

4. Jahrgang
T10856E

GUMMIKU**H**&

5,90 DM
öS 50 · sfr 5,90

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

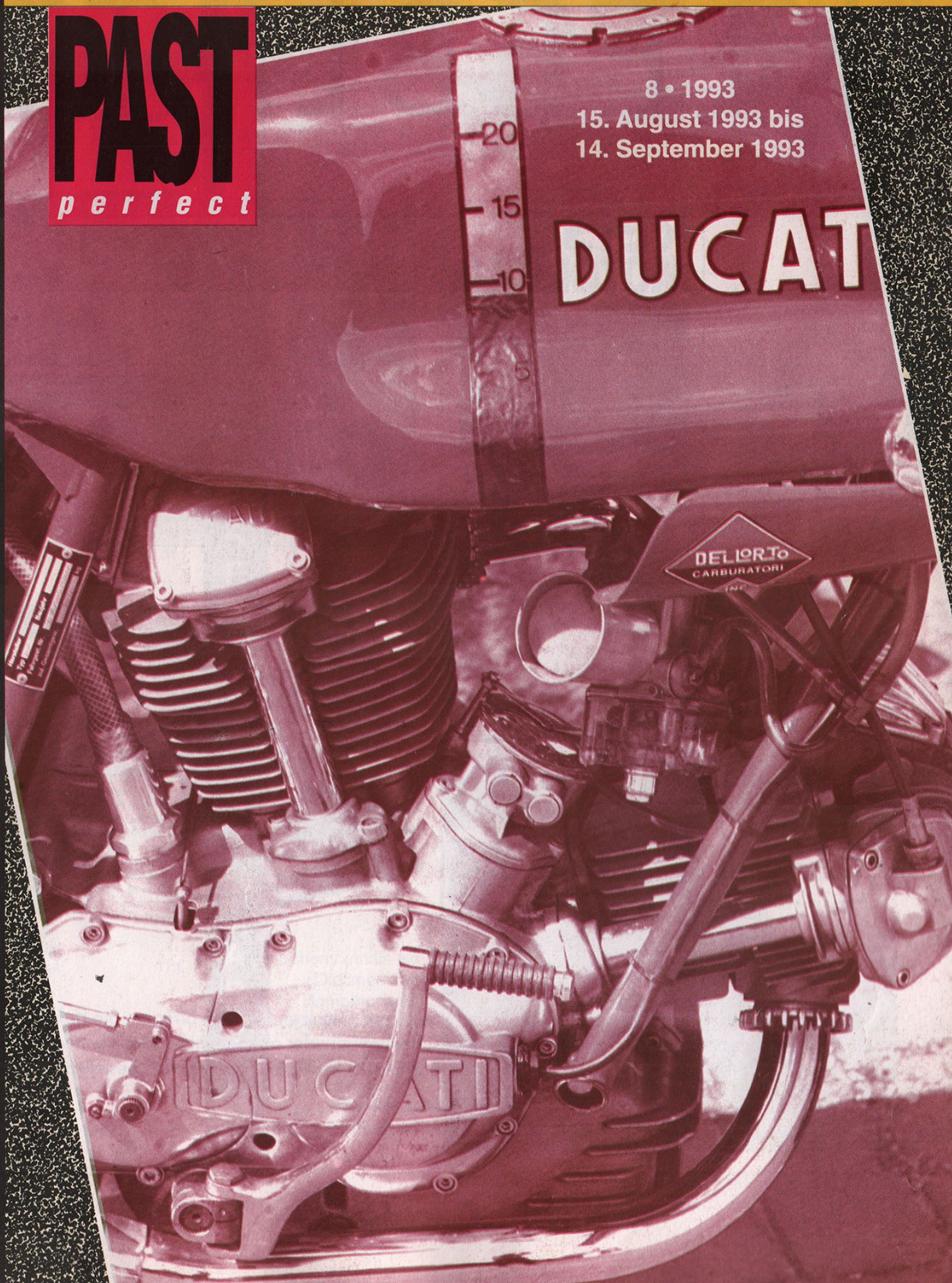
MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

PAST
perfect

8 • 1993

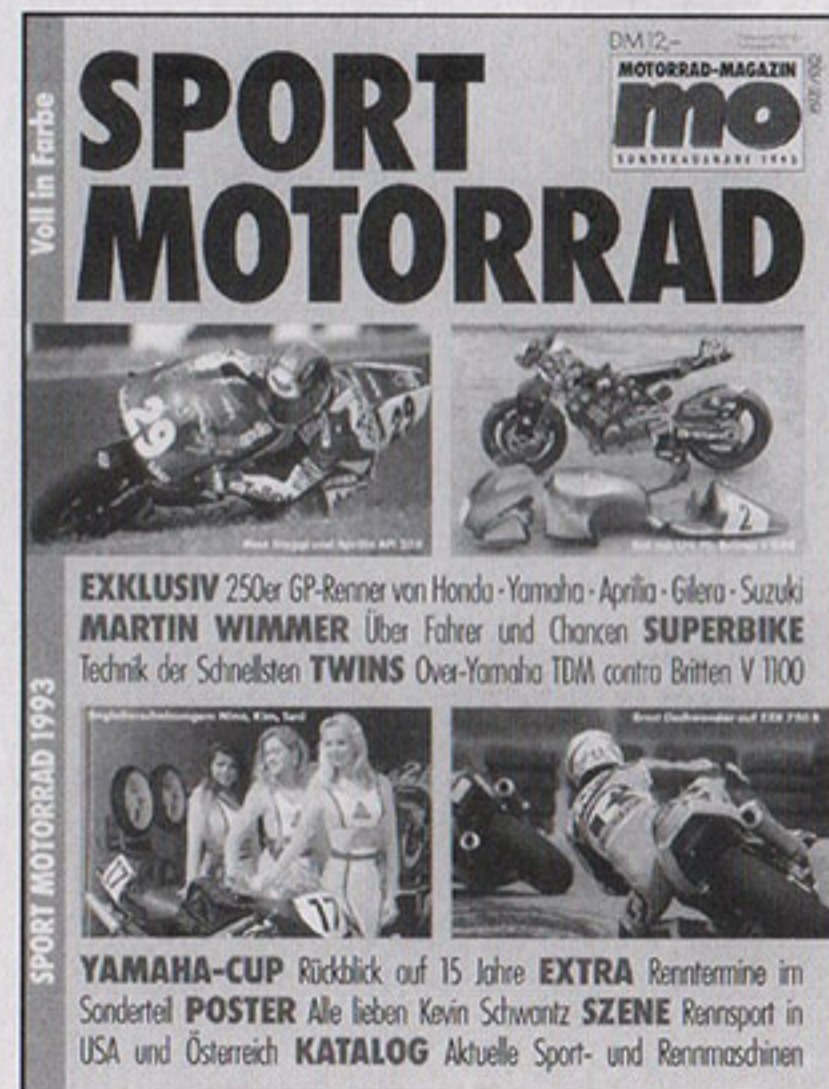
15. August 1993 bis
14. September 1993

DUCAT



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

UNTERWEGS

Schwerpunkt	
Gilera Saturno Piuma	4
Fahrbericht	
NSU OSL 251	42

GESCHICHTEN

Opa Hentze und seine fünf Gespanne	18
------------------------------------	----

BIKER'S SEELE

stromi:	
Das Erbstück	40
Das ewige Leid	48

TECHNIK

Simmeringe als Pumpen	22
Durchblick (Teil 2)	38
Historischer Test:	
Zündapp 175 S	51

SPORT

Bonanza	
Pre '65 Trial und Cross	34

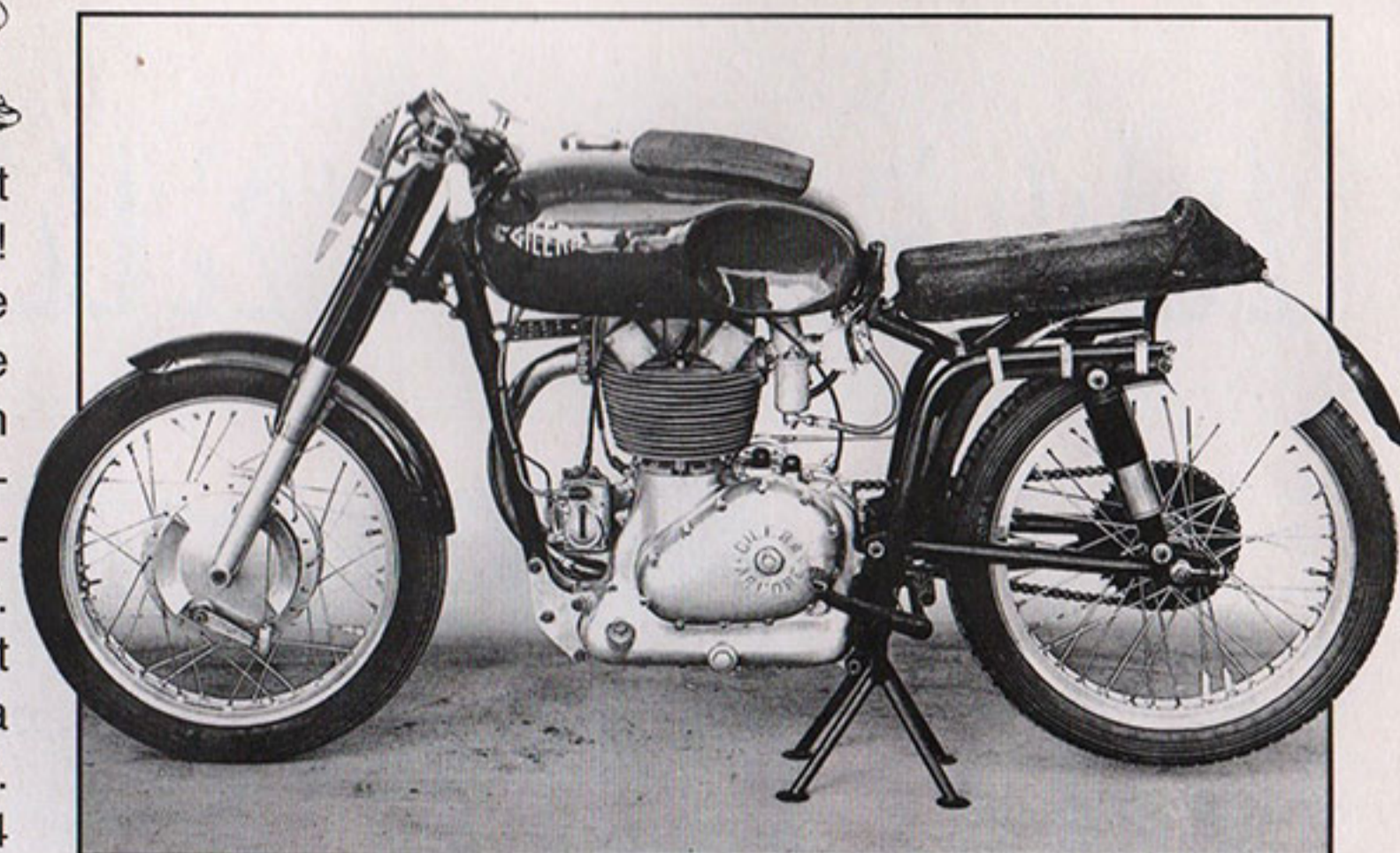
RUBRIKEN

Titelbild	
Ducati 750 SS mit Benzinanzeige	1
Korrespondenz	12
Kleinanzeigen	
Such & Find	23
Termine & Treffen	49
Impressum	50
Motorgalerie	
URS Rennmaschine	56

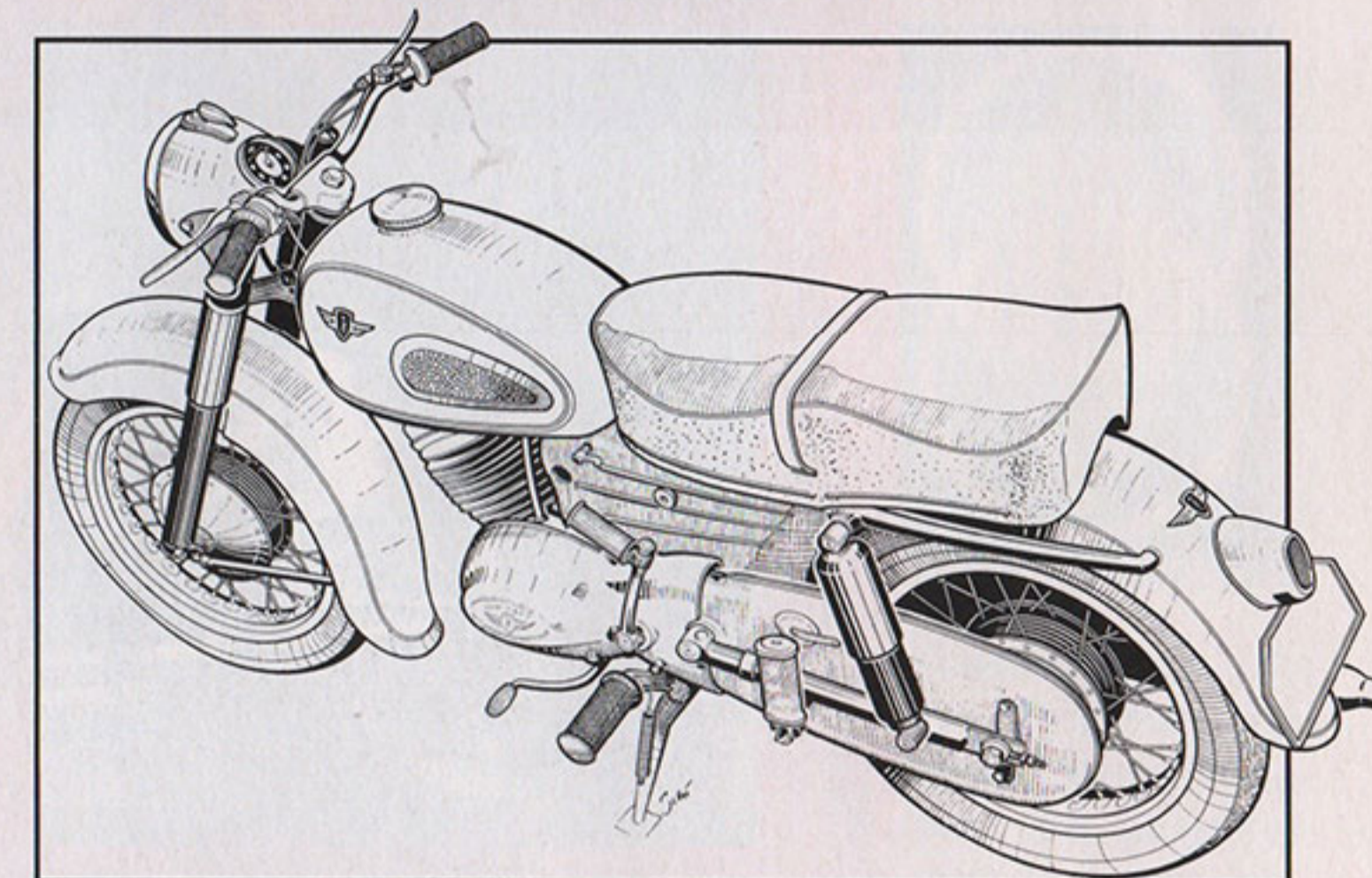
GUMMIKUH & PAST PERFECT AUSGABE 51



Ob das man gut geht!
Eine italienische Rennmaschine mit einem Einzylinder-Stößelstangenmotor.
Alan Cathcart testet die Gilera Saturno "Piuma".
AbSeite 4



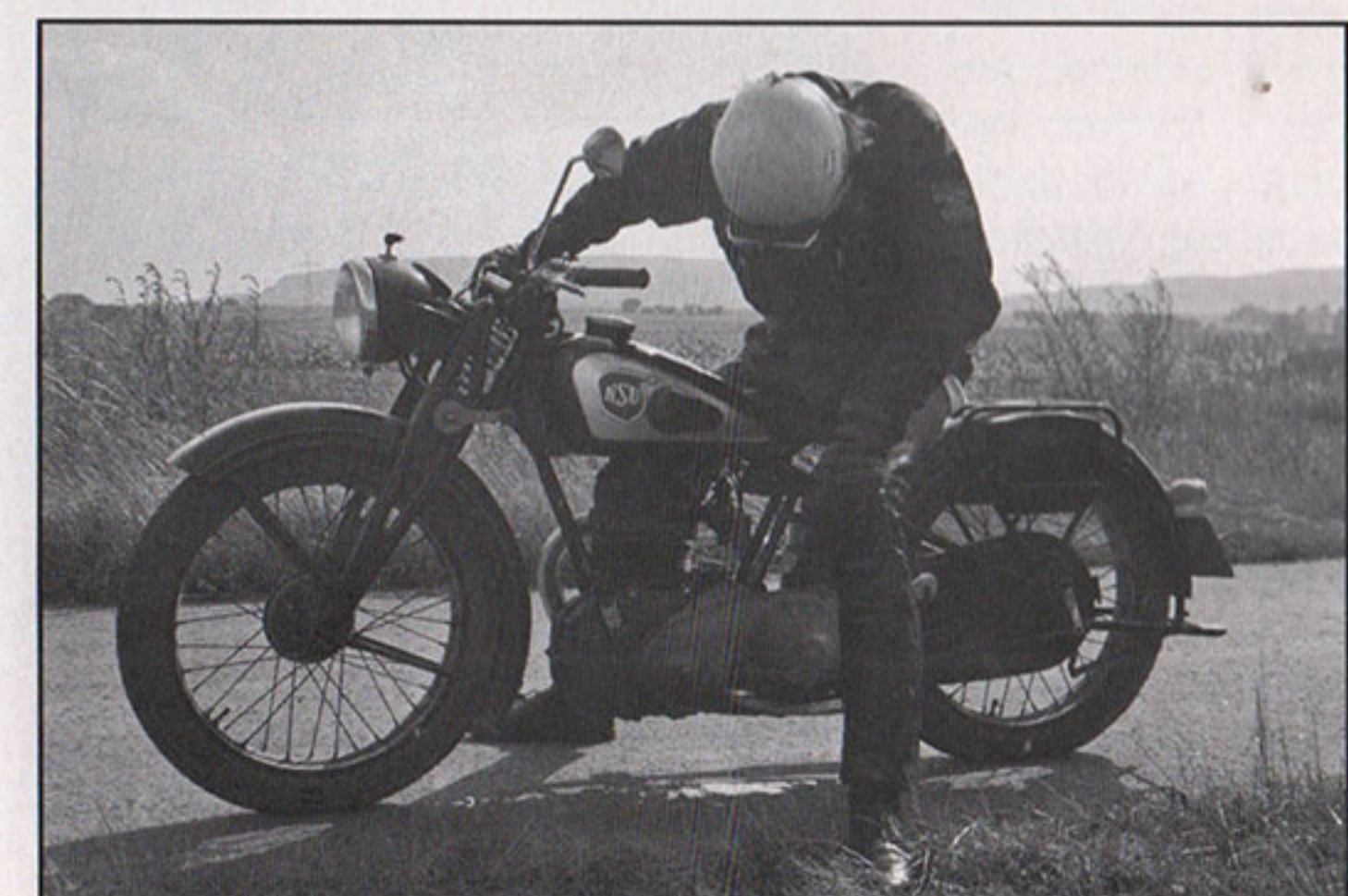
Ob die Zündapp 175 S ein gutes Gebrauchsmotorrad war, klärt unser historischer Test von 1956.
Seite 51

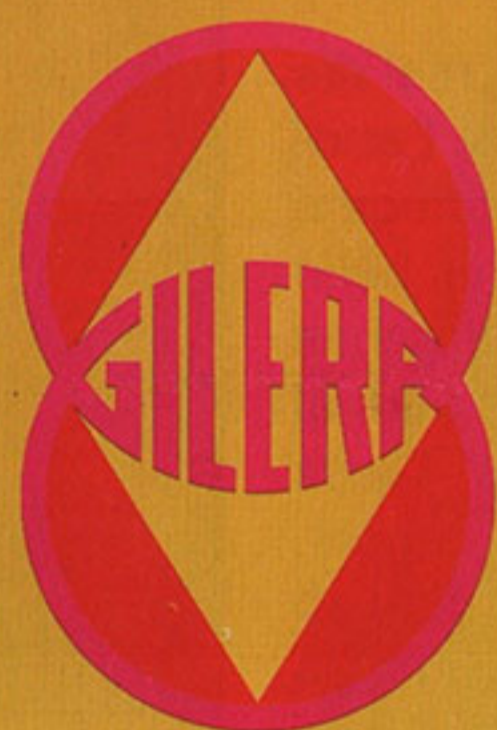
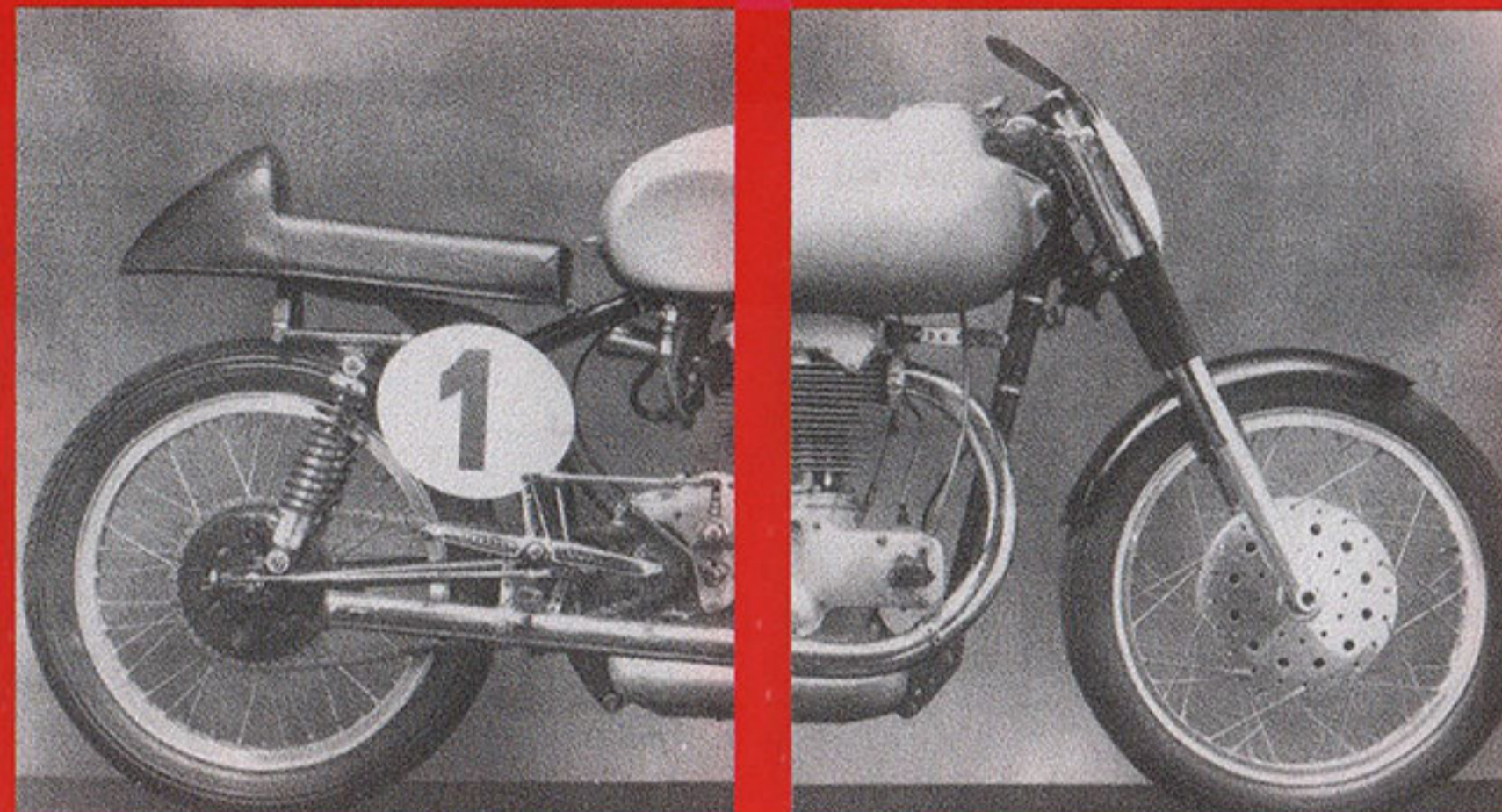


Laßt uns mal die schöne Landschaft umpflügen!
Wie es beim englischen Veteranentrial und -Cross zugeht, erfährt man ab Seite 34



Schon damals ein Oldtimer. Der Dampfhammer NSU OSL 251 von 1949 wurde bereits 16 Jahre zuvor entwickelt.
Udo's Fahrbericht ab Seite 42



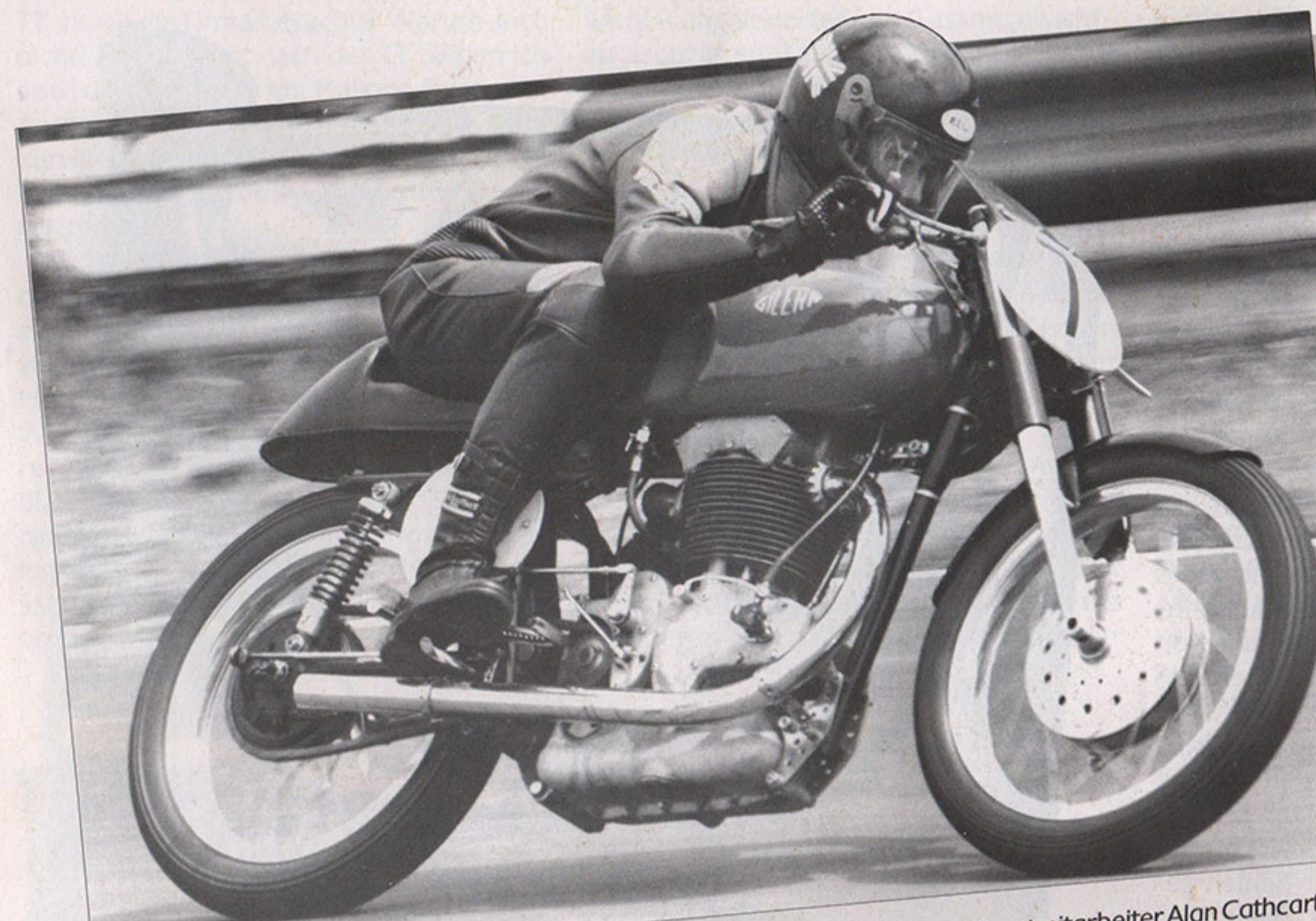


DIE FEDER

Gilera Saturno 500 'Piuma' Racer Test

Wenn man an ein italienisches Motorrad denkt, hat man sofort etwas knallrot lackiertes mit wundervoll polierten Motordeckeln, zwei obenliegenden Nockenwellen, viele viele sich zum Antrieb dieser im Motor drehenden Zahnräder und am besten noch mehr als einen Zylinder im Kopf, obwohl es sich hierbei um aufpreispflichtige Extras handelt. Nicht jede Maschine kann eine MV oder eine Gilera "Four" sein, und nicht alle sehen schon im Stehen so aus, als würden sie gerade 100 Meilen fahren.

SCHWERPUNKT-THEMA



Auch mit Holzreifen immer noch sportlich unterwegs: GummikuH-Außendienstmitarbeiter Alan Cathcart

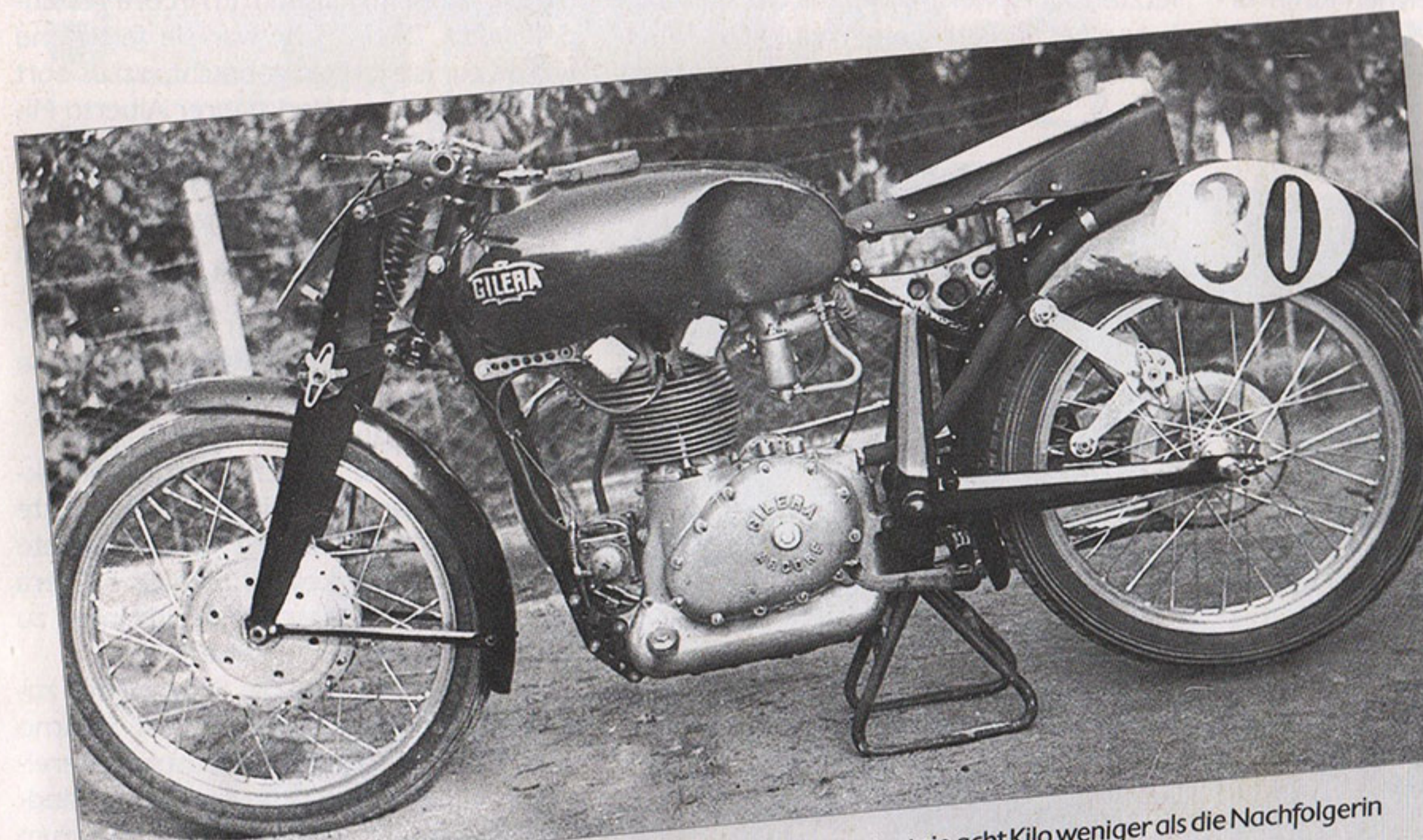
Nun, es mag vielleicht ironisch klingen, aber die populärsten italienischen Nachkriegs-Rennmaschinen, Motorräder, die das Rückgrat ihrer jeweiligen



Klassen waren, die ihre Grundlage bildeten, lange nachdem sie ausgemustert wurden, einfach, weil sie noch so beliebt waren, zuverlässig und betriebssicher, räumen mit der lateinischen Stereotype auf, einfach weil sie Stoßstangen-Motoren hatten.

Ja, die Gilera Saturno 500 und die 250/350 Aermacchi-Einzylinder wurden in den passenden Farben ausgeliefert, und sie errangen über Jahrzehnte kontinuierlich Siege gegen exotischere Konstruktionen - obwohl beide relativ einfache, leicht zu wartende ohv-Aggregate hatten.

Im Falle der Gilera kam noch erschwerend hinzu, daß ihre Entwicklung parallel zum Großvater moderner Motorräder lief, des ersten dohc-Reihen-Vierzylinders der Welt - der Gilera "Four".



Eine 48er Sanremo: Mit Trapezgabel und -Dämpfung hinten wiegt sie acht Kilo weniger als die Nachfolgerin

SCHWERPUNKT-THEMA

Auf einem langsamen und kurvenreichen Kurs war die einfache Stoßstangen-Einzyylinder-Maschine - in den richtigen Händen - kein einfacher Gegner für die Vierzylinder.

Wenn die Firma es nicht zu spät kapiert hätte, das Potential der Saturno zu erkennen und Giuseppe Gilera 1953 den Auftrag erteilt hätte, rasch eine zahnradgetriebene



dohc-Version zu entwickeln, wäre vielleicht noch ein anderer italienischer "Nocken"-Klassiker geboren.

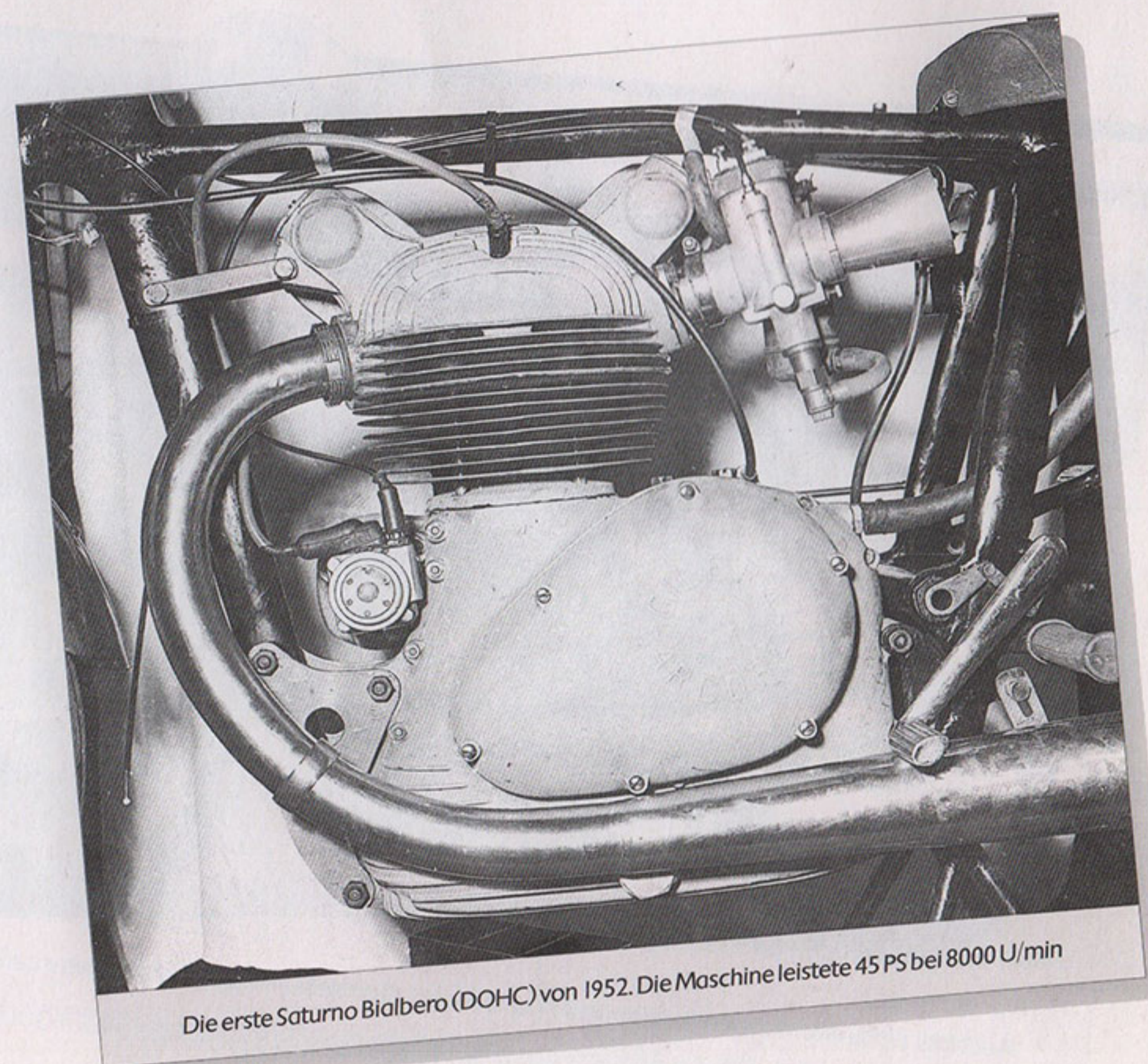
Leider konnte die Doppelnocken-Saturno nie ihr volles Potential ausschöpfen, eine Serie von Ausfällen unter ver-

schiedenen Werksfahrern im Jahre 1953 gipfelte in einem einsamen Sieg beim Bordeaux-Straßenrennen durch den Franzosen Georges Monneret.

Danach wurde das Krad verschrottet - glücklicherweise hat einer der beiden gebauten Motoren überlebt und später wurde von der Rennabteilung der Firma aus Arcore wieder eine komplette Maschine aufgebaut.

Inzwischen, sich immer mehr bewußt über den Wert ihrer glorreichen Rennvergangenheit, hat das jetzige Gilera-Management nach der Restaurierung einer der

letzten 500er Vierzylinder mit der Aufarbeitung einer Stoßstangen-Produktions-Rennmaschine aus der letzten Serie begonnen,



Die erste Saturno Bialbero (DOHC) von 1952. Die Maschine leistete 45 PS bei 8000 U/min

die lange Zeit im Museum in Arcore gestanden hatte. Dieses Jahr war sie fertig und wurde zur Isle of Man gebracht, um es dort dem ehemaligen Werksfahrer Alberto Milani zu ermöglichen, Derek Minter auf der Werks-500 four für einige Runden zu begleiten. Leider wurde die Maschine - auch wegen technischer Defekte - so häufig von der Strecke genommen, um den Programm-Ablauf der Rennen nicht zu gefährden, daß die meisten TT-Fans die Maschine nie zu sehen oder zu hören bekamen - könnte man glauben.

"The Mint" war jedoch die Hauptattraktion, und zusammen mit der Four brachte sie eine echte Bereicherung - und kostete den Veranstalter keinen Pfennig - Gilera war glücklich, die Maschinen mitbringen zu können und zahlte die Reise selbst.

Nach der TT wurde die Four wieder zurück nach Arcore gebracht, die Saturno blieb jedoch noch einige Wochen im Vereinigten Königreich, wo sie bei Gilera-Händlern ausgestellt werden sollte. "Warum leihst du sie dir nicht einmal für einen Nachmittag aus und testest sie auf einer Rennstrecke?" fragte mich Gileras Export Manager Guido Miraglia eines Tages kurz vor der



Spartanisches Cockpit: Drehzahlmesser etwas aus dem Blickfeld

SCHWERPUNKT-THEMA

TT, als ich die Firma besuchte. Warum auch nicht? Einen Monat nach der TT bekam ich also die Maschine im Mallory Park zum Ausprobieren - ein idealer Kurs für sie, kurz, kurvig und nicht zu schnell. Unter diesen Umständen wäre sie in Ramsey nicht ausgefallen!

Da ich schon eine frühere 49er Version der Saturno mit Trapezgabel einige Jahre zuvor gefahren habe, war ich auf die kraftvolle Leistungsentfaltung des lebhaften ohv-Motors vorbereitet - hier in der 1953er Werksmaschine, gepackt in ein modernes Fahrwerk mit 32 mm Telegabel statt der Blattfedern und einer klassischen Schwingen hinten, ganz anders als die kuriose Parallelogramm-Federung der frühen Nachkriegs-Saturnos, deren horizontale Federn im oberen Rahmen verbaut waren, um Ge-

wicht - ungefedertes und Gesamtgewicht - zu reduzieren. Tatsächlich wog die Teleskop-Saturno, als sie 1952 eingeführt wurde 8 kg mehr als ihre Vorgängerin, neben diversen Kleinigkeiten hauptsächlich wegen des stabileren Rahmens und der Hinterradfederung.

Aufgrund dieser Tatsache ist die letzte Version der Saturno-Rennmaschine in Italien besser bekannt als "Piuma", die Feder, wahrscheinlich wie bei Norton wegen der Straßenlage, nicht wegen ihres Federgewichtes von 128 kg.

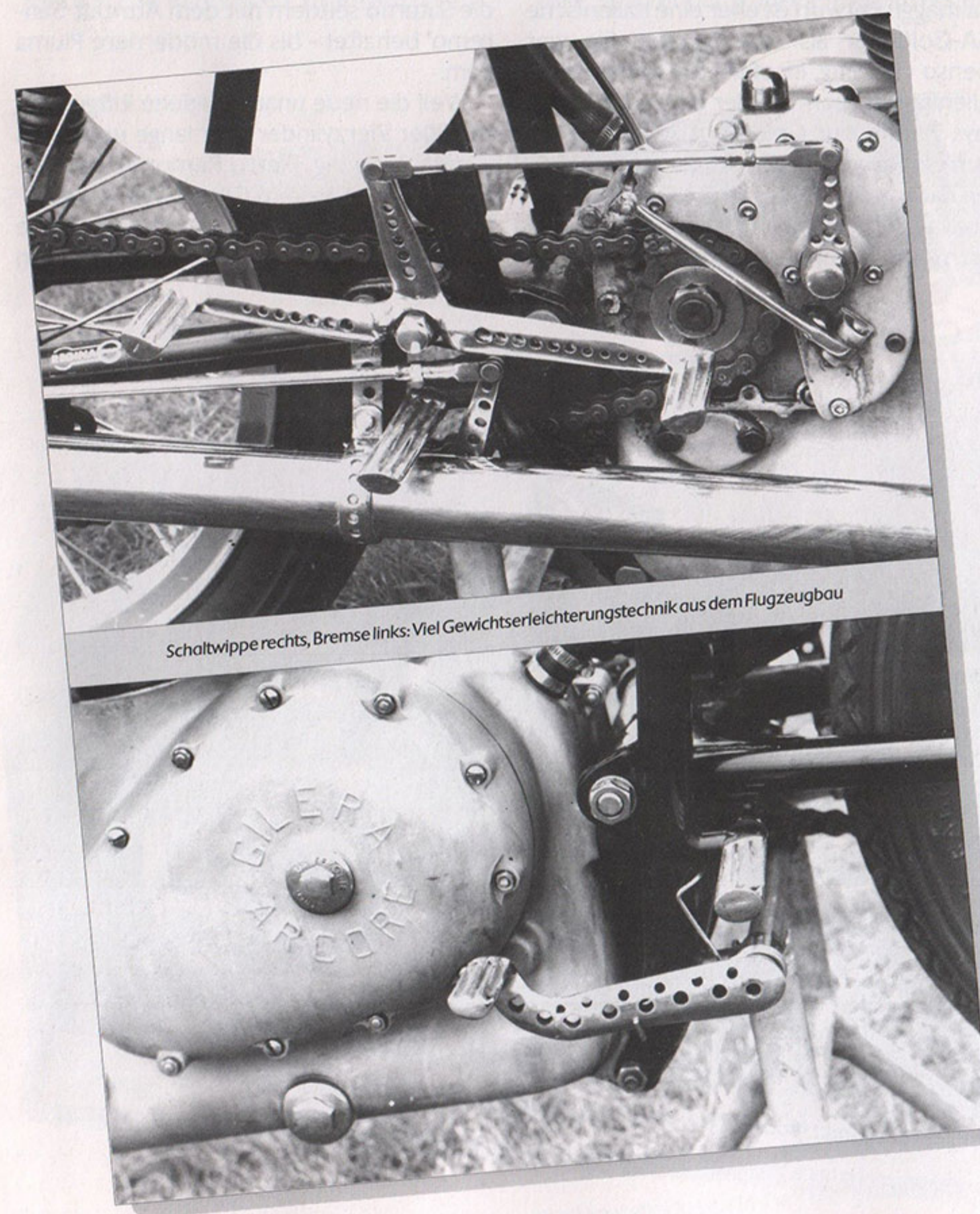
Deshalb ist das Bike, mit dem sie am meisten verglichen wird, obwohl sie nie rennmäßig gegeneinander angetreten sind, keine geringere als die "Federbett" Manx Norton. Wie die Manx war die Piuma ein Vergnügen für Privatfahrer. Nur im harten

Kampf würde die Doppelnocken-Norton stets vorne liegen, aus dem einfachen Grund, daß sie mit nur etwas mehr Gewicht eine ganze Menge mehr Power bringt. Jedoch war die Saturno einfacher zu handhaben und auf kurvenreichen Strecken volles Rohr durchzuziehen, während der Norton-Besitzer viel Gebrauch von seiner linken, der Kupplungshand machen muß.

Ich habe eine gute Vorstellung hiervon, als ich im ersten Gang die neue und schon verrufene Schikane auf dem Mallory-Kurs, eine 180° Haarnadelkurve, durchfahre. Ich werde konfrontiert

mit den immer enger werdenden Hindernissen der Schikane. Durch die fast völlige Abwesenheit beider Bremsen hatte ich mich in den ersten Runden daran gewöhnt, die beträchtlichen Reserven der Motorbremse des langhubigen (84 x 90 mm) Motors zu nutzen, was erklärt, warum ich von den vier Gängen den ersten nahm. Das Getriebe war eine "Unit"-Konstruktion, welches mit seinem Primärtrieb über Zahnräder einen erheblichen und willkommenen Fortschritt gegenüber der britischen Angewohnheit darstellte, dreckige außenliegende Ketten mit Öl zu bespritzen. Mal ehrlich, warum beharrten wir so lange darauf, separate Getriebe und Primärtriebe bei Rennmotorrädern einzusetzen, nachdem alle anderen dieses Prinzip schon längst aufgegeben haben?

Egal, ich konnte also die Haarnadelkurve im ersten Gang verlassen, in den zweiten schalten, gemächlich das Gas zumachen und die Wirkung der kleinen Bremse nutzen, um vor der Schikane das Tempo zu verlangsamen. Den Motor um 2000 U/min drehen lassend - der auf dem Tank befestigte Drehzahlmesser ist gerade in kritischen Momenten schwer abzulesen, ohne die Augen von der Straße zu nehmen, und gar nicht mehr, wenn du flach auf dem Tank liegst, hinter dem Fliegenfänger versteckt, um jede Unze Geschwindigkeit aus den Schlägen des niedrig drehenden Motors herauszuholen - zirkelte ich durch die Schikane. Danach wurde der leichtgängige Gasgriff bis zum Anschlag aufgerissen. Bei einer Einzylinder-Rennmaschine mit einem offenen Megaphon, wie die Manx oder die G 50, wäre das ein sicheres Rezept, die Bekannt-



Schaltwippe rechts, Bremse links: Viel Gewichtserleichterungstechnik aus dem Flugzeugbau



SCHWERPUNKT-THEMA

schaft mit den sprichwörtlichen Steinmauern bei der Kraftentfaltung zu machen, bei der Gerade-Rohr-Saturno jedoch fühlte ich zuerst leicht den Höcker, dann eine weiche saubere Kraftentfaltung über das Drehzahlband von 2000 bis 5500 U/min - dort wirkte die Leistung abrupt abgeschnürt, und es war Zeit zum Hochschalten. Normalerweise sollte der Motor bis 6000 U/min drehen oder sogar noch etwas höher, bei den späteren Piumas hätten jetzt 38 PS angelegen - dank einer leicht erhöhten Verdichtung von 7:1 und einem 35 mm Dell'Orto Vergaser statt eines 32ers. Diese



Werkmaschine war offensichtlich für diesen warmen Tag zu fett bedüht, so daß sie die Nenndrehzahl nicht erreichen konnte.

Es machte keinen großen Unterschied: Da sie, nachdem sie von Milani auf Manx gefahren wurde, direkt nach Mallory transportiert wurde, vermutete ich, daß die Gilera viel zu lang übersetzt war, entdeckte aber zu meiner Überraschung, daß dieses nicht der Wirklichkeit entsprach. Aus "Gerads" im dritten Gang und einem springenden Vorderteil herausbeschleunigend (dank der geringen Dämpfung der ziemlich primitiven Telegabel hüpfte ich über den ganzen Platz) mußte ich auf halbem Weg die Stebbe-Gerade hinunter in den obersten Gangschalten. Gangwechsel sind bei der Saturno sehr zeitaufwendig, weil du auch 44er Stiefel noch von der Fußraste nehmen muß, um den vorderen Arm der typisch italienischen Schaltwippe hochziehen zu können. Für weichere Gangwechsel tritt man

einfach mit dem Hacken auf den hinteren Teil der Wippe.

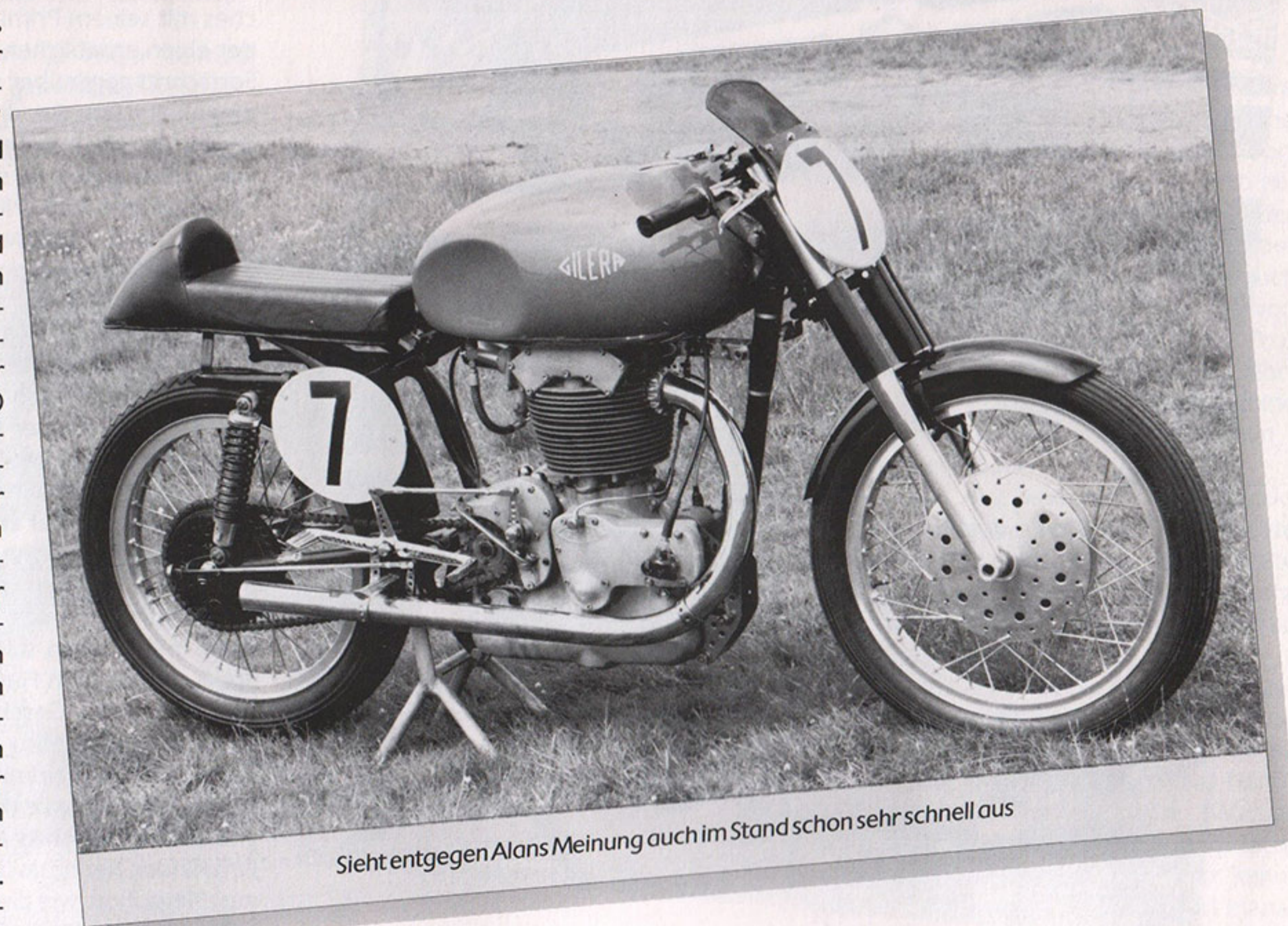
Das Getriebe arbeitet besser, als es klingt, es ist auch eine der Besonderheiten des Aggregates, speziell seit der Unit-Konstruktion und den klaren, funktionalen Linien von Designer Guiseppe Salmaggis originaler Kreation von 1939, mit nur innenliegenden Ölleitungen und voll gekapselten Haarnadel-Ventilfedern. Nicht einmal nach einigen Dutzend hart gefahrenen Runden um den Mallory-Park ist an dem makellosen Motor ein Tropfen Öl zu entdecken. Mit einer Norton Manx hättest du schon lange den Schwamm unter dem Motor ausdrücken müssen oder wärest sogar ohne einen Tropfen Castrol R ausgefallen!

Wirklich, die Saturno mit der Manx zu vergleichen ist unfair - für beide Maschinen - Salmaggis Entwurf ist eher eine italienische BSA-Gold-Star als eine Norton. Sie war ebenso vielseitig, insofern sie sowohl dem italienischen Team bei der International Six Days Trophy zur Goldmedaille verhalf, als auch ein furchterregendes Gefährt bei frühen italienischen Moto Cross Veranstaltungen war. Seitenwagenmeisterschaften wurden mit ihr gewonnen, sie konnte aber auch

schadlos als meilenfressendes Straßenbike eingesetzt werden. Die Saturno hat viel gemeinsam mit der Goldie und eine ebenso glänzende Vergangenheit.

Mit dem leichten Aluminium-Zylinder und -Kopf mit Bronze-Ventilsitzen, wie bei der Testmaschine, gewann die Saturno ihr Debüt-Rennen bei der Targa Florio 1940, in der Hand des Werksfahrers Massimo Masserini. Danach war die Entwicklung für sechs Jahre unterbrochen, aber in der Asche des Nachkriegs-Italiens tauchte sie wieder auf als die gefährlichste Waffe, die auf den verschlungenen italienischen Straßen, die die Basis für Straßenrennen der späten 40er Jahre bildeten, gefahren werden konnte. Als Carlo Bandirola den Eröffnungs-Gran-Prix 1947 in San Remo mit einer werksgetunten Maschine gewann, war die Saturno seitdem mit dem Attribut 'Sanremo' behaftet - bis die modernere Piuma kam.

Weil die neue unaufgeladene luftgekühlte 500er Vierzylinder sehr lange unter den Händen von Ing. Pietro Remor in der Entwicklung war, bekam Gileras Werks-Rennteam eine eigene Abteilung in Arcore, die aus Werksfahrern mit Einzylinder-Rössern



Sieht entgegen Alans Meinung auch im Stand schon sehr schnell aus

SCHWERPUNKT-THEMA

für die italienischen Rennen und eine Auswahl ausländischer Veranstaltungen abgestellt war, wie zum Beispiel den spanischen GP 1950 in Montjuich, gewonnen von Nello Pagni auf seiner eigenen Saturno, genauer Trapez-Gabel-Maschine, die ich vor einigen Jahren gefahren habe.

Die Geschichte der Werks-Piuma ist unbekannt, aber als die ultimative Entwicklung von Salmaggis Original-Entwurf ist sie ein wunderbar restauriertes und gut präpariertes Testament für eine der andauerndsten Motorrad-Legenden Italiens, und sie ist ein gutes Zeugnis für die Firma.

Jedoch, nicht alles ist immer perfekt, und ein Ding, was die Gilera-Rennabteilung hätte tun sollen, bevor sie die Piuma auf die Insel geschickt haben, wäre gewesen, bei Avon anzurufen und nach einem neuen Satz 19 Zoll Rennreifen zu fragen. Die auf

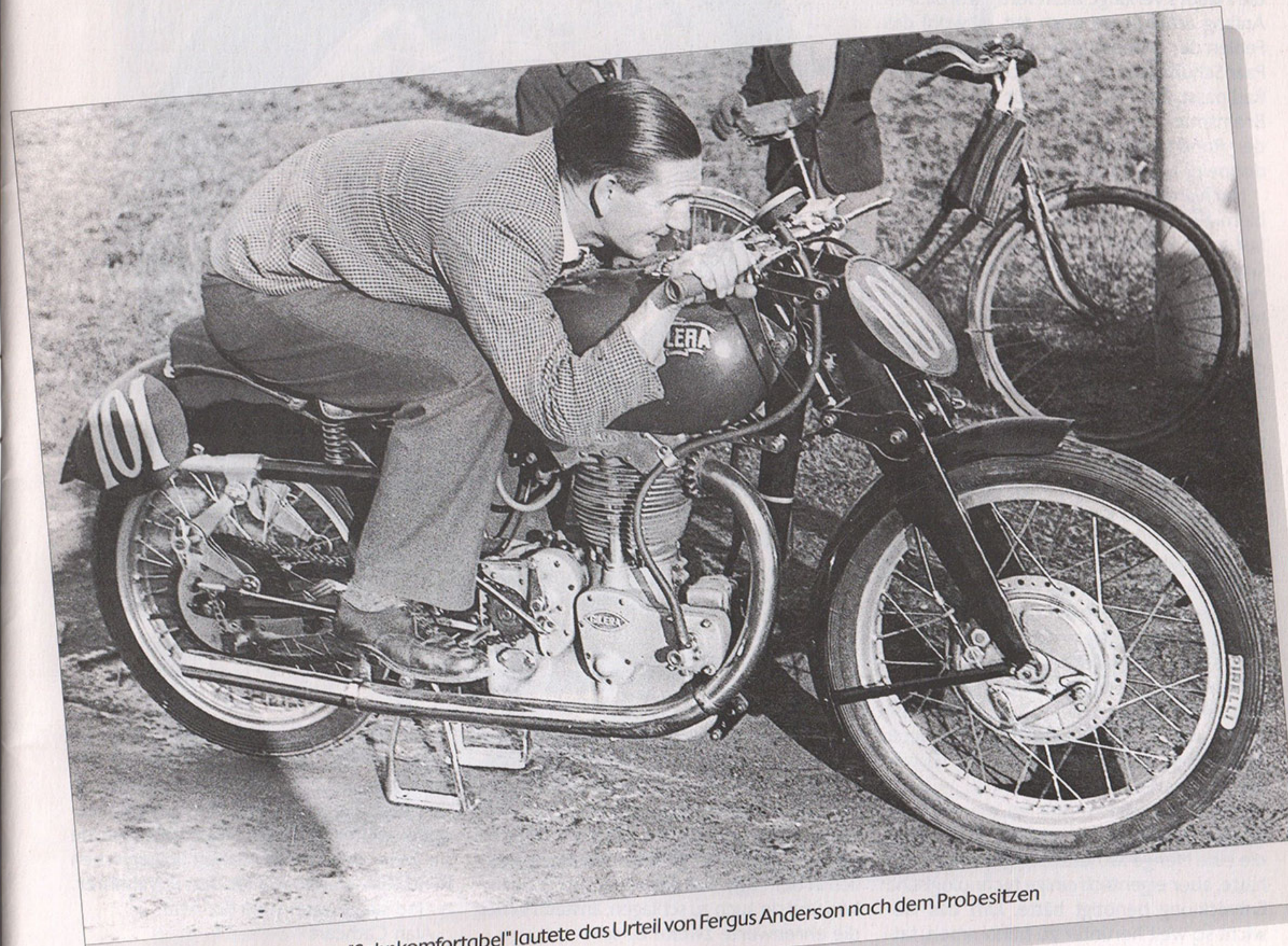
der Maschine montierten sind exakt die selben, wie die heute ersatzweise nachgefertigten 19"-Avons für Veteranen-Rennen - bis auf, daß diese die original Vorkriegs-Versionen sind, mindestens 25 Jahre alt und genauso brauchbar zum um die Ecken bügeln wie ein Paar Holzräder!

Nach nur ein Paar Runden begannen sie beim Beschleunigen aus Devil's Elbow herauszurutschen, so daß Diskretion der bessere Teil von Heldenmut wurde und ich mich zurück hielt. Gerade richtig, als ich nach der 20. Runde Schicht machte, stellte ich fest, daß das Hinterrad schon leichte Materialverluste erlitten hatte... Neue Reifen bitte, Signori!

Die Saturno zu starten ist ein Kinderspiel: Die separate Schwimmerkammer fluten, zurückschieben bis gegen die Verdichtung, volle Spätzündung auf den Zündversteller

und schieben. Nach wenigen Schritten die Kupplung kommen lassen, und die niedrig verdichtete Maschine erwacht zum Leben mit einem unverfälschten prachtvollen Krachen aus dem Abgasrohr.

Das Fahren über Huckel ist alles andere als ideal, die Maschine ist eher gut für ebene Strecken, vorausgesetzt, du gibst Gas: Schon wenn du den Hahn, um zum Beispiel am Ausgang von Gerards in einen höheren Gang zu schalten, ein ganz wenig zumachst, vielleicht auch um die unebene Strecke weniger flott zu nehmen, wird die Saturno unaufhaltsam in Rich-



"Sehr komfortabel" lautete das Urteil von Fergus Anderson nach dem Probesitzen

SCHWERPUNKT-THEMA

tung Kurvenaußenseite zu untersteuern beginnen. Der Fahrer ist nicht in der Lage, dieses zu verhindern, die einzige Möglichkeit, hier heraus zu kommen, ist bremsen und sie wieder auf die Spur ziehen, es beim nächsten Mal im dritten Gang fahren und am Gas hängen bleiben. Die hinteren Konis waren auf Druck zu hart gedämpft und

brachten so dem Heck ein ebenso lebhaftes Verhalten bei, wie an der Gabel schon war.

Dann sind da noch die Bremsen - oder besser, da war die Vorderbremse, welche mit der alle zwei km wiederkehrenden Vollbremsung,

die Mallory verlangt, nicht fertig wurde. Am Anfang arbeitet sie noch gut, obwohl das Fehlen der Dämpfung in der Gabel und das Paar Schuhe, das vielleicht nicht ganz auf das Rad passt, auch nicht ganz für spektakuläre Bremsmanöver in der Haarnadelkurve jeder Runde gedacht war. Bremskraft verdoppeln? Nimm das Vierfache, Kumpel.

Nach und nach verringert sich dieses Problem, und nach ca. zehn Runden hatte sie fast ganz aufgegeben - aus dem einfachen Grund, die Bremsen, zumindest die vordere, sind unzureichend belüftet. Es gibt keine Möglichkeit für die beim Verzögern erzeugte Hitze, aus der Trommel zu entschwinden, und so führt die aufgestaute Wärme zum Fading - und bald bekommt man heraus, wie gut der Motor der Saturno bremsen kann!

Die hintere Bremse arbeitet zufriedenstellend, aber sie reicht eben nicht, um das 128 kg schwere Krad auf ein paar Metern von 150 km/h auf annähernd Schrittgeschwindigkeit abzubremesen. Das schwere Schwungrad und die Reserven der Motorbremse ermöglichen es - dank des geraden Endrohrs und der vielen Drehmomente aus dem Keller - schneller aus der Kehre hin zur Schikane zu beschleunigen, als die meisten anderen Maschinen dieser Zeit. Die Norton Manx war nur unwesentlich besser. Jetzt einen Moto Guzzi Einzylinder - äh, das war etwas anderes...

Um sie wirklich runter zu machen: die Piuma war eine dieser schönen Maschinen, die eine Menge ästhetischen Metalls an sich hatte, aber eigentlich einige technologische Entwicklung benötigt hätte. Um das Gewicht so weit herunter zu bekommen, tat-



Sieht nach mehr aus: Trotz Luftthutzen und Kühlrippen gibts akkute Hitze Probleme

en Gileras Ingenieure alles, was sie unter der Beschränkung auf einen Stoßstangen-Motor und eines auf der Serie basierenden Mechanik tun konnten. Was die Maschine wirklich gebraucht hätte, wäre der Doppelnocken-Zylinderkopf. Dann wäre sie wirklich in der Lage, mit der Manx gleich zu ziehen und sie auch zu schlagen, anstatt immer die ehrenwerte zweite zu sein.

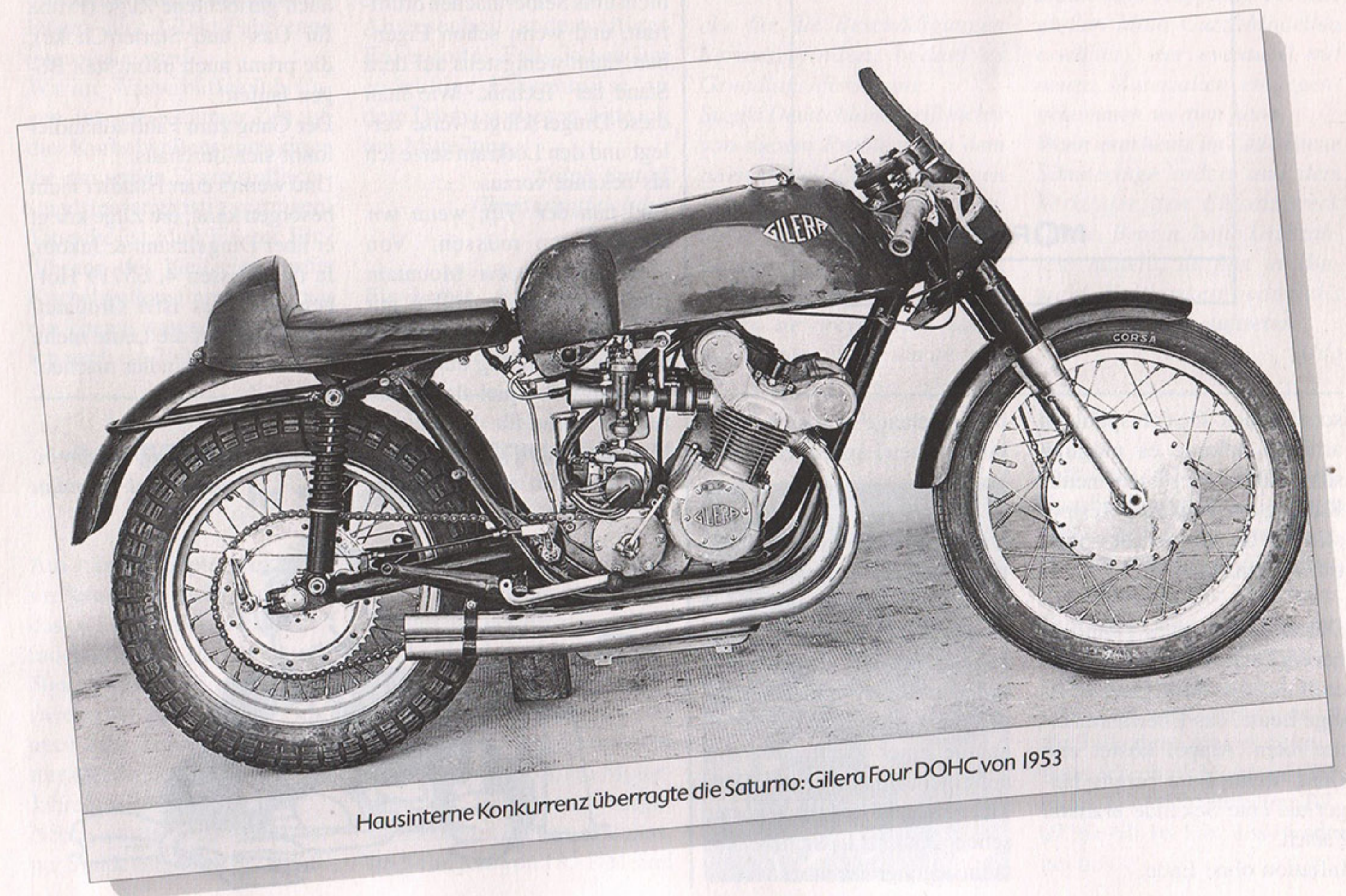
Und um es auf den Punkt zu bringen - sie hat unser Bild vervollständigt, was wir bisher von italienischen Rennmaschinen hatten. Schlimm genug, daß Gilera nie konsequent weiter ging, nichtsdestotrotz wurde sie eine der berühmtesten italienischen Renn-Konstruktionen für den Privatfahrer. Und sie gewann viele Rennen!
Alan Cathcart

SCHWERPUNKT-THEMA

Übersetzung: Udo
Fotos:
Kel Edge
Schrader Verlag
Archiv Fennen

Technische Daten:

Motor:	Stoßstangen OHV Einzylinder Viertakt
Bohrung x Hub:	84 x 90 mm
Hubraum:	499 ccm
Leistung:	38 PS (bhp) bei 6000 /min
Verdichtung:	7:1
Zündung:	Bosch Magnet
Vergaser:	Dell'Orto 35 mm
Getriebe:	4-Gang mit Zahnrad-Primärtrieb
Kupplung:	Mehrscheiben in Ölbad
Rahmen:	offener Stahlrohr-Rahmen mit doppeltem Ober- und einfachem Unterzug
Radstand:	1400 mm
Federung vorn:	Teleskop-Gabel
Federung hinten:	Schwinge mit 2 Koni-Federbeinen
Bremse vorn:	220 mm SLS Vollnaben-Trommel
Bremse hinten:	185 SLS Trommel
Räder/Reifen vorn:	3.00 x 19" Avon Racing auf WM 1 Borrani
Räder/Reifen hinten:	3.50 x 19" Avon Racing auf WM 1 Borrani
Trockengewicht:	128 kg
Höchstgeschwindigkeit:	195 km/h
Baujahr:	1953
Besitzer:	Moto Gilers SpA, Arcore, Italien



Hausinterne Konkurrenz überragte die Saturno: Gilera Four DOHC von 1953



Wie teuer ist Motorradfahren?

Ein neuer Katalog enthält viele bunte Bilder und knallhart kalkulierte Preise. Voll daneben!

Da der Staat Deutschland immer mehr nach marktwirt-

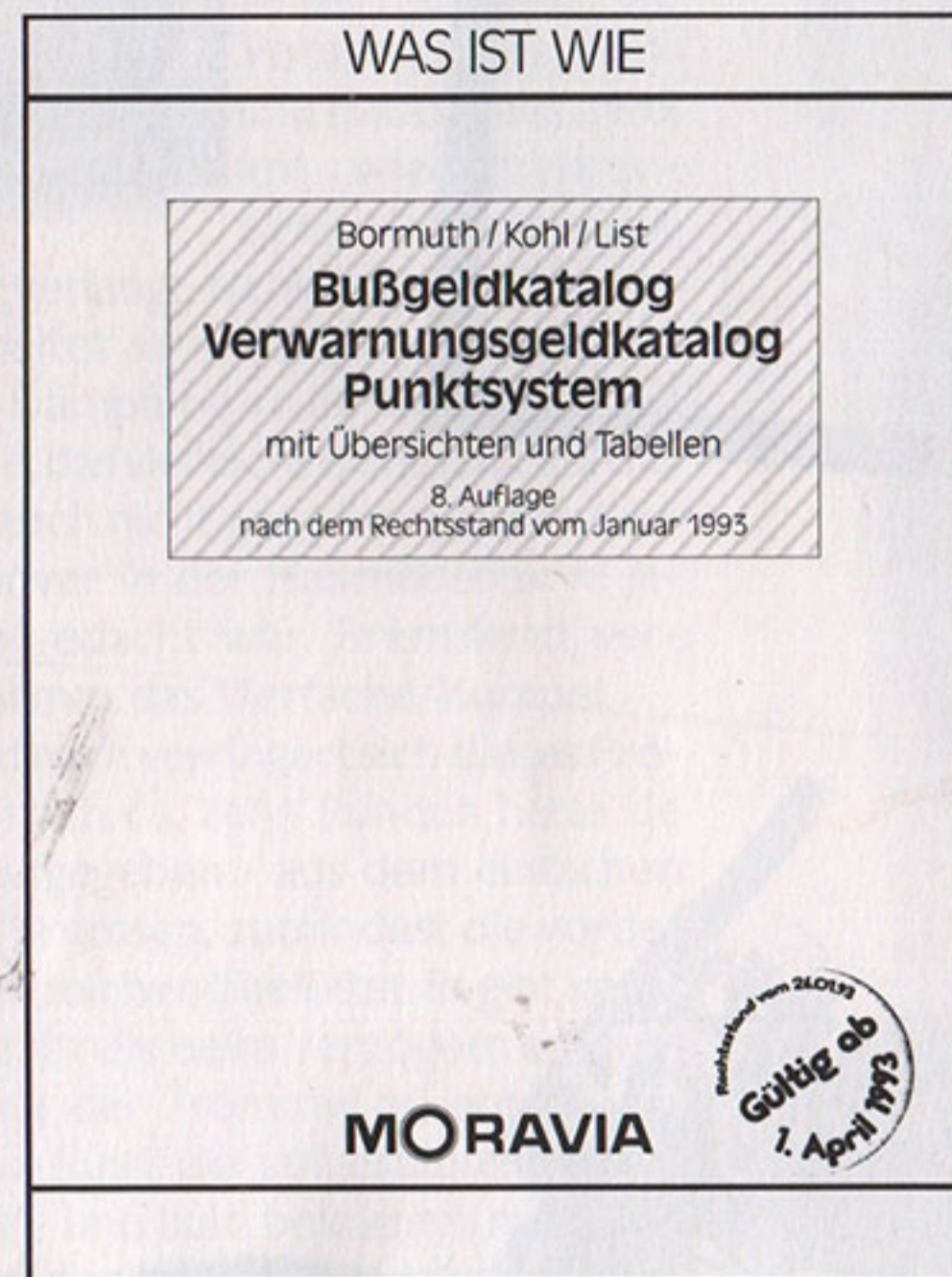
Der "Moravia Bußgeldkatalog, Verwarnungsgeldkatalog, Punktesystem mit Übersichten und Tabellen" klärt den unwissenden Verkehrsrowdy auf, bei welchen geplanten Delikten er wieviel Geld mitzunehmen hat,

rad nicht vorschriftsmäßig ab, kostet das nichts, habe ich es jedoch kurz vorher zu einem zwei-spurigen Gerät verbogen, bin ich mit mindestens 80,- DM dabei.

Wer seine Position beim grünen Verhandlungspartner kennen will und auch evtl. einige Grauzonen für sich ausnutzen will (bei Gespannfahrern ein sehr beliebtes Spiel),

sollte sich dieses Werk einmal näher ansehen.

Bormuth, Kohl, List: Bußgeldkatalog, Verwarnungskatalog, Punktesystem. ISBN 3-9803198-2-2 Die 8. Auflage ist im Moravia-Verlag, Wiesbaden erschienen, 148 Seiten stark, kartoniert und kostet 14,80 DM



Schraubertips

Zum Thema Bowdenzüge: Manchmal kommt man einfach nicht ums Selbermachen drumrum, und wenn schon Eigenbau, dann wenigstens auf dem Stand der Technik. Wie man diese Dinger klugerweise verlegt und den Löttram setze ich als bekannt voraus.

Und nun der Tip, wenn wir Züge bauen müssen: Von Shimano gibts für Mountain Bikes 6mm Außenhüllen mit Teflon in schwarz und weiß, da passt ein 2 mm Zug durch, das reicht zum Beispiel als Bremszug für vorne für die meisten Mopeds bis 250 ccm, z.B. MZ. Und wenn so ein Zug unbe-

dingt um alle möglichen Ecken muß: Für Fahrräder gibts auch geflochtene Züge (Prima für Gas- und Starter/Choke), die prima auch in engsten Bögen laufen!

Der Gang zum Fahrradhändler lohnt sich durchaus. Und wenn's euer Händler nicht besorgen kann, die Züge kriegt er über Dingelmann & Jakobi, In den Nassen 4, 65719 Hofheim/TS. Das ist'n Großhandel, also nervt die Leute nicht, laßt es euren Händler machen! So long!

Joachim Amrein,
Modautal-Brandau



schaftlichen Gesichtspunkten arbeitet, könnte es möglich sein, daß er in seinem neuen Katalog auch ein Paar Restposten zu Sonderpreisen anbietet. Fehlanzeige!

Durch unachtsames Hinhören bei der Diskussion um den neuen Bußgeldkatalog glauben einige Leute, das Überfahren einer roten Ampel kostet erst Geld, wenn diese bereits länger als eine Sekunde brannte. Falsch! Inflation ohne Ende.

bzw. wie lange er sparen kann, bis er seinen Lappen wiederbekommt.

Daß man bei 21 km/h zuviel in geschlossenen Ortschaften mit 100,- DM dabei ist und dafür einen Punkt in Flensburg erhält, dürfte sich langsam herumgesprochen haben, recht preiswert ist dagegen die Mitnahme einer zweiten Person auf einem Einsitzer: 10,- DM. Motorräder abschleppen kostet schon 20,- DM. Sichere ich mein liegende geliebtes Motor-

Zweifelhafte Entziehungskur

Der moderne Sprit läuft bei uns bleifrei bzw. bleireduziert in den Tank. Von den Ventilsitzen abgesehen, richtet das Zeug bei Mensch und Maschine nur Schaden an. Wir 2-Taktfahrer haben den Zusatz eh noch nie gebraucht, also bloß schnell weg damit. Grund zur Freude über die neuen Mixturen bestehen trotzdem kaum. Denn man hat zum Wohle moderner Hochleistungsmotoren den Teufel mit dem Beelzebub ausgetrieben. Die Bleiersatzstoffe im Benzin sind hochgiftig und krebserregend. Die Saugrüssel-diskussion kommt nicht von ungefähr. Zudem, und das dürften ja wohl nicht nur Gerüchte sein, greift der neue Sprit (vor allem unverbleites Super) eine Reihe von Kunststoffen an.

Und damit sind wir bei einem Punkt angelangt, wo die Spritdiskussion auch wieder für uns Fahrer alter 2-Takt-Fahrzeuge interessant wird.

Wir im Wasserbüffelclub fragen uns seit geraumer Zeit, ob die Kurbelwellensimmeringe die modernen Ersatzstoffe anstandslos langfristig vertragen. Tatsache ist, daß bis zur Einführung des bleifreien Sprits Kurbelwellensimmeringe nie ein Thema waren. Heute fahre ich nach ca. 75000 km in mei-

nem Wasserbüffel bereits die dritte Garnitur auf der Kurbelwelle. Äussere, mechanische Gründe für das Defektgehen waren jeweils nicht zu erkennen. Viele von uns fahren deshalb vorsichtshalber wieder verbleites Super. Nicht wegen des Bleis, sondern wegen der

bleifreiem Benzin dadurch, daß Blei mit drin ist! Ansonsten ist es genau die gleiche Brühe, mit all den leckeren Zutaten, die schon das Bleifrei so gesund machen, und folglich würde es die Simmeringe auch angreifen. Wenn es wirklich daran liegt! Um die Ursa-

en Simmeringen liegen könnte. Der größte deutsche Hersteller Freudenberg (nur die verkaufen die echten "Simmeringe") experimentiert natürlich ständig mit neuen Werkstoffen, kann sich zu diesem speziellen Problem aber auch nicht äußern. Es wird empfohlen, Dicht- ringe mit Teflonbeschichtung zu benutzen, da sie sehr widerstandsfähig gegen chemische und thermische Belastungen seien.

Hierbei sollte noch einmal darauf hingewiesen werden, daß viele Dichtringe einfach durch Überdrehung zerstört werden, d.h. die Geschwindigkeit der rotierenden Welle die Dichtlippe zum Überhitzen bringt. Dann handelt es sich natürlich um eine Fehlkonstruktion des Motorenherstellers (als Beispiel sei der Simmering zwischen Motor und Kupplung bei den großen Moto Guzzi-Modellen erwähnt), der eventuell mit neuen Materialien entgegengekommen werden kann. Wenn man heute im Laden neue Simmeringe ordert und dem Verkäufer den Einsatzzweck (Hitze, Benzin, hohe Drehzahlen) mitteilt, dürften in Hinsicht Haltbarkeit jedenfalls keine Probleme auftreten. Udo



Abwesenheit anderweitiger Ersatzstoffe! Falls jemandem endgültige Erkenntnisse zu dem Thema vorliegen, bitte ich um Mitteilung.

Ralph Suttoff
(Wasserbüffelclub),
Münster

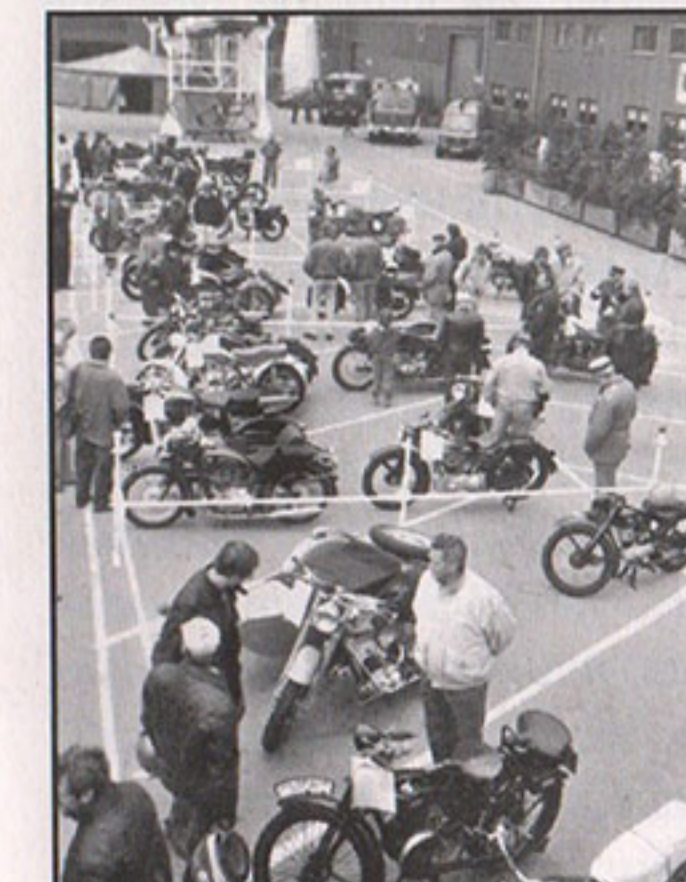
Ein kurzer Anruf bei ARAL spart bare Münze: Verbleites Benzin unterscheidet sich von

che für die Beschädigungen herauszufinden, bedarf es Grundlagenforschung. Suzuki Deutschland weiß nichts von diesem Problem, bei dem alten Modell und den geringen Stückzahlen, die noch laufen, sicher keine große Überraschung. Auch bei neuen Zweitaktern haben sie noch nichts davon gehört, was wiederum an neu-

14. Motorrad-Klassik-Treffen in Sinsheim

Am 4. und 5. September findet im Auto- und Technikmuseum das schon klassische Motorrad-Treffen für Maschinen der 50er, 60er und 70er Jahre statt (wie es der Zufall so will, wird auch eine Zeitschrift für Motorräder der 50er, 60er und 70er Jahre anwesend sein). Neben einem Teilemarkt, einer Sonderausstellung "70 Jah-

re BMW-Motorräder" und Hans-Ulrich Bader, dem Weltmeister auf der Elektronik-Or-gel werden bei einem Wettbewerb unter der Leitung von Dr. Paul Simsa, Karl Reese (VfV) und Klacks die schönsten oder historisch wertvollsten Motorräder der Teilnehmer vorgestellt und mit Preisen prämiert. Im Nenngeld von 18,- DM sind



enthalten: Museumseintritt, Campingmöglichkeit beim MOC Weiler am Steinberg, Plaketten für jeden Teilnehmer, Rundfahrt durchs Kraichgau, Teilemarkt und natürlich mineralölsteuerfreies Benzin-Ge-sabbel ohne Ende. Infos und Ausschreibungen für die Teilnahme gibt es beim: Auto & Technik Museum, Obere Au 2, 74889 Sinsheim, Tel.: 07261-61116, Fax: 13916 oder bei uns!

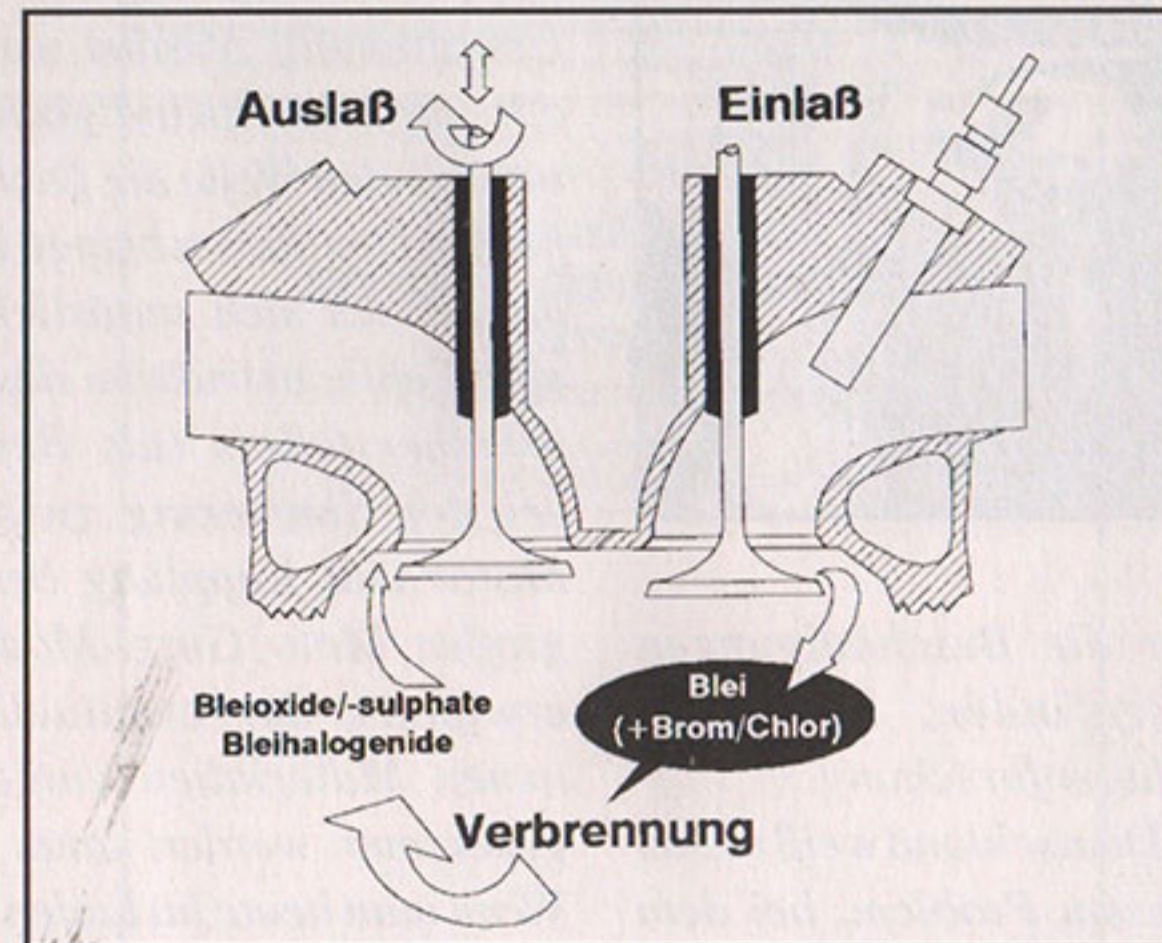
Bleifrei und Lötzinn

Liebe GummikuH-ler
Zu eurem Artikel "to blei or not to blei" in Ausgabe 50 möchte ich folgendes loswerden, erst mal zum geschichtlichen Teil. In dem Buch "Der moderne Kraftwagen", (in dem es aber auch um Krafträder geht) entdeckte ich folgendes: "Die deutsche IG Farbenindustrie hat nicht nur gleichwertigen, sondern auch völlig giftfreien Er-

die überzogenen Flächen in keiner Weise an. Übrigens ist besagtes Buch die neunte Auflage von 1929. Nun aber zu einem anderen Problem, welches die Verwendung von bleifreiem Kraftstoff aufgeworfen hat, das aber kaum irgendwo zur Sprache gekommen ist. Es betrifft nicht den Motor direkt, sondern den Vergaser. In diesem befindet sich

persönlich hatte auch noch keine Probleme mit dem bleifreien Benzin, eher damit, daß die kleine Dorftankstelle, bei der ich seit Jahren Kunde bin, nun als letzte aus unserer Gegend gestrichen hat, aber macht nichts, das wird jetzt aus raucharmem Bioöl und Normalbenzin selber gemischt. Aber bevor ich völlig vom Thema abkomme, Tschüss und weiter so!

Markus Faulhaber,
Olbersdorf



satz (für Bleizusatz), eine Brennstoffmischung "Motalin" genannt, auf den Markt gebracht. Dieser neue Kraftstoff wird durch Mischung von Benzin mit dem Bruchteil eines Prozentes Motyl, dem eigentlichen Antiklopfmittel, hergestellt. Das Motyl, eine Eisenverbindung (Eisenkarbonyl $Fe(CO)_5$) ist eine leicht verdunstende Flüssigkeit von gelber Farbe. Bei dem im Zylinder des Motors erfolgenden Verbrennungsvorgang wird das im Motyl enthaltene Eisen als rotes Eisenoxid ausgeschieden, das sich als dünner, roter Belag an den Ventilen und Zündkerzen absetzt. Dieser rote Anflug im Verbrennungsraum und an den Kerzen ist kein Rost und greift

zur Regelung des Kraftstoffniveaus ein Schwimmer, der oft aus dünnem Messingblech hergestellt und weich zusammengeleitet wurde. Als Lot dient hier ein Zinn-Blei-Gemisch, der Bleianteil ist recht niedrig, ca. 25%. Ich hörte aus manchen Werkstätten, daß sich die Vorfälle häufen, bei denen ältere Fahrzeuge mit Mängeln, wie zu hoher Verbrauch, Überfettung, abgesoffener Motor angebracht wurden, als deren Ursache ein undichter Schwimmer festgestellt wurde. Man nimmt daher an, daß der bleifreie Kraftstoff die Zinn/Blei-Verbindung zersetzen oder auch nur das Blei aus dieser herauslösen würde. Bei Kunststoffschwimmern ist das natürlich kein Thema. Ich

Die Sache mit dem Eisenkarbonyl war auch noch nicht der Weisheit letzter Schluß: Ob Rost oder nicht, das Zeug sammelte sich im Brennraum an und war dort nicht gerade von Vorteil, davon abgesehen machte es auch als schmirgelnde Masse zwischen Kolben und Zylinder keinen guten Eindruck. Während des Krieges wurde Motyl in Deutschland mangels Blei noch verwendet, danach war Ende.

Daß bleifreies Benzin dazu tendiert, wieder "richtiges Verbleiten" zu werden und überall das Blei herausaugt, wo immer es welches bekommen kann, muß wohl als absoluter Lötzinn betrachtet werden.

Udo

Gegendarstellung

Die GP ist zwar nicht durch das Bremer Pressegesetz, aber durch das schlechte Gewissen gegenüber seiner Leserschaft dazu verpflichtet, folgende Gegendarstellung, ungeachtet ihres Wahrheitsgehalts, ungekürzt zu veröffentlichen.

Betrifft: *to blei or not to blei*
In diesem Artikel ist ein ganz böser Hund beerdigt. Nämlich die Behauptung, daß Benzol eine gewisse Menge Sauerstoff enthalte. Ich hab das mal wo gelesen und zunächst so weitergezählt. Da ich aber nur dann Lügen verbreite, wenn ich mir ziemlich sicher bin, nicht dabei erwischt zu werden, habe ich hinterher vorsichtshalber bei ARAL zurückgefragt, ob das so richtig sei. Antwort der Sprit-Experten:

Kein wahres Wort dran! Man sieht wieder mal: Nicht alles, was man schwarz auf weiß besitzt, kann man gestrichelt nach Hause tragen! Hier irrt Goethe.

David Longstroke

Ja, also das war so: Aufgrund des Artikels von D.L. hatten wir in unserer Gutgläubigkeit alle in Bremen lieferbaren Mengen Benzols aufgekauft, um unseren Werksparks mal wieder etwas auf die Sprünge zu helfen. Diverse Sprintrennen auf der Quarter-mile am Deich brachten jedoch so ernüchternde Ergebnisse, daß wir uns gezwungen sahen, die Lage durch die Zugabe von Alkohol wieder etwas zu kompensieren. Just in diesem Moment muß irgendwie das Telefon geklingelt haben...

Udo



Helmuth Fath gestorben

Mit der Abkürzung URS wurde sein Heimatdorf Urzenbach in der Motorrad-Rennszene berühmt. Helmut Fath, 1960 selbst auf einem Boxer-Gespann schon Weltmeister geworden, faßte nach einigem Ärger mit BMW den Mut, ein eigenes Konzept auf die Räder zu stellen. Ein Vierzylinder-Einspritzer sollte die auf Siegerpokale abonnierte Firma das Fürchten lehren. Ab 1964 wurde intensiv an diesem Projekt gearbeitet. Es sollte vier Jahre dauern, bis alle Probleme beseitigt werden konnten und Wolfgang Kalauch und Fath mit dem 80 PS starken Gespann Weltmeister wurden. Ein Jahr später, 1969, wurde Karl Hoppe auf einer Rickman-URS deutscher Meister in der 500er Klasse. Ex-Rennfahrer John Blanchard erinnerte sich in der GummikuH Nr. 35 an seine glorreichen Zeiten mit dem URS-Team. 1989 wollte Fath das etwas zur Ruhe gekommene Team wieder mobilisieren und konstruierte eine 250er Rennmaschine. Sein ganzes Hab und Gut und noch etwas mehr wurde in dieses Projekt gesteckt, doch zum Schluß scheiterte die Sache an mangelnden Sponsoren.

Der zweifache Gespann-Weltmeister und geniale Konstrukteur Helmut Fath verstarb nach kurzer schwerer Krankheit in der Nacht auf den 20. 6. in einer Heidelberger Klinik.

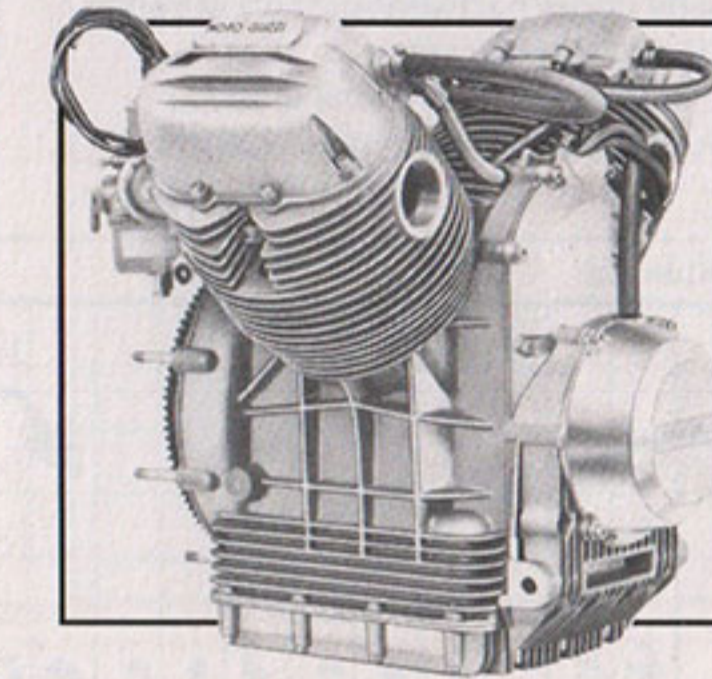
Nachrüst-Ölfilter

Liebe GummikuH-Redaktion! In der Ausgabe 47 ist auf Seite 47 eine BSA B 40 mit extern nachgerüstetem Ölfilter gezeigt. Da ich eine Moto Guzzi V 7 Sport fahre, bin ich an einer solchen Nachrüstung sehr interessiert. Könnt ihr mir bitte verraten, wo es diesen Nachrüstölfilter zu kaufen gibt? Vielen Dank für Eure Bemühungen,

Stefan Altmayer, Hannover

Einfach so kaufen und anbauen ist leider nicht! Bei der BSA (und den meisten anderen Motorrädern mit Trockensumpfschmierung) wird der Filter relativ einfach zwischen die Rücklaufleitung von der Ölpumpe zum Öltank gebaut, bloß nicht an die Leitung vom Tank zum Motor! Die Guzzi hat je-

doch eine Ölwanne, das Öl verläßt den Motor (normalerweise) nicht, außenliegende Ölleitungen können nicht "angezapft" werden. Nach Aussagen von Guzzi-Händlern ist es nicht ratsam, einen Nebentank-Ölfilter in die Leitungen



zum Zylinderkopf einzubauen, da hierdurch Druckverluste entstehen.

Es gibt nur eine etwas unständliche Möglichkeit, mit

gefiltertem Öl zu fahren: Ein Motorgehäuse von einem neueren "Rundmotor"-Modell (z.B. T 3) nehmen und mitsamt Ölwanne wechseln. Je nach Glückskauf ist man mit 600 bis 1000 Mark für Material dabei. Ein Ersatzgehäuse hat man dann auch noch.

Die Firma Max in Pforzheim hat auch schon V 7-Motoren umgebaut, das kostete jedoch ca. 1500,- DM und wird heute auch nicht mehr gemacht.

Für Trockensumpf-Maschinen (das kommt NICHT daher, daß diese Motorräder alle Auslaufmodelle sind) gibt es im gut sortierten British-Bike-Laden für ein paar Mark einen universell verwendbaren Ölfilter-Adapter zu kaufen.

Udo

Bleifreie Elektrik

Da hat M. Cloidt aus Kaiserslautern ja den richtigen Riecher gehabt, als er der GK/PP Nr. 7/93 (Ausgabe 50) einen Leserbrief zu einem Bericht einer anderen Moped-Zeitschrift (Bikers live 3/93) schrieb: Beide Blätter sind so nett, ab und zu Artikel von mir abzudrucken. So stammte der Bericht über Moped-Elektrik in der BL auch von mir, und Frank Hahmann hat vollkommen korrekt den Leserbrief beantwortet. Kollege Cloidt will nun wissen, wie man das macht - einfach ohne Batterie geholfen werden:

1. Hat dein Moped einen Kickstarter? Wenn nein, brauchst du natürlich den Akku für den Anlasser. In dem Fall vergiß einfach die Sache.
2. Wenn ein Kickstarter vorhanden ist, bau die Batterie aus

und versuche dann, das Krad anzukicken. Springt der Motor nicht an, so bau den Akku wieder ein (rot an Plus; braun oder schwarz an minus) und vergiß die Sache ebenfalls. In diesem Fall reicht die Kraft deiner Lichtmaschine nämlich nicht aus, bei Kick-Drehzahl genügend Power für den Zündfunken zu liefern - du brauchst die Batterie zum Starten. (Oder du schiebst jedesmal an - ist aber so eine Sache im Berufsverkehr vor der roten Ampel.)

3. Läßt sich das Motorrad auch ohne Batterie ankicken, so freudich: Du brauchst sie nicht! Um aber eventuelle Dioden einer eventuellen Drehstrom-Lima zu schützen, mach den Motor gleich wieder aus und dich auf den Weg in ein Radio-Geschäft (oder Elektronik-Bastel-Laden). Dort verlange mit sicherer Stimme: "Bitte einen

Kondensator mit etwa drei Mikrofarad Kapazität und einer Mindestspannung von 60 Volt. Aber keinen Elektrolytkondensator!" Der Radiomensch wird dir ein etwa daumengroßes Teil mit zwei Anschlüssen aushändigen und nicht mehr als fünf Mark dafür verlangen. Das Teil befestigst du mit Schlauchbinder im jetzt leeren Batteriekasten deines Mopeds, schließt die beiden Drähte an die verwaisten Batteriestrippen an (egal wie rüm), reitest dein Motorrad und freust dich, daß du auch ganz ohne Schaltplan deine Elektrik bleifrei bekommen hast.

Und wenn du wissen willst, warum, dann sehen wir uns vielleicht mal bei einem meiner Elektrik-Schrauberkurse in Hockenheim. Vollen Tank und leere Straßen wünscht dir

Hans Hohmann

Leserbrief

Hallo Leute!

Erstmal ein Lob für eure geschickte Verkaufstaktik: Erst macht ihr einem den Mund wäßrig mit massenweise Gespännartikeln und gleichzeitigem Trommeln für MZen, wenn man dann endlich sein ES 250/1-Gespänn, Bj.64 vor der Tür stehen hat, helft ihr, den Mief aus dem Boot zu verbannen, und weil dann trotzdem noch viele Fragen offen sind, erscheint gleich das passende Buch als Reprint. Gratulation! Allerdings waren einige Probleme damals noch nicht bekannt, zum Beispiel das West-Zulassen eines Gespannes mit Ostbrief.

Zum Thema Mief im Boot war der Artikel mit Herrn Friedrich

interessant, weil da etwas über die geplante Freigabe von 1:100-Gemisch für die ES/2 zu lesen war, denn der Mief, der gar nicht erst entsteht, kann auch nicht ins Boot ziehen: Wichtig ist nur, was hinten raus kommt.

Zum Thema Helmbastelei: Die Lösung des Brillenproblems mit aufgeklebtem Klettband halte ich für problematisch, da 1. viele Klebstoffe den Kunststoff anlösen und die Struktur verändern, das fängt schon bei Aufklebern an, und ich 2. Klett-

band gegenüber etwas mißtrauisch bin, vor allem nach längerer Zeit, und eine in voller Fahrt wegfliegende Brille bringt schon etwas Kraft auf. Ich habe bei meinem ECE-Topf (Nolan N2) in das Futter direkt unter dem Rand der Helmschale vier kleine Löcher gemacht, durch die ich einen kurzen Schnürsenkel gezogen und verknötet habe, das hält jetzt schon mehrere Jahre ohne Probleme. Durch die verjüngende Form des Helmes rutschte die Brille bei mir immer von den Augen über die Nase dann über den Mund und an den Hals, wo sie eigentlich weniger sinnvoll ist. Dies Problem ließ sich beim Nolan lösen, indem ich diese seltsamen Chromknöpfe seitlich herausraubte und eine breite Gummischlaufe damit befestigt habe, durch die das Brillenband geführt ist. Daß die Brille trotzdem nicht einwandfrei sitzt, liegt an der enormen Größe der ECE-Schlüssel, aber mit den drei Schlaufen geht es noch am Besten.

Ziemlich gemein war der Bericht über die Nuovo Falcone: Als Motorradverrückter Student mit einem gelegentlichen Einkommen weit unter der Lächerlichkeitsgrenze wird es recht lange dauern, bis endlich auch so ein Gerät in der Garage Platz findet. Ach ja, mit der einen Anzeige bewerbe ich mich um den in Heft 46 auf S. 32 ausgeschriebenen GP-Sonderpreis für mehr als 5 Zeichen pro Kästchen, mehr als meine 105 könnten schwierig werden.

Jürgen Buss, Frankfurt

Sehr geehrter Herr Buss, das mit dem Sonderpreis wird leider nichts! Die ganze Sache muß nämlich relativ betrachtet werden, d.h. 105 Zeichen ist nicht besonders schwer, um nicht zu sagen, weit unter Durchschnitt. Beim nächsten Versuch wird's bestimmt klappen. Udo

Uwe Toenies,
Hannover

Wenn die Kapitäne der Straße überholen wollen, setzen sie oft den Blinker und ziehen raus - bei PKW's. Sehen sie aber ein Moped im Spiegel, wird der Blinker wieder reingenommen und mit dem Ausschere so lange gewartet, bis der Pilot vorbei ist. Aber dann raus. Dieses Spielchen ist kein Gedankenkonstrukt, sondern oft erlebte Realität. Als ich einmal einen Brummifahrer darauf ansprach, sagte er mir: "Wieso? Ihr seid doch so schnell; und außerdem macht Mopedfahren doch Spaß!" Jeder Brummifahrer ein (verkappter) Mopedfahrer?

Von daher: Zweiradpiloten, ehrt mir die Brummis. Brummipiloten, danke für eure Rücksicht - und weiter so. Sieht man sich mal? Man sieht sich!

Abonnenten-Service		Sonder-Service	
Kostenlose, private Kleinanzeige			
Bitte veröffentlicht diese private Kleinanzeige in der nächstmöglichen Ausgabe. Meine Kleinanzeige soll			
<input type="checkbox"/> einmal	<input type="checkbox"/> zweimal in der	<input type="checkbox"/> Deshalb lege ich 5,- DM in Briefmarken, als Münze, Schein oder Scheck bei.	
GUMMIKUH & PAST perfect erscheinen.			
Rubrik:			
6k - Sonderpreis!			

Die Kleinanzeigenkarte von Herrn Buss

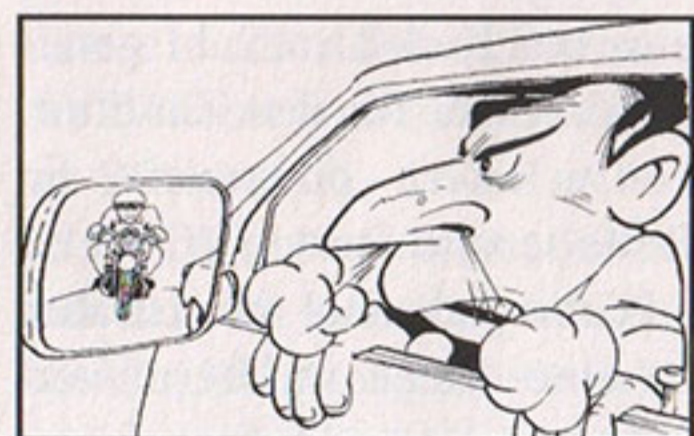
Verkappte Mopedfahrer

Die übliche Lobhudelei über Ihre Zeitschrift spare ich mir (obwohl sie ehrlich gemeint wäre).

Zu Ihrem Artikel über Kontrahenten im Straßenverkehr muß ich mich aber doch auslassen. "...an die Kolonnenspitze mangeln und ... bei Ampelgrün weg...": na ja! Kein Wunder, daß die Manta-, GTI-, Audi usw. Piloten sauer auf uns Mopedfahrer sind und hochaggressiv reagieren. Da brauchen nicht erst die Joghurtbecher zu kommen - da wird auf alle Zweiradfahrer (auch die mit 1 MS) generalisiert!

Fahren im Ausland (auch mit dem Auto) ist dort teilweise rasanter und manchmal auch riskanter als in teutonischen Landen, denn der "gute deut-

sche Mann" kennt ja seine Vorschriften - die im übrigen immer nur für die anderen gelten, nie für ihn selber - und hat eine



übergroße Portion Aggression. Dieses ist eine im wahrsten Sinne des Wortes tödliche Mischung! Aber nun eine Lanze für die LKW-Fahrer gebrochen: Auch ich erlebe wiederholt, daß es offensichtlich eine (geheim?) Partnerschaft zwischen LKW- und Mopedfahrern gibt.

GUMMIKUH & PAST perfect

Zweitaktmotoren

von Ing. Michael Heise

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



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

Das Motorrad mit Seitenwagen

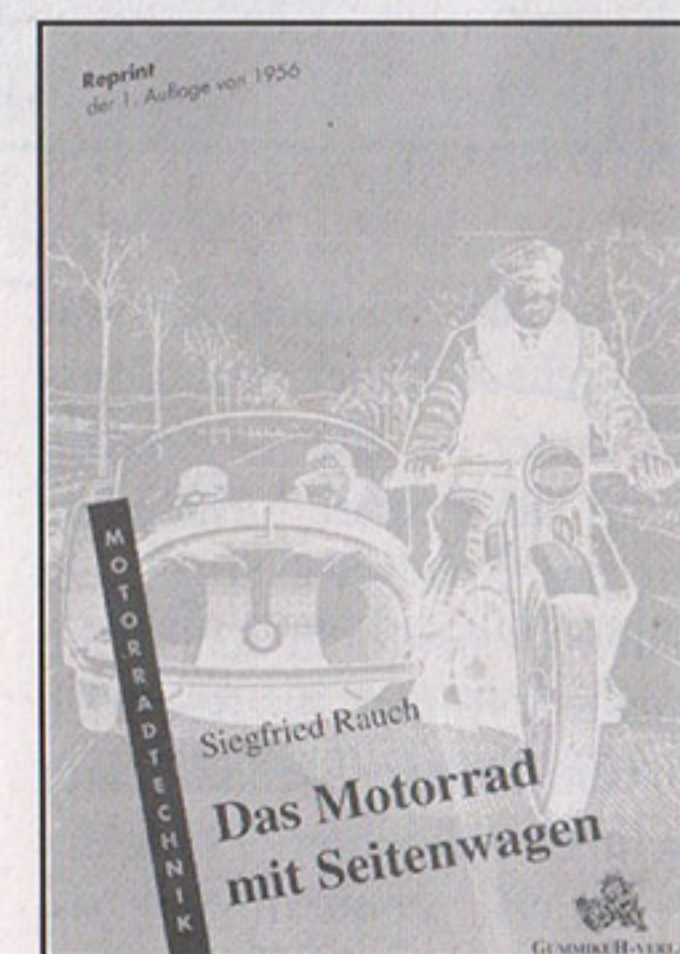
!neu!

von Obering. Siegfried Rauch

»Das Motorrad mit Seitenwagen« lautete der Titel eines neuen Reprints aus dem GUMMIKUH-Verlag. Das vierte Buch dieser Reihe be-

faßt 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



Werkstatt-Handbuch

für Zweitaktmotoren

von Obering. Siegfried Rauch

Obering. Siegfried Rauch, einer der bekanntesten Motorrad-Journalisten Deutschlands, faßte 1950 seine als Konstrukteur, Mitarbeiter von »Das Motorrad« und Kundendienstleiter bei DKW mit Zweitaktmotoren gemachten Erfahrungen in diesem Buch zusammen. Das »Werkstatt-Handbuch für Zweitaktmotoren« ist nicht nur für Werkstätten interessant, sondern besonders wichtig für den Besitzer einer älteren Zweitaktmaschine. Dieser erhält durch die Lektüre des Buches wertvolle Tipps, um sich mit den berühmten »drei beweglichen Teilen« und dem ganzen Drumherum, seien es Gemischaufbereitung oder Zündanlagen, auseinanderzusetzen und diese wieder zur perfekten Funktion zu bringen.

29.80 DM



zu bestellen beim: GUMMIKUH-VERLAG · Am Deich 57 · 28199 Bremen

Telefon 0421/501617 · Telefax 0421/504448

(Fortsetzung von Ausgabe 47) Mein Vorgänger hatte wegen der großen Lichtmaschine eine Autobatterie eingebaut, auf Grund des größeren Platzbedarfs im Kofferraum des Seitenwagens. Batterie minus hatte er an das Seitenwagenboot gelegt. Die vordere Aufhängung des Bootes war durch die Silentgummis vom Seitenwagenrahmen und somit auch von der Maschine isoliert. Hinten waren die Blattfedern des Bootes mit einem Auge versehen. Durch dieses Auge war jeweils ein Bolzen gesetzt, zur Befestigung an dem Federbock. Der Bolzen aber war in Gummibuchsen gelagert. Meistens war ja ausreichend Massenverbindung vorhanden, weil das Boot fast nie ganz gerade hing und dadurch Feder und Federbock miteinander Berührung hatten. Mit der Zeit hatte sich Rost gebildet und der Kontakt wurde schlechter. Ein Massenkabel zwischen Boot und Seitenwagen schaffte Abhilfe. Hab

Hamburg kaum befahren, somit kam bei uns echt Fahrfreude auf. Unterwegs machten wir auf einem Parkplatz ein Foto von dem Gespann. Nach Entwicklung sahen wir auf dem Bild hinter dem Motorrad ein Schild auf dem stand: Schutt abladen verboten! Hella sagte nur: „Fotografieren kannst Du also auch nicht!“ Meine Erwartungen in Hinblick auf Belobigung erfüllten sich. Jan Frank war hellauf begeistert. So viel Temperament hatte ich bei ihm gar nicht vermutet. Er war sonst immer so ruhig und ausgeglichen. Einen mechanisch so leisen KS Motor hätte er noch nie gehört, sagte er. Und das hätte er nicht sagen dürfen! Auf der Rückfahrt, dieses mal auf einer anderen Strecke, in der Nähe der Stadt Buxtehude, verlor die KS immer mehr an Leistung. In Leerlaufdrehzahlen lief sie nur noch auf einem Pott, bei höherer Drehzahl kam der zweite Zylinder auch wieder, aber nur

einstellt. Schön leise sind die Ventile dann ja, aber eben nur so lange bis sie verbrannt sind. Dann sind sie ganz leise, weil dann der Motor nicht mehr läuft. Seit damals dürfen die Ventile bei allen meinen Motoren ruhig nach Nähmaschinen klingen. Dieser Ventilschaden blieb die einzige Reparatur, die wirklich notwendig war. Was nicht heißen soll, daß ich nichts zu schrauben hatte! Erstens gibt es ja immer irgend etwas, was nicht so ist, wie man sich das vorstellt und man glaubt es verbessern zu können. Manchmal gelingt das sogar. Zweitens bekommt man, wenn man ein Fahrzeug längere Zeit besitzt, immer spitzere Ohren. Ich meine damit, daß Geräusche wahrgenommen werden die einem verdächtig vorkommen und die man als: Kolbenbolzklappern, Kolbenkippen, Stirnräderrasseln, Stößelbecherklappern, Nockenwellenklappern und wohlmöglich einen

de, gab's nur eins: Motor raus und zerlegen. Da ich einen als Reserve im Keller hatte, war das kein Problem. In eineinhalb Stunden war der Tausch bewerkstelligt, das Gespann fahrbereit und der Motor mit den (scheinbaren) Klappergeräusch im Keller. Wenn die Schrauberei dann beendet war, ich meine wenn ich den Klappermotor auseinander und wieder zusammen gebaut hatte, ohne einen Fehler zu entdecken, hätte ich mir am liebsten selbst in den allerwertesten getreten. So'n Quatsch machst'e nicht wieder, nahm ich mir vor. Da ich anscheinend ein bißchen dämlich bin, machte ich es aber doch noch mehrere Male, immer mit dem gleichen Erfolg — nämlich gar keinen! Oder doch — die Gewinde im Motorgehäuse (Alu) wurden immer schlechter. Schließlich wurde es notwendig, sie zu vergrößern, die Schrauben hielten einfach nicht mehr. Von M

Schrauben in einem solchen Gewinde dürfen auf keinen Fall mit dem vorgeschriebenen Drehmoment angezogen werden, sonst reißt das Gewinde sofort aus dem Aluminium

Da hatte ich ja was gelernt. Übervorsichtigkeit ist wohl nicht gerade das, was das Leben eines Motors verlängert, jedenfalls nicht dann wenn man es so wie ich betreibt. Etwa 15 Jahre später erlebte ich ein gutes Beispiel dafür, daß man mit dem Motto

Gelegenheit, Informationen einzuholen. Es waren alles sehr gepflegte Maschinen, die hier versammelt waren. Was ich aber zu hören bekam, ließ meinen Mut sinken. Mehr als 40 000 Km hatte anscheinend kein Motor ohne Totalschaden gelaufen, manche noch erheblich weniger. Der am häufigsten auftretenden

da bemerkerten, ziemlich weit hergeholt. Während der Unterhaltung wurde, noch weit entfernt, das typische Pochen eines kaum gedämpften Einzylinders hörbar. Alles wartete gespannt, der Klang war vielversprechend. Und dann kam er auf den Platz gefahren. Oh ha. Leute — von „sehr gepflegt“ konnte man bei dieser Kiste wohl nicht reden. In den Gesichtern der anderen Sanglas Fahrer las ich

Alle meine Motorräder

Teil 5

Opa und seine 5 Gespanne

nie wieder Stromsperre gehabt. Nun war die KS so, daß ich sie mit gutem Gewissen und auch in Erwartung höchsten Lobes, meinem technischen Berater Jan Frank vorführen konnte. Vorher wurde sie noch schön geputzt und dann ging's los. Hella im Seitenwagen, Erich mit seiner 51/3, die er sich inzwischen angeschafft hatte fuhr als Begleitschutz mit. Das Wetter war gut und weil die meisten Autofahrer die eintönige Autobahn bevorzugten, war die Bundesstraße nach

mit halber Leistung. Es war der recht Zylinder. Ventildeckel runter — aha — Auslaßventil kein Spiel! Nachdem wir das Spiel neu eingestellt hatten — natürlich auch beim linken Zylinder — besserten sich die Laufeigenschaften aber nicht. Es war schon zu spät, das Ventil war schon zu stark angeschmurgelt. Zu Hause wurde der Kopf abgebaut und die Diagnose bestätigte sich. Das Auslaßventil war völlig verbrannt. So was kommt, wenn man das Ventilspiel zu knapp

beginnenden Pleuellagerschaden diagnostiziert. Die Vision taucht vor dem geistigen Auge auf; möglicherweise gerade in dem Augenblick, während ein Lastzug überholt wird und von vorne ein PKW mit Affenfahrt entgegenkommt. Solche Angstpsychosen entwickelte ich ja nun nicht gerade aber an meinen unterentwickelten Geldbeutel dachte ich schon etwas eher. Bevor also der Schaden, den ich glaubte entdeckt zu haben, schlimm und teuer wur-

6 auf M7 vergrößerte Gewinde waren die Regel. Daß ließ sich ohne Gefahr nachschneiden, weil beide Gewinde die gleiche Steigung haben. Bei weiterer Vergrößerung auf M8 wurde die Sache kritisch. Die notwendige Kernbohrung für M8 Gewinde muß 6,4 mm im Durchmesser haben, wenn das Gewinde gut sein soll. Wenn aber bereits 7mm Gewinde drinn war, fehlen an den Gewindespitzen mindestens 0,6 mm Material, und das ist die Hälfte der Gewindetiefe. Die

Original Zündapp-Beiwagen, im Hintergrund KS 601 (Foto: Koch)



aus. Echte Abhilfe schaffen nur Helicoll Einsätze. Das ist aber auch nur machbar wenn genügend Wandstärke vorhanden ist. Alles in allem verhalfen mir diese Schwierigkeiten zu der Erkenntnis, gewisse Geräusche aus dem Motor, die mich bis dahin zum sofortigen Zerlegen des Motors veranlaßt hätten, zu überhören. Und siehe da — es passierte nichts! Die befürchteten Lager-schäden, Kolbenfresser oder gar die Explosion des Motors blieben aus.

— gar nicht darum kümmern — auch prima zurecht kommen kann. Ich war mit dem Falcone Gespann zu einem Sanglas Treffen in der Nähe von Bremen gefahren. Es waren etwa 25 der großen spanischen Dampfhammer da, und ich wanderte auf der Wiese umher und hörte den Benzingesprächen über die Krankheiten der Sanglas zu. Da ich zu dieser Zeit auch so ein Ding besaß und das Motorrad nicht häufig anzutreffen war, bot sich hier die beste

de Schaden betraf die Kurbelwelle. Eine Gruppe von etwa 10 Fahrern stand beieinander und hechelte die vielen Kriterien der Sanglas durch während ich bescheiden dabeistand und zuhörte. Erfahrungen konnte ich noch nicht beisteuern, ich hatte meine Sanglas genau über eine Strecke von 70 Km bewegt als ich sie vom Verkäufer holte. Allerdings schien mir einiges von dem, was die Jungs

teilweise Entsetzen, teilweise ironische Herablassung. So nach dem Motto: Wie kann man so ein schönes Motorrad so verkommen lassen! Den Ankommenden störte das überhaupt nicht, ebensowenig wie einige sehr deutliche Bemerkungen. Als er auskuppelte, wurde am Kupplungshebel ein Stück von der Seele des

Kupplungszuges sichtbar, rot von Rost ! Als einer nach Ölkanne rief, winkte er ab: „Nur keine Übertreibung, Jungs. Das mag sie nicht ! Bis jetzt hat sie 150 000 Km (in Worten: hundertfünfzigtausend) gelaufen, ohne daß etwas kaputt gegangen ist, außer Kerzen, Kontakten, Glühbirnen, Reifen, Auspuff und gelegentlich ein Bowdenzug. Ich denke, daß sie die 200000 auch noch voll macht.“

Das war einer von den Vielfahrern der richtig weite Reisen machte. Malebenrauf zum Nordkap oder quer durch Afrika. Ich hatte schon vorher mal von ihm reden hören. Zum pflegen und putzen oder gar zum schrauben hätte er sich das Motorrad nicht gekauft, meinte er. Er wollte damit fahren und das könnte man ja auch.

Da wurden einige Gesichter doch recht nachdenklich. Ich könnte mir vorstellen, daß manch einer die nächste „vorsichtshalber mal auseinandernehmen“ Schrauberei doch unterlassen hat mit dem Gedanken: Mach's doch mal wie der Afrika-Fahrer und fahr einfach nur ! Ich hab's jedenfalls gelernt. Bei mir heißt es seit der KS - Zeit: Fahren geht vor schrauben ! Das geht natürlich nicht so weit, daß ich ruhig weiterfahre, wenn beispielsweise mein Öldruck in Leerlaufdrehzahlen unter 1/2 bar anzeigt. Oder wenn sich andere gravierende Mängel deut-

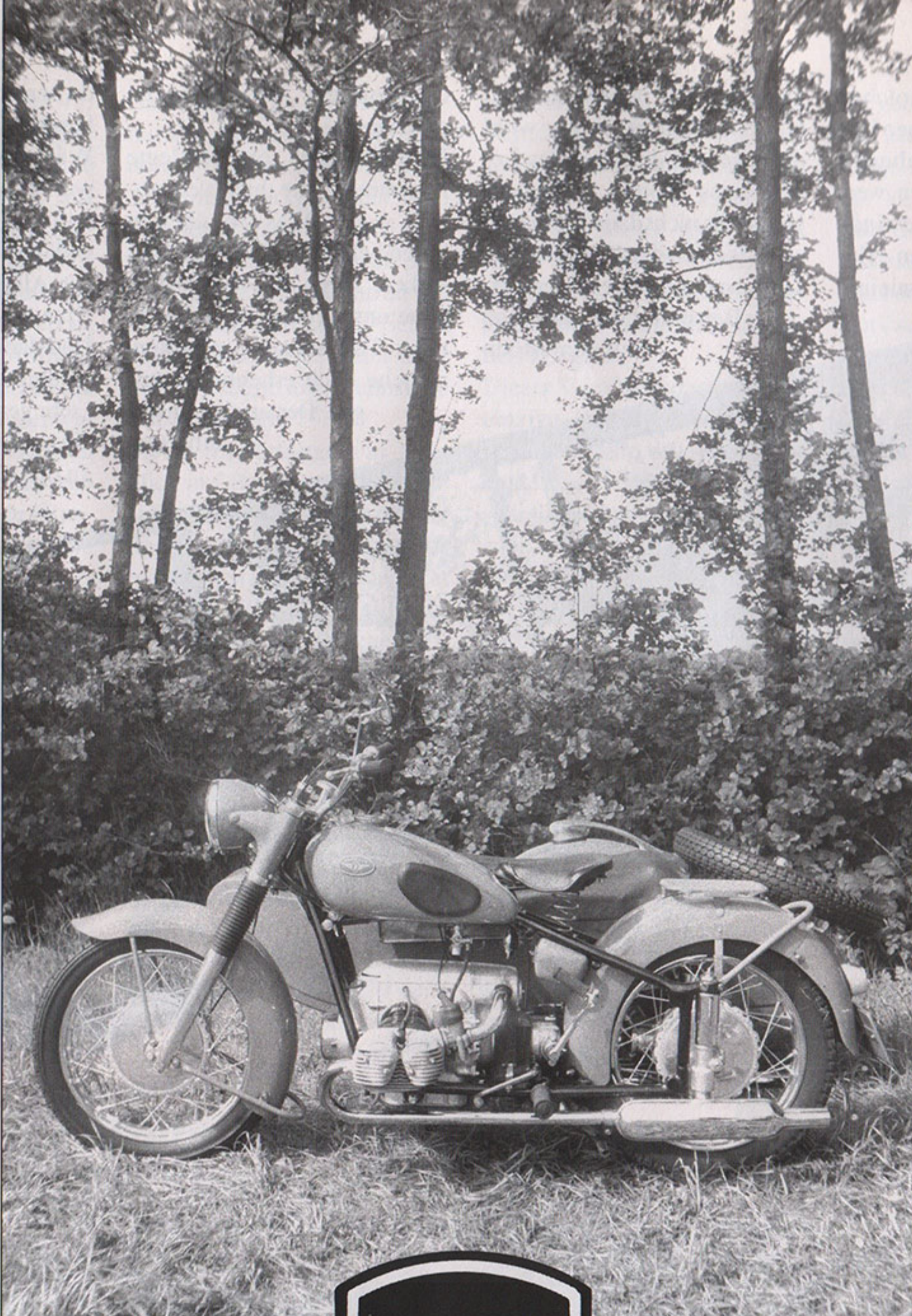
lich bemerkbar machen. Nur sollte man die Flöhe nicht husten hören. Ein ähnliches Erlebnis hatte ich als England-Peter uns sein Bordwerkzeug vorführte. Er fuhr ein englisches Gespann. 650 ccm Einzylinder „Panther“ mit so 'nem zweisitzigen geschlossenem Seitenwagen daneben, der aussah wie ein kleiner Wohnanhänger. Von der Seitenwagenseite aus war das Motorrad überhaupt nicht zu sehen,

und der Fahrer, wenn er nicht sonderlich groß war, auch kaum. Konnte einen schon etwas irritieren, wenn man so einen Seitenwagen ganz alleine durch die gegen fahren sah. Erst wenn man den Kopf des Fahrers auf der anderen Seite des Seitenwagens entdeckte, kam das große: Aha ! Ja, also dieses Gerät, das der Peter fuhr, war alles andere als gepflegt. Nun ist der „Panther“

aus der Ruhe bringen: „Einen Moment, ich hole mein Bordwerkzeug !“ Er öffnete die Tür seines Seitenwagens und tauchte hinein. Unter poltern und klappern verschwand er schließlich ganz in der Kiste. Wir hörten ihn rumoren, untermalt von gepfeferten Seemannsflüchen (Peter war Seemann). Nach einer ganzen Weile kam er rückwärts aus Omnibusseitenwagen heraus gekrabbelt und hielt strahlend eine Plastiktüte hoch. „ Schon gefunden“ (schon !!!) jubelte er, „ alles neues Zollwerkzeug“, und dann kippte er die Plastiktüte aus. Was raus-

Kaum zu erkennen: Grüner Elefant vor grünem Hintergrund und dann noch in schwarz/weiß

aber auch bekannt dafür, daß er wenig anfällig ist. Einmal jedoch streikte er, wollte um's Verrecken nicht anspringen. Es war bei unserem monatlichen Clubtreffen. Sehr schnell war Peter und sein Gespann umringt von Zuschauern, die ihn mit Ratschlägen wie: „Hast Du es schon mal mit Whisky versucht, ein Engländer zieht den vielleicht vor ?“ Oder: „Ich würd mir ja mal ein richtiges Motorrad kaufen, und diese Rolle Draht wegschmeißen !“ Und ein ganz Brutaler schlug vor: „Ich war bei den Pionieren, kenn mich mit Sprengungen aus. Laß mich man machen, dann hast Du nie wieder Ärger“. Peter ließ sich nicht



kam, war'n Haufen verrostetes Eisen. „Hab ich neu gekauft. Vor zwei oder drei Jahren, und noch nie gebraucht“. Peter war mächtig traurig über sein schönes, neues, nun aber total verrostetes Bordwerkzeug. Für mich war, außer dem Spaß an der Episode, eigentlich nur wichtig, daß das Werk-

Bei Jan Frank hatte ich einen Sattel entdeckt, der unheimlich gut aussah. Mußte von einer älteren Harley stammen. Ich hatte mich nicht getraut, danach zu fragen, weil ich gerade knapp bei Kasse war. Eigentlich war ich immer knapp bei Kasse, aber dieses mal war

mehrmals Kaufangebote. Aber was noch viel beeindruckender war: Die Sitzposition und die Federeigenschaften. Ich weiß nicht ob die Harley auch einen Stoßdämpfer in der Sattelfeder eingebaut haben, hier war jedenfalls einer drin und wirkte hervor-

bei denen etliche Teile meiner Innereien entfernt werden mußten. Mußte deshalb auf manches verzichten, will mich aber nicht beklagen, immerhin lebe ich ja noch. Wahrscheinlich war ich aber doch etwas frustriert durch die gesundheitli-



Dieser Panther-Gespann-Besitzer hat nur einen kleinen Beiwagen und muß sich schon ziemlich ducken, um nicht gesehen zu werden.

(Foto: Koch)

zeug zwei bis drei Jahre nicht gebraucht worden war. Es ging also anscheinend auch, ohne daß man unentwegt schraubte. Und so wird es wohl mit der Mehrzahl aller Motorräder sein, daß sie nicht unbedingt nach Werkzeug verlangen, wenn man sie ordentlich behandelt. Übrigens sprang der Panther von Peter auf den ersten Tritt an, nachdem er das Werkzeug gesehen hatte. Ende des Themas_ Schrauben oder Nichtschrauben.

es ganz schlimm. Das Ding ließ mir aber keine Ruhe und so fragte ich ihn schließlich doch. Ja, den hätte er sich einer für die KS umgebaut und dann aus irgend einem Grund nicht gebraucht. Ich könnte ihn kaufen, 90 Mark müßte er dafür haben. Der Sattel war dreimal so viel wert und mit 250 Mark hatte ich gerechnet, also gab's kein Überlegen. Nachdem ich die elegante Sitzgelegenheit aufgebaut hatte, sah die KS nochmal so gut aus. Allein wegen dem Sattel hatte ich

gend. Da saß man wie auf einer Schlaraffia Matratze. Auf dem Sattel konnte man größte Strecken abarbeiten, ohne Backenkrämpfe oder ähnliche Dinge zu erleiden. Leider bin ich nie dazu gekommen, das in der Praxis zu testen. Meine Gesundheit machte mir jedesmal einen Strich durch die Rechnung, wenn ich eine größere Tour geplant hatte. Während der Jahre in denen ich als Fernfahrer arbeitete, hatte ich mir, wahrscheinlich wegen der unregelmäßigen Esserei eine Darminfektion eingehandelt. Als Folge davon waren einige Operationen nötig,

chen Belastungen, dazu kamen die schon beschriebenen technischen Schwierigkeiten, für die ich allerdings selber verantwortlich war. In einem Anfall von geistiger Umnachtung bot ich das Gespann zu Verkauf an. So wie sie aussah und lief, war sie natürlich ganz schnell verkauft. Als mir zu Bewußtsein kam, was ich gemacht hatte, hätte ich mir die Haare raufen können — hab ich auch wohl, irgend einen Grund muß es ja wohl haben, daß ich nur so wenig Kopfwuchs habe.

Paul Hentze

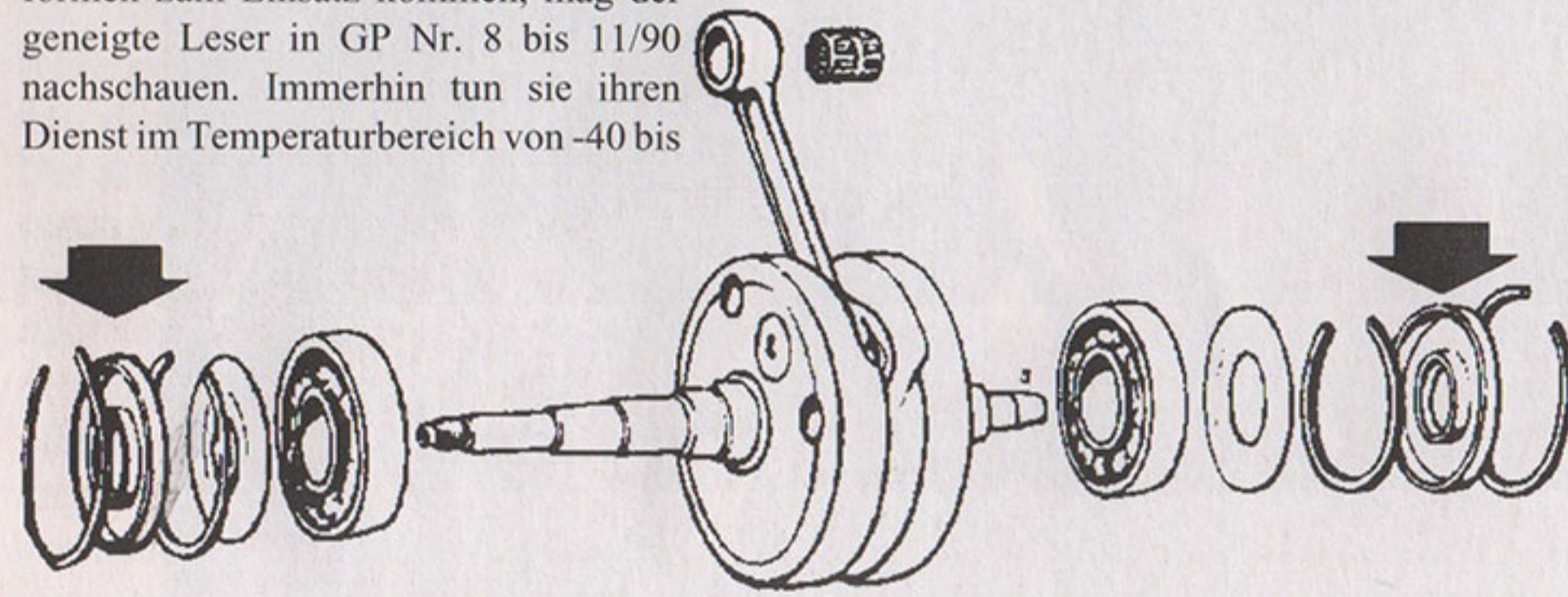
Der Club der toten Dichter

In jedem Motor sind Pumpen am Werk

Wofür früher Filzringe oder Labyrinth zuständig waren, besorgen seit dem Krieg Wellendichtringe aus synthetischem Kautschuk. Wie werden sie eingebaut, warum dichten sie?

Das Problem ist bekannt: Wellenausstritte oder Lager müssen zuverlässig abgedichtet werden. Zunächst aus Leder hergestellt, erfand ein Herr Simmer die Urform des heute bekannten Rings, im Volksmund daher "Simmerring" genannt, was aber eine eingetragene Bezeichnung des Freudenberg-Konzerns ist. Sprechen wir also von Wellendichtringen.

Wie die Dinger aussehen und welche Bauformen zum Einsatz kommen, mag der geneigte Leser in GP Nr. 8 bis 11/90 nachschauen. Immerhin tun sie ihren Dienst im Temperaturbereich von -40 bis



+180°C und erlauben dabei Gleitgeschwindigkeiten von 40 Metern pro Sekunde. Wie bei allem, was funktioniert, macht man sich kaum Gedanken darüber.

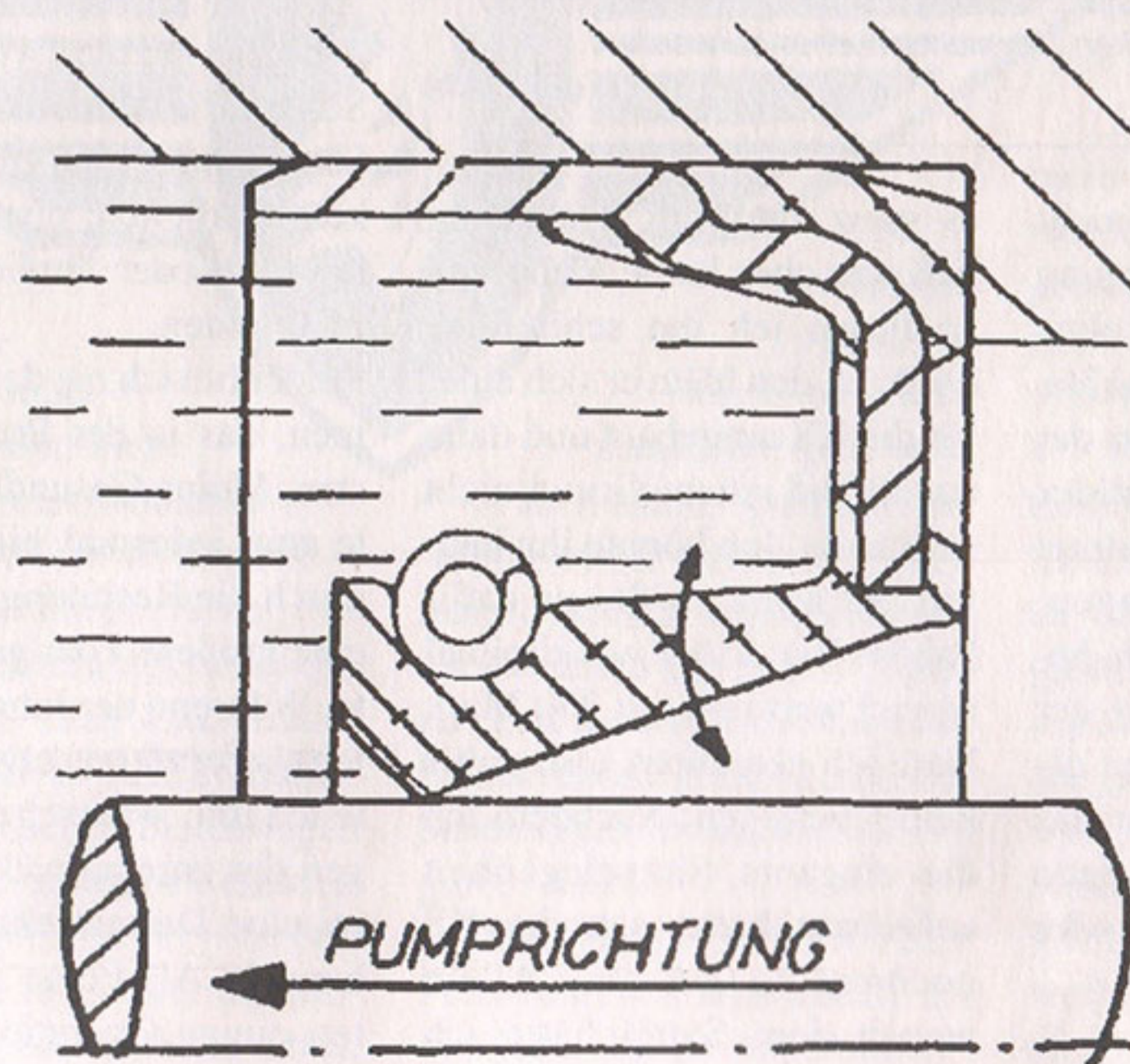
Ins Grübeln geriet ich aber, als ich bei einem Zweitakter die Kurbelwellendichtringe erneuerte: Warum zeigte der rechte Ring mit der Dichtlippe nach innen, zum Kurbelgehäuse hin, und der linke nach außen? Warum zwei verschiedene Einbaulagen, die durch die wechselnden Druckverhältnisse nicht zu erklären waren? Um es kurz zu machen: Ich bin nach langem Recherchieren fündig geworden. Die Methode, nach der die Ringe dichten, weicht ziemlich von herkömmlichen Vorstellungen ab - Wellendichtringe sind Pumpen!

Deutsche und japanische Forscher machten sich unabhängig voneinander an Oberflächenuntersuchungen. Die Welle, auf der die Dichtlippe des Bauteils läuft, weist Rauhtiefen auf, die in der Regel durch Einstichschleifen hergestellt werden. Dadurch entstehen auf der Oberfläche schraubenförmige, unregelmäßige Bearbeitungsspuren. Wie eine archimedische Schraube fördern diese im mikroskopischen Bereich Flüssigkeit (in unseren Fällen meist

Öl) unter die Dichtlippe, wodurch sie angeho- ben und in Förderrichtung verschoben wird.

Durch die Verformung nimmt aber die Spannung der Lippe zu, sie setzt wieder auf der Welle auf und federt in die Ausgangsposition

zurück. Damit streift sie auch den Ölfilm ab, der sich gerade gefreut hatte, durch den Spalt ins Freie entweichen zu können. Der ganze Vorgang vollzieht sich sehr schnell und mit



kaum meßbarer Bewegung. Aber er ist das Geheimnis der Funktion. Daraus erklärt sich auch, warum Wellendichtringe versagen, wenn sie zwischen zwei gleichmäßig flüssigkeitsgefüllten Räumen abdichten sollen. Die Mikropumpe arbeitet eben nur in eine Richtung.

Das war die Erklärung zu den verschiedenen Einbaulagen der Kurbelwellendichtringe an meinem Zweitakter: Die Dichtlippe mußte zur "flüssigeren" Seite hin zeigen. Gemessen an der Außenluft auf der rechten Seite (Lichtmaschine), war dies eindeutig das Kurbelgehäuse, in dem sich das vorverdichtete Gemisch herumtrieb. Links hingegen war das Getriebeöl flüssiger, das gegen das Kurbelgehäuse abgedichtet werden mußte, wobei der Teil des Benzin/Öl-Gemischs, der in das Getriebe entweichen konnte, offenbar vernachlässigbar gering war.

Man mag dem Ganzen entnehmen, daß die Mikropumpe des Rings nicht funktioniert, wenn sich die Welle anders herum dreht. Das ist aber nicht der Fall und wird von den forschenden Ingenieuren so erklärt, daß Einstichschleifen eine unregelmäßige Oberfläche erzeugt. Die Drehrichtung der Welle würde allerdings dann eine Rolle spielen, wenn sie durch Feinstdrehen bearbeitet würde. Für die Laufflächen von Radialwellendichtringen wäre dann dieses Verfahren nicht brauchbar.

Die Forschungen erklären auch, warum die Reibung am Dichtring mit der Wellendrehzahl zunimmt: Die Pumpe muß immer schneller arbeiten und benötigt daher auch eine größere Antriebsenergie, die sich scheinbar in Form von Reibung äußert.

Der "Club der toten Dichter", der sich Lauf der Zeit in Form von defekten Wellendichtringen im Werkstattteimer sammelt, hat seine Pumpfunktionen keineswegs eingebüßt. Lediglich die Pumpmanschetten, die Dichtlippen nämlich, sind verschlissen und haben uns auf diese Weise schmutzige Fingernägel beschert.

Hans Hohmann

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

- AERMACCHI -

Verk. 350 GTS, Bj.72, 29 PS, 1800,- DM; Gilera 98 ccm, 600,- DM, Tel.: 003-47390709 abends

- AWO -

350 ccm-Teile gesucht, auch defekt, Tel.: 030-6552951 Martin

AWO 350 ccm-Teile gesucht, Martin Bessau, Tel.: 030-6552951

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

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

- BEKLEIDUNG -

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

Lederjacke Vincent, XL, (Louis), neuw., NP 498,- DM f. 350,- DM, Levior Jet-Helm, Gr.58, schwarz, ebenfalls neuwertig, 100,- DM, Tel.: 04328-7140, Fax 7112

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

Motorradlederjacke, Gr. 50, VB 100,- DM, Lederhose mit Reißverschlüssen, Damengr. 34, VB 100,- DM, Tel.: 05507-7769

- BMW -

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

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

Motor R 25/3, 600,- DM, Getriebe R 25/2, 300,- DM, Motor BMW 600 (PKW) 500,- DM, 2 R 69 S-Zylinder, neu geschl. mit neuen Kolben, 400,- DM, Tel.: 04793-1733

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

R 100 RS, EZ 80, TÜV 4/95, 50 tkm, 82 PS, Krauser 4-V-Motor, Knoscher-VVK, Höck., Rasten, usw., VB 9500,- DM, div. gebr. Teile ab /5 zu verk., suche Ducati 900 SS ab 92, Tel.: 04642-69127

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

R 25/3, Bj.54, 1. Hand, guter unrest. 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

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

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

NVA + VP Bekleidung
neu oder gebraucht
(solange Vorrat reicht)
Prospekt anfordern!
gegen DM 4,00 in Briefmarken bei
Kirchner-Kittler Freizeitversand
Sievershüttener Str. 1 · 24568 Kattendorf
Tel.: 04191/85625 · Fax 04191/5153

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

WAX-COTTON
ANZÜGE GIBT ES VIELE
ABER NUR EINEN
Barbour

SIE SOLLTEN
IHN
„erfahren“
Import + GROSSHANDEL
Gerald Brabetz
Falkensteiner Weg 8 · 65719 Hofheim
Tel. 06192/6444 · Fax 06192/26775

ALLES FÜR RUCKSACKREISEN GMBH
QUO VADIS
Bgm. Smidt Str. 43 · 28195 Bremen
Tel. 0421/14778

HAT ALLES FÜR DEN REISELUSTIGEN BIKER...

BEQUEME ISOMATTEN
SCHLAFSÄCKE
KOCHGESCHIRR
ZELTE
WASSERDICHTER
PACKSÄCKE!

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

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

- HOREX -

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

Regina 03 Auspufftöpfe, neuwertiges Paar für 270,- DM, Tel.: 06432-7245

ERSATZTEILE
 * Über 40 Tonnen Ersatzteile für historische Zweiräder finden Sie in unserem Keller. Montag bis Samstag von 12.00 bis 19.00 Uhr ist für Selbstabholer geöffnet. (Kein Versand, keine Listen!). Wir nehmen auch gerne technische Literatur, Zeitschriften und Prospekte für alle Kitz (egal wie alt) in Zahlung. Sie finden uns nur 5 km von BAB 2 (Hannover/Flughafen) entfernt.
 * Klaus Vollmar - Lagesche-Str. 105
 * 32108 Bad Salzungen (Schötmar)
 * Tel.: 05222/92750 (9.00 bis 20.00 Uhr)

Z 1, Z 900, Z 1000
 Motorräder, neue und gebrauchte Teile
 Kostenlose Liste anfordern bei
ROLAND LENDEN
 Praunheimer Landstraße 72
 6000 Frankfurt 90 - Fax 0 69 / 76 31 55
 Telefon 0 69 / 70 08 08 oder 76 66 31

MOTALIA

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

MOTALIA im Abonnement

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:
 Datum + Unterschrift:

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

Verk. 2 x Jawa, Bj. 64, 18 PS, 1 x Jawa, Bj. 55, 16 PS, je 1000,- DM, E.-Teile, 2 x Jawa-Moped 'Mustang', Bj. 76, je 350,- DM, Anlieferung mögl. Mipke, Altenzeller Str. 1, 01069 Dresden

- KAWASAKI -

3-Zyl., KH 250 B, Bj.78, sehr guter Originalzustand, 2700,- DM, Tel.: 02206-6854

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

Diebstahl! Kawasaki KE 175 D Enduro, MS-J 738, Rahmen 015647, grün, weiße Protektoren, Gepäckträger. Das Fahrzeug wurde am 4.7.93 in Münster gestohlen. Hinweise Tel.: 0251-525761 oder Polizei

KZ 400 J zum ausschlichten mit Brief, 150,- DM, Tel.: 0951-71856

Z 400 Paralleltwin, EZ 80, Speichenräder, 27 PS, TÜV 9/94, a.W. neu, Batt, Kettenkit neu, Englandimport, Originalzustand, VB 2400,- DM, Tel.: 0911-288915

- KREIDLER -

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

Verk. Moped 3-Gang, Fußschaltung, Originalzustand, teilerstauriert, Bj.65, Tel.: 05921-74745 öfter versuchen

- LAVERDA -

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

- LITERATUR -

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

HOREX-NEUTEILE
 - Teilleiste anfordern -
Tachometer und -scheiben für AMDLER - ZÜNDAPP KLAUS FORSTER
 An den Stadtwiesen 32 · 64625 Bensheim/Shw
 Telefon: 06251/73223 ab 19.00 Uhr
 Telefax: 06251/71394

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

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

BK 350 BTA, Rep-Anl., sehr guter Reprint mit festem Pappband 35,- DM plus Porto, Tel.: 0511-836612

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

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

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 Dübmann, Bergedorfer Landstr. 39, 2875 Ganderkeese 1, Tausch möglich, bin für jedes Angebot dankbar!

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

RA für Norton Twin, Triumph Twin, Kawa 3-Zyl., Z 650, Suzuki 500 + 750, Dax, Tel.: 0241-507469

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

Suche 'Das Motorrad' aus 49-54 und Motorrad-Katalog 70/71, 71/72, 84, 85, Tel.: 05341-14639 So-Do ab 18 h

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

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

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

Suche Harley-Davidson Infomaterial/ Katalog, Prospekte, Poster, Magazine, usw. u. Classic-Motorradmagazine. Tausch ca. 100 Stück Auto-Motor magazine/Ungarn von 1958 gg. Angeb. PKW od. Biker-Bücher, Modell u. etw. anderes! Ernő Bonyhádi, H-3525 Miskolc, Kazinczy ut l. 2/1 Ungarn

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

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

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

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

Suzuki Service-Repair-Handbook 125-500 ccm Twins 1965 - 1974 von Clymer aus USA zu verk. Tel.: 0531-342238 abends

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

Verkaufe "Das Motorrad" 71-90 Jahrgangsweise (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. 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 -

M 250 B, restauriert, Motor überholt, Reifen, Kette, usw. neu, TÜV 4/95, VB 1950,- DM, Tel.: 04231-81720

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

Suche Rahmen mit Brief u. Hauptständer für M 200 S, Tel.: 06502-8109

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

- MATCHLESS -

Matchless 1917 Modell 'H' mit Beiwagen kompl., unrestauriert, 15000,- DM, Chr Bekkenkamp, Postfach 660, NL-9400 AR Assen

- MONTESA -

Montesa-Rahmen, Motor, Vergaser, Auspuff gegen Gebot zu verkaufen, Tel.: 04178-1447



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

Montagetechnik Rotenburg
 Edeldstahlschrauben+Zubehör
 Gewindeservice+Normteile
 Preisinfo kostenlos!
UWE FRIEDRICH
 Hinter dem Bahnhof 10,
 27356 Rotenburg/Wümme,
 Telefon 04261/1531
 Telefax 04261/4666

Schröder & Weise
 Autobücher und Automobili-
NEWS

Katalog
 Schrüder & Weise
 Gesamtkatalog 92/93
 Das Euro-Travel Set
 AUTOBUCH INTERNATIONAL
 Gesamtkatalog 1992/93
 Auto, Motorrad, LKW
 07000 DM 10,00

BMW
 BMW MOTORRÄDER
 Motorräder 1923 bis heute
 von Stefan Knittel
 und Roland Slabon
 19120 DM 54,00

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
 Das standesgemäße
 Extra für Motorrad-Fahrer
 von Norbert Golluch
 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
 Die Serien-
 maschinen der Superklasse
 von Wolfgang Zeyen
 20362 DM 78,00

Königswelle
 Harley Davidson
 - Historie
 von Albert Saladini
 21735 DM 198,00

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 Töns
 21701 DM 78,00

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

Schröder & Weise
 Ohefeldweg 1 · D-30559 Hannover
 Tel.: 051 / 51 70 37 · Fax: 51 70 34
 Eitelstrasse 32 · CH-8808 Pfäfers/SZ
 Tel.: 0551 48 55 10 · Fax: 48 55 41

- MOPED -

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

DAVIDA
REIFEN BEKLEIDUNG HELME
DAVIDA-Helme auch als Jet (mit ECE)
Konrad Möllering
II. Seitenweg 3 · 3207 Harsum
Telefon 0 51 27 / 48 38

HEUMANN
ERSATZTEILE FÜR MOTORRÄDER, MZ, OLDIES
Fuchsberg 3-5 · 6110 Dieburg · Tel. 0 6071 / 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

EMZ Spezialzubehörkatalog
Neugespanne 5 DM Schein oder Münze
Gespannservice • Tauschteile
Blitzversand aller Teile, auch für alte Modelle
• Vollverkleidung
• Einzelsitze
• Lederkoffer
• Klappstufen
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 & Co
Postfach 701 G, 73007 Göppingen
Tel. (071 61) 2 10 99, Fax (071 61) 2 19 20

MZ AT
ZWEIRAD-TECHNIK
41542 Dormagen
Bismarck-Str. 57
Verkauf-Ersatzteil-Service von ES bis ETZ
Telefon 0 21 33 / 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
ELEKTRONIC-DATA
KLEIBER GMBH
Steinbach 19 · 51789 Lindlar · Tel. 02266/2502 · Fax 02266/44267

- MOTO CROSS -

AJS 250 ccm '67, 3000,- DM, CZ 250 ccm '68, 3000,- DM, Greeves 250 ccm '60, 3250,- DM, Greeves 175 ccm '67 Trial, Typ Pathfinder, 3250,- DM, Chr Bekkenkamp, Postfach 660, NL-9400 AR Assen

- MOTO GUZZI -

1000 S, Speiche, schwarz/grün, Bj.91, 19000 km, TÜV neu, Reifen neu, VB 11500, Tel.: 05130-40665

Alu-Höcker, Typ CR, neu, passend f. Guzzi u. a., NP 580,- DM f. 350,- DM zu verk., Tel.: 05128-5766

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

V 7 Sport, Bj.72, sehr guter Originalzustand, wenig km, 5500,- DM, Tel.: 000390473730732

- MOTO MORINI -

Verk. 3 1/2 Sport, Bj.80, 37000 km, Preis VHS, Tel.: 05282-6141

- MOTOBİ -

Kraftei 250 ccm, unrest., Originalzustand, nicht fahrbereit, VB 1500,- DM, Tel.: 02151-561773

- MÜNCH -

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

MZ-TREFF - INFO
Ersatzteile für alle MZ-Modelle
z.B. ES-ETS Kettenräder
Ansaugummi ES-ETS-TS-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
54518 Osann-Monzel
Tel.: 06535/210 oder Fax: 1364

- MZ -

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

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

Beiwagen f. TS 250 günstig (bis 100,- DM) incl. Anschlüsse gesucht, Gepäckträger f. 2 Lederpacktaschen (NVA) gesucht, Tel.: 069-7073691

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

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

ES 250, 1 Kiste Verschleißteile, kpl. 100,- DM, Tel.: 05128-5766

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 250/251 Vorderradfelge, wenig gelaufen, 30,- DM, Fahrereinzelsitz, neu, 70,- DM, Hilfsrahmen f. Sitzbefestigung, neu, 30,- DM, Tel.: 06074-25538

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

Hilfe! Wer weiß Rat ETS 250 als Gespann? ES/2 Einzelsitze auf ETS? Was sagt der TÜV? Suche Totpunktfinder f. 2-Tackter mit schrägem Kerzenloch. J. Amrein, Tel.: 06254-7637 ab 18 h

MZ 250 Gespann, g. Zust., VB 1200,- DM, Tel.: 09187-41320

MZ 250/1-250/2-175/1 solo g. Zust. ab 500,- DM, Tel.: 09187-41320

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

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

Neu + Gebrauchtteile RT 125/2, Bj.55-58 abzugeben, illustrierter ET-Katalog m. Preisen gegen 3,- DM Rückporto, Rep-Anl. 25,- DM, R. Henke, Birkstr. 28, 25917 Leck

RT 125/3, Bj.64, 80% kompl. Spulenkasten fehlt, Scheinwerferersatz fehlt, tausche auch gegen DKW RT 175 VS Rahmen m. Brief, F. Weiß, Tel.: 05551-7245

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

Superelastik-SW, Bj.89, 1a-Zustand, 2000,- DM, Tel.: 06262-4930

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

TS 150, Bj.73, Zustand 2, TÜV a.W. neu, 550,- DM, ES 250/2, Bj.67, opt. 4-, techn. 3, TÜV 6/94 mit Stoye-2-SW, nicht kompl. 650,- DM sowie versch. E-Teile, Tel.: 02661-7170

TS 250, 4-Gang ohne Papiere, Motor springt nicht an, aber komplett, fast neuer Auspuff für 100,- DM, Tel.: 05507-7769

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

Verk. f. ETZ 2 x Motor zum Einbau fertig; 15' + 16' Gespannräder kompl. Auspuff neu + einen SW voll E-Teile, FP 444,- DM, nur kompl.! Tel.: 0621-524724 evtl. AB

Verk. MZ-Gespann, ES 250, Bj.60 mit Ost-Papieren, unrestauriert, VB 800 + E-Teile, Tel.: 05921-74745 öfter versuchen

Wanted Info ETS 250 als Gespann?! (wg. TÜV) Briefeintrag o.ä. für Umbau auf Einzelsitze v. ES/2 u. Tank f. MZ Eskort gesucht, Tel.: 06254-6737 ab 18 h, Joachim

- NORTON -

16 H, Bj.32 restauriert zu verk. 6500,- DM oder tausche gegen unrestaurierte KS 601 oder Imperia 500, suche 1000 ccm JAP-Motor u. Lima f. KS 601, auch vorderes Schutzblech, Tel.: 0568-9950

- NSU -

Suche für NSU 500V, Bj.24 Bosch-zündmagnetmit Lichtmaschine, Fahrersattel, Schaltsegment, u. Vorwärmer f. Pallas-Vergaser, Tel.: 0771-6716 ab 17 h

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

Suche f. meine Quickly TTK 3-Gang-Motor mit Kickstarter und alle sonstige E-Teile, Tel.: 07444-2975

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

Suche Superlux in fahrbereitem Zustand bis 2000,- DM, Tel.: 040-7401691

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, Küsersgarten 25, 53773 Hennef wegen Schichtarbeit.

- PANNONIA -

1-Zylinder Riesen-Ersatzteillager neu + gebraucht, kompl. Masch., Motoren, Beiwagen, Duna + Literatur zu verkaufen, Tel.: 02171-1055, Thomas Scholl

P 10, Bj.74, 250 ccm, Räder neu, z. rest. 850,- DM, Tel.: 06136-7256 ab 19 h

- REH -

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

- RENNASCINE -

Orig. Rennmaschine '37 Moto Guzzi 500 ccm, 20000,- DM, oieg. Rennm. '29 OK-Supreme 250 ccm, 12000,- DM, Chr. Bekkenkamp, Postfach 660, NL 9400 AR Assen

- ROLLER -

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

Venus DS 100, Bj.54, zerlegt, zu verk. 750,- DM, Tel.: 05403-9715

Vespa, Bj.46-78 + Lambretta-Roller gesucht, Tel.: 05655-8051 H

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

- SEITENWAGEN -

SW MZ, alte Form rest., 0 km, 1000,- DM, MZ ES 250/2 Hinterradschwinge 30,- DM, Tel.: 04321-41634

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

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

Superelastik-SW, Bj.89, 1a-Zustand, 2000,- DM, Tel.: 06262-4930

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

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

NSU MOTZKE
Größtes Teilelager Deutschlands
Soll Deine NSU gut laufen muß Du bei Motzke kaufen!
* ORIGINALTEILE * NACHBAU
* GEBRAUCHTEILE
* FACHLITERATUR
* TECHNISCHE AUSKUNFT
* BING VERGASER ALLE TEILE
* AUCH FÜR IHRE QUICKLY *
Rufen Sie an, Motzke hat's!!!
6405 Eichenzell/OT Büchenberg
Am Hirtsberg 13
(Verkauf: Jakobusstraße 30)
Telefon 0 66 56 / 86 05
FAX 0 66 56 / 77 39
Vorherige Anmeldung erforderlich

Bequemer leben mit dem GUMMIKUH-Abo!
Die GUMMIKUH & PAST perfect gibt es jeden Monat für nur DM 4,99 statt 5,90, also mit ca. 15% Preis-Vorteil im Abo. Deshalb gleich anrufen oder eine Postkarte schreiben und das Jahresabo* bestellen beim:
GUMMIKUH-VERLAG, Am Deich 57, 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.



- SOLO -

Solo-Elektro-Mofa, Bj.73, gut erhalten mit Ladegerät, Tel.: 07131-68614

- SONSTIGES -

Biete f. Simson 425 S-Sport Einzelsitze 1a (Exportausführung) im Tausch gegen Sitzbank für 425 S - nur Original, Tel.: 07227-8527

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

EDELSTAHLSCHRAUBEN

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

EDELSTAHLSCHRAUBEN

Mutttern, 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 38 • Telefax 08502/3227

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

Biete: Motorteile f. NSU 350, Bj.ca. 1935, Teile f. BSA M 20/21: Rahmen, Motor, Getr., Gabel, usw. Suche: Motorblock f. Hoffmann-Boxer ab Nr. 93000, Blechteile f. Ariel, Bj.35-55, Tel.: 0541-126969

BMW R 65 Teile; MZ 250 TS Teile; Honda CB 250 Teile; DKW RT 125 Rahmen; Zündapp KS 175 Teile, Tel.: 04954-3655 ab 18 h

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

Huschke & Wirth GmbH

Motorrad- & Autoreparaturen Zylinderschleiferei Elektron. Zündanlagen Glasstrahlarbeiten BMW + Yamaha
Am Kühlenkamp 48 44795 Bochum Tel.: 0234/472598 Fax: 0234/472477

GS 850 G-Teile, Bj.79, Voko, Schwenker 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

Motor f. RT 350 S, Regina 350, Max 300, OSL 200, AJS 500 SV/30, Puch 200, Tel.: 0043-7229-89927

NSU Quickly S, Bj.58 + Teile, MZ ES 150, Bj.76, beide fahrbereit, Rixe RS 50 Moped, Teilträger, Tel.: 05841-2228 o. 4394

Verk. 'Das Motorrad' 72-93 u. versch. PS, Mo, MRS. WHB CB 250 T/400 T, Zephir 750, CB 750-F 1, CB 500 T, ETL CB 750 F 1, CB 500 T, suche Mo u. MRS 80er Jahre, Tel.: 02273-69626

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

**Werkstatt-Handbücher
Reparaturanleitungen
Betriebsanleitungen
Ersatzteillisten
Prospekte
Testberichte
Plakate und Poster**

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

Bücher & Bildbände aller internationalen Fachverlage

Unser Literatur-Gesamtkatalog mit über 3.300 Titeln kostet 5,- DM!

Antiquariats-Katalog mit über 2.800 Originalen ebenfalls 5,- DM* oder 30,- DM im Abonnement für sechs Ausgaben (alle 3 Monate frei Haus)! *Preise inklusive Porto!

Poster-katalog kostenlos!

Telefon: 05 222 / 92 750 (9-20 Uhr)
FAX: 05 222 / 92 75 50

WK-VERLAG
Lagesche Str. 105 D-32108 Bad Salzuflen (Laden nur 5 km von der BAB2)

Orig. engl. Wachs-Cotton-Jacke, ungetragen, Größe XXL, 200,- DM, Tel.: 0911-288915

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

Suche f. Z 1000 Tankdeckel u. ETL, für Roller Berlin Rep.-Anl. u. ETL, Tel.: 0561-314668 Woende

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

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

Suche sämtliche Literatur von Hoffmann-Werken in Düsseldorf-Lintorf. Biete Literatur von Progress-Strolch-Roller, Tel.: 0541-126969

Suche schwarze Motorradlederjacke Gr. 54, gut erhalten, Tel.: 04721-46262 AB

Suche Teile f. ES 250/1 u. /2, ES 300 sowie f. Stoye Superelastik, U. Schmitt, Münzwaldstr. 8, 77839 Lichtenau

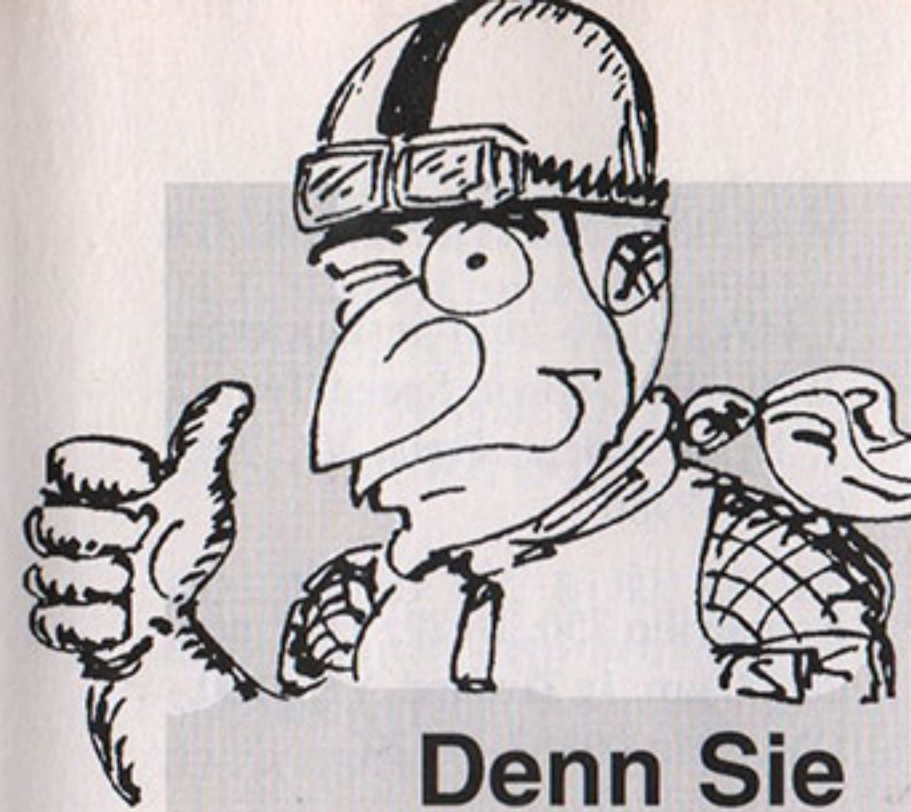
Suche Unfallmotorräder, auch Motorschaden, ab 27 PS, bis 300,- DM, Tel.: 05772-7368, Enduros ab 17 PS, Tel.: 05772-7368

Verk. 98er Dachs, 150er Dachs, Kreidler Mofa-Motor, je 50,- DM VB, Bing-Vergaser neu 1/20/6 für BDG 125, etc., VB 200,- DM, Tel.: 07183-41202

- STEIB -

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

Viele Steib-Zeppelin-Rahmen, orig., auf Wunsch mit neuem Blechboot, Kotflügel, u.s.w., Kornhas 0721-592025 H



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

Honda, Yamaha, Klassiker
Schultz - Klassiker
Welle 18/B6
27612 Loxstedt

Big Banana
M. Michael Buchholz
Macherscheiderstr. 16b
41468 Neuss

Kiosk
Uwe Bollwig
Leuningser Straße 1
59199 Bönen

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

MZ-Vertragshändler
AT-Zweiradtechnik Feld
Dorfstraße 19
41540 Dormagen

Teile für klassische BMWs
Uli's Motorradladen
Gutleutstraße 144 M
60327 Frankfurt

M+M BMW-Zweiradservice
Kein Vertragshändler
Badenstedter Str. 44
30453 Hannover

Fahrräder und Mopeds
Reich GmbH
Mont-Cenis-Str. 310
44627 Herne

Veteranen-Ersatzteile
Heumann
Fuchsberg 3-5
64807 Dieburg

Literatur f. Motorräder + Autos
Schröder & Weise
Ohfeldweg 1
30559 Hannover-Anderten

Presse & Buch im Bahnhof
Wolfgang von Lengerke
Hauptbahnhof
44787 Bochum

Yamaha XS 650-Laden
Herbert Grammatikopoulos
Karl-Pfaff-Str. 30
70597 Stuttgart

MZ-Laverda-Simson-Jawa
Zweirad-Schröter
Nienburger Straße 1
05021 Marklohe

BMW - Vertragshändler
BÄTE - Motorradcenter
Heinrich-Hertz-Str.5
30966 Hemmingen



Deutsches Zweiradmuseum
Deutschordensschloß
74172 Neckarsulm

Motorradmuseum Augustusburg
Schloß Augustusburg
09573 Augustusburg

British Bikes
GLM-Motorräder
Fischerstraße 1
31039 Rheden

DDR-Fahrzeuge & Raritäten
Öffleck
Osnabrücker Straße 225
49152 Bad Essen

Teile für klassische BMWs
Martin Kornhas
Durlacher Allee 105
76131 Karlsruhe

Ronny's
Auto- und Motorradbuchladen
Perleberger Straße 3a
10559 Berlin-Tiergarten

Motorrad-Bücher
WK-Verlag
Lagesche Straße 105
32108 Bad Salzuflen

Davida-Helme, Mietwerkstatt
Motorrad-Lust
Vogelsanger Straße 200
50825 Köln

BMW-Vertragshändler
Fa. Ball
Weinstraße 67
76887 Bad Bergzabern

Italiener und Engländer
Motorradladen Yorkstraße GmbH
Yorkstraße 15
10965 Berlin

Bücherstube Lehrte
Itener Straße 28
31275 Lehrte

Adler-Museum & Antiquitäten
Strohmeier
Kölnener Straße 150
53919 Weilerswist

BMW, Honda, Guzzi, MZ
Motorrad Welling
Gewerbering 13
90574 Roßtal

Martin Timm
Kröpeliner Str. 19
18209 Bad Doberau

Motorrad • Ersatzteilhandel
MGH Motorradteile GmbH
Friedrich-Wilhelm-Bleiche 8
33649 Bielefeld

MZ-Treff
Rainer Blaschke
Trierer Straße 15
54518 Osann-Monzel

Dnepr-Importeur
Firma Theo Däschlein
Ansbacher Str. 57
91572 Bechhofen

British Bikes
Brando's
Mittelweg 2
22941 Bargteheide

BMW-Vertragshändler
Fa. Labitzke
Kirchhofstr. 20
40721 Hilden

MZ-Spezialservice
Firma Wildschrei
Hauptstraße 26
56829 Brieden

BMW, IFA, MZ
Harald Seidel
Marktbreiter Straße 40
97342 Marktstef

Biker's Galerie
Moto Guzzi: V7+Nuovo Falcone
Heideweg 14
24558 Henstedt-Ulzburg



MZ-Vertragshändler
Michael Dietze
Kölner Straße 191-205
58256 Ennepetal

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

- SUZUKI -

Verk. GT 750, Bj.76, 70000 km, VB 3000,- DM, guter Originalzustand, Tel.: 07302-4943

Prospekt anford.

Tankabzeichen Tacho Helm + Schutzblech

HistoriClassic

Gießereistr.10-82 Rosenheim
Tel. 08031/31720 Fax 31175

Vetterling-Druck

Service, Restaurierung und Neuaufbau-Wuchten von Kurbeltrieben-Ersatzteile und Austauschmotoren mit Garantie

JÖRG WINKELMANN

TRIUMPH TWINS

Am Mühlberg 95
27 40 Barchel
Bremervörde
BIS BAUJAHR 1983
Telefon 04766 762

BRITISH BIKES WEIGELT

60439 Frankfurt · Nassauer Str. 14

BSA · NORTON · TRIUMPH

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

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

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

GS 750 i.T., Vo-Rad, Motor, Rahmen m. Brief, etc. Tel.: 05551-5756

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

SUZUKI

Ihr PARTNER in allen Motorradfragen

■ VERKAUF ■ SERVICE
■ ERSATZTEILE ■ REPARATUREN

Motorrad Hiller

Augustenstr. 95 · Stuttgart 1 · ☎ 62 52 98
Tausch · Anzahlungnahme

GS 850 G mit Sprint-Seitenwagen, auch einzeln, ca. 70000 km, VB 11000,- DM, Tel.: 07334-8613

- 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

Verk. Tachuantrieb f. Sachsmotor 150 ccm, 20,- DM, Tel.: 07940-2617

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

- TERROT -

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

- TORNAX -

Suche alles über 600 SV, Bj.29. Teile u. Literatur, Tel.: 0271-86339

- TRIAL -

Aprilia TX 311 M, Bj.87, 280 ccm, 17 PS, Kettenkit und Bremsen neu, VB 2300,- DM, Tel.: 04182-5947

- 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

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

Suche für Cornet vordes 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

- TRIUMPH (GB) -

3 HW, Bj.41 zum restaurieren, 2800,- DM, sowie Speed-Twin 5 T, Bj.46 zerlegt, Preis VS, Tel.: 0421-77980

Bonneville 750, Bj.87, TÜV neu, 26000 km, 1a Zustand, VB 6800,- DM, Tel.: 09187-41320

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

Tiger-Cup 63, neuer Lack, in Teilen abzugeben, Tel.: 0421-564101, suche alles über Panther 600

Verkaufe T 150 V Trident, Baujahr 70, deutscher Brief (abgelaufen) zum Restaurieren VB 6800,- DM, Tel.: 02334-45603 abends

- VELOCETTE -

Suche div. Teile f. Venom: Motor, Getriebe, Lampe, Duplex-Bremse, etc., evtl. Unfallmaschine, Tel.: 05271-33749

- VICTORIA -

V 35 Bergmeister zu verk. Tausche auch gerne gegen BMW-Vorkriegs-Motorrad, evtl. mit Wertausgleich, bitte öfter versuchen, lange klingeln lassen, Tel.: 05363-1205

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 Wertausgleich, Tel.: 06486-1032

- YAMAHA -

DT 125 E, suche Rep-Anl. oder WHB (auch Kopie), Tel.: 04131-402956

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

Für XS 250/360/400 Vorderfelge, B-Scheibe, Reifen, 1/2 Dichtsatz, Bremsbacken f. 50,-DM, Telefon: 05772-73680

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

RD 200, 17 PS/13 kw, Bj.80, TÜV 94, E-Starter, Leergewicht 138 kg, VB 1000,- DM, Tel.: Mo-Do 05341-14639 oder 0241-602145, Sa+So 0208-877156

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

Suche f. XS 360 Zündschloss, Tankdeckel, Sitzbankverriegelung - nur ein Schlüssel, sowie Schutzblech v.u.h., Tel.: 06022-4480 Michael

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

Suche Teile f. YR 3, 350 ccm, Bj.68 + Chromteile f. RD 250, Bj.75, Tel.: 02362-24791 abends

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

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

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

Verk. XS 360 ohne Motor kompl. m. Brief, 200,- DM, Tel.: 0951-71856

XS 1100, Bj.81, 1a Original, Motor + Getriebe überholt, 113000 km, Kunststoffbeschichtet, zusätzlich: kompl. Lackteile-Satz, Schwingen, Zündbox, uvm., 6500,- DM, Tel.: 040-7217690

Suche WHB SRX + AS 3 + Motor für AS 3, Tel.: 0241-507469

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

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

SR 500 verk. Speicher. vorn u. hinten, Scheibenbremsanl., Sitzbank, Schutzblech hinten u. div. Kleinteile, Tel.: 05554-1216

- ZÜNDAPP -

4 Zentner Moped-Teile Combinierte u.s.w., 300,- DM, Tel.: 04793-1733

Elastik 250, suche Ansauggeräuschdämpfer, Tel.: 09123-74922

Kurbelwelle Nr.284-03-906 für 50er oder 80er (?) neu, 100,- DM, Tel.: 04135-601

Suche K 500 bis 6000,- DM, verk. 98er Dachs, 150er Dachs, Kreidler Mofa-Motor, je 50,- DM VB, Bing-Vergaser neu 1/20/6 für BDG 125, etc., VB 200,- DM, Tel.: 07183-41202

Suche Motor für Bella R 201, Tel.: 0231-854192

Teile KS 600/601/750 u. Stoye Seitenwagen zu verk., suche GS 125 unrestauriert, Tel.: 05222-22865

Verkaufe S-500 Phyton oder tausche gegen KS 601 Sport restauriert oder Harley Elektra Glide, suche vorderes Schutzblech für KS 601 und Lichtmaschine, Tel.: 05682-9950

- LETZTE MITUTE -

MZ ETZA, TÜV 2 J., 6500 km, für VHB 1700,- DM zu verkaufen! Tel.: 05271-34957

Verk. NSU Lambretta, Bj.55, 150, Dynastart, Originalzustand und zugelassen, 1500,- DM, Tel.: 02206-6854

TR 500 Steib mit BMW-Typenschild zu verkaufen, VB 3500,- DM, Tel.: 030-3938275

Suche f. Dürkop MD 200 Auspuff, mögl. gut erhalten, sowie Rücklicht u. Fußrasten f. hinten, Schalter am Lenker f. Licht und Hupe, Tel.: 04431-3731 Wildeshausen

Suche Behördeneinzelsitze für R 60/5, Tel.: 04277-1305

Suche Tank für Suzuki GT 250 X 7, Bj.82, Tel.: 02692-8426, ab 23.8.93, ab 18 h

Yamaha XS 650, Bj.78: Suche sämtliche E-Teile, Kabelbaum, usw., auch Unfallmaschine, Tel.: 040-686007 oder 6480431, öfter versuchen

Fahrer/innen alter Japan-Twins bis ca. Bj.75: Erfahrungsaustausch/ Touren/Schrauben und sonstiges. Wo seid ihr? Bitte melden, Felix, Tel.: 0421-891012 Bremen

Suche f. Jawa 18" Vorderrad mit Bremsscheibe u. Sattel ohne Reifen, evtl. mit Ausgleichsscheiben, Victor Göbel, Meisenweg 24, 89195 Steinberg

Suche dringend Schläuche f. Becker-Kettenkasten (CB 500T), ca. 38 cm lang, Teile-Nr. 4637-3 05-28.042, Tel.: 06106-75493 (sind das die gleichen, wie an der CB 550 F? Udo)

YAMAHA

Klassiker

125-750 ccm

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

*

Restaurierungen Ersatzteile schnell, zuverlässig seit 1968

Schwarzwälder

Veteranen- und Teilemarkt

Messegelände VS-Schwenningen

Autos
Motorräder
Ersatzteile
Bekleidung
Werkzeuge
Literatur
Zubehör
u.v.m.

4.9.93

8 - 17 Uhr



Auf über 6.000 qm Hallen- und Freigelände.

Info: Horst Ketterer Wöhrdenstr.1 78166 Donaueschingen

Tel. 0771/8003134-8003176 Fax 8003179

XS Unsere Spezialität

650 Laden

Ersatzteile · Umbauten
Restaurationen

- Japan Klassiker mit 1 oder 2 Zylinder u.a. XS 650, aber auch 20kw-TÜV, 880 ccm/37 kw-TÜV-Kit - bald auch 25kw(34 PS)
 - Klassische Leder- und Regenbekleidung, DAVIDA-Helme, Brillen, T-Shirts
 - Outdoorzubehör, Gürtel & Accessoires
 - Literatur & Schmuck
- Öffnungszeiten: Mo. geschlossen
Di. -Fr. 13-18.30, Sa. 10-14 Uhr

Herbert Grammatikopoulos · Karl Pfaff Str. 30 · 7000 Stuttgart 70
Telefon 0711/7655723 · Fax 0711/763801

C. Neuhausen · 4000 Düsseldorf · Tel. 0211/369999
Katalog gegen 5,- DM in Briefmarken anfordern!

BSA Norton TRIUMPH

und alle anderen englischen Maschinen

Kostenlose Gebrauchsmaschinenliste anfordern

GLM-Motorräder

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

TRIUMPH

Exklusiv Händler

Großersatzteillager für Triumph pre 1990

☆ täglich Expressversand ☆
☆ Neu- und Gebrauchtmotorräder ☆

Lohrig & Kölle GmbH, 2808 Syke

Schnepker Str. 15, Tel. (0 42 42) 10 92



Die Österreichische Nationalmannschaft bei der Bergung wertvollen englischen Alteisens



GUMMIKUH & PAST perfect 15. August 1993

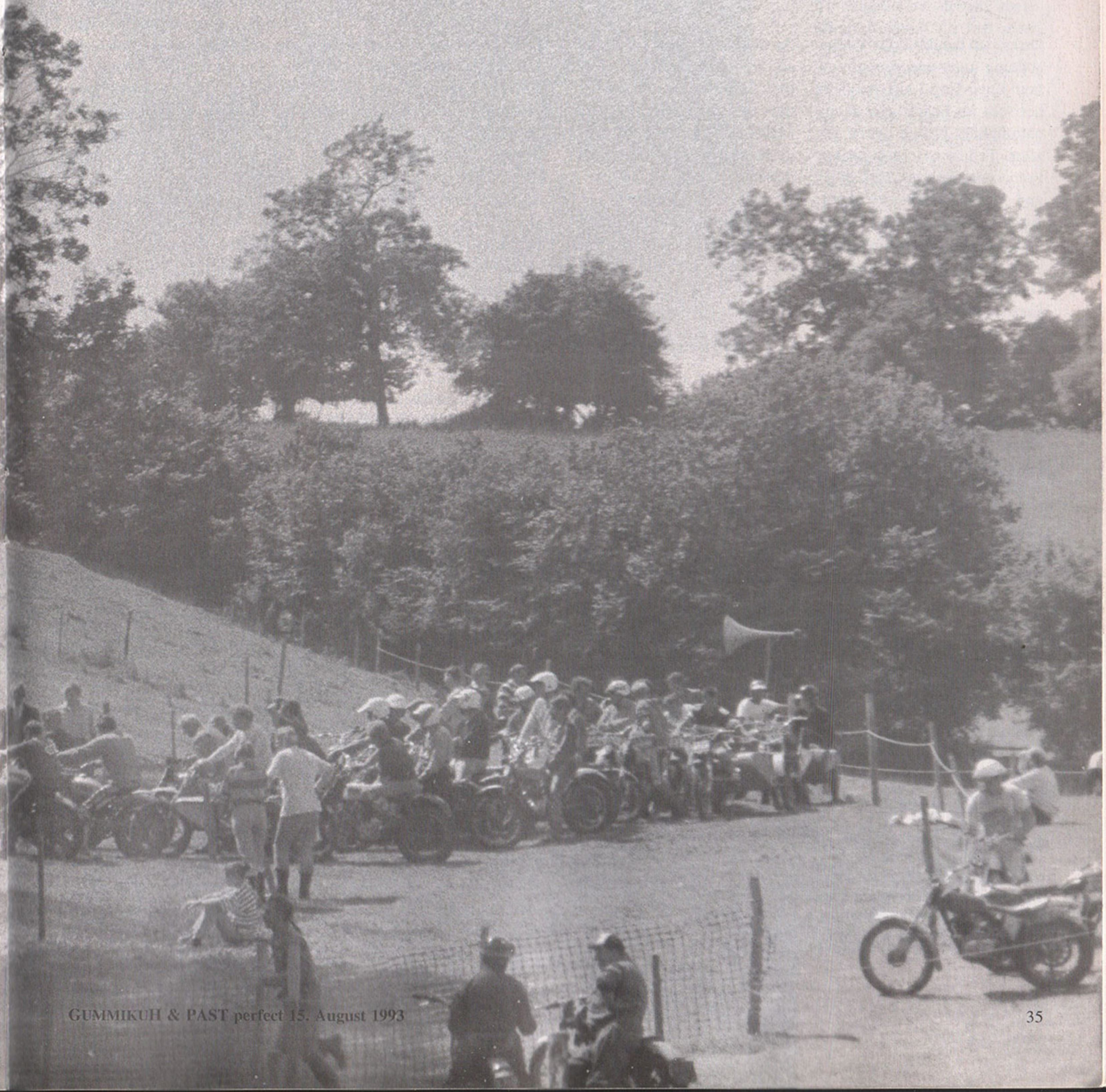
BONANZA

Im Südenglischen Horsley, zwischen Bristol und Chelten-

ham, veranstaltet Adrian Moss seit einigen Jahren Läufe für Pré-1965-Trial und -Cross-Motorräder.

Inmitten der hügeligen Landschaft wurde am letzten Mai-Wochenende die einzige einigermaßen ebene Wiese mit

Wohnmobilen, Hot-Dog-Buden und einem Bierzelt zugebaut.



GUMMIKUH & PAST perfect 15. August 1993



Auch Veteranen-Crosser machen große Sprünge

che nicht unbedingt einfacher, spätestens der zweite Fahrer hatte den etwas angetrockneten Boden wieder aufgewühlt und glitschige Wurzeln oder Schlamm an die Oberfläche befördert. Einige Sektionen waren nach ein paar Durchgängen so verschlammmt, daß außer den Spitzensportlern Mick Andrews (Euro-Cup-Fahrer) und Sammy Miller (kleine Runde) nur wenige eine Chance hatten, überhaupt durchzukommen. Zuschauer und Fahrer standen oft mit offenem Mund da, wenn einer der beiden nicht ein einziges Mal abzusetzen brauchte. (Miller wurde von mir zumindest 2 mal dabei erwischt, wie er kritische Sektionen mehrfach hintereinander durchfuhr, anstatt erst die Runde fortzusetzen). Andere Fahrer avancierten zu Publikumslieblingen, wenn sie, obwohl sie schon alle möglichen Punkte eingesammelt hatten, immer noch krampfhaft probierten, den Karren durch den Schlamm zu ziehen.

Wer noch nie Gespann-Trial gesehen hat, fragt sich, ob das nun wieder eine spleenige Marotte verrückter Engländer sein soll, sieht dann aber ziemlich schnell ein, daß es sich hierbei ebenfalls um einen ganz

Da es sich bei der Trial-Veranstaltung unter anderem um einen Euro-Cup-Lauf handelt, herrscht im Fahrerlager Internationalität: Neben Briten aus allen Teilen der Insel waren Franzosen, Belgier, Holländer und ein Österreicher vertreten. Aus Deutschland waren unter anderem Helmfried Rieker mit seiner Triumph Cornet und die Gebrüder Axel und Bernd Kreutz (400er Hardy-Triumph-Twin, bzw. mutwilliger BMW-Einzylinder-Trial-Umbau) aus Gresenich anwesend. Bernd war vor einigen Jahren einer der Initiatoren des Pré 65 Euro-Cups. Natürlich war auch das GummikuH-Trial-and-Racing-Team mit seinem Werksfahrer Gerd "Fourstroke" Baileys und seiner fast orschinolen BSA B 40 angereist.

Hinterhältige Gestalten hatten schon einige Tage zuvor damit begonnen, in dem einmaligen Gelände, das sich bei uns in jeder Bundesgartenschau gut gemacht hätte, an den steilsten oder den matschigsten (oder sogar beides!) Stellen Pflöcke einzuschlagen, zwischen denen man irgendwie mit einem alten Motorrad hindurchfahren mußte.

Mißglückter Versuch unseres Fotografen, Zuschauer beim blitzartigen Platzwechsel abzulichten

Am Sonnabendmorgen begann ein wahrscheinlich uraltes Ritual: Alle sind davon überzeugt, daß der Sound der eigenen Maschine so gut ist, und daß es gemein wäre, alle anderen nicht daran teil haben zu lassen. So wurde man mit einem sanften, aber bestimmten Tongemisch, hauptsächlich aus englischem Vietakt-Einzylinder-Alteisen erzeugt, geweckt. Einige wenige Triumph-Twins gingen im Geplonker der Tiger Cups, BSA B 40 und anderer Schütteleisen unter. Greeves- und DOT-Zweitakter konnten sich mit ihrer Akustik schon besser durchsetzen. Gestartet wurde in zwei verschiedenen Runden: Entweder man fuhr die ca. 30 km lange

große Runde mit 11 Sektionen und einmal die kleine Runde mit 15 Sektionen (für Euro-Cup-Fahrer Pflichtprogramm) oder drei mal die kleine Runde im engen Tal. Da es auf den britischen Inseln möglich ist, mit reinen Sport-Motorrädern auch auf öffentlichen Straßen zu fahren, macht es zum Teil den Eindruck einer Pfadfinder-Trophy mit erschwerenden Bedingungen, wenn sich die Fahrer der großen Runde die nächste Sektion suchen müssen. Etwas abschreckend wirkt auf manche, daß einige schwierige Sektionen durchfahren werden müssen, um überhaupt weiter zu kommen. Daß es nur über Nacht leicht geregnet hatte, machte die Sa-



normalen Sport handelt, bei dem man nur öfter mal mit seinem Fahrzeug den Hügel hinunterpurzelt. Es ist manchmal schon herzerweichend, mit ansehen zu müssen, wie verbissen die Teams wieder den Berg hinaufkämpfen, um dann vielleicht einen Meter (oder Yard) vor dem höchsten Punkt

Doch zu unserer Freude sind die Veteranen-Crosser sehr diszipliniert und schieben ihre Maschinen zum Start. Erst von dort beginnt sich der Donner der Jawa-Bahnmotoren, Velocettes und jetzt jede Menge Triumph-Twins zu verbreiten. Durch mehr Leistung, schärfere Steuerzeiten und noch weni-

ger Abgas-Umleitungsrohre hätten sie sonst auch mit ernsthaftem Ärger rechnen müssen. Dieser in Deutschland weitgehend unbekannte (und falls nicht, wahrscheinlich schon weitgehend verbotene) Sport fasziniert die Zuschauer mit absolut leistungsmäßigem Einsatz von Mensch und Technik.

Hier wird niemandem (und sich selbst erst recht) nichts geschenkt. Abdrängeln, Bruchlanden, Motor kaputt fahren, alles ist erlaubt. Von uns hätte niemand geglaubt, daß mit solch hochwertigem alten Material so umgegangen wird. Gestartet wurde in vielen verschiedenen Hubraum-Klassen aber auch in reinen britischen- oder Unit-, bzw. Pre-Unit-Klassen, kurz: in undurchsichtigem Durcheinander. Einige Fahrer waren extra aus den USA angereist.

Die gesamte Veranstaltung wurde abgerundet durch einen Teilemarkt, bei dessen speziellem Angebot für fast jeden Trialer und Crosser zwischen Alu-Schrauben und ganzen Motorrädern etwas dabei gewesen sein müßte.

Wer zum nächsten Bonanza zufällig gerade in Süd-England weilt, sollte sich diesen veteransportlichen Leckerbissen auf keinen Fall entgehen lassen. Der Termin wird rechtzeitig bekannt geben.

Udo



oben: Auf dem Markt gab es neben vielen Ersatzteilen auch ganze Maschinen mit und ohne Ständer zu kaufen

wieder abzuglitschen. Gespanne fahren meistens die Strecken, auf denen ich vielleicht mit einer modernen Trialmaschine noch eine Sonne sehen würde, erlaubt sind hier jedoch neben ihnen nur noch Starrahmen-Kräder.

Am Schluß der Veranstaltung haben sich alle Fahrer und Maschinen optisch angeglichen und sind froh, sich nicht verfahren zu haben oder im Schlamm versunken zu sein. Mit Elvis und schalem englischem "Bier" klingt der anstrengende Tag aus.

Für den nächsten Morgen noch Schlimmeres erwartend, wird überlegt, das "Pressezelt" mitten im Fahrerlager für die Nacht schalldicht zu isolieren.



...Die Suche beginnt
Im Grunde genommen der wichtigste Abschnitt. Während die meisten von euch - wie aus vielen Treffen und Gesprächen festzustellen ist - sehr konkret wissen, welches Modell als allererstes auf der Wunschliste steht, gibt es da noch die Randgruppe der spontan Verliebten ...
Egal, zu welcher Gruppierung

aus.
Es gibt mehrere Methoden, "sein" Motorrad zu finden. Da wären zum einen die Fachzeitschriften. Abonnenten (werden meistens eher beliefert) verschiedener Publikationen suchen dann auch zuerst - im noch druckfrischen Exemplar - die Offerten ihrer Marken. So kann man nach und nach privat Preisvergleiche anstellen. Aber

satz ist in der Werkstatt bekannt und somit ist unsereiner vor unliebsamen Überraschungen weitgehend sicher. Die dritte Möglichkeit ist der Besuch von Veteranenmärkten. Mit genug Bargeld in der Tasche (und Freunde vor Ort), um die Überraschung des Tages zu erwerben. Doch auch hier gilt: Vorsicht Falle. Wer technisch vorbelastet ist, vermag den Weizen von der Spreu zu trennen und freut

stand 1 so selten sind wie die blaue Mauritius, gibt es ein weites Feld der unteren Kategorien - und Phantasien. Auch bei einer späteren Versicherung sind diese Kriterien maßgebend (siehe Tabelle). Bei außergewöhnlichen Preisvorstellungen empfiehlt sich daher zuvor die Kontaktaufnahme mit "Classic Data Marktbeobachtung" in Castrop-Rauxel (Tel. 02305-29011). Um nun für unsere Sehnsüchte

Zusicherungen in den Kaufvertrag aufzunehmen. Formulare gibt es übrigens in jeder ADAC-Geschäftsstelle. Dies beginnt mit dem Wort "unfallfrei" und endet bei "entspricht technisch und optisch dem KM-Stand von ...". Sollten diese Mindestfallschirme nicht in den Kaufvertrag einfließen, so bleiben zwei Alternativen: Preisnachlaß oder stehenlassen. Diskussionspunkte liefern ferner Begriffe wie "technisch

spekt, sondern in erster Linie der Ersatzteilkatalog. Diese technische Bibel liefert den Offenbarungseid unseres Patienten nicht nur in Form von Explosionszeichnungen mit Aha-Erlebnissen, sondern die richtige Ersatzteilkombination. Letztlich gibt er Hinweise auf Lackierung und Serienbestimmung. Für alle alten Hondas erhält man z.B. bei Dave Ayesthorpe, Honda Restorations, 1, Pen-

arth Way, Aston-on-Carrant, Tewkesburg, Glos. GL208HL, für einen Bruchteil des Originals gebundene (!) Kopien von Ersatzteilkatalogen und Werkstatthandbüchern. Für Detailfragen ist diese Adresse auch telefonisch zu kontaktieren: England 0684-72862. Bei vielen Herstellern befindet sich in der Einleitung dieser Schriften hierzu auch häufig eine Typenanalyse und Zuordnung, so daß es leicht sein dürf-

hen mit Motor- und Fahrgestellnummer, bringen Licht in die Zweiradgarage unseres Herzens. Meiner letzten Neuerwerbung waren fernerein aktuelles Kompressionsbild und Rechnungskopie der letzten Inspektion - vor Kauf - beigelegt. Auch dies dient der danach so wichtigen Kostendämpfung auf heimischen Konten. Gewiß, risikolos gibt es keinen Kauf alten Eisens aus zwei



sich auf den Preiskampf. Andere haben schon dieses Leuchten in den Augen und sind froh, ihr Motorrad endlich gefunden zu haben. Die einsetzende Begeisterung weicht spätestens in der heimatischen Garage bei einer ersten objektiven Untersuchung mit einem Insider oft der (teuren) Ernüchterung. Es gibt wohl kaum soviel Kreativität in dieser Konzentration, wenn es darum geht, schon in Verkaufsverhandlungen auf manchem Freigelände erklären zu müssen, warum dies oder jenes nicht funktioniert oder anderes heftig rasselt und scheppert. (Ultraseltene Ausnahmen mag es ja geben, aber die Mehrzahl ...)

Wo fängt man also an, und vor allem, wie ...? Da wäre als erstes der sogenannte Marktwert. Dies ist, damit keine Mißverständnisse aufkommen, nur ein Anhaltspunkt und nicht etwa die in den Kaufvertrag einzusetzende mathematische Größe. Zuerst bezieht sich dieser Wert auf fertig und originalgetreu restaurierte oder gebrauchte Exemplare. Je nach "Erhaltungsgrad" gibt es hierbei nochmals Abstufungen von der Rankingliste (Zustand 1-5). Während Maschinen im Zu-

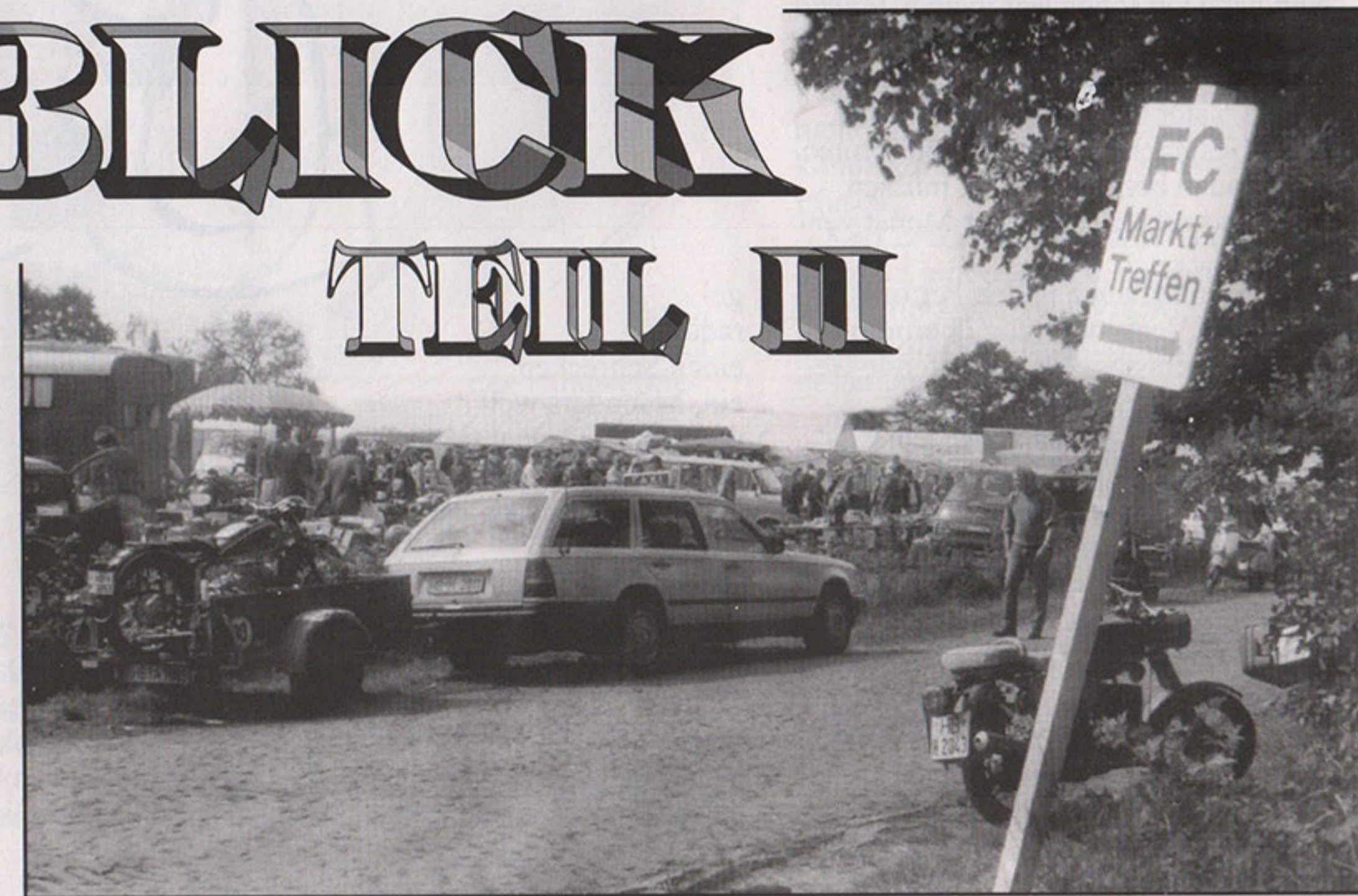
nicht zuviel sauer ersparte Mittel aufzuwenden, sollten wir unsere Gefühle erst einmal in den Geldbeutel verlagern. Dies kostet nichts und erspart viel. Ferner empfiehlt es sich dringend, einen Markenspezialisten (z.B. aus den Markenclubs oder einen Mechaniker aus der Vertragswerkstatt) zur Beschau mitzunehmen und analog festzustellen, ob für die zweirädrige Liebe die Verfügbarkeit von Teilen sichergestellt ist. Bei dieser Gelegenheit läßt sich sehr schnell auch die eigene Kreativität im Vorfeld feststellen und später häufig gebrauchte finanzielle Potenz rechtzeitig ansparen.

Aus vielen Zuschriften geht hervor, daß manch einer eine lange gesuchte Rarität für viel Geld erworben hat, später ein kleines Vermögen opfern mußte, weil nun mal (fast) alles kaputt war, was kaputt gehen kann, und schließlich bittereinschauen mußte, dieses Geld nie wiederzusehen, da es günstigere und bessere Alternativen des gleichen Modells gegeben hätte, wäre da das Wort Geduld mehr beherzigt worden. Mit dem Kauf ist es in etwa so wie mit dem Erwerb einer Wundertüte: Man weiß nie, was drin ist (!). Seriöse Verkäufer sind dann auch bereit, verschiedene - rechtlich einklagbare -

einwandfrei", "verkehrssicher (TÜV-Plakette?), "sehr gepflegt" und "komplett". Bei annoncierten Objekten empfiehlt sich, die Anzeige mit auf den Vertrag zu kleben. Kein Zweifel: Abzug gibt es ferner bei nicht originalen Teilen und Privatumbauten à la "Werner". Hier wird die Basis gefordert und der zu erwartende (Mehr)Aufwand zu kalkulieren sein. Über das Rätselraten eines Originals hilft im übrigen nicht der vergilbte Verkaufspro-

DURCHBILBLICK

TEIL III



Zustand
Bitte beurteilen Sie den Gesamtzustand des Fahrzeuges anhand des folgenden Benotungssystems:*

Zustandsnote 2	Zustandsnote 1	Zustandsnote 3	Zustandsnote 4
Guter Zustand. Mängelfrei, aber mit leichten Gebrauchsspuren. Original oder fachgerecht restauriert. Keine fehlenden oder zusätzlich montierten Teile. (Ausnahme: Wenn vorgeschrieben durch StVZO).	Makelloser Zustand. Keine Mängel an Technik, Optik und Historie (Originalität). Fahrzeuge der absoluten Spitzenklasse. Wie neu (oder besser). Sehr selten!	Gebrauchter Zustand. Normale Spuren der Jahre. Kleinere Mängel, aber voll fahrbereit. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig. Nicht schön, aber gebrauchsfähig.	Verbrauchter Zustand. Nur bedingt fahrbereit. Sofortige Arbeiten notwendig. Leichtere bis mittlere Durchrostungen. Einige kleinere Teile fehlen oder sind defekt. Teilrestauriert. Leicht zu reparieren (bzw. restaurieren).

*) Einteilung des Zustandes auf Grundlage der Systematik von Classic Data Marktbeobachtung, Castrop-Rauxel, Telefon 02305-29011. Classic Data wird seitens des HDI für die Ermittlung von Marktwerten empfohlen.

Ich schätze den Gesamtzustand meines Oldtimers mit folgender Note ein:
Zustand besonderer Bauteile, die dem Verschleiß unterliegen (ebenfalls bewertet mit Note 1 bis 4)
Antriebseinheit (Motor, Kupplung, Getriebe, Neben-Aggregate):
Bereifung: Stoßdämpfer: Auspuffanlage: Achsaufhängung:

te, vor der Besichtigung die zur Identifizierung notwendigen Daten telefonisch abzufragen. Es macht z.B. einen erheblichen Unterschied, ob man eine seltene Honda CB 750 four K 0 oder das weitaus häufigere Nachfolgemodell, die K 1, erwirbt. Geschäftstüchtige Verkäufer versuchten so manches Mal, durch optische Umrüstung seltene Originale vorzutauschen, dabei handelte es sich tatsächlich um viel jüngere Aus-

Auch für die Freunde des Kaufes in Übersee kann ich nur den vorgezeigten Weg empfehlen. Markenclubs sind auch dort sehr hilfsbereit, und einige aktuelle Polaroidfotos (von allen vier Seiten), verse-

Rädern. Aber genauso mit Akribie, wie wir in den eigenen 4 Wänden (hoffentlich) mit ihr vorgehen, sollten wir doch auch bei der heißen Phase des Erwerbs einen kühlen Kopf behalten, um unsere Investitionen da anzusetzen, wo sie später gebraucht werden: bei den unersetzlichen "Lageristen". Sind diese Geduldsspiele mit Glück und Verstand gemeistert, das Erlebnis des Transportes überstanden und der Neuerwerb nebst Besitzer glücklich zu Hause angekommen, folgt der nächste - und forderndste - Teil des Abenteuers: Die Restauration kann beginnen.

Reinhard Hopp

Komme ich da aus meiner Werkstatt und habe einen dieser seltenen Tage erwischt, an dem die letzte Schraube für den Abschlußdeckel des Getriebes nicht in diesen kleinen Schlitz gerutscht ist, dessen verwinkeltes Ende man nur nach erneutem Ausbau sämtlicher Getrieberäder einsehen kann. Wirklich einer dieser herrlichen Tage, die einem das Schrauberleben versüßen, an dem meinem Sponsor in der Küche wider Erwarten das Abendessen gelungen ist, an dem man total entspannt an das Danach denken kann. Im Glas schimmert der Wein, die Katze döst in ihrer Ecke und das Telefon klingelt.

Nun habe ich schon seit meiner Jugend ein gestörtes Verhältnis zu dieser Einrichtung, besonders aber seit der Zeit, wo mein Vater mir massiv klarmachte, daß die Gespräche mit meiner entfernten Flamme auch bezahlt werden müssen, aber da war schon ein ganzer Monat vergangen.

Deswegen hat auch meine Petronella die gesamte Verantwortung übernommen, besonders aber für einlaufende Gespräche. Das Vorteilhafte an dieser Regelung ist, daß ich nach der Vorstellungszereemonie sofort verschwinden kann, damit Petronella guten Gewissens ihr Bedauern über meine momentane Abwesenheit zum Ausdruck bringen kann. Hält sie mir doch diesmal mit angewideter Miene brutal den Hörer ans Ohr, nicht ohne einige bissige Bemerkungen über meinen Freundeskreis abzu ziehen.

Hängt doch dieser Biedermeyer-Simpel an der Strippe und verkündet in der Stimmlage eines Sargverkäufers mit 30jähriger Berufserfahrung: "Mich hat's erwischt!" Da meines Erachtens B-S dem Leben gegenüber ein durchaus positiv eingestellter Mensch ist, muß hier ein schreckliches Unglück geschehen sein, was ich meiner Petronella auch in hastigen Worten darzulegen versuche, wobei ihre freundlichen Empfehlungen an B-S meinen Abgang beschleunigen soll.

Normalerweise ist es ein leichtes, B-S zu finden, wenn man sich an die Faustregel hält, da, wo die größte Unordnung herrscht, der Verursa-

cher nicht fern sein kann. Nun werde ich dieses Mal schon weit im Vorfeld vom gesamten trauernden Familienclan abgefangen und in die Wohnung eskortiert. Das beunruhigt mich nicht nur zutiefst, es jagt mir

geradezu einen Schrecken ein, besonders weil die Sache mit dem Ölflecklein auf dem Teppich von der Meisterin mir noch enorm nachgetragen wird.

Sitzt doch B-S in totaler Agonie vor einem OSL-Motor, der auf dem Küchentisch liegt. In solch einem Fall muß man unheimlich besonnen vorgehen. Erkundige mich auch umgehend bei der Meisterin nach der Ursache. "Zwei", sagt sie, "zwei hat er schon auseinandergenom-

men." - "Und alles Seise", echot Sohne-mann. Daraus ist zu schließen, daß B-S wieder einmal einen seiner berühmten Großeinkäufe getätigt hat. Betrachte mir also den Motor näher, kommt mir unheimlich bekannt vor, besonders die Nummer. Unverwechselbar!

"Mensch, Biedermeyer-Simpel, Freund, Bruder, Dank für diese Überraschung", sind dann auch meine Worte. "Diesen Motor kaufte mein Vater fast neuwertig von einem Polen, wobei nach 100 km die Kurbelwelle aus dem Gehäuse sprang und das Getriebe sich umstülpte." - "Ja", haucht B-S, "das war vor dem Krieg. Noch heute sieht man die Schweißnähte am Gehäuse."

Nun kann ich die Geschichte von diesem Motor fast singen, weil mein Vater seit der damaligen Zeit ein regelrechtes Trauma

Das Erbstück

seiner Totenstarre hoch und bekommt einen regelrechten Zerstörungskoller. Das freut mich. Einem guten Freund soll man immer helfen. Zerlegen also gemeinsam den geschichtsträchtigen Motor, wobei meine

Hochachtung vor den handwerklichen Fähigkeiten bestimpter Menschen gewaltig steigt.

Man kann mit B-S keine vernünftige Unterhaltung führen, wenn er in dieser bösen Stimmung ist, und meine Bemerkung über die nun wirklich aufwendige Restaurierung bringt ihn neuerlich an den Rand des Infarktes.

Kenne B-S seit Jahren, ist ein durchaus aufgeschlossener und williger Zuhörer gegenüber allen brauchbaren Vorschlägen. Er wird auch gleich unheimlich ruhig, als ich ihm vernünftig auseinanderlege, daß z.B. die Stößelstangen aus

gegen bestimmte Leute entwickelt hat und auch nie aus seinem Herzen eine Mördergrube machte. Nur die Tatsache, daß weder die Armee noch sonst ein Mensch etwas mit diesem Schrott anfangen konnte, beruhigte ihn etwas. Was ich auch B-S sage.

Diese feingühige Ansprache hilft B-S auch gewaltig, kommt auch sofort aus

Baustahl durchaus noch Verwendung in einer Betondecke finden können oder in einem Fenstersturz. Oder der gefeilte Autokolben als Aschenbecher in der Bar. Und völlig neu sind ja letztendlich die Sprengringe, die in den Kolbenringnuten laufen. Und so groß, ganz selten. Die Schweißnähte am Pleuel sehen durchaus vertrauenserrückend aus, man sollte nur die Schweißschlacke entfernen. Und die Nägel aus dem Nadellager, wahrscheinlich nur ein Übersetzungsfehler, waren für die Leute ja ein ausländisches Produkt, kann man immer noch zum Aufhängen von Bildern benutzen. An der Wand zum Beispiel. Richte sein Augenmerk auch besonders auf den Kurbelwellenzapfen, habe aber meine Bedenken, ob die eingeschweißte Schraube die Festigkeitsstufe 68 hat. Da soll man sich nicht immer blind drauf verlassen können, man hört ja von so manchem Pfusch.

Sagt B-S auch ganz böse Worte über die zwei jungen Polen, die ihm auf dem Markt für schlappe 450 DM drei original OSL-Vorkriegsmotoren, wie im Keller gefunden, verkauft haben.

Mache B-S aber sofort energisch darauf aufmerksam, daß mein Vater nur einen Motor damals liegengelassen hat, und er, B-S, solle doch ganz besonders auf das Getriebe achten, weil es damals ja leicht defekt war.

Verstehe meinen Freund nicht. Entfacht einen unheimlichen Tumult. Verabschiede mich lieber, weil auch die Meisterin anfängt. Sehe noch beim Schließen der Türe, wie die Büchse mit Altöl vom Küchentisch an mir vorbeifliegt und auf diesem unseligen Teppich landet.

Muß B-S in nächster Zeit dringend meiden, teile das auch umgehend meiner Petronella mit. Kann ich doch einfach nicht verstehen, warum sie ebenfalls so ungnädig reagiert, besonders weil der neue Tag noch so unheimlich jung ist. Das muß irgendwie mit den Sternen zusammenhängen. Horoskope sollte man kaufen, viele Horoskope.

J.S.
Cartoon: Thomas Reichl

PS: Dieser Bericht beruht auf Tatsachen. Zeugen für diese unseligen Vorgänge können benannt werden. Fotodokumente liegen vor.



FAHRBERICHT

NSU OSL 251

Es gab zwar noch die Reichsmark, amerikanische Zigaretten waren jedoch beliebteres Zahlungsmittel, die Deutschen hatten sich etwas vom Krieg erholt und waren auch schon fast alle entnazifiziert. In Neckarsulm war zwar die gesamte Innenstadt zerstört, das Werk der "Neckarsulmer Strickmaschinenfabrik" konnte jedoch schnell wieder aufgebaut werden. Dort hatte man vor dem Krieg Fahrräder, Autos, Nähmaschinen und Motorräder gebaut, während des Krieges Militärfahrzeuge und Zubehör hergestellt und direkt danach Reparaturwerkstätten für Fahrzeuge der Besatzungsmacht USA eingerichtet.

Nachdem der Morgenthau-Plan abgeblasen wurde und Deutschland wirtschaftlich wieder aufgepäppelt werden sollte, mußte das Volk schleunigst mobilisiert werden. Da nicht so schnell etwas neues konstruiert werden konnte, mußte man bei NSU (von Neckar und Sulm) auf Konstruktionen, die meistens schon älter als zehn Jahre waren, zurückgreifen. Die letzte Neuentwicklung war das Kettenrad, das man zwar gut zum Wiederaufbau, jedoch schlecht für den allgemeinen Straßenverkehr einsetzen konnte.

Den anderen Firmen ging es auch nicht besser, alle waren froh, bis zum Erscheinen der neu zu entwickelnden Fahrzeuge überhaupt etwas anzubieten und auch produzieren zu können.

NSU begann die neue Zeit mit drei Modellen: Die 100er Quick, gebaut seit 1936, die 125er ZDB (seit 1941) und die seit 1933 produzierte 251 OSL.

Diese immerhin schon 13 Jahre alte Maschine sollte die Oberklasse für den sportlichen Tourenfahrer bilden. Sie war zwar schon vor dem Krieg nicht mehr Stand der Technik, jedoch die einzige Möglichkeit, die von den Alliierten 1947 festgelegte Hubraumgrenze voll auszunutzen (noch 1946 waren es nur 60 ccm).

Chefkonstrukteur Walter William Moore konnte mit seinen Konstruktionen in den 30er Jahren kaum sein Herkunftsland verheimlichen: Der OHC-Einzylinder sah mit seiner verwinkelten Form, dem Primärtrieb und dem Getriebe schon aus wie eine Kopie eines englischen Motors. Die Trockensumpfschmierung mit dem Ölvorrat vor dem Kurbelgehäuse und die rechtsliegende Schaltung vervollständigten dieses Bild. Deutsche Motoren hätten anders ausgesehen.

Mit dem einzelnen Rohr für beide Stößelstangen täuschte man einen Königswellenantrieb vor, und in dem großen Alu-Zylinderkopf hätte auch sicher eine Nockenwelle Platz gefunden.



Das Aggregat war im Gegensatz zu allen Vorgängermodellen voll gekapselt (durch die vielen Dichtflächen zumindest theoretisch). Auch die Antriebskette lief in einem geschlossenen Kasten. Zur wartungsfreundlichen Ventilspiel-einstellung waren die Kipphebelwellen auf einem Exzenter gelagert, welcher mit Hilfe einer dort angebrachten Skala von außen eingestellt werden konnte.

Moore's Konstruktion hatte bis zum Krieg einen guten Ruf als zuverlässiges und sparsames Fahrzeug, so daß es 1947 fast unverändert wieder aufgelegt wurde. Das Fahrwerk war also immer noch hinten starr und vorne mit einer Trapezgabel aus Blechprofilen gefedert. Ein gut gefederter Sattel sorgte zusätzlich für etwas Komfort.

FAHRBERICHT



FAHRBERICHT

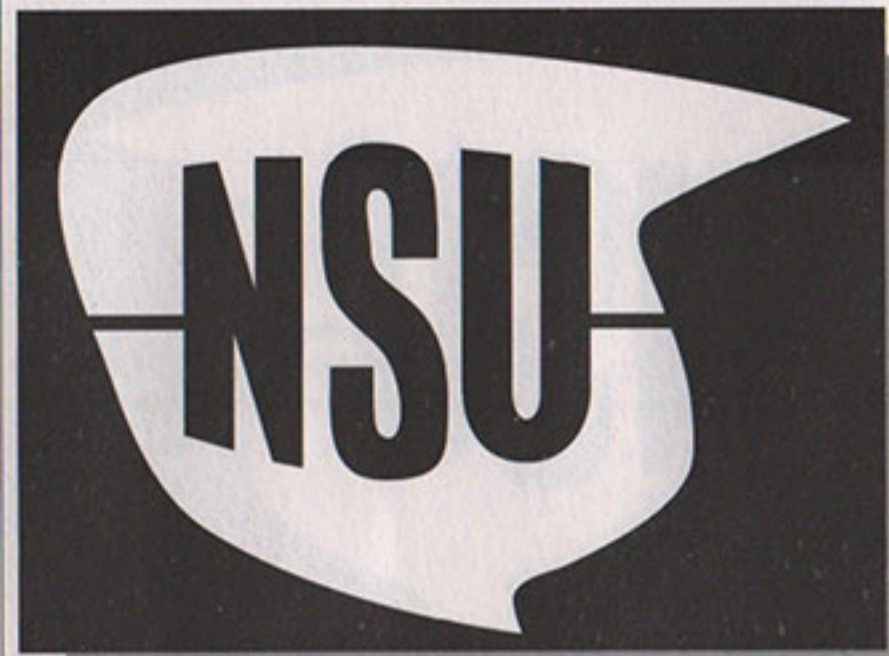
Ein Dorf im Süd-Niedersächsischen. Die hügelige Gegend und das trockene Wetter hatte zu einem Ausflug zu Bekannten eingeladen. Die beiden haben sich vor einigen Jahren einmal eine NSU OSL gekauft, weil das Geld alleine nicht gereicht hätte und nur so zum Spaß. Beide fahren viel Motorrad, meistens mit moderneren Maschinen, wie BMW R 75 oder Moto Guzzi T 3, haben aber auch beide BMW-Einzyylinder und andere Alteisen. Auch diese Geräte sind ausschließlich zum Fahren, weniger zum Putzen und schon gar nicht zum Hinstellen. Eine Restaurierung endete einmal in einem wilden Chopper-Umbau, der so manchem Sammler Magenschmerzen bereitet hätte.

Ich hatte die NSU vor Jahren bereits einmal gesehen und sprach sie darauf an. "Ach die OSL, da könnte man auch mal wieder das ausgelaufene Öl oben hineinschütten und eine Runde mit drehen. Angemeldet ist sie ja noch (mit 10 PS kann man immer schön gerade genutzte Versicherungsverträge auf erträgliche Prozente bringen), nur eine Batterie müssen wir noch einbauen." Gesagt, getan.

Unsere Testmaschine macht den Eindruck eines Gebrauchsmotorrades. leicht Öl- und Dreckverkrustet, stellenweise mit Gebrauchsspuren, aber bis hin zum Kerzenstecker weitgehend original präsentiert sie sich, als sie aus der Scheune geschoben wird.

Nur einige Lackteile und der Tank wurden in den siebziger Jahren von jemandem "restauriert", wobei die verchromten Seitenflächen nur silbrig lackiert wieder zum Vorschein kamen. Technisch ist weitgehend alles in Ordnung, nur im Moment ist sie eben gerade ein Auslaufmodell, so daß die Ausfahrt nicht ganz so weit gehen kann.

Nach einigen Monaten Standzeit und zwei lockeren Tritten bei geschlossenem Choke ploppt der Langhuber ruhig vor sich hin. Eine kurze Einweisung, und los gehts: Choke-Hebel gezogen - dann ist er wieder offen - Kupplung, und sauber den ersten Gang reingelackt, der Motor nimmt bereits gut Gas an. Ein kurzes Stück über die Hauptstraße, und dann ab in einen Seitenweg. Daß der Motor die bessere Bremse ist, probiere ich schon beim dritten Versuch aus



FAHRBERICHT

- rechts auf den Schalthebel getreten, setzt tatsächlich eine Bremswirkung ein. Etwas mehr Konzentration bitte.

Fasziniert von dem gut ansprechenden Feder-System der Trapezgabel wird der erste Feldweg angetestet. Wenn man die träge menschliche Masse als Dämpfungsmaterial einsetzt, lassen sich so manche Unebenheiten wegbügeln. Das Getriebe läßt sich sauber bis in den dritten Gang schalten, der vierte muß mit etwas Nachdruck eingerückt werden, die Fußraste hätte einen Tick weiter nach vorne können. Sie ist einstellbar, ich habe aber nicht das passende Werkzeug mit. Ansonsten ist mir die Maschine fast etwas zu zierlich, aber 1,84 m waren vor fünfzig Jahren auch eher die Ausnahme. Die 126 kg Leergewicht werden auf jeden Fall positiv verbucht.

Die Handlichkeit wird durch einen niedrigen Schwerpunkt unterstützt, der Lenkeinschlag ist durch die Trapezgabel so groß, daß sogar auf Feldwegen problemlos ohne Zurücksetzen gewendet werden kann. Den Schräglagenfreiheitstest sowie schnelles Durchfahren langgezogener Kurven erspare ich mir heute: Der Vorderreifen macht einen sehr originalen Eindruck, hinten ist ein früher Conti-Geländereifen montiert, "nur für Werksangehörige", wie auf ihm zu lesen ist. "Damit man besser überm Acker kommt", meint der Besitzer. So sieht die Maschine auch aus.

Von den angegebenen 100 km/h Höchstgeschwindigkeit nutze ich nur einmal kurzfristig 90 %, aber mit 80 Sachen würde man auf jeden Fall überall hinkommen, wird mir versichert. Sonor, nicht zu laut, brummt der Motor jetzt aus dem Fischschwanz-Auspuff ohne größere hörbare Kraftanstrengung vor sich hin. Der letzte Gang ist overdrive-mäßig relativ lang übersetzt, was dem Fahrkomfort und auch der Lebensdauer des Motors zugute kommt.

Bei immerhin 75 mm Hub treten keine unangenehmen Vibrationen auf, was aber nicht heißen soll, der Motor würde keine Lebenszeichen von sich geben. Ab und zu raucht er sogar ein bißchen.

Das Anhalten geht nach dem ersten Brutal-Versuch auch etwas eleganter: Die hintere Bremse beißt richtig zu, wie man das von einer gut eingestellten Trommelbremse erwartet, die vordere verhält sich da schon etwas zurückhaltender. Durch das neutral bleibende Fahrwerk (Trapezgabeln nicken nicht ein beim Bremsen) passiert subjektiv nicht viel, objektiv aber auch

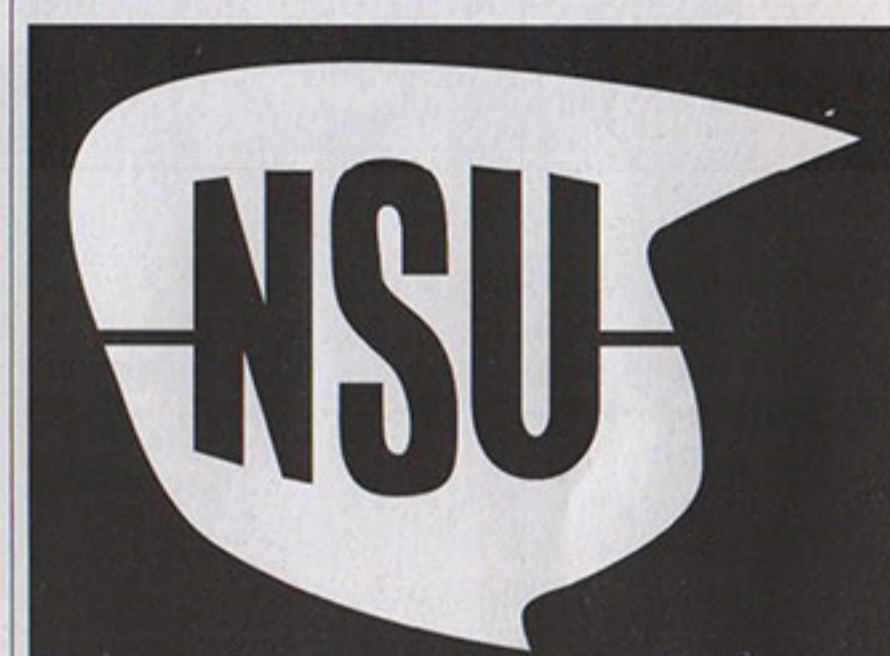
nicht. Rein optisch war von der Schuhcreme-Dose auch nicht mehr zu erwarten.

Steht man endlich, bereitet es einem auch kein Problem, den Leerlauf zu finden: zum einen durch etwas Gefühl im rechten Fuß, zum anderen durch eine "0"-Markierung am Getriebe, auf die ein Pfeil zeigt, wenn man ihn gefunden hat.

Die Maschine ist noch mit einem Ständer am Hinterrad aufzubocken, also absteigen, mit etwas Gewalt den Ständer aus seiner Halterung am Schutzblech drücken, nach unten treten und die Maschine nach hinten ziehen. Wie schon erwähnt, Stand der Technik war 1933. Auch einen Hauptständer an die Maschine zu konstruieren, erschien den NSU-Leuten wohl nicht mehr nötig.

Schließlich hatten sie schon etwas ganz besonderes für die 250 ccm-Klasse in Petto, mit dem sie ab 1952 die Konkurrenz für die folgenden Jahre locker in die Tasche stecken konnten: Die Max.

Test und Text: Udo
Fotos: Lukas



Technische Daten:

NSU OSL 251, Bj. 1949
Motor: Einzylinder OHV, Trockensumpfschmierung
Hub: 75 mm
Bohrung: 64 mm
Hubraum: 241 ccm
Leistung: 10,5 PS bei 5000/min
Elektrische Anlage: Gleichstromlichtmaschine 45 Watt, 150 mm-Scheinwerfer
Untersetzung Motor: Getriebe: 1:2,35 über Kette im Ölbad
Getriebe: NSU, 4 Gänge Übersetzung: 3,57:1/2,1:1/1,37:1/1:1
Untersetzung Getriebe: Hinterrad: 1:2,73
Rahmen: offener Doppelrohrrahmen, gelötet, geschweißt, genietet und geschraubt
Gabel: Stahlblech-Trapezgabel mit zylindrischer Schraubendruckfeder, von Hand verstellbarer Reibdämpfer
Tank: 11 l
Radstand: 1280 mm
Reifengröße vorn und hinten: 3.00-19"
Serienausstattung: Schwingsattel, beleuchteter Tacho im Scheinwerfergehäuse, Gepäckträger mit 2 abschließbaren Werkzeutaschen
Leergewicht: 126 kg
Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h
Verbrauch: 2,7 l bei mittlerer Geschwindigkeit
Bauzeit: 1933-1952
Stückzahl: 67442
Preis (1949): 1500,- DM
Hersteller: NSU-Werke Aktiengesellschaft Neckarsulm

Das Ladegerät für den Winter



Ladegerät für Akkus - mit einstellbarer Spannung - mit geregelterm Strom - gegen Kurzschluß und Verpolung geschützt - mit Strom- und Spannungskontrolle

Dieses Ladegerät ist für alle interessant, die ihre Akkus schonend laden oder frisch halten wollen, ohne Gefahr zu laufen, daß der Akku überladen wird. Ein Überladen eines Bleiakkus macht sich unter anderem durch eine relativ schnelle Abnahme des Batteriesäurestandes bemerkbar. Das Ladegerät ist insbesondere gut geeignet, um Akkus über längere Zeit (z.B. über Winter) auf konstanter Ladung zu halten.

Die Schaltung des Ladegerätes wurde so konzipiert, daß die oben erwähnten Eigenschaften mit möglichst geringen Kosten erreicht werden können. Die Spannung z.B. kann über einen weiten Bereich ein-

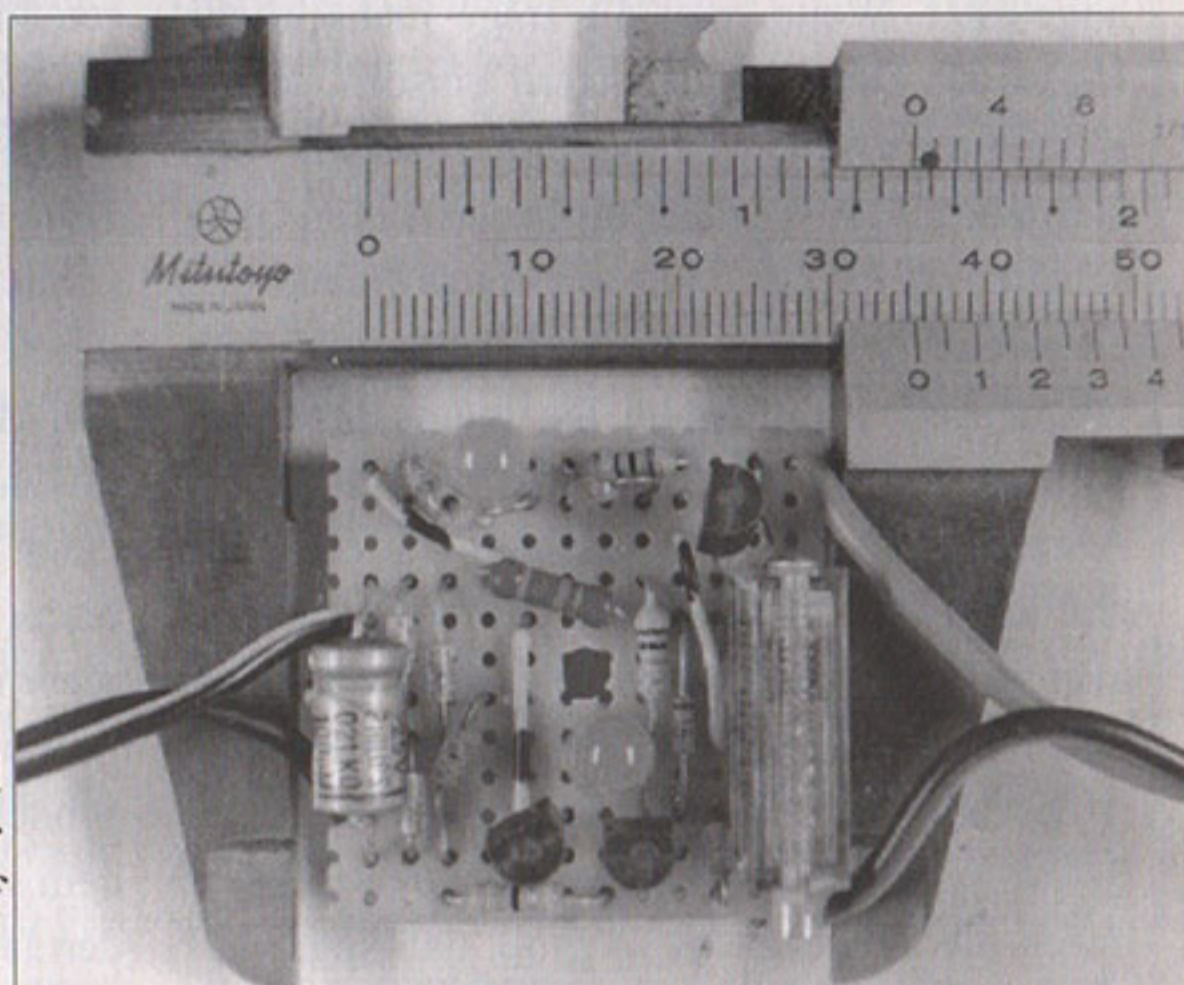
gestellt werden, so daß 6 V (Volt) und 12 V Akkus geladen werden können. Beim Laden eines Akkus wird zuerst mit annähernd konstantem Strom geladen, kurz vor Erreichen der eingestellten Spannung nimmt der Strom mehr und mehr ab, und der Akku wird dann auf konstanter Spannung gehalten. Allerdings sind für den Bau des Ladegerätes gewisse Kenntnisse in Elektrotechnik Voraussetzung oder man kennt jemanden ...

Daten des Ladegerätes

Die Ausgangsspannung ist von ca. 3 V bis ca. 15 V einstellbar. Der Ausgangsstrom beträgt maximal 32 mA (Milliampere). (1 Milliampere = 0,001 Ampere oder 1 Ampere = 1000 Milliampere). Bei einer eingestellten Spannung des Ladegerätes von 13,5 V und einer Akkuspannung von 12,8 V wurde ein Ladestrom von 26 mA gemessen, bei einer Akkuspannung von 13,42 V wurde ein Ladestrom von nur noch 2,4 mA gemessen.

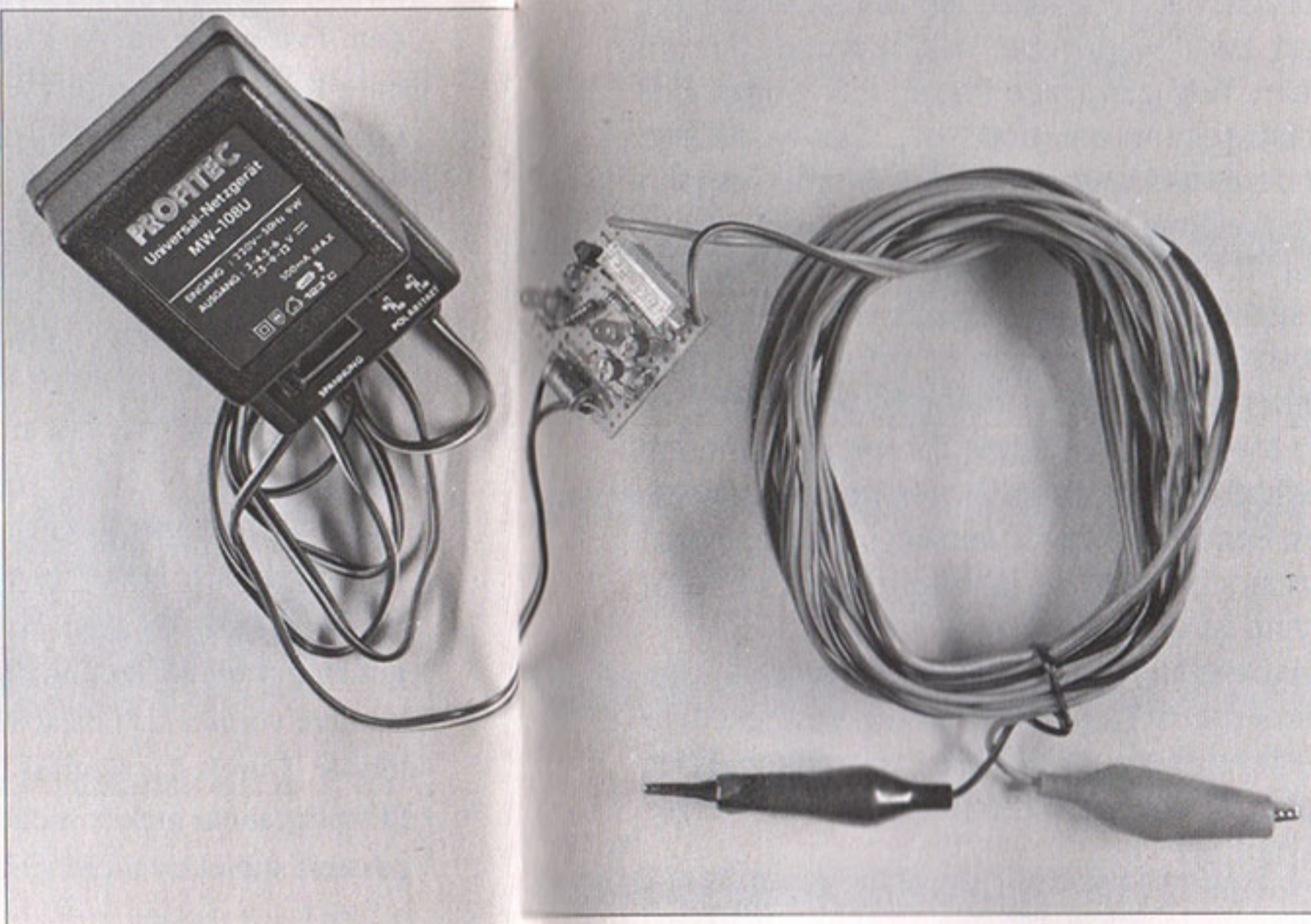
Ein maximaler Strom von 32 mA oder 0,032 A ist eigentlich recht wenig, eine Schnellladung läßt sich damit jedenfalls nicht durchführen. Wieviel Strom man braucht, hängt von der Kapazität und den Verlusten des Akkus ab. Von einem Techniker eines bekannten Batterieherstellers wurde ein Kapazitätsverlust von ca. 0,15% der Ladung eines Bleiakkus pro Tag ange-

geben. Die Verluste sind u.a. von der Bauart, dem Alter und der Umgebungstemperatur des Akkus abhängig, so daß sich insbesondere für ältere Akkus auch höhere Verluste ergeben können. Ich bin bei meinen Berechnungen von einem Kapazitätsverlust von 1% pro Tag ausgegangen. Ein Akku mit einer Ladung von 20 Ah (Amperestunden) würde bei 1% Verlust am ersten Tag 0,2 Ah Ladung verlieren. Dies würde einem Verluststrom von $0,2 \text{ Ah} / 24 \text{ h} = 0,00833 \text{ A} = 8,33 \text{ mA}$ entsprechen. Ein Ladegerät müßte also mindestens diesen Strom aufbringen, um die Selbstentladung



Der Schaltkreis des Ladegerätes beansprucht nicht mehr als 35 mm Breite!

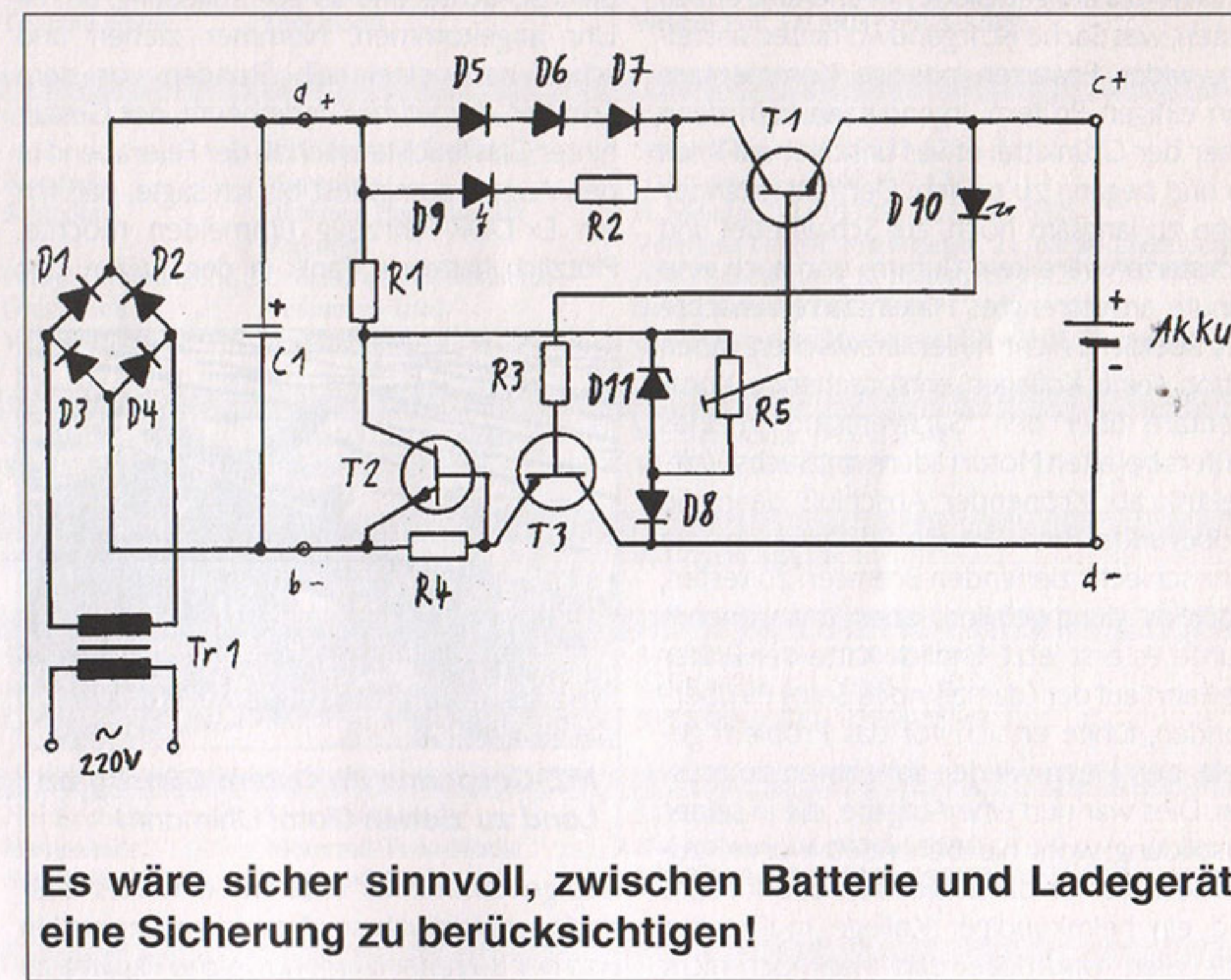
des Akkus zu stoppen. Ein Strom, der über 8,33 mA liegt, würde den Akku aufladen. Die hier vorgestellte Schaltung reicht für Akkus bis etwa 50 Ah, wenn die Verluste nicht über 1% liegen. Wie hoch soll nun die Spannung am Ladegerät eingestellt werden? Für eine sogenannte Erhaltungsladung sollte die Zellenspannung des Akkus zwischen 2,23 V und 2,25 V liegen. Ein 12 V Bleiakku besteht aus 6 Zellen, demnach müßte das Ladegerät auf eine Spannung zwischen 13,38 V und 13,5 V eingestellt werden. Ich habe mein Ladegerät auf den oberen Wert eingestellt, da die eingestellte Spannung wegen der unvermeidlichen Akkuverluste nie ganz erreicht wird! Bei meiner Motorradbatterie (14 Ah) wurde nach einigen Tagen ein Wert von 13,42 V erreicht.



Funktionsbeschreibung der Schaltung

Die Netzspannung wird durch den Transformator Tr1 auf Niederspannung umgesetzt, durch die Dioden D1 bis D4 gleichgerichtet und mit dem Kondensator C1 geglättet. Der Transistor T1 regelt in Verbindung mit den Dioden D8, D11 und dem einstellbaren Widerstand R5 die Ausgangsspannung, wobei die Ausgangsspannung mit R5 eingestellt wird. Der Transistor T2 ist in Verbindung mit dem Widerstand R4 für die Stromregelung zuständig. Der Transistor T3, die Diode D8 und der Transistor T2 bewirken bei einer Verpolung des Ladegerätes am Akku eine Strombegrenzung auf ca. 32 mA. Die Leuchtdiode D9 zeigt einen Stromfluß an, z.B. bei angeschlossenem Akku oder Kurzschluß der Klemmen c+ und d- (Stromkontrolle). Die Leuchtdiode D10 leuchtet, wenn Spannung in richtiger Polarität an den Klemmen c+ und d- vorhanden ist. Bei Kurzschluß oder Verpolung der Klemmen am Akku erlischt D10 (Spannungskontrolle). Bei richtig angeschlossenem Akku müssen also immer beide Leuchtdioden leuchten. Statt des Printtransformators Tr1, der Dioden D1 bis D4 und des Kondensators C1 läßt sich auch ein sogenanntes unreguliertes Steckernetzteil verwenden (Kostenpunkt ca. 10,- DM) welches an die Punkte a+ und b- angeschlossen wird. Das hat den Vorteil, daß man sich auf der Starkstromseite nicht um die einschlägigen VDE Vorschriften bemühen muß. Es ist jedoch darauf zu achten, daß die Leerlaufspannung (Spannung ohne angeschlossenen Verbraucher) des Steckernetztes bei ca. 20 V liegt. Frank Hahmann

Stückliste		
Bauteil	Typ / Bezeichnung	Preis ca. DM
Tr1	Printtransformator (s. Text) 18 Volt ca. 70 Milliampere sekundär	5,00
T1	Transistor BC548	0,20
T2, T3	Transistor BC238	2 x 0,20 0,40
D1 bis D8	Diode 1N4148	8 x 0,10 0,80
D9	Leuchtdiode (LED) rot	0,40
D10	Leuchtdiode (LED) grün	0,40
D11	Zenerdiode ZPD 16 500 mW	0,20
R1	Widerstand 750 Ohm 0,25 Watt	0,20
R2	Widerstand 100 Ohm 0,25 Watt	0,20
R3	Widerstand 10 Kiloohm 0,25 Watt	0,20
R4	Widerstand 22 Ohm 0,25 Watt	0,20
R5	Spindel Trimpotentiometer 10 Kiloohm 0,25 Watt	2,00
C1	Kondensator 100 Mykrofarad 35 Volt Leiterplatte ca. 4 cm x 5 cm je nach Gehäuse (s. Text)	0,60 1,20
	Gehäuse	5,00
	Anschlußkabel	1,00
	Krokodilklemmen 2 x 1,00	2,00
Gesamtkosten ca.		DM 20,00



Es wäre sicher sinnvoll, zwischen Batterie und Ladegerät eine Sicherung zu berücksichtigen!

BIKER'S SEELE

Da wir alle an unseren Behörden so viel Freude haben, habe ich hier mal meine Erfahrungen mit dem West-Zulassen eines Fahrzeugs mit Ost-Brief aufgeschrieben.

einmal leise vor sich hin lachen, obwohl man brüllen möchte, aber das hätte sicher einen negativen Einfluß auf den Umfang der Mängel-liste gehabt.

Das ewige Leid

Ich wollte schon lange mal ein Gespann ausprobieren, und als mir letztes Jahr ein ES 300-Gespann ohne Brief und eine halbe ES 250/I mit Brief für 400 Mark angeboten wurden, konnte ich nicht mehr widerstehen.

Das Gespann wurde aus der ES 250/I von 1964 wieder aufgebaut. Da zwar zum Brief auch der Kfz-Schein vorhanden war aber die Plakette nicht mehr auf dem Nummernschild (schön klein mit abgeschrägten Ecken), war als erstes die Zulassungsstelle fällig.

Nachdem ich auf den fehlenden Geier hingewiesen hatte, wurde ich erst einmal belehrt ("Die hatten keinen Adler als Hoheitszeichen, den haben nur wir!"), aber ansonsten könne ich damit beruhigt fahren, die Plakette habe wohl ein Souvenirjäger mitgenommen.

Nächste Station: der TÜV bzw. die Dekra: Einfach mal auf gut Glück hin und ankreuzen lassen, was Sache ist. Irgendwo hinten anstellen, wider Erwarten positive Kommentare von einigen Prüfern. Irgendwann kam dann einer der Grünkittel etwas unsicher auf mich zu und begann zu prüfen: Der Mittelständer gehe zu langsam hoch, auf Schalthebel und Kickstarter wäre kein Gummi, und auch eine Minute angestrengtes Hineinstarren machte das Rücklicht nicht heller. Inzwischen gaben schon seine Kollegen entsprechende Kommentare über den "Sachverstand" meines Prüfers bei alten Motorrädern mit Sechsvolt-Elektrik ab. Krönender Abschluß dann die Proberunde rund um die Prüfhalle, um die sehr schlecht ziehenden Bremsen zu testen, natürlich durchgefallen, aber unangenehm wurde es erst jetzt: Endlich hatte der Prüfer die Fahrt auf der (damals noch Solo) ES überstanden, fühlte er sich vor das Problem gestellt, den Helm wieder abnehmen zu müssen. Dies war nun eine Aufgabe, die in seiner Ausbildung wohl nie behandelt wurde, zumindest war er damit sichtlich überfordert, und ein helmkundiger Kollege mußte zur Hilfe eilen. Und dabei darf man noch nicht

Am nächsten Morgen waren zumindest alle Mängel beseitigt, der Prüfer hatte unter Grinsen seiner Kollegen mit dem Vorderrad einen langen schwarzen Strich auf den Hof gezogen, und meine Ratsche hatte keinen Gummigriff mehr, denn der ist



So etwas sieht der TÜV gerne: Neuwertiges ES/I-Gespann

jetzt auf dem Kickstarter zu finden. Diese Hürde war also genommen, der Rest auf der Zulassungsstelle könnte nur noch eine reine Formsache sein ... dachte ich. Also rein in die Blechschachtel und ab zur Zulassung, um elf Uhr angekommen, Nummer ziehen und schon nach eineinhalb Stunden vor dem Schalter, der letzte Kunde heute, der Gestalt hinter Glas leuchtete schon der Feierabend in den Augen, zumindest bis ich sagte, daß ich ein Ex-DDR-Fahrzeug ummelden möchte. Plötzlich hatte sie Panik in den Augen, der



MZ-Gespanne im Osten: Günstig an Land zu ziehen (Foto: Uhlmann)

einzigste Kommentar dazu war ein leises "das-darfdochnichtwahrsein", dann begann sie hin und her zu rennen, irgendwelche Papiere zu

besorgen und auszufüllen und irgendwelche Leute irgendwas zu fragen. Ich war dabei meist nur ein überflüssiger Zuschauer, der ab und zu mit Nummernschild (nun groß und rechteckig) besorgen und Bezahlen seltsamer Gebühren beschäftigt werden muß. Selbstverständlich muß jedes bei den Bemerkungen aufgeführte Wort, da amtlich, vom alten in den neuen Brief übertragen werden, darum steht im neuen Brief zwar nicht die Motornummer, da sie hier seit Ewigkeiten unwichtig ist, aber in den Bemerkungen steht der Ort der Anbringung der Motornummer und weiter unten ohne erkennbaren Zusammenhang die Ausnahmegenehmigung des Innenministers, daß die Nummer dort sein darf ... Also gut, dachte ich, das war's also endlich.

Zu Hause noch mal ein kurzer Blick in den neuen Brief und ... NEIN! Sie hatte mir hinten die selbe Reifengröße eingetragen wie vorne. Also am nächsten Tag gleich wieder hin, keine Nummer ziehen, sondern gleich Vorrücken zur technischen Abteilung und die Reifengröße ändern lassen. Wenigstens das war kein Problem, da ich beantragt hatte, den alten Brief zu behalten, er war also noch nicht vernichtet, sondern lag im Tresor.

Ein intelligenter Mensch hätte sich normalerweise nun sofort verzogen, aber ich mußte ihn natürlich auf das zusammenhanglose Geschreibsel in den Bemerkungen hinweisen, das er gleich komplett streichen wollte, "Sie fahren ja sowieso nicht mit Seitenwagen". Einspruch, natürlich fahre ich mit Seitenwagen, und zwar wahlweise, was mehrere Anrufe beim TÜV zur Folge hatte, von wegen der Schlüsselnummer und so ... Das vorläufige Ende vom Lied war, daß ich mit dem Gespann noch einmal zur Zulassungsstelle muß, damit der TÜV das Leergewicht mit Seitenwagen feststellen kann, das ist nämlich in meinem alten Brief nicht drin gewesen, ist aber ungeheuer wichtig, damit ich weiß, welche Brücke für mein Gespann ohne Fahrer gerade noch befahrbar ist oder so. Diesen hoffentlich letzten Besuch bei der Zulassungsstelle habe ich mir noch für dieses Jahr aufgespart, verteilte Freud ist doppelte Freud.

Fortsetzung muß hoffentlich nicht folgen, immerhin ist hier in Frankfurt inzwischen mindestens ein zweites ES-Gespann angemeldet, das ein Freund sich gleichzeitig wieder hergerichtet hat.

Jürgen Buss, Frankfurt/M.

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
August					
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, London SE9 5ER Tel.: 07131-32010
22. 8.		74889 Sinsheim	Technikmuseum	Heinkeltreffen	
22. 8.		7050 Waiblingen	MSC Bittenfeld	Ausfahrt	Niels Wissmann, Gumpenstr. 24, 7050 Waiblingen 6 Tel.: 030-3238187 oder 8911760
27. 8.	-29. 8.	1000 Berlin		Suzuki-Wasserbüffel-Treffen	VFV, Theo Krust, Tel.: 07221-22885
28. 8.	-29. 8.	5561 Bengel		Vet.-Berglauf	P. Kohl, Tel. 06704/2208
28. 8.		5637 Gensingen	Hotel "Adler"	Vet.-Orifahrt	Werner Piphö 04131-46236
28. 8.		2120 Lüneburg		Veteranen-Trial	Ralf Krug, Tel.: 06404-5242 (abends)
28. 8.	-29. 8.	34346 Hann. Münden	Campingplatz	5. Honda XL 185 S-Treffen	Uwe Wybiralla 0209/209157
29. 8.		4300 Essen	Stern-Brauerei	Classic-Day 1993	Rudi Munstermann 05829-448
29. 8.		29565 Brockhöfe		XIX. Fourstroke-Trial	P. Hanenberg, Tel.: 02554-8682
29. 8.		45899 Gelsenkirchen-Horst	Museum Rebuschat	CBBC-Teilemarkt	Manx MCC, Vicing House, Nelson Str., I.o.M.
31. 8.	- 3. 9.	GBM Isle of Man		Classic Manx GP	
September					
3. 9.	- 5. 9.	57368 Lennestadt		36. ILO-Twin-IG-Treffen	D. Cöppencastrop, Tel.: 0234-87238
4. 9.		24988 Oeversee		Nimbus-Treffen	Gerd Asmusen, Tel.: 04630-317
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
9. 9.		68766 Hockenheim	Zweirad-Ziegler	Treffen Europ. Motorräder	Tel.: 06205-6954
10. 9.	-11. 9.	68766 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
10. 9.	-12. 9.	74169 Stein/Kocher		NSU-Motorradtreffen	Tel.: 07136-23689
11. 9.		2400 Lübeck/Buntekuh	Riders Cafe	Custom Car & Bike Meeting	Info: 0451-898105
11. 9.	-12. 9.	3501 Fuldaabrück		Classic-Trial	K. Staufenberg, Am Rummelsbach 2, 3501 Fuldaabrück
12. 9.		4800 Bielefeld	Quelle	ADAC-Mot. Grundkurs	Anmeldung: 0521-1081-63 (R. Colratz)
14. 9.	-18. 9.	GBM Isle of Man		Manx International Rallye	MIR PO-Box 129, Douglas, I.o.M.
17. 9.	-19. 9.			BVDM Deutschlandfahrt	H. Sauerland, Klosterfeld 1, 4182 Uedem
18. 9.		8584 Kemnath	Stadt	Vet.-u. Teilemarkt	P. Opolka 09641/3322
18. 9.	-19. 9.	Fichtelbrunn		Vet.-Treffen des OVC	W. Langhans, Tel.: 09661-52529
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 Arnheim		Vet.-Trial Euro-Cup	
25. 9.	-26. 9.	341-- Kassel		Technorama	H. Leicht, Griesbadgasse 26, 89073 Ulm
25. 9.	-26. 9.	7830 Emmendingen		Veteranen-Trial	Bruno Schleier 07641-6219
25. 9.	-26. 9.	Nürburgring		Vet.-Rennen	VFV, Theo Krust, Tel.: 07221-22885
25. 9.	-26. 9.	NL Assen	Triantha-Halle	Teilemarkt	Willem Pol, Tel.: 0031-5928-12486
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	Bierstadl	Mopedfete	H. Schajor, Tel.: 08633-1479
3. 10.		09573 Augustusburg	Schloßhof	Oldtimer-Herbsttreffen	H. Meinig, Tel.: 037291-267 oder 6528
9. 10.	-10. 10.	68--- Mannheim		Veterama	Veterama GmbH, Rheingaustr. 21, 68526 Ladenburg
10. 10.		7106- Sindelfingen	Parkpl./Breuninger L.	Gedenkfahrt/Gottesdienst	AMC Schönbrunn, K. Steinmetz, Tel.: 07154-4401
23. 10.	-24. 10.	52224 Stollberg	Gressenich	Veteranen-Trial	Bernd Kreuzt 02402-72647
30. 10.	-31. 10.	456-- Recklinghausen	Vestlandhalle	Teilemarkt	C. Schalkowski, Hedwigstr. 19, 42105 Wuppertal
November					
21. 11.		2072 Bargdeheide	Stormarn	Classic-Trial	W. Siebenhaar. 04532-3548
28. 11.		6070 Langen	Stadthalle	Oldimanie	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

1----	Berlin	Irish Pub	Engländer Stammtisch	Jeden 1. Montag im Monat ab 20 Uhr, 030/8210951
103--	Berlin-Karlshorst	Heizhaus	MZ-Stammtisch	Jeden 2. Donnerstag im Monat ab 18 Uhr, 030/4025830
10557	Berlin	Werftstr.	(Vet.-) Trialstammtisch	Jeden 2. Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr, 05829/448
20357	Hamburg	Sternschanze	Motorrad-Stammtisch	Jeden 3. Sonntag im Mon.; 10 bis 12 Uhr 040/6915387
2----	Hamburg 76	Gastst. Intakt	Oldiestammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr
20255	Hamburg	Lutterorothstr. 33	Brit-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat
21357	Bardowick	Fa. Damen&Bruns	BMW-Klößschnack	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr
22---	Hamburg-Winterhude	Gastst. Kanal 9	MZ-Stammtisch	Jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat
26689	Apen	Leuchtturm	Motorrad-Klößschnack	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 10 Uhr 04409/8140
27299	Langwedel	Connys Cafe	Harley-Stammtisch	Jeden 1. Samstag im Monat ab 15 Uhr 04232/3553
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
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
29683	Dorfmark	Gastst. Böhmegrund	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 04261/83264
31185	Söhlde/Nettlingen	"Vor Holzer Rast"	MZ-Stammtisch	Jeden letzten Samstag in Monat ab 13 Uhr, 05121/25560
34587	Niedervorschütz	Gasthof Forstmühle	MZ-Stammtisch	Jeden 3. Samstag im Monat ab 19.30 Uhr 05665/30613
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
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
494--	Ellenstedt	Ponyhof, Schneebee.	Motorrad-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat ab 20 Uhr, 04444/632
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
520--	Aachen	Parkpl. Siegel	Ausfahrt, 50er Jahre Kräder	Jeden Sonntag ab 10 Uhr, H. Heiliger, 0241/511556
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
55457	Gensingen	Hotel zum Adler	Veteranen-Stammtisch	Jeden Montag ab 20 Uhr 06704/2208
56271	Isenburg	Gasthof Isenburg	Oldie-Stammtisch	Jeden 1. Dienstag im Monat, ab 20 Uhr, 02634/1644
58313	Herdecke	"Zur Buche"	MZ-Stammtisch	Jeden 2. Do. im Monat, Tel.: 02330-12467
59302	Oelde	Gasthof Geisterholz	Wasserbüffelstammtisch	Jeden letzten Samstag im Monat ab 17 Uhr, 0251-525761
64385	Pfaffen-Beefurt	Gasthof Waldklause	Engländerstammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 069/571397
72658	Bempflingen	Sportheim Waldeck	Heinkel-Stammtisch	Jeden 3. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 07123/34 5 66
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
79---	Freiburg	Pizzeria Kroneneck	Italo-Stammtisch	Jeden Freitag ab 20.30 Uhr 0761/64611
85893	Reichertshausen	Gasthof Lindermeier	Motorradtreffen	Jeden 2. Sonntag im Monat 17.30 Uhr, 0841-59214
87724	Ottobeuren	Elderner Kaminstube	Italo-Stammtisch	Jeden 1. Fr. ab 20 h, Tel. 08331-81631
890--	Ulm	Cafe Rialto	Klassiker-Stammtisch	Jeden Donnerstag ab 19 Uhr, Info 07302/4853
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
97074	Würzburg	Gasthof St. Bruno	Klassikerstammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 20 Uhr, 0931/81730
CH	Herrliberg, Zürichsee	Restaurant Blümlisalp	Oldistammtisch	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.

**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"

Chefredakteur:
Rainer Baues (verantwortlich)

Redaktion:
Udo Stüinkel

Redaktionelle Mitarbeit:
Alan Cathcart, Duesi, Dipl. Ing. F. Freitag, Reinhard Hopp, Stefan Katzer, Uwe Kremer, David Longstroke, Jörn Meißner, Oberger, Siegfried Rauch, Thomas Reichl, Andy Schwietzer, Dr. Paul Simsa, Wilhelm Springmann, Jürgen Strohmenger (strom)

Fotos & Titelrealisation:
Baues Offset Druck

Fotos:
Rainer Baues, Uwe Kremer

Layout:
Uwe Kremer, DWB Isbrecht/Möller, Bremen

DIE ZEITSCHRIFT - ORGANISATION

Erscheinungsweise: Monatlich am 15.

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

Druck:
Baues Verlag, Am Deich 57, 28199 Bremen

DIE ANZEIGEN

Verantwortlich für Anzeigen:
Die GbR

Anzeigenschluß:
Jeweils am 20. des Vormonats

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

KLEINGEDRUCKTES

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

FAHRBERICHT

Motorwelt-Test 1956

Es ist nicht das erstmal, daß Besteuerung und Höhe der Versicherungsprämie mitbestimmend sind für die Programmgestaltung eines Motorradwerkes, und selbst nur wenige Kubikzentimeter weniger lassen die Einführung eines neuen



Modells gerechtfertigt scheinen, wenn, wie im Fall der Zündapp 175 S, durch Verkleinerung des Hubraumes von 200



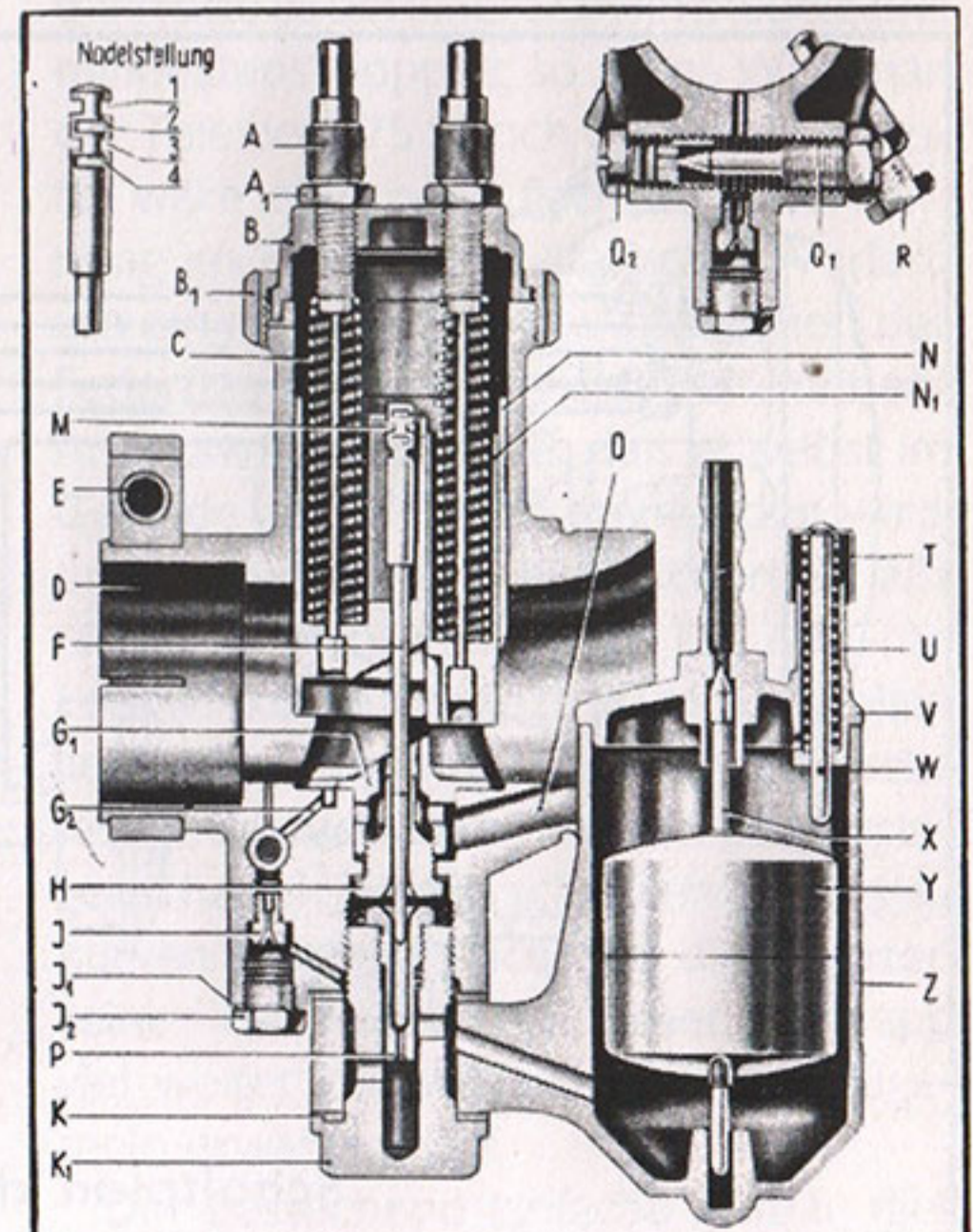
auf 175 ccm eine Einsparung der laufenden Unkosten von nicht weniger als 26,5 % erzielt wird. Daß der Anschaffungspreis der 175 S nicht erheblich unter jenem der Zündapp 200 S liegt, überrascht nicht weiter, wenn man weiß, daß sich beide Modelle bis auf den kleineren Zylinderinhalt der 175er und einen schmalen Vorderradreifen bis in die letzten Einzelheiten gleichen. Am deutlichsten wird die Gleichheit der beiden Modelle gekennzeichnet durch das einheitliche Gesamtgewicht von 131 kg. Wie immer man das ideale Gesamtgewicht einer Maschine vom Hubvolumen des vorliegenden Prüflings auch sehen mag, diese 131 kg sind keinesfalls zu hoch für

Historischer Test Zündapp 175 S

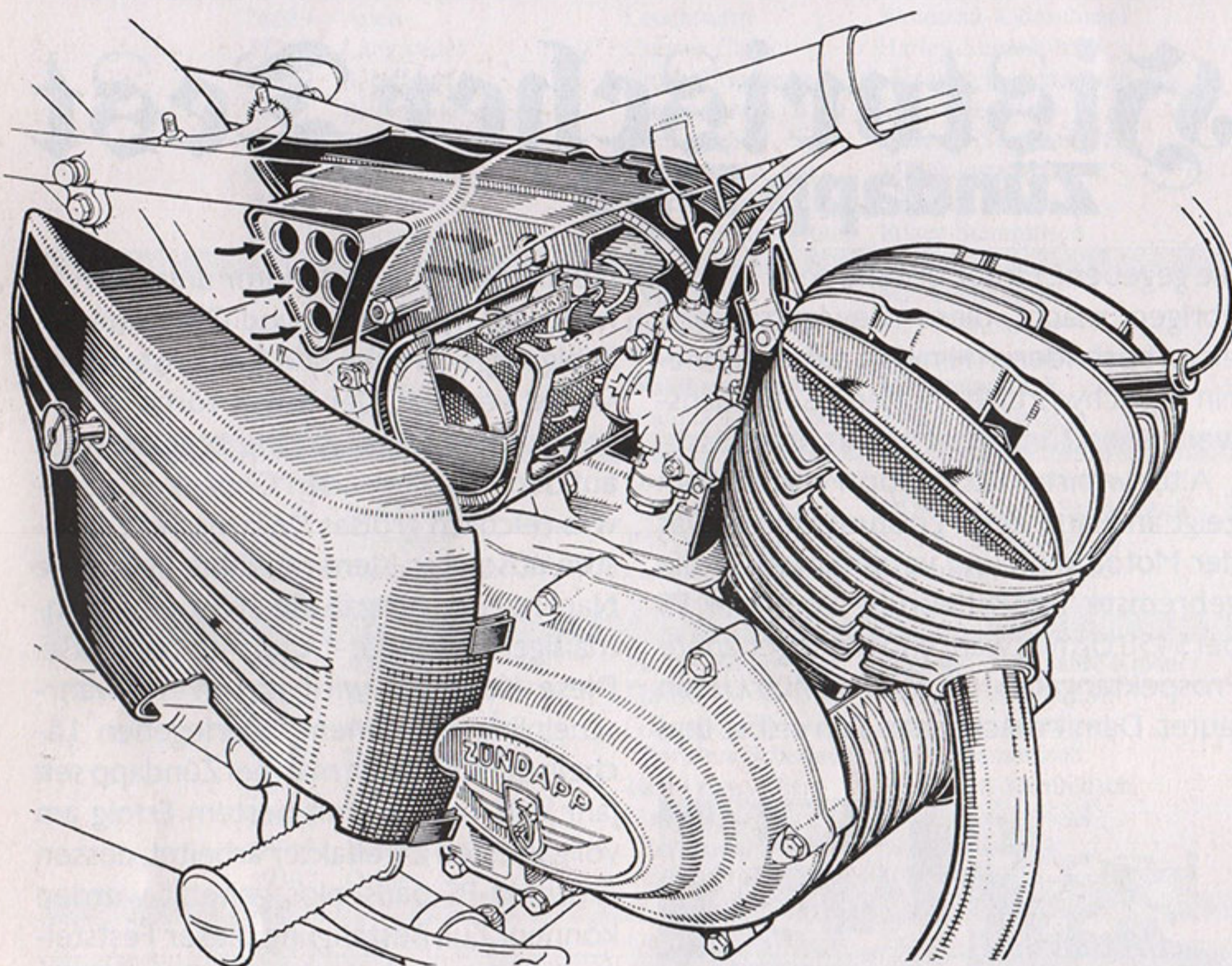
die gegebene Motorleistung der 175 S, im übrigen macht diese Gewichtsangabe einen besonderen Hinweis auf den ohnehin sprichwörtlich hohen Gebrauchswert eines Zündapp-Modells überflüssig. Altbewährte Zündapp-Praxis: Man zeigt an Hand einer Leistungskurve, was der Motor kann und veranschaulicht die gebremste Höchstleistung von 11,4 PS bei 5450 U/min, während die sogenannte Prospektangabe 10,5 PS bei 5400 U/min lautet. Damit macht man sich selbst und

Gefühl verläßt, einen Motor unter sich zu haben, der pausenlos und über jede beliebig lange Strecke und Zeit anstandslos Vollast verträgt. Der etwas vorlaute Kolbenlauf der Testmaschine brachte mich auf den naheliegenden Gedanken an etwas reichlich großes Kolbenspiel zugunsten absoluter Klemmfreiheit, aber eine Nachmessung ergab die üblichen serienmäßigen Zylinder- und Kolbenmaße. Diese Kontrolle wird das Werk wahrscheinlich mit einem überlegenen Lächeln quittieren, da man bei Zündapp seit Jahr und Tag und mit bestem Erfolg am vollgasfesten Zweitakter arbeitet, dessen Prospekt-PS pausenlos gehetzt werden können. Zur Bestätigung dieser Feststellung genügt ein Seitenblick auf den gebläselosen Motor der Bella, der unter weit ungünstigeren Kühlverhältnissen läuft als der Motorradmotor, und doch ist der eine wie der andere thermisch kerngesund. Während der ganzen Testzeit fiel es dem Motor des Prüflings nicht ein, eine Kerzenbrücke zu bauen. Vom Kerzengesicht ist eine Vergasereinstellung ablesbar, die nicht durch eine kleinere Haupt-

anderen nichts vor. Fürs erste liegt kein Grund vor, die tatsächlichen Fähigkeiten des 175-ccm-Motors zu verschweigen, auf der anderen Seite bekennt man offen den beträchtlichen Bereich der Leistungsstreuung, wie er in der Serienfertigung unvermeidlich ist. Es wird dann aber auch kein Motor das Werk verlassen, der weniger als jene 10,5 PS leistet, und der Abfall von 1,5 PS gegenüber der 200er läßt das kleinere Modell dann auch nur ganz unwesentlich in der Fahrleistung hinter der größeren Schwester stehen. Mit 95 km/h gehört die 175 S schon ohne weiteres in die Gruppe der schnellen Solomotorräder, zumal einen auf dieser Maschine keine Sekunde das sichere



FAHRBERICHT



düse "korrigiert" werden sollte, es sei denn, eine Schlafmütze im Sattel verzichtet auf Geschwindigkeiten über 80 km/h. Jedoch, auch wer sein fahrerisches Glück vorwiegend in mittleren Geschwindigkeiten sieht, kann dem Motor der 175 S nichts anhaben, denn durch das kleine Hubvolumen stellt sich die Betriebswärme bei Bummel- oder Kurzstreckenbe-

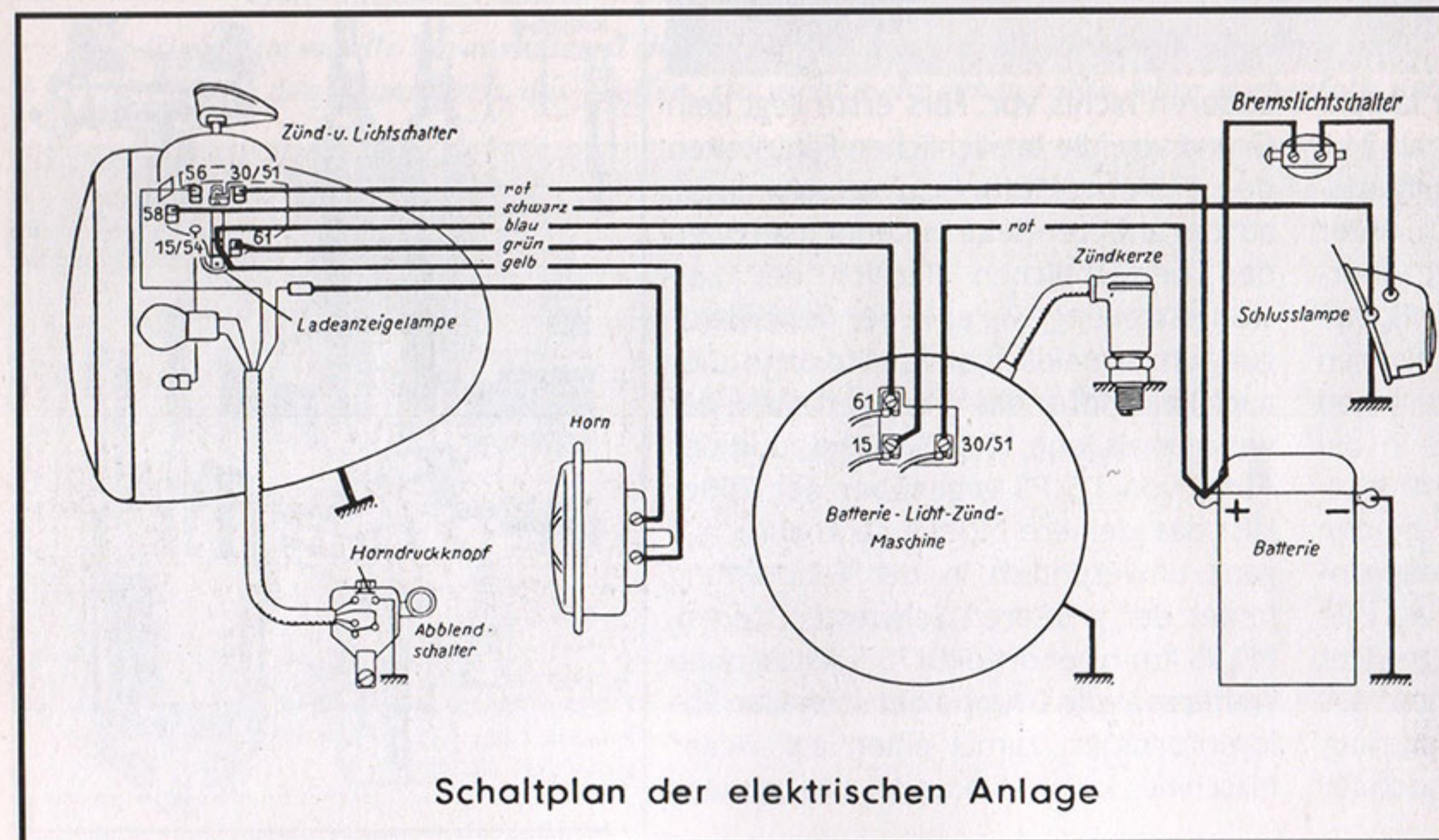
trieb schneller ein als bei größeren Triebwerken, ein Vorteil der 175 ccm, der für die Lebensdauer des Motors von entscheidender Bedeutung ist.

Der Motor der 175 S ist ganz außergewöhnlich startwillig. Höchstens zwei Tritte, so leicht und sicher, daß man sich jedesmal gegen den Gedanken "Elektrostarter" wehrt. Der Standlauf ist nicht mu-

stergültig rund aber durchaus verlässlich, und hierbei wie auch im ganzen übrigen Drehzahlbereich entspricht die Auspuffdämpfung dem heute geforderten hohen Standard. Auch die Dämpfung der Ansaugseite scheint man vollkommener als je zuvor zu beherrschen. Der Frischluft-



weg mündet bei der 175 S in die Werkzeugpfanne unterhalb des Sitzkissens. Es ist leicht, diese Maschine leise zu fahren, während auf der anderen Seite schon viel Mutwilligkeit dazugehört, die Lautstärke bis zur Lästigkeit zu treiben. Beim Ausrollen aus mittlerem oder hohem Tempo verfällt der Motor ziemlich früh in unregelmäßigen Lauf, ohne aber hierbei zu dem lästigen Stoßen zu neigen. Die niedrigste ruckfreie Mindestgeschwindigkeit im 4. Gang liegt mit 30 km/h nicht extrem tief, aber wenn die Maschine einmal auf 25, ja selbst 20 km/h im direkten Gang ausgerollt ist, kann ohne jede Härte in Triebwerk oder Kraftübertragung wieder flüssig hochbeschleunigt werden, wobei der Motor mit Frischgas ruhig überfüttert werden darf. Hierbei und vor allem am Berg wird der günstige Drehmomentverlauf in Form von bemerkenswerter Motorelastizität spürbar, und auch das Durchzugsvermögen ist für die gegebenen 175 ccm Hubvolumen von bester Art. Mit einiger Besorgnis sehe ich bei jeder Maschine mit offenem Einrohrfahrwerk dem Schwingungsverhalten entgegen, aber der Prüfling benahm sich hierin recht gesittet: Während der Lenker weder bei mittleren noch bei hohen Drehzahlen in unerwünschte Schwingungen gerät, übertragen Tank, Sattel und Rasten eine Idee mehr davon, ohne daß von Lästigkeit



FAHRBERICHT

der Vibrationen gesprochen werden könnte.

Es gibt Kupplungen, die im Hebelzug noch etwas leichter laufen als jene der 175 S, aber gewiß keine, die im Eingriff weicher und in der Dosierbarkeit besser wäre. Auch bei kaltem Motor trennt sie



tadellos, wenn sie schon einige Sekunden vor dem Einrücken des ersten Ganges ausgehoben wird. Das Einrücken geschieht dann vollkommen lautlos, und ge-

nauso weich, wie der erste eingeleitet, lassen sich auch die übrigen Gänge schalten. Der Knauf des Schalthebels liegt genau fußgerecht, wer eine andere Knaufstellung bevorzugt, mag den Hebel ruhig zurechtbiegen. Ich vermerke gern, daß mich die Exaktheit, Leichtgängigkeit und Lautlosigkeit der 175-S-Schaltung überrascht hat, denn hier zeigt endlich eine Ziehkeilschaltung, was in ihr steckt. Eine gleich gute Bewertung muß den Bremsen zuteil werden, die in Größe, Bremsfläche, Materialpaarung und Hebelübersetzung vorne wie hinten so sauber abgestimmt sind, daß sanftes Ansprechen garantiert ist, beste Dosierbarkeit der Bremswirkung jede unangenehme Überraschung von vornherein ausschließt und Blockierneigung unbekannt bleibt. Wenn nun die



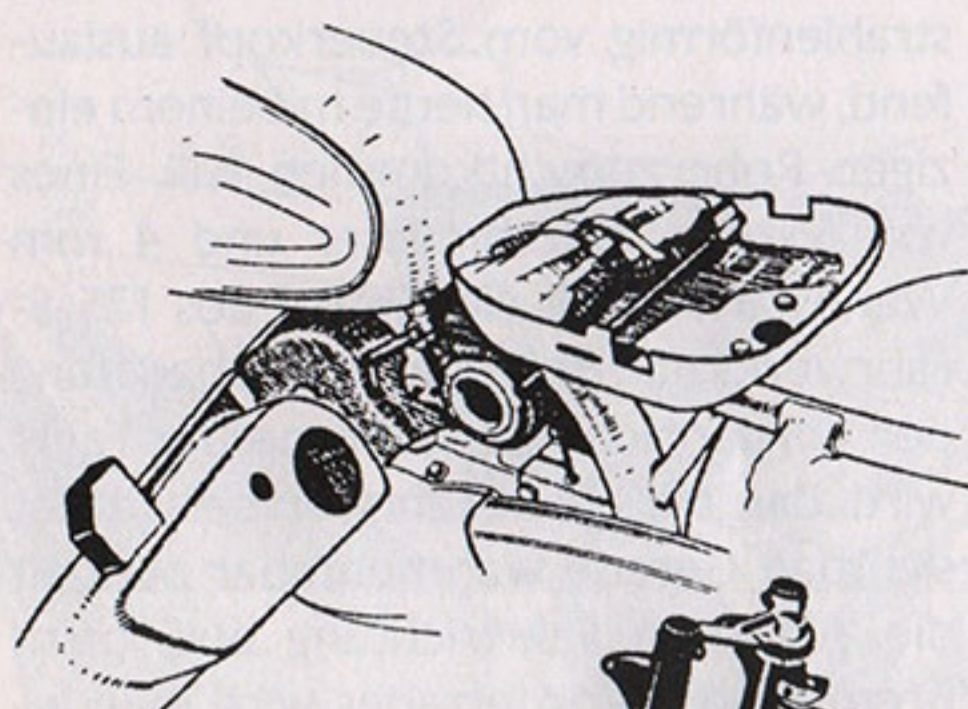
weitreichende Dosierbarkeit als hervorstechendes Merkmal dieses Bremssatzes herausgegriffen werden kann, dann stellt dies alles in allem eine Beurteilung dar, wie sie auf nur wenige Motorradmodelle zutrifft. Dieses vorzügliche Verzögerungsverhalten erfordert ebenso wie die nachfolgenden Feststellungen über die Fahreigenschaften die Benennung des Reifenfabrikats: Dunlop.

Wie ein Stück Eifelturm muten Fahrwerke früherer Jahre an gegenüber dem nackten, schlichten Einrohrfahrwerk der 175 S, es dürfte sogar die Frage erlaubt sein, warum es früher viel weiter reichen, als man dies allgemein erwarten darf.

strahlenförmig vom Steuerkopf auslaufend, während man heute mit einem einzigen Rohr zurecht kommen will. Eines von 55 mm Durchmesser und 4 mm Wandstärke stellt die "Seele" des 175-S-Fahrwerks dar. Bei genauer Beobachtung der Vorderradachse während der Fahrt wird das Maß der Fahrwerkselastizität sichtbar: Gerade wahrnehmbar pendelt die Achse in Fahrtrichtung aus, beim Bremsen des Vorderrades wird man jedoch vergeblich eine Weichheit entdecken können. Weit schwieriger ist hier die Frage nach der Verdrehsteifigkeit zu beantworten. Da aber in schnellen Kurven einläufen, gleichgültig ob auf Pflaster oder auf Beton, nicht die geringste Unruhe im Fahrwerk auftritt, erscheint jedes Mißtrauen unbegründet. Natürlich ist an dieser guten Längsstabilität der 175 S neben der festen Lagerung der breiten Hinterradschlinge die stabile Teleskopgabel und die Gruppierung ihrer Gewichte um die Lenkachse maßgeblich beteiligt. In dieser Teleskopgabel ist eines der bewährtesten Zündapp-Bauteile zu sehen, darüber hinaus gehört sie zu den stabilsten Exemplaren ihrer Gattung. Es wird auch dem oberflächlichen Betrachter nicht entgangen sein, daß der verfrüht angestimmte Schwanengesang der Tele längst wieder abgeklungen ist, denn wenn schon eine Telegabel ihre Probleme hat, dann sind es bei einer Schwinghebelgabel mindestens doppelt so viele. Was man der Tele der 175 S noch wünschen könnte, wäre eine noch flachere Federkenntung im Bereich der statischen Vorlast, um ein noch leichteres Ansprechen der Federung sicherzustellen. Der mittlere Arbeitsweg ist so groß, daß er selbst im Gelände als genügend empfunden wird, und auch die Durchschlagsicherheit läßt nichts zu wünschen übrig. Bei 63 Grad Lenkwinkel und nahezu 90 mm Nachlauf liegt eine betont feste Lenkung vor, derlei festigt das Vertrauen in die Führungseigenschaften, und in schnellen Schlingelkurven erweist es sich, daß die Grenzen reiner Fahrfreude bei dieser Zündapp viel weiter reichen, als man dies allgemein erwarten darf.

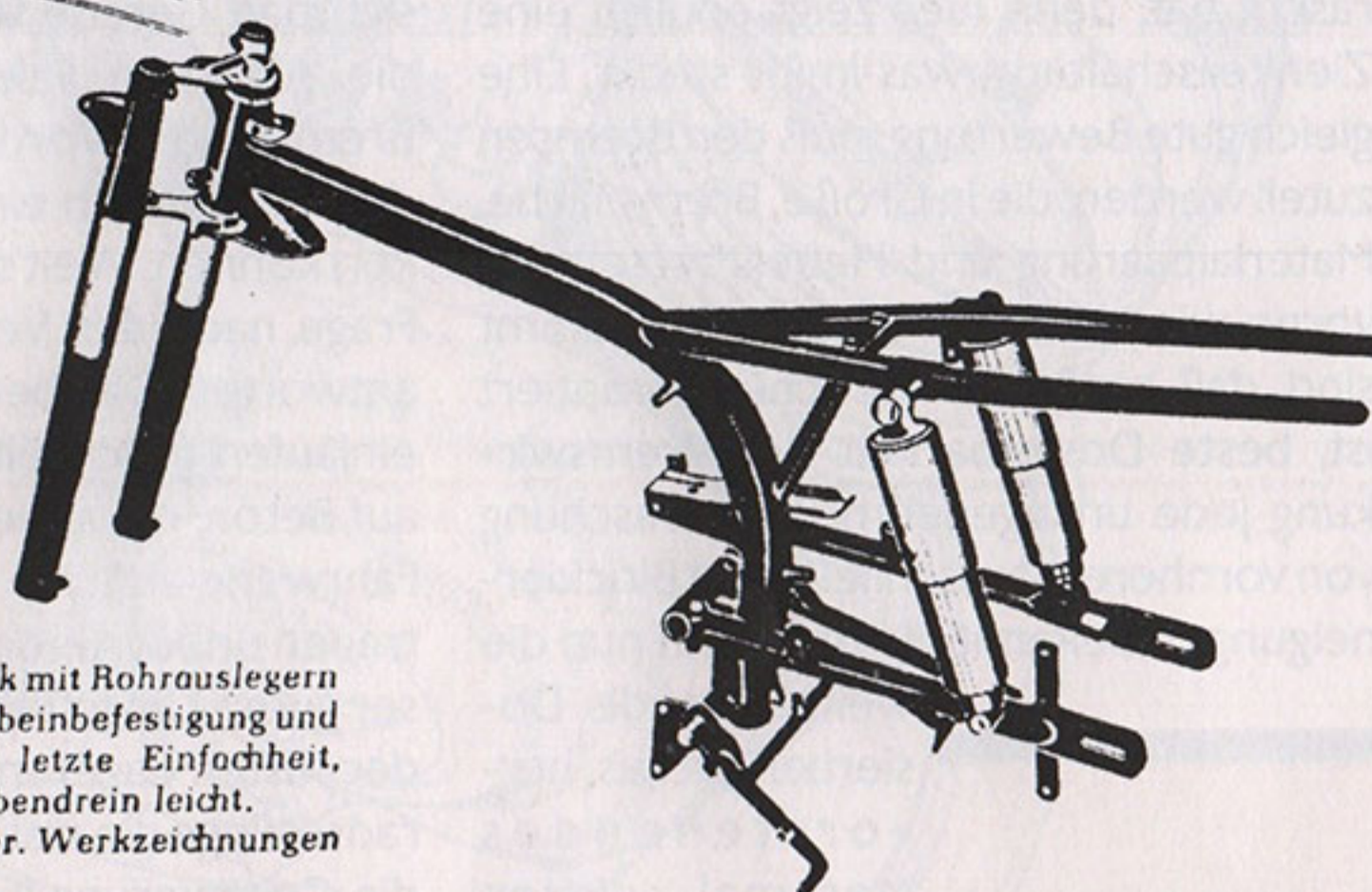
Der bestechend einfache Aufbau die-

FAHRBERICHT



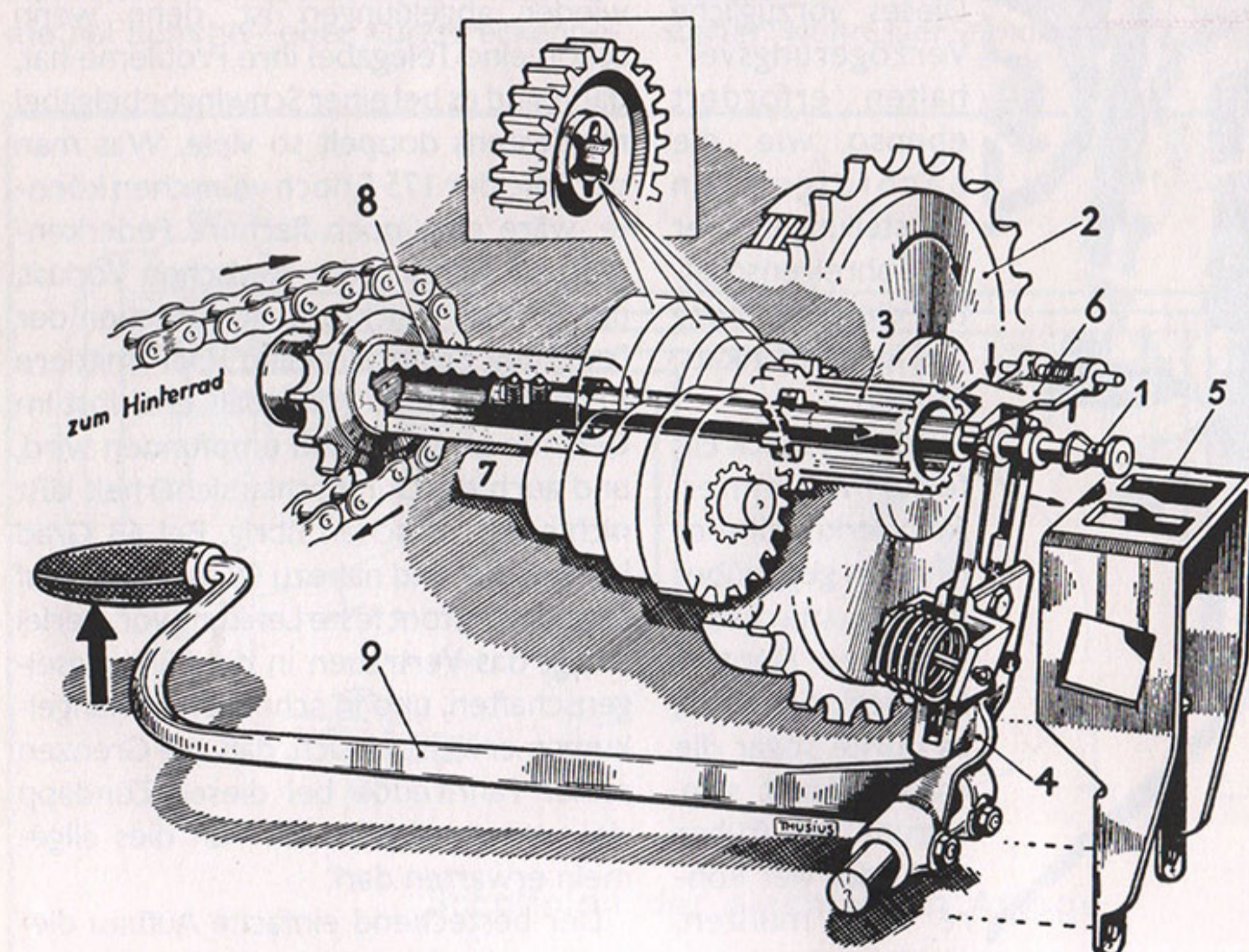
So wünscht man sich Werkzeugunterbringung: Bei entsperrierter und abgehobener Sitzbank liegt das Werkzeug plan, rutschsicher und griffbereit in einer Pfanne.

Das offene Einrohrfahrwerk mit Rohrauslegern zur Schutzblech- und Federbefestigung und Rohrschwinge verkörpert letzte Einfachheit, Zweckmäßigkeit und ist obendrein leicht. Foto: Verfasser. Werkzeichnungen



ser Maschine, der nichts Gekünsteltes oder Gesuchtes kennt und der zu einer seltenen Geschlossenheit des ganzen Modells geführt hat, wiederholt sich auch in den Federbeinen. Deren Funktion entspricht dem zugebilligten Aufwand: die Forderung nach leichtem Ansprechen ist

durchaus erfüllt, der Gesamthub ist nicht zu knapp bemessen, ein starker Gummiring zwischen oberem Befestigungsauge und Dämpferstirn verhindert hartes Durchsetzen bei vollen Federhuben. Die Augenlagerung ist breit, die blanken Schutzhülsen kratzen nicht. Da keine Ein-



Ziehkeilgetriebe mit Keilkranz auf der Schaltwelle

stellbarkeit für Solo- und Sozuslast vorgesehen ist, stellt die Hinterradfederung zwangsläufig einen Kompromiß dar. Kurz, ein 100-kg-Solofahrer wird ideale Federungsverhältnisse vorfinden, während sich bei Normalgewichten, gleichgültig ob Solo- oder Sozusbelastung, die



Tendenz zur Kurzhubigkeit der Federung zeigen wird. Der Dämpfungsgrad erscheint korrekt bemessen.

Sehr groß bemessene Doppelsitzbank, die den Aufpreis von 35,- DM ohne weiteres lohnt. Sitzkissen-, Lenker- und Rastenposition sind beste Maßarbeit für Fahrergröße 1,70 m. Ausstattung der 175 S: Schwarz-Chrom oder (gegen mäßigen Aufpreis) lindgrün-Chrom. Noch hervorzuheben: 60/90 Watt-Beleuchtung.

KENNZEICHNUNG

Zündapp-Zweitaktmotor, 60/62 mm Bohrung/Hub, 174 ccm Hubraum, Verdichtung 1:6,8, 10,5 PS bei 5400 U/min, Gemischschmierung 1:25, Batteriezündung 60/90 W, Scheibendynamo, Bing-Zweischiebertvergaser 2/24/46. Untersetzungen Motor/Hinterrad 1:18,8, 11,7, 8,4, 6,00.

Offener Einrohrrahmen, Teleskopgabel, Federbeinschwinge, 3,00-16" vorne, 2,35-16" hinten, Alu-Vollnabenbremsen 160 mm Durchmesser, Tank 14 Liter. Radstand 1300 mm, Sattelhöhe 720 mm, Gewicht ohne Kraftstoff etwa 130 kg. Preis 1475,- DM (35,- DM mehr mit Sitzbank).

VERBRAUCH

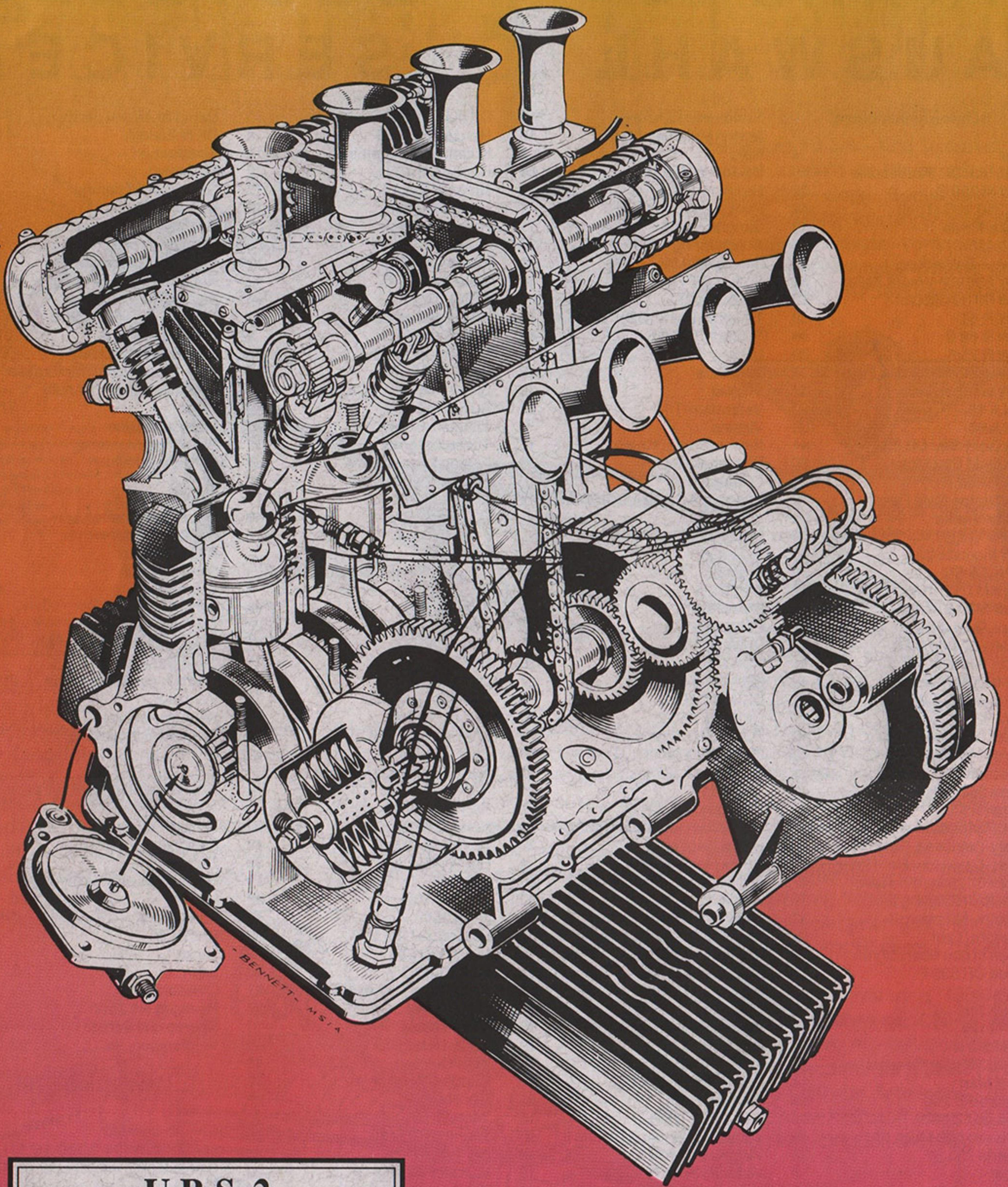
2,7 Liter/100 km bei 60 km/h
3,2 Liter/100 km bei 70 km/h
4,5 Liter/100 km bei 80 km/h
5,7 Liter/100 km bei Vollgas

BESCHLEUNIGUNG

in 3 Sekunden auf 32 km/h
in 7 Sekunden auf 50 km/h
in 13 Sekunden auf 68 km/h
in 20 Sekunden auf 80 km/h
in 40 Sekunden auf 95 km/h

INHALTS- & BESTELL-SERVICE

Schwerpunktthemen		Typenkunde		Motorzeichnungen		Umwelt & Restaurieren	
Adler	4	Ardie BD 176	2	Ariel KH Twin	36	Asbest	14
Adler, von Dr. Paul Simsa	45	AWO 425	25	Ariel Square Four	26	Festgegangene Kolben	17
Adler M 250 S	39	BMW R26	1	BMW R25/3	11	Gehörschutz	15
AJS 350 16C (Trial)	14	BMW R50	13	BMW R 69 S	41	Hautschutz und Reinigung	19
Alaska-Reise	43	BMW R51/2	5	BMW RT 350	28	Helme	20 - 21
AWO 425	13	BSA A 65	36	DKW RT 200S	8	Helme	20 - 21
Barbour-Bekleidung	34	BSA Gold Star B34	27	DKW RT 250/2	20	Katalysator	24, 45
BMW 256 von Walter Zeller	30	DKW RT 200S	8	Enfield Bullet 500	44	Kraftstoff	12
BMW R51/3+R50/5	25	DKW RT 250/2	20	Gilera 300	44	Lacke	18
BMW R 61	38	Ducati 350 Scrambler	14	Harley Davidson Panhead	24	Lärm	15
BMW R 69 S	48	Ducati 750GT	23	Honda 125 ccm	18	Ölbeseitigung	13
BMW R 75/5	39	Ducati M 125A	11	Honda CB 450	29	Reinigen mit Sprit	12
BMW R90S-Rennmaschine	32	Gilera 150	21	Honda CX 500	23	Säuren und Schutz	16
BMW von Beinke	37	Hercules K 125 BW	37	Honda GL 1000	48	Verchromen	23 - 28
BSA A 10	32	Hoffmann Gouverneur MP 250	24	Horex Regina	33	Interessiert? Ja!	
BSA A 65	38	Horex Regina 2	22	Horex Regina	33	Dann bestellen,	
BSA Gold-Star DB 32	44	Horex Regina 350	4	ILO Twin	28	per Telefon (04 21/50 16 17), per	
BSA Gold Star Motor	20	IFA BK 350	28	Jawa 350	43	Fax (0421/50 44 48) oder per Post-	
BSA Twins	8 - 9	JAWA 350	30	Laverda 750SF	12	karte die gewünschten Hefte (ein-	
BSA/Norton Café Racer	12	Laverda 750SF	12	Moto Guzzi Nuovo Falcone	10	fach die Nummer angeben, die hin-	
Bücker-Werke	20	Moto Guzzi Nuovo Falcone	10	Maico MD 250	25	ter dem Thema steht).	
DKW	3	MV Agusta 125	16	Moto Guzzi V7	20	Jede Ausgabe kostet 5,90 DM (ab	
DKW Ingolstadt	50	MV Agusta 750 S	41	Moto Morini 350V2	27	12 Hefte gibt es Rabatt: 4,99 DM pro	
DKW/IFA-MZ	36	MZ ES 250	15	Norton Manx	10	Heft) zzgl. Porto und Verpackung.	
Dnepr MT 12, Test	32	NSU Max	34	Norton Navigator	40	Wir bearbeiten die Bestellung fix und	
Dnepr MT 16TWD	9	Puch 125 SV(S) 175 SV(S)	38	NSU Quickly	46	legen der Sendung eine Rechnung	
Dnepr-Gespann	27	Puch 250SG	19	Rudge 4-Ventiler	12	bei.	
Ducati 860/900 GTS	47	Puch 250TF	26	Silk 700 S	22	GUMMIKUH-Verlag	
Ducati 900 SS	31	Triumph BDG 250H	9	Triumph (D) Twin Prototyp	47	Am Deich 57 •	
Duo 1000 km-Test	45	Triumph Boss	31	Triumph 6T T110	30	28199 Bremen	
Eigenbau BSA-Basis	31	Triumph T 120R	18	UK "Radial"	35		
EMW R35/3	11	Velocette Venom Clubman II	3	Yamaha XS 500	39		
England(Süden) Reise	49	Victoria Bergmeister	44	Yamaha XS 650	39		
Express-Werke	12	Victoria KR 26 N	6	Zündapp KS 601S	21		
Fortschritt???	30, 31	Victoria MT 250	8	Zündapp 200S	17		
Garelli 350 Split Single	43	Victor 4-ventiler	12	Zündapp 250S Trophy	7		
Gespann KS		Silk 700 S	22	Zündapp KS 601	32		
mit Panhard-Motor	17	Triumph 6T T110	30	Zündapp Norma	29		
Harley-Davidson, Geschichte	29	UK "Radial"	35				
Harley-Davidson, Hot-Rod-KH	41	Yamaha XS 500	39	Hist. Test- und Fahrberichte			
Harley 61 cu.in. 8V- Racer	47	Zündapp 200S	17	Adler MB 250 S	28	Akkus	42, 43
Hercules-Nürnberg I	31	Zündapp 250S	7	Ardie BD 176	29	Alu polieren	10, 35, 36
Hercules-Nürnberg II	32	Zündapp KS 601	32	BMW R26	13	Alu eloxieren	49
Hertweck, Carl	35	Zündapp S 350	38	BMW R 50	36	Bleifreies Benzin	50
Honda in den 60er Jahren	28			Norton Commander	19	Bowdenzüge	23
Honda CB 500 F	10			Norton Federbett	24	Bremsen	21, 23
Horex	5			Norton Manx/Jawa-Motor	20	BSA B 40 Motor	46, 47, 48
IFA BK 350	35			Norton/BSA Café Racer	12		
IFA RT125	14						
ILO-Motoren	23						
Island, Mit dem Gespann in-	34						
Isle of Man	14						
Kawasaki Z 200	13						
Kawasaki Z 900	42						
Kawasaki 500 Mach III	44						
Laverda 750 SF	33						
Maico	8						
Matchless G50	40						
Metisse G50 Mountaineer	36						
Moto Guzzi	9						
Moto Guzzi Nuovo Falcone	25-26						
Münch	26						
MZ • Die Geschichte	24						
MZ ES 250	18						
MZ RT 125	21						
MZ BK 350	15						
Norton Commando	19						
Norton Federbett	24						
Norton Manx/Jawa-Motor	20						
Norton/BSA Café Racer	12						



URS 2

Bauzeit: 1964 - 1972

Hubraum: 497ccm

Bohrung x Hub: 60 x 44 mm

Verdichtung: 9,3 : 1

Leistung: ca. 76-86 PS