

4. Jahrgang
T10856E

GUMMIKUH &

5,90 DM
öS 50 · sfr 5,90

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

PAST

perfect

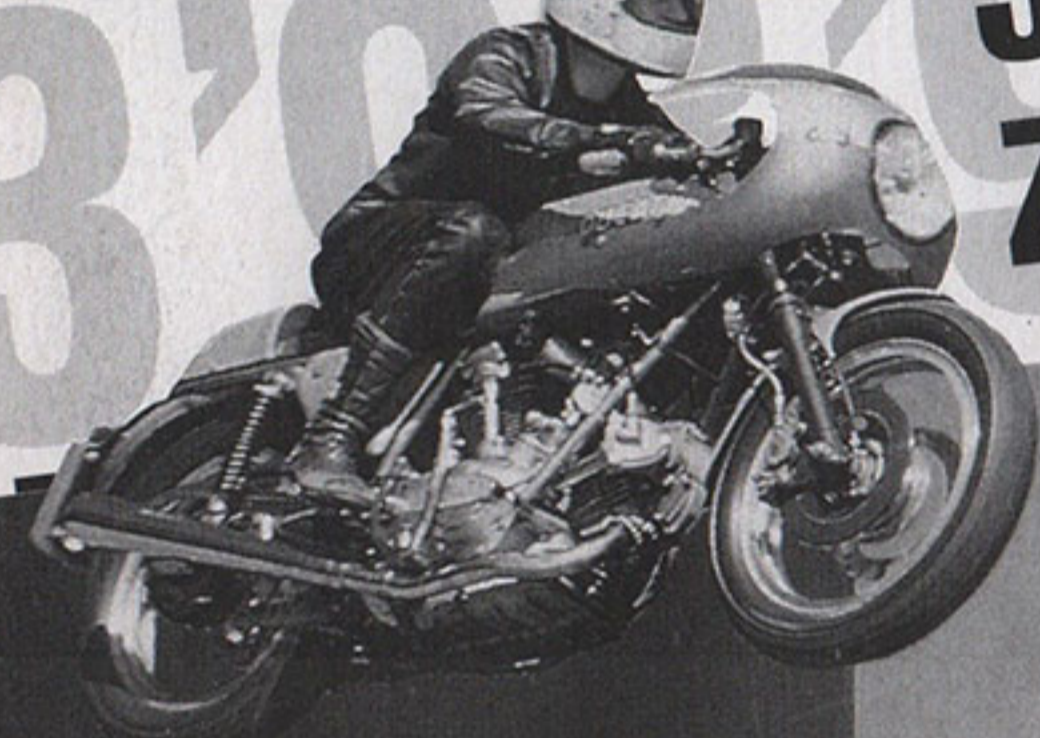
4 • 1993
15. April 1993 bis
14. Mai 1993



Louis

DM 6,- SFR 6,- HFL 8,- ÖS 50,-

JETZT ÜBERALL IM ZEITSCHRIFTENHANDEL!



MOTORRADBEKLEIDUNG
UND ZUBEHÖR
MOTORRAD-KATALOG
DUCATI-SS-STORY
INDIEN-REISE
BIKER'S SEELE
500 SEITEN UMFANG

DM 6,-

WARENUTSCHRIFT
(KATALOGPREISVERGÖTTERUNG)
LIEGT BEI!

UMWELTFREUNDLICH!
CHLORFREI
GEBLEICHTES PAPIER

UNTERWEGS

Fahrbericht
Harley-Davidson
61 cu. in. 8V Racer 4

Der Nachruf auf die Ente:
Ducati GTS 860/900 36

Zu Besuch
bei Friedel Münch 54

GESCHICHTE

Triumph-Twins aus
Coventry, Teil 2 16

BIKER'S SEELE

Opa Hentzes Biographie
Teil 4 43

TECHNIK

GummikuH schraubt am Mo-
tor: BSA B 40, Teil 2 47

RUBRIKEN

Titelbild
AWO 425 "Sport" (Exportaus-
führung) von 1958
(Foto: Simson) 1

Korrespondenz 11

Kleinanzeigen
Such & Find 23

Termine & Treffen 21

Impressum 22

Motorgalerie
Triumph (Nürnberg)
Prototyp 250 ccm 56

G
U
M
M
I
K
U
H

&

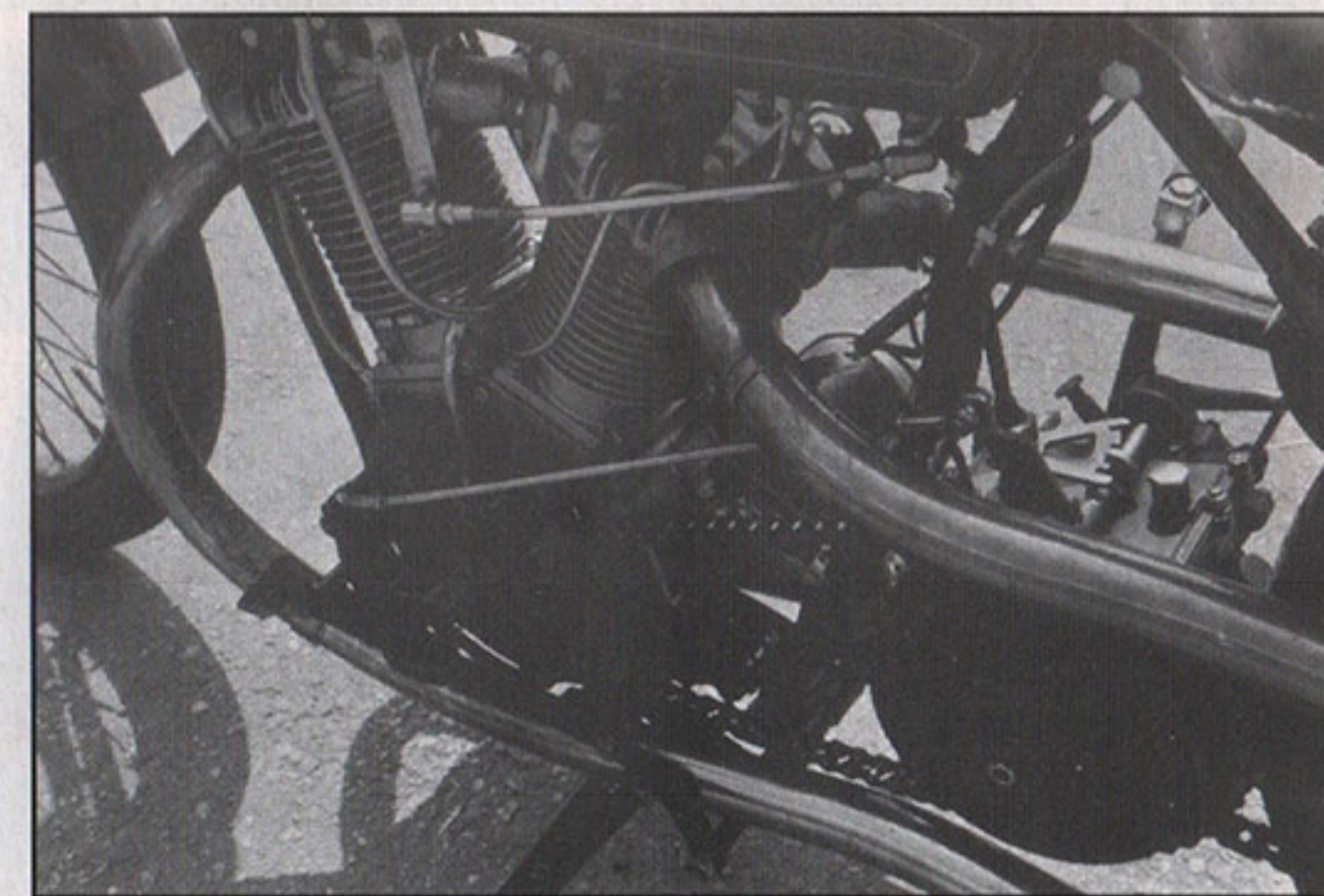
P
A
S
T

P
E
R
F
E
C
T

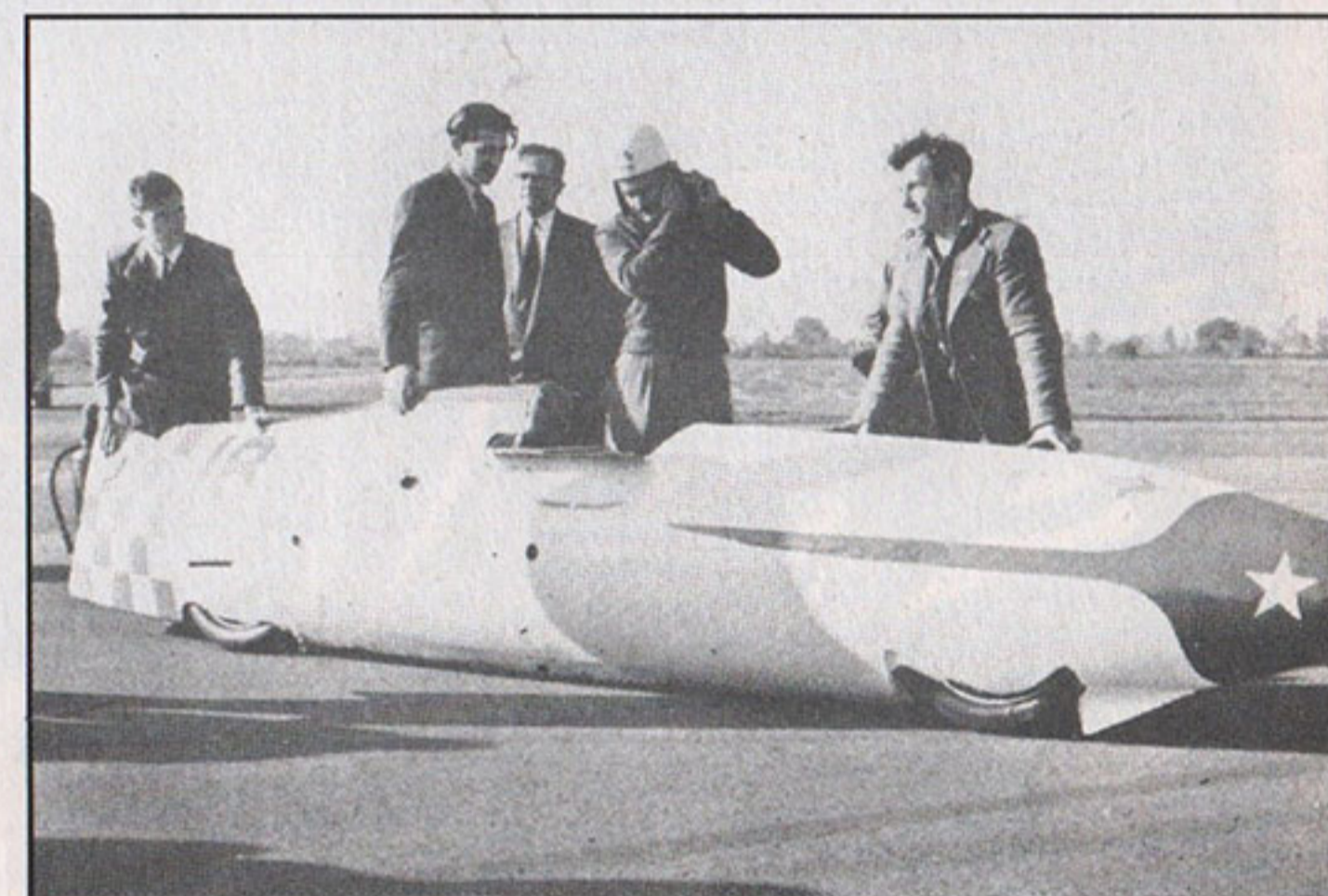
A
U
S
G
A
B
E

47

Die
Harley-Davidson
8-Ventil-Rennma-
schine aus den
zwanziger Jahren
beweist es: Der
technische Fort-
schritt in den USA
hielt sich seit dem
in Grenzen.
Allan Cathcart
fuhr den Boliden.
Sein Bericht ab
Seite 4



Die Triumph Bon-
neville trug ihren
Namen seit dem
Geschwindig-
keitsrekord auf
dem gleichnami-
gen Salzsee
Udo's zweiter Teil
der Firmenge-
schichte geht von
1959 bis 1973.
ab Seite 16

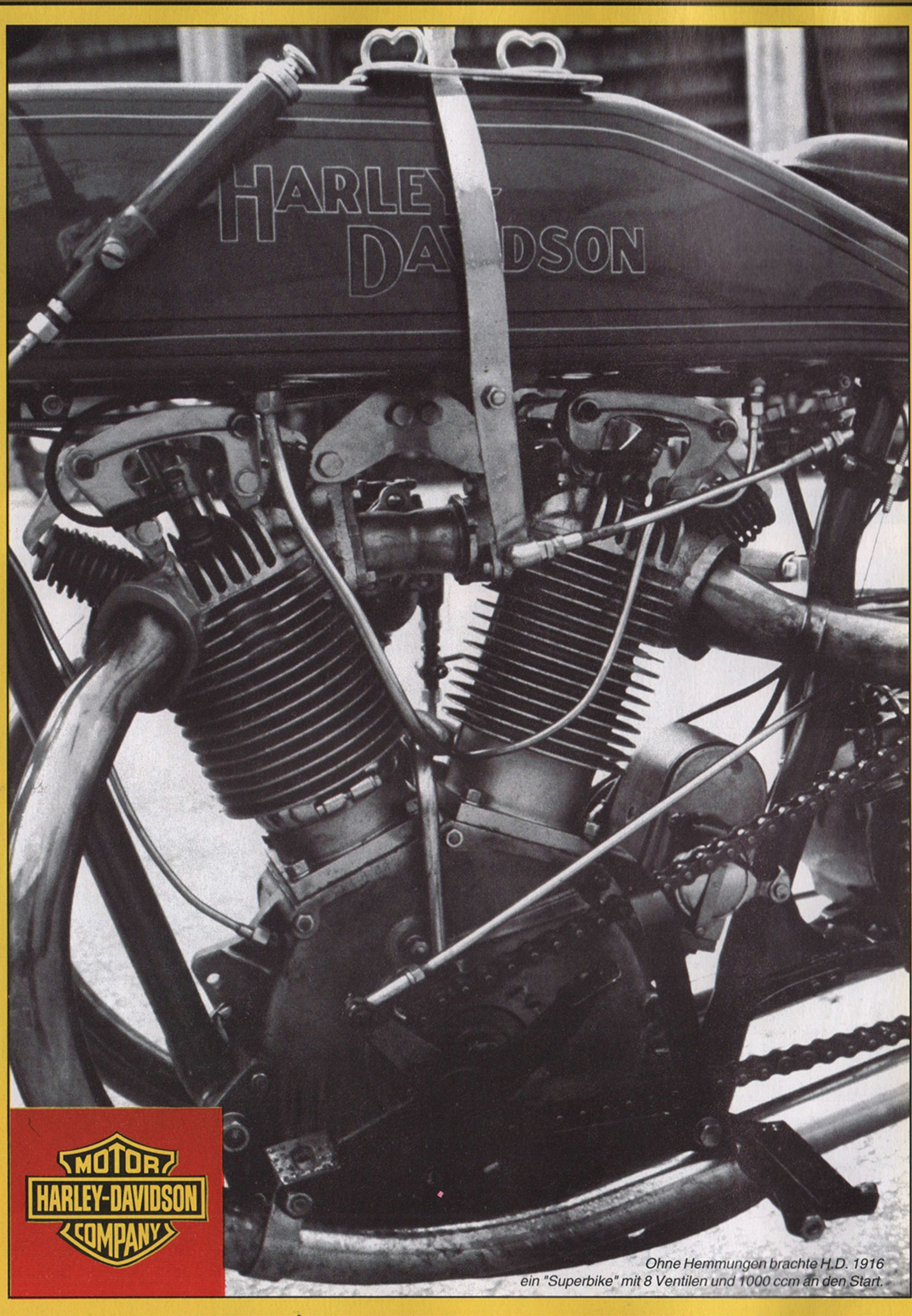


Der Verkauf-
flop:
Die Maschine
paßte einfach
nicht ins Pro-
gramm. Die Du-
cati GTS-Reihe
war eher etwas
für Pragmatiker.
Seite 36



Er ist
immer noch
für eine
Überraschung
gut.
Trotz schwerer
Krankheit plant
Friedel Münch
wieder ein neues
Projekt.
Seite 54





Ohne Hemmungen brachte H.D. 1916 ein "Superbike" mit 8 Ventilen und 1000 ccm an den Start.

HARLEY-DAVIDSON

61 CU. IN. 8 VALVE 1000 RAGER

"Soon altes Eisen!" werden viele jetzt denken, **"die GummikuH fängt doch eigentlich erst in den fünfziger Jahren an!"** Im Prinzip ja. Aber erstens sehen wir das (wie vieles andere) nicht so eng, und zum anderen handelt es sich hier um ein Motorrad einer Marke, bei der die Zeit in vielerlei Hinsicht nicht so interessant ist - böse Zungen behaupten gar, die Firma wäre auf dem Stand der zwanziger Jahre stehengeblieben - wie hier zu lesen.

Von allen jemals gebauten Rennmotorrädern waren die amerikanischen V-Twins der zehner und zwanziger Jahre ohne Frage die schnittigsten. Schlank aber solide gebaut, geschmeidig aber muskulös, sie verströmen die Geschwindigkeit und Kraft einer Epoche. Wenn je ein Bike im Stillstand nach 100 Meilen (160 km/h) Höchstgeschwindigkeit aussah, dann der archetypische amerikanische Racer mit dem filigranen Rahmen, dem engen Radstand und dem kräftigen 61 cu.in. (1000 ccm) V-2 Motor - solche Superbikes sollten erst wieder am Ende der Swinging Sixties zu sehen sein.

Diese frühen Amerikaner besaßen einen Grad der technischen Ausgereiftheit, den die europäischen Gegenspieler - mit Ausnahme der 1912er Peugeot dohc-Twin - nicht kannten. Zum Rennen auf Bahnen und Flat-Track-Kursen des Vorkriegs-Amerika geboren, gezüchtet und gepflegt im intensiven Wettbewerb eines halben Dutzend Konkurrenten,

entwickelten amerikanische Hersteller solche Innovationen wie Getriebe mit Vorgelege, Kettengetriebene Antriebe, Vier-Ventil-Zylinderköpfe und mechanische Schmierung, lange bevor diese Dinge auf der anderen Seite des Atlantik Einzug hielten. Solche Neuheiten brachten zwei Attribute mit sich: Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit.

Als diese Botschaft Europa erreichte, errangen amerikanische Motorräder - besonders Indian und Harley-Davidson - auch dort unter Fahrern wie Freddy Dixon, Claude Temple, Doug Davidson (nicht verwandt) und Amadeo Ruggeri große Erfolge. Ruggeri? Es ist noch nicht all-

gemein bekannt, auch nicht in den Analen der Marke aus Milwaukee, daß Italien der Schauplatz der ersten und größten internationalen Erfolge war. Es war nach dem ersten Weltkrieg ebenfalls der größte Exportmarkt der Firma. Der große und gut etablierte Generalvertreter in Rom ging sogar so weit, ein eigenes Modell, bekannt als "Harlette", zu produzieren.

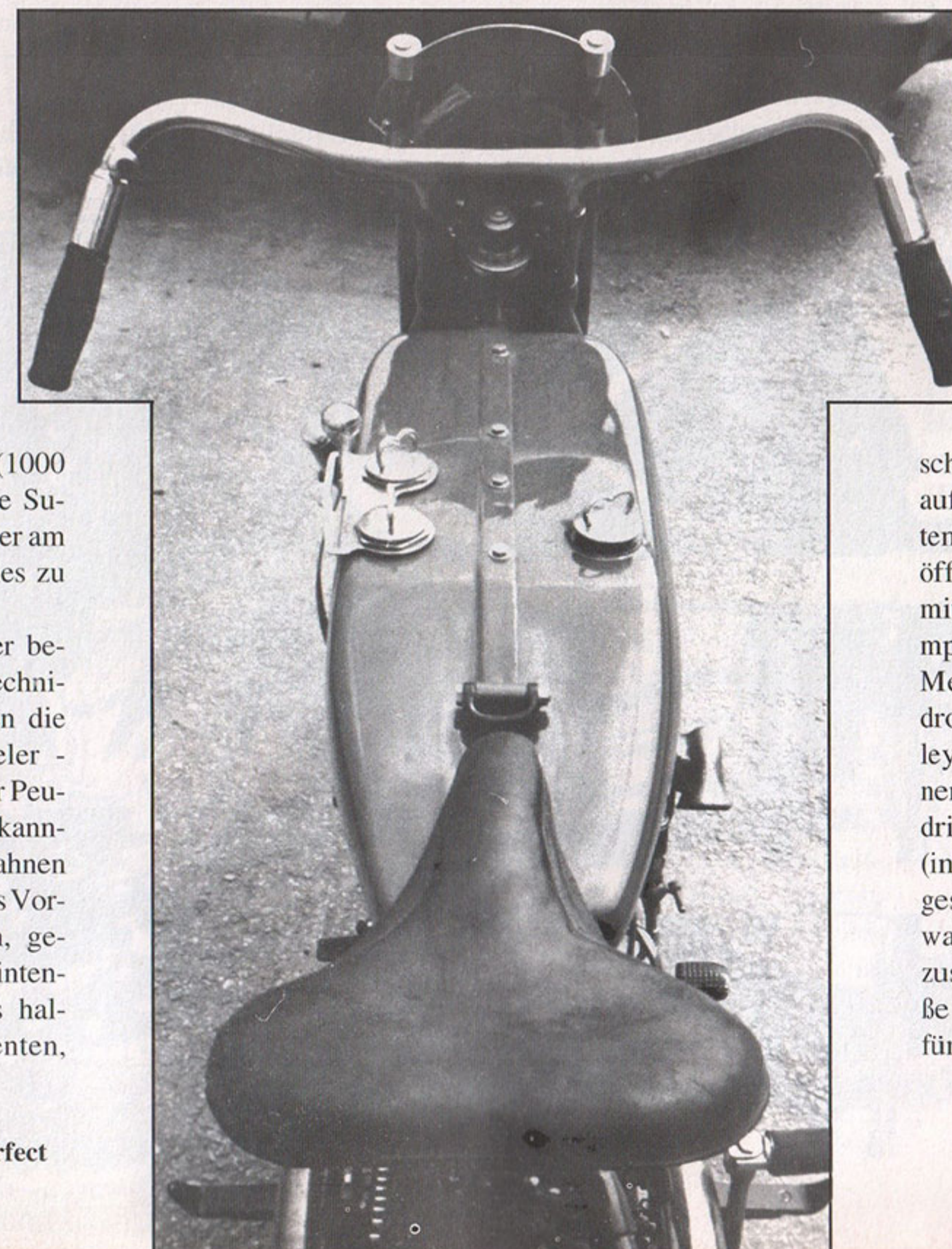
Gebaut mit Genehmigung der Mutter-Company und lackiert in dem selben Khaki und Rot, wie die großen Maschinen, war sie keine lateinische Hure, sondern eine mit einem österreichischen Puch-Motor angetriebene kleine Gebrauchsmaschine.

Das Hauptinteresse der Firma waren natürlich die V-Twins, von denen einige tausend importiert wurden, als Italien sich in den zwanziger Jahren wie verrückt entwickelte: Die langen, geraden, schnellen Straßen des industrialisierten Nordens waren wie der amerikanischen Mittelwesten, die Heimat der Harleys, ideal für die großvolumigen US-Kräder. Um den Verkauf der Motorräder zu fördern, importierte Harley-Davidson Italia eine begrenzte Anzahl Werks-Renner, dabei eine oder zwei der seltenen und begehrten 8-Ventil V-Twins, die in der Werksmannschaft nicht immer so beliebt waren, da die "Wrecking Crew" seit Beginn der zwanziger Jahre im

Heimatland dominierte. Die Maschinen waren in Italien praktisch ebenso erfolgreich, speziell in den Händen von Amadeo Ruggeri, welcher, formal ein Mitglied des Indian-"Wigwam"-Rennteams, größere Bekanntheit durch seinen Wechsel zu Harley-Davidson 1922 erreichte. In diesem Jahr gewann er den mörderischen

Milano-Napoli Marathon auf einem 8-Ventiler. Es folgten Siege im italienischen Eröffnungs-Gran-Prix in Monza mit einem Durchschnitt von 64 mph (103 km/h) auf den 250 Meilen des Parkland Autodroms vor drei anderen Harley-Fahrern im Zieleinlauf. Einer dieser anderen, auf dem dritten Platz mit einer i.o.e. (inlet over exhaust = wechselgesteuert) 1000 ccm-Harleys, war Umberto Faraglia, welcher zusammen mit Ruggeri die große Hubraum-Klasse in Italien für die folgenden Jahre anführte.

Rennmaschine ohne Firlefanzen

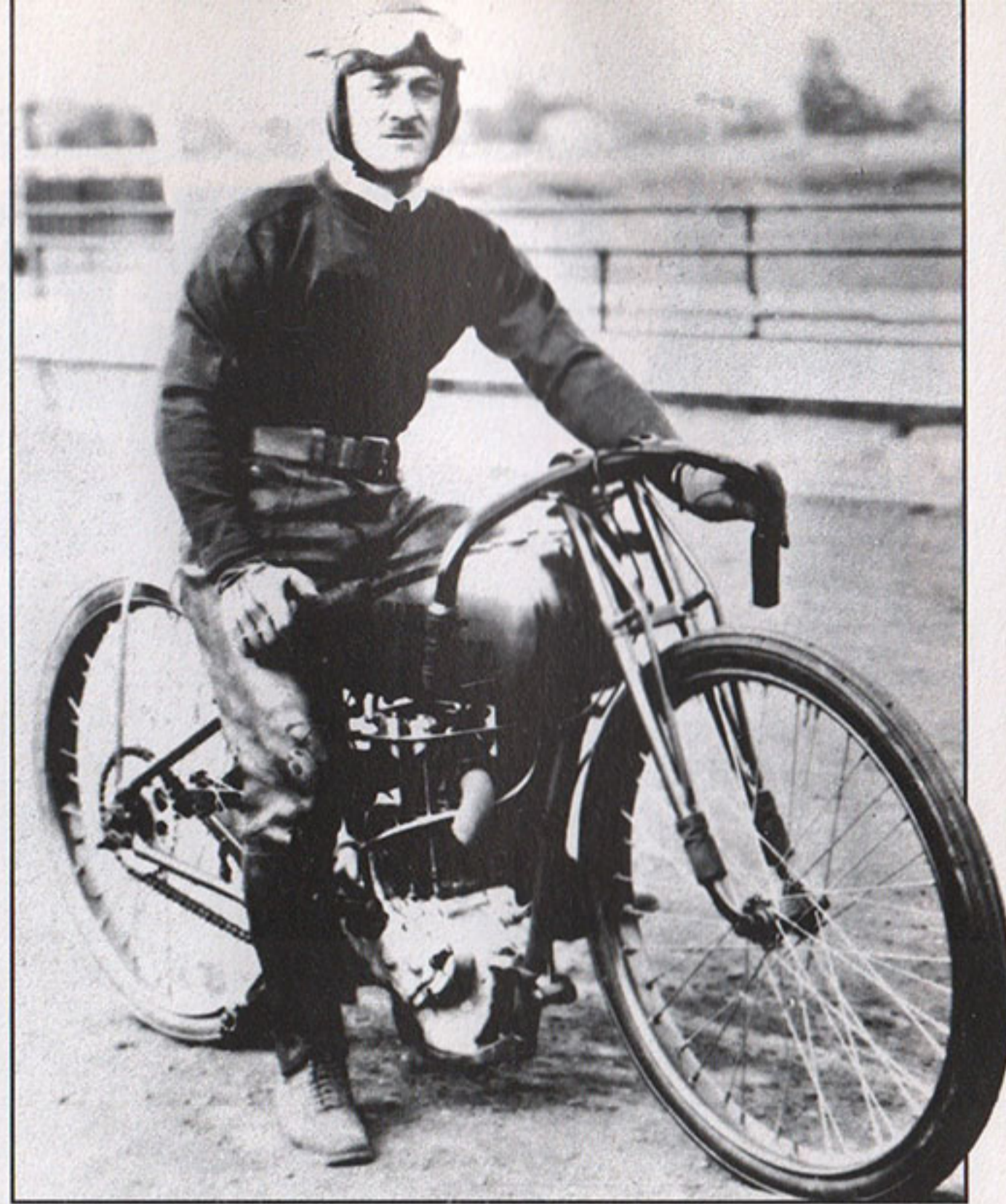


ren sollte. Für die 1924er Saison bekam er eine von zwei nach Italien gelieferten Achtventil-Maschinen aus Milwaukee. Aber die Zeichen standen schon auf Sturm: Harley war in der 1000er Klasse so dominant, daß italienische Organisatoren, konfrontiert mit dem abnehmenden Interesse anderer Marken und dem gleichzeitigem Aufkommen der 500er Klasse, diese Rennen Mitte der Zwanziger Jahre nicht mehr stattfinden ließen.

Faraglias neue 8-V wurde so hauptsächlich zu Rekord-Fahrten eingesetzt, was auch einen Zweck erfüllte. Obwohl das Krad auch viele Rennen gewann, erlang es seine größte Berühmtheit durch den italienischen Geschwindigkeits-Rekord für Motorräder mit über 180 km/h über den fliegenden Kilometer, eine Leistung, die bis zum Aufkommen der aufgeladenen Vierzylinder in den dreißiger Jahren nicht überboten wurde.

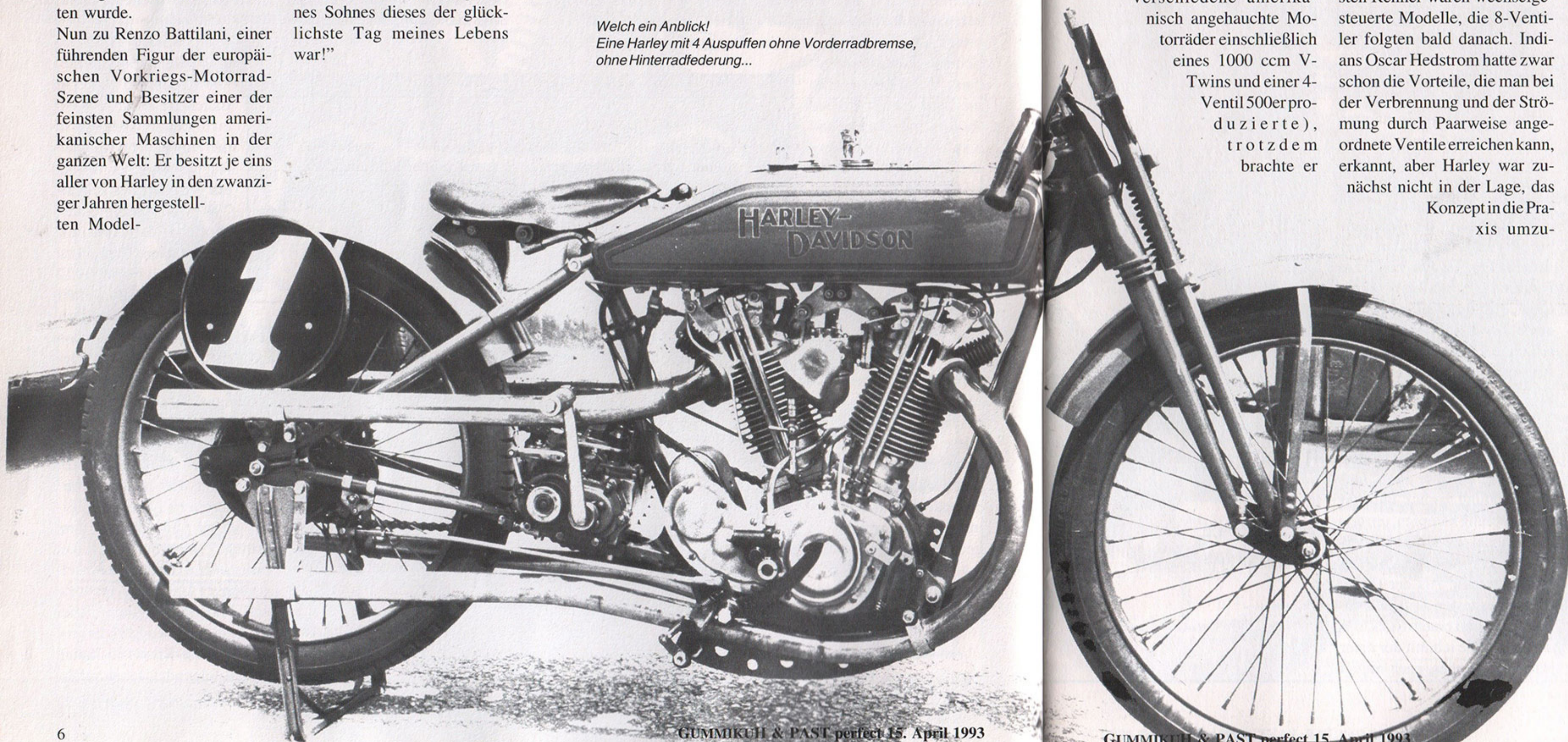
Nun zu Renzo Battilani, einer führenden Figur der europäischen Vorkriegs-Motorrad-Szene und Besitzer einer der feinsten Sammlungen amerikanischer Maschinen in der ganzen Welt: Er besitzt je eins aller von Harley in den zwanziger Jahren hergestellten Model-

le. "Ich habe immer von einer 8-Ventil Harley-Davidson geträumt" erinnert er sich, "aber es ist eines der seltensten Milwaukee-Maschinen, die jemals gebaut wurden, und es sind nur eine Hand voll in der ganzen Welt übrig geblieben. Ich wußte jedoch von den nach Italien verschickten Maschinen, speziell Faraglianis, welche viel länger als die anderen im Einsatz war. Ich verbrachte nicht weniger als dreißig Jahre, um sie zu finden, ich folgte allen Spuren und Gerüchten, die sich auftaten. Ich fand viele andere Harleys, aber nicht "meine" Acht-Ventiler - bis ich eines Tages das Ende des Regenbogens entdeckte: Es lag in einer Garage in Rom, total zerlegt, aber zu 99 % komplett. Der Mann, der sie besaß, war eigentlich mehr an Guzzis interessiert, und so tauschte ich sie gegen eine solche ein und nahm sie mit nach Hause. Ich glaube, daß nach dem Geburtstag meines Sohnes dieses der glücklichste Tag meines Lebens war!"



Nein, dieser junge Mann hat nicht seinen zweiten Zylinder verloren. 1400 \$ kostete 1916 der 500er Eintopf mit 4 Ventilen aus Milwaukee

Welch ein Anblick! Eine Harley mit 4 Auspuffen ohne Vorderradbremse, ohne Hinterradfederung...



GUMMIKUH & PAST perfect 15. April 1993

Battilanis größtes Problem war, daß alle Firmenunterlagen, die 8-Ventiler betreffend, schon lange verloren gegangen waren. Aber Dank seiner Kontakte in die USA war er in der Lage, genug Informationen zum Aufbau der Maschine in den heutigen vorzüglichen Zustand zu bekommen.

Aber was dann? Glücklicherweise ist er einer von wenigen großen europäischen Sammlern, die glauben, Motorräder müssen in Aktion gesehen und benutzt werden. So wurde seit einigen Jahren die Battilani-8-V-Harley eine der Stars des jährlichen historischen Milano-Treffens, sie brachte vor zwei Jahren den dritten Platz im Wettbewerb für Maschinen von 1920 in seinen Besitz. Dieses Jahr war er mehr mit der Vervollständigung seines Freras-Stalls beschäftigt (einer exklusiven italienischen Marke der 20er Jahre, welche verschiedene amerikanisch angehauchte Motorräder einschließlich eines 1000 ccm V-Twins und einer 4-Ventil 500er produzierte), trotzdem brachte er

die Harley mit nach Misano, um mir die Freude zu bereiten, mit einem zu mehr als 110 mph (180 km/h) fähigen Motorrad ohne Vorderradbremse und Hinterradfederung zu experimentieren!

Milwaukee liegt zwar nicht im Rindergürtel der USA, aber der erste Anblick der 8-Ventiler vermittelt den Eindruck einer zweirädrigen Version eines texanischen Rinder-Bezwinners: Schlank, wüst und mit Schlagkraft versehen. Harley kam eigentlich zu spät in den amerikanischen Rennzirkus, das erste Werks-Rennteam wurde erst im November 1914 eingesetzt, zu einer Zeit, als andere Marken, besonders Indian, schon einen beträchtlichen Vorsprung errungen hatten. Aber H-D's Renn-Ingenieur Bill Ottaway und der Co-Gründer Bill Harley waren in der Lage, von den Leistungen der Rivalen zu lernen. Ihre ersten Renner waren wechselgesteuerte Modelle, die 8-Ventiler folgten bald danach. Indians Oscar Hedstrom hatte zwar schon die Vorteile, die man bei der Verbrennung und der Strömung durch Paare angeordnete Ventile erreichen kann, erkannt, aber Harley war zunächst nicht in der Lage, das Konzept in die Praxis umzu-

setzen. Nach einer Serie von Rückschlägen gewannen Ottaway und Harley die Unterstützung des britischen Vier-Ventil-Pioniers Col. Harry Ricardo, welcher nach einigen Wochen in der Firma im Jahre 1915 das Motor-Design perfektionierte, welches in der folgenden Saison bei Wettbewerben erschien - mit beträchtlichem Erfolg.

Nominell für Privatfahrer gemäß den US-Renn-Regeln angeboten, stand die 8-Ventil-Harley 1916 mit 1500 \$ in der Liste (eine Indian-Rennmaschine kostete nur 350 \$), eine solch überzogene Summe, die sehr effektiv dafür sorgte, daß nur das Werks-team und einige favorisierte Privatiers eine Maschine bekamen, auch eine Erklärung für die geringe Anzahl produzierter Maschinen - wahrscheinlich kaum mehr als 20, plus 30 500er Einzylinder, welche eigentlich Twins minus einem Zylinder waren.

Die 8-Ventil-Maschine (Nr. 24H82) ist gekennzeichnet durch den klassischen H-D 45° Zylinderwinkel und einen Winkel von 90° zwischen den paarweise angeordneten Ventilen. Die Zylinder (B x H: 84 x 89 mm) sind leicht verrippt, daneben ein Paar langer schmaler Stoßstangen, die jeweils parallel vom Kurbelgehäuse aufwärts zeigen. Die Ventile werden von Spiralfedern geschlossen, und kurioserweise sind zwar alle Auslaßkanäle strömungsgünstig oval ausgeformt, jedoch muß ein einziger 27 mm Schebler Racing-Vergaser, der im zeitgemäßen Harley-Stil, zwischen den Zylindern sitzt, alle vier Einlasskanäle versorgen. Ebenfalls seltsam ist, daß zwar beide Zylinder zwei Auspuffkrümmer haben, die Rohre, die hinten aus dem zweiten Zylinder ragen, jedoch viel kürzer sind, als die, die vorne am vorderen Zylinder austre-



Schalthebel und Oelhandpumpe an der linken Tankhälfte

ten. Zeitweise wurden die Maschinen in den Staaten und in Brookland ohne jede Abgasführung gefahren. Da die Kühlrippen sehr sparsam ausgeführt sind, könnte dieses auf den Betrieb mit Alkohol-Gemisch hindeuten, zumindest außerhalb Italiens. Diese Maschine läuft jedoch mit Benzin, untergebracht in der rechten Hälfte des hübschen schlanken Tanks. Das Schmier-system wird aus der linken Hälfte durch Gravitation versorgt, unterstützt durch eine Handpumpe seitlich am Tank: Das System basiert auf Ver-lustschmierung. Die zentralen Zündkerzen werden von einem Bosch-Magneten befeuert, den Harley erst zu verbauen begann, als die Feind-



GUMMIKUH & PAST perfect 15. April 1993



Nach ausreichenden Recherchen entstand das Foto am 2. Juli, 13.⁴⁵ (1925) in Oklahoma, oder so.

seligkeiten des ersten Weltkrieges vorüber waren. Das Dreigang-Getriebe bekam erst jüngst einen Kickstarter, obwohl mit Sicherheit speziell in Italien immer einer an der Maschine war. Die Motorräder der Wrecking Crew hatten eine solch hohe Kompression, daß sie meist nur durch Anschleppen zu starten waren, die Chance, jemanden zum Ziehen auf halbem Weg in den Apeninischen Bergen zwischen Milano und Taranto zu finden, war sicher sehr gering.

Um den Pedal-Start zu ermöglichen, setzte Battilani beim Aufbau der Maschine die Verdichtung auf komfortable 8:1 herunter, und nachdem er sie zum Leben erweckt hat und während einiger Proberunden dafür gesorgt hat, daß alles gut lief, war es an mir, die Maschine zu bewegen.

Es ist nicht übertrieben, wenn ich behaupte, ich war sehr nervös, als ich sehr sachte auf den gut gefederten komfortablen Sitz kletterte. Normalerweise haben alle 100-Meilen-Renner heutzutage Bremsen, wogegen



alles, was dieses feuerspuckende Monster besaß, eine reichlich ineffektive Gum-

miand-Bremse im Hinterrad und ein Zündversteller im linken Drehgriff war. Die Wrecking Crew benutzte zum Schluß einen Zündungsunterbrecher, um die Maschine vor Kurven besser verzögern zu können, und ich wette, sie brauchten niemals um solche Kurven, wie die Misano-Schikane oder die Haarnadel-Kurve am Ende der langen Geraden zu fahren.

Auf alten Fotos habe ich gesehen, daß Ruggeri sein Krad so modifiziert hat, daß er nicht mehr mit der großen amerikanischen Erfindung kämpfen mußte: der Fuß-Kupplung. Renzo Battilani mag seine Maschine original, und so wird sie auch ausgerüstet. Er machte jedoch eine unauffällige Konzeption an die neue Zeit. Der stark nach unten gebogene Lenker hat auf jeder Seite einen Drehgriff: Original war der Gasgriff links und der Zündversteller auf der rechten Seite angebracht, aber um Verwirrung zu vermeiden, hat er sie vertauscht. Ich bin wirklich sehr dankbar darüber...

Nun ja, Zeit, das Gehirn anzuschalten und anzurollen: Zum Anfahren benötigt die Harley Finesse und Einfühlungsvermögen. Tritt den linken Fußhebel zur Betätigung der Kupp-

lung, um sie zu trennen; wähle den 'Low'-Gang mit dem an der linken Tankseite befestigten vertikalen Schalthebel durch Drücken des Metallknopfes nach vorne; nimm mit dem Drehgriff die Zündung zurück, dann laß die Kupplung etwas kommen und versuche, den Gasgriff in deiner rechten Hand mit deinem linken Fuß zu koordinieren, um einen sanften Start hinzubekommen.

Das Wundersame ist, daß ich sie das erste Mal abwürgte, denn um echte Beschleunigung zu erreichen, mußt du gleichzeitig mit links die Zündung vorstellen. Langeweile hat beim Fahren dieser Maschine keine Chance. Beim zweiten Versuch einen Zufallsstart erweisend, schaltete ich nach einer kurzen Angstphase in den zweiten und gleich weiter in den obersten ('High').

An diesem Punkt traten die ungeschriebenen Sitten von Rennmaschinen zu Tage, Gas und Zündung zurück und mit der Kupplung kämpfen, um den Schalthebel durch den Leerlauf wieder in den zweiten Gang zu bekommen. Als der Gang, dank eines festen Tritts auf die Kupplung, mit einem Ruck einrastet, rutsche ich, mit nur einer Hand am Lenker, nach hinten

über den Einzelsitz, als die Harley zu einem Sprung nach vorne ansetzt. Glücklicherweise war die Strecke leer, so daß das nun folgende Lenkerflattern, welches mich die gesamte Breite der Strecke ausnutzen ließ, nicht zu einer Kollision führte. Als ich mich wieder gesammelt hatte, versuchte ich vorsichtig wieder die Prozedur, in den oberen Gang zu kommen. Puh!

Zu meinem Glück ist der große V-Twin so flexibel, daß die Gangwechsel ab jetzt für die ungefähr ein Dutzend Runden ausbleiben konnten. Ich war in der Lage, den linken Hebel soweit zurückzustellen, daß die Zündung gerade so feuerte, daß ca. alle zwei Sekunden eine Verbrennung stattfand. Dann

die Zündung etwas vor- und den Gasgriff ein ganz wenig auf, und die Beschleunigung im letzten Gang aus Schrittgeschwindigkeit heraus ist im wahrsten Sinne schwungvoll. Es ist furchterregend mit dem Bewußtsein im Hinterkopf herumzufahren, daß praktisch keine Bremse vorhanden ist. Den Fahrer überfällt eine plötzliche Paranoia beim Stoppen dieser schnellen zweirädrigen Eisenbahn.

Vorausgesetzt, du versuchst es nicht Mike Hailwood gleich zu tun und bremst immer als letzter, läuft die Maschine sehr gut, wenn man sich zurückhält. So mußte ich schon in der Kurve, die ich gerade verlassen hatte, verzögern, um in die nächste zu kommen.

Nach einer Hand voll Runden hatte ich die Technik heraus, das Biest um die Ecken zu kriegen und dort mit der unglaublichen Kraft aus dem Keller heraus-zubeschleunigen: Einfach die Zündung zurückstellen, durch Benutzung der völlig unnützen Fußbremse versuchen, langsamer zu werden, dann durch einen kurzen Gasstoß den Motor auf die Kurve vorbereiten und die Maschine in die Schräglage bringen. Vorsicht ist geboten, sich nicht zu weit hineinzulegen, obwohl die 28 x 3" Reifen neuer Herstellung sind (der vordere ist ein Produkt der Universal Tire Co., gepreßt als 'made in Elisabethtown, Pa.', der hintere ist ein Bedford Cord),

der Grip, den sie auf die Straße bringen könnten, reicht absolut für die Schräglagenfreiheit, die durch die niedrigen Fußrasten begrenzt wird, die fortschrittlicher Weise schon zum Klappen sind, um Schlimmeres zu vermeiden. Einmal um die Kurve, wird wieder mit der Zündverstellung beschleunigt, jedoch beginnt der Motor unter Last beim Gasgeben sich zu schütteln, der Vergaser war demnach ein wenig zu fett eingestellt.

Ansonsten war die Maschine von Battilani und seinen Freunden super vorbereitet und in einen exzellenten Zustand versetzt worden. Ich habe eine Brough Superior mit einer Harley-Gabel gefahren, und ich muß sagen, daß dieses die be-

Eigentlich wollten wir den Helm abschneiden, aber Alan brauchen wir noch



ste Vorderradführung bis zur Einführung der Telegabeln gewesen ist. Mein Ritt auf der Harley verstärkte diese Ansicht: Obwohl es ein großer Unterschied zwischen der glatten Straßenoberfläche des heutigen Misanos und den unbefestigten Wegen der zwanziger Jahre oder den Dirt-Track-Bahnen des Mittelwestens war, hielt die 8-Ventiler ihre Bahn und bündelte die wenigen Schlaglöcher, die ich finden konnte, gut weg.

Die Gabel brauchte damals einige Zeit, bis sie richtig funktionierte. Erst nachdem Floyd Clymer, einer der ersten Harley-Werksfahrer auf einer solchen Maschine, die Feder Vorspannung der Druckfeder verringerte und damit die Position des Drehpunktes niedriger setzte, um den Federweg zu

verkleinern, war die Maschine Hochgeschwindigkeitstauglich. Das Krad stark aus Misanos langer Linkskurve auf die lange Gerade bis ca. 80 mph (130 km/h) heraufbeschleunigend, fand ich die Straßenlage zufriedenstellend: Der Lenkwinkel sieht weniger steil aus, als bei anderen Bahnrennern seinerzeit, was für hohe Höchstgeschwindigkeitsstabilität sorgt.

Jedoch ist der sagenhafte Motor der wahre Glanzpunkt: Mit rund 60 PS Leistungsabgabe bei einem Fahrzeuggewicht von ungefähr 120 kg ist es nicht verwunderlich, daß die Harley dieselbe Beschleunigungskraft hat, wie eine durchschnittliche BSA Gold Star 35 Jahre später. Aber wie die BSA, war die Harley für ihre Zeit zu gut: Die Dominanz der Wrecking Crew

in den US-Wettbewerben war so groß, daß nach einem klaren Sieg in der 1921er Saison die Firma ihr Engagement für den Sport herunterfuhr. Die 8-Ventiler liefen aus, und anstatt diese vielversprechende und effektive Technik für zukünftige Jahre weiter zu entwickeln, entschied sich Milwaukee für die weniger komplizierten wechselgesteuerten Maschinen, die später abgelöst wurden durch die WR und KR Seitenventiler. Später brachte die XR 750 ohv-Maschine wieder ein wenig technischen Fortschritt zurück, aber jetzt, wo die garantierten XR-Erfolge bei den US-Dirt-Tracks letztes Jahr durch einen V-Twin von Honda unterbrochen wurden, ist es verwunderlich festzustellen, daß Harleys Rennabteilung nicht zu der Technik, mit der sie vor



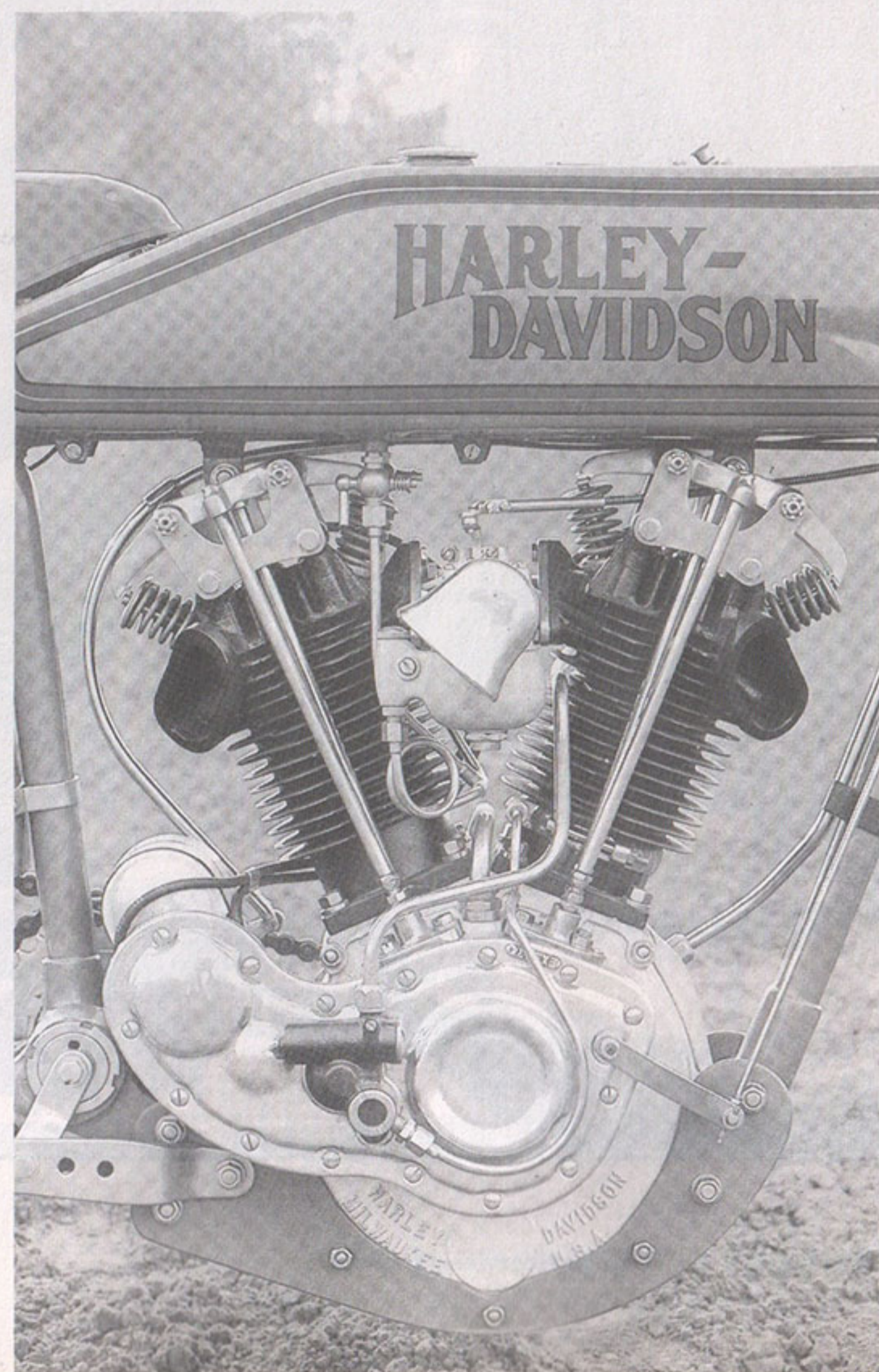
über 50 Jahren große Erfolge erzielten, zurückkehrt: Zum Acht-Ventil V-Twin! (Anmerkung des Übersetzers: Inzwischen mehrten sich Gerüchte, daß ein solches Projekt bei Harley kurz vor der Fertigstellung stehen soll: Wassergekühlt und mit über 130 PS - Wir dürfen gespannt sein.)

Autor: Alan Cathcart
Übersetzung: Udo
Fotos: Cathcart

Damit es nicht zu Verstopfungen kam, ließen die Harley-Tuner bei den Bahnrennen neben den Getrieben auch die Krümmerweg

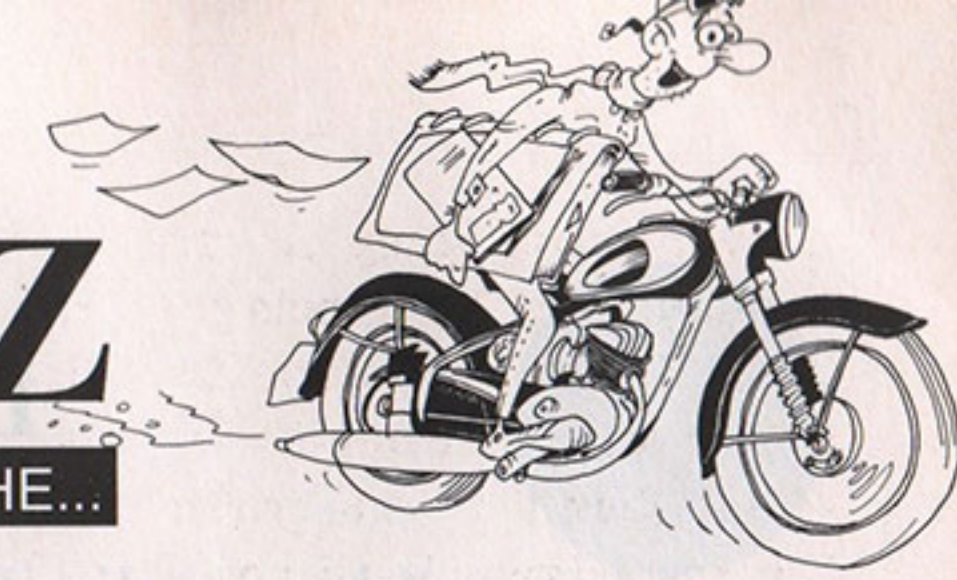
technische Daten:
8-Ventil ohv V-2

B x H : 84 x 89 m
Hubraum : 989 ccm
Verdichtung : 8:1
Leistung : 60 PS bei 4000/min
Zündung : Bosch Magnet
Vergaser : 1 1/16" Schebler
Kupplung : Mehrscheiben trocken
Getriebe : 3-Gang, handgeschaltet
Rahmen : Einschleifen-Rohrrahmen
Federung : Springer-Gabel, hinten starr
Bremsen : vorn: keine, hinten: 6" Bandbremse
Reifen : vorn: 28 x 3-4ply Universal
hinten: 28 x 3-4 ply Bedford
Gewicht : 120 kg trocken
Baujahr : 1924
Besitzer : Renzo Battilani, Imda, Italien
Höchstgeschwindigkeit : 180 km/h



KORRESPONDENZ

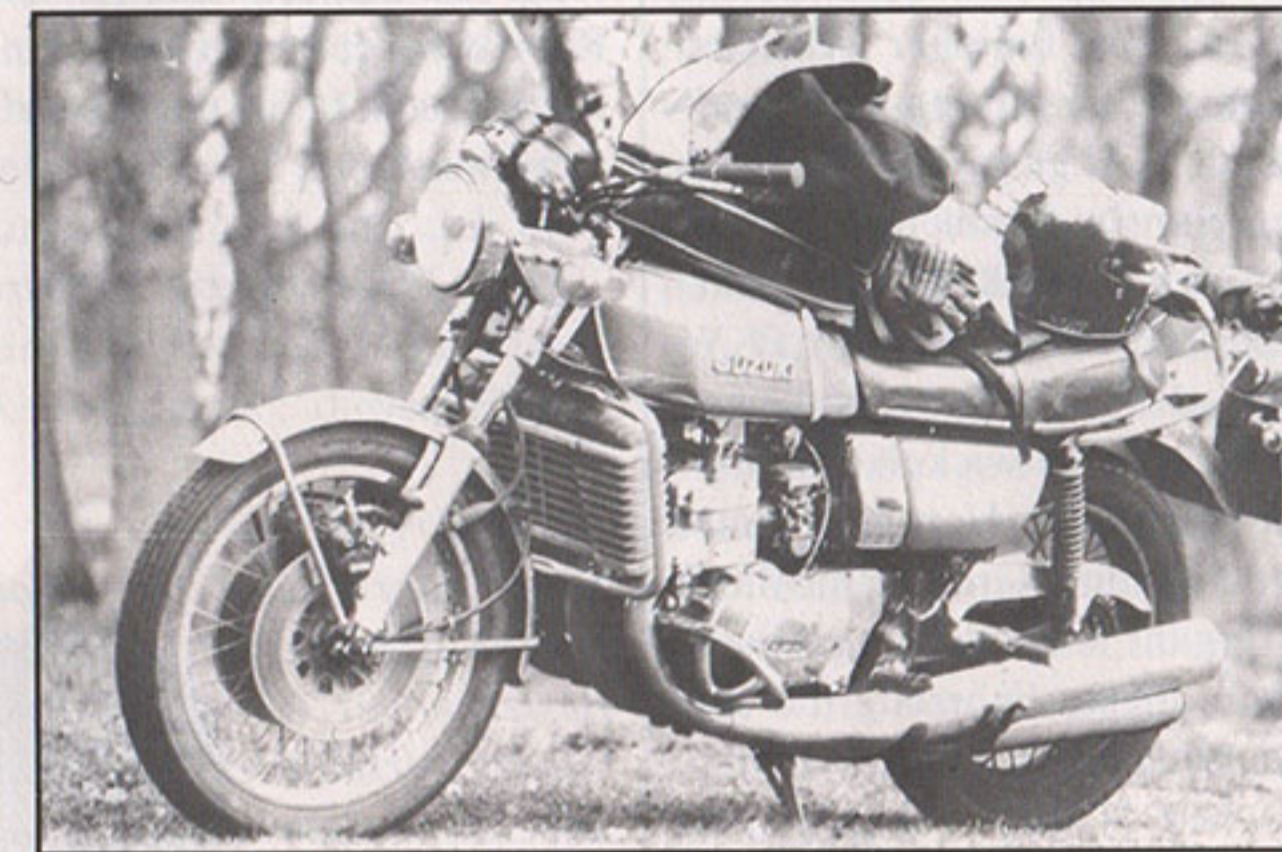
DAS LIEF IN DEN LETZTEN VIER WOCHEN ÜBER UNSERE SCHREIBTISCHE...



Wasserbüffelclub

In Heft 45 haben wir als Anschrift des WBC eine alte Adresse angegeben. Büffeltreiber, die sich für den Club interessieren, sollten sich an Martin Krause, Waitzstr. 23,

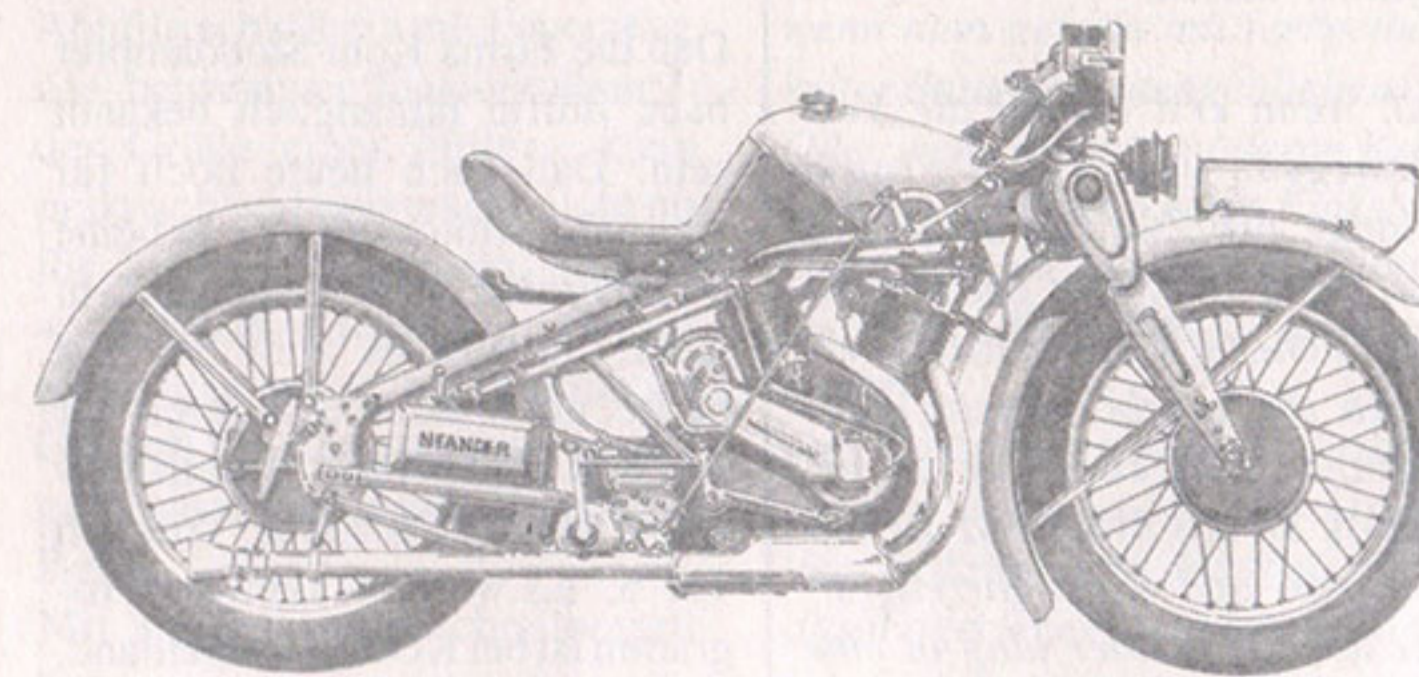
1000 Berlin 12 wenden. Im Mitgliedsbeitrag von 30 DM ist ein Abo der vierteljährlich erscheinenden "Büffelpost" enthalten.



Motorradtag des TÜV Rheinland

Unter dem etwas komplizierten Motto: "Geschichte des Motorradbaues im Rheinland, von AWD, über Hoffmann, Imperia bis Tornax - mit einer Sonderausstellung: Neumann-Neander (1871-1956), ein Leben für Kunst und Technik" findet auf dem TÜV-Gelände in Düsseldorf, Vogelsanger Weg 6 der 9. Motorradtag statt. Der erste Teil des Mottos verspricht über 30 "adelige Schönheiten" (Hoffmann von Fallersle-

ben oder was?), die Sonderausstellung hat jedoch keine originale Neander oder Opel, dafür aber eine ausführliche Lebensbeschreibung des genialen Konstrukteurs. Im Rahmenprogramm ist eine Stadtrallye, ein Kinderprogramm und vieles mehr enthalten. Der Eintritt ist kostenlos. Ob auf dem Parkplatz stichprobenweise Überprüfungen durchgeführt werden sollen, bleibt geheim.



Neander 1000 ccm Bj 1929

GUMMIKUH & PAST perfect 15. April 1993

(KI)Eingeholt

Von der Vergangenheit eingeholt wurde Helmut Klein, der in Mellensee (B 96 südlich von Berlin) eine Jawa-Werkstatt jahrzehntelang betrieben hat und noch betreibt.

Denn viele Jawa-Fahrer aus Tradition, Veteranenrider und -Treiber profitieren von seinen Erfahrungen, Ersatzteilen und Beziehungen zum Produzenten.

Und noch ein bißchen mehr: Auch für Liebhaber russischer Boxer alias BMW ist noch allerlei zu haben, wie z.B. Reifen (nicht mehr knochenhart!) 3.75-19.

Dann viele Teile für Jawa Mustang 50 ccm und tschechische Roller Manet, Tatran und Ceceta (mit selbsttragender Karosserie)! Natürlich alles zu zivilen Preisen - versteht sich!

Und beeindruckt hat Helmut schon zu Anfang der Fünfziger durch seine Fahrweise auf den BMW's R 51 und 75 mit dem tieforgelnden Sound, als die Straßen noch durch viele Schlaglöcher zusam-

menggehalten wurden und wenn die Zeit bis Arbeitsbeginn schon verdammt kurz war (wir erinnern uns noch gut).

Zu erreichen: Von der Kreisstadt Zossen gleich 250 m hinter dem Mellenseer Ortseingangsschild linke Seite.

Sprechzeit: Immerda. Oder Tel.: Zossen 300990

Lothar Schulze



Hallöchen liebe Gummikühe und Past Perfectler

Ich habe mir ein Dnepr-Gespann gekauft und dieses mit einem chinesischen Motor der Marke Yangtse 750 bestückt.

Suche nun Kontakt zu Leuten die Erfahrung mit solchen Motoren haben. Interessant für mich wäre, wie man diese Art von Motor relativ vollgasfest bekommt. Es wäre schön, wenn mir irgendjemand bei meinem Problem helfen könnte.

Andreas Sieber
Lange Str. 59
6980 Wertheim-Grünenwört

Liebe Gummikuh-Macher!

Schade, daß Ihr von der "alten" nostalgischen Titelgestaltung bei Nr.46 abgekommen seid. -Scheuß-

lich-. Ebenso der Werner-Verschnitt. Wozu der Sch... ??? April, April???

Liebe Grüße Stephan

Hallo Motzki!

Da bist Du aber mächtig auf dem Holzweg.

1. wurde diese Zeichnung schon 1979 von Thomas gezeichnet. (Mir ist nicht bekannt, daß es damals schon "Wernerbücher" gegeben hat!)

2. bist Du wirklich so humorlos, daß Du uns diesen kleinen Gag nicht verzeihst?

3. ist Dir aufgefallen, daß Du die Zeichnung in Vierfarbdruck bewundern kannst ohne daß Du einen Pfennig dazubezahlen mußt?

Uwe

Denkanstoß

Motorräder in die Innenstädte?

Der drohende Verkehrskollaps in unseren Innenstädten gibt Anlaß zum Umdenken. Öffentliche Verkehrsmittel können niemals die Mobilität eines privaten PKW erreichen, und auch Fahrräder sind

wird an die Schaffung neuartiger Kombi-Züge gedacht. Das soll die Akzeptanz erhöhen und den "Umstieg" vom Auto auf das NMZ erleichtern.

In den Modellstädten Graz und Potsdam soll nun untersucht werden, ob dieses Verkehrskonzept für einen motorisierten, zweiradfreundlichen Stadtverkehr so durchführbar ist, und ob dadurch tatsächlich eine Verlagerung vom PKW zum motorisierten Zweirad eintritt. Außerdem sollen die Auswirkungen des Konzepts auf Umweltverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit, Verkehrssicherheit und Verkehrsfluß überprüft werden. Denn das NMZ ist freilich nur dann sinnvoll, wenn der Verkehr damit auch tatsächlich besser fließt.

Die Voraussetzungen, die das Forschungsprojekt an dieses neue Fahrzeug stellt, bestehen in äußerst leisen und streng abgasentgifteten Motoren, hohem aktiven und passiven Sicherheitsstandard und verschleißbaren Gepäcktransportmöglichkeiten. Gute Witterschutzigenschaften, einfachste Bedienung und Wartung sowie niedrige Betriebskosten sollen gewährleisten, daß eine breite Masse die NMZs nutzen kann.

Heutige Motorräder, so Hubert Koch, Hauptgeschäftsführer des IVM, würden diesen Anforderungen nicht gerecht.

Die Industrie bemüht sich bisher wenig um die Lösung aktueller Probleme. Anders als bei den Autos ist die allgemeine Werkstattsituation bei den Motorrädern fatal: Allwetter-Motorradfahrer sind auch 1993 noch gezwungen, kräftig selbst an ihrer Maschine zu schrauben. Die Konstruktion heutiger Motorradverkleidungen richtet sich mehr nach optischen Gesichtspunkten als nach Allwettertauglichkeit. Abgasentgiftung und Sicherheitsvorrichtungen sind - außer bei BMW - eher die Ausnahme als die Regel. Bert Poensgen, Marketing-

Chef von Suzuki-Deutschland, hat da nämlich eine ganz andere Sorge: Ein 250 ccm-Roller mit geregeltem Kat und elektronischer Benzineinspritzung würde gewiß nicht zum Image einer 155 PS starken Elfhunderter ohne Kat und mit sintflutlicher Vergasertechnik passen.

So bleiben nur wenige Hersteller, die sich zeitgemäße Gedanken machen. Die Italiener bemühen sich um die Entgiftung ihrer zweitaktenden Abgase, die deutsche Firma Simson tummelt sich munter in der Umwelt-Roller-Marktnische und MuZ hat einen im PKW transportablen Kurzstrecken-Elektroller entwickelt. Als einziger japanischer Hersteller bietet Honda einen "Großraumroller" mit gigantischem Gepäckfach. Obwohl dieses Fahrzeug mit seiner enormen Länge und dem futuristischen "Outfit" eher in den "Krieg der Sterne" als in deutsche Innenstädte passen würde.

Immo Dubies

Soweit so gut, doch wie soll es denn nun aussehen, das zweirädrige vollverschaltete Schrittempo-Gefährt? Die auf der letzten IFMA ausgestellte BMW-Studie sagte mir eigentlich nicht so zu. Ich möchte nicht angeschnallt miterleben müssen, was im Falle eines Falles auf mich zukommen würde. Bei den gelegentlichen Windverhältnissen bei uns an der Küste gibt es auch sicher interessante Schräglagen auf grader Strecke zu besichtigen.

Wir dürfen gespannt sein, was sich andere Hersteller auf dem Gebiet einfallen lassen.

Und, wenn erst einmal die Verkehrsregeln, wie in dem Projekt verlangt, pro Zweirad umgestellt sind, wird die freie Marktwirtschaft sicher auch Suzuki überzeugen, die Angebotspalette in die Gebrauchsfahrzeug-Ecke zu erweitern, da das Motorrad als reines Spaß- und Sportfahrzeug sicher über kurz oder lang in eine Sackgasse fahren wird.

Udo

Hallo Leute,

Nun muß ich euch doch einmal schreiben. Seit 3 Ausgaben lese ich euer Heft von vorne bis hinten durch, blättere dann noch einmal von hinten nach vorne und schaue am nächsten Tag noch mal nach - aber die Seiten der Rubrik "Wußten Sie schon..." fehlen einfach. Dabei waren oft gerade die 3 Kästchen Vergaserbestückung, Dichterringe, Lagerverwendung sehr hilfreich und nun fehlt auch noch die Rubrik Typenkunde. Setzt ihr damit aus, oder fallen die 2 Rubriken ganz weg?

Jürgen Bickel, Karlsruhe

Hallo Jürgen,

Diese Rubrik war eine absolute Peter Kurze-Spezialität. Da es seit Bestehen der Gummikuh immer wieder verschiedene Meinungen über diese Rubriken gab, haben wir uns entschieden, sie sporadisch weiterzuführen. Wir sind weiterhin froh über jeden "Insider-Tip" aus der Leserschaft, der auch anderen Motorradfahrern weiterhelfen kann.

Auch Typenkunden wird es wieder geben, nur laßt uns ein wenig Zeit damit. Was den Leser interessiert, bekommt er - früher oder später.

Udo

Motorrad-Stoßdämpfer

Daß die Firma Koni Stoßdämpfer baut, dürfte hinlänglich bekannt sein. Daß auch heute noch für viele alte Motorräder Federbeine lieferbar sind, weiß vielleicht nicht jeder. So gibt es zum Beispiel heute noch neue Dämpfer für BMW R 26/27 vorne, Benelli Tornados, Honda CB 450 K, Triumph TR 6, u.s.w. Das aktuelle Programm ist bei KONI-Deutschland, de Koning GmbH, 5431 Eberhahn, Tel.: 02623-6020 erhältlich.

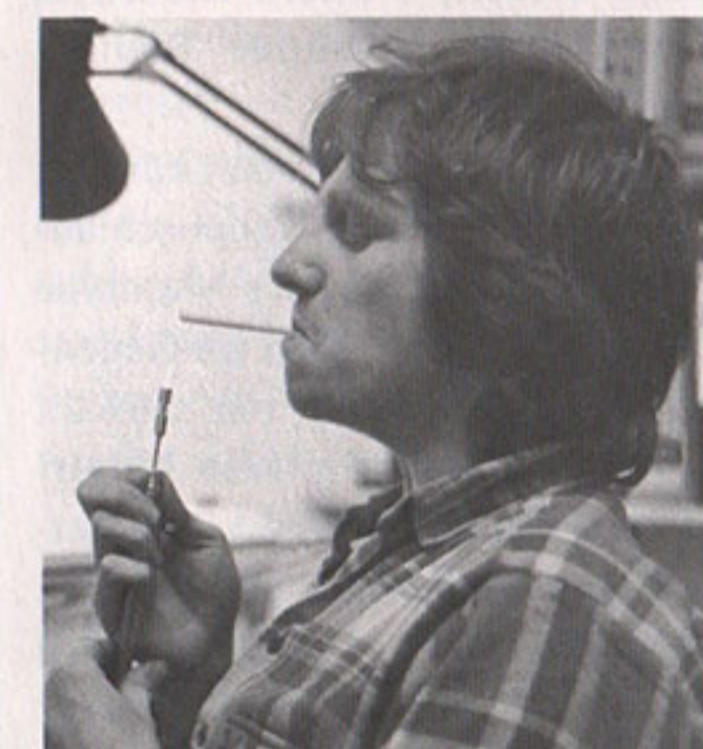
Bessere Atmosphäre

Viele Leser beklagen sich immer wieder darüber, daß wir manchmal in den Berichten nicht die richtige Atmosphäre herüberbringen. Sie möchten durch unserer Zeitschrift besser in den Veteranenalltag, ins Renngeschehen, in die Schrauberbude, usw. hineinversetzt werden. Nachdem wir sie seit je her durch die sehr komplizierte und deshalb heute noch selten verwendete Technik der Decologie (vulgär: schwarz/weiß Druck) in eine Art Time-Tunnel in Zusammenarbeit mit den Firmen Ellen Betrix, MZ, BAT, Castrol und der NASA eine Möglichkeit gefunden, diesen Effekt

noch zu verstärken. In den Ecken dieser Seite sind runde Felder zu sehen, in denen durch anlecken die richtige Atmosphäre erzeugt werden kann. Oben links entsteht der herrliche Duft einer Rennstrecke aus der Mitte der sechziger Jahre: Schlecht verbranntes Benzin gemischt mit gut verbranntem Einbereichsmotorenöl und einem Hauch Zweitakt-Gemisch 1:15 aus den Auspufftöpfen weniger Bultacos. Oben rechts können wir die gemütliche Atmosphäre eines Veteranen-Trial-Wettbewerbes kennenlernen: Bierbuden-Düfte, gemischt mit gegrillten Schaschliks und dickem Qualm aus schwarzen Zigarren erzeugen einen urgemütlichen Sonntagnachmittag, der jetzt auch nicht mehr durch einige nervtötende Motorradfahrer gestört wird, vor denen man sonst nicht einmal auf hohen Mauern sicher ist.

Unten links können wir uns den Duft der kleinen engen Welt unserer Werkstatt ins Wohnzimmer holen. Eine Creation aus altem Getriebeöl, Caramba und Bleimenige, verbunden mit dem herben Oevre frisch geflexten Stahls verhindert nachhaltig schlaffes Durchhängen vor dem Fernseher und sorgt so wieder für die gesunde schwarze Farbe unter den Fingernägeln und die allseits beliebten Schnittwunden an Händen und Armen. Unten rechts schließlich haben wir ein Schmankerl für die Freunde moderner Motorradrennen: Verbranntes Gummi von Slicks, verbranntes Synthetiköl aus Zweitakt-Kreissägen, verbranntes Plastik von Knie-Pads und Vollverkleidungen, verbranntes Fleisch aus der Hamburger-Bude und verbrannte Hirne einiger zuschauenden Hobby-Helmut-Brandls sorgen mit großer Wirkung dafür,

nicht auf dumme Gedanken zu kommen. Für eine der nächsten Ausgaben haben wir schon Magnetstreifen vorbereitet, die den verschiedenen Berichten beigegeklebt werden. Man kann dann einfach mit dem aus der heimischen Stereo-Anlage entliehenen Tonkopf (der natürlich mit einer kleinen Verlängerungsschnur angeschlossen bleiben muß) über die Seite fahren und die vorgestellten Motorräder auch akustisch erleben; je nach Abtastgeschwindigkeit verändert sich die Drehzahl - mit etwas Übung bekommt man auch Schalten mit Zwischengas hin. Doch dazu später mehr.



Hallo Gummikuhmacher!

Etwas zur GP Nr. 45, Seite 15: Herr Hans Hartmann schreibt da, daß er einen LötKolben für's (geh ich mal von aus) Mopped sucht. Da son Kabelverschmelzer recht praktisch ist, hatte ich mir auch schon mal Gedanken darüber gemacht. Aber Elektrisch bei 6 Volt (meiner AWO's)? Das zehrt reichlich an der Batterie. Abhilfe schafft ein mit Feuerzeuggas betriebener GaslötKolben in der Größe eines Füllers. klein, praktisch und universell, nicht nur für Kabelverbindungen, sondern auch für Bowdenzugnippel (notgedrungen schon mal praktiziert). Gekauft bei dem zweiten von Udo genannten Elektronik-Vertrieb in Berlin. Mit freundlichen Schraubergrüßen

Robert Freydank, Berlin

Liebe GK & PP'ler!

Ich habe heute mit Begeisterung den BSA B40-Artikel gelesen und sofort angefangen meine BSA zu demontieren. Allerdings bin ich mittendrin steckengeblieben, weil ich keine rote Farbe hatte, zum Markieren der Auslaßstoßstange. Kann ich auch Blau nehmen? Nee, aber mal im Ernst: Für wen soll so ein Artikel gut sein? Für all diejenigen, die jemals selbst einen Motor zerlegt haben, bringt er nichts Neues, dazu ist er viel zu oberflächlich. Und die Leute, die auf solche Insidertips angewiesen sind wie: "Man sollte erst alle Schrauben eines Seitendeckels lösen, bevor man anfängt mit 'nem Hammer draufrumzukloppen", die sollten sowieso lieber die Finger davon lassen. Und wieso heißt der Artikel überhaupt "BSA B40", wenn dann lauter Bilder von B25 und B44 gezeigt werden? Dann hätte er auch heißen können "Wir übersetzen das Haynes Manual für BSA unit singles". Meiner Meinung nach völlig überflüssig und obendrein in einem klugscheißer-

rischen Ton geschrieben, der so typisch ist für 20-jährige Besserwisser, wie z.B. Oliver Motz, der damals den Artikel über's Einspeichen wortwörtlich von "Radcon" abgeschrieben hat, um dann so zu tun, als wäre das alles auf seinem eigenen Mist gewachsen. So nicht, Jungs!

Jörg Niemeyer, Berlin

Servus Ihr Gummikuh-Leute!

Bei dem "Oolen Moped" in Heft 2/93 auf Seite 35 oben rechts, handelt es sich meiner Meinung nach nicht um eine Zündapp S 350, sondern um eine "Z 300" mit Einstecktank. Die "Z 300" wurde von 1928-29 gebaut, es gab sie auch mit Satteltank. Die "S 350" dagegen wurde erst ab 1932 gebaut.

Ansonsten gefällt mir Eure Zeitschrift sehr gut, macht weiter so. Klaus Ziegler

Der alte Langhub schießt zurück!

Also an sich hatte ich ja nie die Absicht, eine endlose Diskussion in Leserbriefen zu entfachen. Die Sache gerät zu leicht ins Uferlose. Normalerweise darf mich jeder einen Deppen heißen und wenn er mich davon überzeugen kann, daß ich total falsch gelegen habe, stimme ich ihm auch gerne zu. Aber im Falle MUZ juckt es mich doch, nochmals meinen Senf dazuzugeben.

Leser Schleier, bestimmt ein netter Mensch und bemüht, mir nicht allzu heftig auf die Zehen zu tre-



ten, hat einige Argumente vorgebracht, die m.E. in sich selbst unlogisch sind. Wenn er schreibt, daß die Mehrzahl der Leute ihre Böcke nicht im Dauerbetrieb bewegt, so ist das sicher richtig. Aber mindestens einmal im Jahr packt doch die meisten das unwiderstehliche Verlangen, einmal so richtig wohin zu fahren. Und wenn ich heuer wieder auf die Isle of Man fahre, dann ist dann wieder mein Kumpel mit seiner SR dabei.

Und dann muß er wieder jeden Abend eine Dose Kettenspray aus einer innerlich völlig verschmierten Plastiktüte auspacken (ohne Tüte hätte er die ganze Sauerei im Tankrucksack) und dann mit ebenfalls völlig verschmierten Fingern die Kette einsprühen. Daß er das ohne meine Hilfe kaum schafft, weil der Bock keinen Mittelständer hat, sei nur am Rande erwähnt. Daß ein guter Teil der Schmiere nicht nur die Kette, sondern auch Speichen, Felge und Reifen erreicht, kommt noch gratis hinzu. Und das beim nächsten Regen-

gen, der besonders in England nicht eben selten auftritt, der Reifen das Wasser mit der Gewalt einer Hochdruckpumpe auf die Innenseite der Kette schleudert, wo dann die ganze mühselig aufgebrauchte Schmiere in kürzester Zeit wieder rausgewaschen wird, erfreut nicht nur die Ökologie, sondern auch den Fahrer, der gleich wieder die klebrige Prozedur ausüben darf.

Und das soll Fortschritt sein? Leser Schleier schreibt dazu, daß Vielfahrer ja wohl in der Lage

sein sollten, selbst was zu basteln. Erstens ist durchaus nicht jeder in der Lage dazu, zweitens sind manche Krücken so konstruiert, daß eine nachträgliche Verbesserung gar nicht so ohne weiteres möglich ist und drittens kosten solche Fettkästen einen Haufen Geld, erfordern eine Menge Nacharbeit und sind dann meist beim Hinterradausbau oder sonstwie im Weg. Und da gibt es nun eine Firma, die das alles seit Jahren in absolutausgereifter Form produziert, wo alle Fertigungseinrichtungen vorhanden sind und die ganze Konstruktion darauf abgestimmt ist und deren Produkte sich nicht zuletzt deshalb eines sagenhaften Rufs in puncto Zuverlässigkeit erfreuen - und ausgerechnet diese Firma will das alles in den Müll schmeißen, nur um sich der Konkurrenz anzupassen. Wenn das nicht absolut hirnrissig ist, dann möchte ich wissen, was es sonst sein soll. Fortschrittlich vielleicht? Auf diese Art Fortschritt kann ich gern verzichten!

Wenn einer keinen Mittelständer haben will, kann er ihn unterbauen. Aber wenn schon mal gar keiner dran ist, wird er nie einen dränbauern können! Und nur, wer schon mal eine richtige (!) Steckachse besessen hat, kann ermes- sen, was das für eine wunderfeine Sache ist! Ulrich Phl, der bei MAICO in den fünfziger Jahren nicht nur jede Menge Geländefahrten gewonnen, sondern auch so eine ultramoderne Motorrad wie die TAIFUN konstruiert hat (es kam nur leider zu spät), hat einmal einen Schlauchwechsel am Hinterrad vorgeführt: Vom Abstellen der Maschine bis zum Wiederlosfahren in knapp 5 (FÜNF) Minuten! Machts doch mal nach!

Wenn ich davon rede, daß man nicht nur die Japaner kopieren sollte, dann deswegen, weil es schon genug sogenannte FUN BIKES gibt und die sind technisch (zumindest motorseitig) ausgereift und bewährt und deshalb nur mit einem Konzept anzugreifen, das eben nicht nur auf FUN BIKE - Fans abzielt, sondern modernes Design mit bewährter Technik verbindet!

Keiner wird mir einreden können, daß die schlanken Kettenschläuche dem Aussehen der Maschine abträglich wären. Eher im Gegenteil. Und wenn man mir vorhält, ich würde bestimmt kein Motorrad ausschließlich wegen des Kettenschutzes kaufen, so muß ich sagen: Richtig. Aber, wenn ich zwei vergleichbare Maschinen zur Auswahl habe, werde ich mich für die mit Kettenschutz, Hauptständer und Steckachse entscheiden! Da pfeife ich dann aufm Dreispeicherräder, elektronisches Cockpit und Entenbüchel.

Dieses Jahr begleitet uns ein Mädchen auf einer 250er zur TT. Da dürfen wir in Belgien an keiner Tankstelle vorbeifahren, weil in dieser Bonbonbüchse nur 8,5 Liter Platz haben. FUN BIKE? Was glaubt ihr, wieviel FUN wir da haben werden, wenn wir nur eine einzige Tankstelle auslassen! Und dab ei brauchen wir dann für die 350 km durch Belgien einen ganzen Tag... Um nochmals auf Kopien zurück-

zukommen: Wie wäre es, wenn mal jemand die bereits vor dem Krieg bei einigen Firmen (z.B. NSU) verwendeten exzentrischen Kipphebelachsen kopieren würde, die ein Nachstellen des Ventilspiels von außen ermöglichten. Ohne irgendeinen Deckel abzunehmen, ohne Gefummel mit Fühllehren und Stellschrauben und ohne verrenkte Finger! Das wäre ein echter Fortschritt, geboren 1937.

Wie schreibt doch Leser Schleier so schön: "Jedem die Maschine nach seinem Geschmack..." Das ist durchaus richtig. Nur: Mit dem Tod der letzten MZ gibt es eben nur Maschinen nach einem einzigen Geschmack.

Wollen wir das wirklich?

David Longstroke

Tapetenwechsel

Münchens Fachbuchhandlung "Schrader Automobil-Bücher" hatte am 13.2.93 in den letzten Verkaufstag in der Frauenstraße 32. Die Inhaberin Mila Schrader übergibt das Geschäft an ihre langjährigen Mitarbeiter Gabriele Weiß und Bernhard Kaltenbach.

Am 1.3.93 hat die Firma "Autobuch & So" in der Klenzstr. 53 ihren Betrieb aufgenommen. Angeboten wird internationale Literatur zum Thema Auto, Motorrad und Nutzfahrzeugen, insbesondere Reperaturanleitungen und Markenbücher. Gleichzeitig wird das Versandgeschäft aufgenommen. Ladenöffnungszeiten täglich von 10-18 Uhr. Samstag von 10-13 Uhr.

Tel. 089/2015638 - Fax 089/2015698

Hallo Gummikuh-Team!

Könnte der Udo in Zukunft noch mehr solche Testfahrten wie die mit dem Duo unternehmen? Nicht, das mir etwa an seinem baldigen Dahinscheiden gelegen wäre, aber bei der Lektüre konnte ich mich mal wieder so richtig schlappmachen!

Macht mal so weiter!

euer Reinhard Wilker, Althütte

Im letzten Heft hat sich bei der Tabelle zum Artikel "Import erleichtert" auf S. 46 ein Fehler eingeschlichen, wir bringen Sie hier noch einmal und in verbesserter Form. Zum besseren Verständnis ist der Text in Heft 46 zu empfehlen.

	EG	EFTA	Begünstigte Drittländer z.B. Tschechei, Polen, Ungarn, Rußland, weitere beim Zoll erfragen	Nicht begünstigte Drittländer, z.B. USA, Japan, Kanada
Teile	Kaufbeleg evtl. T2-Versand- schein (z.B. Italien) (vor dem Kauf abklä- ren) Mwst im Kaufland	a) Kaufbeleg + Transportkosten, bis 800 DM nur auf Verlangen vom Zoll, über 800 DM schriftliche Zollanmeldung b) Für Zollbegünstigte Einfuhr Händlerrechnung oder EUR.1, sonst Drittlandszollsatz + Ein- fuhrumsatzsteuer (=Mwst) (ge- nauer im Artikel) c) ab 6000 DM Zollwertanmeldung	a) wie bei EFTA b) Für Zollbegünstigte Einfuhr EUR.1 oder EUR.2 (siehe Arti- kel), sonst Drittlands- + Einfuhrumsatzsteuer (=Mwst) c) ab 6000 DM Zollwertanmel- dung	Drittlandszollsatz + Einf. Umsatzsteuer a) + c) wie bei EFTA
Kfz gebraucht	s.o. alte Zulassungspapie- re Mwst im Kaufland	a), b), c): s.o.+ Vordruck Unbe- denklichkeitsbescheinigung (ist auszufüllen) + alte Zulassungspapiere Verzollen wie oben	a), b), c): s.o. + Unbedenklichkeitsbescheini- gung (wie bei EFTA) + alte Zulassungspapiere Verzollen wie oben	a) + c) s.o. + Unbedenkkl. Besch.: siehe EFTA + alte Zulassungspa- piere Verzollen s. oben
Kfz Neu	Kaufbeleg Mwst wird hier bei der Erstzulassung erho- ben	a), b), c): s.o. + Vordruck Unbedenklichkeits- bescheinigung Verzollen wie oben	a), b), c): s.o. + Unbedenklichkeitsbescheini- gung (s.o.) Verzollen wie oben	a) + c) +Unbedenkkl.Besch.: siehe EFTA Verzollen s.o.

30 min. vor Redaktionsschluß stop Letzte Meldung stop

31. März 1993, 23.29 Uhr. Mün- chen/Berlin/Eisenach (dl):

Das bis zuletzt streng gehütete Geheimnis ist gelüftet: In den alten Hallen des Eisenacher Moto- renwerke, einem früheren Zweig- betrieb von BMW soll ein klassi- sches Motorrad seine Wiedergeburt feiern: Die 350er Einzylinder BMW R 35.

Die Firma BMW, mit ihren be- kannt guten Beziehungen zur Treu- hand AG, hatte diese Verbindung aufgenommen, weil man sich bei dem in den letzten Jahren immer mehr gestiegenen Interesse an klassischen Motorrädern auch auf diesem Gebiet gewisse Markt- chancen ausrechnet. Da die ganze Aktion als Arbeitsbeschaffungs- maßnahme (ABM) deklariert wur- de, konnte man außerdem mit Zu- schüssen aus Mitteln des Bundes- amtes für Arbeit rechnen und für einige hundert Beschäftigte die Entlassung zumindest noch für einige Zeit hinauszögern.

Im Ganzen soll die Aktion etwa folgendermaßen laufen: Bei EMW wurde zu DDR-Zeiten die in der Vorkriegszeit bereits dort gefertigte BMW R 35 mit

geringfügigen Änderungen wei- tergebaut.

Im Hinblick auf das allgemeine Interesse an Veteranenmotorräd- ern entschloß man sich bei BMW, die als EMW 350 bekannte Ma- schine wieder in den Originalzu- stand zurückzuführen und in limi- tierter Auflage als BMW R 35 wieder aufleben zu lassen.

Vor dem Krieg wurden nur weni- ge Maschinen dieses Typs gefe- rigt, von denen nur einige bis heu- te überlebt haben.

Von EMW ist der BMW-Motor praktisch unverändert aus der Vorkriegszeit übernommen wor- den, ebenso der Profilrahmen mit dem Einstecktank und den Räd- ern. Es muß also nur die Hinter- radfederung eliminiert und die nach dem Krieg eingebaute Tele- gabel gegen die ursprüngliche Blattfedergabel ausgetauscht wer- den. Auch die Fußschaltung wird wieder durch die alte Kugelschal- tung, die im rechten Kniekissen geführt war, ersetzt. Insgesamt sind also nur geringe Änderungen nötig, um das Original wieder auf- leben zu lassen, wodurch die be- reits vorhandenen Fertigungsein- richtungen zu einem großen Teil

genutzt werden können und nur geringe Investitionen erforderlich sind.

Da es sich um eine limitierte Auf- lage von etwa 500 Stück handeln soll, ist der Preis, der bislang noch



nicht zu erfahren war, naturge- mäß nicht eben niedrig. Aber BMW-Freunde in aller Welt werden es zu schätzen wissen, daß ein ganz seltener Typ der BMW- Einzylinder seine Wiederauferste- hung feiert und dies auch entspre- chend honorieren. Von den Veteranenverbänden war

bereits zu hören, daß diese Repli- cas - trotz ihres Baujahrs - den Status von Oldtimern erhalten sol- len, weil sie in allen Einzelheiten dem Original entsprechen werden (eine ähnliche Regelung gibt es z.B. in England für klassische Rennmaschinen, die aus nachge- fertigten Teilen neu aufgebaut werden können, aber dennoch bei Klassik-Veranstaltungen starten dürfen, weil die Teile eben exakt dem Original nachgebaut wurden). Um zu sehen, wie diese Idee ein- schlägt, nehmen die Bayerischen Motorenwerke bereits jetzt Vor- bestellungen auf die demnächst erscheinende R 35 "Classic", wie sie genannt werden soll, entgegen.

Interessenten wenden sich bitte an die

Bayerischen Motorenwerke
Schleißheimer Str. 288,
8000 München
Abt. CLASSIC BIKE

Es ist zu hoffen, daß diese Idee bei den Oldtimerfreunden Anklang findet und zur Bereicherung der Veteranenszene beitragen wird.

Parallel Runner

Triumph Twins

Part Two

Im Jahre 1958 stellte die Firma Triumph eine "Sport"-Version der bekannten 650er Tiger 110 auf der Earls Court Show vor: Buchstäblich in letzter Minute wurde die T 120 "Bonneville" fertig.

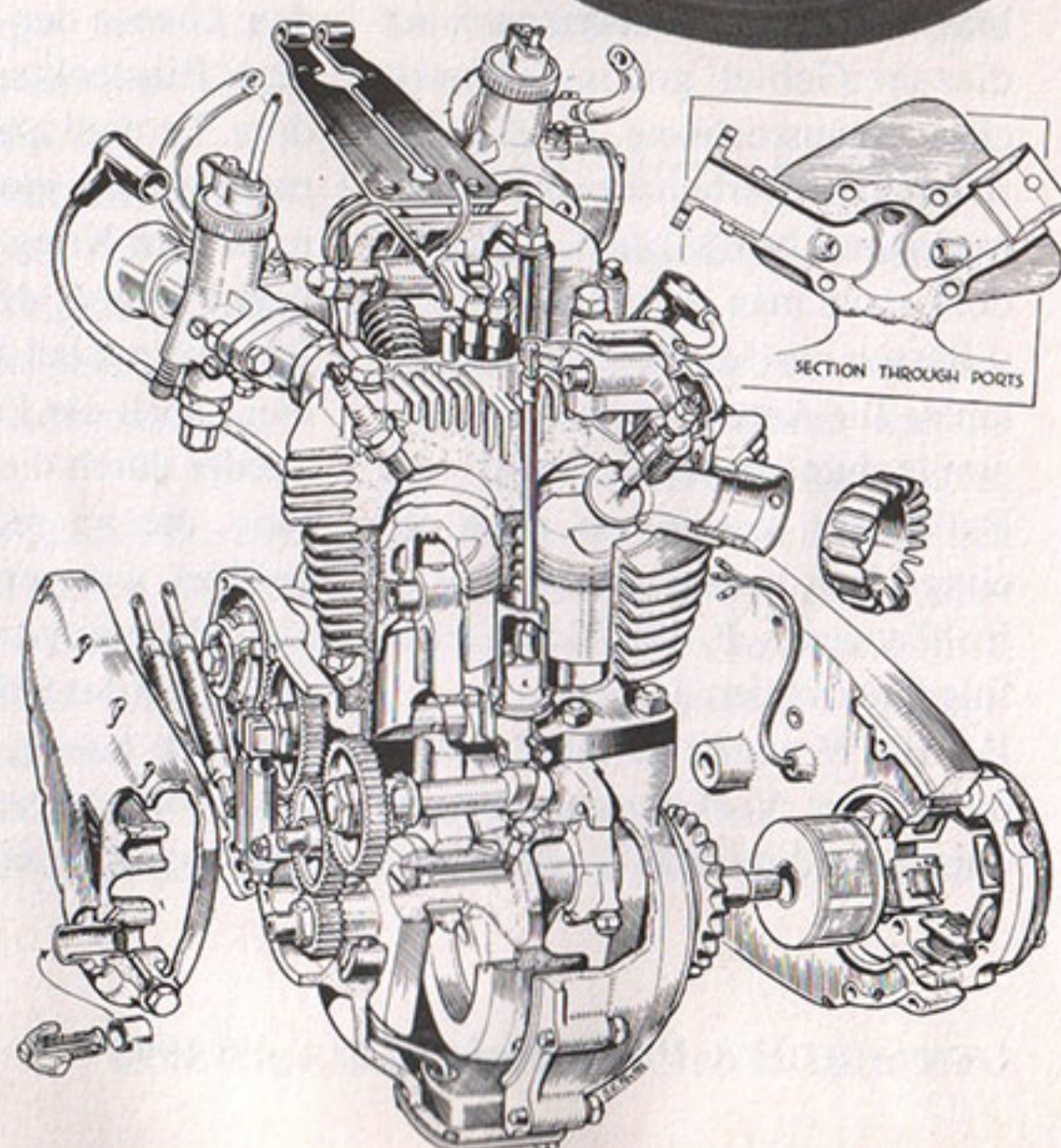
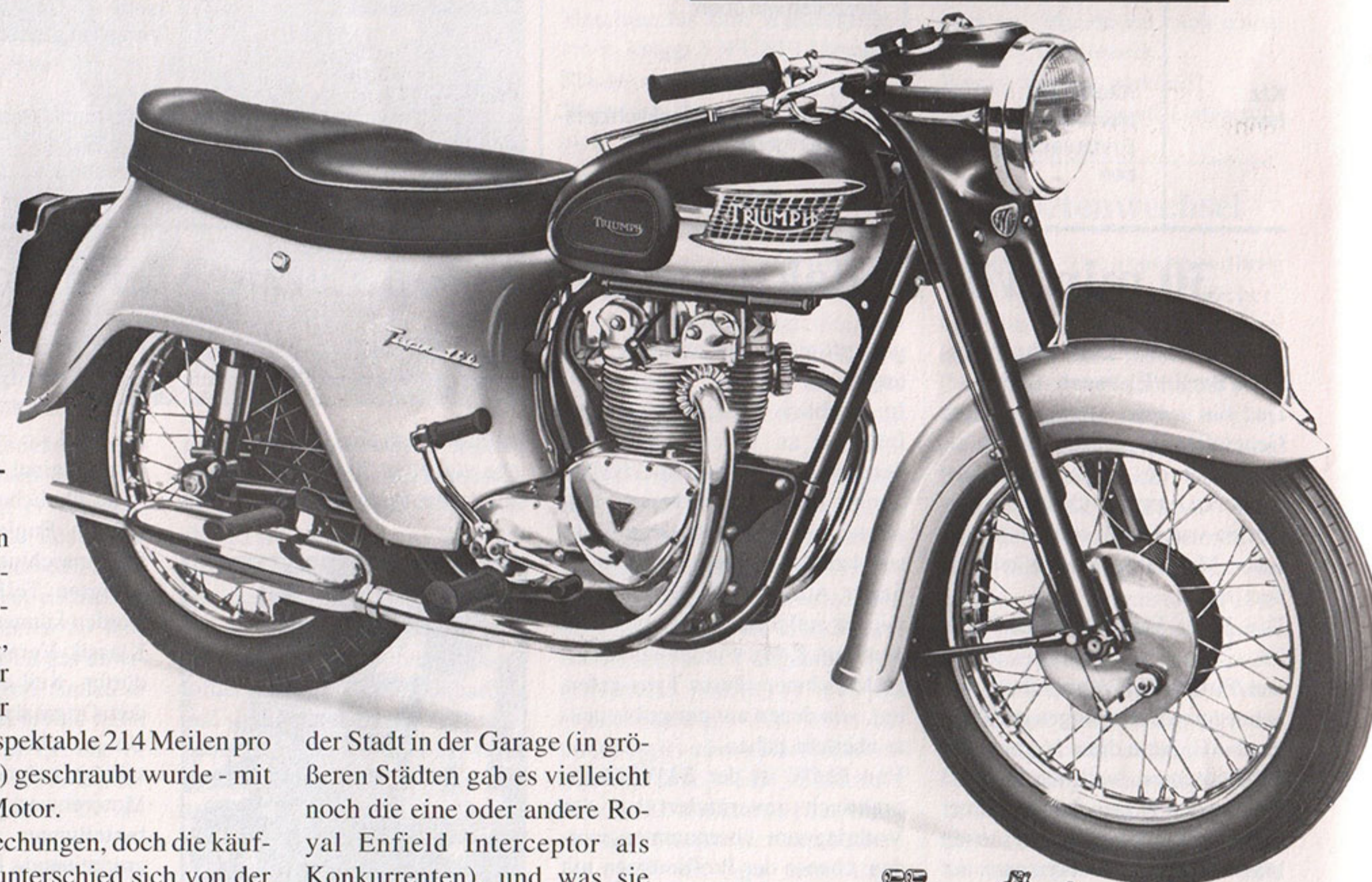
Den Namen erhielt die Maschine von einem Salzsee in Utah/USA, auf dem 1956 der Weltrekord für Motorräder auf respektable 214 Meilen pro Stunde (344 km/h) geschraubt wurde - mit einem Triumph-Motor.

Große Versprechungen, doch die käufliche Bonneville unterschied sich von der Tiger äußerlich nur durch einen neuen Zylinderkopf und zwei Vergaser, innerlich durch höhere Kolben. Keine Vollverkleidung, keine Nitro-Methan-Gemischauflbereitung, weder ein Alu-Zylinder, noch eine schon von den 350ern her bekannte Block-Konstruktion des Motors waren zu sehen. Der Motor leistete 46 PS, was zwar für die 120 mph (196 km/h) nicht ganz ausreichen sollte, den leistungsbegeisterten Amerikanern jedoch trotzdem sehr entgegen kam - hatten sie doch mit einer Bonnie mit hoher Wahrscheinlichkeit den stärksten Hammer

der Stadt in der Garage (in größeren Städten gab es vielleicht noch die eine oder andere Royal Enfield Interceptor als Konkurrenten), und was sie noch nicht wußten - gleich für mehrere Jahre. Die eben erschienene Harley-Sportster sah trotz Hubraumvorteil und gleicher Leistung ziemlich alt aus.

Edward Turner sah in die-

oben: Triumph T110 aus der Blechära: mit "Bathtub"-Heckverkleidung.
rechts: Bonneville-Motor als Luftfahrttriebwerk 1961.



TRIUMPH

sem Motorrad die Endstufe seiner Ursprungs-konstruktion von 1936. Weitere Hubraum- und Leistungssteigerungen seien ohne große Änderungen nicht zu gewährleisten

Ende der fünfziger Jahre brach in der Motorradwelt und speziell bei Triumph die Blech-Zeit aus: Alles wurde verkleidet und formvollendet - ein verzweifelter Versuch, die Kundschaft vom Umstieg aufs Auto abzuhalten.

Bei fast allen Triumph-Modellen kam zu der Lampen-Nacelle noch ein breites Schutzblech vorne und eine umgekippte Badewanne über dem Hinterrad hinzu. Bei der T 120 verlief die Entwicklung zum Glück in die andere Richtung: Die im ersten Jahr verbaute Scheinwerferverkleidung wurde abgeschafft, außerdem wurden Sportschutzbleche angebaut. Die zum Ärger vieler Kunden immer noch verwendete Slickshift-Schaltung, eine Art halbautomatische Kupplung, wurde ebenfalls an der Bonneville nie verwendet.

Bei einem ersten Test zeigte die Maschine bis auf einen instabilen Leerlauf keine größeren Schwächen, man war begeistert von der Durchzugskraft, dem Verbrauch von nur 5,4 l auf 100 km und der Öldichtigkeit des Motors auch bei höchster Belastung.

Klacks sah sich in seinem Buch über die "rasanten Motorräder der 60er Jahre" genötigt, den guten Ruf der älteren englischen Motorräder, der durch Horrorgeschichten und "Tests" in der einschlägigen Fachpresse ziemlich gelitten hatte, wieder herzustellen: "So einen Blödsinn wie 'Ölsadine, Klapper- und Ewig-Kaputt-Motorrad' hätte keiner geschrieben, der diese schöne und schnelle Dame tatsächlich erlebte".

Im Jahre 1961 erhielten alle Triumph-Modelle einen neuen Doppelrohr-Rahmen mit einem verstärkten Lenkkopf.

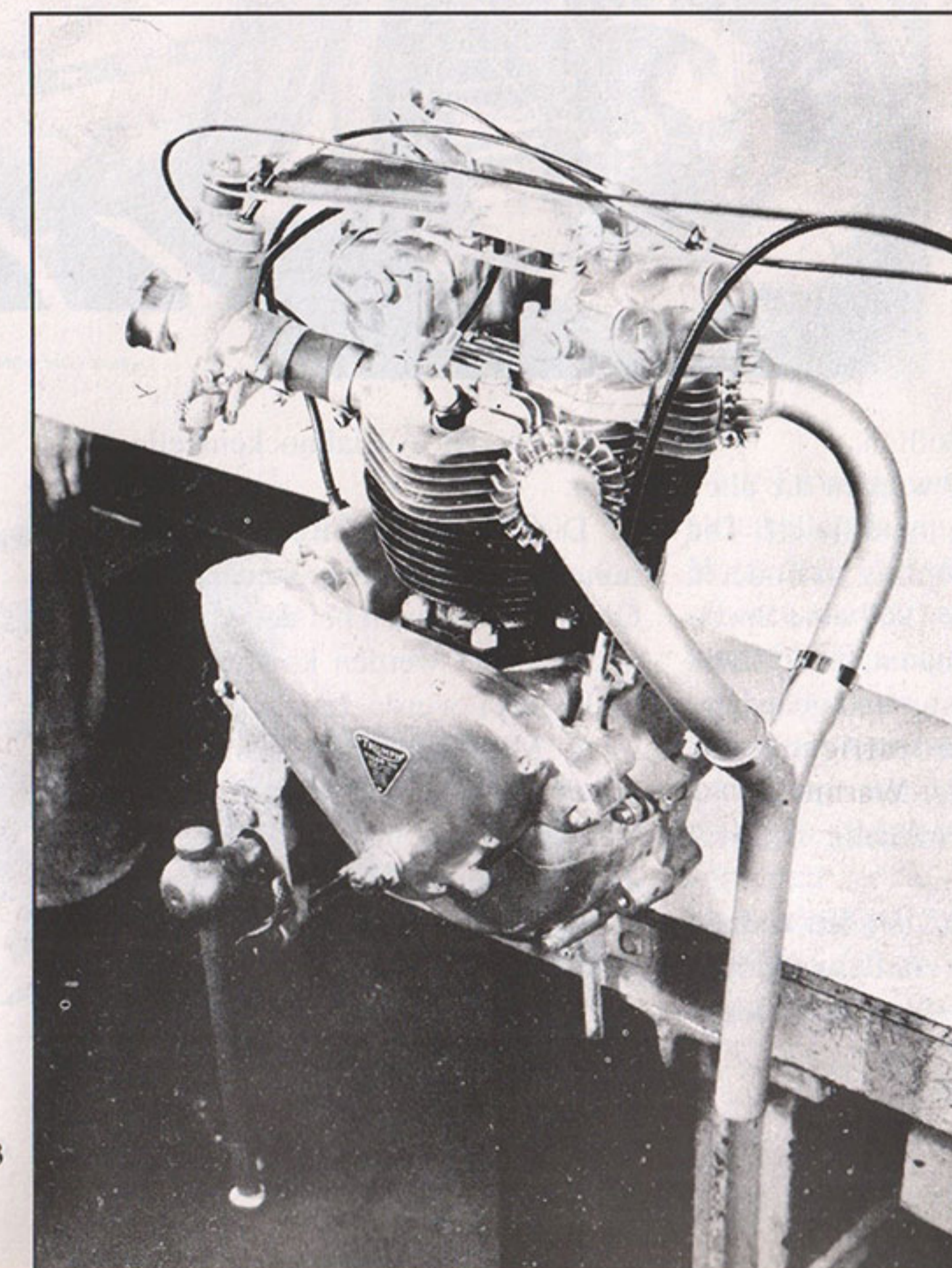
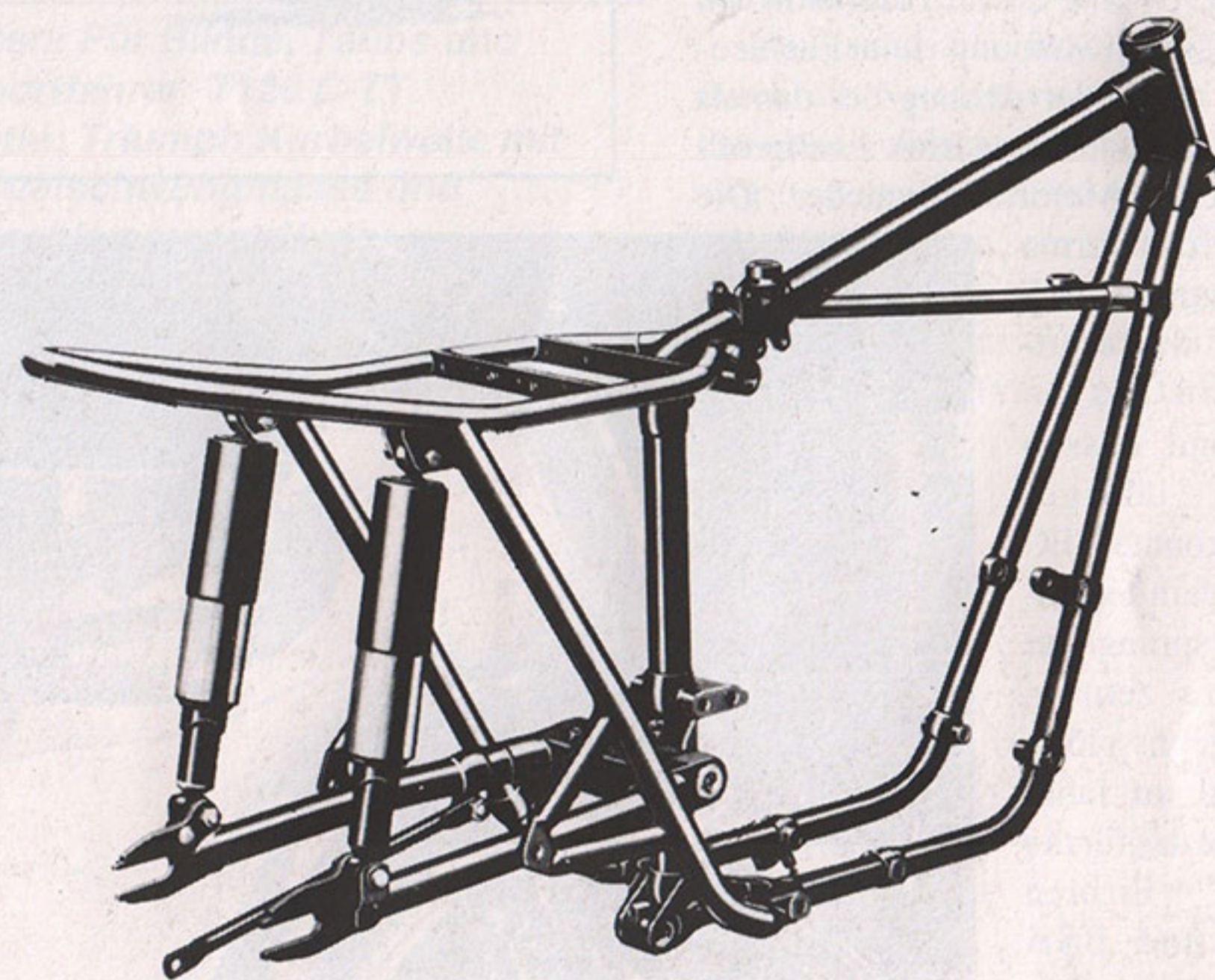
Zwei Jahre lang wurde in der 650er Klasse noch der "Pre-Unit"-Motor verwendet, bevor auch er bei den 63er Modellen durch eine Block-Konstruktion ersetzt wurde. Bei diesen Aggregaten wurde das Grundprinzip der Turnerschen Entwicklung von 1936 beibehalten. Bis auf das an den Motor angegossene Getriebe hatte sich nicht viel verändert. Nicht einmal ein Ket-

tenspanner für die Primärkette wurde eingebaut, bei den alten Motoren wurde sie ja auch einfach durch Verschieben des Getriebes gespannt...

"The best Motorcycle in the world", wie es von seinen Erfindern jahrelang bescheiden genannt wurde, war mit dem "Unit" zumindest weiten Teilen der einheimischen Konkurrenz um Jahre voraus - bei nicht überzogenem technischen Aufwand.

Der Rahmen wurde wieder "zurück"-entwickelt: Vom Lenkkopf ging ein Rohr bis vor das Kurbelgehäuse und teilte sich erst dort. Das Rahmenheck wurde weiterhin angeschraubt.

Klacks suchte, wie bei allen Testmaschinen, im Jahre 1967 auch bei der T 120 auf dem Nürburgring die Grenze des Fahrwerks, fand sie auch, jedoch erst sehr spät. Bei hohen Geschwindigkeiten in Kurven und gleichzeitigem Lastwechsel konnte Unruhe im Lenker auftreten. "Nein, man flog nicht raus und konnte sich mit starken Armen auf der Bonnie etwas leisten." Für den amerikanischen Markt wurden andere Bonneville-Modelle angeboten, als für den Rest der Welt (Triumph lieferte zeitweise über zwei Drittel seiner Produktion in die USA). Neben einem kleineren Tank (drei statt vier Gallonen) wurde an der US-T 120 R (Road) ein hoher Lenker



oben: Rahmen für die "Pre-Unit-Bonneville" 1961/62

links: Unikum: "Bonneville"-Motor als Luftfahrttriebwerk.

und breitere Reifen verbaut.

Als reine Sport-Modelle wurden die T 120 C angeboten. Unter dem Motor endende Auspuffrohre und eine fehlende Lichtanlage verboten jeden Einsatz auf der Straße.

Als eine C-Version mit halbhoch verlegten Schalldäm-

pfen und elektrischer Anlage nachgeschoben wurde, bekam die Ur-"Competition"-Version den Zusatztitel "TT".

Auf der Earls Court Show 1964 wurde das Modell Bonneville Thruxton vorgestellt, ein reiner Produktions-Racer mit Vollverkleidung, Höckersitz und Startnummer-Haltern sowie einem getunten Motor.

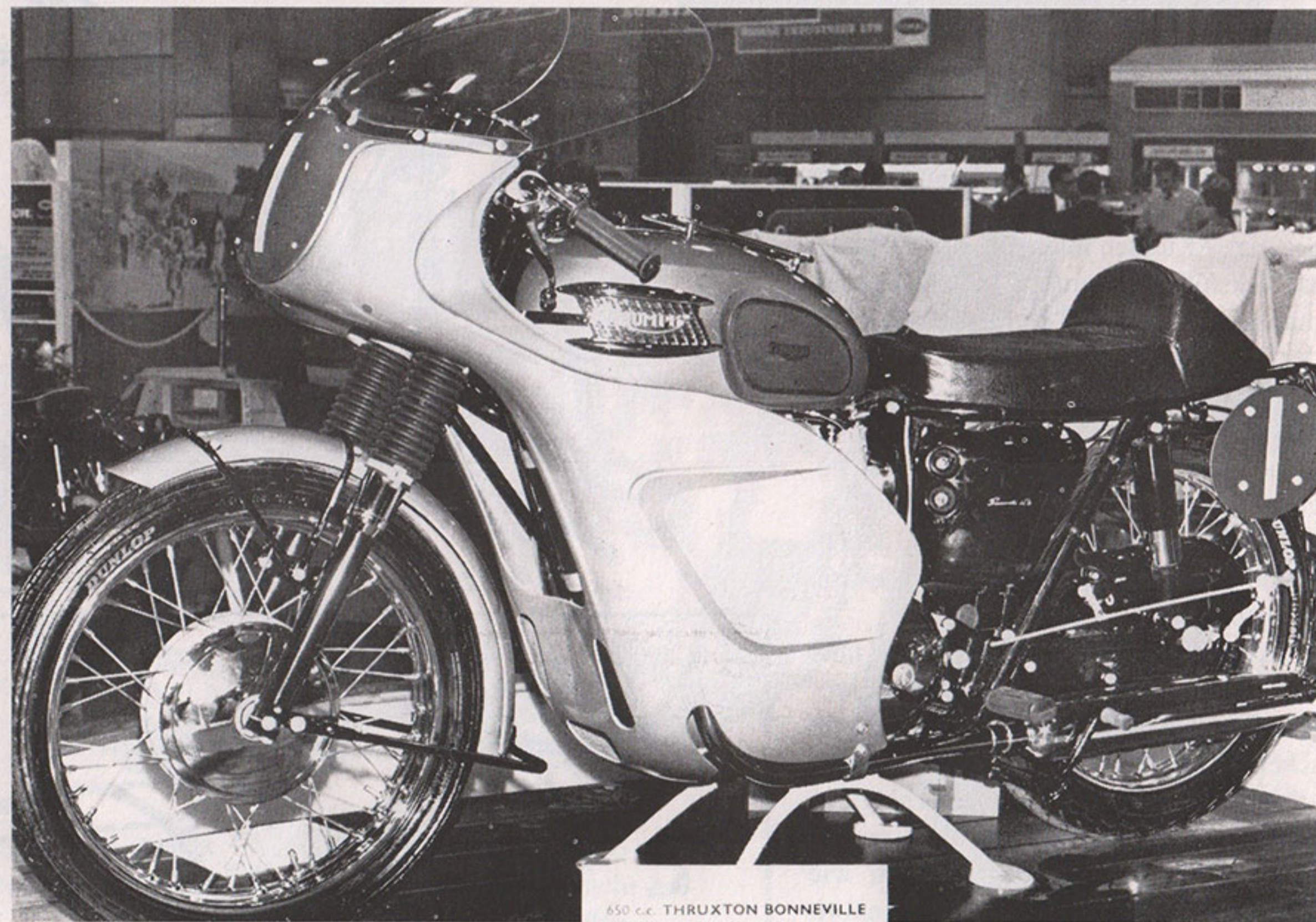
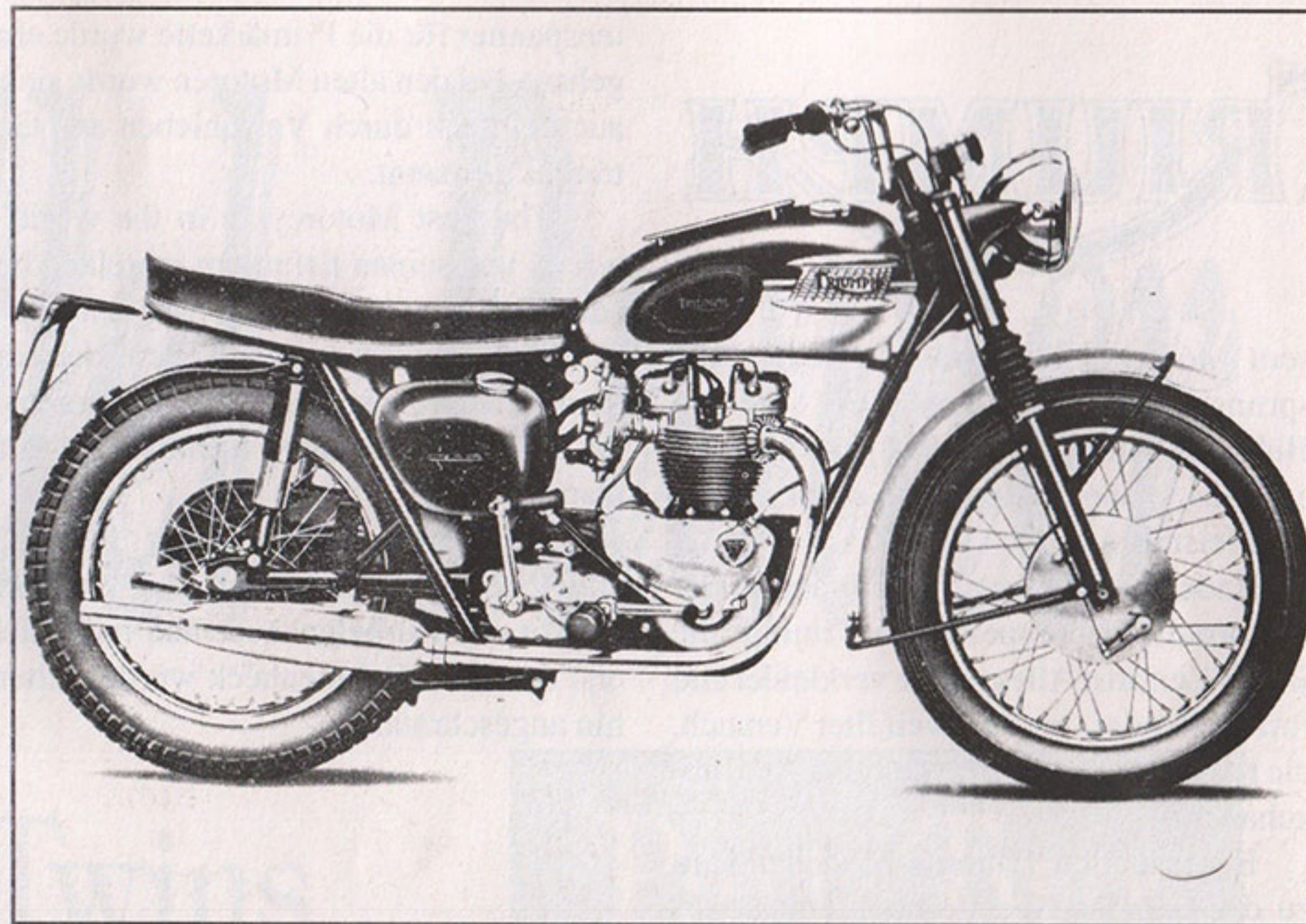
Da es in Großbritannien bis heute kein größeres Problem ist, für eine Rennmaschine ohne Beleuchtung eine "Tages"-Zulassung zu bekommen, erfreute sich dieses Modell, aber vielmehr der ebenfalls erhältliche Umbausatz für die Serien-Bonneville, großer Beliebtheit beim Publikum. Ebenfalls 1964 ging Edward Turner in den Ruhestand - nach Meinung vieler Fachleute begann damit der Abstieg der damals nach der Schwesterfirma BSA zweitgrößten englischen Motorradschmiede. Die Geschäfte der Firma wurden von Harry Sturgeon weitergeführt.

Während dessen nur drei jähriger Amtszeit konnte TEC noch von dem technischen Vorsprung der Turner-Ära zehren, nach Sturgeons plötzlichem Tod im Jahre 1967 wurde das für die beiden Firmen Triumph und BSA sehr kostspielige Entwicklungszentrum Umberslade Hall in Warwickshire eröffnet.

Fortan herrschten in einem riesigen Wasserkopf Manager und Kalkulatoren, denen es egal war, ob sie Motorräder oder Knäckebrötchen verkaufen sollten.

Bis zum Jahre 1970 wurden die alten Twins nur geringfügig modifiziert. Die Blech-Zeit war 1966 entgültig zu Ende, in der 500er-Klasse wurde 1967 eine Sport-Version, "Daytona" genannt, vorgestellt. Durch höhere Verdichtung und geänderte Brennraumform konnten dem Aggregat 39 PS bei 7400 U/min entlockt werden, bei 153 kg Leergewicht gut für manche Überraschung.

Die seit der "Einheit" bei den kleinen Modellen verwendete Verteilerwelle hinter den Zylindern war 1964 einer Kontakt-

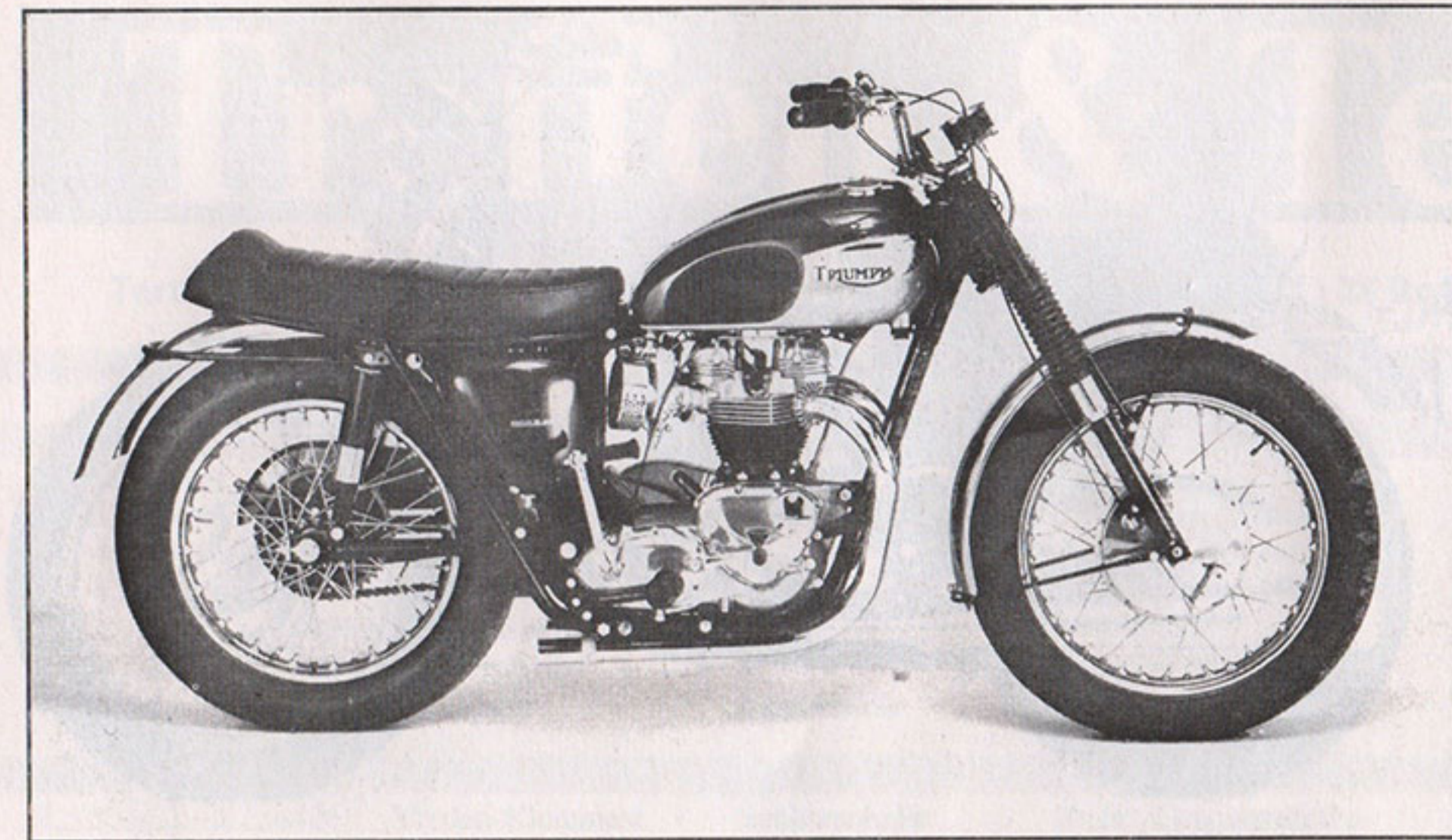


platte an der Auslaßnockenwelle gewichen.

Die "Big Block"-Reihe erhielt zur Erhöhung der Standfestigkeit eine stärkere Ölpumpe, die auch bei den alten Motoren nachgerüstet werden konnte. Das Motorenkonzept wurde immer weiter ausgereizt: Mit 11:1 verdichtenden Kolben, scharfen Nocken, großen Vergasern und Ventilen wurde immer mehr Leistung bei immer höheren Drehzahlen gegen erhöhte Vibrationen und geringere Haltbarkeit eingetauscht. Der Motor war, wie die Firma, zum Teil überlastet. Zum einen brach das

oben: 1962 war die Export-Bonneville eine der schnellsten Serienmaschinen weltweit.
unten: Power to the people: Thruxton Bonnie 1964 auf der Earls-Court-Show.

zu schwach dimensionierte rechte Kurbelwellenlager oft schon nach kurzer Laufzeit, zum anderen sah sich Triumph noch weiterhin jahrelang nicht in der Lage, dieses Kugellager durch ein Rollenlager, welches erwiesenermaßen hielt, auszutauschen.



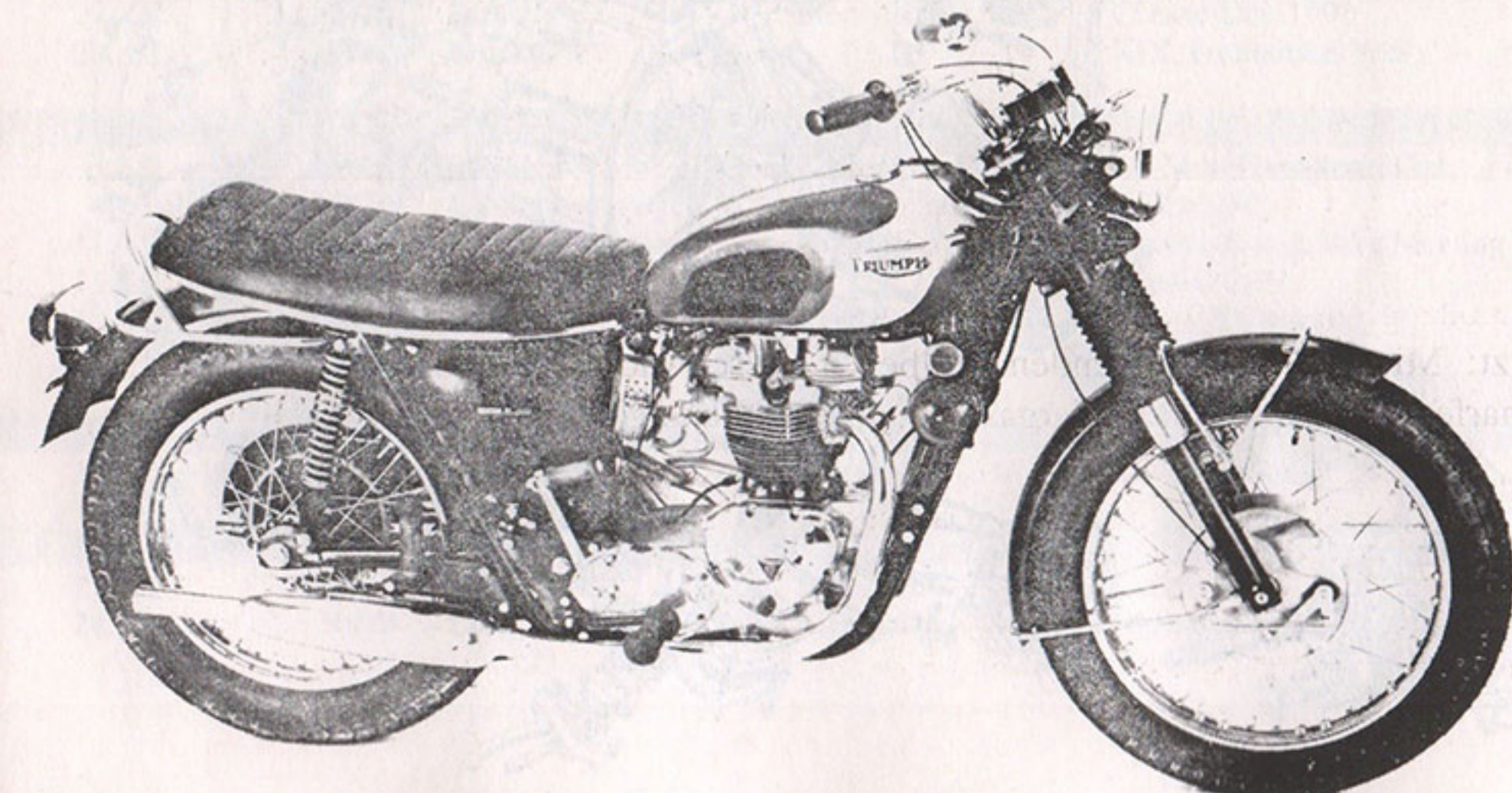
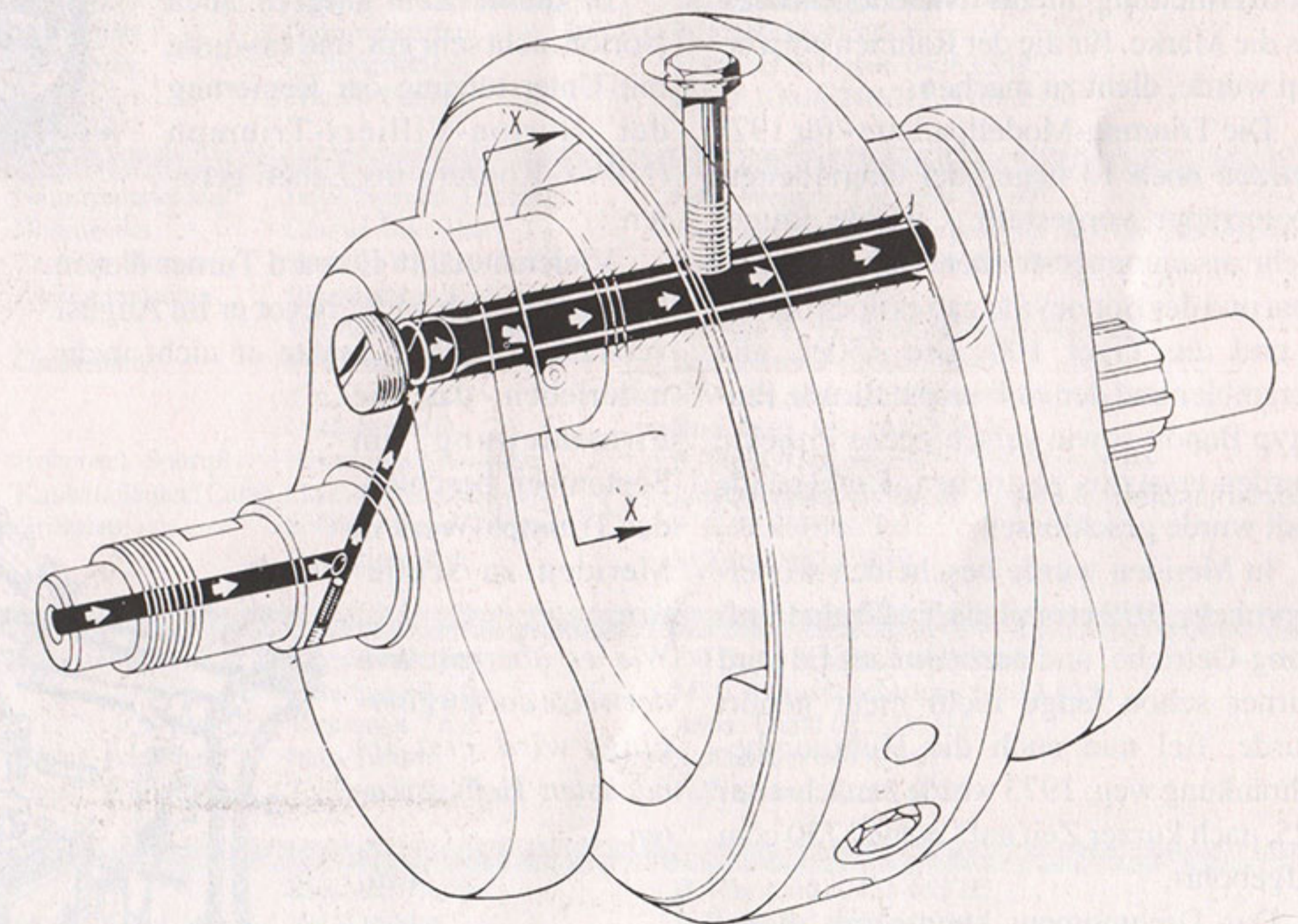
Zu der immer schlechter werdenden Lage im Konzern kam eine allgemeine Krise im europäischen Motorradbau. Gegen Mitte der sechziger Jahre begannen die Japaner, auf dem wichtigen amerikanischen Markt eine ernsthafte Konkurrenz zu werden.

Triumph konnte zwar gegen Ende des Jahrzehnts der Honda CB 750 mit der T 150 "Trident" im Hubraum etwas Ebenbürtiges entgegensetzen, jedoch war eindeutig zu erkennen, daß hier "einfach" an den guten alten Twin ein dritter Zylinder angeflanscht wurde, wodurch das Motorgehäuse um ein Mittelteil erweitert werden mußte. Ventiltrieb, Primärtrieb und Getriebe blieben im Prinzip die alten.

Obwohl es schon seit Beginn der sechziger Jahre kein Geheimnis war, daß BSA und TEC unter einem Hut waren, unterschied sich die BSA-Version "Rocket 3" durch nach vorne geneigte Zylinder und andere Gehäusedeckel merklich von der "Konkurrenz". Später wurde die BSA-Konstruktion auch bei Triumph übernommen.

Die Leistung lag mit 58 PS um zehn niedriger als bei der Japanerin. Zudem konnte diese bereits mit einer Scheiben-

oben: Für Blinde, Taube und Sportfahrer: T120 C-TT
Mitte: Triumph Kurbelwelle mit Mittelschwungmasse und Ölschlammzentrifuge.
unten: Ende einer Epoche und zugleich ihr Glanzlicht: Bonneville 1970.



bremse, einem OHC-Triebwerk und einem vierten Zylinder aufwarten (Von einer Vierzylinder-"Quadrant" entstand bei Triumph nur ein einziger Prototyp), außerdem war sie billiger.

Daß Turner immer noch in der Lage gewesen war, einen würdigen Nachfolger seines inzwischen ausgereizten Geniestreichs zu konstruieren, durfte er 1970 mit seiner letzten Entwicklung, der 350er Bandit/Fury (den zweiten Namen sollte das BSA-Modell tragen) beweisen, einem DOHC-Twin mit 180° Hubzapfenversatz und 34 PS bei 9000 U/min. Diese 157 kg schwere Maschine ging trotz Vorschuß-Lorbeeren durch die Fachpresse ebenfalls nie in Serie.

Aufgrund der beschränkten Mittel durch die Neu-Entwicklungen gab es an den alten Twins nur sehr beschränkte Fortschritte zu melden: 1966 wurde - für englische Verhältnisse sehr spät - die Elektrik aller Modelle auf 12 Volt umgestellt (der Hoflieferant Lucas wurde schon geraume Zeit vorher zum Prince of Darkness erho-

ben).

1968 bekamen die 650er eine der Motorleistung angepaßte Duplexbremse ins Vorderrad, und die Schrauben aller Maschinen wurden von britische auf amerikanische Maße umgestellt.

1970 wurde die Motorentlüftung endlich so umkonstruiert, daß sie ihren Namen auch verdiente und der Überdruck nicht mehr wie vorher häufig durch Dichtungen abpfeifen mußte. Außerdem wurde eine Verteuerung durch zwei Schrauben in Kauf genommen, um den Motor beim Ein- und Ausbau nicht mehr durch seine - vor-

her geschweißten - vorderen Halterungen zirkeln zu müßen.

1971 war die Zeit der zierlichen Triumph Bonneville vorbei: Im Zuge der Produktionsvereinfachung wurde in Umberslade Hall der gleichnamige Rahmen fertiggestellt. Obwohl sowohl der A 65-Motor von BSA als auch der 650er Twin von TEC hineingebaut werden sollte, hatte man den Rahmen wohl mehr nach BSA-Gesichtspunkten konstruiert: Der Triumph-Motor passte in die Prototypen nicht hinein, die Rahmenlehren mußten geändert werden. Doch jetzt war die Sitzposition so hoch, daß sie für viele Menschen ein ernsthaftes Problem darstellte.

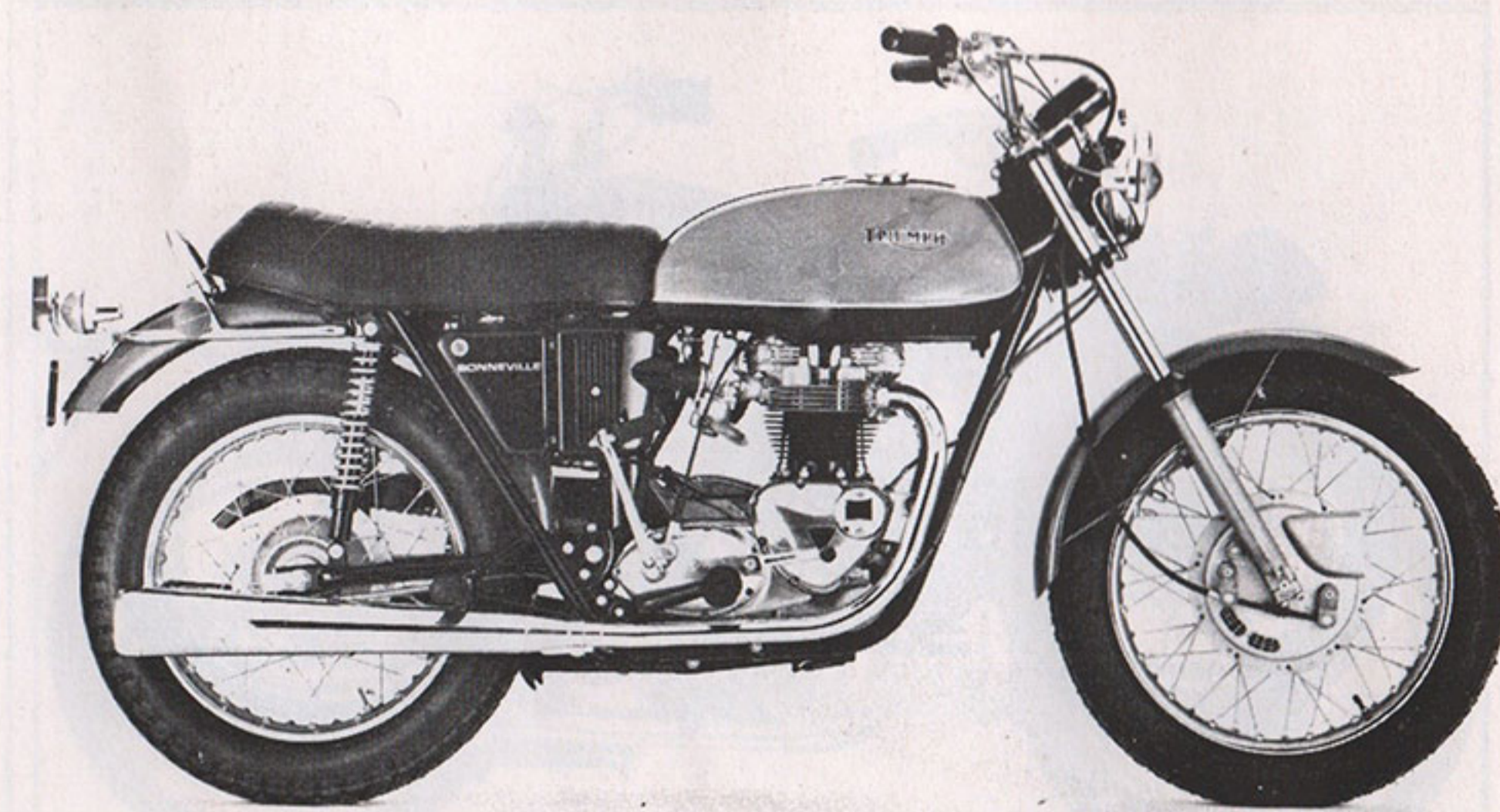
Das Rahmenoberrohr war nun als Ölreservoir ausgebildet, so daß unter der Sitzbank Platz für Luftfilterkästen geschaffen werden konnte. Der Ölvorrat wurde jedoch dabei von vorher 3,1 auf 2,2 Liter verringert. Das Rahmenheck war nicht mehr geschraubt.

Nachdem man nun dieses Gewurschtel marktreif gemacht hatte, gab es für die Konzernleitung nichts Naheliegenderes, als die Marke, für die der Rahmen entworfen wurde, dicht zu machen.

Die Triumph-Modellpalette - für 1971 wurden noch 13 neue oder überarbeitete Motorräder vorgestellt - wurde immer mehr zusammengestrichen. Neben der Trident und der Bonneville gab es noch die TR 6 und die Tiger 100. Die 350er, alle Scrambler und der vielversprechende Prototyp Bandit sowie verschiedene Projekte wurden ersatzlos gestrichen. Umberslade Hall wurde geschlossen.

In Meriden wurde bescheiden weitergepekelt. 1972 erhielt die T 120 ein Fünfgang-Getriebe, und nachdem auf Edward Turner schon lange nicht mehr gehört wurde, fiel nun auch die Hubraumbeschränkung weg: 1973 wurde zunächst auf 725, nach kurzer Zeit auf "echte" 750 ccm aufgebohrt.

Das Drehmoment konnte mit dieser Maßnahme zwar gesteigert werden, die Leistung blieb jedoch die gleiche. Die Vibrationen nahmen wie erwartet zu, und der Motor bekam thermische Probleme, da der Schlitz zwischen den Zylindern dem Hubraum und einem zusätzlichen Stehbolzen weichen mußte. Es war nicht verwunderlich, daß viele Kunden eine 650er vorgezogen hätten.



oben: Hoch und schwer: Triumph Oil-in-Frame Modelle ab 1971.

rechts: Die letzte Trident Triumph T160.

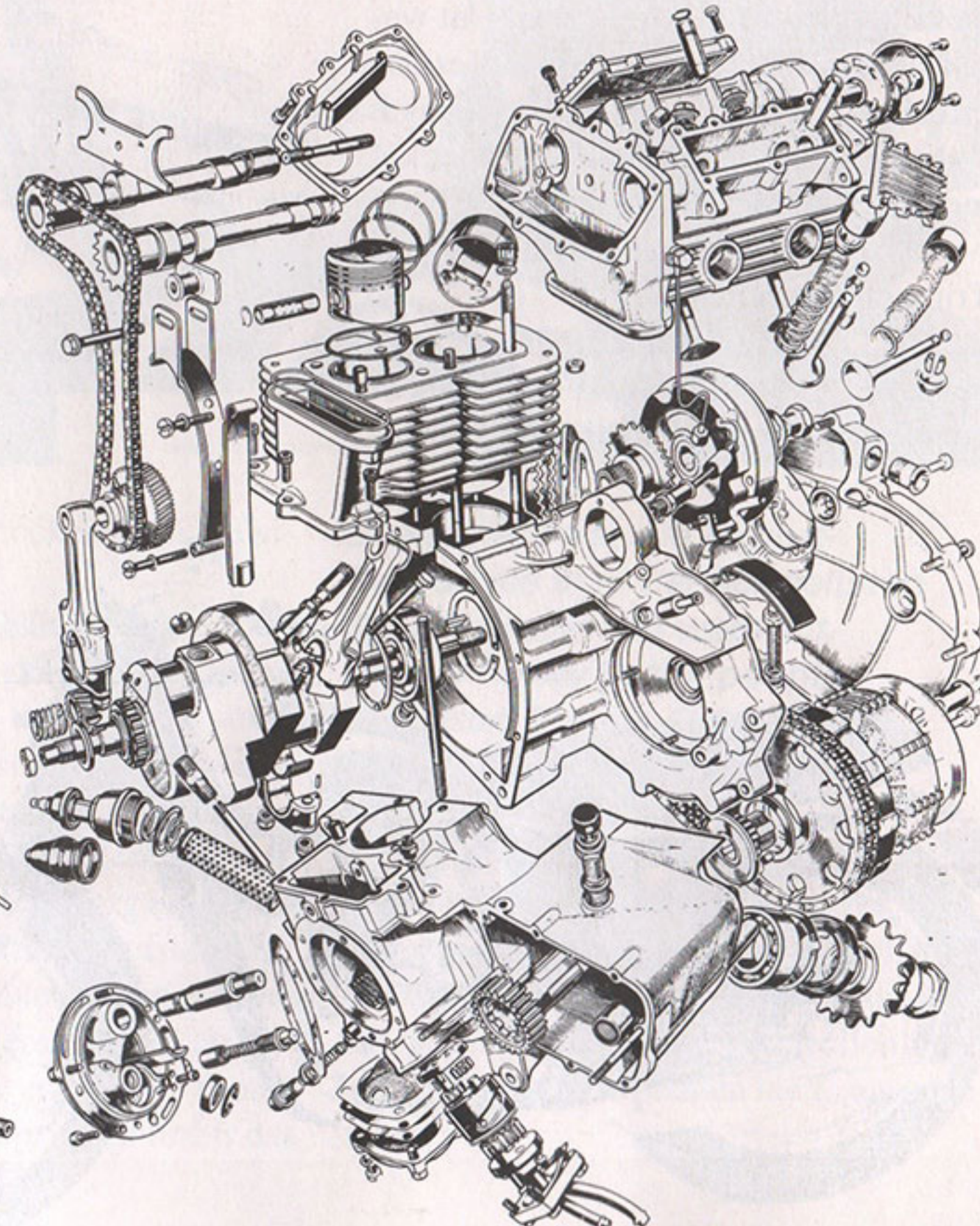
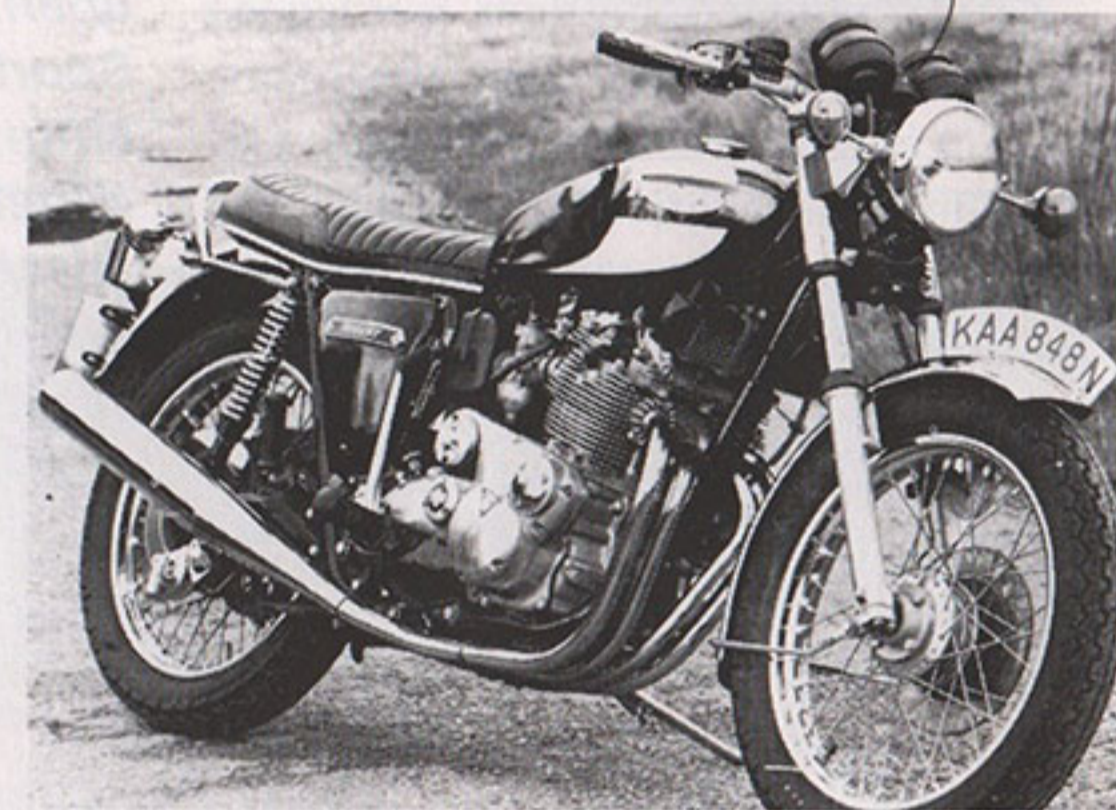
unten: Verpaßte Chance? Tuners Triumph Bandit.

In dieser Zeit ging es auch Norton nicht sehr gut, und es wurde mit Unterstützung der Regierung der Norton-Villiers-Triumph (NTV) -Konzern ins Leben gerufen.

Vielleicht nahm Edward Turner diesen Lichtblick noch wahr, bevor er im August verstarb, immerhin mußte er nicht mehr miterleben, daß die Firmenleitung im September beschloß, das Triumph-Werk in Meriden zu schließen...

Wie es überraschenderweise doch weiterging, wird erst im nächsten Heft verraten.

Udo



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
April					
17. 4.	-18. 4.	6349 Breitscheid		Veteranen-Trial	Kurt Nickel 02777-6389
23. 4.	-25. 4.	5568 Daun -Pützborn	"Zur alten Schmiede"	BMW-Boxertreffen	INFO 06592/4331
23. 4.	-25. 4.	7085 Hohenlohe		Orientierungsfahrt	Volker Tisken 06221-165354
23. 4.	-25. 4.	SF Rantasalmi		(Ostblock)Mot.Treffen	Jörgen Mandell, Helsinki, Tel.:90-665666
24. 4.		O-9382 Augustsburg	Schloß	BVDM-JHV	INFO 0841/59214
24. 4.	-25. 4.	6700 Ludwigshafen		Veterama Motorrad	Info 06203/13507
24. 4.	-25. 4.	7410 Reutlingen	Eisporhalle	Teilemarkt	E. Schwarz 07473-9870
Mai					
1. 5.	- 2. 5.	4426 Vreden-Kleinmast	Schützenhalle	10. int. Gespanntreffen	BMW-MC Vreden 02564-31436
1. 5.		6537 Gensingen	Hotel "Zum Adler"	Mai-Ausfahrt	Peter Kohl, Tel.: 06704-2208
1. 5.	- 2. 5.	NL- Margriethal	Schiedam-Noord	Motorradshow	P.v.d. Putten, Prealde 22, 4876 XE Etten Leur, NL
2. 5.		7060 Schorndorf		Zuverlässigkeitsfahrt	N. Kappes 07181-44017
7. 5.	- 9. 5.	3057 Neustadt am Rüb.	OT Weetze	3. Italiertreffen	M. Guzzi Stammtisch H. Georg, 0511/3524117
7. 5.	- 9. 5.	8630 Coburg	Schloß Callenberg	Benelli-Treffen	A & H Wittmann, Eichendorferstr.5, 8632 Neustadt
8. 5.		4550 Bramsche	Lackierei	Oldtimertreffen	INFO 05468/1008
8. 5.		bundesweit bundersweit bundesweit bundesweit		Tag des Motorradfahrers	BVDM, Tel: 02825-10155, Fax: 10156
8. 5.		6748 Bad Bergzabern		R.Küchen-Gedächtnisfahrt	W. Schowalter, Tel.: 06349-8506
8. 5.	- 9. 5.	4800 Bielefeld-Brackwede	Gleisdreieck	Teilemarkt/Festival	S. + I. Rübener, Tel. 02263-6524
14. 5.	-16. 5.	2900 Oldenburg		Motor/Getriebe-K./Frauen	Moto Aktiv 06421-82085
14. 5.	-16. 5.	2989 Eversmeer		Oldtimertreffen	G. Janssen, Tel. 04971-7843
16. 5.		2849 Visbek	Schulstr. 4	Italo- u. Boxerfrühstück	Georg Janssen ju. 04445/2466
20. 5.		7176 Braunsbach	Marktplatz	Oldtimertreffen	Info: 07183-41595
29. 5.	-31. 5.	2806 Oytten	Backsberg	Oldtimertreffen	1. Lanzclub Oytten, 04263/8492
31. 5.	-11. 6.	Isle of Man	überall	Tourist Trophy	INFO: IOM/624/621323 - 661930
Juni					
4. 6.	- 6. 6.	6082 Mörfelden-Walldorf	Naturfreundehaus	Engl."Special-Treffen"	Peter Weigelt, Tel.: 069-571397
4. 6.	- 6. 6.	6648 Wadern-Nunkirchen	Nonnweiler	Classic-Bike-Party	Thomas Landry, Saarbrückerstr. 79, 6648 Wadern-N.K
11. 6.	-13. 6.	6920 Sinsheim	Technik-Museum	Yamaha TX 750 Treffen	Joachim Hauch, Tel.: 06221-809254
12. 6.		7107 Neckarsulm	Zweiradmuseum	Eigenbauten-Treffen	Info: 07183/41595
12. 6.	-13. 6.	5450 Neuwied		Vet.-Rallye mit Markt	MVM e.V., PF 2424, W-5450 Neuwied 1
12. 6.	-13. 6.	5190 Stollberg	Gressenich	Veteranen-Trial	Bernd Kreuz 02402-72647
13. 6.		7230 Schramberg		Vet.-Ausfahrt	J. Mayer, 07422/2219, ab 18 Uhr
13. 6.	-14. 6.	6694 Marpingen		Oldtimertreffen	Rudi Brill, Tel.: 06853-3644
18. 6.	-19. 6.	7530 Pfortsheim	Hoheneck-Sportpl.	Heimkinder-Ausfahrt	F. Wein, Pflügerstr. 47, 7530 Pfortsheim
19. 6.	-20. 6.	SF Sumianinen	Kuokanniemi(Camp.)	MZ-Treffen/Rallye	Lievestuoreen asema, SF 41400 Lievestuore, Finnland
26. 6.		5637 Gensingen	Grillplatz	5. Old.-Motor.-Treffen	P. Kohl 06704/2208
26. 6.	-27. 6.	8811 Leutershausen		Gespanntreffen	St.Zorn 09823-8229
Juli					
9. 7.	-11. 7.	2854 Loxstedt-Hahnenknoop	Schützenplatz	Klassikertreffen	INFO: C. Schultz 04744/5060
10. 7.		5412 Ransb.-Baumbach 2		Veteranen-Rallye	MSC Kannenbäckerland 02623-4255
17. 7.	-18. 7.	8391 Reisersberg-Röhrnbach		Veteranen-Trial	Anton Lankl 08551/6714
22. 7.	-25. 7.	2802 Fischerhude	Gastst. Backsberg	Italo-Treffen	S. Aumann 04432-161
24. 7.	-25. 7.	5430 Montabaur-Wirzenb.	Gasth. Witzemb. Liß	Teilemarkt/treffen	H.P. Schaaf, 02602-8706
August					
6. 8.	- 8. 8.	2806 Oytten		Rickman Treffen	H. Streithoff, 0421-455735
28. 8.		5637 Gensingen	Hotel "Adler"	Vet.-Orifahrt	P. Kohl, Tel. 06704/2208
28. 8.		2120 Lüneburg		Veteranen-Trial	Werner Piphö 04131-46236
29. 8.		4300 Essen	Stern-Brauerei	Classic-Day 1993	Uwe Wybiralla 0209/209157
29. 8.		3111 Brockhöfe		XIX. Fourstroke-Trial	Rudi Munstermann 05829-448
September					
3. 9.	- 4. 9.	6920 Sinsheim	Technikmuseum	14. Mot.Klassikertreffen	Info: 07261-61116
4. 9.		7730 VS-Schwenningen	Messegelände	Teilemarkt	H. Ketterer 0771-8003134-8003176
11. 9.		2400 Lübeck/Buntekuh	Riders Cafe	Custom Car & Bike Meeting	Info: 0451-898105
11. 9.	-12. 9.	3501 Fuldabrück		Classic-Trial	K. Staufenberg, Am Rummelsbach 2, 3501 Fuldabrück
18. 9.		8584 Kennath	Stadt	Vet.-u. Teilemarkt	P. Opolka 09641/3322
25. 9.	-26. 9.	7830 Emmendingen		Veteranen-Trial	Bruno Schleer 07641-6219
Oktober					
16. 10.	-17. 10.	5190 Stollberg	Gressenich	Veteranen-Trial	Bernd Kreuz 02402-72647
November					
21. 11.		2072 Bargdeheide	Stormarn	Classic-Trial	W. Siebenhaar. 04532-3548
28. 11.		6070 Langen	Stadhalle	Oldimanie	W. Kraus 06103/53850

Abo oder Kohle!

So, nun is das soweit!

Es trudeln inzwischen dermaßen viele Briefe mit "Kleinanzeigen" ein, die jegliche Zurückhaltung im Ausmaß oder in ihrer Anzahl (manchmal sogar in beidem) vermissen lassen. Würde ich sie nicht kürzen, hätte die Anzeige kaum eine Chance, da mindestens die Telefonnummer, meistens noch mehr fehlen würde. Mehr als 200 Zeichen auf einmal verkraftet der Computer nicht! (Den Unverbesserlichen zu erklären, das Leerzeichen auch wichtig sind und demnach mitzählen, schenke ich mir)

Wir haben deshalb schon vor Jahren diese wunderschönen Postkarten mit den vielen Kästchen drauf erfunden, die jedem Abonnenten jeden Monat aus dem Heft fallen.

Außerdem haben wir noch "Gutscheinkarten" erfunden, die die Nicht-Abonnenten zu den Händlern, Museen, etc., die wissen, was sie tun, locken sollen, um so besser GUMMIKUH-abhängig gemacht werden zu können. Jeder Käufer erhält dort EINE solche Karte (wer mehrere Hefte kauft, erhält natürlich auch mehrere).

Der Vorteil dieser Sache ist, daß wir so genau überprüfen können, wer den Kostenlos-Service in Anspruch nehmen darf und wer uns einfach nur in den Ruin treiben will.

Andere Postkarten (vielleicht mit Ausnahme hübscher Motorrad-Bilder) oder Briefe (fasse dich kurz!) werden ab sofort nur noch in Verbindung mit einem Fünf-Mark-Schein oder entsprechende Mengen an Briefmarken angenommen. Und wir machen ernst damit!

Bei Faxenmachern gilt natürlich auch: einfach die Karte in die Maschine stecken. Wer sich so kurz fassen kann, daß mehrere Anzeigen auf eine Karte passen, darf dieses weiterhin tun.

Die Großhändler unter den Lesern werden jetzt mit langen Gesichtern dasitzen, aber es gibt nun mal nur einen Ausweg: Bestellt einfach mehrere Abonnements!

Udo, der Rächer der ehrlichen Kleinanzeiger.

Verk. MZ TS mit Ersatzmotor u. Brief, günstig, Tel. 0561-821554 ab 18 h

Verk. neues Seitenwagenrad für Ural 19" mit Reifen, 250,- DM, Tel. 09141-1601 ab 18 h

KFZ-Brieg: Tatra Roller 125 ccm, Bj. 65 + Zulassungsschein zu verk. abends Tel. 04105-3672

Verk. Moto Morini 500 S i.T., Bj.80, 43 tkm, Gabel, Rahmen, räder, Motor, Auspuffanl. 2-2+2-1 kompl. 2500,- DM o. in Tln, suche 3 1/2-Teile, Tel.06438-1047 AB

Suche "Eine Frau fährt mit" von Inge Leverkus (Klacksens Frau) auch als Kopie, Tel. 040-5533171

Ein- und Auslaßventil für NSU 601, neu, 100 DM, Tel. 089-6371513

Suche Gasdrehgriff und Luftfilter für Fahrradbaumotor MAW, Tel. 05131-55160

Suche BMW /6 Sitzbank, biete R 90RS-Sitzbank -1-Mann, Lenker-Verkleidung R 90/100 S, Boldor-rot 100,-DM, Tel.040-5533171

Harley-Davidson WLA 750, Bj.42, rest.bed. dazu noch Rahmen, Gabel und Tank, 6000,- DM, S. Paesler, Bornholmer Str. 93, 1071 Berlin

Verk. NSU Quickly '58 zum restaurieren, Preis VS, Tel. 05382-2864 Helge

Ural M 72, Bj.58, TÜV 12/94, zugel. m. kl. Nr-Schild, sehr schön restauriert, Motor poliert, Felgen, Speichen, Nabe usw. verchromt, 5900,- DM, Tel. 06826-6473

MZ ES 250/2 Gespann, Bj.71, TÜV 10/94, zugel., schön, original, SW mit Seitenscheiben, 2100,- DM, Tel. 089-395966

MZ ES 250/2 Motoren: 1 x läuft, aber klappert 70,- DM, 1 x fest 50,- DM, Tel. 05383-1662

Koni-Stoßdämpfer für Honda CB 900 F, neu, 0 km, Typ 76 P 1413 ohne Gutachten 200,- DM, Tel. 04135-601

Suche Motorrad-Katalog Nr 11/1981, Tel. 05131-55160

BMW R 60 mit TR 500 Beiwagen neuwertig, DM 19850,- zu verk., Tel. 05655-8051 H

Verk. div. E-Teile f. Hercules MK2 u. MK3M, Preis VS, Tel. 05382-2864 Helge

2 x Kreidler Florett, gebläsegekühlt, Bj. 68 + 69, zum restaurieren, VB 500,- DM + viele Teile, Tel. 05382-2864 Wo-ende, Helge

Suche Horex-Hauspost-Hefte, zahle 30,-DM pro Stück, suche Original-Prospekte von Vorkriegs-Seitenwagen der Fa. Stoye, biete 80,- DM. Verkauft neuwertiges Regina-Motorgehäuse, rund, Bj.55, mit Ölpumpe, Imperator-Tank, Tel. 06432-82753

Wer hat Unterlagen und Infos für Zulassung einer BSA Bantam, 175 ccm, Bj. 68, Tel. 0421-456753

Wer kann mir eine Briefkopie für einen IWL-Troll zur Verfügung stellen (kein DDR-Brief), M. Süßholz, Philadelphiast. 128, 4150 Krefeld, Tel. 02151-27310

Yamaha TY 125, Mod 79, jedoch EZ 91, wenig km, etwas angestaubt + Gebrauchsspuren. VB 1800,- DM, suche Teile SR 500, 48T, Tank, Motor, Auspuff, usw., Tel. 06438-1047 AB abends

Suche Honda TL 250 (Trial), Tel. 0421-451574

Motorrad-Einspur-Anhänger MotoAkuli, Bj.66, Super Zustand mit 2 Anhängerkupplungen, 1 x ETZ 250 mit TÜV-Gutachten und 1 x universal, 900,- DM VB, Tel. 06872-7157 u. 06824-6520

Gilera 300, 2 Zyl. 4-Takt-Twin, Bj.61, gepfl. Originalzust. an Sammler, 4900,- DM Tel. 05128-5434

Simson Gepäcktr. f. SR 2-4, 40 DM, Tank f. SR 2, 20 DM, Tel. 04105-3672



GUMMIKUH & PAST perfect

Krafträder

von
Ing. Michael Heise

Alte Bücher über alte Motorräder sind oft genauso teuer und selten wie die Maschinen selbst. Der GUMMIKUH-Verlag schafft Abhilfe:

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

24.80 DM



Werkstatt-Handbuch für Zweitaktmotoren

von Obering, Siegfried Rauch

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

29.80 DM

Zweitaktmotoren

von
Ing. Michael Heise

Ing. Michael Heise hat sich mit Zweitakt-Motoren seit jungen Jahren nicht nur theoretisch intensiv beschäftigt, sondern sein Wissen und seine Erkenntnisse in die Praxis umgesetzt - so konstruierte er beispielsweise einen Gegenkolben-Zweitakter für Motorräder. Er schrieb mehrere Bücher und gehörte zu den frühen Mitarbeitern der Zeitschrift »Das Motorrad«.

Michael Heise ist einer der Zweitakt-Motoren-Kenner, die mit ihrem Optimismus die 30 Jahre währende Zeit überstanden haben, in der die Zahl der »Fachleute« größer wurde, die behaupteten, der Zweitaktmotor habe in der heutigen Motorentechnik keinen Platz mehr.

In diesem Buch bringt er viel Interessantes von den historischen Vorläufern des derzeit weltweit wieder »im Vormarsch« befindlichen Zweitakt-Motors.

24.80 DM



NEU! NEU! NEU! NEU! NEU!

Das Motorrad mit Seitenwagen

von Obering, Siegfried Rauch

»Das Motorrad mit Seitenwagen« lautete der Titel eines neuen Reprints aus dem GUMMIKUH-Verlag. Das vierte Buch dieser Reihe befaßt sich mit der Gespann- und Fahrtechnik von den 30er bis in die 50er Jahre. Der Autor Obering, Siegfried Rauch, einer der bekanntesten deutschen Zweiradpublizisten, ließ 1955 in diesem Buch keinen Aspekt der damaligen Seitenwagenfahrerei außer Acht: Kapitel über Historie, Fahrtechnik, Seitenwagen- und Anschlußtechnik und den Einsatz von Gespannen ergänzen sich zu einem lesenswerten Band mit 112 Seiten und mehr als 100 Illustrationen.

Das im Din A 5 Format erscheinende Buch kann bis zum 4. Mai zum Subskriptionspreis von 20,- gegen Vorkasse (bar, Scheck, Abbuchung) beim Verlag bestellt werden. Vom 5. Mai 1993 an beträgt der Preis

24.80 DM

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



Nicht waschen! Testfahrzeug. Am Kegelantrieb des stehenden Zylinders ist die Lucas-Rita Zündung untergebracht (Foto: Jordan)

Die Ente (The Duck)

Sie muß schon direkt von der Rennstrecke stammen, (super-) sportliche Namen und Plastikpofel müssen sie schmücken und vor allem das in keinem Wörterbuch erklärte Wort "DESMO" sollte am besten mehrfach an ihr zu lesen sein. Alles andere wäre keine richtige DUCATI!

Einen letzten Ausrutscher in allen drei Disziplinen leistete sich Ducati-Chefingenieur Fabio Taglioni Mitte der siebziger Jahre, als er die GT 860/GTS 900-Reihe schuf (an allen weiteren optischen oder technischen Peinlichkeiten stand wenigstens "DESMO" dran).

Zylinderwand, einem Kegelrad des Ventiltriebs und vielen Rundungen den 860er GT-Motor.

Den Rest des Krades überließ man Giorgio Giugaro, der als hauptberuflicher Auto-Designer solche Schönheiten wie den VW-Golf I "stylete". Er ließ es sich natürlich nicht nehmen, einen solch häßlichen Backstein auf zwei Räder zu stellen, wie ihn die Welt noch nicht gesehen hatte.

Sogar in einer sonst allem Neuen aufgeschlossenen deutschen Motorrad-Zeitschrift konnte man sich im Erscheinungsjahr 1975 eine Kritik an der Optik nicht verkneifen.

Immerhin versuchte Ducati zwei Jahre lang dieses wegen seiner Form in Anlehnung an die "SS" vielleicht besser in "RS" (Ritter Sport) umbenannte Gerät unter die Leute zu bringen.

Auch in Bologna schien man von Anfang an mit dem Würfel-Design der 860 GT nicht ganz zufrieden zu sein, und so wurde kurz nach ihrem Erscheinen die technisch fast völlig identische 860 GTS vorgestellt, eines der schönsten Motorräder, das jemals auf Räder gestellt wurde.

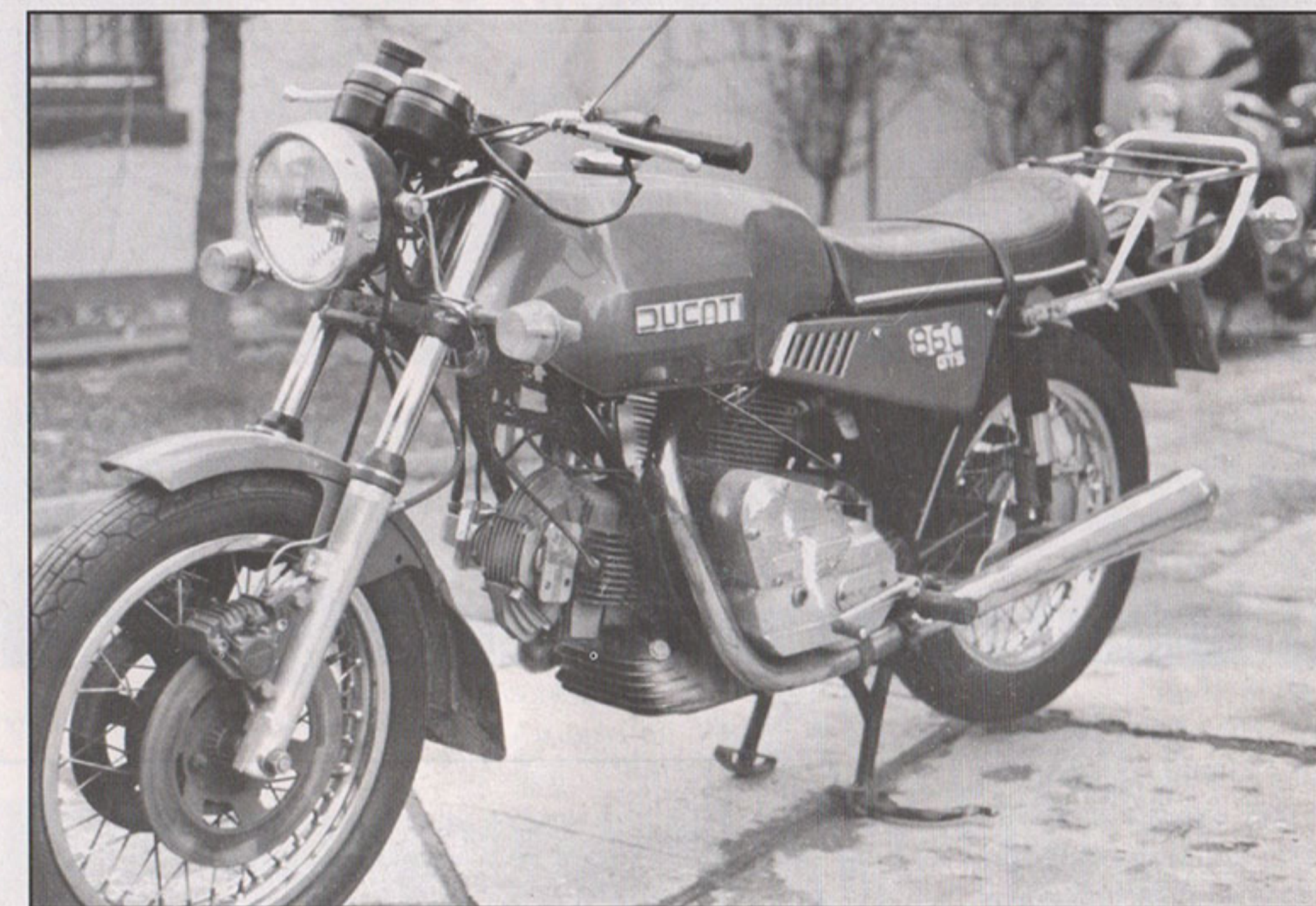
Man regte sich übrigens damals noch, wie schon bei der GT, darüber auf, daß man an

die hintere Zündkerze nicht ohne die Demontage des Seitendeckels herankam, wo man es heute wahrscheinlich schon hinnimmt, dafür den Motor ausbauen zu müssen. Mit einem kleinen technischen Kniff kann man an der Duck dieses Problem sehr elegant lösen: man schmeißt die häßlichen Deckel nach der ersten Demontage einfach weg.

Daß durch Taglioni's Philosophie des Weglassens von 195 kg (GT 750) auf 235 kg abgespeckte Krad hatte inzwischen einen fast unauffällig zwischen den Zylindern angebrachten E-Starter bekommen und sich gegenüber der GT durch einen

*Vor dem Umbau:
Bis auf den Schmutzfänger vorn
und den Conti-Auspuff ist diese
GTS hier noch im
Originalzustand...
(Foto: Italmoto)*

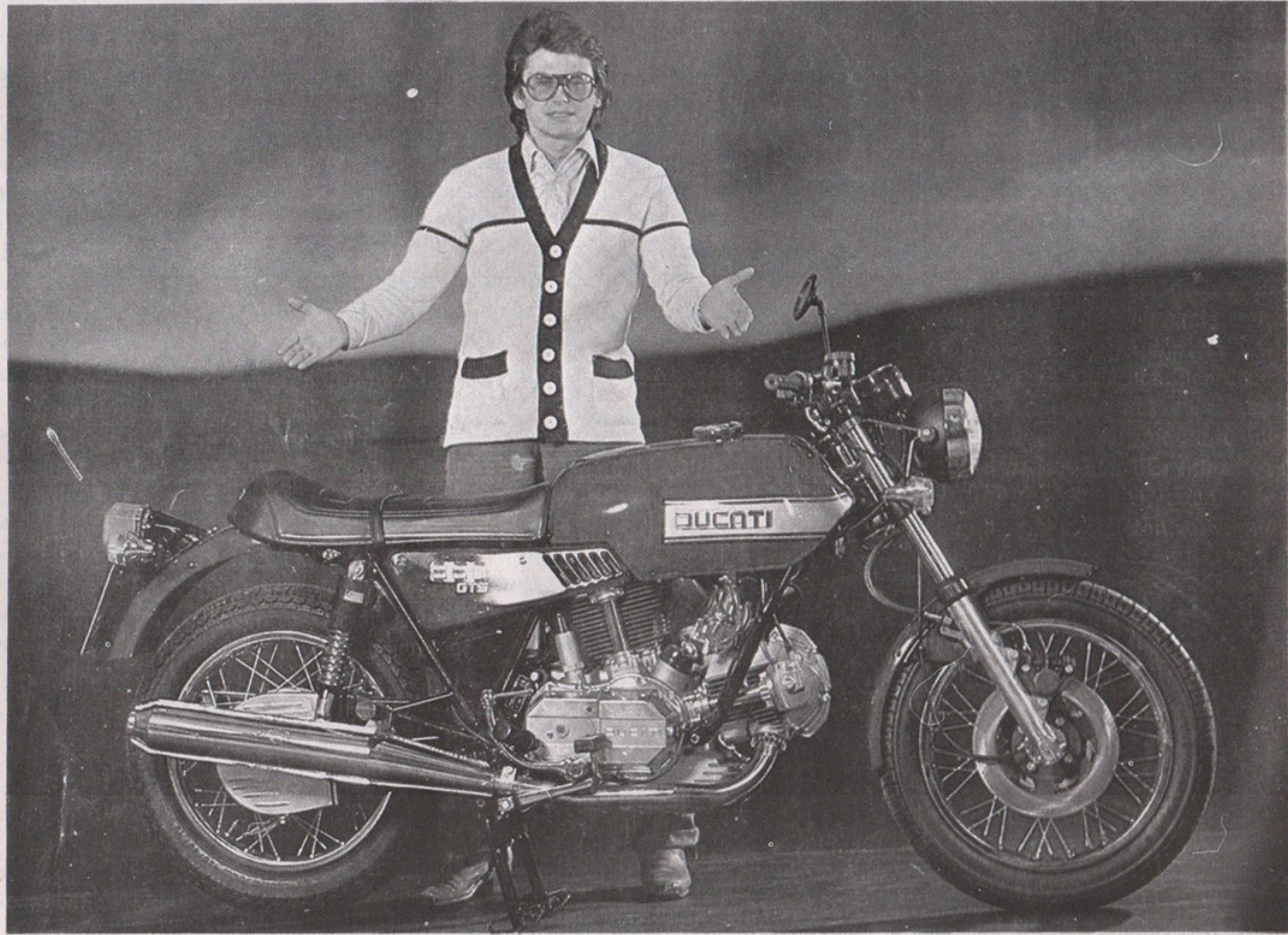
Der Meister mit den etwas seltsam wirkenden Prinzipien "Einfachheit - gesteigert bis ins Extrem (...), da jedes Einzelteil einer mechanischen Vorrichtung brechen kann, versuche all das wegzulassen, was nicht unbedingt für das korrekte Funktionieren des Motors notwendig ist" entwickelte aus dem seit 1970 bekannten 750 ccm GT-Motor, hauptsächlich auf amerikanischen Wunsch, durch Weglassen von 3 mm



DUCATI

DUCATI

GTS 860



Mister Duke

Die königliche Reisemaschine jetzt serienmäßig mit „Ölbadkettenkasten“

Selbstverständlich Doppelscheibenbremse vorn, E.-Starter, Jodlampe und gespanntauglich.

Für nur:

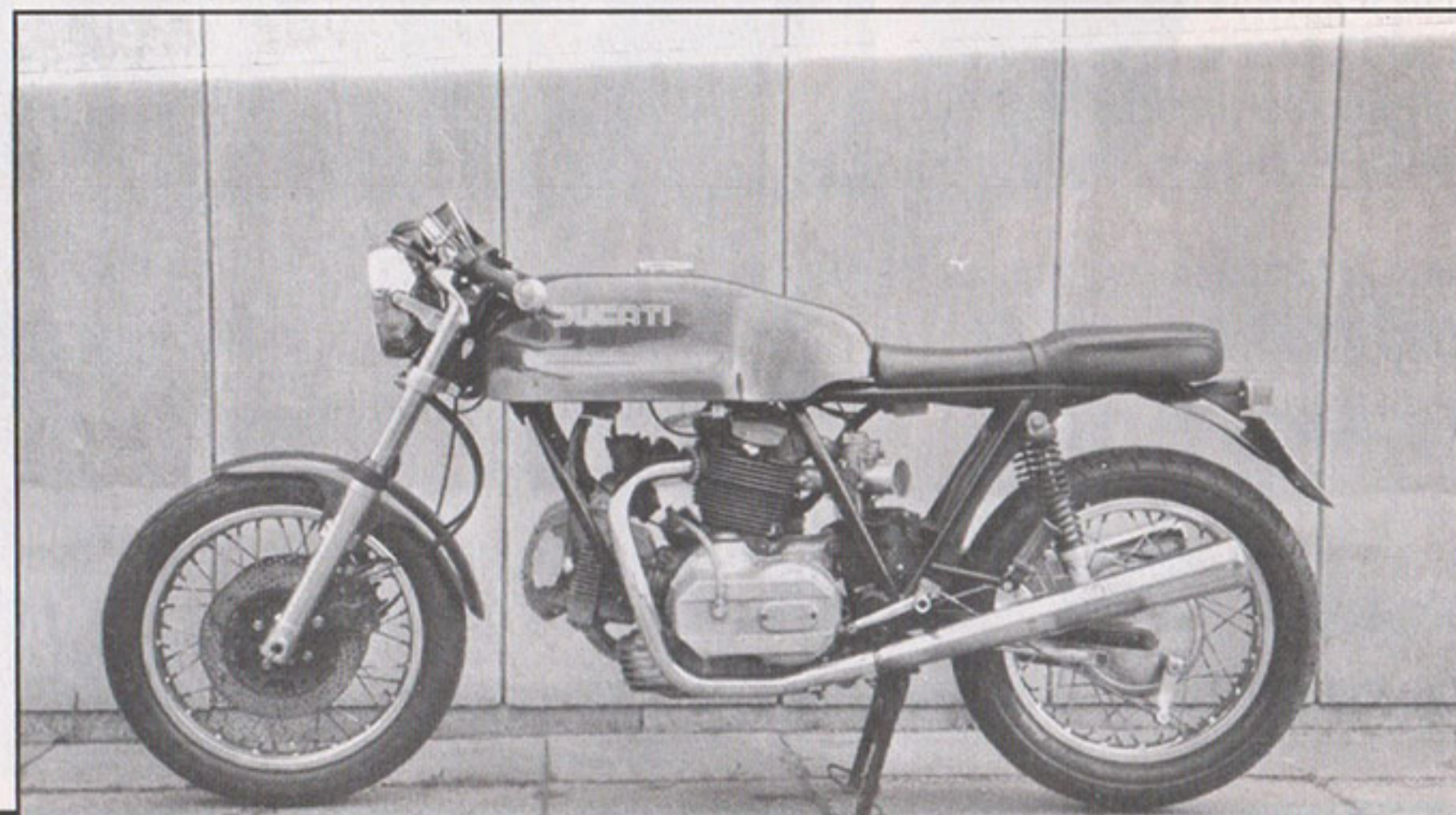
7.900,-
inkl. MwSt. · A.P. 220,-



»Mister Duke« – Ein Vorschlag, ein besonderes Motorrad zu besitzen, zu einem ganz besonderen Preis.

größeren Tank, eine bessere Sitzbank, einen schmaleren Lenker und einen unerklärlichen Preisunterschied von 1220,- DM (1976) zu einem schnellen Langstreckenbrummer entwickelt.

Aber sie hatte kein DESMO! Die ein Jahr später vorgestellte 900 SS war zwar bis auf die Sport-Anbauten, Alu-Räder, den fehlenden E-Starter und natürlich die Desmo-Köpfe fast baugleich, sie war jedoch wieder eine richtige DUCATI!



Der letzte Versuch: Preissenkung und Kettenkasten. Mr. Duke muß nun öfter Öl wechseln als Kette spannen

Durch den geänderten Ventiltrieb hatte man 3 PS bei 500 U/min mehr aus dem Auspufflocken können, doch womit wurde dieses erkaufte?! Im Buchelli-Reparaturbuch wird lakonisch vermerkt: „Man muß davon ausgehen, daß (zum

Nach dem Umbau zum Cafe-Racer: Die Maschine sieht höchstens noch halb so schwer aus (Foto: Fa. Italmoto)

Ventile einstellen) bisher noch niemand eine Fühlerlehre für 0,00 mm erfunden hat!“ Aber das Buch ist ja auch schon etwas älter. Daß Briten pragmatische Menschen sind und bei Motorrädern Geschmack zeigen, wird

Der Schaltautomat im Ritzeldeckel und der gegenüber den 750ern geänderte Königswellentrieb ist deutlich zu erkennen

u.a. daraus ersichtlich, daß alle (beiden) dem Autor bekannten GTS einschließlich der eigenen England-Importe waren. Zu den schon serienmäßigen Lucas-Blinkern war bei beiden - wohl weniger aus Patriotismus - eine elektronische Lucas-Rita-Zündanlage am Kegeltrieb des stehenden Zylinders montiert; die serienmäßige Marelli-Elektronica hatte nicht gerade den besten Ruf. Ab 1978 wurde serienmäßig eine Bosch-Zündung verwendet, der nachträgliche Einbau in ältere Motoren gestaltet sich etwas schwierig, da am Motorgehäuse einiges geändert werden muß. Außerdem sind gerade für die Bosch-Anlage zur Zeit keine Ersatzteile lieferbar. Dagegen ist die Firma ItalMOTO in Garbsen nach eigenen Angaben als einzige in der Lage, die Magneto-Marellis zu reparieren.

Der Motor basiert zwar weitgehend auf dem 750 ccm Aggregat der GT oder S, wurde jedoch in einigen Details verbessert. Der Königswellenantrieb war nun mit einem massiven Lagerschild bruchsicher ausgelegt, der Ventiltrieb konnte mit einfachen Stellschrauben, die mit eingefaßten Halbkugeln auf die Ventile drücken, eingestellt werden, so daß nicht mehr wie bei den 750ern die Kipphebel und dafür wieder die Zylinderköpfe ausgebaut werden mußten, um Einstell-Plättchen auszutauschen.

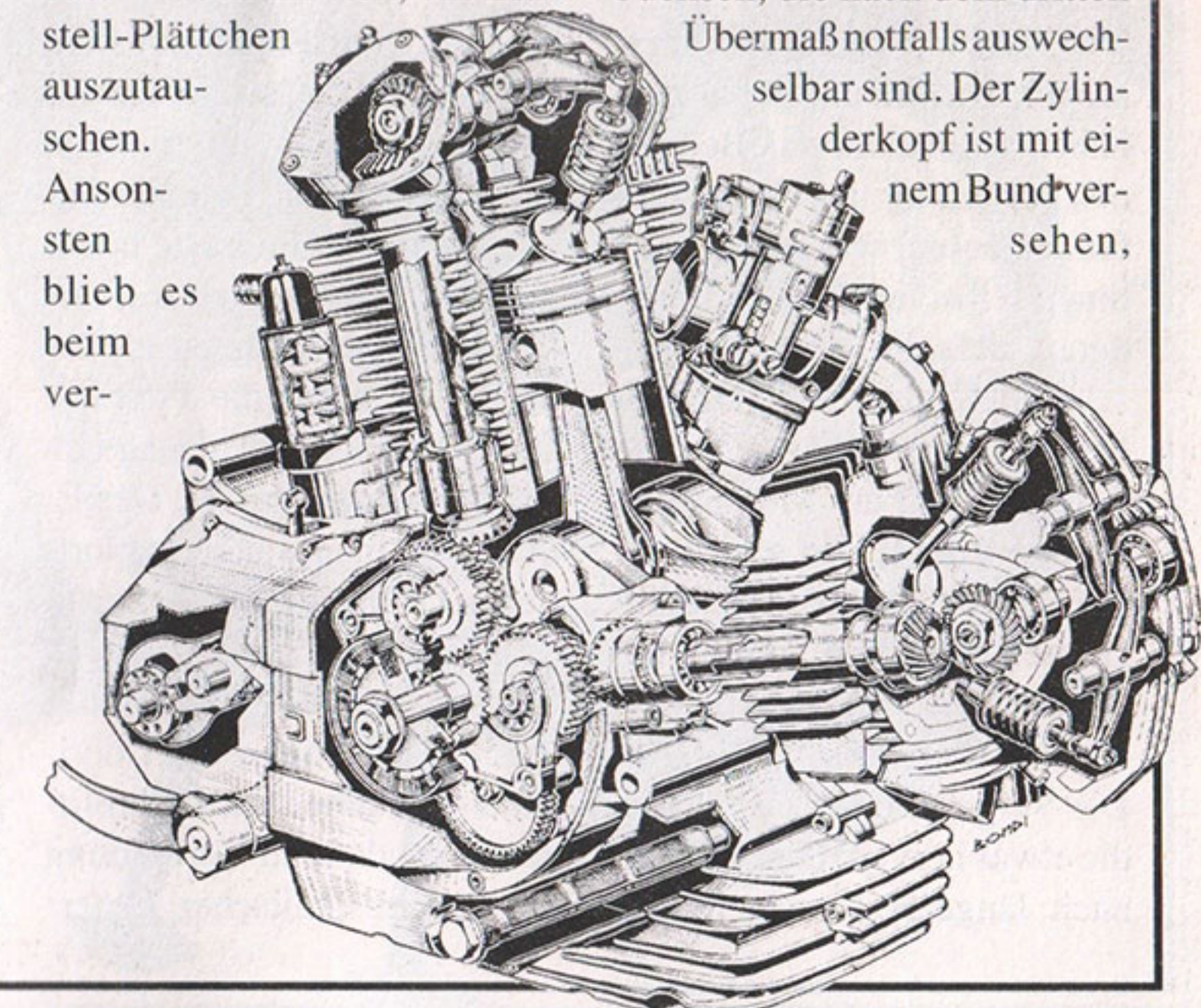
Ansonsten blieb es beim ver-

tikal geteilten Gehäuse für Motor und Getriebe, in dem alle Wellen mit verschiedenen dicken Distanzscheiben genau eingepaßt wurden - wehe dem, der den Motor "mal eben" auseinander baut, ohne sich die genaue Lage jeder einzelnen Scheibe aufzuschreiben.

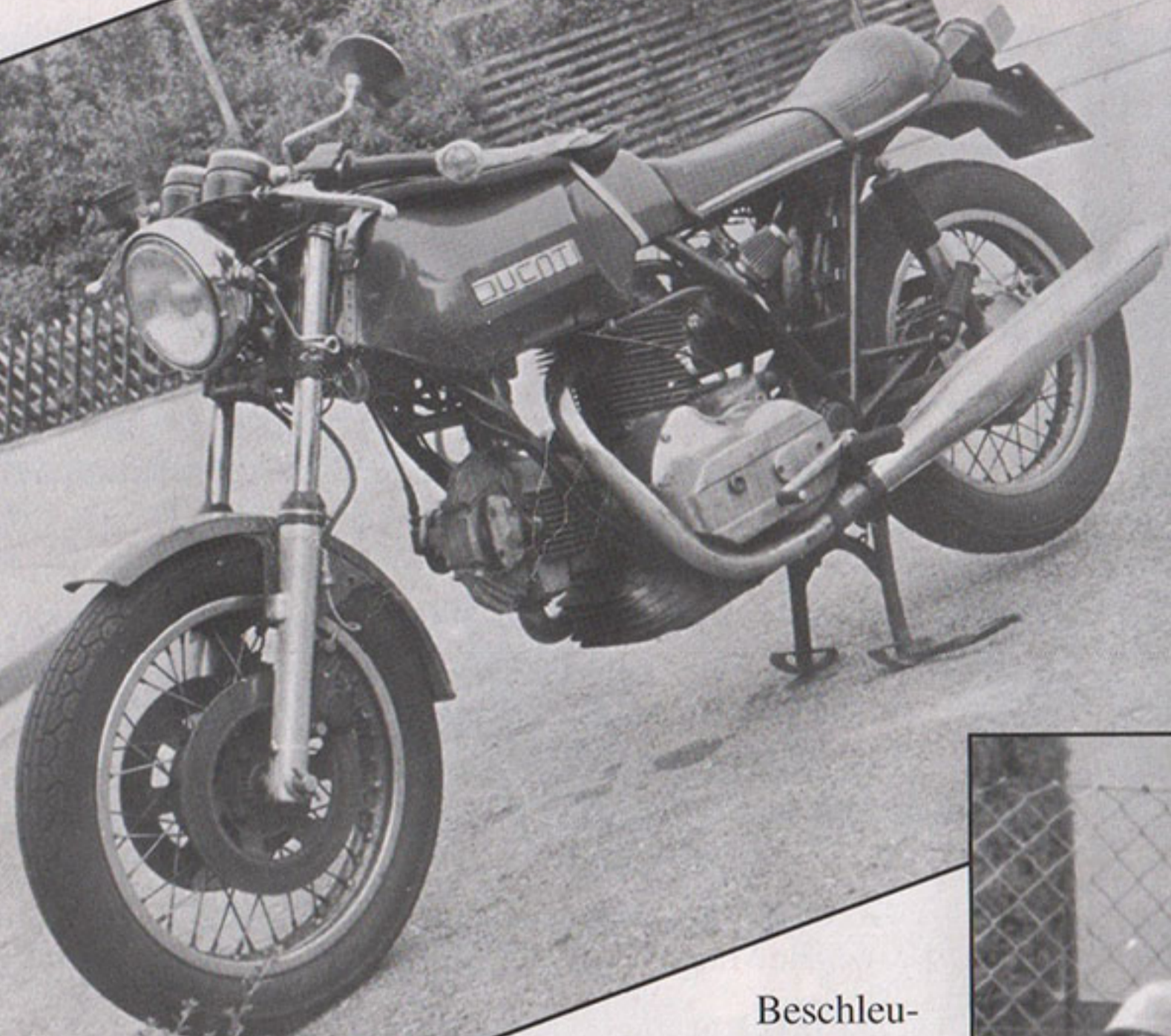
Die Pleuel laufen nebeneinander auf etwas unterdimensionierten und nicht ganz drehzahlfesten Rollenlagern, alle anderen Wellen sind ebenfalls wälzgelagert, was wegen dem Schmiersystem vielleicht auch besser ist. Da Taglioni es geschafft hat, in das Loch für die bei den 750ern noch verwendeten Kontaktzündungen wenigstens einen Nebenstrom-Ölfilter einzubauen, konnten die Ölwechselintervalle von 2000 auf 3000 km erweitert werden - für einen echten Langstreckenbrummer eben.

In der Kurbelwelle war noch ein Gravitationsölfilter installiert, aber wer macht sich schon die Mühe, regelmäßig den vorderen Zylinder abzuziehen, um den Stopfen herauszuschrauben und die Bohrung zu reinigen? Dank dieser Technik konnten sich auch Fehlzündungen einschleichen - die im Öl schwimmenden Metallpatikel setzten sich lieber an den magnetischen Abnehmern der Zündung als im Ölfilter ab.

Die Kolben laufen in den Alu-Zylinder eingepreßten Stahlbuchsen, die nach dem dritten Übermaß notfalls auswechselbar sind. Der Zylinderkopf ist mit einem Bund versehen,

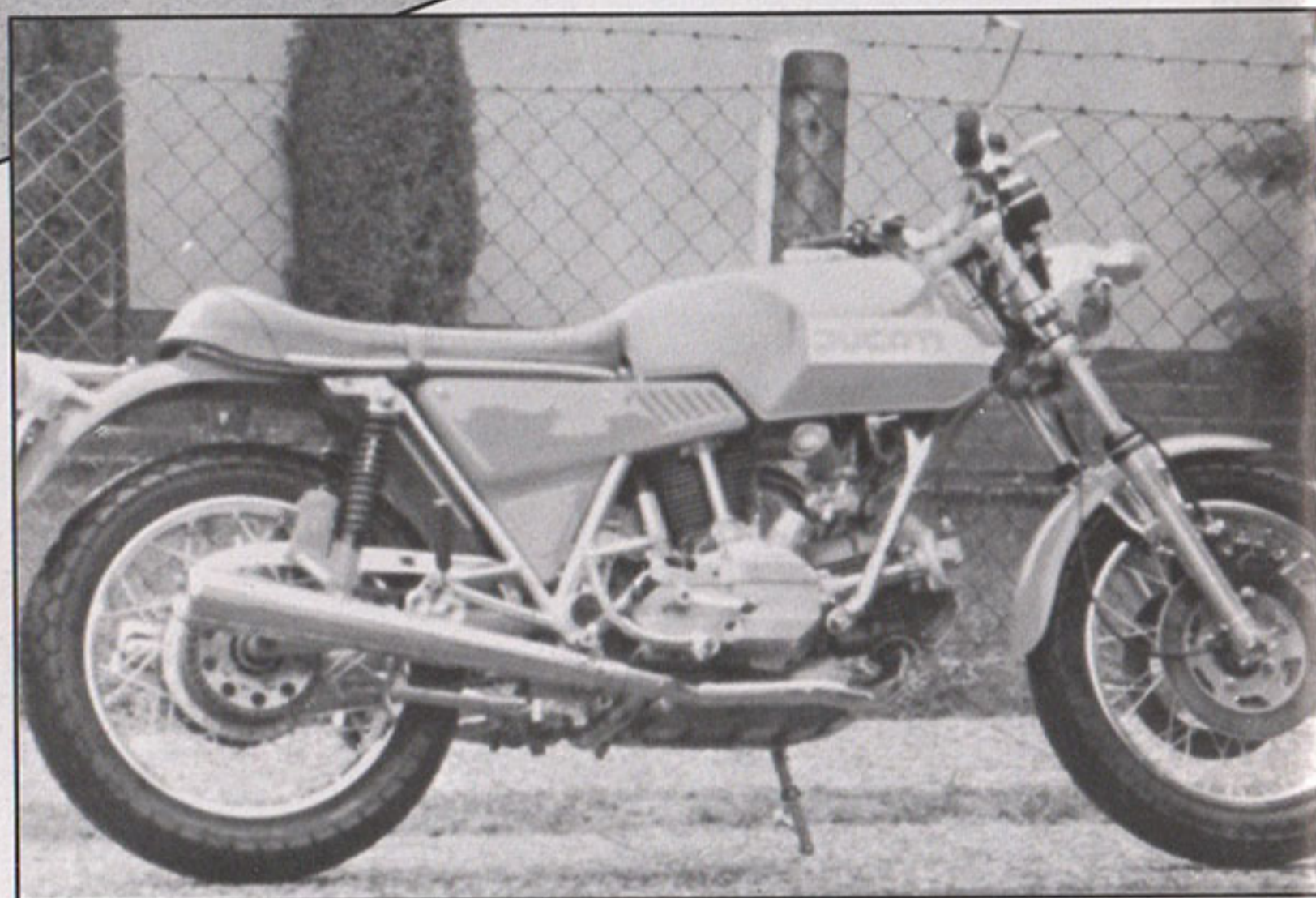


Ein flacher Lenker, Ochsenaugen und fehlende Seitendeckel können die Optik schon erheblich verbessern
(Foto: Italmoto)



Beschleunigerpumpen zu entleeren, was dafür sorgt, daß man mindestens eine halbe Stunde lang den Gasgriff auf- und zumachen muß, um wieder Feuerwasser zu fördern. Wem das zuviel ist, der nimmt eben eine Woche lang Startpilott mit, denn ohne Benzineinspritzung springt die Duck nicht an!

Ansonsten ist der Startvorgang recht einfach: Solange in dem pofeligen Magneti-Marelli-Zündschloß herumfummeln, bis die kleine rote Lampe brennt, deren Funktion es ist, anzuzeigen, daß sie noch nicht kaputt ist, dann mit einigen Gas-Übungen die Zylinder fluten, die rechte Fußraste hochklappen, den Kickstarter sportlich-kräftig durchtreten und dabei hoffen, daß die Fußraste auch oben bleibt, weil man sich sonst die Haxen bricht. Den E-Starter hat man ja aus rein sportlichen Gründen schon lange in den Keller verbannt. Die sodann an den Enden der (nicht serienmäßigen) Contitüten entstehenden Lichtblitze sorgen dann in Verbindung mit der musikalischen Unter-



Offene Trichter vorn und hinten helfen gegen Asthma und sorgen für High-Fideliti
Foto: Italmoto

malung zum Beispiel in TÜV-Hallen für einige verbogene Schiebermützen bei in länglichen Gruben lebenden Wesen, die plötzlich meinen, ihre Köpfe unter über ihnen befindliche unschuldige Autos hauen zu müssen (sie wurden vorher gewarnt). Die Leistung von 51 DIN, 57 bhp oder mindestens 65 italienischen PS (ohne Luftfilterbüchsen und äußerst häßliche Lafranconi-Töpfe vielleicht auch ein paar mehr) reicht natürlich, nach sorgfältigem Warmfahren der fünf (!) Liter Einbereichsöl, für fast 200 Veglia-km/h. In allen Drehzahlen zwischen 2000 und 6500 U/min ist genug Druck vorhanden, schaltfaule Menschen kön-

Schnellstraßen ausgelegt zu sein (Nomen est omen), um engere Kurven will es gar nicht gerne. Bei 6,20 m Wendekreis muß man schon vorausschauend fahren, um in Kehren nicht zurücksetzen zu müssen. Aber weitere Ausführungen über Ducati-Fahr-

nen ohne weiteres im fünften Gang aus Ortschaften herausbeschleunigen (man hat dann auch Zeit, den Schalter auf der Instrumentenkonsole von "City" auf "Country" zu stellen - nein, das ist keine automatische Getriebe-Untersetzung, das ist für verschiedene Hupen!). Wie sich das für einen 90 °V- oder britisch-korrekt - L-Motor gehört, sind für den Fahrer kaum unangenehme Vibrationen zu verspüren, ein Blinker o.ä. kann ihnen aber doch schon mal zum Opfer fallen. Das Fahrwerk scheint kompromißlos für Autobahnen und

werke der siebziger Jahre hieß ja nur, Pleule nach Athen zu tragen ... Die Sitzposition ist tourensportlich angenehm. Wenn man normal lange Beine in die Aussparungen am Tank bekommen will, muß man sich ziemlich weit nach hinten setzen, so daß für den/die Sozia/us kein Platz mehr bleibt. Um von dort aus wieder an den Lenker zu kommen, braucht man schon etwas längere Arme. Hierbei macht sich nun unangenehm bemerkbar, daß die Marzocchi-Gabel, die ab 1976 die Ceriani ersetzte, ein mittelgroßes Schlagloch - wenn überhaupt - erst 50 Meter später registriert. Die Federbeine des gleichen Herstellers sind da ein wenig schneller. Die Kettenspannung wird

durch eine exzentrische Schwingenlagerung sehr vereinfacht und ein Schrägspannen des Rades wird ziemlich unmöglich. Unerklärlich ist, warum dieses bei der SS wieder weggelassen wurde. Die Brembo Doppelscheiben-Bremsanlage mit 280 mm Scheiben ist wohl mit das Beste, was damals auf dem Markt erhältlich war, zumindest für Leute, die mehr an guten Bremsen als an nichtrostenden Scheiben interessiert sind. Durch die Trommelbremse im Hinterrad wird der gute Eindruck wieder et-

was wettgemacht. Dank einer genialen Konstruktion muß mit dem Fuß zunächst der Bremslichtschalter zusammengezogen werden, bevor die Kraft sich durch den Bowdenzug, der immerhin verhindert, daß die Bremse beim Kettenspannen nachgestellt werden muß, auf die Bremsbeläge entfalten kann. Bis dahin ist die Bremswirkung des Pedals auf den Asphalt aber schon stärker. Typisch italienisch ist die Kupplung. Hat man es nicht rechtzeitig vor der roten Ampel geschafft, im Rollen den Leerlauf zu finden, kann man beim Stehen seinen Finger- und Armmuskel beim Wachsen zusehen. Diese ganzen Merkmale eines echten Charaktermotorrades kann man über

Lack- und Chromqualitäten, nirgends erhältliche Simmeringringe, Wälzlager oder andere Ersatzteile, und wenn doch, dann zu seltsam umgerechneten Lire-Kursen, bis ins Unendliche weiterführen. Aber es hilft alles nichts. Wenn man sich einmal eine solche Maschine gekauft hat, ist es der größte Fehler, den man machen kann, sie wieder zu verkaufen.

Udo



Die würfelige GT taugt wohl mehr zum Liegen als zum Sitzen
(Archiv Italmoto)

Clubs:

Ducati-Club Hannover
Wolfgang Riess
Weidemannweg 8
3000 Hannover 91

Ducati Club München Deutschland e. V.
Wolfgang Göbel
Beethovenstr. 16
8034 Germering

Ducati Club Schorndorf
Lothar Freudenreich
Mühlstr. 21
7067 Plüderhausen

Händler:

Ducati-Kämma
Brügger Str. 27,
2802 Otterstedt,
Tel.: 04205-8707

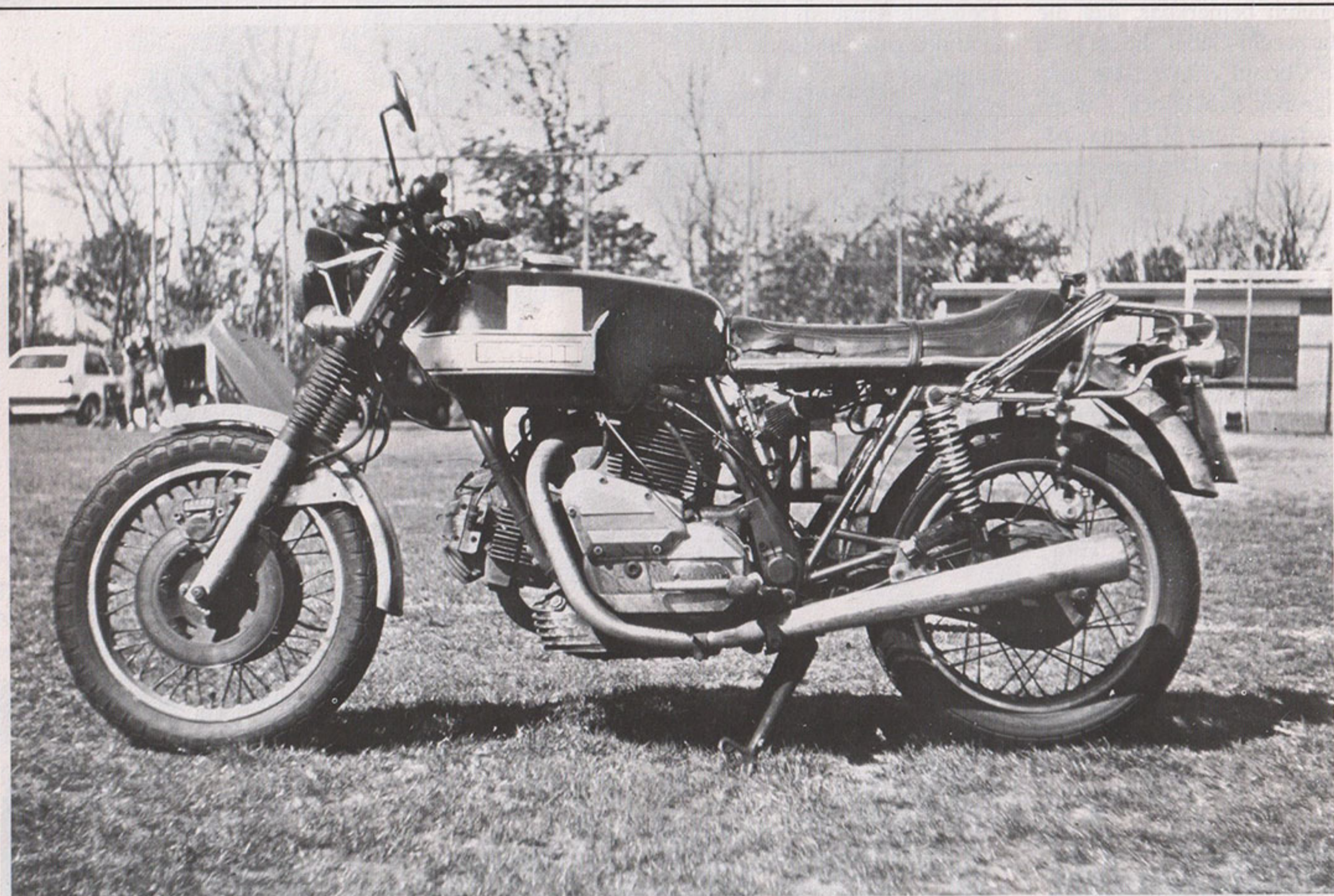
Italmoto GmbH
Heinkelstr. 29
3008 Garbsen 4
Tel.: 05131-92000

Ducati Nitzsche
Hervester Str. 39
4270 Dorsten-Wulfen
Tel.: 02369-21842

Daniele Moto
Obergasse 30
6090 Rüsselsheim 5

Classico e Sportivo
Panoramaweg 9
7967 Bad Waldsee
Tel.: 07524-1500

Frodo's Ein- und
Zweizylindergarage
Krumbacher Str. 30
8908 Krumbach
Tel.: 08282-1545

**Technische Daten:**

B x H: 86 x 74,4 mm, 863,5 ccm
Verdichtung 9:1
max. Leistung: 51 PS am Hinterrad bei 6800/min
max. Drehmoment: 66 Nm bei 5000/min
max. Kolbengeschw. 17,4 m/sec. bei 7000/min
Vergaser: PHF 32 mm
Ventile: Einlass 36/ Auslass 40 mm, Hub 11 mm, Ventilwinkel 80°
Drehstrom-Lima 200 W
Zündzeitpunkt 4° vor OT, 32° vor OT ab 2700/min
Ölbad-Kupplung 8 Scheiben
5-Gang-Getriebe, linksgeschaltet
Primärtrieb: schrägverzahnte Zahnräder
Kickstarter, E-Starter
Öl: SAE 50, 5 l
Wechselintervalle: 3000 km
Fahrwerk: Stahlrohr-Doppelschleifenrahmen, unten offen, Motor mittragend
Gabel: bis 76: Ceriani, 130 mm Federweg, 38 mm, ab 77: Marzocchi, 120

mm Federweg, 38 mm, in Kegelrollenlagern
Hinterradschwinge in Bronze-Buchse, Exzenter-Kettenspanner
Dreifach verstellbare Marzocchi Federbeine
Räder: Stahlfelgen WM 3/2. 15 x 18"
Reifen vorn: 3.50 H 18
hinten: 4.00 H 18
Bremsen: Brembo Doppelscheibenbremse 280 mm, Zweikolben-Festsattel vorn
Grimeca Simplex Vollnabe 210 mm hinten
Radstand: 1540 mm
Lenkkopfwinkel: 59°
Nachlauf: 120 mm
Tankinhalt: 19 l (Super verbleit)
Gewicht vollgetankt: 235 kg
Farben: Grünmetallic, Blauetallic, Schwarz/Gold
Beschleunigung 0-100 km/h: 5,9 sec.
Höchstgeschwindigkeit: 179 km/h
Preis 1977: 8120,- DM

Alle meine Motorräder**Teil 4**

Opa und seine 5 Gespanne



Nichts gegen die Schrauberei, mach ich auch ganz gerne, und ist auch jedesmal ein Erfolgserlebnis, wenn alles gelungen ist. Aber der wirkliche Spaß liegt doch im Fahren. Und das konnte ich nun wieder. Zum großen Pfingsttreffen unseres Clubs war die KS mit sauber laufendem Motor dabei. Wäre ja auch blamabel gewesen, nachdem ich erst den großen Auftritt mit dem dicken Elefanten inszeniert hatte, wenn ich dann hätte eingestehen müssen: Die KS ist kaputt!

Beim Pfingsttreffen hatte ich die Gelegenheit, Vergleiche mit anderen Ka Essen zu ziehen. Mehr als 200 Besucher waren gekommen und darunter etliche KS 601. Interessante Umbauten waren dabei. Die große Rahmenschleife des KS Rahmens bot sich gerade an, den Versuch zu machen, PKW Motoren einzubauen. Der Motor des Ford 12M und 15M war zu finden, sah nicht schön aus, der Motor baute zu hoch; der Vergaser war nur zugänglich, wenn der Tank angebaut war. Auch den 3/6 von DKW hatten einige eingebaut, klang wie eine Turbine, brachte viel Leistung, soff aber wie ein Loch. Und aussehen tat das Ganze noch häßlicher als mit den Ford Motoren. Auch den Käfermotor hab ich bei einem entdeckt. Die schönsten Umbauten, die ich gesehen habe, hatten

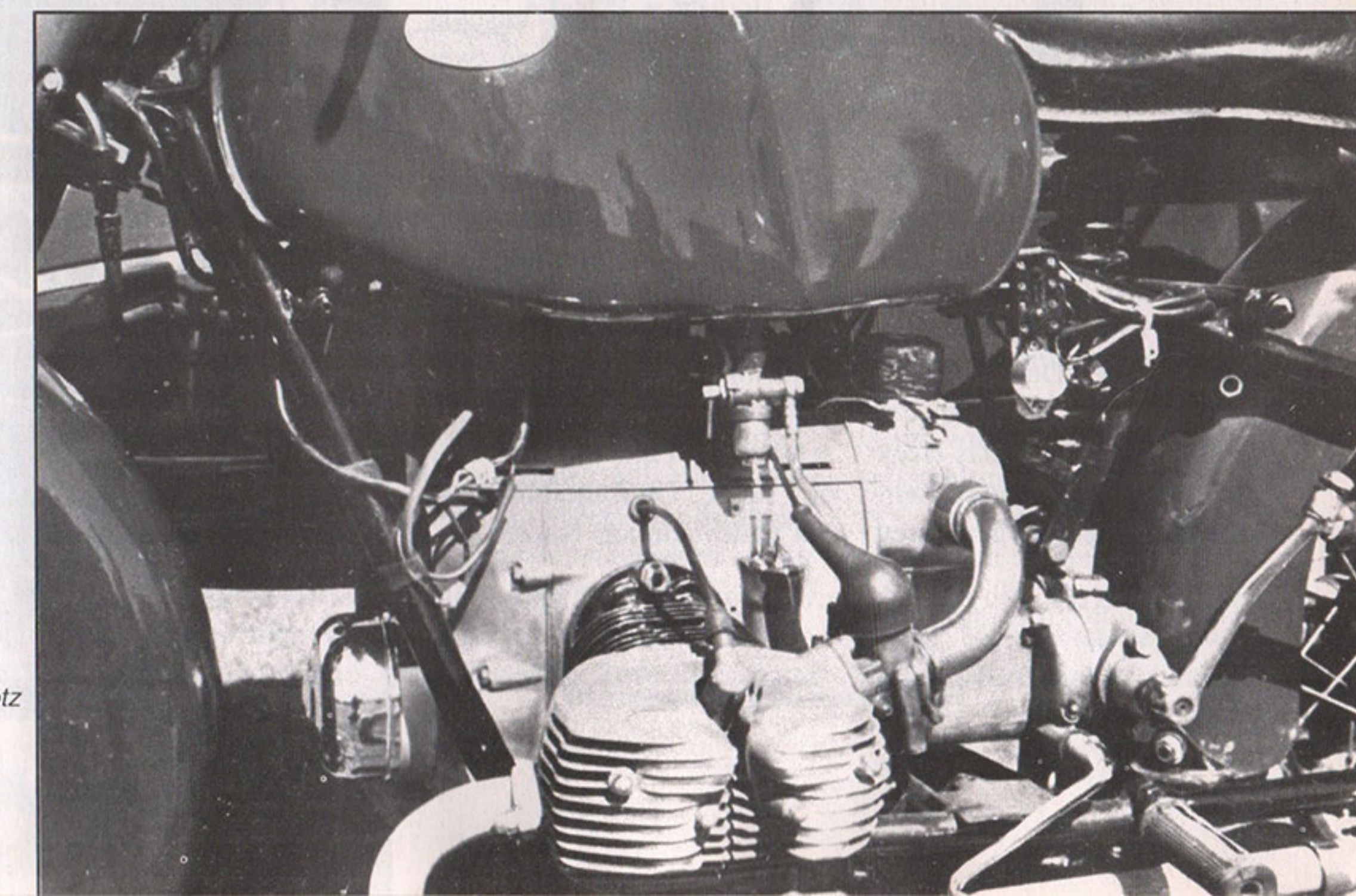
den
Arabella
Motor drin.

Der wassergekühlte Vierzylinder Boxer Motor hatte 38 bzw. 45 PS und brachte somit das an Leistung, was uns damals vorschwebte. Auch eine lange Lebensdauer sagte man seinem Motor nach. Und optisch passte der glattflächige Motor ausgezeichnet zum Gesamtbild. Ich spielte auch mit dem Gedanken an einen Arabella - KS Umbau. Hätte ich es nur gemacht, könnte ich heute noch mit dem Gerät rumfahren. Die Motoren waren wirklich unverwundlich und die KS war auch nicht kaputt zu kriegen. Aber was soll's, wenn ich hinter jedem Fehler, den ich gemacht hab, hertrauern

sollte, müßte ich schon allein deshalb 100 Jahre alt werden.

Eine dieser Umbauten, die Brinkmeier - KS nannten wir sie nach dem Umbauer, war mit Abstand der technisch uns optisch schönste Umbau, den ich je gesehen habe, befindet sich heute in den Händen eines KS Liebhabers und ist nach 20 Jahren immer noch in technisch einwandfreiem Zustand. Optisch hat sie etwas gelitten, ist aber ohne allzu großen Aufwand wieder hinzukriegen. Von den Ka Essen, die im Originalzustand geblieben waren, unterschied sich meine nun doch erheblich, und bei näherer Betrachtung gefiel sie mir

gar nicht mehr. Durch das hochgelegte Boot und die verhältnismäßig schmale Spur sah sie irgendwie eigenartig aus. Das war jedenfalls meine Meinung. Wenn ich aber draufsaß, sah ich das nicht, und wenn ich dann ihre Handlichkeit spürte, vergaß ich das schnell. Besonders nachdem ich einige andere Gespanne dieser Größenordnung probegefahren hatte. Nachdem ich eine kleine "repräsentative Umfrage" bei bekannten und unbekanntem Motorradfahrern durchgeführt hatte und alle mir bestätigten, daß das Gespann gut, bestens, duftete, klasse und was es sonst noch an Superlativen gab, aussah, da liebte ich sie auch wieder. Bei einem Clubtreffen bearbeitete Hella mich, sie möchte doch mal ein paar Runden fahren. Auf der Straße, an der die Treffpunkt Gaststätte lag, fand so gut wie kein Verkehr statt,



KS, Opas geliebter Kraftprotz

so daß ich schließlich zustimmte. Und wer da jetzt mit dem Kopf wackelt, der weiß nicht, wie 17jährige Töchter betteln können. Ich setzte mich also in den Seitenwagen, und sie legte einen Kavaliertart hin, daß ich beinahe gleich wieder hinten raus geflogen wäre. Da hätte ich gewarnt sein sollen, anscheinend wollte sie ihren alten Herren nachahmen. Nachdem wir drei- bis viermal auf der Straße hin und her gefahren waren und das, nachdem ich sie zur Ordnung gerufen hatte, in ganz ordentlicher Manier, erreichten wir in zügiger Fahrt wieder die Einfahrt zum Parkplatz der Gaststätte. Plötzlich merke ich, daß das verrückte Gör nach rechts in die Einfahrt reinzieht. Bei dem Tempo mußte das mit einem totalen Überschlag enden, selbst wenn ich noch Zeit zum Turnen (heraushängen aus dem Seitenwagen) gefunden hätte. Die Einfahrt war ziemlich breit, aber auf der linken Seite waren Autos geparkt, und genau an denen wären wir gelandet. In meinem Schreck war ich noch in der Lage — "Bremse" und "links" — zu brüllen, und dann stand das Gerät, nicht ohne eine tiefe Verbeugung gemacht zu haben. Hella saß noch drauf, etwas käsig im Gesicht (meins wird wohl nicht viel besser ausgesehen haben), metallische Geräusche hatte ich nicht gehört; es war anscheinend gut gegangen. Sie hatte im letzten Augenblick erkannt, daß sie viel zu schnell war und instinktiv das richtige getan. Lenker nach links und auf die Bremse. Durch das Verreißen des Lenkers nach links hatte sich das Gespann fast quer gestellt und dadurch die Bremswirkung noch verstärkt. Das Vorderrad stand im Graben, der neben der Einfahrt verlief, und das Heck des Seitenwagens war 10 Zentimeter vom letzten geparkten

PKW entfernt. Für mich war's 'ne Lehre, für Hella aber auch; sie war von Stund an in Rechtskurven wesentlich vorsichtiger. Für den Rest des Abends war sie übrigens auch wesentlich stiller! Für den Winter hatte ich eine Generalüberholung vorgesehen. Inzwischen hatte ich schon gelernt, worin sich die Motoren unterschieden (28 und 34 PS). Der 34 PS Motor war etwas höher verdichtet (durch höhere Kolben), hatte eine schärfere Nockenwelle und eine leichtere Kurbelwelle. Das Gespann ging gute 125 Km/h mit dem Motor, wollte aber drehzahlfreudig gefahren werden. Der 28 PS Motor brachte ca. 115 Km/h, manchmal auch 120 und war im unteren Drehzahlbereich bulliger in seiner Leistung. Da kam auch bei niedrigen Drehzahlen schon eine ganze Menge Kraft an's Hinterrad. Da ich durch den Einkauf bei Jan Frank nun ausreichend Teile hatte, konnte ich einen 28 PS und einen 34 PS Motor zusammenschustern. Der 28 PS Motor war ja eingebaut, aber nach der Restaurierung wollte ich den 34er fahren (wollte doch wissen, wie der Motor ging), der 28er sollte dann als Reserve in den Keller. Ende Oktober ging ich frohgemut ans Werk. Garage hatte ich nicht, aber in unserem Wohnsilo gab es im Keller Trockenräume für die Wäsche. Für die 10 Parteien unseres Treppenaufganges waren zwei Räume vorgesehen. Davon wurde seit Jahren nur einer benutzt. Im Zeichen der Vollbeschäftigung gehörte in jeden gepflegten Bundesbürgerhaushalt ein Wäschetrockner, und wenn der Strombedarf zu groß wird, bauen wir halt noch ein paar Kernkraftwerke. Nicht abschweifen, Paul — bleib bei der Sache. Und überhaupt — ich hatte nämlich Nutzen da-

von. Bei unserer Wohnbaugesellschaft konnte ich erreichen, daß einer der Trockenräume als Hobbyraum genutzt werden durfte. Mag sein, daß sie sich unter "Hobbyraum" was anderes vorgestellt haben, als das was ich da betrieb! Eine Einfahrt und Türen in Gespannbreite hatte man bei der Erstellung des Baus leider nicht vorgesehen, darum mußte ich das Gespann vor der Haustür zerlegen und ebendort im Frühjahr auch wieder zusammenbauen. Eine Angelegenheit, die immer eine ganze Anzahl Zuschauer, besonders aus den Altersgruppen der 8-12jährigen, anzog. Fachmännische Ratschläge und technische Erläuterungen gab es kostenlos dazu, und wenn ich einmal einen brauchte, zum Festhalten eines Schlüssels, warfen sie mich vor Begeisterung fast um. Es ist anzunehmen, daß ich manch einen von den Pöksen mit dem Motorradbazillus infiziert habe. Nachdem die Einzelteile schließlich im Hobbyraum waren, war der voll. Infolge meines großartigen Organisa-

tionstalents gelang es mir, nach mehrestündigem kopflosen Hin- und hertragen von Teilen, soviel Platz zu schaffen, daß ich mich umdrehen konnte, ohne daß mehr als 10 Teile umfielen. Voll Vertrauen in meine Kenntnisse der Autoelektrik warf ich den gesamten Kabelbaum in den Schrott. Kommt neu, ist ja klar! Der Rahmen war bald abgeschliffen und mit Rostschutz gestrichen. Nach dem Trocknen mußten die dickeren Pinselstriche geglättet werden, und dann kam noch eine Ladung drauf. Das ist halt der Nachteil beim Streichen, die Abschleiferei macht viel Arbeit, aber wenn's nachher gut aussehen soll, kommt man nicht drumherum. Wenn dann alles gut glatt geschliffen ist, wird eine gut verlaufende Lackfarbe mit dem Pinsel aufgetragen, (damals war "Ducolux" das Beste) und wenn die dann trocken ist (Trockenzeit soll möglichst 24 bis 48 Stunden dauern), sieht's aus wie gespritzt. Nicht nur den Rahmen hab ich so lackiert, sondern auch alle anderen Blechteile und den ganzen Seitenwagen.



Was Opa hier wohl abgeladen hat?

Die Lackierung des Gespannes kostete 25 Mark! Beim Lackierer hätte ich das 10 bis 20fache lohnen müssen. Ist richtig mit Arbeit verbunden, die Chose, aber was soll man machen, wenn kein Geld in der Kasse ist. Ich will nicht die ganze Restaurierungsgeschichte erzählen. Es war das übliche, jeder Motorradfahrer, der ganz gerne schraubt, hat das hinter sich und weiß, daß man immer mit Überraschungen rechnen muß. Große Überraschungen erlebte ich weder bei den technischen noch bei den Lackierarbeiten. Der Hammer kam, als ich zum Abschluß aller Arbeiten den Kabelbaum erneuern

ne drin und einige andere, für mich hilfreiche, Erklärungen. Ich konnte es gar nicht glauben, aber nach zweitägiger Fummelei funktionierte tatsächlich alles. Vielleicht hab ich einige Haare dabei verloren, aber das kommt bei mir nicht so sehr drauf an, meine Stirn reicht ohnehin schon bis zum Hinterkopf. Dem Frühling stand nun nichts mehr im Wege. Ich war mit allem fertig und brauchte nur

nes Wetter! Nichts konnte mich mehr halten — zum Wochenende wurde das Gespann zusammengebaut. Ging ohne Komplikationen und auch ohne Schrammen am neuen Lack. Sonntagmittag stand sie fertig da, sah aber wirklich gut aus, hätte mir am liebsten 'nen Stuhl von oben geholt, mich hingesezt und mich an den Anblick für den Rest des Tages beirrauscht.

ich da meine Zweifel, z.B. bei dem, der von seiner 1000er, vierzylindrigen BMW, die 200 Spitze lief, erzählte. Ich hatte bis dahin noch nie von solch einem Supergerät gehört. Bitte zu bedenken, wir schrieben das Jahr 1967! Als das Gespann da nun stand und der neue Lack so vor sich hin strahlte, konnte ich mich der mehrfachen Aufforderungen meiner Zuschauer: "Laß mal laufen, wollen den Motor hören", nicht entziehen. Das hätte ich ja lieber ohne Zuschauer gemacht.

Oberschlaue Sejuniors



wollte, den ich im Herbst so blindwütig rausgeschmissen hatte. Ich merkte nämlich plötzlich, daß ich keine Ahnung von Auto-Elektrik hatte. Wenn ich aber nicht zum Petroleumzeitalter zurückkehren wollte, mußte ich mir was einfallen lassen. Mit dem Kraftfahrzeugtechnischen Taschenbuch von Bosch kam ich aber wieder ganz gut auf die Füße. Da waren Schaltplä-

auf die gleiche Art zusammenzubauen, was ich im Herbst auseinandergelassen hatte. Da wir erst Februar hatten, mußte ich mich wohl noch etwas gedulden. Als der März mit einigen Sonnentagen geprotzt hatte, wurde ich aufgeregt und verfolgte eifrig die Wetterberichte im Radio. Und dann war drei Tage hintereinander schön-

Mein mehr oder weniger sachkundiges Publikum war, da das Wetter prima, natürlich auch dabei. Die Anzahl und die Altersgruppen hatten sich allerdings erhöht, auch einige ältere Herren waren dabei und sparten nicht mit Anerkennung. Sie hatten angeblich alle in ihrer Jugend mindestens ein Motorrad besessen. Bei einigen hatte

Die KS war manchmal etwas eigenwillig. Das heißt, wenn man beim Fluten der Vergaser nicht aufpaßt, konnte es passieren, daß sie absoff, und dann hieß es treten wie ein Weltmeister bis sie sich entschloß, anzuspriegen. Es war von der Außentemperatur abhängig, wie lange man die Vergaser fluten mußte. Meine Faustregel war: Temperaturen unter 0 Grad = 3

Sek. pro Vergaser, von 0 bis 10 Grad = 2 Sek., über 10 Grad = 1 Sek.. Das klappte eigentlich immer. Danach zweimal den Kickstarter ohne Zündung durchtreten, dann Zündung rein, ein kräftiger Tritt und — wrumm — lief sie.

Auch bei dieser Vorführung ließ sie mich nicht im Stich. Allgemeines andächtiges Hor-

chen und dann natürlich das übliche Gequarke: "Die Ventile sind aber ziemlich laut", oder "klappern da nicht die Kolbenbolzen?" War selbstverständlich alles Blödsinn, denn ein KS Modell in kaltem Zustand klappert nicht, selbst wenn es schon ziemlich klapperig war. Klappergeräusche wurden immer erst dann hörbar, wenn das

ohne Zuschauer, wenn auch keine fachlich versierten, dafür schadenfrohe. Ich fuhr über die Weserbrücke in Richtung Neustadt, da gab's plötzlich Aussetzer, dann patschte es zwei- oder dreimal, und dann sagte der Motor nichts mehr. Hab sie erst mal auf den Bürgersteig geschoben und nachgesehen, ob der Sprit alle ist.

blättert. Also erstmal den Motor wieder abstellen und die Klammotten entüdeln. So, fertig, nun aber los! Denkste! Keinen Piep sagt das Ungeheuer, grinst mich nur hämisch an. Nach dem fünfzehnten Tritt, ich hatte schon wieder etliche Wärmegrade entwickelt, sehe ich, daß die Ladekontrolleuchte flackert. Als ich das ganze Ge-

Zündapp-Werbung aus dem Jahre 1951



Öl warm geworden war. Und mein überholter Motor würde auch nicht klappern, wenn das Öl dünn wie Wasser wäre. Genau das machte ich den Meckerern klar und wandte mich vornehm ab.

Bei einer anderen Gelegenheit hat sie mich übrigens doch mal im Stich gelassen. Das konnte man ihr aber eigentlich nicht anlasten. Natürlich auch nicht

War genug da. Also, Vergaser fluten, Zündung rein und treten — nichts! Kerze raus, Kabel drauf, Kerze an Masse, treten — Funke war da. Warum lief das verdammte Luder nicht? Kerze wieder rein, Kabel ran, Zündung rein, treten — wrumm — lief sie. Na also! Mir war ziemlich warm geworden bei der Trampelei, und ich hatte mich langsam ent-

spannen ein wenig schüttelte, ging die Leuchte manchmal ganz aus, und bei mir ging ein Licht an!

Fortsetzung folgt!
Paul Hentze

Fotos: Paul Hentze
Zeichnungen: Thomas Reichl

Die GUMMIKUH schraubt am Motor: BSA B 40

unter besonderer Berücksichtigung der späten B 40 WD Modelle

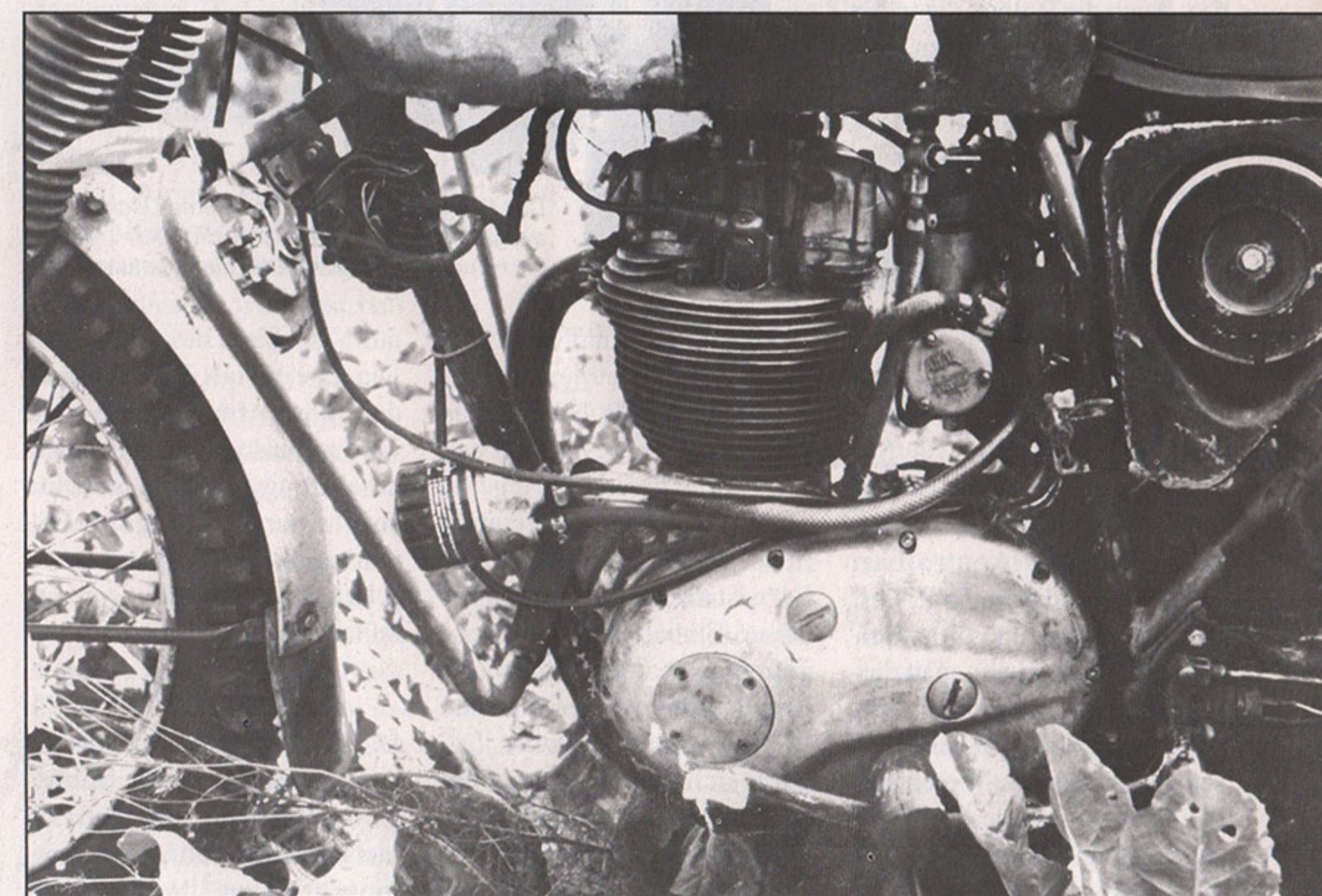
Das Getriebe

Nachdem die innere Abdeckung mit dem Getriebe auf der Werkbank liegt, trennt man die Klauen der Schaltwelle von der Kurvenscheibe indem man einen Blechstreifen zwischen dieses Bauteile schiebt. Daraufhin kann die Schaltwelle aus dem Deckel gezogen werden. Die Welle, auf der die Kurvenscheibe gelagert ist, ist durch einen Drahtsplint gesichert, der zu entfernen ist. Eine von den kleineren Schrauben (2B.A.x 5/8") des äußeren Deckels paßt in diese Welle, die man, um sie aus ihrer Bohrung zu ziehen, an der dort hereingedrehten Schraube anfassen kann. Damit liegt die Kurvenscheibe frei und kann entfernt werden. Danach lassen sich die Schaltklauen und deren Welle herausnehmen. Bei den neueren Modellen sind diese Schaltklauen unterschiedlich, so daß man sich in jedem Falle merken sollte, welche Klaue auf der Hauptwelle und welche auf der Nebenwelle gearbeitet hat. Vorausgesetzt, die Bauteile für den Kickstarter sind schon von der Hauptwelle entfernt worden, so kann diese dann aus dem Lager des inneren Deckels herausgedrückt werden. Da es sich um keine Preßpassung handelt, sollte dieser Vorgang mit geringem Kraftaufwand zu bewerkstelligen sein. Auch die aufgesteckten Zahnräder sollten leicht abzustreifen sein, wenn die Welle vom Deckel getrennt ist. Hierbei kann es zuweilen Schwierigkeiten mit den Keilprofilen geben, so daß man sich mit

einem Abzieher zu helfen wissen muß. Die im Gehäuse verbliebene Abtriebswelle - ein Werkstück mit dem Zahnrad des vierten Ganges - kann ebenfalls ohne großen Widerstand aus ihrer Lagerung gedrückt

beruhigend zu wissen, daß dieses Getriebe von einer ausgesprochen robusten Bauart ist und nicht so schnell seinen Geist aufgibt. Als erstes Teil nehmen wir die Kickstarterwelle. Es gibt von ihr zwei Ausführ-

das korrespondierende Rad an der Hauptwelle eingreifen zu können. Dennoch klappt das nicht immer, und mit Sicherheit bricht an dieser Stelle etwas, wenn die Zähne mit aller Wucht aufeinander geschlagen



werden. Soll deren Lager aus dem Gehäuse entfernt werden, ist wie immer in solchen Fällen eine Erwärmung dringendst ratsam. Es bleibt also zu überlegen, ob dieser Schritt jetzt zu erfolgen hat oder erst, wenn auch die Lager der Pleuellwelle, die der Pleuellwelle oder alles zusammen gemacht werden soll. Bei den Einzelteilen des Getriebes gibt es viele Stellen, auf die man sein Augenmerk richten sollte. Aber es ist

rungen, wobei die dickere die bessere ist. Der abgeflachte Teil für den Ziehkeil sollte nicht durch defekte Keile uneben geworden sein. Jeder neue Keil könnte dann nur noch punktuell fassen und wäre binnen Kürze ebenfalls demoliert. Man kann versuchen, mit einer Schlichtfeile einiges zu begraden, aber der Erfolg bleibt immer fraglich. Die Zähne auf dem inneren Teil der Welle laufen spitz zu, um besser in

Praxis geht vor Schönheit: Der nachträglich montierte Ölfilter kann die Lebensleistung des Motors beträchtlich erhöhen.

TEIL 2

werden. Wenn dann die Spitzen mit dem nächsten Ölwechsel aus dem Getriebe herausgespült sind, steigt die Wahrscheinlichkeit dieser ungesunden Begegnung. Aber das alles ist nicht lebensbedrohlich für das Getriebe, so daß ein jeder selbst entscheiden muß, welche Startprobleme er in Kauf nehmen will. Das ist bei den nun folgenden Teilen anders. Schludrigkeit kann hier nicht nur zu kapitalen Schäden im Gehäuse, sondern auch zu herrlichen Stürzen dank eines blockierenden Hinterrades führen. Gemeint sind die Schaltklauen, die keine Schleifspuren und auch keine Anlauffarben aufweisen dürfen. Auch die Rollen, die in die Kurvenscheibe eingreifen, dürfen nicht zerbrochen sein. Und man sollte jede einzeln auf ihre Achse stecken und mit einem Winkel überprüfen, ob sie auch nicht verbogen ist. Sind hier

Hat man Ersatz, ist man gut beraten, diesen weiter zu verwenden. Man kann aber auch bei anderen Fahrzeugen nach solchen Verzahnungen mit nur geringfügig kleineren Durchmessern suchen, diese dann dort absägen und auf das zuvor um das abgenagte Stück verkürzte BSA-Teil mittig befestigen (hartlöten oder schweißen). Mit dem dazugehörigen Gegenstück wird dann ein für unsere Zwecke passender Hebel gebaut. Der Kickstartmecha-

terschliffenen Klauen der beweglichen Zahnräder an ihren Rändern zu sehr abgerundet, kann im Betrieb der dazugehörige Gang herausspringen. Leicht ist es dann, mit Neuteilen weiterbauen zu können, geht das aber nicht, kann man versuchen, durch Ausgleichscheiben an geeigneter Stelle, diese Klauen tiefer eingreifen zu lassen. Dabei ist darauf zu achten, daß, wenn durch die hinterschliffenen Klauen das Zahnrad in das der Abtriebswelle gezogen wird, nicht die Schaltklaue den Weg des beweglichen Rades begrenzt. Lager und Buchsen aller Teile werden



Das Getriebe kann mit dem inneren Deckel herausgezogen werden. Links die Kickstart-, rechts die Hauptwelle mit Konus für die Kupplung.

Mängel festzustellen, genügt es nicht, das entsprechende Teil auszuwechseln, sondern man muß sich intensiv auf die Suche nach der Ursache der Unregelmäßigkeit machen. An der Kurvenscheibe kontrolliert man die Schlitze. Sind dort Grate oder Spuren von einseitiger Belastung, kann man diese sicherlich egalisieren. Das geht aber auf Kosten der präzisen Gangfindung. Wesentlich häufiger ist die Scheibe bei den Arretierungskerben in Mitleidenschaft gezogen, da eine gebrochene Blattfeder - das passiert gar nicht so selten und verunmöglicht das Schalten - an dieser Stelle hemmungslos spanabhebend wirkt. Mit einer Feile kann das aber wieder gerichtet werden. An der Schaltwelle gilt das besondere Interesse der Kerbverzahnung für den Schalthebel. Hat man während des Betriebs auf diese Stelle nicht geachtet, wird man nun feststellen müssen, daß das Profil an Welle und Hebel nur noch rudimentär vorhanden ist.

nismus auf der Hauptwelle wird in der Regel jede Menge angebrochener Zähne haben. Man suche sich die besten aus seinem Vorrat heraus und lege sie zur Montage bereit. Die eigentliche Gemeinheit an dieser Ecke ist aber, wenn die Buchse dieser Einheit auf der Welle gefressen hat und dann die Keilverzahnung zerstört hat. Wer das einmal gesehen hat, wird sich wundern, wieviel Kraft man über diesen Starter schickt. Um dann überhaupt die Hauptwelle demontieren zu können, müssen die Vertiefungen vom verschmierten Metall gereinigt werden, denn sonst kann man das innere Ratschenzahnrad nicht abziehen. Will man seine Maschine nicht nur noch durch Anschieben starten, braucht man eine neue Hauptwelle. Die Zahnräder beider Wellen werden jetzt genau begutachtet. Sind Zähne gebrochen, blättert irgendwo die gehärtete Schicht ab, sollte man Ersatz besorgen. Sind die hin-

auf Verschleiß hin untersucht. Die zweiteilige Blechbuchse, die in der Abtriebswelle sitzt, wird mit ziemlicher Sicherheit erneuerungsbedürftig sein, da auf ihr der Dichtring des Primärkastens in ausgesprochen schmutziger Umgebung zu arbeiten versucht.

Die Ölpumpe

Die Nockenwelle kann aus ihrer inneren Lagerung herausgezogen werden. Man muß sich nicht mal großartige Markierungen setzen, da diese von den BSA-Leuten schon geschlagen wurden. Markieren sollte man sich aber, wo welcher Stößel hingehört, nachdem auch diese nach unten herausgezogen wurden. Das Sicherungsblech der rechten Kurbelwellenmutter muß gerade gebogen werden und diese Mutter dann gelöst werden. Mit einem passenden Abzieher kann dann das Zahnrad des Nockenwellenantriebs abgezogen werden und dessen Feder- scheibe aus ihrer Nut genom-

men werden. Da in der Regel der "passende Abzieher" nicht zur Verfügung steht, ist an dieser Stelle behutsames Hebeln mit geeigneten Werkzeugen vertretbar. Aber man sollte immer vor Augen haben, welche Kräfte man wo abstützen darf, da man in unmittelbarer Nachbarschaft zu Aluminiumdichtflächen und zu gehärteten und deshalb spröden Zahnrädern arbeitet. Nachdem man die zwei Muttern bei der alten Form bzw. die drei bei der neuen, besseren Form der Ölpumpe entfernt hat, sollte die Pumpe sich leicht herausheben lassen. Und auch das Schnecken- triebzahnrad auf der Kurbel- welle ist dann notfalls wieder mit einem Abzieher zu demontieren. Es juckt einem zwar ständig in den Fingern, wenn man so ein Bauteil in den Händen hält, aber wenn man keinen Grund hat, die Ölpumpe zu öffnen, sollte man es auch nicht tun. Nicht, daß das zu kompliziert wäre, es reicht ja eigentlich schon, wenn die vier Schrauben am Boden der Pumpe entfernt werden, aber welchen Nutzen hat man davon? Natürlich gibt es auch Gründe, um das Gehäuse zu öffnen. Wenn der Motor einen ver- wahrlosten Eindruck macht, kann man am Zustand der Innereien der Pumpe erkennen, ob wenigstens die Schmierung nicht vernachlässigt worden ist. Sind die Zähne der Pumpe beschädigt oder tiefe Kratzer im Gehäuse, womöglich mit Metalleinbettungen, sollte wohl über Ersatz nachgedacht werden. Übrigens sollte man sich bei der Demontage nur merken, wie rum die vier Zahnräder im Gehäuse lagen, denn alles andere ist nur unter großen Anstrengungen falsch zu montieren. Ein regelrechtes Alarmzeichen ist der Zustand der Zahnräder des Schnecken- triebes. Sind deren Zähne stark verschliffen, liegt es nahe, daß das Ölpumpengehäuse verzogen ist. Das passiert sehr schnell bei den aus Zinkguß herge-

stellten Gehäusen, wenn bei deren Befestigung die Muttern zu stark angezogen wurden. Erkennbar sind diese Pumpen daran, daß sie nur zwei Befestigungspunkte besitzen. Man kann sie aber - wenn man hat - durch die neuere Form, die drei Stehbolzenaugen hat, ersetzen. Bei diesen Modellen tritt ein Verzug eigentlich nicht mehr auf. Aber meist hat man ja kein so großes Teilelager und muß sich anderwärtig helfen. Verkleben kann eigentlich nur die Antriebswelle der Pumpe, und man kann versuchen, diese mit sehr feiner Schleifpaste solange in das Gehäuse einzuschleifen, bis sich die Welle in der kompletten Pumpen- einheit wieder leicht drehen läßt. Daß solche Einschleifar- beiten ihre Grenzen haben, muß ja wohl nicht erwähnt werden. Wird die Bohrung der Welle im Deckel zu groß, drückt die Pumpe sicherlich das Öl durch diese Öffnung, und die Kurbel- welle guckt in die Röhre - aus der dann jedenfalls kein Schmierstoff mehr kommt. Ob Deckel und Boden der Pumpe noch funktionsgerecht abdichten, kann man mit einem Haar- lineal überprüfen und etwaige Unstimmigkeiten durch Abziehen der Bauteile auf feinem Schmirgelleinen, das auf einer wirklich ebenen Fläche auf- liegt, beseitigen. Muß noch erwähnt werden, daß die Pumpe absolut schmutzfrei zusam- mengebaut werden muß? Jedes kleine Dreckkörnchen kann man beim Durchdrehen von Hand deutlich merken. Also penibles Vorgehen ist hier wirklich vonnöten. Zum Schluß läßt man beide Pumpenein- heiten per Handantrieb etwas frisches Motorenöl hin und her saugen. Ist die Pumpe wieder einsatzbereit, müssen noch die Antriebszahnräder erneuert werden. Hierbei ist mit Vor- sicht vorzugehen, denn es sollen Zahnräder mit falschen Zahnprofilen als Ersatzteile verkauft werden, die dem Mo- tor sehr schnell das Genick bre-

chen. Die korrekten Zahnräder haben eine Evolventenverzahnung, das heißt, daß der Fuß des Zahns etwas dünner sein muß als die Mitte desselben.

Das Kurbelgehäuse

Drei Schrauben und vier Muttern sind zu lösen, um das Kurbelgehäuse zu trennen. Da sich auf der Primärtriebsseite ein Rollenlager befindet, sollte es keine Schwierigkeiten machen, die beiden Hälften voneinander zu trennen. Es befindet sich allerdings keine Papierdichtung zwischen den Hälften, so daß die Dichtmasse doch hin und wieder etwas Widerstand leisten wird und auf die üblichen Arten zu brechen ist. Manche der neueren Dichtmittel wirken jedoch so gut, daß man mit vorsichtigem Schlagen auf geeignete Flächen des Gehäuses überhaupt keine Reaktion hervorruft. Dann kann man immer noch mit einer Stahlplatte, die an den drei Stehbolzen für den Stator befestigt wird, die beiden Hälften auseinander drücken. Um die Kurbelwelle aus der rechten Hälfte zu bekommen, wird oft der Hammer geschwungen. Davon ist eigentlich grundsätzlich abzuraten. Viel sauberer ist ein, sagen wir mal, ca.8mm dickes Blech, in das passende Löcher gebohrt wurden, in der Art, daß diese Platte mit Schrauben, die so wieso in diese Gehäusehälfte gehören, in etwa so befestigt werden kann, daß das Zentrum grob auf dem Kurbelwellen- zapfen liegt. Dann müßte es, wenn auch durch Zuhilfenahme von Scheiben, möglich sein, durch gleichmäßiges Anziehen dieser Schrauben die Welle einfach heraus zu pressen. Ist das Lager noch nicht am Ende seiner Lebenszeit, kann man nach jedem, dann aber möglichst kleinen Schritt, das Lager etwas drehen, damit immer eine andere Stelle auf der Lagerfläche belastet wird. Daß zu allen diesen Übungen das Gehäuse so angewärmt werden muß, daß sich dieses nicht ver-

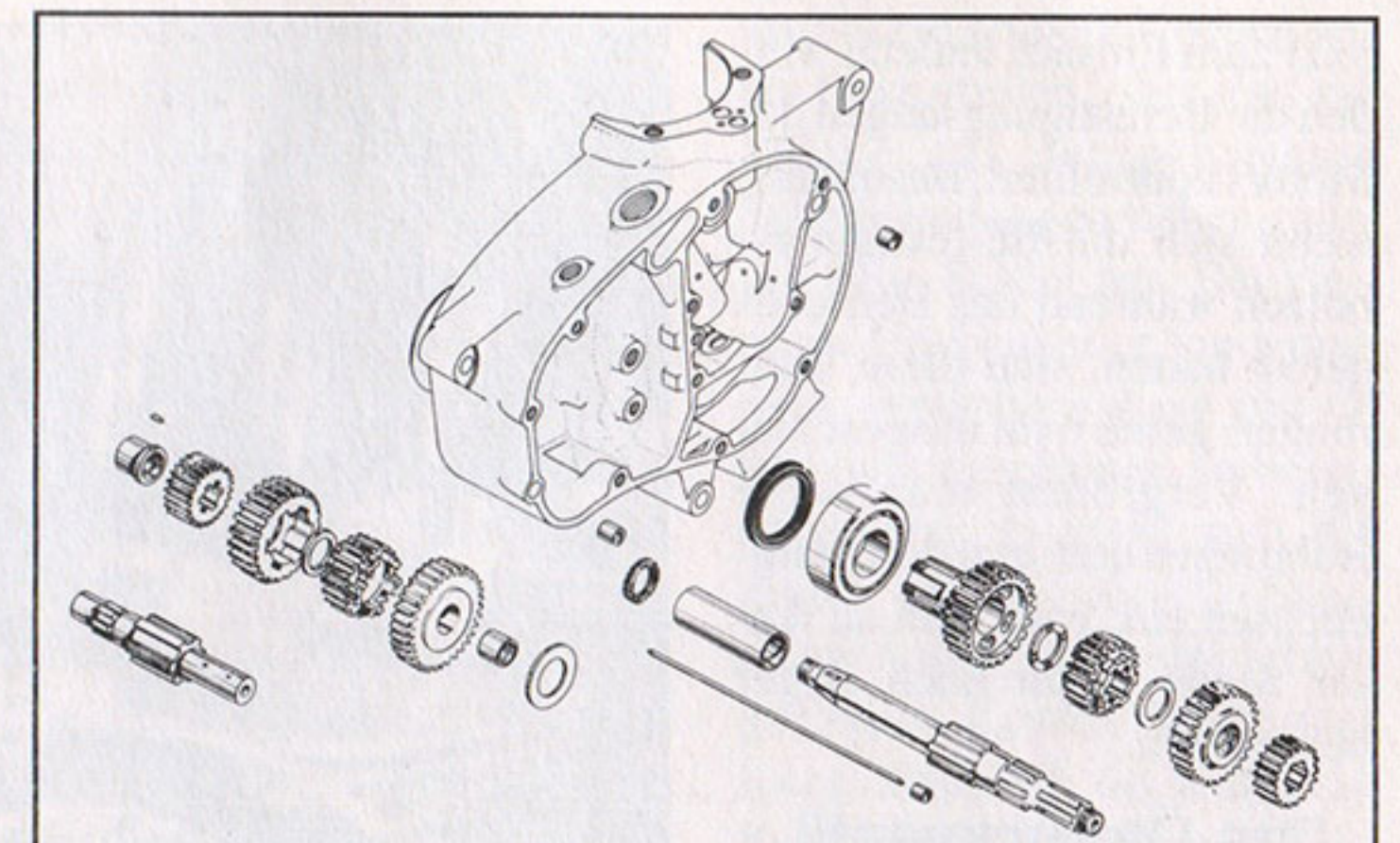


Fig. 1.21. Exploded view of earlier 250 and 350 Star gearbox cluster

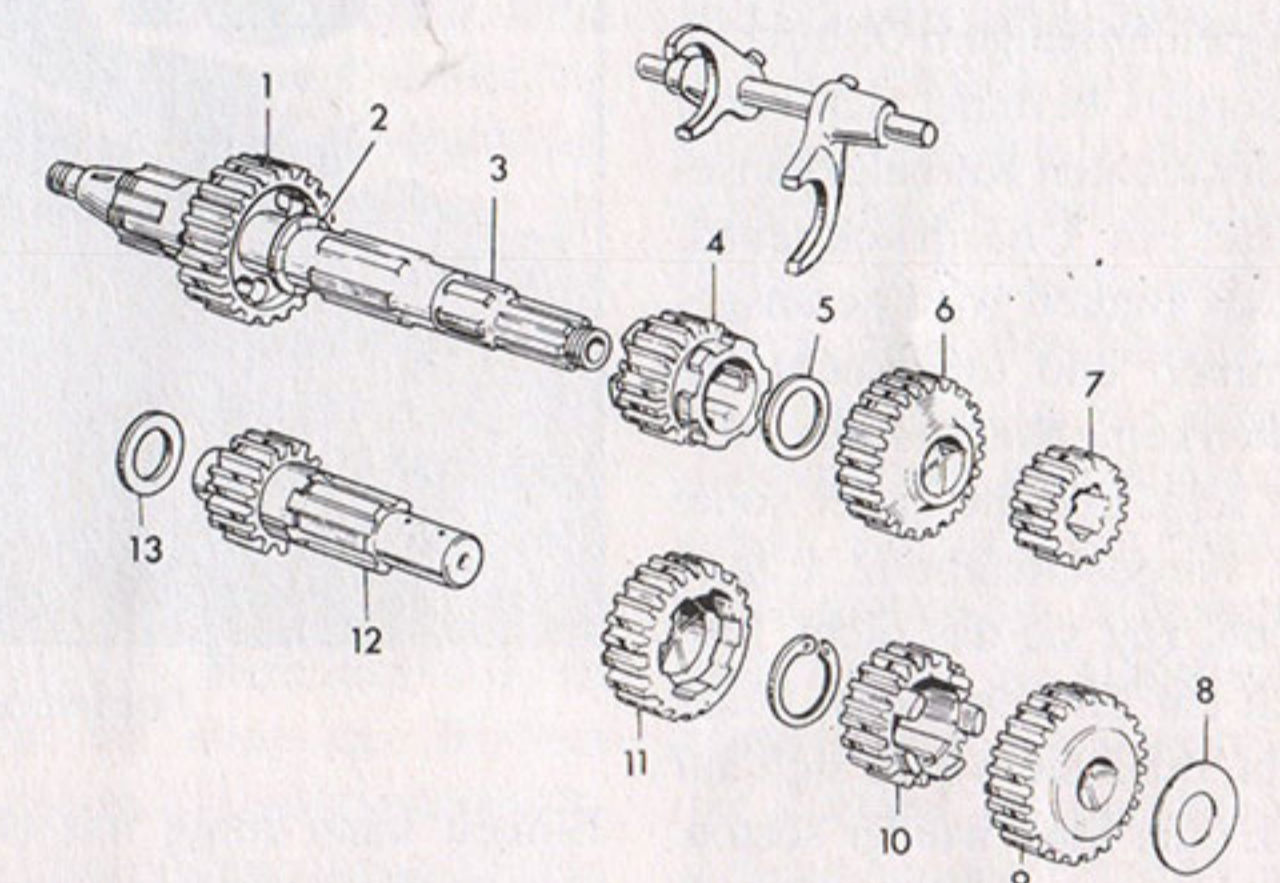


FIG. 1.22. EXPLODED VIEW OF GEAR CLUSTER FITTED TO ALL LATER MODELS

- | | |
|---|---------------------------------------|
| 1 Mainshaft sleeve pinion (top gear) | 8 Layshaft bottom gear shim |
| 2 Mainshaft sleeve pinion thrust washer | 9 Layshaft bottom gear |
| 3 Mainshaft | 10 Layshaft sliding gear (third gear) |
| 4 Mainshaft sliding gear (second gear) | 11 Layshaft second gear |
| 5 Mainshaft third gear thrust washer | 12 Layshaft |
| 6 Mainshaft third gear | 13 Layshaft thrust washer |
| 7 Mainshaft bottom gear | |

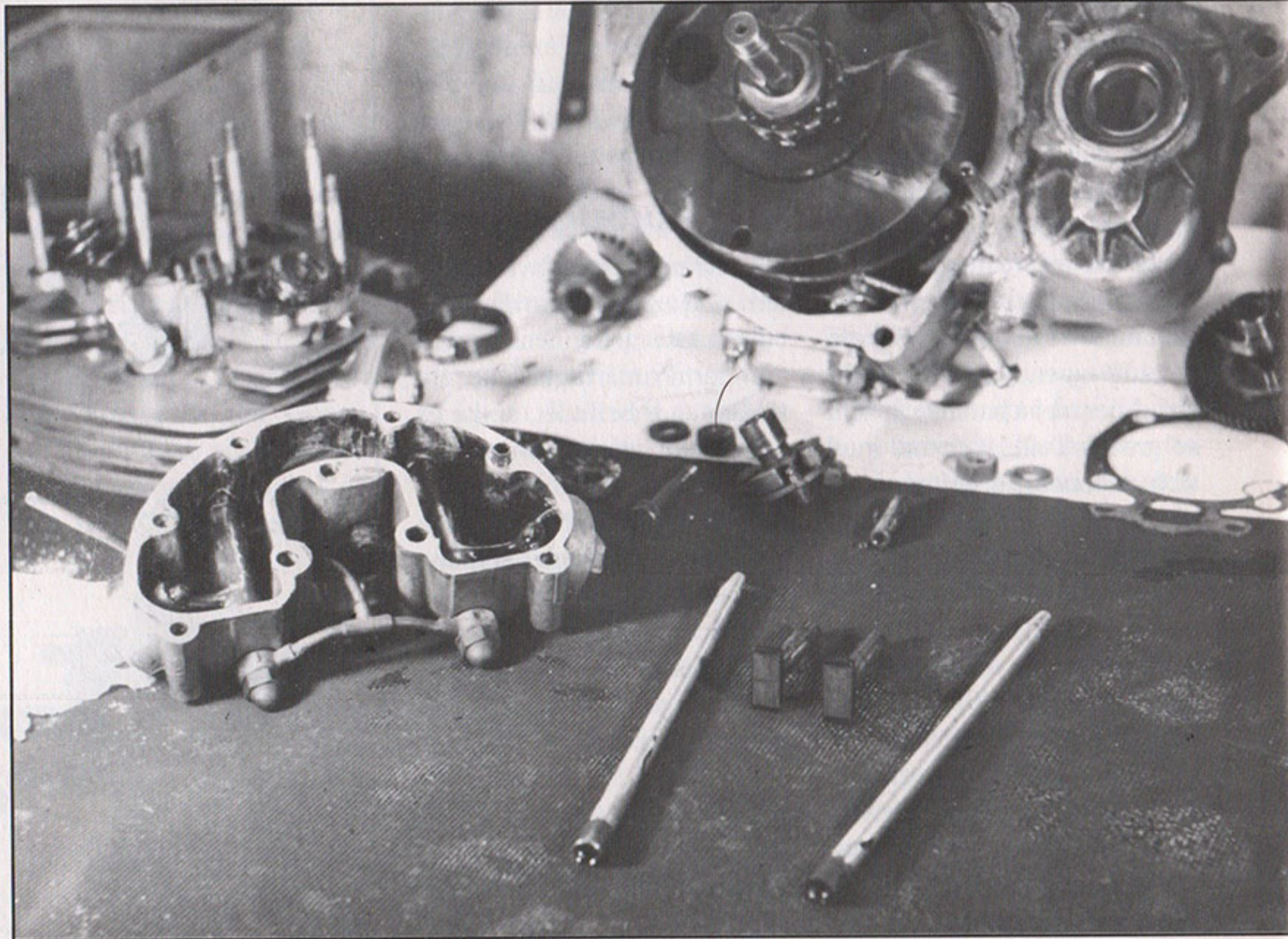
zieht, muß wohl nicht extra erwähnt werden - oder? - . Die Mühe wird eine durch die Demontage ganz sicher nicht deformierte Welle lohnen. Die Lagersitze sollten dann begutachtet werden. Wenn diese regelrecht blank sind, liegt der Verdacht nahe, daß der Außenring des entsprechenden Lagers sich in demselben gedreht hat, und man sollte sich diese Stelle für den Einsatz von Loctite oder Ähnlichem vormerken. Auch die Bronz Buchsen der Nockenwelle sind zu kontrollieren. Diese können, wenn dies erforderlich erscheint, aus dem heißen Gehäuse herausgeschlagen oder gepreßt und neu eingezogen werden. Ist aber die neue Buchse im Außendurchmesser zu klein, so daß man sie ohne weiteres in ihrem Sitz bewegen kann, muß man sich um Buchsen mit Übermaß küm-

mern. Daß diese Buchsen dann auch noch auf das entsprechende Maß aufgerieben werden müssen, leuchtet ein, und es ist darauf zu achten, daß bei dieser Arbeit beide Lagerungen fluchten. Im Gehäuse befindet sich jetzt noch ein Nadellager der Getriebenebenwelle. Falls dieses erneuert werden muß, kann man auch hier mit Hilfe von Wärme den Sitz so weitens, daß es aus seinem Sackloch herausfällt, aber wenn das nicht funktioniert, kommt man nicht umhin, sich ein Spezialauszieher anzufertigen. Das Gehäuse wird dann gründlich gereinigt, vor allem die Dichtflächen und die Gewindebohrungen. Dabei achtet man auch auf eventuelle Beschädigungen wie Risse oder Brüche, die in diesem Zustand geschweißt werden können. Eventuell benötigte Gewinde- einsetze kommen ebenfalls

jetzt zum Einsatz. Zuletzt werden die Befestigungsaugen des Motors kontrolliert. Besonders, wenn sich die Befestigungsbolzen während des Betriebes gelöst hatten, sind diese Bohrungen gerne oval ausgeschlagen. Vergrößert man diese Bohrungen und setzt dort Stahlbuchsen ein, wird man an dieser Stelle kaum noch Ärger bekommen.

Das Öldruckventil, der Ölsumpf

Um den Motor mit einigermaßen gleichmäßigem Öldruck zu versorgen, befindet sich vorne an der rechten Kurbelgehäusehälfte ein Überdruckventil. Dieses Bauteil wird herausgenommen und untersucht. Es sollten keine Rostspuren zu finden sein, und die Feder sollte die vorgeschriebene Länge haben. Hat sie das nicht, hilft auch ein Längen dieser Feder nicht, denn sie würde sich auf kurz oder lang wieder setzen. Hier hilft nur ein Neuteil weiter. Auch die Ölsumpfplatte kann jetzt entfernt und gereinigt werden. Dabei muß darauf geachtet werden, ob die Stehbolzen für diesen Deckel noch fest im Gehäuse verankert sind. Das Rückflußventil, das in diesen Drahtfilter hineinreicht, muß gesäubert und auf seine Funktion hin überprüft werden, indem mit einem Draht die Kugel von ihrem Sitz gehoben wird. Sie soll dann von allein in die Ausgangsposition zurückfallen. Tut sie das nicht, muß so lange mit der Reinigung weitergemacht werden, bis die Funktion wieder hergestellt ist. Sollte das alles nichts helfen, kann man die Einheit aus ihrem Sitz ziehen und ein neues Ventil einpressen. Der Ausbau geht am leichtesten vonstatten, wenn man ein Gewinde in die kleinere Bohrung schneidet und dann mit einer Buchse, Scheiben und einer Schraube diesen Einsatz herauszieht. Erwärmen hilft dabei gar nichts, da es sich um identische Materialien handelt. Beim Einsetzen der neuen



Rockerbox, Stoßstangen und Stößel. Letztere dürfen beim Einbau nicht verwechselt werden.

Einheit kann ruhig mit einer chemischen Sicherung gearbeitet werden.

Kurbelwellenhauptlager

Um das rechte Rillenkugellager und die äußere Schale des linken Rollenlagers zu entfernen, sollten, um deren Sitze nicht unnötig aufzuweiten, die Gehäusehälften auf gut 100°C angewärmt werden. Wie das geschieht, sei jedem anheim gestellt (vom heimischen Backofen bis hin zum professionellen Ölbad reicht hier die Palette und ist nach Kosten und Ärger zu wählen). Eigentlich sollten dann diese Lager und auch die verbleibenden des Getriebes leicht herausfallen. Was aber, wenn das nicht der Fall ist, wie meist? Die Lagerchale auf der linken Seite ist recht problemlos, aber rechts kann man dann nur auf den Innenring Druck ausüben, was ja, wie jeder weiß, tunlichst zu unterlassen ist. Daran sollte man schon bei der Montage denken, denn dann kann man zwei kleine, sich gegenüber lie-

gende Bohrungen in die Anlagenebene des Kugellagers bohren, so daß man mit einem Austreiber in der Lage ist, Kraft auf den Außenring zu bringen. Eigentlich sollte jedem einleuchten, daß Lager, bei denen man den leisesten Zweifel ob ihres Zustandes hegt, nicht wieder verwendet werden sollten. Auch das Auswaschen der Lager erscheint recht problematisch, da es äußerst fraglich ist, den Dreck vollends herausbekommen zu können. Da es sich aber auf beiden Seiten um metrische Normlager handelt, sollte die Beschaffung neuer Lager keine großen Probleme darstellen. Allenfalls macht die Bauform des Rollenlagers einig Kopferbrechen, aber auch ähnliche Formen arbeiten ohne jeden Unterschied (so z.B. das SKF Lager NJ 305 ECP oder das entsprechende NU Lager). Dank der Abmaße auf Millimeterbasis, kann hier auch ein Dichtring, den man überall bekommen kann, benutzt werden (40-52-7).

Die Kurbelwelle

Das untere Pleuellager kann nur grob durch die berühmte Methode des Handballenschlagens auf das mit der anderen Hand gehaltene Pleuel geprüft werden. Ein Höhenspiel darf eigentlich nicht feststellbar sein (es darf also nicht klacken), und das seitliche Spiel des Pleuels am oberen Ende gemessen (meist wird es ja doch eher geschätzt), sollte nicht größer als 2mm sein. Doch es gibt noch eine ganze Menge mehr zu beachten, bevor der hoffnungsvolle Gang zum Spezialisten angetreten wird. Das Ritzel des Primärtriebs ist durch ein Keilwellenprofil mit der KW verbunden, und dieses Profil müssen wir jetzt begutachten. Hoffentlich kann festgestellt werden, daß hier die Motorkraft noch gut übertragen werden kann. Vor diesem Profil befindet sich auf dem linken Hauptzapfen ein geschliffener Zylinder mit einer Nut für eine Paßfeder (früher wurde dieses Bauteil Woodruff-Keil genannt). Hier soll später wieder der Rotor seinen

Platz haben. Das heißt, auch hier werden, mal abgesehen von den Massekräften, ständig Kräfte übertragen, die zu einer Leistungsabgabe von etwa 100 Watt genügen. Also dürfen keine Verschleißspuren auf diesem Zylinder sichtbar sein. Und man sollte sich vergegenwärtigen, daß eine Feder Verbindung eine formschlüssige Verbindung sein muß. Diese Nut bewegt sich im Toleranzfeld von N9, das bedeutet, daß das tatsächliche Maß im Verhältnis zum Nennmaß um 3/100mm kleiner sein darf. Hier kann man gar nicht sorgfältig genug vorgehen, denn nichts ist ärgerlicher, als sich die Welle mit einer ausgeschlagenen Nut zu versauen. Natürlich gibt es auch dann noch einige Tricks, um den Bock wieder einsatzfähig zu machen, ohne die Welle zu erneuern. Aber momentan haben wir eine scheinbar heile Welle vor uns liegen und, wenn die Größe der Nut uns zufriedenstellt, sind wir immer noch nicht sicher, ob nicht an ihren Kanten kleine Haarrisse begonnen haben, die unweigerlich zum Wellenbruch führen werden. Mit Kreidepulver und einem benzingertränkten Lappen wenden wir uns diesem Problem zu. Nachdem die Welle mit besagtem Lappen abgewischt wurde, wird das Kreidepulver aufgetragen, was die in eventuell vorhandenen Risiken verbliebene Feuchtigkeit

herausziehen wird und sich dann dunkel verfärbt. Können wir auch so nichts zu beanstanden finden, wenden wir uns den Gewinden an beiden Enden der Kurbelwelle zu. Es sollte bekannt sein, wie ein unbeschädigtes Gewinde aussieht, und dieses Wissen sollte unser Maßstab sein. Am Ende des rechten Hauptzapfens befindet sich eine Dichtfläche für einen Wellendichtring. Diese Stelle soll den gesamten Arbeitsdruck des Öls aushalten und muß deshalb in einem hervorragendem Zustand sein. Nach diesen Prüfungen sollte eigentlich jedem klar sein, was man mit fröhlichen Schlägen eines Hammers auf die Kurbelwelle alles anrichten kann (und es fallen mir noch eine ganze Menge mehr Fehler ein, die dadurch entstehen können), und wer trotzdem meint, hier mit diesem archaischen Werkzeug arbeiten zu müssen, dem wünsche ich nur viel Spaß und ein großes Bankkonto. Alle Arbeiten an der Welle selbst sollten einem Fachmann mit den entsprechenden Werkzeugen und Erfahrungen überlassen werden. Da diese Leute wissen, was sie zu tun haben, wird jetzt nicht weiter auf diese Vorgänge eingegangen. Man sollte sich aber nicht wundern, wenn die Reparatur teurer als erwartet wird, da ich z.B. schon einige Wellen gesehen habe, bei denen das Pleuel sich in die

Hubscheibe regelrecht eingearbeitet hatte. Da helfen dann nur noch extra angefertigte Anlaufscheiben, die in die Hubscheiben eingepaßt werden müssen. Scheint das Pleuellager in einem zufriedenstellenden Zustand zu sein, muß dennoch die Schmutzbohrung des Ölkreislaufs, die in der rechten Hubscheibe mit einer Schraube verschlossen ist, gereinigt werden. Diese Schraube ist verstemmt, und man wird wohl mit einem Schlagschrauber gut bedient sein, will man sie öffnen. Selbstverständlich wird nach der Reinigung wieder mit einer chemischen und/oder mechanischen Sicherung an dieser Stelle gearbeitet. Auch vom oberen Pleuellager sollte man die Finger lassen, da das Aufreiben desselben mit unzureichenden Führungsmitteln zu einer mit dem Hubzapfen nicht parallelen Bohrung führen kann, die dann den Kolben schräg im Zylinder stehen läßt. Die Überprüfung dieses Lagers ist eigentlich reine Erfahrungssache, und man sollte, wenn man den Kolbenbolzen hineinsteckt, "fast kein Spiel" fühlen können. Dennoch sollte der Bolzen sich ohne Widerstand drehen lassen.

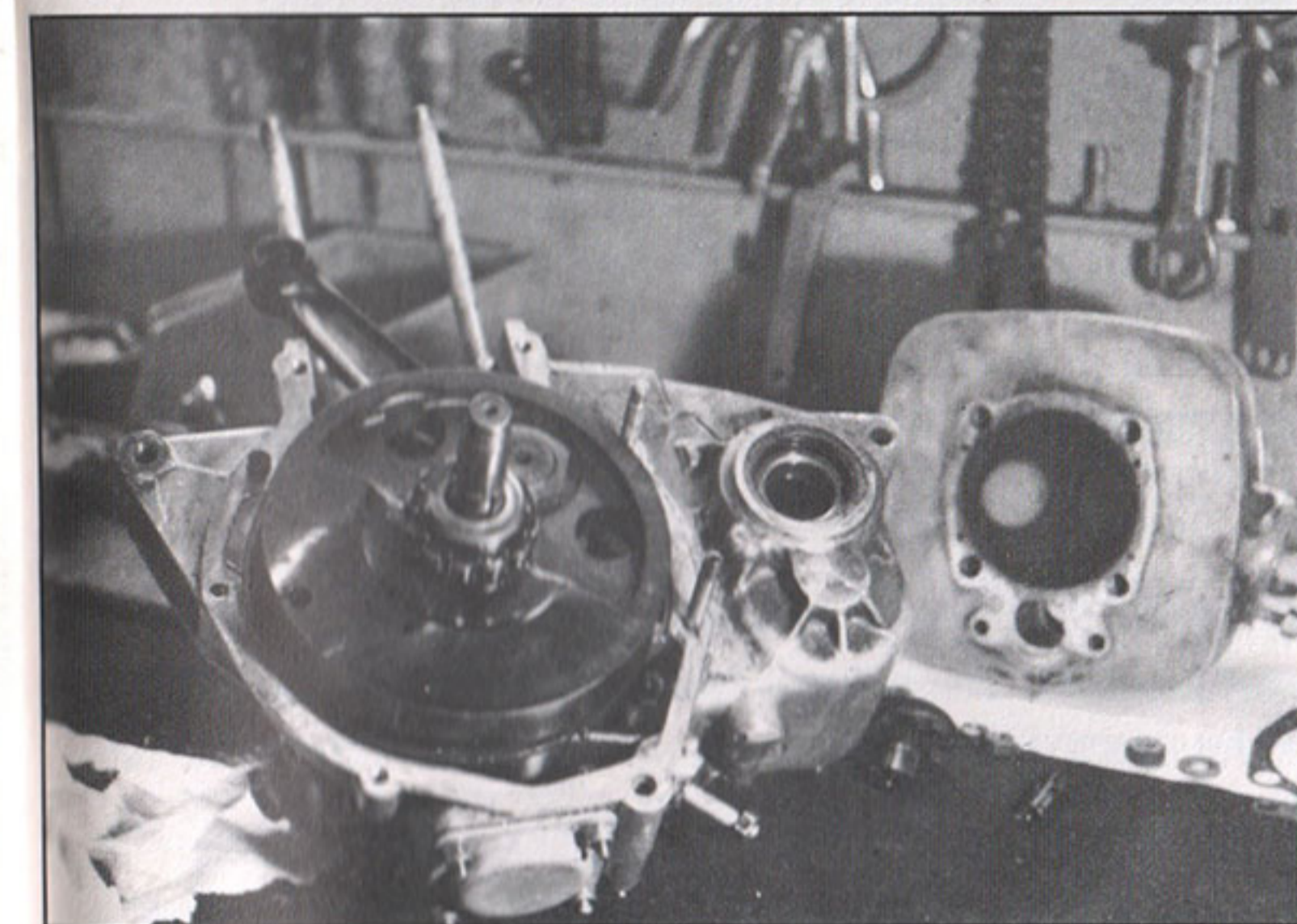
Nockenwelle, Stößel und Stoßstangen

An den Stoßstangen wird überprüft, ob an ihren Enden Beschädigungen vorhanden sind, der Stahlaufsatz am oberen Ende sich gelöst hat und ob sie krumm geworden sind. Letzteres kann man feststellen, wenn man die Stangen aneinander rollt oder auf einer Glasplatte abrollen läßt. Sollten die Stoßstangen schadhafte sein, kommt man um eine Erneuerung nicht herum. Bei den Stößeln kommt es auf die Gleitfläche für die Nockenwelle an. Sind an die-

ser Fläche größere Unebenheiten festzustellen, oder sind gar Stücke aus der gehärteten Schicht herausgebrochen, müssen neue Stößel her. Bei kleineren Unebenheiten kann man noch versuchen, diese mit Öl und Schmirgelleinen zu beseitigen, aber es stellt sich die Frage, ob sich dieses Unternehmen angesichts der relativ geringen Kosten überhaupt lohnt. Natürlich müssen diese Bauteile in ihren Führungsbohrungen leichtgängig sein. Bei einer Prüfung ohne Öl müssen sie durch das Eigengewicht aus den Bohrungen fallen. Beim Einbau derselben ist darauf zu achten, daß die kleinen Ölbohrungen in Richtung Getriebe zeigen. Sind Beschädigungen an den Stößeln festgestellt worden, kann man davon ausgehen, daß auch die Nockenwelle gelitten hat. Also werden auch bei ihr die Gleitflächen genau inspiziert, und wenn sich der Zustand als unzufriedenstellend herausstellt, hilft auch hier nur ein Neuteil. Aber diese Welle hat noch zwei weitere Verschleißstellen. Die Lagerzapfen sollten mit geeigneten Mitteln ausgemessen werden (Man muß also in der Lage sein, z.B. 14,219mm oder 14,231mm auseinander zu halten). Der Zustand der Lager hat direkten Einfluß auf das Zahnspiel des Nockenwellenansatzes, und man kann durch ausgeschlagene Lagerung durchaus zu einem ständig klappernden Motor kommen, wobei das Geräusch mit dem Verschleiß in Relation zu setzen ist.

Montage des Motors

Wir haben jetzt alle erforderlichen Teile gut gereinigt und in gutem Zustand vor uns liegen. Der Arbeitsplatz ist selbstverständlich auch vorher noch einmal sauber gemacht worden. Auch Hilfsmittel wie Dichtmasse, Dichtungspapier und was sonst noch alles immer wieder außer der Reihe plötzlich benötigt wird, sind griffbereit.



Die gepreßte und verschraubte Kurbelwelle läuft auf der Primär-Seite in einem Rollenlager. Das Kurbelgehäuse ist 7-fach verschraubt.

Montage der Kurbelwelle

Beide Hauptlager der Kurbelwelle werden auf ca. 80°C erwärmt. Damit wir von dem leichten Werkzeug Hammer unabhängig sind, sollten wir uns zu Beginn der Montage passende Rohre und Scheiben zu-

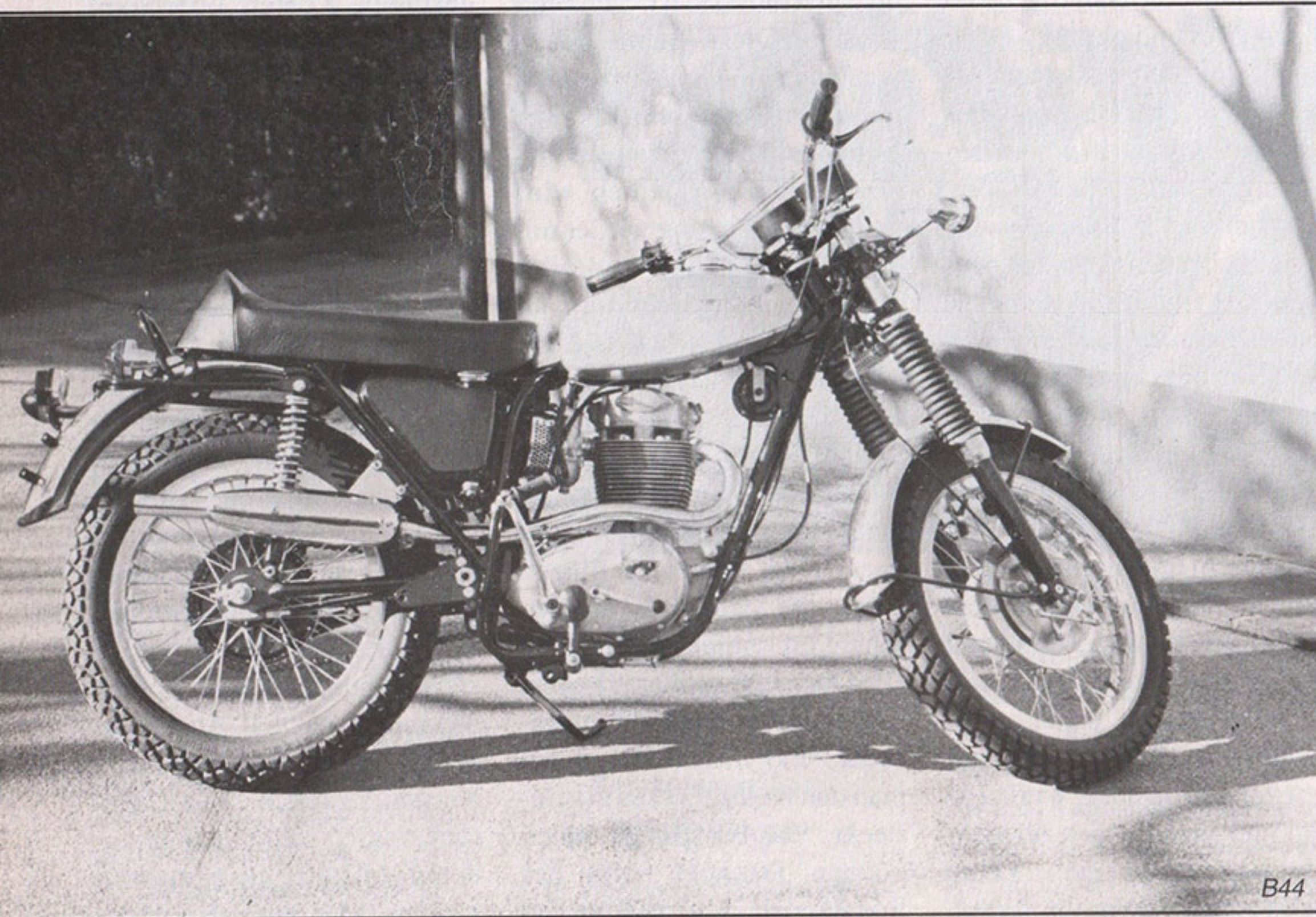
falls griffbereit. Das wären zum einen das Nadellager für die Nebenwelle und das Kugellager für die Abtriebswelle. Für letzteres gibt es eine Bauform, die auf beiden Seiten abgedichtet ist. Da das Lager hier sehr dicht an sandigem Schmutz arbeiten muß, wäre diese nicht originale Form sicherlich an-

Kann sich die Welle aber seitlich bewegen, wird dem durch Distanzscheiben, die zwischen Hubscheibe und Kugellager gehören und die in 1/10mm Stufen lieferbar sind, Einhalt geboten. Dazu muß dann allerdings das Kugellager erst wieder demontiert werden, und man wird erst Sicherheit haben, ob

Montage von Ölpumpe und Ventiltrieb

Dann wird der Motor so auf die Werkbank gelegt, daß der rechte Wellenzapfen nach oben zeigt. Auf ihn schieben wir jetzt die Anlaufscheibe so auf, daß uns die Fase anlächelt. Das Zahnrad des Schneckenriebes für die Ölpumpe soll als nächstes montiert werden. Dabei ist nur darauf zu achten, daß der Schlitz für die Paßscheibe nach außen zeigt. Für die Ölpumpe sollte grundsätzlich nur eine neue Dichtung benutzt werden. Diese wird leicht mit Fett von beiden Seiten eingeschmiert. Wer unbedingt an dieser Stelle mit Dichtmasse arbeiten will, kann dadurch, daß diese beim Festziehen eine oder mehrere Ölbohrungen dichtsetzt, böse überrascht werden. Also lassen wir an dieser Stelle die Finger von diesem Hilfsmittel. Jetzt wird die Ölpumpe auf ihre Stehbolzen geschoben. Natürlich benutzen wir zum Befestigen nur neue selbstsichernde Muttern (aber wer diese ausnahmsweise nicht zur Hand hat, kann sich vielleicht auch mit einer chemischen Sicherung weiterhelfen). Was passieren kann, wenn man diese Muttern bedenkenlos festknallt, wurde oben schon aufgezeigt. Also wird hier nur mit Drehmoment-schlüssel gearbeitet (5-7 lb.ft sind vorgeschrieben, das entspricht ca. 0,9 kpm). Dann kommt die neue Paßfeder in die Nut der Kurbelwelle, und dann schieben wir das Zahnrad des Nockenwellenantriebs darüber. Da man später die Markierung für die Stellung der Nockenwelle braucht, achte man darauf, daß diese Kerbe sichtbar ist. Jetzt fehlt nur noch das Sicherungsblech - das muß nicht neu aber in einem guten Zustand sein - und die Mutter. Auch hier ist eine chemische Sicherung keine Verschwendung, aber diese sollte, wie übrigens alle anderen auch, wieder lösbar sein. (J. Meißner)

Fortsetzung folgt!



B44

rechtgelegt haben, damit, wenn das erwärmte Lager nicht problemlos auf seinen Sitz fällt, wir dasselbe durch Anziehen der Muttern an den Wellenzapfen in die Endlage pressen können. Das kann zwar hin und wieder in Fummelkram ausarten, beruhigt aber das Gewissen ungemein. Sind die Lager an ihrem Platz, erwärmen wir die linke Kurbelgehäusehälfte auf ca. 180°C. Hier wird dann die äußere Schale des Rollenlagers eingesetzt. Wenn Unsicherheiten aufgetreten sind, ob dieser Ring vorher fest gesessen hat, kann man mit Loctite o.ä. arbeiten. In der rechten Gehäusehälfte befinden sich noch ein paar andere Lagersitze, und man hat diese Lager, wenn sie ebenfalls erneuert werden sollen, natürlich eben-

gebracht. Liegt alles bereit, wird auch diese Hälfte erwärmt, und dann werden die Lager eingesetzt. Sollten sie sich weigern, kann man mit leichten Schlägen auf deren Außenringe etwas nachhelfen. Am Klang der Schläge kann man außerdem feststellen, ob die Lager anliegen. Dann wird die Kurbelwelle mitsamt dem Kugellager in das Gehäuse versenkt. Da wir hier nicht nachhelfen können, muß man genau hinschauen, ob das Lager sauber sitzt. Bei einigen Modellen muß jetzt überprüft werden, ob axiales Spiel vorhanden ist. Dazu werden die Gehäusehälften zusammengesteckt und die Schrauben angezogen. Wenn dann die Welle nur schwer dreht, ist sicherlich eines ihrer Lager noch nicht tief genug in seinem Sitz.

das gewählte Maß korrekt war, wenn man das seitliche Spiel erneut mit der eingesetzten Scheibe überprüft hat. Eine Bewegung von 2/10mm ist hier gerade noch tolerierbar. Sind wir mit der Beweglichkeit der Welle zufrieden, müssen dennoch die Hälften erneut getrennt werden, um Dichtmasse auf die Dichtflächen aufzutragen. Die Gewindebohrungen sollten von diesem Zeug verschont bleiben, und auch sonst trägt man nur so wenig wie irgend nötig auf, da sich sonst beim Zusammenschrauben die Masse wieder herauspreßt und unkontrolliert im Kurbelgehäuse herumgeistert. Zum Schluß werden die drei Schrauben und die vier Muttern möglichst gleichmäßig und in Schritten angezogen.



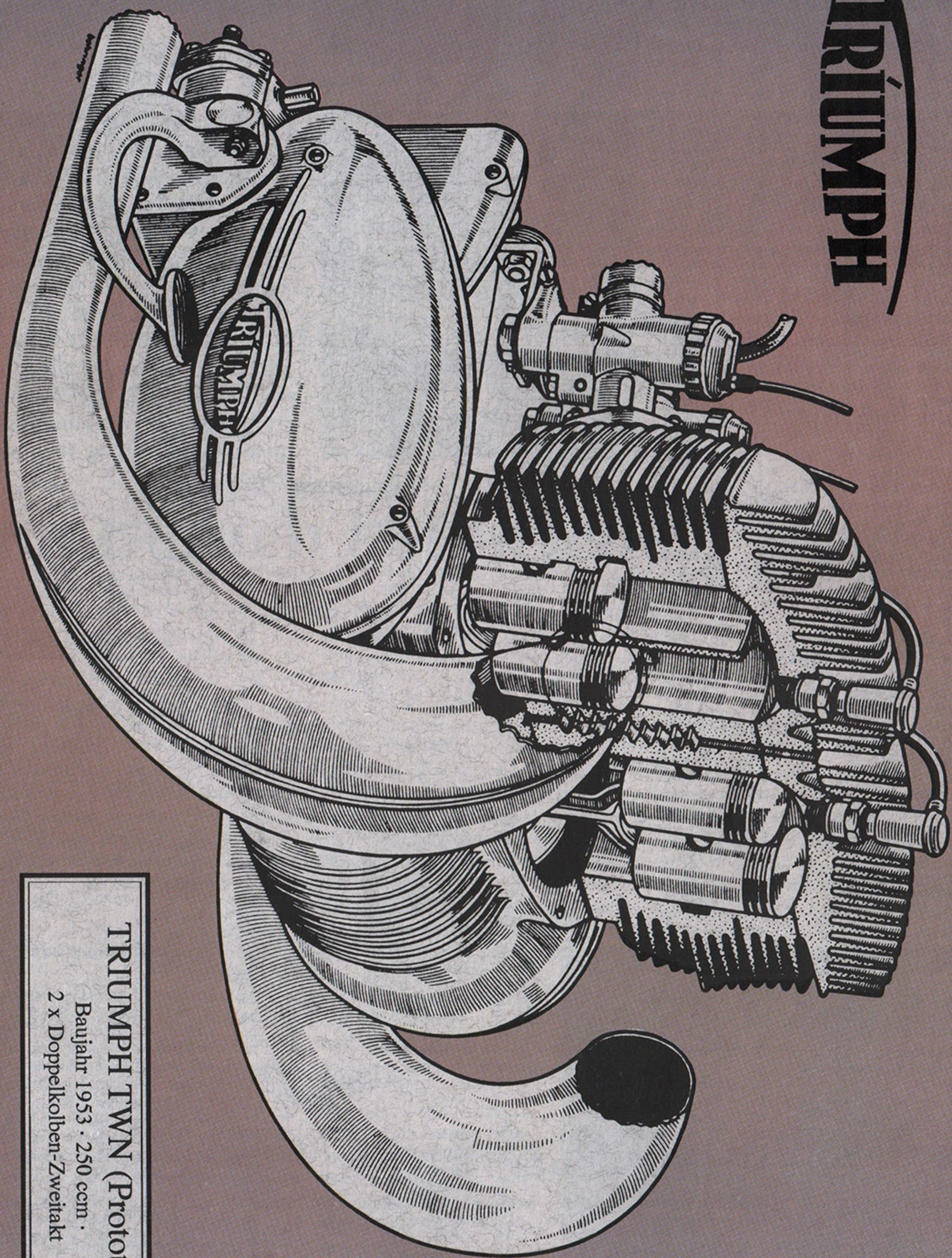
WIE ANGLE ICH MIR EINEN BEIFAHRER?

Ganz sicher ist die Saxon Voyager eine der individuellsten Arten der Fortbewegung. Aber Individualismus bedeutet noch lange nicht, daß man immer Solotouren fahren muß. Eine der schönsten Formen, einen Beifahrer zu ködern, ist die Saxon Voyager. Ein Gespann, mit den besten Aussichten auf eine Dauerbeziehung: harmonisch aufeinander abgestimmt, zuverlässig und solide, mit reichlich Freiraum auch für größere Extratouren und dem Gefühl, für vieles offen und doch sicher zu sein. Kein schlechter Fang, oder?



EINFACH GUTE MOTORRÄDER!

TRIUMPH



TRIUMPH TWN (Prototyp)

Baujahr 1953 · 250 ccm ·
2 x Doppelkolben-Zweitakt