

4. Jahrgang
T10856E

GUMMIKUH &

5,90 DM
ös 50 · sfr 5,90

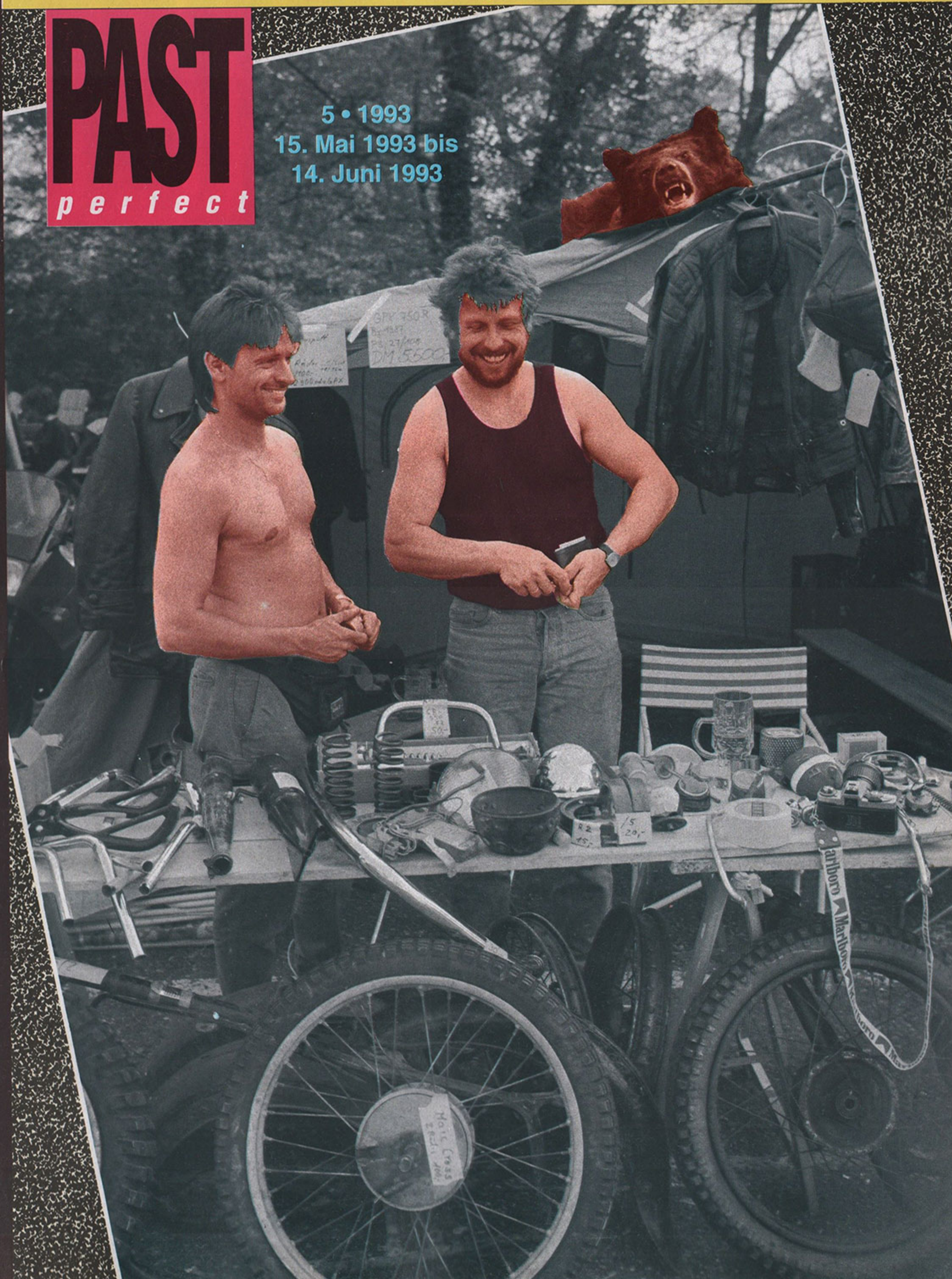
VOLLENDETE VERGANGENHEIT

MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

PAST

perfect

5 • 1993
15. Mai 1993 bis
14. Juni 1993

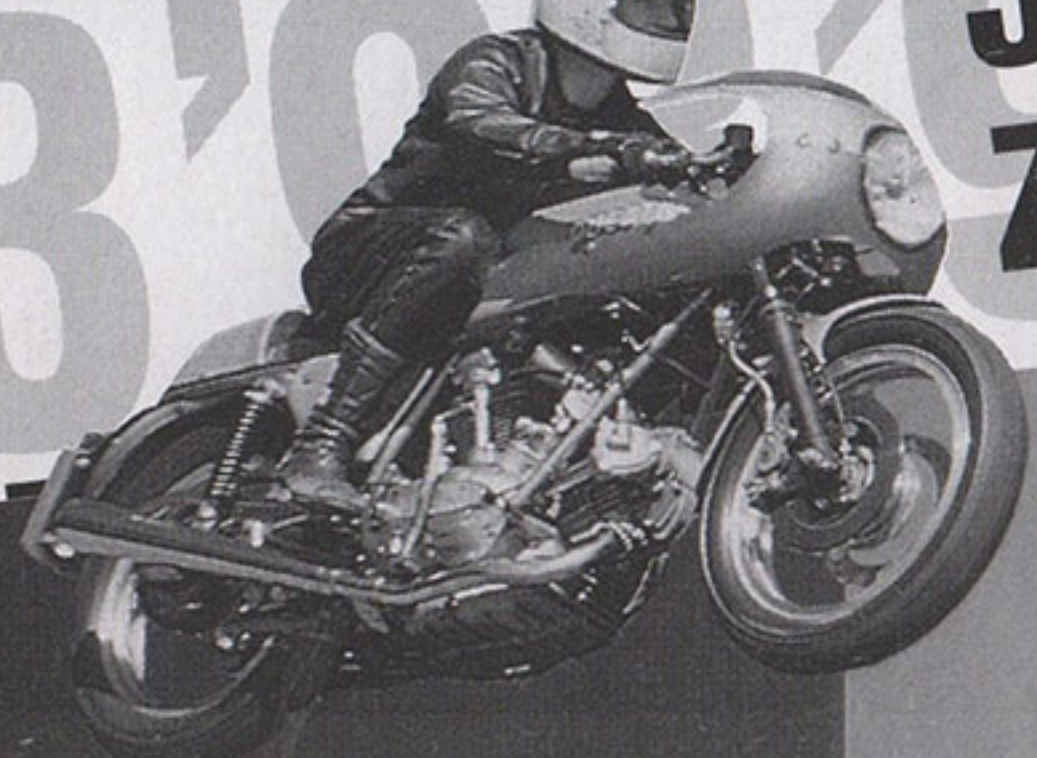


Louis

DM 6,- SFR 6,- HFL 8,- OS 50,-

DUCCI

JETZT ÜBERALL IM ZEITSCHRIFTENHANDEL!



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

DM 6,- WARENGUTSCHEIN (KATALOGPREISVERGÜTUNG) LIEGT BEI!



UNTERWEGS

Fahrbericht BMW R 69 S	4
Fahrbericht Triumph T 140 E	40
Britisches Plastik: Triumphales Erlebnis	42
Das Familienerbe der Firma AWD	54

GESCHICHTE

Triumph-Twins aus Coventry, Teil 3	37
Historischer Test: NSU Sport-Konsul 500	20
Die Scharfschützen	18

BIKER'S SEELE

Ernst Leverkus: Moby Dick	44
------------------------------	----

TECHNIK

GummikuH schraubt am Mo- tor: BSA B 40, Teil 3	47
---	----

RUBRIKEN

Titelbild Noch haben sie gut lachen Veterama 1993	1
Korrespondenz	13
Kleinanzeigen Such & Find	24
Termine & Treffen	35
Impressum	36
Motorgalerie Honda Goldwing	56

GUMMIKU H & PAST PERFECT AUSGABE 48

Mit seiner Hausmarke bestens vertraut: Andy testet die BMW R 69 S, das deutsche Superbike der 60er Jahre. Sein Bericht ab Seite 4



Wie vor 16 Jahren einmal ausnahmsweise Werbung und Wirklichkeit dicht beieinander lagen und was daraus gemacht wurde. Seite 18

Der englische Einfluß auf das Motorenkonzept war unübersehbar. Einen historischen Test des NSU-OSL-Nachfolgers "Konsul" ab Seite 20

Patric Leclair erzählt die Geschichte eines Renngepannes der Firma August Wurringer, Düsseldorf (AWD), das wieder in den Besitz der Erben übergegangen ist. Seite 54

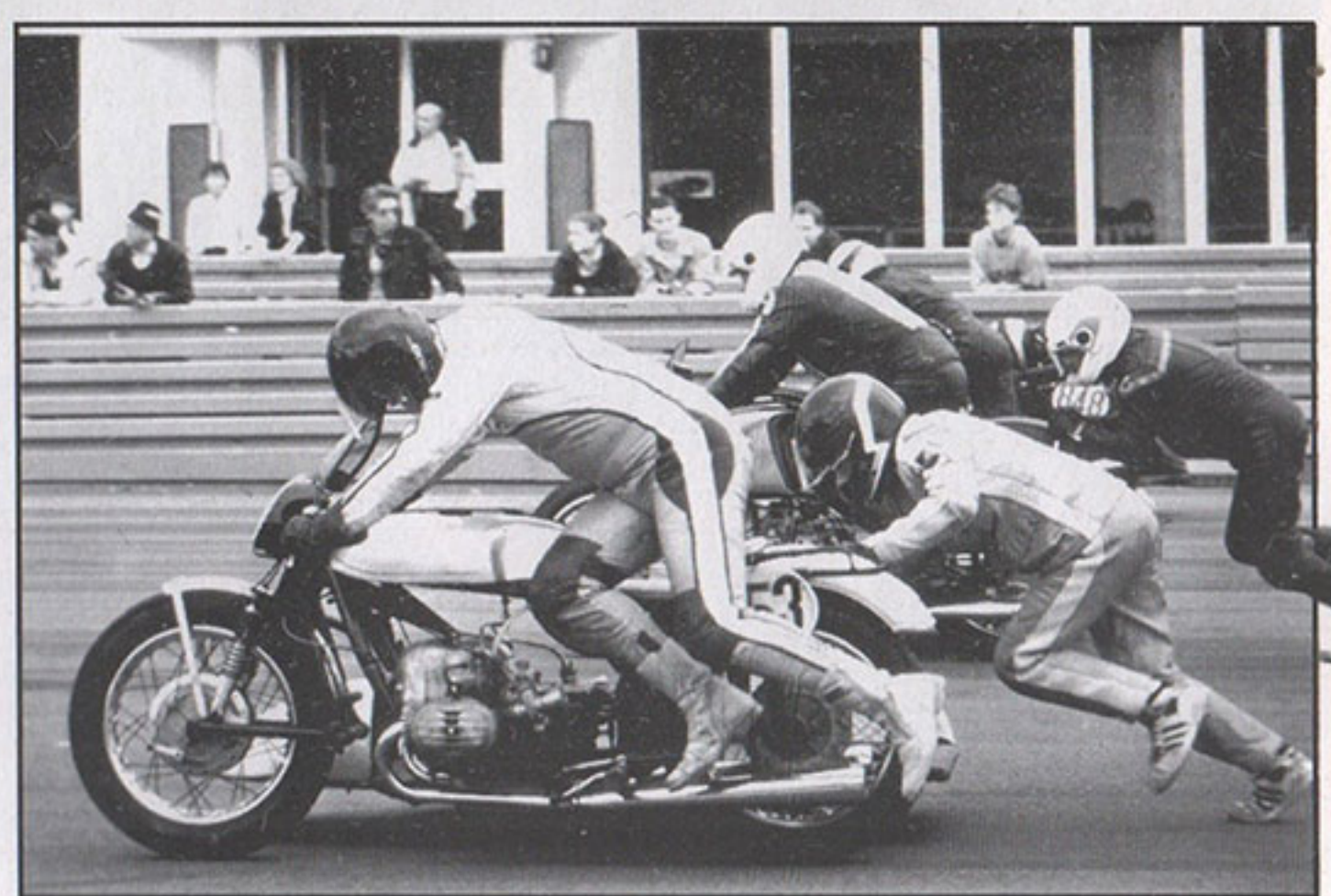
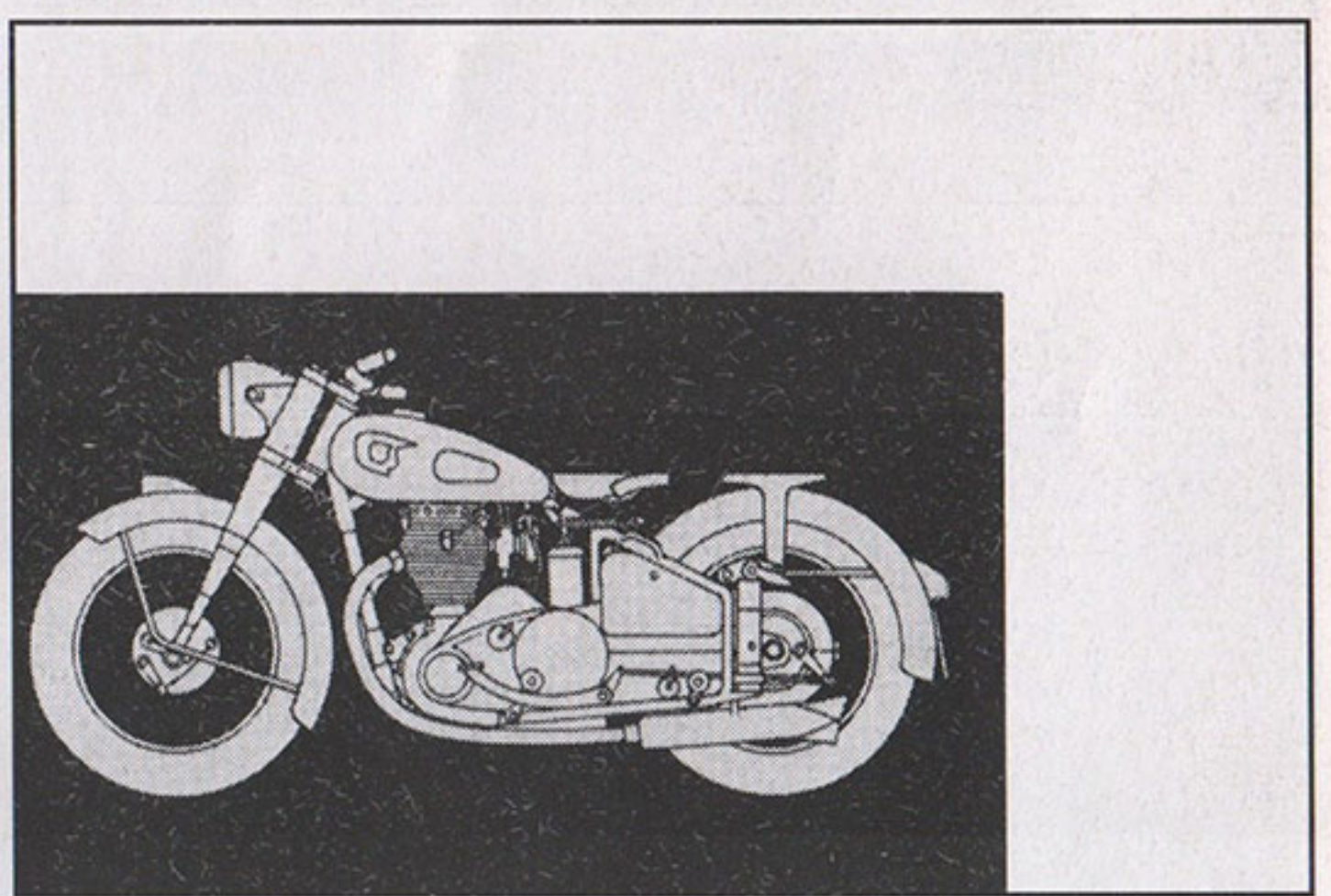
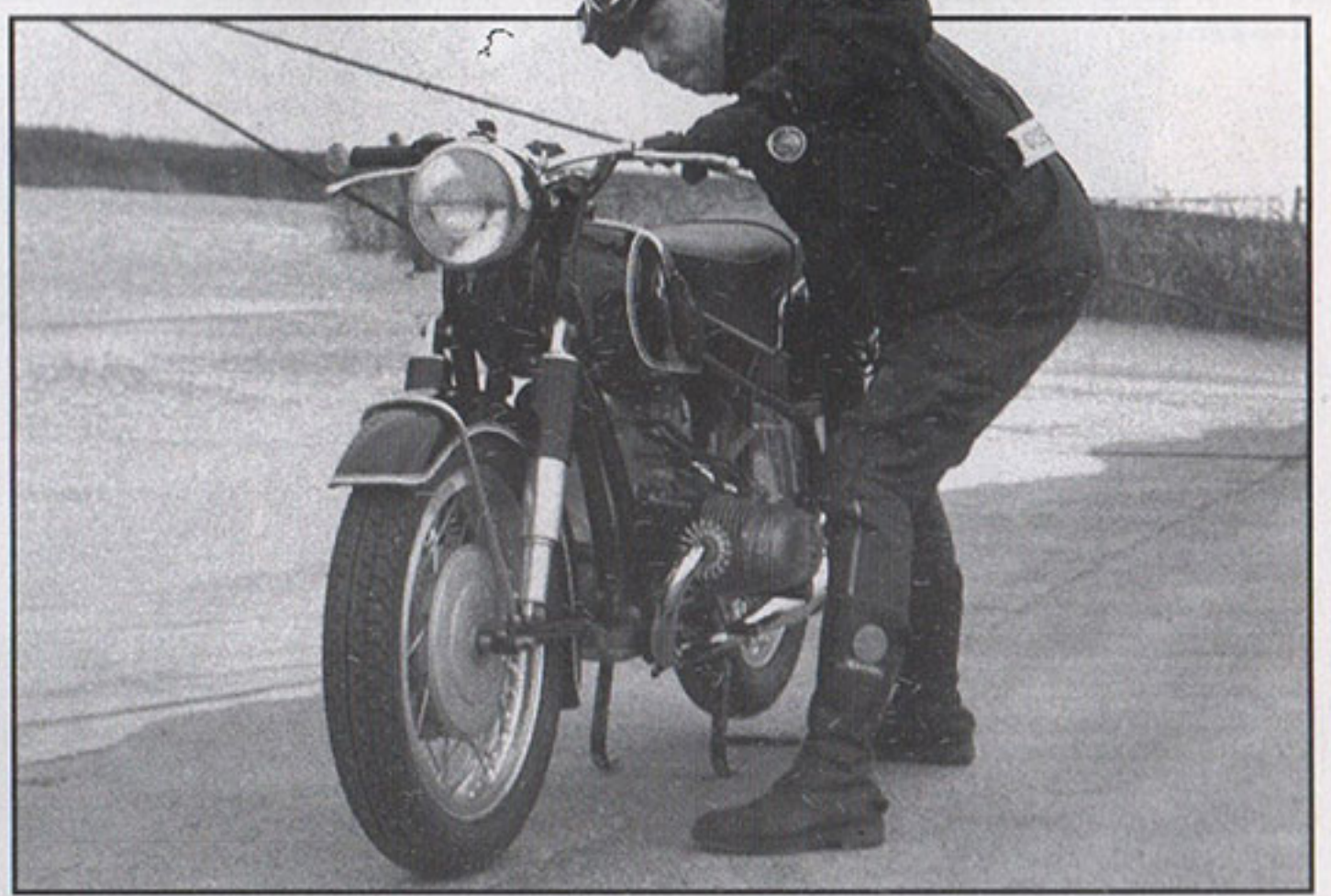
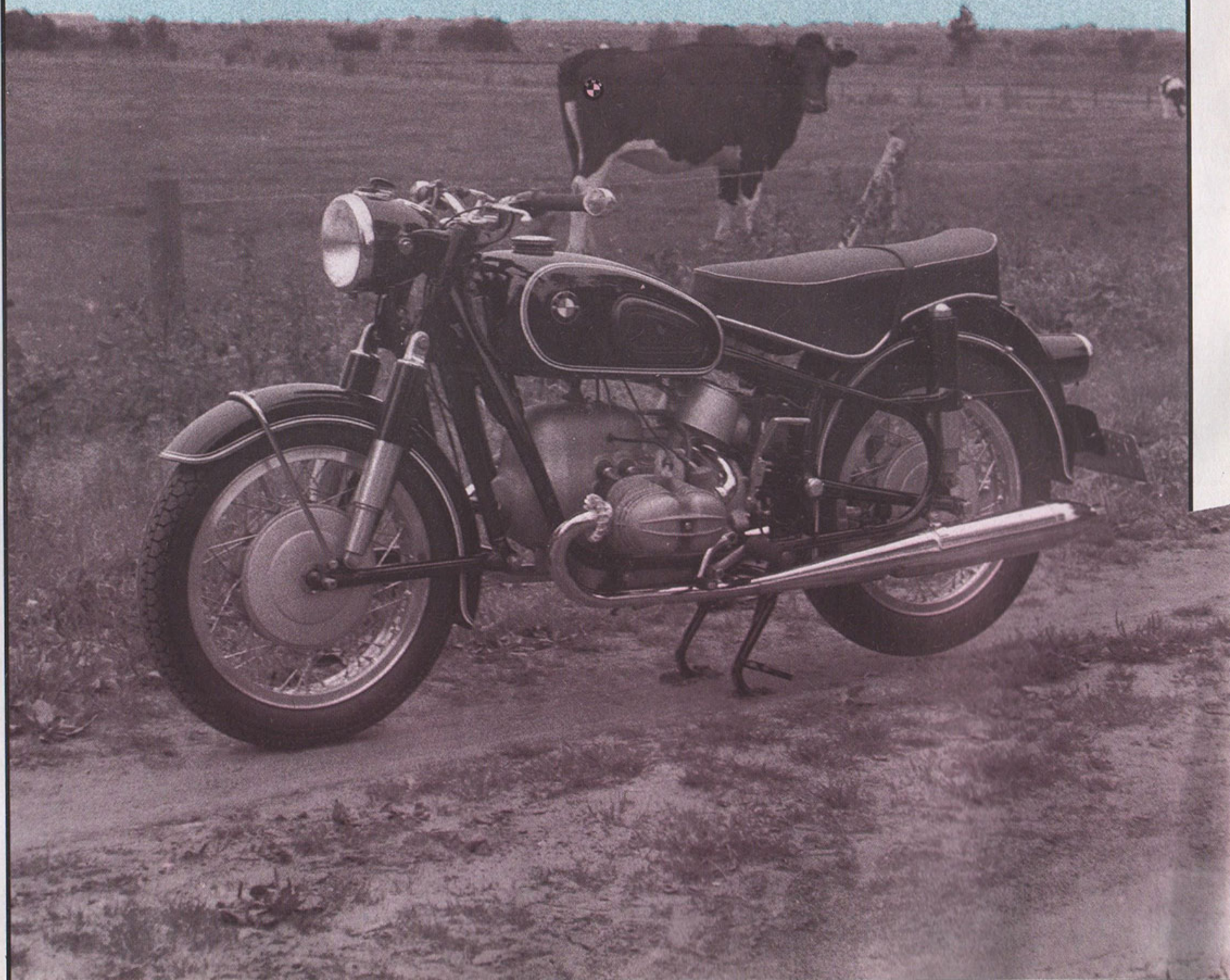




Foto: Uwe



(Foto: Ames)

Wenn ein Motorrad einmal den Titel "Die Absolute" besaß, dann kann man glauben, daß diese Maschine zum Besten gehörte, was die Ingenieure dieser Ära hervorbrachten. Doch Zweifel sind erlaubt. Ich glaube nicht an ein "absolutes" Motorrad und halte es mehr mit dem norddeutschen Sprichwort "Jedem sin möge". Dennoch war ich neugierig, was denn an der Legende von der BMW R 69 S "dran" sei....

BMW's sucht man dort, wo der Propeller prangt. Diese Regel bestätigte sich auch diesmal, und Ulf Staschel von der Bremerhavener BMW-Vertretung Gerhard Staschel stellte uns eine restaurierte, dem

Originalzustand entsprechende BMW R 69 S aus dem letzten Baujahr, 1968/69, zum Fahren zur Verfügung. Die unverkäufliche Maschine entzückt sonst im Verkaufsraum der Vertretung alte und neue Kunden.

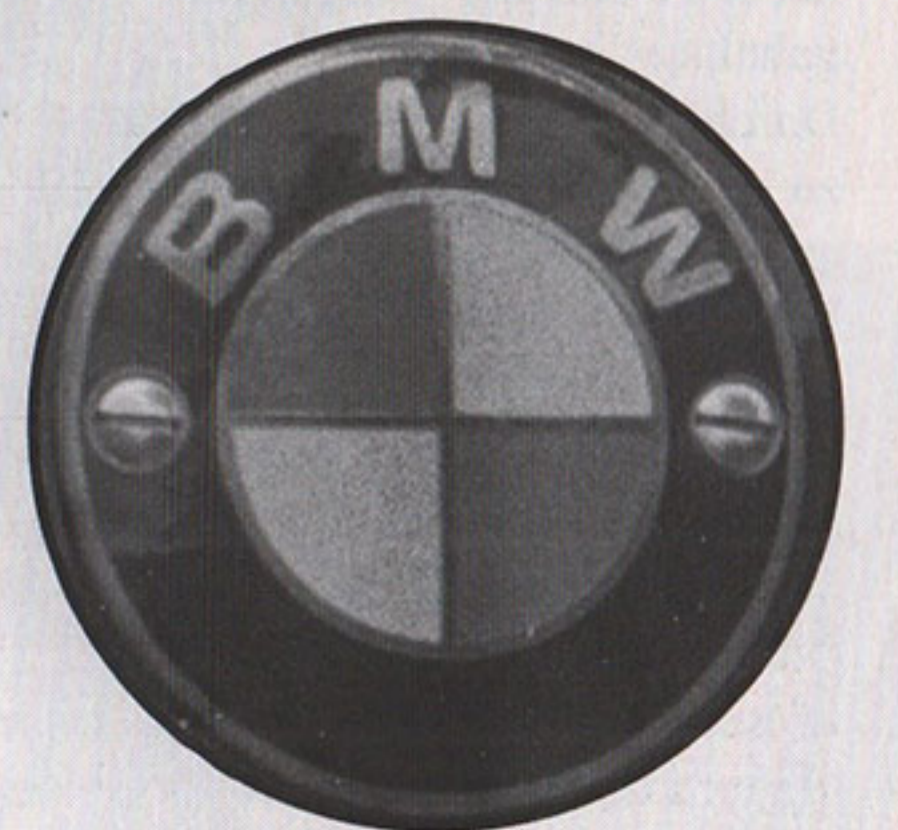
Die Freude über die Bewegung, die wir ihr zuteil werden ließen, war ihr deutlich anzumerken. Freundlich wackelnd tuckerte sie auf dem Hof vor sich hin. Die Kaltstartprüfung hatte sie mit Bravour bestanden. Mit frischem Benzin und frischem Öl war sie nach eifrigem Tupfen der Vergaser schon nach drei Tritten auf den links montierten Star-

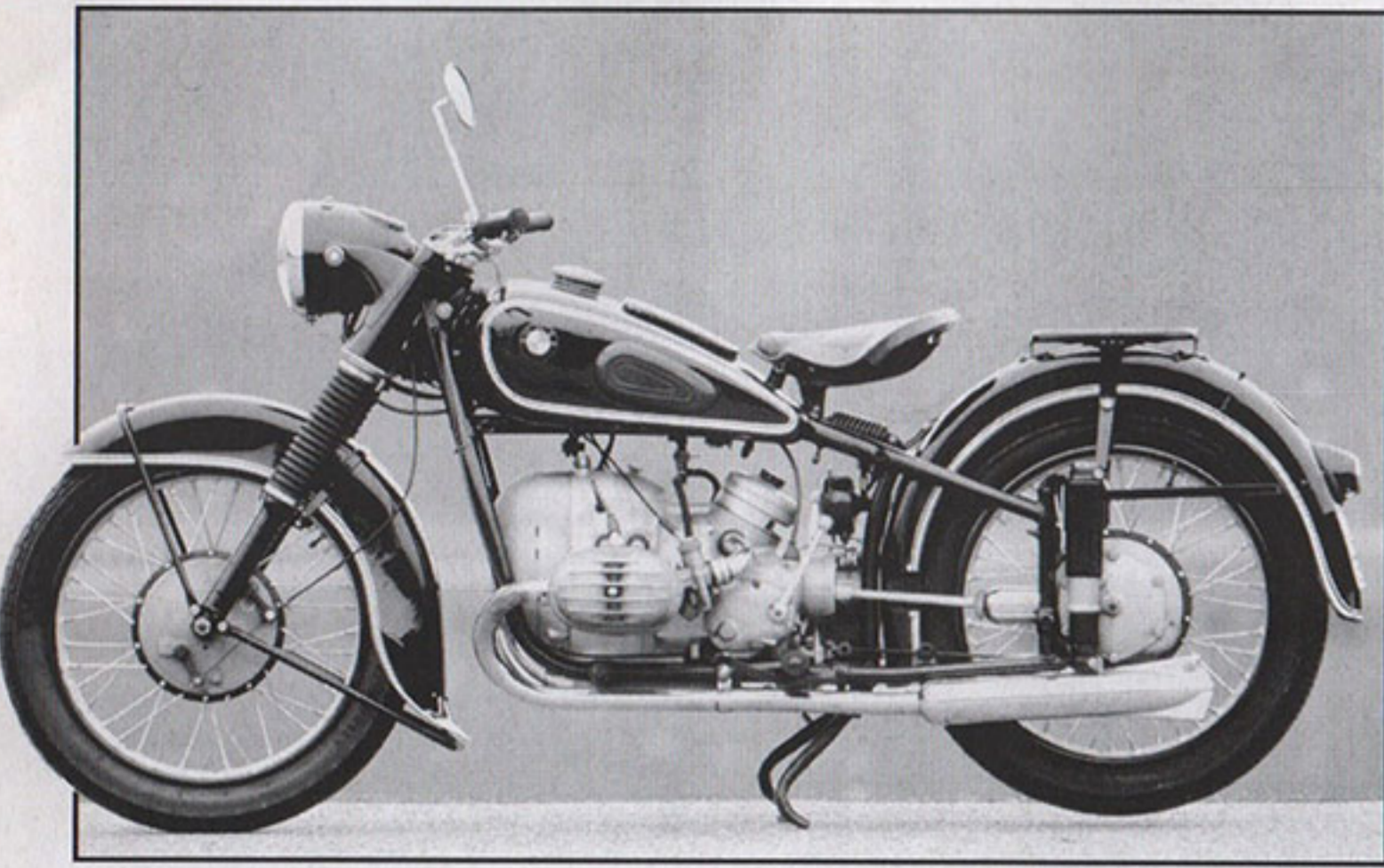
terhebel trotz jahrelanger Standzeit angesprungen. Daß die Batterien, bedingt durch ihr Alter, klinisch tot waren, störte nicht weiter. Die 69 S besitzt eine für deutsche Maschinen untypische Magnetzündung. Nicht allein diese Magnetzündung in Verbindung mit dem Kickstarter ohne elektrischen Anlasser ließ sie im Kreis der Maschinen, die zum Ende ihrer Bauzeit den "Motorradboom" einleiteten, altväterlich wirken. Da gab es noch einiges anderes... Doch zuvor muß man, um die Eigenarten der Maschi-

0,6 Liter Boxer

Fahrbericht

BMW R 69 S





R 51/3
Das Fahrwerk benutzte BMW schon 1938, aber der 500er war neu (Foto: BMW)

ne richtig einschätzen zu können, ihre Abstammung kennen: die R 69 S geht als letzte BMW in direkter Linie auf die legendäre R 5 zurück, die BMW im Februar 1936 in Berlin einer staunenden Presse und einem begeisterten Publikum präsentierte.

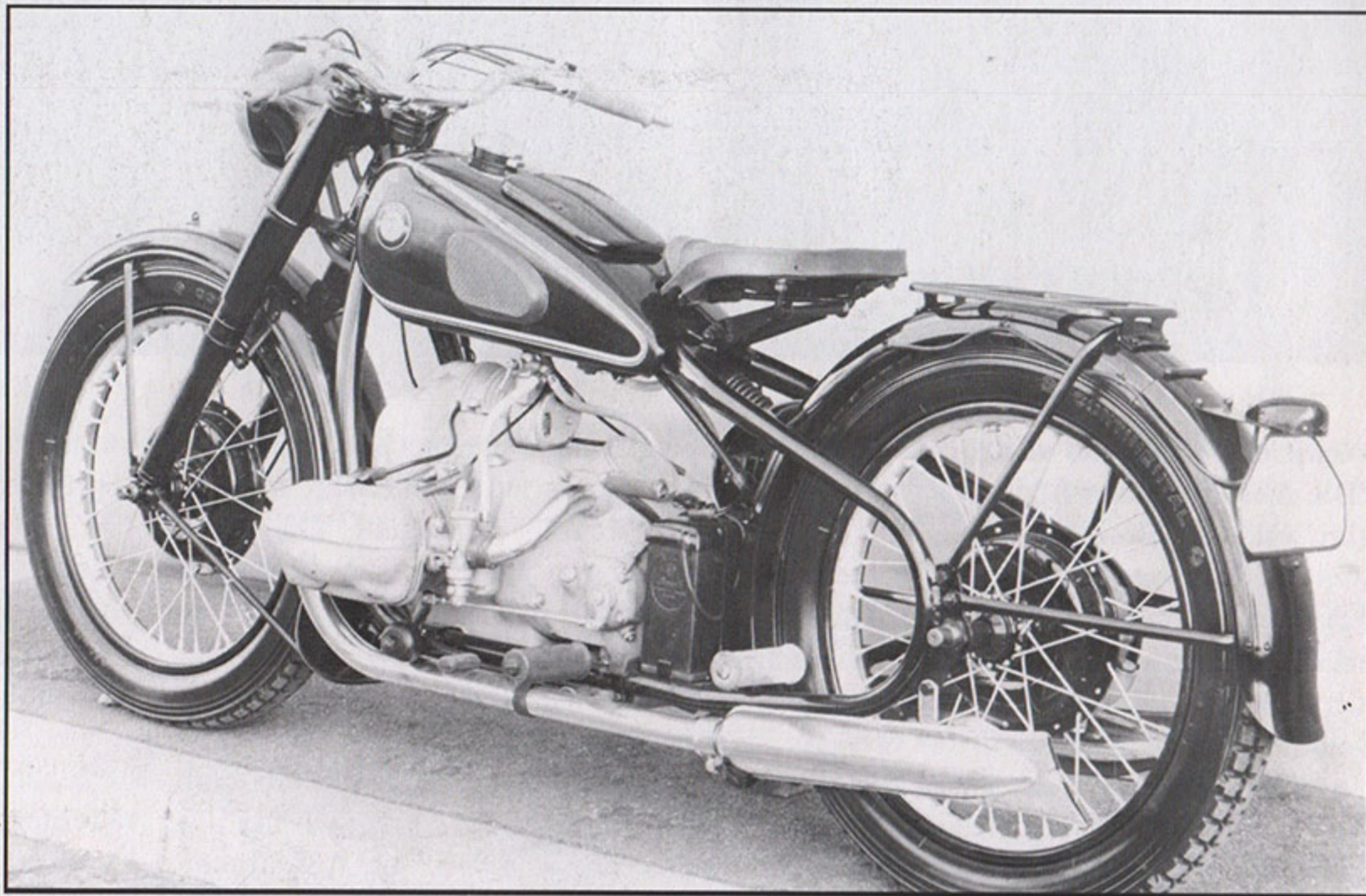
Die R 5 war in den 30er Jahren für BMW ein genauso großer Schritt voraus, wie 1969 die Einführung der /5 Baureihe. Die Charakteristika der R 5 sollten für alle nachfolgenden Boxermodelle bis zur R 69 S typisch werden.

Die R 5 (494 ccm, Bohrung und Hub je 68 mm, 24 PS bei 5.800/min) hatte als erste BMW einen elektrisch geschweißten Doppelschleifenrohrrahmen. Dazu kam ein neukonstruierter OHV-Boxer mit zwei ketten-

getriebenen Nockenwellen, die für einen "drehzahlfesten" Ventiltrieb sorgten. Ein Novum war ebenfalls das einteilige Tunnelgehäuse, in das die Kurbelwelle von vorne eingebaut wurde. Noch ziemlich neu war die erst kurz vorher in den Modellen R 12 und R 17 eingeführte Teleskopgabel.

Durch diese Merkmale avancierte die R 5 zu einem sportlichen Technologieträger, der in die Zukunft von BMW deutete. Daneben stand fest, daß diese Maschine (natürlich unter Hinblick auf den seinerzeitigen Stand der Technik) der Konkurrenz in der Gesamtsumme aus Kultiviertheit, Temperament und Zuverlässigkeit deutlich voraus war.

Diese R 5 mutierte mit einer Geradweghintererradfederung und Detailänderungen



R 5 (Bj. 37) Damals ist BMW noch ohne Schnickschnack ausgekommen (Foto: BMW)

benen Nockenwelle anstelle deren zwei, die bisher per Kette bewegt wurden. Außerdem besaß der neue Motor Magnetanstelle der Batteriezündung. Der neue Motor debütierte mit 72 mm Bohrung und 73 mm Hub im gleichen Fahrgestell als R 67 mit 26, später 28 PS. Um besonders für den Export in die verwöhnten Vereinigten Staaten besser im Rennen mit der britischen Konkurrenz zu liegen, wurde der R 67 Motor mit größeren Vergasern und Ventilen, einem schärferen Nockenwellenprofil und höher verdichtenden Kolben zum R 68 Motor. Um an der Standfestigkeit nicht zu kratzen, bekam die R 68 nadelgelagerte Kipphebel und Zylinderkopfstehtbolzen und ein Tonnenlager an das hintere Kurbelwellenende.

zur R 51. Nach einer Kriegs- und Nachkriegsbedingten Unterbrechung erschien 1950 als nächstes Glied der Kette die R 51/2. 1951 erschien die R 51/3. Diese besaß zwar das gleiche Fahrgestell wie die 51/2, war aber mit einem neuen Motor ausgestattet. Jener operierte mit einer Stirnradgetrie-

Die R 68 - mit untertriebenen 35 PS - war der erste 100 mph-Renner, den die Bayern in Serie produzierten. Diese Maschine war sportlicher ausgestattet als die "normalen" Modelle (schmale Kotflügel, "Brötchen"-Sozius, "Renn"-bügel, etc.) und wurde von 1952 bis 55 in kleinen Stückzahlen produziert. Wichtige Erkennungsmerkmale waren die Ventildeckel mit nur zwei Kühlrippen und die Handzündverstellung, die den Umgang mit minderwertigem Benzin erleichterte. Problematisch war besonders bei dieser schnellen Maschine das Fahrwerk, welches prinzipiell dem der R 51 von 1938 entsprach. Auf kurvenreichen Strecken

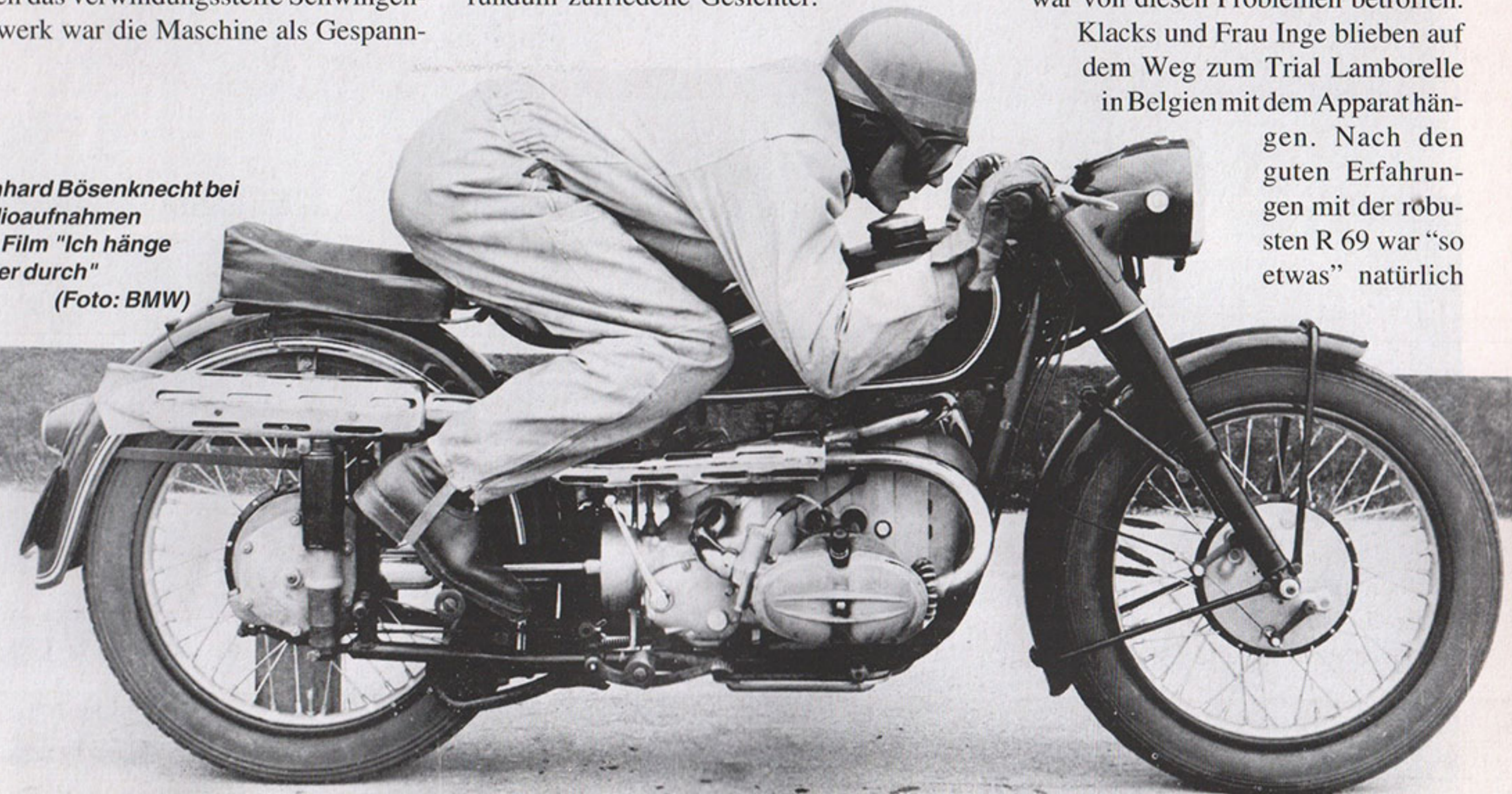
mit unebener Fahrbahn konnten die Piloten einer Tornax "Schwarze Josefine" (15 PS) oder einer Matchless G 3 (17 PS) den stolzen R 68 Reiter austricksen, der schon bei mäßig wilder Fahrweise mit einem springenden Motorrad zu kämpfen hatte. (Um sich von den bundesdeutschen Straßenverhältnissen der 50er Jahre ein richtiges Bild machen zu können, empfiehlt sich eine Reise in das EX-DDR Mittelgebirge. Dort wird man schon nach wenigen Kilometern feststellen können, daß ein gutes Fahrwerk auf diesen Strecken mehr bedeutet als ein starker Motor.) Sei's drum, entsprechend der damals üblichen Taktik der Firma BMW von Modell zu Modell entweder das Fahrwerk ODER das Triebwerk zu modernisieren, war es klar, daß jetzt das antiquierte Teleskop-

fahrwerk ausgedient hatte. 1955 präsentierte BMW ein Fahrwerk, daß über jegliche Kritik erhaben war. Die Vollschwingenmodelle lösten schrittweise die bisherige Palette ab. Den Anfang machten die R 51/3, die zur R 50 wurde, und die R 68 mutierte zur R 69. Einzylinder und das 600er Tourenmodell wurde "nachgereicht".

Die R 69 mit ihrem excellenten Fahrwerk, ihren guten Bremsen und dem kräftigen und standfesten Motor wurde zu einem Favoriten aller Motorrad-Journalisten. In der Presse diskutierte man die Frage, ob die R 69 "das absolute Motorrad" wäre. Der Brite Vic Willoughby schrieb, daß das Fahrwerk mit dieser Maschine eine Offenbarung wäre. Die Maschine war durch den bereits seit drei Jahren gebauten Motor frei von Kinderkrankheiten. Das Schwingenfahrwerk hatte man durch Erprobung im Straßenrennen und konstruktive Sorgfalt fast fehlerfrei hinbekommen. Die Maschine war zwar nicht so temperamentvoll wie die britische Konkurrenz aber in der Gesamtheit ihrer Eigenschaften als schnelle Reisemaschine nahezu konkurrenzlos. Lange Federwege, Vibrationsfreiheit und guter Durchzug ließen auch lange Strecken zum Genuß werden. Auf den damals leeren und nicht tempobegrenzten Überlandstraßen und Autobahnen waren Reisegeschwindigkeiten von 140 km/h "locker" möglich. Durch das verwindungssteife Schwingenfahrwerk war die Maschine als Gespann-

motorrad einzigartig. Die Fahrwerksgeometrie ließ sich durch Umhängungen der vorderen Federbeine und Versetzen des vorderen Schwingarmes an die Erfordernisse des Gepannbetriebs anpassen. Zusätzlich waren Gespannlenker, -Federn, -Felgen und -Übersetzungen lieferbar. Die Maschine wurde vom Werk als ganzes Gespann, bzw. bereits für SW-Betrieb vorbereitet, geliefert. Kritik wurde am nach wie vor nur mit Übung sauber zu schaltenden Getriebe und der schwachen Lichtausbeute des 160 mm Scheinwerfers laut. Ansonsten gab es rundum zufriedene Gesichter.

Bernhard Bösenknecht bei Studioaufnahmen zum Film "Ich hänge immer durch" (Foto: BMW)



Ob Super oder Diesel, das ist Andy völlig egal. Hauptsache billig. (Foto: Uwe)



Doch die Konkurrenz hatte um 1960 ihre Paralleltwins durchweg auf mehr als 40 PS gebracht. Besonders bei den Yankees kam die recht teure "Biemdabblju" mehr und mehr ins Hintertreffen.

In München mußte man sich etwas einfallen lassen. Das Jahr 1960 sah die BMW Palette erweitert: Die "Brot und Butter"-Modelle R 50 und R 60 waren zur /2 Serie modellgepflegt worden. Die R 69 fiel unter den Tisch. Stattdessen betrat die R 69 S die Szenerie: Um in Übersee besser bestehen zu können, hatte man den R 69 Motor auf 42 PS gebracht und einige Details modifiziert. Klar, daß die Motorradwelt aufhorchte. Die Fahrleistungen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h waren an der Spitze der Großserienmaschinen angesiedelt. Selbst heute ist so eine Spitze für eine unverklei-

dete 600er Zweizylinder durchaus nicht lahm. Doch das Temperament der 69 S warf plötzlich Probleme auf, mit denen niemand gerechnet hatte. Nicht nur bei Einzelexemplaren rissen oft urplötzlich die rechten Zylinder ab. Ursache dieser für BMW ungewöhnlichen Motorschäden waren Schwingungen. Diese strapazierten die damals zwölf Jahre alte Konstruktion, aus der die Ingenieure 50% mehr Leistung herausgequetscht hatten, als 1950 berechnet worden war.

Sogar die "Das Motorrad" Testmaschine war von diesen Problemen betroffen. Klacks und Frau Inge blieben auf dem Weg zum Trial Lamborelle in Belgien mit dem Apparat hängen. Nach den guten Erfahrungen mit der robustesten R 69 war "so etwas" natürlich

eine Enttäuschung. Aus dem BMW-Werbeslogan "Aus Freude am Fahren" dichteten motorradfahrende Spötter "Aus Freude am Bauen". Zum Elefantentreffen erschienen BMW-Boxer voller Ironie mit um Zylinder und Gehäuse gewickelten Ankerketten. Die ganze Geschichte machte enormen Wirbel, da die Szenen von der Standfestigkeit der Vorgängermodell stets geschwärmt hatte.

Aberissene Zylinderfüße fanden sich bei Motorrädern, bei denen Zylinder und Kopf jeweils separat verschraubt waren, gar nicht so selten. Norton Twins wurden auch schon mal von diesem Gebrechen befallen. Später fand man heraus, daß die selbstzerstörerischen Schwingungen dann auftauchten, wenn man länger im Bereich

von 6.200/min fuhr. Das Werk setzte ab der Saison 1963 einen Schwingungsdämpfer auf das vordere Kurbelwellenende. Damit war das Problem so ziemlich aus der Welt.

Dennoch haftete der rasanten Bajuwarin der Ruf von hoher Leistung um den Preis der motorischen Empfindlichkeit noch lange an. Dabei galt das Motorrad gegen Ende seiner Produktionszeit als ausgesprochen ausgereift.

Eine Maschine, die 1968 in München gebaut wurde, bevor BMW die Motorradproduktion mit Einführung der /5 Baureihe in das Spandauer Werk verlegte, konnte ich vor kurzem fahren. Natürlich wollte ich es nicht darauf anlegen, wirklich auszuprobieren, ob denn die Pötte immer

noch wegfiegen. Die vor einigen Jahren restaurierte und seitdem wenig gefahrene 69 S verbringt ihr Seniorenendesein meist im Kreise toprestaurierter Oldtimer und aktiver Veteranenrenner in den Ausstellungen des Bremerhavener BMW-Händlers.

Nachdem die Maschine lief, konnte ich mich gleich mit den Bedienungselementen befassen. Die R 69 S bot in dieser Hinsicht wenig Überraschungen. Schaltung links, Bremse rechts, klar! Die Hebeleien (gut!) und der schwergängige Kettenzuggriff waren für mich genauso wenig neu wie die "Hella"-Schalter am Lenker. Die klobig wirkenden schwarzen Flügel lassen sich auch noch mit Winterfäustlingen prima bedienen. Das Zünd-

schloss mit dem Stromliniennagel ist auch ein alter, unguter Bekannter. Mit der Zeit leiern diese Dinger aus, und sicherer Kontakt läßt sich nur mit Hilfe eines rund um die Lampe gespannten Einweckgummis erreichen. Durch Drehen des Zündnagels wird auch das Licht eingeschaltet.

Beim Gasgeben merkte man deutlich, daß sich im Vergleich zu den R 50/ R 60 Modellen etwas mehr tut. Das Rückdrehmoment, das beim Gasgeben das Motorrad nach rechts kippen will, wirkt stärker. Beim Anfahren ändert sich der Ton: Aus dem gemütlichen Tucke-Tucke wird ein tiefes Grollen, das sich aus dem dumpfen Auspuffgeräusch und kernigem Ansaugeschlürfen zusammensetzt. Die Kupplung läßt sich ausgesprochen leicht

ziehen, kommt aber mit dem BMW-typischen Greifen. Da ich schon jahrelang mit bayerischen Boxern Umgang pflege, habe ich es im Handgelenk, auch ohne Hopser anzufahren. BMW-Novizen tun sich oft schwer. Die Schaltung funktioniert bei jedem Boxer anders. Hier ließ sich der erste Gang mit einem Mini-"Klack" einlegen. Die große Schwungmasse - obwohl gegenüber älteren 69 S-Ausführungen bei der 1968er Ausführung verringert - macht sich beim Anfahren bemerkbar. Um flott vom Fleck zu kommen, sollte man den Motor vor dem Einkuppeln bereits auf Drehzahl bringen und dann in die Drehzahl "hineinkuppeln".

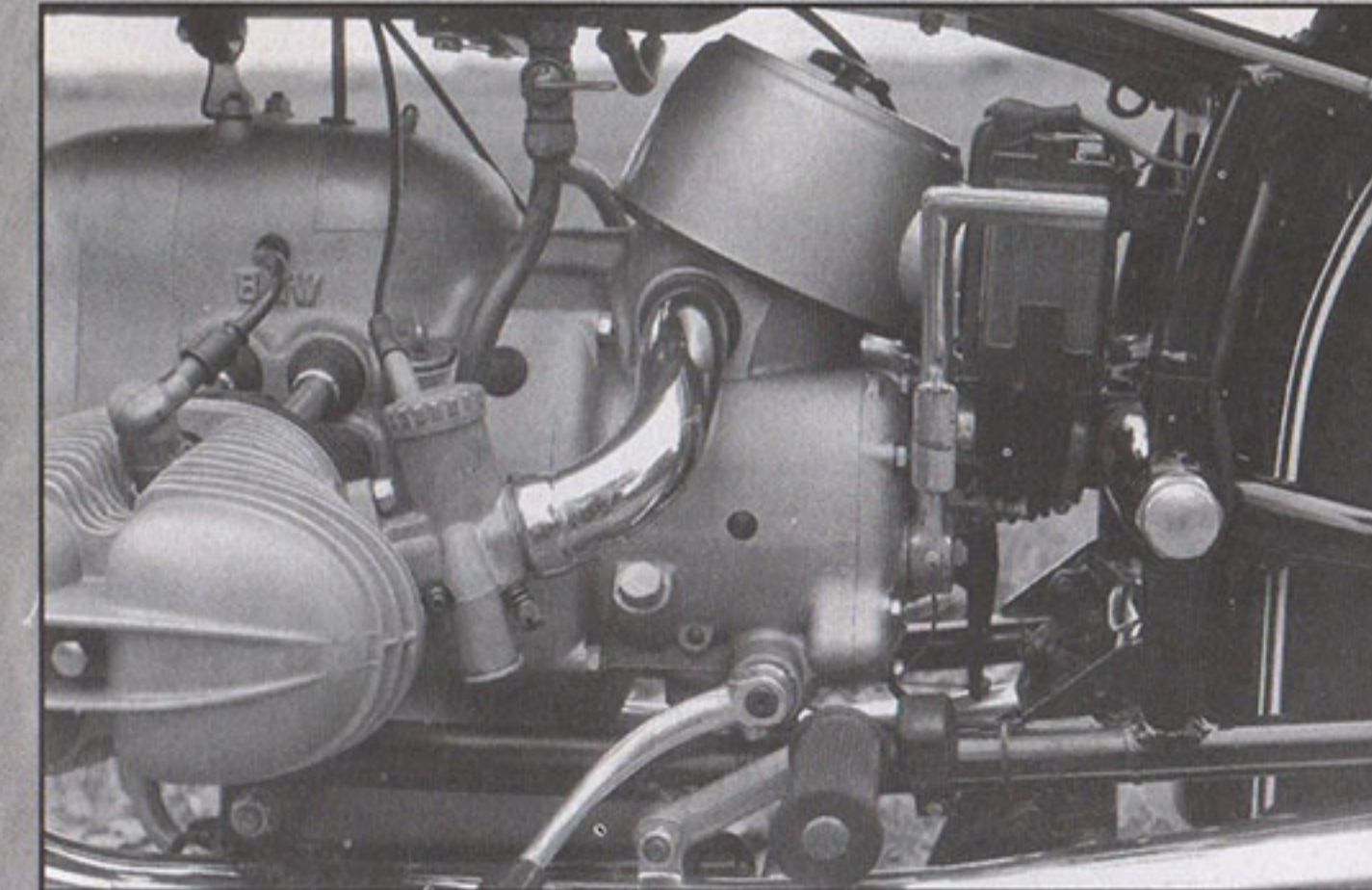
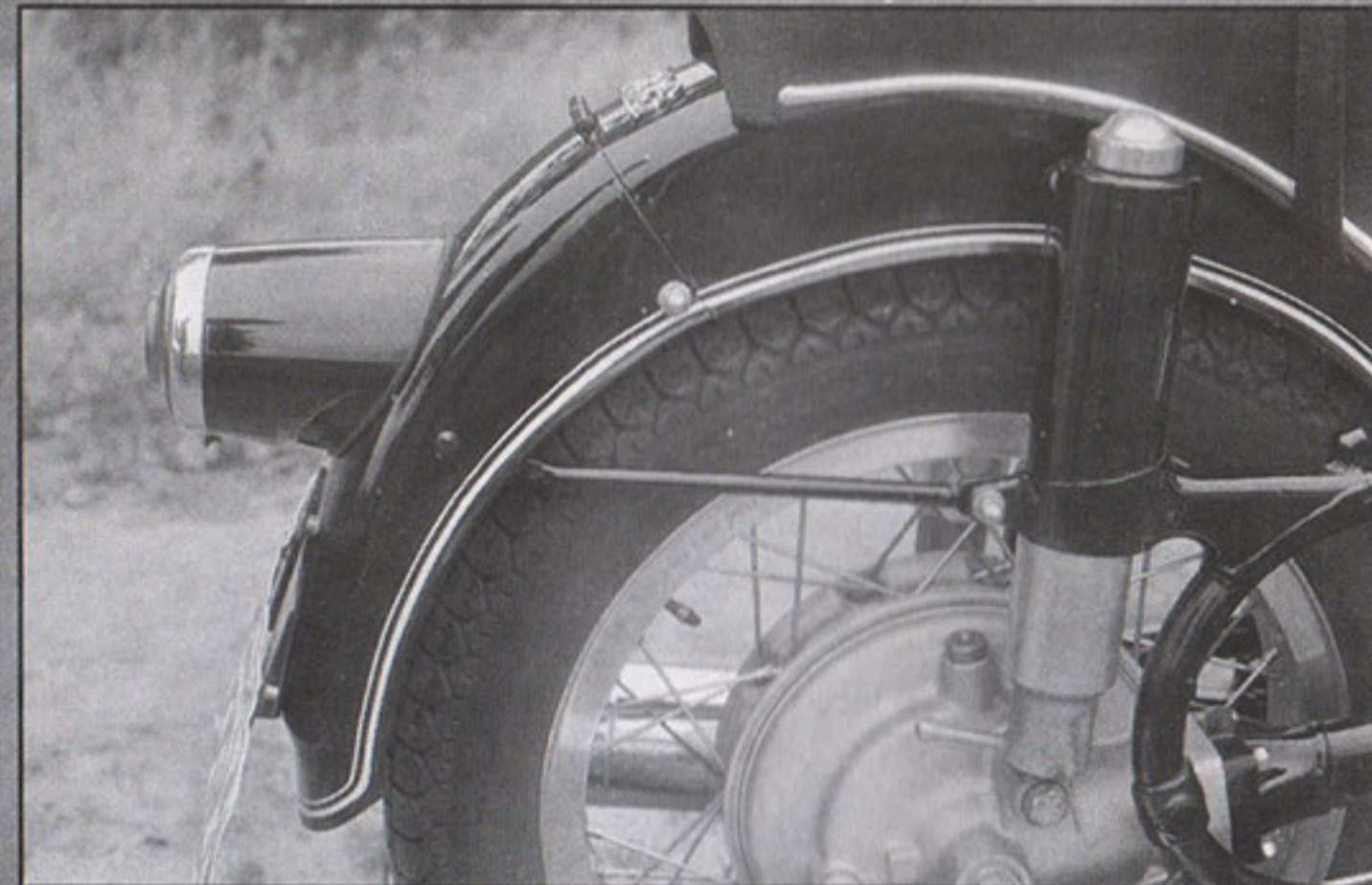
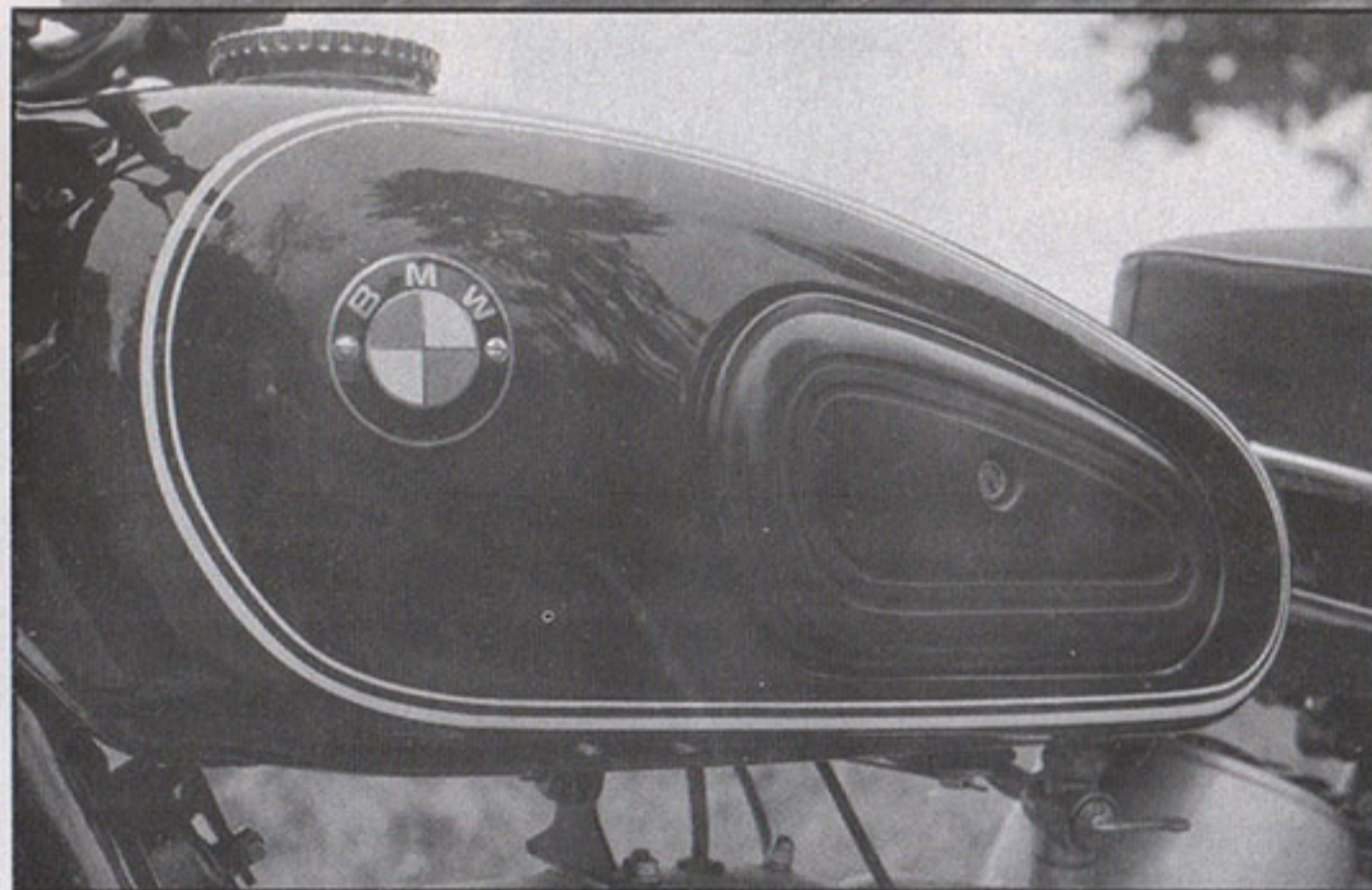
Ich versuchte, mit dem kalten Motor einen "Salonstart" hinzulegen und mit niedri-

gen Drehzahlen in Gang zu kommen. Ganz so niedertourig ging es dann doch nicht, da der hochverdichtende Motor anfang, sich unwillig zu schütteln. Außerdem leidet der wälzgelagerte Motor bei untertouriger Fahrweise mit Last enorm. Mit etwas mehr Gas setzt sofort der "Fahrstuhl"-Effekt ein, der durch das am Hinterradsgetriebe wirkende Drehmoment bei wellengetriebenen Maschinen mit einfacher Hinterradschwinge beim Gasgeben das Heck hebt. Als Kompromiß empfiehlt sich ein Fahrstil mit wenig Last und niedriger bis mittlerer Drehzahl in der Stadt und mehr Drehzahl überland.

Gleich nach dem Anfahren ging ich in den zweiten Gang, der sich auf dem Bremerhavener Pflaster als Universalgang für



Foto: Ames



links:

17 Liter Tank + Werkzeugfach hinter dem linken Kniekissen

(Foto: Uwe)

Mitte:

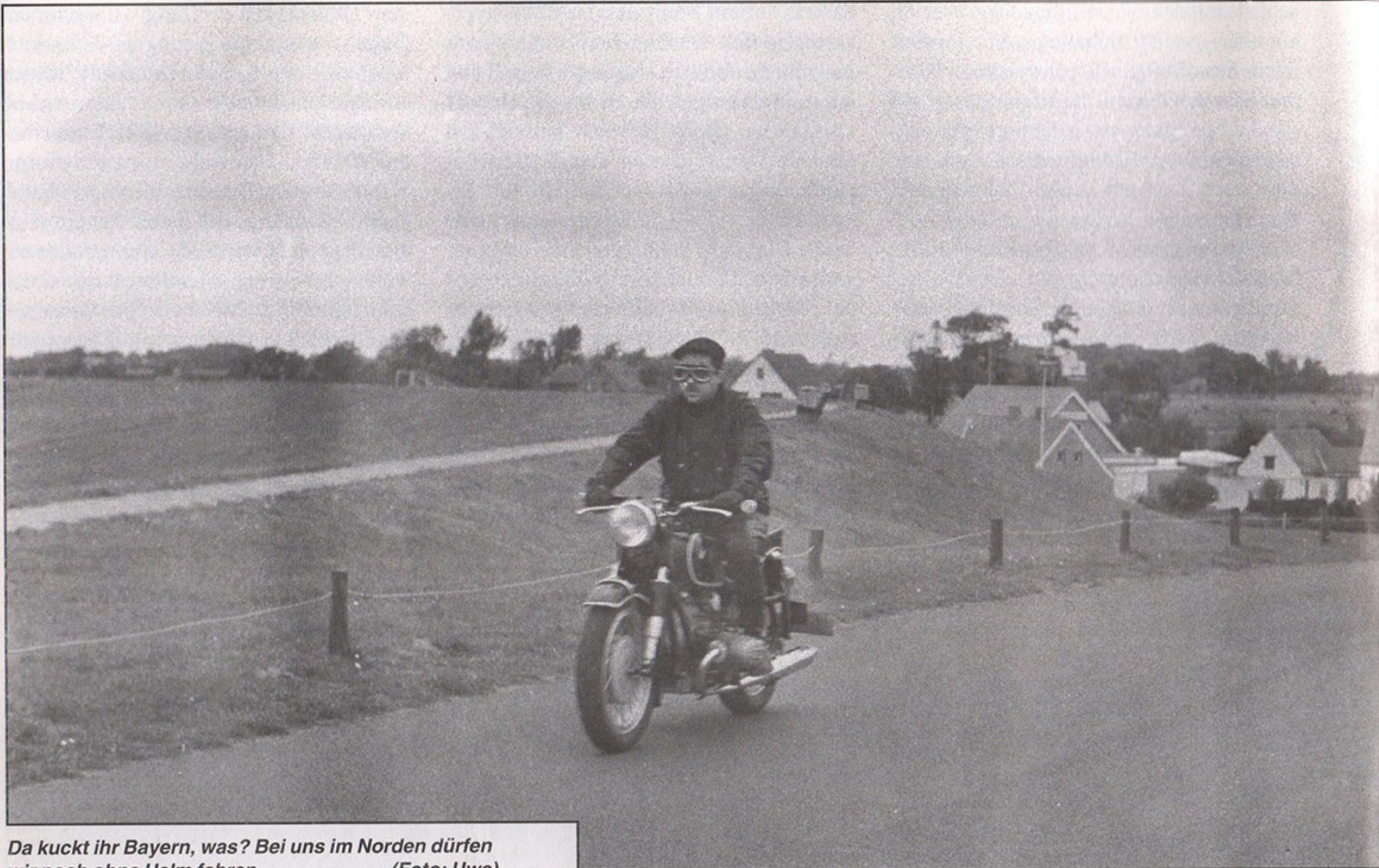
1968 konnte jeder noch die Federbeine ohne Spezialwerkzeug verstellen. Der Hinterradausbau war durch das klappbare Schutzblech spielend leicht.

(Foto: Uwe)

rechts:

Leichter Zugang zum Zylinderkopf, Zündkerze, Vergaser, Luftfilter, Batterie...

(Foto: Uwe)

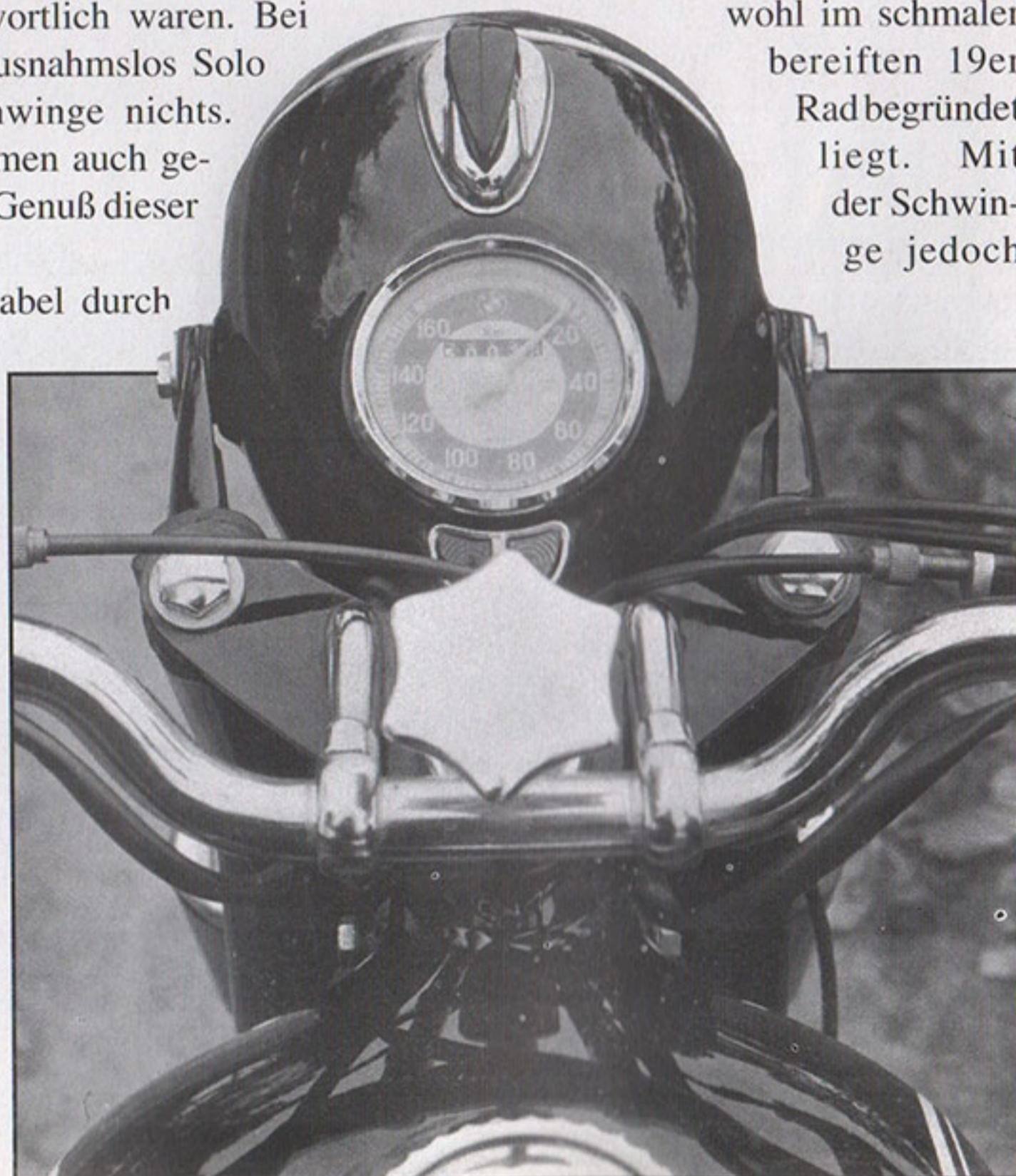


Da kuckt ihr Bayern, was? Bei uns im Norden dürfen wir noch ohne Helm fahren. (Foto: Uwe)

langsamen Stadtverkehr empfiehlt. Das alles hört sich komplizierter an als es ist, dennoch merkt man rasch, daß die R 69 S bewußt und "weich" gefahren werden will, da ihr Verhalten sonst rasch ruppige Züge bekommt. Dafür kann der oft gerühmte "Gummikuh"-Federungskomfort auch heute noch bestehen. Auf bremsischem Klinker-, Basalt-, und Katzenkopfpflaster merkte ich rasch, warum in den 50ern von vielen Fahrern und Konstrukteuren eine Vorderradschwinge favorisiert wurde. Die langhubigen Federbeine sprechen wesentlich feiner an als alle seinerzeit gebräuchlichen Telegabeln und sorgen auf Pflaster für ein Fahrgefühl, daß dem auf glattem Asphalt sehr nahe kommt. Selbst als ich aus dem Pflaster zentimeterhoch aufragende Straßenbahnschienen im spitzen Winkel wedelnd kreuzte, konnte das nicht die Stabilität und den Komfort der soliden Vorderradführung erschüttern. Dabei merkte ich, nicht zum erstenmal, daß die Kritiker der Langschwinge trotz präziser Vorderradführung Gründe hatten, diese Bauweise

abzulehnen: Die schwere Langschwinge mit ihren weit von der Lenkachse entfernten Massen wirkt bei Stadtverkehrsgeschwindigkeiten zäh und unwillig. Bei BMW wußte man davon und stattete aus Gründen der Konkurrenzfähigkeit die Exportmodelle für die USA ab 1967 mit einer im Geländesport entwickelten, haus-eigenen Telegabel aus. Gerechterweise muß allerdings bemerkt werden, daß für die Modelländerung in erster Linie optische Gründe verantwortlich waren. Bei den Amis, die fast ausnahmslos Solo fuhren, galt die Schwinge nichts. Deutsche Kunden kamen auch gegen Aufpreis nicht in Genuß dieser Modifikation. Später, als die Telegabel durch die /5 Modelle sowohl neu als auch gebraucht zu bekommen war, wurden viele Schwingenmaschinen mit dieser Frontpartie und meist auch mit

dem 19er Vorderrad der /5 Baureihe ausgerüstet. Von BMW gab und gibt es für den Umbau auch ein Gutachten. Die Seitenwagentauglichkeit der Maschine geht allerdings verloren. Meine private R 60 war ebenfalls vom Vorbesitzer so umgebaut und befindet sich derzeit in der Rückbauphase. Im direkten Vergleich muß ich der BMW mit der Telegabel einen besseren Geradeauslauf bescheinigen, der wohl im schmalen bereiften 19er Rad begründet liegt. Mit der Schwinge jedoch



Dieses Modell weist noch einen Reibungsdämpfer auf, obwohl die S-Modelle mit einem hydraulischen Lenkungsdämpfer ausgerüstet wurden. (Foto: Uwe)



schwebt man über die Unebenheiten der Piste und kann jederzeit einen Seitenwag "anpappen". Nachdem ich mit der "S" Fishtown von Süd nach Nord durchmessen mußte, wußte ich genau wofür dieses Motorrad wenig Tauglichkeit mitbringt: dichter Stadtverkehr. Kupplung und Schaltung waren vom Bedienungskomfort moderner Boxer meilenweit entfernt, und die Bremsbeläge, die nach Restaurierung wohl noch nicht auf ganzer Fläche trugen waren nur durch herzhaften Zugriff bzw. -tritt zur Arbeitsaufnahme zu überreden. Dazu kam, daß die Kombination vom "langen" ersten Gang und "langer" Achsübersetzung (8:25) den hochverdichteten (9,5:1!) Motor im Kriechverkehr zum unwilligen Schüttler machte. Der 63 cm schmale Lenker und die vorgebeugte Sitzposition taten ein Übriges, um die Bremerhavener Verkehrsplaner zu verfluchen. Von einer grünen Welle kann nicht einmal auf den Ausfallstraßen die Rede sein. Dort schleppt sich der Verkehrsschleim mit 40 bis 50 km/h dahin.

Die Vorderradführung ist für ein Sportmodell zu schwer (Foto: Uwe)

Ständig bremsen, runterschalten (klack!), stoppen, warten, mit schleifender Kupplung anfahren, hochschalten (klack!) und weiterölteln... Die "S" ist immer noch weniger quälend als typische britische Sportmaschinen dieser Ära. Man merkt diesen alten Motorrädern den Streß des Stop-and-Go Verkehrs eben wesentlich deutlicher an als ihren modernen Nachfolgern. Wer täglich mit einem Klassiker zur Arbeit gondeln will, sollte lieber ein treudeutsches "Westerwaldkrad" oder einen britischen "cooking single" wählen.

Doch irgendwann erreichte ich den Ortsausgang und konnte die Maschine, zunächst noch recht zaghaft, etwas schneller fahren. Dabei merkte ich aufs neue Unwilligkeit bei geringen Drehzahlen. So "bei 65 in den Vierten und dann ziehen lassen" mochte der schwarze Mustang überhaupt nicht. Böses Geklingel aus den Aluköpfen war die Antwort auf untertourige Fahrweise. Besser ging es, wenn der dritte Gang zum Hauptfahrang auf kleinen Landstraßen wurde, auf denen ich die Tachonadel bei 80 bis 90 km/h pendeln ließ. Das begleitende MZ-Gespinn mit der Fotoausrüstung (Stativ, etc) ließ kein höheres Tempo zu.

Dabei konnte ich deutlich registrieren, daß Bummel keine Spezialität der "S" ist. Zog ich den Gasgriff etwas mehr, schien die Maschine sich vor Freude aus den Federn zu heben und begann sogleich, hochverdichtend gegen die bremsende Schwungmasse in Richtung auf die Hundert-Meilen-Schallmauer loszugaloppieren. Bei Tacho "100" im Dritten - für eine eingefahrene 69 S kein Thema - fielen mir wieder die warnenden Worte von Ulf Stachel den "jungfräulichen" Motor (20 km gelaufen!) betreffend ein. Also in den

Vierten geschaltet und das Gas wieder zugelehrt.

Udo, der auch einige Kilometer mit dem Apparat fuhr, bemerkte, daß er aufgrund der lauten Ventilgeräusche eh Manschetten gehabt hätte, den Motor überhaupt etwas zu drehen. Ihm kam das Triebwerk eher schlapp vor. Diese Tatsache erklärt sich, wenn bedacht wird, daß er in Linie Zweizylinder aus Bologna oder Milwaukee gewohnt ist, gegen deren frappanten Durchzug nur BMWs vom Schlage einer Schwungmassenreduzierten R 90 S anstinken können.

Vergleicht man die "S" mit zeitgenössischen Konkurrenten vom Schlage einer Triumph T 120 oder Norton 650 SS, sieht die Bajuwarin mit ihrer ab 3.000/min ständig über 4 mkp verlaufenden Drehmomentkurve gar nicht so schlecht aus.

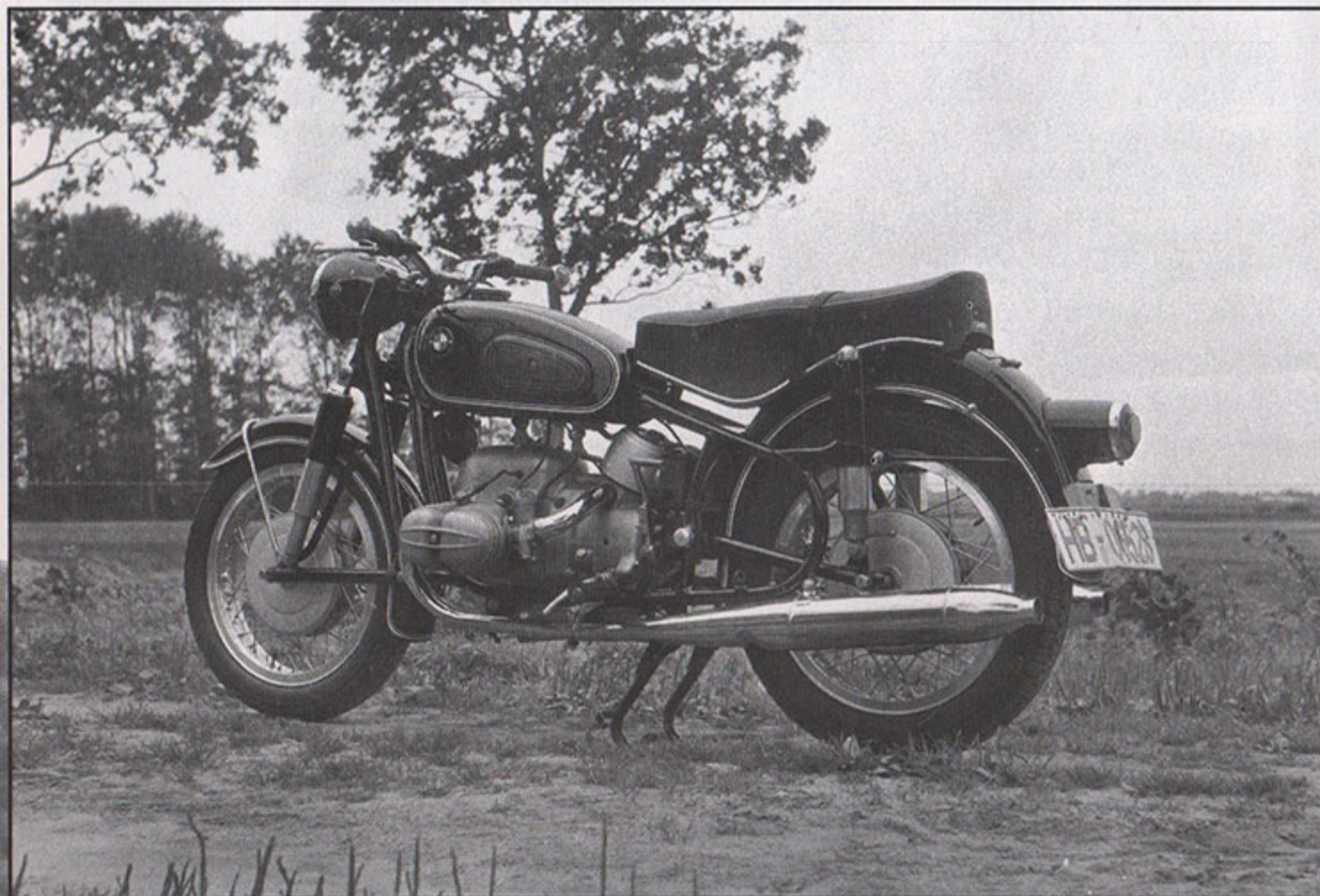
Der "lasche" Eindruck resultiert aus verschiedenen Faktoren: Zum einen waren alle BMWs bis 1981 mit einem Zuviel an Schwungmasse "gesegnet". Seither ist es eher zuwenig. Dazu kam das weitgespreizte Vierganggetriebe, mit Drehzahl-sprüngen, wie sie keine sportliche englische Maschinen aufweist. Abgerundet wird der Eindruck durch die komfortable Federung und die kaum zu spürenden Vibrationen. Diese Komponenten gaukeln BMW-Novizen stets das Gefühl vor, während der Fahrt Blumen pflücken zu können. Sicherlich gibt es Motorräder mit 42 PS, die agiler wirken. Die Domäne dieser BMW waren auch nicht Ausflüge fotografierender Re-



sondern die Fernstrecken europäischer und nordamerikanischer Straßen. Dort erwarb sich diese, bereits 1965 antiquiert wirkende, Maschine den Ruhm, von dem heute noch der Nimbus der Maschine zehrt. Heute erscheint der Besitz einer "S" ein wenig zweischneidig. Zum in die Ecke stellen ist die Maschine viel zu schade. Gerade weil auch Ersatzteile kein Problem der Spürnase sondern lediglich des Geldbeutels sind. Also fahren: Bummeln macht mit der vorgeneigten Sitzposition und dem klingeempfindlichen Motor keinen Spaß. Bleibt nur eins, über das sich der 69 S-Besitzer stets im Klaren sein sollte: Trotz der altbackenen Optik handelt es sich um eine Sportmaschine, die schonend warm-

gefahren und dann mit einem jungen Herzen bewegt werden will. Fährt man aber schnell, registriert der enthusiastische Reiter schnell das unpassende Getriebe und die fadempfindlichen Bremsen. Und dazu gehört auch die richtige Pflege: Ölwechsel, Ventilspielkontrolle und Zündung abblitzen, alle 2 bis 3.000 km. Das heißt, es handelt sich hier um einen Oldtimer mit seinen Unpäßlichkeiten und kleinen Kümmernissen. Gleichzeitig hatte ich noch bei keiner älteren Maschine so stark das Gefühl, daß sie es haßt, oldtimerparadenmäßig gemächlich bewegt zu werden. Ich wäre gern weit und schnell mit ihr gefahren...

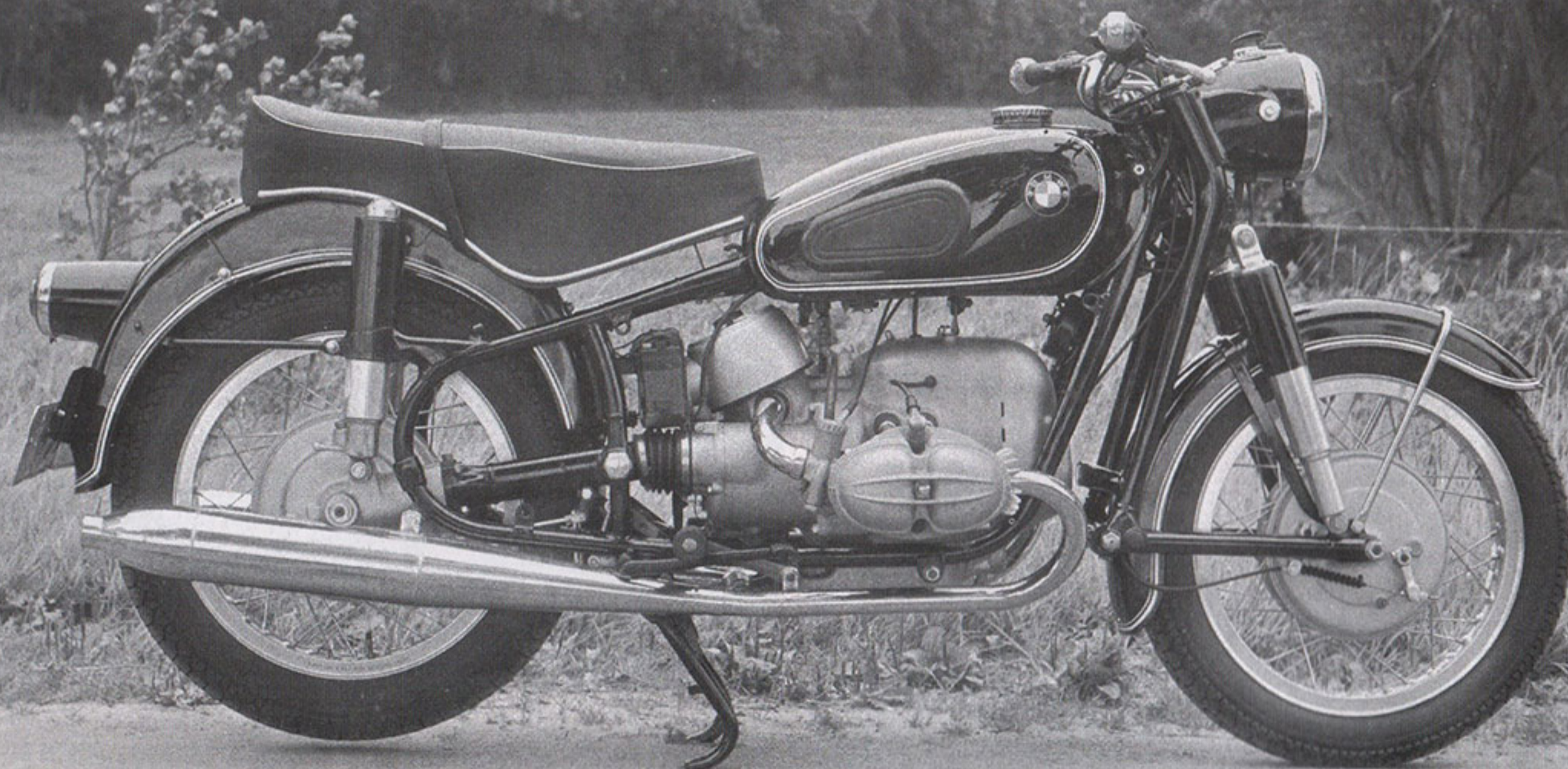
Andy



Technische Daten BMW R 69 S

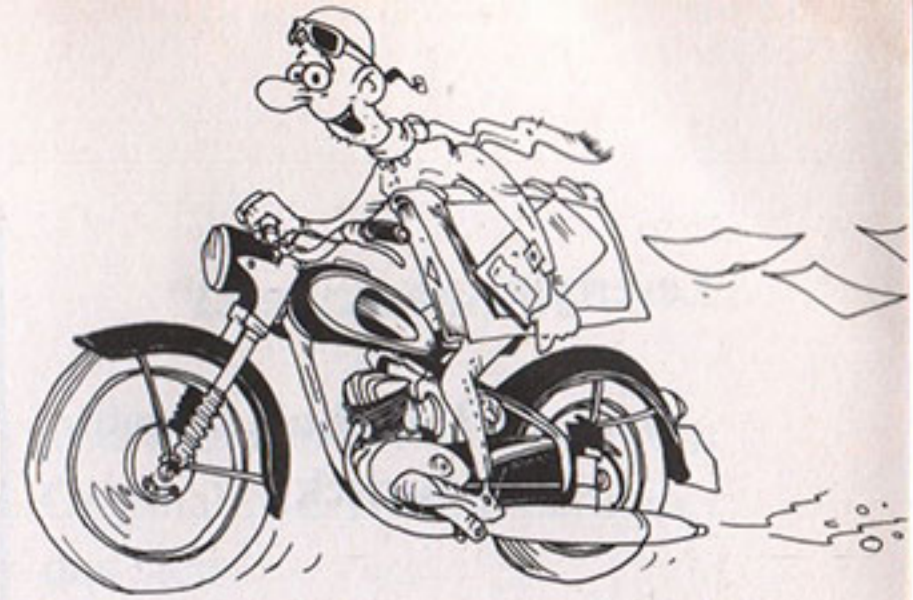
Bohrung x Hub: 72 x 73 mm
 Hubraum: 594 ccm
 Verdichtung: 9,5:1
 Leistung: 42 PS bei 7000/min
 Zündzeitpunkt: 39° vor OT
 Vergaser: 2 x Bing 26 mm
 Achsübersetzung: 3,13:1 (solo)
 4,33:1 (Gespann)
 Reifen vorne und hinten: 3.50x18
 Bremse vorne: 200 mm Duplex
 Bremse hinten: 200 mm Simplex
 Lichtmaschine: 6 V 60 W
 (ab 1968: 12 V 100 W)
 Radstand: 1422 mm
 Bodenfreiheit: 135 mm
 Sitzhöhe: 725 mm
 Gewicht: 202 kg

Fotos: Uwe



KORRESPONDENZ

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



Gegen "Laut ist out"

aber für "ruhiges Fahren in Wohngebieten"

Den Kommentar in dieser Ausgabe spricht Volker Graßmann aus Bremen:

Es werden Baugebiete direkt an der Autobahn ausgewiesen und kräftig bebaut. "Oh je, es ist ja hier viel zu laut, wir brauchen einen Lärmschutzwall." Die Autobahn ist den Planern, Bauherren und der Kommune wohl vorher noch niemals aufgefallen. Man mietet oder kauft sich eine Wohnung in der Stadt um festzustellen, daß der Verkehr vor der eigenen Haustür viel zu laut ist. Also fordert man verkehrsberuhigte Zonen, Einbahnstraßen oder sogar Sackgassen. Vielleicht ein Häuschen mit schöner Aussicht, z.B. am Nienstädter Paß? Na klar, aber ich will meine Ruhe!!

"Laut ist out", dafür kämpft der IVM und die Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad (BAGMO). Leute, habt ihr euch schon mal überlegt, wie es weitergeht?

Alte Motorräder sind in der Regel lauter als neue (ab Oktober 1993: 80 db(A)). Muß ich mir jetzt ein neues Bike kaufen, damit ich mit meinen mechanischen Motorgeräuschen kein Störenfried in der Biker-gemeinschaft bin?

Im September 1992 konnte ich mit meiner Königswellen-Ducati am Ducati-Clubrennen in Assen (NL) aufgrund der db(A)-Vorschriften nicht teilnehmen. In der BRD sieht es auch nicht besser aus.

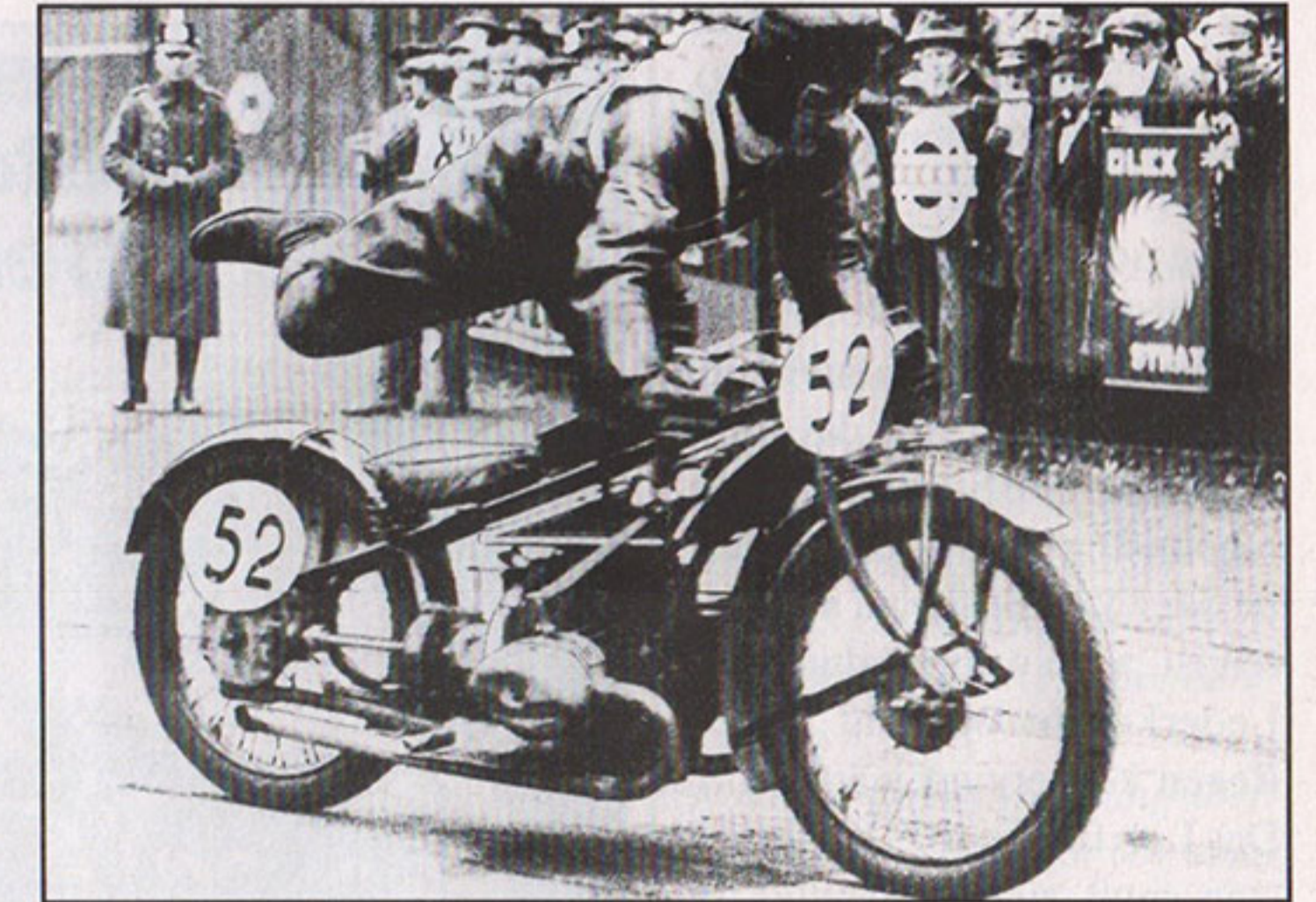
Vielleicht sollte man versuchen, sein altes Motorrad zu verschrotten, da man ja viel zu laut und sowieso bald, aufgrund

der Bestimmungen, nicht mehr fahren darf. Es soll sogar noch einige Motorräder geben, die noch nicht einmal bleifrei fahren. Hoffentlich wird das recyceln der alten Bikes nicht zu teuer.

Also Freunde, umgedacht: Neues Motorrad kaufen (bringt die Wirtschaft in Schwung), warten, bis eine neue Lärm-Vorschrift oder Drehzahlbegrenzung vorliegt, und dann das Spiel von vorne.

Aber bitte: weckt mir nicht die in der Verkehrsmindertheit befindlichen Motorradfahrer auf. Man kann sie gerade so schön mit der Salamipolitik entzweien.

An den Bikern muß mehr verdient werden, also Auspuff verplomben, ebenso den Vergaser, Einspritzanlagen, Zündung und warum nicht gleich



Schon 1927 mußten Motorradfahrer mit leicht modifizierten Abgasführungsanlagen oft die Flucht vor dem Pöbel und der Polizei antreten

den ganzen Motor? So müßte der Motorradfahrer doch viel öfter zum Händler, oder gleich ein neues Motorrad kaufen, wenn sich z.B. einmal Kondenswasser im Vergaser gebildet hat.

Biker, ihr sitzt auf euren Geldern, gebt es doch endlich der Wirtschaft! Gibt es eigentlich noch Leute, die den Autoverkehr durch Motorräder entlasten wollen? Oder sind Motorräder out???

Volker Graßmann

Das Hamburger Phänomen

Unser Leser Gerhard Schmid aus 7420 Aningen, Schärerstr. 3 hat ein Typenschild gefunden, auf dem steht etwas von der Marke "Phänomen" aus Hamburg. Nun sucht er womöglich noch das Motorrad dazu oder eben alles an Informationen (Literatur, Hintergrundinformationen vom Werk etc.) Wer etwas weiß, der melde sich bei Gerhard oder bei uns.

Typenschild:
 Bj. 1952
 Fahgestell Nr. 652460

Motor 6.5 PS
 Hubraum 147
 Phänomen Werke AG Hamburg

Alle Welt versuchte, sich in den 50iger Jahren mit Konfektionsmotorrädern ein Standbein zu verschaffen. "Phänomen" hatte es auch versucht, die sind aber nie richtig zum Zuge gekommen. In Hamburg sind sie beim Vertriebsnetzaufbau schon gescheitert. Auch konnte ich bis heute nicht in Erfah-

rung bringen, ob es überhaupt ein produzierendes Werk dort gab.

Motorangaben: Fichtel & Sachs, Einzylinder-Zweitakt, 57mm Bohrung, 58mm Hub, volle Leistung bei 5000, 4-Gang Getriebe, 30 Watt-Magnetzündanlage

Fahrwerksangaben: KPZ/Tele vorne, Ju/Tele hinten, 96kg Leermasse, 80km/h soll das Ding gelaufen sein und 1332 DM hats gekostet.

Uwe

Leserbrief zu:

Der alte Langhub schießt zurück

MZ-Senf ohne Ende? Ich hätte da auch noch ein Glas zum Nachwürzen. Also, als neugieriger Zweitaktfreak habe ich für eine Wintersaison mal eine gebrauchte TS 250/1, Bj. 80, gefahren. Kettenkastenfan war ich schon immer. Normalerweise sollte so ein Ding eine Selbstverständlichkeit sein. Schließlich kommt ja auch kein Hersteller mehr auf die Idee, Motorräder zu bauen, an denen regelmäßig ein offenes Getriebe oder Ventiltrieb zu schmieren ist, auch wenn dadurch die Lederkombi optimal gegen Regen konserviert wäre.

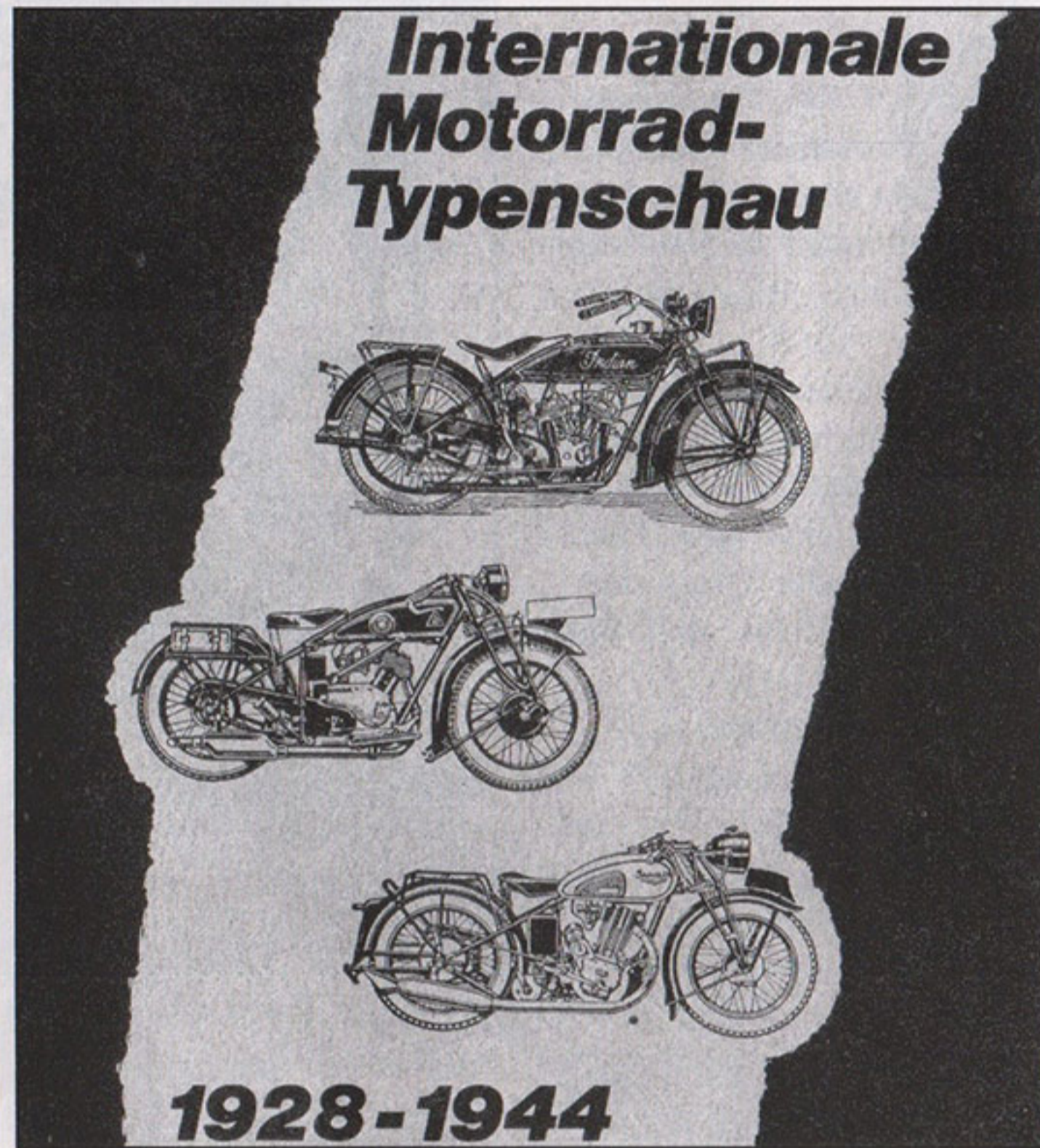
Das Lob für die MZ-Kettenkasten muß sich allerdings in Grenzen halten. Es handelt sich dabei nämlich lediglich um einen Staubschutzkasten, der als solcher, wegen der darin entstehenden Wärmebildung, für Motorräder mit nennenswerter Leistung nicht in Frage kommt. Die Kette wird im Betrieb warm, schleudert das Schmiermittel heraus und will daher regelmäßig nachgefettet werden. Bei MZ verzichtete man auf eine Abdichtung zur Hinterradnabe, und - für mich völlig unverständlich - das Ritzel befindet sich in einem riesigen Alugehäuse. Darin spritzt das Kettenfett überall gleichmäßig herum und kann daher der Kette nicht wieder zugeführt werden. Dabei hätte man bloß eine (ggf. zusätzliche) Trennwand vor dem Ritzel einziehen müssen. Vielleicht kann mir jemand erklären, warum die nicht da sein durfte.

Der MZ-Kettenkasten ist also eine halbe Sache, die durchaus Wünsche offenläßt. Kettenkästen, etwa von Tyrra oder Bekker, sind/waren zwar teuer und bereiten bei der Montage sicherlich ihre Probleme. Danach hat man dann aber auch seine Ruhe! Nebenbei: Yamaha hat-

Internationale Motorrad-Typenschau 1928-1944

Wien 1951: Der Krieg ist seit 6 Jahren vorbei. Die Lage normalisierte sich wieder etwas.

wenige produziert, und noch weniger Menschen können sich eines leisten. Da es noch über-



Das österreichische Wirtschaftswunder läßt noch auf sich warten, und das Volk mußte wieder mobilisiert werden. Neue Motorräder werden erst

all Restbestände an Vorkriegsmotorrädern gibt, liegt es nahe, diese wieder instand zu setzen und zu fahren. Dr. Ing. Seidel, "gerichtlich beeidigter Sach-

verständiger und technischer Konsulent des Ö.A.M.T.C.", stellte im Jahre 1951 zu diesem Zwecke einen Katalog zusammen, in dem alle zwischen 1928 und 1944 angebotenen Motorräder vorgestellt und beschrieben wurden. Technische Daten, Tips zur Verbesserung und Einsatzmöglichkeiten (BMW R 75: "Für härteste Gelände geeignet, für 'Zivil' etwas gar zu überdimensioniert."), zahlreiche Abbildungen und praktische Anleitungen für Vergasereinstellungen vervollständigen diesen Katalog.

Der WK-Verlag in Bad Salzflun bringt dieses Werk als Reprint heraus. Zeitgenössische Kritik an verschiedenen Modellen sowie Datenmaterial für heute (und damals auch schon) sehr seltene Maschinen können so manchem (zukünftigen) Besitzer alter Motorräder erheblich weiterhelfen.

Udo

Internationale Motorrad-Typenschau 1928-1944, 138 Seiten, 16,5x24 cm, Nachdruck aus 1952, 35,- DM. WK-Verlag, Bad Salzflun, Tel.: 05222/22048

Wußten sie schon?...

Leser Achim Zillenbach aus Kerken hat zum Thema "Gummirestauration" in Heft 29 (ja, ja, schon etwas länger her) einen Verbesserungsvorschlag: "Der Produkthinweis -Kaltvulkanisationslösung von TipTop (1,5 l) ist etwas unpraktisch - wer braucht davon schon einen Kanister. Die Alternative gibt es in Surf- bzw. Tauchsportläden: Neoprenlösung zum Reparieren von Taucheranzügen. Ich habe mit einer Tube namens

"Black Witch" gearbeitet. Das Ergebnis ist ausgezeichnet, die Teile müssen ganz sauber sein! (eine Nacht in Seifenlösung und dann mit der Bürste bearbeiten) Kleine Teile werden wie neu, bei größeren Teilen ist die Oberfläche nicht mehr glatt, aber es wird wieder funktional!" Thema *Schleichwerbung*: Ein Händler unseres Vertrauens bietet eine 100 g - Tube "Rico" für 9,90 DM an, das soll auch sehr gut funktionieren.

Ralph Suthoff, Münster

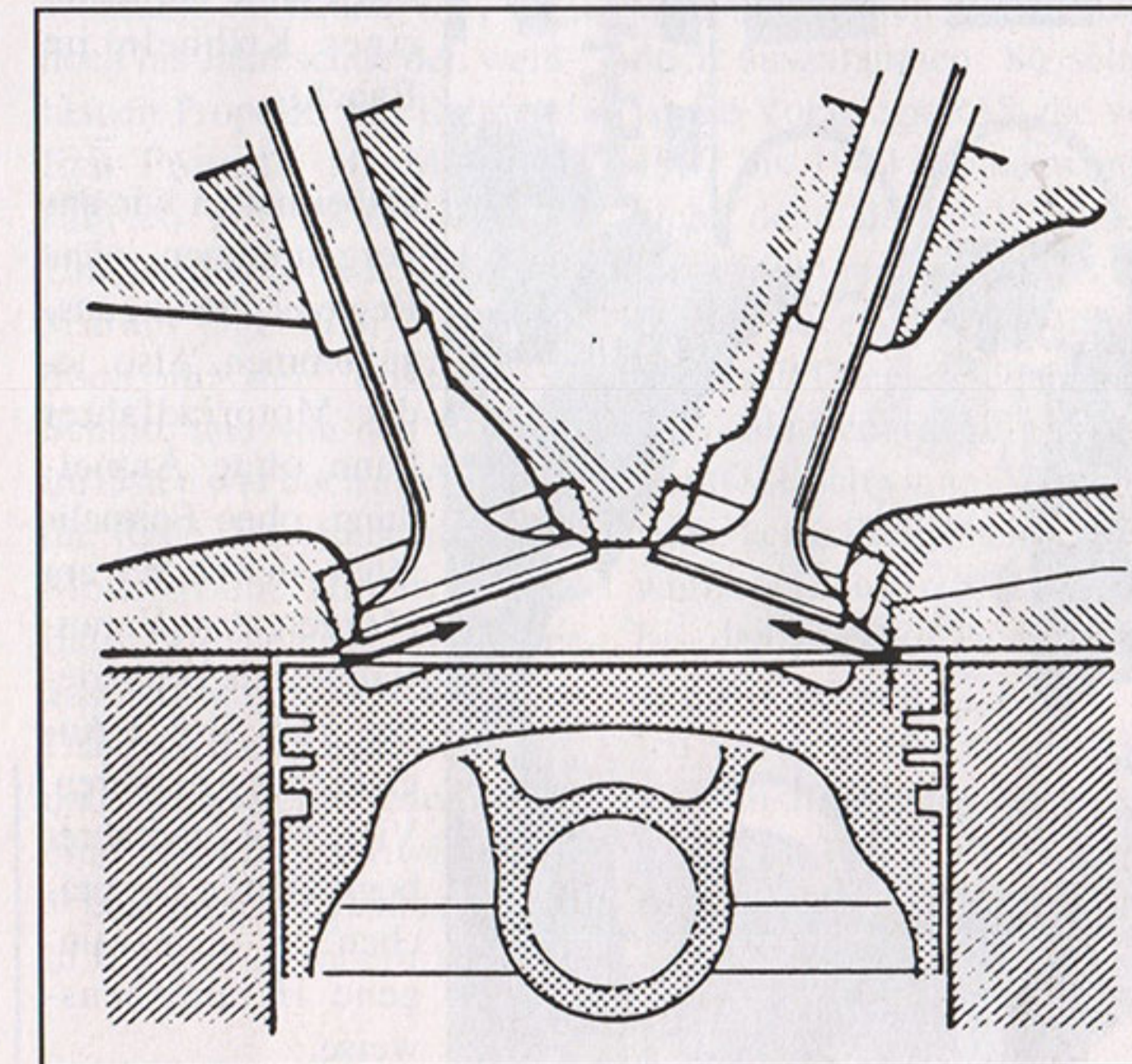
Bleifrei für alle?

Achim Ziellenbach hat "irgendwo gelesen, daß in der BRD erst etwa 1958 verbleites Benzin in den Handel kam. Folglich müßten ja Motoren der frühen 50er grundsätzlich bleifreies Benzin vertragen. Was ist dran an dieser Information? Ihre Bestätigung würde ja eine Menge Geld sparen helfen.

Leider nicht ganz richtig. Dem Benzin wurden seit jeher Mittel zur Erhöhung der Klopfestigkeit zugesetzt. Ohne diese hätte es nur maximal 65 Oktan. Da Blei-Zusätze am billigsten waren, wurden diese am häufigsten verwendet. Nebenbei hatten sie für die Motorenhersteller noch den angenehmen Nebeneffekt, sich als schmierendes und dämpfendes Mittel an Ventilen und Führungen abzusetzen. Das in den fünfziger Jahren von ARAL hergestellte bleifreie Benzin wurde nicht wegen der Umweltfreundlichkeit, sondern als Leistungsfördernd angeboten. Statt Blei wurden dem Sprit erhebliche Mengen Benzol zugesetzt. Dieses erhöhte ebenfalls die Klopfestigkeit und verbesserte zusätzlich die Verbrennung. Der Nebeneffekt: Es ist stark krebserregend.

Nach kurzer Zeit verschwand dieses Benzin wieder vom Markt, eher aus Kosten- als aus Gesundheitsgründen, so daß wieder Blei verwendet werden mußte.

Viele alte Fahrzeuge, die nur gemächlich bewegt werden, kom-



Da soll das Blei hin

men heute mit bleifreiem Benzin (mit der richtigen Oktanzahl!) genauso gut aus, wie mit verbleitem. Ausnahmen sind Maschinen mit offenem Ventiltrieb - das Blei wird hier zur

Schmierung der Ventilführungen benötigt - und Motoren mit Ventilsitzringen aus Bronze - diese würden ohne Blei sehr schnell breit gehauen werden. Bei geschlossenen Motoren mit Sitzringen aus Guß oder Stahl setzt erhöhter Verschleiß der Ventile und Sitzringe meistens erst unter Vollast und bei hohen Drehzahlen ein.

"Leserzuschrift"

Wer kennt eine Alternative zum Original MZ-Bootsfederbein, das sich a) besser verstellen läßt (ohne Radmontage) b) ohne große Umstände (Veränderungen) eingebaut werden kann c) relativ preisgünstig ist

Peter Vetter, Dietzenbach-Hexenberg "Bezieher im Abo"

Hallo Peter, wirklich sehr nett und freundlich, dein Leserbrief. So etwas mögen wir. Wir lassen uns auch sehr gerne verpflichten, alle Briefe zu beantworten.

Nach der ersten Mahnung überkommt uns die Angst vor einer Konventionalstrafe, also los: Es gibt keine Alternative! Wenn man das MZ-Federbein gut pflegt und fettet (dazu muß es eventuell zerlegt werden), kann man die Vorspannung bei hochgeklapptem Beiwagen von Hand verstellen. Notfalls hilft ein kleiner Dorn. Das Rad kann drin bleiben!

Der Einbau ist genauso leicht wie der Ausbau!

Für den Preis eines neuen MZ-Stoßdämpfers bekommt man von anderen Herstellern grade mal einen Farbprospekt zugeschickt!

Udo

Udo

1. Bremer Motorradmarkt

Was es auf dem Autosektor schon in fast jeder Stadt gibt, steckt bei Motorrädern noch in den Kinderschuhen. Einen im Sommerhalbjahr JEDEN Samstag stattfindenden Privatmarkt für Motorräder, Zubehör und Ersatzteile hat der Bremer Rolf Meyer ins Leben gerufen. Mitte April fand er in Bremen-Hemelingen am Hemelinger Hafendamm zum ersten Mal statt. Das Interesse war trotz

schlechten Wetters sehr groß, nur die Anbieter waren noch etwas spärlich vertreten." Aber es muß auch erst einmal bekannt werden", meint der Veranstalter zuversichtlich. Der Markt öffnet jeden Samstag ab 13 Uhr, Aussteller zahlen für drei Wochen 29,- DM, Besitzer von Maschinen, die älter als 20 Jahre sind, die Hälfte. Für potentielle Käufer ist der Eintritt frei.

Hallöchen liebe Gummikühe und Past Perfectler, ich habe mir ein DNEPR-Gespann gekauft und dieses mit einem chinesischen Motor der Marke Yangtse 750 bestückt. Ich 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 irgend jemand bei meinem Problem helfen könnte.

Euch ein großes Lob für Euer Blättchen. Durch Euch habe ich durch ein paar Hefte mehr Informationen und Tips bekommen als über Jahre hinweg durch Europas dümmste Zeitschrift für...(aus wettbewerbsrechtlichen Gründen müssen wir den Leserbrief hier leider unterbrechen)

Gruß Andreas Sieber, 6980 Wertheim-Grünenwört

Augustusbürger Wintertreffen

Liebe Redaktion, liebe Leser, mit Freude nahmen wir zur Kenntnis, daß die "GummikuH" erfreulich ausführlich und objektiv über unser nunmehr

Oldtimern aufgesucht wurde, um im tiefsten Winter erst recht seine Verbundenheit zu seinem Hobby zu dokumentieren.

Die Leitung des Schlosses stand plötzlich vor der Situation, diese gute, gewachsene Tradition sterben zu lassen oder aber selbst in die Rolle des Organizers zu schlüpfen. Für letzteres haben wir uns entschieden, nicht ohne ein gehöriges Kribbeln im Bauch.

Dabei hatten wir uns vorgenommen, ohne Reglementierung auszukommen. Also, jeder Motorradfahrer kann ohne Anmeldung, ohne Formalitäten sich noch am Morgen des Veranstaltungstages überlegen, zum Schloß Augustsburg zu fahren. Viele Motorradfahrer begrüßten in Gesprächen die ungezwungene Herangehensweise.

Allerdings öffneten wir damit Tür und Tor auch den "Plastikmodellen", wie sie schreiben. Quantität bekam die Überhand vor Qualität, setzt man Qualität gleich dem Alter der Fahrzeuge. Hinzu kam, daß in den letzten beiden Jahren fast sommerliche Temperaturen ohnehin nicht nur den "harten Kern"

23. Wintertreffen der Motorradfahrer berichtet hat. Wer kann sich schon rühmen, mit seiner Veranstaltung eine Titelseite gefüllt zu haben? Doch eigentlich wollen wir noch einmal zum Leserbrief von Uwe Kemnitz (Heft 46) Stellung nehmen. Mit Wehmut erinnert sich Uwe noch der Zeiten, da die Augustsburg fast ausschließlich von

Die Zeiten scheinen vorbei. Doch um den Lesern deutlich zu machen, welche "Philosophie" wir verfolgen, nachfolgend unsere Meinung. Mit der sogenannten "Wende" zog sich der bis dahin alleinige Ausrichter des Wintertreffens, der MC MZ Zschopau, zurück. Als Grund wurden das zu große Risiko und andere Probleme angeführt.

seine Fahrzeuge aus dem Stall holen ließ. Sollten zum nächsten Wintertreffen die Thermometer einmal in wirklich ungemütliche Bereiche sinken, so werden wir automatisch nur "Insider" auf Schloß Augustsburg haben. Festzustellen ist außerdem, daß ich mich zum letzten Treffen mit einigen "Pionieren der ersten Stunde" unterhalten habe.

Deren Anregungen wollen wir bei den folgenden Treffen mit einfließen lassen.

Unser Hinweis auch auf den 3. Oktober. An diesem Tag entwickelt sich auf Schloß Augustsburg eine Veranstaltung, die wir traditionell durchführen möchten: Das Treffen der Veteranenfreunde.

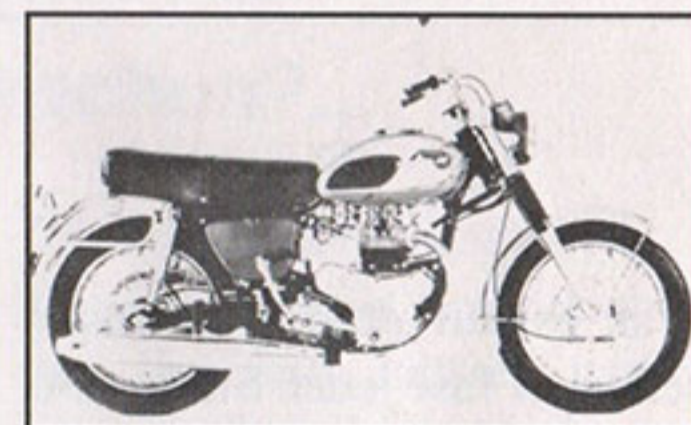
Zugelassen nur zwei- und vier-rädrige Fahrzeuge vor Baujahr 1960.

Vergangenes Jahr ein Riesenerfolg und die Einladung an alle Leser, dieses Jahr uns zu besuchen!

Werner Sieber
Direktor
Schloß Augustsburg

I.G. Hoyamakazuki

Ralf Rossner hat sich über die Jahre mit klassischen Japanern beschäftigt und dabei eine Menge netter Leute kennengelernt. Nun möchte er eine entsprechende IG ins Leben rufen. Wer Lust und Laune auf gemeinsame Treffen, Ausfahrten und Benzingespräche hat, kann sich mit ihm in Verbindung setzen. Die Adresse: Ralf Rossner, Friedrichstr. 11, W-6301 Heuchelheim, Tel.: 0641-65539, Fax: 65249



Fahre ich nun zum Japaner- oder Engländer-Treffen?
Kawasaki W1

Ob das man gut geht. Vor einigen Jahren gab es auf Suzuki-Dreizylinder-Treffen schon böses Blut, wenn sich ein Kawasaki-Dreizylinder-Pilot in die Nähe wagte. Aber es werden ja nicht nur die Motorräder älter...

Hallo, Ihr von der GummikuH!

Nachdem ich im April-Heft die "letzte Meldung" gelesen hatte, entschloß ich mich, Euch einmal eine Meinung dazu mitzuteilen.

Hoch lebe BMW als Wohltäter für Fans von Oldtimern und kurz vor der Entlassung stehenden Arbeitern in Eisenach! So könnte eine Überschrift lauten. Die Tatsache, daß die Aktion über die vom Staat finanzierte Arbeitsbeschaffungsmaßnahme laufen soll und in der Hinsicht, daß die guten Beziehungen zur Treuhand mit im Spiel sind (man denke zurück an die BMW/MZ Story), läßt die Vermutung aufkommen, daß andere Interessen relevant sind, als Liebe zum Oldtimer oder die Rettung (vorläufigen) von Arbeitsplätzen. BMW hätte mehr als ein paar hundert Arbeitsplätze sichern können, wenn sie, wie geplant, bei MZ zugestiegen wären! Bei Aprilia standen mit Sicherheit keine tausend Beschäftigte vor der Entlassung. Bei Rotax wohl auch nicht, sonst könnten sie genügend Teile an MZ liefern! Sicher wird sich der eine oder andere freuen (sofern aus der Sache etwas werden sollte), daß er einen nagelneuen Oldtimer erwerben kann. Aber für viele Besitzer der alten originalen Maschinen, die sie im Schweiß ihres Angesichts wieder zum Leben erweckt, vor der Verschrottung gerettet und mühevoll in originalen Zustand versetzt haben, wäre diese Replica ein Schlag ins Gesicht! Besitzer der Baumuster ab 1945 müßten sich wohl einen mitleidigen Schulterschlag von gut betuchten "Replica" Besitzern gefallen lassen. Dabei sind die Maschinen, die nach 1945 die Werkhallen verließen (83.000), von erstklassiger Qualität und waren bis zur Übereignung des Werkes vom sowjetischen

S.A.G. Betrieb (nach rund 13.000 nach Rußl. gel. Maschinen) an den Staat DDR sowieso "reinrassige" BMW's und entsprachen exakt dem Baumuster, bis 1940. Die Übereignung erfolgte 1951.

Selbst die R35/3, die ab 1951 mit Hinterradfederung, verstärkter Telegabel und Fußschaltung zu haben war, trug noch bis Jahresende den weiß-blauen Propeller am Rahmen! Erst Proteste aus München führten zur zwangsweisen Umbenennung in EMW. Warum eigentlich? Es hatte doch nur der "böse Russ" Schuld, und von den Brüdern im Osten war doch auch immer die Rede. Der Entschluß, das Modell ohne Hinterradfederung zu bauen, ist wohl eher aus Kostengründen gefallen. Dabei ist die /3 auch alt genug, und die Hinterradfederung ist eine Vorkriegsentwicklung. Wenn diese Maschinen nicht in Eisenach, sondern in Mün-

chen nach 1951 vom Band gelaufen wären, hätten sie mit Sicherheit auch nicht anders ausgesehen!

Wer würde auch 1951 noch ein Motorrad dieser Klasse mit starrem Rahmen und Handschaltung (Kulisse) kaufen. Aber so hat's der "Osten" halt nur dazu gepusht! Ein paar Ungereimtheiten wären auch noch auszuräumen. So selten ist die Vorkriegs-R35, die von 1937 bis 1940 gebaut wurde, nicht, denn sie wurde immerhin 15.000 mal aufgelegt! Sie war der erste BMW-Einzylinder mit Telegabel überhaupt! Von Blattfedergabel (richtig Blattfederschwinge) kann also auch keine Rede sein. Diese wurde bei den Einzylindern nur bei den R35-Vorläufern R 4 und R 3 verbaut.

Ich besitze und besaß alle R35-Baumuster, habe bestimmt nichts aus der Luft gegriffen und hoffe auch für die anderen, die das Original besitzen, daß

aus der ganzen Sache nix wird. Die Meinung der Veteranenverbände kann ich nicht für gut befinden.

Motto: Man nehme eine blaue Mauritius und

P.S. Ohne die Anlagen, Formen usw., die in Eisenach noch vorhanden sind, Treuhand und ABM, wäre niemand bei BMW auf eine solche Idee gekommen. Replica, nein Danke!

Euer treuer Leser
M. H. aus R

Oha, endlich mal einer der sooo richtig in die April-Falle reingetapst ist. Nach Deinem Schreiben ist es uns schon fast peinlich, Dich drauf hinzuweisen, aber ein bisschen Spaß (mit ernstem Hintergrund) wollen wir auch weiterhin verbreiten.

Uwe

Nimbus light

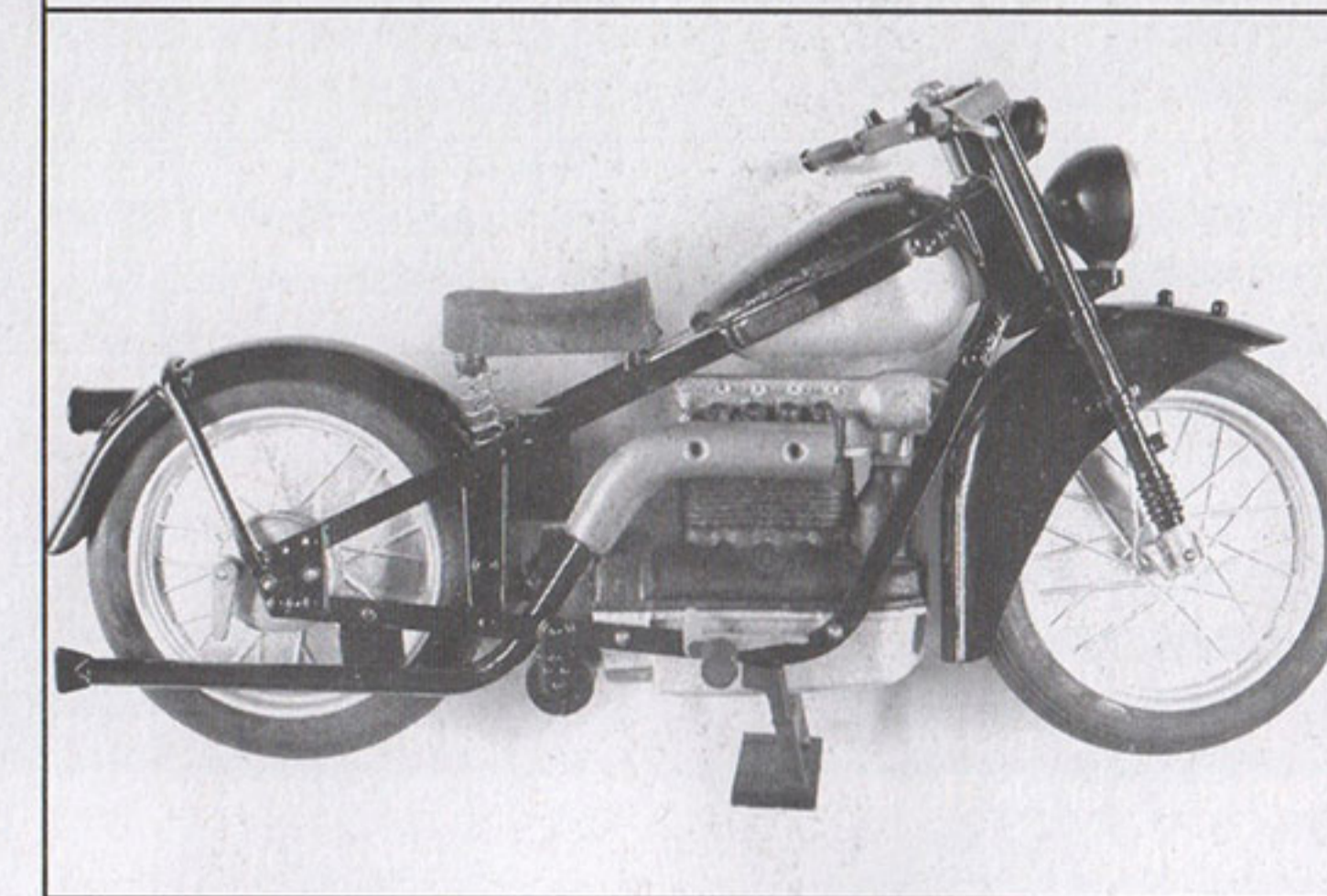
Da ruft unser Freund Harald aus Bremen an, und sagt mir daß seine Nimbus nur 385 g wiegt. Ja, ja denkt jetzt jeder, Gramm und Kilogramm schon wieder durcheinandergebracht, aber solch mittel-

große Maschine kann doch nicht schwerer sein als US-Schwergewichtler. Nee, nee, mit den Gramms kommt schon hin. Dieses kleine Modell stammt, wie das Große, aus dem Land der Wikinger.

Der dänische Nimbus-Händler Rombach & Nielsen hat es wahr gemacht, und hat das Nimbus Scalamodell (Bj. '37) im Maßstab von 1:10 hergestellt. Die Länge beträgt demnach 21 cm, Höhe 11 cm. Viligrane Details wie Kniekissen aus Gummi mit Nimbusprägung sind im Preis von 100,-DM mit inbegriffen. Der Händler hat etwa noch 300 Modelle (Auflage 1700 Stück) vorrätig.

Arhus Nimbus
Rombach & Nielsen aps
Espenhojvej 4 True DK-8381 Mundelstrup
Tel. 0045/8624/6222 Fax(e) 0045/86246222

Uwe



Die Sportskanone für Scharfschützen

SssssSUZUKI: Diese Sportskanone, Kaliber GS 750, haben die Techniker entwickelt, die auch für die Rennmaschine RG 500 verantwortlich zeichnen. Also, passen Sie auf, wenn das Ding losgeht!

Die Sportskanonen-Technik
SUZUKI DOHC
 VIERTAKTER
 4-Zylinder 4-Takt-Reihenmotor ● 63 PS bei 8800 1/min. ● Zwei obenliegende Nockenwellen ● Nadelgelagerte Hinterrad-schwinge ● Doppelscheibenbremse vorn ● Höchstgeschwindigkeit: 197 km/h ● Unverbindliche Preisempfehlung incl. MWST.: DM 6.990,-

SUZUKI
 Deutschland
 Darmstädter
 Straße 26
 6148 Heppenheim

Diese Maschine müssen Sie sehen.
 Diese Maschine müssen Sie probefahren.
 Aber wiederbringen!
 Nie ohne Helm!

Gewinnen Sie eine Reise nach Daytona 1978



DIE SCHARFSCHÜTZEN

Das Wetter war naßkalt an jenem 24. Februar 1977. Gegen die großen Fenster in München schlug der Schneeregen, und mißmutig blickte der Texter hinaus, da er an den Heimweg durch den Schneematsch dachte. Sicher: Drinnen war es hell und warm. Doch wie sollte ein Mensch bei diesem Wetter eine fesselnde Anzeige für Motorräder texten, die nach Frühling, lauer Luft und Schräglage klang?

Seufzend beugte er sich wieder über den Schreibtisch, drehte den Druckbleistift in der Hand. "Suzuki - die Sportskanone!" stand da. Bereits seit einiger Zeit betreute seine Agentur "Herrwerth & Partner" eine Anzeigenserie für den Heppenheimer Importeur der japanischen Marke, die die neuen

"GS"-Modelle unter die zweiradfahrende Kundschaft bringen sollte. Sportlich waren sie allerdings, die Viertakter, und "Suzuki - die Sportskanone Kaliber GS 400" hatte unser Mann bereits das kleinere Motorrad betextet. Die Anzeige würde am 6. April im "MOTORRAD" erscheinen.

Doch nun ging es um die 63 PS der 750-ccm-Maschine. Eine Vierfarbseite sollte in der Nummer 8/77 geschaltet werden, am 20. April. Und der Abgabetermin war sechs Wochen vorher. Der Text mußte also noch heute stehen! Die GS 750 war in Testberichten das schnellste Motorrad ihrer Klasse... "Die Sportskanone Kaliber 750"? Nein, das war als Headline zu schwerfällig.

Da hellte sich das Gesicht unseres Texters auf; der Bleistift flog übers Papier. Das war's: "Suzuki - die Sportskanone für Scharfschützen!" Unser Mann heftete einen Merktzettel an den Text: "Abgabetermin beim Verlag: 4. März!" Der Feierabend war gerettet.

Am Donnerstag, den 7. April hat sich der Winter längst verzogen. Die Straßen in Karlsruhe sind trocken, die Luft allerdings noch kühl. Auf einem Parkplatz in der Hoffstraße hält ein Chauffeur die Tür eines dunkelblauen Mercedes auf, zwei Männer nehmen auf den Rücksitzen Platz. Der Fahrer setzt sich ans Steuer, und der Wagen biegt in die Straße ein. In wenigen Augenblicken werden alle drei Männer sterben. Ein Motorrad wird neben den Mercedes fahren, der Sozius wird mit einer Maschinenpi-

stole den PKW durchsieben, und mit hoher Geschwindigkeit wird sich die Maschine vom Tatort entfernen. Einer der drei Männer ist Siegfried Buback, Generalbundesanwalt. Das Motorrad ist eine Suzuki GS 750.

Als das geschieht, läuft die Tiefdruckrotation von Gruner & Jahr in Itzehoe auf vollen Touren. Sie druckt die Nummer 8 von "MOTORRAD". Mit der Vierfarbanzeige auf Seite 28: "Suzuki - die Sportskanone für Scharfschützen!" Im Fließtext heißt es: "Suzuki: Diese Sportskanone, Kaliber GS 750, haben die Techniker entwickelt, die auch für die Rennmaschine RG 500 verantwortlich zeichnen. Also, passen Sie auf, wenn das Ding losgeht!"

Dieser Schuß geht für Suzuki jedoch eher nach hinten los.

Obwohl weder die Werbeagentur, erst recht nicht der Importeur in Heppenheim etwas für die unglückliche zeitliche Abfolge können, trommeln die Medien los. Immerhin herrscht in Deutschland die schwüle Atmosphäre einer beispiellosen Terroristen-Hysterie; wenige Monate zuvor haben Ulrike Meinhof und drei andere in Stammheim einen bis heute ungeklärten Tod gefunden.

Der Moderator des Südwestfunk-"Reports", Dr. Franz Alt, schießt als Dritter in dem Drama: Suzuki schlachte den Mord zu Werbezwecken aus, behaupteter, der es besser wissen könnte. Die "Stuttgarter Zeitung" scheut nicht davor zurück, den Anzeigentext falsch zu zitieren: "7. April: Ermordung Generalbundesanwalts Buback von einer Suzuki aus". Der Sensationsjournalismus geht mit

Freude über Leichen. Als "Monitor", die Sendung des Westdeutschen Rundfunks, für die gleiche Story recherchiert, kann ihm Otto de Crignis, Geschäftsführer von Suzuki Deutschland, nachweisen, daß der unglückliche Anzeigentext lange vor dem Attentat in Auftrag ging. Redakteur Erich Pothast daraufhin: "Schade. Wir hätten Euch gerne eine vor den Latz geknallt."

Schnellstmöglich schaltet Suzuki eine Anzeige, die das verzerrte Bild geradertückt. Der Text kann erst in MOTORRAD 11/77, am 1. Juni, erscheinen und die Rufschädigung natürlich nicht mehr entschärfen. Die "freien" Medien haben ihre Scharfschützen-Story gehabt und basteln schon an der nächsten.

Desinformation hat in diesem "deutschen Herbst" 1977 Hochkonjunktur.
 Hans Hohmann



SUZUKI

Schlaglicht
 23. März: Suzuki - die Sportskanone!
 6. April: Suzuki - die Sportskanone Kaliber GS 400!
 7. April: Ermordung des Generalbundesanwalts Buback von einer Suzuki aus
 20. April: Suzuki - die Sportskanone für Scharfschützen!
 Inserate der Firma Suzuki in der Zeitschrift "Motorrad"

MOTORRAD-Leser!
 GESCHÄFTSFÜHRUNG
 Heppenheim, den 9. Mai 1977
 Wir schreiben Ihnen heute einen Brief, den Sie erst in 3 1/2 Wochen lesen werden. Denn so lange braucht die Produktion. Fast noch einmal so lange Zeit ist erforderlich, eine Farbanzeige wiederzugeben, nämlich 6 Wochen!
 So werden Sie verstehen, daß bereits im Februar der Text für die SUZUKI GS 750-Anzeige des Heftes Nr. 8 vom 20. April geschrieben wurde: "Sportskanone für Scharfschützen". Daß sich die Mörder des Generalbundesanwalts und seiner Begleiter erstmalig ein Motorrad, eine GS 750 aussuchen würden, konnte niemand und seiner Begleiter erstmalig ein Motorrad, eine GS 750 aussuchen würden, konnte niemand ahnen. Als der Anschlag geschah, war dieser zutiefst bedauerliche Zufall rief Journalisten auf den Plan, die einen Zusammenhang witterten. Als erstes recherchierte "Monitor", dann auch das ZDF. Beide respektierten das Recht des Bürgers auf saubere, d.h. richtige und vollständige Information. Beide Redaktionen erkannten die ursächlichen Zusammenhänge und verzichteten auf einen Bericht.
 Nicht so "Report". Der Moderator, Dr. Franz Alt, fragte niemanden. Er präsentierte in seiner Fernsehsendung vom 2. Mai Millionen Zuschauern die sensationelle Geschichte: SUZUKI Deutschland schlachtet den Mord kommerziell zu Werbezwecken aus und schlägt auf einen Anschlag Kapital!
 Diese ungeheuerliche Unterstellung beschäftigte den Bundestag, den Werberat und Presse-Bemühungen, die belastete die deutsch-japanischen Handelsbeziehungen schwer. Und selbst alle Bemühungen, den wahren Sachverhalt darzustellen, können den angerichteten Schaden nur schwer wieder gut machen.
 Denn diese Anzeige war einzig und allein in MOTORRAD erschienen. Nur Sie, die Motorradfahrer, konnten verstehen, daß SUZUKI die - lt. Testberichten - schnellste Maschine ihrer Klasse vorstellt. Eine Maschine, die in die Hände verantwortungsbewußter Fahrer gehört über das Eishockey-Weltmeisterschaftsspiel einen schwedischen Profi im Bericht betitelt, empfindet niemand etwas Negatives. Erst der unglückliche Zufall und die Fernsehwerbung haben unsere Anzeige peinlich werden lassen.
 Sicherlich kann sich heute bei der Diskussion um diese Anzeige niemand mehr von dem Gedanken an den schrecklichen Anschlag frei machen. Der teuflische Zufall, der zwischen dem Mord und der Anzeige einen scheinbaren Zusammenhang entstehen ließ, kann SUZUKI auch durch den Böswilligsten nachweislich nicht angelastet werden.
 Ihre
 SUZUKI MOTOR HANDELS GMBH
 DEUTSCHLAND
 Otto de Crignis
 Geschäftsführer

Motor-Rundschau

- NKZ - 2/1954

Die NSU "Konsul" ist Exponent und Abschluß einer zwanzigjährigen Schritt-für-Schritt-Entwicklung. Die damals in enger Anlehnung an das bekannte Königswellen-Rennmodell, Typ Bullus, entstandene OSL-Typen waren ausgesprochene Vertreter der sog. englischen Schule. Ihre systematische Entwicklung brachte neben der laufenden Vervollkommnung von Ausstattung und Zubehör das Vierganggetriebe, die Duplex- bzw. Ölbadkette, Fußschaltung, Haarnadelventilfedern, den geschlossenen Rahmen, austauschbare Steckachsräder, den

bereich erfüllen die Ansprüche des verwöhnten Sportfahrers, der andererseits das Ventilgeräusch (Nockenform, offene Ventilschäfte) gerne in Kauf nimmt. Super-Kraftstoffe (Benzolgemisch) werden praktisch kloppfrei verarbeitet, Fahrbenzin bei gefühlvoller Bedienung. Für die thermische Gesundheit von Leichtmetallzylinder und -Kopf sprechen Autobahnfestigkeit und Zuverlässigkeit der Kerze, egal ob beim Jagen, im beliebig langen Leerlauf oder Großstadtverkehr, und sehr niedrige Öltemperaturen. Auspuffdämpfung ausreichend; merkliche Vibra-

akut. - Kurbelwellenstoßdämpfer und die natürliche Dämpfung richtig gespannter Ketten sorgen für weichen Antrieb; auch die Sport-Konsul ist schon unter 50 km/h im großen Gang zu fahren. - Gangwechsel bei ziemlich langem Schaltweg leicht und exakt (engl. Norm!), Kupplungsbetätigung nicht zu schwer.

Fahreigenschaften

Die Kursstabilität und die feste Lage in langen Vollgaskurven der "Konsul" mit Teleskopgabel und Hinterradfederung ist gut, wenn auch nicht so stark ausgeprägt wie bei der OSL mit Starrrahmen und Trapezgabel; dafür geht die Maschine

Ausstattung

Sitzposition auf ziemlich große Fahrer zugeschnitten; Lenker für schnelle Solofahrt sehr breit. Gute Verstellbarkeit von Rasten und Bremspedal. - Elektrische Anlage und übriges Zubehör entsprechen modernem Standard.

Kleine Wünsche

In Anbetracht der Gesamtkon-

jedoch merklich williger in enge Kurven und ist trotz des hohen Gewichts weniger auf schlechten Straßen und im Gelände (immerhin dort noch eine "handfeste" Angelegenheit), zudem erfreulich rutschfest bei Nässe. - Progressive Federkennung der Gabel, hydraulische Dämpfung, gute Abstimmung zur Hinterfederung führen in Verbindung mit dem - naturgemäß - hohen Trägheitsmoment der abgedeuteten Massen gleichermaßen solo wie mit Sozius zu guter Bodenhaftung der Räder und zu angenehmen Federungseigenschaften, so daß der starke Motor weitgehend auszunutzen ist.

Bremsen

Die steifen und kräftig verrippten Gußtrommeln sowie günstige Hebelübersetzung ergeben weichen Einsatz, feinfühligere Dosierarbeit und voll ausreichende "Reserven" für jeden Crashstop oder lange Talfahrten.

zeption, der kleinen Auflage der "Sport-Konsul" und des übrigen NSU-Typenprogramms erscheint jeder Wunsch nach einschneidender Veränderung unbillig. Es verbleiben: Längerer Kickstarterhebel. - Mittelständer-Ausleger hochbiegen (setzt in Linkskurven auf). - Zylinderkopfabstreifung verstärken. - Renn-drehgasgriff! - Schmalere Lenker! - Getriebestufung der früheren OSL (enger). - Besseres Werkzeug, keine Mehrfach-Maulschlüssel! - Schlankere, größere Kniekissen!

PRÜFUNG

Gewicht

fahrfertig, mit vollem Tank: 190 kg
zulässiges Gesamtgewicht: 345 kg

Leistungsgewicht

fahrfertig: 6,3 kg/PS
mit 1 Person = 75 kg: 8,8 kg/PS

110 km/h: 7,2 L/100 km
Vollgas = 128 km/h: 8,5 L/100 km*)

*) Nur theoretisch-meßtechnisch interessant. Entscheidend ist der Durchschnittsverbrauch. Durchschnittsverbrauch bei sportlicher, scharfer Fahrweise (Reisetempo auf Autobahn z.B. 110-120, Nürburgringrunden zwischen 95 und 98 km/h!) 6,5 L/100 km, Ölverbrauch etwa 1 Liter auf 1200 km.

Bremsweg

aus 50 km/h auf trockenem Asphalt

Bereifung

3,50-19
empfohlener Luftdruck (Sozius): vorn 1,3-1,4 atü, hinten 1,5-1,6 (1,9) atü

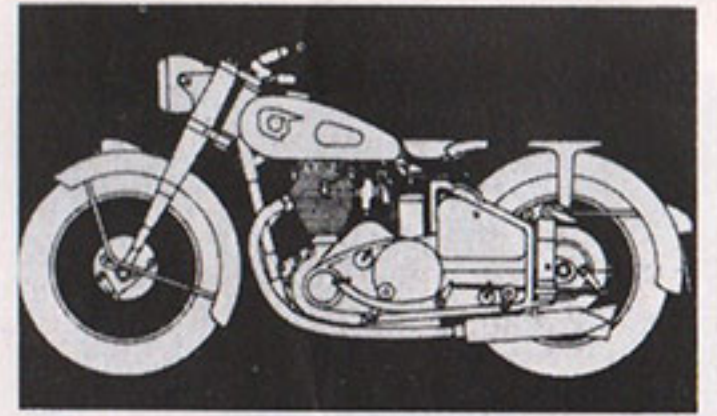
Prüfung 5000 bis 6500 km; Aachen, Oktober 1953.

Tester Dipl.-Ing. Helmut Hütten

KENNZEICHNUNG

Motor

NSU - luftgekühlter, kopfgesteuerter Einzylinder-Viertakter, Einport ("Konsul II": Doppelport). - Bohrung 80 mm,



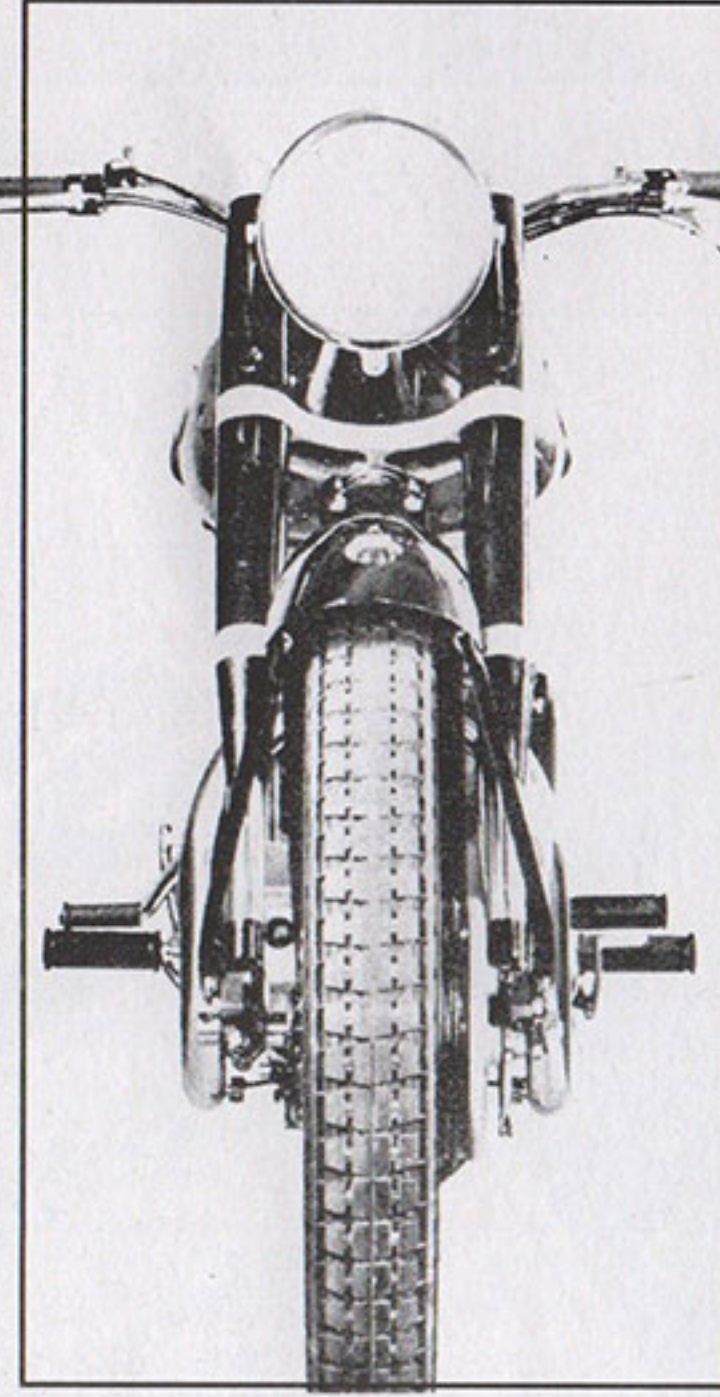
min). Zusammengesetzte Kurbelwelle auf 2 Kugellagern links, 1 Rollenlager rechts. Pleuel auf zweireihigem, käfiglosem Rollenlager. Schleudergußzylinder-Laufbüchse mit Alfin-umgossenem Leichtmetallmantel. Geschmiedeter Leichtmetallkolben (Gleit-schuh-Typ) mit 3 Kompress-

Historischer Test

NSU

500 Sport-Konsul

völlig geschlossenen Leichtmetallkopf mit der sinnreichen Exzenternachstellung des Ventilspiels, eine vollgekapselte Antriebskette, den Schwingsattel und in der Nachkriegsproduktion Teleskopgabel und Hinterradfederung. - Die "Konsul II" zählt in Sportausführung oder nachträglich mittels des "Sportbaukastens" umgebaut zu den schnellsten deutschen Halbliter-Maschinen.



BEWERTUNG

Motor und Antrieb

Antreten des hochkomprimierten Einzylinders verlangt gewisse Routine und Schwung (Starterhebel etwas kurz), vor allem "kalt" (wenig tippen!). Leerlauf aber trotz Hochleistungs-nocken und großem TT-Vergaser sicher und gleichmäßig, Übergang lochfrei. Jeder "Strich" Gas wird kräftig und temperamentvoll beantwortet. Speziell Abzug und Beschleunigung im gesamten Drehzahl-

tionen nur bei sehr hoher Drehzahl. Der Kraftstoffverbrauch ist besonders in weitem mittleren Bereich vergaserseitig erheblich zu senken, aber extreme Reichweite und Sparsamkeit (wie erfahrungsgemäß bei der Touren-"Konsul") sind bei der Sportausführung weniger

Vorderrad: 20 m, Hinterrad: 24 m, beide Räder: 13,5 m (mittlere Verzögerung: 7,1 m/sec)

Hub 99 mm, Hubraum 494 ccm. - Leistung 30 PS bei 6000 U/min (mit Rennmegaphon statt Schalldämpfer 33 PS). - ("Konsul II": 21,5 PS bei 5000 U/

sions-, 1 Ölabstreifring. Vergrößerte Kanäle und Ventile (E 45,5 - A 44,5 mm Durchmesser, letzteres natriumgekühlt (!), Hochleistungs-nocken,

Höchstgeschwindigkeit

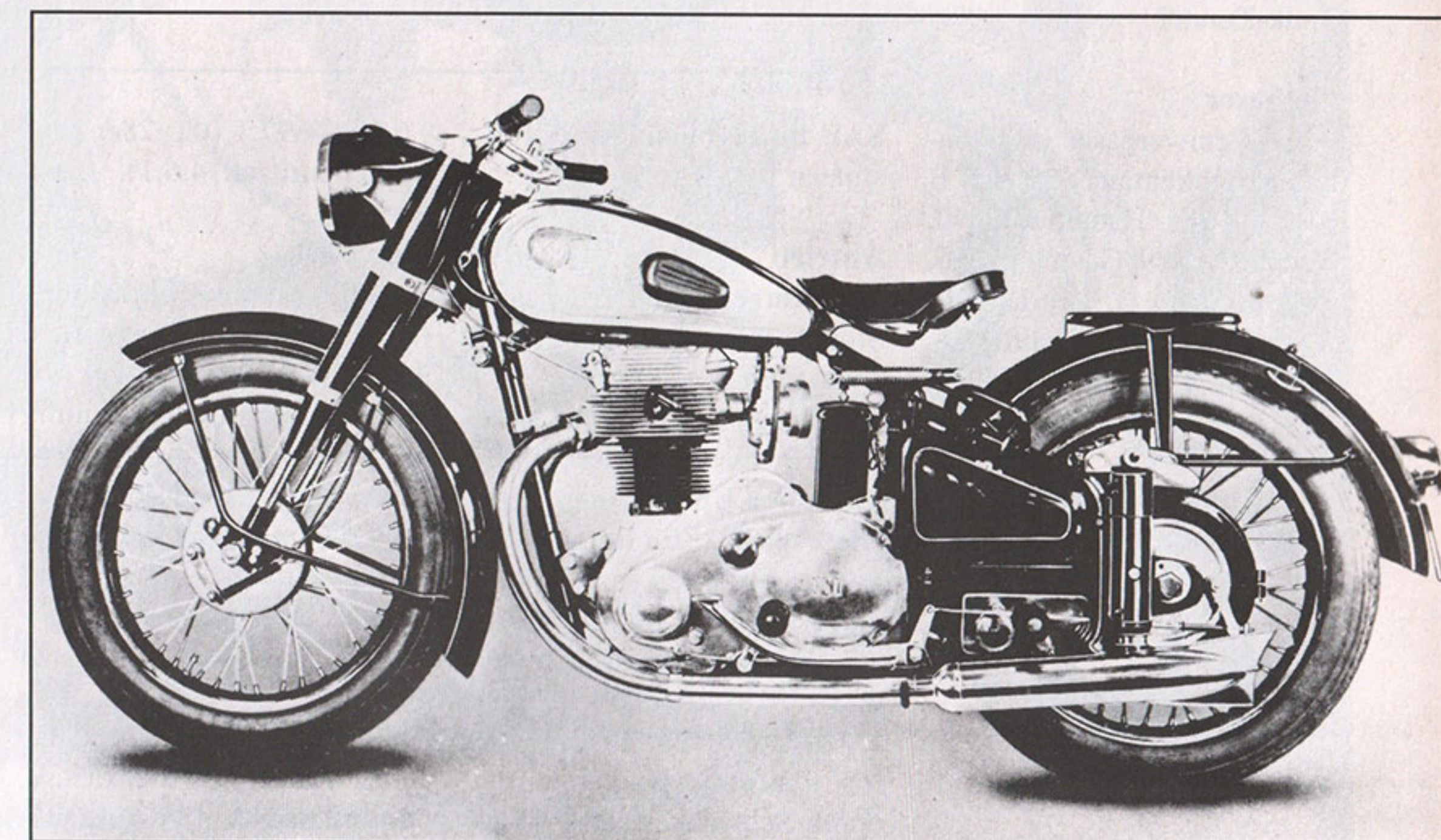
aufrecht sitzend: 128 km/h (liegend: 137 km/h)

Beschleunigungszeiten

von 30 auf 60 km/h im 2. Gang(!): 3,5 sec
von 40 auf 70 km/h im 3. Gang(!): 4 sec
0 bis 100 (1. bis 3. Gang): 13 sec
1 km mit stehendem Start: 35 sec Durchschnitt: 103 km/h

Kraftstoffverbrauch

(bei gleichbleibender Geschwindigkeit)
50 km/h: 2,7 L/100 km
70 km/h: 3,7 L/100 km
90 km/h: 6,0 L/100 km



Schlepphebel mit nitrierten Gleitflächen, Stoßstangen, Kipphebel, offenliegende Haarnadelfedern.

Steuerzeiten

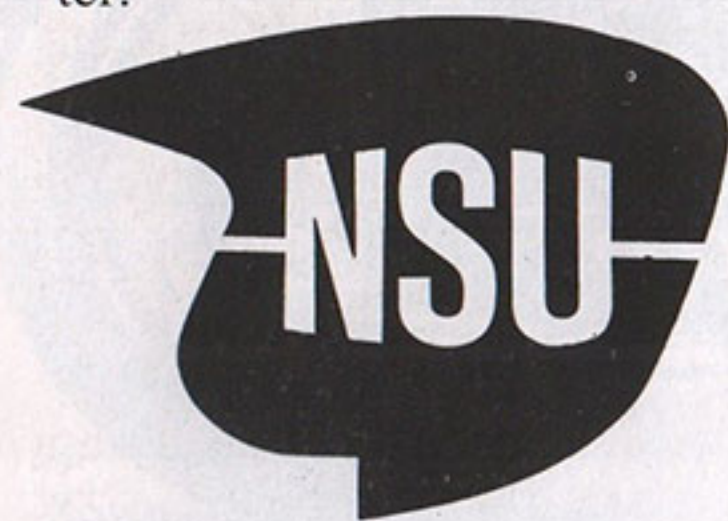
E.ö. 38° vor oT, E.s. 63° nach uT, A.ö. 58° vor uT, A.s. 30° nach oT
Verdichtungsverhältnis 7,5:1.
- max. Frühzündung 48° vor oT (bei gespreizten Fliehkewichten!) - Ventilspiel "kalt" 0 - ("Konsul II": Graugußzylinder, gegossener Kolben, Leichtmetall-Zylinderkopf mit vollgekapselter Ventilsteuerung. Verdichtungsverhältnis 6,3:1. Vorzündung bei "spät" - geschlossene Fliehkewichte 1 mm vor oT, Steuerzeiten bei 8,2 mm Spiel: E.ö. 25° vor oT, E.s. 65° nach uT, A.ö. 58° vor uT, A.S. 30° nach oT).

Elektrische Anlage

Lichtbatteriezündung (Bosch oder Noris) 6 Volt, 45/60 Watt mit automatischer Zündverstellung. Antrieb durch im Ölbad laufende Rollenkette 1 : 1, 952 x 3,94 mm, 61 Rollen endlos. - Batterie 7 Ah vor Sattelstützrohr, über Getriebe. - Zündkerze: 14 mm langes Gewinde, Wärmewert 260. - Unterbrecher, Kondensator und Reglerschalter in Lichtmaschine, Zündspule am Rahmen, unter Tank-Tunnel.

Vergaser

Amal-Rennvergaser (horizontale Mischkammer) 32 R 2 B LH 402 mit Hauptdüse 340, Nadeldüse 109, Gasschieber 6, Nadelstellung 3, Leerlauf 20 Rasten (Kordelschraube). - Luftschieber reguliert Vorluft! - Großer "Knecht"-Naßluftfilter.



Motorschmierung

Trockensumpf-Drucklaufumschmierung über Zahnradöl-pumpe mit Hin- und Rückförderseite. Separater Öltank (2,5 L) an Hinterrahmen und Schutzblech rechts. - Direkte Ölförderung in Pleuellager und Kipphebelgehäuse, von dort über einstellbare Düsen zu jedem Ventilschaft. (Öl: Rizinus-Rennöl oder SAE 30.)

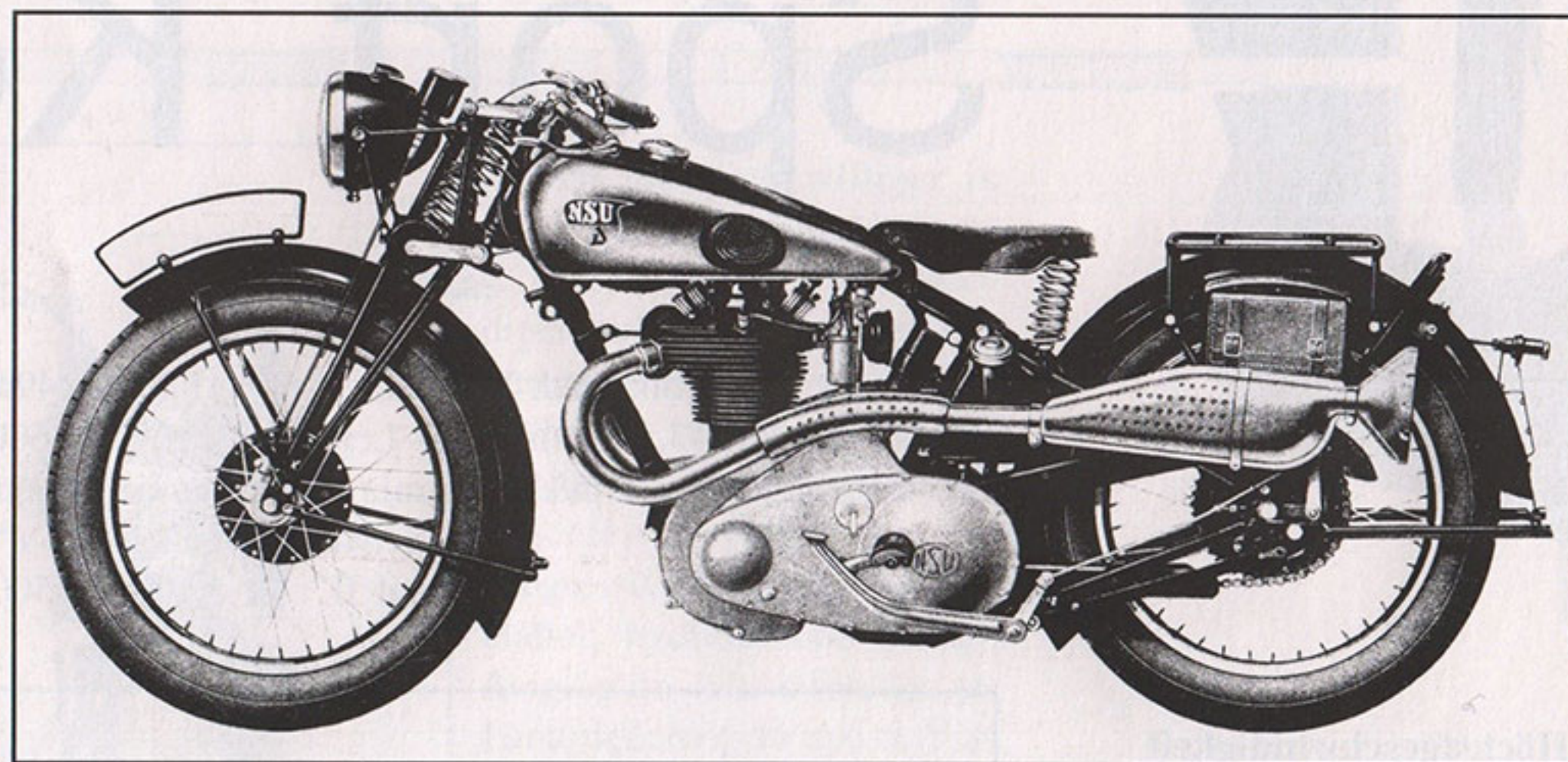
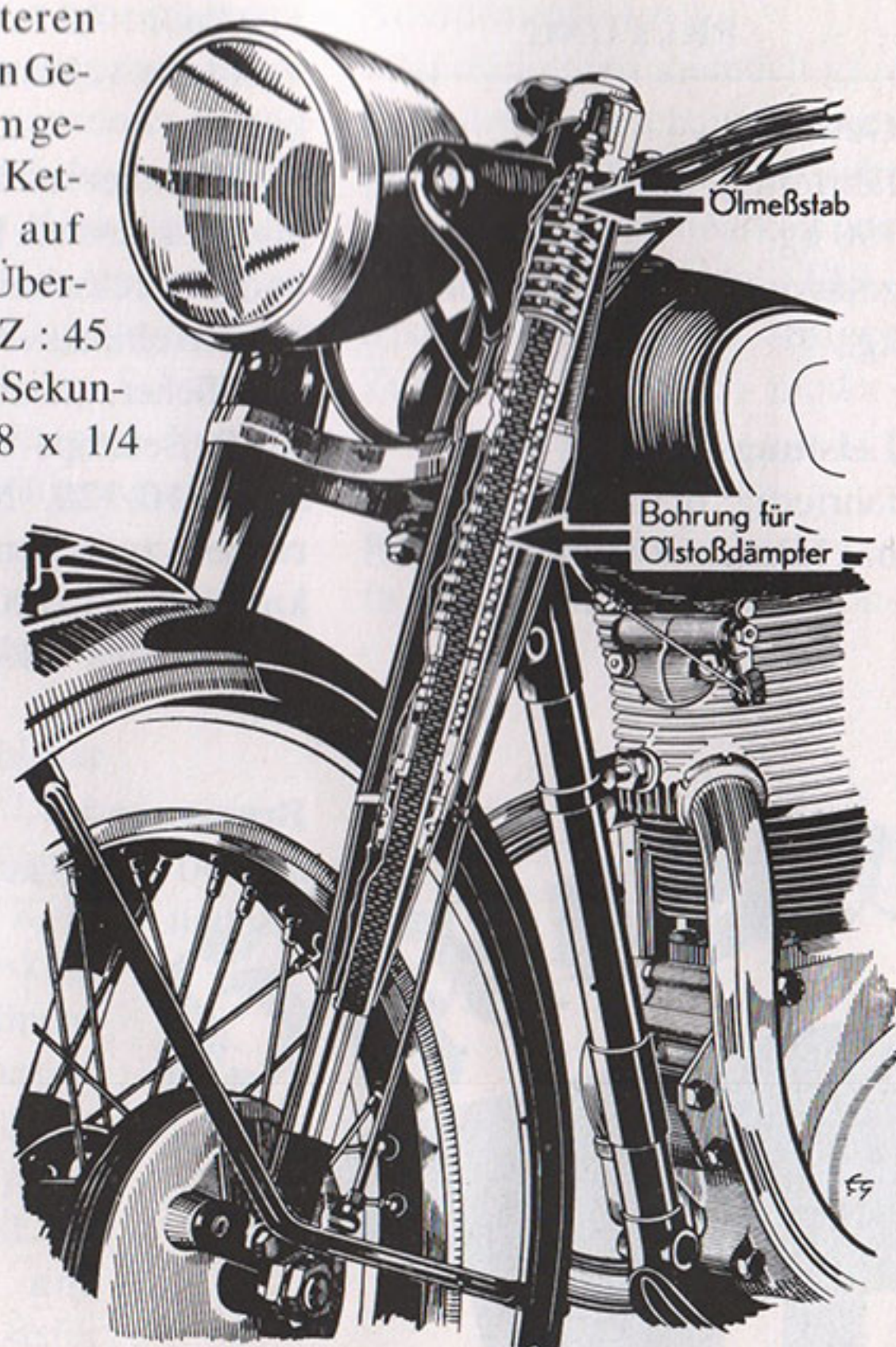
Kupplung

NSU-Mehrscheiben-Kupplung mit Preßstoff-belegten Lamellen.

Getriebe

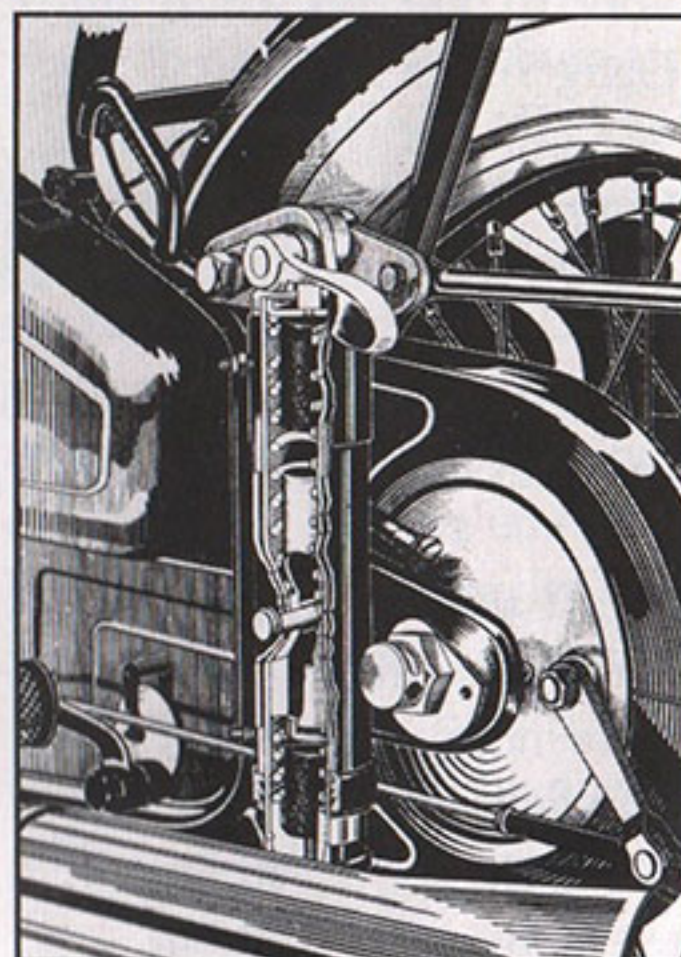
NSU-Vierganggetriebe mit Fußschaltung (Schalthebellage und -richtung nach engl. Norm!). Räder ständig in Eingriff, Klauenschaltung. Stufung: 2,94 - 1,96 - 1,34 - 1:1. - Schmierung durch Getriebeöl

bes am unteren Bolzen. - Von Getrieberitzel im geschlossenen Kettenkasten auf Hinterrad. Übersetzung: 21 Z : 45 Z = 1:2,14. - Sekundärkette: 5/8 x 1/4 Zoll, 96 Rollen mit Schloß. (Bei 28er Kurbelwellenritzel 98 Rollen!) - Nachspannen mittels Exzentrerscheiben auf Hinterachse! - Gesamtübersetzungen: 14,5 - 9,75



NSU 501 OLS (1936)

Geradwegfederung der Konsul ist mit einem Griff auf Soziusbetrieb umstellbar



SAE 140, Füllung bis Einfüllstutzen.

- 6,66 - 4,97:1 (mit 28er Kurbelwellenritzel: 4,6:1).

Antrieb

Von Kurbelwelle (Ritzel über Stoßdämpfer gekuppelt) über Zweifach-Rollenkette auf Kupplungskettenrad im Ölbad (SAE 20 bis Ölstandskontrollschraube). Übersetzung 25 Z : 58 Z = 1:2,32 (für höchste Geschwindigkeiten soll Sport-"Konsul" ein 28zähiges Ritzel erhalten - Testmaschine hatte 25 Z). - Primärkette: 9,52 x 5,72 Duplex, 98 Glieder endlos genietet. Nachspannen durch Schwenken des Getrie-

Fahrwerk

Geschlossener Rohrrahmen (Brückenrahmen), gemufft und gelötet. - Teleskopgabel mit progressiver Federkennung und hydraulischer Dämpfung (Kpz). (400 ccm Motoröl SAE 20 je Holm.) - Teleskop-Hinterradfederung (Kpz). - Lenkungsdämpfer.

Räder

Tiefbettfelgen 2,15 B x 19. Beide Räder mit Steckachse, austauschbar. Verbindung zwi-

schen Hinternabe und Bremse durch drei Mitnehmerschrauben; Bremstrommel bleibt bei Radausbau im Rahmen.

Bremsen

Innenbackenbremsen 180 mm Durchmesser, 30 mm breit. - Bremsbelagfläche ca. 216 qcm. (Zuläss. Gesamtgewicht: Belagfläche = 1,6 kg/qcm.) Hinterbr. v. Hand, Vorderbr. m. Werkzeug nachstellbar.

Typenschild

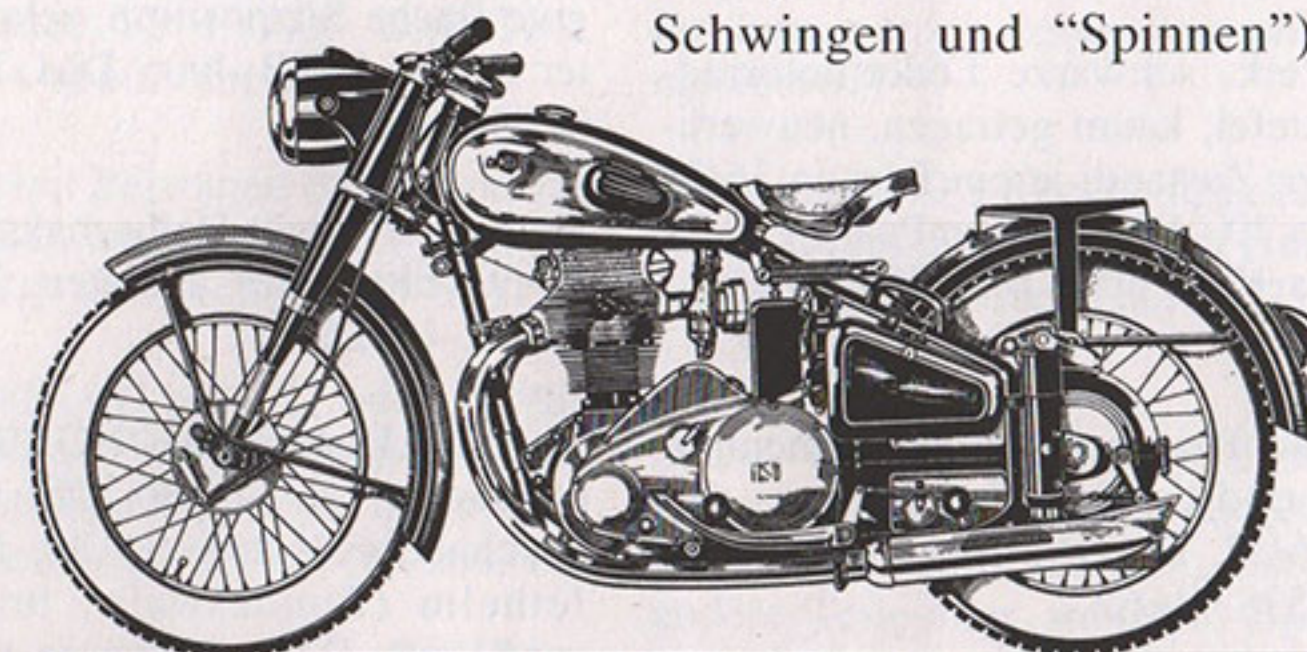
Hinterrahmen rechts oben, Rahmen-Nr.: Rahmenrohr, rechts unterhalb Steuerkopf.

Tank

Satteltank mit 14,5 Liter Inhalt. Jeein Benzinhahn für rechte und linke Hälfte, durch Überlaufleitung verbunden (Res. ca. 1,5 Liter).

Ausstattung

Tacho im Scheinwerfer, nachts beleuchtet (zeigte in Prüfling anfangs genau und ruhig, geriet später über 100 km/h in Schwingen und "Spinnen").



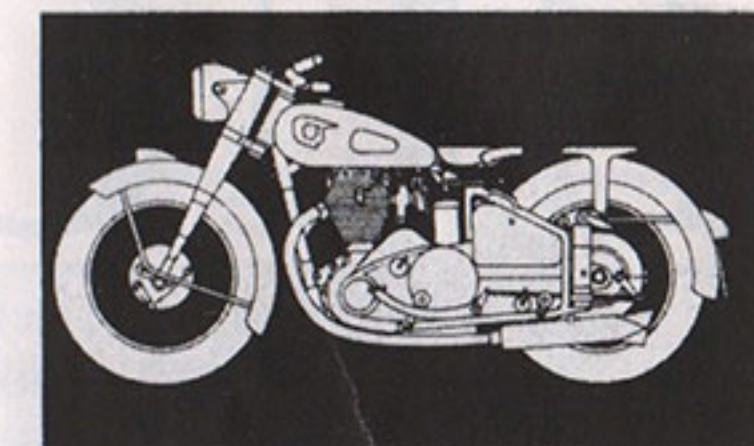
- Lenkschloß. - Großer Schwingsattel mit einstellbarer Federhärte. - Mittelständer. - Großer verschließbarer Werkzeugkasten gegenüber Öltank. - Gepäckträger. - Augen für Soziusrasten am Rahmen. - Ende von Hinterschutzblech abnehmbar. - Lackierung in schwarz mit Zierleisten; Tankseiten und Blankteile verchromt.

Preis

3000,- DM ("Konsul": 2560,- DM). (Jahressteuer: 60,- DM, Haftpflicht-Prämie 100,- DM jährlich.)

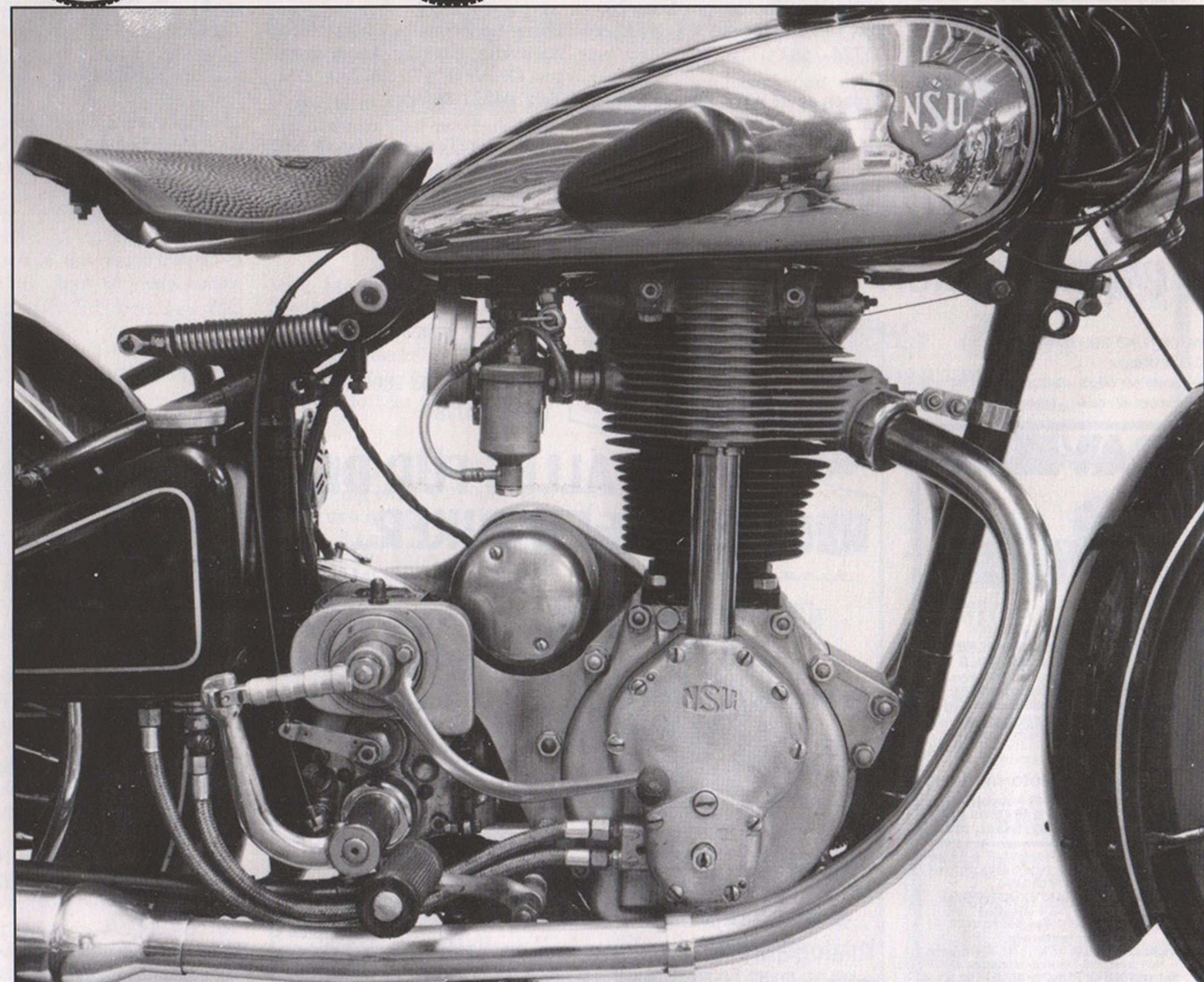
Hersteller

NSU-Werke AG, Neckarsulm. Der Sportbaukasten zum nachträglichen Umbau einer "Kon-



sul II" enthält im wesentlichen: Leichtmetallzylinder mit geschmiedetem Kolben, Einport-Zylinderkopf komplett, Rennvergaser mit Luftfilter, alle veränderten Teile der Steuerung und des Schmiersystems sowie 52 mm-Auspuffrohr mit großem Schalldämpfer und Megaphon.

Preis: 1040,- DM. (Umbau ab Maschine 1 806 382/791 397 - anderenfalls Gußschwingscheiben gegen stählerne austauschen.)



SUCH & FIND

Service für Abonnenten: Deine kostenlose, private Kleinanzeige per Fax 04 21 / 50 44 48 oder per Karte an den GUMMIKUH-Verlag • Am Deich 57 • 2800 Bremen 1 (Andere: 5 DM in Marken, max. 200 Anschläge) ... und der Sonder-Service: Wer seine Anzeige auch in der nächstmöglichen Ausgabe des Motorrad-Magazins MO sehen will, der legt 5 DM in Briefmarken, Schein etc. bei. • H = Händleranzeige

- ADLER -

MB 250, Bj.54, zerlegt, manche Teile doppelt, VB 2000,- DM, Tel.: 07042-25816

Restaurierungsbedarf Normteile

A. Kühnel

Dionys-Danegger-Straße 2
W-8400 Regensburg
Tel. 0941/40567
Teileliste DM 3,- in Briefmarken

WAX-COTTON
ANZÜGE GIBT ES VIELE
ABER NUR EINEN

Barbour

SIE SOLLTEN
IHN
„erfahren“

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

DAVIDA

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

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

IMPORT und VERTRIEB:
5000 Köln 30 2316 Probsteierhagen
☎ 0221/54 58 95 ☎ 043 48 / 75 81
FAX: 0221/54 62 35 FAX: 043 48 / 92 65

Motorrad Lust
Austria: FIMOTO • A-1040 Wien • Weyringer Gasse 28-30 • Tel. 0222/5 05 72 52 Fax 0222/5 05 94 56
Switzerland: H.HASSIG MOTORRAD Degersheimer Str. 12 • CH-9230 Flanil Tel. 071 83 47 57 • Fax 071 83 47 62
Manufacturers
England: DAVIDA (U.K.) LTD. Millhouse Holt Ave., GB-Moreton Merceyside Tel. 0516 78 46 56 • Fax 0516 77 53 98

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

- AERMACCHI -

Suche 4-Taktmotor, Typ und Zustand egal, bis 50,- DM, für Schnittmodell, Tel.: 0241-507469

- AWO -

30 mm AWO-Krümmner neu angefertigt, Rohzustand 80,- DM, Tel.: 030-6552951 Martin

ETL 425 T, RA 425 T+S, BTA S+T, alles Kopien, pro Liste 20,- DM + Porto, Tel.: 05721-79651 o. 05724-7682

Kolben (evtl. von Tatra) 75 mm für 350 ccm Awo-Motor gesucht, Tel.: 030-6552951 Martin

S u. T Blechteile, K-Welle v. 350 ccm gesucht, auch defekt, Tausch mögl. Reinl. Kötheuer Str. 21, O-4415 Zörbig

- BEKLEIDUNG -

BMW-Gore-Tex Latzhose + Jakke rot/anthrazit Originalherrengröße 48 = Damen 40-42 nagelneu: also 1000,- DM; Termin: Andrea Ringwald, Rottweiler Str. 2, W-6000 Frankfurt 1

Verk. schwarze Ledermotorradstiefel, kaum getragen, neuwertiger Zustand, je ein Paar in 36/37 zu 70,- DM und ein Paar in 40/41 zu 100,- DM, Tel.: 05383-1662

Ein Paar neuwertige Damenmotorradstiefel, Leder, schwarz, Gr. 36/37, für DM 70 zu verk., Tel. 05383/1662

Harro-Lederkombi, dunkelblau, neuwertig, einteilig, kaum getragen, Gr. 46/48, 175 cm, 280,- DM, Tel.: 04221-84595

Jumbo GoreTex Jakke, Größe XS, rot/schwarz, kaum getragen, Preis VB 500,- DM, Tel.: 06071-41523

Kradmantel grau 50/52, 200,- DM, Tel.: 02202-54392

Klass., schwarze, Gaerne-Stiefel, Gr. 40-41, Vibramsohle, Lederfußbett, wegen zu eng für DM 150 zu verk., Tel. 05383/1662

Motorradrennkombi 60er Jahre, Gr. 48, schwarz, zu Latzhose u. Jakke nachträglich geteilt, sehr gute flache Sitzposition, sehr guter Zustand, VB 400,- DM, Tel.: 026348405

Suche Cromwell-Halbschale, Gr. 57-59, bitte alles anbieten, Tel.: 02642-42426

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

- BENELLI -

254, einzelstück, Cafe-Racer, Preis nach Besichtigung (ca 4-5 Mille), Fax u. Tel.: 05321-26547

- BMW -

/5-Gepäckträger mit Kunstlederpacktaschen zu verk. für 100,- DM, Tel.: 04934-7050

75/5 Rahmen + Lampe ges., Tel.: 0421-4986270

Beiwagenanschlüsse R 50/MZ-SW gesucht; /5-Chopperhinterrad gesucht, Tel.: 04321-41634 o. 28117

BMW R 24-27, Motorräder, Ersatzteile neu und gebraucht, S. Meyer, Bahnhofstr. 41, 6521 Hilleshheim, Tel.: 06733-8195 od. 7281, Fax: 8134, fordern Sie umfangreichen Teilekatalog unter genauer Typenangabe gegen DM 3,50 an H

Garagenräumung: biete div. /5/6-Teile, z.B. Tank, Rastenanlage mit TÜV, Bremsteile, Achsantrieb 32:10, Anruf lohnt: Ch. Melchers, Tel.: 0212-208649
Brembo-Bremssattel für R 100 RS (81-84) gesucht, Tel.: 02661-20087

Habermann Spitfire II-Verkleidung passend für BMW-Boxer /5-/7, Tel.: 06501-16044

Motorrenteile R 51/3, R 67/2 u. R 60/5 zu verk., R 90 S Gabel m. Rad 900,- DM, Tel.: 04321-41634 o. 28117

R 100 RS, EZ 80, 46 tkm, Krauser-4V, Knoscher-VVK, Höcker + Rasten usw. TÜV neu, 9500,- DM, R 100 RT, Bj.83, 50 tkm, schwarz, TÜV neu, 8500,- DM u. gebr. Boxerteile, Tel.: 04642-69127

R 100 RT, EZ 4/89, TÜV neu, 52000 km, techn. + opt. ok, VH 12500,- DM, Tel.: 0421-636376

R 100R, EZ 7/92, 5600 km, Extras; 50 PS Eintrag, 2. Brems Scheibe, Sturzbügel, Seitenst., SLS, Heizgr., Warnbl. Alu-Blinkerhalter, FP 13000,- DM, Tel.: 02334-45603 abends

R 50 mit Beiwagen BMW Spezial TR 500, neuwertig, TÜV neu, FP 19850,- DM, Tel.: 05655-8051 H

R 50/5, 500 ccm, 27 oder 32 PS, 53000 km, TÜV 10/94, E-u. Kickstarter, zuverl. Techn., guter Originalzustand, Tel.: 0731-264310

R 50/60 4-Ganggetriebe 500,- DM, 2 x Achsantrieb 25/8 + 35/11 600,- DM/500,- DM, Schwinge + Gabel vorn 400,- DM, Schwinge hinten 200,- DM, 3 x Alufelgen Preis VS, Tel.: 0041-72-442336 ab 18 h

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

R 51/3 etc. Teller/Kegelrad 9/35, Alu-Ölwanne + 0,5 l mehr Öl, Tel.: 04746-1767

R 51/3, Bj.52, eine echte Rarität mit Beiwagen Steib 501, im Zustand von 1,8, nach Wertgutachten für lächerliche 14.500,- DM in fachkundige Hände abzugeben. Tel.: 0421-3809837

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

Suche alte BMW bis Bj.69 (auch Vorkriegsm.) in Originalzust. oder restauriert (dann fairer Preis). Angebote an Tel.: 0421-625902 abends

R 75/5, Bj.72, AT-Mot, orig., TÜV, 4500,- DM VB, Tel.: 04191-87

R 60/7-Teile: Pendelsattel, Hauptbremszyl., Lenkerhalter, Rücklicht + Blinker, Ventildeckel, 18" Alufelge (Speiche), Kleinteile, 19" Ural-Felge. R 65: Guß-Hinterrad, alles VHS, günstig, Tel.: 06253-3522 Werner

R 60 Teile für Gespannumbau gesucht, Tel.: 02372-74530

R 61 mit Behördenseitenwagen zum restaurieren, Tel.: 04791-3776

R 75/5 sehr guter Zustand, Motor vor 20 tkm neu geschliffen u. gelagert, VB 5900,- DM, Tel.: 06874-7196 ab 19 h

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

Suche für R 2 + R 35 BMW-E-Teile, Literatur, ETL, auch Kopien, T. Schmidt, A-Becker-Str. 6, 0-3500 Stendal, Tel.: 412863 (habt ihr immer noch keine Vorwahlnummern?)

Suche für R 90 S Rücklichtgehäuse od. kompl. Lenkerrohr mit Halter + 2 Krauserkoffer, Tel.: 04321-528305

Suche Vergaser für R90/S (Delortos), auch komplettes Moped Unfall oder sonstwie def., auch andere Teile-alles anbieten. Birger Lorentzen, Denickestr. 50, 2100 Hamburg 90, Tel.: 040-7665260

Verk. Harro 414 25 l, 159,- DM neu, Rahmen 75/5 m. Heck 300,- DM, Getriebe m. Kick 500,- DM, Antrieb 37/11 400,- DM, 32/9 350,- DM, Bing 32 Satz 150,- DM, Zyl. 900 ccm 450,- DM, Tel.: 09122-14673

Verk. Motorenteile R 51/3, R 67/2, R 60/5, R 90 S: Gabel mit Rad 900,- DM, Schwinge R 75/5 50,- DM, Ventildeckel 77 à 20,- DM, Schorsch-Meier Tank R 51/3 rest. 450,- DM, Tel.: 04321-41634 o. 28117

Verk. Rahmen + Schwinge für R 100 RS mit Brief, FP: 900,- DM, auf Wunsch Kunststoffbeschichtet in: schwarz, rot, weiß + phosphatiert, FP 1200,- DM, Tel.: 08331-81631

Zyl. u. Kolben 800 cc, 35000 km, Nikasilbeschichtet, guter Zustand, 380,- DM, Tel.: Büro 0721-175651 o. abends 07243-78336

- BSA -

B 25 B Starfire, Bj. 70, TÜV/ Vollabnahme im Dez. erf. Motor B40, Zustand 3, teilrest, läuft super, viele ET/NT, FP 3900,- DM, Tel.: 02266-7050

B 25 SS Gold-Star, Bj.71, TÜV 3/95, Neuaufbau 91, Mot B 40 (Zyl./ Kolb./ Venz. usw. neu) sehr viel

Chrom/VA/Alu pol. Super Zustand, zum Fahren zu schade (orig. Mot. + ET/NT) VB 8900,- DM, Tel.: 02266-7050

Großer Posten B 31/33 Teile: 1 Masch. kpl. m. Brief, b 31 zerl., Räder Akront, Motor überh., auf 500 ccm aufgeb. (B33), Lackteile neu Lack. Dazu: 3 Motoren, Getr., 1 Fahrwerk (ohne Brief), Tanks, Blechteile, Kleinteile, am liebsten kompl. für 5000,- DM, Tel.: 02334-45603

Taylor Dow Gold Star, Bj.56, restauriert, Teile, Literatur, 22000,- DM, Tel.: 06201-53237

Wer hat Unterlagen und Infos über Bantam, 175 ccm, Bj.68, wegen Zulassung, Tel.: 0421-456753

- BULTACO -

Suche Motor von Ala Rossa 350, 1-Zyl. 4-Takt, evtl. Tausch gegen Jawa, Bj.60/MZ, Bj.72. Zwecks Umbau von Zündapp KS 175 erf. fahr.-aust. erw. Jürgen, Tel.: 06451-23430

- CZ -

Suche für CZ 175 Sport Mod. 477, Bj. 72 Briefkopie o. Datenblatt, linken Seitendeckel und orig. Rücklicht, Tel.: 0711-7201689

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

Seit EH und JE gebrauchte BMW
Motorräder • Beiwagen • Gespanne
KOCH MOTORRAD GMBH • EXPORT - IMPORT
Schlagstr. 31-33, D-3442 Wanfried b. Eschwege
☎ 0 56 55/80 51, Fax 0 56 55/86 22

Kolben
Zahnrad
Motoreninstandsetzung
Kurbelwelleninstandsetzung
Mechanische Fertigung
Zylinderschleifen / Kopfbearbeitung
Düsen
Ventile
JENSEIT&SCHWANITZ
4937 Lage Flumstr. 15
05232/56780

BÖHM - Technik rund um's Rad
Speichen - Umbauten
Felgen - Einspeichen
Radrestaurationen
Neue Straße 14
D-7135 Wiernsheim
Tel. 070 44 / 57 32
Fax 070 44 / 85 87

100 alte BMW' & Teile
Bj. 50-85 An- und Verkauf
Ab 1. Mai '93 Neue Adresse
Martin Kornhas Geschlossen 25.4.-30.4.93
Wir ziehen um
Nördliche Uferstraße 14, 7500 Karlsruhe- Rheinhafen
Tel. 0721/592025 Fax 592026
Geöffnet: Di - Fr 15.00 - 18.30, Sa 9.00 - 13.00

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

TANK
Tank-Innensiegel DM 82,-
Tank-Entroster DM 26,-
Entfetter DM 20,-
Mehrfachanwendung!
Entroster + Entfetter für alle Stahlteile geeignet.
Technik Paffen
8720 SCHWEINFURT, Kreuzstraße 6
Tel. 09721-41455 - Fax 09721-43952

BMW ZYLINDER R67-R60/2
Von uns neu gefertigt nach BMW Werksnorm
Zylinder Ø 72,00
Werkstoff: Perlitguß
Preis p. Stk.: 444,60 DM
Petersmeier • Industriestr. 59 • 48 Bielefeld 11
Tel.: 05205/22881 • FAX: 05205/22882

- DKW -

DKW 175 VS, Bj.57, Stachelzylinder, brauchbarer Zustand, VB 1300,- DM, Tel.: 0511-3524117 ab 20 h

Für 250/2 wird gesucht: Lenker kmppl., Vergaser, Hauptständer, Tank, Auspuff u.a. E-Teile, Tel.: 040-7351390, evtl AB, rufe zu rück

Suche für RT 175 S, Bj.57 Briefkopie + Rep-Anl., Tel.: 06043-401452

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

RT 175/200 S/VS Auspufftopf kompl., neu für 200,- DM, RT 250 250/2 Auspufftopf, guter Zustand für 100,- DM, Tel.: 0531-795545

RT 250 VS Gespann, Steib 200, Bj.4/57, zugelassen, TÜV 8/93, VB 6000,- DM, Tel.: 0421-552926

RT 250/2 Teileträger zu verk. 450,- DM, Tel.: 09467-314 abends

SB 500: Suche Sattel mit Sportkante, Doppelscheinwerfer, Nummernhalter + Rücklicht, Schalthebel + Kulisse, Thomas Kohler, Hausacker 47, CH-8706 Feldmeilen, Tel.: 0041-1-923 2816

Verk. Zylinder + Kolben neu f. RT 200 u. Zyl. neu f. RT 200/H, Tel.: 09467-314 ab 18 h

- DNEPR -

Dnepr Gespanne mit TÜV ! Fa. Däschlein, Tel. 09822/7556 H

Suche MT 16 Gespann neuwertig oder BMW verbessert zu realistischem Kurs, Telefon vormittags 040-7643438, sonst 04172-8651

Suche für M 72 kompletten Achsantrieb, Lima, Felgen, Bereifung, u.a., Tel.: 05051-2851

- DUCATI -

Suche alte Ducati 1+2 Zyl. Prospekte, WHB, ETL, BTL, Poster, Anstecker usw. Zahle Höchstpreise oder biete gutes Tauschmaterial! desweiteren 'Das Motorrad' in kompl. Jahrgang vor 1965. Angebote an S. Kranz, Spitzenkapelle 5, 7967 Bad Waldsee, Tel.: 07524-3595 ab 18 Uhr

Suche von 100-350 ccm schmale Motoren bzw. Teile davon, auch Fahrgestelle, Tel.: 0561-821554 ab 18 Uhr

Suche orig. Duc Luftpumpe, sowie Doppelauspuffanl. von Elite 200, evtl. T. geg. andere 1-Zyl.-Teile, Tel.: 07524-3595 ab 18 h

Suche für 350 Scrambler WHB, ETL, etc. in deutsch, Tel.: 09221-67320

- DÜRKOPP -

MD 150: brauche Schlachtmotor und Schutzblech hinten. Sturzbügel Yamaha XV 750 SE zu verk., Tel.: 04662-3294

Suche Dianette Moped von 1961 in gutem Zustand evtl. Tausch gegen Rabeneick Cyclemaster im Top-Zustand, Tel.: 05721-6968

- GESPANN -

Dnepr 16, Russendampfer mit Rückwärtsgang und SW-Antrieb, Bj.92, verzollt VB 3500,- DM, Tel.: 07042-25816

MZ 250/2 Gesp. guter Zust. sowie ETZ Gesp. Preis 1100,- DM, Tel.: 09187-41320

Basis: MT 10, Motor R 60/5, BMW-Schwinge vorn, Boot Eigenbau, 91 neu aufgebaut, alles eingetragen, evtl TÜV neu, VB 6500,- DM, Tel.: 06502-8109

Gspn.-ETZ 251 ohne SW, EZ 12/90, 17000 solo-km, 21 PS, TÜV neu, schwarz, Warnbl., Neut. Zub., Bestzustand, VB 3000,- DM, D. Schmidt, Am Heckenweg 12, 0-4050 Halle

Jawa 350 m. Velorex 562 rot +17kw 2000km EZ2/89 TÜV 2/95 Zubehör Winterfahrzeug-VB3333,- DM Tel.: 0911-472627

MT 16-Gespann, mit SW-Antrieb u. Rückwärtsgang, Bj.92, neu, verzollt, VB 3500,- DM, BA in dt. 20,- DM, Tel.: 07042-25816

MZ TS 250/1 mit Lasten-SW, 17 PS im BRD-Brief eingetr., TÜV 7/94, Bj.76, 25600 km, mit Beinblechen, VB 950,- DM, Tel.: 05344-5830

Pannonia T 5 Gespann, Bj. 71, 16 PS m. orig. Duna-SW, läuft sehr schön, Blanko-Brief vorh. 1900,- DM, Tel.: 06826-6473

R 60 Teile für Gespannumbau gesucht, Tel.: 02372-74530

R 61 mit Behördenseitenwagen zum restaurieren, Tel.: 04791-3776

Verk. MZ 250 Gespann, fahrbereit, 41 tkm, Bj. 68, guter Zustand, Tel.: 07135-15529

Verk. Junak-Gespann, Bj.62, Militärausf. 1 Zyl. ohv, engl. Bauart, made in Polska, techn. Unterlagen vorhanden, VB 3500,- DM, Tel.: 0511-3524117 ab 20 h

Verk. MZ-TS 250/2 Gesp. 5-Gang, TÜV neu, guter Zustand, VHB 1400,- DM, R. Pöhlend, Hauptstr. 26, 0-9801-Schneidenbach, Tel.: 037606-2387

Wer hat Erfahrung oder Info über Gespannumbau Honda XBR 500 - Bedingung: Telegabel bleibt und Eintrag wahlweise solo (Utopie?) Unkosten werden erstattet! Stefan E. Scharnberg, Marommer Str. 8, 2000 Norderstedt

- GILERA -

Gilera 150 gestohlen am 14.4., Fgst-Nr. 1125791, 12V-Elektrik, Lukas-Lampe und Blinker, Motor wenig gel., schwarz, bei Angeb. Infos an Tel.: 0621-377949, Bel.

Gilera 300, 2 Zylinder 4-takt, Bj.61, gepfl.-Originalzust. an Sammler, 4900,- DM, Tel.: 05128-5434

- GÖRICKE -

Monza zum ausschachten gesucht. Wolfram, Tel.: 0201-704508

- GRITZNER -

Verk. Gritzner 150 F, läuft u. fährt, 1100,- DM, suche alle Unterlagen über Zündschlapp K 500, Tel.: 07183-41202

- HARLEY-DAVIDSON -

Suche Anbaukit (Halterung u. Schrauben f. S&S Super E-Vergaser f. Shovelhead Bj.83/84. Evtl Tausch gegen Kit f. Bj. 66-82, Tel.: 0931-81730

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

Suche HD-Sportster, Bj. vor 1968, mögl. original und komplett, Zustand egal, alles anbieten, Tel.: 0241-157274 AB

WLA 750, Bj.42, restaurierungsbed. dazu noch Rahmen, Gabel und Tank, Preis: 6000,- DM, S. Paesler, Bornholmer Str. 93, 1071 Berlin

- HEINKEL -

Hilfe: Camp. Anhänger für Roller Berlin. Möchte anh. an Heinkel 103 A1 anbauen, wer kann mir weiterhelfen. TÜV, Zul. usw. B. Kliff, Tel.: 0208-60069842 Oberhausen

Vergaser Bing 1/20/55 neu, 200,- DM, Tel.: 04235-601

- HERCULES -

Suche ET für Modell 318 (2 Zylinder) und für K 125 S, Tel.: 09467-314 abends

Verk. div E-Teile für MK 2 u. MK 3 M, Preis VS, Tel.: 05382-2864, Helge

Verkaufe nachgefertigte Tankembleme für Hercules 212, 3-Reihe, K 175, K 100 etc., 24.80 DM. Norbert Neder, Reuther Str. 15, 8550 Forchheim, Tel.: 09191/94315 ab 20 Uhr

- HILFSMOTOR -

WICO-Bantamag Fahrrad-Hilfsmotor, Reibrollenantrieb auf's V.Rad, guter Zustand, Tel.: 07131-68614

- HONDA -

Biete für CB/CJ 250 Tanks, Sitzbank, 2 in 2 Auspuff kompl. sowie Hauptständer. Felix, Tel.: 0421-891012 ab 19 h

CB 1, blau, 2900 mls, 400 ccm, 27/50/57 PS wahlweise, VB 5700,- DM, Tel.: 06501-13598 abends

CB 200 zum ausschachten für 100,- DM abzugeben. Wolfram, Tel.: 0201-704508

CB 250 K 4 Rahmen, Schwinge, Teile, billig, Tel.: 09131-48502

CB 250 K2, 27/30 PS, Bj.72, 1. Hand, 10.300 km, 100% Originalzustand, VB 2850,- DM; CB 125, 15 PS, Bj.70, 3. Hand, 23.000 km, ovaler Tacho-DZM, sehr guter Originalzustand, E-Teile, VB 1425,- DM; CB 900 Bol Dor, Bj.82, 95 PS, 35.000 km, TÜV 7/93, s. g. O.zust., bis auf Tomasel-Lenker, Reifen, Kette neu, Tel.: 04221-84595

CB 250G / CJ 250T i.T.: Rahmen, Räder, Elektrik, Tel.: 0241-507469

CB 500 four, Bj. 77, 75000 km, weitgehend original, Stahlflex-Leitung, Tel.: 0511-4583103

CB 400 F, Bj.78, 2. Hand, nur 29 tkm, gepflegter Originalzustand, Sturzbügel, Gepäckträger, VB 3900, Tel.: 040-6482165

CB 400 F, EZ 12/77, 37 PS, Konis, Spiegler-Bremsleitung Zubehör, 2800,- DM, Tel.: 04893-1267 ab 18 h

CB 500 - 750 Gespann: Wer hat sowas schon mal gebaut und zugelassen, Tel.: 02041-92793

CB 500/550 Four Vergaserbatterie, je 300,- DM, Zylinderkopf mit Nockenwelle, Ventilen u. Kipphebeln 500,- DM VB, Tel.: 02872-7220

CB 550 F Super Sport, Bj.76, 50 tkm, Becker-Fettkettenkasten, VB 3000,- DM, Tel.: 05034-4258 Udo

GL 1000, Bj.76, neu aufgebaut, Kuma-Felgen, Höker-Sitzbank, Krauser-Koffer und Topcase, alles in Perlmuttweiß, Motor generalüberholt, FP.: 6500,- DM, Tel.: 06054-2512

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

Suche Becker-Fettkettenkasten für CB 500 T kompl. od. einzelne Teile, Tel.: 06106-75493

Suche CB 250 K-Motor oder nur Zylinderkopf mit Vent. u. Kipphebeln, außerdem Embleme von Seitendeckel und Tank, Tel.: 06109-31762, Jürgen

Suche f. CB 750 K2 Tank u. li. Seitendeckel (Farbe egal!) u. original Kettenschutz, Tel.: 06131-476610 ab 18 h

Verk. CB 250 T-Motor wenig gelaufen, bis auf Getriebe baugleich mit CB 250 N, Preis VS, Tel.: 06109-31762

Suche Monkey, Max 500,- DM, Tel.: 040-7213769

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

Suche: Zubehör u. Teile für CB 550 K3, Rickman-Verkleidung, Ansaugkasten, Seitendeckel, Literatur, etc., Tel.: 0234-292926

- HOREX -

Verk. S 35 Geländesport, Bj.35, Imperator-Teile, Horex-SW, Tel.: 0221-727838

- IFA -

BK 350 Fahrer, die an einer Interessengemeinschaft interessiert sind, bitte melden bei M. M. Starford, Neue Str. 4, W-1000 Berlin 20, Tel.: 030-3668959

BK 350, Bj.52, eine der ersten Modelle, Originalzustand zum restaurieren, 1500,- DM, Tel.: 0511-3524117 ab 20 h

Suche Teile f. BK 350, insbesondere Neuteile, Tel.: 030-3668959 rufe zurück

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

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

Internationale KFZ-Literatur aus dem:

WK - VERLAG

Lagesche Str. 105 D-4902 Bad Salzflun (Schötmar)

Telefon: 05222 / 2 20 48 (werktags: 9.00-20.00 Uhr) Fax: 05222 / 27 95

Wir liefern für folgende Marken technische Literatur als Reproduktionen, allgemeine Literatur, alte Originale, Prospekte, Testberichte, etc.:

ABARTH /AC /ACE /ACHILLES /ADLER /AERMACHI /AERO /AGA /AUSTIN - HEALEY /AJS /ALLGAIER /ALVIS /ASTON MARTIN /AMAC /AMERICAN MOTORS C. /AMAL /AMPHICAR /ANKER /ALFA ROMEO /ARDIE /ARIEL /ARMSTRONG - SIDDELEY /ASSMANN ASTRA /ATE /AUTO - UNION /AUBURN /AUDI /AUSTIN /AUTOBIANCHI /AWA /AWO /AWS /BAIER /BAJAJ /BARONIA /BASTERT /BENTLEY /BEDFORD BEKAMO /BENELLI /BERTONE /BERNADET /BIANCHI /BING /BISMARCK /BITTER /BIZZARINI /BRITISH LEYLAND /BLACKBURN /BMC /BERGMANN /BMW /BÖHMERLAND /BORGWARD /BOSCH/BRENNABOR BRISTOL /BROUGH SUPERIOR /BSA /BUGATTI /BUICK /BULTACO /BUSSING /CADILLAC /CAGIVA /CAPRI /CHRYSLER (USA) /CHRYSLER (EUROPA) /CHEVROLET /CIYFIX /CISTALIA /CITROEN /CHATER LEA /CORVETTE /COBRA /COLUMBUS /CONDOR /COOPER /CORD /CREDE /CZ /DAF /DAIMLER (GB) /DATSUN /DE DION - BOUTON /DELAHAYE /DELIUS /DEUTZ /DIAMANT /DINO /DKW /DE LOREAN /DNEPR DODGE /DOLMAR /DOUGLAS /D-RAD /DE SOTO /DE TOMASO /DUCATI /DUENENBERG /DÜRKOPP /DUREX /DEUTSCHE VACUUM OEL /ELITE - DIAMANT /EMW ERDMANN & ROSSI /ERA /ESSEX /EXCELSIOR (USA) /EXCELSIOR (GB) /EXCALIBUR /EXPRESS /FAHR /FENDT /FERRARI /FORD (FRANCE) /FIAT /FLINK /FLOTTWEG /F.N. /FORD (USA) /FORD (EUROPA) /FRAZER NASH /FICHEL & SACHS /FACEL - VEGA /GANGLOFF /GARELLI /GHIA /GILLET /GILERA /GINETTA /GIUGIARO /GRITZNER /KAYSER /GLAS /GENERAL MOTORS /GMC /GOLIATH /GÖRNER /GNOME & RHONE /GRABER /GRITZNER /GRAETZIN /GRAF & STIFT /GÜLDNER /GUTBROD /HANSA /HANOMAG /HARLEY-DAVIDSON /HENSCHEL /HEINKEL /HENDERSON /HERCULES /HANOMAG - HENSCHEL /HILLMAN /HORCH /HOFFMANN /HONDA /HOREX /HOTCHKISS /HUDSON /HUMBER /HUPMOBILE /HURTH /HUSQVARNA /ISOTTA FRASCHINI /IFA ILO /IMBERT /IMPERIA /INDIAN /INNOCENTI /INVICTA /IMBERT-PUK /ISO /IWS /IWL /JAC /JAGUAR /JAP /JAWA /JEEP /JENSEN /KAMPER /KARMANN /KAWASAKI /KAYSER KRIEGER - GNÄDIG /KÖHLER /KREIDLER /KRUPP /KTM /K-MOTOR /KÜCHEN /LAMBORGHINI /LANZ LADA /LAGONDA /LAMBRETTA /LANCIA /LAYERDA /LEVIS /LEYLAND /LINCOLN /LOYD /LOHMANN LORELEY /LOTUS /LAND ROVER /LA SALLE /LUCAS /LUTZ /LEY /MAGIRUS /MATRA /MATRA /MABECO /MARCOS /MAG - MOTOSACOCHÉ /MAICO /MAMMUT /M.A.N. /MARUSHO /MARS /MASERATI /MATCHLESS /MAYBACH /MAZDA /MERCEDES-ENZ /MOTOBEANE /MOSS /BURMANN /MAGIRUS - DEUTZ /MOTORBEANE /MEGOLA /MEISTER /MELAS /MERCURY /MESSERSCHMITT /MG /MIELE /MINI /MITSUBISHI /MOTO - MORINI /MORRIS /MOBYLETTE /MOTO - GUZZI /MOTOM /MONTEVERDI /MORGAN /MOSKOWITSCH /MOTOSACOCHÉ /MILSON & SOHN /MV AGUSTA /MZ /NAG /NAPIER /NASH /NAUMANN /NEANDER /NEW GERRARD (GB) /NEW IMPERIAL /NIMBUS /NISSAN /NORMAG /NORTON /NORIS /NOTEK /NSU /OEC /OLDSMOBILE /OPEL /OSCA /OSI /OSSA /OVERLAND /OWB /PIERCE - ARROW /PACKARD /PANTHER /PARILLA /PATRIA /WKC /PEUGEOT /PANHARD /PHANOMEN /PHÖNIX /PIAGGIO /PININFARINA /PLYMOUTH /PONTIAC /PORSCHE /PREMIER /PROGRESS /PUCH /RABENEICK /RALEIGH /RAMBLER /RANGE ROVER /ROYAL ENFIELD /RELIANT /RENAULT /REO /REX /RILEY /RIXE /RMW /ROCONOVA /ROYAL ENFIELD /ROHR /ROMETSCH /ROOTES ROVER /ROYAL /ROLLS-ROYCE /RUDGE /RUMPLER /SAAB /SACHS /SAROLEA /SAURER /SCANIA /SCHÜTTOFF /SCOTT /SEAT /SERVOS /SIMCA /SIEMENS /SIMSON /SINGER /SIMPLEX /SITTA /SKODA /SOLEX /STOYE /STANDARD (GB) /STANDARD /STELLBRINK STEIB /STOCK /STRICKER /STUDEBAKER /STOEWER /STEYR /STOLZ /SUBARU /SUNBEAM /SUPER EXCELSIOR /SUZUKI /TALBOT /TATRA /TEMPO /TERRIT /TTAN /TORPEDO /TORNAX /TOYOTA /TORPEDO /TRABANT /TRIUMPH (GB) /TVR /TRIUMPH (D) /UNIVERSAL /UT /VAUXHALL /VELOCETTE /VELOQUICK /VERITAS /VESPA /VELOSOLEX /VICTORIA /VILLIERS (GB) /VINCENT - HRD /VOLVO /VANDEN PLAS /VOLKSWAGEN /WALTER /WANDERER /WATSONIAN /WEBER /WESTFALIA /WINDT /WILLYS /WIMMER /WINDHOFF /WITTLER /WITTEKIND /WOLSELEY /YAMAHA /ZAGATO /ZEPHYR /ZWEIRAD-UNION /ZÜNDAPP

WK-VERLAG
seit über 16 Jahren
Buchhandel und Spezialverlag für Motorliteratur
Wenn Sie auf der Jagd nach Büchern sind...
Der Gesamtkatalog Nr. 11 für internationale KFZ-Literatur, Reproduktionen von technischer Literatur, Postern und Prospekten mit derzeit über 3.300 Titeln kostet 5,- DM inklusive Porto! (siehe Abbildung!)
Der Antiquariatskatalog Nr. 9 mit ca. 2.800 verschiedenen Originalen aus dem Bereich: Antiquarische KFZ Bücher, Motorsport-Bücher, alte Auto-, LKW- und Motorrad-Kataloge, technische KFZ-Bücher, Original-Plakate und Prospekte, kostet ebenfalls 5,- DM inkl. Porto oder 30,- DM im Abonnement für 6 Ausgaben frei Haus.

Bestellungen und Anfragen per Telefon, Telefax, oder per Post!

Der Gesamtkatalog Nr. 11 für internationale KFZ-Literatur, Reproduktionen von technischer Literatur, Postern und Prospekten mit derzeit über 3.300 Titeln kostet 5,- DM inklusive Porto! (siehe Abbildung!)

Der Antiquariatskatalog Nr. 9 mit ca. 2.800 verschiedenen Originalen aus dem Bereich: Antiquarische KFZ Bücher, Motorsport-Bücher, alte Auto-, LKW- und Motorrad-Kataloge, technische KFZ-Bücher, Original-Plakate und Prospekte, kostet ebenfalls 5,- DM inkl. Porto oder 30,- DM im Abonnement für 6 Ausgaben frei Haus.

Z 1, Z 900, Z 1000

Motorräder, neue und gebrauchte Teile
Kostenlose Liste anfordern bei
ROLAND LENDEN
Praunheimer Landstraße 72
6000 Frankfurt 90 - Fax 0 69/76 31 55
Telefon 0 69/70 08 08 oder 76 66 31

MAICOLETTERS

Das schnelle Blatt für Maico-Freunde.
Erscheint alle 3 Monate.
Jahresabo 25,- DM.
Peter Vagt, Fierthstr. 2
2409 Scharbeutz 2

WK-Verlag

Lagesche Str. 105, D-4902 Bad Salzuffeln,
Telefon: 05222/22048, Fax: 05222/2795
Wir liefern über 3.000 verschiedene Titel
technischer Literatur für fast alle PKW,
LKW, Motorräder, Mopeds, Roller, Seiten-
wagen, Schlepper, Fahrräder u. s. w. von
1890 bis heute als Neuauflage!
Außerdem führen wir ein Antiquariat für Kfz-
Zeitschriften, Prospekte, Literatur, etc.!
Auch Ankauf und Tausch möglich! Den
ständig aktuellen Antiquariatskatalog kön-
nen Sie gegen 5,- DM inkl. Versandkosten
anfordern. (Oder abonnieren!)
Fast alle gängigen Kfz-Bücher interna-
tionaler Verlage sind lagermäßig vorrätig
und können in kürzester Zeit geliefert werden.
Des Weiteren finden Sie über 500 verschie-
dene historische Plakate und Plakatrepro-
duktionen in unserem Sortiment. (Posterka-
talog kostenlos)
Unser Gesamtkatalog ist für 5,- DM Schutz-
gebühr erhältlich. Für spezielle Anfragen
stehen wir jederzeit telefonisch für Sie be-
reit. Wochentags: 9.00 - 20.00 Uhr, Sams-
tags: 12.00 - 18.00 Uhr.

Verk. BK 350, Bj.55, guter Zu-
stand + E-Teile, VB 1800,- DM,
Tel.: 09187-41320

- ILO -

Verk. Motor 2 Zyl. ILO 250 ohne
Zylinder u. Kolben, Lichtmaschi-
ne von UT für 100,- DM, Mathias,
Tel.: 07227-8527

- JAWA -

Jawa 175 ccm, Typ 356, Bj.60,
TÜV 12/94, gepfl. Originalzu-
stand, alltagstauglich, m. v. ET
für 1650,- DM VHB, Tel.: 030-
6127861

Suche f. 354 vord. Kotflügel, gut
erh. Auspuffanl. oder auch kom-
pl. E-Teil-spender sowie org.
preisw. SW und alle Art Literatur
u. RA, Danilo Ast, Heinrich-Hei-
ne Str. 20, 0-4200 Merseburg

HOREX-NEUTEILE

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

MOTALIA

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

MOTALIA im Abonnement

GP

Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an:
Verlag Hasselbrink, Schönberger Str. 2, 2322 Lütjenburg
Ja, ich möchte MOTALIA ab der nächsten Ausgabe
abonnieren.

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

habe ich auf das Konto überwiesen

habe ich als Scheck beigefügt

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

Name:

Straße:

PLZ, Ort:

Datum + Unterschrift:

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

- KAWASAKI -

2 x 500er Dreizylinder, US-Im-
port, guter Zustand, einzeln 3500,-
DM, zusammen 6000,- DM, Tel.:
0441-382237

Z 1000 A1/A2 Suche WHB oder
Kopien davon, Tel.: 0541-259346

- KREIDLER -

2 x Florett Gebläsegekühlt, Bj. 68
+ 69 zum rest., VB 500,- DM +
viele Teile, Tel.: 05382-2864 Wo-
ende, Helge

- KTM -

KTM 600 Baja ED, Bj.85, 3500
km, Tel.: 04484-1622

- LAVERDA -

Laverda 750 SF, Bj. 71, 27000
km, teilrest., zerlegt, incl. Mar-
ving 2-1, zurückg. Rasten, leider
abzugeben, VB 4400,- DM, Tel.:
07042-25816

SF 1, Bj.71, teilweise restauriert,
incl. Marving, VB 4000,- DM,
Tel.: 07042-25816

- LITERATUR -

BA, RA, ETL für alle MZ bis TS
250/1, auch Simson und AWO
(Reprints), Tel.: 0511-836612

Biete 5 Alben Motorrad-Archiv,
Neuwert 1200,- DM im Tausch
Roller, Mini-Mokick Oldy bis 350
ccm, keine MZ, auch defekt, kein
Unfall o. Schrott Verkauf? auch
Oldy Ankauf, Heinz Fischer,
von Huttenstr. 29, 2000 Ham-
burg 50

Bitte senden Sie mir kostenloses
Kennenlernen /alt/Secondhand-
Motorrad und Automobil- Zei-
tschrift, -Zubehör-Katalog u. Har-
ley-Davidson Info. Material/Bü-
cher, Prospekte, Poster, Kalender,
Cap.Pin,Buckle Biker usw. Dan-
ke Schön! Ernő Bonyhádi, H-3501
Miskolc, Pf: 500. Ungarn

BK 350 BTA, Rep-Anl., sehr gu-
ter Reprint mit festem Papperein-
band 35,- DM plus Porto, Tel.:
0511-836612

Das Motorrad' 1960-80,900,-DM,
Tel.: 04321-41634 o. 28117

Motorrad 78, 79, nur zusammen
50,- DM, Tel.: 02202-54392

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

MRD-Hefte seit 1960 einzeln 5,-
DM, PS, MO, etc. 3,- DM, RA Z
650 + 1000, KH 250 - 750, GS
550, GT 550, Dax, CB 350 F,
Morini 3 1/2, Pantah je 20,- DM,
Tel.: 0241-507469

MZ Heft zur Identifizierung und
Bestimmung von MZ-Fahrzeugen
mit Umbaufreigaben sowie Typ-
penübersicht und allen Fahrge-
stellnummern und jede Maschine
im Bild, sehr guter Reprint, 15,-
DM + Porto, Tel.: 0511-836612

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

Suche 'Das Motorrad' aus den
Jahren 1949-54, Motorrad-Kata-
log 70/71, So-Do ab 18 h Tel.:
05341-14639

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

Suche alte PAST perfekt-Hefte,
außer 4/89, 7/89; V. Bruse, Band-
wirkerstr. 6, 0-3029 Magdeburg

Suche alles über Motorsport i. d.
50er und 60er Jahren, speziell
Geländesport, Trial & Moto Cross,
z.B. auch Jugendbücher, etc. Jörg
Niemyer, Tel.: 030-8210951

Suche alte Ducati 1+2 Zyl. Pro-
spekte, WHB, ETL, BTL, Poster,
Anstecker usw. Zahle Höchstprei-
se oder biete gutes Tauschm. des-
weiteren 'Das Motorrad' in kpl.
Jahrgängen vor 1965. Angeb. an
S. Kranz, Spitzenkapelle 5, 7967
Bad Waldsee, Tel.: 07524-3595
ab 18 h

Suche 'Das Motorrad'-Hefte aus
den Jahren 49, 50, 52, 53. Motor-
rad-Katalog 70/71. Motorrad-LP's
59-70, Tel.: 05341-14639 So-Do
ab 18 h

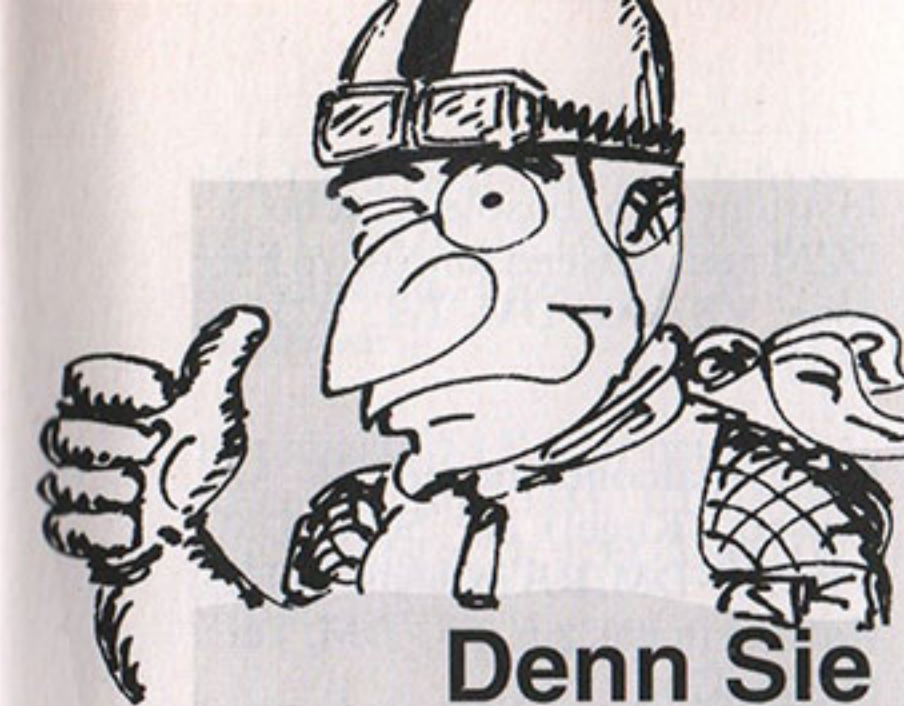
Suche das Buch 'Zündapp KS 750'
von Rauch/Sengfelder, Motor-
buch-Verlag gebr. zu kaufen. Tel.
05383/1662

Suche Motorrad-Classic 1/87, 1/
88, 3/88, 1(89, 4/89 nur in gutem
Zustand, zahle 10,- DM je Heft,
Tel.: 04108-1651 ab 18.30 h

Verk. 'Das Motorrad' ab 64 bis
heute, Tel.: 04221-84595

Suche Motorrad-Katalog '82, auch
tausch, biete Markt '82 bis '92 +
Motorrad-Touren '88-91. Micha-
el, Tel.: 0511-6044236

Suche Prospekte, Farbtabelle,
ETL, Testberichte, usw. über
Motorroller Berlin. Ex-DDR, Tel.:
02151-753758 o. 02152-517918



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

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

BMW - Vertragshändler
BÄTE - Motorradcenter
Heinrich-Hertz-Str.5
3005 Hemmingen

Simson-Jawa-Winking-Derby
Bratzke & Söhne
Kästnerstr. 2
3008 Garbsen

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

Bücherstube Lehrte
Itener Straße 28
3160 Lehrte

Ronny's
Auto- und Motorradbuchladen
Perleberger Straße 3a
1000 BerlinTiergarten21

British Bikes
GLM-Motorräder
Fischerstraße 1
3211 Rheden

Italiener und Engländer
Motorradladen Yorkstraße GmbH
Yorkstraße 15
1000 Berlin 61

BMW-Vertragshändler
Fa. Labitzke
Kirchhofstr. 20
4010 Hilden

British Bikes
Brando's
Mittelweg 2
2072 Bargteheide

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

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

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

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

DDR-Fahrzeuge & Raritäten
Ölfleck
Osnabrücker Straße 225
4515 Bad Essen

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

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

M+MBMW-Zweiradservice
Kein Vertragshändler
Badenstedter Str. 44
3000 Hannover 91

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

Kiosk
Uwe Bollwig
Leuningser Straße 1
4703 Bönen

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

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

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

Motoren - Getriebe - Lager
Gereon Höntgesberg
Altennümrecht 51
5223 Nümbrecht

BMW-Vertragshändler
Schmitz
Obergraben Hämmern 2
5272 Wipperfurth

Adler-Museum & Antiquitäten
Strohenger
Kölner Straße 150
5354 Weilerswist

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

MZ-Spezialservice
Firma Wildschrei
Hauptstraße 26
5593 Brieden

MZ-Vertragshändler
Michael Dietze
Kölner Straße 191-205
5828 Ennepetal

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

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

Veteranen-Ersatzteile
Heumann
Fuchsberg 3-5
6110 Dieburg

NSU Teile
Peter Motzke
Jacobusstr. 30
6405 Bückenberg/Fulda

BMW-Vertragshändler
Fa. Ball
Weinstraße 67
6748 Bad Bergzabern

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

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

Deutsches Zweiradmuseum
Deutschordensschloß
7107 Neckarsulm

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

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

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

Dnepr-Importeur
Firma Theo Däschlein
Ansbacher Str. 57
8809 Bechhofen

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

Motorradmuseum Augustusburg
Schloß Augustusburg
O-9382 Augustusburg

Suche sämtliche Originalliteratur für Ardie und Duerkopp. Biete Originalprospekte von Heinkel-Tourist (16 Seiten) Th.Knaak, Tel.: 0421-71787 Q

Suche WHB/RA, ETL für Yamaha XS 650 Mod. 447, Bj.81 nur Original, Tel.: 02246-8531

Tausche MRD-Katalog Nr.3 (72/73) gegen Nr.1 oder Nr.2, suche MRD 1949-57, verk. Katalog 76, Tel.: 0241-507469

Verk. 'Das Motorrad' 1960-1980 kompl. 1000,- DM, Tel.: 04321-41934 o. 28117

Verk. Maico-Literatur von 1929-1992, wie Prospekte, ETL, Explosionszeichn., Kartonschilder, usw.; Peter Vagt, Tel.: 04524-8832

DAVIDA
REIFEN
BEKLEIDUNG
HELM E

DAVIDA-Helme
auch als Jet
(mit ECE)

Konrad Möllering
II. Seitenweg 3 • 3207 Harsum
Telefon 0 51 27 / 48 38

Über 2.700 Originale
KFZ-Prospekte, technische und allgemeine KFZ Literatur, historische Plakate, Motorrad- und Auto-Kataloge, Jahressbände, Motorsportbücher über KFZ von 1900 bis heute.
Auf 96 Seiten in dem brandneuen **Antiquariats-Katalog Nr. 9 (April 1993)** Nur 5,- DM inkl. Porto oder 30,- DM im Abo für 6 Ausgaben (alle 3 Monate neu)!
Sofort bestellen bei:
WK-VERLAG
Lagesche Str. 105 D-4902 Bad Salzuflen
Telefon: 05222 / 2 20 48 Fax: 2795

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

elektronische Regler
für 6 V, 12 V oder NC

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

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

Zu verk.: 'das Motorrad' 1960-1965 (Kopien) + 1971 bis 1991 mögl. kompl. Tel.: 0531-795545

- LOHMANN -
Verk. Lohmann Motor, Tel.: 05363-1205

- MAICO -
M 250 B Gespann, Bj.62, TÜV neu, Motor und Fahrgestell generalüberholt (Okt 92) Top res. Zustand 1, 2. Motor in Neuteilen, incl 4 Helme + 1 x Motorradbekl. XXL, FP 5650,- DM, Tel.: 02162-16262

M 250 B, 2 Stück zerlegt, viele Neuteile, z. B. Rahmen, Felgen, usw. mit Duna-SW (Torpede-Form) ET-Katalog u. WHB, alles zusammen 1900,- DM, Tel.: 02661-20087

M250 B mit vielen E-Teilen, 490,- DM, Tel.: 0821-436914 Mo-Do, 20-21.30 h

MD 250, EZ 3/77, guter Zustand, div. Neuteile, VB 1900,- DM u. mehrere ältere Motorräder zum restaurieren, Tel.: 04421-71787 oder ab 16 h 04421-32240

Suche BW-Maico-Packtasche, Tel.: 04321-41634 o. 28117

Suche/tausche alle 125 u. MD. Kaufe alle Drehschieber, Literatur, Aufkleber u. alles, wo Maico draufsteht, Liste anfordern bei Peter Gerber, Tel.: 05271-33012

- MATCHLESS -
Matchless 500, Bj.56, sehr guter Zustand, fahrbereit, SW-tauglich, zu verk., Tel.: 05655-8051 H

STREER'S GALERIE



Nuovo Falcone, V7, California Stil, Gespanne
Telefon 0 41 93 / 9 15 59
Fax 0 41 93 / 9 15 52

- MIELE -
Suche für Miele 98, Bj. 52 Telegabel, bzw Standrohre + Federn, Hersteller VDB Velbert Rhld., Tel.: 02691-646

- MONTESA -
Trial-Montesa Cota 310, Bj.90, guter Zustand, VB 3600,- DM, Tel.: 09945-2404

- MOPED -
Cito-Alright Sport Moped, Bj.59, Sammlerstück, sehr selten, gut erhalten, 1500,- DM oder auch Tausch Lux/Fox-Teile, Tel.: 06074-25538

Cito-Sportmoped sehr guter Zustand, Bj.59, rot-schwarz, Herst. Cito Weke Köln, seltenes Sammlerstück verk. od. Tausch geg. NSU Lux/Fox/teile, Tel.: 06074-25538

DKW Hummel Super, Bj.58, rot + 2 E-Motoren, 90 % restauriert, VB 550,- DM, DKW 121 i.T. (Rahmen gebrochen aber kompl.), VB 150,- DM, Tel.: 06055-1302

Verk. Viktoria Vicky III, Bj. ca. 55, Originalzustand, Motor teilzerlegt, VB 150,- DM, Tel.: 0511-3524117 ab 20 h

Verk. Kreidler Florett Typ K54, Bj.67, zerl. u. grundiert. Eine weitere als E-Teilspl., alle ohne Betr. Erl. 750,- DM oder Tausche gegen Schwalbe, Tel.: 04662-5014

Verk. Simson KR 20, Bj.61, Halbroller + 1x als Teilträger, VB 250,- DM, Tel.: 0511-3524117 ab 20 h

- MOTO GUZZI -
Airone: suche Sitzkissen, Kuppelungsdruckfeder u. Kickstarterwelle, B. Graute, Tel.: 0561-315254

Nuovo Falcone Gespann, Bj.69, rest. rot, TÜV, 7500,- DM VB, Tel.: 0421-4986270

ETL für V35/50 20,- DM, Tel.: 0241-507469

V 7 700, Bj.69, Erstbesitz, Neuteile Blechkoffer, segr guter Originalzustand, 34500 mls, 7400,- DM. Tel.: 06201-53237

Wer trägt Lafranconis ein bei T 5, Bj.85? J. Schmitz, Bachstr. 17, 5060 Berg, Gladbach

Original Blech-Packtaschen für Nuovo Falcone zu verk., 200,- DM, Tel.: 02151-561773

Instrumentenkonsole, Tacho u. DZM neu, passend für Nuovo Falcone, VB 500,- DM, Tel.: 02151-561773

Für N-Falcone: neuer SW-Anbausatz (Kugel) NP 500,- DM, VB 350,- DM, RA in deutsch/ET-Katalog in ital. zus. 65,- DM, Tel.: 09545-4746

Suche Moto-Guzzi Gespann, Tel.: 07181-21637

- MOTO MORINI -
Verk. 500 S in Teilen, 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

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

ES 175-250/1 Kotglügel v. u. h., Einzelsitze gesucht auch im Tausch. Reinl, Kötheuer Str. 21, O-4415 Zörbig

ES 250/0, Bj.59. Suche alle Chronenteile, Auspuff, alle Gummitteile, Zündschloßverkl., Heckleuchten, Benzinhahn, Blinker 250/1, Kettenkasten kpl., Scheibe für Stoye-SW, Tel.: 05130-4927 ab 17 h

ES 250/2, Bj.67, TÜV 12/93 Gespann. Haufenweise E-Teile (Motoren, Elektrik, Boot, etc.) VB 1200,- DM, Tel.: 0421-3961718

ETZ 250, Bj. 88, 950,- DM, E-Teile TS bis ETZ, Tel.: 0394322848 abends

ETZ 250, Vorderrad, Batterie, Kolben, Dämpfer, Reifen, Koffer u. Halter neu, TÜV, VB 1650,- DM, Tel.: 0471-65127

Ich brauche Platz! TS 4-Gang-Motor kompl. gut 200,- DM, TS/0-Gabel kompl. mit Schutzblech 60,- DM, TS/1-Gabel kompl. 60,- DM, ETZ-Brücken 50,- DM, Lange Stoßdämpfer hi. 40,- DM, div. Kleinteile, alles zusammen VB 400,- DM, Tel.: 0471-65127

Motorrad-Einspuranhänger Moto-Akuli/Bj.66/Super Zustand mit 2 Anhängerkupplungen, 1 x ETZ 250 mit TÜV-Gutachten und 1 universal 900,- DM VB, Tel.: 06872-7157 o. 06824-6520 Armin verl.

Suche ETZ 250 mit Lasten-SW, alles anbieten, Frank Mahler, Hauptstr. 66, 2170 Hemmoor

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

Pneumant 35 l Koffer neu m. Anbauteilen, 80,- DM, ETZ-Motor neu 5-Gang z. vk. 800,- DM, Tel.: 0751-21447

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

Suche alles über MZ, Literatur, Poster, Prospekte, Fotos, etc. sowie Anstecknadeln u. alte Tankembleme, Tel.: 0234-358553 abends od. AB rufe zurück

Suche ES 250, ES 250 G, ES 300, zahle je nach Zustand Höchstpreise, Jörg Poppe, Rhönstr. 50, 6484 Birstein, Tel.: 06054-2612

Suche ETS-Tank250, Einzelsitze kompl. m. Halterung. (TS)ETZ SW-Verdeck, Tel.: 030-4138823

Suche f. ES 250/1 Gespann, Bj.64 Zylinderdeckel, Auspuff, Federbeine hi., SW-Leuchte vo., Embleme u. Zierleisten an der Haube, Tel.: 06109-31762

Suche für ETS 250 Trophy-Sport Vergaserabdeckung, RA (keine BA!) sowie Briefkopie mit Eintragung f. SW, vielleicht mal kein Superelastik?! J. Amrein, Odenwaldstr. 60, 6101 Modautal-Brandau

Suche Teile f. BK 350, insbesondere Neuteile, Tel.: 030-3668959 rufe zurück

Suche TS 250 Solo oder Gespann, Tel.: 09342-85171 ab 18 h

Suche für RT 125 Ansauggehäuse, Zündschloßgehäuse u. gut erhaltenen Auspuff sowie alle Art Literatur u. dringend Briefkopie, Danilo Ast, Heinrich-Heine Str. 20, 0-4200 Merseburg

Suche gute 250er, mögl. mit 17 PS und TÜV, Ch. Melchers, Solingen, Tel.: 0212-208649

Suche MZ-Freunde in Bayern zum Erfahrungsaustausch, evtl Stammtisch. W. D. Hirsch, Jennerstr. 4, 8262 Altötting, Tel.: 08671-13354 abends (öfter probieren!)

TS 250, Motor und Kleinere Teile fehlen, für nix, Tel.: 02202-54392

Suche Original WHB u. BA von MZ für ETS 250, TS 250, TS 250/1, Tel.: 06232-28298

Suche Unterlagen über MZ Prototypen TS 250/1. Habe eine solche Maschine erhalten. Wer kann mit Unterlagen, Bildern, etc. helfen? Die Maschine ist im MZ-Sonderheft S. 3 + 18 zu sehen. H.P. Volk, Pf. 210166, 6520 Worms 21

Superelastic-Beiwagen, schlechter Zust., 99 DM, Tel.: 06621-15124

TS 250 unfallbeschädigt und vergammelt zu verkaufen, 50,- DM, Tel.: 07181-12637

TS 250, Bj.76, TÜV 12/94, sehr gepflegt, VB 750,- DM zu verk., Tel.: 05232-3594

TS 250/1 5-Gang und TS 250 4-Gang Motor gebraucht zu verk., außerdem div. Blech- und Fahrwerksteile für diese Modellreihe, Tel. 05383/1662

TS 250/1 Suche Reparaturbuch (außer Neubert) auch Kopien und Einzelsitze, sowie guterhaltene Chromteile, Tel.: 069-7073691

TS 250/1, Bj.80, guter Zust., Verschleißteile neu, viele Neuteile, TÜV neu, E-Teile, 17 PS, VB 1100,- DM, Tel.: 04231-81720

Verk. div Tanks u. andere Blechteile für ES 250/1/2, TS, Tel.: 05383-1662

Verk. gebr. Teile d. ES 250/2, TS 250 u. TS 250/1, Tel.: 05383-1662

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

Verk. Militär ETZ, Bj.84, 11000 km, Einzel-Sitze Klapp-Fußrasten, usw. FP 1300,- DM, Tel.: 0441-382237

Verk. MZ 250 Gespann, fahrbereit, 41 tkm, Bj. 68, guter Zustand, Tel.: 07135-15529

Verk. MZ-Seitenwagen, alte Form, restauriert, 0 km, schwarz, VA-Schrauben, viele Neuteile, tw. verzinkt, E-Teile, FP 1200,- DM, Tel.: 04321-41634 o. 28117

Verk. Neuteile f. ETZ 150/250/251: Lima kplt., 150,- DM, Gleichrichterplatte kplt. 50,- DM, EBZA, 40,- DM, Kabelbaum, Hauptstrang 10,- DM, Scheinwerferkopf 10,- DM u. div. anderes, Tel.: 05383-1662

Verk. RT 125/2, Bj.56, teilrestauriert, viele E-Teile, 400,- DM o. Brief, Tel.: 07121-42881

Verk. ES 250 Gespann, Bj.61, TÜV 9/94, West-Brief. Reifen neu, H4-Licht für DM 1666,66, Tel.: 06109-24310

- NORTON -
Bucheli-RA für Commando 750, Tel.: 0241-507469

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

Konsul 500, Bj.51, alles neu, zu verk., Rarität, Tel.: 05655-8051 H

NSU-Quick, 98 ccm, Bj.53, komplett + div. Teile dazu zum restaurieren, Preis: VB, Tel.: 0511-1319045

Quickly '58, zum restaurieren, Pr. VS, Tel.: 05382-2864 (Helge)

Verk. Lambretta, 150 ccm, 1. Hd, 28000 km, orig. Zust., grün, Quick 98, o. Br., Bj.52, orig.-Zust. Tel.: 07071-35723 o. 81785

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

- Vollverkleidung
- Einzelsitze
- Lederkoffer
- Klapprasten

Fa. Wildschrei
5593 Brieden
0 26 72 / 85 40



POLIEREN WIE PROFIS!
• mühelos mit Ihrer Handbohrmaschine!
• Metalle - auch Alu
• Autolack
• Plexiglas
Grüßinfo direkt vom Hersteller

Heinrich Kreeb GmbH, Postfach 701 G
7320 Göppingen, Telefon (0 71 31) 2 10 99

MZ SERVICE FELD
AT
ZWEIRAD-TECHNIK
4047 DORMAGEN
DORFSTR. 19

Verkauf - Ersatzteil-Service von ES bis ETZ
Telefon 0221/78.63.46 und 02133/61996

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

BMW-Gebrauchteile, SITO-Auspuffanlagen für BMW ab 320,- DM, Gespannrahmen für BMW-Motoren, Schweißarbeiten, Gespann-Umbauten, MZ-Rotax Gespann ab 9.800 DM

Donnerstag bis 20 Uhr geöffnet • Abholung/Anlieferung möglich
8501 Roßtal • Gewerbering 13 • Tel.: 09127-6223 • Fax: 09127-579015



- OSSA -
T 5, suche Rücklicht und guterhaltenen Beiwagen, Wolfram, Tel.: 0201-704508

- RABENEICK -
Su. Kontakt zu Besitzern von Rabeneick Motorr., z.B. R 175 Bj.54 (ILO-Motor), Tel.: 069-629409 o. 20369 ab 17 h (Wolfgang)

Verk. LM 104 kompl., unrest., guter Zustand, 650,- DM, Tel.: 05363-1205

- REH -
Reh-Motorrad gesucht, möglichst mit 250 ccm ILO-Twin-Motor, Tel.: 04162-8769

HEUMANN
ERSATZTEILE
FÜR MOTORRÄDER, MZ, OLDIES
Fußberg 3-5 • 6110 Dieburg • Tel. 0 6071/1315 • Fax 81284
Großteilelager für ETZ 125/150, ETZ 250/251, TS 250, 250/1
und Gespannteile
60seitige Liste MZ gegen 3,50 DM in Briefmarken anfordern

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



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

MZ-TREFF - INFO
Ersatzteile für alle MZ-Modelle

z.B. ES-ETS Kettenräder
Ansauggummi ES-ETS-TS-TS/1
Regler 6V
Elektronische Regler 12V
Umbau für MZ von 6V auf 12V

kostenlos Preisliste anfordern!
Probefahren mit MZ 500 R
MZ-TREFF Inh. Rainer Blaschke
Trierer Str. 15 / Postfach 17
5561 Osann-Nonzel
Tel.: 06535/210 oder Fax: 1364

- RENNMASCHINE -

Verk. Honda CR 93, Tel.: 07071-81785 oder 35723

- ROLLER -

Wer kann mir eine Briefkopie für einen IWL-Troll zur Verfügung stellen (kein DDR-Brief) M. Süßholz, Philadelphiast. 128, 4150 Krefeld 1, Tel.: 02151-27310

Troll, Bj.63, 2 St., Tel.: 03943-2284

NSU
Ersatzteile + Literatur
(Liste DM 5,-)
Tel. 07022/62232
P. Schönhaar
Hofgasse 21 · 7441 Unterensingen

NSU MOTZKE
Größtes Teilelager Deutschlands

Soll Deine NSU gut laufen muß Du bei Motzke kaufen!

- * ORIGINALTEILE * NACHBAU
- * GEBRAUCHTEILE
- * FACHLITERATUR
- * TECHNISCHE AUSKUNFT
- * BING VERGASER ALLE TEILE
- * AUCH FÜR IHRE QUICKLY *

Rufen Sie an, Motzke hat's!!!

6405 Eichenzell/OT Büchenberg
Am Hirtsberg 13
(Verkauf: Jakobusstraße 30)
Telefon 06656/8605
FAX 06656/7739
Vorherige Anmeldung erforderlich

Tatran Rollerteile, Bj.65/67, auch KFZ-Brief abends Tel.: 04105-3672

- SEITENWAGEN -

Feste Kabine aus GFK für Carell TR 500 NB Boot 5 zu verk., VB 500,- DM, Tel.: 02151-561773

S 350 Boot, Fahrgestell kompl. mit Halterungen, Rad + Schutzblech, zusammen 2200,- DM, S 350 Boot einzeln 850,- DM, Tel.: 02153-71782 ab 20 h

Steib LS 200, Bj.49 zu verk. s. gt. Zust. Preis n. Geb. Tel.: 07544-3155

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

Velorex 562 neu Uni-Anbausatz, Faltdach, Gepäckträger, Schutzbügel, 1500,- DM VB, Tel.: 0571-36182

Velorex-Fahrgestell, Zustand 2-3, VB 450,- DM Achim Ziellenbach, Tel.: 02833-3456

Velorex-SW, Typ 562, mit Gepäcktr., Stoßfänger und Universalanbausatz NP 1950,- DM, noch verpackt 1450,- DM, Tel.: 09545-4746

- SIMSON -

2 x Moped SR 1, Bj.56 u. SR 2, Bj.59, 47,6 ccm, beide kompl. Original-Zustand, VB 400,- DM, auch einzeln abzugeben, Tel.: 02151-564292

Schwalbe u. SR II -E-Teile, Tel.: 0394322848

- SONSTIGES -

AWO T 100 % Original, 1600,- DM, Mopedsimson SR 2 300,- DM, Troll-Roller 125 ccm 2 Stück zerlegt guter Zustand 1000,- DM, AWO+MZ-Literatur, Tel.: 03943-22848 abends Scholz

Suche schmalen Renntank aus Alu oder Blech, auch rep-bedürftig, Tel.: 09545-4746

Batterie, 6V, 11 Ah, 120 x 135 x 60 mm, 35,- DM, Ochsenaugen orig. Hella, grün, 1 Paar 70,- DM, Blinkgeber, elektron. 6V 100W 35,- DM, alles ungebr., Tel.: 05251-39491

Suche Informationen bzgl. der Einstellung von Bing-Gleichdruckvergasern (Uhren vorh.), Auslagenerstattung selbstverst. F. Körner, Tel.: 07171-44557 abends

Heinrich Aluverkleidung 750,- DM, BMW B-Tank 400,- DM, Telegabel f. /5 BMW 250,- DM, John Tikle Fußrastensatz neu 100,- DM, Suzuki DD-Bremshebel 70,- DM, Tel.: 0041-72-442336 ab 10 h

Kawasaki F 11 (Enduro, Bj.74) suche Teile, Prospekte, techn. Unterlagen, Erfahrungsaustausch! Verk. honda CB 125 Twin, TÜV neu, gt. Zustand, 1500,- DM, Tel.: 06084-2918 Jens

Markenmotorradreifen zu TOP Preisen, z.B. 3.25-16, 3.50-16 à DM 66, 3.50-18 DM 69,-, 4.00-19 DM 99,- usw. S. Meyer, Bahnhofstr. 41, 6521 Hillesheim, Tel.: 06733-8195 od. 7281, Fax: 8134, Täglich VERSAND

Motorrad-Einspuranhänger Moto-Akuli/Bj.66/Super Zustand mit 2 Anhängerkupplungen, 1 x ETZ 250 mit TÜV-Gutachten und 1 universal 900,- DM VB, Tel.: 06872-7157 o. 06824-6520 Armin verl.

Suche dringend Garage in Frankfurt/M + 50 km nur zum unterstellen, nicht zum arbeiten. Jürgen Buss, Tel.: 06109-31762

Suche Unterstellmöglichkeit o. Garage für Gespann Berliner Bezirke 41,42,46,48,62. Tel.: 030-8554962

Suche WÜDO-S-Cockpit-Instrumententräger (Kunststoff-Profil) für S-Cocpit Original-BMW Bj.73-8.85 passend. 4-fach Durchmessermesser 52 mm statt 2-fach, wie bei BMW Zubehör, Tel.: 06187-1631, evt. ab 18 h

Suche: Tank (14 l) f. SR 500 (48T) dkblau/weiß. Teile f. Honda TL 125 w. Tank, Auspuffanl., div. Teile f. MV Agusta 125 S Gabel, Lampe, div. Teile, Tel.: 06438-1047 AB

Trommelbremse 230 mm Doppelduplex, neu noch nicht eingespiecht und Veglia Tachoantrieb, FP 450,- DM, Tel.: 02151-561773

TT 93: Wer kommt mit? Fahre SR 500, Tel.: 040-72133769, Frank

Verk. 'Das Motorrad' 72-89, Hi-Rad Z 650 F, Z 550 LTD; XJ 550; su. WHB Z1, BTA CB 750 F1 u. CB 500 T, PS, MO, MRS 80er Jahre, Tel.: 02273-69626

Verk. 'Das Motorrad' 72-89, Hi-Rad Z 650 F, Z 550 LTD, XJ 550, Su. WHB Kawa Z1, BTA CB 750 F1 u. CB 500 T, PS, MO, MRS 80er Jahre, Tel.: 02273-69626

Verk. 2 Sachs Stationärmotoren zus. VB 180,- DM, Mobylette-Motor, Typ AV 42, Bj.62, VB 80,- DM, Dellorto Vergaser UA1GS, 15,- DM, Tel.: 02234-58738 oder 56947

Verk. Ardie B 250, NE 125, OSL 350-Motor, Konsultteile. Suche Kontakt zu Husquarna-Kennern, die mir helfen können (Vorkrieg 500 cc)!, Tel.: 0561-65547 ab 22 h

Wer kann mir VA-Rohr nach Muster boegen? Suche E-Teile für Junak M 10, Dringend! Tel.: 05371-17846

Verk. Ardie B 250, NE 125, OSL 350-Motor, Konsultteile. Suche Teile von Schüttof K, Ardie Silberpfeil, OK Supreme u. Husquarna 500, Bj.35! Tel.: 0561-65547 ab 22 h

Habermann Spitfire II-Verkleidung passend für BMW-Boxer /5-7, Tel.: 06501-16044

Suche Protar Morini Bausatz, Tel.: 0241-507469

Wasserabziehbilder für Tank, etc. von A - Z. R. Martin, Karlstr. 5, W-2860 Osterholz-Sch., Tel.: 04791-3776 H

- STEIB -

Biete Richter-Kabine, suche Plexi-Klappdach für S 250, sowie Gepäckträger, Tel.: 02205-86764

Suche Rahmen mit Kotflügel von LS 200, Tel.: 08021-8491 öft. prob. Schicht oder 08024-1497

Suche Steib S 250 Kabine, Tel.: 05363-1205

- SUZUKI -

250 X 7, Bj.81, 27 PS, TÜV 4/94, sehr schön, VB 700,- DM o. Tausch gegen MZ ETZ 250, suche Teile u. Lit. über MZ, Tel.: 09195-8798

Aluräder GS 750 kompl., 150,- DM, Tel.: 05272-8945

GT 250, Bj.77, 26 PS, reparaturbedürftig, mit vielen Teilen für 600,- DM, Tel.: 06543-9380 ab 19 h

RA für GS 400, GS 750/550, GT 380/550, GT 750 und GT 500 je 20,- DM, Tel.: 0241-507469

Su. f. RE 5 drgd. Tacho, Sitzb., Blinkerverl. hinten, u.a.: alle RE 5- u. Wankelunterlagen; Brennabor 98 ccm; Bruse, Bandwirkerstr. 6, 0-3029 Magdeburg

Verk. GT 200 X 5, Bj.79, El.Start Gt. Zust., 2. Motor i.T., Hampp, 8449 St. Englmar, Tel.: 09956-200

- TEILE -

Verk. Gepäckbrücke für Motorrad 50er Jahre, Holme zur Hinterrad-Nabe sind rund. Tel.: 07960-2617

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

Für Honda CBX 1000 VB 700,- DM: jede Menge Suzuki-Teile aus den 60er u. 70er Jahre, z.B. für T 250 Preis VS, Tel.: 02676-1240 öfter versuchen, da Schichtdienst

Tausche Auspufftopf u. Krümmer von ILO (?) gegen irgendein NSU-Teil, Tel.: 07940-2617

Für Honda CB 750 F 2: Vergaser, zwei Auspuffanlagen, Getriebe, 3 Bremszangen, Öltank u. sonstige Kleinteile VB 500,- DM, Bing-Vergaser neu verpackt 1.20.57 VB, Tel.: 02676-1240

Reifen 3.50-18 Reinforced, Trialprofil, mit Schlauch für 40,- DM zu verk., fast neuwertig! Tel.: 05383-1662

Tausche Mahle-Kolben 2-Takt 70/940 2 Einst. für Kori Nr. 70P11 neu gegen Auspufftopf von 2-T Fox oder irgendwas, Tel.: 07940-2617

Tausche Kunststoff-Zündkerzenstecker mit Triumph Schrift gegen Bing Vergaser 1/16/60 gegen 2-T Fox-Vergaser 1/16/32, Tel.: 07940-2617

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

- TERROT -

HST, Bj.29, teilerlegt, Motor, Magnet, Lima u. Getriebe überholt, tw. Nickel neu kplt, zu verk. VB 4100,- DM, M. Schwarzer, Tel.: 07520-2177 ab 18.30 h

- TRIUMPH (D) -

BDG 250 H, Bj. 53, 1. Hand rest. 85 % fertig, Lack 1a, Eigenkosten bis jetzt ca 5000,- DM, Fotodoku. + Rechn. vorh. Zus. 2. BDG, Bj.51 (Trialumbau) + viele ET, VB 5100,- DM, Tel.: 02266-7050

Teile für BDG 250/H/L+SL, Getriebeabdichten durch nachträgliches Eindrehen von O-Ringnuten nach original Vorlagen. Info unter Tel.: 04542-2217

Teile neu + gebr. BDG 250 H + L / Getriebeplatten abdichten, Tel.: 04542-2217 Mo - Fr ab 17 h

TWN B 200 LF: Suche weiterhin Rücklicht, unteren Luftpumpenhalter und mittlereweile Zylinderkopf, a. Kuhn, Tel.: 06198-33786 AB

- TRIUMPH (GB) -

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

T 100, Bj. 69, Zollpapiere, US-Ausführung, guter (gefetteter) Originalzustand, ca. 4-5 Mille, Fax u. Tel.: 05321-26547

TR 5 T Advent.-Scrambler zu verk., Bj.73, deutscher Brief, TÜV neu, läuft gut, VB 5000,- DM, Tel.: 02307-41454

Verk. Rahmen, Räder, Tanks, Blechteile, Motort. Auspufftöpfe u. viel Kleinkram für 350/500 u. 650/750 Unit-Twins, Tel.: 06502-6878 ab 18 h

- URAL -

M72, Bj.58, TÜV 12/94, zugel., m. kl. Nr.Schild, Motor poliert, Felgen, Speichen, Nabe usw. verchromt, 5900,- DM, Tel.: 06826-6473

Möchte meine Ural mit Entenmotor ausrüsten, su. passende Ankerplatte, Zeichnung, Fotos, pass. Nirosta 2in1 Ausp. -links-, Infos, auch m. and. Auto-Motor, Tel.: 0511-6042270 AB

- UT -

Suche für TS 175 F Literatur, Foto, Teile. Bin für alles dankbar. Oder verk. alles für E-Teile, Tel.: 0961-419103

- VESPA -

Suche Vespa-Roller, Bj.50-78, Tel.: 05655-8051 H

Vespa-Roller, Bj.1946-78 gesucht, Tel.: 05655-8051 H



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

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

- Zylinderkopf-Instandsetzung
- Zylinderschleifen
- Kurbelwellenreparatur

MOTORRADSPORT Vilsmaier
8018 Grafing b. München, Kellerstr. 3
Tel. 0 80 92 / 37 73

SUZUKI
Ihr PARTNER in allen Motorradfragen

- VERKAUF
- SERVICE
- ERSATZTEILE
- REPARATUREN

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

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

ERSATZTEILE für alle STEIB - Seitenwagen



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

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

Bequemer leben mit dem GUMMIKUH-Abo!

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

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



POLIEREN WIE PROFIS!
 • mühelos mit Ihrer Handbohrmaschine!
 • Metalle - auch Alu
 • Autolack
 • Plexiglas
 Gratisinfo direkt vom Hersteller
 Heinrich Kreeb GmbH, Postfach 701G
 7320 Göppingen, Telefon (07161) 2 10 99

BRITISH BIKES WEIGELT
 6000 FRANKFURT 50 • Nassauer Str. 14
BSA • NORTON • TRIUMPH
 Twinteile-Expresßversand
 0 69 / 57 13 97 • auch in d. SCHWEIZ
 Liste anfordern • Rückporto
 Hyde • SRM • LUCAS • Carrillo
 Service: Motoren, Magnete, Limas

YAMAHA Klassiker 125-750 ccm
 Restaurierungen
 Ersatzteile schnell, zuverlässig seit 1968
 Karl Deibel 7631 Schuttertal Schwarzwald
 Tel. 07826-326 Fax 07826-366

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

BSA Norton TRIUMPH
 und alle anderen englischen Maschinen
 Kostenlose Gebrauchsmaschinenliste anfordern

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

TRIUMPH

Exklusiv Händler

Großersatzteillager für Triumph pre 1990

☆ täglich Expressversand ☆
 ☆ Neu- und Gebrauchtmotorräder ☆

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

- VICTORIA -

Suche für Victoria Avanti 100 ccm Schutzblech vorne, Auspuff, Krümmer, Sitzbank, Tel.: 02634-3888 ab 19 h

Suche KR 35, Tel.: 06162-72127

- YAMAHA -

AS 1, suche hinteres Schutzblech und Sitzbank. Wolfram, Tel.: 0201-704508

Ölfilter XS 650 V4A, 50,- DM, Tel.: 05272-8945

RA XS 500, SR/XT 500, Bj. ab 76, RD 200, XJ 900, DT 125, Bj.75, ETL für AS 3/RD 125 je 20,- DM, Tel.: 0241-507469

RD 125, Bj. 75, suche brauchbaren Gepäckträger und Reparaturhandbuch, Tel. 0421/4919049

SR 500, 27 PS, EZ 7)91, 10000 km, Gep.Träger, Koffer, 1a, VB 5200,- DM, Tel.: 04231-81720

SR 500, Bj.79, 1400,- DM, Tel.: 0441-382237

XT 500-Kurbelwelle, ca 25 tkm, VB 100,- DM, Tel.: 05034-4258
 SR 500, Bj.81, top restauriert, Motor überholt + glasgestrahlt, TÜV neu, Speichenräder, Verschleißteile neu, zum Selbstkostenpreis 4500,- DM, Tel.: 0421-625902 abends

Suche Chromteile für RD 250 '75 sowie E-Teile für DT 250, Bj.80 + Teile für YR, Bj.69, Tel.: 02362-24791 abends

Suche für SR 500: Schrottreifen Motor zum Basteln, Sitzbank (unbeschädigt, max 40,- DM) und Kettenkasten. Verkäufe Gußräder für SR 500, Tel.: 040-7213769

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

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

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 o. abends

Verk. XS 750, Jg.77, originalzustand schwarz-silber, nach Totalüberholung 1000 km gelaufen, gegen Gebot, Tel.: Schweiz 031-8791580

XS 650, EZ 84, 30000 km, TÜV 5/94, Motor überholt + E-Teile, Toporiginalzustand, VHB 5000,- DM, Tel.: 06589-7739



- ZÜNDAPP -

Suche das Buch 30 Jahre Zündapp Technik oder 60 Jahre biete im Tausch BMW Kräder R 12/R75 im Zweiten Weltkrieg 1. auflage 77 suche Prospekt S 500 Bj 30/31. K H Römer, Tel.: 05682-9950
 DB 201 Schutzbleche vorn und hinten, guter Zustand zu verk., Tel.: 09467-314 abends

B 170 Teile Bj.32 Schutzbleche vo + hi, Gepäcktr., Rahmen, Motor, Tank, Räder, Gabel nicht kompl. tausche gegen KS 601 Teile möglich oder Verkauf Tel.: 05682-9950

KS 50, Wassergekühlt, TÜV 7/94, 85 km/h, 21 tkm, VB 1000,- DM, Tel.: 06572-4917

KS 600/601/750 Teile zu verk. od. tauschen. SWStoye Vorkrieg zu verk. Wolfgang Kammel, Lindemannsheide 4, 4902 Bad Salzuflen

Suche ETL, WHB, etc. von K 500, Bj. ca um 1933, gern auch Kopie! Tel.: 07183-41202

Suche Leute, die KS 175 auf 4-Takt-Motoren umgebaut haben (27 PS) zwecks Erfahrungsaustausch / Jürgen Schulze, Litzgrund 8, 3558 Frankenberg/Roddenau

Verk. KS 80, Bj.82, 21017 km, mit Polybauer-Verkleidung, hervorragender Zustand, 1500,- DM, Tel.: 07533-6280

- IN LETZTER MINUTE -

Suche Horex-Regina Rahmen ohne Telegabel u. Motorgehäuse f. Zündapp K 500, Tel.: 09634-422

Steib Seitenwagen, neu, Replica 501 S, 4.700,- DM, Tel.: 04193-91559 H

Moto Guzzi Nuovo Falcone Sahara, 6500,- DM; Nuovo Falcone, zum restaurieren, 2800,- DM; 850 T3 Carabirieri, 6500,- DM, Tel.: 04193-91559 H

XS Unsere Spezialität
 650 Laden
 Ersatzteile • Umbauten Restaurationen
 • Japan Klassiker mit 1 oder 2 Zylinder u.a. XS 650, aber auch 20kw-TÜV, 880 ccm/37 kw-TÜV-Kit - bald auch 25kw(34 PS)
 • Klassische Leder- und Regenbekleidung, DAVIDA-Helme, Brillen, T-Shirts
 • Outdoorzubehör, Gürtel & Accessoires
 • Literatur & Schmuck
 Öffnungszeiten: Mo. geschlossen Di. -Fr. 13-18.30, Sa. 10-14 Uhr
 Herbert Grammatikopoulos • Karl Pfaff Str. 30 • 7000 Stuttgart 70
 Telefon 0711/7655723 • Fax 0711/763801
 C. Neuhausen • 4000 Düsseldorf • Tel. 0211/369999
 Katalog gegen 5,- DM in Briefmarken anfordern!

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	
Mai						
16.	5.	2849	Visbek	Schulstr. 4	Italo- u. Boxerfrühstück	Georg Janssen ju. 04445/2466
19.	5.-23.	5.	O-9368	Warmbad	MZ-Treffen	Tel. 02371-42135 ab 18 h
20.	5.	7176	Braunsbach	Marktplatz	Oldtimertreffen	Info: 07183-41595
21.	5.-23.	5.	3211	Rheden	"Pflanzgarten"	BSA-Treffen GLM, Tel. 05182-51831
21.	5.-23.	5.	3131	Horleben		ILO-Twin-Treffen D. Cöppencastrop, Tel. 0234-87238
22.	5.-23.	5.	O-6550	Schleiz	Dreieck	VFV, Theo Krust, Tel. 07221-22885
29.	5.-31.	5.	2806	Oyten	Backsberg	Oldtimertreffen J. Lanzclub Oyten, 04263/8492
30.	5.	7062	Rudersberg	Königsbrunnhof 45	Vet. Ausfahrt	MSC Wieslaufal, Tel. 07183-8170
31.	5.-11.	6.	GB	Isle of Man	überall	Tourist Trophy INFO: IOM/624/621323 - 661930
Juni						
4.	6.-6.	6.	6082	Mörfelden-Walldorf	Naturfreundehaus	Engl."Special-Treffen"
4.	6.-6.	6.	6648	Wadern-Nunkirchen	Nonnweiler	Classic-Bike-Party Thomas Landry, Saarbrückerstr. 79, 6648 Wadern-N.K
5.	6.-6.	6.	4740	Oelde	Gasth. Geisterholz	Alt-Japaner-Treffen Günter Walek, Tel. 02522-2300
6.	6.	4800	Bielefeld	Quelle	ADAC-Mot. Grundkurs	Anmeldung: 0521-1081-63 (R. Colratz)
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 Kreutz 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	Pfirtsheim	Hoheneck-Sportpl.	Heimkinder-Ausfahrt F. Wein, Pflügerstr. 47, 7530 Pfirtsheim
19.	6.	2000	Norderstedt	"Kühlergrill"	BU-Teilemarkt	Frank, Tel. 040-7608144
19.	6.-20.	6.	6479	Schotten	"Falltorhaus"	Ducati & Gilera-Treffen Ducati: 06474-8112, Gilera: 06438-1047
19.	6.-20.	6.	SF	Sumianinen	Kuokanniemi(Camp.)	MZ-Treffen/Rallye Lievestuoreen asema, SF 41400 Lievestuore, Finnland
20.	6.	4790	Paderborn		ADAC-Mot. Grundkurs	Anmeldung: R. Collarz, Tel. 0521-1081-63
25.	6.-27.	6.	5489	Nürburgring		Jan-Wellem-Pokal AMC 05 (ADAC), Pf. 320250, 4000 Düsseldorf 32
25.	6.-27.	6.	6690	Wurzelbach/St Wendel	Gasth. Schlupfwinkel	Moto Morini-Treffen Reiner Drumm, Tel. 06781-46965
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						
3.	7.-4.	7.	6250	Limburg-Linter	Turnhalle	Vet. Treffen/T.-Markt W. Menges, Tel. 06431-41768
3.	7.-4.	7.	CFR	Most		Vet.-Rennen VFV, Theo Krust, Tel. 07221-22885
4.	7.	4800	Bielefeld	Quelle	ADAC-Mot. Grundkurs	Anmeldung: 0521-1081-63 (R. Colratz)
9.	7.-11.	7.	2854	Loxstedt-Hahnenknoop	Schützenplatz	(Japan)-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. Witzenb. Liß	Teilemarkt/treffen H.P. Schaaf, 02602-8706
24.	7.-25.	7.	6359	Weilrod-Rod a.d. Weil	Kaisereiche	Vet.-Treffen N. Jung, Tel. 06083-1718
31.	7.-1.	8.	2153	Neu Wulmstorf	Elstorf	Vet.-Moto-Cross Volker Küster, Tel. 040-7892834
August						
6.	8.-8.	8.	2806	Oyten		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 Piphio 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
4.	9.-5.	9.	5208	Eitorf/Stein	Zur Junkerswiese 8	Jürgen Strohenger, Tel. 02254-5165
10.	9.-12.	9.	6430	Bad Hersfeld		II. GB 500 Clubman-Treffen 04131-83694 Sabine, 0711-344960 Renate + Ady
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
12.	9.	4800	Bielefeld	Quelle	ADAC-Mot. Grundkurs	Anmeldung: 0521-1081-63 (R. Colratz)
18.	9.	8584	Kennath	Stadt	Vet.-u. Teilemarkt	P. Opolka 09641/3322
19.	9.	4800	Bielefeld	Quelle	ADAC-Mot. Grundkurs	Anmeldung: 0521-1081-63 (R. Colratz)
19.	9.		Nürburgring	Int. Kölner Kurs f. hist.	Rennmasch., Teilemarkt	MSC Porz, Tel. 02202-55051
25.	9.-26.	9.	7830	Emmendingen		Veteranen-Trial Bruno Schleer 07641-6219
Oktober						
16.	10.-17.	10.	5190	Stollberg	Gressenich	Veteranen-Trial Bernd Kreutz 02402-72647
November						
21.	11.	2072	Bargdeheide	Stormarn	Classic-Trial	W. Siebenhaar. 04532-3548
28.	11.	6070	Langen	Stadhalle	Oldimanie	W. Kraus 06103/53850

Ständige Termine

1000	Berlin	Irish Pub	Engländer Stammtisch	Jeden 1. Montag im Monat ab 20 Uhr. 030/8210951
1000	Berlin 21	Werftstr.	(Vet.-) Trialstammtisch	Jeden 2. Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr, 05829/448
1157	Berlin-Karlsborst	Heizhaus	MZ-Stammtisch	Jeden 2. Donnerstag im Monat ab 18 Uhr, 030/4025830
2000	Hamburg	Sternschanze	Motorrad-Stammtisch	Jeden 3. Sonntag im Mon., 10 bis 12 Uhr 040/6915387
2000	Hamburg 76	Gastst. Intakt	Oldiestammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr
2000	Hamburg	Lutterorothstr. 33	Brit-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat
2000	Hamburg-Winterhude	Gastst. Kanal 9	MZ-Stammtisch	Jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat
2123	Bardowick	Fa. Damen&Bruns	BMW-Klönchnack	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr
2802	Otterstedt	Gasthaus am See	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Dienstag im Monat, 0421/60 28 900, E. Paul
2802	Posthausen	Gastst. Cordes	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 042 61/83 2 64
2815	Langwedel	Connys Cafe	Harley-Stammtisch	Jeden 1. Samstag im Monat ab 15 Uhr 04232/3553
2849	Ellenstedt	Ponyhof, Schneebee.	Motorrad-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat ab 20 Uhr, 04444/632
2858	Schiffdorf	Gasth. Friedheimer See	Fischereihavenrennen-Stat.	Jeden letzten Do. im Monat, 20 Uhr, 04764/588
2863	Ritterhude	Circus Circus (B74)	SR 500-Treffen	Jeden 2. Samstag im Monat, INFO Tel. 0421/625902
2870	Delmenhorst	Kammerlei	Italiener-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat, 04432/1610
2913	Apen	Leuchtturm	Motorrad-Klönchnack	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 10 Uhr 04409/8140
3032	Dorfmark	Gastst. Böhmgrund	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 04261/83264
3201	Söhlde/Nettlingen	"Vor Holzer Rast"	MZ-Stammtisch	Jeden letzten Samstag im Monat ab 13 Uhr, 05121/25560
3341	Wittmar	Waldhaus zur Asse	Motorradstammtisch	Jeden Dienstag ab 19.30 Uhr, Info 05331/32040
3341	Wittmar	Waldhaus zur Asse	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 18 Uhr, 0531/696965
3341	Wittmar	Waldhaus zur Asse	Roller-Stammtisch	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 17 Uhr, 05331-45676
3582	Niedervorschütz	Gasthof Forstmühle	MZ-Stammtisch	Jeden 3. Samstag im Monat ab 19.30 Uhr 05665/30613
4150	Krefeld/Hüls	Gasthof "Berg & Tal"	Oldtimerstammtisch	Jeden 2. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr, 02151/753758
4515	Bad Essen	"Ölfleck"	DDR-Fahrzeug-Stammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat 20 Uhr, 05472/4828
4542	Tecklenburg	Gasthof Römerkrug	Klassiker-Stammtisch	Jeden Mittwoch, INFO: Klaus 05405/3382
4577	Nortrup	Jagthaus Spark	Heinkel-Stammtisch	Jeden 1. Freitag 19.30 Uhr Tel.: 05436-707
4740	Oelde	Gasthof Geisterholz	Wasserbüffelstammtisch	Jeden letzten Samstag im Monat ab 17 Uhr
4952	Porta Westfalica	Porta Café (B61)	SR 500-Treffen	Jeden 2. Donnerstag im Monat, 20.00 Uhr, 0571/44484
5100	Aachen	Parkpl. Siegel	Ausfahrt, 50er Jahre Kräuter	Jeden Sonntag ab 10 Uhr, H. Heiliger, 0241/511556
5411	Isenburg	Gasthof Isenburg	Oldie-Stammtisch	Jeden 1. Dienstag im Monat, ab 20 Uhr, 02634/1644
5563	Kröv/Mosel	Gastst. Kröver Berg	Motorrad-Stammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr 06571/84 49
5568	Daun-Pützborn	"Zur alten Schmiede"	Veteranenstammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 19 Uhr, Tel. 06952/4331
5568	Daun-Pützborn	"Zur alten Schmiede"	Kawa-Stammtisch	Jeden 2. Freitag im Monat ab 19 Uhr, Tel. 06952/4331
5804	Herdecke	"Zur Buche"	MZ-Stammtisch	Jeden 2. Do. im Monat, Tel.: 02330-12467
6101	Pfaffen-Beefurt	Gasthof Waldklause	Engländerstammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 069/571397
6537	Gensingen	Hotel zum Adler	Veteranen-Stammtisch	Jeden Montag ab 20 Uhr 06704/2208
7129	Eibensbach-Güglingen	Felsenkeller	Veteranen-Fahrer-Stt.	Jeden letzten Sonntag im Monat ab 9.30 Uhr
7176	Braunsbach/Kocher	Gasthof Löwen	Oldie-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat 19 Uhr. Info 07183/41595
7445	Bempflingen	Sportheim Waldeck	Heinkel-Stammtisch	Jeden 3. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 07123/34 5 66
7800	Freiburg	Pizzeria Kroneneck	Italo-Stammtisch	Jeden Freitag ab 20.30 Uhr 0761/64611
7900	Ulm	Cafe Rialto	Klassiker-Stammtisch	Jeden Donnerstag ab 19 Uhr, Info 07302/4853
8069	Reichertshausen	Gasthof Lindermeier	Motorradtreffen	Jeden 2. Sonntag im Monat 17.30 Uhr, 0841-59214
8700	Würzburg	Gasthof St. Bruno	Klassikerstammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 20 Uhr, 0931/81730
8802	Oberzenn	Sound Island	Moto Italia Stammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 19 Uhr 09844/671
8823	Muhr am See	Gasthof Mönchswald	Oldie-Stammtisch	Jeden 3. Freitag ab 20 Uhr 09831/9149, ab 18 Uhr
8942	Ottobeuren	Elderner Kaminstube	Italo-Stammtisch	Jeden 1. Fr. ab 20 h, Tel. 08331-81631
CH	Herrliberg, Zürichsee	Restaurant Blümlisalp	Oldiestammtisch	Jeden Do. ab 19.30 Uhr b. gutem. Wetter., 004119232816
F-94400	Vitry sur Seine		MZ-Stammtisch	Jeden 3. Samstag im Monat, Tel. France/Vitry sur Seine/45730056, Michael Obermueller

**DIE ZEITSCHRIFT
GUMMIKUH & PAST perfect**
erscheint im
Bauers Verlag GbR
Am Deich 57 • 2800 Bremen 1
Rainer Baues & Ute Nennstiel
Tel.: 0421/50 16 17
Fax: 04 21/50 44 48
ISSN 0936-921 X
DK 629.11(05)(091) 1949/1979"

Chefredakteur:
Rainer Baues (verantwortlich)

Redaktion:
Udo Stünkel

Redaktionelle Mitarbeit:
Allan CathcartDucsi, Dipl. Ing. F. Freitag, Reinhard Hopp, Stefan Katzer, Uwe Kremer, David Longstroke, Jörn Meißner, Obering. Siegfried Rauch, Thomas Reichl, Andy Schwietzer, Dr. Paul Simsa, Wilhelm Springmann, Jürgen Strohmenger (stromi)

Fotos & Titelrealisation:
Bauers Offset Druck

Fotos:
Rainer Baues, Uwe Kremer

Layout:
Uwe Kremer, DWB Isbrecht/Möller, Bremen

DIE ZEITSCHRIFT - ORGANISATION

Erscheinungsweise: Monatlich am 15.

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

Druck:
Bauers Verlag, Am Deich 57, 2800 Bremen 1

DIE ANZEIGEN

Verantwortlich für Anzeigen:
Die GbR

Anzeigenschluß:
Jeweils am 20. des Vormonats

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

KLEINGEDRUCKTES

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

Parallel Runner

Triumph-Twins part III

Zu Beginn der siebziger Jahre war von der einstmalig weltbeherrschenden britischen Motorradindustrie nicht mehr viel übriggeblieben. Die einstmalig größte und seit den Sechzigern mit Triumph verbundene Firma BSA machte 1972 ihre Tore für immer dicht.

Die beiden übrig gebliebenen englischen Motorradhersteller Triumph und Norton wurden unter der Regie der britischen Regierung und des Norton-Chefs Dennis Poore im Jahre 1973 zu NVT (Norton-Villiers-Triumph) zusammengeschlossen. Die Regierung versprach sich wohl einen Erhalt von Arbeitsplätzen, Poore hatte etwas anderes vor: Nach einem halben Jahr bestimmte er die Schließung des Triumph-Werkes in Meriden.

Doch er hatte die Rechnung ohne die Arbeiter gemacht. Da sie wußten, daß sie auf die Regierung nicht zählen konnten, besetzten sie kurzerhand das Firmengelände und nahmen die Produktion in ihre Hand. Da die Firmenleitung mit dieser Aktion na-



Part Three

türlich überhaupt nicht einverstanden war, versuchten sie die Besetzung durch eine Blockade zu beenden. Die Triumph-Werker bekamen nun zwar kein Material mehr und konnten auch kein einziges Motorrad und nur sehr wenige Ersatzteile durch das Tor bringen. Sie hielten jedoch 18 Monate durch, bis sie endlich wieder legal arbeiten konnten. NVT war immerhin zu Gute zu halten, daß sie während dieser Zeit keine gewaltsamen Maßnahmen einleiteten. Nach einem Wechsel der Regierung war nach zähen Verhandlungen im März 1975 eine Arbeiterkooperative gegründet worden, die alle Rechte an Triumph und (darüber freute man sich wohl am meisten) der in Konkurs gegangenen NVT übernahm.

Die Produktion mußte jedoch erheblich gestrafft werden. Nach dem Verkauf der Restbestände der 650er und 500er Maschinen wurden nur noch zwei "verschiedene" Maschinen gebaut: Die T 140 V Bonneville und die TR 7 RV Tiger. Der wesentliche Unterschied war der Zylinderkopf mit einem (TR 7) oder zwei Vergasern (T 140), für den US-Markt wurden auch weiterhin unterschiedliche Tanks, Lenker und Lackierungen angeboten.

Die Maschinen unterschieden sich kaum von den letzten Triumphs aus 1973: Die kurz vor der Blockade eingeführte Scheibenbremse im Vorderrad wurde

Die Modellvielfalt beschränkte sich 1979 im Wesentlichen auf verschiedene Tank- u. Farbvarianten (Archiv Ehrkamp)

nun durch eine weitere im Hinterrad unterstützt.

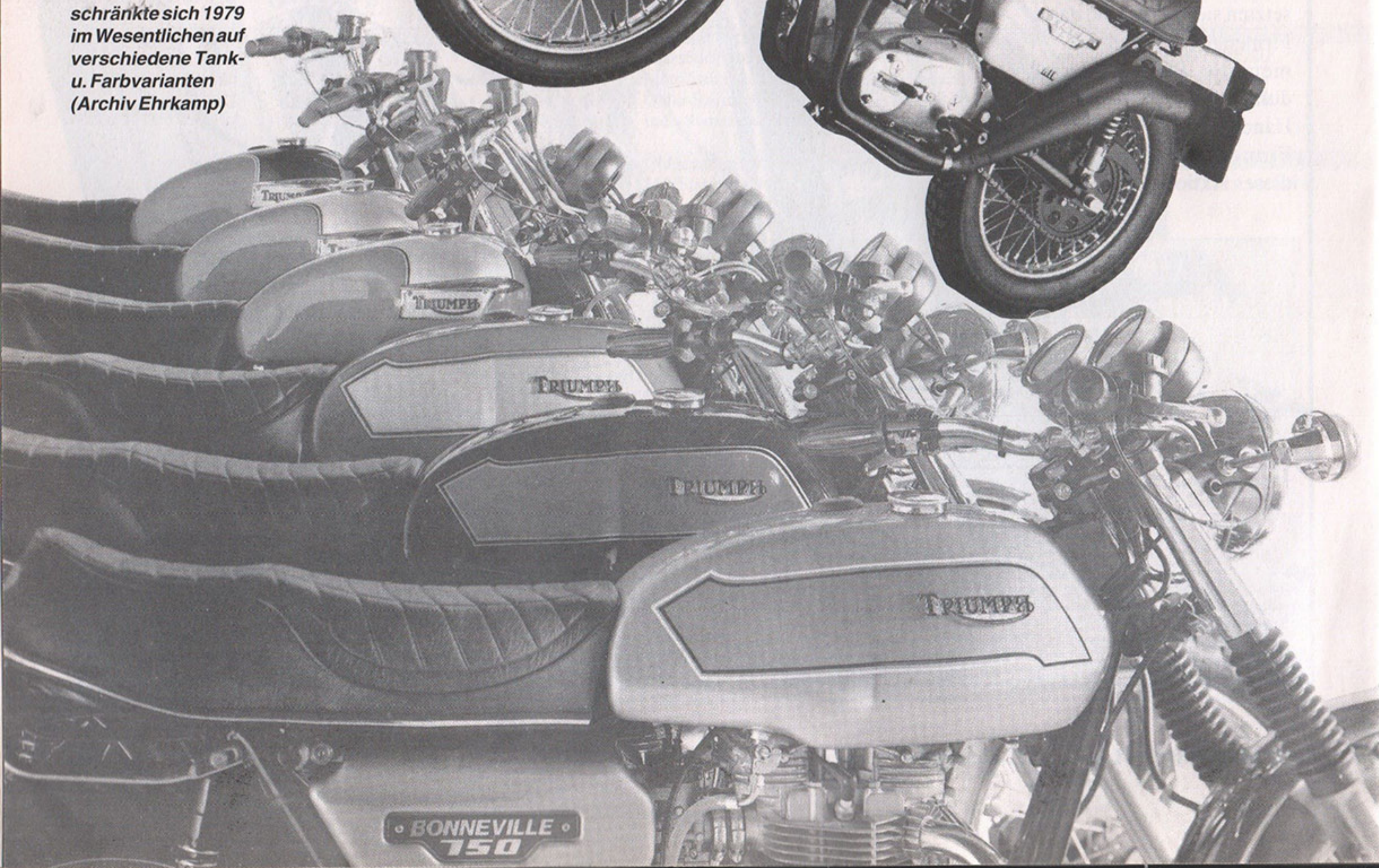
Der Kooperative waren zwar alle Schulden erlassen worden, sie hatte aber trotzdem keine Möglichkeiten für große Sprünge, und so verlief der Fortschritt nur in kleinen Schritten: Zum 25-jährigen Thronjubiläum der Queen 1977 baute Triumph eine auf 2400 Exemplare limitierte Auflage der "Silver Jubilee" mit Sonderlackierung in rot, weiß und blau auf silber, verchromten Motorseitendeckeln und Gasdruckstoßdämpfern. 1978 bekam die T 140 E, auf die später noch näher eingegangen wird, einen H4-Scheinwerfer, eine elektronische Lucas-Zündung gab es ab 1979 serienmäßig. In diesem Jahr waren die Triumphs in England die meistverkauften 750 ccm Maschinen und wurden wegen ihrer hohen Qualität zum Motorrad des Jahres gewählt. Dem Trend der Zeit folgend, baute man an das

"Spezial"-Sondermodell Gußräder und eine Stufensitzbank an. 1980 wurde auf Wunsch sogar ein Elektrostarter angeboten - und endlich eine verbesserte Ölpumpe.

Trotz der guten Aussichten auf dem Motorradmarkt häuften sich bei Triumph die Schulden, und es gingen wieder Gerüchte umher, die Firma würde nicht mehr lange existieren. Um dem entgegenzutreten, baute die Entwicklungsabteilung zur Earls Court Show 1980 eine Soft-Chopper Version mit Stufensitzbank, Hochlenker, Rechteckscheinwerfer und 16-Zoll Hinterrad, diese "Phoenix" genannte Maschine ging jedoch nie in Serie.

Die Schulden wurden vom Staat erlassen, und die Devise hieß nun Sparen. Zunächst sparten die Ingenieure Zeit: Innerhalb zwei Wochen stellten sie die Tiger-Trial auf die (Stollen-) Räder, eine für damalige Verhältnisse schwere Enduro, mehr eine Tiger mit hohem Auspuff, kleinem Tank und kurzer Sitzbank. (Heutzutage dürfen Tiger-Enduros fast hundert Kilo mehr wiegen.)

Ende 1980 baute Triumph die große Reiseenduro "Tiger-Trial" (Archiv Ehrkamp)

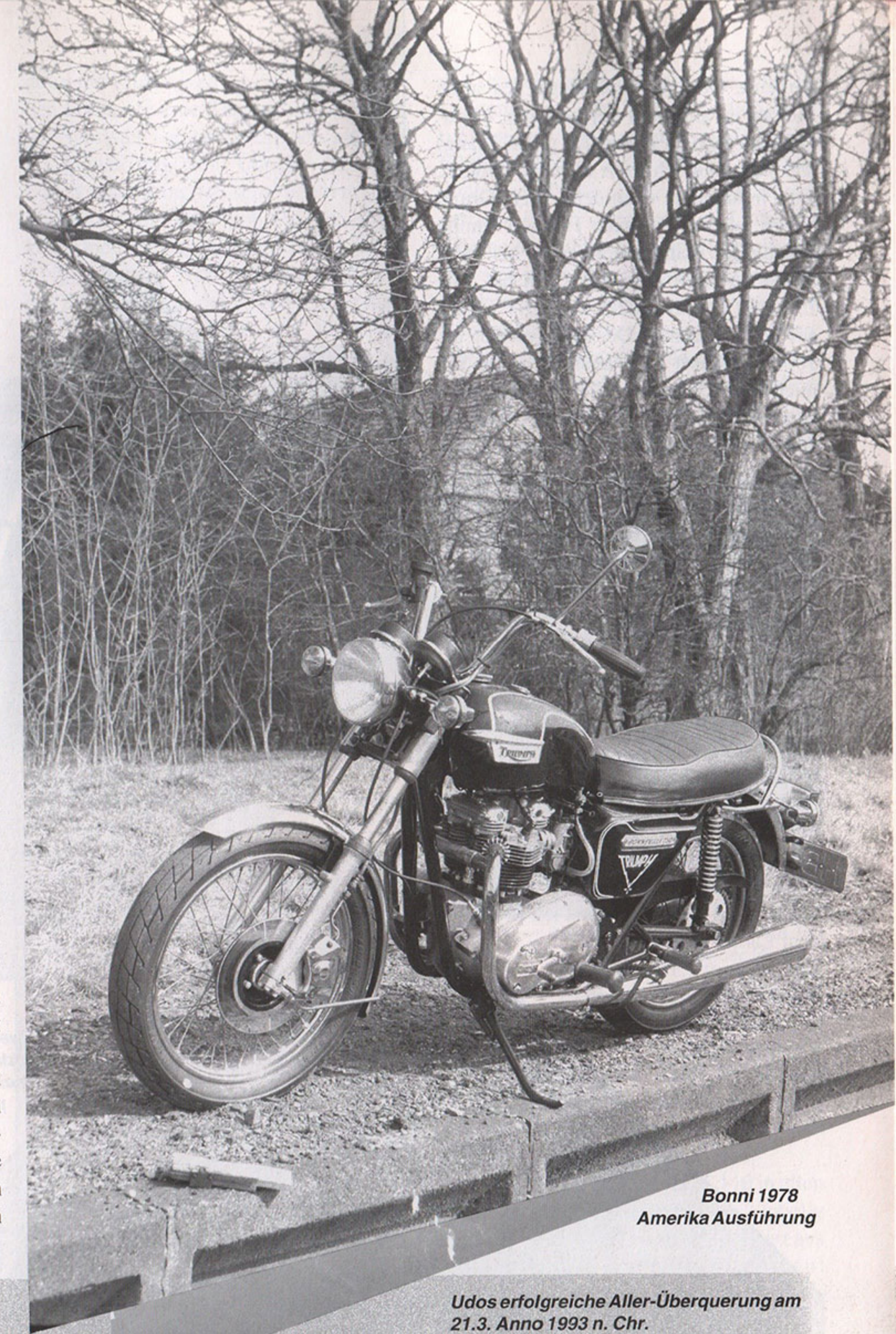


1981 sollten auch die Kunden am Sparen teilhaben dürfen: Eine durch Hubverkürzung 650 ccm erreichende Thunderbird wurde entwickelt und mit allem, was preiswert war, ausgestattet: Kontaktzündung, schwarzer 2 in 1-Auspuff, schwarzer Motor und Trommelbremse hinten. 1981 gab es auch ein limitiertes Bonneville/Tiger-Sondermodell mit verchromtem Tank zur Hochzeit des englischen Prinzenpaars.

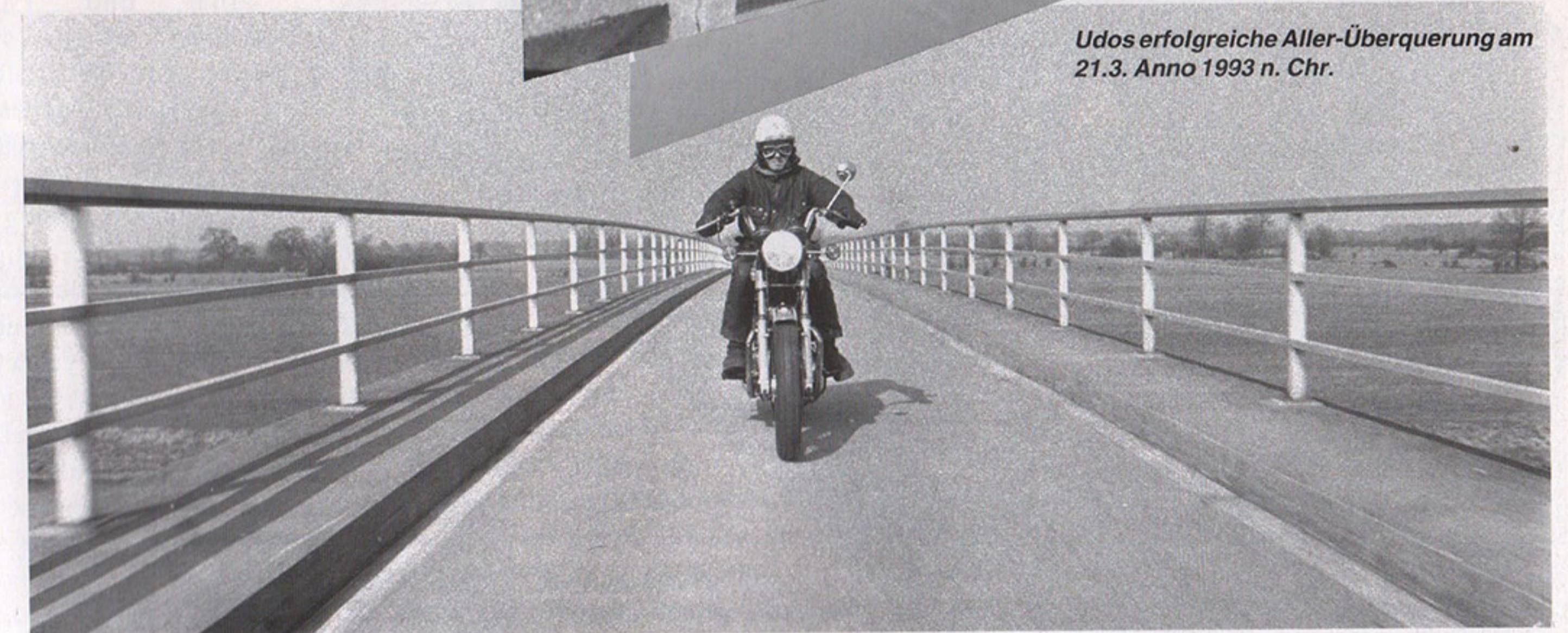
Es gab Experimente mit Gummilagerung des Motors und Acht-Ventiltechnik. Letztere ging auch 1982 als TSS (ohne Gummilagerung) in Serie. Die nicht unerheblichen Vibrationen des Motors konnte man durch verstärkte Hubzapfen, die die Durchbiegung der Kurbelwelle verringerten, etwas eliminieren.

Nach einigen weiteren Sonderversionen war es 1983 wieder so weit: Konkurs. Doch nach der Versteigerung des Inventars und dem Abriss der Hallen kaufte John Bloor die Rechte und ließ bei Les Harris die Bonneville 750 wieder aufstehen. Ausgerüstet mit einer Paioli-Gabel, Brembo Bremszangen an den drei englischen Scheiben, Lafranconi-Auspuffen, Magura Armaturen und Ulo Blinkern war sie schon ein richtiges europäisches Motorrad. Der Importeur Lohrig & Kölle in Syke konnte von diesen Maschinen in Deutschland von 1984 bis 1987 immerhin 140 Maschinen absetzen. In diesem Jahr lief die Produktion endgültig aus.

Daß das Interesse an Triumph-Twins auch heute noch ungebrochen ist, beweist zum einen der hohe Preis für gebrauchte Maschinen, zum anderen, daß schon alleine die Firma Karenberg in Heiligenhaus im Jahr 1992 über 200 Fahrzeuge aus den USA importiert hat.



Bonni 1978 Amerika Ausführung

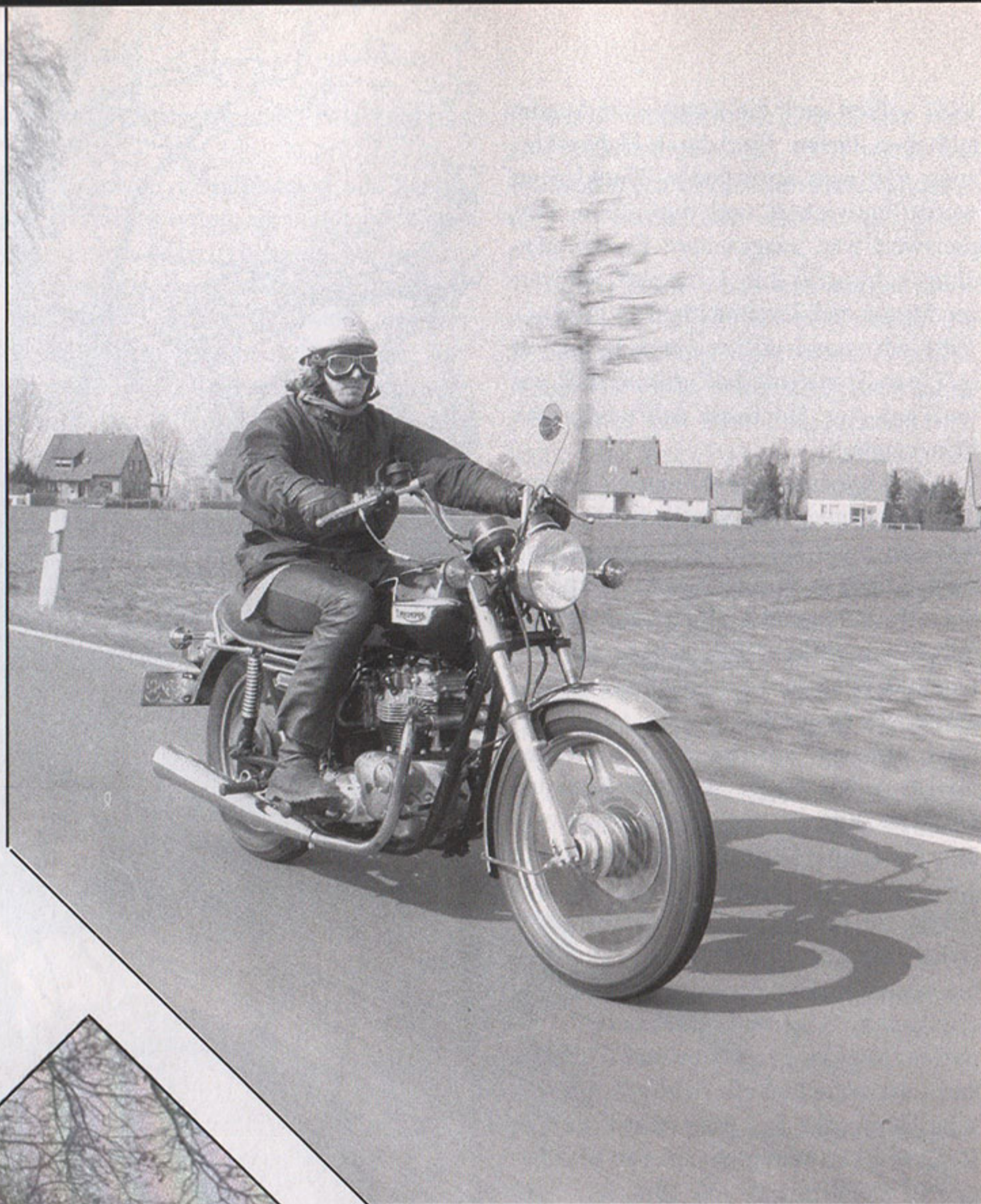


Udos erfolgreiche Aller-Überquerung am 21.3. Anno 1993 n. Chr.

An eine weitere Neuauflage des alten Motors ist aufgrund der heutigen Lärm- (ein schreckliches Wort für guten Klang) und Abgasvorschriften nicht zu denken, jedoch kann es eventuell einen Grund haben, warum die neue Firma Triumph bislang den Namen Bonneville bei ihren Modellen noch nicht vergeben hat. Die 750 ccm Dreizylinder ist bereits wieder auf dem Rückzug. Der Dreizylinder als 900er verkauft sich bestens. (Wie ich mich letztes Jahr überzeugen konnte, läuft er auch bestens.) Was spricht dagegen, den 150 PS leistenden 1200 ccm Vierzylinder der Daytona zu teilen und mit etwas mehr Bohrung wieder eine feine 650er Bonnie mit 75 PS zu konstruieren. Sie müßte aber auch im Gewicht fast um die Hälfte abnehmen, und die quietschenden Ausgleichswellen sind ebenfalls überflüssig.

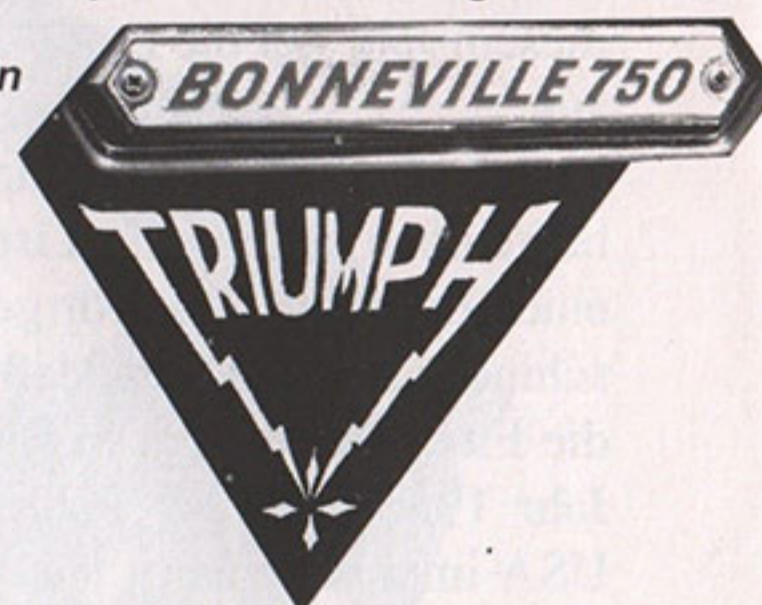
Jetzt aber in die Praxis:

Seit bald einem Jahr liegt gut verteilt in meinem Keller eine Triumph T 120 R Bonneville herum und wartet sehnsüchtig auf den Tag, an dem sie wieder heraus kann. Ich würde ihr auch zu gerne Bewährung geben, aber seit ich in dem Laden hier arbeite... Zu meinen legendären XS-650-Zeiten war es mir einmal vergönnt, Vergleichsmöglichkeiten zwischen "Ori-



Heute spielen wir mal "Englisch"

Die wenigen Kurven in Norddeutschland meisterte Udo perfekt



ginal" und "Fälschung" anstellen zu dürfen. Ein Bekannter hatte Mitleid mit mir und lieh mir kurz seine Tiger 650.

Zum ersten Mal mit "verkehrt pedalierter" Maschine unterwegs, mußte ich mich statt über die Leichtigkeit der Umstellung noch mehr über die Handlichkeit und die Leistungsentfaltung der Engländerin wundern. Den Langhuber rechnete ich durch die fehlenden 4 PS wieder weg, der Hubraum war auch gleich, die Reifengrößen ebenfalls - sollte es an den 40 kg Gewichtsunterschied liegen?

Die Faszination dieser Maschine ließ mich seitdem nicht mehr los. So etwas wollte ich auch haben, aber die Preise lagen 1986 für einen Studenten schon viel zu hoch. 1990 durfte ich noch mal: Diesmal war eine T 140 Bonneville 750 mein Kurztest-Motorrad.

Den damaligen positiven Eindruck konnte dieses Krad nicht ganz erhalten (inzwischen hatte ich auch schon eine stärkere Vergleichsmaschine), doch im großen und ganzen blieb alles beim alten.

Ich entschied mich 1992 schließlich für eine 650er Bonni, Bj. 70, nach Meinung Vieler die Maschine, die dem alten Werbespruch "The best motorcycle in the world" am nächsten kommt - aber wir werden sehen.

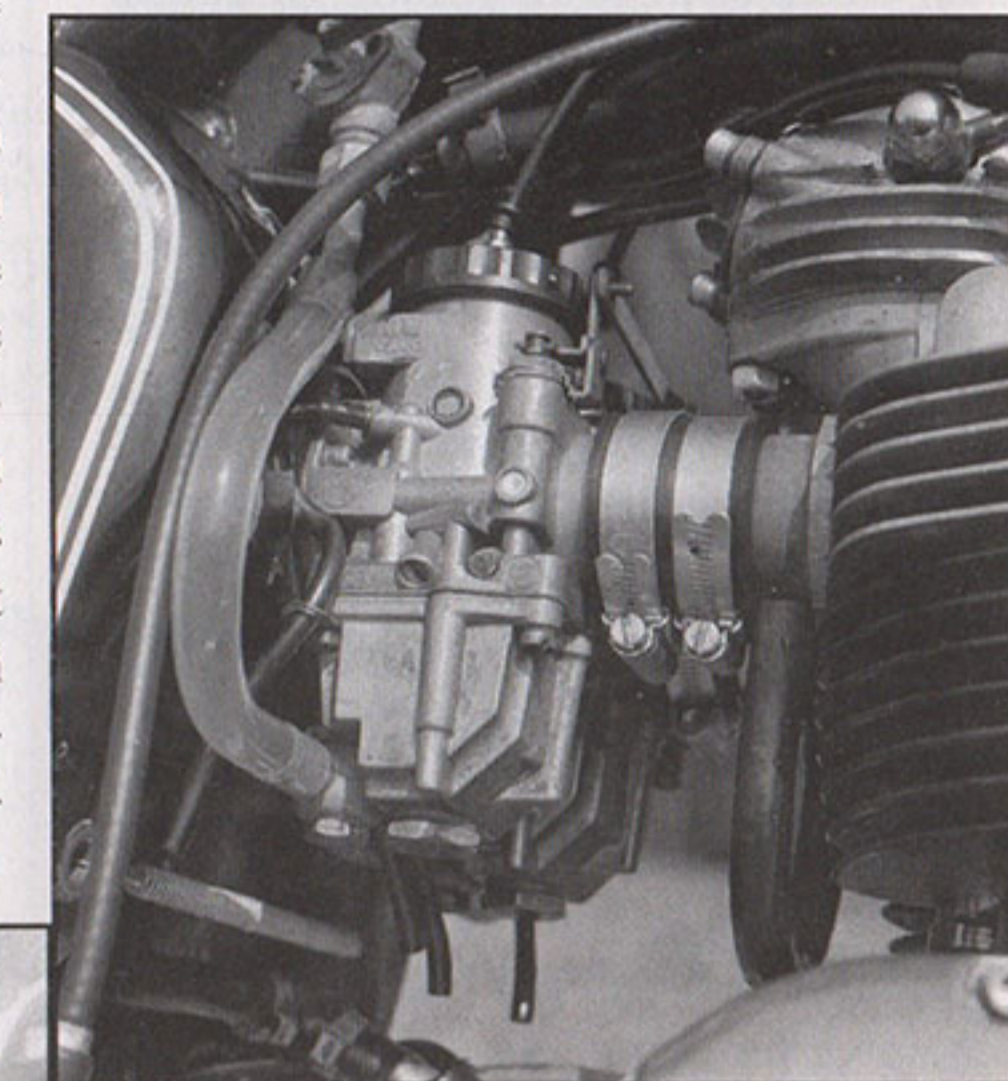
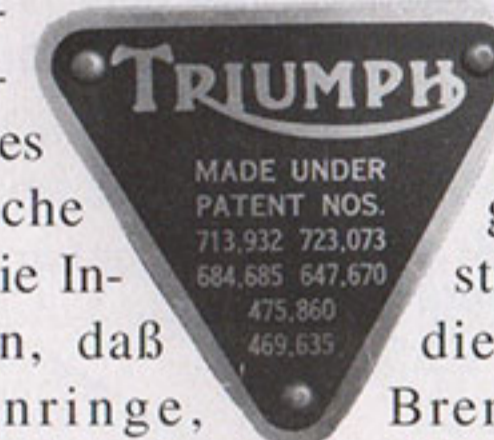
Die Gelegenheit zu einer ausführlichen Probefahrt hatte ich nun zum ersten Mal, als mir die Firma Lohrig & Kölle in Syke eine 750er T 140 E Bonneville zur Verfügung stellte.

Die Maschine war 1978 gebaut worden und kürzlich aus den Vereinigten Staaten importiert worden.

Die amerikanische Version unterschied sich vom Rest der Welt durch einen kleineren Tank, einen hohen Lenker und verchromte Schutzbleche. Das "E" bedeutet, daß die Vergaser nicht mehr abgespreizt vom Zylinderkopf abstehen, sondern ordentlich parallel. Zur Einhaltung der US-Abgas- und Lärmvorschriften wurden die eckigen Amal Concentric MK II-Vergaser und andere Luftfilterkästen montiert. Bei dieser Maschine waren die Auspufftüten der allerletzten Harris-Triumphs aus Mitte der achziger Jahre angebaut, was in der Akustik sehr an moderne BMW's erinnerte. Ansonsten entsprach die Bonni weitgehend dem Originalzustand - sie war also nicht restauriert. Da Amerikaner einen hohen Wert auf Optik legen, waren die Bremsanlagen kurzerhand mit Ofensilber und der Tank mit aufgeklebten Zierstreifen versehen worden. Aber was solls. Erstes Probesitzen ergab, daß Amerikaner ebenfalls großen Wert auf X-Beine legen: Der schmale Tank ermöglicht in Verbind-

ung mit relativ weit auseinander liegenden Fußrasten eine Sitzposition, die Harley-Sportster-Fahrern nicht neu ist. Der US-Lenker trägt sein Übriges dazu bei. Die Sitzposition ist sehr bequem und macht den Eindruck von Reisetauglichkeit. Doch immer der Reihe nach: Jedem Vergaser seine Spritversorgung öffnen, das Zündschloß in der linken Lampenhalterung sowie den hinter den Vergasern befindlichen Shoke finden und kräftig kicken. Mit etwas Gas und Glück springt der Motor auf den ersten Tritt an, und es geht zur Sache. Doch die Instruktionen ergeben, daß die neuen Kolbenringe, Bremsbeläge und Reifen erst einmal sanft eingefahren werden müssen. Und tatsächlich, auf der ersten Runde lassen Beschleunigung und Verzögerung etwas zu wünschen übrig. Das Fahrwerk zeigt sich ebenfalls bockig. Die Gabel hat ein sehr großes Losbrechmoment, außerdem beginnt sie zu ölen. Daß neue Stand-

und setzt Gasgriffbewegungen in fühlbare Leistung um. Ab 2000/min stampft er ruckfrei los, Vibrationen sind überall fühlbar, jedoch nicht störend (um das noch einmal zu erwähnen, Udo fährt privat eine Harley-Sportster), im Laufe der Kilometer nahmen sie immer mehr ab, was sich auch nach unserem Test fortsetzen könnte. Daß jedoch jemals etwas im Rückspiegel zu erkennen sein wird, wage ich zu bezweifeln. Der Motor fühlte sich inzwischen so wohl, daß ihm auch höhere Drehzahlen kurz zugemutet werden konnten: Ein Loch in der Drehmomentkurve

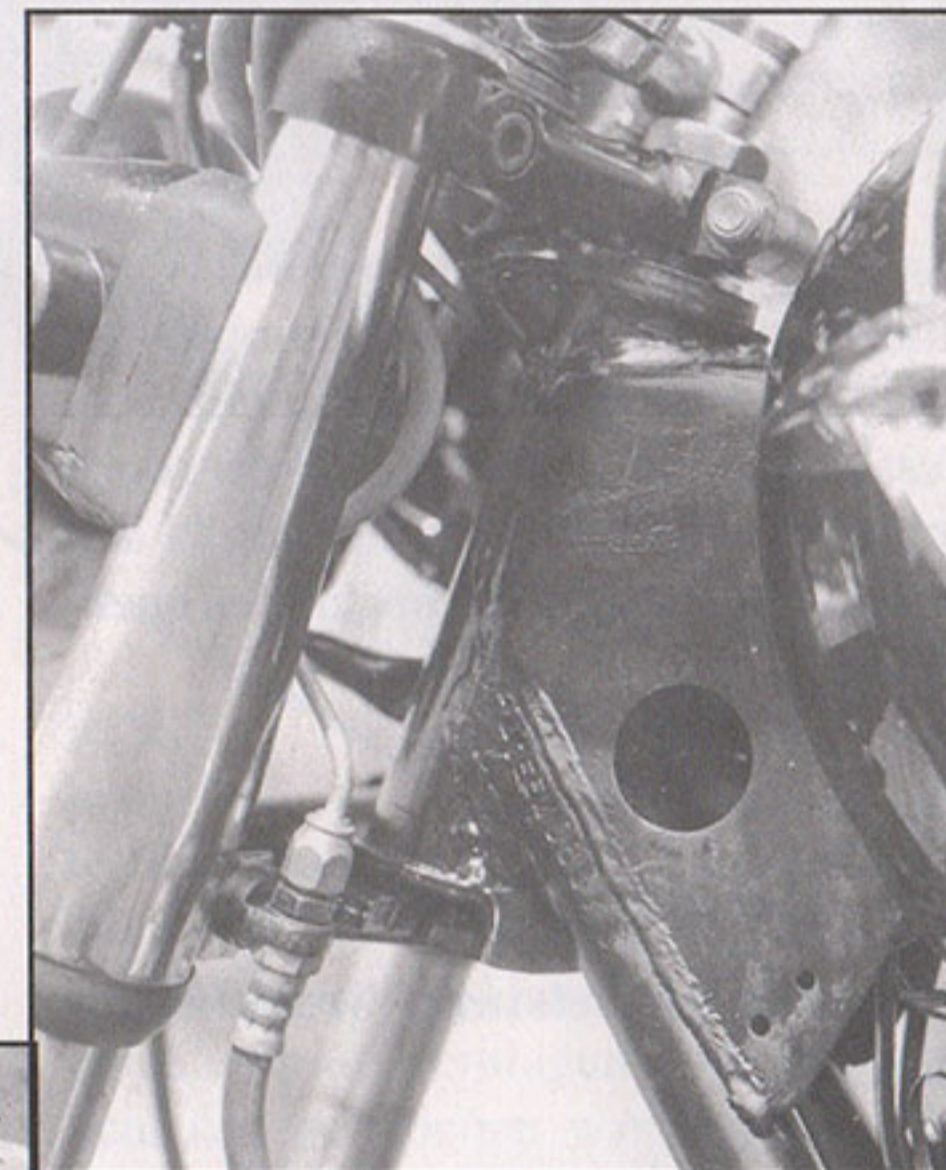


2 x 30er Amal Vergaser vom Typ Concentric MK II

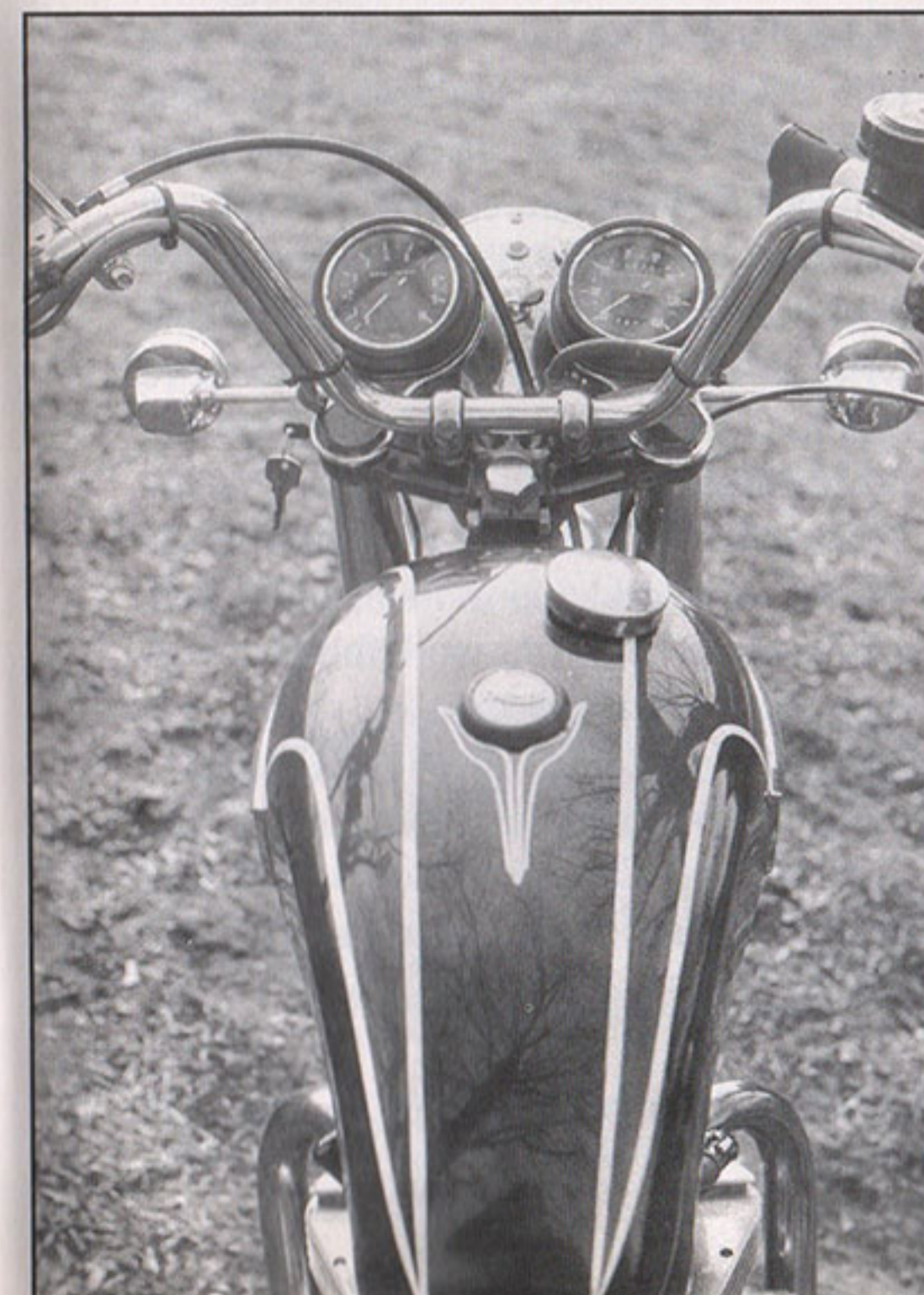
war bis 6000/min nicht zu entdecken (der rote Bereich beginnt bei 7000/min), im Gegenteil, ab 5500/min legte er noch einmal mächtig zu, ich traute mich nicht auszuprobieren, bis wohin. Nach den Smith-Schätzzeisen war man nun auch schon mit 100 Meilen unterwegs. Auf ebenen Pisten wirkt die T 140 in allen Lebenslagen sehr handlich, ohne kippelig zu werden. Die ca. 192 kg (Mittelwert aus verschiedenen Leergewichtangaben) leichte Maschine ist, auch dank des breiten US-Lenkers, sehr gut um jede Ecke zu bewegen.

Auf schlechten Straßen setzen in Kurven die Federelemente die Grenzen der Geschwindigkeit, eine Überprüfung der Gabel und ein Austausch der Girlings gegen Armstrong- oder Koni-Federbeine würde sicher noch einiges ermöglichen. Die neu montierten Avon Roadrunner-Reifen stehen einem Abschleifen der Auspufftüten sicher nicht entgegen.

Eine gut eingestellte Bonnie hat auf Nebenstraßen im Gehügel gegen moderne Kräder keine Probleme. Die beiden Lockheed Scheibenbremsen vorne und hinten benötigten zwar etwas Kraft, zeigten aber



Das kräftige Knotenblech am Lenkerkopf gibt dem Rahmen Stabilität



Die Paddelbeine werden geixt, ansonsten findet man keinen Knieschluß

(nach dem Einfahren) respektable Bremswirkungen.

Den Schalthebel hatte man aufgrund amerikanischer Normung seit 1976 nach links verlegt, was eine lange Welle nötig machte, die auch noch um die Kupplung "gebogen" werden mußte. Der Abstand zwischen Raste und Schalthebel war für meine 45er Treter schon zu groß, und aufgrund der Umlenkung und durch eine sehr lange Übersetzung zum Schaltautomaten ermöglichten kurze Schaltwege war das Röhren im 5-Gang-Getriebe alles andere als "smooth", wie bei den rechtsgeschalteten Getrieben. Die Kupplung ist gut zu dosieren und für die Kraft des Motors ausreichend.

Das von vielen Ignoranten als "Dry sump, wet legs" (= Trockensumpf, nasse Beine) verschmähte englische Konstruktionsprinzip bewahrheitete sich jedoch auch bei der Testmaschine. Ein O-Ring an der vorderen Kipphebelwelle hatte nach der langen Standzeit beschlossen, den Dienst zu quittieren und so wechselte der Gestank des frisch lackierten Zylinders nach kurzer Zeit zum Duft frisch verbrannten Motoröls.

Die Bedienelemente waren zu ihrer Zeit vorbildlich, nur der Lichtschalter im Scheinwerfer wirkt etwas antiquarisch. Trotz Gummilagerung haben einige Anbauteile ihre Probleme mit dem lebhaften Motor: Glühlampen ist oft ein kurzes Leben beschieden, oder sie versuchen, einem Fadenriß durch gelegentliches Herausfallen zu entgehen; die Smith-Instrumente errechnen ihre Meßwerte aus Vibrationen und Drehzahl der Antriebswellen, außerdem sind sie geneigt, ihrem

Zeiger zu folgen - sie drehen sich in den Halterungen.

Insgesamt ist die Bonni, deren Motor seit 57 Jahren nur geringfügig geändert und deren Fahrwerk seit 1975 fast unverändert gebaut wurde, heute noch ein voll alltagstaugliches Motorrad, das mit etwas Wartung und Pflege jederzeit Fahrer und Zuschauer begeistern kann.

Udo

Technische Daten T 140 E

B x H: 76 x 82 mm, 744 ccm

48 PS bei 7000/min

Verdichtung: 7,9:1

Zündzeitpunkt: 38° vor OT

Primärtrieb: Triplex-Kette

Gesamtübersetzung

1. Gang: 12,25

2. Gang: 8,63

3. Gang: 6,58

4. Gang: 5,59

5. Gang: 4,70

Reifen vorn: 3.25x19"

Reifen hinten: 4.00x18"

Bremse vorn und hinten: Scheibe 254 mm

Radstand: 1422 mm

Sitzhöhe: 787 mm

Bodenfreiheit: 178 mm

Leergewicht: ca. 192 kg

Bauzeitraum: 1978 - 1983

Norbert Neder hat auch schon Erfahrungen mit den neuen Triumphs gemacht und sie zu Papier gebracht. Sein Test ist etwas subjektiv ausgefallen, doch "objektive" gibt es schon genug in den entsprechenden Fachzeitschriften nachzulesen.

Hier also sein

Triumphales Erlebnis, oder wieviel Leistung braucht der Mensch???

An einem warmen Märzabend, als der Alltag mal wieder seinen höchsten Pegelstand erreicht hatte (Oberkante Unterkiefer), war die Flucht auf 2 bis 3 Rädern angesagt. Wie schon so oft, führte mich der Weg in einer mehr oder weniger großen Schleife ins Nachbardorf, in Arnolds Werkstatt. Gefunden habe ich ihn dort in einem seiner LKWs irgendwo zwischen Getriebe und Differenzial bei dem Versuch, die mit größter Anstrengung vollbrachte Tagesarbeit eines seiner

Bei 180 Sachen ist Schluß



Fahrer wieder ins Positive umzukehren. Trotz meiner Unterstützung war die Reparatur erfolgreich und das Werkzeug bald beiseite gelegt. Kaum hatten wir damit begonnen, unser Tun mit Mineralwasser zu begießen, erschien Uli, der Obermieter Arnolds. Im Vorbeistolpern, mit Blick auf mein Moped und Arnolds Münch, die sich Scheinwerfer in Scheinwerfer gegenüberstanden, murmelte er etwas, das sich anhörte wie: "Auch Motorrad kaufen ... Triumph ... gute Nacht."

Solche schon öfter gehörten Bemerkungen von ihm, sich irgendwann ein eigenes Motorrad zu kaufen, überhörten wir meist, denn sie schienen uns doch ins Reich der Fabeln zu gehören. Wochen später, bei einem der häufigen Werkstatt-Treffen, schweifte mein mitleidiger Blick wie üblich in die hintere linke Ecke, um wieder einmal den ölig, rostig roten, unter einer dicken Staubschicht ruhenden Metallklotz mit den Augen zu streicheln. Aber was war das??? Aus dem Halbdunkel funkelten die Umrisse eines Joghurtbechers!?! Mitten im Gespräch und ohne Luft zu holen sprudelte es aus mir heraus:

"WoistdieMünchwerhatsiewemhastdu sie verkauft du wolltest mir doch falls du sie jemals weggibst wooissssiie???"

Arnold, der bereits einen Schritt zurückgewichen war, erklärte mit der Stimme eines in langen Berufsjahren ergrauten Psychologen, daß die Münch auf dem Dachboden wohlverwahrt im Kreise der anderen Oldies auf ihre Wiedergeburt warte. Und außerdem sei das in der Ecke kein Joghurtbecher, sondern Ulis neue unlimited Erechtschn oder so. Nachdem ich genauer hinschaute, entdeckte ich tatsächlich einen TRIUMPH-Schriftzug über dem Scheinwerfer. Nun wollte ich's aber wissen. Das Kunststoffschild (es wird schon vornehmer, weder Joghurtbecher noch Plastikbomber ...) wurde ins rechte Licht gerückt, und ich versuchte, in die Tiefen der Verkleidung hinabzutauchen, um festzustellen, ob da, wo Triumph draufsteht, auch Triumph drin ist. Alles, was ich fand, war ein Stück "zeitgemäße" Technik, so sauber verarbeitet, daß es die Sterilität eines Operationssaales ausstrahlte. Auf meine Frage, ob er schon mal,

meinte er: "Ja, ja, geht ganz gut, aber weiste was, dein Zweizylinder gibt mir mehr." Ein paar Tage später, als Uli, der Rastlose, mal wieder einen Boxenstop einlegte, wollte ich wissen, wie er denn nun zu dem Fuhrwerk gekommen sei. Ganz einfach, meinte er, so was kann man im Laden kaufen, da gehst du rein, sagst: "Die da hinten will ich!", dann schiebst 'ne Menge Kohle über'n Tresen und schon kriegst du das Ding vor die Füße gestellt mit dem Hinweis: "Es steht alles in der Betriebsanleitung." Keiner nervt dich mit technischen Details oder hält dich mit seiner Begeisterung an dem seltenen Stück auf; das ist so ähnlich wie Brötchen kaufen. Dann folgte noch der Nachsatz: "Wenn du mal fahren willst, hol' sie dir mal, tät mich interessieren, was du davon hältst." Fragen hätte ich mich nicht getraut, bei dem Preis für das Teil!

Ein paar Tage später war es soweit, ich wollte den letzten Rest der ladyliken Lebensart, der sich eventuell unter dem Kunststoffkleid versteckt, ergründen. Schon bei der Sitzprobe fiel auf, was nicht gefällt, man fällt, und zwar nach vorne, wo in gerade noch erreichbarer Entfernung die Lenkerteile aus der Gabelbrücke ragen. Dann der Griff zum Benzinhahn, den Choke gezogen und ein Tritt - ins Leere. Ach ja, Kickstarter gibt's ja nicht mehr, also ein Druck aufs Knöpfchen und schon brummte es sonor und unaufdringlich unter dem Tank. Bis hierher hätte auch ein japanischer Computer der Konstrukteur sein können, auch die Position der Fußrasten bestätigten diesen Eindruck. (Wie sehen die Leute bloß aus, die so kurze Beine und so lange Arme haben??) Aber bereits auf den ersten Metern wurde klar, daß noch ein Rest britischer Tradition in diesem Motor steckt. Er schüt-

telte fürchterlich, und zwar Drehmoment aus jeder Kurbelwellenkröpfung, bei jeder Drehzahl und in jedem Gang. (Merke: Drehmoment = in dem Moment, in dem du am Gasgriff drehst, fühlst du dich wie beim Ritt auf der Kanonenkugel). Dann ging's auf meine Hausstrecke, die mir fremd und eckig erschien wie nie. Verdammte, da kommt ja schon die ... Kurve, die Bremsbeläge beißen in die Scheiben, die Reifen in den Asphalt und ich mir auf die Zähne. Die Welt ging in die Vertikale und mein Herz in Richtung Hose, aber da war längst kein Platz mehr. Gott sei Dank

hatte die Schräglagenfreiheit unter Ausnutzung der ganzen Straßenbreite ausgereicht. Auch der übliche Milchanker, mit dem ich mir sonst die Kurve



der Werkstatt??). Anschließend lernte ich noch das Gefühl kennen, das einen beschleicht, wenn man mit ca. 150 km/h in einen Campingplatz fährt - auf der rechten Spur führen 6 Wohnmobile. Jetzt war es an der Zeit, den heimatischen Hafen anzude-



Schientest nicht bestanden

**3 Zylinder, 98 PS
Dank der Verkleidung fliecht der Römer-Helm erst ab 230 wech**

steuern, und zwar ganz gemütlich und vernünftig.

Nun bleibt nur noch zu überlegen, was die ganze Aktion gebracht hat? Auf jeden Fall die Erkenntnis, daß die Legende lebt, und zwar äußerst kraftvoll und fast perfekt aber leider ohne einen eigenständigen unverwechselbaren Charakter. Deshalb mein Rat an alle, die ihn weder brauchen noch haben wollen: Brauchst ein Spielzeug für die Kinder, kauf dir so 'ne Vierzylinder. Spielen damit nur die Alten, kannst auch deinen Twin behalten. Steht nach Sportlichem dein Sinn, dann stell' dir einen Triple hin! Noch was? Ach ja, Uli Hellmann sei Dank für die Aufrechterhaltung der bisherigen Meinung, daß Leistung im Überfluß eigentlich letztendlich doch überflüssig ist, denn da, wo für mich der Spaß am Motorradfahren erst beginnt, nämlich beim Genießen von Landschaft, Wind und Wetter, brauche ich keine dreistelligen PS-Zahlen. Oder doch? Nie!! Never say never.

(Fotos: Uwe)



“Es lebe die freie Insel Man” heißt der Wahlspruch der Manx-Leute. So ist es aber auch. Früher war sogar der Sonntag vor dem Rennen (montags starten immer die ersten beiden Klassen - 250 ccm und dann die Seitenwagen) ein freier Sonntag auf der Rennstrecke. Da konnte dann jeder einmal probieren, wenn er auch kein Rennfahrer und Teilnehmer am Rennen war, wie er mit seinem Motorrad auf diesem Kurs klar käme. Es war Einbahnverkehr, und die Hauptzufahrtswege waren sogar abgesperrt. Da saßen dann die Motorrad-Enthusiasten rund herum wie beim Rennen und sahen den Amateuren zu, die mit ihren Alltags-Motorrädern auch einmal ein Stanley Woods, ein John Surtees, ein Mike Hailwood sein wollten. Heute gibt es diesen “freien Sonntag” nicht mehr, aber das Fahren um den TT-Kurs gehört nach wie vor zu einem Besuch der Isle of Man.

Es gibt große Enthusiasten, und bei dieser Gelegenheit lernten wir den sogenannten klassischen, alten englischen Motorradfahrer genauer kennen. Da war z.B. einer, den ich Opa Applebee nennen möchte, mit Linda, seiner Frau. Zu diesem Paar gehörte eine Brough-Superior Maschine mit einem Spezial 1123 ccm Jap-Motor. Die Brough-Superior war vor dem Zweiten Weltkrieg und noch danach etwas ganz Besonderes und wurde auch nur von einer Elite gefahren. Sie kostete unheimlich viel Geld, und es wurden z.T. unter anderem nur ausgesuchte Jap-Motoren mit zwei Amal-TT-Spezialvergäsern eingebaut. Dieser Motor in Opa Applebees Maschine war ein sogenannter “Jap-Racing”, der bei einer Verdichtung von 8,5 eine Leistung von ca. 58 PS hergab. Er hatte zwei Zylinder, die in V-

Form zueinander standen, und war längs im Rahmen eingebaut. Über die Jahre hatte Opa, der etwa 72 Jahre alt war, als wir ihn kennenlernten, seine Maschine äußerlich in einer imponierenden Kondition erhalten, und neben der berühmten Brough-Vorderradgabel hatte er die beiden Auspuffrohre mit den noch berühmteren Brooklands-Schalldämpfern ausgerüstet, die aussahen wie riesige Fischflossen. Daher nannte er seinen Renner nach der Geschichte des Walfisches “Moby Dick”.

Seit seiner Jugend war Opa Applebee jedes Jahr zur TT gefahren und kannte sich auf dem Kurs sehr gut aus. Ohne TT-Besuch konnte er nicht leben. Er war in der ganzen Welt mit seiner Maschine herumgekommen, aber der Höhepunkt des Jahres war die TT geblieben. Wie ein Kind freute er sich auf diesen einen freien Sonntag und jede andere Gelegenheit, mit Moby Dick und Linda, seiner Frau als Sozia, um die Ecken der Isle of Man zu Stauben. Andere TT-Besucher, die ihn seit Jahren kannten, warteten schon immer darauf, daß er irgendwo auftauchte. Denn er fuhr einen hocheleganten Stil und war mit seiner fast fünf- unddreißig Jahre alten Maschine ein toll schneller Vertreter der edlen Zunft.

Einen Kickstarter hatte Moby Dick auf der Isle of Man nicht. Auch der Scheinwerfer wurde für die Dauer des TT-Aufenthaltes abmontiert. Ein Motorrad während der TT-Woche anzutreten, das hieß in den Augen Opa Applebees einen schweren faux pas begehen. Hatte man jemals einen der TT-Großen ein Motorrad antreten sehen? Na also!

So wurde die Maschine mit eingelegtem zweiten Gang so weit zurückgeschoben, bis einer der Kolben über den oberen Totpunkt hinweg

war. Oma ging einige Meter voraus, und dann machte Opa drei oder vier schnelle Sätze und ließ die Kupplung los. Mit jedem machte er eine Wette in unbegrenzter Höhe, daß der höherverdichtete Motor sofort ansprang. Und er gewann immer. Mir erzählte einer, daß er mit diesen Wetten und seinem dabei aufgesetzten Pokergesicht

so ungefähr seine ganzen TT-Ferien finanzierte. Der Motor ballerte augenblicklich unter entsprechender Geräuschentwicklung los, und Opa jumpte flink in den Sattel. Er hielt noch einmal kurz an, damit Oma aufsitzen konnte, und dann machte er Feuer unter den Kesseln. Mit einem unvorstellbaren Krach und einer

ebenso unvorstellbaren Wucht schoß er davon, und auf der abendlichen Promenade in Douglas blieben die Leute stehen und schauten. War ein alter TT-Kenner darunter, dann lachte der und sagte: “Nun wird Moby Dick wieder Rekorde brechen.”

Man mußte dieses Trio nur

sehen. Vielleicht bei der Bal-laugh Brücke, bei Ramsey Hairpin oder in den Bergen bei Bungalow. Opa in einem alten vergilbten und verschlissenen Fahrmantel aus einer Art Segeltuchstoff, einen roten Schal um den Hals, eine grob karierte Sportmütze auf dem Kopf, aber den Schirm nach hinten gedreht. Dazu eine Flieger-

brille auf der Nase. Oma die weißen Haare unter einer kleinen schwarzen Baskenmütze versteckt, einen Hosenrock an, wie er früher mal modern war, eine bunt karierte Schottenstoff-Jacke an, ihre Arme um Opas Brust gelegt und eng an ihn angeschmiegt, den Kopf seitlich gedreht, um auch richtige Tuchführung zu haben. Beide Gesichter hatte der Fahrwind mit den Jahren mit vielen lustigen Runzeln und Fältchen versehen, und über Opas schmalen Mund prangte ein weißer Royal-Air-Force-Bart. Stolz erzählte er, daß er im Ersten Weltkrieg Flieger gewesen sei.

Die Schalldämpfer, diese gewaltigen Brooklands-Fischschwänze (in früheren Zeiten hatten Maschinen, die auf der Brooklands-Bahn bei London fuhren, solche Schalldämpfer - daher der Name), waren hoch gelegt, damit sie nicht lt. Opa Applebee “in jeder Kurve auf dem Boden kratzen”. Sollte Oma eben aufpassen, daß sie ihre Nylons nicht anschmorte! Und so fuhr der hoch dekorierte Weltkriegs-I-Flieger mit seiner alten Brough um die Ecken, daß kein Auge trocken blieb. Seine Spezialität war die enge Haarnadelkurve hinter der Stadt Ramsey beim Steigung hinauf in die Berge. Dort saßen auch meist alle seine Freunde, die nur darauf warteten, Moby Dicks Schau-stellung zu erleben.

Man hörte den Ton der gewaltigen Zweizylinder-Maschine oben am Berg schon, wenn Opa damit weit unten in Ramsey einfuhr und über den Parliament Square donnerte, den großen Platz in Ortsmitte, auf dem die berühmte Laterne steht, die es zu umfahren gilt und die schon die ersten TT-Rennen sah. Das war eine Ecke für den zweiten Gang mit etwas schleifender Kupplung. Man hörte genau, wie Opa das

Gas wegnahm, mit Zwischen-gas schaltete und den Motor wieder beschleunigte. Dann raste er aus Ramsey heraus den Berg hinauf.

Alles reckte die Hälse, und dann sah man schon an den winkenden Schlachtenbummlern, daß Opa auf die Haarnadelkurve losging. Er fuhr sie im dritten Gang an und schaltete an dieser Stelle nur, indem er kurz den Kurzschlußknopf betätigte, um den Motor von Drehzahl kommen zu lassen und den zweiten Gang einzulegen. Das ging unheimlich schnell, und niemals machte er einen Fehler dabei. Immer an dem gleichen Holunderstrauch schaltete er das erste Mal herunter in den zweiten Gang, immer an dem gleichen Stein der Randbefestigung etwas weiter schaltete er blitzschnell in den ersten Gang zurück. Von ganz außen fuhr er die Kurve an, stach in unheimlicher Schräglage durch den Scheitelpunkt, ließ sich mit schleifender Kupplung nach außen tragen und gab im Kurvenausgang schon wieder Vollgas, daß Moby Dick mit dem Vorderrad die Bodenberührung kurz verlor. Das Getriebe der Maschine war so abgestuft, daß der erste Gang bis etwa 90 km/h reichte, der dritte Gang bis etwa 174 km/h, der vierte Gang bis 185 km/h. Auf seine gefahrene Spur konnte man ein Streichholz legen, in der nächsten Runde fuhr er haargenau den gleichen Strich und hätte das Streichholz todsicher berührt. Dabei saß Oma wie angegossen hinter ihm auf der Maschine und lachte den Beobachtern bei Ramsey fröhlich zu. Sie brausten in die Berge hinein, und das Echo donnerte dort noch ein paar Mal die Höhenzüge entlang. Zurück in Douglas schaute er auf seine Uhr. War seine Zeit länger als 40 Minuten, was ungefähr einen Durchschnitt von 90 km/h bedeutet, dann schüttelte er un-

Moby Dick



willig sein Haupt, und an dem Tag war nicht gut Kirschen essen mit ihm. "War wieder so ein verflixtes Greenhorn vor mir, an dem ich nicht vorbeikam. Diese jungen Kerle lernen heute ja gar nicht mehr richtig Motorrad fahren. Wenn ich schon so einen mit einer BMW daher wackeln sehe." Und dann waren es die "bösen BMWs" gewesen, die er nicht überholen konnte, weil sie so "wackeln". Opa hatte bei Nichterfüllung seines "Solls" Ärger auf alles und jedes, aber BMW-Fahrer waren dann besonders arg dran. "Mit so einem unmöglich querlaufenden Motor kann man doch nicht schnell fahren. Die Dinger gehen nicht kaputt - aber fahren tun sie auch nicht." Daß Georg Meier 1939 auf so einem "Ding" die Senior-TT gewann, das hatte Opa noch immer nicht verwinden kön-

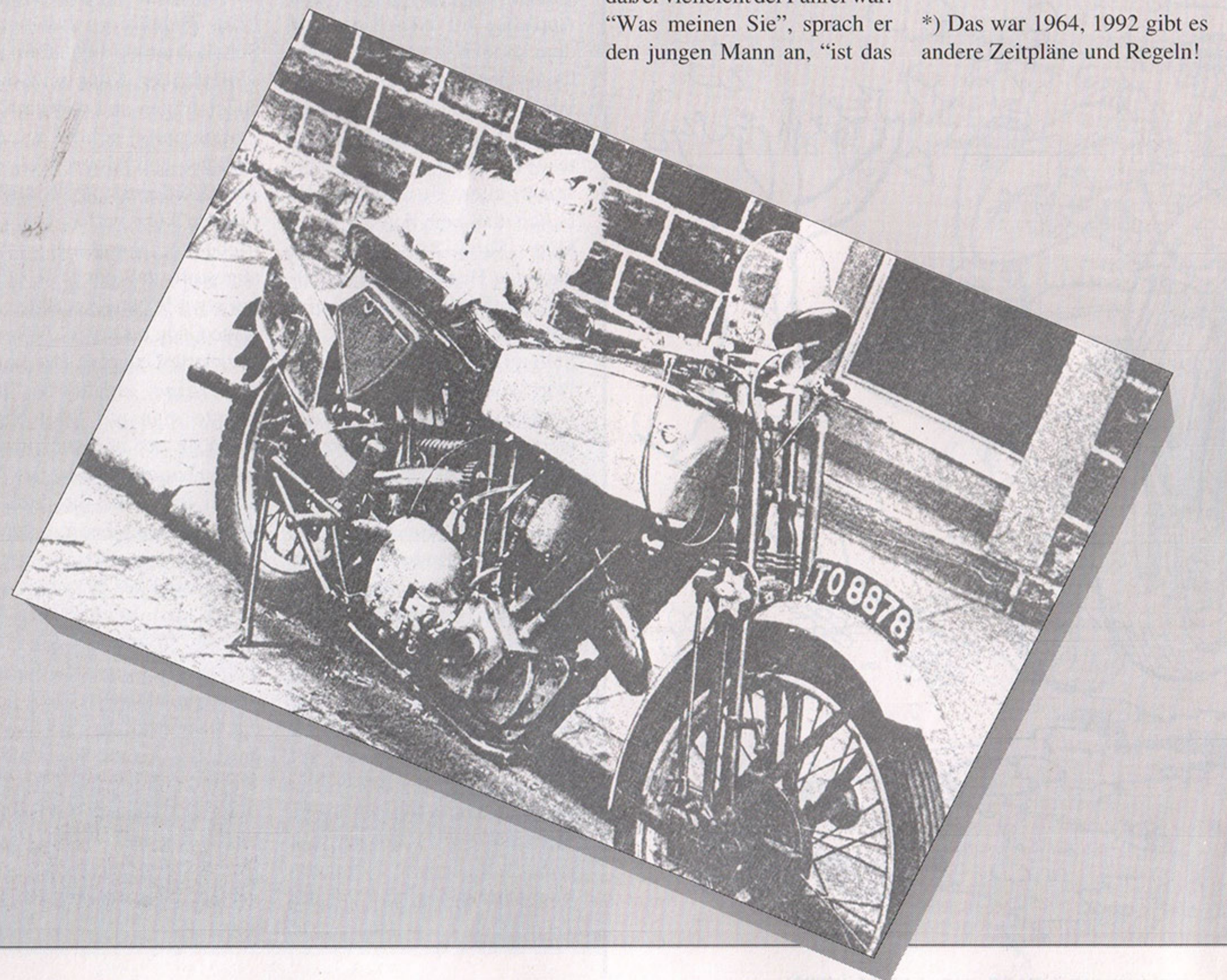
nen. Und er meinte nur, er möchte mal wissen, ob der "Schörsch" mit 72 Jahren auch noch auf einer BMW mit 90 Durchschnitt um den TT-Kurs fahren könnte.

Wenn er aber unter 40 Minuten geblieben war, und es gibt Legenden, die ihm einen 70-Meilen-Schnitt (=mehr als 110 Stundenkilometer) andichten, dann war Opa obenauf. Er ließ sich ruhig ein Zeitungsblatt unter die Maschine legen, damit alle sehen konnten, daß Moby Dick keine Ölsardine, sondern ein wohlgepflegtes Reittier sei, das kein Öl herauschwitzte oder abtropfte. Er wartete auf einen, der mit ihm die Wette einging, daß der Motor sofort beim Anschieben anspringen würde, und er sagte: "Boys, that was Richthofens Circus!" (Eine Anspielung auf

die Luftkämpfe im Ersten Weltkrieg, die von Deutschlands erfolgreichstem Jagdflieger Freiherr von Richthofen und dessen Kameraden wegen der engen Kurbelei und der Kunstflugtricks "Zirkus" genannt wurden!) Oma sagte dazu nicht viel, sie lächelte nur und steckte sich eine kleine braune Zigarre an. Niemals haben wir Moby Dick in Fahrt gesehen, wenn Oma und Opa Applebee nicht beide zusammen auf ihrer Rakete saßen. War das Motorrad irgendwo geparkt, dann waren die beiden nicht weit. Meist saßen sie irgendwo in der Nähe und hörten zu, was die Beschauer der Maschine sagten. Kam ein junger Mensch und blieb kopfschüttelnd vor Moby Dick stehen, dann schlenderte Opa wie von ungefähr scheinbar unbeteiligt zu ihm hin. Seine Mütze hatte er in die Manteltasche gesteckt, damit man nicht ahnen konnte, daß er vielleicht der Fahrer war. "Was meinen Sie", sprach er den jungen Mann an, "ist das

nicht ein verrücktes Ding?" - "Indeed", sagte der andere vielleicht, "ein blödsinniges Vehikel. Sowa ist lebensgefährlich und sollte aus dem Verkehr gezogen werden. Möchte wissen, welcher Spinner damit herumgondelt. Darauf traute ich mich keine Meile zu fahren." Dann grinste Opa gern und setzte seine Mütze auf, winkte Oma herzu und sagte: "Sie haben recht, junger Mann. Es ist lebensgefährlich. Für Kerls wie Sie. Und Ihnen sollte man so ein Feuerzeug unterm Hintern rausziehen, wenn Sie nur wagen würden, es zu besteigen. Außerdem sind Sie viel zu jung dazu. Dafür müssen Sie erst mal reifer werden und so alt wie ich." Dann schob er den Donnervogel an und startete. Klacks (1964).

*) Das war 1964, 1992 gibt es andere Zeitpläne und Regeln!



Die GUMMIKUH schraubt am Motor: BSA B 40

unter besonderer Berücksichtigung der späten B 40 WD Modelle

Montage des Getriebes

Natürlich sind jetzt schon alle Lager, Buchsen und Dichtringe, soweit dies erforderlich war, ausgewechselt worden. Beim Einsetzen der Lager wurde, falls es notwendig erschien, mit Loctite o.ä. gearbeitet, und außerdem wurde jedesmal das entsprechende Gehäuseteil vorher erwärmt.

In den inneren rechten Deckel wird dann die Kurvenscheibe so eingeschoben, daß das als Markierung dienende T = Top nach oben zeigt. Dann wird sie durch ihre Achse, die mit einem Splint gesichert werden muß, in dieser Position fixiert. Auf die Hauptwelle wird eine Anlaufscheibe geschoben, die verhindern soll, daß das Zahnrad des zweiten Ganges zu weit in das des dritten rutschen kann und damit dann die Schaltgabeln einklemmt.

Dann können die Räder des dritten und des ersten Ganges aufgesteckt werden. Außerdem sollten die Bauteile für den Kickstarter an dieser Welle montiert werden. Zu beachten ist hier, daß es ein vorgeschriebenes Drehmoment für diese Mutter gibt (7-7,5 mkp). Um dieses einhalten zu können, muß die Hauptwelle mit weichen Backen in einen Schraubstock gespannt werden. Jetzt muß etwas gefummelt werden. Man kann unter Zuhilfenahme der Kickstarterwelle anfangen, die Nebenwelle aufzubauen. Also erst mal die Anlaufscheibe für das Zahnrad des ersten Ganges und zwar so, daß die

Fase sichtbar ist, dann das dazugehörige Rad, dann das Ritzel des dritten Ganges möglichst mittig über die Bohrung legen.

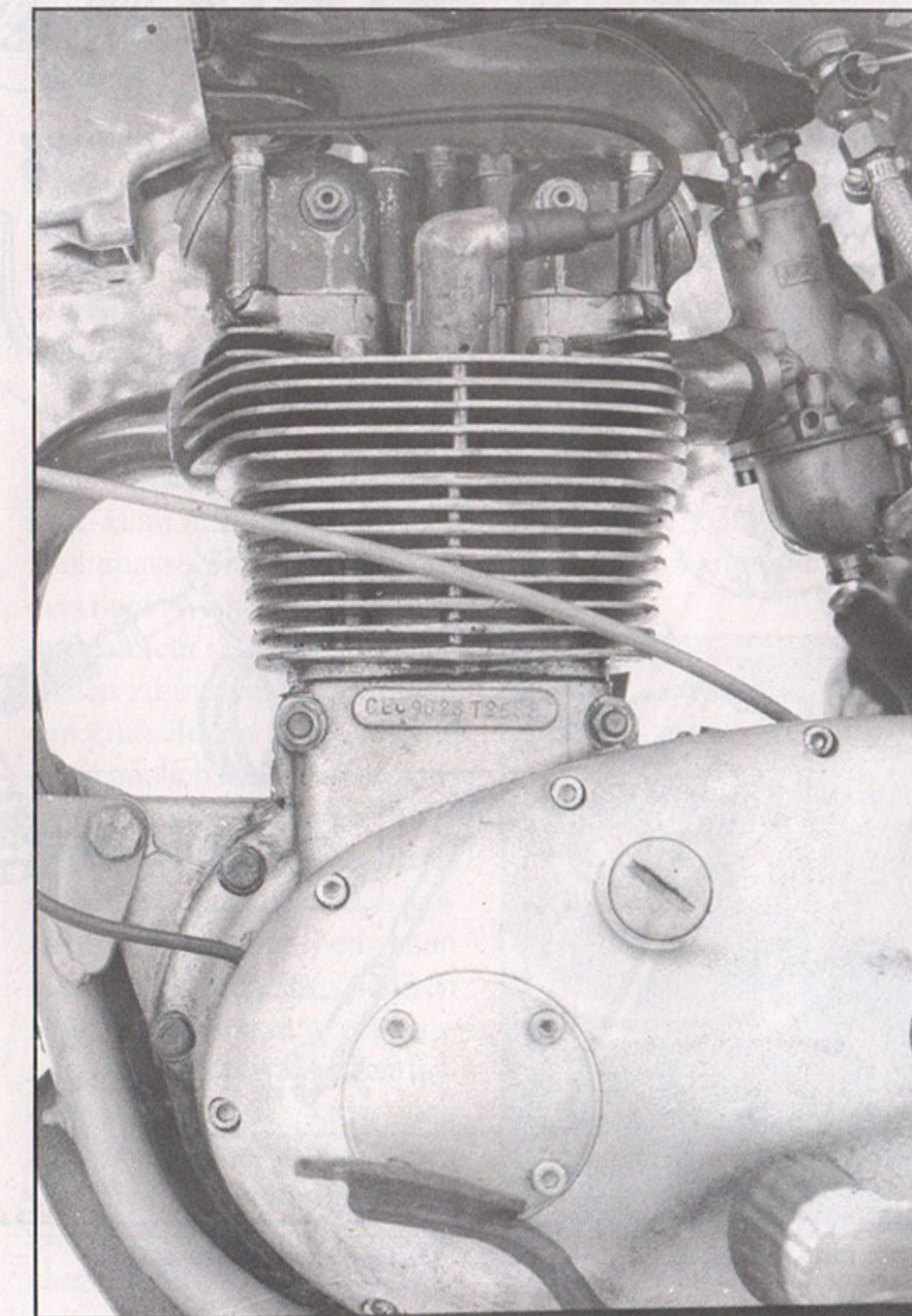
Dann werden die Schaltgabeln eingefädelt. Diese Gabeln müssen so eng wie möglich bei-

sind außerdem ihre anderen Enden in den Kurvenbahnen der Kurvenscheibe, wird deren Welle durch sie hindurch in das Sackloch im rechten Deckel gesteckt und damit die ganze Sache fixiert. Die letzten beiden Gänge sind fest an der

seitliche Spiel der Nebenwelle durch eine Anlaufscheibe, die vor das innere Nadellager gehört, eingestellt. Hier soll kaum merkliches Spiel vorhanden sein. Besitzer von B40 WD oder B25 Modellen brauchen sich darum aber nicht zu kümmern.

Da die Hauptwelle am inneren Deckel festgeschraubt ist, muß man auch bei ihr - diesmal bei allen Modellen - das seitliche Spiel nicht beachten. Damit aber das Schieberrad auf dieser Welle nicht so viel Spiel hat, daß dieses durch die Schaltklaue begrenzt werden muß, ist zwischen dem zweiten Gang und dem Zahnrad der Abtriebswelle eine Ausgleichsscheibe vorgesehen. Die Ölschleudernuten dieser Scheibe sollten in Richtung des für den zweiten Gang zuständigen Zahnrades weisen.

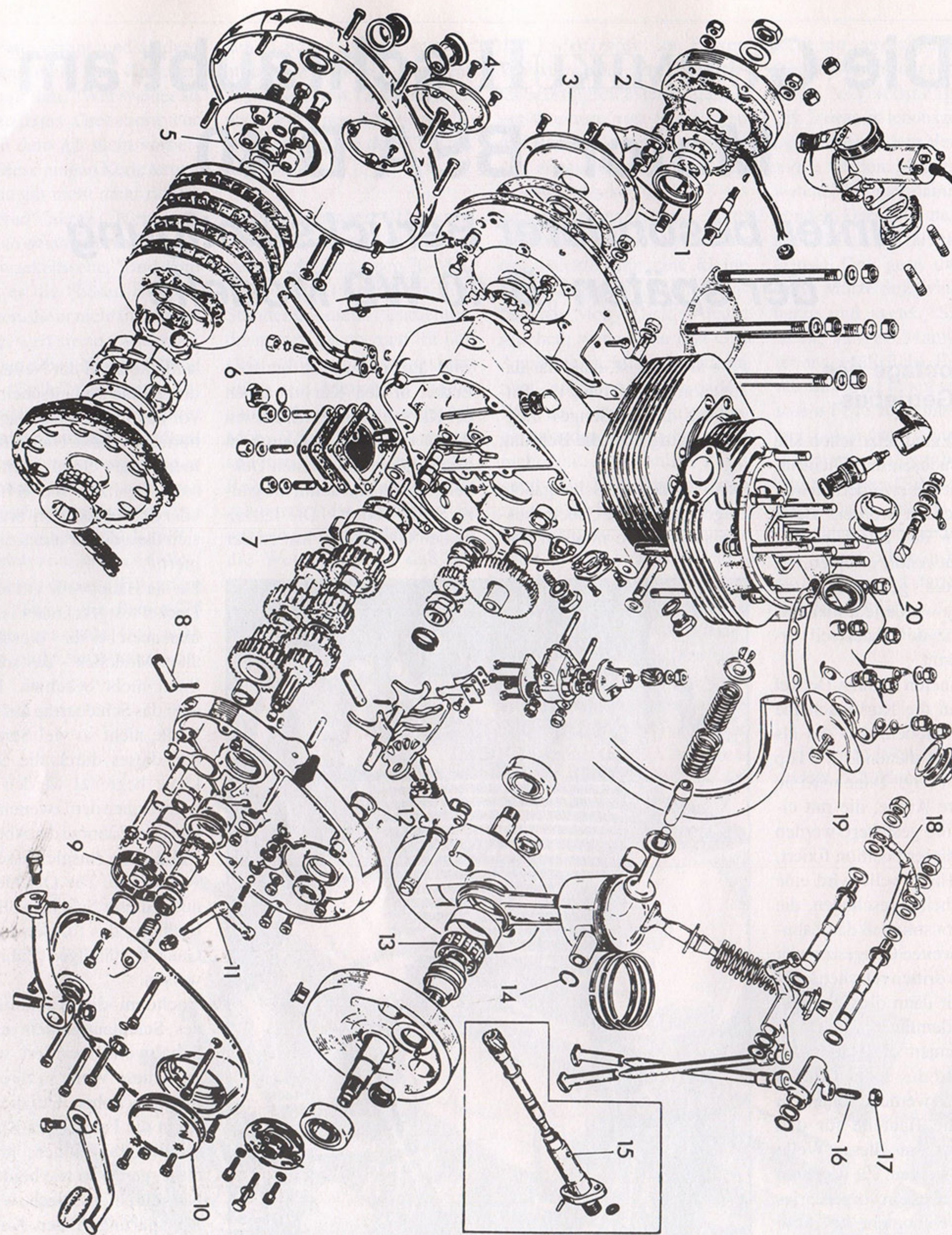
Nachdem die Rückholfeder des Schaltautomaten auf die Schaltwelle montiert wurde, wird diese Welle in ihre Bohrung geschoben. Um die Greifer in die Fenster der Kurvenscheibe zu bringen, müssen diese, genau so wie beim Ausbau, durch ein Blech, was die Aussparungen der Kurvenscheibe abdeckt, hineingedrückt werden. Ist die Welle in ihrer Endposition, sollen die Greifer, wenn das Blech herausgezogen wird, in die Fenster der Kurvenscheibe einra-



sammen auf ihrer Welle zu liegen kommen, wobei die innere an der Hauptwelle schiebend tätig wird, und die äußere auf der Nebenwelle arbeitet. Greifen die Gabeln richtig ein, und

Nebenwelle, die jetzt durch die immer noch lose aufliegenden Räder geschoben wird, bis sie im Nadellager der Kickstarterwelle sitzt. Bei einigen Modellen wird das

TEIL 3



Explosionsansicht B 44 Motor und Getriebe:

- | | | |
|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------|
| 1 Kurbelwellen-Simmering | 8 Sicherungsbolzen | 15 Drehzahlmesserantrieb (wahlweise) |
| 2 Lichtmaschinenrotor | 9 Kickstarterfeder | 16 Ventilspiel-Einstellschraube |
| 3 Deckel Rückseite Primärtrieb | 10 Deckel Zündungseinstellung | 17 Ventilspiel Kontermutter |
| 4 Deckel Zündungsmarkierungen | 11 Kupplungs-Ausdrückhebel | 18 Ölzufuhr Kipphebelgehäuse |
| 5 Kupplungsdruckplatte | 12 Nockenwellenlager | 19 Deckel Kipphebelwellen |
| 6 Ölleitung zum Öltank | 13 Pleuellager | 20 Inspektionsdeckel Ventilspiel |
| 7 Antriebswellenlager | 14 Kolbenbolzensicherungsringe | |

sten. Jetzt kann durch vorsichtiges Drehen der Schaltwelle überprüft werden, ob das Getriebe vorschriftsmäßig arbeitet.

Schließen des Getriebes

Im Gehäuse selbst hat man, um vor Überraschungen sicher zu sein, die Blattfeder, die in die Kurvenscheibe eingreifen soll, erneuert. Der O-Ring, der im rechten inneren Deckel den Ölkreislauf abdichten soll, wird vorsichtshalber ebenso erneuert.

Der Wellendichtring, der auch in diesem Deckel sitzt und an der Kurbelwelle abdichten soll, ist ebenfalls so wichtig, daß es falsche Sparsamkeit wäre, würde man nicht einen neuen benutzen. Die Dichtflächen sind gesäubert und fettfrei. Man sollte sicher sein, daß das Getriebe zuverlässig arbeitet.

Hat man Bedenken, ist es sicherlich besser, diesen jetzt noch einmal nachzugehen, als später irgendwo am Straßenrand schlossern zu müssen. Beide Dichtflächen werden dann mit einer Dichtmasse bestrichen.

Und dann muß das Getriebe mit viel Gefühl und wenig Kraft in sein Gehäuse versenkt werden. Stößt man dabei auf Widerstand, sträubt sich sicherlich eine Welle oder eine Achse, in ihre Bohrung zu rutschen, oder zwei Zahnräder weigern sich ineinander zu greifen. Der einzige Widerstand, der durch Kraft überwunden werden muß, tritt erst fast am Ende auf, wenn nämlich die Paßhülsen in ihre Löcher geschoben werden.

Ist man mit dieser Geduldsarbeit fertig, wischt man sich erst mal den Schweiß von der Stirn, setzt den Deckel mit zwei bis drei Schrauben fest und versucht noch mal, das Getriebe mit der Schaltwelle durchzuschalten. Das geht am besten mit dem Schalthebel an der Welle.

Aber da wir an dieser Seite

noch nicht fertig sind, muß dieser, nachdem alles unseren Erwartungen entspricht, wieder abgenommen werden. Der gesamte Deckel wird dann, möglichst wieder durch schrittweises Anziehen der Befestigungsschrauben, fixiert.

Der Primärtrieb

Für die linke Seite des Motors haben wir uns die Kupplung, die Scheiben und Druckplatte, die Paßfeder für die Kupplung, den hinteren Deckel des Primärkastens mit einem neuen Dichtring und die gesamte Lichtmaschine bereit gelegt. Alles sollte in einem guten, sauberen Zustand sein.

Das Sekundärrißel wird vorsichtig und in eingöltem Zustand auf die Abtriebswelle gesteckt, wobei man darauf achte, daß der Wellendichtring im Getriebegehäuse nicht beschädigt wird. Dieses Rißel muß mit der dazugehörigen Mutter nicht zu fest angezogen werden, die dann durch ein Sicherungsblech fixiert wird.

Den runden Deckel, der auf der Innenseite des Primärtriebes sitzt, kann man auch mit einer Dichtmasse einsetzen, besonders dann, wenn man sicher ist, diesen nicht selbst wieder entfernen zu müssen. Wählt man den einfacheren Weg, schneidet man sich eine Papierdichtung oder greift auf eine Originaldichtung zurück. Wird dann diese Dichtung von beiden Seiten mit Fett bestrichen, kann dieser Deckel beim nächsten Mal mit wesentlich geringerem Aufwand wieder entfernt werden.

Hier kann man sich noch so viel Mühe geben, den Dichtring beim Aufsetzen nicht zu beschädigen. Es bleibt eher ein Glücksspiel, das Aggregat an dieser Stelle zuverlässig abzudichten. Auch der vorsorglich über die Hauptwelle geschobene Filzring - der, der sich immer wieder verflüchtigt -, kann diese Problemstelle nicht entschärfen. Daran sollte man denken, wenn man sich

für eine Dichtungsart entscheidet.

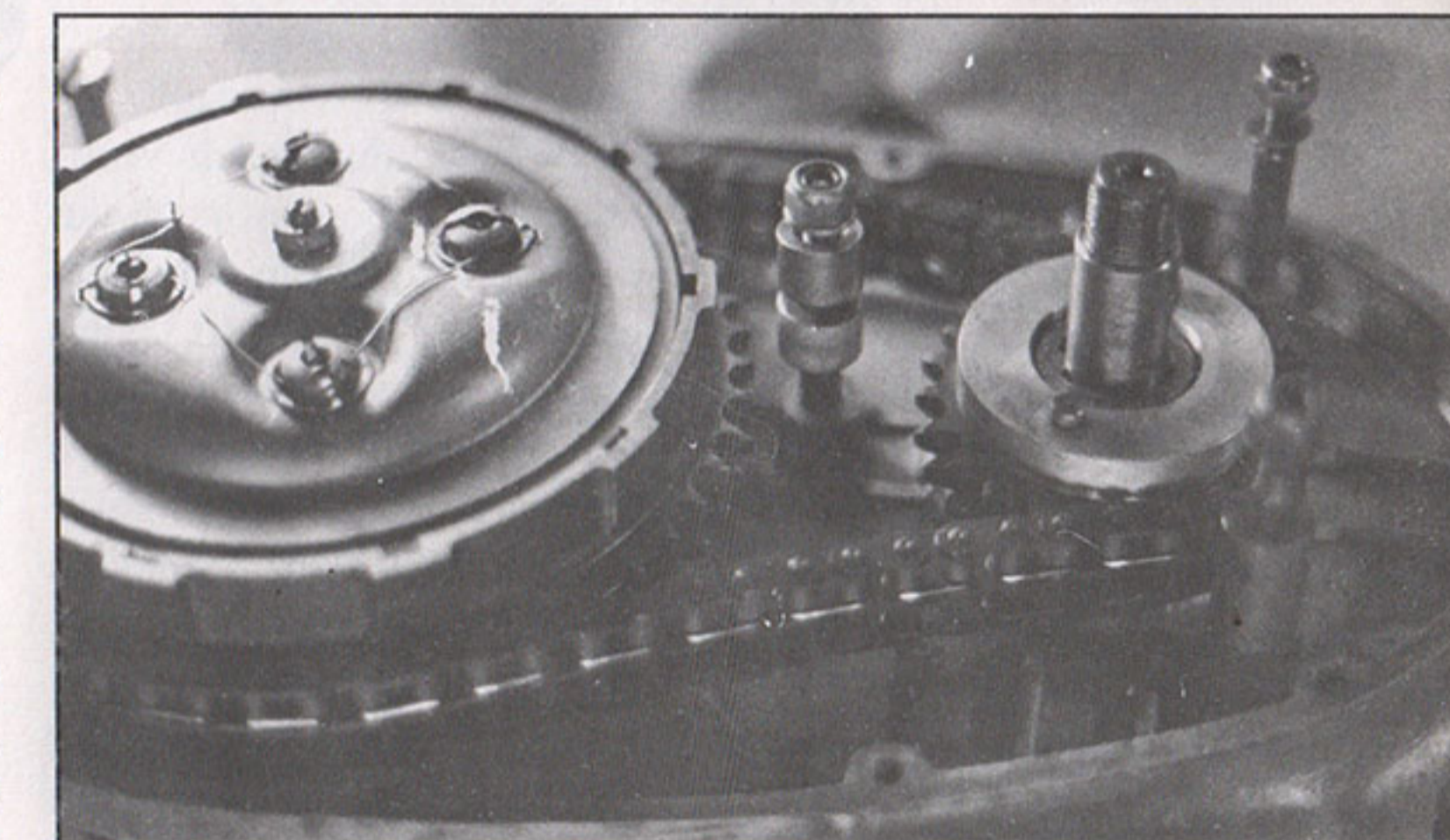
Die sechs Senkkopfschrauben werden dann am besten mit einer chemischen Sicherung eingesetzt. Auf die Kurbelwelle muß eine Ausgleichsscheibe geschoben werden, deren Außenwand als Dichtfläche für den Wellendichtring dient, der vor dem Rollenlager seinen Platz hat. Außerdem wird mit ihm die Flucht der Primärkette eingestellt. Es gibt dieses Teil also in verschiedenen Dicken, und es lohnt sich, diesen Kettentrieb vorschriftsmäßig einzustellen.

Dazu legt man ein Stahlmaß o. ä. auf die Seitenfläche des einen Zahnkranzes und schiebt dieses dann in Richtung des zweiten Rades. Stößt dann das Stahlmaß an dieses Rad, oder ergibt sich ein Spalt an dieser Stelle, muß das ausgeglichen werden, indem die Dicke der Ausgleichsscheibe (daher nämlich der Name) geändert wird. Die Fase dieser Scheibe zeigt im eingebauten Zustand nach außen. Wenn man nun eine Scheibe von falscher Dicke eingebaut hat und auch der Dichtring schon montiert ist, kann man die Scheibe mit einem

dann auch nachdem das korrekte Maß ermittelt ist, eingebaut werden kann.

Da das Rißel der Kurbelwelle nur zusammen mit dem Kupplungskorb abzunehmen war, muß auch beides zusammen, durch die Kette verbunden, montiert werden. Dazu ist zuerst die Paßscheibe auf dem Konus der Hauptwelle einzusetzen. Dann schiebt man die fraglichen Teile so über die zugehörigen Wellen, daß diese Federscheibe nicht wieder aus ihrer Nut gedrückt wird. Scheibe, Sicherungsblech und Mutter folgen dem Kupplungskorb auf die Hauptwelle, und mit den geeigneten Hilfsmitteln setzt man das Ganze so fest, daß man, und zwar tunlichst unter Zuhilfenahme des Drehmomentschlüssels, diese Mutter festziehen kann.

Beim Einsetzen der Kupplungsscheiben beginnt man mit einer Stahlplatte und fährt dann abwechselnd fort, bis fünf Stahl- und vier Reibscheiben im Korb liegen. Abgeschlossen wird die Kupplung dann mit der Druckplatte, die durch die vier von Muttern angepreßten Federn gehalten wird. Wie weit diese Muttern hineinge-



Nicht vergessen, die Flucht der Primärkette vorschriftsmäßig einstellen

umgebogenen Draht von der Innenseite, dort wo die Welle keilverzahnt ist, herausziehen. Doch natürlich ist diese Einstellung einfacher ohne Dichttring vorzunehmen, der

dreht werden sollten, muß jeder schon selbst ausprobieren - ich habe gute Erfahrungen mit dem Maß von 4mm Oberkante Mutter bis Gewindeanfang gemacht -, denn das hängt natür-

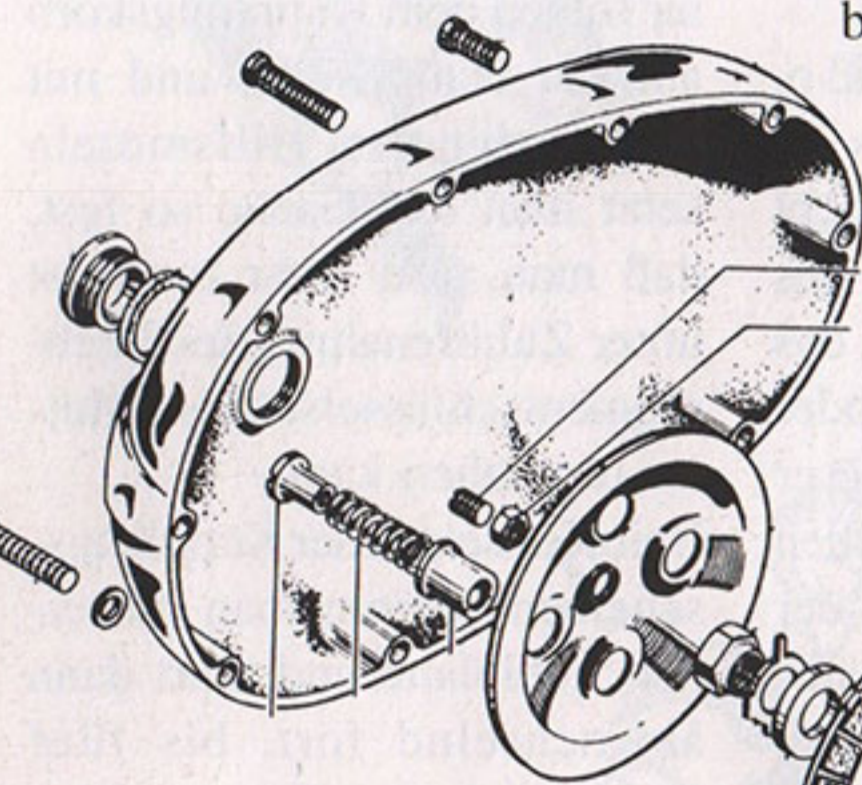
lich vom Zustand der Federn ab. Nur gleichmäßig sollten sie eingestellt sein, und wenn man seiner Sache sicher ist, schadet es gar nichts, sie mit einem Draht in dieser Position zu fixieren.

Hat man diese Einstellung nicht korrekt vollzogen, kommt es, wenn diese Federn nicht genug gespannt wurden, zu einer durchrutschenden Kupplung. Wurden sie aber zu fest angezogen, kann das im Extremfall dazu führen, daß sich die Platten nicht mehr trennen lassen

darauf geachtet, daß sowohl das Sicherungsblech der Kurbelwelle als auch das der Kupplung hochgebogen sind.

Die Abstandsbuchsen des Kettenspanners und derselbe folgen. Dieser Spanner läßt die Duplexkette auf einer gehärteten Schicht laufen - so war das wahrscheinlich mal gedacht. Normal ist jedenfalls, daß die Kette sich in diese gehärtete Oberfläche hineinsägt, bis die Kettenrollen mittragen. Dagegen ist nichts zu machen, und auch ein neuer Spanner würde binnen Kürze diese eingearbeiteten Nuten aufweisen.

Jetzt muß die Leitung des Stators durch die Gummütülle im Kurbelgehäuse gefädelt werden. Wir befinden uns hier wieder einmal an einer klassischen Ölaustrittsstelle des Motors, und ein jeder kann



oder aber und das ist häufiger der Fall, daß die Kupplung sehr schwer geht.

Leider ist das dann nicht nur ein Schönheitsfehler, sondern der erforderliche Kraftaufwand wird vor allem von dem Kupplungsausrückhebel dazu genutzt, seine Welle im Durchmesser zu verkleinern und dessen Bohrung über alle Maßen zu vergrößern.

Auch an das zylindrische Ende der Kurbelwelle gehört eine Paßscheibe. Diese soll den Rotor antreiben. Also wird beides eingesetzt - der Name "Lucas" muß nach Montage sichtbar sein - und mit Sicherungsscheibe und Mutter, wieder unter Mithilfe des Kurbeltrieb blockierenden Hilfswerkzeuges und eines Drehmomentschlüssels, befestigt. Kann sich diese Mutter im Laufe der Zeit lösen, hat das sehr üble Folgen, und daher ist auch hier eine neomodische chemische Sicherung keine Geldverschwendung. Natürlich wird peinlichst

sein Glück versuchen, dieses Loch abzudichten. Der Stator wird dann mit der Leitung nach vorn oben und außerdem nach außen zeigend auf die drei Stehbolzen geschoben. Mit Unterlegscheiben und selbstsichernden Muttern, die mit dem Drehmomentschlüssel angezogen werden sollten, wird dann der Stator befestigt.

Danach überprüfen wir mit einer Fühlerlehre, ob der Spalt zwischen Rotor und Stator zum einen gleichmäßig ist und zum anderen - das ergibt sich, wenn die Position korrekt ist - eine Breite von ca. 0,2mm aufweist. Tut er das nicht, kann in diesem Zustand mit bedachten Schlägen eines Kunststoffhammers auf die richtige Seite des Stators versucht werden, den Idealzustand herzustellen.

Durch das Anziehen der drei Statormutter wird außerdem der Primärkettenspanner festgesetzt. Also ist darauf zu achten, daß sich dieser in einer Position befindet, in der er der Kette eine Auf- und Abwärtsbewegung von ca. 6mm gestattet. Diese Überprüfung kann natürlich nur am oberen Strang vorgenommen werden, und ebenso offensichtlich ist eine neue Kette fällig, wenn dieser Wert nicht mehr einstellbar sein sollte.

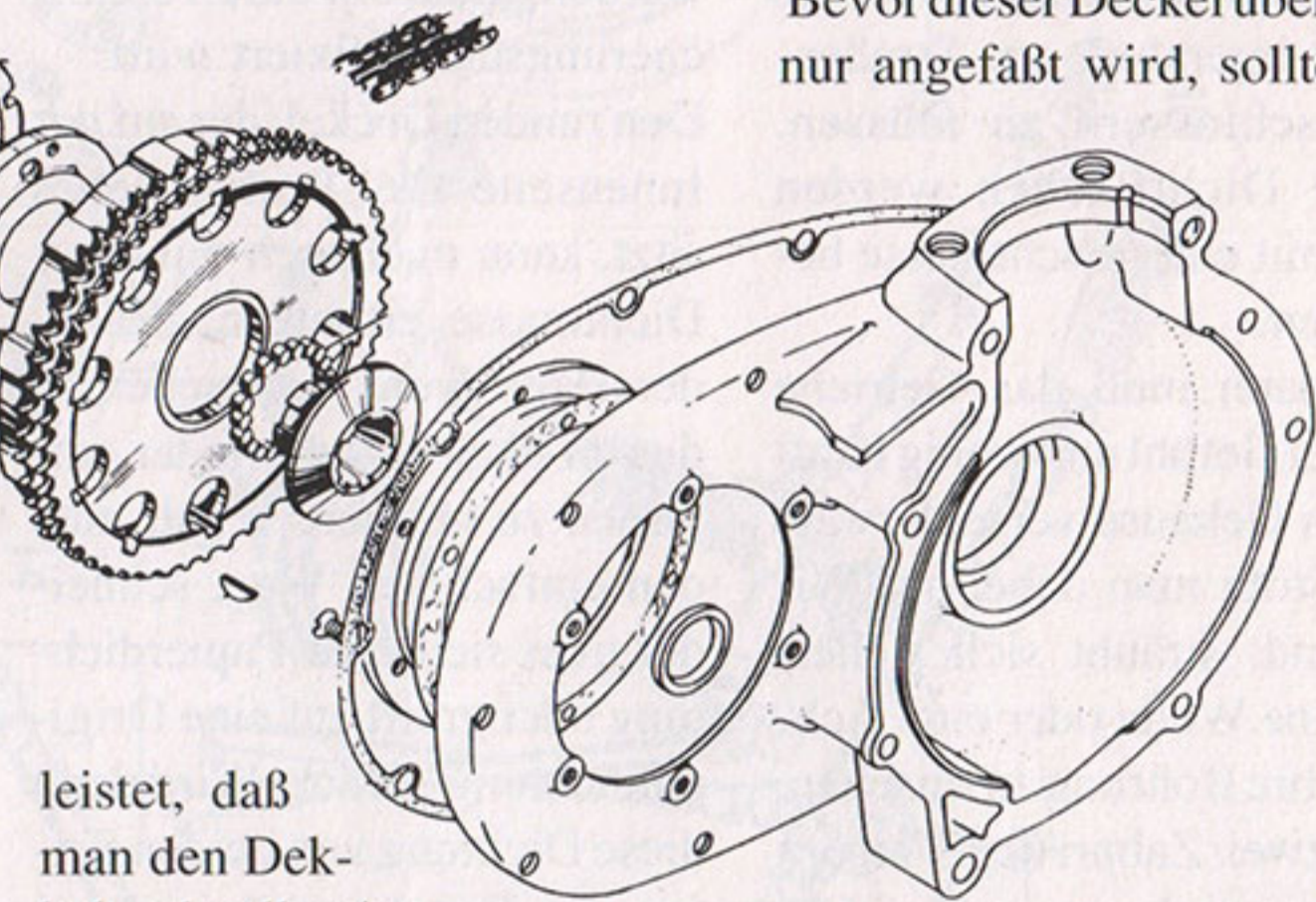
Da noch nicht ganz sicher ist, ob die Kupplung richtig arbeitet, was nur während des ersten Probelaufes festzustellen ist, da ferner auch die Muttern der Kupplung gerne am Primärkettenkastendeckel schleifen und wir deshalb um einen etwas weiter entfernten Deckel nicht böse sind, sollte man sich die Dichtung für diesen Deckel aus ca. 1mm starkem Dichtungspapier schneiden und diese dann gründlich von beiden Seiten einfetten. So ist gewähr-

betätigt sie sich eher am gesamten hinteren Bereich der Maschine als Vorbeugemaßnahme gegen Rost. Das schadet zwar der Kette kaum, aber hilfreich ist das auch nicht.

Wenn auf diesen Öler verzichtet werden soll, muß Sorge für eine Gehäuseentlüftung getragen werden. Am einfachsten geschieht das durch kleine Löcher in den Kontrollschraubverschlüssen des Deckels. Im Zentrum der Kupplungsdruckplatte befindet sich noch eine gekonterte Madenschraube, die zur Einstellung der Kupplung dient. Es ist recht mühsam, diese Kontermutter (1/4 in BSC) bei angebautem Deckel durch das Kontrollloch wieder anzuziehen. Auf jeden Fall ist es einfacher, wenn man mit dem Aufsetzen des Deckels wartet, bis die rechte Seite des Motors geschlossen ist.

Der rechte Motordeckel

Bevor dieser Deckel überhaupt nur angefaßt wird, sollte man

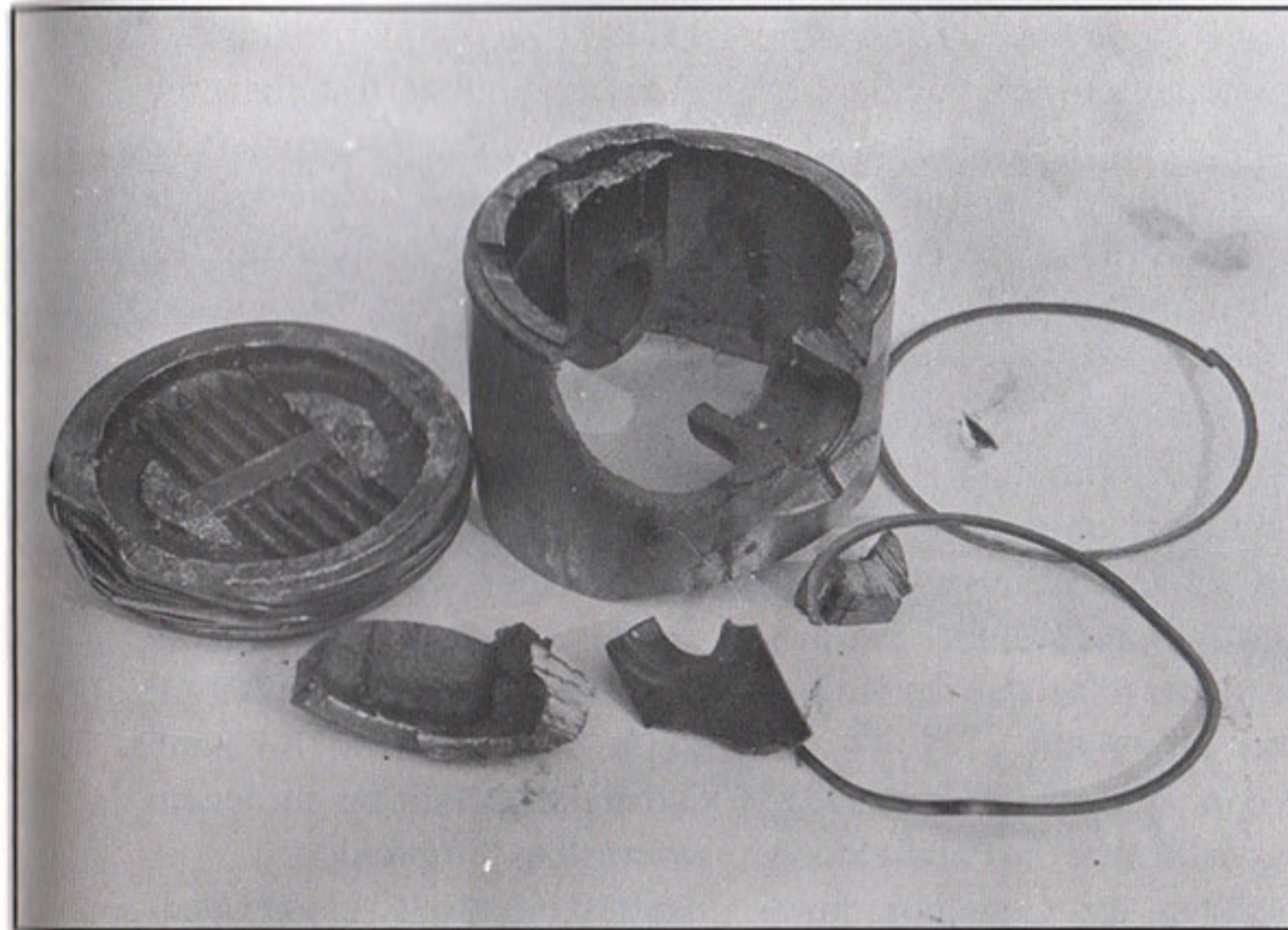


leistet, daß man den Deckel schnell wieder ab-, und vor allem auch mit der alten Dichtung wieder anbauen kann. Die Arbeit wird wesentlich vereinfacht, wenn man, wie übrigens an allen anderen Stellen auch, Innensechskantschrauben verwendet.

Doch bevor dieser Deckel aufgesetzt wird, sollte man sich mutig von dem Nonsens des Sekundärkettenölers trennen, indem man diesen dichtsetzt. Eigentlich sollte durch diese Öffnung die Lebensdauer der Kette erhöht werden. Leider

die Kupplungsdruckstange, nachdem man sich von ihrem funktionsfähigen Zustand überzeugt hat, in die Hauptwelle schieben. Ein weiterer Punkt, dem man Beachtung schenken sollte, liegt hinter der durch einen Kerbschlag gesicherten Madenschraube unterhalb der Nockenwellenbuchse.

Dort befindet sich eine Kugel und eine Feder, die als Rückflußventil zwischen Ölpumpe und Kurbelwelle wirken sollen.



Da hilft wohl nur noch der Kolbenkit(t)

Bei diesen kleinen und billigen aber wichtigen Bauteilen sollte man, wenn irgend welche Zweifel ob deren Zustand auftreten, grundsätzlich neue Teile einsetzen.

Beim Schließen wird selbstverständlich die Sicherung der Madenschraube nicht vergessen.

Das einzig bewegliche Teil am äußeren Deckel, der Ausrückhebel, bedarf einer genaueren Untersuchung. Sitzt er zu lose in seiner Bohrung, muß Abhilfe geschaffen werden. Das geschieht zum einen durch Erneuern des Hebels - das Zahnrad auf der Innenseite ist mit dem einzigen Linksgewinde am gesamten Motor auf dieser Welle befestigt - zum anderen muß wohl auch noch die Bohrung neu ausgebucht werden. Wer das kann, braucht dazu keine Beschreibung und wer es nicht kann, kann es auch nicht über's Lesen lernen. Deshalb erspare ich mir eine Erläuterung dazu.

Dann sollte man sich und der Maschine noch einen neuen Dichtring für die Kickstarterwelle gönnen, und mehr ist eigentlich nicht Besonderes dran an so einem Deckel.

Wird das Kabel zu dem Unterbrecher neben dem Motorentlüftungsröhrchen am hinteren

Teil des Motors verlegt, sollte die Leitung, nachdem sie durch das abgewinkelte Gummiteil geführt wurde, an der dafür vorgesehenen Schraube fixiert werden. Tut man das nicht, kann man dieses Kabel ohne großen Widerstand gänzlich herausziehen, und es ist doch eine rechte Freude, wenn man dann dieses wieder an seinen angestammten Platz bringen will. Man kann sich aber auch überlegen, ob man nicht lieber die Leitung nach Triumphart direkt aus dem Gehäuse für den Unterbrecher herausführt und dann die Aussparung für das Dichtgummi abdichtet.

Die letzten Unit-Modelle hatten eine andere Unterbrecherplatte, bei der der Kondensator außerhalb lag. Dort ist also für diese Änderung schon ein Loch vorhanden, aber eigentlich sollte dieser sinnvolle Umbau nicht an so einer Kleinigkeit scheitern.

Im Deckel selbst müssen nun der Kolben und die Kugel des Ausrückhebels eingesetzt werden. Der Seilzug und die Hand des Fahrers danken es einem, wenn man darauf achtet, daß im Moment der größten Kraftentfaltung - also in der Endlage - der Bowdenzug senkrecht zum Hebel steht.

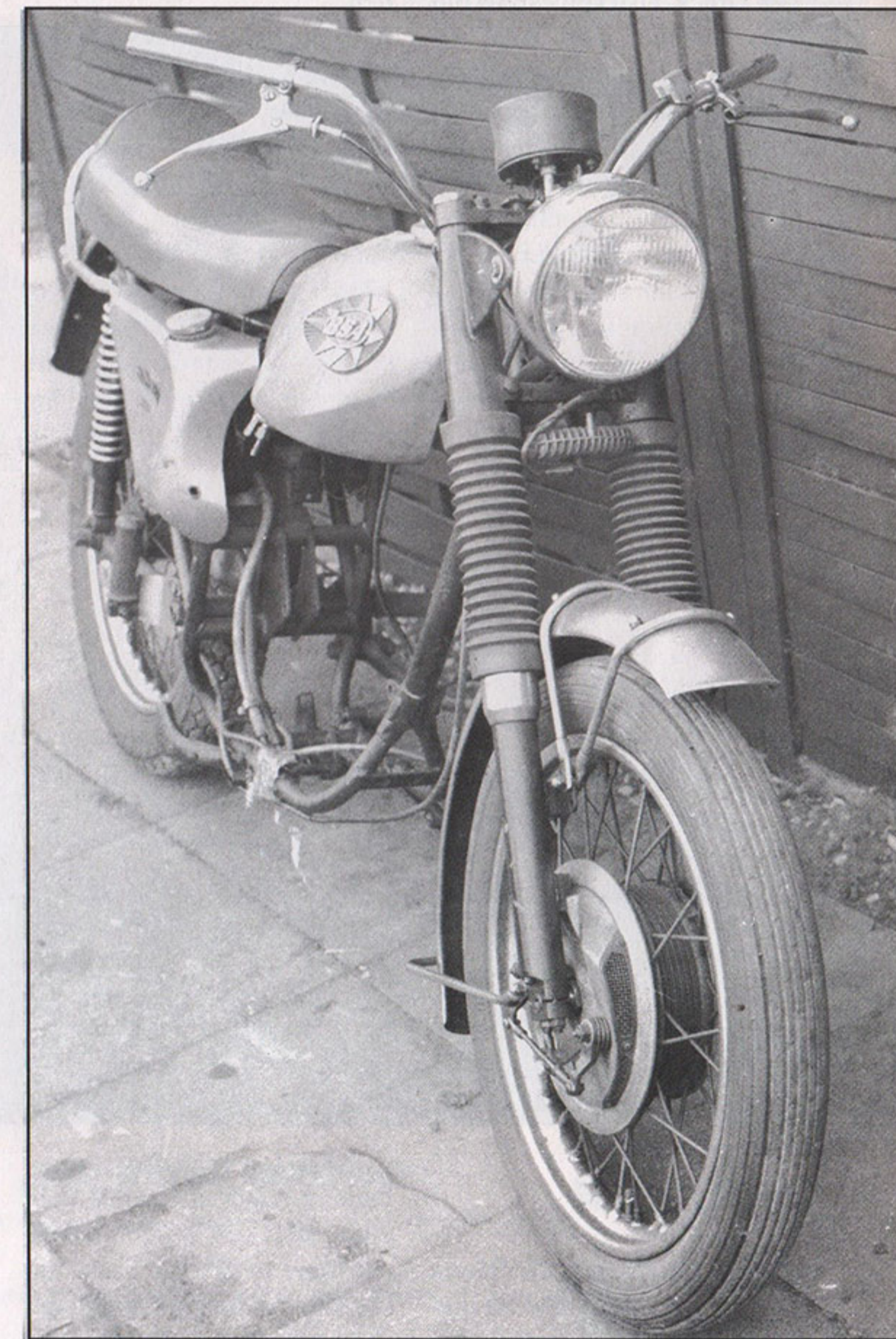
Eigentlich ist auch an dieser Stelle keine Papierdichtung vorgesehen, doch da man auch hier hin und wieder montieren muß, ziehe ich eine dünnere,

geschnittene Dichtung einer chemischen Paste vor.

Bevor nun der entscheidende Moment des Aufsetzens kommt, überzeuge man sich, daß die Einstellschraube auf der Kupplung weit herausgeschraubt ist, damit die Druckstange nicht beschädigt werden kann. Dann kann der Decrechter Position gehalten. Das obere Pleuelauge wird mit frischem Motorenöl geschmiert. Daß wir jetzt einen intakten Kolben, Kolbenringe und neue Kolbensicherungsringe zur Verfügung haben sollten, ist wohl eine Selbstver-

se neuen Teile auch zusammenpassen.

So gibt es Kolben, deren Einstiche für die Kolbenringe tiefer sind als die der originalen Kolben von BSA, die man an der fünfstelligen Zahl, beginnend mit 40/ oder 41/, auf dem Kolbenboden erkennen kann. An dieser Stelle, und nur dort, ist auch das Übermaß vermerkt. Über die Unterschiede bei der Kolbenbolzensicherung steht weiter oben schon etwas, doch kann man es gar nicht oft genug wiederholen, daß die Sicherungsringe auch zu deren Nuten passen müssen.



ständigheit. Leider ist es nicht so selbstverständlich, daß die-

Bei diesem Moped hatte Jörn keine Probleme mit den Abgasfutzi

Von diesem Haufen brillanter Teile greifen wir nach dem Kolbenbolzen und dem Kolben und drücken den Bolzen, nachdem auch er mit Öl eingerieben wurde, so weit in ein Auge hinein, bis im Innern des Kolbens ein Absatz fühlbar wird. Noch auf der Werkbank wird dann der Kolbensicherungsring des noch leeren Auges eingesetzt.

Da wir ja wissen, wie rum der Kolben im Motor arbeiten muß, wird nun dieser richtig herum über das Pleuel gestülpt und der Absatz des Bolzens mit Gefühl in das obere Pleuelauge eingefädelt. Durch vorsichtigen Druck, also keinesfalls mit dem Hammer, muß dann der Bolzen bis zum eingesetzten Sicherungsring geschoben werden. Es fehlt praktisch nur noch der andere Sicherungsring.

Also wird damit begonnen, und da dieser neu und voller Spannkraft ist, kann es passieren, daß er sich gemeinerweise mit Schwung in das Kurbelgehäuse verflüchtigt. Das ist der Moment, wo sich sogar weiter

Da dann der Ring seinen Fluchtweg versperrt findet, wird er anstandslos in die für ihn ausgearbeitete Nut gehen. Wenn der Sicherungsring sich in seiner Nut drehen läßt, kann man eigentlich davon ausgehen, daß dieser korrekt an seinem Platz sitzt.

Was aber, wenn der Kolbenbolzen nicht so leicht in seine Endposition zu bringen ist? Dann muß der Kolben wieder erwärmt werden. Das aber nicht mit einer offenen Flamme, da dabei nicht nur Verspannungen auftreten können, sondern außerdem auch noch Teile der Kolbenringe ausglühen können.

Man kann statt dessen den Kolben zum Beispiel auf einer Herdplatte oder mit einem auskochendem Wasser gezogenen Lappen auf die gewünschte Temperatur bringen. Und falls dann noch Widerstände vorhanden sind und auch kein geeignetes Eindrückwerkzeug vorhanden sein sollte, treibe man den Bolzen mit leichten Schlägen eines weichen Ham-

Wenn man nun sichergehen will, ob der Kolben auch winklig zu seinem Gehäuse sitzt, kann dieses nun mit einem rechten Winkel in der Art überprüft werden, daß die Lehre von beiden Seiten an den Schaft geschoben wird, wobei er auf der Fußdichtungsfläche aufliegt. Nach oben hin sollte dann auf beiden Seiten ein gleich großer Spalt sichtbar werden, der daher rührt, daß der Kolben konisch zuläuft.

Wenn alles zufriedenstellend aussieht, muß die Fußdichtung, nachdem das Gabelholz kurzfristig entfernt wurde, aufgelegt werden. Diese Papierdichtung kann man vorher einfetten, aber um sie ganz sicher auch wieder vom Aluminium des Gehäuses herunter zu bekommen, wenn der Motor lange im Einsatz war, hilft es, wenn die Seite der Dichtung, die nach unten zu liegen kommt, mit Graphitpulver eingerieben wird.

Dann wird die Kurbelwelle so lange gedreht, bis der Kolben fest auf dem Gabelholz aufliegt. Die Ringstöße der Kolbenringe werden um 120° oder 180° versetzt. Ringe und Schaft werden mit Motorenöl geschmiert, und dann wird das Kolbenringspannband angelegt.

Damit werden die Ringe so zusammen gedrückt, daß der Zylinder übergestülpt werden kann, natürlich nicht ohne vorher die Wandung mit Motorenöl einzureiben. Jetzt wird es viele geben, die gerade bei einem Einzylinder behaupten, daß sie noch nie Probleme damit hatten, die einzelnen Ringe mit einem

Schraubendreher hereinzudrücken - ja es wird teilweise mit noch abenteuerlicheren Methoden gearbeitet - und so dann auch zu einem Resultat kommen. Das habe ich auch oft genug gemacht, und immer wieder - nicht jedesmal versteht sich - gab es Bruch.

Das Fertigen eines Spannbandes hat mich letztendlich ca. eine halbe Stunde an Zeit, einen gut 20mm breiten Blechstreifen und ein paar kleine Winkel, die an die Enden des Blechstreifens gelötet wurden, gekostet. Bis auf die Fummelei, wenn dieses Spezialwerkzeug nach getaner Arbeit unter dem Kolben wieder herausgezogen wird, hatte ich seitdem keinerlei Ärger und schon gar keine Kosten mehr. So kann ich diese Investition nur jedem wärmstens empfehlen.

Jetzt ist uns also so ganz nebenbei der Zylinder über den Kolben gerutscht, und auch das Gabelholz und das Spannband liegen wieder auf der Werkbank. Beim hoffentlich leichtgängigen Durchdrehen des Motors kann jetzt überprüft werden, ob die Markierung am Rotor, für die es im linken Gehäusedeckel auch einen Zeiger gibt, auch tatsächlich stimmt. Auf diesem Gebiet kann man eine ganze Menge Wunder erleben, so daß ein genaues Vorgehen hierbei später von großem Nutzen sein wird.

In die Gewindebohrung der Nockenwelle kommt die Aufnahme einer Gradscheibe. An einer Gehäuseschraube der rechten Seite befestigt man einen Zeiger und dreht den Kurbeltrieb so lange - aber bitte in Arbeitsrichtung, um den toten Weg herauszunehmen -, bis die vorgeschriebene Gradangabe im richtigen Arbeitstakt erreicht ist.

Meist stimmt die Markierung auf dem Rotor nicht, so daß sie jetzt mit einem Körner o. ä. neu gesetzt wird, wobei zu bedenken ist, daß der Motor, wenn man diese Markierung erkennen will, sich meistens nicht auf der Werkbank sondern im Rahmen befindet.

Und wenn man schon so schön am Zeichen setzen ist, kann man auch noch den OT auf dem Rotor anzeichnen.

Alle Fotos: Meißner



Treckerrennen

entfernt wohnende Nachbarn über laute, unsittliche Klage-laute beschwerten werden. Also wird man, bevor diese hinterhältige Klippe umrundet wird, das Gehäuse mit einem sauberen Lappen abdecken.

mers in seinen Sitz, aber nicht ohne dabei den Kolben mit einer Hand zu stützen. Trotz dieses Ratschlages gilt unbedingt, daß keine Gewalt auf den Kolben ausgeübt werden darf, da dieser sonst Haarrisse bekommen könnte, die zum Bruch desselben führen werden.



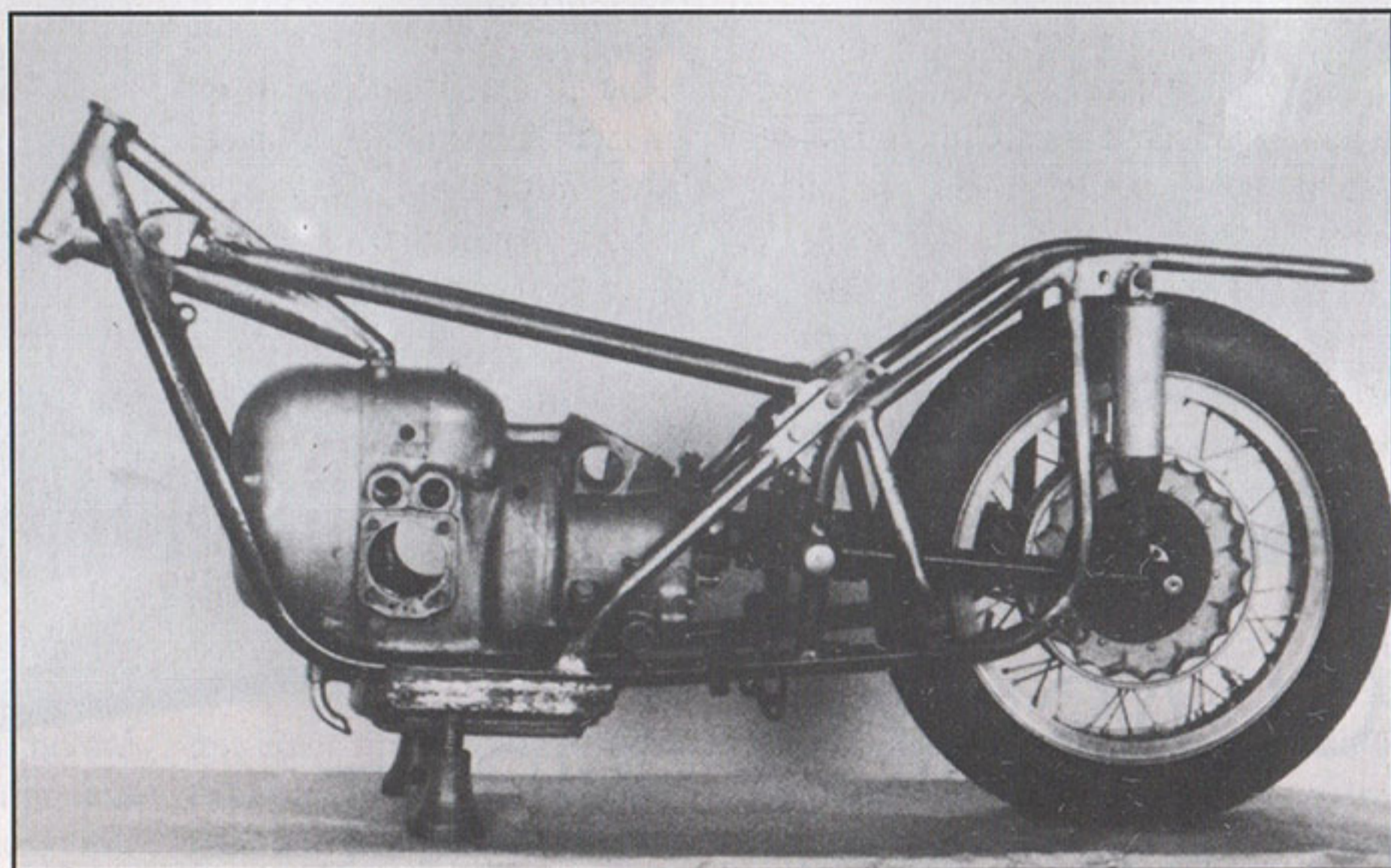
VOM WINDE VERWÖHNT.



Klassiker sind so zeitlos schön, daß man sich eigentlich nicht an ihnen sattsehen kann. So zeitlos schön ist auch die Silver Star. Eine Hommage an die 60er mit der Technik der 90er. Ein Motorrad, das trotz modernster Technologie sein Gesicht nicht verloren hat. Und dazu kann die Schöne der Nacht noch die besten Eigenschaften aus der Zschopauer Motorradschmiede aufweisen: Zuverlässigkeit, Langlebigkeit und solide Verarbeitung. Also steigen Sie auf und lassen sich auf klassisch schöne Art vom Winde verwöhnen.

EINFACH GUTE MOTORRÄDER!

Die Silver Star: 500 ccm Hubraum, 1-Zylinder-4-Takt-Motor wahlweise mit 25 kW/34 PS oder 20 kW/27 PS.



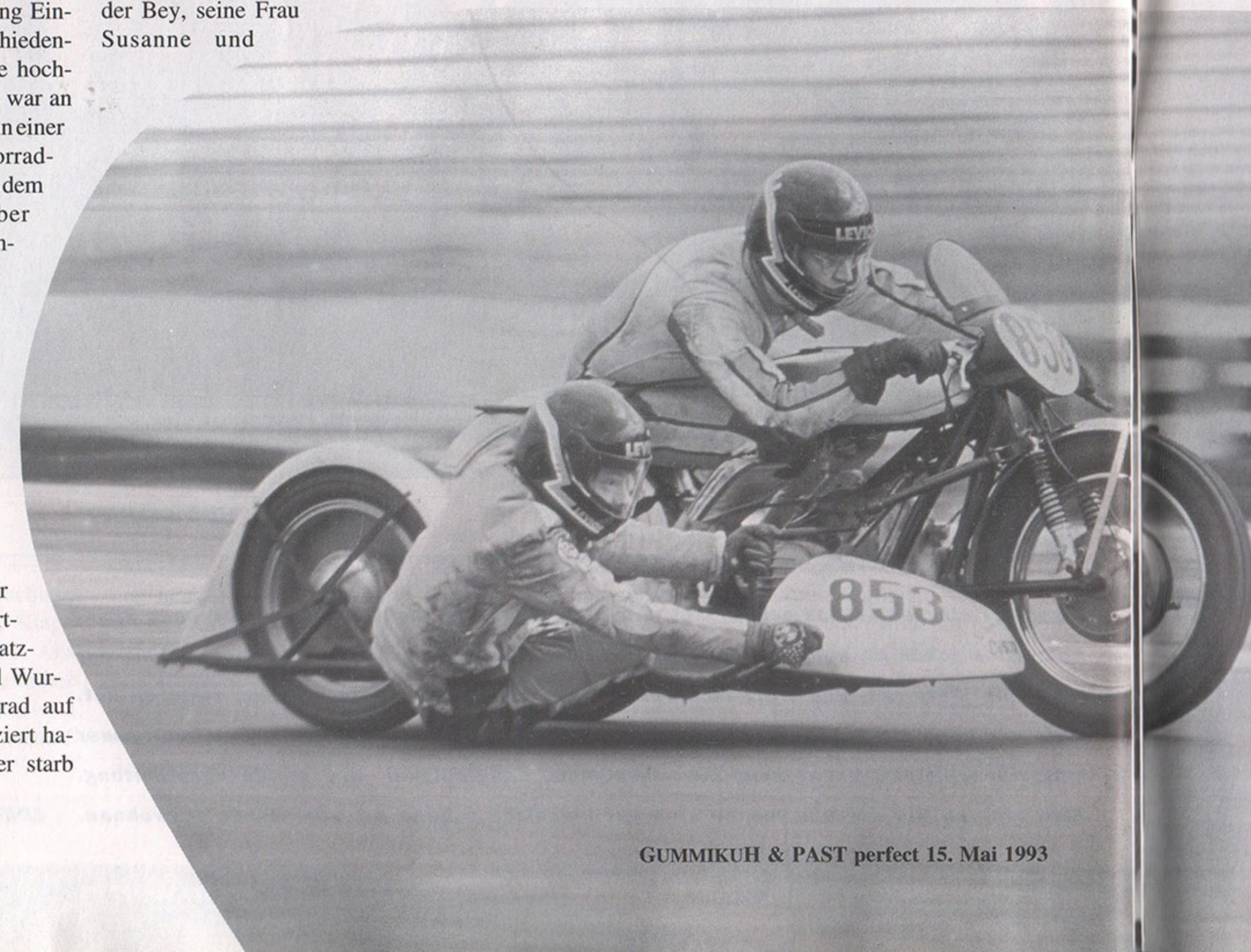
Familienerbe

Thomas von der Bey führt eine nicht alltägliche Familientradition fort: Er hegt und pflegt die Motorräder, die sein Großvater im Laufe der Jahrzehnte in seiner kleinen Fabrik herstellte. AWD stand auf den Tanks der Kleinserienmaschinen, die Initialen des Herstellers und des Herstellungsortes dienten als Markenname - August Wurring, Düsseldorf. Seit 1921 setzte Wurring Einbaumotoren der verschiedensten Hersteller in seine hochwertigen Rahmen. Das war an sich nichts Besonderes in einer Zeit, als kleine Motorradschmieden wie Pilze aus dem Boden schossen. Aber AWD überlebte alle Konkurrenten und sogar die meisten der großen, traditionsreichen Motorradhersteller. Wurring baute seine Motorräder in einer kleinen Manufaktur mit wenigen Mitarbeitern und erlag nie den Versuchungen einer Großserienproduktion. So überstand der kleine Betrieb alle Wirtschaftskrisen und Absatzen. Noch 1988 soll Wurring das letzte Motorrad auf Kundenwunsch produziert haben. Zwei Jahre später starb

der agile Konstrukteur im Alter von 89 Jahren. Neben den Kleinserien und Einzelstücken für den Straßengebrauch trugen auch zahlreiche Rennmaschinen das AWD-Zeichen. Wurring selbst holte mit seinen Maschinen einige Trophäen auf Straßenkursen und Zementbahnen, aber auch andere Rennfahrer setzten auf seine Fahrwerke. Thomas von der Bey, seine Frau Susanne und

'Schmiermaxe' Frank Lindau nutzen die heutigen VFV-Veteranenläufe, um den alten Rennern aus dem Hause AWD noch einmal richtig die Sporen zu geben. Thomas und Frank gehören auf dem uralten Gespann mit dem 500er Rudge-Einzyylinder - Baujahr 1934 - schon seit Jahren quasi zum VFV-Inventar. Bei den Solisten bewegt Thomas ebenfalls eine Maschi-

ne mit Rudge-Motor, und Susanne mischt mit einer 125er AWD-DKW mit. Als bisher letzte AWD ist vor kurzem ein Gespann mit BMW-Boxertriebwerk auf die Piste zurückgekehrt. Das alte Rudge-Gespann kann mit der schnellen Zweizylinder-Konkurrenz natürlich nie ganz mithalten, da kam den beiden der "BMW-Rahmen" gerade recht. Vor zwei Jahren

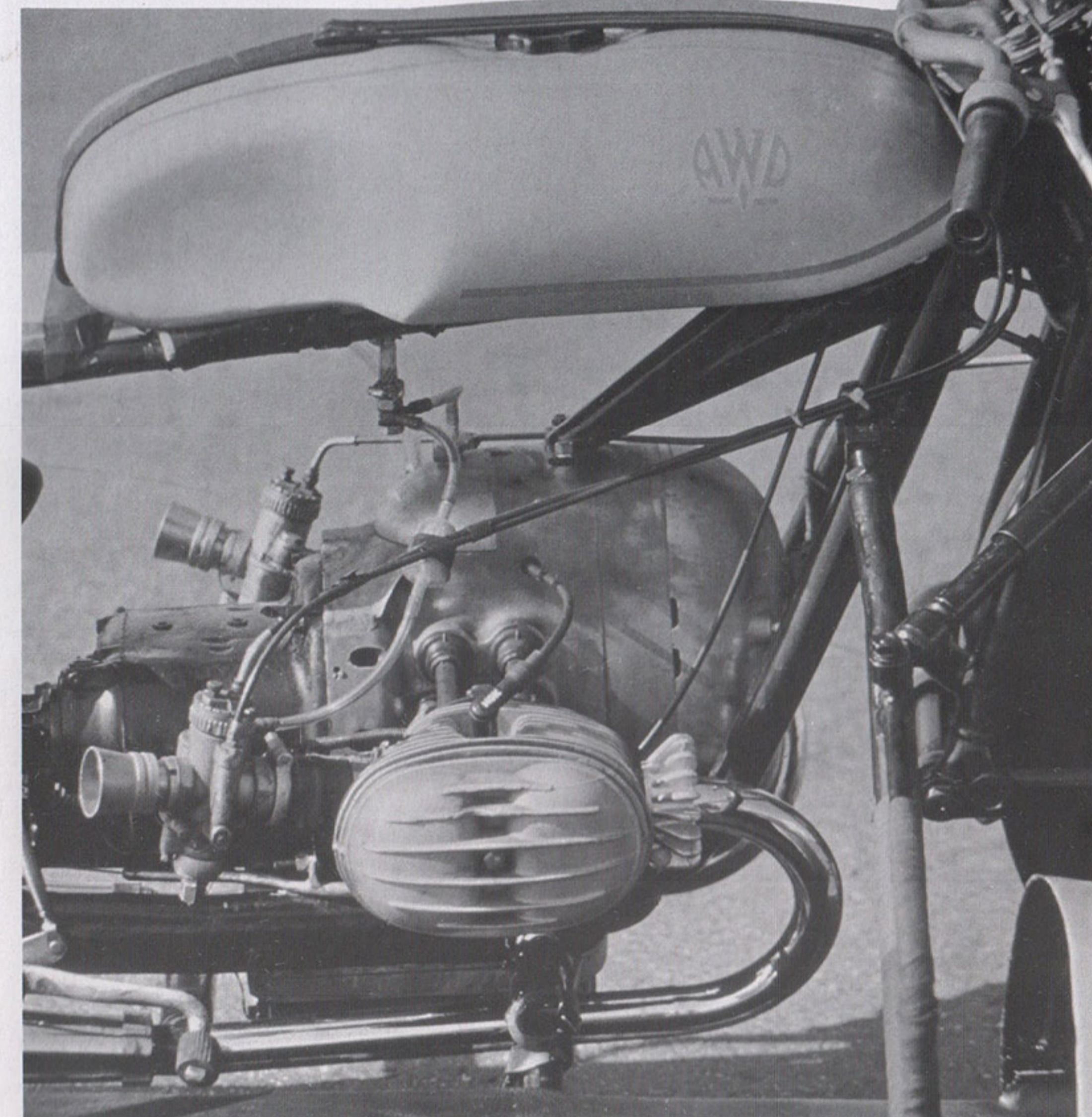


hat Thomas die traurigen Überreste dieser Maschine auf einem Teilemarkt in Gelsenkirchen aufgestöbert. Motor und Getriebe waren in ziemlich desolatem Zustand, der komplette Seitenwagen fehlte - kein Hindernis für einen unerschrockenen Restaurator. Wurrings Aufzeichnungen über die Rahmennummern belegen, daß das Gespann 1954 mit Telegabel und Geradwegfederung an der Hinterhand gebaut wurde. Das Besondere an diesem Rahmen: Vom Lenkkopf führt ein überdimensioniertes Rohr direkt zur oberen Motoraufhängung, die Oberzüge sind nur angeschraubt. Dieses Rahmenprinzip hat Wurring für seine späteren Rennspanne beibehalten, wenn auch im Laufe der Jahre die Oberzüge immer weiter nach unten rutschten, um das ganze Gefährt, dem allgemeinen Trend entsprechend, wesentlich flacher bauen zu können.

Der Konstrukteur dürfte selbst ein oder zwei Rennen mit dieser Maschine bestritten haben, dann wurde sie verkauft, und der weitere Werdegang verliert

sich im Dunkeln der Geschichte. Thomas von der Bey ist jedoch zuversichtlich, Licht in das Dunkle bringen zu können. Bisher haben sich noch bei jeder AWD, die er wieder auf die Rennstrecken brachte, die Vor-

sicht, wurde von Wurring konsequent dem Rennbetrieb angepaßt. Rennmäßige Übersetzung mit einem ellenlangen vierten Gang, viele Teile aus Gewichtsgründen erleichtert, andere wiederum verstärkt,

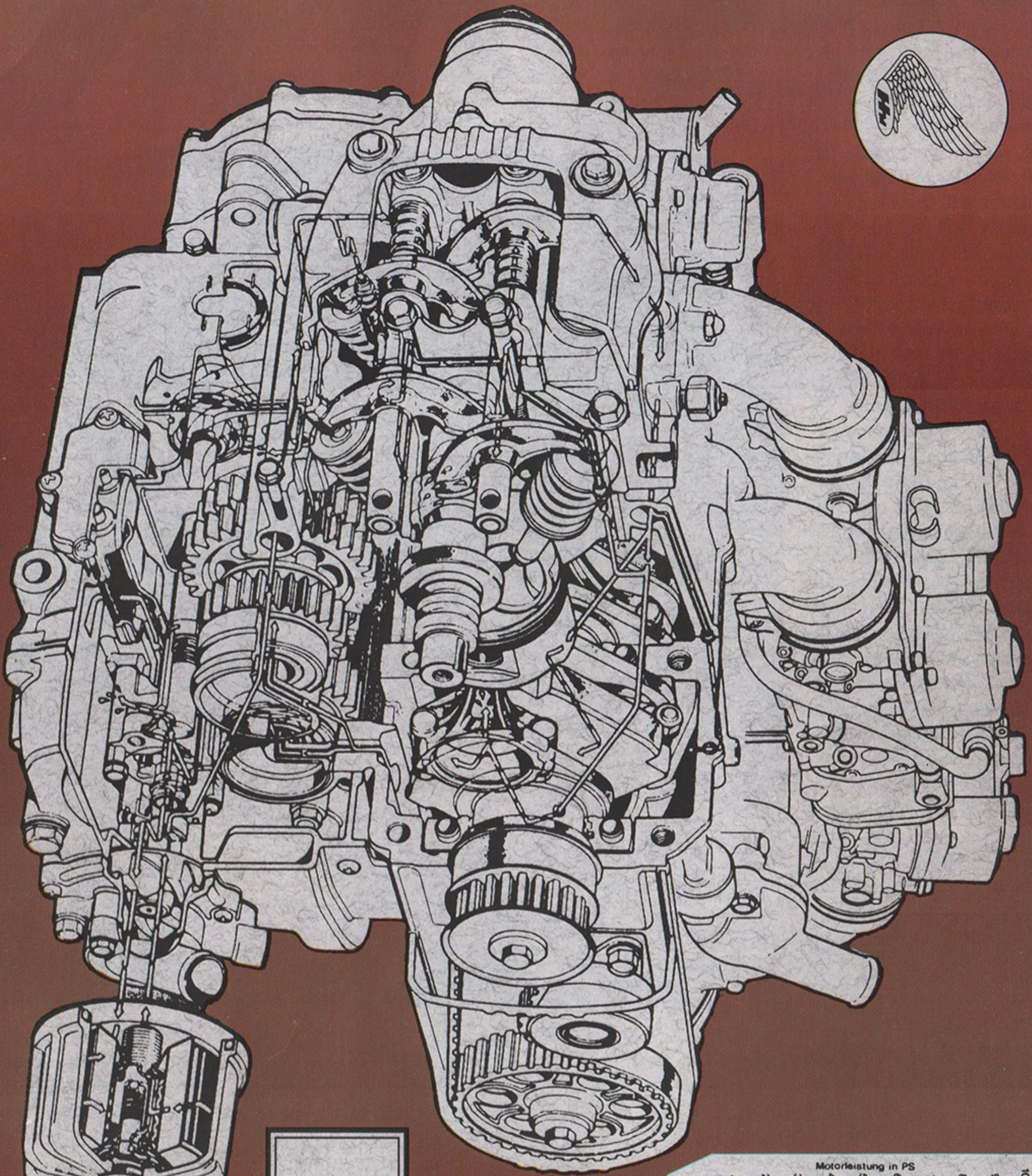


besitzer mit detaillierten Angaben zur Fahrzeuggeschichte gemeldet. Irgendwann wurde Wurrings BMW-Gespann modernisiert und mit vorderer Schwinggabel sowie Hinterradschwinge ausgestattet. Der Einfachheit halber stammen diese Teile mitsamt Hinterradantrieb aus BMW-Beständen.

In dieser Form sollte die AWD auch wieder auferstehen. Der Seitenwagen wurde nachgefertigt, der R51/3-Motor und das Getriebe wieder auf Vordermann gebracht. Das Getriebe sollte jedoch große Schwierigkeiten bereiten. Was äußerlich wie eine R50-Schaltbox aus-

nicht ein Standard-BMW-Teil war bei der Instandsetzung zu gebrauchen. "Das Ding war ein totales Wrack. Das haben wir bestimmt 100mal auseinandergenommen, bis es endlich funktionierte", erinnert sich Frank Lindau noch an die mühselige Kleinarbeit. Es wäre sicherlich einfacher gewesen, ein komplettes BMW-Getriebe zu verwenden, aber schließlich sollte das Gespann mit all den typischen AWD-Eigenheiten aufgebaut werden. Nach 2 Jahren mit zahlreichen Nachschichten im ehemaligen AWD-Werk war es dann endlich soweit: Das Gespann stand

wieder auf den 18"-Rädern (unter dem Seitenwagenkotflügel steckt ein 16-Zöller). Beim Oldtimer-Festival 1991 auf dem Nürburgring stand der erste Einsatz an. Das störrische Getriebe machte jedoch weiterhin Schwierigkeiten und vereitelte mit ständig herausspringenden Gängen den Fahrspaß. Diese Probleme sind aber nun nach dem 101ten Mal auseinandernehmen und wieder zusammenbauen behoben. Inzwischen läuft das seltene Stück ordentlich, und von der Bey/Lindau brauchen nicht mehr dem Feld hinterherzufahren. *Patrik Leclair*



HONDA GL 1000
Baujahr 1974-84 · 1000 ccm ·
Bohrung x Hub: 72 x 61,4 mm

