zustand
3500,- DM, Tel.: 02324-24254

- CITO -

Cito Sportmoped Original und kom-
plett, sehr selten, Tel.: 06074-25538

- CZ -

CZ 175, Bj.61 zu verk. + Motor, V +
H-Rad + Gabel + Tank VB 1000,-
DM; Suche Hercules C3 Zust egal,
wichtig Vorderteil, Michael Textor,
Rheinstr. 44, 7844 Neuenburg, Tel.:
07634-35347

- D-RAD -

D-Rad R 06; Räder, Vergaser, Zünd-
magnet fehlt, Preis 2000,- DM, Tel.:
03933-3743

- DELLORTO -

Suche separate Schwimmerkammer
Typ SS 2 für SSI-Vergaser, Tel.:
02133-90348

- DKW -

RT 125 zu verk. i.T. zerlegt, aber
kpl. Motor überholt Preis 800,- DM
Widmann Tel.: 07544-3155

RT 125-2/H, Bj.56 vollst rest. zu-
gel., TÜV 2/94, Zustand 2, VB
4300,- DM, Tel.: 02166-87987

RT 125/2aH; Bj.53, mit vielen Neu-
teilen 500,- DM; Motoren RT 125 2
x 200,- DM; RT 175 Telegabel u.
Schutzblech, Rad kompl. 250,- DM,
Tel.: 05551-7245 F. Weiß, 3410
Northeim

RT 200 zum Schlachten o. Motor
VB 500,- DM, Tel.: 0511-733927 ab
17 h

RT 250/2, Bj.54, suche Original-
Auspufftopf (48er Teile-Nr.) Jürgen
Rendelmann, Gruenstr. 2, 3300
Braunschweig, Tel.: 0531-795545

RT 350, Bj.58, Zustand 3 - 4 VB
4500,- DM, Tel.: 02241-152894
tags od. 02242-80645

SB 200, Bj.37, nicht ganz original,
fahrbereit, 2000,- DM, Tel.: 030-
9656910

Suche für RT 125 mit Jurisch-Hirafe
Hinterrad o. Nabe möglichst kom-

DNEPR Gespanne
& Ersatzteile
M 72, k 750, MW 750, MT 10-19
URAL, neuw. RW-Gang, TÜV 5700,-
Reserveradhalter, Kurbelwellen,
Differential MT 16, Getriebe
Motoren, Kolben, Sattel, etc...
M62-M67, IMZ 8.103-10, -30, -40
Seitenw., neu 1300,-
Tel.: 04746/1767 **URAL**

plett, sowie Klemmfäuste für Len-
ker, F. Weiß, Graf-Otto-Str. 27,
3410 Northeim, Tel.: 05551-7245

- DNEPR -

BA, RA, ETL in deutsch o. englisch,
jeweils Kopie, Tel.: 04488-71429

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

- DKW -

RT 125 zu verk. i.T. zerlegt, aber
kpl. Motor überholt Preis 800,- DM
Widmann Tel.: 07544-3155

RT 125-2/H, Bj.56 vollst rest. zu-
gel., TÜV 2/94, Zustand 2, VB
4300,- DM, Tel.: 02166-87987

RT 125/2aH; Bj.53, mit vielen Neu-
teilen 500,- DM; Motoren RT 125 2
x 200,- DM; RT 175 Telegabel u.
Schutzblech, Rad kompl. 250,- DM,
Tel.: 05551-7245 F. Weiß, 3410
Northeim

RT 200 zum Schlachten o. Motor
VB 500,- DM, Tel.: 0511-733927 ab
17 h

RT 250/2, Bj.54, suche Original-
Auspufftopf (48er Teile-Nr.) Jürgen
Rendelmann, Gruenstr. 2, 3300
Braunschweig, Tel.: 0531-795545

RT 350, Bj.58, Zustand 3 - 4 VB
4500,- DM, Tel.: 02241-152894
tags od. 02242-80645

SB 200, Bj.37, nicht ganz original,
fahrbereit, 2000,- DM, Tel.: 030-
9656910

Suche für RT 125 mit Jurisch-Hirafe
Hinterrad o. Nabe möglichst kom-

Suche alte 1 + 2 Zyl. Lit. wie
BTL,WHB,ET-Kat. Prospekte, Pho-
tos, Pressemappen, Ducati-Hauszei-
tungen, Anstecker, Aufnäher
u.s.w.Zahle sehr gut oder biete gutes
Tauschmaterial. S. Kranz Spitzen-
kapelle 5 in 7967 Bad-Waldsee Tel.:
07524-3595

Suche ETL für Einzylinder (100-
175 ccm) u. Prospekte von Pantah
500, Tel.: 0241-507469

Suche f. 450 Desmo: Kipphebel, La-
gerschild, Li. Motordeckel - ev.
auch kpl. Kopf oder kpl. Motor oder
kpl. Motorrad, mögl. Raum Nordd.
Tel.: 04451-860673

Suche Halbschale 900 SS komplett
mit Halter und Stummellenker, Tel.:
08342-3220 Sa + So

Verk. spanische 1-Zyl. Duc, 250
ccm, Bj.72, FP 1500,- DM, Tel.:
0441-382237

- EMW -

Für EMW R 35 Auspuff, Blechteile,
Zündverstellhebel hinten, Sattel ge-
sucht, Tausch möglich, Zuschrift
bitte an U. Reinl, Kötheuer Str. 21,
O-4415 Zörbig

DNEPR 11 - 11500,-DM

DNEPR 16 - 12500,-DM

DNEPR 16 mit BMW-MOTOR - 17800,-DM

NEU DNEPR 11 mit BMW-MOTOR - 15800,-DM

sofort lieferbar, sämtliche
Ersatzteile + Zubehör auf Lager

NEU Schwinge mit Scheibenbremse - 2300,-DM

URAL Seitenwagen mit TÜV - 2850,-DM

Alle Teile mit TÜV

11. - 14. Februar in Sinsheim!

Ihr Partner in Deutschland

Theo Däschlein

Ansbacher Straße 57

W-8809 Bechhofen

Telefon: 09822/7556

Telefax: 09822/7766

Suche für R 35 ein WHB oder Rep-Anl. und andere Lit. ü. EMW/BMW R 35 + Teile, besonders Starrahmen mit Kardan, Tel.: 07227-8527 Mathias

- FN -

Suche RS 50 Electronic, Zustand egal, Tel.: 0711-6363472

- GESPANN -

Aus Sauer Dnepr MT 10 div. Teile zu verk. z.B. 18"-Räder mit verchr. Stahlfelgen, Schwinggabel, Schutzbleche usw. M. Wittkamm, Tel.: 040-4227730 o. 2007054

Dnepr MT 10, Bj.79, verzollt, RW-Gang, Windschild, 2400,- DM, SW Ural, grundiert 500,- DM, SM für MT 12 700,- DM, Tel.: 04746-1767

Dnepr MT 10/BMW 60/5-Technik gut, Elektrik muß neu (BMW-Schaltplan vorh.) Gesamtzustand gut, TÜV-frei, VB nicht unter 7500,- DM, Tel.: 02452-89592 ab 19 h

Jawa-Gespänn, Bj.87, 27 PS, TÜV 11/94, 31000 km, sehr gepflegt, rot, Reifen neu, 3000,- DM, Tel.: 06826-6473

Moto Morini Gespänn: Velorex 562, VR-Schwinge, 18"-Räder, alles mit TÜV, 9000,- DM oder alle Gespännteile zum Eigenbau 4500,- DM, Tel.: 0511-391573 - 429197 Olaf

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

SCREW-CONNECTION
Edelstahlschrauben+Zubehör
Gewindeservice+Normteile
Preisinfo kostenlos!
UWE FRIEDRICH
Hinter dem Bahnhof 10,
2720 Rotenburg/Wümme,
Telefon 04261/1531
Telefax 04261/4666

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

MZ ETZ 250 Gespänn, TÜV neu, 29000 km, Bj.88, Rahmen neu, 2200,- DM, suche günstige ETZ zum Ausschlichten, Motor müßte noch laufen, Tel.: 04321-528425

Ural M 63-Gesp., Bj.69, TÜV neu, fein restauriert, neu verchromt u. poliert, Reifen neuwertig, alltagstauglich, 6400,- DM, Tel.: 06826-6473

Ural-Gespänn, Bj.69, 24 PS, neu aufgebaut, Lack u. Chrom neu, Reifen neu, TÜV neu, 6400,- DM, Tel.: 06826-6473

- GILERA -

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

Verk. Strada 150, sehr schön, muß aber zum Haupt-TÜV, für 1800,- DM, Didi, Tel.: 0551-374030

- HARLEY-DAVIDSON -

FLH 1200 mit original HARLEY-SW, nur 4800 mls, wie neu, Bestzustand, Bj.79 zu verk. (Inzahlungnahme mögl.) Tel.: 05655-8051 H

Panhead EZ 55, 90% Orig. restauriert, schwarz neu: Brief, Reifen, etc. VB 24500,- DM und Shovel FLH, EZ 75 rest. 88' Stroker gelb mit vielen Extras, VB 20000,- DM, Tel.: 040-7928631

Reparaturbuch für WLA 750, neuwert. 45,- DM (Versand mögl.) Tel.: 09545-4746

Sturgis, Sonderserie nur 1600 Stk geb., 1500 km, Neuzust., 30000,- DM, Electra-Glide Classic, Bj.88, 15000 km, Zubehör, 24000,- DM, Tel.: 02324-24254

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

- HERCULES -

Suche für Typ 318 zwei Auspuffrohre, original oder im Nachbau, Tel.: 02304-67700 öfter probieren!

Typ 316, Bj.55, ohne Motor als Teilträger abzugeben, Th. Knaak, Tel.: 0421-71787

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

Suche für Typ 318 zwei Auspuffrohre, original oder im Nachbau! Tel.: 02304-67700 ab 21 h

Suche Tank f. 125 ccm GS u. Rücklicht, Tel.: 040-7425190

- HONDA -

Alte CB 450, seit 8 Jahren abgem. 1900,- DM, CL 450 Scrambler, 10 Jahre abgem. Neu- u. E-Teile, 3200,- DM, CB 750 K0, zerlegt, Neuteile für 5800,- DM, alles kplt. 6000,- DM, Tel.: 02324-24254

CB 125 K, Bj.76, 10 Jahre abgemeldet, 22 tkm, Lagerschaden, kompl. opt. gut, 300,- DM, Tel.: 0441-382021

CB 200 K4, Bj.74, 30/27 PS, org. sgt. Zust., TÜV neu, möglich + WerkstattLit. + 150 kg Ersatzteile + neue Reifen 2300,- DM, Tel.: 0751-64772

CB 250 K4, Bj.73 in Teilen, Zustand mies, VB 500,- DM, Tel.: 0911-288915

CB 350 Four: Suche orig. Sitzbank z. vernünftigen Preis! Tel.: 06131-476610

CB 400 F, blau, orig.Zust., bis auf Gulirari-Sitzbank, incl Vollverkl., Stummel (eingetr.), Ersatz-Motor i.T., 4-1-Krümmner neu, seit 87 abgemeldet mit Brief, 1 Vorbesitzer, gute Restaurationsbasis, wegen Platzmangel, VHB 1450,- DM, Tel.: 06136-5739

CB 400 Four, Bj. 77, TÜV 5/94, div. Neuteile, guter Zustand, VB 2500,- DM, Tel.: 05322-4040

CB 50 J '77 + 3 Motoren, 1 Rahmen, k-Flügel, Tank werden evtl 2 Fahrzeuge VB 1300,- DM, Tel.: 06432-7245 o. 2792 m. Anrufb.

CB 550 Super Sport, Bj.76, 50 tkm, Becker-Kettenkasten, 3300,- DM, Tel.: 05034-4258 Udo

Dax 70, Bj.76, TÜV 5/94, gut erhalten, Tel.: 07131-68614

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

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

GL 1000 suche Kabelbaum u. Schutzblech vorne, Tel.: 02634-1272

Michael Brinkmann aus Dortmund möchte sich doch bitte mit seiner richtigen Adresse nochmal bei mir melden, damit ich ihm die bestellten MOTORRAD-Hefte zuschicken kann. Gerhard Biesel, Bachstr. 30, 5100 Aachen

Nockenwelle CB 250 G, ca. Bj.75,

neu, 220,- DM, orig.Nr. 14101-369-000, Tel.: 04135-601

RA oder WHB für Dax, Monkey, SS 50, CB 100, CB 125 K, CB 250 G, CB 250 T/400 T, CB 350 Four, ETL für Dax, Monkey, CB 125 K, CB 359 Four je 15-20,- DM, Tel.: 0241-507469

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

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

Suche CB 250/360 G oder CJ 250/360 T-FahrerInnen zwecks Erfahrungsaustausch, Treffen, etc im Raum Bremen, Tel.: 0421-891012 Felix

Suche f. CB 500 Four Bremsanlage für rechts zwecks Umbau auf Doppelscheibe sowie TÜV-Unterlagen Tel.: 05034-4258, Udo, rufe zurück

Suche Gabel für CB 750 K2, Bj.75, Biete 4x Auspuff und 1x Tank, Tel.: 06150-2851

Suche King & Queen-Sitzbank f. GL 1000 K3 u. Sitzbank f. CB 250 G sowie Schutzblech f. hinten m. Rücklicht, Tel.: 02528-1411 o. 1358

Suche Monkey, Tel.: 040-7213769

Suche Teile f. CB 450 K 0, alles anbieten! Dax, Monkey, etc., Tel.: 02103-55267

Teile für GL 1000 K 1 günstig zu verkaufen, Tel.: 06162-83696

TL 125 (Trial), 9 PS, Bj.78, 4-Takt, mit Licht, Blinker, Hupe, usw., fahrbereit, (Schwingenlager def.) mit Brief, seit 2 Jahren abgemeldet, wegen Platzmangel, VHB 1300,- DM, Tel.: 06136-5739

Verk. CB 750 K 0-6 Vergaserbatterie 200,- DM, 4 CB-Blinker o. TÜV 25,- DM, Tel.: 04433-1437

Verk. Giuliari-Sitzbank neu, für CX 500, altes Modell, 80,- DM, Tel.: 08634-5339

Verk. Honda-Teile der 70er Jahre, für C100/C110/SS 50/CB 72/S 90/ CB 250-350-450-750/ PKW N600/ 360 AMEX 05036-2455 Fax 300 H

Verk. weiße Giuliari- Sitzbank für CX 500, neuwertig, 80,- DM, Tel.: 08634-5339

Verk./Tausche CB 125 Twin, Bj. 70, 23.000 km, sehr guter Originalzu-

stand, ovaler Tacho/DZM plus zweites Motorrad, VB 1990,- DM, Tel.: 04221-84595

XL 125 komplett oder in Teilen zu verk. Rahmen defekt, ansonsten viele brauchbare Teile, Preis VB, Tel.: 02238-59048 abends

XL 185 S-Motor gesucht, Tel.: 0611-731369 ab 18 h

- HOREX -

Regina 0 u. 1 Suche Kotflügel ev. Tausch gg. Tank. Hohe Auspuffanlage o. Sport z. Nachbau gg. Kaution u. DM, Tel.: 0711-512473 abends

Röth-Horex 80 ccm, Sachs-Motor für 800,- DM abzugeben, Tel.: 07331-200420

Suche 350er Regina-Motor, Rundgehäuse oder Motornr. 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 Räder für SB 35 oder Bremsankerplatten, biete Flachtank, Imperatorsteile, Tank SB 35/u. S 35 Geländesport u. tiefe Reginableche, Tel.: 0221-727838

Suche Regina zum restaurieren, Tel.: 08452-8989

Suche Regina-Motor ohne Innereien, Zustand egal, aber opt. kompl., auch einzeln (Gehäuseteile, Zylinder, Kopf, etc) Thomas Romgen, Tel.: 07471-73115 abends

- IFA -

BK 350, su. Verschl.teile, Satteldecken, Kupplung, Kardan u. Motorteile, H. Funk, 2179 Neuhaus, Niebuhrstr. 1

BK 350-Gespänn, Bj. 57, 17 PS, fahrbereit, weitgehend original, VB 2.200 DM; Berlin Roller, sehr gut, DM 400; Standort Sachsen, Fischer, Hauptstr. 56 b, O-9163 Gornsdorf

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

- ILO -

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

- IMPERIA -

Suche Imperia mit MAG oder Rudge-Motor oder nur Fahrgestell, K-H Römer, Tel.: 05682-9950, suche auch O-D Ostner, Dresden Motorrad 500er MAG

- JAP -

Suche 1000 ccm JAP-Motor, Seiten-gesteuert, Typ KTC oder KTCY, Bj. ab 1930, Tel.: 0234-87238 Dietrich Cöppencastrop, Castroper Hellweg 584, 4630 Bochum-Gerthe

- JAWA -

Jawa 125, Bj.57, TÜV 9/94, Originalzustand, sehr gute Substanz, VHB 1100,- DM, Tel.: 05772-7368

Jawa 250 1 Zylinder, Bj.66, 1a Zustand, VA-Schr, neu lackiert, Motor neu gelagert, VB 3500,- DM, M. Wittkamm, Tel.: 040-4227730 o. 2007054

- KAWASAKI -

750 H2, Bj.73, purple, guter Orig. Zustand, 13000,- DM, Tel.: 02324-24254

GPZ 1100, EZ '84, 22 tkm, sehr gepflegt, 4200,- DM, Tel.: 05128-5434

GT 550, EZ '83, 60 tkm mit Koffern und Sonderlackierung VB 2700,- DM, Tel.: 040-4227730 o. 2007054 o. 8315799

Rickman Z 900, neuwertig, rot, 22000 km, TÜV 94, völlig original, nur an Liebhaber, 11900,- DM, Inz.

mögl. Tel.: 05128-5434

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 -

Kreidler-Kotflügel verschiedene Modelle 70er Jahre vo + hi in 10 Farben Stk 20,- DM, Tel.: 0211-252157

Suche für K 50, Bj.54 1 Sattel Vo + Hi, Kotflügel, Kippständer für Amazone 1 Tank Chrom, Tel.: 07444-2975

Z 1, Z 900, Z 1000
Motorräder, neue und gebrauchte Teile
Kostenlose Liste anfordern bei
ROLAND LENDEN
Praunheimer Landstraße 72
6000 Frankfurt 90 - Fax 069/763155
Telefon 069/700808 oder 766631

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

Obering. Siegfried Rauch, einer der bekanntesten Motorrad-Journalisten Deutschlands, faßte 1950 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 Tips, um sich mit den berühmten »drei beweglichen Teilen« und dem ganzen Drumherum, seien es Gemischaufbereitung oder Zündanlagen, auseinanderzusetzen und diese wieder zur perfekten Funktion zu bringen.

GUMMIKU H

MOTORRADTECHNIK



Der GUMMIKU H-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 1954.

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

- LAVERDA -

Für 1000 SFC 1 Satz Speichenräder
Akront 18x2.50, 18x3.50 Preis:
900,- DM, Tel.: 06023-4900

WK-Verlag

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

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

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

Fast alle gängigen KFZ-Bücher interna-
tionaler Verlage sind lagermäßig vorrätig
und können in kürzester Zeit geliefert werden.
Des Weiteren finden Sie über 500 verschie-
dene historische Plakate und Plakatre-
produktionen in unserem Sortiment. (Posterka-
talog kostenlos!)

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

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

Rep-Anl. 650-1200 Kopie, 20,- DM,
Tel.: 0241-507469

Suche Tank und 1er Sitzabnk f. SF
od. ähnl. Alu-Tank, 35er od. 38er
Teile. Verkauft/tausche Hoske +
Meier-Tank, /5-Teile, Tel.: 0041-
72-442336 CH/Bodensee ab 18 Uhr

- LITERATUR -

BA Berlin-Roller, RA + WHB
Schwalbe-Roller, BA + E-Teile,

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

MOTALIA

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

Testberichte mit Messen der Beschleunigung und der Höchstge-
schwindigkeit 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 Kleinanzei-
gen 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

GP

Coupon ausschneiden oder kopieren und abschieken an:
Verlag Hasselbrink, Postfach 2322, 2300 Kiel

Ja, ich möchte MOTALIA ab der nächsten Ausgabe abon-
nieren.

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

O habe ich auf das Konto überwiesen

O habe ich als Scheck beigefügt

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

Name:

Straße:

PLZ, Ort:

Datum + Unterschrift:

Mir ist bekannt, daß
ich das Abonnement in-
nerhalb von 7 Tagen
schriftlich widerru-
fen kann. Hierzu ge-
nügt die fristgerechte
Absendung des Widerru-
fes.

»Zweitaktfahrzeugmotoren«

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

Katalog Dnepr, Ural, je 20,- DM
Vorkasse oder NN, Tel.: 04488-
71429

Biete Motorrad-Katalog 1977 zum
Tausch gegen Katalog von
73,74,75,76,78,79. w. Hoetig, Am
Schmittrain 8, 6501 Uevershm. Tel.:
06249-7428

Biete Oldtimerliteratur für EMW R
35, BK 350, Zündapp KK 200 + DB
234, Dürkopp MD 150, suche für
Jawa 125, ER + BE, auf Anfrage,
Tel.: 05772-7368

Das Motorrad 49-59, 220 Hefte
1800,- DM; Motorrad-Classik 87-
93, 27 Hefte 100,- DM; GummikuH
89-93, 44 Hefte, 100,- DM; Oldti-
mer-Praxis 89-93, 33 Hefte, 50,-
DM; Horex-Bote 89-92, 16 Hefte,
25,- DM; viele Bücher zu verkaufen,
Tel.: 06429-6595

Das Motorrad, komplette Jahrgänge
von 1965 bis heute zu verk. Tel.:
04221-84595

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

Fast alle Motorrad-Testberichte seit
1960, pro Heft 5,- DM, G. Biesel,
Numbornerstr. 7, 6601 Heusweiler

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

MOTORRAD-Classic gesucht. Wer
kann mir die Hefte 1-5/91 verkan-
den? Jürgen, Tel.: 06163-3495 bitte
öfters probieren, auch später

Motorradprospekte: Liste gegen 2
DM in Briefmarken von Ralf Düß-
mann, Bergedorfer Landstr. 39,
2875 Ganderkeese 1, Tausch mög-
lich, bin für jedes Angebot dankbar!

Motorradprospekte; neue Liste bei:
J. Niederholtmeyer, PF 3212, 4006
Erkrath, Tel.: 0211-252157

Suche 'Das Motorrad' 1949, 52, 53
am besten ganze Jahrgänge, Motor-
rad-Katalog 70/71, Tel.: 05341-
14639 So-Do ab 18 h

Suche 'DAS MOTORRAD'-Hefte
aus den Jahren 1949,50,52,53,54.
'MOTORRAD-Katalog' 70/71,87,
Tel.: 05341-14639, So-Do ab 18 h

Suche 'Honda über Honda' von Soi-
chiro Honda, 'Geröll, Motoren, fei-
ne Kerle' von Robert Poensgen und
'Mit dem Motorrad um die Welt'
von Crius, Tel.: 0421-3961584

Suche alles über Berlin-Roller Pro-
spekte, Farbtafel, Rep-Anl. usw.
Tel.: 02152-517918 u. 02151-
753758

Suche alles über Simson Mopeds
auch Kopie, Tel.: 0201-382834

Suche das Buch 'Zündapp KS 750'
von Rauch/Sengfelder, Motorbuch-
Verlag gebr. zu kaufen. Tel. 05383/
1662

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

Suche Fotos, -Kopien oder Abbil-
dungen über Motorradbekleidung
aus den 50er Jahren, Tel.: 02152-
517918 u. 02151-753758

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

Suche für Maico M250B (Bundes-
wehrmaschine) Ersatzteilkatalog
und Werkstatthandbuch. Nur origi-
nal. Telefon 0421/513255 (abends)

Suche Motorrundschau 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

Verk. Einzelhefte: Das Motorrad
1962-90; AMS 1950-59, 70-90;
Motor-Classik 86-92; Markt 85-92;
Gute Fahrt 77-90; AMC 73-85; PS
75-85; Tel.: 05271-33749

Verk. oder tausche 5 Alben Motor-
rad-Archiv fast komplett. Wert:
1200,- DM mit Abo-Anschl. u. Mo-
torrad-Classic 1/87-4/91, suche
Mini-Roller/Mofa u. Olsy-250 ccm,
a. defekt, Heinz Fischer, Von-Hut-
ten-Str. 29, 2000 Hamburg 50

WHB und RA als Kopie für Schwal-
be, S 51, S 70, sr 50, SR 80, Duo, je
20,- DM, Tel.: 04488-71429

- MAICO -

M 250 B Hilfe!!! Wer verkauft mir
Packtasche? Suche Leidensgenosse
= M 250 B in o. um Bremen, Tel.:
0421-400249

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

MC Maico 250 ccm, Bj.78, in Teilen
Preis VB. Tel.: 06106-14280

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. M 250 B, 6 Mon. TÜV, Bj.60,
VB 800,- DM, Tel.: 0511-733927 ab
17 h

Verk. M 250 B, Bj.63, TÜV 5/93 m.
vielen Neut., restauriert, VB 1750,-
DM, Tel.: 04202-70974 ab 18 h

Verk. M 250 B, Bj.64, TÜV neu, zu-
standsmäßig jedoch ein Vollrestauri-
erungskandidat, Vb 900,- DM,
Tel.: 05051-2851 Bergen-Belsen

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

Verk. MD 250 WK, Bj.81, guter Zu-
stand, erst 1600 km gelaufen, sei 83
stillgelegt, Zündung def. kein Fun-
ken VB 3500,- DM oder Tausch
gegen VKriegs Motorrad KH Rö-
mer, Tel.: 05682-9950

- MALAGUTI -

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

- MATCHLESS -

Rarität! 2 Zylinderköpfe für AJS/
Matchless-Twins 30/ G11, 600 ccm
zu verkaufen! Alle Verschleißteile
neu! Bleifreisitzringe! Tel.: 0941-
379395

- MOPED -

Gritzner-Monza, Sachs-Motor de-
fekt, Blechteile gute Substanz 400,-
DM, Tel.: 07331-200420

Kreidler Florett zum Restaurieren
kompl. gegen Gebot, Tel.: 02425-
89592

Puch, Bj.58 VS 50,- DM, restaurie-
rungsbedürftig zu verkaufen, Tel.:
05069-6251

Verk. Velo-Solex, Bj. 68, fahr.,
dazu 1 Solex zerl., 2 m. Pap. u. E-
Teile für ca 700,- DM für 1200,- DM
Didi, Tel.: 0551-374030

Suche ETL für 250 V, biete WHB,
Kopie 20,- DM, Tel.: 0241-507469

- MOTO GUZZI -

ETL V 35/V50, 15,- DM, Tel.: 0241-
507469

Für N.-Falcone: SW-Anbausatz NP
500,- DM VB 380,- DM, Rep-Buch
in deutsch, ET-Katalog in ital. zus.
65,- DM; Velorex-SW, neuw. mit
Anbausatz, Gepäcktr., Scheibe,
Stoßfänger u. Spritzdecke und UNI-
VERSALANBAUSATZ NP 1900,-
DM, noch verpackt 1250,- DM FP,
Tel.: 09545-4746 (Bamberg)

Mille GT, Bj.6/91 50/71 PS, grün.
Speiche, erst 4700 km aus Zeitman-
gel gg. Geb. A. Haake, Lammhoe
28, W-2356 Aukrug-Innien

Suche Drehzahlmesser und Tacho
für Cali 2, Thomas, Tel.: 04346-
1441

T 3 Cali, Bj.76, neu Lack, neu TÜV,
21000 ML, 7900,- DM, 750 S 3,
neuw. Preis VB, viele Teile für MG
(Motor 750 S, Teilemotor LM 3
usw.) Tel.: 05821-43218

Verk. Guzzi SP 1000, Bj.80, 75000
km, optisch 3, technisch 1, VB
5000,- DM, Tel.: 0441-382237

Verk. Moto Guzzi 250 Arione Sport
guter Zust. DM 5850,- T.05036-
2455 H

- MOTO MORINI -

Moto Morini-Gespann (das einzige
in D!), Velorex 562, Schwinge, 18'-
Räder, Konis vorn/hinten (ver-
stärkt), vor 2 Jahren kompl. neu auf-
gebaut. TÜV! Viele Neuteile!
9000,- DM oder alle Gespannteile
zum Eigenbau VB 3900,- DM, Tel.:
0511-3915673 - 429197 Olaf (Der
Setzer behält sich vor, Anzeigen zu
kürzen!)

elektronische Regler

für 6 V, 12 V oder NC

ADLER, ARDIE, AJS, AWO, BMW, DKW, HAINKEL, HARLEY DAVIDSON, HOFFMANN,
HOREX, IFA, ILO, MAICO, MATCHLESS, MZ, NORTON, NSU, PUCH, TRIUMPH, SAROLEA,
VICTORIA, ZUENDAPP
Sonderanfertigung für fast alle Modelle

EK DK ELEKTRONIC-DATA KLEIBER GMBH
Steinbach 19 · 5253-Lindlar · Tel. 02266/2502 · Fax 02266/44267

Motorrad Welling

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

- MZ -

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

BK 350, 17 PS, Bj.58 zum rest. mit
Stoye u. Brief 2000,- DM, Tel.:
0751-64772

Div. SW, ab 350,- DM, ETZ-Ge-
spann 2400,- DM, Tel.: 040-
7890758

ETZ 150, Bj.90, TÜV 4/94, 8 tkm,
techn. u. opt. OK, VB 1350,- DM,
Tel.: 05051-2851 Bergen-Belsen

ETZ 250 Rahmen neu mit blanco
Brief für 499,- DM zu verkaufen,
Tel.: 0511-3503631

Geländesport-Teile, Bremsbeläge
150 mm normal und Übergröße,
Ritzel 12-17 Z, 5/8 x 1/4 Felgen 21',
GS-Tacho + Wellen, Alois Dürr,
Wernerweg 8, 85 Nürnberg 50

BIKER'S GALERIE



**Nuovo Falcone,
V7, California Stil,
Gespanne**

Telefon 0 41 93 / 9 15 59

VA-Auspuffanlagen

für (fast) alle Europäer
z.B.: LAVERDA 1000 = 1150,-
MOTO MORINI 3 1/2 = 950,-
DUCATI DARMAH = 980,-

VA AUMANN

Telefon + Fax 04432-1610

POLIEREN WIE PROFIS!

• mühelos mit Ihrer Handbohrmaschine!
• Metalle - auch Alu
• Autolack
• Plexiglas
Gratisinfo direkt
vom Hersteller
Heinrich Kreeb GmbH, Postfach 701 G
7320 Göppingen, Telefon (07161) 210 99

MAICOLETTERS

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



EDELSTAHLSCHRAUBEN

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

KOLBEN

für Veteranen und andere Motoren.

Preisliste gegen Rückporto von DM 2,50

LEO DÜMPERT

Haus Nr. 23 · 3131 Bültz
Telefon 0 58 44/18 62 · FAX: 0 58 44/18 35

EDELSTAHLSCHRAUBEN

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

Huschke & Wirth GmbH

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

**Spezialzube-
hörkatalog**

Neugespanne 5 DM Schein
oder Münze
Gespannservice · Tauschteile
Blitzversand aller Teile,
auch für alte Modelle **NEU**

• Vollverkleidung
• Einzelsitze
• Lederkoffer
• Klapprasten
Fa. Wildschrei
5593 Brieden
0 26 72 / 85 40

SERVICE FELD

AT
ZWEIRAD-TECHNIK
4047 DORMAGEN
DORFSTR. 19
Verkauf - Ersatzteil-Service von ES bis ETZ
Telefon 0221/78.83.46 und 02133/61996

MZ-TREFF - INFO

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

MZ 500 R Classic, schwarz, EZ 11/91, 18500 km, VB 2800,- DM, evtl. Inzahlungnahme ETZ, Tel.: 030-4961697

MZ-Club Deutschland Info gegen 1,70 DM in Briefmarken an R. Schramm, Oststr. 10, W-5804 Herdecke 1

RT 125, Bj.64, VB 500,- DM o. Tausch gegen DKW RT 125/2aH auch ohne Motor, Tel.: 05551-7245 NOM

Schön. Gesp. 250/1, Bj.79, echt 5000 km, Mo. etz 300 17/25 PS Mahle! Reif. 16er Sbrems. Kofft. Gept. Sinnv. Zubehör + Unmengen an Teilen, auch neu Motor + Fw.SW + TS/1 o. Pap. usw. alle Verschleiß. 2800,- DM, Tel.: 07227-8527

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

Suche dringend Originaltacho für ES 250/1 (auch def.), Tausch gegen andere Ersatzteile möglich. Thomas Friedrich, Altenhainer Str. 23, 0-9023 Chemnitz

Suche für ETZ 250 300 ccm Zylinder u. Kolben u. Kopf, W. Smit, Kiesbahn 16, 4450 Lingen

Suche kompl. SW-Bremsanlage u. Lampen vorn u. hinten für ES 250/1, Tel.: 05344-5830

Suche Literatur über ES 250/1 alles

anbieten, A. Koltermann, Tel.: 0251-624584 (Q)

Suche MZ 250 5-Gang-Motor oder Schlachtfahrzeug, Tausch gegen ES-Teile möglich, Tel.: 04221-84595

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

Suche Windschutzscheibe, Tel.: 0471-65127

TS 150, Bj.86, TÜV 12/93, 20 tkm, BRD-Brief gepflegt + E-Teile, Ladegerät 6 V für 700,- DM, Tel.: 04153-53925

TS 250 NVA GEPäckträger u. Kani-sterhalter zus. 35,- DM, neuer Krümmer 25,- DM, Verdunklungs- blende 40,- DM und anderes mehr, Tel.: 05592-205

TS 250/1 mit TÜV, VB 1800,- DM, Tel.: 05069-6251

TS/0 Gabel kompl. mit Schutzblech, Brücken, Ankerplatte u. Rad mit neuem 3.00-16, VB 200,- DM, TS 4-Gang-Motor, kompl. lief fantastisch 350,- DM, TS/1-Gabel kompl. mit neuen Simmis 120,- DM, Tel.: 0471-65127 abends

Verk. Auspuffanl. kompl. f. ETZ 250 neu 100,- DM, Tel.: 08634-5339

Verk. ETZ 250-Motor, 18000 km, unteres Pleuellager fest, Laufflächen Kolben gut 250,- DM; TS 250 Fahrgestell ohne Gabel, ohne Brief VB 100,- DM; ETZ-Hinterrad 100,- DM Tel.: 0441-382021

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

VoPo-MZ Vollverkleidung TÜV 7/93 1500,- DM; NVA-ETZ-A 1500,- DM, sowie MZ-N-Teile Einzelsitz, Packtaschen u.v.m. Lüchem, a.d. Wuhlheide, 131B, O-1160 Berlin, Liste für 1,50 DM Porto

- NEW IMPERIAL -

Suche für New Imperial 350 ccm OHV Super Sport Modell 10 Getriebe oder ähnliches Getriebe, suche für Horex Regina 400 Kettenkasten, Tel.: 09832-577

- NORTON -

Suche Commando-Motor 850 ccm, Tausch auch mit Motor 750 ccm, Tel.: 02171-31005

- NSU -

Maxteile zu verk., Tel. 0221/727838

Konsul 500 suche Teile bzw. kompl. Maschine zum restaurieren, Tel.: 069-824803

Konsul 500, Bj. 51, wie neu + NSU Quickly + NSU Prima-Roller zu verkaufen, Tel.: 05655-8051 H

Maxi 175: Rahmen mit Brief 100,- DM, Tel.: 05592-205

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

Suche brauchbaren 3 l-Tank f. Quic- kly N o. ganzes Moped zum schlachten, Tel.: 0461-36880 Volker

Suche Primärzettel Z=25 für Konsul I. Dirk Eger, Tel.: 05202-83382

Verk. Auspufftopf für Superfox

Nachbau 100,- DM, neuwertig NP 148,- DM, Tel.: 07940-2617

- PUCH -

Cobra 80 Enduro, 80 ccm, 9 PS, 6-Gang, Bj.83, wenig km, Vollabnahme fällig, Tel.: 07131-68614

Roller RLA 125, E-Starter, Bj.55, gt Zust. u. viele E-Teile, 1900,- DM, Tel.: 0751-64772

- REH -

Reh-Motorrad gesucht, möglichst mit 250 ccm, ILO-Twin-Motor und Reh-Besitzer, Tel.: 04162-8769 (Menschenhandel ist aber verboten! Außerdem, wieviele Anzeigen sollen eigentlich pro Ausgabe geschaltet werden?)

- RICKMAN -

CR 750, viele NT, brit. rac. green, 10.000,- DM, Inzahlungnahme möglich, Tel.: 04433-1437

- ROLLER -

Berlin und Troll-Roller zum Ausschauen ab VHB 500,- DM mit Papieren und Schlüssel. 1 Anhänger für Berlin-Roller vorhanden, Tel.: 04488-71429

Berlin, Troll, Tattran, Wiesel-mehre-re vorhanden, kpl. und laufen, Zustand 3, Peise zw. 400 u. 550,- DM, Tel.: 04488-71429

IWL Troll + Anhänger, Bj.63 + alle Blechteile + 2 Motoren + mehrere Felgen u.v.m. FP 1800,- DM, M. Süßholz, Tel.: 02151-27310

NSU-Prima, Bj.57, 150 ccm, Originallack, viele Ersatzteile, 04793-1733

NSU-Prima, Bj.58, Zust. 2-3, viele Teile, 1600,- DM, Tel.: 04793-1733

Schwalbe 3-Gang, Kolben + Zylinder neu, Hi-Rad neu, VB 600,- DM, Tel.: 0471-65127

- SACHS -

Verk. Motor mit Vergaser 175 ccm Sachs, Tel.: 06325-7132

- SEITENWAGEN -

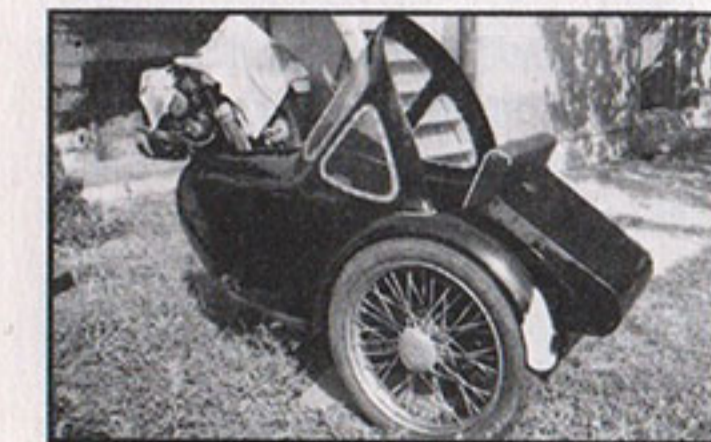
Stolz-SW, Typ Berlin zu verk., mit

NSU
Ersatzteile + Literatur
(Liste DM 3,-)
Tel. 07022 / 6232
P. Schönhaar
Hofgasse 21 · 7441 Unterensingen

E.-Teilen, Tel. 0221/727838

Duna, Bj.70, rest. Gew. 58 kg, mit Alu-Boot 1400,- DM; Ural-SW, Bj.69, rest., Rad verchromt, 1400,- DM, Tel.: 06826-6473

Kunststoffboot, Herst. unbekannt, zuletzt auf S 350 mont. 100,- DM, Tel.: 04433-1437



Vorkriegs-Seitenwagen 'Merai' aus Ungarn zum linksanbauen, top restauriert, schwarz, 3000,- DM, Tel.: 06826-6473

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

Steib LS 200, 1600,- DM, Vorkriegsbeiwagen Fabrikat ?, total restauriert, 2500,- DM, Tel.: 04791-1733

Stoye-SW, spitze Form, Alu-Boot, 2 Rahmen, gute rest. Basis zu verk. VB 1100,- DM, Schwarzer, Tel.: 07520-2177 ab 18 h

Suche S 350, TR 500, Ural o.ä. für R 50/69, Tel.: 04433-1437

Superelastik-SW, passend f. AWO-425-S, 18', umrüstbar f. MZ, kpl. anbaufertig, gegen guterhaltenes Stoye-Boot zu tauschen gesucht, nehme auch ganzen SW, S. Paesler, Bornholmer Str. 93, 0-1071 Berlin

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

Ural-SW, neu gebremst, m. Res-Rad, 1450,- DM; Steib LS 200, restauriert, ohne Scheibe, 2000,- DM; Duna-SW, unrest., 800,- DM, Tel.: 06826-6473

- SIMSON -

Motorfahrrad 1 x Bj.59, 1 x Bj.60 kompl. zum rest. Mofa-ähnlich zusammen 400,- DM oder einzeln 202,- DM, Tel.: 04488-71429

Simson Moped/Mofa, Typ SR 2, Bj.59 u. 60, laufen gut, Zust. 3-4, Stk. 250,- DM zus. 400,- DM + E-Teile, Tel.: 04488-71429

SR 2, Bj. 62, orig. Bestzustand, 600,- DM, Tel.: 030-9656910

- SONSTIGES -

Für IFA/MZ-BK 350 Rahmen und

Teile zu verkaufen; suche neuwert. Bellstaff-Wax-Jacke 50/52, neue Geländereifen 3,75 x 19 und orig. 10 L. E.-Kanister für M 72, t541-126969

Für Wohnzimmerbastler: Modellbausätze: Harley Police 1:10, Honda CB 750 F 1:8, Z 50 Gorilla 1:6, Suzuki 50 ccm (Protar) noch nicht zusammengebaut je 50,- DM, Tel.: 0241-507469

Göricke 100/S, Bj.59 850,- DM; DKW 250-Räder a 100,- DM, 125 ccm Sachs-Motor + Hercules BW-Teile 250,- DM; Velosolex-Mofa 3800, guter Orig.Zustand 150,- DM, Tel.: 09374-1362

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

Krauser-Koffer 30 l mit Topcase u. Aluträger VHB 280,- DM; Krauser Topcase 40 l. VHB 100,- DM; Vetter-Koffer Satz mit Koffertträger VHB 380,- DM, Tel.: 01662-83696

LM 104, 97 ccm, Bj.64, Lohmann-Motor, Puch 350 GS, Bj.38 zu verk., Tel.: 05363-1205

Motorrad-Anhänger 'Moto Akuli', Bj.69, einachsiger mit 10-Zoll-Rad, restauriert, schwarz VP 850,- DM, Tel.: 06826-6473

NSU-Consul 500, Ardie B 250, NE 125, Motoren: NSU 350 Haarn., D-Rad R 10, Rahmen R 11, Consul-teile, Tigergabel 30er Jahre, Moss-Getriebe, Tel.: 0561-65547 ab 22 h

Polizeiuniformensammler möchte tauschen von Pol.-Motive auf Briefmarken über Literatur bis alle Uniformteile, Angebote an Postfach 664, 2190 Cuxhaven 1 (Willst du auch Polizei-Motorräder sammeln, oder was soll die Anzeige hier?)

Suche 17 oder 27 PS-Motorrad, keine Phantasieangebote, Tel.: 040-7213769

Suche Bezugsquellen: Ural, Dnepr, Donghai, Tel.: 02372-74530

Suche Emailschild Betr. IFA-Motorräder; Ketten 3/8x3/8' mit 6mm-Hülsen; Biete: Royal-Roller-SW, 3-Punkt, Bj.55, gegen Gebot; Hinterradtacho f. Zündapp DB 200, Tel.: 0541-126969

Suche Händleradressen für Donghai, Ural, Dnepr, Tel.: 02372-74530

Suche Kontaktadresse f. Kontio-Ralli '93 vom 'MP-69 Kerho' in Finnland, Dieter Müller, Dresdener Str. 28, W-2058 Lauenburg/E, Telefon: 04153-53925 (bei uns geht nichts verlo !)

Suche Protar Morini-Bausatz, Tel.: 0241-507469

Suche Schrottmotoren von Triumph, Norton und Harley, evtl. auch ganze Maschinen als Anschauungsmaterial, Tel.: 0451-77235 oder 863523

Tausche Honda CB 450 K 5, Bj.71 gegen Gespann, Tel.: 02157-3531

Tausche restaurierte Zündapp DB 200 Bj.51 gegen Geländemaschine oder Motorrad über 20 PS, Tel.: 08031-82346



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

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

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

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% Preisvorteil im Abo. Deshalb gleich anrufen oder eine Postkarte schreiben und das Jahresabo* bestellen beim:

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

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

TT '93: Wer kommt mit? Fahre SR 500, Tel.: 040-7213769, Frank

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

Verk. BSA B 40 Trial, Zündapp-Trial kompl. u. Teile z. Zusammenbau, Zündapp 125 zu herr. o. ausschl., 15 u. 17 PS, Yamaha TY 250 R Trial VB 2900,- DM, MZ ETS 250, TS 250 zerl. guter Zustand, TS 150 + ETZ 150 m. überh. Mot., alles VHB, suche Zündapp 125 ccm Motor, Dieter Ritter, Korber Str. 22, 7054 Korb-Kleinheppach

Verk. Konsul 500 u. Teile, Ardie B 250, NE 125, OSL 350-Motor, Suche Teile von Schüttoff K, Ardie Silberpfeil und O.K. Supreme, Tel.: 0561-65547 ab 22.00 h

Verk. Zündapp Rekord, Bj.30 in Teilen, BMW R 35, Motor EMW R 35 Block, Rahmen usw., MZ RT 125, alles VS, Below Eugen Fritsch-Str. 36a, O-9900 Plauen

Verkauf: 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 VP 250,- DM; DKW SB 200,


Service, Restaurierung und Neuaufbau - Wuchten von Kurbeltrieben - Ersatzteile und Austauschmotoren mit Garantie - TÄGLICHER VERSAND - Am Mühlberg 95 27 40 Barchel - Bremsgeräusche - Telefon 04766 762

JÖRG WINKELMANN
TRIUMPH TWINS
BIS BAUJAHR 1983


Ihr PARTNER in allen Motorradfragen

■ VERKAUF ■ SERVICE
■ ERSATZTEILE ■ REPARATUREN

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

TRIUMPH

Exklusiv Händler

Großersatzteillager für Triumph pre 1990

☆ täglich Expressversand ☆
☆ Neu- und Gebrauchtmotorräder ☆

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

Bj.38, zerlegt, teils restauriert, gegen Gebot oder Tausch, Tel.: 03535-5838

- STEIB -

LS 200 neuwertig, anbaufertig f. 2-Zyl.-BMW, Tel.: 04423-7681

LS 200 zu verk. sehr guter Zust., Bj.49, offener Kotfl. Preis 3.600,- DM, Widmann, Tel.: 07544-3155

S 501, toprestauriert, Ledersitz, Ideal-Windschutzscheibe, Persenning, Kofferaumdeckel aus Niro, VB 7000,- DM, Tel.: 0421-3809837

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

Suche Hauptbremszyl. oder Dichtungssatz + E-Teile oder sehr gute Ratschläge weil defekt, sowie Steib-Cobra, Tel.: 0041-72-442336 ab 18 h, rufe auch zurück

Suche S 250 Kabine, Tel.: 05363-1205

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

- STELLENANGEBOT -

Wir suchen Mitarbeiter/in für Motorrad-Oldtimerladen in KA, Bereich Versand - Büro - Versand-Werkstatt. Haben Sie Interesse? Tel.: 0721-617751 H

- SUZUKI -

GS 400, Motor, überholt, Rahmen, Schwinge Kunststoffbeschichtet, Gabel-Unfall, Tel.: 0911-288915


6000 FRANKFURT 50 · Nassauer Str. 14

BSA · NORTON · TRIUMPH

Twintile-Expresversand
0 69 / 57 13 97 · auch in d. SCHWEIZ
Liste anfordern · Rückporto
Hyde · SRM · LUCAS · Carrillo
Service: Motoren, Magnete, Limas

GT 185, guter Zustand, Kette, Reifen, Batterie neu, 1800,- DM, Tel.: 02324-24254 (Mensch, sechs Kleinanzeigen, zehn Kräder für insgesamt 93.000,- DM in einem Heft, hast du nicht Angst, daß das auffällt?)

GT 550: 4 Motorräder in Teilen, Rahmen, Räder, Schwingen, Motoren u.v.a.m., nur en block, 250,- DM für Selbstabholer, Hans Hohmann, Tel.: 06201-57802

RA für GS 400, GS 750/550 und GT 500, je 20,- DM, Tel.: 0241-507469

Suche dringend Satz Blinker GT 750, Tacho, Sitzbank; V. Bruse, Bandwirkerstr. 6, 0-3029 Magdeburg

- TEILE -

Motor 25/3 evtl. mit Getriebe unrestauriert gegen Gebot, Tel.: 02452-89592

Reifen Dunlop K 181 T 100/4.10 H 19 (100/90/19) neu FP 60,- DM, Conti TKP 14 3.00/18, 800 km gel. 40,- DM, Metzler Block C 3.00-16 neu 50,- DM, Tel.: 06106-14280

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

Verk. Teile f. Japan-Klassiker der 60er, 70er u. 80er Jahre, teilweise neu, Tel.: 02676-1240

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

- TERROT -

HST, Bj.29, 350 ccm sv, kpl., teilerst., Motor, Getriebe, Lima, Zündmagnet fertig, 4200,- DM VB, H. Schwarzer, Tel.: 07520-2177 ab 18 h

- TORNAX -

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

- TRIUMPH (D) -

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

TWN B 200 LF: Suche immer noch Rücklicht, evtl. unteren Luftpumpenhalter, A. Kuhn, Tel.: 06198-33786 AB

- TRIUMPH (GB) -

Suche für TR 5T Adventurer KFZ-Briefkopie o. Datenblatt für TÜV-Abnahme, WHB, BA, Prospekte gegen Kostenerst., Tel.: 02334-45603

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

T 20 Tiger Cup unrestauriert, defekt oder unkpl. in jedem Zustand gesucht, auch Händlerangebote erw. Tel.: 06502-6878 ab 18 h

- URAL -

BA, RA, ETL in deutsch o. englisch, jeweils Kopie, Tel.: 04488-71429

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

M 72, Bj.58, TÜV 12/94, zugel. m. kleinem Nr-Schild, schön restauriert, schwarz/weiß liniert, 22 PS, SV-Boxer, 6900,- DM, Tel.: 06826-6473

Mache Abgasgutachten MT 16 BMW 75/5 Motor, wer hat gleiches Problem? Tel.: 0201-382834

- VERGASER -

Suche Dellorto Schwimmerkammer Typ SS 2 für SSI-Vergaser, Tel.: 02133-90348

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

- VICTORIA -

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

Verk. KR 25 HM. Aero, Bj.52, original unrest. mit neu-Brief, VHB 1500,- DM, suche Vorkriegs-Victorias oder Teile, Hans-J. Allendoerfer, Tel.: 06721-14000 o. 06486-1032

- YAMAHA -

DS 7 u. RD 250/350 Teile bis Bj.77 zu verk., z.B. Rahmen mit Brief 50,- DM, Tel.: 05592-205

Für DT 80 MX Tank, 2 Seitendeckel, 30,- DM, Tel.: 05772-7368

Für XS 250/360/400 Vorderfelge + B-Scheibe, 1/2 Dichtsatz, Bremsbacken für 40,- DM, Tel.: 05772-7368

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 Reparaturhandbuch, Tel. 0421/4919049

RD 350 R5, Bj.72, 32000 km, absoluter Originalzustand u. -Lack FB Goldbraun-Schwarz, Preis 2200,- DM VB, Tel.: 05181-81754

SR 500 '79 50000 km, Beckers Fettkettenkasten, FP 1800,- DM, Tel.: 027388262 Peter

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

Suche DT oder andere 2-Takt-Enduro o. Crosser m. Straßenzul. ab 250 ccm, auch def., außerdem für SR 500 AT-Motor gesucht, Tel.: 04255-6350 o. 0441-76320

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 Sitzbank (heil, max 40,- DM) und Staubschutzkasten für SR 500. Verkaufe Gußräder für SR 500, Tel.: 040-7213769

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 650, 40 tkm, teilerlegt, Motor überholt, VB 1900,- DM, Ralph-Ingo Wöhler, Düperstr. 45, 2870 Delmenhorst

XT 500-Kurbelwelle, ca 25 tkm, VB 100,- DM, Tel.: 05034-4258

- ZÜNDAPP -

Div. ETL von Combimot, Combnette 400-406, 429, Falconette 425, 435, 510, 433, 511, 515, Mofa 442, KS 50 WC, BTA von KS 125/GS 125, Combinette 433 3-Gang KD-Briefe, Prospekte '73, 77, auch Poster und andere Zündapp-Lit auf Anfrage, Tel.: 06432-7245 (wer noch mehr als 5 Zeichen in ein Kästchen kriegt, bekommt den GP-Sonderpreis!)

Div. gebr. Motoren f. Combinette Mokick, Kurbelwelle f. KS 100, Th. Knaak, Tel.: 0421-71787

Elastik 250: Suche Ansauggeräuschkämpfer, 250 S: Suche Tankplakette 'Trophy', Tel.: 09123-74922

KS 125 Sport, Bj.73, Reifen neu, mit TÜV, 750,- DM, Tel.: 05592-205

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

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

Suche für KS 601-Sport Alu-Nabe mit radialen Rippen - biete im Tausch Antriebs-Gelenkwelle, oder andere KS 601-Teile, kaufe auch Alu-Sportnabe. K. Römer, Ostlandstr. 24, 3587 Borken Gr-Englis, Tel.: 05682-9950

Suche Hi-Rad für KS 125 Sport, Tel.: 05592-205

Verk. linken Zylinder und Kopf für KS 500, Dirk Eger, Tel.: 05202-83382

Verk. Roller R 50 (Mokick) fahrbr. m. Lit. VB 800,- DM, Didi, Tel.: 0551-374030

Verk. 200 S, Bj. 57, mit E.-Teilen, DM 600, Standort Sachsen, Fischer, Hauptstr. 56 b, O-9163 Gornsdorf

- LETZTE MINUTE -

DKW Stationärmotor Vorkrieg 300

ccm mit Anbauteilen zu verkaufen, Tel.: 05361-1205

BMW R 71 etc. 9/35 Übersetzung, Kurbelwelle, Verteiler, Alu-Ölwanne, 0,5 l mehr Öl, Tel.: 04746-1767

Suche Infos u. E-Teile für Stoye SW Typ TML (breite Alu-Profil-Leiste) Bj. ca. 1961, Tel.: 069-542612

Verk. MOT-Hefte aus Engl., Ital., Deutschl. + Bücher + Poster, Liste anfordern Ente, Am Kälberanger 20, 3340 Wolfenbüttel

XS 360, 30000 km, 2 versch. Nockenwellen, schöner Zustand, sehr gepflegt, auf Wunsch TÜV neu, DM 2500,-, Tel.: 07623-63771

Motorroller Tatra: Zum restaurieren oder ausschachten, bis auf Motorabdeckung kompl., incl. 2. zerlegten Fahrz., sehr viele Teile doppelt, VB 3000,-, Tel.: 0511-836612

Jet-Helm Marke Bieffe Gr.M, VB 180,- DM, Lederjacke, Gr.44-46, leicht Gebr.-Spuren, VB 150,- DM, Tel.: 07244-5204

Verk. MZ-SW, Bj. 65, hydr. gebremst, kompl. u. original, sehr guter Zustand VP 500,- DM, Tel.: O-2400 Wismar 50180

KFZ-Brief Tatra-Roller 125 ccm, Bj. 65 zu verk., Tel.: 04105-3672

Suche BMW R 45 als Teileträger billig, Fax 04293-1474, Tel.: 467 nur Wo-Ende

BMW R 60/7, 600ccm, Bj.78, Top-Zustand, schwarz, Speichen, 63 tkm, Cockpitverkl. Windschild, Beinschilder (alles orig.), Krauser-Koffer, alles incl. 4500,- DM Tel.: 04191-85625

Verk. MZ ETZ 250, Bj.84, 10 tkm, Bremsanlage neu, Top-Zustand, TÜV 5/94, 1000,-DM, Tel.: 0421-4986441

BMW Biete 1 Paar Kofferhalter /6/ 7, nagelneu, verchromt, NP 220,-

DM, FP 100,- DM, Versand mögl., Tel.: 0761-82618

Verk. MZ-TS-Teile: Tank 20,-DM, Kotflügel 15,- DM, Tacho, DZM je 15,- DM, Kettenkasten neu 25,- DM, etc. AWO-Teile: Rahmen 100,- DM, Motor (regeneriert) 600,-DM, div. Kleinteile, Tel.: 0421-4986441

Für BMW R 90/6 Tank, Seitendeckel, S-Cockpit, suche RS-Teile: Vollverkl., Sitzb., Seitendeckel, wer überholt gut und günstig R 90/6-Motor, Tel.: 05404-1295

PS 75-85, Motorrad 77-90, pro Heft 3,-DM, G. Biesel, Numborner Str. 7, 6601 Heusweiler, suche Das Motorrad 1949-57 und Kataloge 70 u. 71

Hercules W 2000 + Teile, Suzuki 550 Katana, TÜV 8/94, MZ TS 250-Rahmen, Brief, Bleche, Tel.: 05171-53974 ab 18 h

Görlicke 100 S, Bj.59, viele Neuteile, Komplett und original, VB 850,- DM, Tel.: 09374-1362

Suche Umschulungsplatz für Motorradmechanikerin, gerne mit Restauration, Tel.: 0721-849257

Norton: Suche dringend Zylinder für Commando 750, Tel.: 07395-610

Suche Literatur u. E-Teile über Kawasaki Z 400 (74-77), Tel.: 02431-71290


125-750 ccm

Karl Deibel
7631 Schuttertal
Schwarzwald
Tel. 07826-326
Fax 07826-366

Restaurierungen
Ersatzteile
schnell,
zuverlässig
seit 1968


Tacho
Helm +
Schutzblech

Gießerei Str. 10 · 82 Rosenheim
Tel. 0 80 31 / 3 17 20 · Fax 3 11 75

Vetterling-Druck


Unsere Spezialität
Ersatzteile, Umbauten, Restauration

■ Japan Klassiker mit 1 oder 2 Zylindern u.a. XS 650, aber auch: 20 KW-TÜV-Kit, 880 ccm/37 KW-TÜV-Kit ■ Klassische Leder- und Regenbekleidung, Helme, Brillen, T-Shirts ■ Outdoorzubehör, Gürtel & Accessoires ■ Literatur & Schmuck

Öffnungszeiten:
Mo geschlossen, Di-Fr 13-18.30, Sa 10-14 Uhr

Herbert Grammatikopoulos, Karl Pfaff Str. 30, 7000 Stuttgart 70, Tel. 7655723, Fax 763801 NEU: C. Neuhausen, 4000 Düsseldorf, Tel. 0211/369999

 Katalog gegen DM 5,- in Briefmarken

Gewinde ausgerissen?
Zoll? Metrisch?


RECOIL Repariert's!
Das Profisystem

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



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

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

Italiener und Engländer
Motorradladen Yorkstraße GmbH
Yorkstraße 15
1000 Berlin 61

British Bikes
Brando's
Mittelweg 2
2072 Bargteheide

Biker's Galerie
Moto Guzzi: V7+Nuovo Falcone
Heideweg 14
2359 Henstedt-Ulzburg

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

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

BMW-Vertragshändler
T. Kramer
Bahnhofstraße 22
2915 Stückerling

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-Schröder
Nienburger Straße 1
3072 Marklohe

Bücherstube Lehrte
Itener Straße 28
3160 Lehrte

British Bikes
GLM-Motorräder
Fischerstraße 1
32111 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

DDR-Fahrzeuge & Raritäten
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 Hämern 2
5272 Wipperfürth

Adler-Museum & Antiquitäten
Strohmenger
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 Wald Fischbach-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 Marktsteft

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



Ohne mir richtig die Folgen auszumalen, hatte ich in der letzten Ausgabe angekündigt, mit einem Duo zum Wintertreffen auf die Augustusburg zu fahren.

Mit einem Motorrad zu einem Wintertreffen zu fahren, stößt schon bei vielen Zeitgenossen auf mitleidiges Lächeln, mit einem Duo über 1000 km an einem Wochenende abzureißen, verwundert selbst eingefleischte Winterfahrer, und auch der Hersteller war von dem Vorhaben eher entsetzt als begeistert. Man wollte uns mit einem Werkstattwagen begleiten oder uns sogar mit einem Anhänger bis Chemnitz bringen, so daß wir nur die letzten 15 km allein fahren mußten. All diese Anbiederungsversuche wurden jedoch abgelehnt: entweder einen Praxisnahen Test oder gar keinen. Als Testfahrzeug bekamen wir einen 15 Jahre alten DUO, der jedoch technisch überholt wurde, ein neues Verdeck und neue Reifen bekam. Mein Einwand, ein neues Fahrzeug wäre für eine solche Reise aufgrund der 12 Volt-Elektrik und des Vier-Gang-Getriebes aber auch als Werbefahrzeug für die FAB Bohnte besser ge-

Ob der Duo, wie im Prospekt zu sehen, für Brandstifter geeignet ist, darf bezweifelt werden.

eignet, wurde zwar geteilt, es war jedoch aufgrund technischer Probleme mit den elektrischen Anlässen nicht möglich, uns einen "4/2" herzurichten. Was dieses für uns später bedeuten sollte, konnte auch noch niemand ahnen. Der "4/1" war mit einem überholten Motor ausgestattet, der Tacho zeigte einen Kilometerstand von 60, das Fahrzeug war also schon eingefahren. Nach einer kleinen Einweisung und einer Probefahrt wurde das Gepäck verstaut, ein Abschiedsfoto gemacht und gestartet. Die Gesichter der Belegschaft im Rückspiegel sahen irgendwie so aus, als würden sie für immer Abschied nehmen. Nach 200 Metern Fahrt bleibt der Duo (wir bleiben bei "der", nicht einmal der Prospekt gibt hier einen Hinweis) abrupt stehen. Betretenes Schweigen aller Anwesenden. Wars das schon? Ach, der Benzinhahn! Etwas versteckt unter einer Plane findet er sich schließlich. Etwas warten, Motor anreißen und mutig das erste Hochgebirge angegangen. Gewaltig baut sich das Wiehengebirge vor uns auf. Mächtige Zweihunderter lassen uns mit unserem

Gefährt wie kleine behinderte Zwerge aussehen. Meist im ersten, auch schon mal im zweiten Gang werden alle Pässe bezwungen. Bergauf 10 bis 15 km/h, bergunter 60 bis 70 km/h lassen einen Durchschnitt von 30 bis 35 Stundenkilometern errahnen. "Der Motor ist Vollgasfest!", hatte man uns leichtfertig mitgeteilt. Das muß natürlich getestet werden. Zwangsläufig. Denn wenn man einmal im ersten Gang am Berg hängt, ist es nicht mehr möglich, in den zweiten zu kommen. Bei Zwei-Personenbetrieb mit Gepäck reichen drei Gänge einfach nicht aus, das 50 ccm-Motörchen im nutzbaren Drehzahlbereich zu halten, obwohl die 3,6 PS sich gut darin verteilen. Also wird der Duo erbarmungslos im ersten Gang vollgas den Berg raufgeprügelt. Kühlungsprobleme gibt es aufgrund der Witterung und des Gebläses nicht. Die Geräuschkulisse wird bestimmt durch das Pfeifen des Gebläses und das Vibrieren der diversen Bleche, obwohl der Motor in Silent hängt. Daß die Sache ohne Helm zu fahren ist, macht es auch nicht leiser. Da nur das linke Hinterrad (nach alter

Abenteuer heute

...und es werden täglich mehr.

DDR-Manier über eine voll gekapselte Kette) angetrieben ist, will das Fahrzeug ständig nach rechts fahren, grade mit Beifahrer. Eine Spurverstellung des rechten Rades soll dem abhelfen, man hat jedoch am 30 cm (!) breiten Lenker genug zu reißen, besonders, wenn sich die Straße nach rechts neigt oder Seitenwind herrscht. Für den ersten Tag hatten wir uns Göttingen als Ziel vorgenommen. Auf der Fahrt wurde mir erstmals richtig bewußt, wieviele Gebirge es in Norddeutschland gibt. Da wir, um den Verkehr nicht unnötig zu behindern, fast nur Nebenstraßen fuhren, gab es immer mal wieder unbekannte Gegenden (ausführlich) zu besichtigen. Nach ca. 100 km stellten wir fest, daß die Batterie-abhängigen Verbraucher (Blinker, Bremslicht, Scheibenwischer, Hupe) nicht mehr funktionierten. Erste Zeichen von Zweifel tauchten auf. Auf Hand heraushalten reagiert heutzutage kaum jemand mehr. Als vor Göttingen noch Eisnebel auftrat und die Scheibe nicht mehr frei zu bekommen war, wurde es langsam kriminell, doch wenn einer links und der andere rechts herausguckt, geht es auch weiter.

Am Abend wurde die Batterie getestet und für schlecht befunden: Kurzschluß! Als Ersatz stand uns nur noch eine 66 AH-Autobatterie zur Verfügung, was nochmal fünf Kilo Zuladung bedeutete.

Für den nächsten Tag hatten wir uns über 300 km durch das ehemalige Heimatland des Duo vorgenommen. Es ging dank Rückenwind flott voran: Über 65 km/h in der Ebene brachten einen guten Schnitt - bis in die Nähe von Naumburg. Plötzlich lief das Fahrzeug nur noch, wenn man kein Licht an hatte. Aber im Osten ist das kein Problem. Nach drei Kilometern fanden wir eine Simson-Werkstatt, in der man uns auch schnell helfen konnte. Die Zündung hatte sich so verstellt, daß sie nur noch mit voller Spannung funktionierte. Mit der richtigen Einstellung lief die Karre wieder. Die letzten lumpigen 180 km bis zur Augustsburg wurden problemlos bis 24 Uhr abgespult. Die letzte Etappe bis zur Burg mußte der Duo noch einmal zeigen, was er konnte: Vollgas den Berg bis zum Ort hoch. Doch nicht kaputt zu kriegen, der Motor.

Der Abend war gelaufen. Durch das Reißen am Lenker war mit Rechts kaum noch ein Bier zu stemmen, und Sitzen war auch nicht mehr möglich. Erholung war dringend geboten am nächsten Morgen wollten wir früh aufstehen und auf das Treffen auf die Burg hochfahren und von unseren Hel-



dentaten erzählen.

Das früh Aufstehen wurde spontan verschoben, und auf die Burg wären wir auch fast nicht gekommen - zum einen war die Auffahrt für einen vollbesetzten Duo zu steil, und der Copilot mußte schnell herauspringen und anschieben, zum anderen waren alle Wege und Plätze von wenigen Motorradfahrern und vielen Schaulustigen so dicht bevölkert, daß man trotz Hupe und Behindertenbonus nicht weiter kam. Sogar zu Fuß ging zeitweise nichts mehr! Sobald wir anfangen zu erzählen, mit was und wo wir herkamen, wurden wir nur milde belächelt oder gefragt, ob das Gerät für Desorientierte auch das Richtige sei. Alles war sehr motivierend.

oben: Karo-Trophy '93: Optimisten am Start bei der FAB Bohmte.
links: Zwischenstation Göttingen: Der Jubel der Massen hielt sich in Grenzen.

MuZ bot Probefahrten auf einem Prototyp der neuen Silver Star Classic an. Nach kurzer Eingewöhnung an die Lenkung und die vielen Gänge verfiel ich für eine Viertelstunde in einen Geschwindigkeitsrausch, sobald ich über 70 fuhr. Die Maschine fährt sich wirklich gut. Gegen Abend lichtete sich das Gewühl, und die verbliebenen Motorradfahrer waren endlich unter sich, es wurde doch noch richtig gemütlich.

Am nächsten Tag hatte ich die Gelegenheit, den Duo allein nach Göttingen zurückzubewegen (Copilot Uwe mußte mit dem Auto mitfahren), was sich im Nachhinein als Glück herausstellte - bei dem Gegenwind von schräg links wären wir zu zweit nicht sehr weit gekommen, höchstens bis in den nächsten Graben. Bei entgegenkommenden Bussen drohte das Dreirad jedesmal abzuheben.

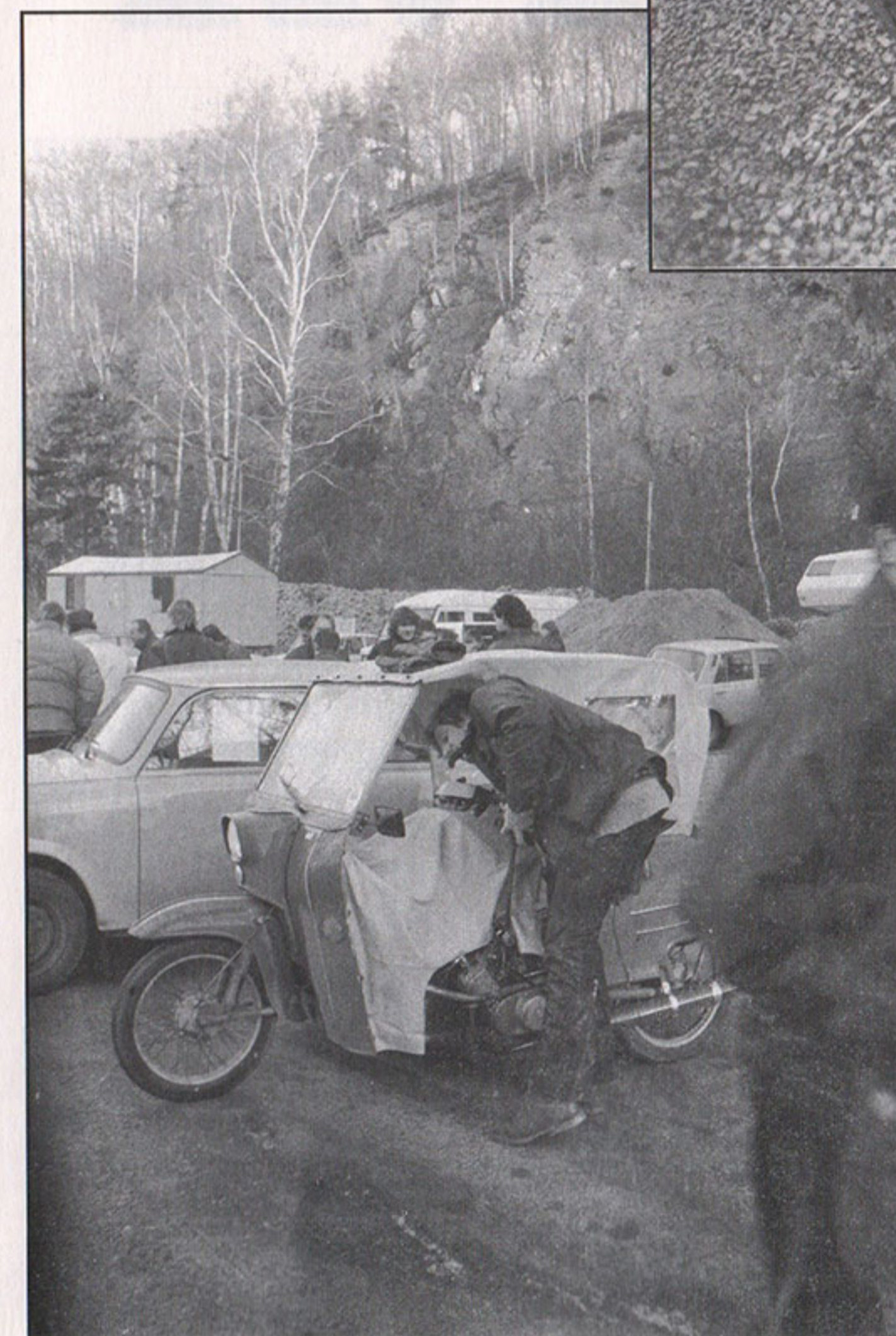
Durch konsequentes Vollgas-Fahren war ich schon um 22 Uhr in Göttingen aber nicht einmal mehr in der Lage, eine Kaffeetasse zu heben.

Daß der Duo 4/1 für viele Arten von Behinderungen ausgelegt ist, merkt man auch nachts. Die Beleuchtung kommt der einer Kerze gleich - das Fahrzeug ist Blindentauglich (auch Gehörlose können sich keine weiteren Schäden zuziehen).

Auf den guten alten DDR-Straßen fällt man in jedes Schlagloch. Die Federung verdaut diese Schläge meist ohne Murren (Einzelradaufhängung!), doch muß für die rechte Nabe die Belastung etwas zu groß gewesen sein - das Mittelstück war herausgebrochen. Ein Einzelfall, wie uns ein langjähriger Duo-Schrauber versprach. Ein Reserverad war dabei und schnell eingebaut.

Auf der letzten Etappe Göttingen-Bohmte konnten wir die Regentauglichkeit des Duo ausführlich testen. Da das Fahrzeug an den Seiten offen ist (ein 4/2 ist komplett verschließbar), kann bei Seitenwind Regen wunderbar hindurch. Der Scheibenwischer-Motor lief langsam mit Tropfwasser voll und versagte nach kurzer Zeit. Nach sechs Stunden Blindflug konnten wir den Duo mit letzter Kraft wieder bei seinem ungläubig blickenden Besitzer abliefern, die Zündung wollte bei Licht wieder mal nicht mehr so richtig...

Es stellte sich heraus, daß der Kondensator für den Kontaktverschleiß und die 0-Serie für den Batterieausfall verantwortlich war, die defekte Nabe war wohl auch schon älter gewesen. Insgesamt hat der Duo die Strapaze besser überstanden, als von manchem erwartet. Trotz der Heizerei liefen kaum mehr als Vier Liter 1:50 Gemisch durch den Vergaser.



oben: Schloßhof Augustsburg: Mit soon oolen Moped trauen die sich hierher. (Zündapp S350, Bj. 29)

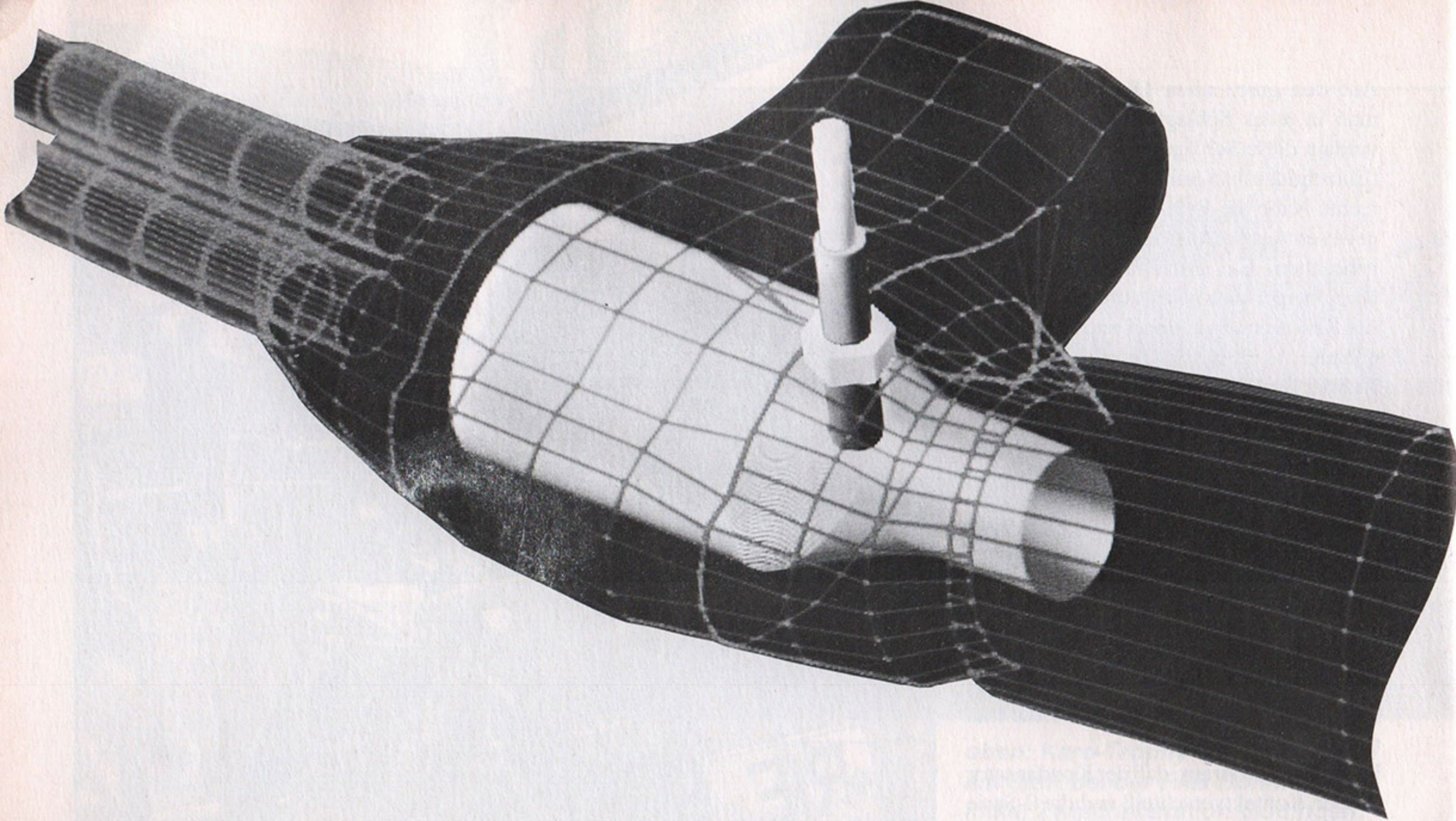
links: Teilemarkt Augustsburg: Die Konfetti-Parade hatten wir uns größer vorgestellt.

Der Hersteller hat versprochen, den Scheibenwischermotor besser zu schützen und den Lenker weiter nach vorne zu bauen, so daß man mit graden Armen fahren kann. Alle weiteren Verbesserungsvorschläge, wie besseres Licht, mehr Gänge und Wetterfestigkeit sind am neuen 4/2 bereits verwirklicht.

Wer das Abenteuer sucht und nicht extra nach Afrika fahren will, ist mit einem Duo bestens bedient. Gratis dazu gibt es ein Krafttraining für die Arme und ein völlig neues Gefühl für Raum und Zeit.

Wer ein kleines billiges wetterfestes Fahrzeug für die Stadt sucht, findet kaum etwas besseres. Wer nur einen 4er Führerschein hat und unbedingt Auto fahren will, wird spätestens dann begeistert sein, wenn er, wie wir, einen auf 25 km/h beschränkten Fiat Panda mit Halb-Gas verblasen kann.

Udo



KATZ für die KATZ?

Abgaskatalysatoren für Verbrennungsmotore werden mittlerweile immer aggressiver gefordert, und schon ist die Zeit abzusehen, wann ein Motor ohne diesen Zusatz nicht mehr betrieben werden darf. Einige Verwaltungen in Ballungsgebieten denken laut über ein generelles Fahrverbot für nicht abgasgereinigte Fahrzeuge nach, wobei Waldsterben, Ozonschicht und Smog als schlagkräftige Argumentationshilfen genutzt werden. Berechtigte Einwände werden nicht gehört bzw. man nimmt sie nicht zur Kenntnis. Solange die Forscher immer noch vor ihren Erkenntnissen das Wort "vermutlich" setzen, ist sowieso nicht endgültig bewiesen, wer was wo schädigt. Mit Sicherheit kann aber gesagt werden, daß die Unmenge an Ab-

gasen - aus allen Fahrzeugen summiert - in irgendeiner Weise eine schädigende Wirkung auf den Naturhaushalt ausübt. Der alte Spruch von Paracelsus ist auch heute noch aktuell: **Alles Ding ist Gift. Nur die Menge macht, daß ein Ding kein Gift ist.** Jede Reduzierung der Abgasmenge ist ein besserer Beitrag zum Umweltschutz, als irgendwelche Umwandlungen zu anderen Verbindungen. Denn gerade das durch den Katalysator umgewandelte Abgas enthält CO₂ (Kohlendioxid). Wird beim Fahrzeugabgas noch ob dieses Erfolges gejubelt, denkt man andererseits schon über eine CO₂-Steuer nach, um mit dieser Zwangsmaßnahme die Produzenten dieses ach so schädlichen Gases zu reduzieren.

Auf die Idee, durch geeignete Maßnahmen den Ausstoß von Abgasen zu minimieren, kommt man nur ungern, denn in diesem Fall müßten große Gruppen Wähler verärgert werden. Und genau hier sind wir an dem Punkt angelangt, wo bezweifelt werden darf, daß überhaupt der Naturschutzgedanke Grund aller Maßnahmen ist. Im Moment beherrscht eindeutig die politische Entscheidung die Szene. Erst wenn alle gelernt haben, daß Fahrzeuge nur bequeme Transportmittel von A nach B sind, erst dann können sinnvolle Entscheidungen getroffen werden. Solange jeder Popel bereit ist, Pseudorennfahrzeuge zu erwerben und diese unbequemen und sinnlosen Geräte benutzt, um zur Tante Frieda zu fahren, dabei unterwegs im

besten Balzgehabe mit der Lichthupe die Fahrbahn freilegt, solange ist eine faire Diskussion pro Natur unmöglich. Und hiermit sind alle gemeint, du und ich. Und da du und ich nicht bereit sind, sich freiwillig umzustellen, werden wir zwei durch manchmal auch unsinnige politische Entscheidungen gezwungen werden. Dazu gehört eindeutig das Fahrverbot für Fahrzeuge ohne Katalysator zu bestimmten Zeiten und in bestimmten Regionen. Betroffen werden natürlich erst einmal kleinere Gruppen mit keiner Lobby im Rücken, wie man so schön sagt. Im konkreten Fall werden es alle Oldtimer- und Altfahrzeuge sein, die nicht nur so mal schnell mit Katalysatoren nachgerüstet werden können. Ganz aus dem Rennen sind alle, die nur auf

High Tech: Katalysator mit Lambda-Sonde aus dem Design-Computer. (BMW-Werksfoto)

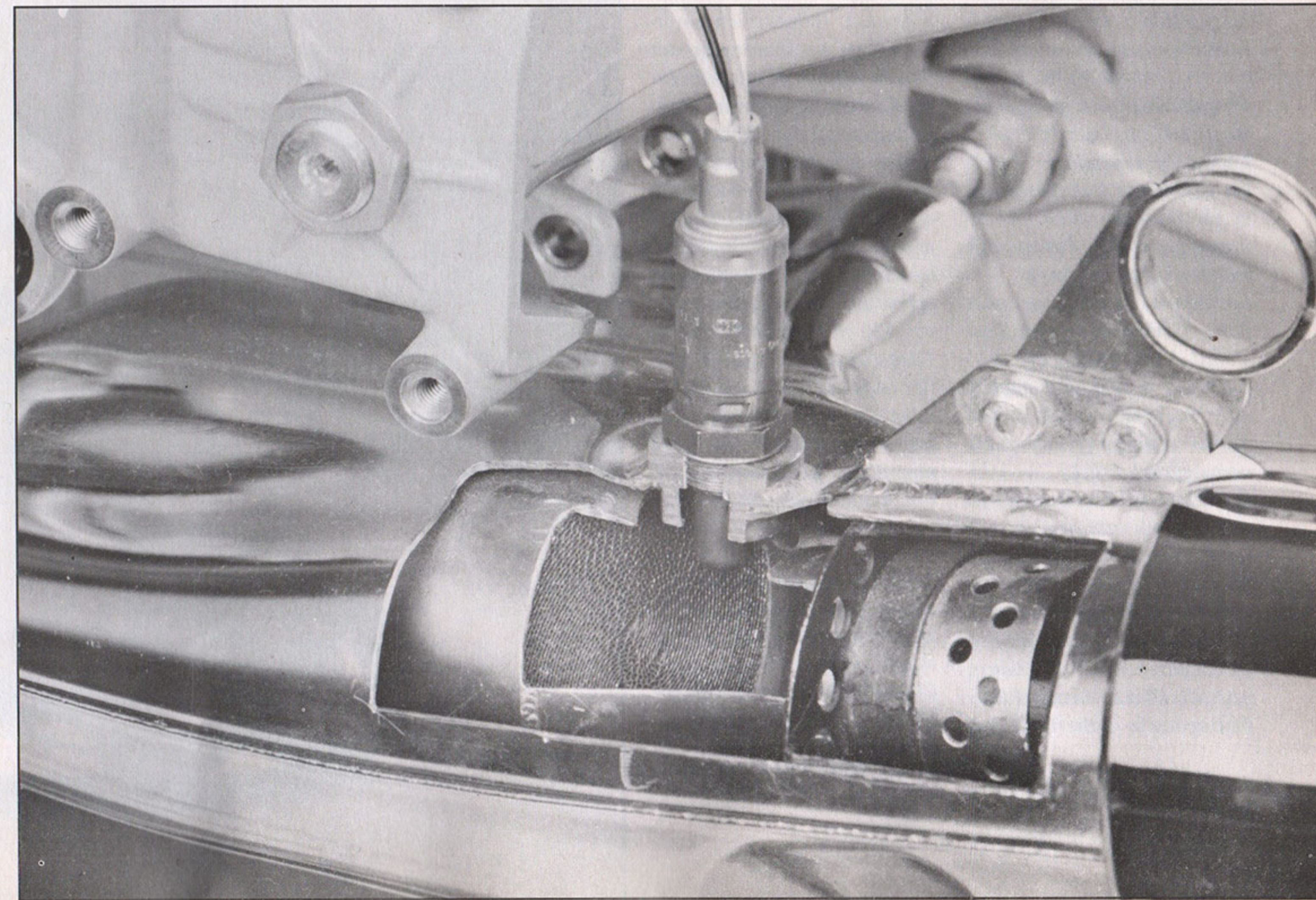
verbleites Benzin angewiesen sind. Neuerdings werden im Handel Kompaktkatalysatoren zur Nachrüstung für Altfahrzeuge angeboten, die mit relativ hohem Kostenaufwand zumindest den Gesetzgeber beruhigen. Aber halten sie in der Praxis auch das, was auf dem Papier versichert wird? Zur Beantwortung dieser Frage konnten wir einen Forschungsleiter aus einem deutschen Großkonzern gewinnen, der jahrelang mit der Entwicklung von Katalysatoren für Fahrzeuge beschäftigt war.

Frage: Dr. Günther, Sie haben seit den 70er Jahren an der Entwicklung von Abgaskatalysatoren hier in Deutschland mitgewirkt. Was gibt es eigentlich für Katalysatoren, und wie wirken sie?
Dr.G.: Ich muß Ihre Frage etwas präzisieren. Bevor ich über Abgaskatalysatoren spreche, muß ich vorausschicken, daß in der Chemie viele Katalysatoren bekannt sind. Katalysatoren regen chemische Reaktionen an, ohne selbst an der Reaktion beteiligt zu sein. Katalysatoren verbrauchen sich also nicht. Sie können aber durch ungünstige Einflüsse in ihrer Aktivität eingeschränkt werden. Da Katalysatoren keine Alleskönner sind, mußten in unserem speziellen Fall Reak-

tionsanreger für Gase gefunden werden.
Frage: Das war doch sicher ein schwieriges und langwieriges Unterfangen?
Dr.G.: Nein. Die Katalysatoren waren schon lange Stand der Technik in der chemischen Industrie. Die Problematik lag ganz woanders. Bei den Abgasen aus Verbrennungsmotoren handelt es sich nicht um einen einzelnen Stoff, sondern um eine Summe von verschiedenen Gasen. Die Aufgabe bestand darin, die giftigen Verbindungen in eine weniger giftige Verbindung umzuwandeln.
Frage: Kohlenmonoxid (CO) ist wohl damit gemeint?
Dr.G.: Bei der Verbrennung von Treibstoffen bilden sich in Ottomotoren drei Hauptschad-

stoffe: Kohlenstoffmonoxid, Stickstoffoxid und Kohlenwasserstoffe. Daneben noch eine Unzahl von anderen Verbindungen aber diese alle in einer vernachlässigbaren Größenordnung. Die Problematik liegt in den drei Hauptschadstoffen. Aus chemischer Sicht muß einmal eine Oxidation und daneben gleichzeitig eine Reduktion durchgeführt werden, um die drei Stoffe in weniger giftige Verbindungen zu überführen. (Anm.d.Red.: Oxidation ist ein Vorgang, bei dem ein bestimmter Stoff Sauerstoff aufnimmt oder Wasserstoff abgibt. Reduktion ist genau der umgekehrte Vorgang, nämlich Abgabe von Sauerstoff oder Wasserstoff.)
Frage: Bildlich ausgedrückt, also Feuer und Wasser in einem Topf?
Dr.G.: Oh ja, das ist wirklich gut ausgedrückt! In den An-

Die Lambda-Sonde gibt Impulse an die digitale Motor-Elektronik. (BMW-Werksfoto)



fangsphasen der Entwicklung verzweifeln wir schier an diesem Problem. Galt es ja, gleichzeitig Kohlenmonoxid (CO) in Kohlendioxid (CO₂) und Kohlenwasserstoffe (HC) in Wasser (H₂O) und in Kohlendioxid (CO₂) zu oxidieren und Stickoxide (NO_x) in Stickstoff (N₂) zu reduzieren. Gelingt die Oxidation, so gab es Probleme bei der Reduktion oder umgekehrt. Heute wissen wir genau, wo wir Fehler machten. Die ideale Zusammensetzung des Mischungsverhältnisses Benzin/Luft war u.a. ausschlaggebend. Theoretisch braucht man 14 kg Luft, um 1 kg Benzin vollständig zu verbrennen. Abweichungen von diesem Verhältnis beeinflussen den Betrieb des Motors. Die zuzuführende Kraftstoffmenge richtet sich nach Belastung und Drehzahl. Je nach Betriebsart, Leerlauf, Teillast oder Vollast ist eine andere Gemischzusammensetzung optimal. In all diesen Betriebszuständen muß die Stöchiometrie stimmen.

Frage: Was heißt das?

Dr.G.: Zur Kennzeichnung des Luft-Kraftstoff-Gemisches hat man das Luftverhältnis Lambda gewählt.

$\text{Lambda} = \frac{\text{zugeführte Luft}}{\text{theor. Luftbedarf}}$

Frage: Lambda ist also nur ein Begriff wie kg oder °C?

Dr.G.: Ja. Lambda = 1 heißt, die zugeführte Luftmenge entspricht der theoretisch notwendigen Luftmenge (stöchiometrisches Luftverhältnis).

Lambda < 1 Luftmangel oder fettes Gemisch, erhöhte Leistung.

Lambda > 1 Luftüberschuß oder mageres Gemisch, verringerter Kraftstoffverbrauch, verringerte Leistung.

Lambda > 1,2 Das Gemisch ist nicht mehr zündwillig, die Laufgrenze ist überschritten.

In der Praxis zeigt es sich, daß es kein ideales Luftverhältnis gibt, bei dem alle Faktoren den günstigsten Wert annehmen. Aber wir können uns den Idealbedingungen nähern, indem

wir einen Lambdawert von 0,9 bis 1,1 einhalten.

Frage: Ich glaube, wir sind etwas vom Thema abgewichen, den Katalysator haben wir ganz vergessen.

Dr.G.: Bevor wir zum Katalysator kommen, mußten wir zuerst einmal über die Bedingungen bei der Verbrennung im Motor sprechen. Der Katalysator ist nicht vergessen, diese kleine Abschweifung war notwendig, um die weiteren Ausführungen zu verstehen. Voraussetzung für den Wirkungsgrad einer Abgasanlage ist nämlich die konstante und richtige Zusammensetzung.

Wir machten uns das Leben sehr schwer, als in den Anfängen nur der Katalysator unser Forschungsziel war. Zur idealen Gemischaufbereitung fehlten damals einfach die Möglichkeiten, die uns heute zur Verfügung stehen. Deshalb werden wir uns anschließend noch intensiver über dieses Thema unterhalten. Ein entscheidender Schritt, um einen hohen Wirkungsgrad zu erreichen, ist die Gestaltung der Trägerkörper für den Katalysator. Bekanntlich brauchen wir zur Umsetzung der Schadstoffe ein genau definiertes Klima. Erst wenn eine Temperatur von 250 °C überschritten ist, setzt eine nennenswerte Umsetzung der Schadstoffe ein. Ideale Betriebsbedingungen für hohe Umsetzungsraten und lange Lebensdauer herrschen im Temperaturbereich von 370 °C bis 840 °C. Dieser Temperaturbereich muß in einer Abgasanlage gefunden oder geschaffen werden. Die lange Lebensdauer gilt nicht nur alleine für den Katalysator, sondern auch für die Träger-Systeme.

Alternative zum Katalysatormotorrad? Roller mit Hybridantrieb: in der Stadt Elektromotor, überland mit Zweitakteinzylinder incl. unregelmäßigem Kat. Hier Vespa Sfera. Werkbild Piaggio

Frage: Welche Bedingungen muß das Trägersystem denn erfüllen?

Dr.G.: Die uns bei Fahrzeugen angebotenen Abgasanlagen sind eng und klein. Um aber alles Abgas mit dem Katalysator in Berührung zu bringen, brauchen wir eine riesige Oberfläche. Weltweit haben sich drei Träger-Systeme bewährt:

- Schüttgut-Träger
- Keramische Körper
- Metallische Körper

Diese Trägersysteme sind so gestaltet, daß ihre Oberfläche etwa die Ausdehnung eines Fußballfeldes hat. Für den Laien sei als Vergleich der Hinweis auf einen Naturschwamm gestattet. Tausende von Kanälen, Kammern, Winkeln und Umleitungen ergeben - berechnet auf eine plane Fläche - diese Dimension.

Ein weiteres Kriterium ist die mechanische Belastbarkeit. In USA und Japan wurden anfangs Schüttgut-Träger (Pellets) eingesetzt. Durch Schütteln und Stoßen des Fahrzeuges verdichteten sich die Körper

und verloren somit ihre Wirkung.

Auch die festen Keramikkörper aus Magnesium-Aluminium-Silikat können zerbrechen, müssen also elastisch in einem Blechgehäuse gelagert werden. Metallische Träger sind unempfindlicher gegen Stöße und werden deshalb bevorzugt. Hier setzt die Kostenfrage ein. Während Schüttgut-Träger direkt mit den katalytisch aktiven Substanzen beschichtet werden können, benötigen keramische und metallische Träger eine extra aufgedampfte Trägerschicht. Wir nehmen Aluminiumoxid mit einem Oberflächenvergrößerungsfaktor von 7000.

Frage: Ist das jetzt schon der Katalysator?

Dr.G.: Nein, noch immer nicht. Erst wenn diese vorbereiteten Maßnahmen optimal ausgeführt sind. Die jetzt erst aufgebraute katalytische Schicht besteht bei reinen Oxidationskatalysatoren aus den Edelmetallen Platin und Palladium, bei Dreiwegen-Katalysatoren aus Platin und Rhodium. Platin

beschleunigt die Oxidation von Kohlenwasserstoffen und Kohlenmonoxid, Rhodium die Reduktion der Stickoxide. Erst dieses Ensemble ist ein einsatzfähiger Katalysator.

Frage: Dreiwegen-Kat heißt also, daß ein Trägerkörper drei Schadstoffe in einem Arbeitsgang umsetzt?

Dr.G.: Genau. Das war nicht immer so. Anfangs experimentierte man mit verschiedenen beschichteten und hintereinander gestaffelten Einsätzen für die jeweilige chemische Reaktion. Aber der geringe Platzbedarf des Dreiwegen-Katalysators hat sich als entscheidend erwiesen.

Frage: Nun kennen wir die

Geregeltes und ungeregeltes Abgas-Sieb. Klar zu erkennen: Das grobmaschige Teil läßt auch mehr Dreck durch. (BMW-Werksfoto)



Begriffe geregelter und unregelter Katalysator.

Dr.G.: Sehen Sie, ich wußte, daß Sie auf diesen Punkt zu sprechen kommen. Ich deutete ja schon vorhin an, daß die Gemischaufarbeitung entscheidend ist. An der Zusammensetzung der Verbrennungsrückstände kann man genau erkennen, was im Motor vorgeht. Der Restsauerstoff im Abgas eines Verbrennungsmo-

tor ist im starken Maße vom Luft-Kraftstoff-Verhältnis des dem Motor zugeführten Gemisches abhängig. Durch diese Abhängigkeit ist es möglich, den Sauerstoffanteil im Abgas als Maß für das Luft-Kraftstoff-Verhältnis heranzuziehen. Über eine Leitfähigkeitsmessung kann man dies kontrollieren. Nichts anderes tut die Lambdasonde. Die ausgewerteten Daten werden dann zur Steuerung des Motors benutzt.

Frage: Und Sie meinen, ein Oldtimer wäre nun die kratzende Geige?

Dr.G.: Nein, natürlich nicht der Oldtimer, seine Verbrennungsmaschine. Sie können mit einigem Aufwand in der Abgasanlage eines Altfahrzeuges den Bereich mit der optimalen Arbeitstemperatur für den Katalysator finden, Sie können auch die Vergasereinstellung, die Ventile, die Zündung Ihrer Fahrweise optimieren. Sie werden mit einem unregelmäßigem Katalysator nur einen Wirkungsgrad von ca. 50 % erreichen. Im günstigsten Fall!

Frage: Also keinen Katalysator?

Dr.G.: Doch. Ich vertrete die Meinung, daß ein eingebauter Katalysator durchaus seine Berechtigung hat. Man sollte in Ihrem Fall nur die Erwartungen nicht so hoch setzen.

Frage: Viel Geld für die halbe Möglichkeit. Man hört, daß gerade bei alten Fahrzeugen die Möglichkeit der Zerstörung des Katalysators gegeben ist?

Frage: Beschränken sich die Maßnahmen nur auf diesen Vorgang?

Dr.G.: Nein, nein. Jetzt sind wir an genau dem Punkt, wo überhaupt erst von einer Regelung gesprochen wird. Regelung heißt aber auch Abstimmung von allen Bauteilen eines Motors zur optimalen Brennstoffaufbereitung und -verar-

Dr.G.: Zerstören kann man den Katalysator bei einem Unfall. Sie meinen wohl mehr die Einschränkung seiner Funktion durch bestimmte Einflüsse. Das ist richtig. Geradezu Gift für den Katalysator sind z.B. Blei- oder Phosphorverbindungen. Blei findet man im Kraftstoff, Phosphorverbindungen im Öl. Sie haben an diesen Stellen durchaus ihre Daseinsberechtigung. Wird der Katalysator im Übermaß mit ihnen gefüttert, verliert er zusehens an Wirkung. Die Forschung arbeitet an diesen Problemen. Es gibt noch einige mehr. Denken Sie daran, der Katalysator ist wie eine Diva:

sator nicht kleiner geworden ist, aber Informationen sind immer Entscheidungshilfen für die Zukunft.

Einen Anfang für die Nachrüstung von älteren Motorrädern mit einem Katalysator hat die

Firma
Protterra Umwelttechnik GmbH
Postfach 1163
Auf dem Sand 9
5216 Niederkassel 1

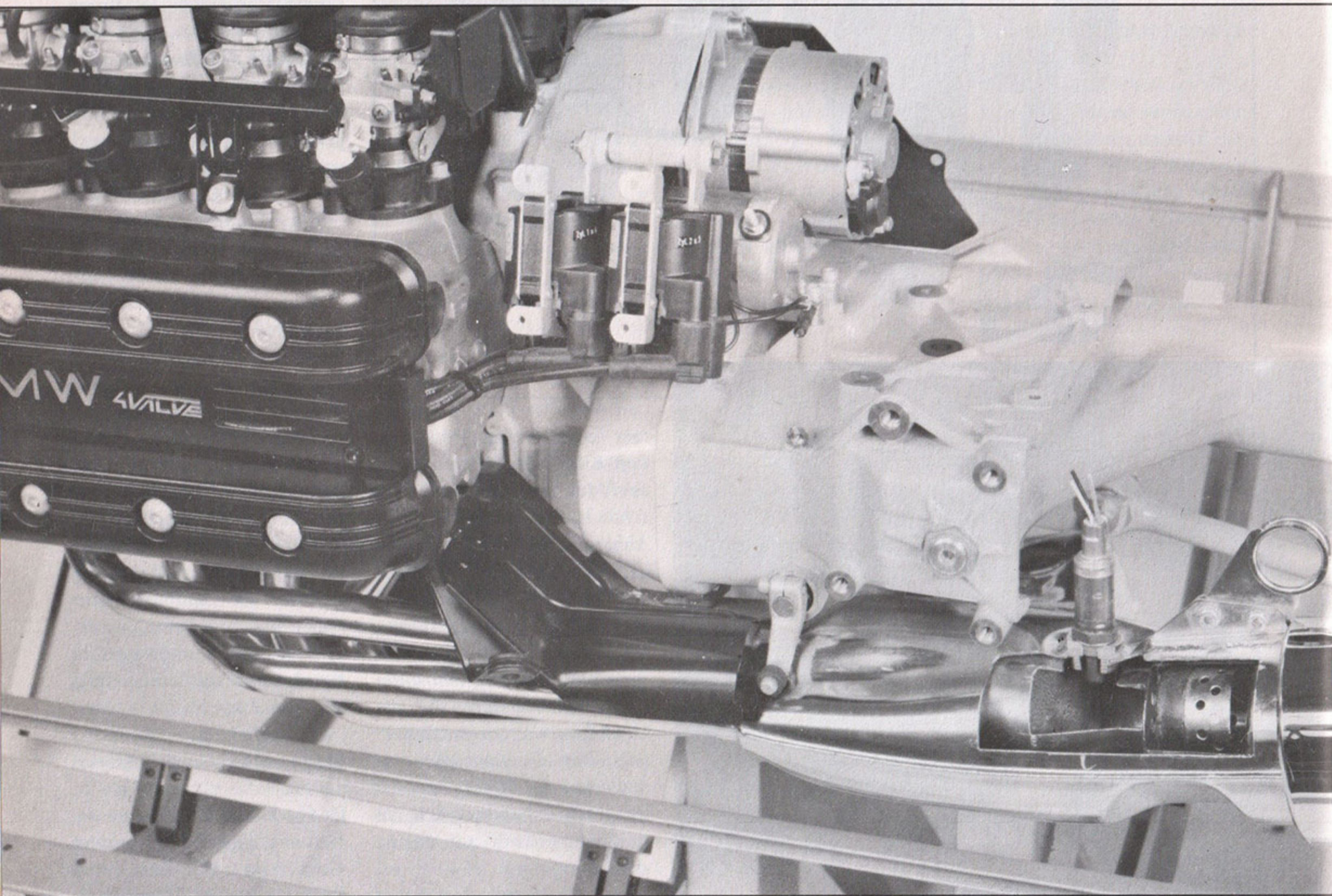
gemacht. Liegen für 4-Takt-Motoren nach Angabe der Firma eine Fülle von Nachrüstkatalysatoren vor, ist beim 2-

Klein- und Kleinstserien aber auch gar kein Interesse) muß der umweltbewußte Fahrer tief in die Tasche greifen. Beispielsweise sollte ein BMW-Besitzer für seine 2-Zylinder pro Auspuffrohrlein so mit 700 DM rechnen. Bei einem gänzlich ausgefallenen Exoten muß aber die Abgasanlage extra ausgemessen und berechnet werden, was auch noch einige Scheinchen zusätzlich kostet. Dafür akzeptiert der Gesetzgeber solch nachgerüstete Fahrzeuge auch im direkten Smog. In einer Degussa-Broschüre steht: "Für jeden Abgaskatalysator wird im Durchschnitt nur etwa 1,5 g bis 2 g Platin benö-

fügt als erfahrener Verarbeiter von Edelmetallen auch über Verfahren, das Platin aus verbrauchten Katalysatoren zurückzugewinnen."

Leider wird das Thema Rücknahme und Wiederverwertung recht leise behandelt. Sollte man dem umweltbewußten Verbraucher nicht einen Bonbon hinwerfen und für den Katalysator bei Rückgabe ein kleines Taschengeld ausschütten? Es wird sich wohl lohnen, denn kommt erst einmal die ASU für Kat-Fahrzeuge, wird der Nachrüst-Kat zum Renner des Tages.

Jürgen Stromenger



empfindlich und schnell eingeschnappt.

Herr Dr. Günther, ich danke Ihnen für dieses Gespräch. Zum Abschluß möchte ich bemerken, daß damit die Problematik Oldi/Abgas/Kataly-

Takter erst eine bescheidene Palette vorhanden. Diese Firma bietet aber Hilfe für verschiedene Problemfälle an.

Da die Entwicklung schon fast mehr idealistische Züge zeigt (die Großindustrie hat an

tigt. Trotz dieser geringen Menge des Edelmetalls kommen allerdings 10 bis 20 Tonnen pro Jahr zusammen, wenn alle in Westeuropa gebauten Autos mit Katalysator ausgerüstet würden. Die Degussa ver-

Der Katalysator im Vorschaldämpfer: Je näher er am Motor sitzt, desto eher ist die Betriebstemperatur erreicht. (BMW-Werksfoto)

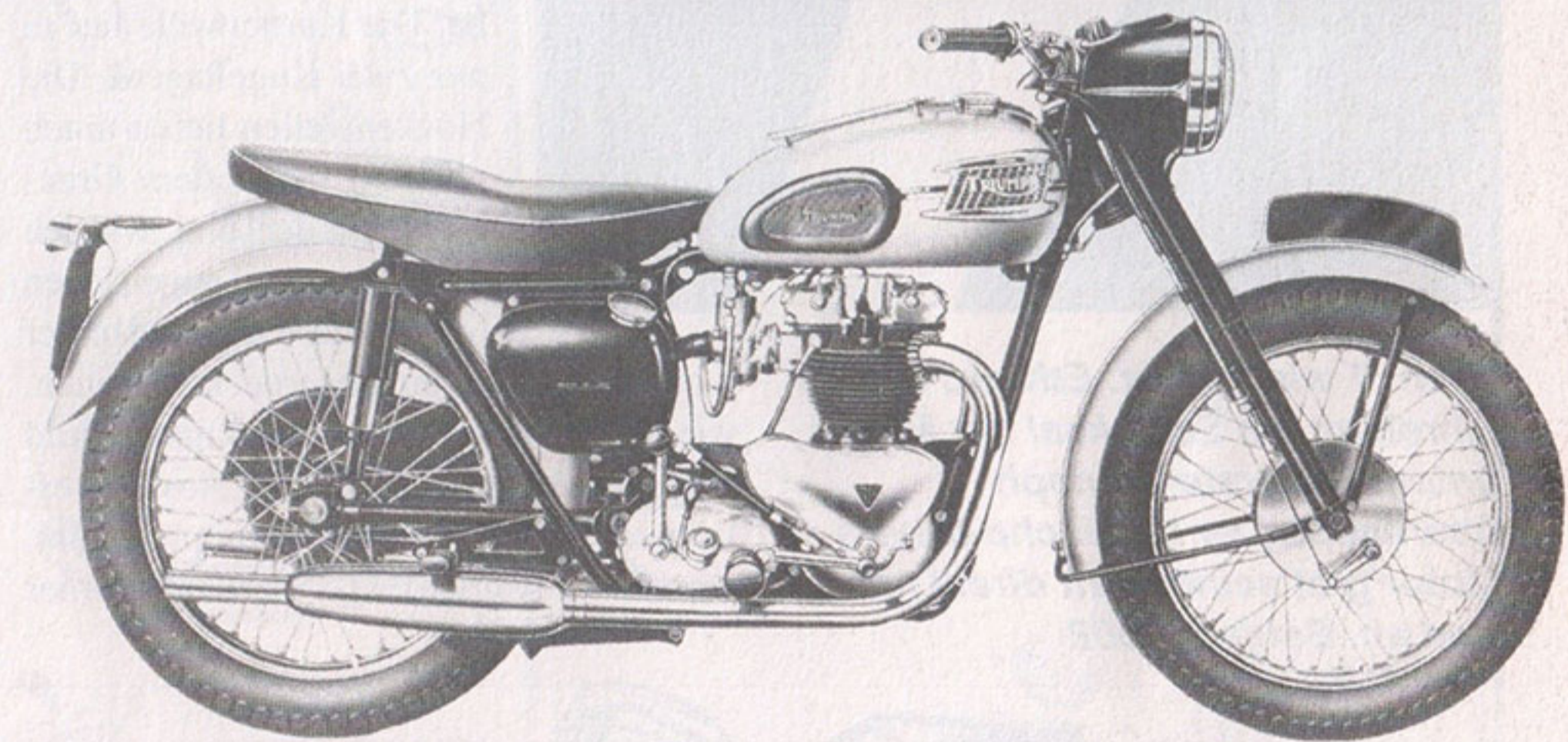
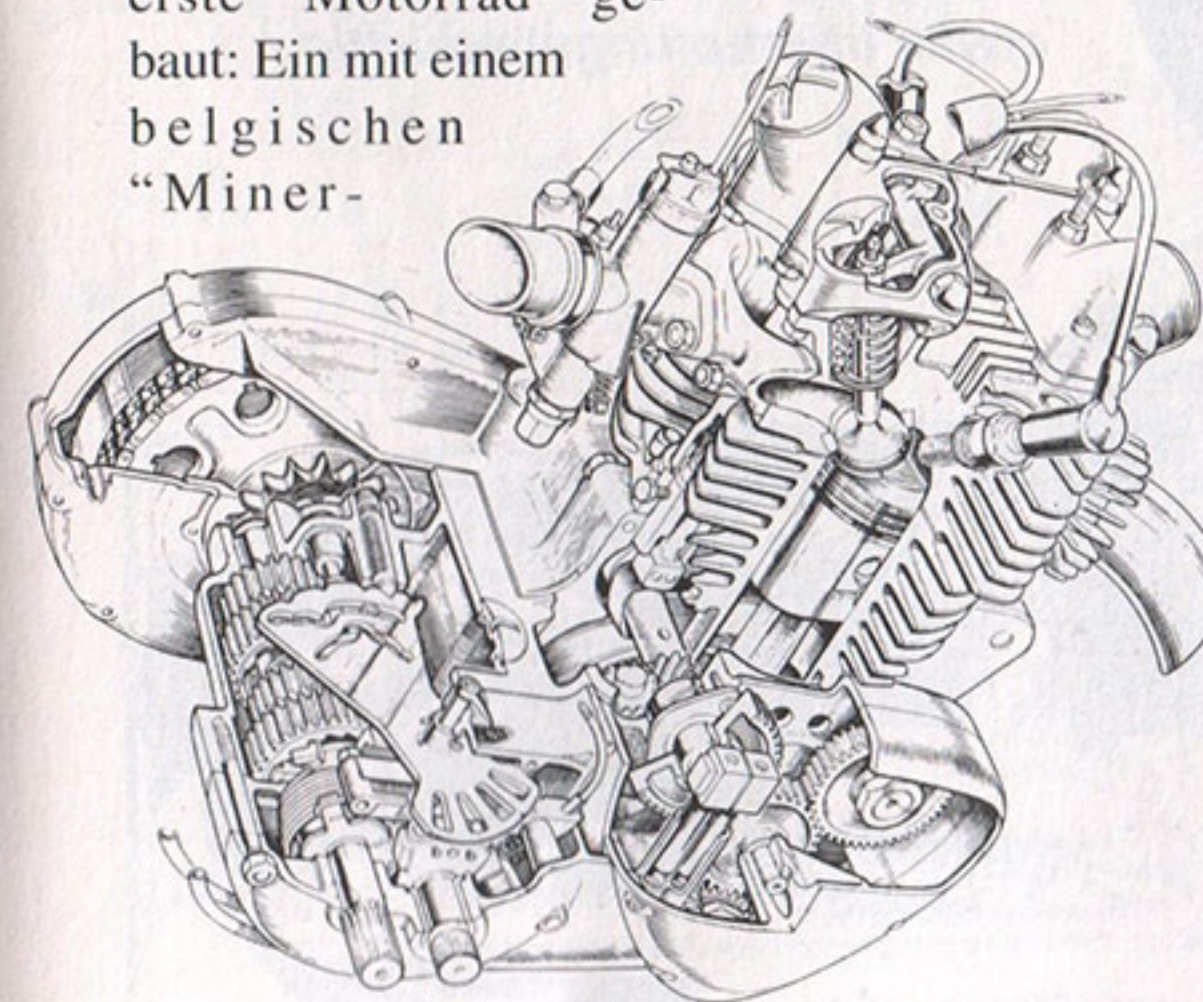
Parallel Runner

Triumph Twins

Part One

Motorräder, die ganze Epochen beeinflussten, gab es sicher nicht sehr viele. Revolutionäre Motorenkonzepte, die 50 Jahre am Markt bleiben konnten, ein Motorrad, das mit einem 20 Jahre alten Aggregat eine neue Klasse der "Superbike"-Maschinen einleiten würde, diese auch zehn Jahre anführt und noch über zwanzig Jahre weitergebaut wird, sind sicher einmalig.

Die beiden Deutschen, Siegfried Bettmann und M. J. Schulte, faßten in den achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts den Entschluß, nach England auszuwandern und gründeten im Jahre 1885 in London eine Fahrradfabrik namens Triumph. Der Name war einprägsam und in fast allen Sprachen zu verstehen. 1888 zog die Firma nach Coventry um, wo sie bis zum zweiten Weltkrieg in der City residierte. Nach der Zerstörung durch die deutsche Luftwaffe wurde der Vorort Meriden Schauplatz einer abwechslungsreichen Unternehmensgeschichte. 1902 wurde das erste "Motorrad" gebaut: Ein mit einem belgischen "Miner-



Die 57er Version der Thunderbird GT mit Graugußzylinderkopf. Der große Blockmotor sollte erst 1963 kommen.

va"-Motor unterstütztes Fahrrad. Der erste eigene Motor entstand im Jahre 1905. Richtig einsteigen in die Geschichte wollen wir jedoch erst Mitte der Dreißiger Jahre, als die Firma sich von ihrer Autosparte trennt, sich Triumph Engineering Company (TEC) nennt und ihr Prunkstück und Meilenstein der Motorengeschichte der Öffentlichkeit vorstellt. Dieses 1937 von Edward Turner konstruierte Aggregat verdrängte die Vormachtstellungen der großvolumigen Einzylinder, leitete bei anderen Firmen die Entwicklung eigener Twins ein, blieb bis Ende der sechziger Jahre ein ernstzunehmender Konkurrent

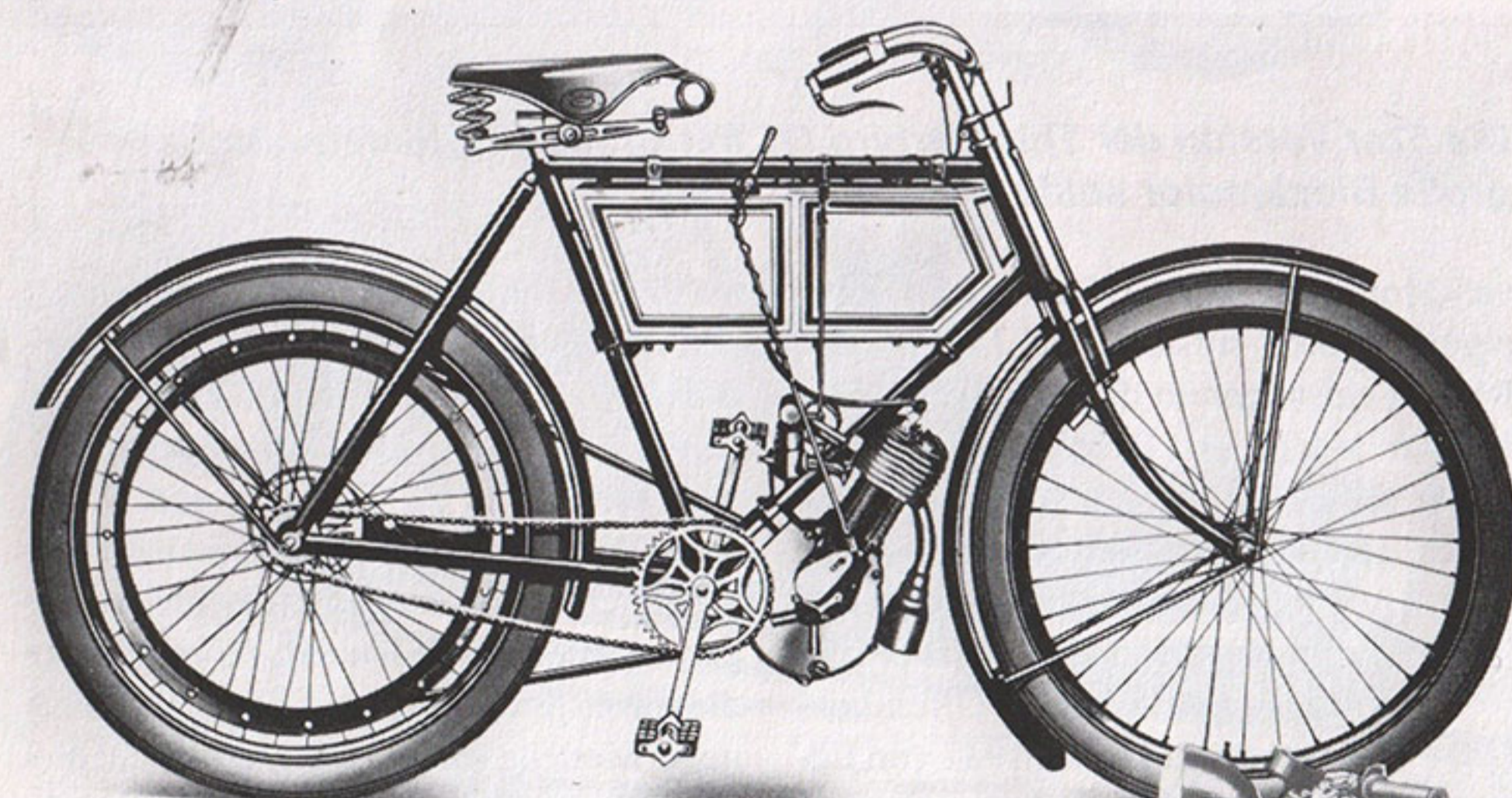
auf allen Rennstrecken der Welt und wurde erst im Jahre 1987 entgültig aus der Produktion genommen. Turner, der bei Ariel den Square-Four-Motor konstruiert hatte, wechselte 1936 zu Triumph und wurde dort Chefkonstrukteur und Geschäftsführer gleichzeitig. Er erledigte beide Aufgaben zu aller Zufriedenheit, reorganisierte die Firma erfolgreich und führte nebenbei neue Modelle ein. Zunächst kamen drei Einzylinder, die zwar auf alten Triumph-Aggregaten basierten, jetzt jedoch so modifiziert wurden, daß sie der Ariel "Red Hunter" sehr ähnlich sahen. Bei Triumph hießen diese Kräder nun "Tiger". Die Motoren hatten 250, 350 oder 500 ccm Hubraum, die Triumph-Bezeichnungen

Die "Einheit": Der erste Block-Motor: Twenty-One cu. in. (350 ccm) von 1957.

TRIUMPH

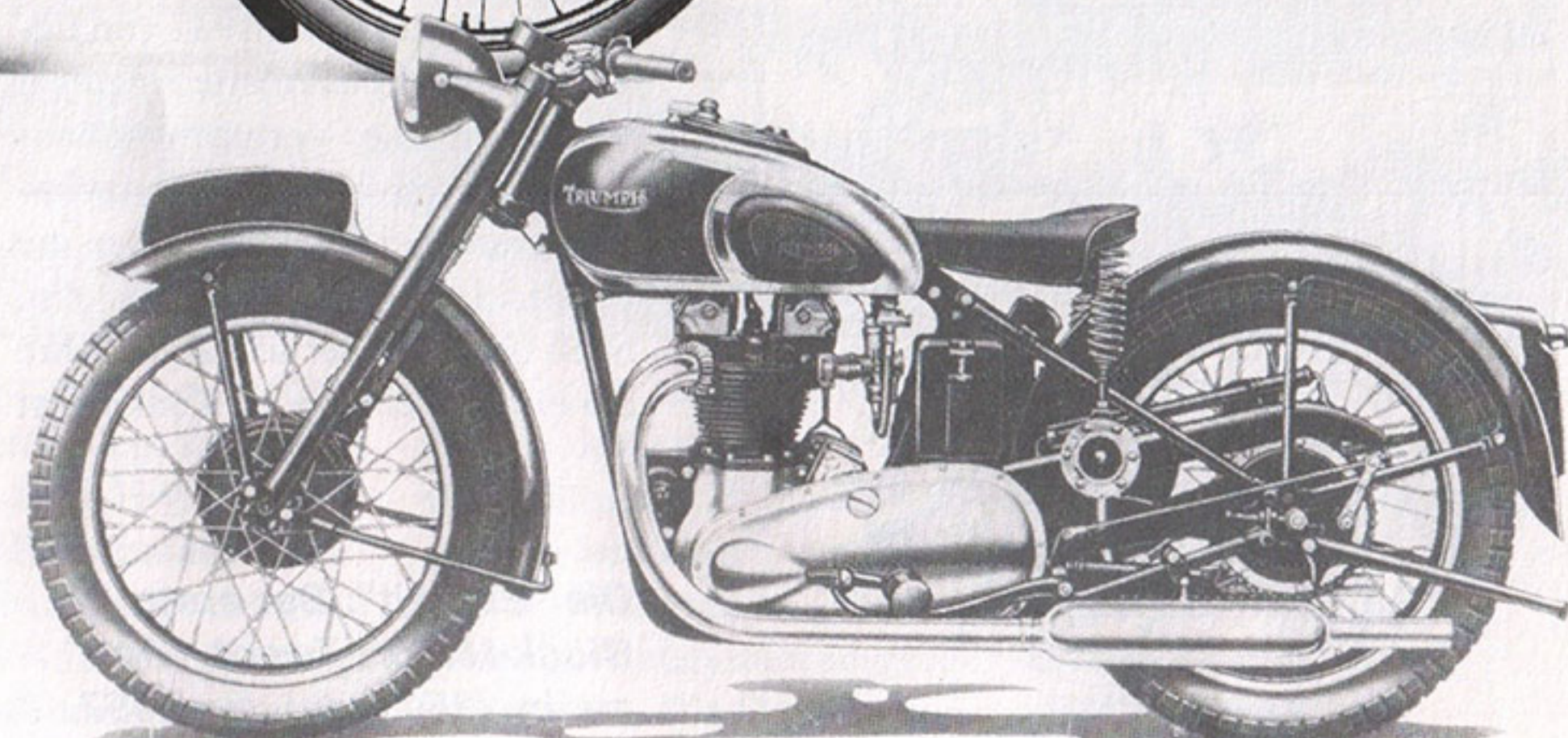


oben: T wie Turner. Edward drehte jahrelang am Schicksal der Marke. unten: Die erste Triumph überhaupt: Der belgische Minera-Motor gibt seine Kraft direkt ans Rad ab. Baujahr 1902



hierfür waren 70, 80 und 90, was sich nicht aus hochkomplizierten Umrechnungen aus Inches, Pints und Onces, sondern aus mehr oder weniger schön gerechneten Höchstgeschwindigkeiten in Miles per hour (mph) ergibt. (Daß, einmal so begonnen, irgendwann einmal ein 58 PS starkes Fahrzeug "T 160" (= 256 km/h) heißen muß, ergibt sich hieraus.) Nachdem diese Modelle sich sehr gut verkauften, fand Turner die Zeit, einen Twin zu konstruieren. Als

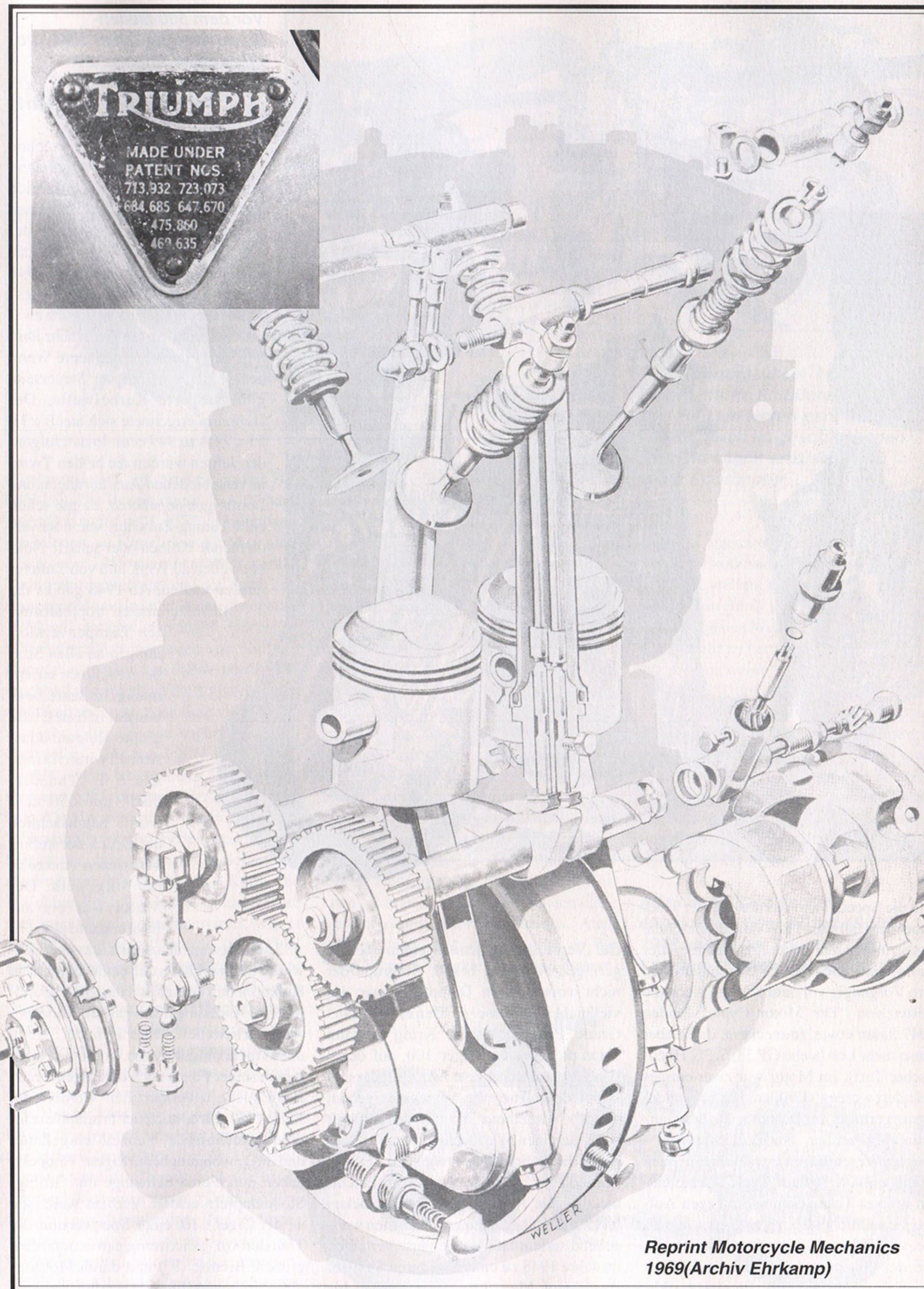
dem Herz-förmigen Steuerdeckel ist auch, wie unschwer auf dem dreieckigen Schild "Triumph made under Patent Nos." zu erkennen, einzig der Firma Triumph erlaubt, verbaut zu werden). Das Gerücht, Turner



Die Speed-Twin war 1948 schon etwas überholungsbedürftig.

Entwicklungsziele standen: "leicht, klein und einfach". In den ersten beiden Punkten wurde der 500er Einzylinder schon vom gleichgroßen Twin ausgestochen, er war leichter und schmaler (!), in der dritten Disziplin gab es kaum etwas zu bemängeln, was noch einfacher zu bauen gewesen wäre. Die Grundkonstruktion für die nächsten 50 Jahre war geboren! Der Motor war ein Parallel-Twin mit 360° Hubzapfenversatz. Zwischen den gleitgelagerten Pleulen drehte sich eine zentrale geschraubte Schwungscheibe. Die Kurbelwelle lief in nur zwei Kugellagern. Die Nockenwellen liefen unten vor und hinter dem Grauß-Zylinder und wurden über Stirnräder angetrieben (das mittlere Zahnrad hinter

hätte von einem Square-Four-Motor seines früheren Arbeitgebers einfach eine Hälfte abgeschnitten, basiert wohl darauf, daß sein Vorgänger Val Page im Jahre 1932 ebenfalls von Ariel zu Triumph gewechselt war und auch schon einen 650er Twin konstruiert hatte, der wirklich aus dem Ariel-Motor entwickelt wurde, dem aber kein großer Erfolg beschieden war. Turners Motor war eine komplett neue Eigenkonstruktion. Der Ur-Twin hatte ein Bohrung/Hubverhältnis von 63 x 80 mm, was 499 ccm ergab. Die 5 T "Speed-Twin" hatte ein Verdichtungsverhältnis von 7,2:1, die 1938 nachgeschobene T 100 "Tiger" unterschied sich durch höhere Verdichtung (8:1) und schärfere Nocken, was etwa 2 PS brachte. 1939 mußte aus bekannten Gründen die Zivilmotorrad-Produktion eingestellt werden. Triumph entwickelte verschiedene Motorräder für das englische Militär. Hoffnungsträger war die 3 TW, die auf der kurz zuvor vorgestellten 350er Tiger 85 basierte. Deutsche Luftangriffe auf Coventry, bei denen auch die Triumph Engineering Company schwer getroffen wurde, verhinderten jedoch die weitere Entwicklung der Maschine. Das Militär mußte mit 350er Einzylindern vorlieb nehmen und wurde später mit einem 500er SV-Twin vertröstet. 1943 ergatterte Turner den Auftrag, Motoren für Stromaggregate zu liefern, er benutzte natürlich den der Speed-Twin, der modifiziert und mit einem Kühlgebläse versehen wurde. Nach dem Ende des Krieges mußte zunächst einmal ein neues Werk in Meriden bei Coventry gebaut werden (während des Krieges hatte man vorübergehend in Warwick produziert), wo nach Fertigstellung sofort wieder mit der Produktion von Friedensware begonnen wurde: Die Tiger 100



Reprint Motorcycle Mechanics 1969(Archiv Ehrkamp)



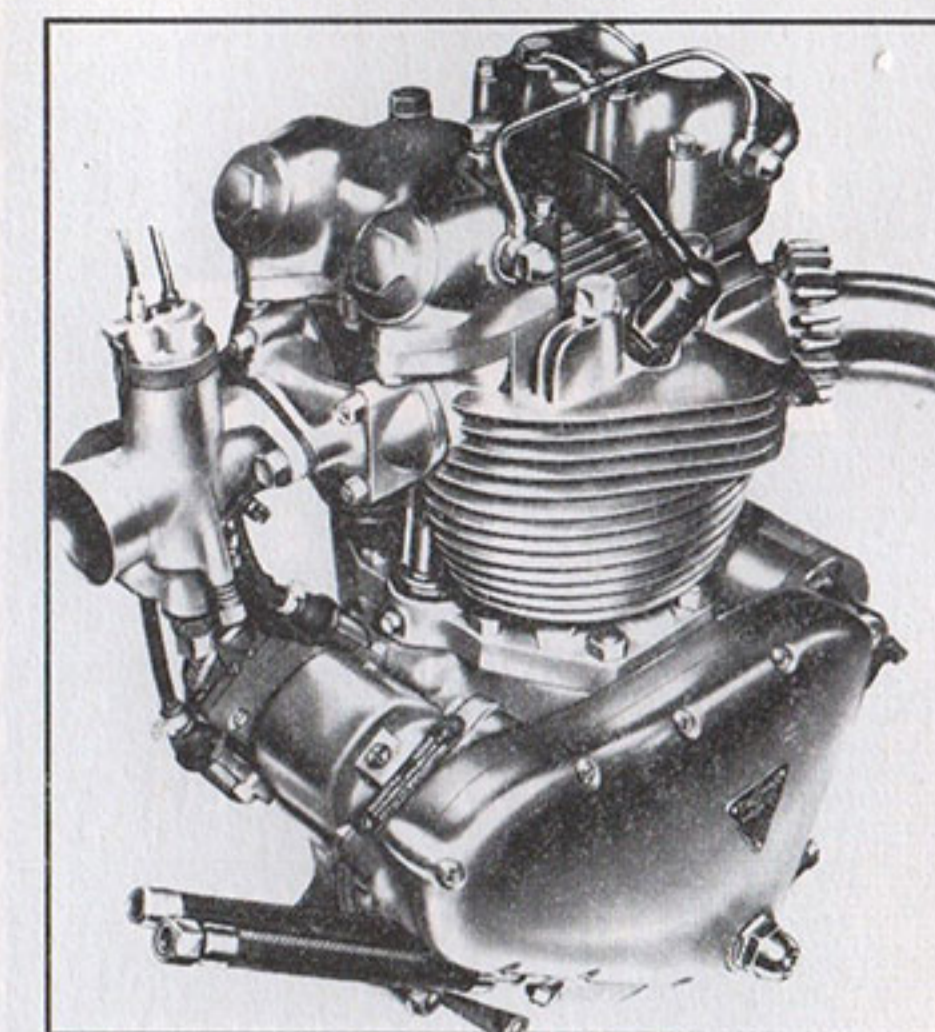
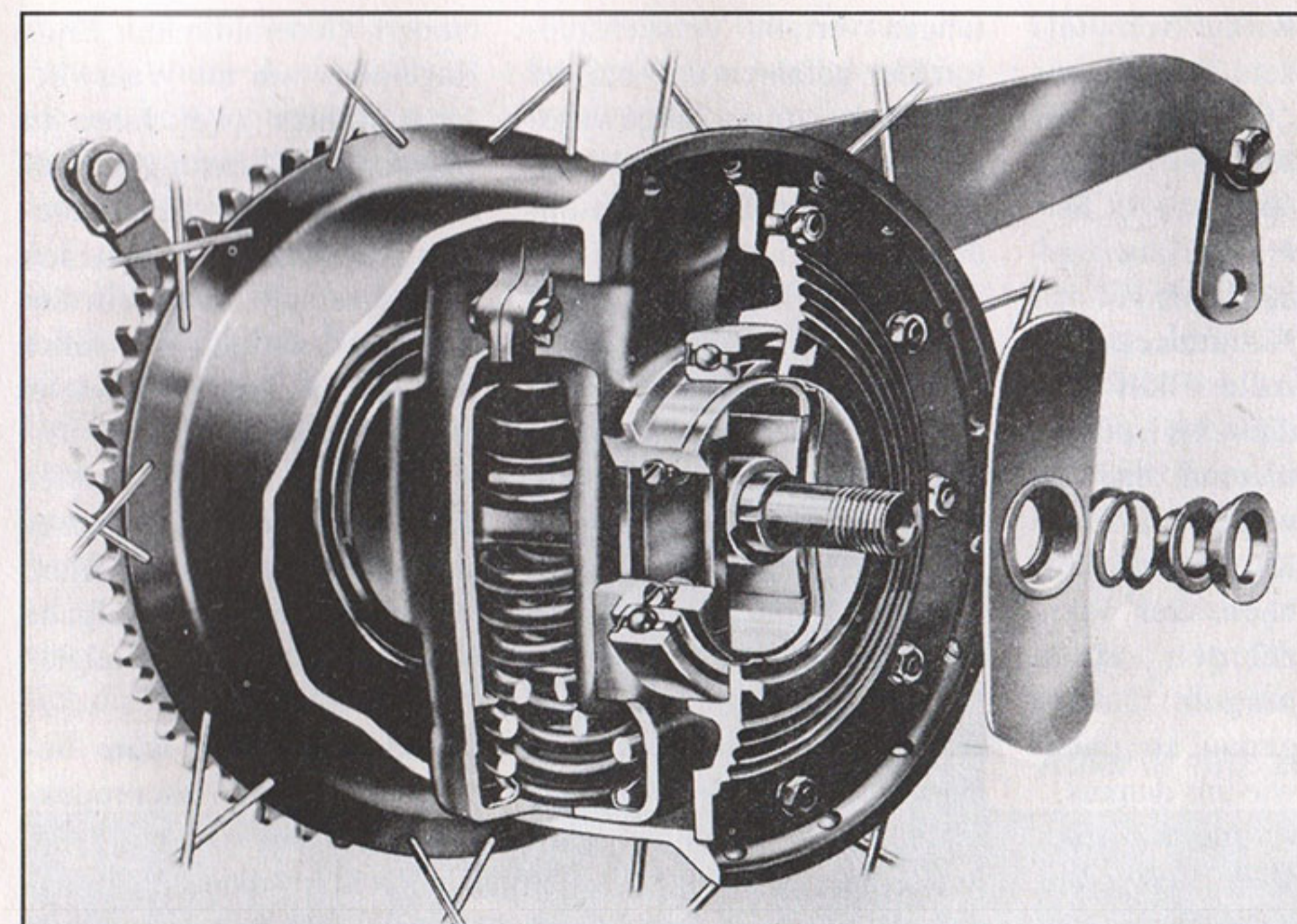
Vor dem 500 Meilen-Zuverlässigkeitstest 1949. Ob die weißen Anzüge die Ödichtigkeit der 650er Maschinen beweisen sollten?

1950 wohl ungefähr 175 Exemplare gebaut. Da, wie in allen Ländern, auch im Vereinigten Königreich Volksmobilität oberste Prämisse war, wurde die Entwicklung der 350er Tiger 85, bzw. 3 TW (Militär) vorangetrieben, und schon 1946 konnte Triumph ein "völlig neues" Motorrad vorstellen: die 3T, die zwar äußerlich der Speed-Twin sehr ähnlich sah, jedoch eigene innere Werte besaß, z.B. eine auf der Steuerseite gleitgelagerte Kurbelwelle. Der Hubraum errechnete sich aus B x H: 55 x 73,4 zu 349 ccm. In den folgenden Jahren wurden die beiden Twins in verschiedenen Ausführungen und Leistungen angeboten, es gab schon bald Tuning-Zubehör, wie hochverdichtende Kolben oder scharfe Nockenwellen ab Werk und von Zulieferern zu kaufen. Ab 1948 gab es die unverkennbaren tropfenförmigen Lampenverkleidungen an allen Straßenmaschinen serienmäßig. Im Jahre 1949 wurde offiziell die größte Hubraumklasse des Twins eröffnet: Die 6 T "Thunderbird" mit 650 ccm wurde hauptsächlich auf Druck der kubikbesessenen Amerikaner vorgestellt. Der Motor war bis auf Bohrung und Hub (71

und die Speed-Twin wurden mit der Telegabel der Halbliter TRW-Militärmaschine ausgerüstet und erfreuten sich bei der Kundschaft ebensolcher Beliebtheit, wie ihre Vorgänger vor dem Kriege. Auch die Tester von "The Motor Cycle" fanden 1947 kaum etwas zu meckern, dafür aber umso mehr Lob (siehe GP 33, S. 36, Historischer Test). Im Motor war zwar einiges geändert worden - Größere Kurbelwellenlager, geringer verdichtende Kolben aufgrund schlechtem Nachkriegsbenzins - aber im Wesentlichen war alles beim alten geblieben. Die "Motor Cycle"-Leute hatten in ihrer Testmaschine ein gegen Aufpreis erhältliches Extra einbauen lassen, die von Triumph patentierte Federnabe, die der Starrahmenmaschine zu etwas Komfort verhelfen sollte, für eine merkli-

che Verbesserung jedoch einen viel zu geringen Federweg besaß. Aufgrund der nicht vorhandenen Dämpfung war das vielleicht auch besser so. Den ersten Manx Grand Prix nach dem Krieg gewann Triumph mit einer Tiger 100, auf deren Block der unverkleidete Alu-Zylinder und -Kopf des Generator-Aggregates gebaut wurde - von einem Privatfahrer - Turner hätte nie einen Werksfahrer bezahlt. Aufgrund dieses Erfolges entwickelte TEC die "Grand Prix" für eine Kleinserie. Leichtmetallpleule, Rollenlager, scharfe Nocken und hohe Kolben in einem ansonsten weitgehend serienmäßigen Gehäuse verhalfen im Jahre 1948 zu einem weiteren Sieg auf der Isle of Man. Insgesamt wurden bis

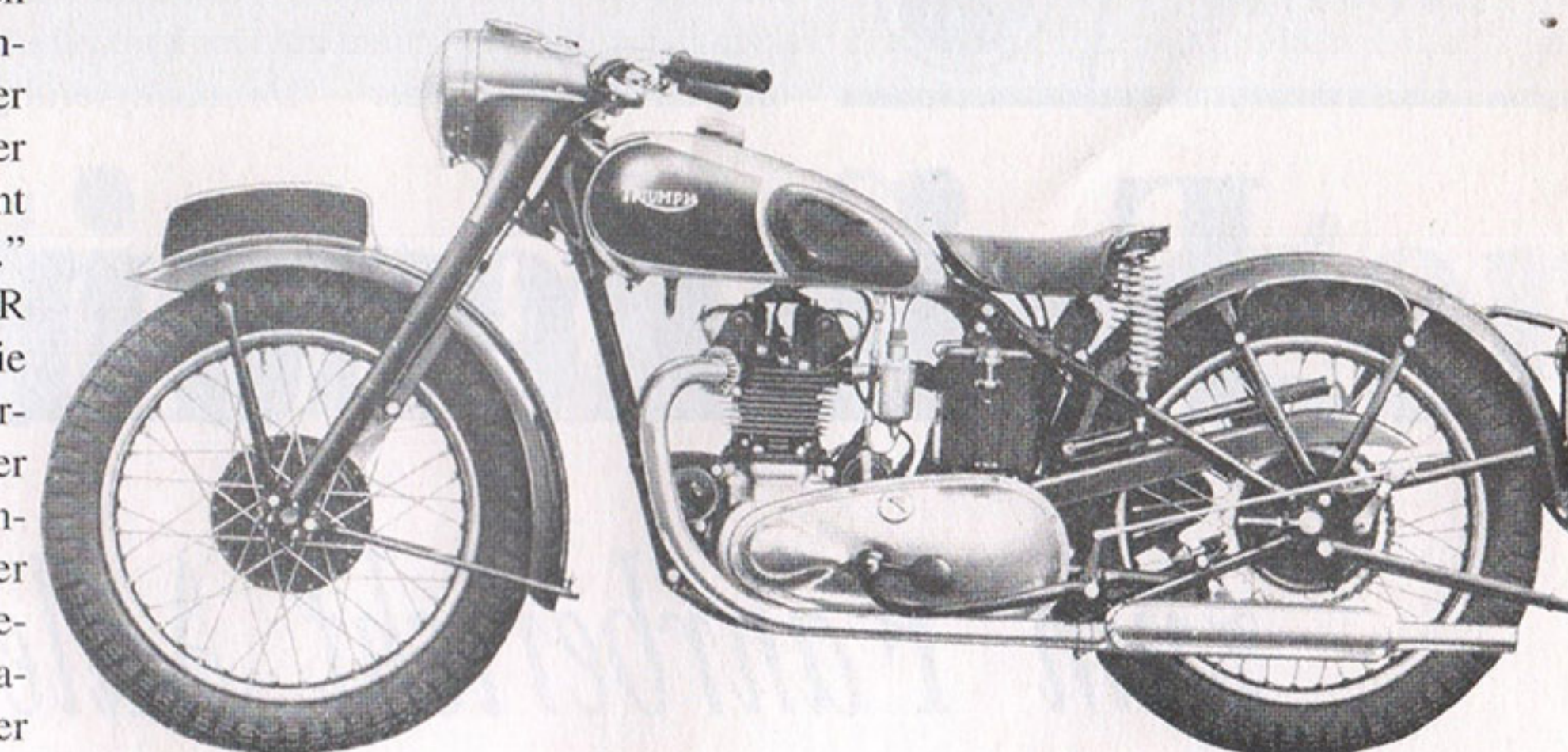
x 82 mm) fast mit dem 500er identisch. Edward Turner erklärte, daß das Maximum an Hubraum nun erreicht sei und ohne grundlegende Änderungen am ganzen Konzept-Ausgleichswellen, mehr Zylinder, etc. - nichts mehr möglich wäre. Immerhin sollte ihm in seiner Firma auch die folgenden 24 Jahre nicht widersprochen werden. Im Jahre 1953 wurde auch bei Triumph die federungstechnische Neuzeit eingeläutet und die gewöhnungsbedürftigen "Hoppel"-naben durch eine Schwinge mit Girling-Stoßdämpfern ersetzt. Verbaut wurde sie an der Tiger 110, einer Sportversion der Thunderbird, gleichzeitig gab es noch eine größere Bremse (8") und durch Motortuning erzeugte 42 bhp (brake-horse-power



links: Sprung wheel hub: Ungedämpfte Freudensprünge bei den Fahrern waren garantiert. rechts: Auch im geschlossenen Zustand schön anzuschauen: 650er Sportmotor.

= gebremste PS, entspricht ziemlich den DIN-PS). Die Bezeichnung "T 110" hätte eigentlich sogar in "T 115" geändert werden können, so schnell war die Maschine. Klacks war 1955 mit einer 34 PS starken Thunderbird unterwegs und von deren Leistungsentfaltung in jeder Hinsicht angetan. 167 km/h war eine respektable Höchstgeschwindigkeit, 8 Sekunden von Null auf Hundert auch nicht von Pappe, aber beeindruckend war vor allem die Souveränität in allen Lebenslagen, "der Lauf des Motors war sehr ruhig - er war sogar ausgesprochen leise." (Da hab ich ja noch meine Zweifel, wenn ich so durch (!) die Tüten meiner (noch) zerlegten 70er Bonnie gucke). Wir zitieren weiter Herrn Leverkus: "Vibrationen waren über den ganzen Drehbereich nur eben spürbar." Die Schütteleisen-Fraktion faßt sich an den Kopf. Die Maschine hatte einen SU-Unter- (heute sagt man Gleich-) druckvergaser, wie er seit 1951 verwendet wurde (und 1957 wieder verschwand). Klacks schwärmte hiervon, weil man nur mit viel Können einen 31er Vergaser aufzureißen vermochte, ohne daß sich der Motor verschluckt, er meinte, daß "so ein Unterdruckvergaser durch Entlastung des Fahrers einen recht spürbaren Sicherheitsfaktor darstellt." Heutzutage baut die Jugend ihre FZR EXUP wieder auf Schieber um, weil sie davon noch spontaner wird. Ab 1956 verfügten bis auf die Thunderbird alle 650er Triumph über einen neuen "Delta"-Zylinderkopf aus Aluminium. Der Zylinder wurde wie bisher üblich aus Grauguß gefertigt. Im selben Jahr stellte der Amerikaner Johnny Allen auf dem Salzsee bei der

Stadt Bonneville im Bundesstaat Utah mit 344 km/h einen Geschwindigkeits-Weltrekord für Motorräder auf - mit einem modifizierten Triumph-Motor. Die Firma stellte diesen Erfolg zunächst mit einem kleinen Aufkleber heraus und zeigte die Rekordzigarre auf der Earles-Court-Show. Die neue 350er, "Twenty-One" genannt, einmal nach dem 21-jährigen Bestehen der Triumph Engineering Company, außerdem hatte sie 21 Cubic-Inches Hubraum, hatte inzwischen einen Blockmotor bekommen, der sich jedoch hauptsächlich nur von seinem Vorgänger dadurch unterschied, daß das alte Getriebe an den alten Motor angegossen wurde. Wesentliches Ärgernis der Maschinen war die "Slick-Shift"-Schaltung, ein heute noch von Jawa verfolgtes Prinzip der Halb-Automatik: Durch Bewegten des Schalthebels wird auch gekuppelt. Viele Fahrer bauten diese Vereinfachung sofort wieder aus. Auch sehr gespalten war das Interesse an der "Badewannen"-Verkleidung des Hinterra-



Aus der Militärmaschine entwickelt: 350er 3T mit 19 PS. 1949 wurde bei Triumph die Lampen-"Nacelle" eingeführt.

des, die zusammen mit einem großem Vorder-Schutzblech Einzug auch bei anderen Modellen halten sollte. Edward Turner entschloß sich, zur Earles Court Show 1958 den Weltrekord-Titel noch ein wenig mehr zu vermarkten und brachte in letzter Minute eine "Super-Sport"-Version der Tiger 110 auf den Stand der Firma, die für die folgenden fünfzehn Jahre der Verkaufserfolg schlechthin sein sollte und erst weitere fünfzehn Jahre später zusammen mit der Firma Triumph und damit dem einzigen Überbleibsel der einstmaligen glorreichen britischen Motorradindustrie entgültig vom Markt verschwand.

Wird natürlich fortgesetzt ... Udo

DAS ZUVERLÄSSIGE

ADLER

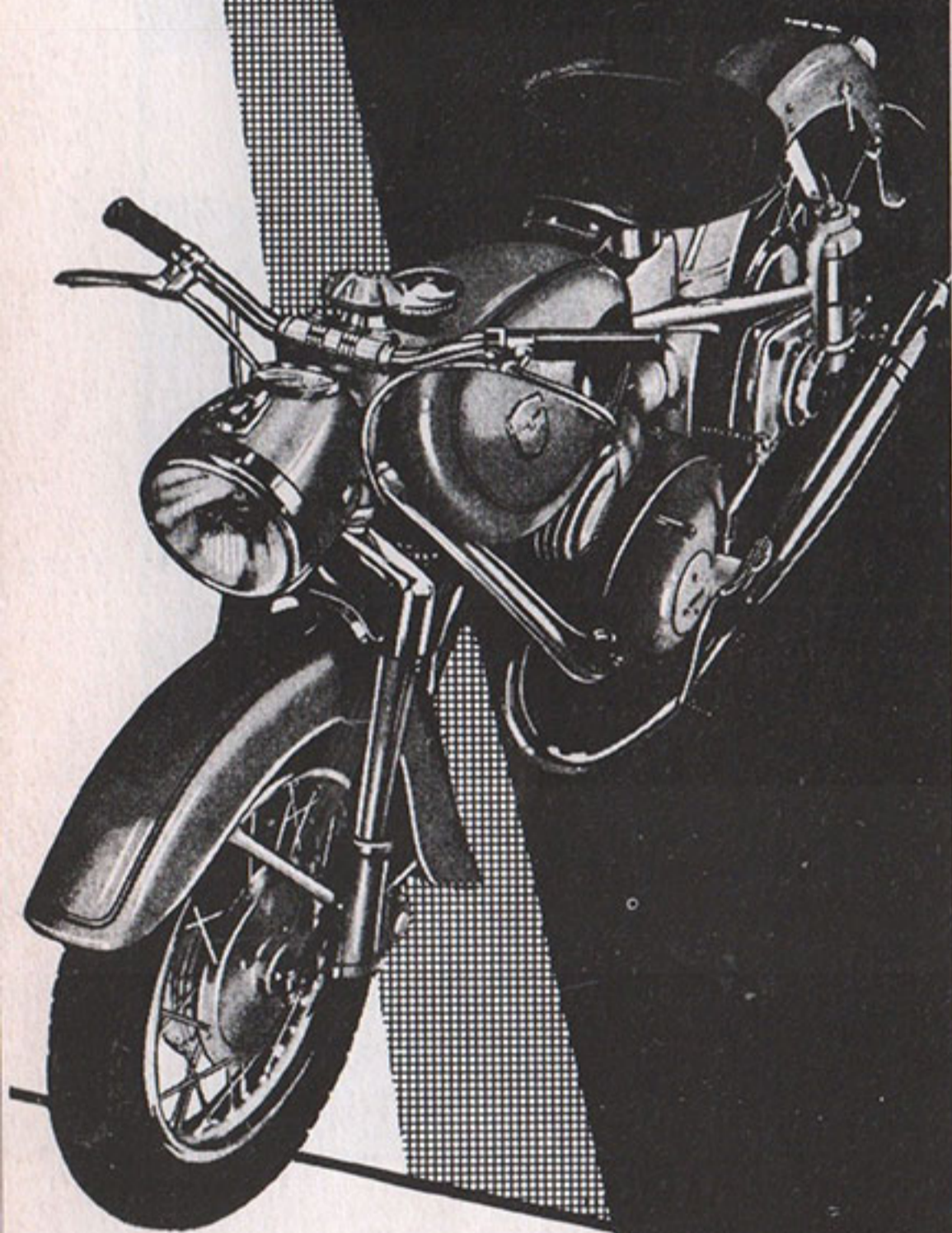
MOTORRAD

FÜHREND IN

WIRTSCHAFTLICHKEIT

FAHREIGENSCHAFTEN

LEISTUNGSFÄHIGKEIT



ADLERWERKE
VORM. HEINRICH KLEYER-ARTIENGESELLSCHAFT
FRANKFURT AM MAIN



Andy Schwietzers Bericht aus "GUMMIKUH & PAST perfect" (Ausgabe 39, Seite 4 ff. noch erhältlich!) hat den Nachdruck im Adler-Blatt verdient. Es ist faszinierend, daß die ungewöhnliche Konstruktion nach vier Jahrzehnten einen jungen Fahrer genau so packt wie uns damals. Er meint, Adler sei der Zeit voraus gewesen und hätte "Spaßmotorräder" gebaut, als das Publikum vorwiegend aus verhinderten Autofahrern bestand. Dieser Eindruck kann sich aus dem Fahrerlebnis auf der M 250 ergeben, aber Adler hatte nichts anderes im Sinn als ein Optimum für den Alltagsgebrauch. Direktor Hermann Friedrich wäre auf seine berühmte Art in die Luft gegangen, wenn er das Wort "Spaßmotorrad" vernommen hätte.

Ich habe von 1951 bis 1955 die Betriebsanlei-

tungen verfaßt, Versuchsmotorräder gefahren und bei der Händlerberatung mitgewirkt, gelegentlich auch einen Reismonteur beim Besuch besonders schwieriger Kunden begleitet. Wir hatten manchmal den Eindruck, unsere Motorräder seien zu schade für manche Leute, die sie kauften. Kriterium durfte es keinesfalls sein. Aus heutiger Sicht urteilt Andy Schwietzer richtig. Die M 250 hätte eine gute Figur gemacht, als sich die Kinder der damaligen Fahrer ein Motorrad zum Spaß leisten konnten, nur war diese Zukunft in den fünfziger Jahren nicht vorstellbar - und wenn, dann hätte sich Adler einen anderen konstruktiven Ansatz überlegt, etwa ausgehend von der RS mit Wasserkühlung. Hervorragende Eigenbauer haben nach dem Torschlüssel des Werks diesen Weg demonstriert. Auch gab es bei Adler kein grundsätzliches Vorurteil gegen den Viertakt, mit dem die Konstrukteure von den Autos und der Kriegsproduktion her (Schützenpanzermotoren) bestens vertraut waren. Die Entscheidung für den Zweitakt ging von der Voraussetzung aus, es solle ein einfacher Kleinmotor geschaffen werden und lag überhaupt nur nah, weil DKW nicht mehr auf die Patente für die Umkehrspülung mit Flachkolben pochen konnte.

Verständnis für die Zusammenhänge ergibt sich vom Anfang her. Den bereits vorbereiteten Automobilbau hatte nicht die Demontagepolitik der Militärregierung ver-

hindert. Generaldirektor Ernst Hagemeyer war als Wehrwirtschaftsführer zwei Jahre in Lagerhaft, er kehrte 1948 zurück und stoppte den Neubeginn. Die Prototypen habe ich noch gesehen. Sie wurden Anfang der fünfziger Jahre verschrottet, meines Wissens wegen Raummangel. Traditionspflege lag Hagemeyer nicht am Herzen. 1929 hatte er als Sanierer die Firma gerettet, jetzt sah er die gleiche Aufgabe ohne Rücksicht auf Nostalgie.

Direktor Friedrich wäre liebend gern in die Autoproduktion eingestiegen, für die alte Konstruktionsmannschaft unter Alfred Privat war es ohnehin eine Herzenssache. Friedrich fuhr ein neues Cabrio auf Basis des alten Junior mit dem verbesserten Motor, der 30 PS leistete.

Hagemeyer sah nur den Kapitalbedarf. Tatsächlich war es heikel, in den veralteten Gebäuden neu anzufangen, zumal Adler keine eigene Karosseriefabrikation besessen hatte. Bekanntlich ist der ähnliche Fall BMW ums Haar schiefgegangen. Im Lande Hessen gab es nicht den weiß-blauen Patriotismus, der für finanzielle und moralische Kredite sorgte. Hagemeyer investierte in die Produktion von Werkzeugmaschinen, was sich bald als Faß ohne Boden erwies. Um das Werk I zu füllen, gab er grünes Licht für ein kleines Motorrad, das angesichts des gewaltigen Nachholbedarfs als erfolgssicher erschien. Von den Vorkriegsfahrrädern her paßte es ins Bild.

Auch für die Beziehung zu Fahrrad- und Autohändlern, die irgendwie neu anfangen mußte, war ein Kleinmotorrad vielversprechend.

Das Hubraumlimit der Siegermächte hatte bei Konstruktionsbeginn nur 60 cm³ erlaubt. Für das grazile Maschinchen, das ich als Modell gesehen habe, wurde die Wickelbandfederung entwickelt, weil leicht und einfach, hinten war eine Schwinge vorgesehen. Als sich die Militärregierung über-

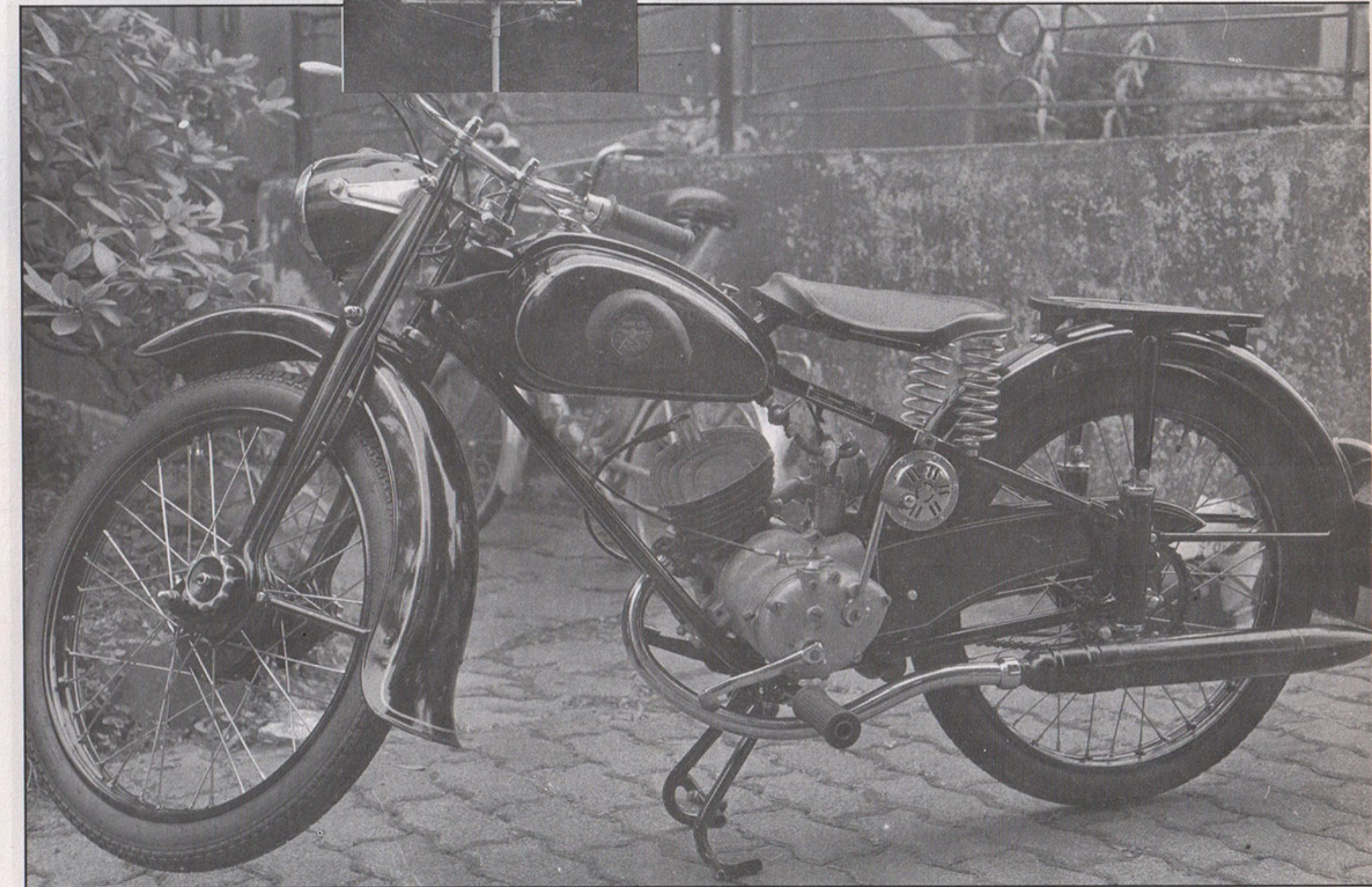
zeugen ließ, daß Sozium und Seitenwagen berücksichtigt werden sollten, entfiel das Limit vor dem Start entsprechender Typen. Es war jedoch eine

interessante Herausforderung an Fortschritt in Kleinformat.

Adler präsentierte 1949 die M 100. Der kompakte Motor mit dem seitlichen Getriebe und der Trockenkupplung erklärte sich aus dem 60er Projekt. Die Maschine sah wunderbar aus, das Finish blieb in der Klasse unübertroffen. Ich kaufte sie, obwohl das Geld damals ein irres Problem war, wenn man keine Wechsel unterschreiben mochte. Der Motorradboom begann, aber die Konjunktur

erzeugte auch eine lebhaftere Konkurrenz. Adler mußte Zweitakt-Lehrgeld zahlen, ich schrieb 1950 einen kritischen Brief ans Werk und wurde von Direktor Friedrich eingeladen, die Meinung des Volkes zu vertreten. Die M 200 war schon fertig, sie wurde 1951 präsentiert. Der Twin leistete 9,3 PS. Daneben erschien mit einem Zylinder die M 150, ansonsten baugleich. Sie leistete 6,8 PS und kostete 1475 statt 1675 Mark: Geringe Preis- und Kostenunterschiede spielten eine

Adler M 100: zierliche Feinheit. (Foto: ames)



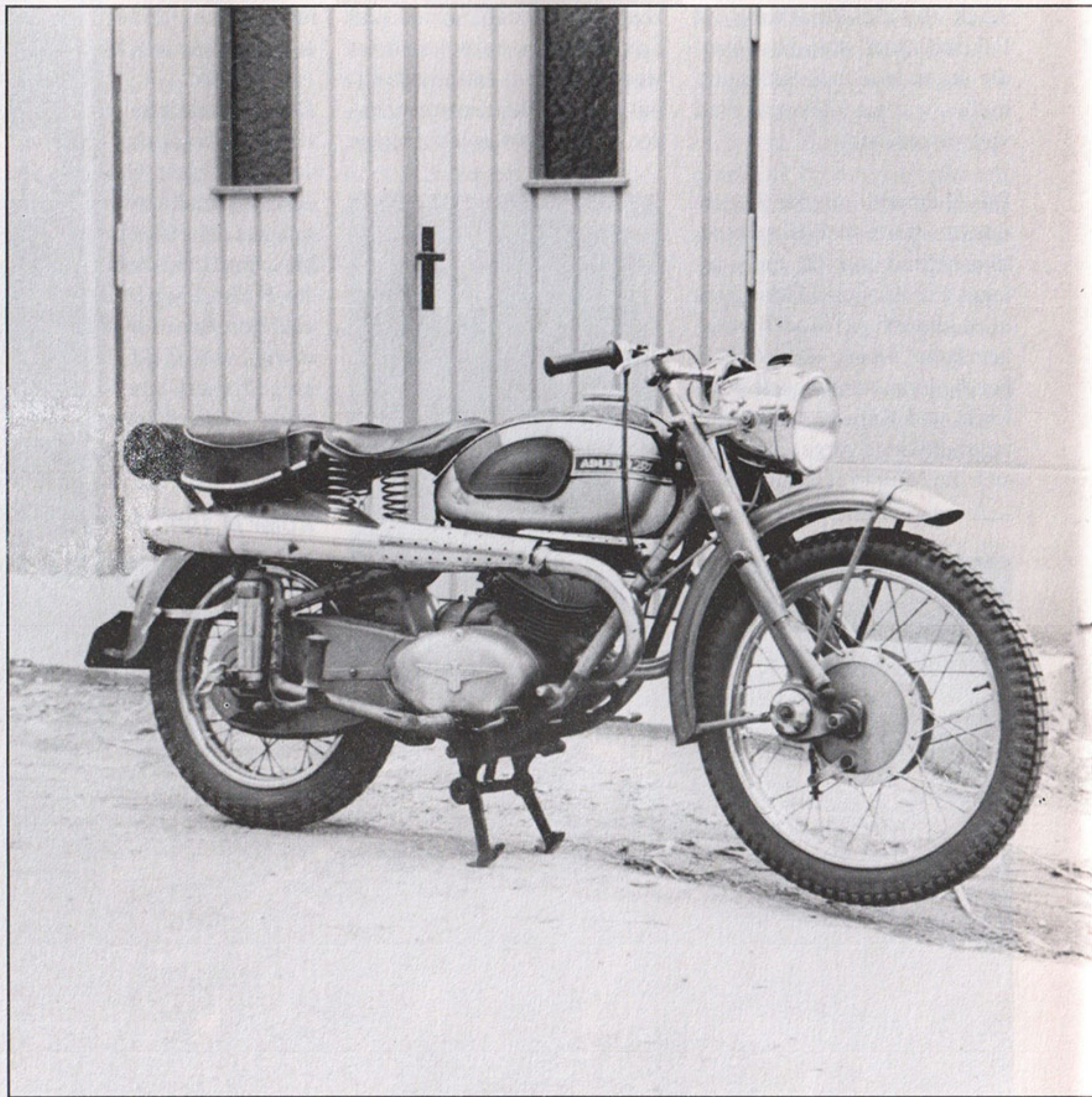
Erinnerungen an Faszination & Sorgen

zum Fahrbericht Adler M250S

große Rolle. Und die M 125 nach M 100-Muster folgte Forderungen des Handels, widersprach aber der Baukastenplanung und lief nebenher mit. Die M 200 sollte ein für allemal das ideale Konzept für den Fahrer im Alltag sein - um zirka 200 Mark über dem Durchschnitt, aber sie sollte das Motorrad fürs Leben sein, auch nach vielen Jahren in Art und Qualität unübertrefflich. Sie war kompakt wie die M 100; daher die 16er Räder, komfortabel bereift (3,25-16 gegenüber 2,75 oder 3,00-19). Sie machten zudem die Schutzbleche a la Kotflügel möglich - breit die Reifen umgreifend, unten ausgeschwungen, der vordere hatte vorn eine Ausformung für günstigen Tropfenabrieb. Für 125 Kilogramm Gewicht und 95 km/h Spitze erschien die Gabelbauart mit den schmalen Gabelscheiden und Wickelbandfedern als ideal.

Hinten wurde die beste jemals gebaute Geradweg-Federung verwirklicht: 4,5 Zentimeter Federweg, verstellbare Federvorspannung, hydraulische Dämpfung. Bis heute meine ich, daß eine solche Federung etliche Pluspunkte gegenüber Schwingen hat. Anfangs konnte die Führung bombenfest klemmen, Erfahrung mit dem Kunststoff fehlte auch beim Zulieferer. Da die Federung zum Zerlegen zusammengedrückt werden mußte, war es ein schweres Problem. Aber dann gab es keines mehr, während sich bei Schwingen gefährliches Lagerspiel einschleichen konnte - tückisch, weil nicht direkt bemerkbar.

Die geschobenen Schwingen mit der per Handrad einstellbaren Reibungsdämpfung schlugen nicht nur bei Vollbremsung unten an, aber die Momente der Null-Federung hatten keine Rückwirkung auf die Lenkstabilität, und die Leute bremsen trotz aller Ratsschläge doch vorwiegend hin-

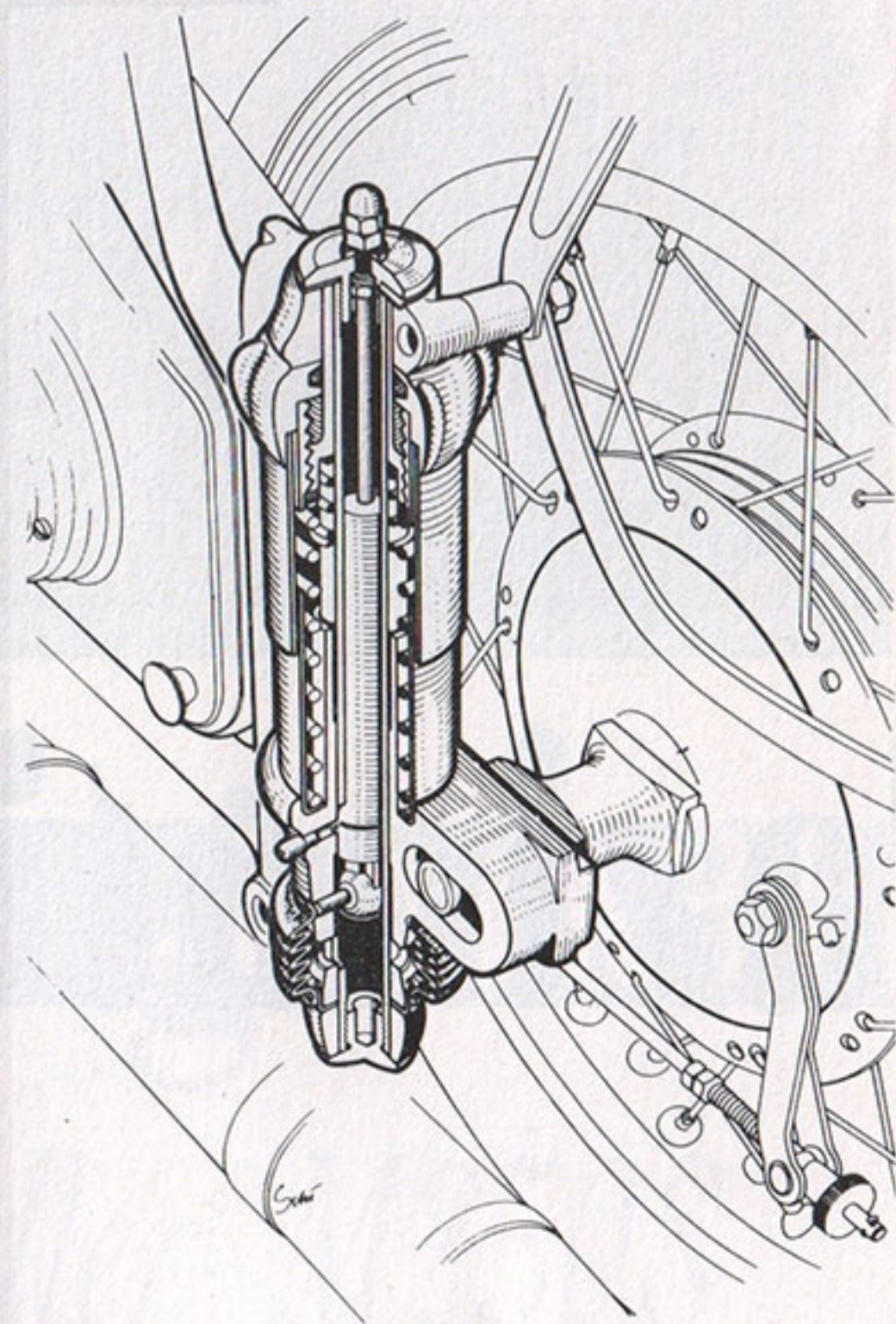


ten.

Eine Sorge waren aber die Federbrüche. Die Muster-M 200 für den österreichischen Importeur fuhr ich nach Wien. Vor Passau ging die Hinterradfederung fest. Der Hubkraft von zwei Autowagenhebern gab sie nach. Am Ziel war mein Vorrat von fünf Wickelbandfedern verbraucht, eine kaputt und die nächste bestimmt bald fällig - der Wechsel unterwegs ging übrigens blitzschnell. Ein Tankwart hat mal dagegen gewettet, ich gewann fünf Mark, damals viel Geld. Ein Federmacher in Wien hatte nur Band vorrätig, das schmaler und dicker war. Er hämmerte schmale Zungen, diese Federn hielten ewig. Ich habe sie noch in meiner eigenen M 250 S gefahren. Für die Serie wäre die

oben: Die Privatmaschine von Dr. Paul Simsa, damals Redakteur bei "Das Motorrad". Adler M 250 S mit 19" Vorderrad, Reginatank, M 100 Schutzblech vorn und diverserem "S"-Zubehör. (Foto: Dr. Simsa)

rechts: Adler "Hirafe" hydraulisch gedämpft!

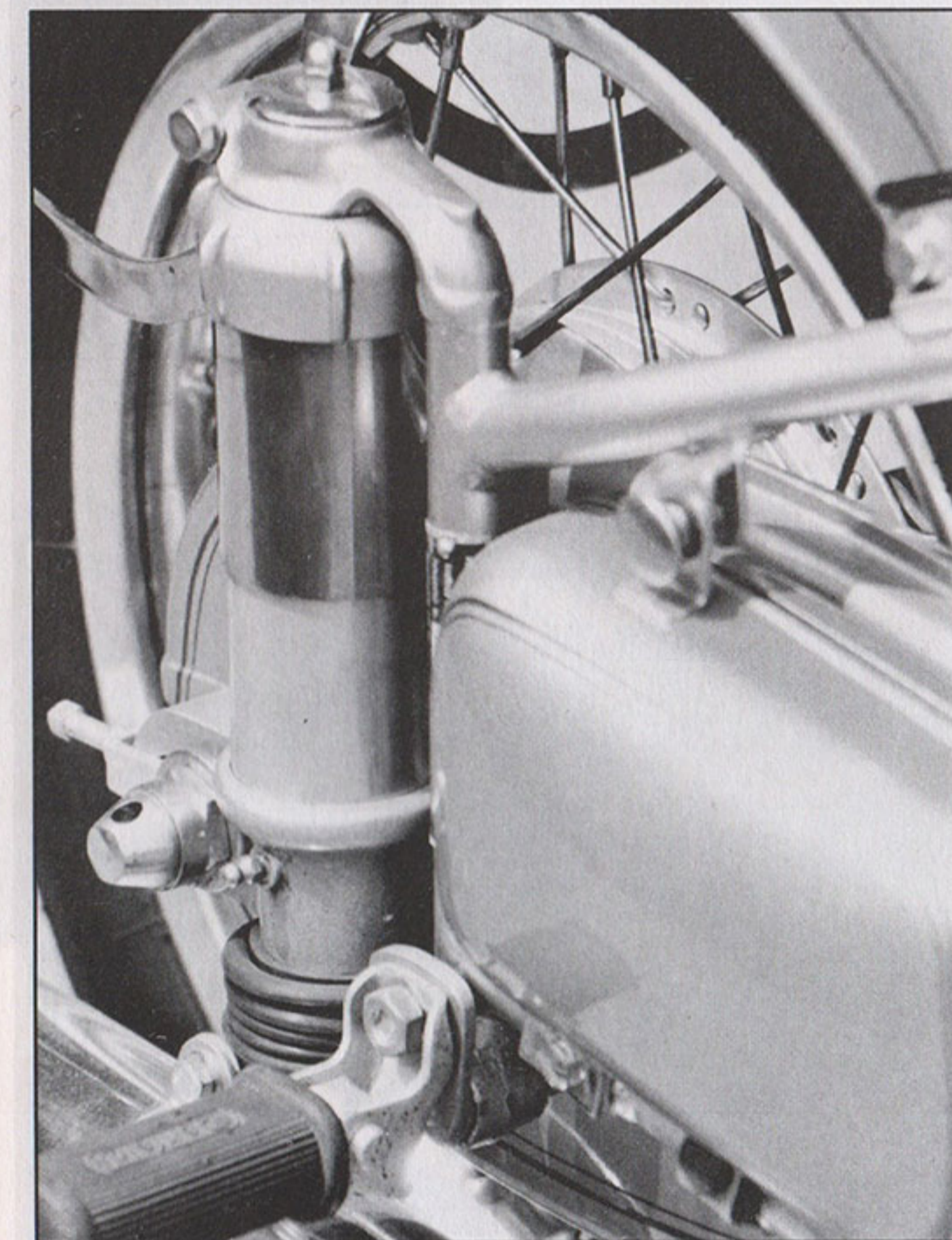


Machart zu teuer, sagte Direktor Friedrich. Bei der M 200 ist das Federproblem dann auch nicht so schwerwiegend gewesen wie befürchtet. Nur knallten gebrannte Kinder die Reibscheiben so an, daß sie fast ungefedert fuhren und die Gabel sogar am unteren Anschlag stehenbleiben wollte. Es gab keinen Konkurrenten ohne Probleme, bei der schön leichten Maico M 150 ist mir auf der Autobahn der Rahmen unter dem Lenkkopf gebrochen. NSU wußte Mängel meisterlich unter den Teppich zu kehren.

Besitzerstolz überzog die Be- anstandungen. Die Adler M 200 war ein verwirklichter Traum, entstanden aus dem Gedanken, den M 100-Motor zu verdoppeln. Der Rahmen der M 125 ist ursprünglich für

diese 200er Konzeption entstanden. Den endgültigen Twin mit ungeteiltem Block und Hirth-Verzahnung der zweiteiligen Kurbelwelle hat man mir aus der Idee M 100 x 2 erklärt. Sie war nicht ausführbar. Die Dimensionierung des Dreiganggetriebes und der Kupp- lung wäre dem Zweizylinder nicht gewachsen gewesen, die Baubreite auch problematisch, vier Gänge mußten sein. Resultat war die Neukonstruktion M 200.

Für die Nachwelt läßt sich kaum in Worte fassen, wie die M 200 bewundert wurde. Sie war kompakt, handlich, wendig, bequem, auf besondere Weise elegant. Ihre Leistung sorgte im damaligen Autoverkehr für entspanntes Fahren, ohne zur Rennerei herauszu-



(Foto: Sven Gronau)

fordern, und sie war leise - im Motorradboom ein großes Thema. Der Motor summte aus den Schwalbenschwänzen wie eine Biene, das Lob von Frankfurts Polizeipräsident und Lärmfresser Littmann machte die Runde durch die ganze Presse. Und die geringe Schwungmasse ließ den Motor leichtfüßig wirken, die 9,3 PS bei 5600/min waren mit ordentlichem Drehmoment verbunden. Adler rechnete mit großer Stückzahl, die M 200 sollte der Twin-Einheitstyp bleiben, gedacht für ein etwas gehobenes Publikum, fabelhaft lackiert im blau- und grünmetallisch (auch schwarz, wenn unbedingt gewünscht), was damals noch ungewöhnlich war. Im Speichenlochkreis der Felgen Mattglanz zwischen akkuraten Farbstreifen, untadelige Verchromungen ohne Protz - ein Gedicht.

So hätte die M 200 bestimmt eine Zukunft gehabt, die mit maßvollen Weiterentwicklungen glücklich verlaufen wäre, zumal die meinungsbildenden Tester eine deutliche Grenze zwischen Gesamtkonstruktionen und Fabrikaten mit Einbaumotoren zogen - sogar in den Datentabellen. Helmut Werner Bönsch hat sich gegen die Unterschätzung erstklassiger Konfektionäre gewandt. Carl Hertweck und Klacks waren für etliche aufgeschlossen; ich erinnere zum Beispiel an Tornax, UT, Express, Mars. Doch Adler bildete eine Rang- klasse für sich.

Es gab nur ein Verhängnis: NSU warf mit ungeheurem Schwung als größte Motorradfabrik der Welt eine Palette auf den Markt, die Adler in einen Abwehrkampf zwang, während sich die Motorradkrise anbahnte. Schon 1953 war klar, daß es ums Überleben ging. NSU, das war ein Image seit Urzeiten, das waren Rennsieger und Rekorde, Tanz auf allen möglichen Hochzeiten, Roller, Moped und ein so flotter Ton

der Selbstdarstellung in der Werbung, daß sie tief einwirkte - so tief, daß NSU-Chefkonstrukteur Albert Roder bei einem internen Krach auf die Werbung verwies, die ihm seinen Spitzenrang bestätigte. Die Adler M 200 übertraf die 8,6 PS der Zweitakt-NSU Lux von 1950, aber 1952 kam die Max mit 17 Viertakt-Pferden und sonorem Sound. Für Adler entstand eine Zwangslage. Adler meinte eigentlich, NSU die Hochleistung überlassen zu können. Eine Marktteilung im Rahmen der 250 cm³-Klasse, die der alte Führerschein 4 zementierte, war immerhin denkbar. Aber je mehr verhinderte Autofahrer vom Motorrad abwanderten, desto ärger wurde der Überlebenskampf, und prozentual erhöhte sich der Anteil von Fahrern mit Freude an Leistung, zumal die Kaufkraft wuchs. Aber ein breiter Markt für "Spaßmotorräder" war es auch nicht. Pleitenzeichen häuften sich. Metallblau a la Adler (meist nicht so fein) nannten wir "Totenhemd", weil es oft der letzte Anreiz vor dem Ende von Modellen war. Die Adler-Händler verlangten dringlichst eine 250er, das Konzept der M 200 wurde gesprengt. Adler glaubte, 12 PS würden für die 250er genügen wie bei BMW und Triumph.

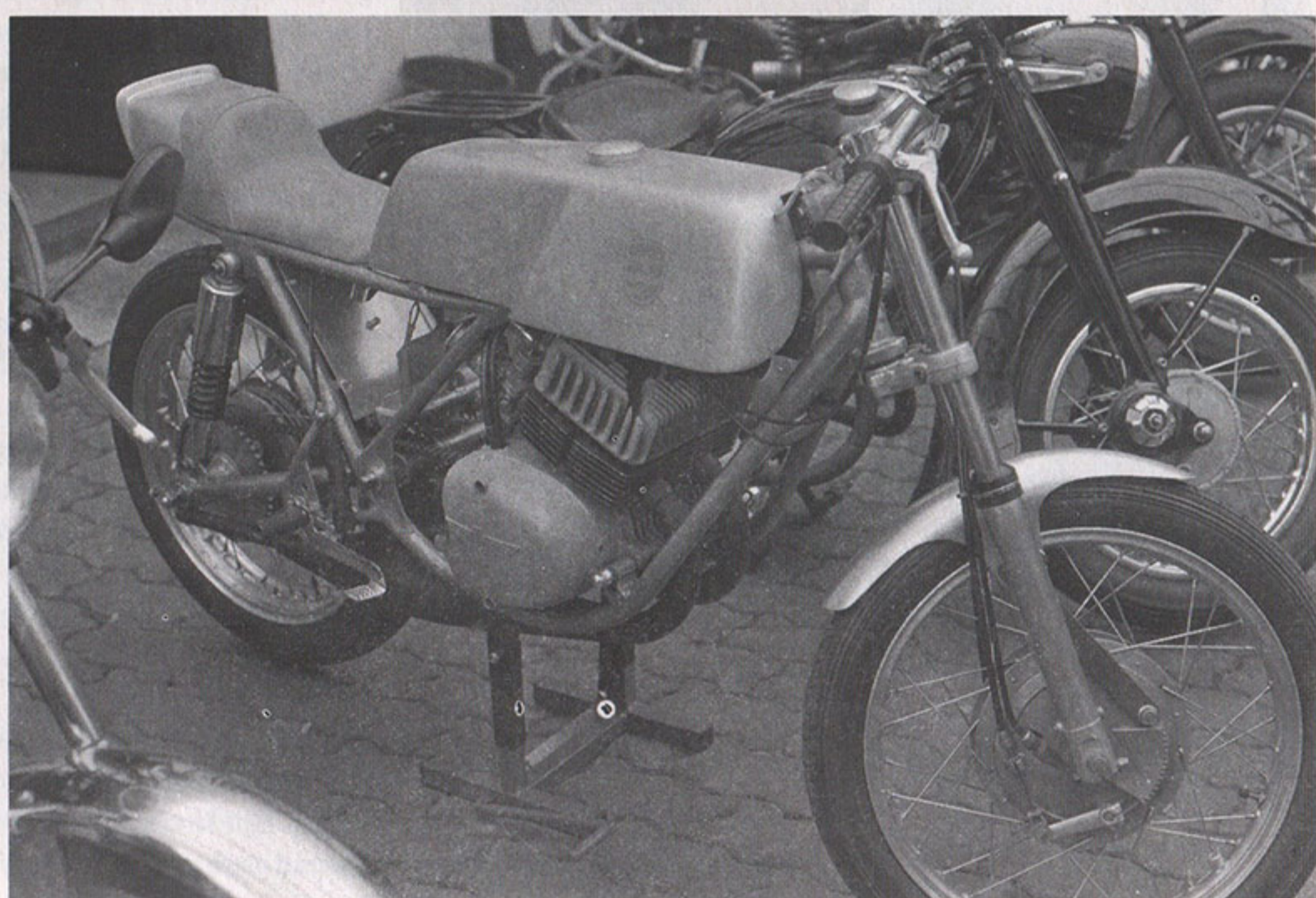
Damit sind wir bei der M 250 von Georg Weinmann, die Andy Schwietzer für seinen Bericht fuhr. Angeben wurden bei dieser Maschinen 16 PS. Die Konkurrenz war teilweise schwächer: BMW konnte es sich leisten, mit mehr Elastizität als Kraft die Kardanwelle zu kurbeln. Triumph begnügte sich mit der Stammkundschaft für den kräftig hämmernenden Doppelkolben-Zweitakter. Der Ilo-Twin setzte den Standard auf 12,8 und 15 PS. In dieser Lage fühlte sich Adler zu 16 PS verpflichtet und tat sich schwer damit, den Motor gesund zu machen. Um die M 200 von

Konkurrenten abzuheben, wurde sie auf 11,4 PS getrimmt (in einer Liste von 1953 finde ich auch 11,6 PS).

Adler trat damit den schweren Weg an, die Kastanien der Zweitakt-Hochleistung aus dem Feuer zu holen. Ich kann nicht aus der Erinnerung die tausend Sorgen zusammenklauben und ihre mühsame Behebung bis auf den gewissen Rest, den Andy mit seiner Bemerkung über Kolbenklemmer andeutet. Übrigens widerspricht es meiner Erfahrung, daß man den beginnenden Klemmer beim Twin nicht so merkt wie beim Einzylinder. *Ich machte meine gesamten Klemmererfahrungen mit Einzylindern, vielleicht bin ich für Twins nicht so sehr sensibilisiert!* AS

Der Adler-Motor reagiert doch deutlich auf die kleinste Hemmung, und wenn sich ein Kolben schwer tut, wird gern auch dem anderen die Zylinderbohrung zu eng.

Die erhöhte Leistung der M 200 machte den Klang schärfer und kostete etwas Durchzug unten, die M 250 reizte zu leistungsbetontem Fahren *Ohja!* AS und brachte einschließlich Körperschall des Diffusors vor dem Auspufftopf einen Sound hervor, der dem Doktor Leistriz mit seinen Wunderschalldämpfern die Zuneigung des Polizeipräsidenten Littman kontra Adler verschaffte. Wenn ich auf der Anhöhe über meinem Wohnort hochtourig die Abfahrt ansteuerte, hörte mich meine Frau auf Kilometer und setzte das Tee-wasser auf. Und niedertourig war nicht der rechte Spaß drin. Der Twin hing toll am Gas, die Leute drehten freudig auf, das war Adler. Doch die geringe Schwungmasse, die den Motor so spontan reagieren ließ, kostete Verbrauch. Er war das große Problem für den Ruf. Die Mundpropaganda war schlimmer als die Tatsachen, doch der kaufmännische Direktor (kein



böser Mensch, aber sein Name sei vergessen) bastelte eine ungeschickte Druckschrift, die in Massenaufgabe das Verbrauchsproblem dadurch bekanntmachte, daß es abgestritten wurde. Der Mann meinte, er müßte das propagandistische Gegengewicht gegen die Beanstandungen schaffen. Ich sehe Friedrich noch vor mir, wie er versuchte, das Machwerk erträglich zu korrigieren.

Der Stecktank, der Freund Andy als Beitrag zum tiefen Schwerpunkt so gefällt, trug leider zur Verbrauchsproblematik bei. Er faßte nur 12 Liter, die Leute mußten zu oft tanken. Ich bekam mal studienhalber eine NSU Max, fuhr und fuhr, und es schwabberte immer noch im Satteltank, obwohl er einen halben Liter weniger faßte. Zuverlässiger Leerlauf, kein Kolbenklemmer - "Viertakter müßte man bau-

links: Rasanz im Kleinformat: M 250 S. (Foto: Schellenberger)
unten: Adler-Eigenbausportmaschine. Gesehen auf Adler-Treffen. (Foto: Ames)

en," sagte Hermann Friedrich einmal in tiefer Erschöpfung. Doch er war den Weg schon zu weit gegangen, hatte Direktor Hagemeier zu viel abgetrotzt für diesen Weg, einen Neuanfang machte die Marktlage unmöglich, und Adler hatte allen Anlaß, stolz auf Fortschritte zu sein. Ich erinnere mich noch gut an die wissenschaftliche und zugleich praxisnahe Wende in Entwicklung und Versuch durch Dipl.-Ing. Kurt Grassmann, von dem ich immer noch das Buch über Adler erhoffe. Kein anderer kann es mit dem Tiefgang aus schöpferischem

Direktor Friedrich sah in der Telegabel eine Verirrung, zumal er Ölschmierakel (?AS) haßte. Feines Ansprechen war das A und O, und der Lenkkopf sollte leicht bleiben, daher die Beine nur unter dem Joch. Eine Handspanne Federweg mit perfekter Stoßdämpfung harmonisierte mit der Geradweg-Hinterradfederung. Ich weiß nicht mehr, wer mir nachdenklich sagte, ich sollte hier doch mal Aufwand und Effekt (später sagte man Kosten und Nutzen) bedenken. Drkosch selbst hat ein Gegenstück in Gestalt der

die Kolbenklemmer wieder angingen. Das breite Schutzblech war schon nicht günstig für die Kühlung, die breiten MB-Gabelbeine waren dem Fahrtwind massiv im Weg. Keine MB hat mich so faszinieren können wie meine M 250, auch nicht die Sprinter mit den 18 PS. Die Leistung hatte ich dank Versuchszylindern bereits drin, den Sprit in einem Regina-Tank. 18er Räder und Hinter-schwinge der Sprinter - das war Fortschritt, andererseits doch nicht mehr Adler als Erlebnis

zen. *(Mache ich heute noch. Zweitakter sind dafür dankbar! AS)*

Auf Abenteuer mußte man immer gefaßt sein, solche Motorräder werden tief geliebt. Warum ich es nicht behalten habe? Ich fuhr bei der Motor-Presse pausenlos Testmaschinen, mochte die Adler nicht als stehendes Denkmal frustrieren. Ein Ausweis-Rennfahrer hat sie als Trainingsmaschine gekauft. Lebt sie noch? Ich wüßte es gern. Sie war als überzählige



Adler M 250 mit Sitzbank, die zum sportlichen Charakter paßt. Links im Hintergrund ein Arbeitstier: Zündapp DB 200. (Foto: Gudrun Bock)

Miterleben schreiben; ich war nur ein Betrachter. Problem ist natürlich der Arbeitsaufwand im Verhältnis zur Zahl der Leser, und Verlage sehen im Zweifel mehr auf Geld als auf Wert.

1956 kam die MB mit dem 15 Liter-Satteltank und vor allem der neuen Gabel, die J. Friedrich Drkosch konstruierte.-

RS-Gabel geschaffen und später für UT das Doppelschwingen-fahrwerk entwickelt, das nach meinem Eindruck ideal und dabei rationell war. Ich will meine Bemerkungen zum M 250 S-Fahrbericht nicht auf die MB ausdehnen. Sie kam, als ich Adler verließ. Als Tester habe ich sie bei der Motor-Presse erlebt und zuvor noch den Schock im Werk, als

ohnegleichen. Und 40 Kilogramm Mehrgewicht - Nein! "Spaßmotorrad" - dazu gehört, daß man sich den Spaß nicht verderben ließ. Ich habe meinen S-Motor mit den neuen Mahle-Kolben (zwei Ringe) absolut klemmfrei gemacht, das merkte der Kenner am Geräusch des leichten Kolbenkip-pens, aber für längeren Stadtbetrieb wechselte ich die Ker-

Six-Days-Maschine 1953 gebaut ("Zersägte Jungfrau" zum Hineintricksen im Notfall, der nicht eintrat). Wenn sich das Rad der Geschichte auf 1953 zurückdrehen ließe: Gegenüber der sanften Harmonie der 9,3 PS-M 200 wäre die M 250 schon mit gesunden 14 PS die logische Alternative gewesen. Erfahrung hätte zu weiteren Schritten ge-

führt. Aber die Motorradkrise erzeugte Zwangslagen im Handel, vor der einen Problemlösung kam schon das nächste Problem.

Ich weiß noch von Zusammenkünften, wie die Händler händelnd eine Anti-Lux erflehten und wir sie überzeugen wollten, sie müßten den Kunden vom Twin überzeugen.

Direktor Friedrich wollte alles andere als die Einzylinder-MB 201 und den Modellzwitter M 2011. Im Untergang des Motorradmarkts war jeder Strohalm recht und alles zusammen eine Tragödie. Ich sehe noch Hermann Friedrich von früh bis spät, ununterbrochen in Auseinandersetzung mit Menschen und Problemen, er selbst kein Motorradfahrer, auf seinen Instinkt angewiesen.

Irgendwo der schreckliche Hagemeier, der eine M nicht von einer MB unterscheiden konnte; Friedrich wollte die neue Bezeichnung nicht, weil sie den Generaldirektor auf die beträchtliche Änderung aufmerksam machte, aber das Kraftfahrtbundesamt bestand darauf. Ich war platt: Hagemeier begriff unsere Motorräder so wenig,

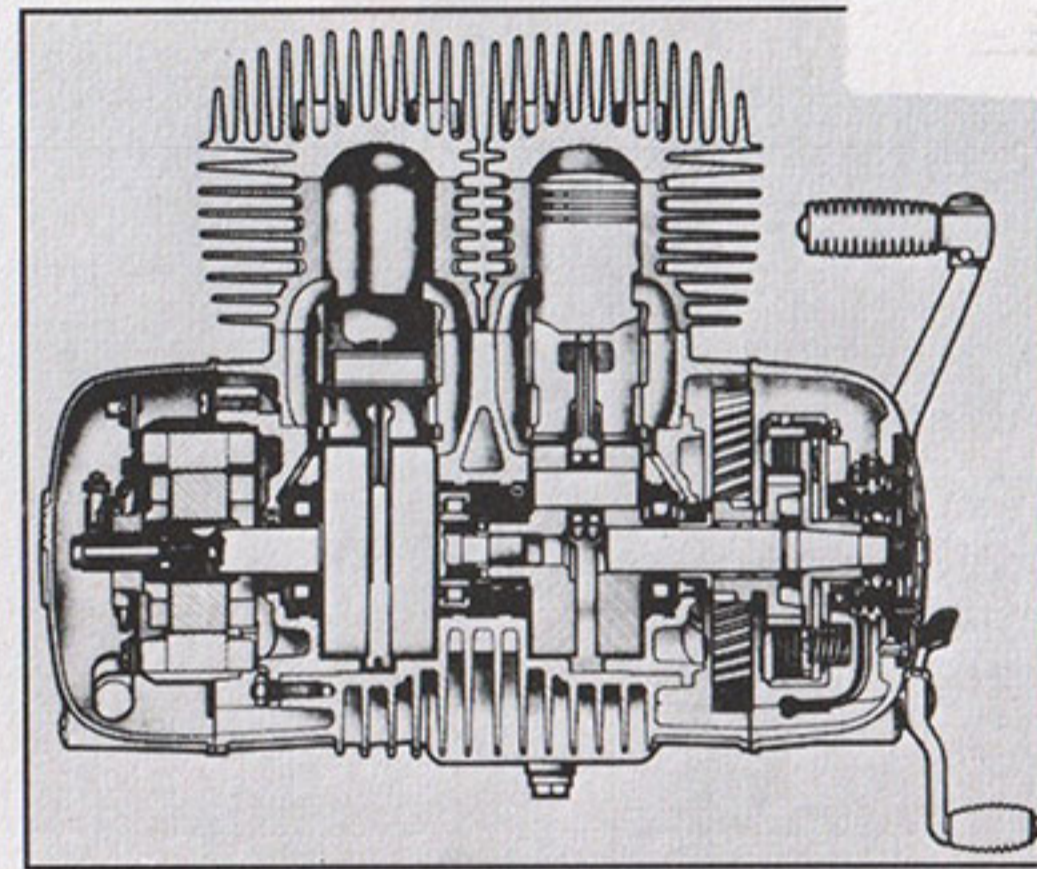
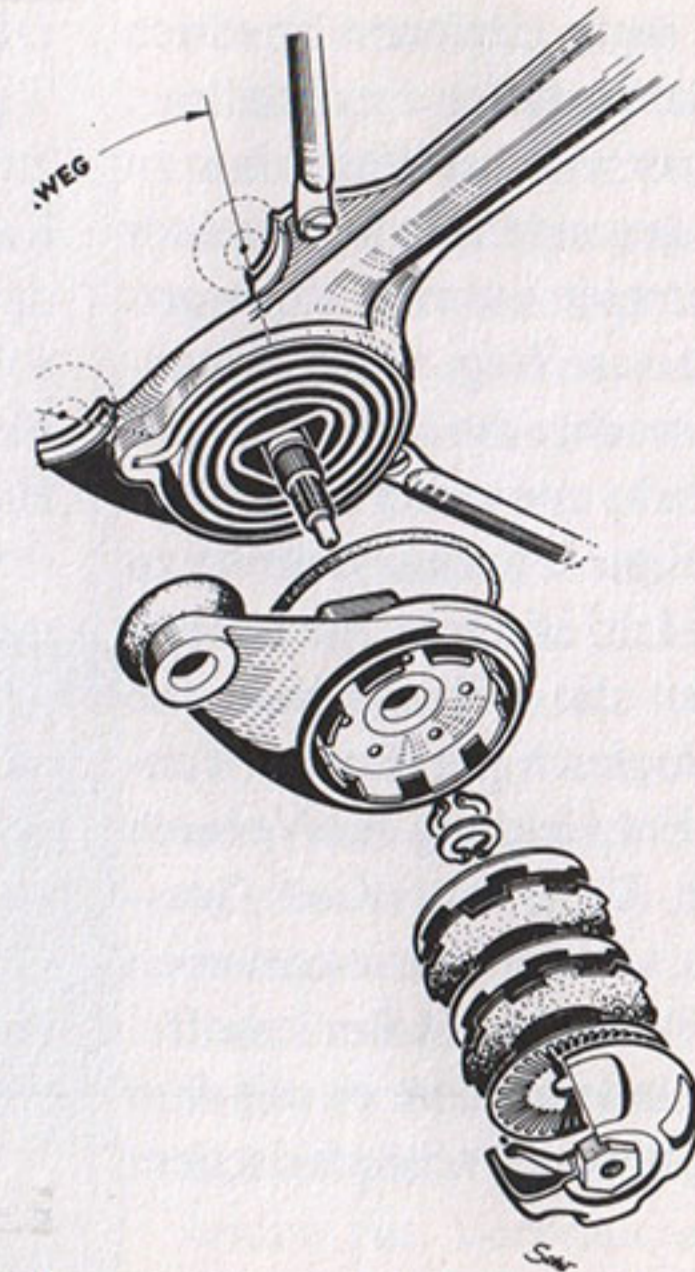
daß er den Unterschied zwischen M und MB auf der Straße nicht wahrnahm. Und der kaufmännische Direktor sprach von den "Jungs auf der Straße", war aber nie ein solcher gewesen und funkte mit nervösen Forderungen der Technik ins Konzept. Andererseits hatten die Ingenieure nicht immer den

richtigen Instinkt. J.F. Drkosch hatte einen eleganten Roller mit kleinen Rädern entworfen, aber Friedrich fürchtete die Kritik der Motorradpöpste mit Carl Hertweck an der Spitze. So kam es zum Adler Junior, der sein Geld nicht einbrachte. Das Kleinmobil mit dem 250er Twin zeigte schon als teilkarosierter Prototyp (Hubert Schillings prägte das Projekt), daß Adler-Perfektion und Kampfpreis nicht zu vereinigen waren.

Direktor Friedrich quälte sich, er war verantwortungsbehaftet bis in die Kleinstarbeit, für die er keinen Assistenten nehmen wollte ("Wie soll der denn wissen, was ich will?"). Immer neue Sorgen bei scheinbar fertigen Lösungen

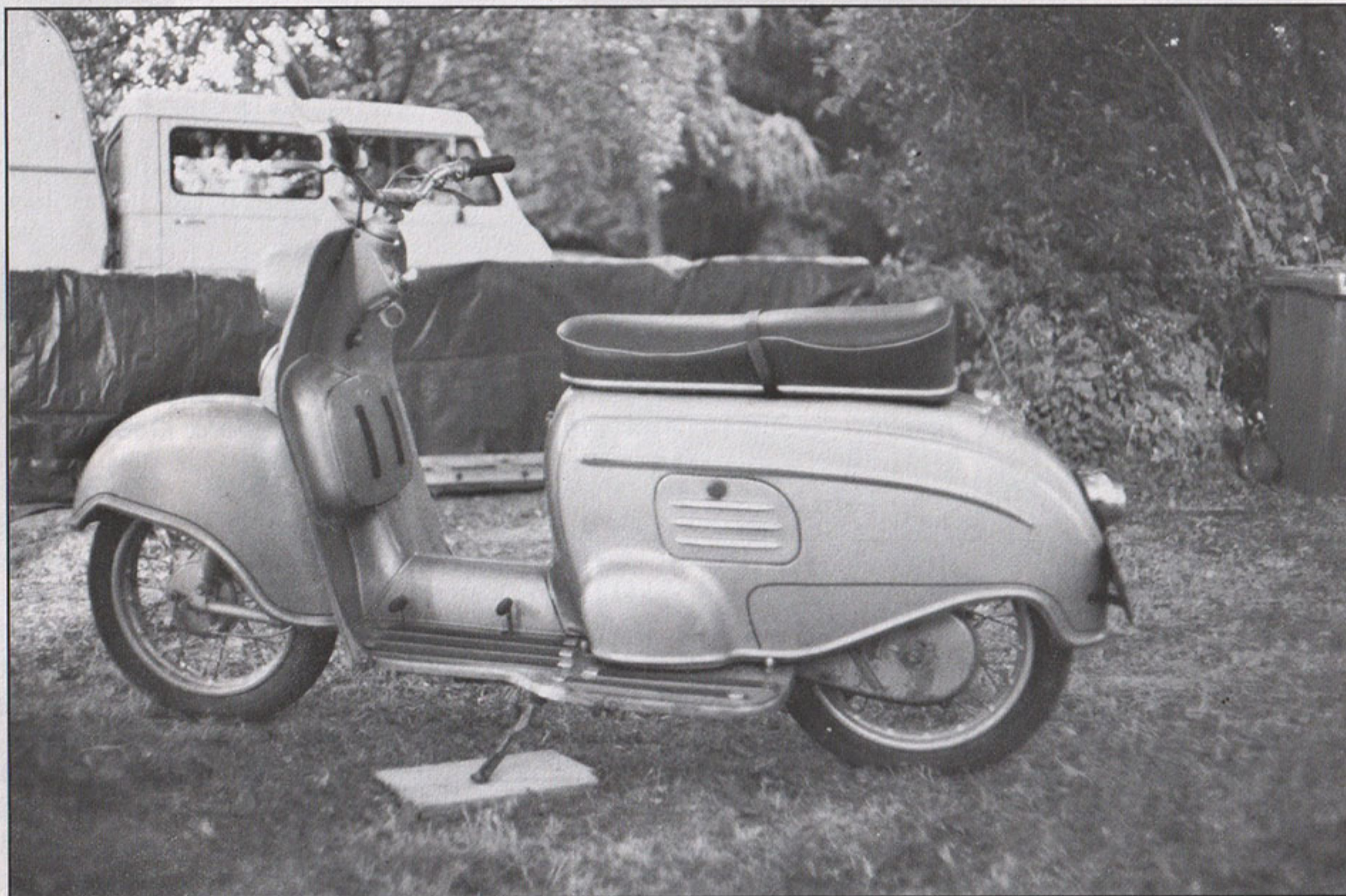
Pfiffig für Kleinmaschinen: Wickelbandfederung.

machte er einerseits sich zum Vorwurf und andererseits den Ratgebern, die nicht zum Wort von gestern standen. Er saß spät abends immer noch im Büro, manchmal mit mir



allein; ich kam als freier Mitarbeiter jede Woche für ein paar Tage und hatte ein Übernachtungszimmer in einer Werkbaracke. In diesen Abendstunden hat er sich Gedanken gemacht, ob er gerecht gewesen sei, zum Beispiel als er mit J.F. Drkosch nicht klarkam oder Felix Doze-

oben: Adler Twin im Schnitt. unten: Sargnagel für die Adler-Geschichte: Adler Junior Roller. (Foto: Strohmeinger)



kal wegen der Motoren das Leben zur Hölle machte - das wollte er nicht, der sensible Dozekal nahm es schwer und ging zu Glas in Dingolfing. Der Opti-Viertakt-Twin kam bei Adler in Erwägung, konnte aber nicht überzeugen. Friedrich empfand es als Ehrensache, daß Adler kein Konfektionär sein dürfte. Die Japaner machten im Export

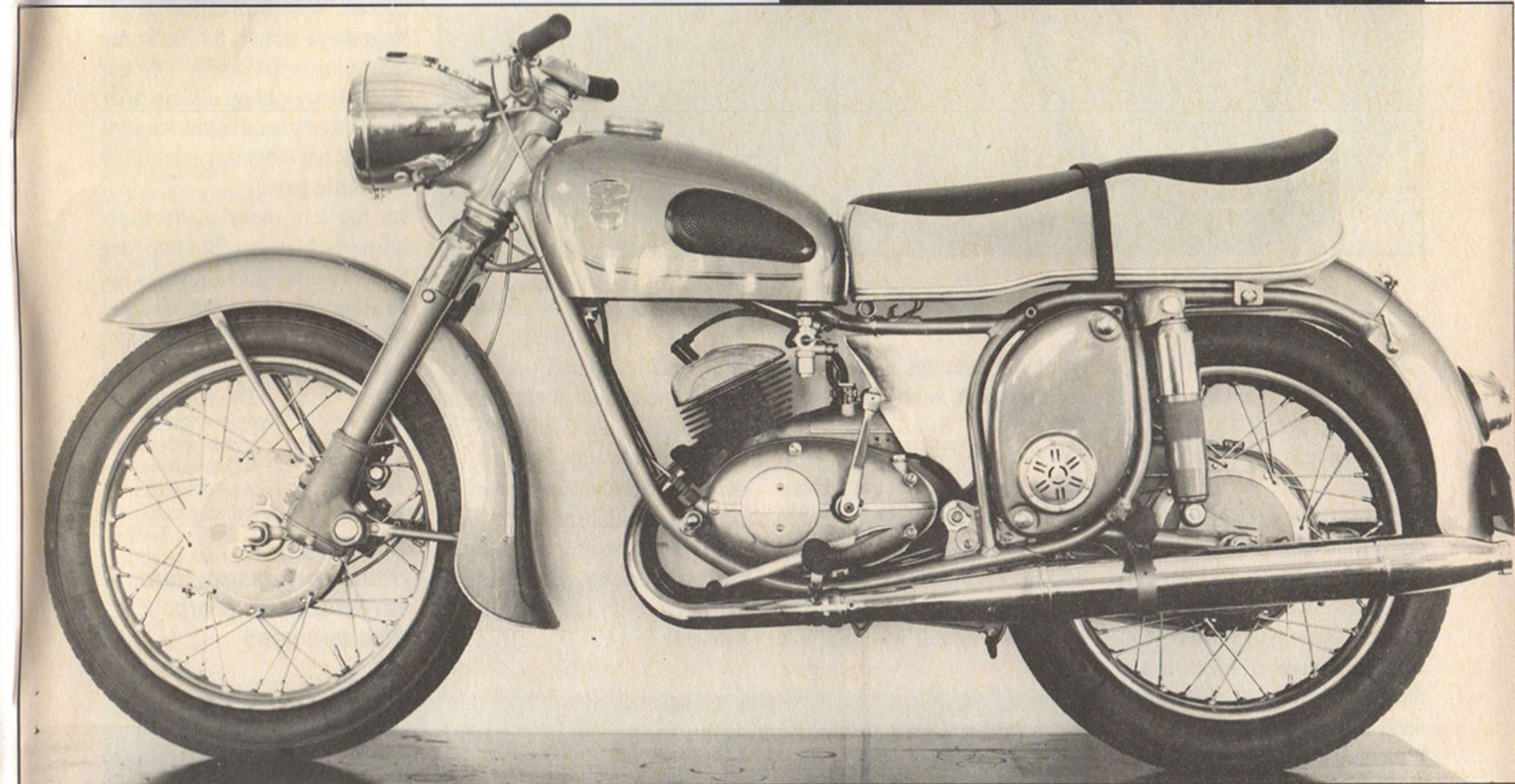
dienstfront waren wir wenigstens auf der Spur des Begriffs Marketing, als System war es noch nicht im Gespräch. Allgemein hat die europäische Motorradindustrie ihre Entschlüsse in zu kleinem Kreis getroffen, so kam es zu Projekten ohne Publikum - zum Beispiel zur Über-Adler Maico 400. Wenn die letzten Mitarbeiter

gerade weil Adler nicht solche Mittel einsetzen konnte. Als der Adler-Motorradbau 1957 strandete, sah der Aufsichtsrat die Ursache im allgemeinen Debakel des Markts, nicht in der Ingenieurleistung des Hauses. Leider hat sich der Vorgang wiederholt. Friedrich geriet mit dem Borg-Warner-Overdrive erneut in eine Sackgasse, die zur Zeit der Wei-

Ein Fünfganggetriebe will Andy - wozu bei der damaligen Drehzahlspanne? Ich hatte den Eindruck, daß der Sprung zwischen drittem und viertem Gang für Berg- und Soziusbetrieb zu groß sei! Stichwort "leistungsbetontes Fahren" AS

Die Physik wünscht sich entgegen der Mode so wenige Gänge wie möglich.

Endpunkt der Entwicklung: Adler Sprinter, 18 PS, 18er Räder, Schwinge hinten.

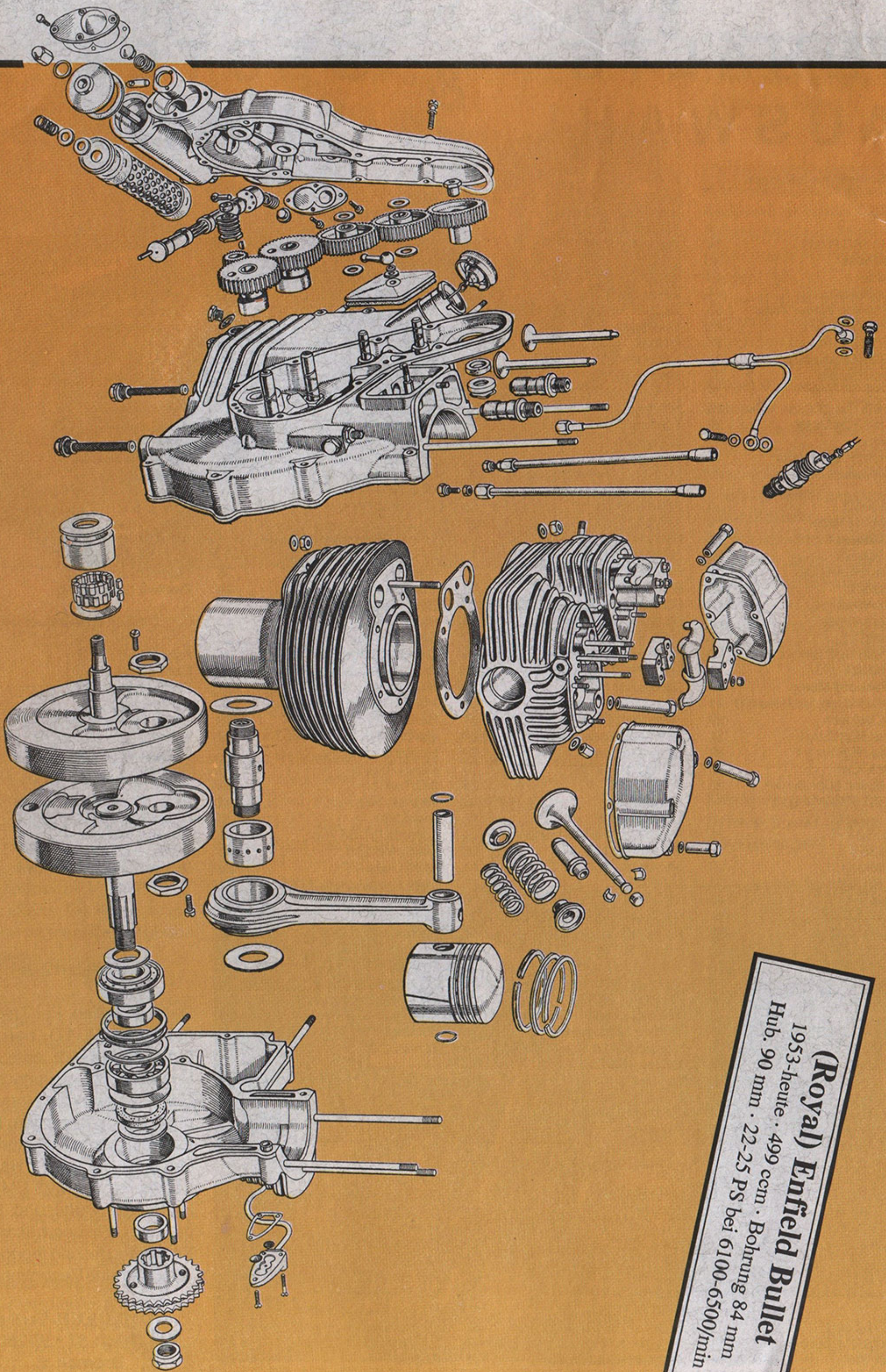


schon Sorgen, obwohl sie bei uns noch nicht auftraten. Einmal hat mir Direktor Friedrich einen Lenkungsfehler in Daten diktiert, die eine verdächtige Firma für angebliche Importpläne anforderte: "Da werden die Japaner sich wundern, wenn sie auf die Nase fallen". Und er sagte resigniert von sich und seinen Mitarbeitern, sie hätten in der Rüstungsindustrie das Rechnen nicht gelernt. Nicht für unübertreffliche Perfektion, sondern realistisch für das Marktobjekt müßte man kalkulieren. An der Kunden-

sich verabschiedet hatten, war Friedrich noch angespannt, dann nahm er seine dicke Aktentasche und rechnete daheim durch, was der Tag gebracht hatte. Er wollte von mir wissen, was die Leute draußen sagten. Er mußte erfahren, daß der Trend zur Schwinge eine Sache der modischen Optik war, nicht des technischen Vorteils. Und daß Adler im Rennsport gegen NSU eine zu schmale Basis hatte. Das eine mochte seine Vernunft nicht akzeptieren, das andere nicht sein Gefühl: Er war stolz auf die Rennerfolge,

chenstellung als vorteilhafte Marktnische erschien. Andy ist auf dem Holzweg, wenn er heutige Vorgänge vermutet: "Scheinbar mußten sich die perfektionistischen Adler-Ingenieure gelegentlich Kaufleuten und Formgestaltern unterordnen" - keineswegs, die Adler war von A bis Z ein reines Ingenieursmotorrad, hierdurch in Details wie der beanstandeten Anordnung des Horns nicht ganz praxisnah. Die Konstrukteure waren erstklassig aber eine Automobil-Elite.

Und Fahren bei Tag mit Licht? Die Vorschrift war damals nicht zu ahnen, die Lichtmaschine nicht unproblematisch, weil im heißen Block verpackt - auch dies ein Problem, das im Konzept der sanften M 200 nicht existierte. Zweitaktmischung 1:50 genügt? Damals nicht, 1:25 war allgemein wegen der Kurbelwellenlager üblich. Erprobt haben wir sogar 1:100, um festzustellen, wie sich das versehentliche Tanken von Benzin ohne Öl auswirkte. Gut eingefahrene Motoren vertrugen es



(Royal) Enfield Bullet
1953-heute · 499 ccm · Bohrung 84 mm
Hub. 90 mm · 22-25 PS bei 6100-6500/min