

m
o
t
o
r
r
a
d
g
e
s
c
h
i
c
h
t
e
(n)
50

4. Jahrgang
T10856E

GUMMIKUH &

5,90 DM
öS 50 · sfr 5,90

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

PAST

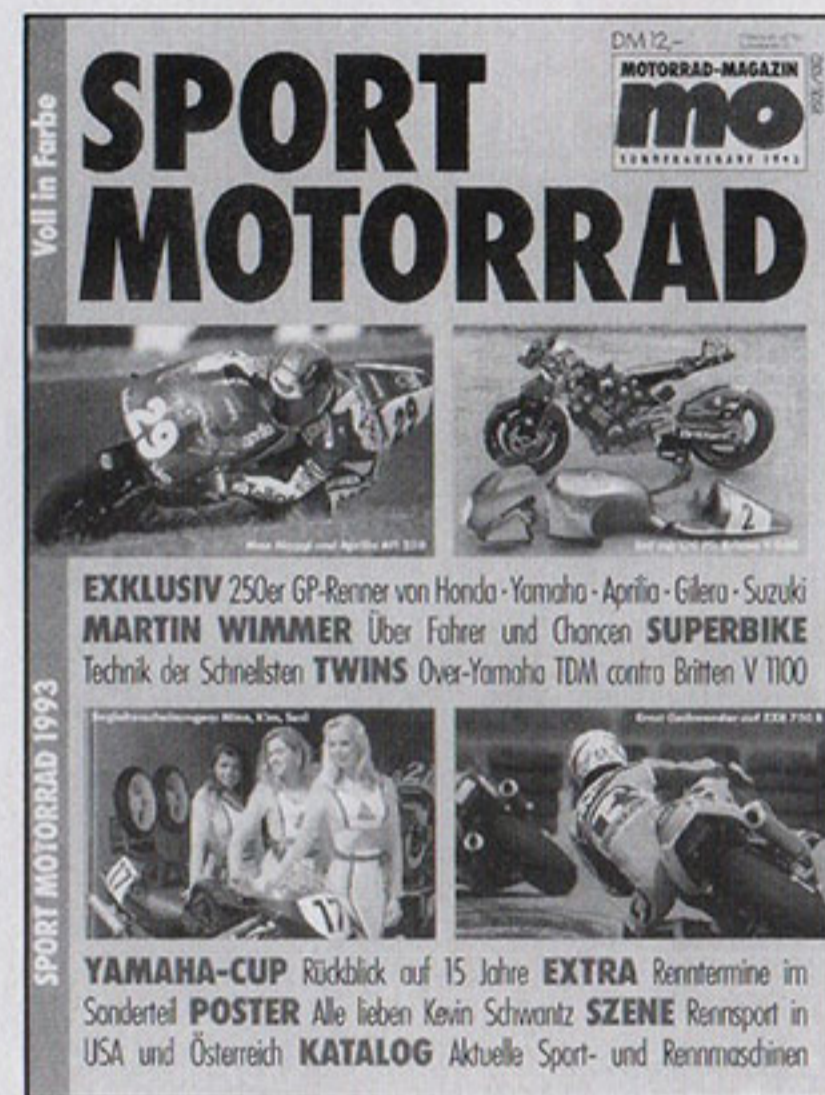
perfect

7 • 1993
15. Juli 1993 bis
14. August 1993



DAS KLEEBLATT

REISE MOTORRAD SOMMER 1993. Reisen zum Nordkap, nach Kanada, Neuseeland, Florida, Niederlande. Trialfahren in Frankreich, Vergangenheit à la Sachsen und Böhmen, Alternativ-Routen durch die Schweiz, Gaststätten, Veranstalter, viele Infos und Katalog. 116 Seiten, 9,80 Mark.



SPORT MOTORRAD 1993. Faszination Motorsport, packende Rennmaschinen im Test, Stars im Gespräch. Die 250er GP-Rennmaschinen im Vergleich, zwei BoF-Hämmer Over-TDM und Britten V-1100, Technik der Superbike-Werksrenner, Deutsche in der WM, Falappa-Interview, 15 Jahre Yamaha-Cup, Szene USA und Österreich, alle Sportmotorräder im Katalogteil. 132 Seiten, 12 Mark.

MMOTORRAD TEST '93. Der Katalog bietet knallharte Tests, unbestechliche Fakten und geballte Information auf knapp 200 Seiten. 135 Motorräder im Test: 23 Supersportler, 26 Sporttourer, 23 Naked Bikes, 18 Tourer, 19 Enduros, 15 Chopper, 11 Roller. Dazu Bekleidung und Helmtips. Ein dicker Schinken, der MOTORRAD TEST. 196 Seiten, 14 Mark.



SSCHERMER'S MOTORRAD KATALOG '93. In dem Nachschlagewerk findet der Motorradfan und -interessierte die Motorräder der Saison '93, sämtliche Daten, Preise und alles Informativ. Der Leser erhält einen umfassenden Überblick über das aktuelle Motorradangebot. SCHERMER'S MOTORRAD KATALOG '93 bietet wichtige Kauf- und Entscheidungshilfen, listet über 2500 Händleradressen auf und schließt Wissenslücken in Sachen Versicherung. Als Highlight werden die zehn besten Motorräder der Welt vorgestellt. 164 Seiten, 12 Mark.

Das Kleeblatt oder ein einzelnes der vier Blätter wird Ihnen Glück und Freude bringen. Sie bekommen die Sonderausgaben und Kataloge im guten Zeitschriftenhandel oder am Bahnhofskiosk, können sie aber auch direkt beim Verlag gegen Vorkasse (Bargeld, Scheck oder Briefmarken) bestellen.

MO-Verlag GmbH
Leserservice, Straußstaffel 3, 70184 Stuttgart

Liebe Leser,

heimlich, still und leise, fast unbemerkt vom Rest der Welt, feiern wir mit dieser Ausgabe ein Jubiläum. Was Euch der einhunderttausendste Kilometer bedeutet, das ist für uns die fünfzigste Ausgabe der GummikuH. Ganz klein und bescheiden haben wir damals unsere Idee umgesetzt und ständig neue, treue Leser dazugewonnen. Klein und bescheiden sind wir immer noch, nur die GummikuH hat sich gemausert und ist in den letzten Jahren etwas fetter, aber nicht unbeweglicher geworden. Im Gegenteil: Die Zahl der Redakteure hat sich erhöht, und somit auch die Flexibilität, auch mal andere Themen anzukratzen. Logisch, wir haben in dieser Zeit einige Redakteure verschlissen, aber jeder von denen hat noch eine leicht ölige Träne im Auge, wenn er an die guten und teilweise chaotischen Zeiten zurückdenkt. Lobhudelei wollen wir immer noch nicht betreiben. Trotzdem sind wir stolz darauf, daß wir jedem Leser einen wohl einmaligen Service bieten: sämtliche Ausgaben ab der Nummer 1 der GummikuH sind immer noch lieferbar! Wo gibt es das sonst noch? Seit der neunten Ausgabe ist PAST PERFECT in den Schoß der GummikuH gefallen. Für viele Leser eine Bereicherung, für einige ein Nachteil. Gut, wir können es nicht jedem recht machen, aber wir bemühen uns nach wie vor, möglichst vielen von Euch jeden Monat neuen Stoff rund um das »Liebste« zu präsentieren. Ihr könnt uns glauben: Leicht ist das nicht, aber es macht einen irren Spass... Was wäre das Leben ohne die Erinnerung? Eine leere Hülse. Und was wäre es ohne die

Nostalgiker, die nimmermüden Schrauber und Restauratoren, die die Prunkstücke der Vergangenheit am Leben erhalten oder ihnen wieder neues Leben einhauchen? Langweilig. Und: es macht doch riesigen Spaß, nochmal die Werbung der Vergangenheit wiederzusehen, einen Einblick in alte Handbücher zu bekommen, Tips & Tricks der »alten« Hasen zu lesen, Fahrberichte zu studieren, die die grenzenlose Freude und den Genuß des Motorradfahrens auf den damals leeren Straßen in unseren harten Kern fließen lassen. Last but not least natürlich auch die Entwicklung der Technik in den letzten Jahren, die sich eigentlich nicht sehr verändert hat: Ein Motorrad besteht nach wie vor »nur« aus einem Rahmen, 2 Rädern, Bremsen, Motor, Tank, Beleuchtung, Sitzbank und einigen anderen Kleinigkeiten. Die Werbung gaukelt uns heute nur noch mehr leere Versprechungen vor als früher, denn die Freude am Fahren ist geblieben - absolut unabhängig von der PS-Zahl oder der Chrom-Molybdän-Verbindung im Federbein, die uns mehr Sicherheit bieten soll. Genießen wir in vollen Zügen das Stückchen Freiheit, unsere Freude durch die Fahrweise und das eigene, gute Gefühl ausleben zu können - am besten natürlich mit einem Stück Historie, denn damit ist es immer noch am geilsten. Nicht immer, aber immer öfter, gell? In diesem Sinne wünschen wir Euch die größtmögliche Anzahl Sonnen- und Erlebnistage auf der zuverlässigen Räng-Täng-Täng oder Vrrrouumm! Die Redaktion



UNTERWEGS

Schwerpunkt
DKW aus Ingolstadt 5

Fahrbericht
Mularney-Norton
Manx 500 48

GESCHICHTEN

Karussell-Otto 43

BIKER'S SEELE

Kontrahenten
oder Partner 38

Ernst Leverkus:
Vom Erlebnis des Fahrens 47

TECHNIK

Muß verbleites Benzin
wirklich sein? 32

RUBRIKEN

Titelbild
KS 601-Gespann 1957
(Archiv/Foto Rogge) 1

Jubiläumsansprache 3

Korrespondenz 16

Kleinanzeigen
Such & Find 21

Litera-Tour 37

Termine & Treffen 41

Impressum 42

Last not least:
50 Jahre GummikuH 54

Motorgalerie
Ducati Cucciolo 56

GUMMIKUH & PAST PERFECT AUSGABE 50

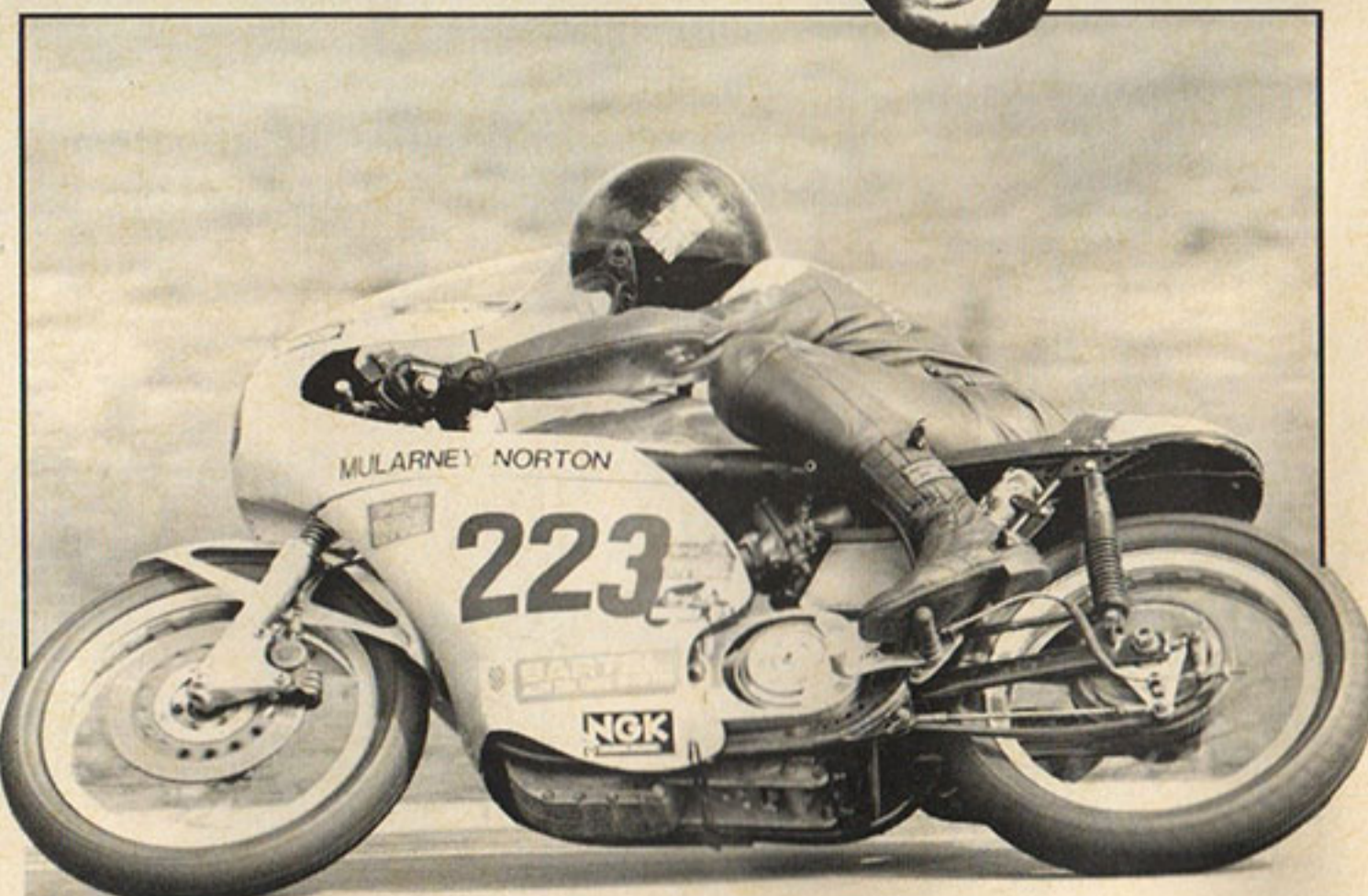
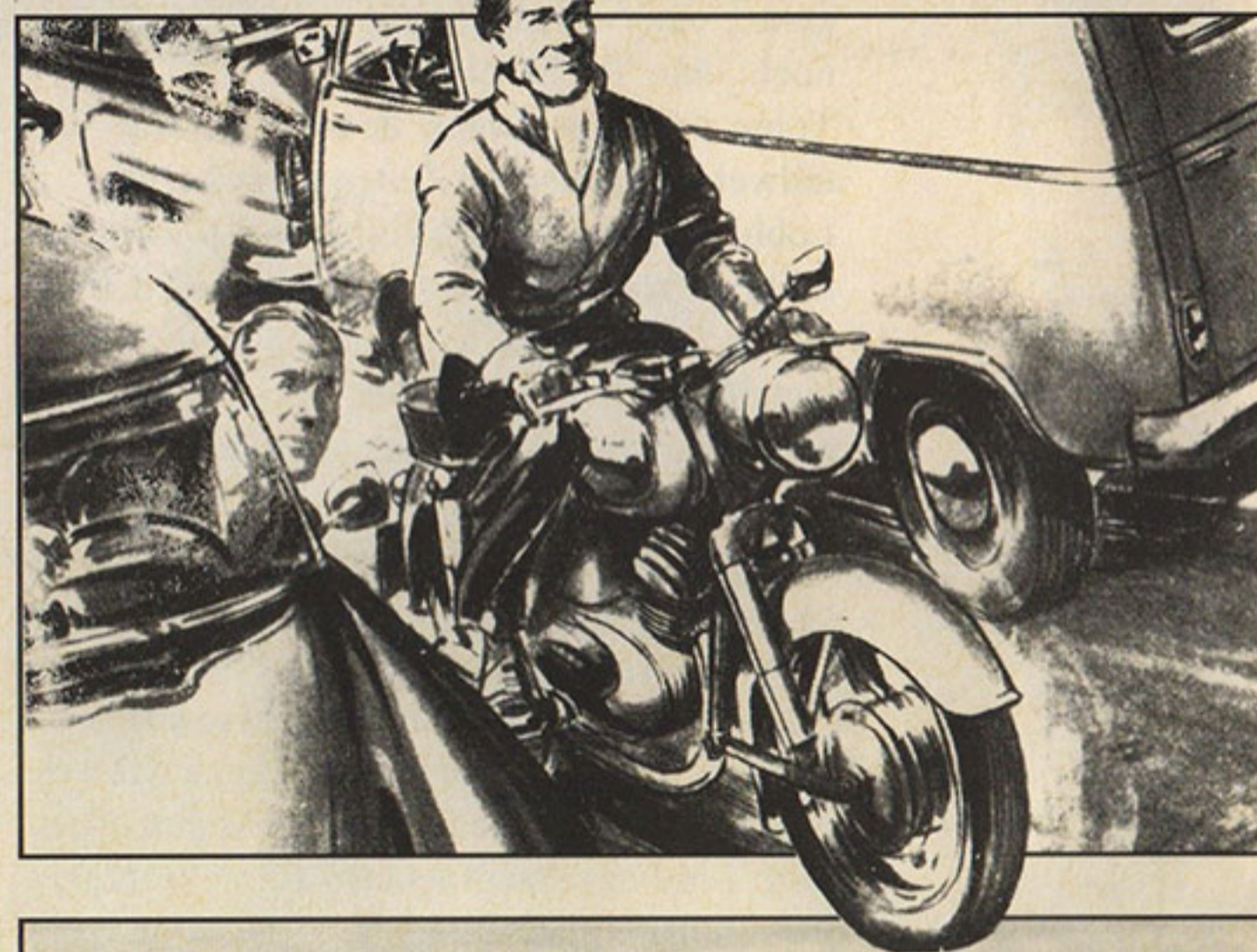
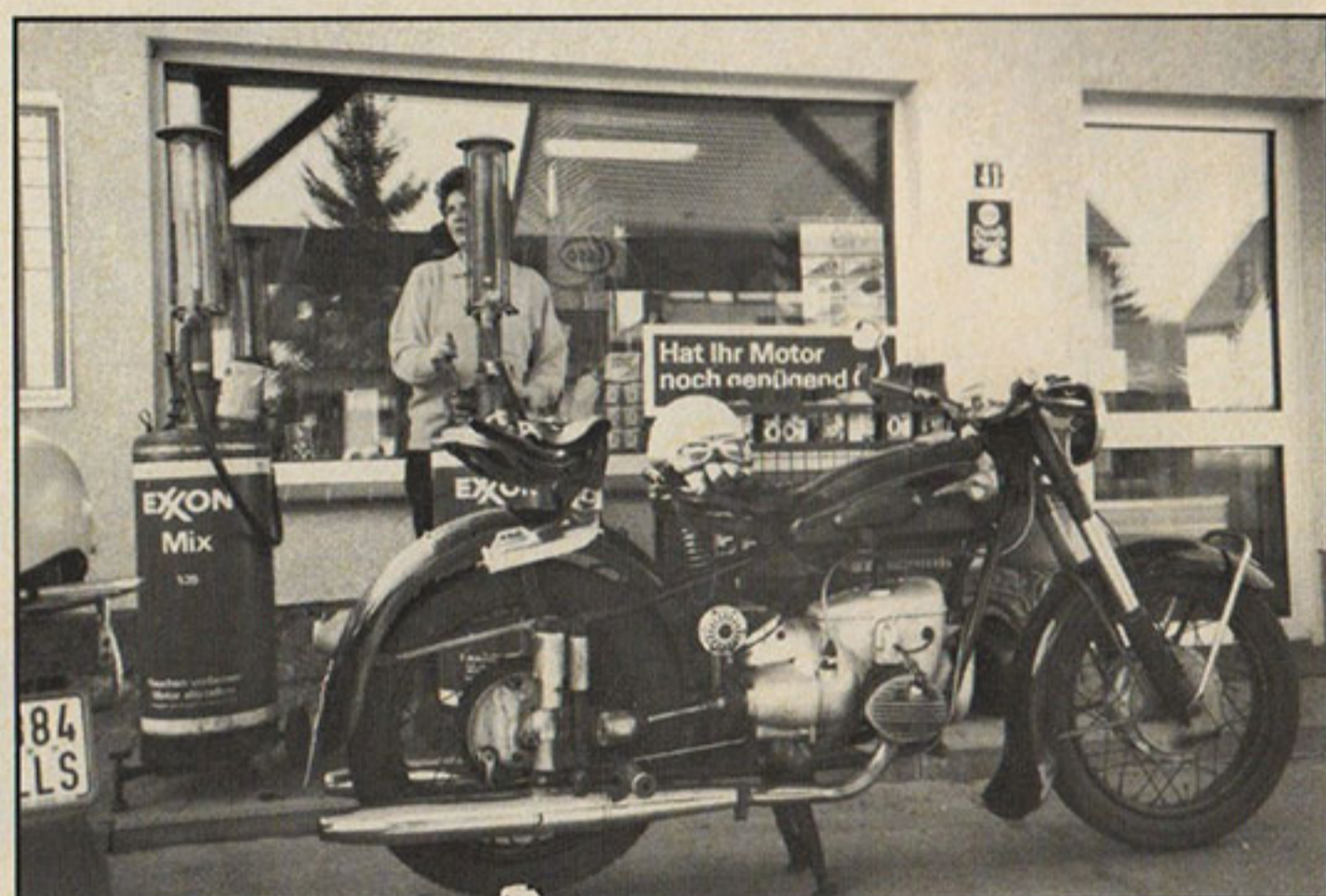
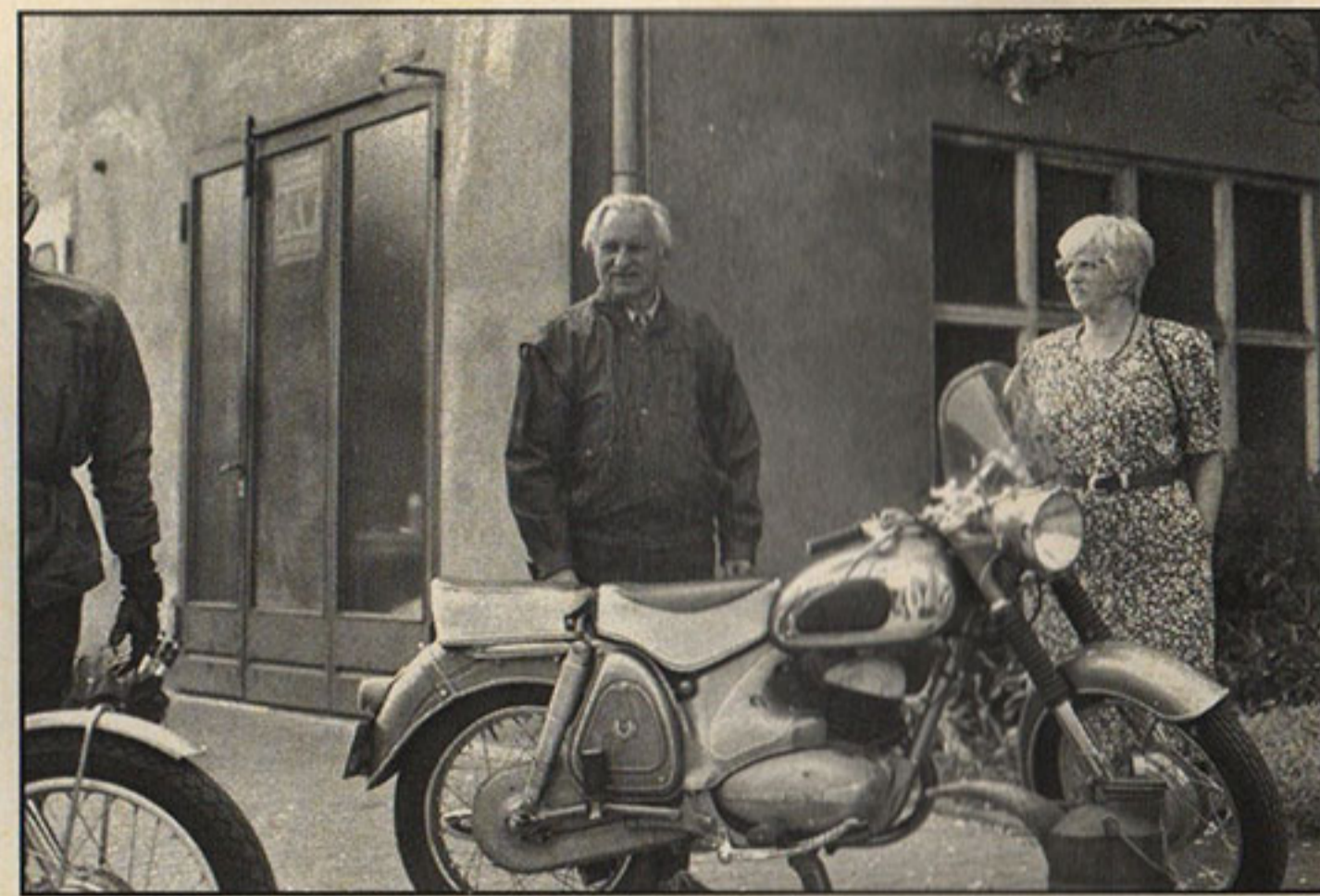
Andy machte sich auf den Weg nach Ingolstadt und recherchierte die Geschichte des westdeutschen DKW-Ablegers. Ab Seite 5



Muß ein altes Motorrad nun verbleites Benzin haben oder nicht? David Longstroke klärt hierzu Grundsätzliches. Seite 32

Über das Gegen-einander- und Zusammenleben von Motorrad- und Autofahrern in Europa berichtet unser England-Korrespondent David Longstroke. Seite 38

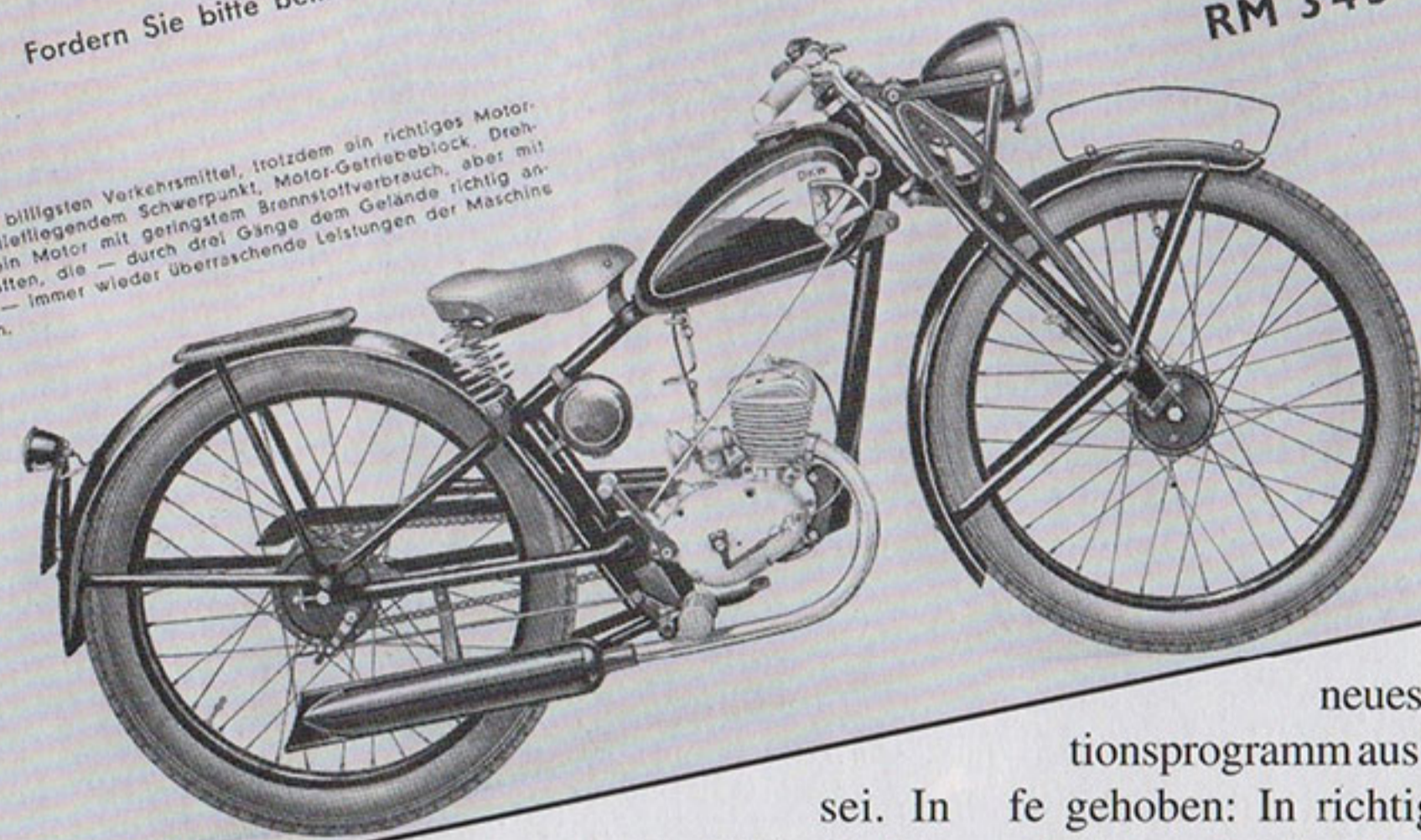
Alan Cathcart testet eine modifizierte Norton Manx Rennmaschine mit Vier-Ventil-Zylinderkopf. Sein Fahrbericht ab Seite 48



DKW DIE GRÖSSTE MOTORRADFABRIK DER WELT

bietet Ihnen ein Bauprogramm technischer Reife. Von der betriebsbilligen RT 3PS über die sportlichen und doch so wirtschaftlichen Typen der Mittelklasse bis zur Zweizylinder-Hochleistungsmaschine für schweren Beiwagenbetrieb, von 3 bis 15 PS, wurden 5 Typen geschaffen, deren jede die Erfahrungen von zwei Jahrzehnten Zweitakterbau in sich vereint. Motorradfahrer sind sachverständige Käufer. Mehr als eine halbe Million guter Motorräder wurden bis heute von uns geliefert — sie schufen bei unseren Käufern jenes Vertrauen, das DKW zur größten Motorradfabrik der Welt werden ließ. Unsere bequemen Teilzahlungs-Bedingungen sind beachtenswert! Fordern Sie bitte beim nächsten DKW-Händler unsere Preisliste mit Rotentabelle an.

Einmal der billigsten Verkehrsmittel, trotzdem ein richtiges Motorrad mit liegendem Schwerpunkt, Motor-Gehäuseblock, Drehgas — ein Motor mit geringstem Brennstoffverbrauch, aber mit Bärenkräften, die — durch drei Gänge dem Gelände richtig angepaßt — immer wieder überraschende Leistungen der Maschine ergeben.



Das Vorgängermodell aus Zschopau

DKW - im sächsischen Zschopau angesiedelt - war seit 1928 der größte Motorradproduzent der Welt und einer der populärsten Hersteller. Im Deutschen Reich war jedes Dritte verkaufte Motorrad eine DKW aus Zschopau. Dabei machten - sowohl auf dem Gesamtmarkt als bei den DKW-Lieferungen - die steuer- und führerscheinfreien 200er den Löwenanteil aus. Im Krieg war die Auto Union, zu der auch DKW gehörte, Lieferant großer Mengen von Fahrzeugen und anderen Rüstungsgütern gewesen. Bei Kriegsende wurden sämtliche Werke der Auto Union, die, bis auf das in Berlin-Spandau, in der sowjetischen Besatzungszone lagen, von der Militärregierung beschlagnahmt, enteignet und demontiert.

Neuanfang

Doch gleichzeitig begannen bereits im Jahre 1945 in der britischen und amerikanischen Zone leitende Mitarbeiter der Auto Union mit Überlegungen, wie ein Neubeginn zu schaffen

sei. In erster Linie dachte man an eine Ersatzteilproduktion und -versorgung für die relativ große Zahl von DKW-Wagen und -Motorrädern, die den Krieg überlebt hatte. Um die Voraussetzungen für die Wiederaufnahme industrieller Produktion zu schaffen, mußten im zerstörten Nachkriegsdeutschland die Reanimateure der Auto Union jahrelang ein Hindernis nach dem anderen beseitigen. Erst im Herbst 1949 - die Bundesrepublik hatte sich mittlerweile aus den drei Westzonen gebildet - wurde die Auto Union als GmbH wiedergegründet. Die Auto Union AG, die offiziell seit dem 17. August 1948 nicht mehr existierte (Löschung der Handelsregistereintragung in Chemnitz), übertrug, da man aufgrund der Rechtsnachfolge mit Eigentumsbeschlagnahme durch die Siegermächte rechnen mußte, der Auto Union GmbH sämtliche Rechte und den Filialbesitz.

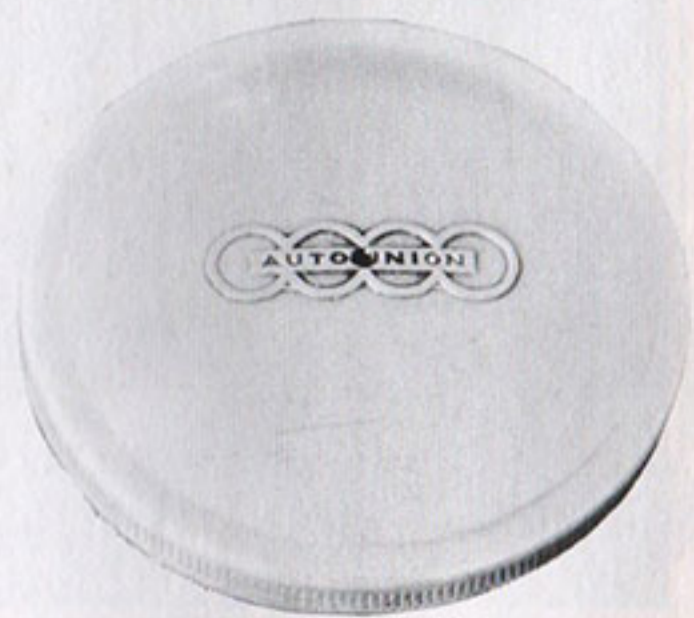
Diese war im niederbayerischen Ingolstadt seßhaft geworden und konnte dort mit Unterstützung der Stadtverwaltung zunächst in ehemaligen Militärbauten untergebracht werden. Gleichzeitig mit der GmbH-Gründung wurde ein

neues Produktionsprogramm aus der Taufe gehoben: In richtiger Einschätzung der Marktbedürfnisse entwickelte man einen Lieferwagen, der auf dem Vorkriegspkw "F 8" mit 700 ccm Zweizylinder-Zweitakter basierte und nahm eine Neuauflage der 1939 wegweisenden Kleinmaschine "RT 125", jetzt mit dem Kürzel "RT 125 W" versehen, in Angriff. An dieser waren die Sattelfederung - vorher Druck- jetzt Zugfedern -, die Rahmenenden zur Hinterachsaufnahme und die Gestaltung des Tanks verändert. Dieser besaß nun ein in die Oberseite eingelassenes Werkzeugfach und war auf 9,5 l Kraftstoffinhalt vergrößert worden. Der umkehrgespülte Flachkolbenzweitakter mit dem Hub/Bohrungsverhältnis 58/52 mm war durch seine ideale Verbindung von zuverlässiger Gebrauchshärte mit zierlicher, fast schon hübscher Gestaltung Vorbild für die Kleinmotorradentwicklung in aller Welt. Die als Starrahmenmaschine nicht einmal 70 kg wiegende Maschine wurde nach Kriegsende in der DDR, der Sowjetunion, in England, den USA, Japan und Polen teilweise nach Originalplänen von DKW kopiert und mehr oder weniger modifiziert nachgebaut. Doch zurück nach Ingolstadt, wo 1949

die Produktion der RT 125 in einem zur Fabrik umgebauten Kornspeicher begann. Zunächst wurden angesichts der schwierigen Anfangssituation wichtige Bauteile von Zulieferern bezogen. So der Rahmen von Vespa-Lizenznehmer Hoffmann, die Bremsen von Pränafa und das Getriebe von Getrag. Ende 1950 wurde die Trapezdurch eine Teleskopgabel ersetzt und eigene Bremsen verbaut. Gegen Aufpreis war die Maschine mit einer von Geländealtmeister Carl Jurisch bezogenen Geradwegfederung lieferbar. Für die geforderten 1135 DM ein echter Gegenwert...

Die Modelle

1952 erschien die RT 125/2. Erstarkt auf 5,6 PS besaß sie bessere Chancen im Konkurrenzkampf gegen die vielen Konfektionäre, die 6 PS starke ILO und Fichtel & Sachs Motoren verbauten. Ein letztes Mal modifiziert wurde die RT 125 1954. Die Maschine erhielt einen neuen Rahmen mit DKW-eigener Hinterradfederung und eine weitere Leistungsspritze auf 6,4 PS bei 5.000/min am Getriebeausgang gemessen. Die einfache Starrahmenmaschine blieb im Programm. Erst 1957, als im Zuge wachsenden Wohlstands die Ansprüche höher und der Motorradmarkt kleiner wurde, lief diese Maschine aus. Gerade diese Maschine hatte sowohl DKW als vielen Fahrern mit ihrer sparsam-zurückhaltenden Art einen Neuanfang im Wirtschaftswunder -

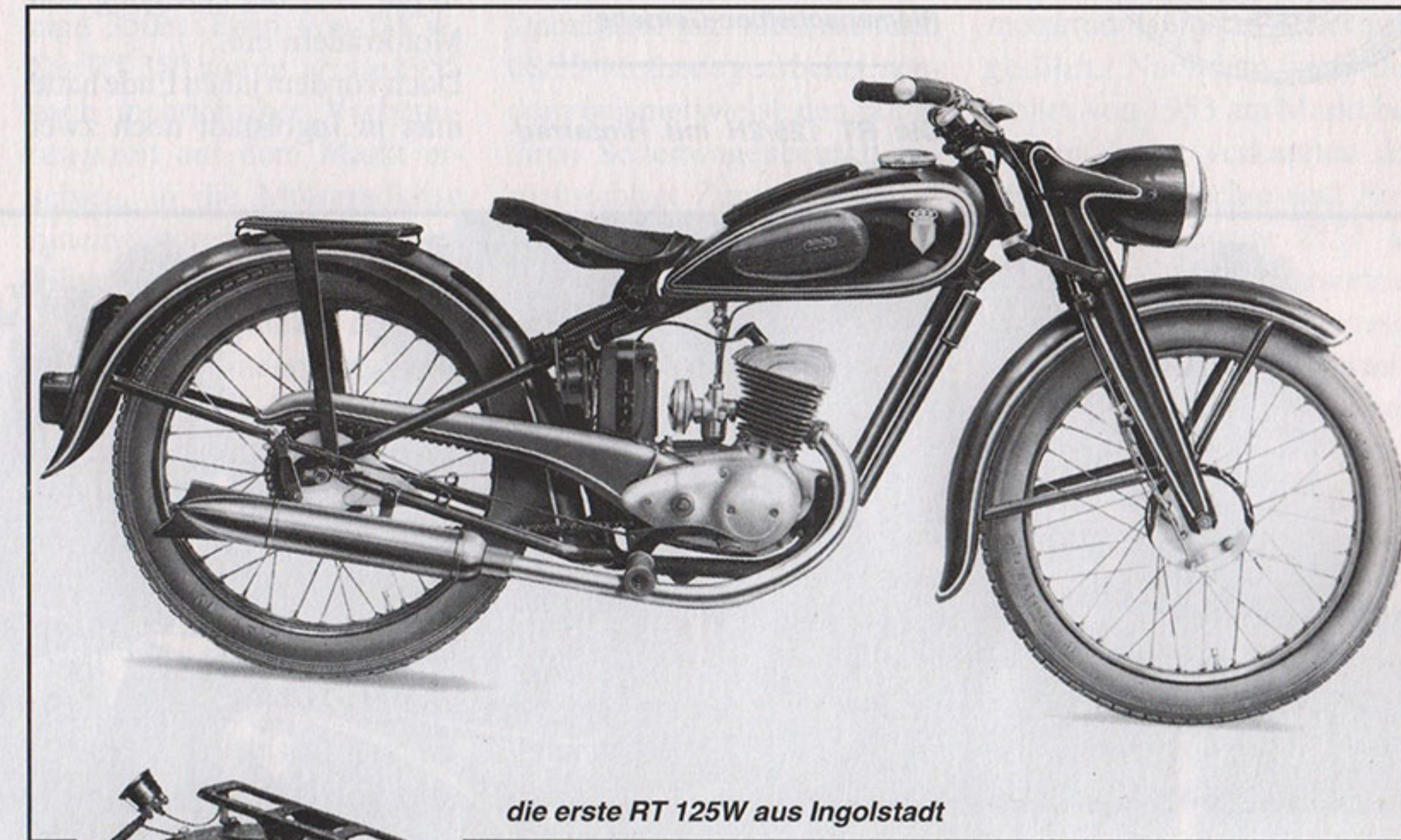


der D-Mark ermöglicht. In Ingolstadt war dieses kleine Motorrad zum Erstling einer ganzen RT-Reihe geworden. Nachdem man in Ingolstadt mit dem Absatz der RT 125 zufrieden sein konnte und die Pkwproduktion bereits 1950 in ein ehemaliges Rheinmetall-Borsig Werk in Düsseldorf verlegt wurde, konnte DKW Ingolstadt wieder den Sprung in die vor dem Krieg populäre 200er Klasse wagen. Auf Basis der RT 125 entstand 1952 die RT 200 mit 64 mm Hub und 62 mm Bohrung. Diese Maschine, deren stärkste Konkurrenz die Zündapp "Derby" 200, das Urbild des klassischen Bauernmotorrades war, wirkte neben der 125er recht erwachsen, war aber technisch mit Dreiganggetriebe, Starrahmen und einer 35/45W Elektroanlage nicht gerade das, was die Engländer so treffend mit "sophisticated" umschreiben. Die Bremsen- vorgetäuschte Vollnaben - stammten wieder von Pränafa. Die von Anfang an mit einer Telegabel ausgestattete Maschine bestach vor allem durch einen gleichmäßigen Drehmomentverlauf mit einer Spitze von 1,5 mkg bei 3300/min. Somit ließ sich auch das Dreiganggetriebe verschmerzen. Bereits im nächsten Jahr, 1953, wurde der Rahmen geändert. Er bekam eine ungedämpfte "Hirafe", einen geschlossenen Kettenkasten, eine gekapselte Sattelfeder und eine modifizierte Telegabel. Nebenbei wurde die Leistung der Lima auf 45/60 Watt erhöht. Ende 1953 lief die RT 200 aus, um später einer Neuentwicklung Platz zu machen. "Ein richtiges Motorrad" stand im Heft 2/1952 von "Das Motorrad" über dem ersten Test der DKW RT 250. Wie man sieht, war der RT 200 eine RT 250 gefolgt. Und genau wie die RT 200 aus der 125er heraus entwickelt worden war, hatten die Ingenieure um Nikolaus Döring aus der RT 200 eine

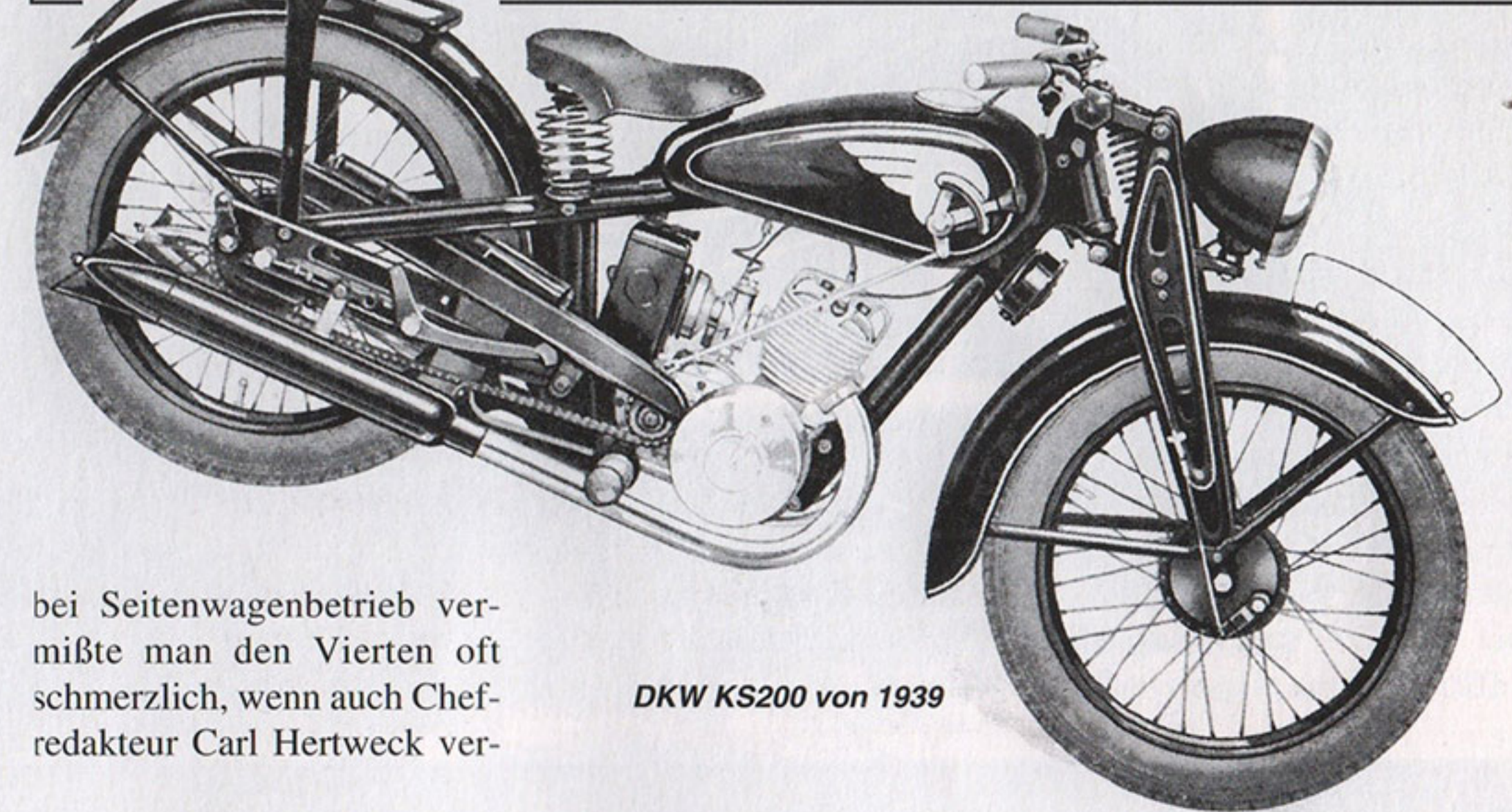
gestandene 250er entwickelt. Das erste "richtige Motorrad" von DKW Ingolstadt sollte zunächst noch mit Starrahmen auf die Menschheit losgelassen werden. Doch die Serienmaschinen besaßen eine ungedämpfte Geradwegfederung und ansonsten viele Merkmale der RT 200. Der kurzhubige (70mm Bohrung/64 mm Hub) Motor gab seine 11,5 PS über ein klauengeschaltetes Dreiganggetriebe an das 19er Hinterrad weiter. An dem Dreiganggetriebe entzündeten sich die Gemüter. War dieser Fakt für die Käufer einer Westerwaldmaschine, die traditionell in der 200er Klasse zugriffen, vergleichsweise egal, sah das bei den 250ern schon anders aus: Im Sport und

sicherte: "...daß bei einem Motor dieser Charakteristik mit drei Gängen auch bei scharfem Fahren auszukommen ist - im Solobetrieb erst recht." Die 11,5 PS fielen bei zivilen 4.500/min an, und der Motor ließ sich überdrehen ohne plötzlich zu drosseln. Damit konnte auch an Steigungen Anschluß im Dritten gefunden werden. Dennoch zeigten die Verkäufer der Konkurrenz mit Fingern auf die Ingolstädterin. Die Konstrukteure und Kaufleute hatten ein Einsehen, und 1953 erschien die RT 250/1 mit Vierganggetriebe. Wieder ein Jahr später wurde das Motorrad zur komplett überarbeiteten RT 250/2: Die auffälligste Änderung war der gekapselte Vergaser. Ein neuer Rahmen, eine

neue Telegabel, die Verlegung der Auspuffanlage nach links (wegen Abgas- und Geräuschbelastung der Seitenwagenpassagiere!) vervollständigten die Liste der Neuerungen genauso wie die angehobene Motorleistung (14 PS bei 5.000/min) und die auf 55/70 Watt erstarkte Elektroanlage. Der japanisch anmutende Modelländerungsrhythmus wurde im nächsten Jahr durch einen wiederum modifizierten Rahmen, der endlich eine Hinterradschwinge mit hydraulisch gedämpften, verstellbaren Federbeinen aufwies, weiter getrieben. Die wegen der Schwinge nun RT 250 S genannte Maschine besaß einen neuen Zylinder, dessen Stachelrippen die thermische Gesundheit weiter verbesserte.



die erste RT 125W aus Ingolstadt



DKW KS200 von 1939

bei Seitenwagenbetrieb vermißte man den Vierten oft schmerzlich, wenn auch Chefredakteur Carl Hertweck ver-

ten und eine Leistungssteigerung auf 15 PS ermöglichten. Die Ingenieure hatten die Räder dem allgemeinen Trend entsprechend im Durchmesser von 19 auf 18" verkleinert. Im nächsten Jahr gab es - oh Wunder - wie-

derum Änderungen. Anstelle der Teleskopgabel nahm eine Langschwinge mit hydraulisch gedämpften Federbeinen ihren Platz

ein. Lenkkopfpartie und der Scheinwerfer waren im Nierentischdesign verkleidet und mit einem Segmenttachometer anstelle des runden ausgestattet. Die Maschine hieß nun RT 250 VS (=Vollschwinge).

Doch die Motorradkrise, die mit einem verregneten Sommer 1954 zart begonnen hatte, war noch lange nicht auf ihrem Höhepunkt. DKW, als eines ihrer prominentesten Opfer, stellte 1957 die Fertigung von Motorrädern ein. Doch vor dem jähen Ende hatte man in Ingolstadt noch zwei

Konstruktionen auf Kiel gelegt, die nicht in der Nachkriegszeit aus der RT 125 entstanden waren: Zur Saison 1954 erschien die RT 175. Diese zielte auf die damals bestehende Versicherungsklasse bis 175 ccm. Mit einem Preis von rund 1400 D-Mark lag sie sowohl in der Anschaffung als auch bei den Fixkosten deutlich unter denen der 250er Maschinen. Dazu kam ein etwas geringerer Kraftstoffverbrauch. Die angegebenen 9,6 PS bei 5000/min katapultierten das 116 kg (brutto!) leichte Fahrzeug laut dem Test in "Das Motorrad" 23/1954 in 15 sec. auf 80 km/h. Das reichte den meisten Alltagsfahrern genauso wie die Spitze von guten 90 km/h. Die kompakte Maschine avancierte rasch zum meistverkauften Motorrad in Deutschland und übernahm damit die Rolle im DKW-Programm, die vor dem Krieg die

KS und SB 200 gespielt hatten. Wenn die Maschine auch eine Neukonstruktion war, hatte man sich nicht weit vom "DKW-Standard" entfernt: In einem Rohrrahmen mit Geradweg-Hirafe und gedämpfter Telegabel saß ein Flachkolbenzweitakter mit 58 mm Hub und 66 mm Bohrung. Ein Vierganggetriebe besaß diese Maschine von Anfang an. Als Verbindung zwischen Kurbelwelle und Kupplung/Getriebewelle diente - wie auch bei anderen DKWs - eine Hülsenkette. Auffälliges Merkmal dieser Maschine war eine sehr lange Ansaugleitung zwischen dem 24er Bingvergaser und dem Zylinder. Allerdings war diese unter der damals als elegant empfundenen Vergaserverkleidung versteckt. Die größere Schwester der RT 175 wurde die RT 200/2. Diese entstand aus der 175 durch Vergrößerung der Zylinderbohrung auf 66 mm. Die 11 PS bei 5.000/min leistende Maschine unterschied sich außer in der Bohrung auch durch einen 160er anstelle des 130er Scheinwerfers, wie er an der RT 175

verbaut wurde. Die RT 200/2 löste die veraltete RT 200 H ab. Diese nahezu baugleichen Modelle erfuhren die gleichen Änderungen am Fahrwerk wie die 250er: 1955 mutierten sie zu "S"-Modellen mit Hinterradschwinge und einem Stachelrippenzylinder, 1956 waren es durch den Einbau der Vorderradschwinge RT 175/200 VS geworden. Die 175er behielt auch oder gerade nach den Fahrwerksmodifikationen ihren Platz an der Spitze der Zulassungsstatistik und wurde auch als RT 175 S von der Bundeswehr eingesetzt. Die 200er starben mit den anderen DKW-Modellen bereits 1957, während die RT 175 VS noch bis 1958 gebaut wurde.

Krönung und zugleich die seltenste Maschine dieses Ingolstädter Programms war die einzige 350er Twin von DKW. Die RT 350 wurde, als sie 1955 nach mehrjähriger Vorbereitungszeit auf dem Markt erschien, in die Motorradkrise hineingeboren. Die Zylinderdimensionen waren mit denen der RT 175 identisch, ergaben bei zwei Zylindern also 348 ccm. Ein 26er Vergaser versorgte die beiden einzeln stehenden Zylinder mit Gemisch. Jeder Zylinder besaß seinen eigenen Auspufftopf. Die Motorleistung wurde mit 18,5 PS beziffert. Nachdem frühe Pressebilder die Maschine mit Geradwegfederung zeigten, entschloß man sich kurz vor Serienanlauf, die Maschine mit Hinterradschwinge und hydraulischen Federbeinen auszustatten. Eine stabile Teleskopgabel und Schleudergußvollnabenbremsen mit 180 mm Durchmesser vervollständigten den erfreu-

lich soliden Eindruck. Der Motor war gemäß üblicher DKW-Machart ein umkehrgespülter Flachkolbenzweitakter, der seine Kraft von der Kurbelwelle mittels Kette auf die Kupplung weitergab. Diese saß wiederum auf der Getriebe-Eingangswelle. Von dort wurde die Kraft über das obligate Viergang-Klauengetriebe an das Hinterrad weitergeleitet. Die Maschine erschien ca. zwei Jahre zu spät, um ein Verkaufserfolg werden zu können. Das lag nicht an der von Anfang an ausgereiften Technik, sondern an den immer schlechter werdenden Absatzbedingungen. Hatte sich 1955 der Verkauf noch ganz passabel angelassen, sackten die Zahlen 1956 steil ab. Im folgenden Jahr wurde die Motorradfertigung eingestellt.

Dabei hatte man nicht nur nach 08/15-Methode gearbeitet, sondern beispielsweise den populären Seitenwagenbetrieb berücksichtigt. Zum einen gab es - auch für 250er - den DKW-eigenen "Binder"-Seitenwagen. Dessen (aufklappbare) Front- und Heckpartie erinnerten an damals gebaute DKW-Pkw. Die RT 350 besaß als Gespannmaschine nicht nur eine geänderte Sekundärübersetzung, sondern auch ein weiter gespanntes Getriebe. Dazu kamen härtere Federn und eine hydraulisch betätigte Hinterradbremse, die ab Werk einen Anschluß für eine ebensolche Seitenwagenbremse bot.

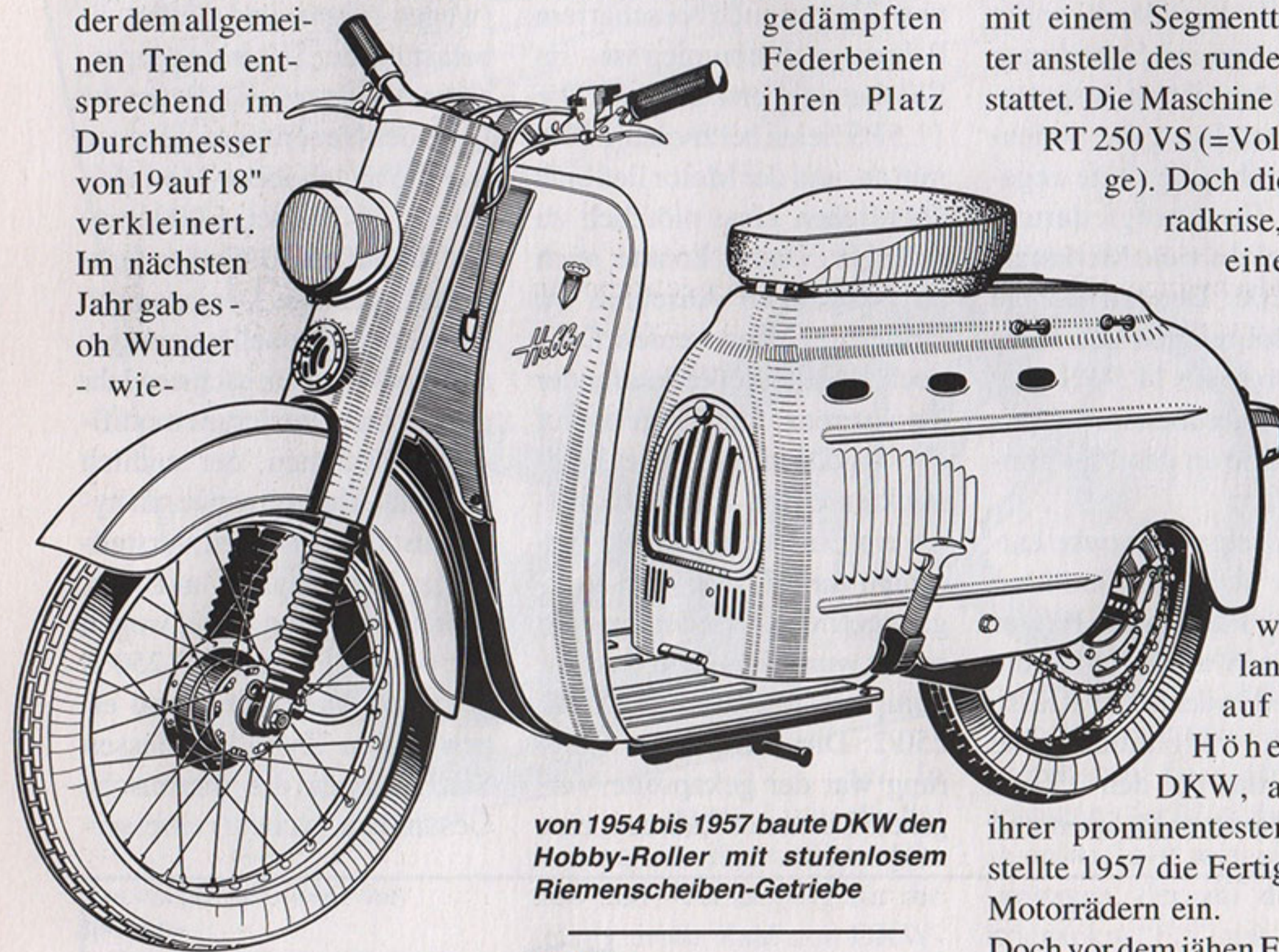
Auf den anderen populären Gebieten des Zweiradbaus der 50er Jahre blieb DKW der große Durchbruch versagt. Als der Erfolg der Motorroller nicht mehr anzuzweifeln war, entwickelte man bei DKW den Hobby. Einen 3 PS starken Roller mit 75 ccm, der mit einer ingeniosen Getriebeautomatik aufwarten konnte. Diese Vollautomatik, quasi ein Vorläufer der DAF-Variomatik, war ein stufenloses Riemengetriebe, das der deutsche Ingenieur



Uher entwickelt hatte. Der gebläsegekühlte Zweitakter wurde über einen Handstarter in Gang gesetzt. Die Karosserie war nicht wie beim Hauptkonkurrenten Vespa selbsttragend, sondern über ein Rohrrahmengestell gestülpt. Die Räder waren - was sich positiv auf die Fahrsicherheit auswirkte - als motorradmäßige 16 Zöller ausgeführt. Nachdem sich der Roller von 1953 am Markt behauptet hatte, verkauften die Ingolstädter Rechte und Produktionswerkzeuge 1957 an die belgische Firma Manurhin, da auch bei diesem Fahrzeug die Verkaufszahlen zusammengebrochen waren. In Belgien wurde der "Hobby" noch einige Jahre produziert.

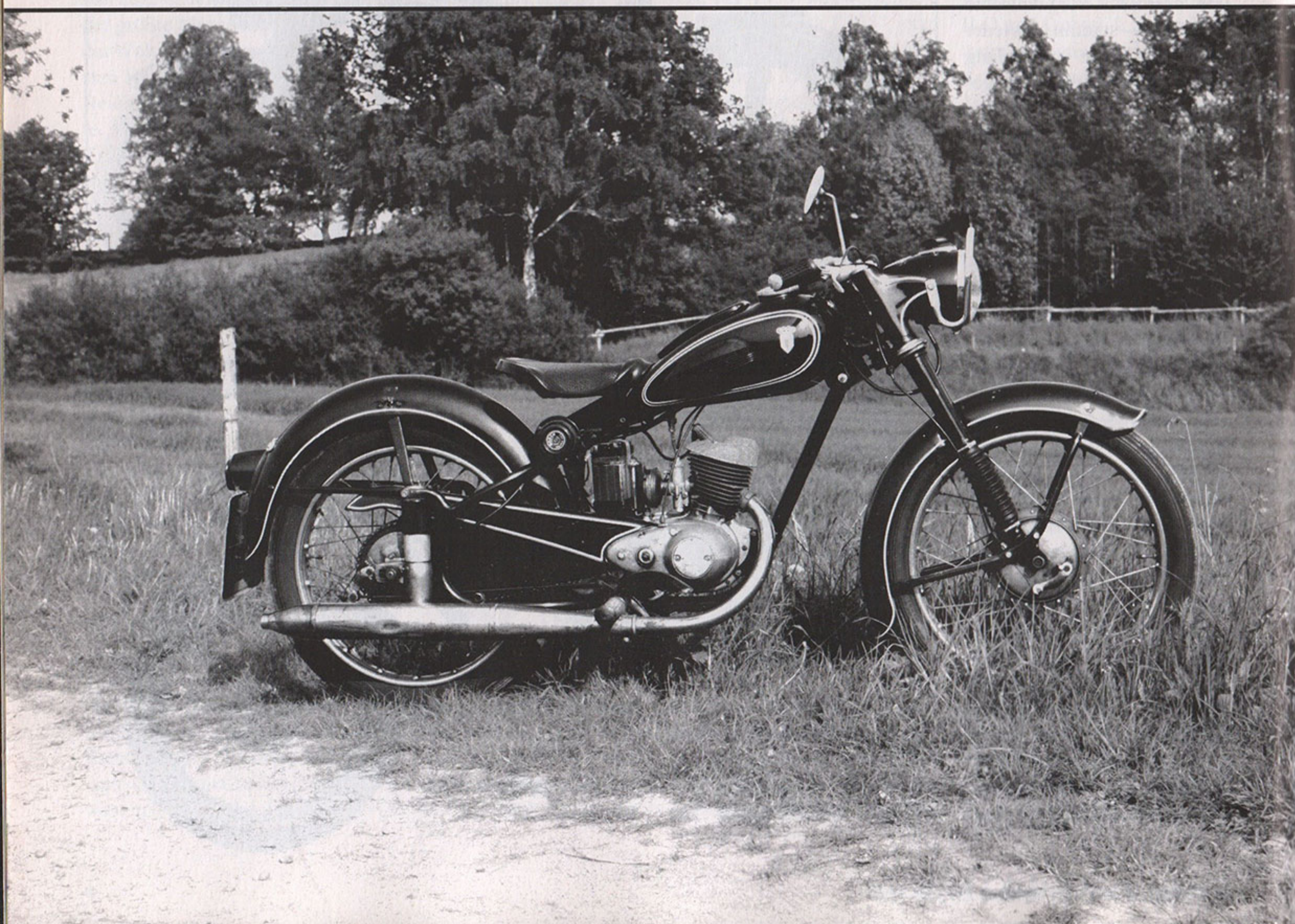
Länger gebaut, aber auch fast verspätet ins Programm genommen, wurde das DKW Moped "Hummel", das sich durch eine gute Ausstattung und solide Konstruktion auszeichnete. Die allradgedeckte Hummel überlebte sowohl die Roller als die Motorräder aus Ingolstadt. Jedoch nicht lange: Auch hier war 1958 nach 177.000 gebauten Exemplaren Schluß.

Nach dem kometenhaften Aufstieg im Wirtschaftswunderland BRD wurde die Auto Union GmbH-Ingolstadt jedoch Ende der 50er Jahre nicht nur zerschlagen sondern auch noch gefressen: Zum 1. Januar 1958 übernahm die Stuttgarter Daimler-Benz AG alle Geschäftsanteile der Zweitaktfir-



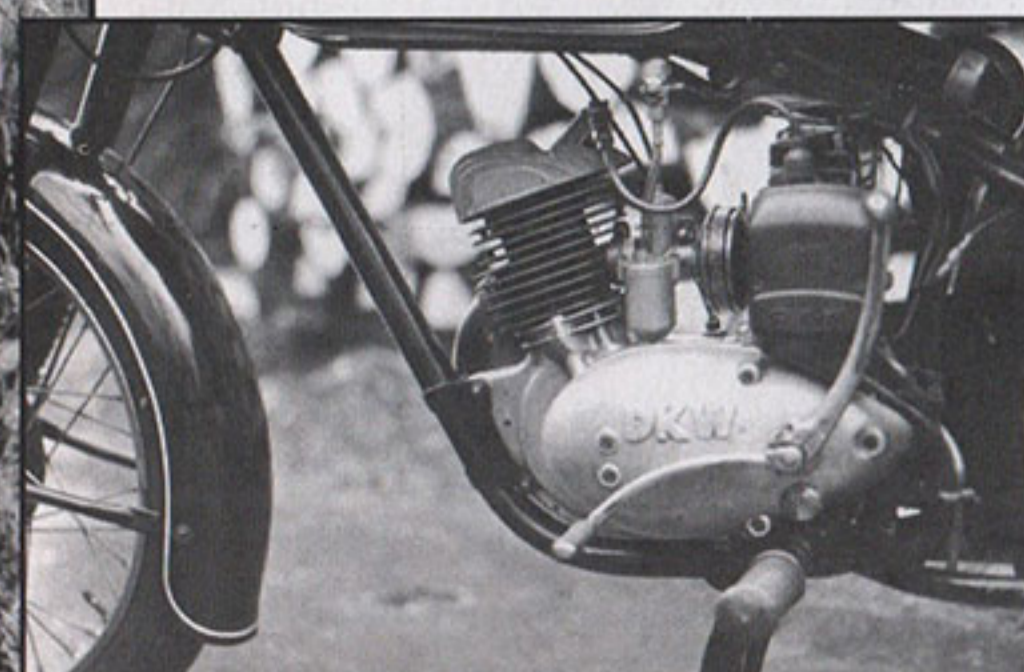
von 1954 bis 1957 baute DKW den Hobby-Roller mit stufenlosem Riemenscheiben-Getriebe

unten: Die RT 125/2H mit Hinterradfederung



Das Werkzeugfach auf dem Tank ist abschließbar

Der aerodynamisch gestaltete Motor



DKW

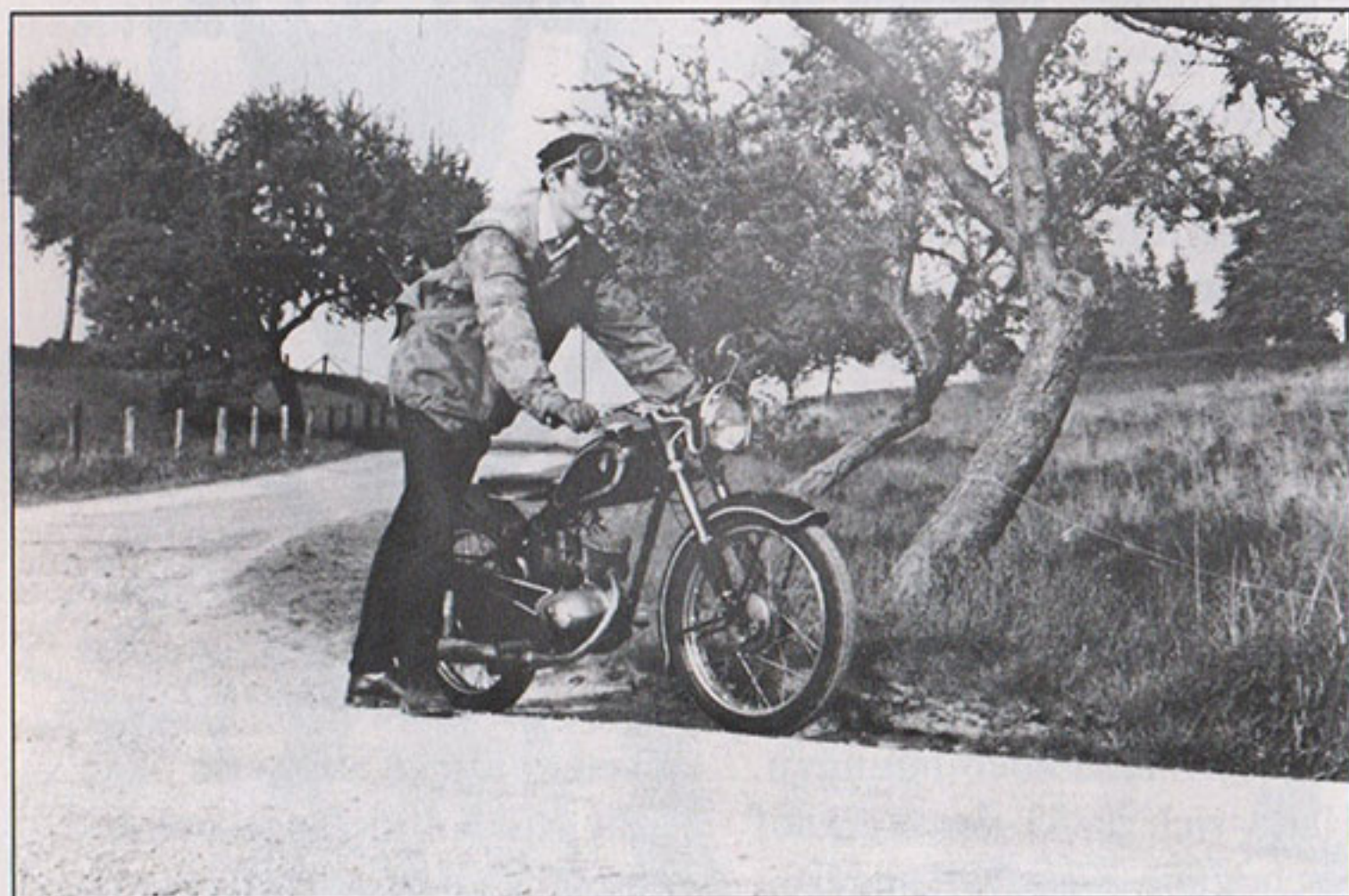
DKW

DKW

DKW

ma. Die Transporterfertigung wurde rasch eingestellt, fast ebenso rasch war mit der Mo-

torräder, mit denen das junge Leben der Bundesrepublik in Schwung kam. In den wenig-



Wer sein Moped liebt, der schiebt... (RT 125/2H)

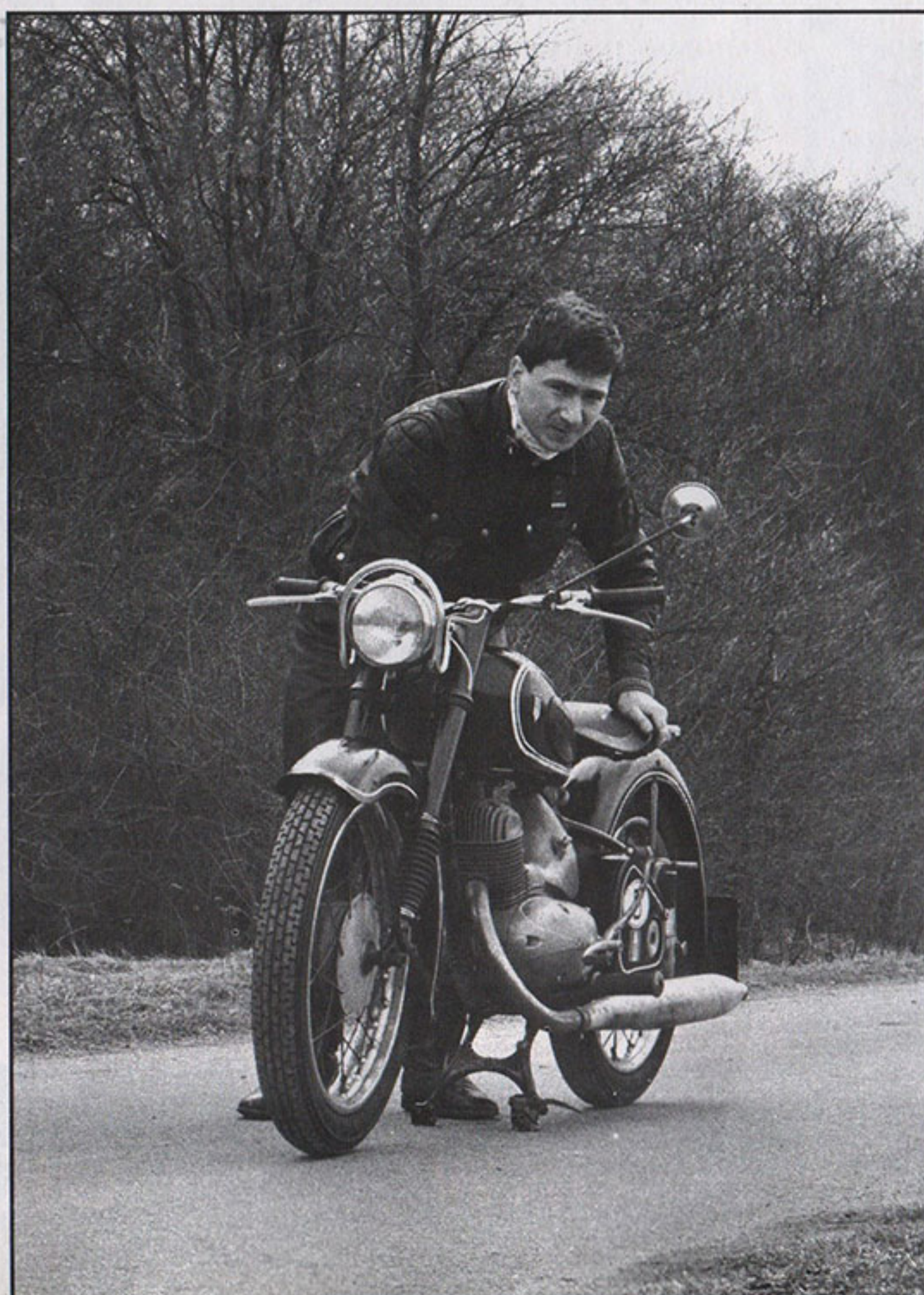
torradfertigung Schluß. Die Motorradlinie der Auto Union wurde - teilweise nebst Personal - der Zweirad Union Nürnberg zugeschlagen. Die Zweirad Union war eine Not- und Brotgemeinschaft der krisengeschüttelten fränkisch-bayerischen Motorradbauer. In ihr fanden DKW, Expreß und Victoria Aufnahme. Die Zweirad-Union führte die Motorradlinie von DKW genauso wenig weiter, wie die der beiden Partnerfirmen. Stattdessen suchte man sein Heil bei 50 und 75 ccm Maschinen. Mit eigenen DKW-Entwicklungen war dann 1965 Schluß. Fichtel & Sachs übernahm die Zweirad Union, und der Name DKW tauchte nur noch auf Hercules/Sachs Zweirädern auf, um deren Exportchancen zu erhalten.

Fahreindrücke

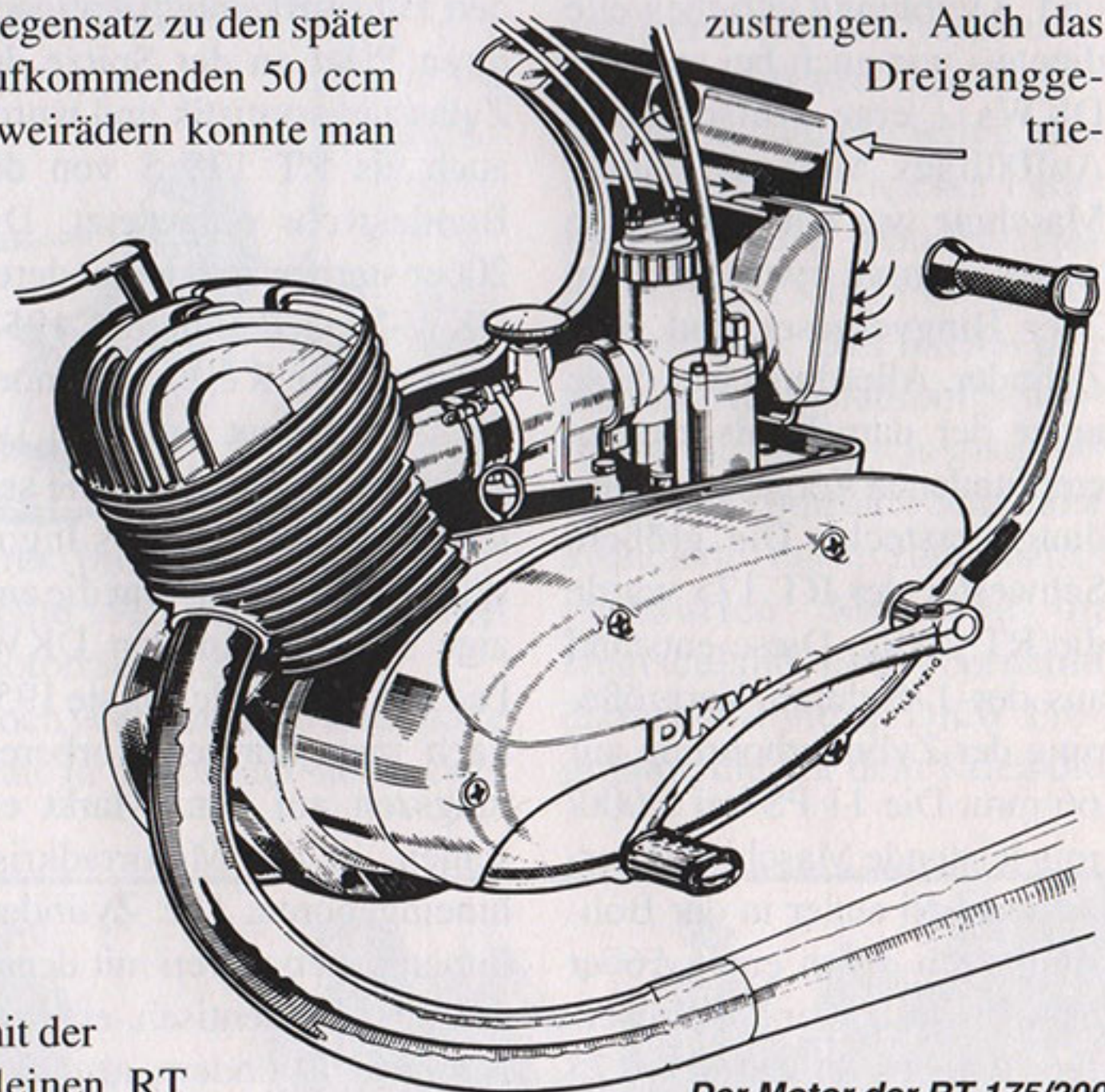
Schauen wir uns die Repräsentanten der Nachkriegs-DKW-Motorradproduktion näher an: **Die RT 125**
Die RT 125 war eines der Mo-

...oder läßt es gleich stehen (RT 175)

sten Fällen dürfte der Kauf einer solchen Maschine ein reiner Luxusakt gewesen sein: Arbeiter, Selbstständige, Landwirte und Beamte sparten mit diesem Motorrad täglich Zeit gegenüber den überfüllten Vorortzügen oder dem klapprigen Vorkriegsfahrrad von Onkel Erwin. Die ganze Maschine ist derartig zierlich, daß auch Personen von 50 Kg keine Mühe haben, damit souverän



umzugehen. Ein Tritt auf den links konzentrisch in der Schaltwelle montierten Kickstarter genügt, um den kleinen Motor zum Leben zu erwecken. Nimmt man auf dem Schwingsattel Platz, staunt man über das bequeme Sitzdreieck Lenkergriff/Fußrasten/Sattel. Auch Fahrer, die größer als 1,80 m sind, finden auf der RT Lebensraum. Im Gegensatz zu den später aufkommenden 50 ccm Zweirädern konnte man



Der Motor der RT 175/200

mit der kleinen RT auch längere

be, das sich leicht schaltet, paßt gut zum Charakter. An Bergen zieht sich der kleine Motor wacker aus der Äffäre. Steigungen, die den zweiten Gang erfordern, machen auch größeren Maschinen und PKW zu schaffen. Auf der Maschine gelangt jeder, der nur irgendwie die Fahrprüfung bestand, zuverlässig an sein Ziel. Großartiger Fahrkomfort wird nicht geboten, entspannend verläuft die Reise dennoch. Die einfache Federung sorgt in Verbindung mit dem bequemen Sattel für ausreichenden Komfort. Die kleinen Halbnabenbremsen glänzen mit guter Wirkung und feiner Dosierbarkeit. In Kurven läßt sich die auf schmalen 19"-Reifen rollende RT frech bewegen und vermittelt auch auf Pflaster oder Rollsplit ein sicheres Fahrge-

Strecken entspannt zurücklegen. Für die dürftigen 6,4 PS - das ist hier schon die stärkere Variante - wird man jedoch durch kultivierten Motorlauf ohne Vibrationen entschädigt. Mechanisch und vom Auspuff her ist der Motor leise, jedoch das Ansauggeräusch wirkt laut und vulgär. Ein Marschtempo von ca. 70 km/h fährt die Maschine, ohne sich merklich anzustrengen. Auch das Dreigangge-

fühl. Überhaupt ist das "sichere Gefühl" ein wesentlicher Bestandteil des Fahrzeugkonzepts. Zuverlässigkeit, gute Straßenlage und einfache Bedienung machten die RT 125 zu einem idealen Einsteigermotorrad, das noch dazu auch mit dünnem Portemonnaie zu fahren und zu Unterhalten war.

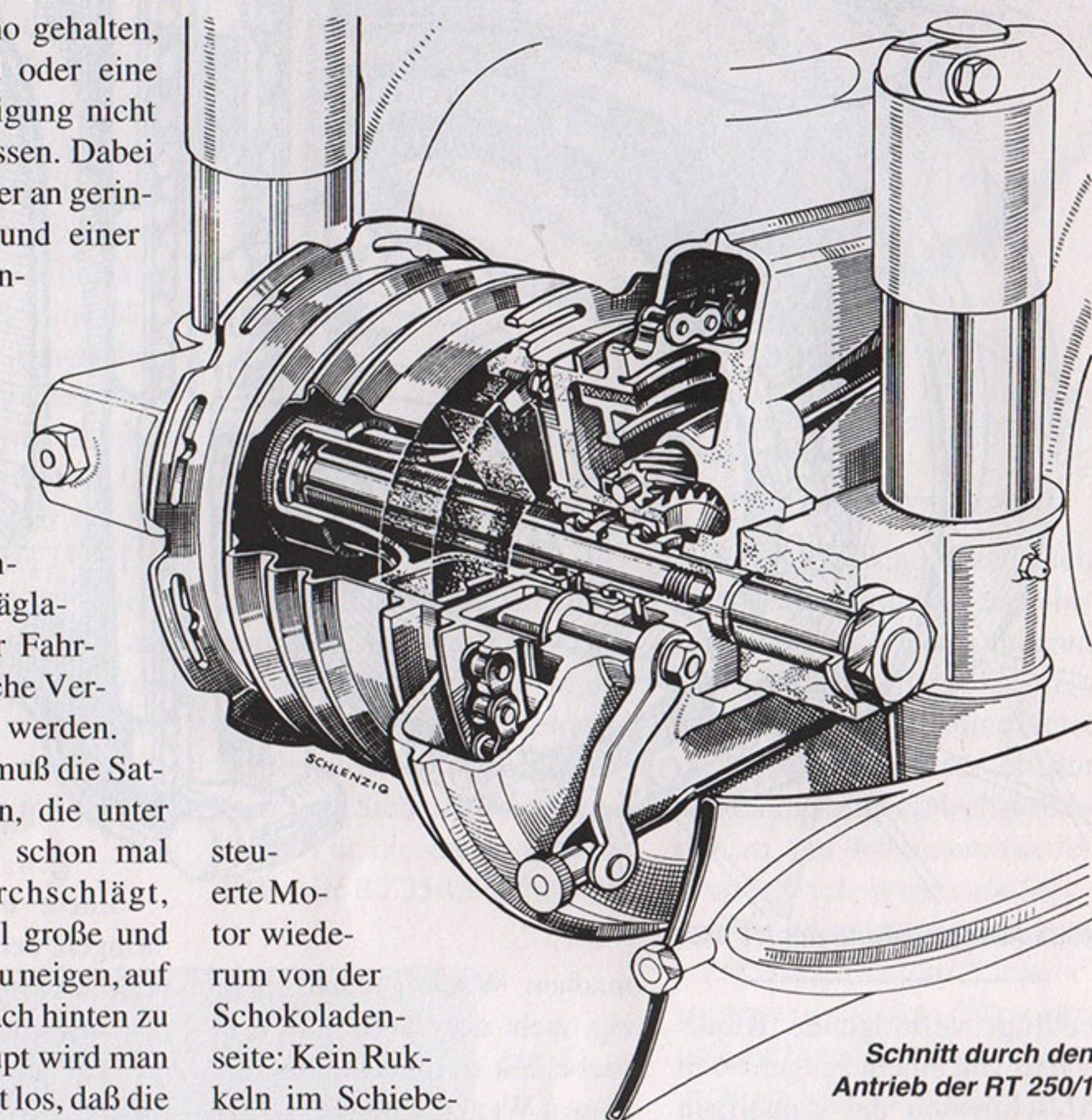
Die RT 175

Die RT 175 war bereits der Sprung vom Klein- zum Mittelklassenmotorrad und gleichzeitig die populärste Maschine der Gebrauchsmotorradklasse. Nimmt man die Maschine in die Hand, merkt man rasch, wie zierlich sie gehalten ist. Der startfreudige Motor läuft nach einem laschen Tritt auf den links montierten Kickstarter. Beim Platznehmen merkt man rasch, daß man trotz der altvorderen Bauweise mehr in als auf der Maschine sitzt. Alle Bedienungselemente liegen gut zur Hand, und bereits beim Anfahren zeigt sich ein ordentlicher Durchzug als typische DKW-Tugend. Die Schaltung operiert mit langen Wegen, und der Fußhebel ist nicht gut zu fassen, so daß zumindest auf den ersten Kilometern einige Gewöhnung erforderlich ist. Rasch sind die Gänge durchgeschaltet, und ab 50 km/h zieht mit sonorem Ansauggeräusch die Maschine im größten Gang. Die RT 175 wirkt ver-

hältnismäßig drehfreudig und durchzugstark. Hurtig arbeitet sich die Tachonadel bis auf die 90er Marke. Änderungen an dieser Anzeige obliegen nicht mehr dem voll geöffneten Gasgriff sondern lediglich der Windrichtung und der Topographie. Eisern werden jedoch 80 auf dem kleinen Tacho gehalten, wenn Gegenwind oder eine langgezogene Steigung nicht mehr Tempo zulassen. Dabei kann sich der Fahrer an geringen Vibrationen und einer ordentlich arbeitenden Gabel erfreuen. Die Hirafe dagegen gestaltet die Fahrt ziemlich hoppelig, wenn auch bei funken-sprühenden Schräglagen auf geflickter Fahrbahn nie bedrohliche Versetzer bemerkbar werden. Für den Komfort muß die Sattelfederung sorgen, die unter schweren Piloten schon mal überfordert durchschlägt, schon gerade weil große und schwere Leute dazu neigen, auf dem Sattel weit nach hinten zu rutschen. Überhaupt wird man den Eindruck nicht los, daß die Leute früher etwas kleiner waren. Von den Proportionen her paßt ein knapp 1,70 m großer Fahrer am

besten auf diese DKW. Die Zierlichkeit der Maschine sorgt nach kurzer Eingewöhnung für einen frechen Fahrstil, dem die Bremsen jederzeit gewachsen sind. Muß vom Gas gegangen und eventuell angehalten werden, zeigt sich der schlitzge-

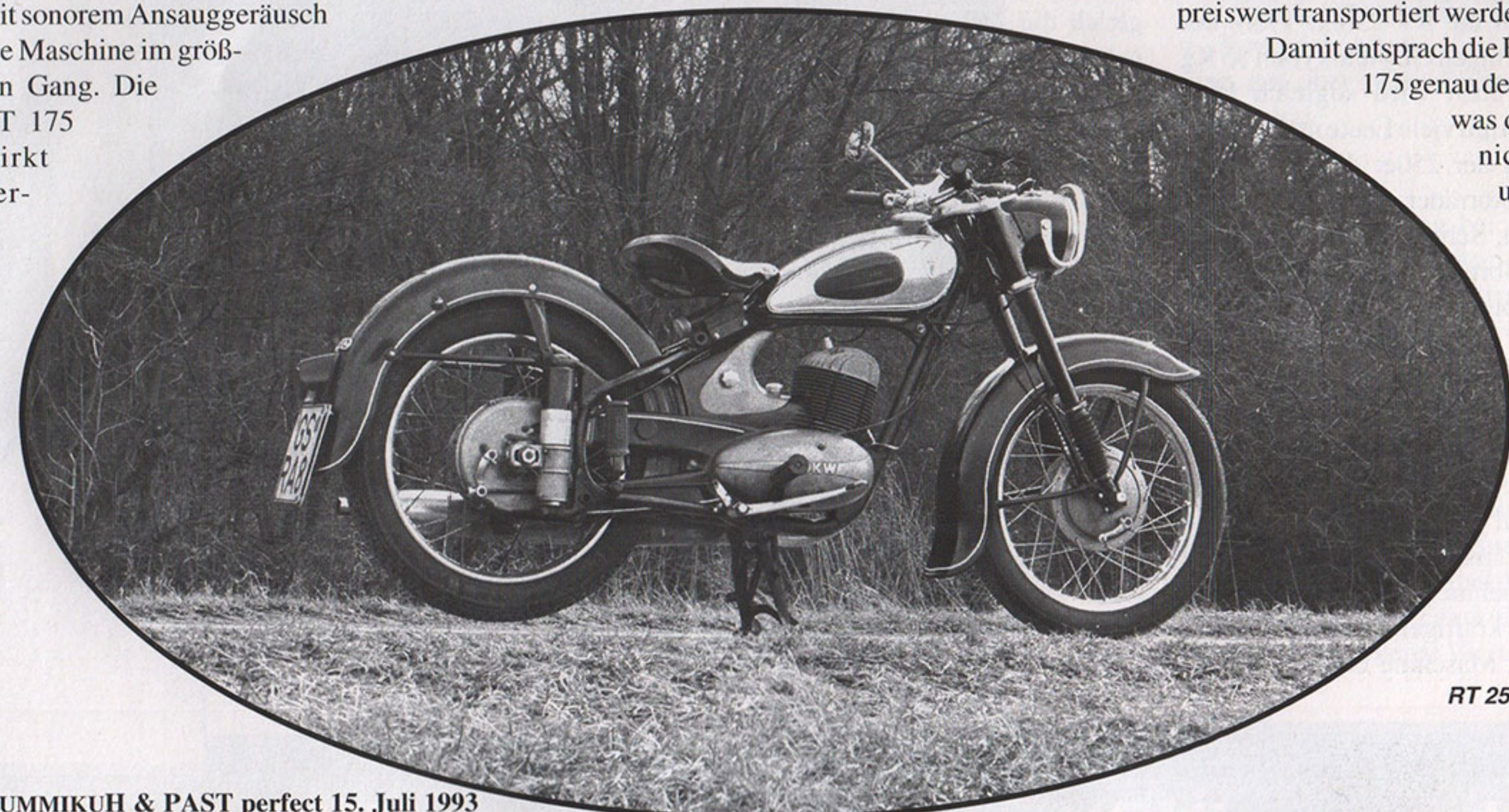
Leistung. Überhaupt zeigt die RT 175, nicht zuletzt aufgrund ihrer Zierlichkeit, echte All-round-Talente. Der kleine sparsame Motor sorgt für muntere Fahrleistungen. Fahrwerk und Bremsen stellen den Piloten niemals vor schwierige Aufga-



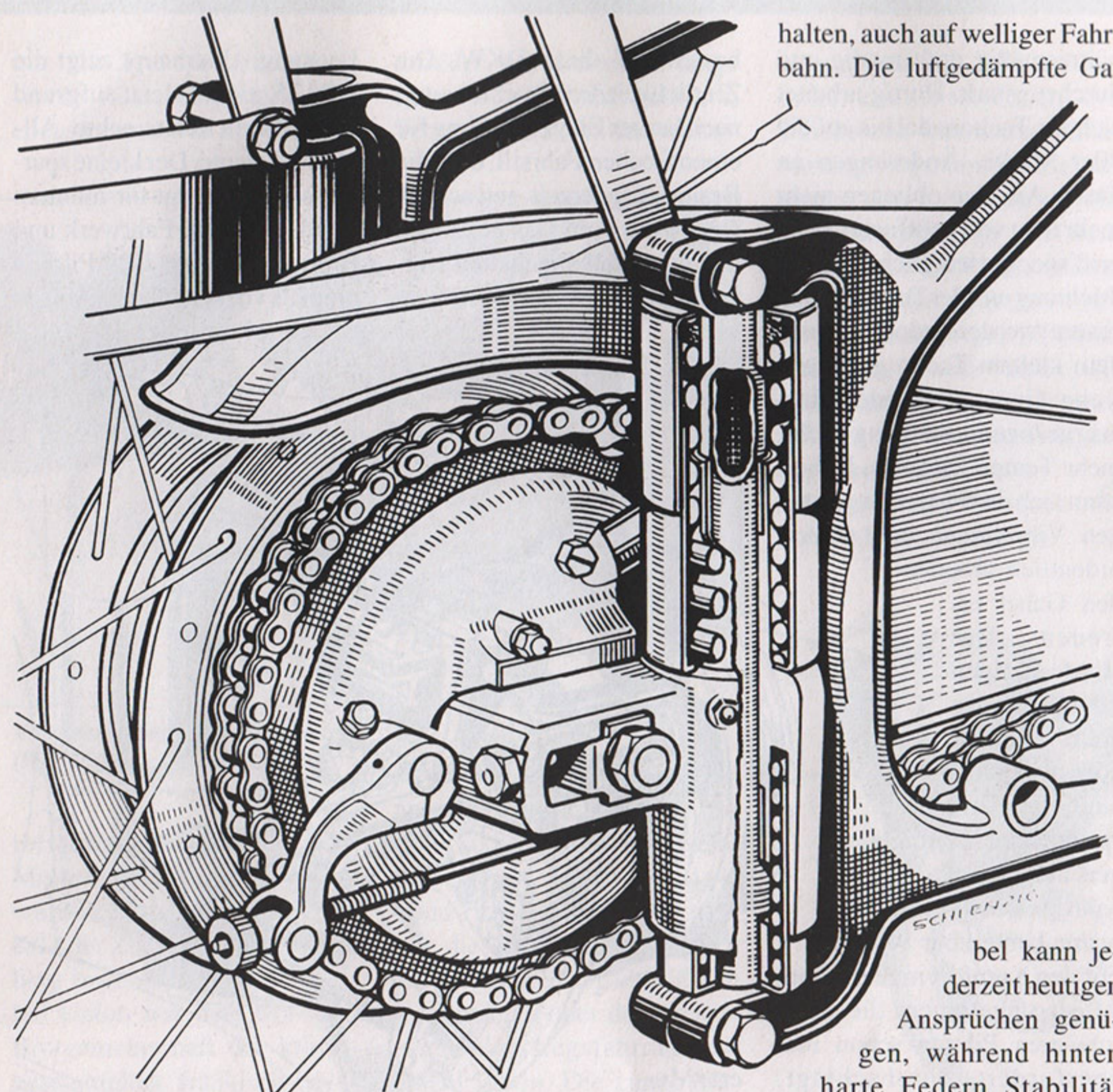
Schnitt durch den Antrieb der RT 250/1

steuerte Motor wiederum von der Schokoladen-seite: Kein Ruckeln im Schiebetrieb und sauberer Leerlauf zeugen von den Vorteilen der Beschränkung in Hubraum und

ben, und zwei Personen können mit ausreichendem Komfort tagtäglich zuverlässig und preiswert transportiert werden. Damit entsprach die RT 175 genau dem, was die nicht un-



RT 250/2



Geradwegfederung der RT 250

bedingt vermögende Kundenschaft von einem zeitgemäßen Maschinchen der damaligen Mittelklasse erwartete.

Die RT 250

Großzügig gebaut präsentiert sich die RT 250/2: Trotz des geringen Gewichts von 135 Kg (brutto) wird sogleich klar, warum viele Leute meinen, daß mit der 250er die "richtigen" Motorräder anfangen: Bremsen, Scheinwerfer, Tank, Reifenbreiten und nicht zuletzt Motorblock und Zylinder: alles größer als bei der 175/200 Baureihe. Nicht minder startfreudig als die kleineren Modelle zeigt die 250er Reife. Ansaug- und Auspuffgeräusch sind gut gedämpft, und die 14 PS sind akustisch kaum wahrzunehmen. Einmal in Fahrt, ist der kräftigere, derbe Charakter der Maschine deutlich auszu-

halten, auch auf welliger Fahrbahn. Die luftgedämpfte Gabel kann jederzeit heutigen Ansprüchen genügen, während hinten harte Federn Stabilität bringen, den Fahrkomfort aber dem Schwingsattel überlassen. Die ausgezeichnete Sitzposition läßt auch lange Strecken nicht zum Problem werden. machen. Wuchtig, nicht spritzig, zieht der 250er. Das Getriebe läßt sich leicht aber mit langen Wegen schalten. Dabei findet der kräftige Motor jederzeit in den Gängen Anschluß und schiebt die Maschine locker über die 100er Marke, um gleich die 110 auch mit aufrecht sitzendem Fahrer in dicker Kleidung anzupeilen. Doch obwohl sich der Motor akustisch zurückhält, macht das Spiel mit Gas und Drehzahl nicht viel Freude: Vibrationen massieren Handgelenke und Sitzfläche. Geht man vom Gas, setzt zweitakttypisches Schieberuckeln ein. Kurvenfahren bereitet ungetrübte Freude: Nicht ganz so wieselflink wie die kleineren Modelle, verdient die "Viertelliter" noch das Prädikat "Handlich". Die großen 3.25 - 19 Räder sorgen in Verbindung mit dem Radstand von 1350 mm für stabiles Fahrver-

halten, auch auf welliger Fahrbahn. Die luftgedämpfte Gabel kann jederzeit heutigen Ansprüchen genügen, während hinten harte Federn Stabilität bringen, den Fahrkomfort aber dem Schwingsattel überlassen. Die ausgezeichnete Sitzposition läßt auch lange Strecken nicht zum Problem werden.

oben:
Die "Nacelle" der RT 250 VS



rechts:
RT 250 S von 1956

Touren Überland scheinen der 250er mehr zu liegen als reiner Vorortverkehr, für den die 175er wie geschaffen wirkt. Auf bundesdeutschen Landstraßen strahlt die 250er, die auch zwei Personen mitsamt deren Gepäck durch die Topographie schiebt, immer Souveränität aus, wenn ihr auch die rasante Geschwindigkeit einer 250er Adler oder das kultivierte Temperament einer NSU Max abgehen. Dazu kommt, daß die 250er in der Lage ist, einen Seitenwagen zu schleppen. Selbst ein 350er Steib wird noch vertragen. Nur mit der Souveränität ist es dann vorbei, aber das ist kein DKW-Problem, sondern diese Tatsache zieht sich wie ein roter Faden durch die Liste aller 250er Gespanne. Als Solomaschinen zum fleißigen Fahren sind die Nachfolgemodelle noch interessanter: die RT 250 S bietet ein nahezu modernes Erscheinungsbild. Dabei besitzt sie alle alten DKW-Tugenden und ein Fahrwerk, das die serienmäßigen 15 PS niemals aus der Ruhe bringen. Ebenso robust ist der von der RT



250/2 übernommene, mit einem Stachelrippenzylinder standfestere, Motor. Doch die Krönung des Fahrkomforts sind die RT VS Modelle. Wirkt die geschobene Langschwinge mit ihren Blechverkleidungen wie eine Verbeugung vor dem Zeitalter von Heckflossen und Gelsenkirchener Barock, so schwinden die Vorurteile mit jedem Kilometer, den man auf diesen Fahrzeugen zurücklegt.

Die RT 200 VS und RT 250 VS

Schon auf den ersten Kilometern beeindruckt eine RT 200 VS. Die Federungsgüte übertrifft selbst die großer BMWs, dazu kommen ein vorbildlicher Durchzug und eine Handlichkeit, wie man sie sonst bei 125ern findet. Akustisch zeigte sich der Motor zurückhaltend, trotz freudig-übermütiger Fahrweise. Ohne Schieberuckeln überzeugt das Maschinchen mit einem gleichmäßigen Leerlauf. Beim Anfahren an der Ampel kann die

Drehzahl getrost in den Keller fallen, Viertaktlauf oder "Löcher" sind einem gut abgestimmten Exemplar fremd. Die Schwingen harmonisieren so perfekt miteinander, daß man sich einen Spaß daraus machen kann, Straßenbahnschienen extra spitz anzuschneiden. Doch Bodenunebenheiten, Schienen und Kanaldeckel sind nur visuell wahrzunehmen. Im Lenker oder unter dem Hintern rührt sich auch bei zünftigen Schräglagen nichts. Der gute Eindruck wird durch überdimensionierte Bremsen ergänzt. Überland reißt man mit 11 PS keine Bäume aus. Doch die magischen "80" auf der Uhr blieben auch an langen Steigungen und bei Gegenwindböen erhalten. Die Fahrleistung ist höher als bei der fast baugleichen 175er. Die nominell dürftigen 1,4 PS mehr bringen mit Sozius oder am Berg spürbare Reserven. Wertstropfen sind der an den Enden hochgebogene, blechverkleidete Lenker und die langen Schaltwege.



Kaum ein Haar in der Suppe:

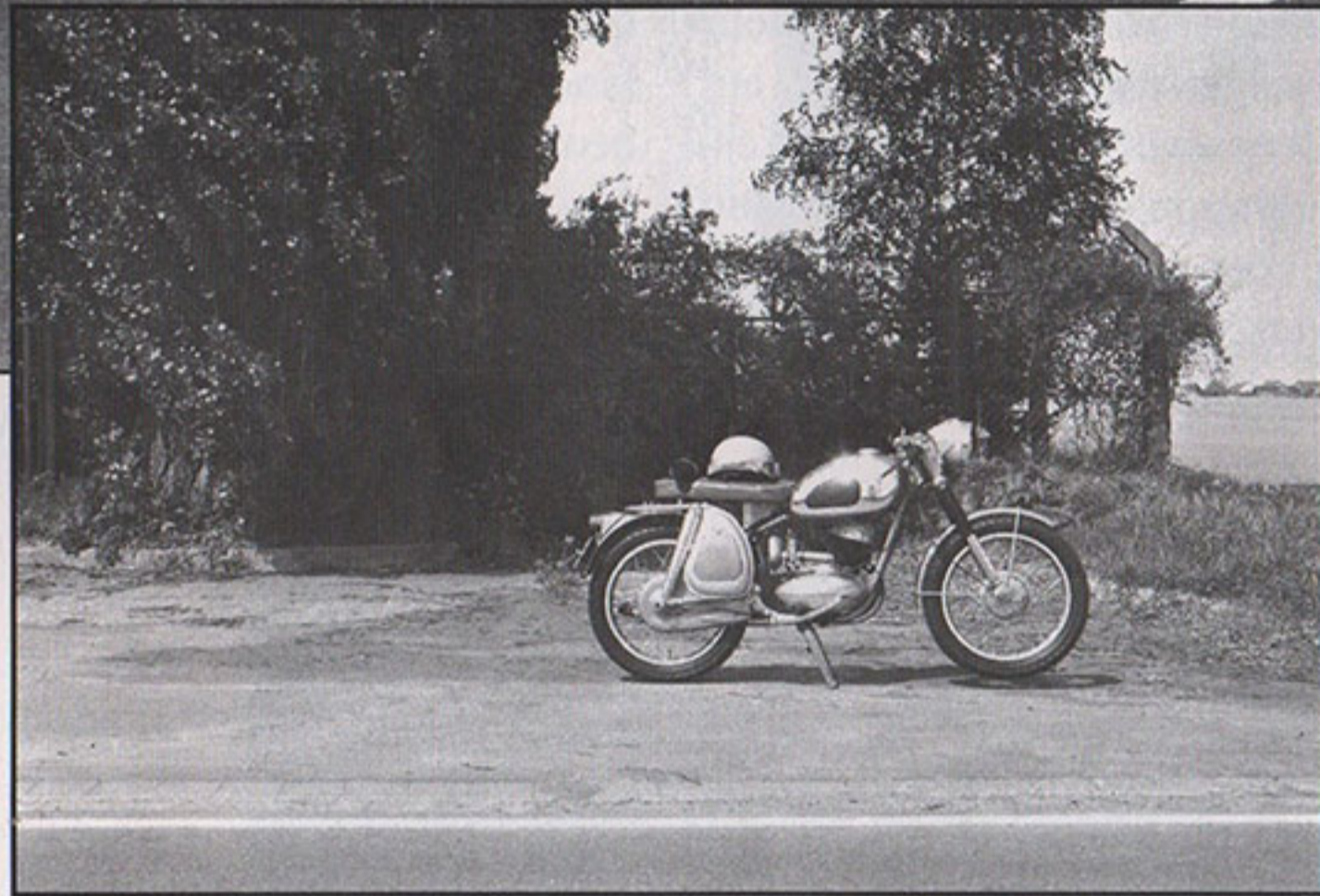
Alles in allem ein jederzeit überzeugendes Angebot: Flink und wendig in der Stadt, bequem und fahrsicher auf Überlandstecken, ist die RT 200 VS heute noch für Veteranenfans, die ein klassisches Motorrad für den kleinen Geldbeutel suchen, mit Sicherheit eine gute Wahl. Für die dazu passende 250er, die RT 250 VS, gilt prin-

Erste Formen von "Product Placement"

zipiell das gleiche, wenn auch die wesentlich besseren Fahrleistungen mit einem rauheren Motorlauf erkauft werden müssen. Bei dieser Maschine bietet die Schwinge an der oberen Gabelbrücke zwei Nachlaufvarianten, um den unterschiedlichen Anforderungen von Solo- und Gespannbetrieb gerecht zu werden. Ein Plus der "Großen" ist die entspanntere Sitzposition für Piloten, die über 175 cm groß sind. Dennoch war mein Eindruck ähnlich wie bei den Modellen mit Teleskopfederung: die kleinere Baureihe 175/200 ist und war für ihre Klasse vorbildlich, während die 250er im Vergleich mit der Konkurrenz gut aber nicht Spitzenklasse sind.

Die RT 350 S

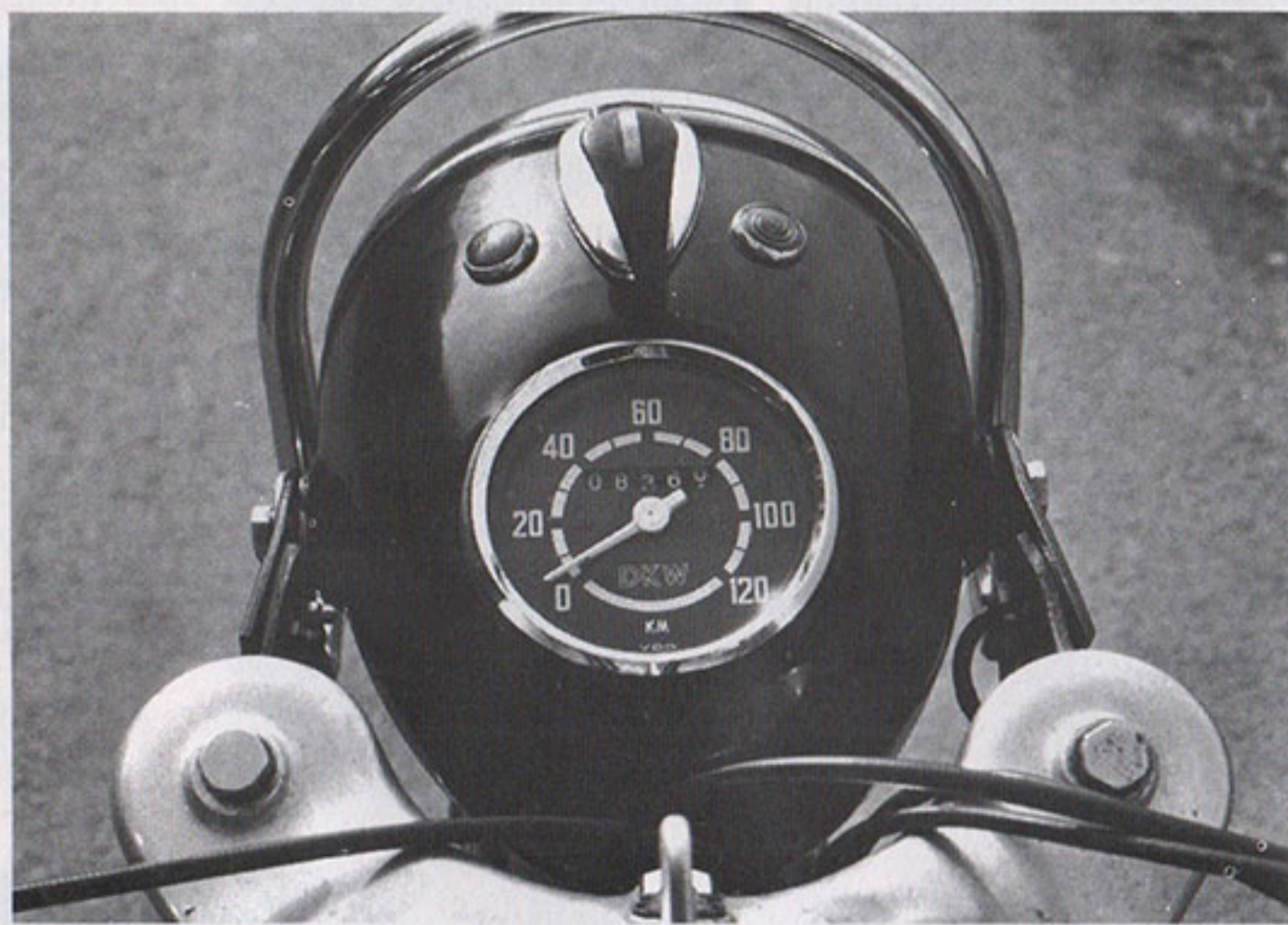
Krone der Schöpfung bei Ingolstädter Zweirädern war die RT 350 S. Genauso startfreudig wie die kleineren Geschwister, braucht die 350er Twin etwas mehr "Schmalz" im Bein beim Kicken. Einmal in Gang, glänzt die RT durch eine kultivierte Aussprache. Nach einer Fahrt auf diesem Motorrad herrscht der Eindruck, daß diese Maschine es an Fahrkultur mit hubraumstärkeren Viertak-



tern jederzeit aufnehmen kann: Die Bedienung ist leicht, das Fahrgeräusch ist ein dezenter, mitreißender Summton, und die entspannte Sitzposition in Verbindung mit der guten Federung lassen auch lange Strecken nicht zur Strapaze werden. Wie bei den anderen DKW sind auch hier die Schaltwege etwas lang, doch die perfekte Getriebebestufung und das sichere Einrasten der Gänge versöhnen mit dieser Tatsache. Diese 350er besitzt einen Antritt, der weit mehr als die serienmäßigen 18,5 PS vermuten läßt. Dazu kommt das Gefühl lässiger Kraftentfaltung, da der Motor wederschrille Töne noch irgendwelche Vibrationen kennt. Innerorts empfiehlt sich ein ständiger Blick auf den Tacho, sonst meint man, durch die Stadt zu schleichen und fährt tatsächlich mehr als 70. Das Fahrwerk ist handlich und fahrstabil zugleich, wenn auch die Gabel im Vergleich zu der

Schwinge einer RT 250 VS straff wirkt. Durch die Sitzposition, die der auf großen britischen Maschinen gleicht, regiert man die 176 kg schwere Maschine locker vom Hocker.

Ein weiterer Grund für die Handlichkeit der nicht gerade leichten Maschine dürfte in der Tatsache zu suchen sein, daß - zweitaktertypisch - keine mit Ventiltriebsteilen vollgepack-



oben: RT-Cup 1993

links: Die Siegermaschine

ten Köpfe den Schwerpunkt in die Höhe treiben. Auch die Bremsen werden mit den gebotenen Fahrleistungen jederzeit spielend fertig, wobei die Hinterradbremse besonders interessant ist: Diese Simplex-Vollnabe ist hydraulisch betätigt, um daran problemlos eine Seitenwagenbremse koppeln zu können. Es stimmt bitter, wenn man bedenkt, daß dieses in jeder Hinsicht ausgewogene und ausgereifte Motorrad zu einem Zeitpunkt auf dem Markt erschien (1955), als in der Motorradszene schon langsam die Lichter ausgingen. Durch den Produktionsstopp 1956 wurde die RT 350 VS, die bereits in Flensburg zur Typprüfung angemeldet war, nicht mehr verwirklicht.

Form-Schöne Aussichten für RT-Fahrer

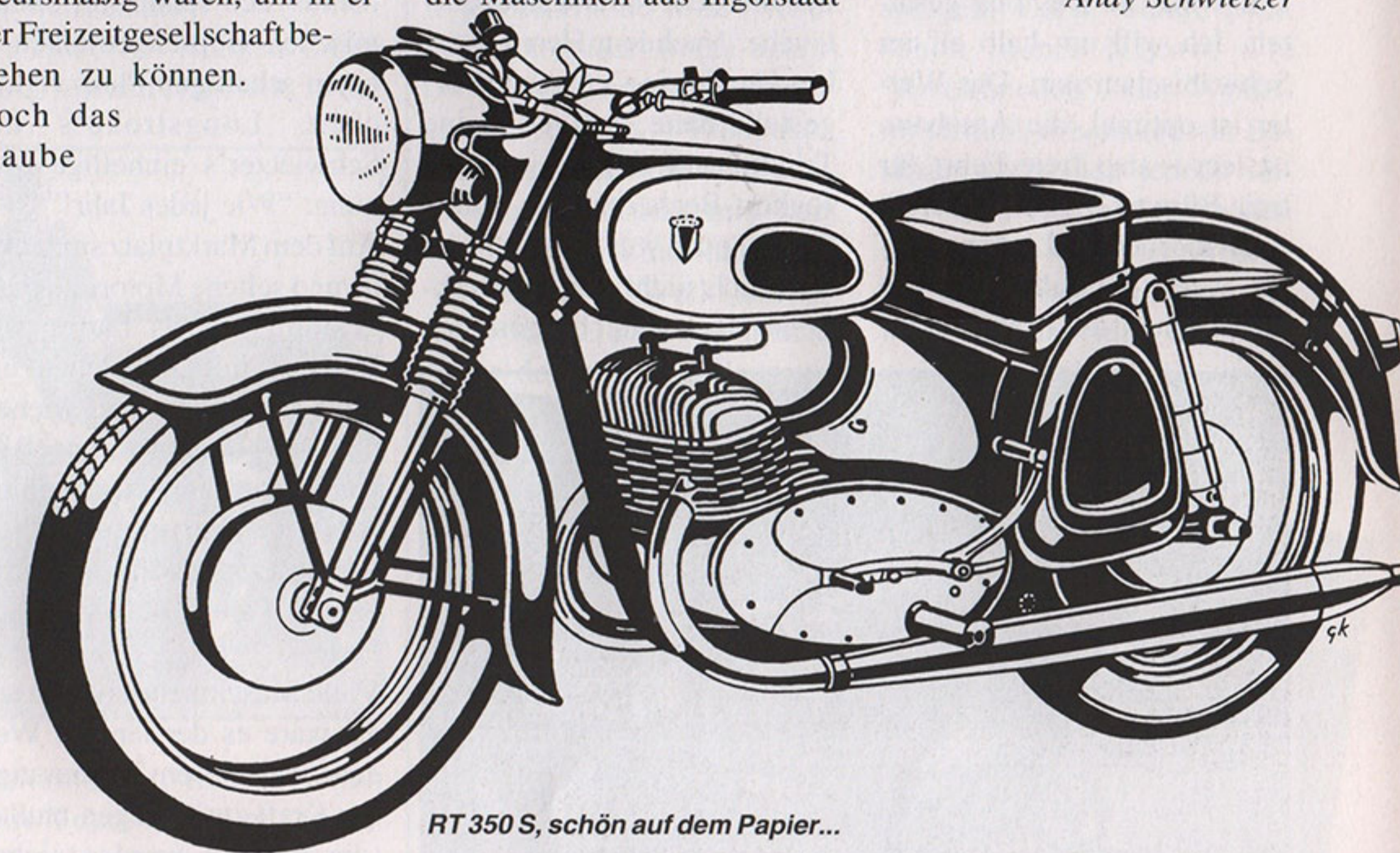
Als Fazit bleibt festzustellen, daß mir die Fahrerei mit jeder einzelnen DKW und auch die Recherche für diesen, zugegeben subjektiven, Artikel große Freude machte. Schon gerade weil diese ausgereiften Vehikel auch im heutigen Verkehr bestehen können. Die Gedanken sind frei, und niemanden ist es verboten, das Garn zu spinnen, was hätte aus dem Werk werden können, wenn die Generation unserer Väter mehr Freude am Motorrad besessen hätte. Doch auch die Manager der deutschen Motorradindustrie haben versagt. Die Leuten hatten nie gelernt,

Bedarf zu wecken, nur ihn zu decken. Und als der Bedarf klein, ja zu klein wurde, warfen die Weißkragen das Handtuch, um sich einige wenige Jahre später von den Japanern zeigen zu lassen, wie man Motorräder und Autos verkauft. Man kann einwenden, daß die DKW zu nüchtern, zu ingenieurmäßig waren, um in einer Freizeitgesellschaft bestehen zu können. Doch das glaube

ich nicht. Man schaue sich eine Honda CX 500 an... Überhaupt sind die dezenteren Zweitakter in einer reizüberfluteten Motorradwelt ein Beispiel für dezenteren Auftritt. Sie verbreiten nicht den Nimbus des beinhalten Bezwinners um ihre Piloten, jedoch sind ihre Fahrer meist genau das, wofür auch die Maschinen aus Ingolstadt

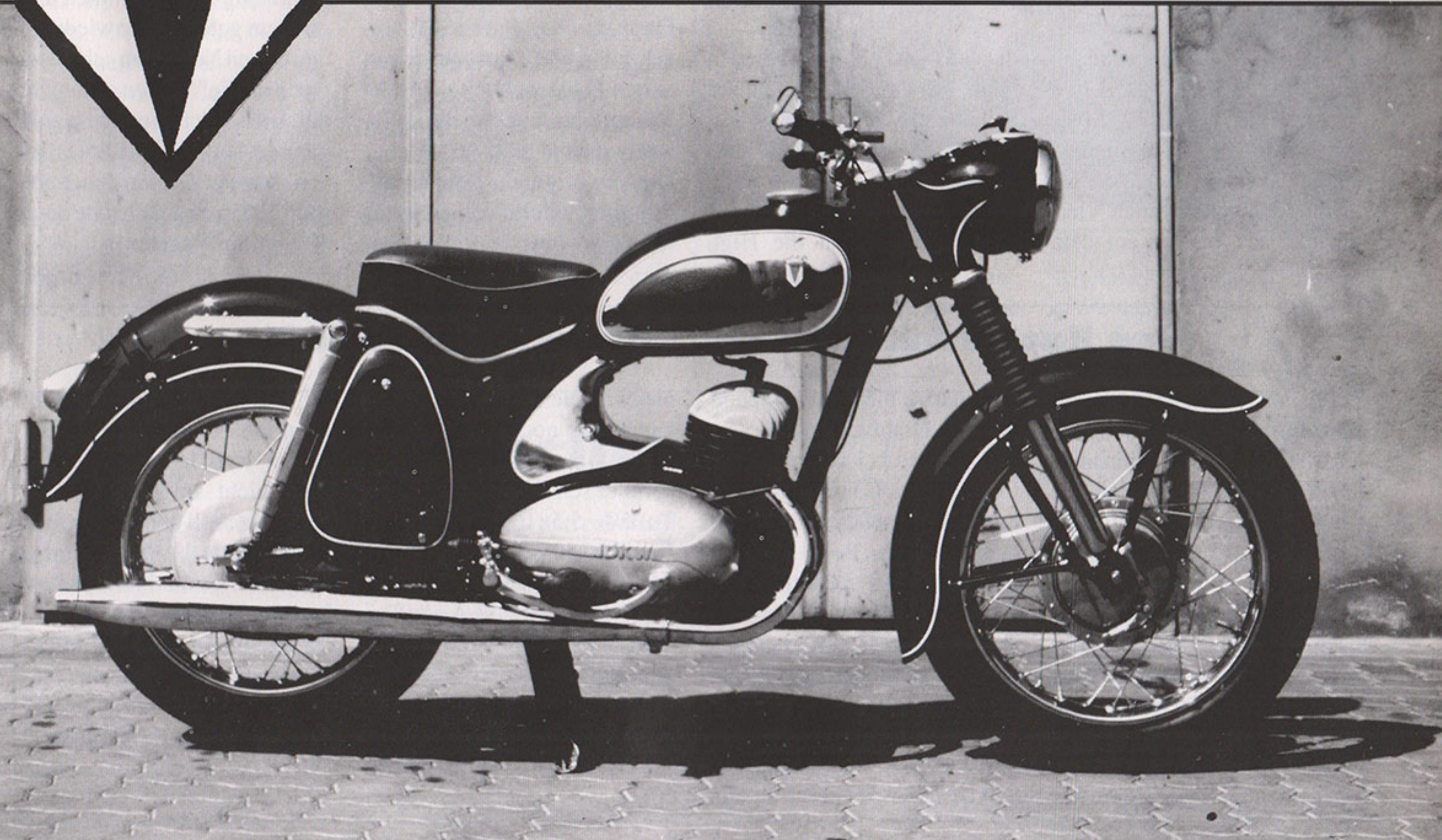
stehen: Prima Kumpel, auf die Verlaß ist... Achja, Kumpel... Ich bedanke mich hiermit bei Jürgen Rendelmann, Braunschweig; Christoph Seidel, Schöningen; Manuel und Stefan Wolf, Langelsheim für geduldige und tatkräftige Hilfe!

Andy Schwietzer



RT 350 S, schön auf dem Papier...

...und schön auf dem Hof



KORRESPONDENZ

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

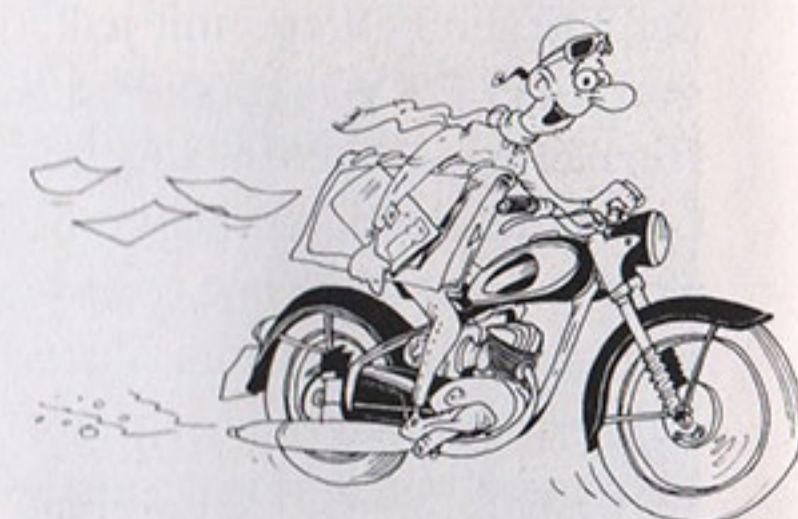
Braunsbach 1993

Himmelfahrt Morgen um 6.30 Uhr wird die Daytona gesatelt. Ich will um halb elf im Schwäbischen sein. Das Wetter ist optimal, die Autobahn ist leer - also freie Fahrt für freie Bürger! Bis Kassel reicht es für die meisten Linksbummler, wenn die Silhouette des zweitschnellsten Postmotorra-

Klacks'schen Treffen auf dem Braunsbacher Marktplatz auf-tauche. Nachdem Herr Leverkus gerade eine Velocette vorgestellt hatte, ruft er meine Triumph auf. Soll ich jetzt den Joghurt-Becher auf die Bühne fahren, oder was? Natürlich nicht, ein aufmerksamer Beobachter hat gesehen,

Society des Motorrad-Journalismus sich schon mit einheimischen Hopfengetränken an einen schattigen Platz verkrochen. Longstroke's und Schwietzer's einhellige Meinung: "Wie jedes Jahr!" Auf dem Marktplatz sind schöne und seltene Motorräder aufgestellt, nervös laufen ihre Besitzer mit Mittelchen und Läppchen umher und wienern hier und polieren dort noch ein wenig, um die Zeit vor ihrem Auftritt herumzukriegen. Wenn es so weit ist, bittet Klacks Fahrer und Krad aufs Podest.

Viele Maschinen sehen so aus, als wäre es der längste Weg, den sie an diesem Tag aus eigener Kraft zurücklegen mußten (die meisten werden sicherhaltshalber gleich geschoben). Neben einem guten Dutzend Doppelkolben-Puchs der verschiedensten Ausführungen waren hauptsächlich deutsche Kräder aber auch viele Italiener und Engländer zu sehen. Daß ein originales, immer gefahrenes, nicht restauriertes Motorrad oftmals viel länger



zum Verweilen einläd und viel interessanter ist, als ein überrestauriertes, war an den großen Mensentrauben bei den wenigen "Gebrauchsgegenständen" zu sehen. Interessant war auch ein klassischer DDR-Umbau mit Bergmeister-Motor in AWO-Rahmen. Schon am frühen Nachmittag kam immer mehr Volksfest-Charakter durch, und am frühen Abend hatte endgültig die Vatertagsfraktion gesiegt und den Platz übernommen. Da Mann sich selbst noch nicht dazu zählt, bedeutet dieses nur die Flucht auf die Burg, wo eine etwas ruhigere Atmosphäre herrscht. Nach einem stärkenden Mahl fühlt man sich wieder fit, den drohend nahenden Gewitterwolken noch rechtzeitig zu entkommen und mit dem gelben Blitz wieder in den hohen Norden zu schießen. Doch da die Wolken sich nicht durch das Kochertal schlängeln müssen, sondern Luftlinie fliegen können, haben sie mich nach 50 km eingeholt. Nur noch 400 km im Regen...

Udo



des der Welt im Rückspiegel erscheint, zum kurzfristigen Wechsel auf die LKW-Spur. Ab Fulda geht es auf Bundesstraßen schneller, und so wird es schließlich doch noch Viertel nach elf, bis ich auf dem

daß ich das Licht angelassen habe. Ein dreifaches Hoch auf die Zentralverriegelung. Während ich noch genau alles beobachte und mich von seltenen Schmuckstücken beeindrucken lasse, hat die High

Von Kupferwürmern und Silizium-Tausendfüßlern

Hier nur kurz ein kleiner Nachtrag zum elektronischen Regler von Frank Hahman in GP 6/92, S 49 ff: Um den maximalen Verbraucherstrom von 15 A festzulegen, wird ein Widerstand von 0,0133 OHM benötigt, dazu sollen 75 Widerstände zu 1 Ohm parallel geschaltet werden, da es keinen 0,0133er gibt. Das ist leider nicht besonders platzsparend, von der Arbeit einmal abgesehen. Als

Alternative bieten sich niederohmige Drahtwiderstände an, z.B. gibt es bei Conrad-Elektronik, Klaus-Conrad-Str. 1, W-8452 Hirschau, die Widerstände 0,012 Ohm (Best.-Nr. 41 67 11-66) und 0,015 Ohm (Nr. 41 67 20-66) mit max. 4 Watt, Toleranz 5%, Abmessungen 6,4x6,4x18mm, kosten 1,65 das Stück. Der maximale Verbraucherstrom liegt dann bei 0,2 V/0,012 Ohm = 16,66 A und 0,2 V/0,015 Ohm = 13,33 A. Um

näher an die 15 A zu kommen, kann man noch zum 0,015er einen 0,1 Ohm-Widerstand parallel schalten (z.B. 4 Watt, Tol.5%, 5,5x16mm DM -,65, Nr. 40 16 50-66), dann hat man 0,013 Ohm, das gibt 0,2 V/0,013 Ohm = 15,33 A. Außerdem kann man statt der 5 Schottky-Dioden SB 530 (5A/30V) wohl auch eine MBR 2545 CT (2x30A/45 V) einsetzen (Nr. 16 40 62-66, 5 Mark 50).

So, das wars erstmal, mehr kann ich darüber noch nicht sagen, weil ich den Regler noch nicht aufgebaut habe. Das ganze soll übrigens keine Schleichwerbe-Veranstaltung sein, Conrad ist halt der Laden mit der nächsten Filiale hier, aber das Zeug gibt es sicher auch woanders.

Jürgen Buss, Frankfurt/M.

Veteranenrennen in Assen

Ende April fand in Assen das Veteranenrennen Einhorncup statt.

Das Starterfeld war international besetzt. Alle Deutschen, die unter den Bedingungen des

ten zu überrumpeln, die Mehrleistung wurde jedoch durch mangelnde Bodenfreiheit wieder wettgemacht.

Die einzelnen Klassen waren etwas seltsam eingeteilt. In der



VFV nicht starten dürfen oder wollen, müssen auf diese Veranstaltung (und andere) ausweichen.

Hier ist erlaubt, was Spaß macht. Ob nun alte Nortons mit Scheibenbremsen ausgerüstet werden oder eine gestrippte Honda CB 750 mit Slicks bereift wird. Hauptsache laut um die Kurven.

Das Racing-Team Winkelmann aus Bremervörde versuchte mit seinen Triumphs die Konkurrenz durch eilig montierte Moto Guzzi Auspufftü-

Einhorn-Sport-Klasse fuhren Van-Veen Kreidler gegen 350er Yamahas und Norton Manx, in der Italiener-Klasse lieferten sich 125er Bennelis mit 1000er Ducatis heiße Gefechte, und das MZ-Gespann kam in der Seitenwagenklasse gegen die BMW- und Krauser-Fludern einem stehenden Hindernis gleich.

Jeder deutsche VFV-Funktionär hätte am Rande des Nervenzusammenbruchs gestanden.

Udo

MZ Exklusiv

Peter E. Heinze aus Heuchelheim, Tel. 0641-63419 weist noch einmal völlig uneigennützig darauf hin, daß das Buch "MZ - Wie helfe ich mir selbst" (die gelbe Bibel) nur noch bei ihm erhältlich ist und, da die Preisbindung aufgehoben ist, inzwischen schon 34,80 DM

(+ Porto) kostet - und eventuell bald ausverkauft sein könnte. Unsere Empfehlung lautet trotzdem weiterhin: Ein Muß für jeden MZ-Fahrer. Ebenfalls nur bei ihm erhältlich ist das Buch "MZ-Geschichten", der Preis bleibt bei 9,75 DM.

Einen Sonderposten MZ-Ersatzteile bietet die Firma Motorrad-Dietze in Ennepetal, Tel.: 02333-87020 an. Dabei sind unter anderem ein Schwung Seitenwagenscheiben oder 200 TS-Krümmen. Sicher lohnt sich auch eine Anfrage nach anderen Teilen.

Udo

DKW Motorräder 1922-1939

Die bis zum zweiten Weltkrieg größte Motorradfabrik der Welt existierte bereits seit 1909, baute jedoch erst ab 1922 "richtige" Motorräder. In der Schrader-Motor-Chronik werden - chrono-logisch - Prospekte, Plakate, Preislisten als Faksimile nachgedruckt und kurz kommentiert. Eine fünfseitige Vorstellung des Werks und seiner Produkte, einige technische Daten der in diesem Zeitraum

farbigen Abbildungen. Interessant ist es, wie sich an den Plakaten die Zeit wieder spiegelt. DKW wählte zwar schon immer Namen, wie "Reichsmodell" oder "Volksmotorrad", die plakativen Besitzer wechselten jedoch immer mehr vom picknickenden Pärchen zu kantig gezeichneten knallharten Arbeitern der Faust und der Stirn, unter denen die zierliche RT wahr-



gebauten Maschinen und eine Aufstellung der Sportfolge umrahmen die 120 zum Teil

scheinlich sofort zusammengebrochen wäre.

Stefan Knittel: DKW Motorräder, Vorkriegsmodelle 1922-1939, Schrader-Motor-Chronik Band 56, 96 S., 121 Abb., 21 x 19 cm, gebunden, Pappband, DM 19,80

PS: Richtig gelesen! Schrader-Motor-Chronik-Bände kosten nur noch 19,90 DM und zwar alle 56 Stück. 39,90 DM war ja auch ein bißchen teuer für so'n dünnes Buch.

Neues aus der Hauptstadt der Kommissare:

Eine neue Norm, die die auch noch nicht alte ECE R 22 03 ersetzen soll, ist nach Angaben des IVM von den europäischen Mitgliedsstaaten abgelehnt worden. Ein nicht namentlich genanntes Land ist sogar der Meinung, Helme gar keiner europäischen Richtlinie zu unterwerfen. Wir sind der Meinung: Ausfindig machen und aus der EG ausschließen! So geht das nicht!

*

Paßbestimmungen im Osten

Es ist heutzutage relativ unkompliziert, in Osteuropa Urlaub zu machen, die Grenzen sind offen, die Länder brauchen die wirtschaftliche Kraft des Tourismus. Nun sollte jedoch niemand auf die Idee kommen, einfach loszufahren. In vielen Staaten herrscht immer noch Visum- oder zumindest Reisepaß-Pflicht. Die einzigen Länder, in die ganz ohne Pro-

bleme eingereist werden kann, sind die Tschechische und die Slowakische Republik, Slowenien und Ungarn. Die Bestimmungen der anderen Länder sind aus der Tabelle ersichtlich. Wer weitere Informationen braucht, kann sich an Auto-Clubs, Reiseveranstalter und die Botschaften der Länder wenden.

Paßbestimmungen in Osteuropa

Land	Reisepaß	Visum	Lichtbild im Kinderausweis
Bulgarien	nötig	nötig	immer
Baltische Staaten	nötig	nötig	immer
Polen	nötig	-	immer
Rumänien	nötig	nötig	immer
Russ. Föderation/ Weißrußland	nötig	nötig	immer
Slowakische Republik	-	-	ab 4
Slowenien	-	-	ab 5
Tschechische Republik	-	-	ab 4
Türkei	nötig	-	ab 10
Ukraine	nötig	nötig	immer
Ungarn	-	-	ab 10

ADAC

Euro-Tops

Motorräder über 100 PS sollen laut einer BVDM-Meldung in der EG zukünftig verboten werden, damit die Autofahrer mit ihren 250 PS-Panzern nicht mehr so große Schwierigkeiten beim Überholen haben.

Die europäische Motorradfahrerorganisation E.M.U. protestierte in Luxemburg beim EG-Ministerrat dagegen und errang

einen "faulen Kompromiß": ab 1995 sind bis zu 125 PS erlaubt, ab 2000 voraussichtlich nur 100 PS. Ob man nun 100 oder 125 PS braucht, steht nicht zur Debatte. Vielmehr geht es um ungerechte Einschneidung von Rechten bei Minderheiten. Bislang gibt es noch keine Studie, nach der ein 140 PS-Krad gefährlicher ist, als ein unwesentlich schwächeres.

EG-Wirtschafts-Kommissar Martin Bangemann (F.D.P.), sonst immer für die freie Marktwirtschaft zu haben, setzte sich mehrfach über das EG-Parlament und damit über den Willen der Europäer hinweg. Der

BVDM setzt sich gegen solche Profilierungsversuche weiterhin zur Wehr.

*

Wenn es um positiven europäischen Fortschritt geht, ist man nicht ganz so schnell: Die verschiedenen nationalen "Allgemeinen Betriebserlaubnisse" werden laut IVM bei Motorrädern erst ab dem 1.1.1997 von einer EG-Betriebserlaubnis abgelöst. Bestehende ABE's bleiben bis zum Jahr 2000 gültig. Für neue Maschinen wird eine EG-ABE erst ab dem 1.1.2001 verbindlich. Für PKW gilt diese Regelung übrigens schon seit dem letzten Jahr, aber warum soll man Motorradfahrern in Europa auch mal etwas erleichtern?

Udo

NIGHT WOLVES

Die NIGHT WOLVES, größter russischer Motorradclub, wollen westeuropäische Motorradfahrer über ihr Land informieren. Sie laden uns ein, in kleinen Gruppen Motorradurlaub in der Ukraine, Weißrussland, Rußland und den Baltischen Republiken zu machen. Sie wollen uns ihr wunderschönes Land und die große Herzlichkeit und Gastfreundschaft der Bevölkerung näher bringen. Sie wollen uns Westeuropäern ihr Land zeigen und uns verständlich machen, daß sich ein BESUCH IHRES LANDES lohnt und wir Motorradfahrer mehr davon haben, mit Ihnen zusammen dieses neue Urlaubsland kostengünstig erforschen zu können.

Die NIGHT WOLVES Moskau/Vilnius/Kiew/Minsk kommen deshalb zum 6. Europäischen Guzzi Treffen 30.07. - 01.08.93 nach Thal.

Um die Stützpunkte des Club's mit Kommunikationsgeräten

und anderen Hilfsmitteln auszustatten, die notwendig sind, um dies zu ermöglichen, wurde vom hiesigen Moto Guzzi Club Bavarese e.V. ein eigenes Spendenkonto dafür eingerichtet; unter dem Motto:

Deutsche Motorradfahrer helfen russischen Motorradfahrern.

Diese Spenden werden zu 100% an die NIGHT WOLVES weitergeleitet, und sie sind zweckgebunden. Jeder Spender wird namentlich erfaßt und während seinem nächsten Motorradurlaub dort wie ein Bruder behandelt und umsorgt. Spenden bitte auf das Konto des Moto Guzzi Clubs Bavarese e.V. bei der Bayr. Vereinsbank, BLZ 700 200 70, Kto.-Nr. 47 436 990, Kennwort: NIGHT WOLVES.

Volker Teichmann
Präsident des Moto Guzzi Clubs
Bavarese e.V.

Die unendliche Geschichte oder: macht Senf nun dumm oder was?

Leserbrief zum "nachgereichten Senfglas"

Wiedermal so ein "Freak", der sich für die an sich "narrenfreie" Winterzeit eine (wahrscheinlich "total billige") MZ "abgegriffen" hat? Natürlich mit "nicht nennenswerter Leistung" oder wie soll man das mit Deinen weichgeglühten Ketten verstehen?

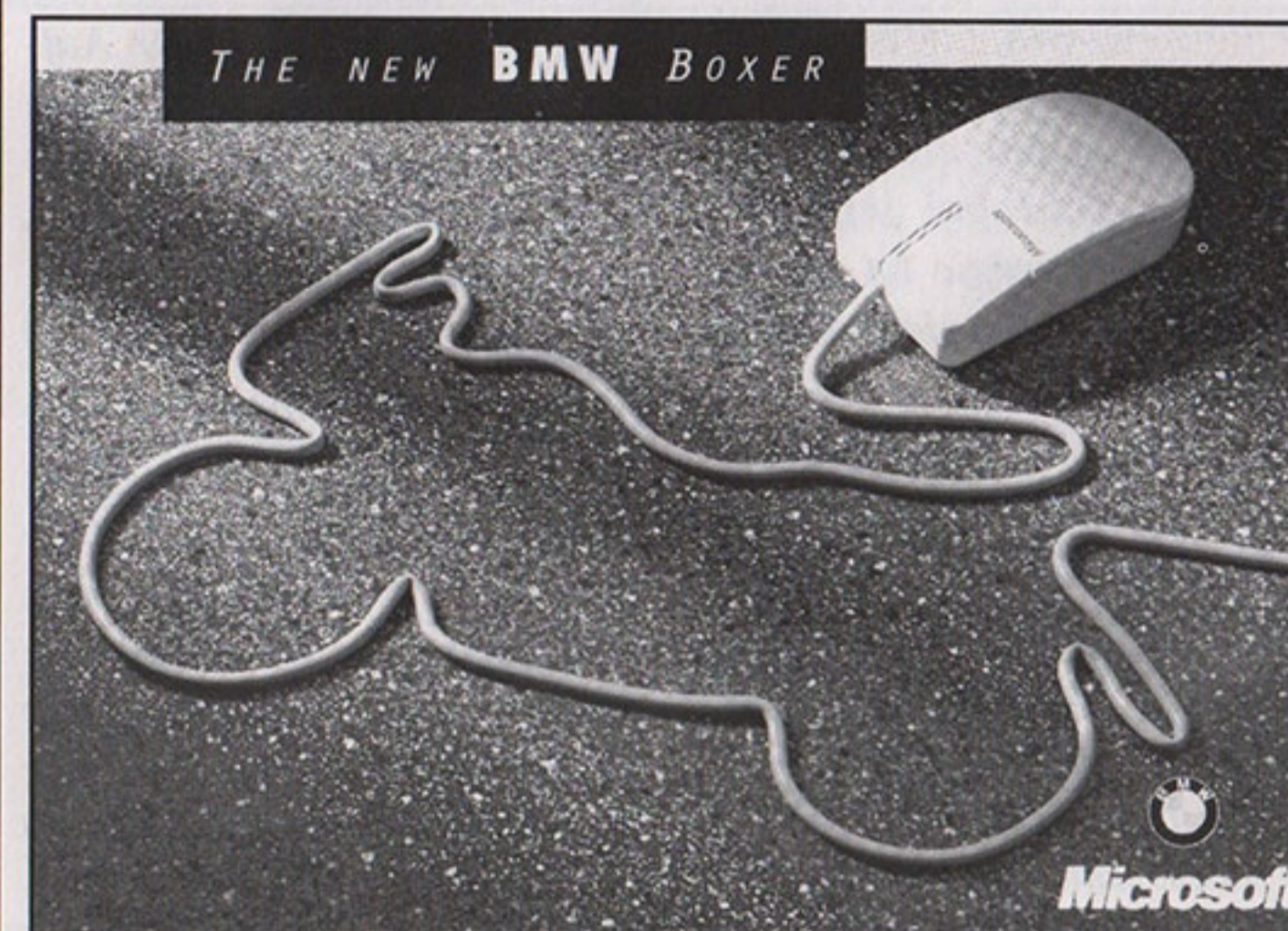
Zur Konstruktion des MZ-Kettenkastens: Kunststoffkasten = Sollbruchstelle - auch bei stark vernachlässigtem Kettenzustand kann somit bei event. Kettenbruch schweren Unfallfolgen vorgebeugt werden. (Ein kleines Zugeständnis an die "Narren"?)

Das Einziehen einer neuen Kette ist dank des großzügig dimensionierten Ritzelraumes ein Leichtes. Unsere Nachschmier- und Haltsbarkeitsverfahren sind bestens: Das abgeschleuderte Fett legt sich im tatsächlich kaum erwärmenden Kunststoffkasten ohne herauszutropfen ab und wird bei entsprechender Schichtdicke wieder von der Kette mitgenommen.

Somit begnügen sich unsere MZ-Maschinen nach anfänglich großzügigem Fetten mit großen Nachschmierintervallen. Die Kette hält sehr, sehr lange (technischer Aufwand und praktische Bewährung stehen für mich daher in einem gesunden Verhältnis). Nun zur Kaufberatung für Motorradanfänger: Herzlichen Dank für das Ersparen Deiner "sonstigen Erfahrungen". Leider verleitet der allgemein unter vielen "Bikern" übliche, mitleidig-abschätzige Blick auf die "primitiven, leistungsschwachen" MZ-Maschinen oft zu der Annahme, der Kaufpreis einer MZ stünde in Relation zum Wartungsaufwand (nach

Prospekte Sammeln ist out!

Als "The new BMW Boxer" grundlegend neu und heiteck wird die neue R 1100 ange- ist, ließen sich die BMW-Leu-



kündigt. Der gemeine Anglistiker versteht unter "Boxer" zwar nur einen crash-getesteten Vierbeiner, aber "Flat-Twin" hat ja auch was Flaches. Weil das Motorrad nun so

te auch für die Werbung was ganz Modernes einfallen (auf dem Auto-Sektor gibt's das schon etwas länger): Eine Diskette, mit deren Hilfe man sich auf jeden normalen

DOS-Computer seine BMW-Reklame zaubern kann. Wer nun erwartet, komplette Blaupausen oder tiefgehende technische Daten zu finden, muß leider enttäuscht werden. Nichts Weltbewegendes aber trotzdem ganz interessant und gut gemacht. Ob das Argument, durch eingespartes Papier die Umwelt zu schonen, angesichts eines Stromverbrauchs von bis zu einigen hundert Watt durch den Rechner, bestehen bleiben kann, müßte erst einmal errechnet werden. Immerhin ist es nicht ohne weiteres möglich, die gezeigten Seiten auf Papier auszudrucken.

BMW + Microsoft: The new BMW Boxer, kostenlos erhältlich bei allen BMW-Niederlassungen

Udo

dem Motto "billig an Land gezogen und kräftig dagegenlatzen, wenn sie mal nicht will"). Unsere Erfahrung: Wer sich zu einem auf jeden Fall günstigen Preis für eine gepflegte MZ entscheidet (es muß ja nicht die 50Mark-Okkasion sein), wer lesen kann und nicht erst bei bereits entstandenen Defekten nach wirklich beispielhafter, Zschopauer Anleitung (Wie helfe ich mir selbst?) mit sicher geringem Werkzeugaufwand seine MZ wartet und pflegt, der fährt über Jahre ein robustes, leistungsfähiges Motorrad. Narrensicher? Kann und wird kein Motorrad jemals sein.

F. Körner,
Schwäbisch Gmünd

Schröder & Weise Katalog

Nach über vier Jahren gibt es endlich wieder einen Gesamtkatalog des hannoverschen Autobücher- und Automobilhändlers Schröder & Weise. Auf 100 Seiten wird fast sämtliche weltweit zur Zeit lieferbare deutsch-, englisch-, italienisch- und französischsprachige Literatur über Kraftfahrzeuge vorgestellt. Der Teil über Motorräder umfaßt zehn Seiten, hinzu kommen noch einige Seiten über allgemeine Technik und Motorenbau, so daß sich die Anschaffung für Literatur-interessierte Motorradbesitzer durchaus lohnt. Ebenfalls lohnt sich ein Besuch im Geschäft, um dort im Antiquariat nach Büchern und Firmenliteratur zu stöbern.



Der Gesamtkatalog 92/93 ist gegen eine Schutzgebühr von 10,- DM bei Schröder & Weise, Ohfeldweg 1, 30559 Hannover, Tel.: 0511-517037 erhältlich.

Blei-Frei

Mein Anliegen:

Ich, Ihr und viele andere Mopettleute haben immer wieder Ärger mit ihren Bleiakkumulatoren, sprich Batterien. Nun hab' ich da in so einem pofeligen Bikerblatt gelesen, daß man sich die Dinger glatt sparen kann, d.h. Betrieb ohne Batterie. Natürlich, weil man ja bei jedem ein exzellentes Wissen über solche Dinge voraussetzen kann, haben die nix darüber geschrieben, wie man so etwas bewerkstelligt, geschweige denn einen Schaltplan abgedruckt.

Das wär doch mal eine Aufgabe für Euch, so einen Muster-schaltplan auszubrüten und in einem Artikel vorzustellen. Sicher bin nicht nur ich sondern auch viele andere Batterieidegeprüfte darüber hocherfreut.

Noch einen Tip: mit Enablitz Super Herdputz von Erdal kriegt man ganz leicht festgebackten Dreck, z.B. am Auspuff, mühelos weg. Rosthemmend ist das Zeug auch noch, nur zu stark rubbeln darf man nicht, denn das enthaltene Schleifmittel ist recht grob. Der Chrom wäre sonst hin. Man bekommt es in fast jedem Supermarkt für ca. 4-5 DM. Gleiches tut jedoch auch eine Mischung aus Waschpulver, Petroleum und Phosphorsäure.

M. Cloidt, Kaiserslautern

Die Batterie ist normalerweise nur für den Startvorgang notwendig - außer bei Motorrädern mit Lichtmaschinen, die im Leerlauf nicht genug Leistung abgeben.

Bei Motorrädern mit Anlasser und ohne Kickstarter ist eine Batterie ohnehin unverzichtbar.

Ob ein Motor anspringt, ist abgesehen von einer Mindest-drehzahl und der Gemischzusammensetzung - eine Frage der für die Zündung zur Verfügung stehenden elektrischen Energie. Und bei jeglicher Form von Energie ist es nun mal leider so: Von nichts kommt nichts!

Hier ist hauptsächlich die verwendete Lichtmaschine entscheidend und nicht eine spezielle Schaltung. Bei Motorrädern, die einen Dauermagneten in der Lichtmaschine haben (z.B. Yamaha SR 500), ist es noch am ehesten möglich ohne Batterie auszukommen, da hier kein Erregerstrom für die Lichtmaschine erforderlich ist. Hier steht die Energie, die über den Kickstarter in die Lichtmaschine gegeben wird - abzüglich Verluste (Wirkungsgrad) - für die Zündung zur Verfügung, wenn alle anderen Verbraucher ausgeschaltet sind. Bei Lichtmaschinen mit Erregerpule (Feldwicklung) dürfte es so gut wie unmöglich sein ohne Batterie auszukommen, da hier ein "Anfangsstrom" (zumeist über die Ladekontrollampe) von der Batterie benötigt wird. Es kann zwar eine Selbsterregung durch den Restmagnetismus im Eisen der Lichtmaschine auftreten, diese dürfte allerdings erst bei höheren Drehzahlen relevant sein, so daß das Motorrad jedesmal angeschoben werden müßte.

Bei abgeklemmter Batterie und laufendem Motor besteht allerdings die Gefahr, daß Spannungsspitzen durch Schalt- und Induktionsvorgänge auftreten, welche dem Gleichrichter (bei Wechsel- und Drehstromlichtmaschinen) und elektronischen Reglern gefährlich werden könnten.

Wenn die Sache so einfach wäre, würde es sicher viele

Motorradmodelle ohne Batterie geben. Außerdem sind Dinge wie Parklicht und Warnblinklicht ohne Batterie (bei stehendem Motor) nicht zu realisieren. Mein Fazit daher: Lieber mit Batterie.

Und so schlimm ist der Aufwand mit den Batterien ja nun auch wieder nicht. Ich beschränke mich z.B. darauf, ab und zu den Säurestand zu kontrollieren und die Batterie bei längeren Fahrpausen an ein (selbst gebautes) Frischhaltegerät anzuschließen (Schaltung wird voraussichtlich noch in diesem Jahr in der GummikuH veröffentlicht). Vielleicht ein bis zweimal pro Jahr sollte man auch die Ladespannung

an der Batterie bei höherer Drehzahl messen. Ist diese zu hoch, so wirkt sich das negativ auf die Batterie aus.

Bei meiner KAWA (GPZ 900 R) hat die erste Batterie 5 Jahre gehalten. Dabei habe ich mir nicht mal die Mühe gemacht, sie im Winter auszubauen. Die neue Batterie hat ca. 70,- DM gekostet, macht 14,- DM pro Jahr!

Bei Motorrädern ohne Anlasser müßte die Batterie eigentlich noch länger halten. Trotzdem wäre es interessant zu erfahren, was das besagte Bikerblatt zu dem Problem sagt, fragen Sie da doch noch mal nach.

Dipl.-Ing. F. Hahmann

16. Russentreffen

Übers Himmelfahrtwochenende war eine idyllisch gelegene Streuobstwiese bei Wassertrudingen-Feunheim Ziel von etwa 50 Gespannen und einigen Solo-Motorrädern, wobei natürlich besagte Russen mit Namen "Molotow", "Dnepr" und "Ural" klar in der Überzahl waren. Aber auch andere, z. B. MZ's, BMW's und sogar eine "Saporoshez", ein Eigenbaumotorrad mit sowjetischem Kleinwagenmotor, M72 Getriebe und Antrieb, bevölkerten den Zeltplatz. Sie nahmen an einer gemeinsamen Ausfahrt

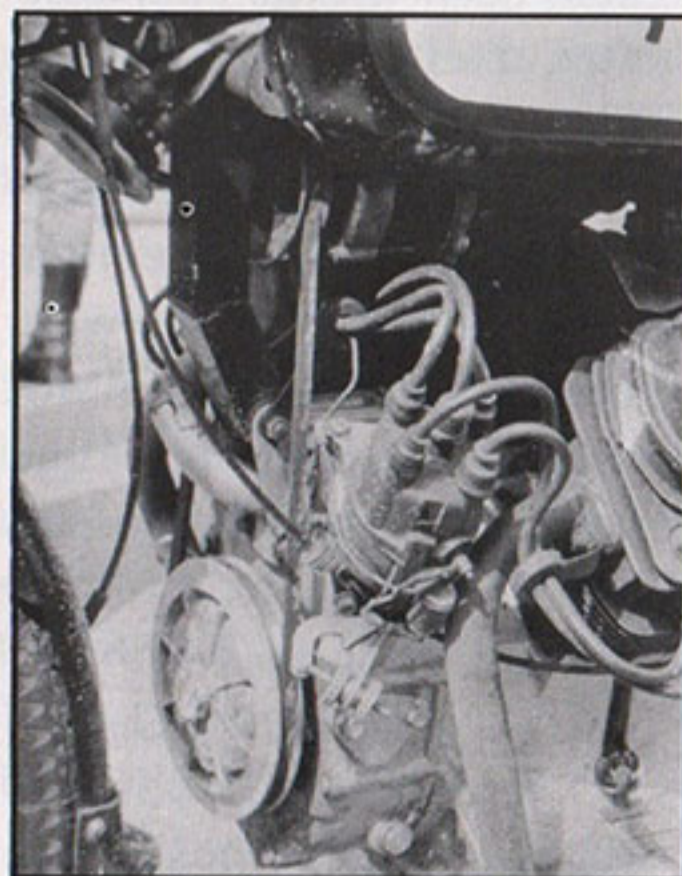
über herrlich ruhige Nebenstraßen und Wege teil.



Besonders beeindruckend war für mich der familiäre Charakter des Treffens. Klar, neben Mutti und Vati, den lieben Kleinen, haben auch der Hund und die Leinwandvilla genug Platz auf und im Gespann.

Den Organisatoren Werner Heger und seiner Frau kann man nur wünschen, daß dieses Treffen weiterhin so individuell bleibt.

Claus Uhlmann



SUCH & FIND

Service für Abonnenten: Deine kostenlose, private Kleinanzeige per Fax 04 21 / 50 44 48 oder per Karte an den GUMMIKU-Verlag • Am Deich 57 • 28199 Bremen (Andere: 5 DM in Marken, max. 200 Anschläge)

... und der Sonder-Service: Wer seine Anzeige auch in der nächstmöglichen Ausgabe des Motorrad-Magazins MO sehen will, der legt 5 DM in Briefmarken, Schein etc. bei. • H = Händleranzeige

- ADLER -

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

M 200, Bj.52, blau, mit Brief zu verk., ebenso viele Original M Teile weiseneu verchromt Tel.: 0821-880166

- AWO -

Krach-Bum'-Getriebe (bis Serien-Nr. 42000) für AWO gesucht, Tel.: 030-6552951, Martin

425T, gut + orig., 1700,- DM, G. Fischer, Hauptstr. 56 b, 0-9163 Gornsdorf (Sachsen)

AWO 425 original Magnet fehlt, 1600,- DM, Motor 425 + Getr. 500,- DM, Tel.: 0043-7229-89927

AWO 425T-Gespann, Bj.58, TÜV neu, FP 3400,- DM, Tel.: 03931-412863

Rücklicht oder Gehäuse ohne Bremslicht orig. von AWO bzw. EMW, BK gesucht, Tel.: 030-6552951 Martin

Suche für 425 S Sitzbank u. Beiwagen m. Anschlüssen, J. Obermann, Virchowstr. 47, 3500 Kassel

Suche WHB für AWOT 425, auch als Kopie, Tel.: 0421-591422

- BAUER -

Suche f. Bauer 150 ccm, Bj.52 Gabel, Blechteile, Räder, kann auch tauschen, Tel.: 07940-51438 abends

- BEKLEIDUNG -

Suche gebrauchte Herrenleder-Motorradjacke Gr.54, Tel.: 04721-46262

BMW Gore Tex Latzhose, Jacke rot/anthrazit, Gr. 48, Damen 40-42, nagelneu, Ladenpreis: 1498,- DM, Bingwald, Schlusenstr. 14, 6000 Frankfurt 1

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

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

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

Lederkombi Gr 50, 1/2 Jahr benutzt, Farbe rot/weiß Marke Dainese m. Kniepolster, Helm Gr.58, 1/2 Jahr benutzt, weiß, Marke BMW-System 3, preiswert zu verk. Tel.: 0211-317321

Verk. Sidi-Crosstiefel blau, Gr.46 neuwert. 150,- DM, Tel.: 08342-3220

- BENELLI -

Quattro 500, Bj.75, 2x, 1 mit TÜV, Topzustand, Mot. teilüberholt, die andere i.T., nur zusammen, VB 6500,- DM, Tel.: 09122-15260

- BMW -

1/5 Kolben, Zylinder, 750 ccm-Köpfe, Hilfsrahmen /6 Tanks 18 l, 22 l Sitzbank zu verk. Tel.: 02056-56740

1/5 Teile, Lampe, Stoßdämpfer, Sitzbank, etc gesucht, Tel.: 0421-4986270

K 75 C, Bj.90, 21 tkm, 50/75 PS, Koffer mit Gleichschliebung, Sturzbügel, Warnblinkanl., autom. Seitenständer, verchromte Gepäckbrücke, Werkstattpflegt, Tel.: 06486-1032

1 Paar R 27 Stahlfelgen, silber lackiert, Zust. 2, passend auch f. R 50 u.a., 80,- DM, R 80 G/S Kickstarter, 50,- DM, Tel.: 06371-62965 (AB)

BMW R 24-27, Motorräder, Ersatzteile neu und gebraucht, S. Meyer, Bahnhofstr. 22, 67586 Hillesheim, Tel.: 06733-8195 od. 7281, Fax: 8134, fordern Sie umfangreichen Teilekatalog unter genauer Typenangabe gegen DM 3,50 an H

K 100 RS, Bj.84, 56000 km, blau, gt. Zustand, mit Koffern, 7000,- DM, Tel.: 03303-3339

Motorteile R 51/3 + 67/2, Ventildeckel /7 20,- DM, Einzelsitzbank /5 80,- DM, Schorsch-Meier-Tank 51/3 rest. 450,- DM, Sitzbank R 50 100,- DM, Tank R 50 150,- DM, 2 x Vergaser 60/5 (NT) 200,- DM, Tel.: 04321-41634 o. 28117

R 50 + R 60 + R 12 zu verk., Tel.: 05655-8051 H

R 100 RS, EZ 80, TÜV 4/95, 48 tkm, Krauser - 4V-Motor, 82 PS, Knoscher VVK, Höck. Rasten VB 9500,- DM, MBV-VVK ab /5 350,- DM u. div. gebr. Teile ab /5 zu verk., Tel.: 04642-69127

R 25/3 suche Gepäckbrücke, Tel.: 07262-5144

WAX-COTTON ANZÜGE GIBT ES VIELE

ABER NUR EINEN

Barbour

SIE SOLLTEN IHN „erfahren“

IMPORT UND GROSSHANDEL
Gerald Brabetz
Falkensteiner Weg 8 D-6238 HOFHEIM a. Ts.
Telefon 06192 / 6444 Telefax 06192 / 26775

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

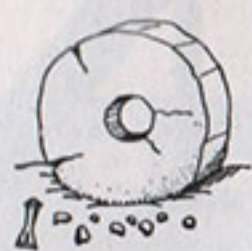
HAT ALLES FÜR DEN REISELUSTIGEN BIKER...

BEQUEME ISOMATEN
SCHLAFSÄCKE
KOCHGESCHIRR
ZELTE
WASSERDICHTER
PACKSÄCKE!

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

BÖHM - Technik rund um's Rad

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



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

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

100 alte BMW' & Teile
Bj. 50-85 An- und Verkauf
Ab 1. Mai '93 Neue Adresse
Geschlossen 25.4.-30.4.93
Martin Kornhas
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
mechanik
Ihr Partner für
BMW
Oldtimer-Motorräder
R 24 - R 69 S
- Ersatzteile -
- Instandsetzung -
- Strahlarbeiten -
2930 Varel
Gewerbstraße 15
Telefon (0 44 51) 79 50
und 8 50 31-33
Telefax (0 44 51) 8 51 20

R 11 suche Rahmen, Kotflügel u.a. Teile, alles anbieten zu fairen Preisen, Tel.: 0041-52481888

R 50 gesucht, evtl. Tausch gegen Triumph T 120 R Bonnie, Bj.72, Zustand 2, Bitte Angebote an Tel.: 08031-70301 o. 08036-7919

R 50-R69S: 1 Hi-radschwinge gebr. ohne Kardanwelle, neu lackiert, 250,- DM zu verk. Tel.: 0491-2769

R 50/5, Bj.69, 27 PS, Hoske, Zub. + ET, 4900,- DM, Tel.: 040-6308426

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

R 60/6 /76/ TÜV 94, 1a Zustand, Doppelscheibe vorn, neue Bremsen, Getriebe, Kupplung, Gabel, Auspuff, Lack, Reifen, Lampen, Lenker, etc, VB 6900,- DM, Tel.: 0431-391622

R 60/6, 800 ccm, Doppel-Bremse 90 S, Windschild, Koffer, TÜV neu, 87 neu aufgeb., dkl.blau, s. gt. Zustand, VB 5800,- DM, Tel.: 06198-1384 bis 22 h

R 60/6: 1 Rahmen (doppelwandiges Oberrohr) mit Brief, 1 Heckrahmen (lang), 1 Seiten- u. 1 Hauptständer, 1 Fußbremshebel (Alu poliert), 1 Batterieträger f. Gr. Batt., 1 Bremsgestänge f. Hi-Bremse u. Bremshebel, zus. f. 550,- DM, 1 Vo-Rad 19' (Trommelbremse) o. Bremse, mit gutem Reifen für 250,- DM, Tel.: 0491-2769

R 60/7 Ex-Polizei, Bj.77, 8 Jahre abgemeldet, 44 tkm, neue V2A-Auspuffe, BK-Moto Einzelsitz, TÜV 3/95, schwarz, runde Ventildeckel, guter Zust., VB 5000,- DM, Tel.: 04183-4932

R 60/7, EZ4/79, 55000 km, TÜV u. Kupplung neu, Sturzbügel, chem. BGS-Krad, keine Verkl., 4950,- DM, Tel.: 0441-382021

R 75/5 schwarz, original, Bj.71, auf Wunsch div. Zubehör, 6000,- DM, Tel.: 04927-475

Vergaser, Rücklichthalter + div. Kleinteile, 100,- DM, Tel.: 04101-34690

R 80 RT, EZ 84, rot, 85 tkm, TÜV 8/94, VA-Auspuffanl., neue Reifen, VB 7200,- DM, Tel.: 0214-3031492, 8-16 h

Suche für R 90/6 zweite Scheibenbremse, Tauchrohr, Pendelsattel, Tel.: 08342-3220

Suche Kunststoff-Profil für S-Cockpit große Boxer 1973-85; Wüdo-Produktion ca. bis 1989; Clou: 4 statt 2 Zusatzinstrumente, Tel.: außer Mo + Do: 06187-1631

Suche R 80/75/6/7 1 oder 2 Brems-scheiben nur Speichenräder, Zustand egal, Tel.: 0431-391622 auch nach 22 h

Suche Seitenständer, Sozius-Sitz und Ebersbacher Rücklicht für 51/3, Tel.: 04743-7848

R 80 G/S P.-D., Bj.87, 37 tkm, WP-Bein u. Federn, Ölkl., Stahlfl., Koffer, alle Extras, FP9000,- DM, Tel.: 0355-25253 ab 20 h

Suche WÜDO-Instrumententräger (Kunststoff-Profil) für S-Cockpit Original BMW Bj. 73-8.85 passend. 4-fach Durchmesser statt 2-fach wie bei BMW-Zubehör, Tel.: 06187-1631

Suche für CZ 175 Sport Bj.72 Modell 477 linken Seitendeckel, orig. Rücklicht und Briefkopie od. Datenblatt, Tel.: 0711-4201689

KM 200 suche RHB und sonst. Literatur gegen Entgelt und Kopie der Betr. -Anl., Tel.: 07262-5144

Moped MP 4/632, 2-Gang-Sachs, alles orig. Zustand 1-2, Motor überholt m. Papieren, VB 675,- DM, Tel.: 02157-6088

RT 175/1, 2500,- DM, Tel.: 07121-42881

RT 350 S, 4000,- DM, Tel.: 0043-7229-89927

Suche für NZ 350 Tacho-Halblech, Kettenschutz, Packtaschenhalter, Tel.: 04122-43354 ab 19 h

Suche für NZ 350 Tachohalblech, Kettenschutz, Packtaschenhalter, Tel.: 04122-43354 ab 19 h

Suche für RT 125 Bj.40-45 Gabel, Tank, Vorder- u. Hinterrad und Schutzbleche, Tel.: 04122-43354 ab 19 h

Suche für RT 175 VB, Bj.57 Briefkopie, Motor, Auspuff u. div. Teile, Tel.: 06043-401452

Teileträger RT 250/2 u. RT 175/1 zu verk. Tel.: 09467-314 ab 18 h

Verk. DKW 175/1, Bj.56 mit Brief, Tel.: 07121-42881

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



MT 2-Gespann, Bj.85, Mit Zulassung, 2800,- DM VB, Tel.: 05257-6257

860 GT m. 750er Tank, s. schön + orig. Teile u. neuem Reifen 8400,- DM, Tel.: 06340-5696

900 SS, Bj.79, schwarz/gold, Conti + 40er offen, beides eingetr. 16000,- DM VB, Tel.: 0621-494186

Garagenräumung! Alles, was sich so in Jahren an Teilen für 900 SS ansammelt, Tel.: 0711-4570569 ab 19 h

Pantah 700, Bj.82, 35000 km, seit Umbau 10000 km, Stahlflex, Orig. silber/rot, VB 5300,- DM; Motor 900 SS, Bj.90, kpl. 3500,- DM, Tel.: 05592-205

Verk. zahlreiche Neu- und Gebrauchtteile für Fratz, Dianette, MD 150 und MD 200, T. Knaak, Römerstr. 7, 28203 Bremen, Tel.: 0421-71787

Mehrere Motoren und Getriebe, Achsantriebe u. anderes zu verk., Tel.: 04462-6215

Suche für Felber Seitenwagen Tankverschluß mit Wappen u. Ventil. sowie seitl. Schriftzug u. Zierblech vorn auf Boot, Tel.: 0771-6716 ab 17 h

Verk. NSU 251 OSL, Bj.52, mit SW MSH, Bj.53, TÜV neu, E-Teile, Preis 5500,- DM VB, Tel.: 030-8221612

Suche Gespann 50-60er Jahre bis 3000,- DM, Tel.: 0228-262423

Dnepr MT 10 mit BMW R 60/5-Motor kompl. mit allen Papieren, zerlegt, Kabelbaum muß neu, VB 6500,- DM, Tel.: 02452-89592 von 19-21 h

Für Gespannmbau, tausché Motordeckel f. XS 650 mit Ölkühler gegen Normalen, Rainer Asmus, Tel.: 02331-73067

Dnepr 16, Bj.92, ohne TÜV, 3000,- DM, Ural M 63, Bj.70, Tel.: 05476-1466

ETZ 251, 300 ccm, 16/15', EZ 92, 7200 km, Zubehör, Literatur, 4200,- DM, Solo ETZ 251, TÜV 94, 17300 km, 750,- DM, umfangreiches MZ-Spezialwerkzeug 1000, Tel.: 06429-6595

Pannonia-T5-Gespann, Bj.68, 16 PS, m. Duna-SW in gutem orig.-Zustand, Kolben u. Kurbelwellenlagerung neu, 2350,- DM, Tel.: 06826-6473

Verk. ETZ 251, EZ 12/90, TÜV 3/95, Gesp.-Masch., 21 PS, 18 tkm, opt./techn. super, DZM, SB, Warnbl., schwarz, VB 2900,- DM, D.Hunke, Gaudystr. 12, 10437 Berlin

XS 650-Squire ST 2, 15'-Schwinge, Bj.82, 92 neu aufgebaut, Neu-Lack, Motor kompl. überholt, Alu poliert, Becker-Fettk., Auspuff links, 10800,- DM, Tel.: 05344-5830

Yamaha TX 750-Gespann, suche Briefkopie und Hilfe jeder Art, suche Briefkopie MZ-Gespann ES 250/0, /1, /2 und ETS, biete Condor 250-Teile, Tel.: 0451-473434 abends

Verk. Strada 150, guter Zustand, 10 PS im Brief, VB 1000,- DM, Tel.: 07222-29663 abends

Wegen Großer Resonanz: Gritzner 150 F fahrbereit zu tauschen gegen BDG 250 Trümmerhaufen oder (nur noch) VB 1000,- DM. Gnade! Tel.: 07183-41202

Suche Brief oder Maschine für WL, WLD, WLA, etc. 750 cc, Tel.: 0511-733927 Arnd verl. ab 17 h

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

Suche f. Shovel Briefkopie m. Eintrag S&S Super-E-Vergaser, vorzugsweise FXWG, Bj.83/84, wer hat Tips für die Eintragung? Tel.: 0931-81730

Verkaufe mehrere Harleys, Tel.: 04264-8416

XLH 883, 27 PS eingetragen, wunderschön zurechtgemacht, alles mit TÜV, 16500,- DM, Tel.: 0421-503035

Vergaser 1/20/55 Bing, neu, 200,- DM, Tel.: 04135-601

Suche ET für Hercules 318 (ILO-Twin) und für K 125 S, Tel.: 09467-314 ab 18 h

Verk. Typ 322 (ILO-Twin), Bj.54, Teilrestauriert, 2800,- DM, Tel.: 04975-1494

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

Suche Fahrradhilfsmotoren in jedem Zustand, Prof. Paul B. Linder, Postf. 167, L-9002 Ettelbrück (Luxemburg), Tel. u. Fax: 0035-2819582

CB 125 Twin, 15 PS, Bj.70, 3. Hand, 23000 km, ovaler Tacho-DZM, sehr guter Originalzustand, E-Teile, + 2. Motorrad, VB 1250,- DM, Tel.: 04221-84595, 18-20 h

CB 250 K2, Bj.71, K1, Bj.68, K4, Bj.74 und viele Neu + Gebrauchtteile, kompl. zu verk, bitte kostenlose Liste anfordern, A. Kaster, Holzstr. 166, 4630 Bochum 6, Tel.: 02327-79185

CJ 250 T, 27 PS, Bj.77, 30000 km, seit 86 abgemeldet, VB 1250, Tel.: 08362-38756 (nur Sa/So vorm.)

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

CB 350 E zum aufbauen oder als Teilesponder, nicht ganz kompl., mit div. 250/350-Teilen /Motor, Räder, etc.) VB 850,- DM, Tel.: 06432-7245

CB 500 Nockenwelle neu, 450,- DM, Tel.: 04135-601

CB 550 F Super Sport, Bj.76, 50 tkm, Becker-Fettkettenkasten, VB 3000,- DM, Tel.: 05034-4258 oder 0421-554359, Udo

CB 750 Ci.T. zu verk. Tel.: 05551-5756

CB 750 F2-Teile zu verk. 2 x Tank (blau), Sitzbank, Nummernschildträger, Chrombügel, Werkzeugkasten; CB 250 K: Tacho, DZM, Vergaser, Tel.: 04851-3044 ab 17 h

CB 750 Four K6, Bj.76, 100%ig orig-rest, weinrot, Belege, Literatur, TÜV neu, VB 6800,- DM, Tel.: 040-3900087

Suche C/CA 72/77 ganz oder i.T., verk. suche versch. CB 72 u. CB 77-Teile, Tel.: 07903-518

Suche CB 450 K 1-Teile, Tel.: 04101-34690

DUCATI's 93 SUPERMONO
von
AMEX, Neustadt 1/OT.
Schneeren, T. 05036-2455

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**

Kolben
Zahnrad
Motoreninstandsetzung
Kurbelwelleninstandsetzung
Mechanische Fertigung
Zylinderschleifen / Kopfbearbeitung
JENSEIT & SCHWANITZ
4907 Lage Flammberg
05232/98780
Ventile

Suche f. CB 750 F I linken Seiten-
deckel, Scheinwerfergehäuse, Gi-
liari Sitzbank, Tel.: 04191-2883

Suche Sitz u. Seitendeckel f. CL
250 Scrambler, Bj.71, Tel.: 089-
631196 (Q)

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

Tank für CB 750 K 7, original,
sehr guter Zustand, VHB 200,-
DM, Tel.: 06150-2851

MAICOLETTERS
Das schnelle Blatt für Maico-
Freunde.
Erscheint alle 3 Monate.
Jahresabo 20,- DM.
Peter Vagt, Fierthstr. 2
23684 Gleschendorf

Z 1, Z 900, Z 1000
Motorräder, neue und gebrauchte Teile
Kostenlose Liste anfordern bei
ROLAND LENDEN
Praunheimer Landstraße 72
6000 Frankfurt 90 - Fax 069/76 31 55
Telefon 069/70 08 08 oder 76 66 31

Teile f. 750 Bol'Dor: Vergaser-
batterie, Gabel, kpl. Elektr. Klein-
teile (Regler, Gleichr. Zündbox,
etc.) Tel.: 07195-62592 o. 57759

Verk. wg Umzug ca. 2 1/2 x CB
550 K + F, 1 x CB 250 CJ, 1 x CB
500 F, TÜV-fällig, div. E-Teile,
Zubehör, Neuteile. Kein Teile-
Verkauf, nur kompl. für 5500,-
DM, Tel.: 04194-7801 (Q)

Wahrscheinlich Deutschlands
schönste CB 750 F2, EZ 3/78, 11
Jahre stillgelegt, 2. Hand, orig. 29
tkm, für 3000,- DM Neuteile, u.a.
Reifen, Batterie, -Kasten, u.v.m.,
Tel.: 069-657738 (AB)

XBR 500 + Clubman: Su. guten
Motor oder Unfallmaschine mit
wenig km, Tel.: 0511-2123803



HOREX-NEUTEILE
z.B. LIMA-Deckel, Kapselrohr,
Tachoscheiben, Ölltg., 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 Motorradzeitschriften.

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)
O habe ich auf das Konto überwiesen
O habe ich als Scheck beigefügt
O ich möchte erst ein Probeheft haben. Vier DM in
Briefmarken habe ich beigefügt.

Name:
Straße:
PLZ, Ort:

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.

Datum + Unterschrift:

- HOREX -

Biete Columbus-Motoren E1M
(SB 35 Vorkrieg) H1M (600er
Stamo), Zyl. Kopf SS 500 (DM)
im Tausch geg. A1M/B1M-Mo-
tor oder Umbauteile T5/6 auf S5/
6 Schmitz, Tel.: 089-778380

Regina 03 Auspufftöpfe, neuer-
tiges Paar f. 270,- DM, Tel.: 06432-
7245

Regina 400, und diverse Teile,
Tel.: 0043-7229-89927

Suche komplettes Hinterrad für
Regina 350, Tel.: 05121-86593 ab
20 h

Suche sehr gut erhaltenen Regina-
Vorderrahmen, Tel.: 05482-307
öfter versuchen

Verk. SB 35, Motor neu, Fahr-
werk unrest., Bj.38, kompl. 7000,-
DM, Tel.: 0221-727838

Internationale KFZ - LITERATUR



Werkstatt-Handbücher
Reparaturanleitungen
Betriebsanleitungen
Ersatzteillisten
Prospekte & Testberichte
Plakate, Poster und
Zeitschriften!
(auch Suchlistenbearbeitung!)

Für PKW, LKW, Motorrad, Moped, Roller,
Seitenwagen, Fahrrad, Schlepper...

Bücher & Bildbände aller
internationalen Fachverlage

Unser Literatur-Gesamtkatalog mit
über 3.300 Titeln kostet im Inland:
5,- DM! * ins Ausland: 10,- DM! *

Antiquariats-Katalog mit über 2.800
Originalen ebenfalls Inland: 5,- DM*
Ausland: 10,-DM!* Auch
Abonnement für sechs Ausgaben
(alle 3 Monate neu, frei Haus) ohne
automatische Verlängerung !!
Inland: 30,-DM* / Ausland: 60,- DM*
*Preise inklusive Porto!

Poster katalog kostenlos !
Telefon (9-20 Uhr):
05 222 / 92 750
FAX: 05 222 / 92 75 50
WK-VERLAG
Lagesche Str. 105
D-32 108 Bad Salzuflen
Ortsteil: Schötmar (B 239)
(Laden nur 5 km von der BAB 2)

Verk. Regina 400, unrestauriert,
kompl. 3800,- DM, Tel.: 04975-
1494

- JAP -

Suche 1000 ccm JAP-Motor, Sei-
tengesteuert, Typ KTC oder
KTCY, Bj.ab 1930, Tel.: 0234-
87238

- JAWA -

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

Suche für 354/04, Bj.56, Rück-
licht mit Gummi, Benzinhahn,
Steckschloss, Tankdeckel, Sitz-
bank, Seitendeckel, Vergaser, Tel.:
07154-16454

- KAWASAKI -

Biete Dreizylinder 250er, Jg.77,
läuft, original, ok. Im Tausch
gesucht: Kleines Victoria-Motor-
rad im Originalzustand, Tel.:
(Schweiz) (0)1-854-01-03, 20-22
h

Gespann GT 750 v. Carell, SW
Squire ST 1, Uni 4 Verkleidung,
L&W-Auspuff 4-1 links, Motor
überholt, VB 15000,- DM, Tel.:
02191-83625

- KREIDLER -

RMC-Mokick mit RS-Motor zu
verk. Preis VS, Tel.: 05130-5067

Suche für Amazone: Lampe, Tank
und Sitz oder verk. sie ohne diese
Teile, Jochen Kleine, Tel.: 05223-
77110 tags., 05202-82877 abends

Suche guterh. V + H-Rad für Flo-
rett 1962-66, Tel.: 0561-885473

- LITERATUR -

BA, RA, ETL für alle MZ von RT
bis ETZ 250, auch Simson und
AWO (Reprints), Tel.: 0511-
836612

Betr.-Anl. EDV-Abschrift für M
72, Dnepr und DKW SB + KS-
Modelle sowie Datenblätter f.
deutsche Vorkriegsmodelle (Kopie),
Tel.: 04321-63163

Rep.-Anl., BTA, ETL für alle Sim-
son von SR 2 bis S 51, auch
Schwalbe, Tel.: 0511-836612

Wir bieten Ihnen:
Den umfassenden Service
-Motoreninstandsetzung
-Motorräder
-Zubehör

DUCATI KAMMA

Brügger Straße 27, 2802 Otterstedt, Tel.: 04205/8707, Fax: 04205/2360

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

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

Das Motorrad kompl. Jahrgänge
von 70-86 je Jahrgang 70,- DM,
ab 3 Jahrgänge Rabatt, Einzelhefte
je 3,- DM, Tel.: 0511-836612

Das Motorrad, viel 50er Jahre von
'39 bis '62, 183 Hefte ca. 1100,-
DM, Mitte '63 bis Mitte '77, naht-
los kompl., etwas 80er, 389 Hefte
1100,- DM, alles 2100,- DM, PS
von 77-82 = 24 Hefte, 40,- DM,
div. Jawa-ETL + BTA, einige Ja-
panprospekte, Tel.: 06432-7245

Suche 'Das Motorrad-Rennsport-
Buch' von Vic. Willoughby, Mo-
torbuch-Verlag, Stuttgart 1982,
Tel.: 0351-2371587

Suche WHB für AWOT425, auch
als Kopie, Tel.: 0421-591422

Suche alles über Münch: Prospek-
te, Schallplatte, Teile, etc., Tel.:
06203-42923

Suche BA, RA, WHB für MZETZ
250 e, Markus Faulhaber, Ringe-
hanstr. 10, 02785 Olbersdorf

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

Suche Das Motorrad aus den Jah-
ren 49-54 und Motorrad-Katalog
70/71, Tel.: 05341-14639

MAW-Hilfsmotor-Anleitung,
Kopie, 10,- DM, dito Zündapp
Bella 200, 20,- DM, abends, Tel.:
04105-3672

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!

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

Suche 'Das Motorrad' aus den
Jahren 49-54 und Motorrad-Kata-
log 70/71, Tel.: 05341-14639 So-
Do ab 18 h

Suche Markt-Heft 6/88 und Mo-
torrad-Spezial-3, M. Roch, Dr.
Otto-Just-Str. 25, 0-9800 Reichen-
bach

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

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

SCHRÖDER & WEISE

Autobücher und Automobili

NEWS

Katalog
Schröder & Weise
Autobücher und Automobili
Gesamtkatalog 1992/93
Auto, Motorrad, LKW
07000 DM 10,00

BMW
BMW Motorrad
Motorradprospekte
1992/93
07000 DM 10,00

Vorkrieg
DKW Motorräder
1922-1939
von Stefan Knittel
21724 DM 39,00

Moto Guzzi
Illustrated Moto Guzzi
Buyer's Guide
von Mick Walker/engl. Text
19295 DM 49,00

Postkarten
Classic Postcards:
Motor Bikes
12x18 cm, 20 S.
20543 DM 12,80

Humor
MOTORRAD-FÄHRER
19087 DM 14,80

Faszination
Edel-Bikes
Hrsg. Volker Koerdt
19723 DM 39,80

Roller
Deutsche Motorroller
1949-73
von Ulrich Kubisch
19117 DM 39,00

Sportlich
SPORT MOTORRÄDER
von Wolfgang Zeyen
20362 DM 78,00

Königswelle
Ducati - Die Königswellen-Twins
von Michael Schäfer
19727 DM 39,80

Legenden
Sechszylinder
CBX, Sei & Z 1300
von Jan Leek
21736 DM 39,80

GSX-R
Suzuki GSX-R 750 bis 1100
1984 bis 1993
von Wolf Tons
21701 DM 78,00

Harleys
Harley Davidson
- Historie
von Albert Saladmi
21735 DM 198,00

Schröder & Weise
Ohnefeldweg 1 · D-30559 Hannover
Tel.: 0511 / 51 70 37 · Fax: 51 70 34
Etzelstrasse 32 · CH-8808 Pfäffikon/SZ
Tel.: 055 / 48 55 10 · Fax: 48 55 41

Suche Motorrad-Katalog '82 (auch Tausch mögl.). Biete Markt 82-92 u. Motorrad-Touren 88-91, Michael, Tel.: 05043-2978

Verkaufe oder tausche Motorrad-Hefte 77-91, suche MRD 71; 12/81; 12 u. 14/86; 6/90; 19-26/91; 1, 4-6,8,13-16,19,20,22-25/92, Tel.: 04851-3044 ab 17 h

NSU
ERSATZTEILE + LITERATUR
(Liste DM 5,-)
Tel. 07022/62232
P. Schönhaar
Hofgasse 21 · 72669 Unterensingen

HEUMANN
ERSATZTEILE
FÜR MOTORRÄDER, MZ, OLDIES
Futberg 3-5 · 6110 Dieburg · Tel. 06071/1315 · Fax 81284
Großteilhaber für ETZ 125/150, ETZ 250/251, TS 250, 250/1
und Gespannteile
60seitige Liste MZ gegen 3,50 DM in Briefmarken anfordern

EMW Spezialzuber-
hörkatalog
Neugespanne 5 DM Schein
oder Münze
Gespannservice • Tauschteile
Blitzversand aller Teile,
auch für alte Modelle **NEU**
• Vollverkleidung
• Einzelsitze
• Lederkoffer
• Klapprasten
Fa. Wildschrei
5593 Brieden
0 26 72 / 85 40

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

MZ AT
ZWEIRAD-TECHNIK
41542 Dormagen
Bismarck-Str. 57
Verkauf-Ersatzteil-Service von ES bis ETZ
Telefon 02133/93123

elektronische Regler
für 6 V, 12 V oder NC
ADLER, ARDIE, AJS, AWO, BMW, DKW, HEINKEL, HARLEY DAVIDSON, HOFFMANN,
HOREX, IFA, ILO, MAICO, MATCHLESS, MZ, NORTON, NSU, PUCH, TRIUMPH,
SAROLEA, VICTORIA, ZÜNDAPP
Sonderanfertigung für fast alle Modelle
EK **ELEKTRONIC-DATA**
KLEIBER GMBH
Steinbach 19 · 51789 Lindlar · Tel. 02266/2502 · Fax 02266/44267

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

Suche WHB, ETL, BTA XS 650, WHB Kawa Z1, BTA CB 500 T u. CB 750 F 1 (Kopie), MO u. MRS 80er Jahre, Verk. 'Das Motorrad' 72-89, je 2,- DM, Tel.: 02273-69626

Testberichte seit 1960, Heft 5,- DM, suche MRD 1949-52 + Kataloge 70 + 71, Tel.: 0241-507469

Verk. billig 'Das Motorrad' ab 64 - heute, PS, MO sowie Enduro, Tel.: 04221-84595 18-20 h

Verk. Das Motorrad 71-90 Jahrgangweise (günstig) Tel.: 0531-795545

Verk. Einzelhefte 'Das Motorrad': 1962-69: je 5,- DM; 1970-77: je 4,- DM; 78-92: je 3,- DM (Versand + Porto) Tel.: 05271-33749

Verk. Kopien BA, ETL, RA, WHB von fast! allen MZ, IWL, AWO, EMW und Simson, Preis auf Anfrage, Tel.: 05241-35971 Marko

Motorräder
Vorführmaschinen
PREISWERT
AMEX, Neustadt 1/OT.
Schneeren, T. 05036-2455, Fax 300

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

Verk. jede Menge Orig. Rennprogramme, z.T. mit orig. Eintr.-karte aus den 50,60,70er Jahren durch alle Motorrad-Veranst., auch WM-Läufe mit Sonderdrucken, Abgabe nur kompl. oder Tausch geg. ital. Motorrad-Prospekte, Tel.: 07524-3595 ab 18 h

- MAICO -
BW-Ledertasche, guter Zustand, 80,- DM, Tel.: 0421-513255
Der Dormagener Anrufer mit dem MD-Motor möchte sich bitte nochmal melden, da ich seine Tel-Nr. falsch notiert habe. Peter Gerber, Tel.: 05271-33012

M 250 mit vielen Teilen, Tel.: 089-707188

Maico satt! 5 x MD 250 zu verk., Bj.75/76, 3 x kompl., 2 x zerlegt, mit Briefen, sämtl. Literatur + vielen Neu- und Verschleißteilen + Sportteilen, VB 4900,- DM, Tel.: 040-3901635

Verk. M 250 B, Zust. 2, Motor neu, Räder neu mit Chromfelgen, rot/schwarz-Lack, kleines Kennzeichen eingetr., Berge von Teilen, auch neue, 3 Motorräder mögl. für 2500,- DM VB, Tel.: 06439-6184

Verk. M 250/M (Military) '78, 2800,- DM; GS 250/400 '76 1200,- DM; GS 350 '79, 1600,- DM u. Literatur von 1939-93, Peter Vagt, Tel.: 04524-8832



NSU MOTZKE
Größtes Teilelager Deutschlands
Soll Deine NSU gut laufen mußst 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: Jakobsstraße 30)
Telefon 0 66 56 / 86 05
FAX 0 66 56 / 77 39
Vorherige Anmeldung erforderlich

- MIELE -
Suche techn. Unterlagen zu Miele Kleinmotorrad Bj.35, sowie Miele Motorrad Nachkrieg zum rest. gesucht, T Kohler, Hausacker 47, CH-8706 Feldmeilen, Tel.: 0041-19232816

- MOTO GUZZI -
Frontscheibe mit Polyesterenteil zu Nuovo Falcone Polizia Fr 200,-, Tel.: 004119263481

Nuovo Falcone Gespann, VB 7000,- DM, Tel.: 0421-4986270

Stornello Enduro 160 ccm, Originalzustand, Bj.65, 1800,- DM, Tel.: 08551-6444

Suche Italiener ab 50 PS im techn. einwandfreiem Zustand bis 6000,- DM, Tel.: 05101-2248

Unfallmaschine gesucht, großes Modell, wenig Kilometer, Tel.: 05405-8371

V7, original u. komplett, 8800,- DM, Tel.: 0043-7229-89927

- MOTO MORINI -
Suche Münch Vo-Bremse, Tel.: 06198-1384 bis 22 h

- MZ -
1 x BK-Gespann, läuft, 2000,- DM, 1 x BK solo, rest., 2200,- DM, 2 x RT 125/3, je 300,- DM, G. Fischer, Hauptstr. 56 b, 0-9163 Gornsdorf (Sachsen)

2 x ES 150, Bj.68 u. 72, 1. Hd., wenig gelaufen, Originalzustand, Orig. Literatur, Spez. Werkzeug, E-Teile, 1200,- DM, Tel.: 05662-3869

2 x RT 125/3, Bj.59 mit DDR-Brief, Motoren neu überholt, Originalzustand, Preis VS, Standort Halberstadt, Tel.: 039401-768

250 div. ES, ETS, TS, SW, kompl. u. i.T., Lit. + Spez. Werkz., nur en block 3900,- DM, Tel.: 040-6308426

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

Aus Zeitmangel: ETZ 250, EZ 7/86, TÜV 6/94, 16500 km, 17 PS, guter Zustand, Koffer, Scheibe + 1 ETZ 250 i.T., VB 1400,- DM; 2 x TS 150, DDR-Brief, guter Zustand, FP 600,- DM; zum restaurieren: ES 300/1-Gespann, Bj.60 + 250 ccm-Motor + viele Teile, Tel.: 05665-2175 Sa + So

Enduro auf Basis TS 250/1, 12 V, höher gelegt, Einzelsitz, blau, Spezialauspuff, 950,- DM FP, Hohmann, Tel.: 06201-57802

ES 150, o. Motor, 40,- DM, Superelastik-BW, 280,- DM, schlechter Zustand 100,- DM, Tel.: 06621-15124

ES 250/0 suche: Auspuff kpl., Gabelbrücken-Chromverkleidung, Rückleuchten, Rückspiegel, Chromhülsen f. Federbeine, Scheibe Stoye-SW, Seitendeckel & Schutzbleche in schwarz, goldliert, Tel.: 05130-4927

ES 250/1, viele Ersatzteile zu verk. Thomas Lehnert, Thomas-Müntzer-Weg 7a, O-9150 Stollberg (Erzgeb.)

ES 300-Gespann, guter Originalzustand mit div. E-Teilen zu verk., neuer Brief, TÜV 12/94, 3000,- DM, Tel.: 030-4726292

ETZ 125, EZ 9/92, 1700 km, TÜV 9/94, E-Zündung, G.-Schmierung, Classic-rot, VHB 3000,- DM Lastenwagen MZ neu 0 km, alle 1a, Tel.: 05665-30613

ETZ 250, Bj.89, 17/21 PS, 12 V, blau, Kette u. Reifen neu, guter Zustand, VB 980,- DM, sowie Räder u. Teile für TS, Tel.: 04221-84595 18-20 h

ETZ 251 suche 1 kpl. Motor u. 1 Getriebe, auch andere Typen, die passen, Markus, Tel.: 02161-679452 (Q), Fax: 679040

ETZ 251, Bj.89, 12000 km, m. Tourenlenker u. Scheibe, Packtaschen, Reifen neu, 1 a Zustand + viele Teile, FP 1500,- DM, Tel.: 05721-6968

Für TS 250 2 Mot., je 10,- DM, Rahmen, Blecht., u.s.w., zus. 4,99 DM, Markus Faulhaber, Ringehastr. 10, 0-8809 Olbersdorf

RT 125/2, 400,- DM, Tel.: 07121-42881

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

RT 125/3, Bj.59, DDR-Brief, abgem., 500,- DM, Teile: Rahmen 50,- DM, Hinterrad Alu 40,- DM, Kettenkasten Alu m. Kettenrad + Bolzen 20,- DM, Lampentopf 10,- DM, Lima 20,- DM, Kickst.-Hebel f. RT bis 3/59 10,- DM; Für BK: Kardanwelle m. Kreuzgel. neu, 120,- DM, Tellerrad (SW) gebraucht 10,- DM, S. Paesler, Bornholmer Str. 93, O-1071 Berlin

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

Suche für ES 300 oder 250/1 Heckverkleidung, Packtaschen, Motor u. Teile, Tel.: 07227-4257

Suche MZ-Gespann, Zustand egal, hauptsache billig, Modell egal, auch zerlegt und defekt, Tel.: 0431-54585 Jürgen

Suche Personen- oder Lastenseitenwagen für MZ. Zustand egal, bitte alles anbieten. Und Anschlußteile für TS, Tel.: 04434-1340 Sabine, öfter probieren!

Teile für BK 350 wie z.B. Teilmotoren, kompl. Getriebe u. div. Kleinteile, einfach mal nachfragen, Tel.: 0511-836612

TS 250, Bj.76, 17 PS, BRD-Brief, fahrbereit, 3. Gang defekt, SW-tauglich, + 1 1/2 Maschinen gleichen Typs i.T., VB 350,- DM, Tel.: 0511-2123803

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, 14 kw, Scheibenbremse, top-Zustand, 90/90-18 vorn, 110/80-16 hi. z. verk. 850,- DM, Tel.: 09645-533

TS 250/1, TÜV 1/95, NVA-Ausstattung, Einzelsitze, 1500,- DM, Tel.: 05448-566

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

Verk. MZ E-Teile u. Motoren neu u. gebr. (Lima, Räder, Bremse, ETZ-Schwinge), Tel.: 0531-696965

Verk. Teile f. NVA-TS 250, Tel.: 05592-205

- NSU -
Suche Stoßdämpfer und Kettenkasten für Spezialmax, biete Ketten.-Oberteil für Supermax, Tel.: 02392-71771

Quickly: N und 23/5; 59/67 zu verk. 350/450,- DM, habe noch Teile f. Tornax V 200, sowie roten Sitz für Steib 350, Tel.: 06325-7132

Konsul 350 + S 500, 7500,- DM, Max 300 Mot. 800,- DM, Tel.: 0043-7229-89927

Konsul 500, Tel.: 0043-7229-89927

Suche f. Fox Hinterradbremse kpl. u. 175er Sachs-Motor, Tel.: 04662-3294

- OSSA -
Verk. Ossa 250 Trial, VB 450, Tel.: 07222-29663 abends

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

- ROLLER -
Suche für Tatra, Bj.68 (CSSR) Unterlagen, BA, Rep.Anl., ETL, auch Kopien für Restauration, Hein Fischer, Von-Huttenstr. 29, 2000 Hamburg 50

Tatra, 1 kpl. Fahrzeug sowie fast 2 Roller i.T., sehr gute Rest.-Basis, VB 900,- DM, Tel.: 0511-836612

Vespa-Roller ges. Bj.46-78 + 150 GS/3, Tel.: 05655-8051

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, 28199 Bremen, 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.



- SACHS -

Suche 175er Sachsmotor und Lichtmaschine, verkaufte Sturzbügel Yamaha XV 750, Tel.: 04662-3294

EDELSTAHLSCHRAUBEN
A2 Muttern und Zubehör nach DIN A4
Auch in ZOLL-Maßen! Preisliste gratis
Uwe Gräber, Dipl. Ing. Postfach 1647
24906 Flensburg - 0461/28480

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

- SEITENWAGEN -

Duna, Bj.69, mit Alu-Boot, restauriert, Sitz Lampen, Polster neu, Rad verchromt, Gew. 58 kg, 3 oder 4-Punkt-Anschluß, 1500,- DM, Tel.: 06826-6473 ab 16.8.

Duna-SW aus Aluminium, Bj.68, Gew.: 58 kg, vierpunkt oder 3-Pkt-Anschl. restauriert (schw.), Sitz u. Innenverkleidung neu, 1400,- DM, Tel.: 06826-6473

Steib TR 500, Bj.60 zum restaurieren VHB 800,- DM, Tel.: 06150-2851

Suche Lasten-SW von Stoye, 50er Jahre f. BK 350. Harm Funk, Niebuhrstr. 1, 21785 Neuhaus/Oste

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

- SONSTIGES -

2 Castrol-Ölkabinette aus den 60er Jahren, gut erhalten, Tel.: 07131-68614

Anhänger mit kupplung für Roller Berlin u.a., 500,- DM, Tel.: 040-6308426

Für Suzuki GS 750-850 MOTAD 4-1 o TÜV, Tel.: 04101-34690

Gebe ab: Norton Comm. 850 /72; Tiger 750 /79; Morini 3 1/2 350 /72; Ducati Elite 203 /60; Honda NX 250 /90, alle Zustand 1-2, TÜV, ET, RHB, Tel.: 07151-68288

GS 850G-Teile, Bj.79, Voko, Sch-Werfer H 4, 2 Blinker + Halter vorn, 2 Stoßdämpfer, 2 Sitzbänke, K+N Luftfilter, Schalt + Bremshebel u.s.w., Tel.: 04101-34690

Markenmotorradreifen zu TOP Preisen, z.B. 3.25-16, 3.50-16 à DM 55, 3.50-18 DM 69,-, 4.00-19 DM 99,- usw. S. Meyer, Bahnhofstr. 22, 67586 Hillesheim, Tel.: 06733-8195 od. 7281, Fax: 8134, Täglich VERSAND H

MD 50 kompl. 450,- DM, Honda 250 K1 kompl., TÜV abgelaufen, 30 PS, 1000,- DM, suche Moto Guzzi 850 Unfall oder Schrott, Tel.: 05821-43218 abends

Motoren: NSU Lux, Super Lux, ZDB 125, DKW RT 200, RT 125, Horex Regina, DKW Hobby, Sachs 98, Tel.: 0821-436914 Mo-Do 20-21 h

Rahmen m. Brief: Honda CB 250 K 4, CB 450, Yamaha 1A2, Triumph TR 6R O.i.F., T 140 E billig abzugeben, auch div. andere Teile vorhanden, Tel.: 06502/6878 ab 18 h

Suche Oldy, biete oder tausche 5 Alben Motorrad-Archiv, Neuwert 1200,- DM gegen Roller-Krad-Oldy, kein MZ, Mokick u. Klappmoped Motorfahrad, auch defekt, Wertausgleich! Hein Fischer, Von Huttenstr. 29, 2000 Hamburg 50

Rahmen von Rabeneick 250, Express 150 (1952), Zündapp KS 125, je 80,- DM, Rahmen von NSU Standartmax, Rost 40,- DM, Condor-Mofa kpl. 40,- DM, Tel.: 06621-15124

Seitenwagen Stolz, Typ Berl. Zündapp K 800, 6000,- DM, Lampen fehlen + Kleinteile, R 75, Tel.: 0221-727838

Suche klassischen Zweizylinder ab 50 PS im techn. einwandfreiem Zustand bis 6000,- DM. Kann optische Mängel aufweisen! Tel.: 05101-2248 nur am Wo-ende. Keinen Japaner!

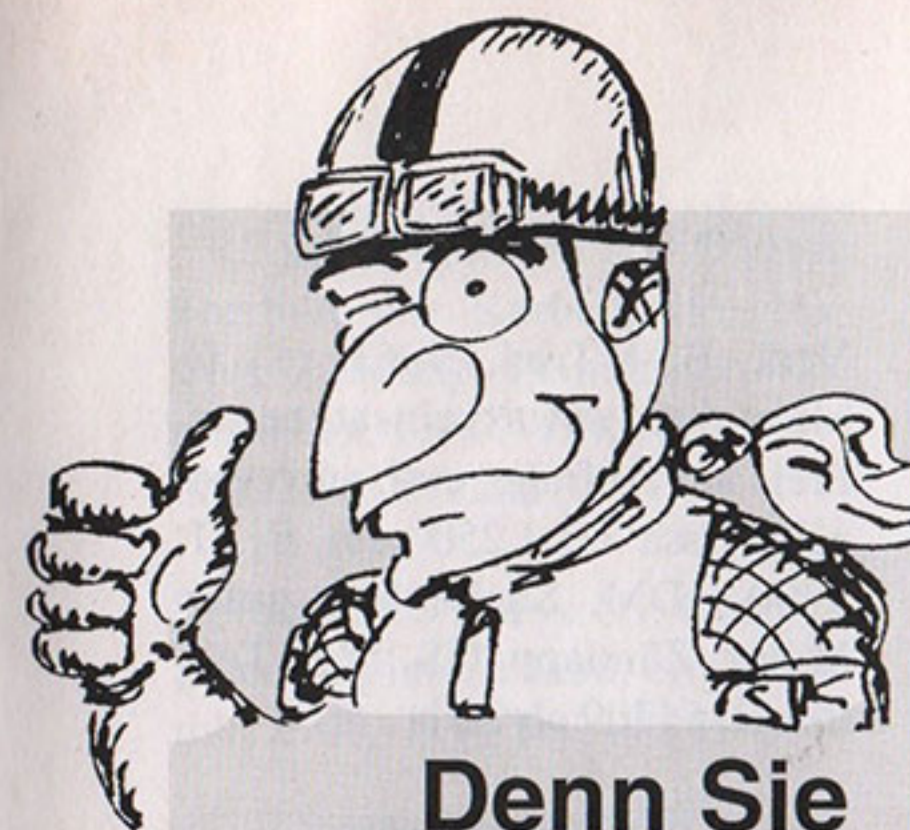
Verk. Ardie NE 125, OSL 350-Motor, Konsultenteile, Tank für Ardie Jubil., Teile v. RBU/U 503, suche Teile v. Schüttoff 500 ohv, Tel.: 0561-65547, vormittags

- STANDARD -

Su. für Rex 500, Bj.39 mit Schwinge Räder, Gabel, Tank, etc., Tel.: 08709-3661 ab 18 h

- STEIB -

Verk. Boot S 500 Zustand 4-5, VB 450,- DM, Schmitz, Tel.: 089-778380



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

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

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

Veteranen-Ersatzteile Heumann
Fuchsberg 3-5
6110 Dieburg

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

Kiosk Uwe Bollwig
Leuningser Straße 1
4703 Bönen

BMW-Vertragshändler Fa. Ball
Weinstraße 67
6748 Bad Bergzabern

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

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

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

Bücherstube Lehrte Itener Straße 28
3160 Lehrte

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

Deutsches Zweiradmuseum Deutschordensschloß
7107 Neckarsulm

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

British Bikes GLM-Motorräder
Fischerstraße 1
3211 Rheden



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

Italiener und Engländer Motorradladen Yorkstraße GmbH
Yorkstraße 15
1000 Berlin 61

BMW-Vertragshändler Fa. Labitzke
Kirchhofstr. 20
4010 Hilden

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

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

British Bikes Brando's
Mittelweg 2
2072 Bargteheide

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

Adler-Museum & Antiquitäten Strohmenger
Kölner Straße 150
5354 Weilerswist

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

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

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

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

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

GUMMIKUH-VERLAG Am Deich 57
28199 Bremen-Neustadt
direkt am Ufer der Kleinen Weser

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

MZ-Spezialservice Firma Wildschrei
Hauptstraße 26
5593 Brieden

MuZ GmbH Vertrieb
Alte Marienberger Str. 30-35
09405 Zschopau

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

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

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

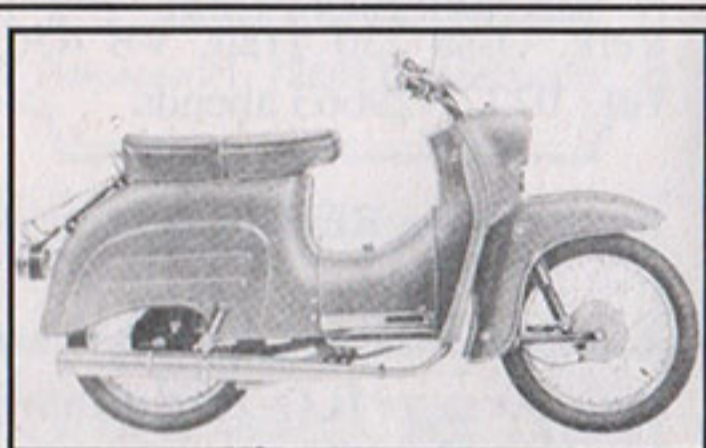
Motorradmuseum Augustusburg Schloß Augustusburg
O-9382 Augustusburg

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



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



Nostalgie auf Rädern

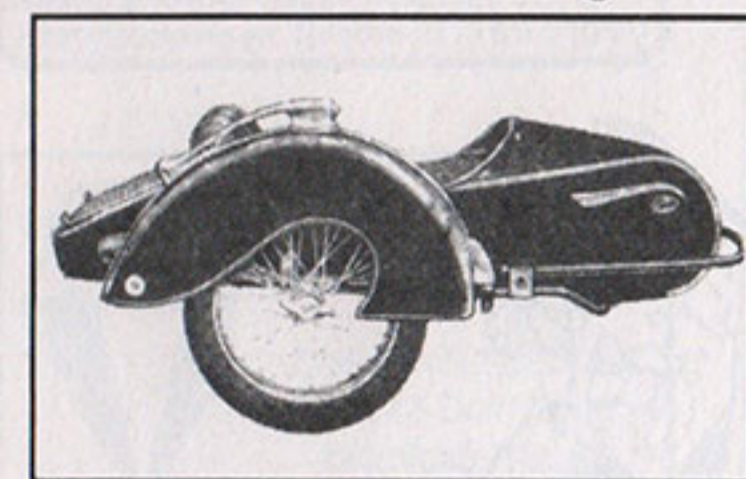
»Ölfleck«

Inh. Hannes Miedza
An- und Verkauf von Oldtimern aus der ehem. DDR, Modellfahrzeugen und Raritäten
Osnabrücker Straße 225 · 4515 Bad Essen 1 - Harpenfeld
Telefon 05472-4828 · Fax 05472-4829

ADLER - BMW - DKW - HOREX - NSU TRIUMPH - VICTORIA - ZÜNDAPP
Wenn Sie eines dieser Motorräder restaurieren, dann finden Sie bei uns vieles, was Sie dazu benötigen.

Fordern Sie unter Angabe Ihres Motorrad-Typs kostenlose Ersatzteillisten an!

ERSATZTEILE für alle STEIB - Seitenwagen



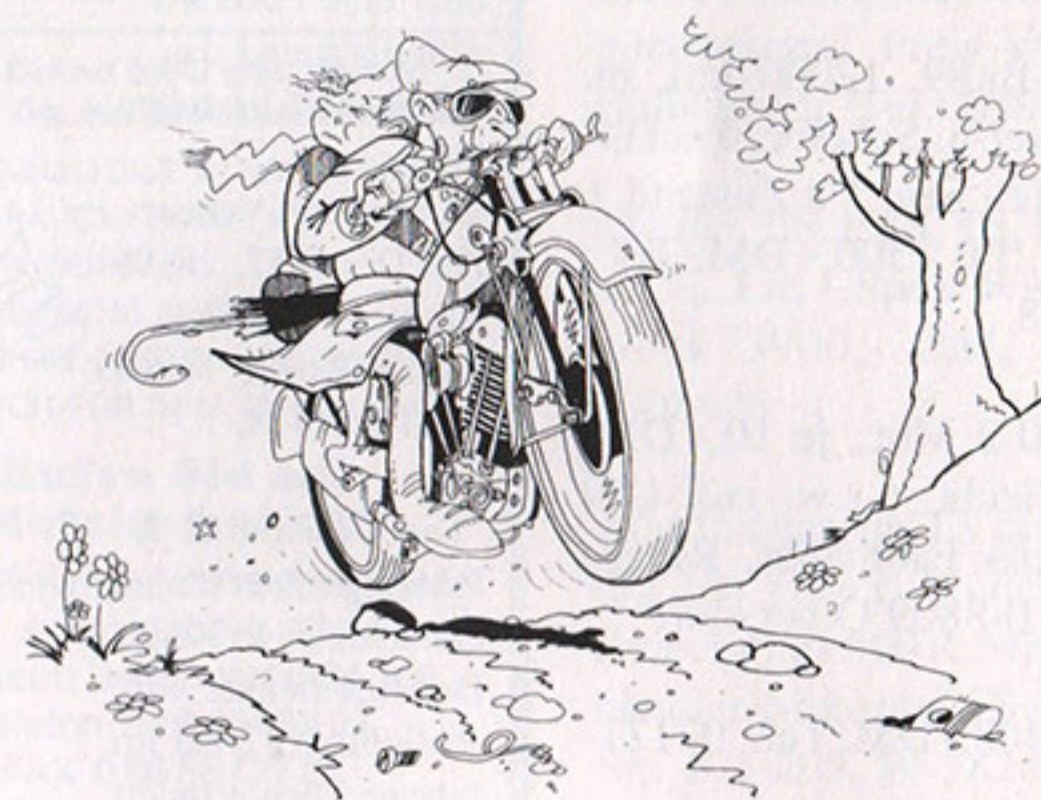
Fordern Sie kostenlose Liste an (genauen Typ angeben).
Komplette STEIB-Modelle, neu gefertigt, originalgetreu LS 200, S 350 und TR 500.

STEIB, URAL, JUPITER, VELOREX, VELOREX-KLASSIK zu günstigen Preisen. Zubehör und Ersatzteile für Seitenwagen und Gespanne.

Täglich Versand und Ladenverkauf!

MOTORRAD-STEMLER GmbH

**Garschager Heide 29 - 5630 Remscheid 11
Tel. 0 21 91 / 5 30 67**



LS 200 zu verk. 2900,- DM, Tel.: 07544-3155

KOLBEN
für Veteranen und andere Motoren.
Preisliste gegen Rückporto von DM 5,-
LEO DÜMPERT
Bülitz Nr. 23 • 29487 Luckau/Wendland
Telefon 05844/1862 • FAX: 05844/1835

Service, Restaurierung und Neuaufbau Wuchten von Kurbeltrieben-Ersatzteile und Ausstauschmotoren mit Garantie
JÖRG WINKELMANN
TÄGLICHER VERSAND
Am Mühlenberg 95 27 40 Barchel
Bremervörde
BIS BAUJAHR 1983 Telefon 04766 762

BRITISH BIKES WEIGELT
60439 Frankfurt • Nassauer Str. 14
BSA • NORTON • TRIUMPH
Twinteile-Expresversand
0 69 / 57 13 97 • auch in d. SCHWEIZ
Liste anfordern • Rückporto
Hyde • SRM • LUCAS • Carrillo
Service: Motoren, Magnete, Limas

- STOYE -
Vorkriegs-SW, langes Boot, guter Zustand, mit 4-Pkt-Anschl., für Krad ab 500 ccm, 1700,- DM, G. Fischer, Hauptstr. 56 b, 0-9163 Gornsdorf (Sachsen)

- SUZUKI -
2 x GT 250, Bj.76, beide kompl., aber in Teilen, + E-Teile, alles zusammen 650,- DM, Tel.: Mo-Do 05341-14639 ab 18 h, Fr-So 0208-877156

Für GSX 750 u 1100 E, Bj 80 div. Teile a. Anfrage; für GS 550 Vorderfelge Guß 30,- DM, Telefon: 05772-7368

SUZUKI
Ihr PARTNER in allen Motorradfragen
■ VERKAUF ■ SERVICE
■ ERSATZTEILE ■ REPARATUREN
Motorräder Hiller
Augustenstr. 95 • Stuttgart 1 • ☎ 62 52 98
Tausch • Inzahlungnahme

- TRIAL -
GN 125, Softchopper, EZ 10/91, TÜV 10/93, 1200 km, 3800,- DM VB, Tel.: 05164-2366 nach 17 h

GS 750 Aluräder, 100,- DM, Tel.: 05272-8945

- TRIUMPH (D) -
Suche guterhaltene Original-Sitzbank für 1100 Katana sowie andere 1100K.-Teile, wie Tacho-DZM, Verkleidung, Regler, usw., Tel.: 0711-378908

- TEILE -
An alle, die einen Stand auf der Veterama machen: Neu- und Gebrauchtteile im Wert von ca. 15000,- DM für Japan-Klassiker VB 3000,- DM, öfter versuchen, da Schicht, Tel.: 02676-1240

Verchromen ist immer ein teures Problem, das muß aber nicht sein. Ruf mich an unter Tel.: 0421-3809837

Teile für MZ 125, Tel.: 07121-42881

- TRIUMPH (GB) -
Verk. Tachuantrieb f. Sachsmotor 150 ccm, 20,- DM, Tel.: 07940-2617

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

- TERROT -
HST, Bj.29, 350 ccm, 9 PS, teilerlegt, Motor, Getriebe, Lima überholt, Nickel teilweise neu, kpl. zu verk., VB 4100,- DM, H. Schwarzer, Tel.: 07520-2177 ab 18.30 h

- TRIAL -
Verk. BSA-Trial, Bj.63. mit E-Maschine, sofort einsatzbereit, Preis auf Anfrage, evtl. auch einzeln, Ossa Trial 250 ccm, Bj.71, 1200,- DM, Suche kpl. guten Motor Zündapp GS 125, Tel.: 07151-64709 ab 22 h

- TRIUMPH (D) -
BDG 250 H, Bj.53, fast fert. rest. ca. 5000,- DM Selbstkosten, orig. Brief, 1. Hand, SW eingetr., seit 1963 abgemeldet, viele E-Teile, wegen Markenwechsel VB 3900,- DM, Tel.: 02266-7050

Suche für Cornet vord. Schutzblech und Kontaktadresse für den Bezug der roten Denfeld-Sitzkissen, Tel.: 030-23148850 (tags), 4511729 (abends)

Suche für Trialumbau von BDG 250: Alufelgen 2.75 x 21 und 4.00 x 18, evtl. kompl. Räder, Andreas Willing, Tel.: 02104-36965

Suche Tips und Unterlagen zur Restaurierung einer BDG 250, Bj.57, Tel.: 04421-569372

- TRIUMPH (GB) -
Bonni 650, Bj.72, verzollt u. alle Gutachten für TÜV vorh., viel Chrom, Zust. 1-2 kein Öl Druck, Kabelb., Reifen, Auspuff u. vieles andere neu, VB 6700,- DM, Tel.: 09122-15260

Suche Tacho in km-Anzeige f. T 120/TR 6 R Oil in Frame, Bj.71 u. vorderes Schutzblech, Tel.: 06502-6878 ab 18 h

T 120 Bonneville-US, Bj.63, m. vielen Neuteilen aufgebaut, 12 V, Boyer, Conc., Duplex-Bremse, TÜV 5/94 aus Zeitmangel zu verk. VB 7400,- DM, Tel.: 06502-6878 n. 18 h



GUMMIKUH & PAST perfect 15. Juni 1993

TR 7V, Bj.72, Motor vor 7000 km überholt, nitr. Kurbelwelle, elektron. Zündung, Feinölfilter, Konusnaben, 6200,- DM, Tel.: 069-884921 o. 811206

Triumph 250 Blazer SS, Bj.65/66 guter Originalzustand, orig. 4500 mls, 2900,- DM, Tel.: 08551-6444

Verk. T 150 V Trident, Bj.70, deutscher Brief (abgelaufen) zum rest. VB 6800,- DM, Tel.: 02334-45603 abends

- VICTORIA -
Verk. KR 25 HM, Bj.52. original, unrest., mit neuem Brief und KR 26 teilrest. für je 1500,- DM oder im Tausch gegen restaurierte V. mit Wertaugleich, Tel.: 06486-1032

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

Für DT 80 MX, Tank black, kl. Delle u. 2 Seitendeckel, Telefon: 05772-7368

Suche WHB für AS3 und XS 650, suche AS3 Motor, Tel.: 0241-507469

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

RD 250/350 LC, Bj.80, seit 86 abgem., leicht rep.-bedürftig + Spezialwerkzeug, Preis VS, Tel.: 07371-13954

SR 500, Bj.81, top restauriert, Motor überholt + glasgestrahlt, TÜV neu, Speicheräder, Verschleißteile neu zum Selbstkostenpreis 4500,- DM, Tel.: 0421-625902 abends

SRX 600, Rahmen und jede Menge Kleinteile wie Hinterrad mit neuem Reifen, Blinker, Rücklicht, Züge, Kettenrad, Fußrasten, Kfz-Brief, zusammen 300,- DM, Tel.: 06486-8931

Suche f. SR 500, Bj.79 zurückverl. Fußrastenanl. und Stummel lenker für 35 mm-Gabelholme, Tel.: 02191-662361

Suche hinteres Schutzblech u. Sitzbank f. AS 1, Tel.: 0201-704508 Wolfram

Suche sämtl. 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 SR 500, alt, kaputt, zerlegt oder ähnlich, Hauptsache billig, Tel.: 0431-64585 Jürgen

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

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

Suche XS 650 Motor + Elektrikteile, Nehme auch eine Unfallmaschine. einfach alles anbieten, Jürgen Bickel, Emil-Gött-Str. 16, 7500 Karlsruhe

TX 750 Teile gesucht! Speziell: Tacho, Ölkühler, Sitzbank, Nummernschildhalter und andere. Bitte nur gut erhaltene Teile anbieten, Tel.: 04331-22914

Verk. AS 2, Bj.70, 1 Jahr TÜV, 1500,- DM, Teile f. SR 500, Tel.: 0711-4201689

Verk. AS 3 u. RD 125 zus. VB 550,- DM, Tel.: 07222-29663 abends

Verk. Teile f. DS 7, RD 250 bis Bj.72, Tel.: 05592-205

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

XS 650, Bj.75, originalzustand, schwarz-met. 0,0 km, alles überholt, Aluteile poliert, Elektrik, Sitzbank, Speichen usw. sind neu. FP 7500,- DM, Tel.: 0681-855670 ab 18 h

XS 650, Bj.82, 30000 km, rot, sehr guter Originalzustand, alle Verschleißteile neu, VB 5100,- DM, Tel.: 040-470016

XS 650, Motor neu, viele Neuteile u. E-Teile, sehr schön, mehr Infos und Fotos unter Tel.: 089-134381

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

- ZÜNDAPP -
GTS 50, 5-Speed, Preis VS, Tel.: 05130-5067

K 500 Rahmen 350,- DM, KS 600 Getriebe zerl. 250,- DM, Motor-Gehäuse KS 600 250,- DM, tausche gegen KS 601 Teile, suche vorder. Schutzblech f. KS 601 u. Alu-Ölwanne, Tel.: 05682-9950

KS 125 Sport, Reifen neu, VB 650,- DM, Tel.: 05592-205

KS 175, Bj.77, 16000 km, guter Originalzustand, Tel.: 02602-8706

Suche für KS 601: Gepäckträger, Sattelträger, Sozialsfußrasten, Tel.: 089-6371513

- LETZTE MINUTE -
Moto Guzzi V 7 Sport, Bj.72, sehr guter Originalzustand, wenig km, 5500,- DM, Tel.: 0039-0473-730732 (Italien)

BMW R 25/3, Bj.54, 1. Hand, guter unrestaurierter Originalzustand, unverfälscht und unverbastelt, Motor läuft, Top-Blechteile, sehr gute Restaurierungsbasis, FP 2950,- DM, od. m. Steib LS 200 (Boden durchgerostet), 3950,- DM, Tel.: 02607-6065 ab 17 h

NSU: Tausche 98er Quick 53, Bj.53, ohne Rost, fahrbereit, guter Orig. Zustand gegen genauso gute Quickly N,S,L oder Cavallino. Angebote schriftlich an Kalle Weber, Küersgarten 25, 53773 Hennef wegen Schichtarbeit

Triumph 650 ccm Unit, Bj.63-70, Workshop-Manuell (gute Kopie, zweiseitig), 250 Seiten, 45,- DM, Tel.: 05034-4258 oder 0421-554359 Udo

Triumph BDG 250, Bj.51, rest. Info m. Bild gegen Rückporto, F. Ditschler, 37168 Uslar 2

DKW RT 175, Bj.54, unrestauriert, gute Basis, 90 % kompl., FP 850,- DM, Rahmen für SB 200, FP 100,- DM, Tel.: 02607-6065 ab 17 h od Sa.

Suche für Laverda SF 2 2-1 Auspuff mit TÜV, Tel.: 06501-16044

Gummikuh + Past perfect, der vierte Jahrgang (Hefte 6/92 bis 5/93) wie immer für 30,- DM plus Porto abzugeben, Tel.: 06171-57784 (AB)

Schlachtfest: Zündapp 434, Bj.69, z.B. VDO-Tacho 15,- DM, Felge, Armaturen, Blechteile, Rücklicht alles billiger; Motor 242, 2,5 PS, 50,- DM, auspuff, Chrom gut 40,- DM, Tel.: 02661-7170

MZ ETZ 250/251 Vorderradfelge, wenig gelaufen, DM 30, Fahrerzeinsitz neu, DM 70,-, Hilfsrahmen für Sitzbefestigung, neu, DM 30,-, Tel.: 06074-25538

MZ BK 350-Gespann, unrestauriert, Motor dreht, gute Rest.-Basis, nicht ganz komplett, FP 1800,- DM, Tel.: 02607-6065 ab 17 h od. Sa



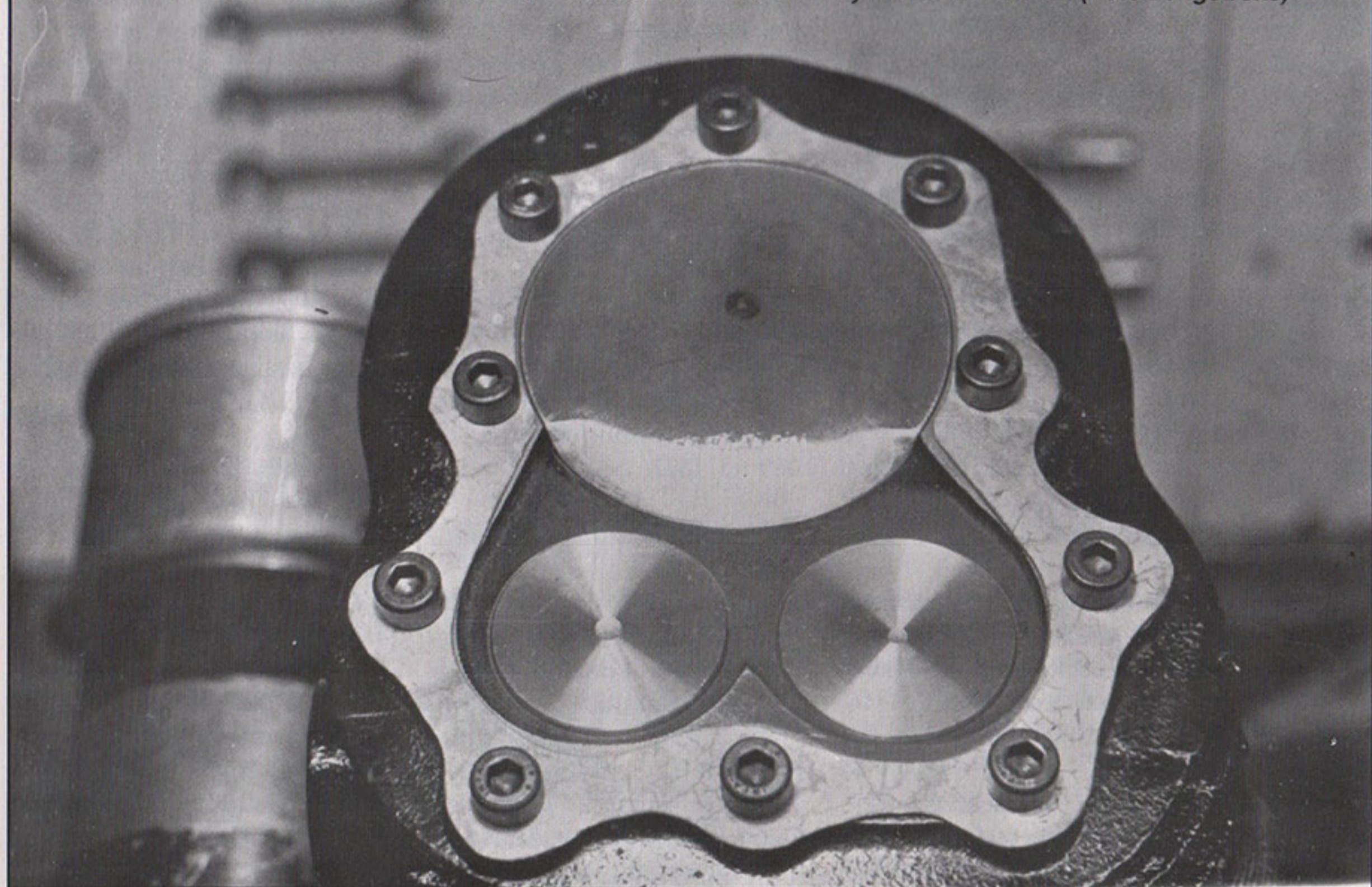
YAMAHA
Klassiker
125-750 ccm
Karl Deibel
7631 Schuttertal
Schwarzwald
Tel. 07826-326
Fax 07826-366
Restaurierungen
Ersatzteile
schnell,
zuverlässig
seit 1968

BSA Norton TRIUMPH
und alle anderen englischen Maschinen
Kostenlose Gebrauchtmasschinenliste anfordern
GLM-Motorräder
Ersatzteile
Kundendienst
Zylinderschleiferei
Neu- und Gebrauchtmasschinen
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
Schnepper Str. 15, Tel. (0 42 42) 10 92

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
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!

Trotz Bleifrei-Betrieb sind die Ventile noch nicht in dem Keller des SV-Zylinders versunken (Foto Longstroke)



to blei or not to blei...

Grundsätzliches zur Klarstellung

Daß wir heute über ein anderes Umweltbewußtsein verfügen als noch vor zwanzig Jahren, ist glücklicherweise klar, und daher möchte jeder nach Möglichkeit so sauber fahren, wie es nur eben geht. Also raus mit dem Blei.

Wenn da nur nicht immer wieder die erschrecklichsten Schauergeschichten im Umlauf wären von geschlachteten Motoren, geplatzten Kugellagern, kaputten Kurbelwellen und gefressenen Zweitaktkolben. Angeblich soll so mancher Trabbi wegen des bleifreien Sprits aufs schnödeste sein Leben ausgehaucht und die MZs sollen auch erst nach einer konstruktiven Änderung

(welche war das, bitte?) den sauberen Saft vertragen haben. Von abgerissenen Ventilen an alten Viertaktern gar nicht zu reden.

Das Dumme dabei ist nur, daß mindestens 98 % dieser Geschichten aus fünfter bis zwölfter Hand stammen und jeder Erzähler Stein und Bein schwört, das sei einem Freund der Cousine vom Arbeitskollegen eines guten Bekannten seiner Tante persönlich zu Ohren gekommen ... Um solche und ähnliche Geschichten beurteilen zu können, müssen wir uns ein wenig um die historische Entwicklung kümmern und ergründen, wie und warum das Blei überhaupt ins Benzin reinkam.

Am Anfang war das Benzin, das vor Erfindung der Tankstelle aus der Apotheke bezogen werden mußte und eigentlich zum Säubern von Wundrändern gedacht und daher sehr rein war. Irgendwann nahm sich dann die eben entstandene Petrochemie der Sache an und panschte so lange mit den Erdöldestillaten herum, bis sie besser zur Verbrennung in Motoren geeignet waren. Damit mußte auch ein neuer Vertriebsweg aufgebaut werden, weil man dieses Gebräu keinem Wundarzt mehr zumuten konnte und der Bedarf an Fahrbenzin sprunghaft anstieg. Die Geburtsstunde der Ölmultis hatte geschlagen. Die Motorenkonstrukteure hat-

ten in der Zwischenzeit ebenfalls zugelernt und fanden immer wieder ein paar PS, was von der Kundschaft dankbar anerkannt wurde. Nur merkte man nach einiger Zeit, daß in den leistungsfähigen Motoren der Kraftstoff oft nicht mehr dann explodierte, wenn er sollte, sondern bereits vorher, und das ging nicht nur auf die Leistung, sondern auch auf die Lebensdauer der Motoren, die in dieser Hinsicht ihre Besitzer ohnehin nicht eben verwöhnten. Man ging dem Problem auf mehrerlei Art zu Leibe: Eine Minderheit von Konstrukteuren ignorierte das Ganze einfach und hielt das infernalische Klingeln schlicht für einen unbedeutenden Schön-

heitsfehler ohne jede nachteilige Auswirkung (Granville Bradshaw schrieb in diesem Sinn noch in den zwanziger Jahren!). Andere beknieten die Kraftstoffhersteller, sie möchten sich doch bitte schön was einfallen lassen, was diese im ureigensten Interesse dann auch fortlaufend versuchten.

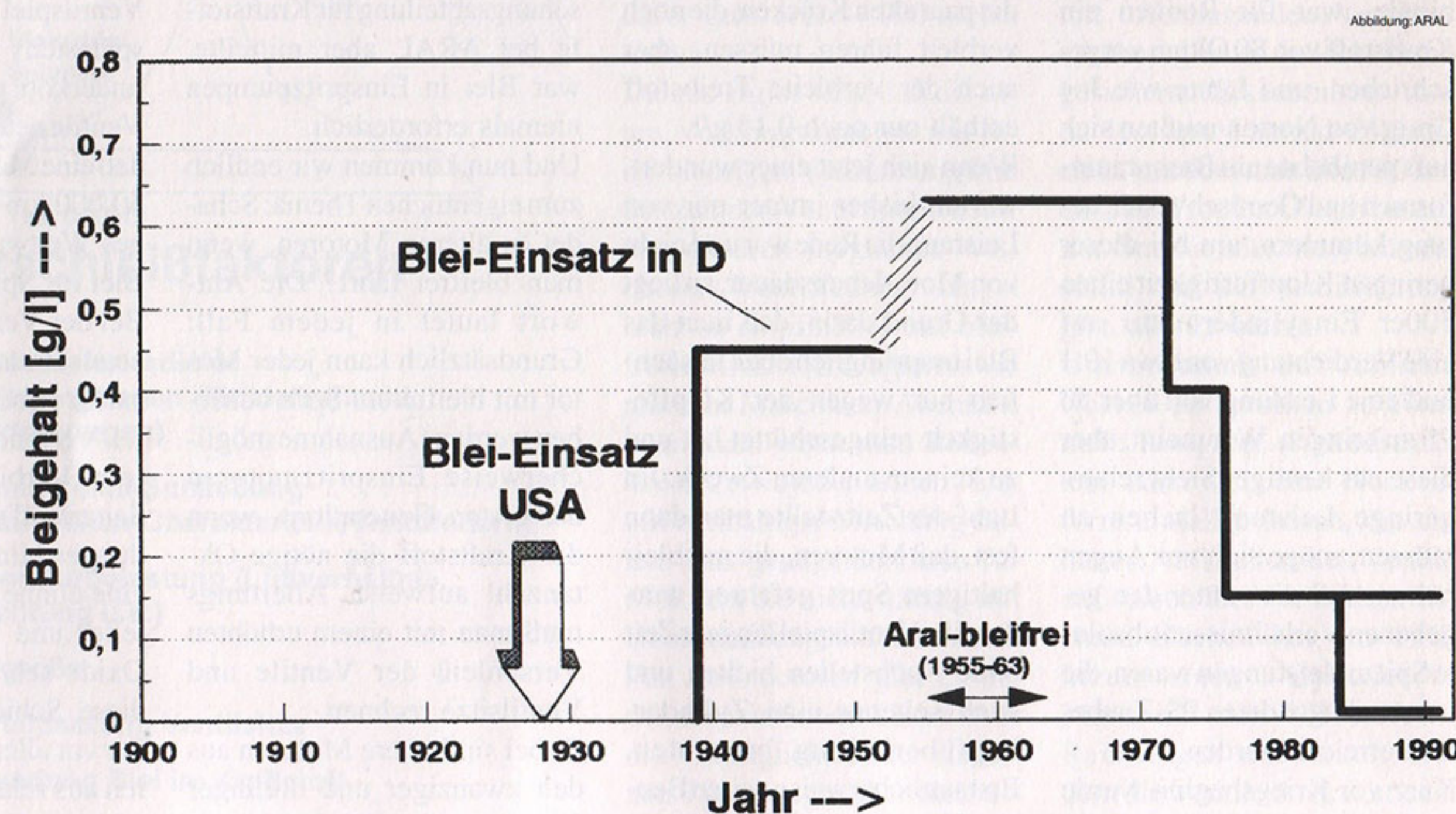
In der Zwischenzeit packte man das Problem von der konstruktiven Seite an und versuchte, mittels anders angeordneter Ventile oder besonders ausgebildeter Verbrennungsräume der Schwierigkeiten Herr zu werden. Da traf es sich gut, daß ein Mr. Harry Ricardo gegen Ende des Ersten Weltkrieges damit begonnen hatte, den Verbrennungsablauf systematisch zu erforschen. In ausgedehnten Versuchsreihen kam

er zu Erkenntnissen, die heute noch aktuell sind. Er fand heraus, daß eine ideale Verbrennung nur in einem kugelförmigen Raum stattfinden kann und auch nur dann, wenn die Zündung genau in der Mitte erfolgt. Da dies aber bei Motoren eben nicht machbar ist, entwickelte er Verbrennungsraumformen für seiten- und kopfgesteuerte Motoren, die dem Optimum so nahe wie möglich kamen. Er entdeckte bei diesen Versuchen auch die segensreiche Wirkung von Quetschkanten und die von ihnen hervorgerufene Verwirbelung des Kraftstoff-Luft-Gemisches. Und das alles noch vor Beginn der zwanziger Jahre. 1922 brachte Triumph eine 500er Einzylinder mit vier Ventilen in einem dachförmigen

Zylinderkopf nach Vorschlägen von Ricardo heraus. Die nachmals so berühmte Vierventil-Rudge folgte vier Jahre später. Durch diese konstruktiven Verbesserungen konnte die Leistung weiter gesteigert werden, obwohl die Kraftstoffqualität noch längst keinen Vergleich beispielsweise mit den sechziger Jahren zuließ - von heutigen Verhältnissen ganz zu schweigen. Nun war zunächst so etwas wie eine Grenze erreicht - wenigstens was die konstruktive Seite betraf. Eine weitere Leistungssteigerung konnte nur vom Kraftstoff herkommen. Es mußten Treibstoffe entwickelt werden, die eine höhere Verdichtung und damit Leistungssteigerung zuließen, ohne zu "klopfen", d.h. sich selbst zu

entzünden. Gegen Ende der zwanziger Jahre entdeckte man in den USA, daß ein Zusatz von Blei das Benzin klopfester machte. Bereits 1924 brachte die deutsche BV einen Superkraftstoff auf den Markt, der seine Klopfestigkeit aus Benzol bezog, dessen Giftigkeit damals noch nicht bekannt war. Dieses Superbenzin wurde unter der Bezeichnung ARAL verkauft, und dieser Name ist inzwischen auf die Firma übertragen worden. Für Rennzwecke wurde Benzol mit Benzin 1:1 gemischt. Diese Mixtur wurde "BiBo" genannt und steigerte die Motorleistung ganz wesentlich. Und zwar nicht nur durch seine erhöhte Klopfestigkeit, sondern auch aufgrund der Tatsache, daß im Benzol Sauerstoff-

Historie zu Blei im Ottokraftstoff



atome gebunden sind, welche bei der Verbrennung zusätzlich Leistung bringen. Sozusagen ein Treibstoff mit Kompressor-Effekt.

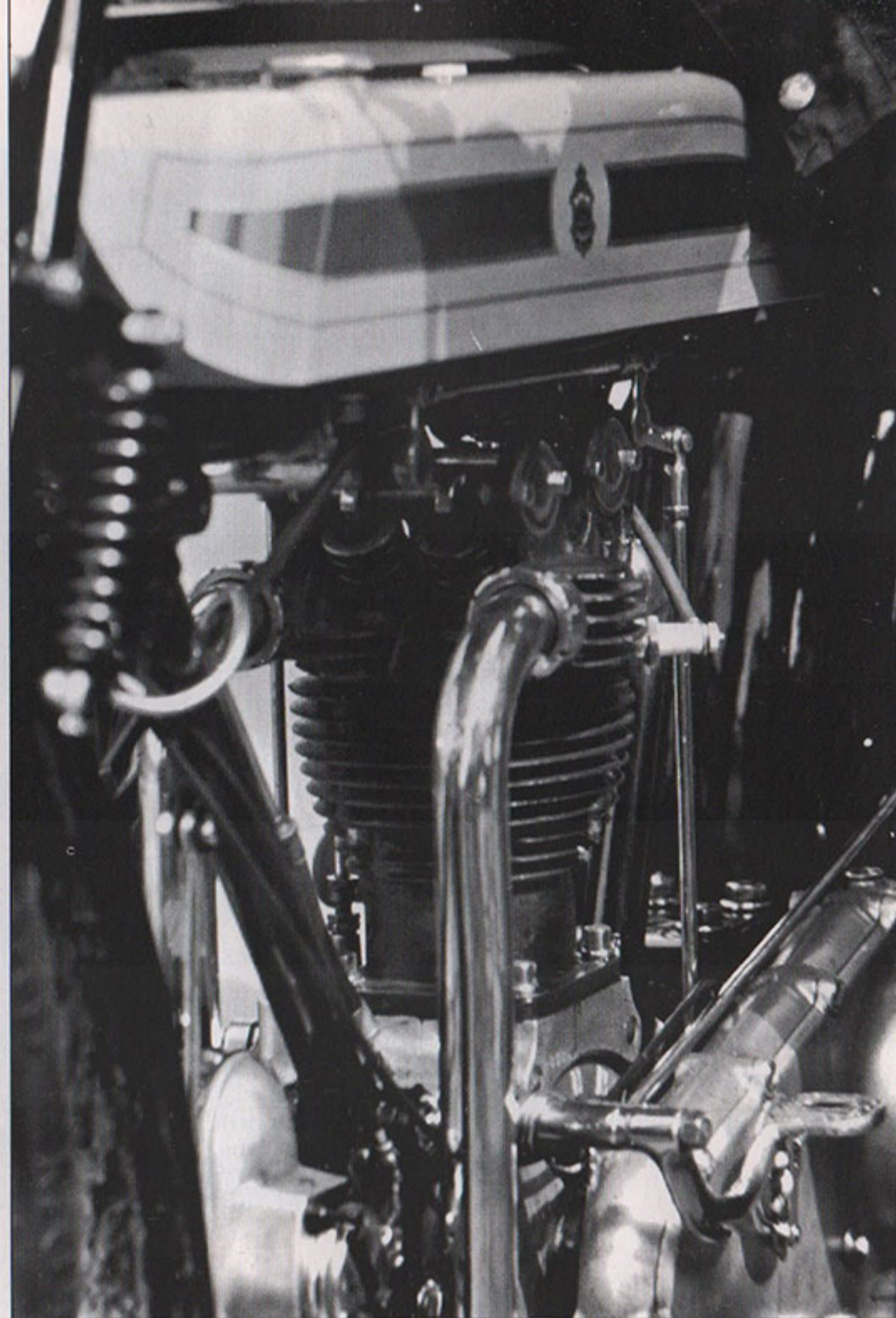
Bei Sandbahnmotoren verließ man sich auf Alkohol (nicht beim Fahrer, sondern im Sprit!), der ebenfalls die Klopfneigung herabsetzt, wegen seines schlechteren Heizwerts jedoch in größeren Mengen durch die Düsen gejagt werden muß (was jedoch bei einem Rennen, das nur vier Runden dauert, keine große Rolle spielt) und etwa 12:1 verdichtet werden muß, wenn das Ganze richtig laufen soll. Dafür hat man den angenehmen Nebeneffekt einer wirksamen Verdunstungskühlung innerhalb des Motors, weshalb die alten Speedway-JAPs nur mit winzigen Rippen und Graugußköpfen ausgestattet waren.

Die Klopfestigkeit des normalen Kraftstoffs lag vor dem Krieg etwa in der Gegend von 78 Oktan - für unsere Begriffe das reinste Klingelwasser-, und in einigen exotischen Gegenden dieser Welt kann man heute noch über so was stolpern. Daher haben die Motoren aus jener Zeit auch selten eine Verdichtung von mehr als 6:1. Nach dem Krieg, bis in die beginnenden fünfziger Jahre hinein, war für Rennen ein Kraftstoff von 80 Oktan vorgeschrieben, und Leute wie Joe Craig von Norton mußten sich auf penibelste um Brennraumformen und Gemischverwirbelung kümmern, um bei dieser geringen Klopfestigkeit einen 500er Einzylindermotor auf eine Verdichtung von etwa 10:1 und eine Leistung von über 50 PS zu bringen. Wer meint, über diese aus heutiger Sicht relativ geringe Leistung lachen zu müssen, möge sich vor Augen halten, daß dies unter den gegebenen Verhältnissen absolute Spitzenleistungen waren, die nur von begnadeten PS-Zauberern erreicht wurden. Kurz vor Kriegsbeginn wurde auch in Deutschland dem Kraft-

stoff vorwiegend Blei zugesetzt (Ausnahme ARAL). Man machte auch Versuche mit dem (vor allem in Kriegszeiten) leichter zu beschaffenden Eisencarbonyl, das sich ebenfalls als Klopfbremse eignet, aber bei der Verbrennung Rost bildet, der innerhalb eines Motors auch nicht so gerne gesehen wird.

Der Bleigehalt des Kraftstoffs betrug bis zu Beginn der fünfziger Jahre hinein etwa 4,5 Gramm pro Liter; wenn jemand Superkraftstoff verkaufen wollte, goß er eben mehr davon rein. Innerhalb von wenigen Jahren erfolgte dann ein dramatischer Anstieg des Bleigehalts auf durchschnittlich 0,63 g/l. Alle Welt schrie nach noch mehr Leistung. Wer glaubt, das sei lächerlich wenig, der soll sich bitte klarmachen, daß ein einziges Fahrzeug mit einem Verbrauch von 10 l/100 km bei einer jährlichen Fahrleistung von nur 10.000 km bereits rund 0,6 kg Blei in die Geographie schleudert. Bei einem Bestand von 6 Millionen Fahrzeugen (heute sind's etwa doppelt so viele) sind das rund 3.600 Tonnen!!

Es hat geraume Zeit gedauert, bis man das richtig begriffen hat, und nun sind wir zum Glück wieder auf Null runter. Bis auf die paar alten Krücken, die noch verbleit fahren müssen, aber auch der verbleite Treibstoff enthält nur noch 0,15 g/l. Wenn sich jetzt einer wundert, warum bisher immer nur von Motorlebensdauer, so liegt der Grund darin, daß man das Blei ursprünglich eben tatsächlich nur wegen der Klopfestigkeit reingeschüttet hat und zu keinem anderen Zweck. Im Lauf der Zeit stellte man dann fest, daß Motoren, die mit bleihaltigem Sprit gefahren wurden, ihr Ventilspiel längere Zeit ohne Nachstellen hielten und auch seltener eine Zylinderkopfüberholung brauchten. Erstaunlicherweise waren Benzin-Einspritzpumpen - entgegen



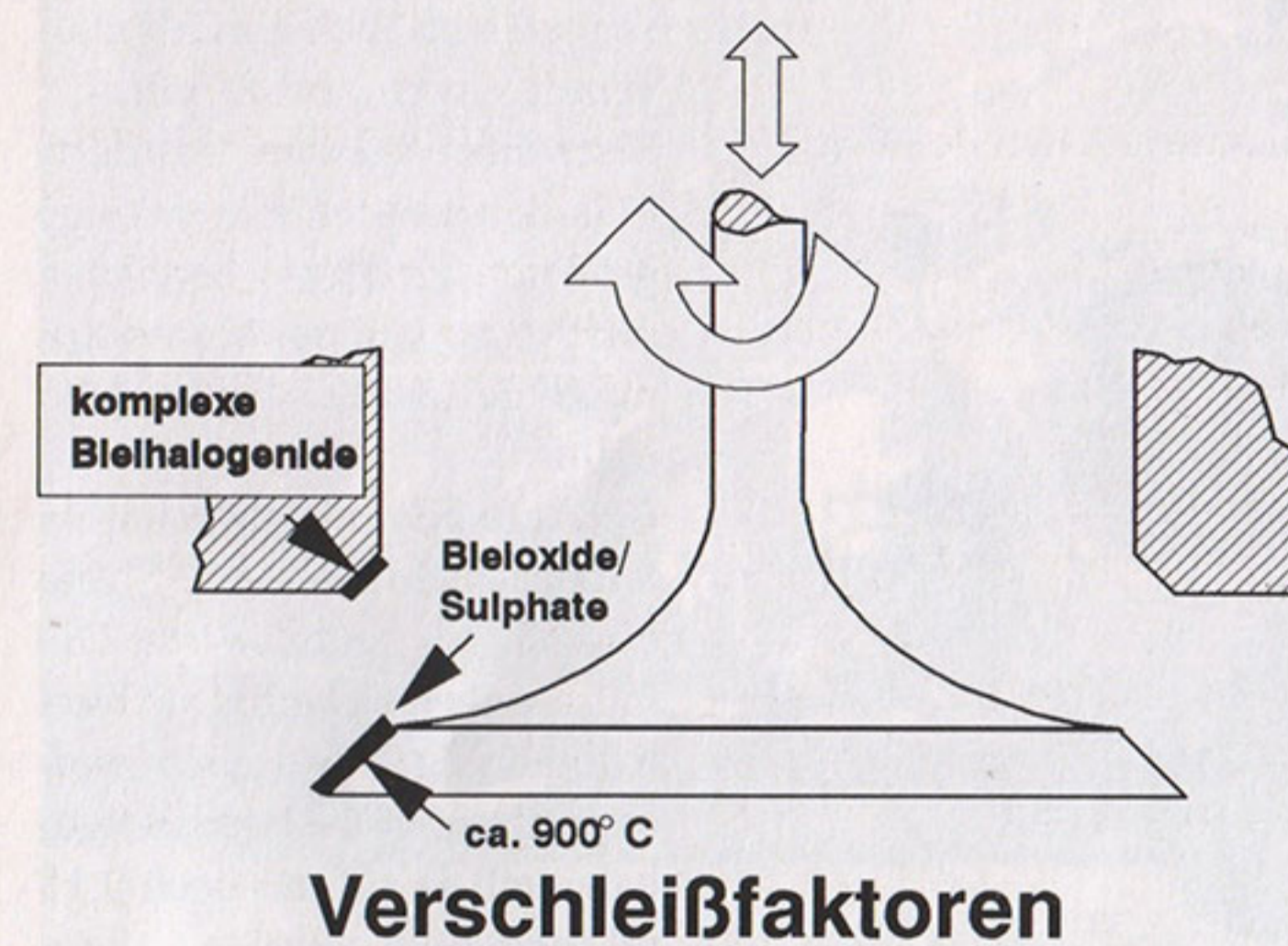
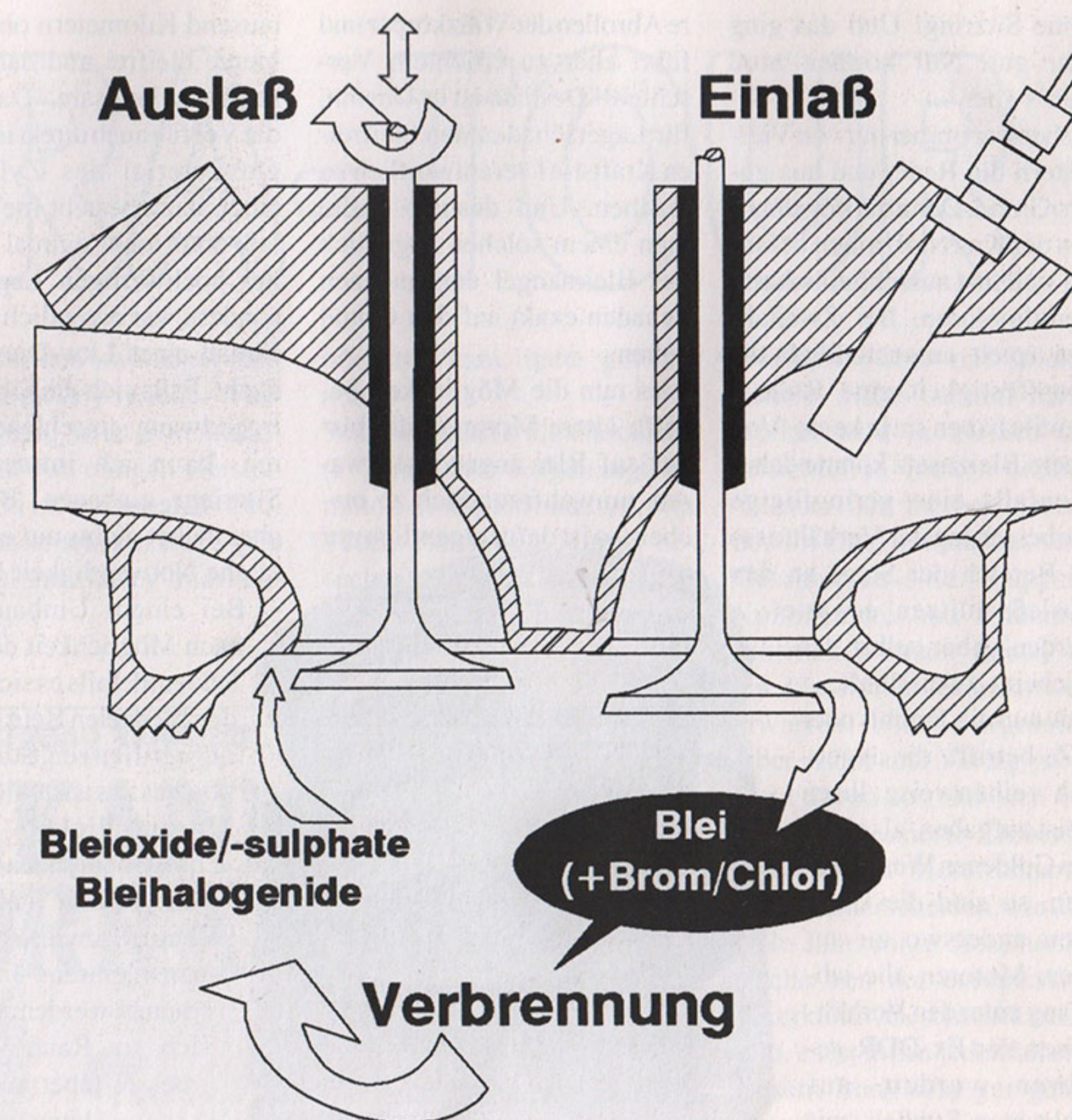
Der 4 Ventil Einzylinder von Triumph aus dem Jahre 1926 (Foto Longstroke)

gen anders lautenden Gerüchten - nicht auf Blei angewiesen, obwohl man denken sollte, daß ohne dieses Schmiermittel die Pumpenkolben festgingen. Wie mir die Forschungsabteilung für Kraftstoffe bei ARAL aber mitteilte, war Blei in Einspritzpumpen niemals erforderlich. Und nun kommen wir endlich zum eigentlichen Thema: Schadet es älteren Motoren, wenn man bleifrei fährt? Die Antwort lautet in jedem Fall: Grundsätzlich kann jeder Motor mit bleifreiem Sprit betrieben werden (Ausnahme möglicherweise Einspritzmotoren der ersten Generation), wenn der Kraftstoff die nötige Oktanzahl aufweist. Allerdings muß man mit einem erhöhten Verschleiß der Ventile und Ventilsitze rechnen. Dabei sind ältere Motoren aus den zwanziger und dreißiger Jahren weniger gefährdet als

moderne Schnellläufer. In diesem Zusammenhang sollte man aber nicht vergessen, daß wir es noch in den fünfziger Jahren als ganz selbstverständlich betrachteten, alle 3.000 km das Ventilspiel nachzustellen, nach spätestens 10.000 km den Zylinderkopf abzunehmen und die Ventile neu einzuschleifen, und daß eine Motorlebensdauer von 50.000 km schon wie ein kleines Weltwunder schien - trotz Blei im Sprit. Bei der Verbrennung von Blei entsteht unter anderem Bleisulfat (also eine Blei-Schwefel-Verbindung) und Bleioxid (eine Verbindung von Blei mit Sauerstoff). Diese Bleiverbindungen bilden im Lauf der Zeit eine dünne Schicht auf Ventilteller und Ventilsitz. Da alle Oxide sehr hart sind, schützt diese Schicht den Ventilsitz, der vor allem bei älteren Motoren aus relativ weicher Bronze oder aus Grauguß besteht, vor

Verschleiß. Das ist vor allem bei dem thermisch hoch belasteten Auslaßventil sehr wichtig. Für die Kaufleute bei den Autofirmen ist es ebenfalls ein Segen: Sie können ein Auslaßventil aus einem etwas billigeren Material nehmen, weil die Bleioxidschicht so etwas wie eine Panzerung darstellt. Marketräge, die sich zusammenklappen.

Läßt man das Blei weg, so knallt das Ventil ungeschützt auf den ebenso wehrlosen Sitz, und das hat natürlich entsprechenden Verschleiß zur Folge. Bei modernen Motoren wirkt sich das wesentlich stärker aus, als bei den alten Krücken aus der Vorkriegszeit. Denn heutzutage sind die Drehzahlen viel höher, wodurch die Ventile mit größerer Geschwindigkeit auf- und zugehen; das wiederum bedingt stärkere Ventilfeuern, die das Ventil mit Schmackes auf den Sitz zurückknallen, und



- Anzahl axialer/radialer Ventilbewegungen (Motordrehzahl, Ventildrehungen)
- Dynamik Ventil-Schließung (Nockenwellen-Charakteristik/Ventilfeuern)
- Temperaturbelastung (Luftverhältnis, Verdichtung u.a.)
- Ventilgröße
- Materialpaarung Ventilsitze
- Verwendung Blei im Kraftstoff

Abbildungen: ARAL

noch dazu sind die Ventilhebelkurven viel steiler als früher, weil eben eine scharfe Nocke mehr Leistung bringt (wenigstens nach oben raus - dafür geht unter 4.000 nichts mehr). Daraus ergibt sich, daß die alten Vorkriegsmotoren mit ihrer niedrigen Verdichtung und den zahmen Ventilzeiten (nebst den dadurch möglichen weicheren Ventilfeuern) längst nicht so empfindlich auf bleifreien Kraftstoff reagieren wie moderne Maschinen. Allenfalls kann man, wenn man Bedenken hat, etwa jeden dritten Tank mit bleihaltiger Mischung füllen. Das genügt durchaus für Motoren, die nicht ständig mit Höchstleistung laufen müssen. Für Automotoren gibt es bei den Benzinfirmen Listen über die Verträglichkeit der einzelnen Typen gegenüber bleifreien Kraftstoffen.

In geringem Maße ist Blei möglicherweise auch an der Schmierung der Auslaßventilschäfte beteiligt, vor allem bei alten ohv- und sv-Motoren mit offenliegenden Ventilen, darüber gibt es jedoch keine gesicherten Erkenntnisse. Aber da löst ein Fahrrad-Ölkännchen, mit dem man alle 500 km ein paar Tropfen Öl (am besten mit Graphit oder Molybdänsulfid) auf die Ventilführung gibt, alle Probleme. Um nochmals auf schnelle Nocken zu sprechen zu kommen: Ein guter (!) Konstrukteur kann sich eine Nockenform einfallen lassen, die ein hartes Aufknallen des Ventils auf seinen Sitz verhindert. Richard Küchen hat um 1950 herum einen 8-Zylinder-V-Motor für den VETRITAS-Rennwagen entwickelt, bei dem die Ventile direkt auf dem Alu des Zylinderkopfs saßen.

Ohne Sitzring! Und das ging sehr gut. Nur können muß man's eben ...

Bisher war immer nur von Viertaktern die Rede, und aus gutem Grund. Denn die Forschungen der Kraftstofffirmen befaßten sich fast ausschließlich mit Ventilmotoren. Bei Zweitaktern spielt ausschließlich die Klopfestigkeit eine Rolle - Ventile haben sie ja keine. Von einem Bleizusatz könnte daher allenfalls eine geringfügige Verbesserung der Verhältnisse im Bereich der Stege an den Auslaßschlitzen erwartet werden. Aber selbst das erscheint zweifelhaft.

Was nun die Trabis oder MZs betrifft, die angeblich reihenweise ihren Geist aufgaben, als sie in den Goldenen Westen kamen, so sind die Ursachen anderswo zu suchen. Motoren, die jahrelang unter den Verhältnissen der Ex-DDR gefahren wurden, auf schlechten Straßen, mit Geschwindigkeitsbeschränkung auch auf der Autobahn, wurden von einem Tag auf den anderen gescheut, um die neue Freiheit richtig auszukosten. Und dann waren sie hin. Das hat nichts mit "Blei oder nicht Blei" zu tun, sondern damit, daß die Dinge alle bereits angeknackste Haupt- oder Pleuellager hatten, beziehungsweise eine geometrische Form der Zylinderlaufbüchse, die sich bei geänderten thermischen Verhältnissen (sprich: hoher Dauertemperatur) beispielsweise von einem Siebneck in ein Elfeck änderte (laienhaft ausgedrückt) und damit eigentlich eine neue Einlaufperiode erforderlich gemacht hätte.

Ein Wälzlager (also Haupt- und Pleuellager) kann nämlich mit Blei überhaupt nichts anfangen, im Gegenteil: Jeder Schichtaufbau stört das saube-

re Abrollen der Wälzkörper und führt eher zu erhöhtem Verschleiß! Deshalb ist es Unsinn, für Lagerschäden den bleifreien Kraftstoff verantwortlich zu machen. Und deshalb sollte man einem solchen angeblich aus Bleimangel entstandenen Schaden exakt auf den Grund gehen.

Was nun die Möglichkeit betrifft, ältere Motoren, die bisher auf Blei angewiesen waren, umweltfreundlich zu machen, so ist dafür eigentlich nur



erforderlich, die weichen Ventilsitze aus Bronze gegen solche aus härterem Material auszutauschen. Aber erst mal bleifrei fahren und sehen, wie lange es geht. Wahrscheinlich muß nur das Ventilspiel öfter kontrolliert werden. Niemand braucht deswegen ängstlich zu sein: Ich fahre meinen eigenen 500er sv-Motor aus dem Jahr 1939 seit ein paar

tausend Kilometern ohne Probleme bleifrei und daher keineswegs langsam. Da sitzen die Ventile auch direkt im Graugußmaterial des Zylinders. Noch dazu besteht mein Auslaßventil nicht einmal aus einer hochwertigen Legierung, sondern war eigentlich für den Einlaß eines Lkw-Diesels gedacht. Falls sich die Sitze doch irgendwann einschlagen sollten, kann ich immer noch Sitzringe einbauen. Bis jetzt aber deutet nichts auf eine solche Notwendigkeit hin.

Bei einem Umbau sollte nach Möglichkeit das Auslaßventil, falls es sich durch den bleifreien Betrieb stark angegriffen zeigt, durch ein solches aus austenitischem Chrom-Nickel- oder Chrom-Molybdänstahl ersetzt werden (daß beide Ventile sowieso zusammen mit ihren Führungen erneuert werden, versteht sich am Rande). Noch besser (aber auch sehr teuer) ist natürlich

Die Ventile haben sich in dem OHV-Zylinderkopf schon bequem niedergelassen (Foto Longstro-ke)

ein gepanzertes Ventilkegel für den Auslaß, aber da ist die Auswahl sehr begrenzt.

Für offene Ventile an alten Motoren sind Ventilführungen aus Grauguß solchen aus Bron-

ze vorzuziehen, weil Grauguß aufgrund seines Graphitgehaltes mit minimalsten Schmierstoffmengen auskommt und auch bei Trockenlauf nicht gleich frißt.

Italienische Motoren sind bis in die jüngste Zeit mit Sitzringen aus Bronze gebaut worden und daher auf Blei angewiesen. Offensichtlich ist den Italienern die Umwelt schnurzelgal. Wenn also jemand seine alte Guzzi oder Benelli sowieso zerlegen muß, tut er sowohl (auf längere Sicht) seinem Geldbeutel als auch der Umwelt einen Gefallen, wenn er sich in die Köpfe "bleifreie" Sitzringe einbauen läßt. Allerdings ist vor der Bestellung von Sitzringen oder Ventilen genau der Sitzwinkel des Ventils zu prüfen. Die meisten Italiener haben nämlich Ventile mit einem Sitzwinkel von 30 Grad, während sonst überall auf der Welt 45 Grad üblich sind. Findet man also keinen passenden Ventilsitzring mit 30° (es gibt durchaus welche!), so muß man auch die Originalventile durch solche mit 45° Sitzwinkel ersetzen. Das dürfte in den meisten Fällen keine größeren Probleme bereiten - mit Ausnahme der desmodromisch gesteuerten Ducati-Modelle.

Bei Automotoren lohnt sich ein Umbau nicht, weil die Sache einfach zu teuer wird. Die müssen eben weiterhin mit bleihaltigem Saft betrieben werden. Allerdings ist der Bleigehalt auch da auf nur noch 0,15 g/l reduziert worden - kein Vergleich mehr gegen früher. Die führende Adresse in Europa für Ventile, Führungen und Ventilsitze ist die Firma TRW, deren Erzeugnisse über den Fachhandel und Zylinder-schleifereien zu beziehen sind. Ventilsitzringe gibt es ab einem lichten Durchmesser von 21,43 mm bis hinauf zu 51,87 mm. Da dürfte für jeden eine passende Größe dabei sein.

D.L.

LITERA-TOUR

Wieviele amerikanische Motorradmarken fallen einem auf Anhieb ein? Harley-Davidson, Indian und dann vielleicht noch Henderson und Excelsior, aber dann ist auch schon Ende der Fahnenstange. Um die Wissenslücke von über 300 Mar-

bereits in den zwanziger Jahren waren sie wieder verschwunden. So ist es verständlich, daß von einigen Herstellern noch nicht einmal der Produktionsort bekannt ist. Es geht also viel um Harley und Indi-

an. höchsten kam, hatte gewonnen. Wiesner erzählt die Geschichte Amerikas, aufgehängt an motorisierten Zweirädern, wie Teddy Roosevelt Sturgis besuchte, das Ford T-Modell dem Motorrad fast den Garaus

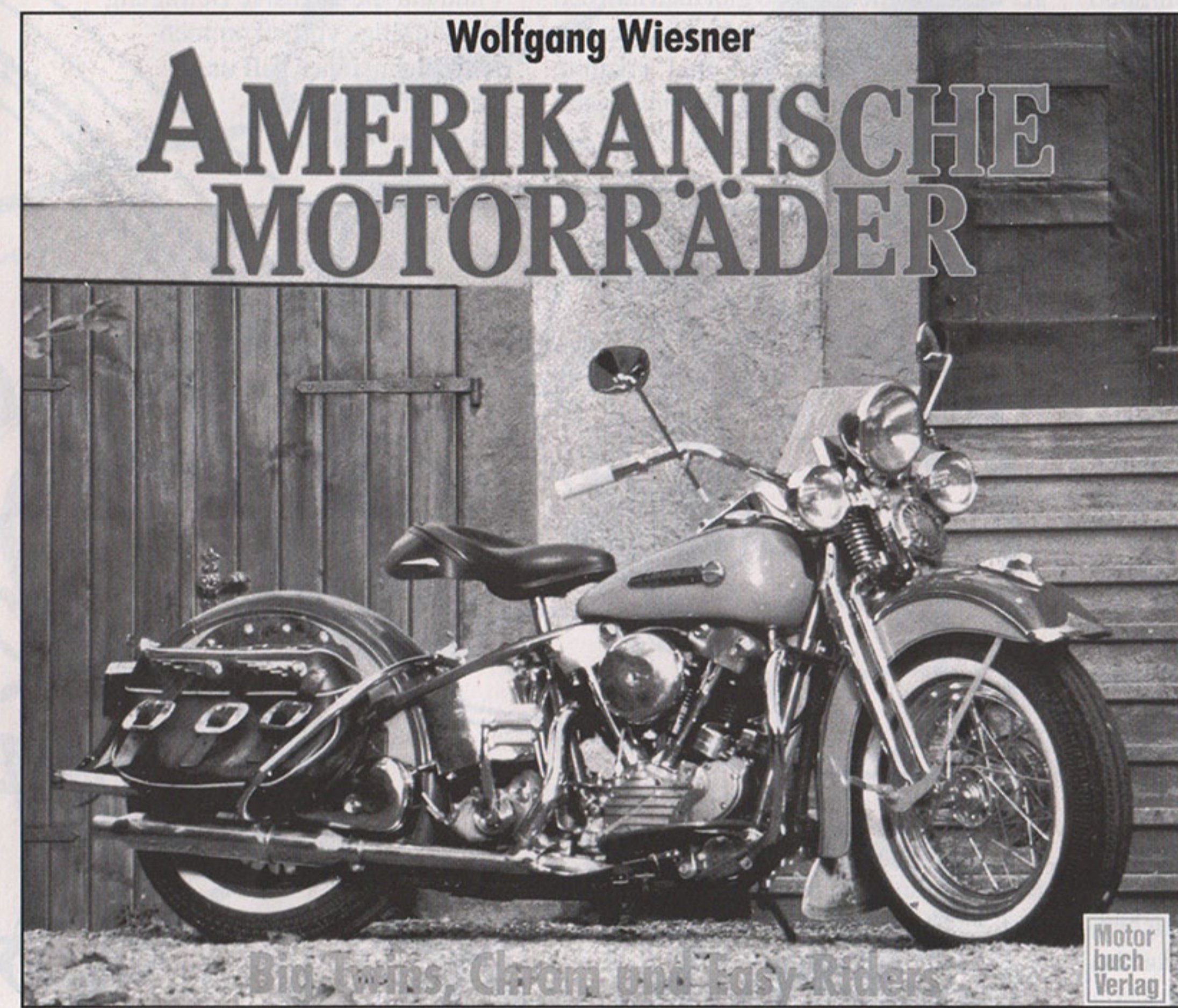
profitierte, aber mit solchen Leuten nichts zu tun haben wollte, wird in kleinen Geschichten locker erzählt. Wiesner läßt hierbei niemanden im Unklaren, daß es seine Geschichten sind. Flapsige Kommentare und Bildunterschriften könnten Leute, die ein klassisches Standartwerk erwarten, leicht vergraulen. Aber Autor und Verlag gehen wohl davon aus, daß sich US-Krad-interessierte Deutsche von anderen Motorradnarren ebenso unterscheiden, wie über viele Jahrzehnte die amerikanische von der europäischen Bikerkultur. Geschmackssache also, es ist ihnen jedenfalls mit diesem Buch sehr gut gelungen, dem interessierten Leser kurzweilig die letzten hundert Jahre amerikanischer Motorradkultur nahezubringen. Technik wird aufgrund des Gesamtkonzeptes oft nur am Rande vorgestellt, bei alten Maschinen auch mangels technischer Unterlagen. Sehr übersichtlich sind jedoch im Anhang auf 15 Seiten wichtige Daten bekannterer Maschinen in Tabellenform zusammengefaßt.

Diverse Register vervollständigen diesen qualitativ hochwertigen Band.

Schon weil es als einziges deutschsprachiges Buch über den Harley-Indian-Horizont hinausgeht, ist es sehr zu empfehlen.

Udo

Wolfgang Wiesner: Amerikanische Motorräder - Big Twins, Chrom und Easy Rider; 320 Seiten, 454 s/w-, 90 Farbbildungen, 275 x 240 mm, Leineneinband mit Schutzumschlag, DM 98,-, ISBN 3-613-01362-2



ken ein wenig zu verkleinern, hat der anerkannte Harley-Spezialist Wolfgang Wiesner ein 320-seitiges 1,7 kg schweres Werk herausgebracht. Wer Wiesner-Bücher kennt, weiß schon, daß nicht auf jeder Seite trocken eine Marke mit Tabelle und Bild abgehandelt wird, sondern die Sache etwas lockerer angegangen wird. Die Blütezeit der meisten Firmen war vor dem ersten Weltkrieg,

Es geht in diesem Buch aber noch vielmehr um das Umfeld, um die Fahrer, den Sport, the american way of drive. Über 500 Bilder, davon 90 in Farbe, versetzen den Betrachter in die Zeit der Enthusiasten (so der Titel der Harley-Hauszeitschrift), der ersten Rocker und der Hillclimber, wagemutige Männer, die mit Schneekettenbewährten Krädern steile Grasbahnen hinauffuhren, wer am

machte, die ersten Highways asphaltiert wurden und ein Bike den Krieg gewann. Daß eine Massenschlagerei 1947 Filmemacher inspirierte, "The wild one" zu drehen, der Motorrad-Kult noch mehr verstärkt wurde, in den sechziger Jahren die Zulassungszahlen (jedoch vor allem der Japaner) steil nach oben gingen, die letzte Kradschmiede Amerikas sehr stark von "Easy Rider"

KONTRAHENTEN ODER PARTNER

Das zwiespältige Verhältnis zwischen zwei und vier Rädern

Was Andy da einmal unter der Überschrift "Hass" in der Nummer 3/92 angesprochen hat, ist für so manchen ein Reizthema. Klar, daß man nicht gern hinter einer langen Autoschlange im dicken Qualm aus hundert Auspuffrohren wartet. Nebenbei: Jeder sieht, daß nichts geht, aber keiner kommt auf die Idee, seinen Luftverpaster abzuschalten. Anlassen ist ja ein sooo mühsames Geschäft!

Nun kann man sich ja mit einem leichten und schmalen Moped relativ unauffällig an die Kolonnenspitze mogeln und ist bei Ampelgrün weg, ehe die meisten Autofahrer auch nur den ersten Gang reingewürgt haben. Leider gibt es aber auch zweirädrige Zeitgenossen, die mit ihrem 100-PS-Plastikbomber zwischen den Fahrzeugreihen durchschießen, als wären sie auf der Sprintstrecke. Wenn da bei den Autofahrern negative Gefühle aufkommen, ist das kein allzu großes Wunder. Also wenn wir uns schon in einer Grauzone bewegen, dann doch möglichst unauffällig.

Ansonsten kann ich nur in das Klagegedicht einstimmen, wonach uns grundsätzlich nicht nur die Luft zum Atmen kaum gönnt wird (wieviel Dreck schmeißt eigentlich ein dicker Sechszylinder trotz Kat in die Gegend, wenn er sich in der Rush-hour von Ampel zu Ampel quält, und wie wenig Emissionen entweichen dem Auspuff eines "ungekatteten" Motorrads im Vergleich dazu?!), sondern auch manche Fahrer geradezu absichtlich versuchen, uns abzudrängen oder auflaufen zu lassen. Jeder von uns hat solche Situationen schon oft genug erlebt.

Wie schaut es in dieser Hinsicht eigentlich im Ausland aus? Aus eigener Erfahrung kann ich nur über Italien und Großbritannien schreiben. Aber so unterschiedlich die Mentalität der Menschen dieser Länder auch ist, so erstaunlich ähnlich sind sie in ihrem Verhalten den Motorradfahrern gegenüber.

In Italien liebt man alles, was sportlich ist, und viele Autofahrer freuen sich an schnellen Motorrädern, auch wenn sie selbst keines fahren. Die meisten machen einen deutlichen Ruck nach rechts, wenn

sie deine schmale Silhouette im Rückspiegel sehen (das tun sie übrigens auch in der CSFR!), und die LKW-Fahrer winken dich vor, wenn sie sehen, daß du dahinterhängst und die Straße nicht einsehen kannst - Überholverbot oder nicht!

Bei den Briten ist das keine Sache des Temperaments, sondern der kühlen Überlegung: Man weiß, daß der Mann auf zwei Rädern weniger Platz braucht und wendiger und schneller ist, also gibt man ihm den Weg frei. Das Resultat ist das gleiche: Hat dich der Autofahrer erst mal erkannt, macht er einen Ruck nach links und bietet dir eine Überholmöglichkeit. Auch bei

Gegenverkehr. Das ist so selbstverständlich, daß sich die britischen Motorradfahrer gar nicht bedanken ... Ich schon.

1986 fuhren wir sechs Mann hoch zur TT. Eine größere Gruppe kann auf schmalen, verkehrsreichen Straßen unmöglich zusammenbleiben und löst sich zwangsweise in Zweiergruppen auf. Alles andere ist viel zu gefährlich und umständlich.

Die Fähre sollte nachmittags um halb drei in Heysham losfahren, und wir waren gegen halb zehn in Hull an Land gegangen. Also reichlich Zeit für die gut zweihundert Kilometer quer durch Nordengland. Dachten wir.

Irgendwie verfranzten wir uns alle ganz

fürchterlich (ich weiß heute noch genau, an welchem roundabout ...), und plötzlich stand ich mit meinem Kumpel irgendwo mitten in der Prärie bei einem verlassenem Militärflugplatz (wie es ein anderer meiner Freunde so treffend zu formulieren pflegte:

Die weiteste Entfernung zwischen zwei Punkten ist die unbekannte Abkürzung!),

und nur die intensive Befragung des zufällig vorbeikommenden Milchmannes half uns schließlich, wieder zivilisierte Gefilde

zu erreichen.

Noch war keine Panik angesagt. Die stellte sich erst ein, als wir 100 km vor dem Ziel in einen Stau gerieten, der unüberschaubare Ausmaße aufwies. Zufällig war gerade Bank Holiday, und alles, was Beine hatte, verstaute selbige in einer beräberten Blechkiste und machte sich mit Familie, Picknick-Korb und Segelboot auf in Rich-

tung Meer. Also bewegte sich ein endloser Blechwurm mit Geschwindigkeiten zwischen 25 und 40 km/h auf schmalen,



kurvenreichen Landstraßen durch die ansonsten reizvolle englische Landschaft zwischen York und Lancaster. Manchmal kam die Kolonne auch völlig zum Stehen, was aber niemanden störte. Es herrschte gelöste Ferienstimmung. Und mitten drin wir beide, 100 km vom Hafen entfernt und nur noch anderthalb Stunden vor dem Abfahrtstermin! Wir konnten uns

an den Fingern abzählen, daß wir diese Fähre nie mehr erreichen würden. Dabei hatten wir sie schon fest gebucht!

Ein paarmal hatten wir schon gesehen, daß einige Einheimische auf schweren Maschinen an der Kolonne entlang nach vorn stoben, trotz Gegenverkehr, was uns

stets die Haare zu Berge stehen ließ. Aber schließlich beschlossen wir, der Not gehorchend, es denen gleichzutun. Also los! Raus aus der Reihe und Dampf aufgemacht in der Hoffnung, daß irgendwer im richtigen Augenblick eine Lücke aufmachen würde. Und siehe da: Alles machte Platz, wich aus, ging soweit wie möglich auf die linke Seite, der Gegenverkehr machte sich gleichfalls so schmal wie möglich, und so schossen wir mit teilweise 140 und riesigem Urlaubsgepäck zwischen den Kolonnen durch, fanden immer eine Lücke zum schnellen Eintauchen und überlebten das Ganze nur durch die Zuvorkommenheit der britischen Autofahrer.

Zwanzig Minuten vor Abfahrt waren wir an der Fähre - und mußten dann auf die anderen warten, die sich noch gründlicher verfahren und mit den gleichen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten.

Ich bilde mir auf dieses Ereignis nichts ein - ganz im Gegenteil! - und seitdem nehme ich grundsätzlich die Nachtfähre, um niemals mehr in eine solche Situation zu geraten. Aber was mir dabei auffiel, war die Tatsache, daß uns niemand angeblinkt oder angehupt hatte und vor allem keiner den Vogel zeigte, wofür ich bei den Leuten vom Gegenverkehr, die sich unserer wegen klein machten, sogar volles Verständnis gehabt hätte. Jeder Fahrer erkannte, daß da jemand ankam, der es - aus welchen Gründen auch immer - brandeilig hatte, und das war Grund genug, den Eiligen zu unterstützen. Selber konnte man ohnehin nicht aus der Kolonne ausscheren, also was soll's ...

Ein anderes Beispiel britischer Mentalität erlebte ich zwei Jahre später, als ein Freund auf einer Kreuzung einen Vorfahrtunfall verschuldet hatte und einem Auto die linke Tür verbeulte. Er ging dabei zu Boden, und die Autofahrerin fuhr sofort rechts raus, sprang aus dem Wagen und kümmerte sich um den Motorradfahrer. Sie fragte immer wieder, ob er auch wirklich nicht verletzt sei und daß sie froh sei, daß alles so gut ausgegangen sei. Auf meine Aufforderung, sich doch mal um ihr Auto zu kümmern und den Schaden festzustellen, antwortete sie mir, das Auto sei doch völlig egal, wichtig sei, daß nichts

KONTRAHENTEN ODER PARTNER

Das zwiespältige Verhältnis zwischen zwei und vier Rädern.

weiter passiert wäre! Ich mußte tatsächlich selbst für die Frau den Schaden aufneh-



men, weil diese sich nicht dafür interessierte. Danach fuhr die Dame mit allen guten Wünschen weiter (sie hatte es eilig), und aus dem gegenüberliegenden Haus kam eine ältere Frau, die zu uns herüberrief: "Kommen Sie doch zu mir herein! Ich habe gerade frischen Tee fertig, und Sie sollten sich erst mal etwas beruhigen!"

Wie sich ein durchschnittlicher deutscher Autofahrer in so einem Fall verhalten hätte, muß ich wohl nicht erst breittreten. Von der hilfreichen Nachbarin ganz zu schweigen!

Daß dies kein Einzelfall war, wurde mir von mehreren Englandbesuchern bestätigt, die ähnliche Erlebnisse hatten.

Wenn unsere Autofahrer schon nicht die italienische Sportbegeisterung aufbringen können, sollten sie sich wenigstens an der britischen Gelassenheit ein Beispiel nehmen. Aber sie werden eben kaum über den eigenen Schatten springen können.

Können Sie jetzt verstehen, warum ich mich jenseits des Kanals immer unter Freunden fühle?

Aber wenn es auch genug zu schimpfen

gibt, so muß ich doch ein Erlebnis berichten, das so selten sein dürfte, daß es unbedingt erwähnt werden sollte. Vor ein paar Jahren war ich wieder mal in Richtung Motorrad-Mekka unterwegs, als bei Wertheim am Main der Pannenteufel zuschlug.

Natürlich die Elektrik: Nichts ging mehr, und ausnahmsweise keine Prüflampe dabei. Dazu auch noch Feiertag. Also der Tag war gelaufen.

Trotz Feiertag erreichte der nahe Tankwart eine Werkstatt, wo man mir versprach, mich gleich am

tofahrer zum Anhalten zu bewegen. Ich wußte schon, daß ich schlechte Karten hatte, denn kaum einer, der auf der Autobahn entlangbretterte, würde wegen eines Motorradfahrers auch nur das Gas wegnehmen. Doch auch die Leute, die relativ langsam aus dem Parkplatz rausfahren, waren nicht interessiert. Als ich noch überlegte, wo das nächste Streckentelefon sein könnte, bremste plötzlich ein riesiger LKW mit Hänger vor mir. Ich dachte an gar nichts Böses, bis der Fahrer ausstieg und mich

fragte, ob ich Probleme hätte. Ich hatte.

Er lud mich ein, fuhr an der nächsten Ausfahrt raus, brachte

anderen Morgen abzuholen und alles durchzuchecken. Das klappte dann auch sehr schön, und nachdem sich das Übel als Wackelkontakt in dem berüchtigten fernöstlichen Kabelgewirr innerhalb des Scheinwerfers herausgestellt hatte, konnte ich gegen zehn Uhr früh endlich loslegen in Richtung Zeebrügge, wo ich abends um fünf an der Fähre sein mußte. Es waren rund sechshundert km abzureiten, und ich entschloß mich daher, einen Zahn zuzulegen, um noch ein paar Reserveminuten zu schinden. Doch ich hatte nicht mit dem Durst meiner Geisha gerechnet. Ausgerechnet auf der Autobahn nach Trier sind die Zapfsäulen dünn gesät, und als ich auf Reserve schalten mußte, ging ich mit dem Tempo doch etwas zurück. Es reichte trotzdem nicht. Genau 3 km vor der rettenden Tankstelle blieb die Mühle stehen, gerade an der Ausfahrt von einem Autobahn-Parkplatz. Also aufgebockt am Rand der Standspur und versucht, einen der Au-

mich zu einer Tankstelle, und während ich mir etwas Sprit in eine alte Öldose gießen ließ, fuhr er ein paar km aus der Ortschaft raus, bis er eine Stelle gefunden hatte, wo er seine Riesenkiste wenden konnte. Dann kam er zurück, lud mich wieder ein und brachte mich zu meiner Maschine zurück - über die Autobahn und wieder eine Ausfahrt dahinter. Logischerweise. Dabei erzählte er mir, daß er an Motorrädern überhaupt nicht interessiert sei, aber "wir Kraftfahrer müssen doch zusammenhalten"! Sein Wort in Gottes Gehörgang!

Dieser Mann, der wegen eines Motorradfahrers ganz selbstverständlich rund dreißig Kilometer mit einem Riesenlastzug durch die Geographie gebraten ist, hat mir wieder etwas Hoffnung gemacht. Es geht doch alles - mit ein wenig gutem Willen! Nur schade, daß er das wohl nie lesen wird...

David Longstroke
Cartoon: Thomas Reichl

Treffen & Termine

Terminaufnahme für Veranstalter: GUMMIKUH-Verlag • Am Deich 57 • 28199 Bremen • Tel.: 0421/501617 • Fax 0421/504448

von	bis	Ort	Treffpunkt	was	Infos bei
Juli					
16. 7.	-18. 7.	0-8601 Halbendorf/Spree		IFA-Treffen	A.I.C.E. Tel.: 05232-3204
17. 7.	-18. 7.	8391 Reisersberg-Röhrnbach		Veteranen-Trial	Anton Lankl 08551/6714
22. 7.	-25. 7.	2802 Fischerhude	Gastst. Backsberg	Italo-Treffen	S. Aumann 04432-161
24. 7.	-25. 7.	5430 Montabaur-Wirzenb.	Gasth. Witzemb. Liß	Teilemarkt/treffen	H.P. Schaaf, 02602-8706
24. 7.	-25. 7.	6359 Weilrod-Rod a.d. Weil	Kaisereiche	Vet.-Treffen	N. Jung, Tel. 06083-1718
24. 7.	- 4. 8.	Alpen		Alpen-Fahrt Heinkel-Club	Tel.: 07131-32010
30. 7.	- 1. 8.	8251 Thal	Gasthaus Stahuber	Europ. Guzzi-Fest	V. Teichmann, Tel.: 08171-8871
31. 7.	- 1. 8.	2153 Neu Wulmstorf	Elstorf	Vet.-Moto-Cross	Volker Küster, Tel. 040-7892834
31. 7.	- 1. 8.	67677 Enkenbach		50 ccm-Treffen	50-ccm-IG, Tel.:06303-5684
August					
6. 8.	- 8. 8.	2806 Oyten		Rickman Treffen	H. Streithoff, 0421-455735
6. 8.	- 8. 8.	54550 Daun-	Pützborn	Honda CB 750 Four-Club-Party	H. Krug, Tel.: 06204-740359
12. 8.	-15. 8.	A-9372 Eberstein		Custom Bike Weekend	H. Jordan, Tel.: (0043) 4264-8416
13. 8.	-15. 8.	O-2500 Rostock	Landschulheim Niex	3. Ospentreffen	Uwe, Tel.: 0421-501617
14. 8.	-15. 8.	63679 Schotten	Innenstadt	Vet.-Rennen	VFV, Theo Krust, Tel.: 07221-22885
14. 8.	-15. 8.	GB Brands Hatch		Festival of 1000 Bikes	P.Buller, 16NewmarketGreen,Eltham,LondonSE95ER
22. 8.		74889 Sinsheim	Technikmuseum	Heinkeltreffen	Tel.: 07131-32010
22. 8.		7050 Waiblingen	MSC Bittenfeld	Ausfahrt	Niels Wissmann, Gumpenstr. 24, 7050 Waiblingen 6
27. 8.	-29. 8.	1000 Berlin		Suzuki-Wasserbüffel-Treffen	Tel.: 030-4318904
28. 8.	-29. 8.	5561 Bengel		Vet.-Berglauf	VFV, Theo Krust, Tel.: 07221-22885
28. 8.		5637 Gensingen	Hotel "Adler"	Vet.-Orifahrt	P. Kohl, Tel. 06704/2208
28. 8.		2120 Lüneburg		Veteranen-Trial	Werner Piphio 04131-46236
28. 8.	-29. 8.	34346 Hann. Münden	Campingplatz	5. Honda XL 185 S-Treffen	Ralf Krug, Tel.: 06404-5242 (abends)
29. 8.		4300 Essen	Stern-Brauerei	Classic-Day 1993	Uwe Wybiralla 0209/209157
29. 8.		29565 Brockhöfe		XIX. Fourstroke-Trial	Rudi Munstermann 05829-448
31. 8.	- 3. 9.	GBM Isle of Man		Classic Manx GP	Manx MCC, Vicing House, Nelson Str., I.o.M.
September					
4. 9.	- 5. 9.	74889 Sinsheim	Technikmuseum	14. Mot.Klassikertreffen	Info: 07261-61116
4. 9.	- 5. 9.	68789 St. Leon-Rot	Spargelhalle	Custom & Classic Mot.-Ausstellung	Horst Heiler, Weinbergstr. 8, 68789 St. Leon
4. 9.		8152 Feldkirchen-Westerham		5. NSU-Motorrad-Treffen	Jürgen Völker, Tel.: 089-631196
4. 9.		7730 VS-Schwenningen	Messegelände	Teilemarkt	H. Ketterer 0771-8003134-8003176
4. 9.	- 5. 9.	5208 Eitorf/Stein	Zur Junkerswiese 8	6. Adler-Zweiradfahrer-Treffen	Jürgen Strohmenger, Tel. 02254-5165
10. 9.	-11. 9.	6832 Hockenheim	Ring	Vet.-Rennen	VFV, Theo Krust, Tel.: 07221-22885
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 Fuldaerbrück		Classic-Trial	K. Staufenberg, Am Rummelsbach 2, 3501 Fuldaerbrück
12. 9.		4800 Bielefeld	Quelle	ADAC-Mot. Grundkurs	Anmeldung: 0521-1081-63 (R. Colratz)
17. 9.	-19. 9.			BVDM Deutschlandfahrt	H. Sauerland, Klosterfeld 1, 4182 Uedem
18. 9.		8584 Kemnath	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
19. 9.		NL Arnhem		Vet.-Trial Euro-Cup	
25. 9.	-26. 9.	7830 Emmendingen		Veteranen-Trial	Bruno Schleer 07641-6219
25. 9.	-26. 9.	Nürburgring		Vet.-Rennen	VFV, Theo Krust, Tel.: 07221-22885
Oktober					
2. 10.		2400 Lübeck	Rider's Cafe	Exoten & Classic Bike-Treffen	Tel.: 0451-898105
2. 10.	- 3. 10.	91592 Buch am Wald		NSU-Konsul-Treffen	Stefan Zorn, Tel.: 09823-8229
2. 10.		8261 Tüßling	Bierstadt	Mopedfete	H. Schajor, Tel.: 08633-1479
23. 10.	-24. 10.	52224 Stollberg	Gressenich	Veteranen-Trial	Bernd Kreutz 02402-72647
November					
21. 11.		2072 Bargdeheide	Stormarn	Classic-Trial	W. Siebenhaar. 04532-3548
28. 11.		6070 Langen	Stadthalle	Oldmanie	W. Kraus 06103/53850
Dezember					
4. 12.		2400 Lübeck	Rider's Cafe	Weihnachtsbasar	Tel.: 0451-898105
Januar 1994					
15. 1.	-16. 1.	4790 Paderborn	Schützenhalle	Motorrad-Markt	S+I Rübner, Tel.: 02064-55943
22. 1.	-23. 1.	4100 Duisburg	Rhein-Ruhr-Halle	Motorrad-Markt	S+I Rübner, Tel.: 02064-55943
29. 1.	-30. 1.	3180 Wolfsburg	Congress-Park	Motorrad-Messe	S+I Rübner, Tel.: 02064-55943
Februar 1994					
5. 2.	- 6. 2.	2672? Emden	Nordseehalle	Motorrad-Markt	S+I Rübner, Tel.: 02064-55943
19. 2.	-20. 2.	5429? Trier	Europahalle	Motorrad-Teile-Markt	S+I Rübner, Tel.: 02064-55943
27. 2.		2638? Wilhelmshaven	Stadthalle	Motorrad-Markt	S+I Rübner, Tel.: 02064-55943

Ständiger Termin				
17777	Berlin	Irish Pub	Engländer Stammtisch	Jeden 1. Montag im Monat ab 20 Uhr. 030/8210951
10557	Berlin	Werftstr.	(Vet.-) Trialstammtisch	Jeden 2. Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr. 05829/448
103??	Berlin-Karlshorst	Heizhaus	MZ-Stammtisch	Jeden 2. Donnerstag im Monat ab 18 Uhr. 030/4025830
20357	Hamburg	Sternschanze	Motorrad-Stammtisch	Jeden 3. Sonntag im Mon., 10 bis 12 Uhr 040/6915387
27???	Hamburg 76	Gastst. Intakt	Oldiestammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr
20255	Hamburg	Lutterorothstr. 33	Brit-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat
22???	Hamburg-Winterhude	Gastst. Kanal 9	MZ-Stammtisch	Jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat
21357	Bardowick	Fa. Damen&Bruns	BMW-Klönsschnack	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr
28870	Otterstedt	Gasthaus am See	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Dienstag im Monat, 0421/60 28 900, E. Paul
28870	Posthausen	Gastst. Cordes	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 042 61/83 2 64
27299	Langwedel	Connys Cafe	Harley-Stammtisch	Jeden 1. Samstag im Monat ab 15 Uhr 04232/3553
494??	Ellenstedt	Ponyhof, Schneebee.	Motorrad-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat ab 20 Uhr, 04444/632
27619	Schiffdorf	Gasth. Friedheimer See	Fischereihavenrennen-Stat.	Jeden letzten Do. im Monat, 20 Uhr, 04764/588
27721	Ritterhude	Circus Circus (B74)	SR 500-Treffen	Jeden 2. Samstag im Monat, INFO Tel. 0421/625902
277??	Delmenhorst	Kammerei	Italiener-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat, 04432/1610
26689	Apen	Leuchtturm	Motorrad-Klönsschnack	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 10 Uhr 04409/8140
29683	Dorfmark	Gastst. Böhmegrund	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 04261/83264
31185	Söhlde/Nettlingen	"Vor Holzer Rast"	MZ-Stammtisch	Jeden letzten Samstag im Monat ab 13 Uhr, 05121/25560
38329	Wittmar	Waldhaus zur Asse	Motorradstammtisch	Jeden Dienstag ab 19.30 Uhr, Info 05331/32040
38329	Wittmar	Waldhaus zur Asse	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 18 Uhr, 0531/696965
38329	Wittmar	Waldhaus zur Asse	Roller-Stammtisch	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 17 Uhr, 05331-45676
34587	Niedervorschütz	Gasthof Forstmühle	MZ-Stammtisch	Jeden 3. Samstag im Monat ab 19.30 Uhr 05665/30613
47804	Krefeld/Hüls	Gasthof "Berg & Tal"	Oldtimerstammtisch	Jeden 2. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr, 02151/753758
49152	Bad Essen	"Ölfleck"	DDR-Fahrzeug-Stammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat 20 Uhr, 05472/4828
49545	Tecklenburg	Gasthof Römerkrug	Motorrad-Stammtisch	Jeden Mittwoch, INFO: Klaus 05405/3382
49638	Nortrup	Jagthaus Spark	Heinkel-Stammtisch	Jeden 1. Freitag 19.30 Uhr Tel.: 05436-707
59302	Oelde	Gasthof Geisterholz	Wasserbüffelstammtisch	Jeden letzten Samstag im Monat ab 17 Uhr
32457	Porta Westfalica	Porta Café (B61)	SR 500-Treffen	Jeden 2. Donnerstag im Monat, 20.00 Uhr, 0571/44484
520??	Aachen	Parkpl. Siegel	Ausfahrt, 50er Jahre Kräder	Jeden Sonntag ab 10 Uhr, H. Heiliger, 0241/511556
56271	Isenburg	Gasthof Isenburg	Oldie-Stammtisch	Jeden 1. Dienstag im Monat, ab 20 Uhr, 02634/1644
54536	Kröv/Mosel	Gastst. Kröver Berg	Motorrad-Stammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr 06571/84 49
54550	Daun-Pützborn	"Zur alten Schmiede"	Veteranenstammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 19 Uhr, Tel. 06952/4331
54550	Daun-Pützborn	"Zur alten Schmiede"	Kawa-Stammtisch	Jeden 2. Freitag im Monat ab 19 Uhr, Tel. 06952/4331
58313	Herdecke	"Zur Buche"	MZ-Stammtisch	Jeden 2. Do. im Monat, Tel.: 02330-12467
64385	Pfaffen-Beefurt	Gasthof Waldklause	Engländerstammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 069/571397
55457	Gensingen	Hotel zum Adler	Veteranen-Stammtisch	Jeden Montag ab 20 Uhr 06704/2208
74363	Eibensbach-Güglingen	Felsenkeller	Veteranen-Fahrer-Stt.	Jeden letzten Sonntag im Monat ab 9.30 Uhr
74542	Braunsbach/Kocher	Gasthof Löwen	Oldie-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat 19 Uhr. Info 07183/41595
72658	Bempflingen	Sportheim Waldeck	Heinkel-Stammtisch	Jeden 3. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 07123/34 5 66
79???	Freiburg	Pizzeria Kroneneck	Italo-Stammtisch	Jeden Freitag ab 20.30 Uhr 0761/64611
890??	Ulm	Cafe Rialto	Klassiker-Stammtisch	Jeden Donnerstag ab 19 Uhr, Info 07302/4853
85893	Reichertshausen	Gasthof Lindermeier	Motorradtreffen	Jeden 2. Sonntag im Monat 17.30 Uhr, 0841-59214
970??	Würzburg	Gasthof St. Bruno	Klassikerstammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 20 Uhr, 0931/81730
91619	Oberzenn	Sound Island	Moto Italia Stammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 19 Uhr 09844/671
91735	Muhr am See	Gasthof Mönchswald	Oldie-Stammtisch	Jeden 3. Freitag ab 20 Uhr 09831/9149, ab 18 Uhr
87724	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

Eine Bitte an alle Veranstalter: Teilt uns bitte die neue Postleitzahl mit, soweit sie nicht komplett oder falsch ist. Falls es den Stammtisch, das Treffen, etc. nicht mehr geben sollte, wäre es ebenfalls nett, uns dieses zu melden.

<p>DIE ZEITSCHRIFT GUMMIKUH & PAST perfect erscheint im Baues Verlag GbR Am Deich 57 • 28199 Bremen 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"</p>	<p>Fotos & Titelrealisation: Baues Offset Druck</p> <p>Fotos: Rainer Baues, Uwe Kremer</p> <p>Layout: Uwe Kremer, DWB Isbrecht/Möller, Bremen</p> <p>DIE ZEITSCHRIFT - ORGANISATION</p> <p>Erscheinungsweise: Monatlich am 15.</p> <p>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</p>	<p>Druck: Baues Verlag, Am Deich 57, 28199 Bremen</p> <p>DIE ANZEIGEN</p> <p>Verantwortlich für Anzeigen: Die GbR</p> <p>Anzeigenschluß: Jeweils am 20. des Vormonats</p> <p>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.</p> <p>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</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



dazu bereit fanden und auch genügend lange von Zuhause wegbleiben durften, zum anderen fielen gerade diese Kinder natürlich als Kundschaft aus - sehr zu seinem Leidwesen.

So mancher Schausteller sann deshalb schon sehr früh auf Abhilfe, und als die ersten stationären Verbrennungsmotoren aufkamen, wurden sie auch bald für diesen Zweck eingesetzt. Eines Tages kam Otto mit einem Schausteller ins Gespräch, der ein ziemlich großes Kettenkarussell besaß und ihn fragte, ob er nicht jemanden wisse, der ihm einen Motor einbauen könnte. Otto hatte eine Idee und einen alten Motor und versprach, er werde diese Aufgabe zur Zufriedenheit lösen.

Der Standort des Karussells war in Wendelstein, einer kleineren Ortschaft außerhalb Nürnbergs, am Ludwigskanal gelegen. Dort sollte in Kürze das Kirchweihfest gefeiert werden, und die beiden

Das Kirchweihfest ist ein alter bayerischer Brauch, der früher für die ländlichen Gemeinden die größte Volksbelustigung des Jahres darstellte und auch heutzutage noch kaum an Bedeutung verloren hat.

Da von Pfingsten ab an jedem Sonntag irgendwo eine Kirchweih stattfindet, sind die Schausteller mit Bierzelten, Buden und Karussells also den ganzen Sommer unterwegs, von einem Dorf zum anderen. Mindestens ein Karussell darf auf keiner Kirchweih fehlen - auch heute noch nicht, trotz moderner Technik und Autoscootern. Früher gab es hauptsächlich Kettenkarussells, da diese am schnellsten auf- und abzubauen waren und die geringste Antriebsleistung erforderten. Der Antrieb wurde meist durch Kinder erzeugt, die auf einem Laufboden unter dem ausladenden Zelt Dach an den Auslegern schoben, die den Außenkranz mit den angehängten Sitzen trugen. Wenn das Karussell eine genügende Geschwindigkeit erreicht hatte, rief der Besitzer nach oben: "Aufhören!" Und dann legte sich jeder mit dem Bauch auf den Balken und ließ sich mit im Kreis herumtragen.

Ich hab das als Junge noch selber gemacht - noch nach dem Krieg. Geld bekam man dafür nicht. Nur eine Freifahrt.

Natürlich hatte dieses Verfahren für den Schausteller seine Nachteile: Zum einen war er darauf angewiesen, erst mal überhaupt ein paar Kinder anzuheuern, die sich



KARUSSELL OTTO

Baum, der an seinem oberen Ende das Dach, den "Himmel", mit den Speichen trägt, die mit dem außen laufenden Kranz verschraubt sind, an welchem die Sitze an Ketten hängen.

Bei diesem Karussell handelte es sich um eine besonders prächtige Ausführung, die mit lauter verschiedenen Tieren ausgestattet war, die an den Ketten hingen. Da gab es Pfauen, Schwäne und Hähne, teilweise mit ausgebreiteten Flü-

geln und einige andere Tiere, wie Pferde, usw.

Man gab also dem Baum erst mal einen guten Schub, der Motor hustete ein paar Mal und nahm dann mit Vertrauen erweckendem Tackern seine Arbeit auf. Die Brüder strahlten und drückten Otto vier Zwanzigmarkscheine in die schmierige Pfote. Dann sahen alle zu, wie die ganze Maschinerie immer mehr in Schwung kam und an Drehzahl zulegte.

Schließlich baten sie Otto, den Motor wieder abzustellen. Doch zu seinem Ent-

setzen mußte Otto feststellen, daß er dazu nicht in der Lage war. Irgendwas stimmte nicht mit dem Gashebel, er kriegte das Ding nicht langsamer. Außerdem erwies sich, daß seine Überlegungen, die Gesamtübersetzung betreffend, doch nicht so ganz richtig waren; das Gerät wurde nämlich immer schneller!

Die Brüder zeigten sich besorgt. Otto arbeitete fieberhaft, jedoch erfolglos. Dann versuchte er, das Benzin abzustellen. Bis jedoch der Riesenvergaser, den er angebracht hatte, leer lief, das würde einige Zeit dauern. Also Zündkabel abreißen! Ge-

dacht, getan. Leider jedoch stellte sich heraus, daß der alte Pott auf Glühzündungen weiter lief.

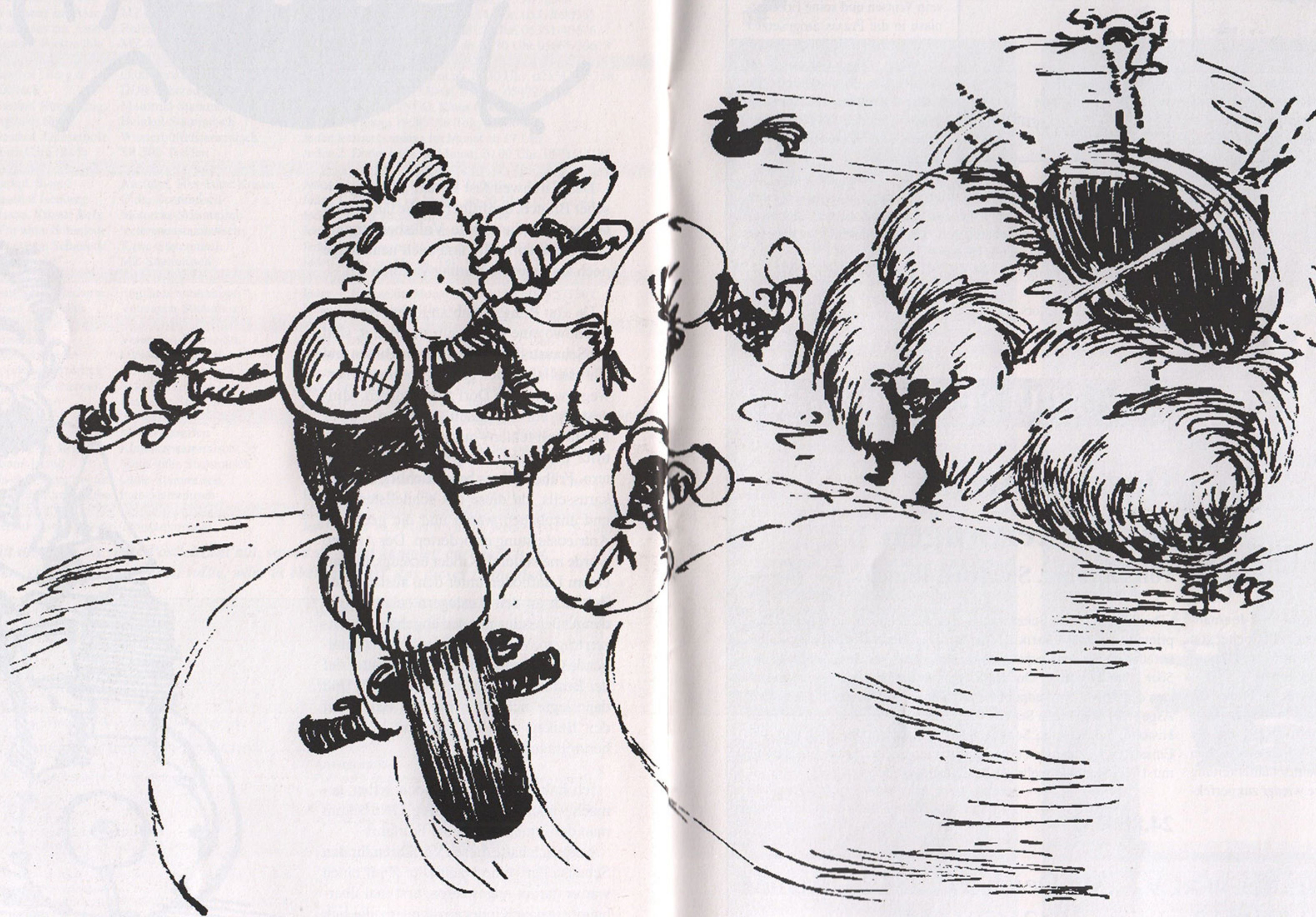
So langsam kam in Otto ein Gefühl von Panik auf. Ein Blick nach draußen zeigte ihm, daß das Karussell inzwischen eine Drehzahl erreicht hatte, welche die angeketteten Tiere fast waagrecht durch die Luft wirbelte. Während Otto noch schaute, geschah das Unvermeidliche: Vor seinen entsetzt

KARUSSELL OTTO

Schausteller, denen das Karussell gehörte - es handelte sich um Brüder - erhofften sich von ihrem motorbetriebenen Karussell einen sensationellen Erfolg. Nun zählen Schausteller von jeher nicht zu den Ärmsten im Lande, und achtzig Mark waren nach der Inflation eine Menge Geld. Otto gab sich also Mühe. Zu seiner Entschuldigung muß angemerkt werden, daß Otto damals noch sehr jung und außerdem sein Leben lang kein großer Theoretiker war. Er holte also den alten De Dion-Bouton-Motor aus der Ecke, in der er friedlich vor sich hingammelte (diese Motoren wurden um die Jahrhundertwende gebaut), legte eine Sammlung von Fahrradketten und Kettenrädern auf die Werkbank und begann zu basteln. Schließlich entsprach alles seinen Vorstellungen. Auf eine Kupplung hatte er großzügig verzichtet. Man mußte den Motor jedesmal neu anwerfen, um das Karussell in Gang zu setzen und ihn abstellen, wenn die Fahrt beendet werden sollte, doch das war ja wohl eine Kleinigkeit.

Eines sonnigen Morgens also brachte Otto den ganzen Klapperatismus zur Stätte seines Würgens und begann mit dem Einbau. Am Nachmittag wischte er sich zufrieden seine öligen Hände an einem Ballen Putzwolle und erklärte, dem Probelauf stünde nichts mehr im Wege. Die Schausteller-Brüder strahlten und machten die Bezahlung nur noch von der Funktion abhängig. Also warf Otto den Motor an. Dazu mußte erst der "Baum" des Karussells etwas angeschoben werden, um den Motor seine ersten Umdrehungen machen zu lassen, bis er zündete.

Ich muß an dieser Stelle kurz auf die Technik eines Karussells eingehen: Es besteht aus einem starken, auf einem Drucklager ruhenden Rundholz, eben dem



aufgerissenen Augen sah er, wie ein buntbemalter Gockelhahn sich löste und elegant davongegelte (Otto erzählte mir, er werde nie vergessen, wie der Hahn, an den er sich noch in aller Deutlichkeit erinnern konnte, entschwebte).

Durch die plötzlich aufgetretene Unwucht ging ein Rucken durch den Baum. Wenige Sekunden später flog ein zweites Tier durch die Gegend, und in kurzen Abständen folgten weitere. Der Baum begann wild zu schlingern und in seinem Stützlager zu arbeiten. Die beiden Schausteller versuchten verzweifelt, den Baum zu stützen, und Otto ergriff in Panik die Flucht.

Krampfhaft sein Geld mit der Faust umklammernd, rannte er zu seinem Motorrad und warf dann einen Blick zurück. Das Karusselldach taumelte wie betrunken, und Sekunden später riß die enorme Unwucht den Baum aus einem Bodenlager, worauf das ganze Gebilde seitlich abkippte und die noch vorhandenen Tiere sich in den Boden bohrten. Dann stieg eine riesige Staubwolke über der Stätte der Vernichtung empor.

Otto wurde in seiner Panik nur noch von blinden Instinkten vorwärtsgetrieben. Er raste mit seinem Motorrad los und hätte beinahe vergessen aufzuspringen; er rannte noch eine ganze Weile nebenher als der Motor schon längst lief. Wie der Teufel fuhr er nach Hause und verkroch sich erst mal in einer Ecke bis der Schock halbwegs abgeklingen war. Nach Wendelstein traute er sich die nächsten zehn Jahre nicht mehr. Aber bei allen Bekannten hatte er einen Spitznamen weg, der jahrzehntelang an ihm hängenbleibt: Karussell - Otto.

David Longstroke
Cartoons: Stefan Katzer

GUMMIKUH & PAST perfect

Krafträder

von
Ing. Michael Heise

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

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



Zweitaktmotoren

von
Ing. Michael Heise

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



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

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

Werkstatt-Handbuch für Zweitaktmotoren

von Obering. Siegfried Rauch

Obering. Siegfried Rauch, einer der bekanntesten Motorrad-Journalisten Deutschlands, faßte 1950 seine als Konstrukteur, Mitarbeiter von »Das Motorrad« und Kundendienstleiter bei DKW mit Zweitaktmotoren gemachten Erfahrungen in diesem Buch zusammen.

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

29.80 DM



NEU! NEU! NEU! NEU! NEU!

Das Motorrad mit Seitenwagen

von Obering. Siegfried Rauch

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

24.80 DM

zu bestellen beim: GUMMIKUH-VERLAG · Am Deich 57 · 28199 Bremen
Telefon 0421/501617 · Telefax 0421/504448

Vom Erlebnis des Fahrens



Als ich in meiner Jugend das erste Mal im Sattel eines Motorrads saß, überkam mich ein unbeschreibliches Gefühl, dieser einmalige Reiz, den vielleicht auch die Tiefwasser-Segler kennen: Die Welt liegt ja vor dir! Was sind denn Kilometer geworden? Hindert dich jemand, in die Ferne zu fahren soweit das Auge reichen kann? Kannst du jetzt nicht ungehindert und frei diese Welt erforschen?

So lernte ich ein wunderbares Leben kennen. Mit dem Motorrad fuhren wir ans Meer zum Segeln, in die Heide zum Jagen, auf die Geest zum Reiten und in die Berge zum Klettern. Der erste warme Fahrwind im Frühling machte uns glücklicher als andere Menschen, der Geruch des Heues im Sommer, der frische Herbstnebel und die kalte und klare Frostluft des Winters ließen uns natürlich und gesund, froh und immer jung bleiben und der gelegentliche Regen erschien uns nur als ein gewaltiges Abenteuer, dessen glückliche Überwindung unsäglichen Stolz und die große Selbstbestätigung erzeugte.

So wie unsere Segelfreunde eine Reise bei Windstärke 8 nach Helgoland als ein großes Wagnis, als ein glückliches Erlebnis empfanden, zu dem eben nur mutige Männer und aufrechte Kerle fähig waren, so wurde mir und meinen Motorradkameraden ein besonders schnelles oder abenteuerliches Motorrad zum gleichen männlichen Erlebnis und Prüfstein. Große Tage gab es da, wenn wir zum Spaß in die Ferien zum Nürburgring fuhren, dort unsere Zelte aufschlugen und uns mit den Großen des damaligen Motorsportes zusammen um ein Feuer scharten. Es war eine einzigartige Jugend. Bis alles in fürchterlichem Chaos versank und der Krieg über uns kam.

Dieser Krieg - ich habe ihn glücklich, wenn auch mit einigen Narben überstanden. Und in diesem Krieg gab es Momente, in denen ich mich freute, schon frühzeitig gelernt zu haben, Wind und Wetter, Wärme und Kälte durchzustehen. Ich bewegte mich als Kradmelder durch Rußland - den ganzen Vormarsch, den ganzen Rückmarsch. Und ich kannte etwas von diesen Mühlen und wußte auch etwas vom Fahren in Dreck, Schlamm und Schnee.

Reden wir nicht mehr von dieser Zeit. Irgendwie nachher fand man wieder einen Anfang und dann auch wieder etwas Fahrbares mit zwei Rädern und einem Motor dazwi-

schen. Da wurde man wieder ein Mensch. Und wieder fing die große Sehnsucht mich ein. Sie war doch schneller, sie war doch stärker als alles andere geblieben. Ich sehnte mich nach der Weite, nach dem Fahrwind, nach warmer Frühlingsluft, dichtem Heuge-ruch, nach den schwebenden Herbstnebeln und nach dem beißenden Zug der Frostluft. Und ich wollte sehen, ob ich nicht noch einen Motor richten konnte, einen Motor, den ich selbst zum Laufen brächte.

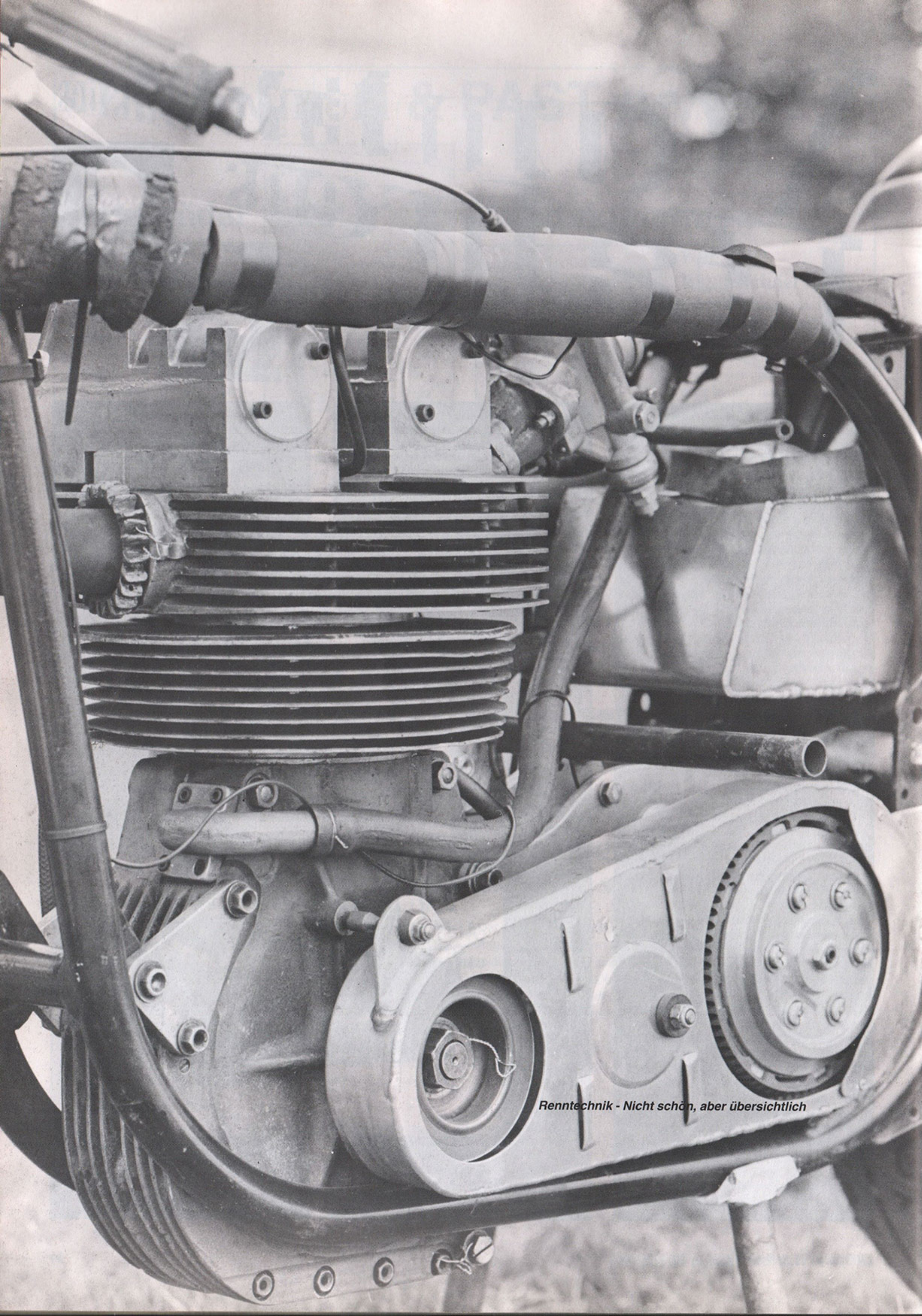
Seht ihr, das alles brachte mich wieder auf die Beine. Bald stand ein schwerer Brocken in der Garage und die Welt gehörte nun wieder ganz uns. Keinen Sonntag sind wir daheim, haben Europa kreuz und quer durchfahren und sind gesund geblieben. Kreislauf-Störungen? Bandscheibenschäden? Welche Begleiterscheinungen eines Wirtschaftswunders! Schaumgummi-Behälter mit Glasdach drüber und vier Rädern drunter? Ach, ihr lieben Mitmenschen, ihr seid arm, wenn ihr daran glaubt! Was ist denn Fahren ohne Wind? Was ist denn ein Fahr-

zeug ohne Dramatik? - Nichts weiter als ein automatischer Kühlschrank. Oder ein Staubsauger. Für uns Gebrauchsgegenstände, nichts Liebenswertes, nichts Persönliches. Wir aber suchen in dieser seichten Zeit noch immer das Echte, das Natürliche, das Abenteuerliche. Denn wir wollen unser Leben



nicht im Schaumgummi-Zeitalter verdämmern lassen!

Klacks. Aus irgendeiner alten Tageszeitung als Fahne, 1958.



Renntechnik - Nicht schön, aber übersichtlich

Mularney Manx Norton 500

Das erfolgreichste Motorrad in der klassischen britischen Rennszene der letzten 10 Jahre ist die einmalige 4-Ventil Manx Norton, gebaut 1972 von dem verstorbenen Syd Mularney, gefahren und entwickelt von dem bekannten Rennfahrer Bob Newby.

Bob hat mit der "Mularney Manx" über die Jahre einen beneidenswerten Rekord erreicht. Er hat viermal den britischen "National Kennings" Titel gewonnen, den letzten 1987. Auch in offenen Rennen für 500 ccm Singles gegen die moderneren Maschinen von Honda und Yamaha gewinnt er, manchmal sogar gegen Rotax. Wann immer die Mularney Manx auftauchte, wußten seine Gegner, daß sie

alle Hände voll zu tun haben würden, um zu gewinnen. Die rund hundert Siege der letzten 10 Jahre sprechen für sich.

Ich hatte zum Glück die Möglichkeit, diese Maschine zweimal zu fahren. Einmal 1982 für eine Testfahrt und das zweite Mal letzten Mai für das BRITISH CLASSIC RACE OF THE YEAR in Snetterton. Inzwischen ist Bob Newby einer der Gurus der historischen Motorradrennszene, er ist nicht nur Hersteller von Umbausätzen für historische Motoren, sondern auch bekannt als Rennmotor-Tuner, besonders für die G 50 Matchless (ein bißchen ironisch, wenn man selbst Manx Norton fährt).

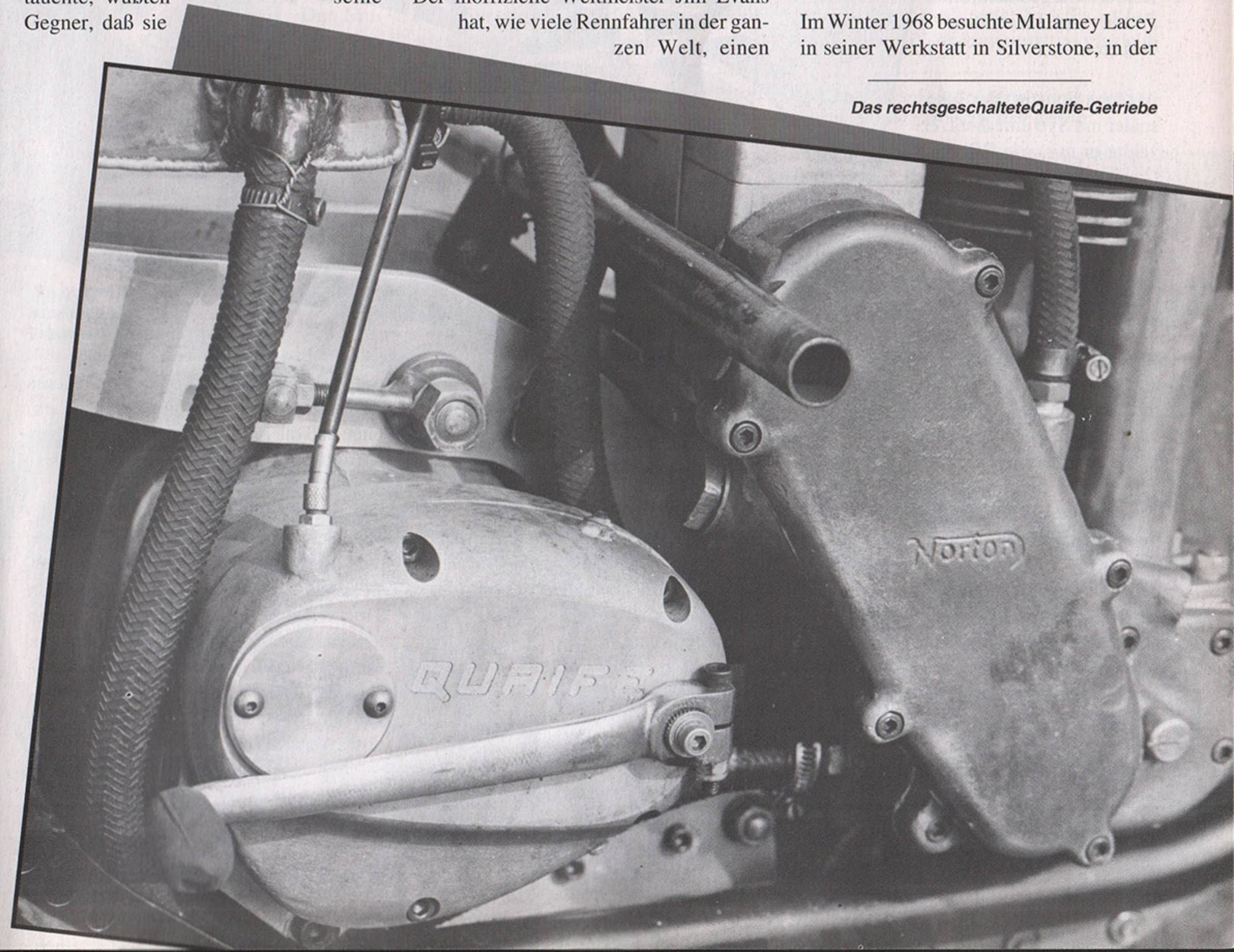
Der inoffizielle Weltmeister Jim Evans hat, wie viele Rennfahrer in der ganzen Welt, einen

Newby Motor in seine Seeley G 50 gebaut und damit 1987 zwei historische GP Rennen gewonnen. Aber Bob Newby selbst fährt seine 4-Ventil Norton mehr als Anerkennung für Syd Mularney (er starb im vorletzten Jahr). Bob gibt zu, daß er sein ganzes Wissen über Motor-Tuning Syd Mularney zu verdanken hat.

Er ist jetzt Nachfolger von großen Experten wie Syd, Francis Behrt, Steve Lancefiend und Bill Lacey aus den 50ern und 60ern. Lacey hat damals die Maschinen für Mike Hailwood prepariert, das hat ihm geholfen nach vorne zu kommen. Er ist auch indirekt verantwortlich für die Idee von der 4-Ventil Mularney Manx.

Im Winter 1968 besuchte Mularney Lacey in seiner Werkstatt in Silverstone, in der

Das rechtsgeschaltete Quaife-Getriebe



Nähe von Syd's Zuhause in Leighton Buzzard. Lacey hatte damals mit der ersten privaten Version des legendären Cosworth 3 L D.F.V. 1 Rennmotors gearbeitet (Jim Clark's Lotus hatte 1967 einen Debütsieg mit dem Cosworth 3 L Motor). Der 32 Ventil V 8 Cosworth Motor ist jetzt der erfolgreichste der Renngeschichte. Damals hatte Lacey gerade angefangen, das Tuning-Geheimnis für das John Surtees Team zu ergründen.

Mularney hatte ein 4-Zylinder 250 ccm Motorrad-Projekt wegen der F.I.M. Gesetzgebung aufgegeben und suchte was anderes. Lacey kannte Mularney als ernstzunehmenden Rivalen aus früheren Tagen als Motorrad-tuner. Lacey wußte 1968, daß Autorennen die Motor-szene in Sachen 4-Taktmotoren überholen würden. Aber nicht 1957: Damals hat Stirling Moss in sein Vanwall Auto 4-Manx Norton Motoren auf eine Kurbelwelle gebracht, um Ferrari und Maserati zu besiegen.

Als ich mich ein paar Jahre später mit Syd unterhielt, erzählte er mir, wie Bill einen Cosworth Kopf in die Hand nahm und ihn ihm gab. Er sagte: "Warum baust du nicht so etwas für die Manx Norton? Der Motor würde fliegen mit 4-Ventilen, statt mit zwei klappernden Suppentellern." Syd schrieb ein paar Maße auf und fing an zu denken. Nach kurzer Zeit gingen Syd und Bill in einen Pub, und dort entstand die 4-Ventil Manx. Die erste Maschine kam 1970 heraus, sie zeigte aber nicht viel von der ganzen Arbeit, die darin steckte. "Erst mußten wir den Vergasertrakt richtig hinkriegen", sagte Syd. "Also hat mir Lacey erlaubt, in seine Werkstatt reinzuschleichen und Gummi in den John Surtees Motor hineinzugießen, um eine Kopie zu machen. John hat das später herausbekommen und wollte auch helfen, er gab mir gebrauchte Teile für die Versuche. Danach kam auch Cosworth ins Spiel, das war, bevor sie offiziell an der 750 ccm Norton mitarbeiteten. Die Zylinderkopfmuster schickte

ich an 'BIRCO', die hatten die original Manx Teile hergestellt. Die D.F.V. F1 Autonockenwelle ergab gute Werte - 58,5 BHP mit 7.000 UpM. Der Nachteil waren jedoch viele gebrochene Ventilfedern und sehr wenig Drehmoment. Cosworth bot mir die neueste Renn-Nockenwelle an, mit den Änderungen von 1°, 58°/82° auf 58°/81°, sie war genau die richtige. Das komische an der Nockenwelle ist, daß sie absolut symmetrisch ist. Sie läuft vor- oder rückwärts, und es ist die gleiche Form für Ein- und Auslass.

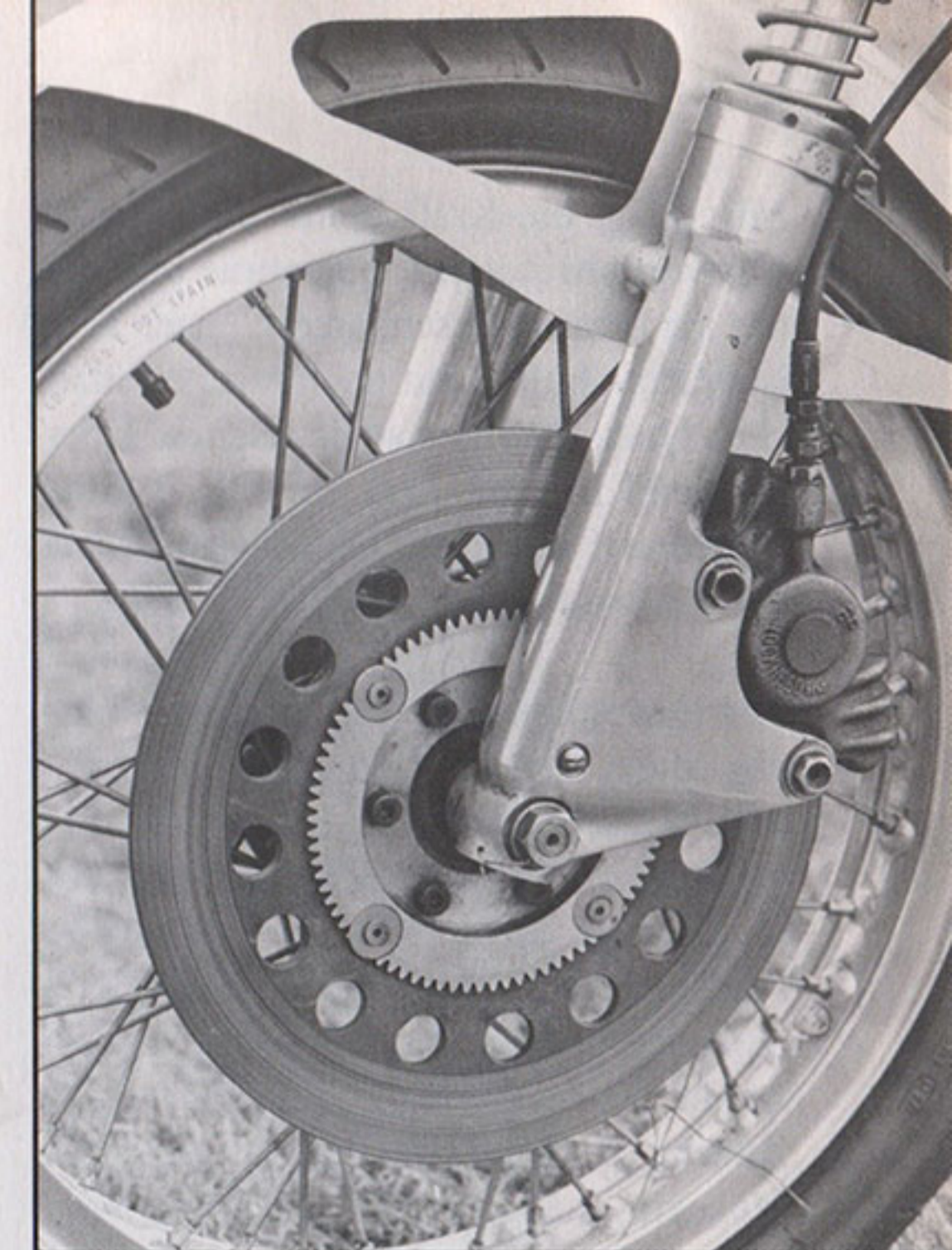
5.800 UpM, über 5.800 bis 7.500 UpM lief er mit 55 BHP sehr gut. Zwischen 7.500 und 8.000 UpM, wo der rote Bereich anfängt, war Druck vorhanden, über 8.000 UpM fiel die Leistung wieder ab. Cosworth und Mularney wollten den Motor bis auf 9.000 UpM hochdrehen, auf der Suche nach mehr Power. Aber im Interesse der Zuverlässigkeit hatten die beiden es seinlassen und ein 6-Gangge-

welle genau richtig ist, aber er läßt sie wegen dem verbesserten Fahrverhalten drin. Vielleicht würde eine Auspuff-Änderung bessere Leistung ergeben. Ich sage nicht, daß die überarbeitete Mularney Manx eine Niete ist. Sie erreichte den 3. Platz beim Classic Race of the Year hinter der Weslake Twin von Mike Dowkes und dem viermaligen Weltmeister Hugh Anderson aber nur nach einem langen und harten Kampf mit David Deardon und seiner Seeley G 50. Ich bin der Meinung, daß es mit der früheren Form der 4-Ventil Manx keine Probleme gegeben hätte gegen ein paar Matchless G 50's, egal, wie gut sie gefahren wären.

Der Mularney-modifi-

zierte Motor hatte ein 350 ccm Manx Norton Kurbelgehäuse, eine Welle mit zusammengepreßten Schwungmassen, eine Erbschaft seiner Debutform als 350er 15 Jahren zuvor mit Kevin Cowley. Als 500 ccm hat er den Hub des 350 ccm Motors und ähnlich der Matchless G 50 90 mm Bohrung, aber schon mit Halbslipperkolben, Titan-Pleueln und Rollenlager eine Mehrleistung von vier PS. Der Kegelradantrieb für die Nockenwelle ist serienmäßig für die Manx aus einem Gehäuse aus Leichtmetall. Dies ergibt eine Gewichtersparnis von 50% gegenüber einem 2-Ventilmotor. Das Gesamtgewicht der Maschine beträgt 142 Kg, ein großer Unterschied zum 2-Ventil Manx Motor, egal was die Bücher sagen. Das Nockenwellengehäuse ist mit 8 Bolzen am Zylinder befestigt und ist abnehmbar, ohne daß die Steuerzeiten verstellt werden.

Der Kopf ist, wie in der Serie, mit 4 Bolzen befestigt, obwohl durchgehende Bolzen besser wären, aber die Löcher in Manx Motoren können nicht geändert werden. Eine einzige 10 mm Zündkerze kommt in Verbindung mit einem tschechischen "PAL" Magneto, der sonst an ESO-Speedway Maschinen verwendet wird, zum Einsatz. Ventile, Führungen und Stößel sind von Cosworth, das Einlassventil von 33,5 mm und das Auslaßventil

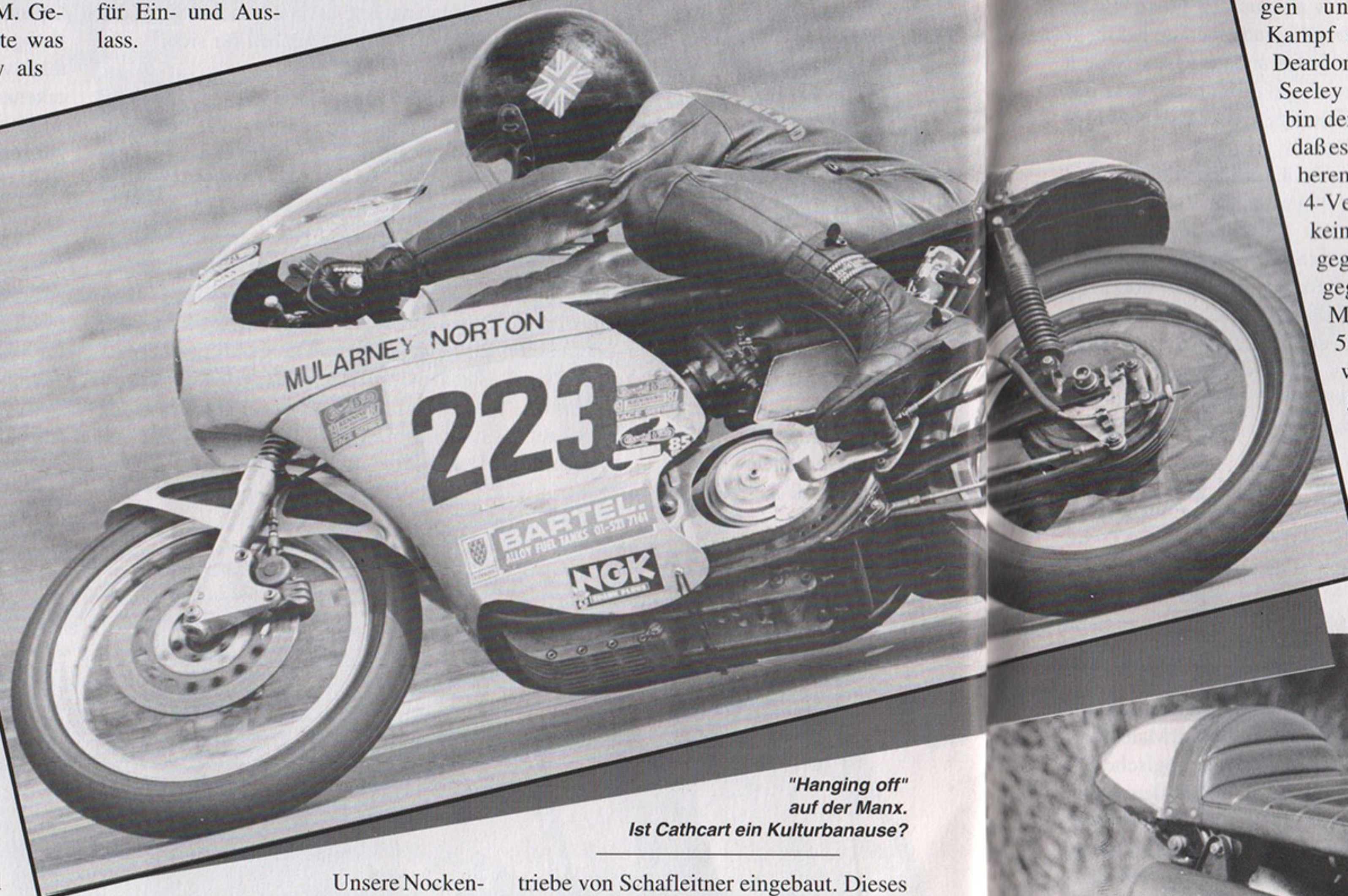


70er Jahre High-Tech: Lockheed-Scheibenbremse

von 30,5 mm sind beide 1,5 mm größer als in dem D.F.V. Automotor. Sonst ist der Kopf getreu nachgebaut.

Beim ersten Lauf hat Mularney den Cosworth Zündzeitpunkt von 21° benutzt, aber spätere Versuche mit 32° ergaben dieselben Powerergebnisse. "Die Verbrennung ist sehr gut", sagte Syd. Es ist fast egal, welcher Zündzeitpunkt und welche

Die Aussichten auf Schönheitspreise werden durch den Zylinderkopf sehr gering



"Hanging off" auf der Manx. Ist Cathcart ein Kulturbanause?

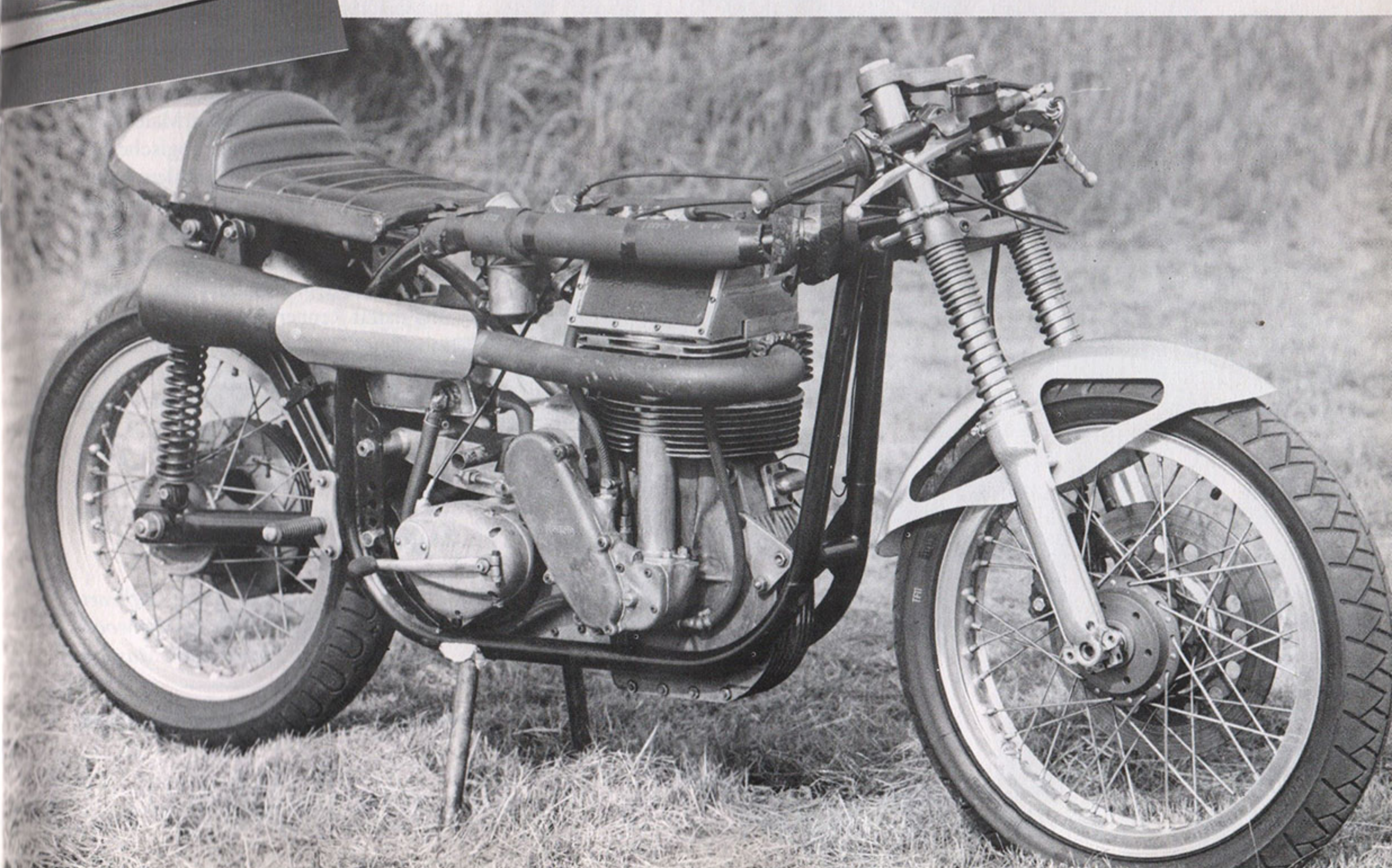
Unsere Nockenwelle war aber für den 3 L D.F.V. F 1 und 11.000 UpM gebaut, die Manx konnten wir ohne Probleme nicht so hoch drehen." Mit Anbruch der F 3.000 Auto's läßt Cosworth eine neue Nockenwelle für 9.000 UpM entwickeln. Bob Newby fragte, ob er eine Spezialnockenwelle für seine Manx mit dem Profil der neuen F 3.000 Serie anfertigen könne.

Als ich das zweite Mal die Manx in Snetterton ausprobierte, war gerade die neue F 3.000 Nockenwelle eingebaut, das Ergebnis war total anders als das vorherige. Der Originalmotor hatte fast kein Power unter

triebe von Schafleitner eingebaut. Dieses Getriebe hielt den Motor am Kochen, ohne daß die 8.000 UpM Grenze zu überschreiten wäre.

Das war früher. Jetzt ist es anders geworden. Neue Nockenwellen- und Steuerzeiteinstellung ergeben eine sanftere Leistungsentfaltung. Jetzt zieht er wie ein Trecker von 3.500 UpM bis 7.200 UpM in den roten Bereich, wie ein normaler Manx Motor, danach ist Schluß. Mit einem 5-Ganggetriebe (natürlich mit seiner eigenen Kupplung und Belt Drive) ist das Powerband ausreichend, aber der "Kick" ist weg.

Bob ist nicht sicher, ob die neue Nocken-



Mischung, die Kraft bleibt unverändert. Cosworth Motoren haben vorne und hinten im Kopf Quetschkanten, unser Kopf ist Manx-ähnlich mit noch zwei zusätzlichen Quetschkanten an den Seiten. Überraschend ist, daß jetzt ein MK 2 Amal Concentric anstatt des 1 1/2 Inch GP Amal benutzt wird.

Sowie Motor und Übersetzung der Mularney Manx sind ein Gemisch von Newby und Mularney. Die meisten Teile sind original von Norton aus Mularney's umfangreichen Ersatzteillager, wo früher Prachtstücke wie die 250cc Mondial Köpfe und auch Norton Prototypen (wie die bekannte Kneeler) zu finden waren. Die Kneeler findet man heute in Sammy's Museum. Aus dem Ersatzteillager kommt auch der "Oval" Schwingarm und der serienmäßige Manx Featherbed Rahmen (beide gerettet von Syd, als er bei A.M.C. aufhörte).

Der ovale Schwingarm erlaubte Bob, einen 130/70 V 18 Michelin Reifen hinten einzubauen, ohne den Aufwand treiben zu müssen, eine neue Kast-

schwinge herzustellen. Ein gutes Fahrverhalten erreicht man mit der vorderen Gabel von Norvil mit einer 280 mm Bremscheibe. Diese Erfahrung hat Bob in den 70ern als Endurance Rennfahrer gemacht (vorher war er bekannt als Teufeltuner für BSA Bantams).

Für das IHRO-Rennen bei Donnington mußte er eine 4LS Trommelbremse anbringen. Bei dem Rennen hatte er letztes Jahr einen sehr knappen zweiten Platz erreicht. Das ironische an der Sache war, daß Jim Evans den 1. Platz auf der von Bob gebauten G 50 erreichte, knapp bedeutet in diesem Fall 4/100 Sec. oder einen halben Meter!

Als ich das Motorrad das zweite Mal fuhr, hatte ich ein beruhigendes Fahrgefühl, besonders bei den Unebenheiten in Snetterton, wo es wie ein Brett auf der Piste lag und mir erlaubte, wieder Gas zu geben. Girling Federbeine hatten die Wellen glatt

ausgebügelt, für einen normalen Stoßdämpfersatz besser als ich dachte.

Die Fahrposition ist ungewöhnlich, das gesamte Körpergewicht wird vorne an den Armen und Handgelenken getragen, so wie bei modernen G.P. Maschinen. Das ist sehr hilfreich in Kurven, denn das Vorderrad bleibt auf der Straße, egal wie hart man fährt.

Obwohl das Motorrad ziemlich hoch ist, bemerkt man nicht das Gewicht, wie bei vielen anderen Motorrädern aus dieser Ära. Die Maschine erinnert mehr an eine aus den 70ern als aus den 60ern. Es ist solide und beruhigend, aber sie hat mehr Leistung als jedes andere Manx Norton Modell, das ich gefahren habe, trotz des geringeren Tunings als bei Bob Newby's jetziger Maschine.

Bob Newbys Erfolge mit der Manx auf der Rennstrecke in den letzten 10 Jahre ist ein Triumph seiner Entwicklungserfahrung und seines totalen Ehrgeizes, auf sowas kann ein Motorrad-Enthusiast stolz sein. Gegen Honda und Yamaha Singles zeigt es ständig, daß sie konkurrenzfähig ist. Mit Slicks und ein bißchen weniger Gewicht könnte er auch in der neuen geplanten European Single Serie Erfolg haben.

Wenn es soweit kommt, sitzt Bob Newby in der Zwickmühle: Entweder er bleibt in der 500 ccm CLASSIC Klasse, wo er schon alles erreicht hat, oder er muß den Motor aufbohren, um in der neuen Klasse konkurrenzfähig zu bleiben, wo Maschinen mit größeren Hubräumen mitmischen.

Ich glaube, wir können für die Zukunft größere und bessere 4-Ventil Manx Nortons erwarten. Es ist eine logische Erweiterung, die Syd empfohlen hätte. Aller Respekt gilt seiner Arbeit und der Entwicklung der ersten 4-Ventil Manx Norton. Der deutsche Gerhart Schoeneber hat seitdem ebenfalls eine gebaut und damit Rennerfolge erzielt.

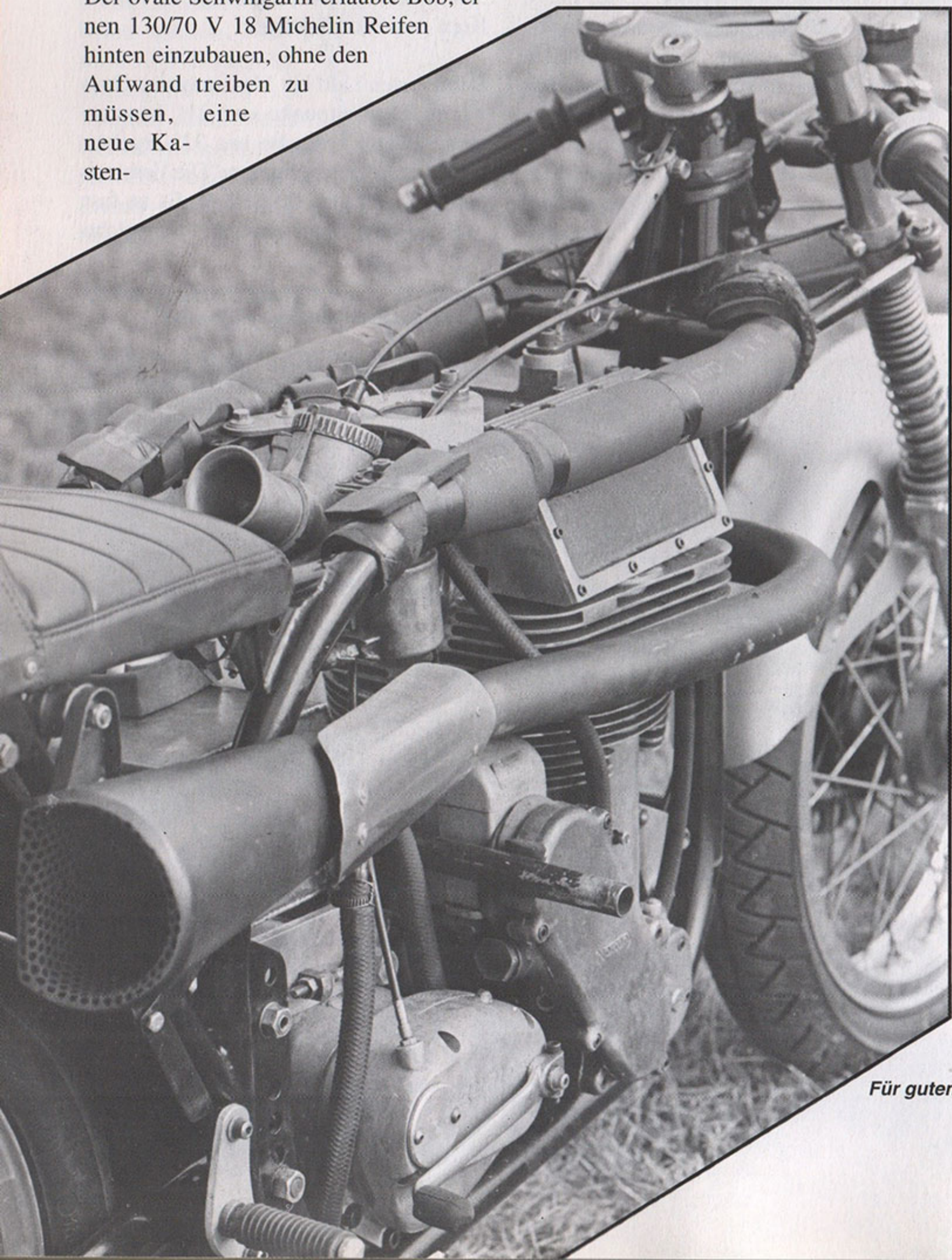
Ich glaube, Syd würde zustimmen, daß das gescheiterte Norton Challenge Projekt, Vorgänger für das Quantel Cosworth (Gewinner der Daytona B.o.T. letztes Jahr mit Roger Marshall), nicht die ersten Cosworth Motorräder waren, wie angenommen, sondern die Vier-Ventil-Mularney Manx.

Autor: Alan Cathcart

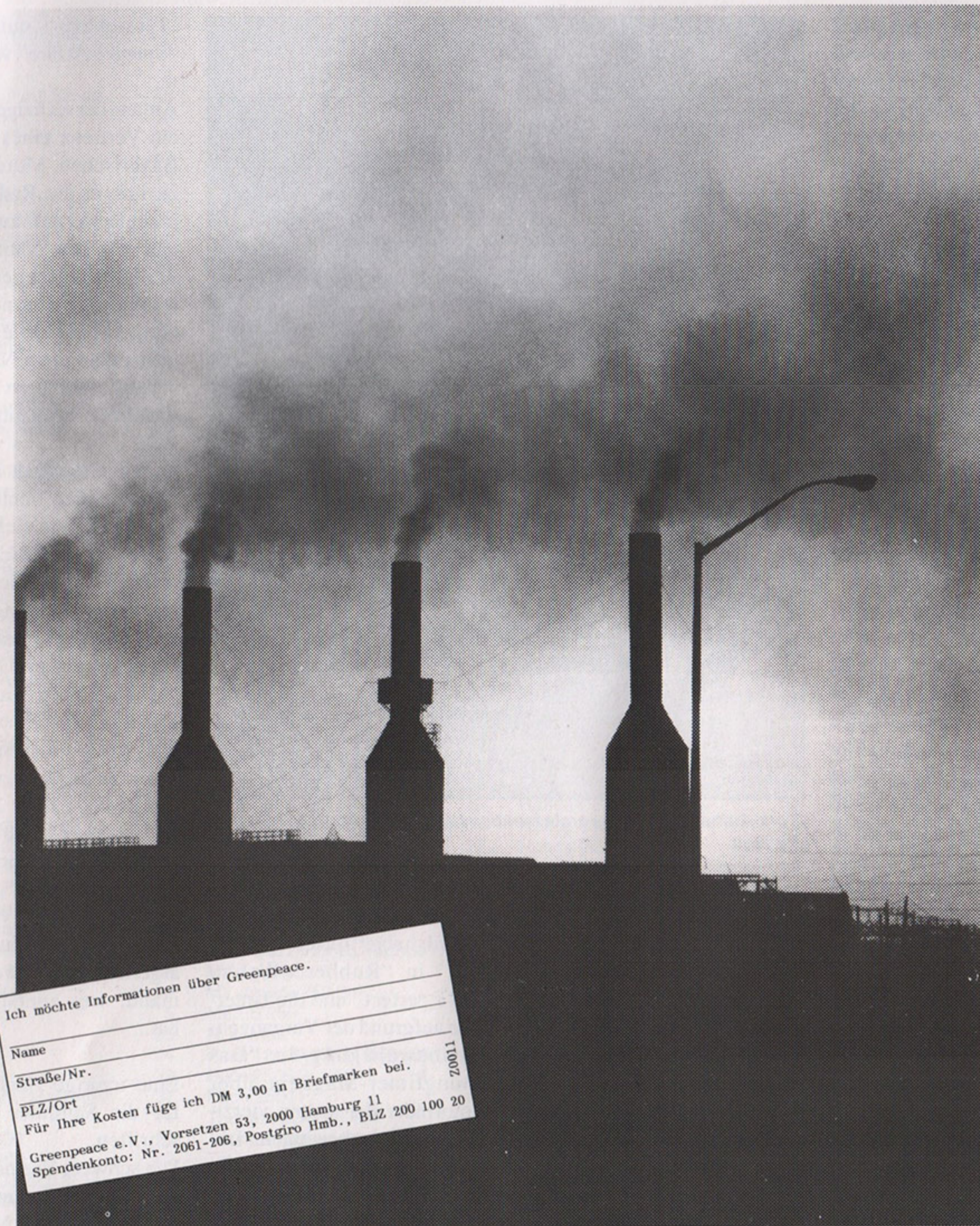
Übersetzung: Richard Greenwood

Photos: Phil Masters

Für guten Atem: Trichter in verschiedenen Variationen



GREENPEACE



Ich möchte Informationen über Greenpeace.

Name _____

Straße/Nr. _____

PLZ/Ort _____

Für Ihre Kosten füge ich DM 3,00 in Briefmarken bei.

Greenpeace e.V., Vorsetzen 53, 2000 Hamburg 11

Spendenkonto: Nr. 2061-206, Postgiro Hmb., BLZ 200 100 20

10002

Der Bundesgesundheitsminister: Rauchen gefährdet Ihre Gesundheit.

50 Jahre GummikuH

Allzu viele können sich nicht mehr erinnern, aber ich weiß es noch ganz genau, als wäre es gestern. Wir wollten eine *Journalie für Krafräder machen, wie es sie noch nie geben hatte - mitten im Krieg.*

Da es seinerzeit aus uns schleierhaft erscheinenden Gründen nicht gerade eine massenhafte Vielfalt an Neumaschinen gab, und das beschränkte Angebot dazu auch noch in nur zwei Farben (ocker und oliv) ausgeliefert wurde, entschieden wir uns, lieber die etwas glorreichere Vergangenheit zu behandeln.

Wer nun damals nach einer langen Nacht mit französischem Wodka und polnischem Wein auf den Titel "KautschukwiderkäueR und VOLLSTÄNDIGE vergangenheit, Das Altzeiter-Journal für Krafräder der zehner, zwanziger und dreißiger Jahre" gekommen ist, weiß inzwischen auch keiner mehr so genau, aber wir dachten uns damals, wenn eine "Gartenlaube" oder "Zucht und Pflege von Rassekaninchen" seit Jahren steigende Auflagen haben, kann das wohl kaum am Titel liegen. Auf den Inhalt kommt es an.

Es war damals eine harte, aber schwere Zeit. Jeden Morgen vor Schichtbeginn schickte uns der Schriftleiter Graf von Baues, in den Wald und wir durften erst wiederkommen, wenn wir mindestens einen Festmeter Holz gesammelt hatten. Dann mußte unser Universal-Holzvergaser auf die Testmaschinen einjustiert werden. Die hochverdichteten Engländer liefen mit gewöhnlicher Deutscher Eiche meist nur unter erheblichem "Knistern", wie wir das damals nannten.

Fotos gab es seinerzeit sehr wenige, die Rauchschwaden



Werk-Aufnahmen für das erste funktionstüchtige Kofferträger-System der Welt

vereitelten jeden Belichtungsversuch. Photograph "Uns Uwe" mußte oft unverrichteter Dinge, aber völlig schwarz im Gesicht mit seiner klöterigen RT 125 den Heimweg in das BDM-Heim antreten, in dem er als nicht ganz "Volksdeutscher" Unterschlupf gefunden hatte.

Oftmals kehrten wir von unseren Testfahrten auch ganz ohne Krad wieder zurück und mußten den etwas verdutzt blickenden Besitzern erklären, daß die Armee mal eben noch ganz schnell ein paar Kraftfahrzeuge für den außerplanmäßigen leicht vorgezogenen Russlandrückzug ausleihen mußte, also praktisch auch nur einen Test unter erschwerten Bedingungen durchführte.

In der Besatzungszeit mußten wir auf Druck der britischen Befehlshaber unser "Mägä-sinn" in "RubbercoW and PAST perfect" und die Unterzeile aufgrund der Vergangenheitsbewältigung in "Das Youngtimer-Magazin über Motorräder der späten vierziger Jahre" umbenennen. Immerhin durften wir noch in deutsch schreiben, die Auswahl an Motorrädern hielt sich jedoch immer noch etwas in Grenzen.

Die Rückbenennung in "ElastekuH" zu Beginn der fünfziger Jahre brachte uns von einigen kalten Kriegern den Vorwurf der Komplizenschaft mit der chemischen Industrie der SBZ ein und führte fast zu einer solch ernsthaften politischen Krise, wie es sie nach der

"ElastekuH-" nur noch die "Spiegel-Affäre" werden sollte.

Anfang der sechziger Jahre kam ein Vertreter eines berühmten Bayerischen Motorenwerkes zu uns in die Redaktion und machte darauf aufmerksam, daß wir den Namen unserer Zeitschrift nicht geschützt hätten und die Firma nun der Meinung ist, ihr neues Motorrad prima unter dem Namen "Elastekuh" verkaufen zu könnten und dieses auch tun wolle. Basta.

Lange Gesichter und Große Fragezeichen blieben zurück. Was jetzt? Vielleicht "Silikonbüffel" oder "SchaumstoffochsE"? Alles nicht so doll. Nach einer anstrengenden halben Stunde gab der Herr allen einen Schubs und es kam wie aus einer Kehle: "GummikuH"! Das isse!

Daß wir seit diesem Zeitpunkt kaum noch Hefte verkaufen - die BMW-Fahrer ärgern sich höchstens einmal über die ganzen anderen Motorräder in ihrer "Hauspostille", die anderen rühren die BMW-Fachzeitschrift erst gar nicht an - ist sehr ärgerlich, aber es weiß halt niemand, wer zuerst geschrien hat...

Eine traurige Nachricht noch für die Sammler alter Zeitschriften:

Die schwere Bremer Flutkatastrophe 1989 hat unser gesamtes Archiv in die Nordsee gespült. Wir müssen praktisch wieder von vorne anfangen und können verständlicherweise auch keine älteren Hefte mehr nachliefern.

Trotz alledem:
Auf die nächsten 50 Jahre.

Redaktions-Stift Udo

INHALTS- & BESTELL-SERVICE

Schwerpunkthemen	Typenkunde	Motorzeichnungen	Umwelt & Restaurieren	Technik
Adler	Ardie BD 176	Ariel KH Twin	Asbest	Akkus
Adler, von Dr. Paul Simsa	AWO 425	Ariel Square Four	Festgegangene Kolben	Alu polieren
Adler M 250 S	BMW R26	BMW R25/3	Gehörschutz	Alu eloxieren
AJS 350 16C (Trial)	BMW R50	BMW R69 S	Hautschutz und Reinigung	Bowdenzüge
Alaska-Reise	BMW R51/2	BMW RT 350	Helme	Bremsen
AWO 425	BSA A 65	DKW RT 200S	20 - 21	BSA B 40 Motor
Barbour-Bekleidung	BSA Gold Star B34	DKW RT 250/2	Katalysator	46,47, 48
BMW 256 von Walter Zeller	DKW RT 200S	Ducati Pantah	Kraftstoff	Dämpfer, hydraulische
BMW R51/3+R50/5	DKW RT 250/2	Enfield Bullet 500	12	DKW-Elektrik
BMW R 61	Ducati 350 Scrambler	Gilera 300	23 - 28	
BMW R 69 S	Ducati 750GT	Harley Davidson Panhead		
BMW R 75/5	Dürkopp M 125A	Honda 125 ccm		
BMW R90S-Rennmaschine	Gilera 150	Honda CB 450		
BMW von Beinke	Hercules K 125 BW	Honda CX 500		
BSA A 10	Hoffmann Gouverneur MP 250	Honda GL 1000		
BSA A 65	Horex Regina 2	Horex Regina		
BSA Gold-Star DB 32	Horex Regina 350	ILO Twin		
BSA Gold Star Motor	IFA BK 350	Imme R 100		
BSA Twins	JAWA 350	Jawa 350		
BSA/Norton Café Racer	Laverda 750SF	Laverda GT/SF 750		
Bücker-Werke	Moto Guzzi Nuovo Falcone	Maico MD 250		
DKW	MV Agusta 125	Moto Guzzi V7		
DKW-IFA-MZ	MV Agusta 750 S	Moto Guzzi Lodola 175 Sport		
Dnepr MT 12, Test	MZ ES 250	Moto Morini 350V2		
Dnepr MT 16TWD	NSU Max	Norton Manx		
Dnepr-Gespann	Puch 125 SV(S) 175 SV(S)	Norton Navigator		
Ducati 860/900 GTS	Puch 250SG	NSU Quickly		
Ducati 900 SS	Puch 250TF	Rudge 4-Ventiler		
Duo 1000 km-Test	Triumph BDG 250H	Silk 700 S		
Eigenbau BSA-Basis	Triumph Boss	Triumph (D) Twin Prototyp		
EMW R35/3	Triumph T 120R	Triumph 6T T110		
England(Süden) Reise	Victoria Bergmeister	UK "Radial"		
Express-Werke	Victoria KR 26 N	Yamaha XS 500		
Fortschritt???	Yamaha XS 650	Zündapp KS 601S		
Garelli 350 Split Single	Zündapp 200S	Zündapp S 350		
Gespann KS	Zündapp 250S Trophy			
mit Panhard-Motor	Zündapp KS 601			
Harley-Davidson, Geschichte	Zündapp Norma			
Harley-Davidson, Hot-Rod-KH				
Harley 61 cu.in. 8V- Racer				
Hercules-Nürnberg I				
Hercules-Nürnberg II				
Hertweck, Carl				
Honda in den 60er Jahren				
Honda CB 500 F				
Horex				
IFA BK 350				
IFA RT 125				
ILO-Motoren				
Island, Mit dem Gespann in-				
Isle of Man				
Kawasaki Z 200				
Kawasaki Z 900				
Kawasaki 500 Mach III				
Laverda 750 SF				
Maico				
Matchless G50				
Metisse G50 Mountaineer				
Moto Guzzi				
Moto Guzzi Nuovo Falcone				
Münch				
MZ • Die Geschichte				
MZ ES 250				
MZ RT 125				
MZ BK 350				
Norton Commando				
Norton Federbelt				
Norton Manx				
mit Jawa Motor				
Norton/BSA Café Racer				
Norton von E. Kruse				
NSU				
Parilla 175 Sport				
Rickman-Story				
Rudge 250				
Sanglas 500 S				
Schottenring 1991				
Silk-Zweitakter				
Suzuki GT 750				
Triumph (D)				
Triumph-Twins (GB)				
Triumph T 140 E				
URS				
Velocette				
Velorex				
Veteranen-Trial				
Victoria				
Vincent von E. Kruse				
Westphal, Robert				
Zündapp				
Zündapp KS 900 4-Zyl.				
Hercules K175S				
Hoffmann Gouverneur				
Honda CB 750 F				
Horex Regina 4				
Horex Resident				
Horex Resident				
Jawa 350				
Maico 175 SS				
Mars Stella 175				
NSU Lux				
NSU Spezialmax				
NSU Superfox				
NSU Sport-Konsul				
Panther KS 150				
Simson Sport mit Stoye-SW				
Suzuki GT 750				
Triumph Boss				
Triumph Comet				
Triumph Speed Twin				
Triumph twenty one				
Victoria Swing				
Zündapp 250S				
Einspeichen				
Entlacken				
Gummirestauration				
Haarriß-Prüfung				
Helmtest (Jethelme)				
Heizgriffe selbst bauen				
Honda Zündanlagen				
Hupen, Reparatur von...				
Katalysatoren				
Ketten				
Kolben erneuern				
Kurbelwelle wuchten				
Lacke für japanische				
Motorräder				
Lichtmaschinen (Honda)				
Löten				
Materialanalyse				
Pannenhilfeschema				
Pulverbeschichten				
Öl				
Öl und Chemie				
Öls, Eigenschaften des-				
Regler, elektronische-				
Reglereinbau				
Schaltzeichen				
Schrauben				
Schweißtechnik				
Simmerringe				
Seitenständer, Der sichere...				
Stromprüfer				
Technik gestern & heute				
Vergaser				
Warnblinkanlage				
Zweitakt-Schmierung				
Interessiert? Ja!				
Dann bestellen,				
per Telefon (04 21/50 16 17), per				
Fax (0421/50 44 48) oder per Post-				
karte die gewünschten Hefte (ein-				
fach die Nummer angeben, die hin-				
ter dem Thema steht).				
Jede Ausgabe kostet 5,90 DM (ab				
12 Hefte gibt es Rabatt: 4,99 DM pro				
Heft) zzgl. Porto und Verpackung.				
Wir bearbeiten die Bestellung fix und				
legen der Sendung eine Rechnung				
bei.				
GUMMIKUH-Verlag				
Am Deich 57 •				
28199 Bremen				

DUCATI CUCCILO

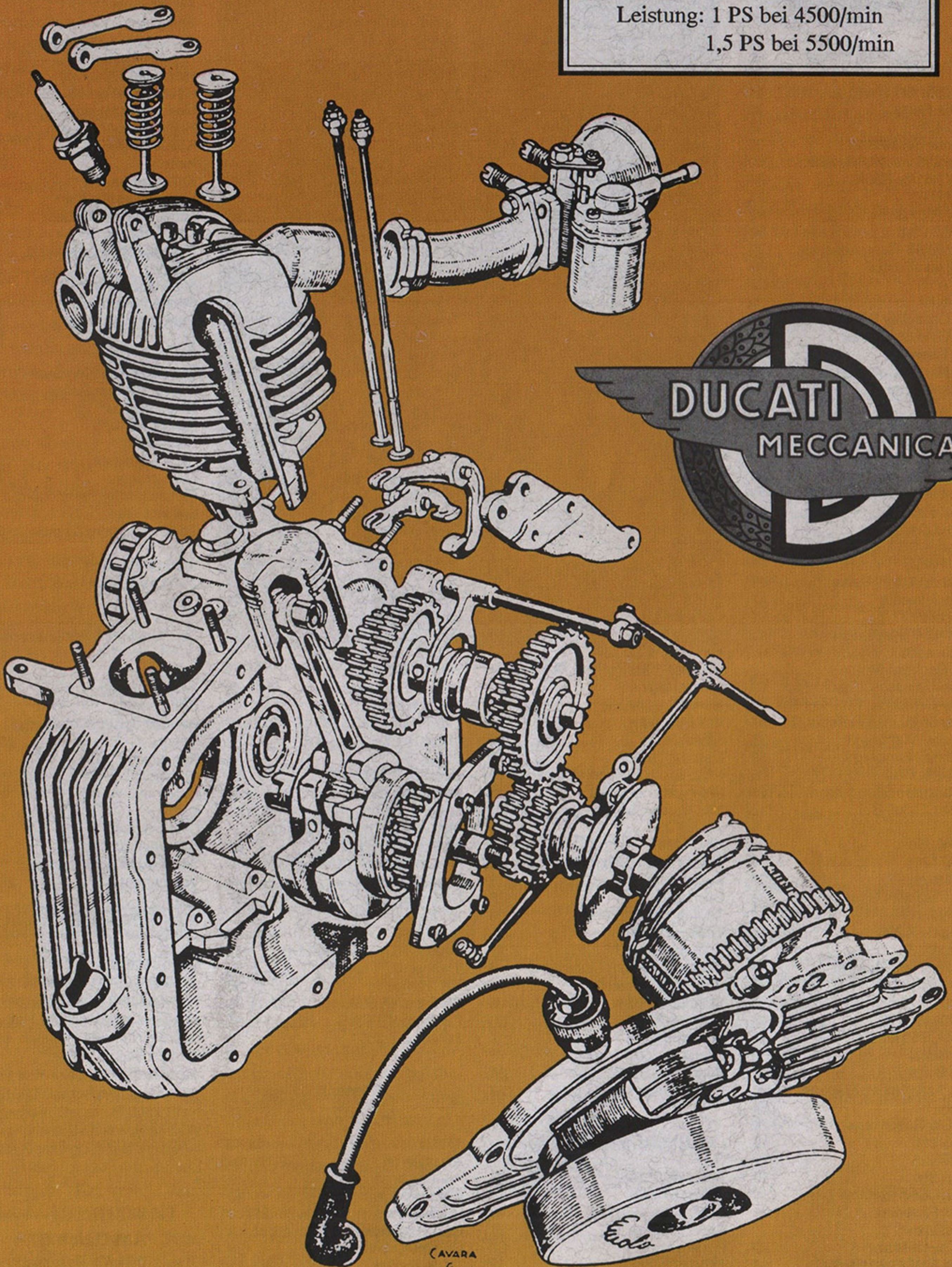
Baujahr 1946 - 59

Hubraum: 48 ccm

Bohrung x Hub: 39 x 40 mm

Leistung: 1 PS bei 4500/min

1,5 PS bei 5500/min



DUCATI
MECCANICA

CAVARA
G.

GUMMIKUH & PAST perfect