

4. Jahrgang
T10856E

GUMMIKUH &

5,90 DM
öS 50 · sfr 5,90

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

PAST
perfe

9 • 1993

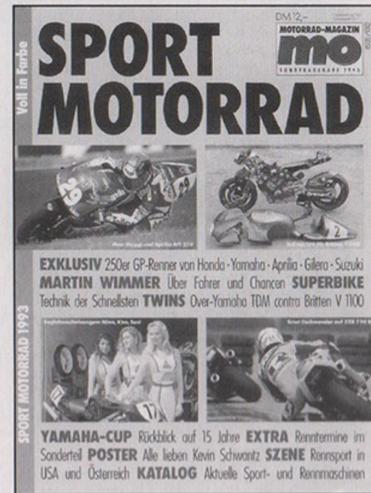
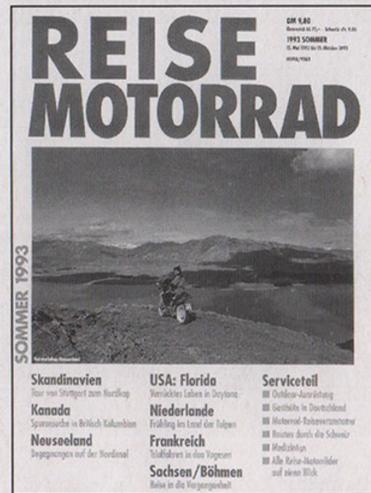
15. September 1993 bis

14. Oktober 1993



DAS KLEEBLATT

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



SPORT MOTORRAD 1993. Faszination Motorsport, packende Rennmaschinen im Test, Stars im Gespräch. Die 250er GP-Rennmaschinen im Vergleich, zwei BoT-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.

MOTORRAD 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.



SCHERMER'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

Fahrbericht
BMW R 25/3 mit Steib
LS 200 32

Reise
TT-Nachtrag 38

BIKER'S SEELE

Easy Rider - Peaceful
Rider 54

GESCHICHTEN

Opa Hentze und seine fünf
Gespanne 50

TECHNIK

Elektrik
6 V oder 12 V, das ist
hier die Frage 30

Radlagerumbau
BMW R 51/3 44

Zu Besuch bei Dr. Wack 48

SPORT

Nachruf
Stanley Woods 12

RUBRIKEN

Titelbild
Harley Davidson
(Foto Archiv) 1

Schwerpunkt
John Player Norton 4

Korrespondenz 14

Kleinanzeigen
Such & Find 19

Litera-Tour 47

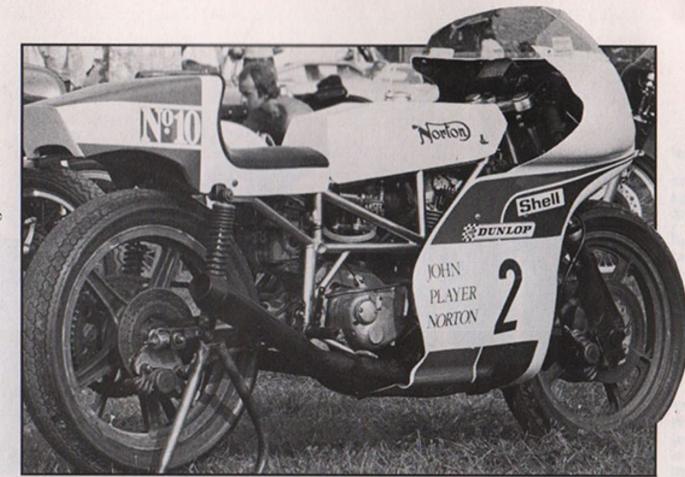
Termine & Treffen 45

Impressum 46

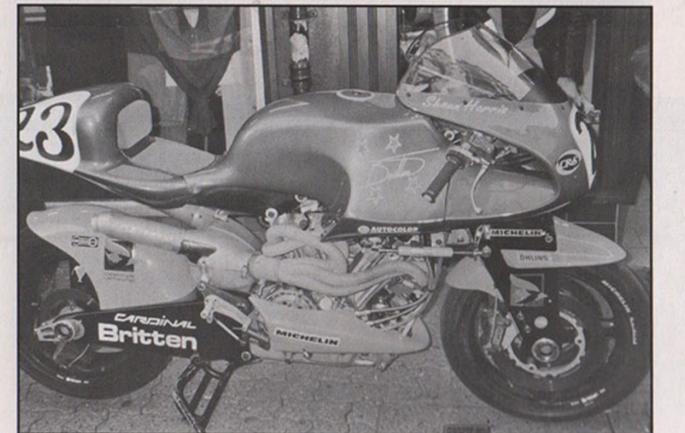
Motorgalerie
HONDA C100 56



Alan fuhr mit viel Dampf die nur 145 kg schwere 750 ccm John Player Norton und war begeistert von ihr ab Seite 4



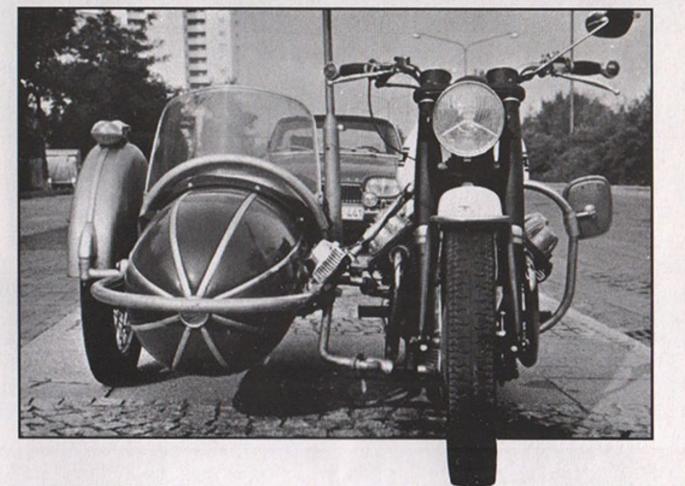
Sowas kann man auf der I.O.M. sehen, behauptet jedenfalls David Longstroke in seiner TT-Nachlese ab Seite 38



In den 50er Jahren baute BMW noch leichte Gespanne. Unser Stift Udo fuhr eine R 25/3 mit Steib ab Seite 50

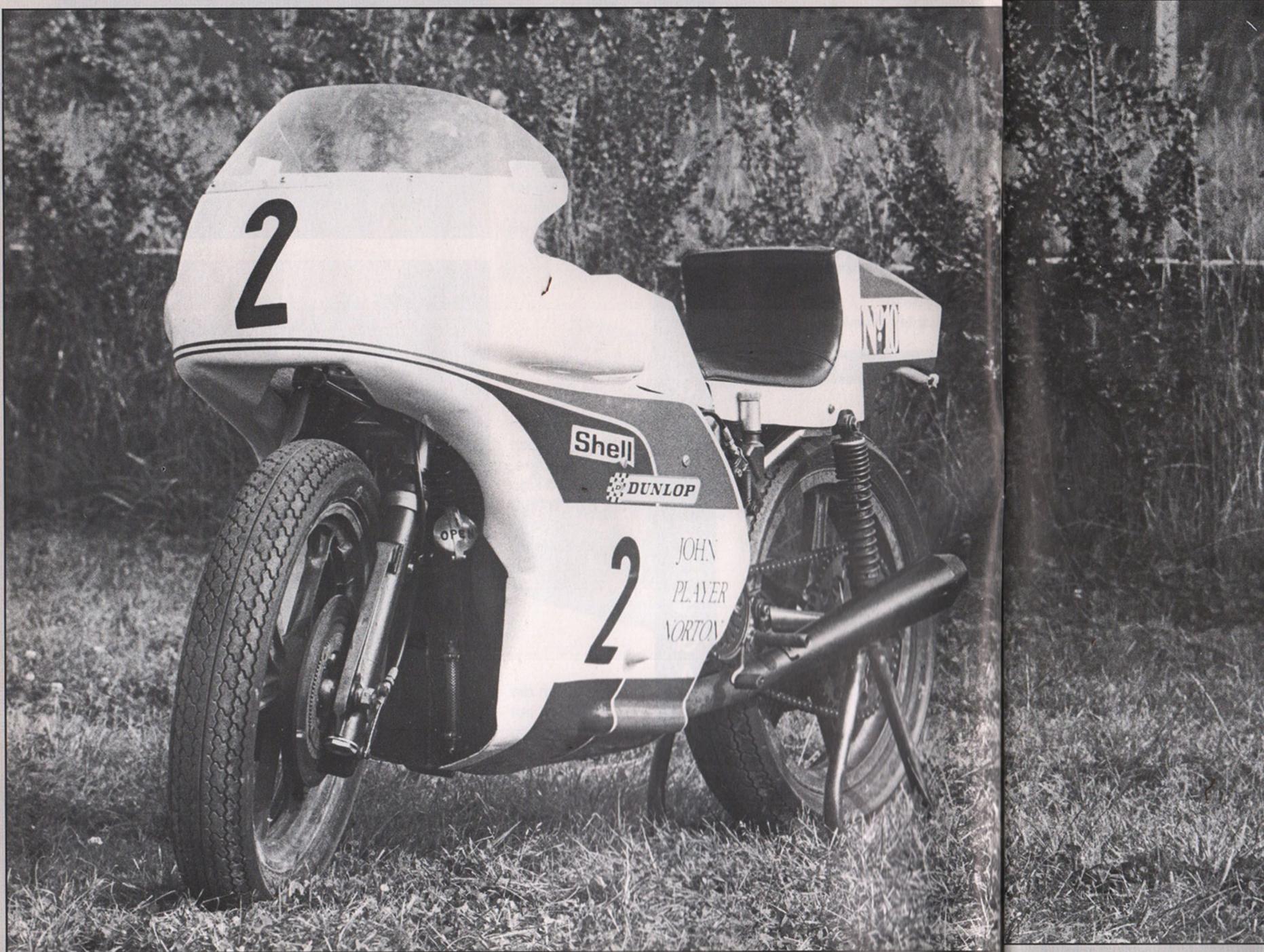


1969 kam die "V 7 Special" auf den Markt. Opa ließ nicht locker und machte bald ein Gespann daraus ab Seite 32



GUMMIKUH & PAST PERFECT AUSGABE 52

John Player Norton



Es gibt Momente, die man niemals vergißt. Eine der lebendigsten Erinnerungen, die ich an meine Zeit als Zuschauer habe, bevor daß Unfaßbare geschah und ich selbst begann Rennen zu fahren, ist das "Rennen des Jahres", daß 1974 in Mallory Park ausgetragen wurde. Das Erscheinen der Yamaha TZ 700 schien ein Todesstoß für die Viertakter der Formel 750. Dazu kam, daß der Unfall von Peter Williams einige Wochen vorher das John Player Norton Team enorm zurückgeworfen hatte. Für viele war Williams die beste Kombination aus Fahrer und Entwicklungsingenieur, die jemals ein Bein über eine Sitzbank geschwungen hatte. Er erlitt verschiedene schwere Verletzungen, so daß er die Bewegungsfähigkeit seines linken Armes einbüßte.

Es sah für die Viertakterfreunde hoffnungslos aus, obwohl Phil Read auf der 500er MV immer noch voll konkurrenzfähig war. Wir schauten von der Sandbank am Einlauf von "Gerards" zu, als die Flagge fiel und eine Wolke von Zweitaktqualm zu sehen war. Aus dem Qualm heraus stießen die Vorderräder von 120-pferdigen Drei- und Vierzylindern. Aus dem Dunst - es war ein trüber Tag mit

einer leicht schmierigen Strecken - erschienen die erwarteten Favoriten, um sich in die "Gerards" Kurve zu begeben. Sheene und Smart auf den Suzukis, Kenny Roberts auf der Yamaha und schließlich Grants Kawasaki. Überall japanische Zweitaktmultis. Plötzlich war da ein wesentlich tieferer Auspuffton und die Erscheinung einer weißen Lederkombi und einer weißen Maschine mit candyfarbenen Streifen: Es war der unverwechselbare Dave Croxford auf der luftgekühlten John Player Norton. Ihm fehlten 40 PS zu seinen Rivalen. Nach Williams Unfall war er die letzte Hoffnung des in Andover beheimateten JPN-Teams, um sowohl den Union Jack als auch die Viertaktflagge hochzuhalten.

Crox trug stets einen offenen Helm und sogar im Vorüberhuschen konnte man seine zusammengebissenen Zähne sehen. Daran war sein eiserner Wille zu erkennen, auch den kleinsten Vorteil zu nutzen, den ihm in der langen, langen Kurve die überlegene Straßenlage der JPN bescheren würde. Nachdem er eine Gruppe langsamerer Fahrer überholt hatte, zog er bis auf 5 cm an den linken Rand der Fahrbahn, kippte die Maschine in einen wahnsinnigen Winkel und zog den Gasgriff voll auf. Nachdem er als Achter in die Kurve eingefahren war, überholte er

einen Fahrer nach dem anderen. Man konnte tatsächlich sehen, wie das Hinterrad bereits ständig versetzte, da es in dieser Schräglage kaum noch Kraft übertragen konnte, aber Crox blieb voll dran. Langsam bemerkte die Menge um uns herum, daß sie etwas Unvergeßliches sah. Einer fing an vorzuzählen und alle stimmten lautstark mit ein, als Dave begann, die schnellen Fahrer zu überholen. "Vierter, Dritter, Zweiter.." schrien wir in Ekstase. "Erster!!!" als Dave den zweifellos erstaunten Barry Sheene auf seiner Triple-Suzuki überholte. Er führte die Meute auf der Gegengeraden an bis hinter das Flüßchen. Flach auf dem Tank, eine weiße Einheit mit der Maschine bildend, wurde er auf der Geraden wieder von den Zweitakttern überholt. Ago auf einer 700er Yamaha bildete die Spitze. Jener wünschte sich sicherlich die Kraft der eigenen Maschine in Verbindung mit dem Handling der Norton. Croxford wurde schließlich fünfter im Rennen des Jahres. Aber wir wußten, daß es sich um den Schwanengesang des John Player Norton Teams handelte, daß den britischen Rennfans in den vergangenen drei Jahren so viel Freude gebracht hatte. Am Ende der Saison entzog die Zigarettenherstellerin die Unterstützung und das Team aus Andover arbeitete an

1971 trat Norton mit 69 PS im Parc Ferme von Daytona an

dem kaum entwickelten Cosworth-Challenge, bevor es in den Strudel der Pleite der Muttergesellschaft NVT gerissen wurde. Es war ein trauriges Ende für ein Team, aus dessen großen Bemühungen hätte mehr werden können. Sie hatten den Japanern trotzen können. Mit einem veralteten, luftgekühlten Zweizylinderviertaktmotor in einem Serienfahrzeug. Mehr hatte das schmale Budget nicht erlaubt. Wenn mir an dem unvergeßlichen Tag des Jahres 1974 jemand gesagt hätte, daß ich auf Dave Croxfords Motorrad fahren würde, hätte ich ihn für verrückt erklärt. Aber dank der Großzügigkeit des derzeitigen Besitzers, des Spaniers Joaquin Folch aus Barcelona, konnte ich die Maschine am 50sten Jahrestag in Donington, 1981, fahren. Dort war eine Retrospektive, um die Formel 750 und ihre Fahrer vorzustellen. Zum ersten Mal seit den großen Tagen dieser Klasse waren alle versammelt.

Und als besonderes Bonbon war Peter Williams dort, um das Rennen mit der Flagge zu starten. Es war eine herrliche Gelegenheit mit ihm über die Motorräder zu sprechen, die unter seinem Einfluß entstanden waren, und ihn zu TT-Siegen und Rundstreckenmeisterschaften getragen hatten.

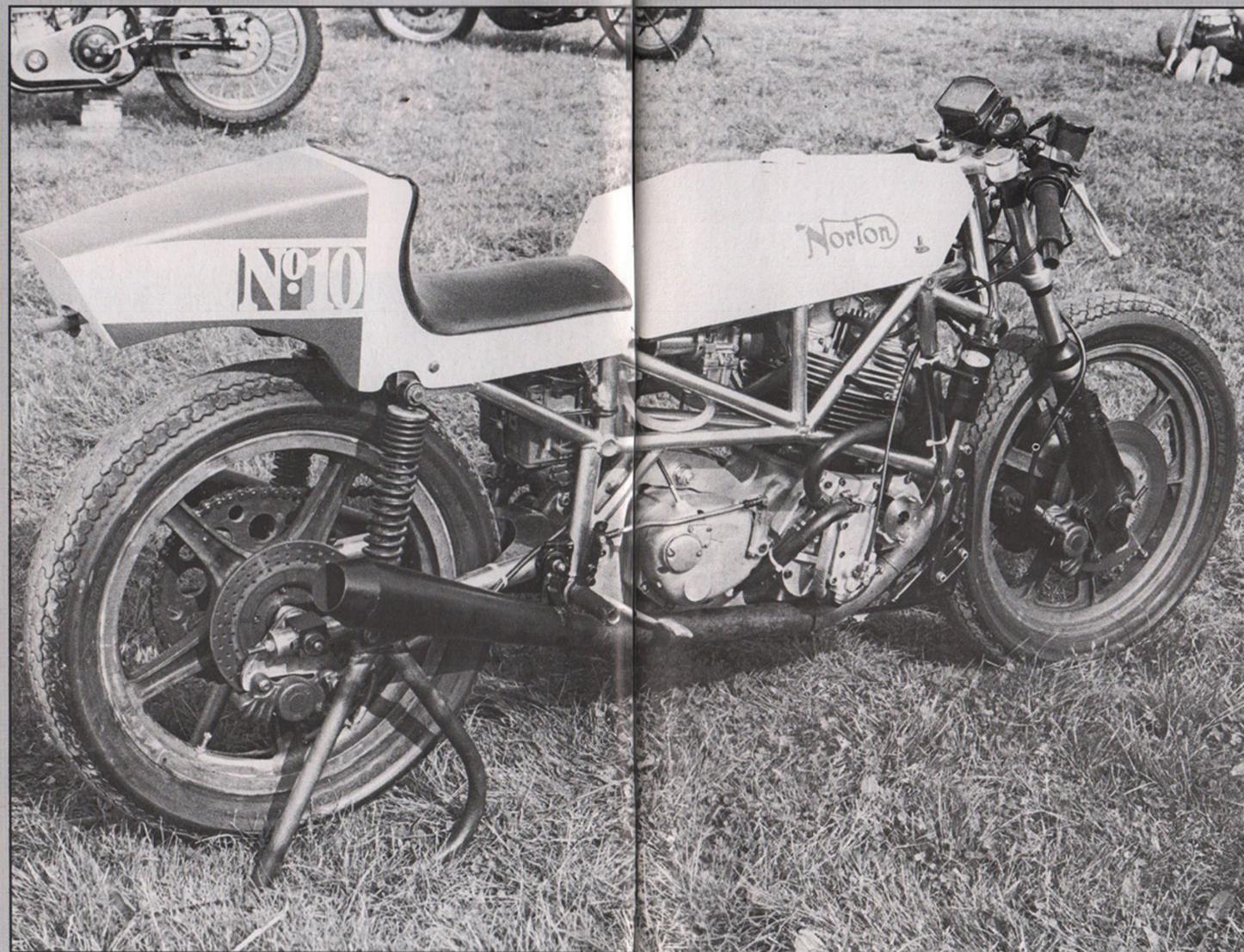
Die John Player Norton Geschichte geht zurück in das Jahr 1971, als Williams, der mit einer preparierten Seriencommando einige Siege und gute Plazierungen zusammengefahren hatte, im Winter 70/71 bei der Nortonrennabteilung einstieg. Kopf des Ganzen war der Ex-Autorennfahrer Dennis Poore. Zweck der Übung war, mit der langhubigen Zweizylinder weltweit an Rennen der neugeschaffenen Formal 750 teilzunehmen. Dieses sollte die Stimulation von eventuellen Kunden der Norton-Serienmaschinen sein. Ein kurzhubiger Motor sei in der Entwicklung doch nicht vor Ende 72

verfügbar, hieß es. Aus heutiger Sicht überraschend fiel die Entscheidung zugunsten des Projekts aus. Die Norton-Villiers Entwicklungsabteilung in Truxton sollte den Bau der neuen Maschinen übernehmen. Neben Peter Williams wurden Tony Rutter und Phil Read engagiert. Ex-Suzuki und AMC Werksfahrer Frank Perris leitete den Rennstall. Durch seine Kontakte aus der Welt des Automobilsports gelang es Dennis Poore die Imperial Tobacco Company als Sponsor zu gewinnen. Das Team sollte unter dem Markennamen "John Player" antreten. Das war das erste Mal in der Geschichte, daß ein Motorradrennenteam komplett von einem fachfremdem Sponsor unterstützt wurde. Die Rahmenbedingungen waren also geschaffen...

Gleich zu Beginn galt es ein Datum einzuhalten: Bereits drei Monate nachdem das Team gegründet worden war, hatte man in Daytona bei den 200 Meilen anzutreten. Dieser Rundkurs präsentierte sich als Herausforderung für den leistungsbegrenzten 360 Grad-Parallelzylinder, dessen Ursprünge auf den Dominatormotor zurückgingen, den Bert Hopwood 1948 gezeichnet hatte. Dieses Triebwerk bildete den Hintergrund für Nortons Motorenbau für mehr als 25 Jahre. (Ironie des Schicksals: Hopwood war mittlerweile Chefkonstrukteur der rivalisierenden BSA/Triumph Fabrik, deren Dreizylinder Konkurrenten der Norton Twins waren.) Glücklicherweise durfte Peter Williams den MIRA-Windkanal benutzen, wo er die von ihm konstruierte Verkleidung und Rahmenänderungen demonstrieren konnte, mit deren Hilfe er den Luftwiderstand minimierte. So waren 150 mph (ca 240 km/h) mit einer leicht getunten Commando Combat-Maschine zu erreichen. "Nichts Sensationelles," sagte Peter, "aber es gab uns Hoffnung." Würde die Realität seine Ver-

mutungen bestätigen? Als die ersten JPN-Motorräder im Parc Ferme von Daytona auftauchten, sahen die versammelten Betrachter die zukünftige Gestaltung der Williams

117 PS in den Steilkurven sehr schnell. Wir hatten dagegen 69 PS bei 7.000/min, nur 4 PS mehr als eine Standard Commando." erinnert sich Williams. "Wir mußten an der Endge-



Auch ohne Verkleidung sieht die 750er gedrungen aus

designnten Twins. Peter hatte auch die Anbauteile geschaffen. Gespritzt in Königsblau mit weißen Streifen sahen die Maschinen kleiner aus als manche 500er. Dabei waren es 750er, doch die Erfahrungen des Windkanals waren in sie hineingearbeitet. "Wir merkten, daß wir mit den Suzukis alle Hände voll zu tun bekämen. Trotz ihrer Handlingprobleme, waren sie durch ihre

geschwindigkeit feilen. Ein anderes Problem war die Tatsache, daß wir 24 l Sprit mitnehmen mußten, um mit weniger Tankpausen als die Suzukis und andere durstige Maschinen auszukommen. Aber wie würde sich der erhöhte Schwerpunkt und der höhere Luftwiderstand auswirken? Die Tanks waren so groß, daß sich die Fahrer nicht hinter der Verkleidung verstecken konnten."

Man löste das Problem durch Seitentanks in den Verkleidungen, die den Motor umschlossen. Sie waren so geformt, daß der Fahrer sich klein machen konnte und füllten den Raum

wünscht. Williams Voraussetzungen wurden vollkommen bestätigt, als er und Read im Training die 150 mph Marke übertrafen. In Reads Fall waren es sogar 155,17 mph. Ein höchst

zwischen Verkleidung und Fahrer zur Gänze. Der Öltank wurde unter der Sitzbank untergebracht. Das Rohrrahmenfahrzeug wurde, genau wie die Tanks, in Andover gebaut. Und obwohl die Geometrie nicht ganz stimmte - die Maschinen neigten aufgrund einer zu hohen Vorderradlast dazu mit dem Hinterrad wegzustempeln, wenn in einer Kurve zu viel oder zu früh Gas gegeben wurde - waren die Maschinen in der Front so niedrig wie ge-

zufriedenstellendes Rennen, sah Read doch als vierter das Ziel, nachdem er eine Weile durch die Tankstops der anderen sogar geführt hatte. Noch befriedigender war das Ergebnis, daß Read als erste "echte" 750er eingelaufen war. Hinter drei 350er Yamahas, noch vor allen Suzukis, BSA/Triumph Triples und dem Rest. Eine erfolgreiche Werbung im wichtigen amerikanischen Markt, die kaum besser hätte ausfallen können.

Wieder zuhause verlief die Saison nicht so zufriedenstellend. Ewig stellten sich Getriebeprobleme ein. Aus gleichem Grund war bereits Williams in Daytona ausgefallen: Er lag auf dem zweiten Platz als er aufgeben mußte. Aber die Entwicklung in anderen Bereichen ließ keine Zeit für diese Probleme und bei kurzen Rennen traten diese Defekte kaum auf. So kamen in der zweiten Saisonhälfte noch einige schöne Siege zusammen. Williams gewann die "Hutch", das neue Teammitglied Mick Grant führte eine JPN-"Prozession" in Scarborough zum Sieg, während Read in Brands Hatch das Rennen zum Saisonabschluss gewann. Für das erste Jahr war die Geschichte gut gelaufen, gute Plazierungen und viel Entwicklungsarbeit waren das Resultat.

Der JPN Rahmen für 72 war, aufgrund seiner Erfahrungen mit anderen Commandos, von Peter Williams gestaltet worden. Er behielt das Rückgrat-hauptrohr der Straßenmodelle bei, genauso wie die "Isolastic"-Motoraufhängung und die Verschraubung der Hinterradschwinge in den Motorhalteplatten hinter dem Getriebe. Das Hauptrohr wurde im Durchmesser verringert um den oben erwähnten Problemen mit der Vorderhand zu begegnen. Obwohl Mitte der Saison die Auspuffanlage von 2 in 1 auf zwei getrennte Töpfe umgebaut wurde, reichte die Bodenfrieheit immer noch nicht. Die Radgröße wuchs von 18" auf 19". Das Motorrad war immer noch recht niedrig und ziemlich leicht, ca. 345 lb (145 kg).

Norvil Vorderradscheibenbremsen - eine für Williams, zwei für den Rest der Welt - bildeten einen modernen Kontrast zu den Hinterrädern. Diese stammten aus Nortons glorreicher Rennvergangenheit. Es waren Manx-Räder.

Von den dürftigen 69 PS in Daytona hatte man im Lauf der Saison auf 76 PS bei 7.500/min gesteigert. Immer noch mit 73 Bohrung und 89 Hub. Die ursprünglich verwendeten Amal-GP waren Amal-Concentric gewichen, und weitere Experimente mit Nockenprofilen, Kanalführungen, Ventilgrößen und Einlaßkanallängen hatten die Zusatzpferde geweckt. Aber diese Extrapower belastete die Schwachstelle der Maschine noch mehr - das Getriebe. "Obwohl wir im ersten Jahr viel lernten," sagte Peter, "war alles recht problematisch, und die Resultate nicht so gut, wie wir es gerne gehabt hätten. Das Getriebe war die härteste Nuß, zum einen wegen der höheren Leistung, zum anderen weil man bei der Konstruktion des Primärtriebs über Triplexkette nicht an Rennsport im 150 mph Tempo gedacht hatte. Die Kette wirkte mit großen Hebelkräften auf die Getriebehauptwelle, die ausschlug. Das Resultat waren dann ausgebrochene Zähne an den Getrieberädern, da diese nicht mehr präzise in der Flucht zu denen auf der Nebenwelle saßen. Dieser Effekt war besonders spürbar an den dauernd im Eingriff befindlichen Zahnradern und an den Gangrädern vom 1. und 2. Gang, da diese am nächsten an den Lagern saßen. Ich muß dazu bemerken, daß es nicht

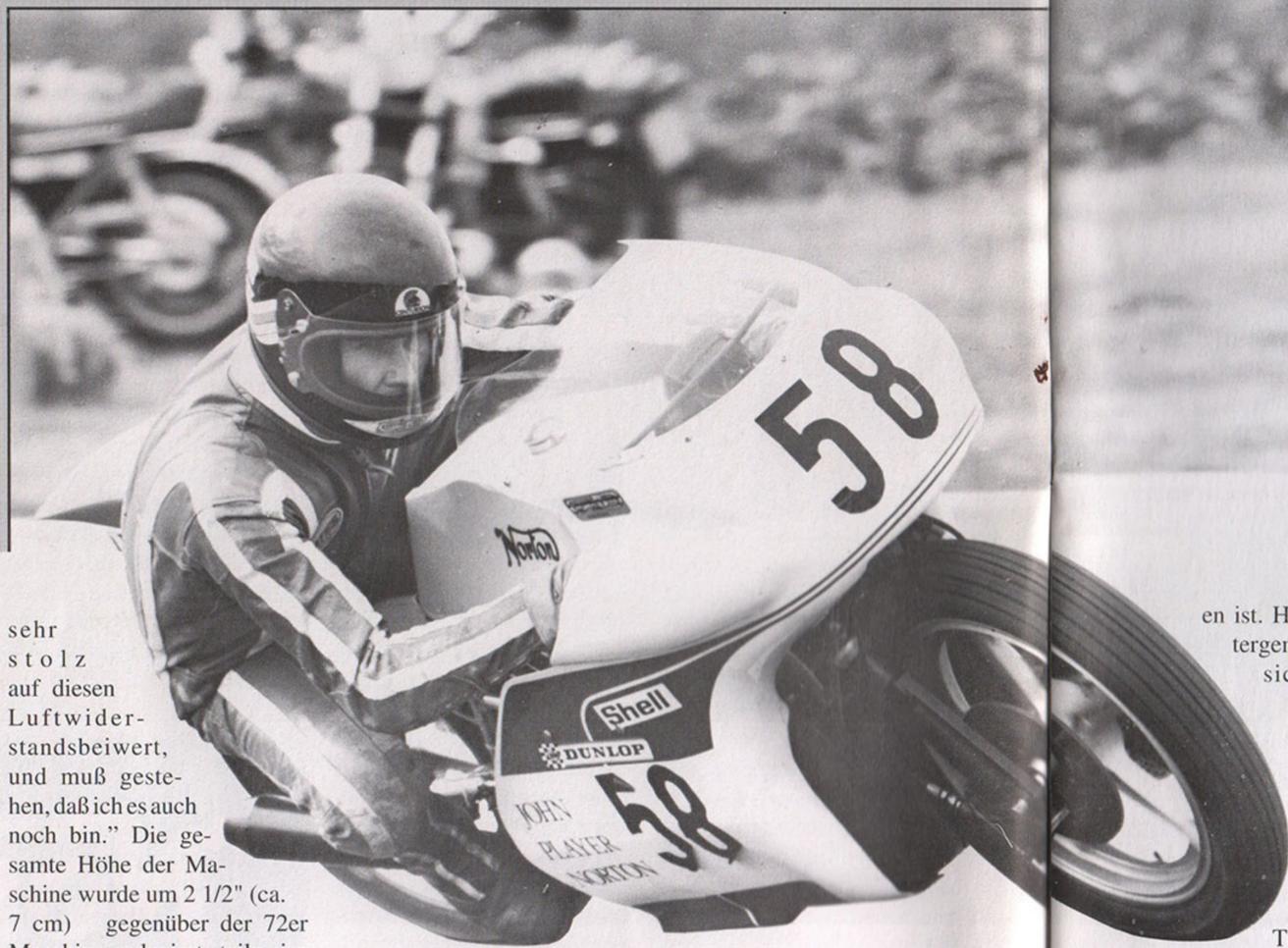
Norton

die Schuld von Rod Quaife war, der für das Team die Fünfganggetriebe baute, und sich bemühte die Fehler abzustellen, sondern ein Konstruktionsfehler des Nortonprimärtriebs." Über den Winter 1972/73 wurde in der Rennabteilung hart gearbeitet, um komplett neue Maschinen für die Saison 1973 zu erstellen. Mit kürzerem Hub (77 mm Bohrung x 80 mm Hub) und einem stärkeren Kurbelhaus, versuchte das Team einen Primärtrieb mit einem dritten Lager zu bauen, um der Getriebeschäden Herr zu werden. Mit speziellen Schrauben waren sie in der Lage, die Last mehr auf die Lagerung des Primärtriebs, als auf die Getriebe-Wellen zu legen. Peter Williams ließ auch das Getriebe schneller laufen, damit es weniger Drehmoment übertragen mußte. Dazu kamen geänderte Zahnflankenprofile. Schließlich wurde der Ruckdämpfer im Getriebe durch einen an der Kurbelwelle ersetzt. Williams meinte dazu: "Alle Änderungen zusammen waren so wirksam, daß es von Stund an keine Probleme mit dem Getriebe und dem Primärtrieb gab. Schließlich kam noch eine Trockenkupplung dazu, die zu einem kompakteren und steiferen Gehäuse führte. Doch die aufsehenerregendste Änderung war die Einführung eines neuen Monocoque-Fahrgestells aus Stahlblech, daß 37 lb (15,5 kg) wog. Das erscheint auf den ersten Blick viel, jedoch wenn man bedenkt, daß Benzin- und Öltank integriert waren und alle Verkleidungshalterungen bereits da waren, wirkt es angepaßt. Desweiteren konnte Williams genauso viel Benzin bei reduzierter Vorderradlast und einem tieferem Schwerpunkt mit auf die Reise nehmen. Später erschien noch eine dünnere Version des Rahmens in Edelstahl. Die unglaublich niedrige Monocoque John Player Norton lud zum Vergleich mit den genialen Guzzis der 50er von Gulio Carcano ein. Peter Wil-

iams ist stolz darauf, daß er die geringe Leistung der Maschinen ausgleichen konnte. "Wir waren in der Lage, den Luftwiderstandsbeiwert auf 0,39 im MIRA-Windkanal zu reduzieren. Und eine der wichtigsten Sachen, die wir herausfanden, war der Einfluß einer sauberen Strömung über den Rücken des Fahrers, wenn dieser sich auf dem Motorrad kleinmachte. Ich schuf eine Verkleidung mit voll verkleideten Lenkerenden und einer Scheibe, die genauso hoch war, daß die Luftströmung bei liegendem Fahrer genau über seinen Rücken lief. Wir trugen auf dem Rücken unserer Kombis keine Aufnäher, die diese Strömung hätten stören können. Die Gestaltung des Sitzes, bzw. des Höckers ist gleichermaßen wichtig, um die Luftströmung zu beruhigen. Ich war

rädern aus Magnesiumguß. Diese waren allen Williams-Fans durch seine Arter-Matchless "Schubkarren" wohl bekannt. Die Scheibenhöhe war um ganze 5" (12,5 cm) verringert worden. Die Motoränderungen beschränkten sich nicht nur auf den Hub und die Gehäuse, auch die Ventilgrößen und -winkel waren geändert worden. Dazu kamen neue Nockenwellen und Stößelstangen aus Stahl. Diese schweren Dinger schienen einem um die Ohren zu fliegen, doch mit Stoßstangen aus Alu war die Ventilsteuerung lange nicht so präzise. Ähnlich war es auch bei der neuen von Williams erschaffenen Nockenwelle aus Guß. Diese war wesentlich steifer, lief wirklich konzentrisch in den Lagern und nutzte sich nicht so rasch ab. Eine um 2 PS

erhöhte Leistung war das Ergebnis: 78 PS bei 7.400/min. (PW: "Ich drehte meinen Motor niemals ständig bis 7.400. Nur im Zweikampf. Es hieß, er solle bis 8.000 vertragen, aber ich schaltete stets bei 7.000. Und er tat es ja gar nicht so schlecht...") Tatsächlich, das Jahr 1973 brachte den gewünschten Durchbruch für das JPN-Team. Nach einem enttäuschenden Debüt in Daytona, wo sich zeigte, daß die Entwicklungsphase längst nicht zu Ende war, gewann Williams drei der wichtigsten Rennen der transatlantischen Serie und hatte den höchsten Punktestand in England neben vier Rundenrekorden. Nach weiteren Erfolgen in Cadwell und Brands Hatch reiste er zur I.O.M.. Dort siegte er, trotz der Herausforderung von Jack



1972 gab es auch schon 750er, die nur 145 kg wogen

sehr stolz auf diesen Luftwiderstandsbeiwert, und muß gestehen, daß ich es auch noch bin." Die gesamte Höhe der Maschine wurde um 2 1/2" (ca. 7 cm) gegenüber der 72er Maschine reduziert, teilweise auch durch die Verwendung von 18zölligen Fünfspeichen-

Findlays Werks-Suzuki und feierte einen populären Sieg mit einem Schnitt von 105,47 mph. Eine Runde fuhr er in unglaublichen 107,27. Damit übertraf er Ray Pickrells Rekord und wurde zweitschnellster Mann auf der Insel überhaupt. Das alles mit einer, auf einer Serienmaschine basierenden, Stoßstangentwin. Der Erfolg wurde von der BBC aufgezeichnet und war sicherlich die schönste Stunde im Dasein des JPN-Teams. Mitbeteiligt am Erfolg waren auch die neuen Telegabeln. Diese bestanden aus eigenen, gegossenen Tauchrohren und AJS Moto-Cross Brücken und Standrohren. Peter Williams: "Wir taten einiges an der Vorderraddämpfung und entdeckten, daß mit dünnen und langen Federn keine vernünftige Vorderradfederung zu bau-

Norton

hatte ich entdeckt, daß desto näher die gelenkten Massen an der Lenkkopfachse konzentriert waren, umso leichter und feinfühligere die Lenkung wurde. Im Winter 1972/73 setzten wir den Motor im Rahmen ca. ein Zoll (2,5 cm) zurück, nachdem wir im Verhältnis zu den Standard Commandos, den Motor 1971 weiter nach vorne gesetzt hatten, um einem aufsteigenden Vorderrad durch den kräftigeren Motor entgegenzuwirken. Aber in dem Jahr hatte ich besonders in Silverstone gemerkt, daß in den Ecken das Hinterrad schneller ausbrach und das Vorderrad immer noch hochkam. So wanderte der Motor zurück, bis ich auf eine Gewichtsverteilung von 50/50% kam. Die Gewichteinsparungen, in Verbindung mit dem tiefen Schwerpunkt und dem steifen Rahmen machten die 73er JPN zum feinsten Motorrad, das zu fahren ich je das Vergnügen hatte. Die Leute glaubten es mir nicht, wenn ich ihnen erzählte, daß ich die Maschine in eine Kurve kippen lassen konnte, bis sie über beide Räder wegging; und ich durch Gasgeben die Maschine in einem beständigem Drift über beide Räder durch die Kurven ziehen konnte. Es war eine kleine Maschine, kleiner als die meisten 500er, ausreichend kräftig - das wird sie überraschen! - und mit einem perfekten Fahrverhalten. Dazu kam eine gute Beschleunigung und der gut zu kontrollierenden Leistung. "Warum wurde dieses Vorbild von einem Motorrad 1974 nicht mehr eingesetzt? Besonders nachdem der

en ist. Hätten wir weitergemacht, wäre ich sicherlich zu Luftdämpfung oder außenliegenden Federn übergegangen. Unsere neuen Tauchrohre besaßen hintenliegende Befestigungen für Bremszangen. 1970

Kampf um die MCN Superbike Championship fast mit einem Norton Sieg geendet hätte. Barry Sheene und Peter Williams kamen zu Saisonende auf einen Punktegleichstand. Sheene hatte einen Sieg auf dem Konto und bekam daher die Trophäe. Die Antwort liegt in der Teamstrategie begründet. Die Leitung sah die ständigen Schwierigkeiten zwischen den Mechanikern und dem Chefkonstrukteur aufgrund der Unzugänglichkeit des Triebwerks im Monocoque-Rahmen. Die Wartung und Reparaturen waren enorm und zeitraubend. Eine Sturzreparatur war ebenfalls praktisch unmöglich. Eine wahre Geschichte ist die von Dave Croxford. Als dieser seine JPN in der Woodcote-Kurve von Silverstone weggeschmissen hatte - er war glücklicherweise unverletzt geblieben - wurden ihm die verbogenen Überreste seiner Maschine in Form eines Kaffeetaischchens präsentiert. Die Jungs hatten hineingeschrieben: "We make them, you break them." Team Manager Frank Perris ließ sich von den Vorteilen eines Gitterrohrrahmens überzeugen, und gab den Mechanikern John Mc Laren und Robin Clist den Auftrag, ihr Design zu verwirklichen: Es ist genau das Motorrad, daß Joaquin Folch mit nach Donington brachte. Peter Williams reagierte wenig begeistert: "Himmel, genau diese Sorte mag ich nicht!" Warum nicht? "Well, abgesehen von der Tatsache, daß so eine Maschine mich fast umgebracht hätte, war der Gitterrohrrahmen eine kurzsichtige

Entwicklung. Der wassergekühlte Cosworth-Challenge Motor war uns für 74 versprochen worden (tatsächlich erschien er zwei Jahre später!) und war von Keith Duckworth speziell für den Einsatz in einem Monocoque-Rahmen als tragendes Teil entwickelt worden. Niemals konnten wir Erfahrungen mit dem Gitterrohrrahmen für den Cosworth Challenge gebrauchen. Es war eine Sackgasse. Der neue Rahmen konnte nicht gegen das Monocoque bestehen. Das Rennen von Daytona bewies, daß die Befürchtungen von Peter Williams richtig waren. Mit der gleichen Mechanik ausgestattet, waren die Rundenzeiten langsamer geworden. Das ging das ganze Jahr so weiter. Ungeachtet dessen, daß die Konkurrenz das Fahrverhalten ihrer Maschinen ständig verbesserte, waren die JPNs nicht mehr in der Lage, das Vorjahresniveau zu halten. Ein gutes Beispiel waren die Zeiten von Silverstone: 73 hatte Williams den Rekord von Saarinen mit 1 min 38 sec unterboten. Er verlor den sicheren Sieg nur weil ihm in der letzten Runde das Benzin ausging. 1974 war es der Gitterrohrrahmenmaschine unmöglich 1 min 41 sec zu unterbieten. Croxford fehlten zwei Sekunden in Silverstone. Eine katastrophale TT wurde nicht ausgeglichen durch den Sieg von Williams in der "Hutch". Zwei Wochen später kämpfte er im Hospital um sein Leben. Damit war seine Karriere im JPN-Team zu Ende. Williams hat auch heute noch eine Abneigung über die Interna zu sprechen, die das Team vor der 74 Saison belasteten. Auf jeden Fall erscheint es seltsam, daß er und Perris kaum übereinstimmten und der Gitterrohrrahmen scheint das Ergebnis dieser Lehensherrschaft über Williams zu sein. Aus Reynolds 531 Rohren gebaut, wog die Gitterrohrrahmenmaschine 355 lb. (149 kg), die Edelstahl-Monocoqueversion

dagegen 368 lb (155 kg). Obwohl der vernickelte Gitterrahmen nur 16 lb. (ca. 7 kg) wog, sei darüber nicht vergessen, daß im Monocoque Kraftstoff- und Öltank, Verkleidungshalter, etc. integriert waren. Der Hauptunterschied war jedoch, daß das neue Fahrgestell vorn zwei Zoll höher stand. Entsprechend mit einem höheren Schwerpunkt ausgestattet und mit einem Benzintank, der konventionell über dem Motor thronte. Befestigt mit zwei Silentblöcken, war der Tank aus Fiberglas, das brach und seinerzeit Williams schweren Unfall verursachte. Um die Dinge noch chaotischer zu machen, war der Haupttank gerade groß genug für kurze Rundstreckenrennen. Für lange Veranstaltungen wurde beschlossen einen Hecktank im Höcker unterzubringen. Das hatte den unerfreulichen Effekt, daß die Maschine um die Längsachse kippelig wurde, da der Sprit beim Einlegen in die

Kurve hin- und her schwappte. Obwohl zwei dieser Maschinen zurückgehalten wurden, um auf die Ankunft der "Challenge"-Motoren zu warten, wurden die beiden anderen Maschinen, von den vier die gebaut wurden, an den spanischen Norton-Importeur, Juan Antonio Rodes, verkauft. Rodes war ein Nortonfanatiker, der sich nichts so sehnlich wünschte wie den Gewinn der spanischen Rennmeisterschaft mit einer Norton. 1975 erfüllte sich sein Traum, als Benjamin Grau bei einigen Straßenrennen den Titel sogar den Werks-Ducatis wegschnappte. Ein zweiter Versuch, 1976, war nicht von Erfolg gekrönt und am Ende des Jahres wurde der Rennstall von Senor Rodes aufgelöst, nachdem auch bei Norton die Lichter ausgingen. Sein zweiter Fahrer war ein Freund von Joaquin Folch, Maurizio Aschl, der auch zur Norton-Szene gehörte, da er eine Manx besaß. Rodes bot Folch den

kompletten Stall mit drei Maschinen, nebst Ersatzteilen an, und so besitzt Joaquin aus Barcelona heute die größte Ansammlung von JPN-Maschinen. Als es für mich Zeit wurde mit der Maschine zu fahren, war gleich der erste Eindruck, der von einem kleinem Motorrad. Ich kam von einer Harley XR 750 direkt zur JPN, und die Harley ist sozusagen die Miss Piggy unter den Motorrädern. Die Norton erschien extrem klein und niedrig, eher wie eine 350er, kaum wie eine 500er. Wie die noch ca. 5 cm niedrigere Monocoque-Maschine gewirkt haben muß, ist kaum vorstellbar. Der Sitz war bequem als ich auf die Maschine stieg und durch die schmale Scheibe schaute. Die verkleideten Lenkerenden sitzen

tief in der Verkleidung und ich hatte den Eindruck im Motorrad zu hocken, und deutlich sowohl das Vorder- als auch das Hinterrad zu spüren. Mit Freude bemerkte ich das Joaquin einen Satz der excellenten Dunlop KR 124 spendiert hatte. Als ich durch die Boxengasse auf die Strecke fuhr, merkte ich das es für mich eine bedeutungsreiche Fahrt sein sollte: Ich bin kein zweiter Dave Croxford (wird es jemals einen zweiten geben?), aber es wäre eine traurige Seele,

die nicht von Sentimentalität erfaßt wird, wenn man auf diesem Motorrad an den Tag zurückdenkt, an dem Croxford durch seine Fahrt alle für sich so einnahm, daß wir aus Leibeskräften für ihn brüllten... Mein unmöglicher Traum war wahr geworden. Auf der Strecke wurde ich von einem Paar

bis 4.000/min sauber hoch. Dort setzt dann satte Leistung ein. Ruckzuck ist man bei 7.000/min und muß mit dem rechten Fuß hochschalten. Um fair zu sein: Das Getriebe der spanischen Norton war ge-

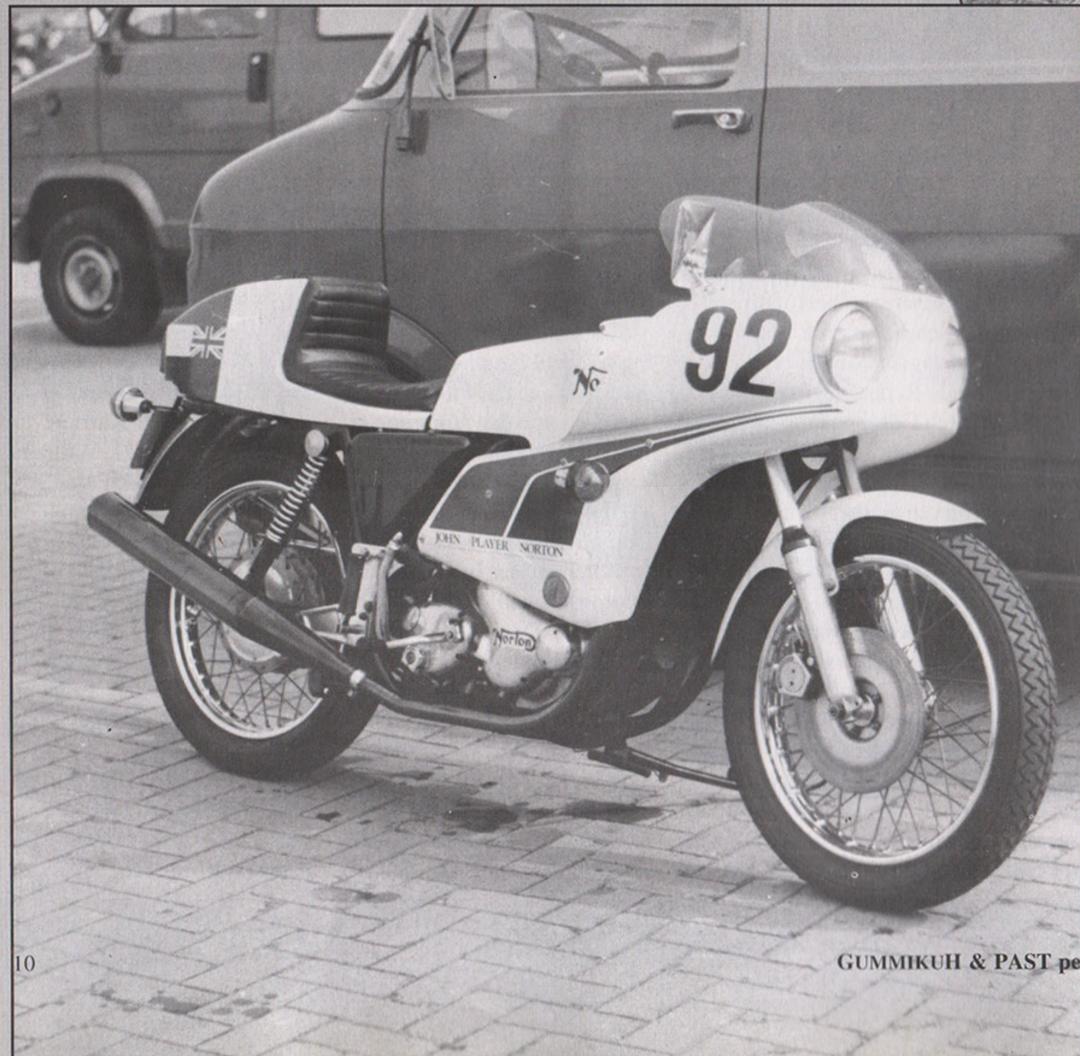
das Monocoque noch besser war, dürfte es ein Traummotorrad gewesen sein. Ich konnte verstehen, warum Croxford um seine zweitaktenden Rivalen außen herumsegeln konnte. Die vielleicht beste Eigenschaft ist die Lenkung: Die Frontpartie ist mit dem vom Monocoquemodell identisch, und das Ergebnis ist überzeugend. Die Lenkung ist leicht und präzise. Sie täuscht über das Gewicht und den langen Radstand hinweg. Das war besonders in Schikanen zu merken, wo die sensible Lenkung und der - im Vergleich zu anderen

großartigen Maschine zu erfahren. Diese Gitterrohr-Norton war zu ihrer Zeit ein überdurchschnittliches Motorrad und meine Fahrt in Donington bewies das einmal mehr. Doch um sich vorzustellen, daß die Monocoquemaschine soviel besser ist, daß damit andere Rundenzeiten gefahren worden sind, muß man schon ein Williams oder Croxford sein. Nur dann kann man auch, wie Williams, die spätere Maschine als Rückschritt beurteilen. Für mich war es ein Supermotorrad. Doch mein Niveau ist ein anderes als Seins. Lassen wir Peter Williams - Fahrer und Ingenieur der Spitzenklasse - das letzte Wort haben: "Die John Player Norton bewies, daß bei einem Rennmotorrad schiere Leistung nicht das Alleinseligmachende ist. Wie vor uns die Guzzis oder die 350er Yamahas, als diese auf die 750er Suzukis und Kawasakis trafen, zeigten wir, daß ein 78 PS starker Viertaktwin konkurrenzfähig gegen 120 PS starke Maschinen sein kann. Einfach durch die Erkenntnis, daß - wenn man hart daran arbeitet - man in anderen Gebieten als der Leistung überlegen sein muß. Schauen sie sich Taglionis 600er TT2 Ducati an, die Suzuki RG 500 in offenen Wettbewerben besiegte. Man arbeitet dort nach den gleichen Rezepten, die wir an der JPN ausprobierten. Daß wir von diesem Weg abließen, mag der Grund für unseren Untergang gewesen sein. Mittlerweile kann ich mit dem Bewußtsein leben, daß die Ergebnisse meine Ideen und Gestaltungen als richtig unter Beweis stellen."

Text: Alan Cathcart

Übersetzung: Andy Schwietzer

Fotos: Cathcart / Phil Masters



links:
Straßen Replika: Serien Commando im JPS-
Lookauf dem Eenhorn-
Rennen 1993 in Assen
(Foto: Graas-Pfeifer)

rade erst überholt worden, und der dritte und der vierte Gang gingen etwas schwer hinein. Dadurch mußte sehr bewußt geschaltet werden, um den Motor nicht durch einen herauspringenden Gang hochzujubeln. Einmal im richtigen Leistungsbereich und Gang schien das Motorrad zu fliegen. Aus den Ecken konnte richtig hart und schnell herausbeschleunigt werden. Es hätte Croxford oder Williams bedurft, die Grenzen des Fahrwerks auszuloten. Und wenn

Stanley Woods

Nachruf auf den Großen Alten Mann des Motorradsports.

Am 28. Juli 1993 verstarb Stanley Woods, der Mann, der in der Welt des Motorradsports als „lebende Legende“ bezeichnet wurde. Er wäre im November 90 Jahre alt geworden. Mit Woods ist der letzte der großen Fahrer dahingegangen, die in den frühen zwanziger Jahren ihre Karriere begonnen und wie niemand sonst die rasante Entwicklung der Motorradtechnik miterlebt und mitbeeinflusst hatten.

Die Fahrer, die Stanley Woods noch selbst als Konkurrenten auf der Rennstrecke erlebt haben, lassen sich mühelos an den Fingern einer Hand abzählen. Georg Meier, Siegfried Wünsche und Ernie Lyons gehören zu ihnen. Um einer heutigen Generation von Motorradfahrern, die den Namen Stanley Woods kaum jemals gehört haben, einen Begriff davon zu geben, was dieser Mann für die Welt des Motorsports bedeutet hat, seien hier in Kürze die wichtigsten Stationen seines Lebens aufgezählt.

Stanley Woods wurde im November 1903 in Dublin/Irland geboren. Mit 13 lernte er bereits, ein Seitenwagenspann zu fahren, das einem älteren Freund gehörte. Ein paar Jahre später quälte er seine Mutter so lange, bis sie ihm eine kleine 200er SUN kaufte, deren schwächerer Zweitaktmotor gerade eben mal zweieinhalb PS freisetzte, die ohne Getriebe für etwa 55 km/h gut waren. Immerhin nahm der Siebzehnjährige damit bereits an einigen Trials teil und war

von Stund an dem Motorradsport verfallen. Ebenfalls in 1920 überredete er seinen Vater, sich für seine (des Vaters) Vertretertätigkeit in Sachen Pralinen und Schokolade ein Harley-Gespann zuzulegen - natürlich mit Stanley als Fahrer. Der mußte allerdings erst den Umgang mit diesem Eisenhaufen lernen. Die Aufgabe eines Fahrlehrers übernahm ein junger Angestellter seines Vaters, „Paddy“ Johnston, mit dem Stanley von dieser Zeit an eine lebenslange Freundschaft verband.

Paddy hatte ebenfalls sehr starke sportliche Interessen, und so nahm der junge Woods mit dem Harley-Gespann bereits im ersten Jahr am Glencullen Hill Climb teil, wo er die schnellste Zeit in der Seitenwagenklasse fuhr. Ein Jahr darauf, am 21. Oktober 1921, fuhr Stanley sein erstes Straßenrennen, ebenfalls mit dem Harley-Gespann. Dabei brach ihm der Lenker ab. Vorher hatte er bereits etliche Trials und Sandbahnrennen auf verschiedenen Maschinen bestritten.

In dem schicksalsträchtigen Jahr 1921 kam er auch das erste Mal mit dem TT-Kurs auf der Isle of Man in Berührung, der ihn von da ab sein ganzes Leben lang nicht mehr loslassen sollte. Als Zuschauer hatte er den Eindruck, daß er das eigentlich auch könne, und im Jahr darauf stand er mit einer 350er Cotton am Start des berühmten Kurses. Die Maschine war ihm vom Werk zur Verfügung gestellt worden, nachdem die Firma beim Dubliner Cotton-Vertreter Erkundigungen über die Referenzen jenes Herrn Woods eingezogen hatte. Dieser Cotton-Vertreter war aber niemand anders als Stanleys alter Freund Paddy ...

Nun, der junge unbekannte Stanley Woods fuhr die Cotton auf Anhieb auf einen 5. Platz, und von da an war er im Geschäft. Mit der Ausnahme von 1924 nahm Stanley Woods bis 1939 an jeder TT teil und konnte elfmal als erster die Zielflagge sehen. Dieser Rekord wurde erst von Mike Hailwood überboten.



Von 1926 bis 1933 war er Mitglied der sieggewohnten Norton-Werksmannschaft, zusammen mit Fahrern wie James Guthrie, Jimmy Simpson und Tim Hunt, zu denen sich später noch Walter Rusk, Harold Daniell, Freddie Frith und „Crash“ White gesellten.

Woods verließ das Norton-Team 1933, weil ihm die Stall-Orders gegen den Strich gingen. Er wollte sich nicht vorschreiben lassen, wann er gewinnen durfte. In den folgenden Jahren war Stanley Woods immer so etwas wie ein Stachel im Norton-Fleisch. Er fuhr die verschiedensten Marken, wie die schwedische Husquar-

na (um 1934/35 wahrscheinlich die schnellste 500er - aber mit ernstesten Fahrwerksproblemen behaftet). Neben der Husquar- na fuhr er sehr erfolgreich eine 250er Moto-Guzzi, und 1935 konnte er auf dieser Marke sowohl die 500er als auch die 250er Klasse der TT gewinnen.

Ab 1936 setzte er auf Velocette, eine Maschine, die vor allem in der 350er Klasse den Nortons das Siegensauer machte. Interessanterweise brachte er zur TT 1936 eine 250er Ladepumpen-DKW an den Start, die in der letzten Runde mit Zündungsschwierigkeiten ausfiel. Zu diesem Zeitpunkt lag Woods, nachdem er einen neuen Rundenrekord dieser Klasse aufgestellt hatte, auf dem zweiten Platz. Arthur Geiss wurde Dritter mit der zweiten DKW.

Die letzte und wahrscheinlich größte Herausforderung kam 1939, als BMW mit 3 Kompressormaschinen anrückte. Dieses historische Ereignis endete bekanntlich mit dem Sieg von Schorsch Meier vor seinem britischen Teamkameraden Jock West (der bereits seit 1937 auf BMW fuhr) und dem tragischen Tod von Karl Gall bei Ballaugh Bridge.

Norton hatte sich zu dieser Zeit vom Rennsport zurückgezogen, und die britischen Hoffnungen ruhten nun auf Velocette und Stanley Woods. Bei Velocette hatte man im Herbst 1938 damit begonnen, eine Zweizylinder-500er mit Kompressor und Kardanantrieb zu entwickeln, um der Bedrohung aus Deutschland entgegenzutreten zu können.

Die Maschine hatte eine Hinterradschwinge und sollte auch eine Telegabel erhalten, die Woods aber ablehnte. Die bewährte Trapezgabel der Velocette war eindeutig stabiler. Stanley fuhr die Maschine ein paarmal im Training; sie war jedoch für einen Einsatz im Rennen noch nicht genügend ausgereift, und so mußte er auf die Saugmotor-Velo vom Vorjahr zurückgreifen. Damit wurde er Vierter hinter den Kompressor-BMWs und Freddie Frith, dem die Norton-Werke eine Maschine zur Verfügung gestellt hatten.

Zuvor hatte Stanley auf der Velocette die 350er Klasse gewonnen. Noch im gleichen Jahr siegte Woods mit der 350er Velo beim Ulster Grand Prix, und dann kam der Krieg, und mit der Rennerei war es zunächst vorbei.

Nach dem Krieg beschloß Stanley Woods, daß es genug sei. Zumindest was Straßenrennen betraf. In der Folgezeit konzentrierte er sich auf Trials, Scrambles (woraus sich später Moto-Cross entwickelte) und Grasbahnrennen. Er ließ es dabei gemüthlicher angehen, was ihn jedoch nicht hinderte, noch 1952 die Irische Grasbahnmeisterschaft zu gewinnen. An Geländewettbewerben nahm er noch bis 1968 teil, und das bedeutet immerhin eine Spanne von 48 aktiven Jahren im Motorsport, nur unterbrochen durch die Kriegsjahre.

1983 war er Teilnehmer an der traditionellen „Lap of Honour“ auf dem TT-Kurs, und es gibt Leute, welche behaupten, er habe mit seiner Velocette bei dieser Gelegenheit ziemlich genau die gleiche Rundenzeit gefahren wie im Rennen vor dem Krieg ...

1989 wurde der Altmeister mit einem Ehrenschwert der Isle of Man ausgezeichnet. Bei dieser Gelegenheit hielt Stanley eine zehnmündige spritzige Rede aus dem Stegreif, die seiner geistigen Frische das beste Zeugnis ausstellte.

Leider machte in der Folgezeit eine schwere Arthritis eine Fortbewegung nur noch mit Hilfe zweier Krücken möglich, was den Großen Alten Mann des Motorsports jedoch nicht hinderte, wenigstens noch die TT zu besuchen, wenn es ihm irgend möglich war.

Die überragenden Fähigkeiten von Stanley Woods als Motorrad-Rennfahrer werden nicht nur durch seine vielen Siege und hervorragenden Platzierungen dokumentiert (er endete

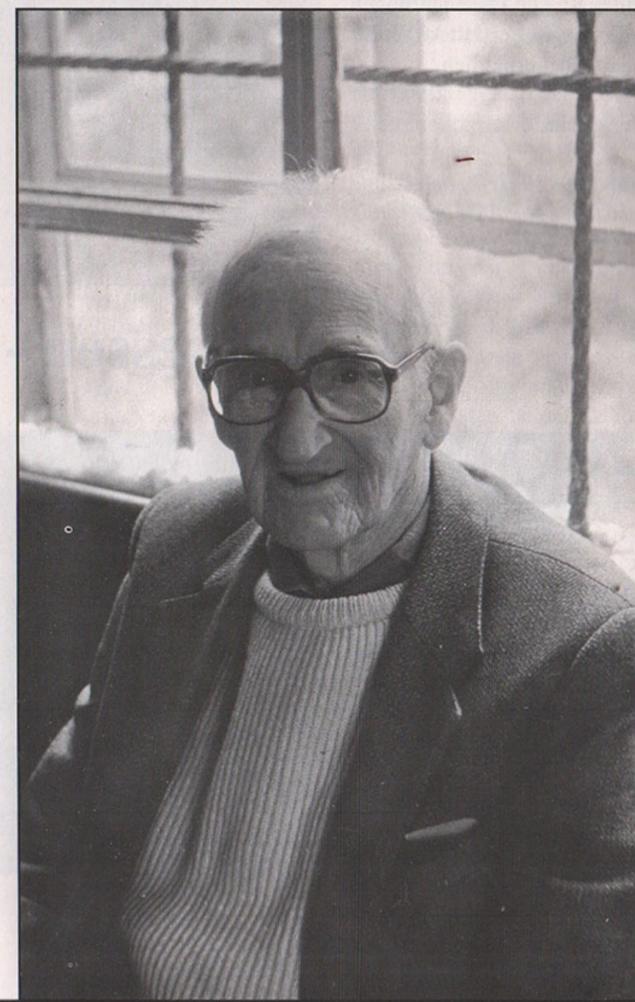
sehr selten schlechter als auf einem vierten oder fünften Platz), sondern vor allem durch seine Vielseitigkeit, die von keinem Fahrer vorher oder nachher erreicht wurde. Wie später Mike Hailwood konnte er auf jede Maschine steigen und gewinnen - es mochte sich um so diametral entgegengesetzte Fahrzeuge wie eine Ladepumpen-DKW oder eine Moto-Guzzi handeln. Aber außerdem gab es auch keine Art des Rennsports, die er nicht erfolgreich ausgeübt hätte. Ob es sich nun um Trials, Scrambles, Hill Climbing, Sand- oder Grasbahnrennen handelte - er nahm überall teil, und er war überall erfolgreich. Auch Speedway und sogar Eisrennen (in Schweden) bestritt er. Und er war auf dem Seitenwa-

gengespann ebenso zu Hause wie auf der Solomaschine.

Berücksichtigt man all dies, muß man Stanley Woods zweifellos als einen der größten Fahrer aller Zeiten bezeichnen - und mit Sicherheit als den vielseitigsten. Nun hat Stanley Woods, der Sieger so vieler Rennen, die letzte Runde seines Lebens beendet. Der Große Rennleiter hat ihm die Zielflagge gezeigt.

Mit ihm ist eine der ganz großen Persönlichkeiten des Sports für immer zurückgetreten - aus einer Welt, in der wirklich große Persönlichkeiten immer seltener werden.

D.L.



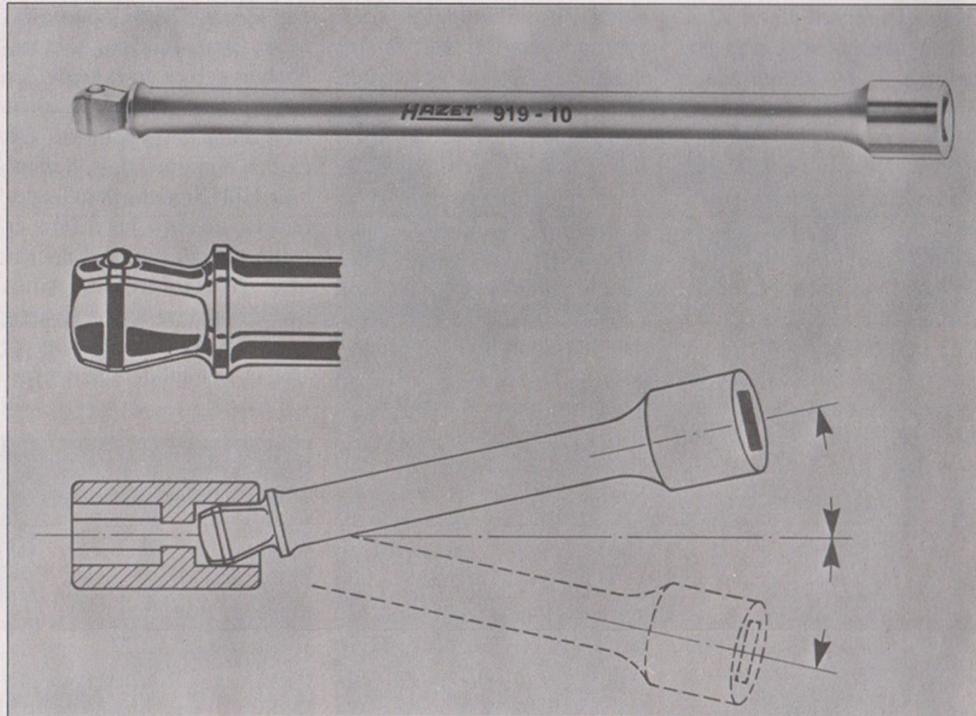
KORRESPONDENZ

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

Schwenkbare Steckschlüsselverlängerung

Wer kennt nicht das Problem an verbauten Mopeds: Genau dort, wo man mit der Knarre hinmuß, ist irgendwas im Weg, also mühsam mit dem Schlüssel immer eine viertel Umdrehung... Was sich seit Jahren bei Imbusschlüsseln bewährt hat, kommt nun auch dank der Firma Hazet bei Knarrenverlängerungen zum Einsatz: Ein kugelförmiger Vierkant. In den gängigen Größen 1/2" ist er 12,5° schwenkbar, bei 3/8" und 1/4" sind es 8°. Die Verlängerungen sind im gut sortierten Werkzeughandel erhältlich. Warum ist da eigentlich erst jetzt jemand drauf gekommen?

Laut Hazet Preis je nach Größe zwischen 14 und 24 DM (ohne MWST)



Gut gegessen - halb gefahren



Herumgesprochen hat sich's schnell, wenn jemand für den geliebten Einspurer eine gute

handwerkliche Arbeit leistet. Und wenn man im Brandenburgischen Fürstenwalde/Spree

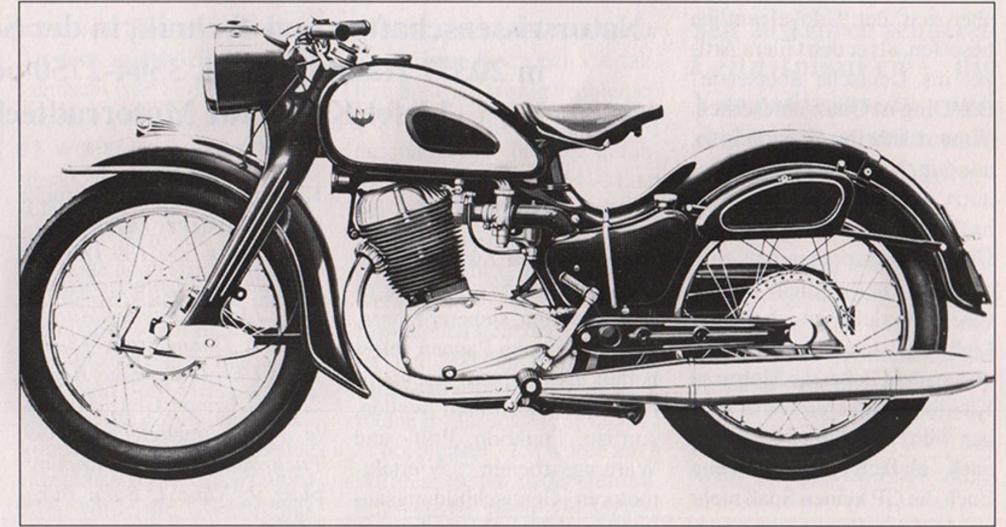
für ein betagtes Krafrad (oder ein neues!) eine Sitzbank total neu bezogen oder auch kom-

plett mit Grundplatte haben will, ist der Name schnell in aller Munde: Helmut Riedl, Autosattler, Meisenweg 4, 15517 Fürstenwalde. Wenn die Telekom nicht so eine lange Leitung hätte, könnte man mit Meister Riedl auch telefonieren. Mehr denn Auto- is er eigentlich Motorrad-Sattler, mit letzteren befaßt er sich seit 1952! Die abgebildete Jawa 350 von 1960 hatte einen neuen Sitz nötig. Sehen sie nicht chic aus? Und das ganze für wenig Geld! Wieviel wird nicht verraten. Dann denkt Ihr vielleicht noch, ich spinne.

Lothar Schulze, Berlin

NSU-MAX in Christianiablau ...

Mit diesem Farbton waren seinerzeit NSU-Motorräder lackiert. Da bei der Firma keine Unterlagen mehr über die Farbzusammensetzung zu bekommen waren, hat der Motorradveteranen-Club i.d.Opf. anhand einer Originalvorlage im Farblabor des ehemaligen Herstellers eine Farbanalyse durchführen lassen und ist nun in der Lage, an Interessenten für eine originalgetreue Lackierung die genaue Zusammensetzung weiterzugeben. Der Club ist ab 18 Uhr unter der Telefonnummer 08709-3661 zu erreichen.



Motorradfahren mit "Boot"

Am 19.September und 10.Oktober 1993 wieder Motorradgespann-Training auf der ADAC-Verkehrsübungsanlage am Solitude-Ring

Der ADAC Württemberg führt am Sonntag, 19.September und Sonntag, 10.Oktober 1993, von 8 bis 16 Uhr auf der ADAC-Verkehrsübungsanlage am Solitude-Ring wieder Kurse im Motorradgespann-Training durch.

Das Motorradgespann-Training, das der ADAC Württemberg im letzten Jahr neu in sein Sicherheitstrainingsprogramm aufgenommen hat, war auf Anhieb ein Riesenerfolg. Alle Kurse waren sofort ausgebucht. Es ist nunmehr aus dem Verkehrssicherheitsprogramm des ADAC Württemberg nicht mehr wegzudenken.

In einem eintägigen Kurs lernen Gespann-Freunde auf eine relativ günstige und nicht sehr zeitintensive Art, die Tücken und eventuell auch die eigenen

Fehler beim Gespannfahren zu erkennen und somit keine Angst vor dem "dritten Rad" mehr zu haben. Besonders bei jungen Familien ist das Fahren im Gespann besonders beliebt. Vater und Mutter steigen aufs Motorrad - und die Kinder ins "Boot".

Und sie kommen dann auch alle zum Sicherheitstraining, denn der Umgang mit diesem "Gefährt" muß geübt werden. Gespanne haben ein völlig anderes Bremsverhalten als Solomaschinen. Ist z.B. das "Boot" besetzt, reagiert die Maschine völlig anders, als wenn kein Beifahrer im Boot mitfährt.

Beim Beiwagenfahren ist alles spiegelverkehrt (im Vergleich zum Motorrad): statt sich in die Kurve legen zu können, wer-

den Fahrer und Maschine durch die Fliehkräfte nach außen getrieben.

Das Gespann-Training vermittelt u.a. Aspekte der Gefahrenlehre, gespann-spezifische fahrphysikalische Grundlagen, fahrtechnische Übungen wie Bremsen, Bremsen-Ausweichen, Kurven- und Kreisbahnfahren sowie Konstruktionsmerkmale der jeweiligen Gespanntypen.

Anmeldungen werden unter der Telefonnummer 0711/2800-142 bzw. -144, Telefax 0711/2800-181, entgegengenommen.

Die Teilnehmergebühr beträgt für ADAC-Mitglieder 80 und für Nichtmitglieder 100 Mark.

3. Oberpfälzer Veteranen- und Teilemarkt am 18.9.1993

Nun schon zum 3.Mal findet in der Oberpfälzischen Stadt Kemnath ein Veteranen- und Teilemarkt mit großem Oldtimertreffen statt. Durch die Nähe zu den neuen Bundesländern und der tschechischen Republik ist der Markt auch für Sammler und Anbieter östlicher Veteranen interessant. Nach der positiven Resonanz auf die ersten beiden Märkte haben sich die Veranstalter entschlossen, diese Veranstaltung zu einer festen Einrichtung in der nordbayrischen Oldtimerszene zu machen. Allen in der Region ansässigen Clubs wird wieder die Gelegenheit geboten, sich und ihre Aktivitäten zu präsentieren.

Außerdem zeigt das Automobilmuseum Fichtelberg in der Mehrzweckhalle einen Teil seiner schönsten Exponate. Kemnath/Stadt ist von der BAB Nürnberg-Berlin, Ausfahrt Bayreuth über die B 22 gut zu erreichen. Nähere Auskünfte gibt es bei: Peter Opolka, Tel. 09641/3322 abends.

Soon Quatsch!

(GP Nr. 51)

Ich weiß ja inzwischen, daß Ihr es nicht schafft, gleichbleibend gute Ausgaben zu produzieren, aber war der Udo eigentlich besoffen, als er den Gilera Artikel ins Deutsche übersetzte? Das Ding ist Quasi unleserlich. Warum, habt ihr, eigentlich, so, unnötig, viele, Kommata, benutzt, um, die Sätze, zu, verhackstückchen,? Oder war das Übersetzungsprogramm von einem Virus befallen? Inzwischen überlege ich, bei aller Liebe zum Unprofessionellen, ob ich nicht lieber die Motorrad Klassik abonnieren sollte. Früher wart Ihr meiner Meinung nach einfach besser. Wenn Euch die GP keinen Spaß mehr macht, fangt besser etwas neues an. Ich bin jedenfalls nicht der einzige in meinem Freundeskreis, der so denkt. Ich bin ja gespannt, was Ihr den Rest des Jahres noch verzapft.

Marcus Lacroix

Wir sind noch viel gespannter!

Warum nur in Hamburg ?

Die Hamburger Volkshochschule, Fachbereich Mathematik, Naturwissenschaften und Technik, in der Schanzenstraße 75-77 in 20357 Hamburg, Tel. 3504-2750 oder 3504-2774 bietet Kurse zur Motorradtechnik an

Motorradtechnik I

Für alle, die ihr Zweirad näher kennenlernen möchten, die es richtig warten, sicherer fahren, sich bei kleinen Pannen selbst helfen und kleinere Reparaturen selbst ausführen wollen. Aufbau, Funktion, Prüf- und Wartungsarbeiten : Viertaktmotoren - Gemischbildungsanlagen - elektrische Anlagen - Vorbereitung auf die Stilllegung/Inbetriebnahme (Winterpause). Vorkenntnisse sind nicht erforderlich. Teilnehmerwünsche können nach Absprache berücksichtigt werden. Zu Kursbeginn bitte 10 DM für

Kleinmaterial und Umdrucke an die Kursleiter zahlen.

Der Kurs kostet 189 DM und läuft über 42 Unterrichtsstunden. Jürgen Feinler/Martina Feinler, Donnerstags 18.30 - 20.45 Uhr, 14 Termine, Beginn 23.9.93, Hamm, Gewerbeschule Kraftfahrzeugtechnik, G9, Fachraumhalle F14, Ebelingplatz 9, Nähe U-Bahn Burgstraße

Motorradtechnik II

Für alle, die am Kurs I teilgenommen haben oder über Kenntnisse der technisch-physikalischen Grundlagen der Motorradtechnologie verfü-

gen, die Schaltpläne lesen, ein Multimeter handhaben können und an folgenden Themen interessiert sind :

Aufbau, Funktion, Prüf- und Wartungsarbeiten : Zündanlagen - Fahrwerk - Bremsen - Kraftübertragung - Verschleißmessungen - 29 StVO-Vorbereitung. Mit einer Exkursion. Zu Kursbeginn bitte 6 DM für Kleinmaterial und Umdrucke an die Kursleiter zahlen.

Der Kurs kostet 148 DM und läuft über 33 Unterrichtsstunden. Jürgen Feinler/Martina Feinler, Donnerstags, 18.30 bis 20.45 Uhr, Beginn 10.2.94, Ort wie Kurs I !

BK 350 Vergaserprobleme

In einer nachbestellten Ausgabe Ihrer Zeitschrift (Nr.15) las ich mit großem Interesse den Artikel "Meisterboxer MZ BK 350" von Dipl. Ing. F. Freitag. Insbesondere der Abschnitt "Fahreindrücke" hat bei mir größeres Interesse geweckt, da ich selbst Besitzer eines sol-

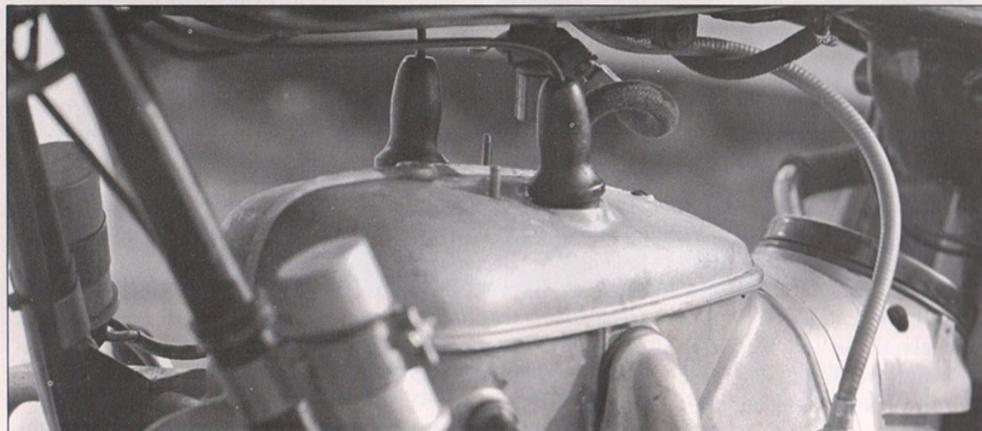
chen Motorrades bin und in den letzten 2 Jahren das Motorrad von Grund auf restauriert habe. Das Motorrad ist fertig und zugelassen, nur mit der Einstellung der beiden Vergaser habe ich so meine Probleme. Selbst Leute, die in den 50er und 60er Jahren dieses Motorrad in

Werkstätten repariert haben, können mir nicht mehr helfen.

Michael Krüenes, Königsee

Bei eingefahrenem Motor müssen die Vergaser folgendermaßen eingestellt sein: Hauptdüse: 95; Leerlaufdüse: 30; Leerlaufschraube: 2-2,5 Umdr.

offen; Nadeldüse: 67; Nadelposition: III; Schieberausschnitt: 14. Die Leerlaufdüsen haben einen großen Einfluß auf den gesamten Drehzahlbereich, eine gute -gleichmäßige- LeerlaufEinstellung ist besonders wichtig. Die Schieberanschlagschrauben auf den Vergaserdeckeln müssen zunächst grob auf 1 mm Spalt zwischen Schieber und Kanal eingestellt werden. Auch hier ist auf absolute Symetrie zu achten. Beide Schieber müssen durch Einstellung der Bowdenzuglänge gleichzeitig aufgehen. Ein gleichmäßiger Leerlauf wird bei warmem Motor durch jeweils paralleles Justieren der Leerlauf- und der Schieberanschlagschrauben eingestellt. Ingenieur Freitag



to blei or not to blei

Leserbrief zu GP Nr.50, Seite 32

Sehr geehrte Damen und Herren, vielen Dank für den interessanten Artikel zum Thema "bleifrei" im Heft 50. Nachdem ich nach vielen unterschiedlichen Aussagen zum Thema "bleifrei" (Grundton fast aller Aussagen : Niemals Bleifrei) irgendwann beschlossen hatte, eigene Erfahrungen zu machen, hier dieselben : Meine MZ ETZ 150 hatte ich bei der Anschaffung ursprünglich als reines Stadtfahrzeug gedacht, dann aber auch für Überlandfahrten genutzt. Seit ca. 7.000 km (als ich die Maschine gekauft habe, war der Motor gerade eingefahren)

fahre ich bleifreies Gemisch, das fast ausschließlich selbstgemischt ist. "Selbstgemischt" bedeutet : Handelsübliches Öl, 15 W 40 (das aus dem Supermarkt, 5L für 9,95 DM) im Mischungsverhältnis 1:60. Bis jetzt hatte ich mit dieser Methode noch absolut niemals Probleme. Auch nicht auf der Autobahn, wenn man 150 km am Stück Vollgas fährt. Zum bleifreien Sprit siehe auch die beiliegende Kopie aus "Fachkunde KFZ-Technik" (Grundlagenbuch für Berufsschulen) : Blei würde die Überströmkanäle zusetzen und Brückenbildung an der Zündkerze beschleunigen.

ERGO : Blei ist schädlich für Zweitakter. Auch bei Viertaktern hatte ich wenig Probleme : Bei einem Ford-Taunus, der ausschließlich bleifrei gefahren wird, sagte der ASU-Mann bei ca. 100.000 km, daß der Motor, wenn ich so weitermache, noch max. 15.000 halten werde.

Inzwischen steht der Tachometer bei 200.000 km und der Motor lebt heute noch. Soweit meine Erfahrungen zu "bleifrei or not bleifrei". Ich würde mich übrigens freuen, in der Gummikuh wieder mehr zu MZ zu finden. So long.

Carsten Stegmann



Neue Führerscheine !

Im Zuge der europäischen Vereinheitlichung sind jetzt die Führerscheine dran. Die Klassen I bis 5 werden spätestens ab 1996 in die in ganz Europa gültigen Klassen A bis E umgewandelt.

Toll, oder? "Ich hab nen Aer!" Wie klingt denn das?!

Die guten alten grauen Lappen mit den peinlichen Jugendfotos müssen dann entgültig gegen schicke Neue, natürlich auch

mit neuen Fotos, umgetauscht werden.

(Wenn diese weiterhin rosa sein sollten, werde ich wenigstens versuchen, mit dem Argument der Gleichberechtigung einen hellblauen zu bekommen.)

Die neuen Scheine sollen zentral in Flensburg erfaßt werden, dort gab es bislang nur eine Negativ-Datei für Punktesammler.

Mit der Umtauschaktion erhofft man sich auch ein umfangreiches Einziehen von "Ersatzführerscheinen", die sich viele Leute für den Fall eines Entzuges zurückgelegt haben.

Ansonsten ändert sich für Motorradfahrer nichts: Der 2-jährige Stufenführerschein bis 24 kw bleibt, ob er für Späteinsteiger entfallen soll, ist noch nicht klar.

10000 Glocken!

Seit 20 Jahren schützen Lei(d)tplancken die Vierradinsassen und verletzen, verstümmeln und töten uns Motorradfahrer!

10 Jahre später wurden die ersten Leitplankenprotektoren vorgestellt. Und wie das nun mal so in Deutschland ist, gab es damals für die Lebensretter keine Technischen Lieferbedingungen (sprich "TÜV") und keine gesetzliche Notwendigkeit.

Die öffentliche Hand rückte deswegen keine Kohle raus. Aber wir Mopedfahrer fanden das garnicht so witzig, voran der "Bundesverband Der Motorradfahrer e.V.". Eigeninitiative war gefragt, also Spendenaufruf, Leitplankenprotektoren kaufen, die Dinger anbauen, fertig.

1989 hat der Bundesverkehrsminister das Montieren der Schutzeinrichtung gesetzlich verankert. Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat jetzt die lange erwarteten Lieferbedingungen rausgegeben. Aber die Straßenbaubehörden kommen nicht aus dem Knick und die Kommunen haben kein Geld für Zweiradfahrer, alles Pimmel-Pammel.

Der BVDM setzt deswegen ein politisches Signal und spendet 10000,-DM für interessierte Motorradfahrer plus Clubs.

Meldet Euch ...

beim BVDM-Service in Hanau (Tel./Fax: 06181/661748) wenn Ihr gefährliche Strecken mit Protpektoren ausrüsten wollt, dies gilt auch wenn die Genehmigung der zuständigen Stellen verweigert wird.

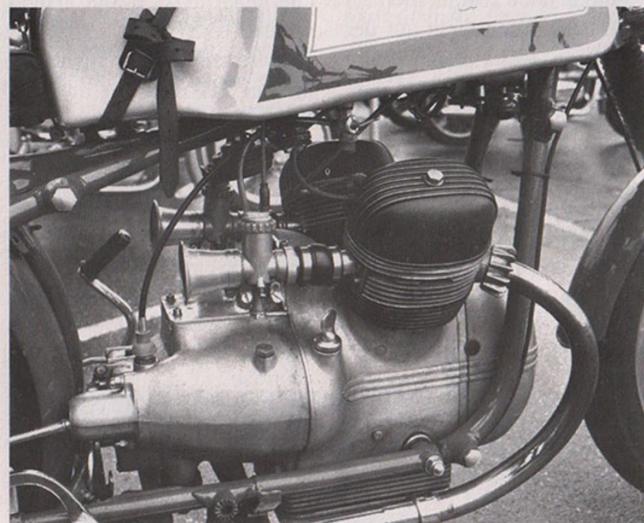
VERBRENNEN statt VERDUNSTEN

Überhitzungsprobleme - Abhilfe schafft der Umbau auf zwei Vergaser bei der VICTORIA V35 Bergmeister

Nachfertigungsaktion 2-Vergaserkopf Victoria V 35 Bergmeister : Mängel am V35-Motor wurden in Motorrad Nr. 5/1955 aufgezeigt. Ausführlich beschäftigte sich heutzutage Victoria-IG-Mitglied Manfred Sprenger mit der Bergmeister und sprach davon, daß der Motor einige Pferdestärken verschenkt. Nachzulesen im Victoria-IG-Heft Nr. 1/92.

Als weiterer Mangel stellte sich die Neigung zum Kolbenklemmer heraus, der bei längeren Vollgasfahrten und bei vollbeladenem Gespannbetrieb eintrat. Im Normalbetrieb war dieser Mangel jedoch fast nicht feststellbar. Im harten Fahrbetrieb überhitzte der Motor dermaßen, so daß das Benzengemisch verdunstete, bevor es über das Einlaßventil den Brennraum erreichte. Unglücklicherweise hatte der Motor bis Motor-Nr. 35/4000 auch weniger Öl zur Verfügung, um die Wärme besser abführen zu können. Danach wurden die Markierungen auf dem Ölmeßstab geändert !!!! Die auftretenden Mängel veranlaßten das Werk, den Motor für Wettbewerbszwecke gründlich zu überarbeiten. Harald Oelerich, der von Horex zu Victoria gekommen war, stellte den Motor auf zwei Vergaser um. Dadurch stieg nicht nur das Drehmoment erheblich an, auch die Spitzenleistung wuchs auf ca. 26-28 PS. Der frühere Werksfahrer Heinz Mayer sprach von zuletzt 32 PS, die spezielle Motoren erreichten. Optisch sind diese Wettbewerbsmotoren durch die größeren Kühlrippen an den Köpfen, den zwei Vergasern

und den geänderten Ventildeckeln zu erkennen. Die Ventildeckel hatten zunächst nur zwei Stehbolzenlöcher ohne Kühlrippen, später vier Stehbolzenlöcher und angegossene



Kühlrippen. Ca. zwanzig Motoren wurden schätzungsweise vom Werk mit den Zweivergaserköpfen ausgerüstet. Nur wenige dieser Motoren haben überlebt. Zur Zeit wird eine limitierte Nachfertigung von

maximal 25 Sätzen des Zweivergaserkopfes geplant. Zur Ausführung soll die letzte Version mit 4 Stehbolzen für die Ventildeckelbefestigung kommen. Abweichend vom Origin-

nalkopf soll der Zylinderkopf eine Kühlrippe weniger erhalten, um die Kühlung zu verbessern. Die Originalköpfe wären für Gebläsekühlung bestens geeignet gewesen. Gefertigt wird der Kopf auf einer compu-

tergesteuerten CNC-Maschine. Als Material wird eine hochfeste Alu-Legierung aus dem Fahrzeugbau verwendet, die beste Wärmeabfuhr garantiert. Abhängig von der Anzahl der Bestellungen beträgt der Preis für die Köpfe mit Auspuffgewinde, geplant, gebohrt, ansonsten nackt, ca. 2000 DM bis 2500 DM.

Die Ventildeckel sind bereits gegossen, ungebohrt, daher auch für die Zweistehbolzenvariante zu verwenden. Preis pro Paar mit 8 Stehbolzen aus V2A DM 450. Im Originalkopf waren Ein- und Auslaßventil gleich groß. Nach modernen Gesichtspunkten wären größere Ventile, Vergaser sowie Einlaßquerschnitt möglich. Diverse Änderungen können berücksichtigt werden.

Zur weiteren Dokumentation der Wettbewerbsmotoren suche ich noch weitere Informationen, Bilder, Unterlagen etc.

Anton Grabinger
84172 Buch am Erlbach

Preisrätsel des Monats Das weißt du doch

Jahrzehntelang verschrieb sich die Firma einer unverwechselbaren Bauart ihrer Motoren. Daraus ergab sich die Unverwechselbarkeit ihrer Motorräder. Genau waren es 48 Jahre, bis ein neues Modell erschien, wieder eine besondere Konstruktion, die dann beibehalten wurde. Ausnahmen machte die Firma nur bei Rennmaschinen. Ein berühmtes Modell erschien 1933 und verabschiedete sich

erst 1951 mit einem Grand-Prix-Sieg in einem Land, dessen einzige namhafte Motorradfabrik den gleichen Namen trug wie ein anderes Rennmotorrad der Firma, nach der wir fragen - es wurde von 1938 bis 1940 eingesetzt und gehörte der klassischen Bauart an. In den fünfziger Jahren wollte die Firma im Rennsport mit einem Reihenvierzylinder und sogar ein V8 auftrumpfen, aber beide

gerieten nicht glücklich. Es gab auch andere Abenteuer, die nicht recht zum Image der Firma paßten, doch die 1969 erschienene Bauart der Serie erfreut uns durch Individualität und herzhaften Sound. Der Name dieser Motorradmarke? Klarer Fall - oder etwa nicht? Einsendeschluß 29.9.1993

Antwort im nächsten Heft.

Dr. Paul Simsa

SUCH & FIND

Service für Abonnenten: Deine kostenlose, private Kleinanzeige per Fax 04 21 / 50 44 48 oder per Karte an den GUMMIKUHVergaserverlag • 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

- ARIEL -

Red Hunter, Bj. 37, top restauriert, Originaldokumente, 3500 Meilen Concoursewinner, Photos gegen Rückumschlag, VB 12.000,- DM, J. Niemeyer. Tel.: 030-8210951.

- BEKLEIDUNG -

David-Jet-Weiss-XS-54, neuwertig, VB 180,- DM, Kradmantel, Bergfreund, Gr. ca. 56, gut, VB 350,- DM, R. Derrmann, Tel.: 06501-13598.

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

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

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

Kradlermantel von 1945, Gr 60, sehr guter Zustand, schwarz/blau/grün, sehr groß, FP400,- DM, Tel.: 05772-7368

- BMW -

BMW Motoren R 67/2 u. R 51/3 zerlegt, 1.000,— DM, BMW 241 Tank, R 51/3 restaur. 400,- DM, Tankrucksack 'Harro' 30,- DM, Auspuff u. Sturzbügel R 50, Jens, Tel.: 0 4321-41634 od. 28117.

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

BMW-Boxer, ges. ab R 60/5, Tel.: 0551-68142 od. 485844.

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

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

R26/27, suche Bremsankerplatte vorn, Lampenhalter, Trockenluftfilter, Tel.: 0202-465299.

R 65, alle Extras, 6950,- DM, Tel.: 05655-8051 H

R 65, Bj.81, ca. 77000 km, TÜV neu, Extras, VB 3200,- DM, Tel.: 07334-8613

Großer /6 Tank, VB 130,- DM, verk. Sitzbank + Tank f. R 100 RS. Wer überholt Motor + Getriebe R 90/6? Tel.: 05404-1295

Suche f. R 100, Bj.81 Lampe mit Halter, Tacho, DZM kompl., Tel.: 07567-790

Räume Keller auf. Verk. Boxer-Teile, u.a. Cafe-Racer Zubehör, Anruf lohnt sich, Tel.: 05231-21878

BMW
MOTORRÄDER & ERSATZTEILE
R24-R27-R51/2-68-R50-69S-R50/5-100
z.Z. 50 Motorräder von 1949-1985 auf Lager
56 Seiten Katalog R24-69S
für 3,50 DM in Briefmarken.
Uli's Motorradladen
Ulrich Seiwert
Guttenstraße 144 · 60327 Frankfurt
Tel.: 0 69 / 23 93 19 · Fax 23 38 40

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

WAX-COTTON
ANZÜGE GIBT ES VIELE

ABER NUR EINEN

Barbour

SIE SOLLTEN
IHN
„erfahren“

Importeur: 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
WASSERDICHT
PACKSÄCKE!

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

S-Cockpit große Boxer 1973-85: Suche WÜDO-Instrumententräger f. VDO-Instrumente. Postkarte an Susi Oth, Hanauer Landstr. 186, 60314 Frankfurt

Suche Drosselsatz für R 65, Manfred Lenz, Tel.: 07161-53389

TANK

Tank-Innensiegel DM 78,-
 Tank-Entroster DM 26,-
 Tank-Reiniger DM 20,-

Mehrfachwendung!
 Entroster + Entfetter für alle
 Stahlteile geeignet.

Technik

97424 SCHWEINFURT - Kreuzstraße 6
 Tel. 09721-41455 - Fax 09721-43952

Suche Knoscher Höckerbank, rund, für BMW-Boxer bis 84 und zurückgelegte Fußrasten-anlage. Tel.: 02661-20087.

Suche Original schwarzen Kunstlederbezug, Bürzelsitzbank, zweisitzer Boxer 1974-1985 abgesteppte Version. ist von BMW seit Jahren eingestellt. Tel.: 069-233569

Suche R51/3 Halbabenrad od. Halbabe. Tel.: 04832-4394.

BÖHM - Technik rund um's Rad

Speichen - Umbauten
 Felgen - Einspeichen
 Radrestaurationen

Neue Straße 14
 D-7135 Wiernsheim
 Tel. 07044/5732
 Fax 07044/8587

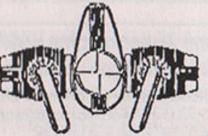


Motorrad Welling

Reparatur von BMW, MOTO-GUZZI
 MZ-Vertragshändler

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

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




100 alte BMW's & Teile

Bj. 50-85 An- und Verkauf

Martin Kornhas

Nördliche Uferstraße 14 · 76189 Karlsruhe-Rheinhafen
 Tel.: 0721/592025 · Fax: 592026
 Geöffnet: Di. - Fr. 15.00 - 18.30, Sa. 9.00 - 13.00



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

Suche Unfall-, Gebraucht-BMW, Tel.: 0441-382237

Verk. Schwinge R 50/69 vorn 350,- DM, Rahmen Heck def. o. Br. 200,- DM, Tel.: 04433-1437

Verk. BMW-6 Tank mit Werkzeugf., gut und ohne Beulen für 100,- DM. Tel.: 0221-865506.

Vollverkleidung f. /5/6/7, Typ RS-2 Avon mit allen Anbauteilen, VB 550,- DM, Tel.: 06502-8109

- BSA -

A 65 Lightning, Bj.68, TÜV neu, s. guter Zustand, 5000,- DM, Tel.: 0711-4560215

A 7/A 10, B 31/B 33 Getriebe für Schwingenmodell kompl. dringend gesucht, Tel.: 06502-6878 ab 18 h

- BULTACO -

Bultaco Frontera, 360 ccm, Bj. 77, nur 9.000Km, Preis VB., Tel.: 0511-1319045, Walter verlangen.

- DKW -

NZ250, Bj. 1938, Motor dreht, org. u. 99% kompl., incl. 2. Motor mit Vergaser, 2. Rahmen, 2. Tacho, sowie BA, E-Teilliste, Werkst. Handbuch, zus. f. nur 1.750,- DM, Tel.: 02661-7170.

RT 250/2 u. RT 175 S/V9, 2 x Orig. u. 2 x Nachbauauspufftopf zu verkaufen, Tel.: 0531-795545 (Ab.) J. Rendelmann, Grünstr. 2, 38102 Braunschweig.

Verk. RT 175/1 + E-Teileträger sowie E-Teileträger RT 250/2 günstig wegen Platzmangel, Tel.: 09467/314 abends

Suche guten Motor für RT 250/2, Tel.: 04231-81720 abends

RT175 S/VS, Suche Rahmen, Bäder, Motorteile, alles anbieten, RT 125/2 aH, Hinterrad Jurischhir. kompl., irgendwo muß' so etwas doch rumliegen. F. Weiß, Tel.: 05551-7245.

- DNEPR -

Dnepr Gespanne mit TÜV! Fa. Däschlein, Tel. 09822/7556 H 07334-8613

DNEPR-11, Bj. 92, verzollt, 2.700,- DM, Tel.: 07042-25816.

- DUCATI -

750 GT Kunststofftank 80,- DM, Sitzbank 30,- DM alles VB, Tel.: 02150-4703

750 SS, Bj.91, 18700 km, 2 Jahre TÜV, zusätzlich neue Kette u. Hinterreifen, gepflegter Orig.-Zustand, 10500,- DM, Tel.: 05383-1662

Suche für Ducati Scramb., BJ. 71, hint. Bremsankerplatte u. Gabelholme bzw. kompl. Gabel, Tel.: 07551-67228

Suche Unfall-, Gebraucht-Ducati, Tel.: 0441-382237

- EMW -

R35/3, Bj. 54, 350 ccm, 1 Zyl. Viertekt, Gesandstrahl u. lackiert, i.T., nur noch zusammensetzen, VHB 2500,-DM, Telefon: 05772-7368

- GESPANN -

MG 850 T 3 m. Jupiter, Bj.82, TÜV 7/95, lange abgemeldet, neu aufgebaut, Kunststoffbeschichtet, Kupplung u. Schwungrad neu, Beiwagen m. hydr. Bremse, 11000,- DM, Tel.: 040-7217690

DUNA-Seitenwagen, Bj. 68, unrestauriert, ohne Rad 300,- DM, DUNA-Seitenwagen, super restaur., Sitz, Polster, Lampen, neu. Rad verchromt. 1.500,- DM. Tel.: 06826-6473.

Duna-Seitenwagen m. Alu-Boot, Bj.68, in gutem Orig.-Zustand f. 800,- DM, Duna-SW restauriert f. 1400,- DM, Tel.: 06826-6473

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

- HARLEY-DAVIDSON -

HD 1934 Einzylinder, 350ccm, 17500,- DM, HD 1936, 750 ccm, Typ 5/7, 17500,- DM, Chr Bekkenkamp, Postfach 660, NL-9400 AR Assen

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

WL 750, ohne TÜV, brauchbarer Zustand, leichter Getriebeschaden (Buchsen) für 10000,- DM, Tel.: 0421-77980 oder 04283-1669

- HERCULES -

Suche ET für Hercules 318 u. 322 (ILO-Twin), Tel.: 09467-314 abends

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

- HONDA -

'Wir lieben Euch alle' Nostalgiker? TT-Fan? Aktive Frauen? Cafe-Racer? Wachscotton-Träger? Japan-Hasser? GB500-Fahrerinnen-Treffen. Info bei: Tel.: 0221-426220.

CB 125 S, Bj.78, TÜV 7/95, 10 kw, f. 1250,- DM, Tel.: 05250-50122

CB 250 G/CJ i.T., WHB u. ETL Dax, Monkey, CB125 CB250, CB350 Four, CB450K, Testberichte alle Hondas. Tel.: 0241-507469.

CB 125 Twin, 15 PS, Bj.70, 3. Hand, 23.000 km, ovaler Tacho-DZM, sehr guter Originalzustand. Ersatzteile, plus 2. Motorrad VB 1.250,-DM, Tel.: 04221-84595, 18-20 Uhr.

CB 250 B 4, Motor ca. 20000 km, frei, VB 400,- DM, Tel.: 0951-59147

CB 400 F, Topzustand, 32.000 km, 1a H., Reifen, TÜV neu, war 6 Jahre abgemeldet. VB 2.800,-DM. Tel.: 07195-62592 od. 57759.

CB 450 K5, Bj.73, orig. 9.000ml, US-Import, Blanco-brief, TÜV auf Wunsch, jede Menge E-Teile, auch einzeln zu verkaufen. VB 3.800,- DM, Tel.: 05684-8601.

CB 450, Bj.73, Top-Zustand, Scrambler-Anlage, VB 4100,- DM, Tel.: 0731-610266

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

CB 750 Four K 6, Bj. 76, nach orig. Rest. 0 Km, teilw. zerlegt, kompl. 5.500,- DM VB, suche Laverda 750, evtl. Tausch. Tel.: 04642-69127

CB 750 Four, Bj.71, VB 3500,- DM, Tel.: 0731-610226

CB125S, Bj. 78, TÜV 7/95, 10 KW, 9.000 Km, 2 Vorbes., VB 1.200,- DM, Tel.: 05250-50122.

Drehzahlmesser u. Tacho für CB 750, K1 (grün), neu Stck. 200,- DM, Tel.: 04135/601.

Suche Honda Monkey auch defekt od. in Teilen, alles anbieten. Tel.: 030-6919799, Anrufbeantworter.

Suche Honda-Dax ST 70 auch defekt oder in Teilen. Tel.: 09545-4746.

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

Teile f. CB 750 Fu. K-Modelle u. CBX 1000, z.B. Bremsen, Felgen, Zündspulen, öfter versuchen, da Schicht, Tel.: 02676-1240

Vergaserbatterie, CB 750, KO, VB 350,- DM, Tank orig. Lack, CB 750 K7, VB 200,- DM, Tel.: 06150-2851.

Verk. 750 Four K6, 67000 km, Bj.76, 4200,- DM, Tel.: 07654-1537 abends

- HOREX -

Für Resident 1, Zylinder 77,5 schleiffähig auf 78,00 gesucht oder Eintausch gegen Horex-teile. 05381-2592.

- IFA -

BK Neuteile gesucht, sowie original WHB, Repar.-Anlage etc. BK350 IG, Neue Str. 4, 13581 Berlin.

- IMPERIA -

Suche jegl. Literatur von Imperia Motorräder zu kaufen oder im Tausch gegen V.K. Literatur, anderer Marken. Suche auch Imperia mit Rudge Motorbr. u. f. Sport 500 Schutzbl. hint. Tel.: 05682-9950

- JAP -

Suche Teile für 1000 ccm JAP-Motor, seitengesteuert, Typ KT o. KTC, Bj.1925-1930, Tel.: 0234-87238

- JAWA -

Jawa 125, Bj.57, TÜV 9/94, Originalzustand, sehr gute Substanz, VHB 1200,- DM, Tel.: 05772-7368

Suche für Jawa Calif. 362 WHB, auch Kopien, V. Göbel, Meisenweg 24, 7901 Steinberg

- KAWASAKI -

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

- KREIDLER -

50ccm Roller, Bj. 55, 2-Gang, Vollverkleidet, wie BEKA-Roller, absolute Rarität, org. Zust., VB 800,- DM, Sportmoped Gritzner 'Typ Monza' kompl., Org., Bj. 59, 3-Gang, Motor fest, VB 350,- DM, Horex-Regina, O-Gabel kpl. (poliert), Regina-Rahmen, Bj 50 u. Hirafe VB. Tel.: 06432-82753 ab 18.00 h.

- LAVERDA -

Suche Motor 750 S, Tel.: 09729-1630

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

HOREX-NEUTEILE

- Teilleiste anfordern -

Tachometer und -scheiben für ADLER - ZÜNDAPP

KLAUS FORSTER

An den Stadtwiesen 32 - 64625 Bensheim/SHw
 Telefon: 06251/73223 ab 19.00 Uhr
 Telefax: 06251/71394

Service und Reparatur für klassische Honda + Yamaha

CB 125-900 und XS 250-1100

Andere Maschinen auf Anfrage!

Fa. Claus Schultz, Welle 18 (B6), 27612 Loxstedt, Telefon 0 47 44 / 5060

Kolben
 Motorreinigungs- und -schleiferei
 Zahnrad
 Kurbelwellenstandsetzung
 Mechanische Fertigung
 Zylinderschleifen / Kopfbearbeitung
 Buchsen
 Ventile

JENSEIT&SCHWANITZ

4907 Lage Furst. 6
 05232/99790

- LITERATUR -

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

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 Papp-einband 35,- DM plus Porto, 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

Das Motorrad, Mitte 63 - Mitte 77, nahtlos komplett, 389 Hefte 950,- DM, auch Einzelhefte ab 70,- je 1,80 DM, suche Handbücher und Prospekte bis 1993. Tel.: 06432-7245

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

Suche 'Das Motorrad' aus den Jahren 57-68 kompl. Jahrgänge. Marcello Grigorov, Strada Regina 3 A, CH-6900 Lugano
Motorrad-Hefte 60-90, einzeln 5,- DM. Tel.: 0241-507469.

Motorradprospekte: Liste gegen 2 DM in Briefmarken von Ralf Düßmann, Bergedorfer Landstr. 39, 2875 Ganderkesee 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 Buch 'Zündapp KS 750' von Rauch/Sengfelder, Motorbuch-Verlag gebr. zu kaufen. Tel. 05383/1662

Das Motorrad 60-80, 100,- DM. Tel.: 04321-41634 o. 28117.

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

Komplette Jahrgänge 1971 bis 1990 'Das Motorrad' zu verkaufen. Tel.: 00531-795545 (AB). J. Rendelmann, Grünstr. 2, 38102 Braunschweig.

Suche immer noch Einzelhefte der Zeitschrift Motorrad-Reisen & Sport (1986-89). Tel.: 06407-1297.

Suche Markt-Heft 6/88 u. Motorrad-Spezial-3. Tel.: 03765-15543, abends.

Suche Motorrad-Katalog 1982 (auch Tausch mögl.) biete Marut 1982-1992 u. Motorrad-Touren 88-91, Michael, Tel.: 05043-2978.

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

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

Verkaufe 'Das Motorrad' 1950-1972, teilweise gebunden, Jahrgänge 1950-1954, lückenhaft, nur kompl., BMW R 50, R 50S, R 69S, Ersatzteilkatalog u. Reparaturanleitung, div. Fachliteratur. Tel.: 05373-1838 od. 0161-4504507.

Verkaufe 'Das Motorrad' 1950-1972, teilweise gebunden, Jahrgänge 1950-1954, lückenhaft, nur kompl., BMW R 50, R 50S, R 69S, Ersatzteilkatalog u. Reparaturanleitung, div. Fachliteratur. Tel.: 05373-1838 od. 0161-4504507.

Verkaufe 'Das Motorrad', der Goer, 70er u. 80er Jahre, Einzelhefte Preis VS, suche die Honda Motorradstory u. Zeugen der Motorradentwicklung, habe Schichtdienst Tel.: 02676-1240.

- MAICO -

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

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



- MATCHLESS -

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

- MONTESA -

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

- MOPED -

2 Elektromofas, 400,- DM/500,- DM VB. Tel.: 0 09545-4746.

- 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

Nuovo Falcone, Bj. 70/14.000 km, völlig neu überholt u. aufgebaut. Viele Neuteile/offene Schwungscheibe. 6.900,- DM. Tel.: 0421/374321.

- 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 für Guzzi und andere, Neupreis 580,- DM für 350,- DM zu verkaufen, Tel.: 05128-5766

Suche immer noch Einzelhefte von Motorrad-Reisen & Sport (1986-89). Tel.: 06407-1297.

Suche Unfall-, Gebraucht-Guzzi, Tel.: 0441-382237

V 65 gesucht, Tel.: 0551-68142 oder 485844.



- MOTO MORINI -

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

- MOTOBI -

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

- MZ -

250 TS, Bj. 81 mit Seitenwagen u. 1 Seitenwagen in Teilen, TÜV neu, 100% original. VB 2.200,- DM, Tel.: 03871-5218

250 TS, Bj. 81 mit Seitenwagen u. 1 Seitenwagen in Teilen, TÜV neu, 100% original. VB 2.200,- DM.

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

Eine Vorderradfelge 1,6 x 18 für ETZ 250/251, wenig gelaufen 30,- DM, ein Auspuff MZ 500/27PS 80,- DM, Tel.: 06074-25538.

ES 150, Bj. 70, blau, neulackiert, bis auf Sitzbank u. Tank original, Motor generalüberholt, ohne Papiere. Tel.: 003871-5218

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

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

MZ-Gespann, TÜV 4.94, 1800,- DM. Tel.: 0527134957.

ES 250/0, suche Auspuff kompl., Gabelbrückenchromverkleidung, Rückleuchten, Rückspiegel, Chromhülsen für Federbeine u. Scheibe Stoye SW, Sitzgriffgummi, sonstige Neuteile. Tel.: 05130-4927

ES 250/2-Gespann, gesucht. Paul, Tel.: 0251-511717, ab 18.00 h.

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

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

Sonderheft 'MZ'! Auf 32 Seiten interessante Artikel aus der GummikuH und jede Menge Neues und Wissenswertes über die Zschopauer Maschinen, inklusive MZ-Stammbaum und toller Postkarte! DM 7.80 inkl. Versand beim GummikuH-Verlag, FAX 0421/504448 oder per Post: GK-Verlag, Am Deich 57, 28199 Bremen

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) 210 99, Fax (071 61) 219 20

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

Suche für MZ ES 250/Bj. 66 dringend Knieschilder, 2 Federbeine vorn, 2 Federbeine hinten (verstellbar) alle unten gegabelt, Sattenbezug rot, Lampenreflektor vorn u. für Beiwagen MZ-SE, Bj. ca. 67, Scheibe oder Kabine, Schutzblechlampe vorn. Tel.: 05823-7716.

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

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

20 alte MOTO GUZZIS
 Airone Falcone, V50, V65, V7, 850 T, 850 LeMans, 1000 G5, 1000 SP und andere
 Rainer Bollgrün Ratzenried
 88260 Argenbühl b. Wangen im Allgäu
 Tel.: 075 22/44 11 · Fax: 075 22/5201

MAICO LETTERS
 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

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 GP

Coupon ausschneiden oder kopieren und abschieben an:
 Verlag Hasselbrink, SchönbergerStr. 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.

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

Name:
 Straße:
 PLZ, Ort:
 Datum + Unterschrift:

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

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

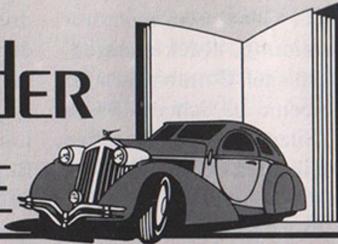
Bücher & Bildbände aller internationalen Fachverlage

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 Salzuffeln
 (Laden nur 5 km von der BAB2)

SCHRÖDER & WEISE



Autobücher und Automobili

NEWS

Katalog

Schröder & Weise
Autobücher und Automobili
Gesamtkatalog 1992/93
Das Euro & Travel Set

AUTOBUCH INTERNATIONAL
Gesamtkatalog 1992/93
Auto, Motorrad, LKW
07800 DM 10,00

BMW

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

Vorkrieg

Vorkriegsmotormodelle 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
12 x 18 cm, 20 S.
20543 DM 12,80

Humor

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

Harleys

Harley Davidson -
Historie
von Albert Saladini
DM 198,00

Königswelle

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

Legenden

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

GSX-R

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

GK 7/93

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

MZ-Club Deutschland, Info gegen 2,-DM, in Briefmarken, von R. Schramm, Oststr. 10, 58313 Herdecke.

TS 250, Bj.76, 600,- DM, TS 150, Bj.85, 250,- DM, Kawasaki KZ 250 C, Bj.85, 1500,- DM, Jawa-Gespann, Bj.89 + 93, 3500,- DM, alles VB, Tel.: 05772-8981 ab 20 h

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

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

AT

ZWEIRAD-TECHNIK
41542 Dormagen
Bismarck-Str. 57

Verkauf-Ersatzteil-Service von ES bis ETZ
Telefon 02133/93123

MZ-TREFF - INFO

Ersatzteile für alle MZ-Modelle

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

kostenlos Preisliste anfordern!

MZ-TREFF Inh. Rainer Blaschke
Trierer Str. 15 / Postfach 17
54518 Osann-Monzel
Tel.: 06535/210 oder Fax: 1364

elektronische Regler

für 6 V, 12 V oder NC

ADLER, ARDIE, AJS, AWO, BMW, 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

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

MZ-Trophy, Bj. 1971, orig. Zustand, 950,- DM, Tel.: 09545/4746.

Verkaufe 2 MZ RT125 in Teilen. Illustr. ET-Katalog gegen 3,- DM Rückporto. DNEPR Rep. Anleitung, MT 10, deutsch, 40,- DM. R. Henke, 25917 Leck, Birkstr. 28.

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

Suche Tachoantrieb für Com. 850 MK3, Bremstrommel hinten für frühe Com. oder Atlas, Triumph pre-unit Primärkasten v. Alternatormodell. Tel.: 006502-6878, ab 18.00 h.



NSU

ERSATZTEILE + LITERATUR
(Liste DM 5,-)

Tel. 07022/62232

P. Schönhaar

Hofgasse 21 · 72669 Unterensingen

- NSU -

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

Suche für NSU 500 V, Bj.24 Boschzündmagnet mit Lichtmaschine, Fahrersattel, Schaltsegment, und Vorwärmer für Pallas-Vergaser, Tel.: 0771-6716 ab 17 h

- PANNONIA -

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

- RENNMASCHINE -

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

- RICKMAN -

Verk. CR750, 67PS, TÜV 4/95, viele NT, Brit.rac.green, 534 km seit Neuaufbau, Konis, Kuma, Motad, VB 9.500,- DM, Inzahlg. BMW mögl. (auch defekto.Unfall).Tel.:04433-1437

- ROLLER -

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

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

- SEITENWAGEN -

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

- SOLO -

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

- SONSTIGES -

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

Suche Fahrerhandbuch XS 650, CB500 T/750F1, KAWA 21, MO u. MRS 80er Jahre. Tel.: 02273-69626

Motobi, verk. 175er Catria komplett und original, incl. div. Neuteile zum restaurieren, Preis VB, viele Teile für 125er u. 175er, z.B. Kolbendichtungen etc. Tel.: 0221-865506.

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

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 VER-SANDH

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

EDELSTAHL-SCHRAUBEN

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

ADLER - BMW - DKW - HOREX - NSU
TRIUMPH - VICTORIA - ZÜNDAPP

Wenn Sie eines dieser Motorräder restaurieren, dann finden Sie bei uns vieles, was Sie dazu benötigen.
Fordern Sie unter Angabe Ihres Motorrad-Typs kostenlose Ersatzteillisten an!

ERSATZTEILE für alle
STEIB - Seitenwagen

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

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

Täglich Versand und Ladenverkauf!
MOTORRAD-STEMLER GmbH
Garschager Heide 29 · 42899 Remscheid
Tel. 02191/53067

Bequemer leben mit dem GUMMIKUH-Abo!

Die GUMMIKUH & PAST perfect gibt es jeden Monat für nur DM 4,99 statt 5,90, also mit ca. 15% Preisvorteil im Abo. Deshalb gleich anrufen oder eine Postkarte schreiben und das Jahresabo* bestellen beim:
GUMMIKUH-VERLAG,
Am Deich 57, 28199 Bremen, Telefon 0421/501617, Telefax 0421/504448.

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

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

Verk. WHB Zephyr 750, CB2 50 T/400T/500T/750-F1, ETL CB 500T/750F1, 'Das Motorrad' 80-93, verschiedene MO, PS, MRS, Hinterrad Z 650/F2/550 LTD, XJ 550. Tel.: 02273-69626.

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/Ruhrgebiet) entfernt.
 Klaus Vollmar · Lagesche-Str. 105
 32108 Bad Salzuflen (Schötmar)
 Tel.: 05222/92750 (9.00 bis 20.00 Uhr)

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

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

Huschke & Wirth GmbH

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

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

Verk. Krauser Top Case 1x 40 l, 100,- DM, 1x 25 l 150,- DM, Falkkoffer Paar 80,- DM. Tel.: 02150/47 3

Verk. 99er 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

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

- STEIB -
 Steib LS200, s.g. Zustand zu verk. 2.900,- DM, Widmann, Markdorf, Tel.: 07544-3155.

- SUZUKI -
 Verkäufe GSX 1100 E, Baujahr 80, 74 kw, TÜV 6/95, Reifen, Kette und Batterie neu, viel Chrom, hoher Lenker, diverse kleine Mängel, VB 2850,- DM, Tel.: 05772-7368 ab 15 Uhr

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

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

- VESPA -
 Suche Vespa P 200 E Gespann oder Bajaj-Chetak-Classic-Gespann, Tel.: 07131-68614.

- 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

- TEILE -
 Suche für M72 Vergaser, Typ K37 oder 302, Tel.: 089-6888510 ab 18.00 h.

- YAMAHA -
 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

- TERROT -
 Bj. Ende 40, 350 ccm/4-Takt, 100% Orig. Zust., fährt super. 2.800,- DM. Tel.: 09545-4746.

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

- TRIUMPH (GB) -
 Bonneville 750, Bj. 87, TÜV neu, 26000 km, 1a Zust., VB 6800,- DM, Tel.: 09187-41320

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


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

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

- VESPA -
 Suche Vespa P 200 E Gespann oder Bajaj-Chetak-Classic-Gespann, Tel.: 07131-68614.

- 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

- YAMAHA -
 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

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

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

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

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

Suche funktionsfähigen Motor für Yamaha XT 600, Bj. 86, Tel.: 05382-6119, ab 16.15 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



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+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-Schröder
 Nienburger Straße 7
 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

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

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

Adler-Museum & Antiquitäten
 Strohmenger
 Kölner Straße 150
 53919 Weilerswist

BMW-Vertragshändler
 Fa. Ball
 Weinstraße 67
 76887 Bad Bergzabern

Italiener und Engländer
 Motorradladen Yorkstraße GmbH
 Yorkstraße 15
 10965 Berlin

Bücherstube Lehrte
 Ittner Straße 28
 31275 Lehrte

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

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-Spezialservice
 Firma Wildschrei
 Hauptstraße 26
 56829 Brieden

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

British Bikes
 Brandó's
 Mittelweg 2
 22941 Bargteheide

BMW-Vertragshändler
 Fa. Labitzke
 Kirchhofstr. 20
 40721 Hilden

MZ-Vertragshändler
 Michael Dietze
 Marktstraße 191-205
 58256 Ennepetal

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

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



Kiosk
 Uwe Bollwig
 Leuningser Straße 1
 59199 Bönen

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

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. Außer dem 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 Unfall SR/XT 500 auch Teile. Tel.: 06421-44931, Anrufbeantworter.

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

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

Suche XS 650-Motor, Tel.: 09729-1630

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

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

YAMAHA
Klassiker
125-750 ccm

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

Restaurierungen
Ersatzteile
schnell,
zuverlässig
seit 1968

XS Unsere Spezialität
650 Laden

Ersatzteile • Umbauten
Restaurationen

- Japan Klassiker mit 1 oder 2 Zylinder u.a. XS 650, aber auch 20kw-TÜV, 880 ccm/37 kw-TÜV-Kit - bald auch 25kw(34 PS)
- Klassische Leder- und Regenbekleidung, DAVIDA-Helme, Brillen, T-Shirts
- Outdoorzubehör, Gürtel & Accessoires
- Literatur & Schmuck

Herbert Grammatikopoulos • Karl Pfaff Str. 30 • 7000 Stuttgart 70
Telefon 0711/7655723 • Fax 0711/763801
C. Neuhausen • 4000 Düsseldorf • Tel. 0211/369999
Katalog gegen 5,- DM in Briefmarken anfordern!

XS 650, Bj. 78, 50 PS, Motor überholt, 6.000 Km, gepfl. Originalzustand; neu VB 4.400,- DM, Tel.: 0911-288915.

- ZÜNDAPP -

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

KS750 Wehrmachtsgespann, Beiwagen angetrieben, mit Rückwärtsgang, Bestzustand, zu verkaufen, Tel.: 05655-8051.

KS80WK, TÜV 2J. KL 1, 91ccm, Motor defekt, als E-Teileträger 250,-DM, Tel.: 05271-34957-

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

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

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

Verkaufe Zündapp Bella, R204, Bj. 61, TÜV neu, dunkelgrün, restauriert, VB 2.300,- DM, Tel.: 04107-1845.

- LETZTE MINUTE -

AWO-S-425 BJ. 60 im original Zustand, Einzelsitze, schwarz, EB, 1999,- DM. Tel.: 03535-5838.

IWL-Berlinstättroller BJ. 58, komplett oder Einzelteile, Einzelsitze, 150 cm³, 7,5 PS, VHP 490,- DM. Tel.: 03535-5838.

HOREX, 350 Bj'53 rest.- Honda CB 250 Bj'73-Steib S 500 Bj'51 z.rest. Horex Flachtank und Denkfield Sitzb. zu verkaufen. FP 19000 Dm. Tel. (9-17 U) 00.31.4950 .34042.

AWO-Krümmers Durchmesser 30mm, neu, angefertigt, Rohzustand, 60,- DM. Tel.: 030/6552951 Martin.

Suche Interessantes Rest. Objekt, möglichst komplett. Harald Lindlar, Odenthaler Str. 383a, 51069 Köln, Tel.: 0221/603264.

Suche alles über die franz. Marke „NEW MAP“. Besonders über Vorkriksmodelle mit Chaise Ohr-Blockmotoren. Alles (auch Teile) anbieten. Tel.: 0221/603264.

RD200 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.

Zylinderkopf mit Nockenwelle und Vergaser für CB 550 200,- DM. Tel.: 02872/7220 ab 20.00.

Suche restaurierbare Moped-Mockik u. KRAD bis 250 ccm keine MZ- auch zerlegt, Alter ? biete oder verkaufe 4 Alben Motorrad Archiv, Wert 1200 DM gegen Gebot oder Tausch.

Suche dringend Bed.Anl. und sonst. Literatur über MZ Roller Mod. „Berlin“: Manfred Pech, Alsterdorfer Str. 260, 22297 Hamburg.

Suche dringend Rücklicat für 175 S Bj. 56 abgebildet in Gummikuh 8/93, Seite 53, Tel.: 02403/33224 ab 18 Uhr.

Für CB 400 N Bj. 80: Rahmen, Gabel, Lima, div. Motorenteile, usw. zu verkaufen, Tel.: 02407/17713, ab 17.00 Uhr.

KONI Stoßdämpfer 300mm 2500 km Eingebaut gewesen (für ST 125-750 und SRX 6) VB 200 DM. Kettensatz für GT 250 nicht gebraucht VB 50,- DM. Tel.: 05341/14639 ab 18.00 h.

Suche „Das Motorrad“ aus 49-54 und Motorrad-Katalog 84+85 sowie MO. Tel.: 05341/14639 So-Do ab 18 h.

Dampfhammer zum Auf- oder Umbau, schlechter Zustand, NSU 351 OSL und 501 OSL., Bj. ca 1935, Trapezgabel, VB je 3.500,-. Kornhas 0721/592025.H.

Für ST 250 KONI Stoßdämpfer (2500 km eingebaut gewesen) und neuer Kettensatz (Kette + Ritzel + Rad) (0 km) VB 250 DM. Tel.: 05341/14639.

Seitenwagen, großer, unr. Seitenwagen, 30iger-50iger Jahre??, gute Basis, FP nur 650,-, negelneues Dneper-Beiwagenboot FP nur 350,-. Tel.: 02607/6065.

GT 750 A in maui blue, guter techn. und optischer O-Zustand VB 5.500,- DM. Tel.: 0251/525761.

Viele R 25-25/3, R 27, grün, Schwingsattel, sehr wenig km, Mechanik, neuwertig, ab DM 5.400,-. Kornhas 0721/592025.H.

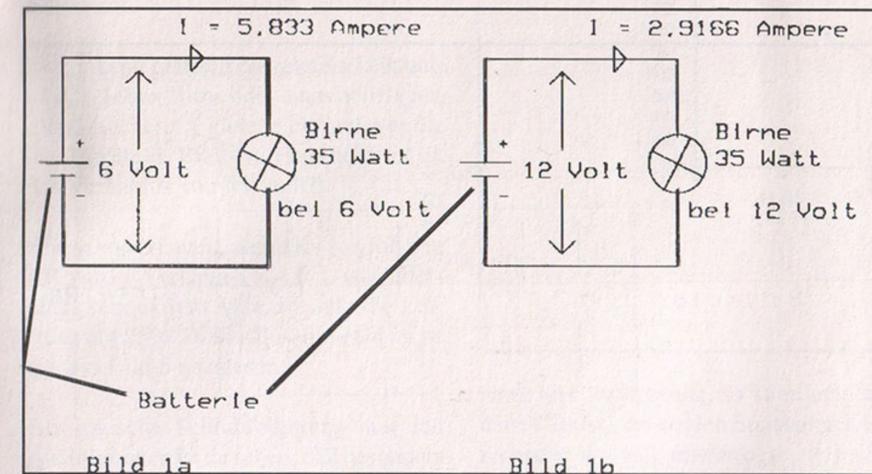
SR 500, für 9/94, Bj 80, 92 Kompl. neu aufgebaut, Speicherräder, 27 PS, schwarz m. viel Chrom, haufenweise Neuteile, Topzust., FP 3500,-, nehme event. unr. 4-Takt-Oldi in Zahlung. Tel.: 02607/6065.

Nochmal Elektrik

- und wieso 12 Volt besser als 6 Volt sind !

12 Volt sind nun mal mehr als 6 Volt und daher besser - ganz einfach. Scherz beiseite, es geht hier um den prinzipiellen Vergleich von 6 Volt und 12 Volt Anlagen am Beispiel zweier simpler Glühbirnen. Beide Glühbirnen sollen eine Nennleistung von 35 Watt haben, die eine (Birne 1) bei einer Spannung von 6 Volt, die andere (Birne 2) bei 12 Volt. Bei gleicher Leistung und gleicher Bauart geben beide Glühbirnen die gleiche Lichtstärke ab. An der Straßenausleuchtung wäre also nicht zu erkennen, um welche Glühbirne es sich jeweils handelt. Man könnte nun meinen, es ist völlig egal welche Anlage im Fahrzeug ist, wenn die Wirkung von außen gesehen nicht unterschiedlich ist. Warum es nicht egal ist und warum 12 Volt Anlagen im allgemeinen zuverlässiger sind als 6 Volt Anlagen, sollen die folgenden Ausführungen zeigen. Entscheidend ist der doppelt so hohe Strombedarf bei 6 Volt gegenüber 12 Volt für die gleiche Leistung. Die Leistung ergibt sich aus dem Produkt von Spannung und Strom:

Leistung = Spannung mal Strom
als Formel:
 $P = U * I$
die Formel nach dem Strom umgestellt ergibt:
 $I = P / U$



Für unsere 35 Watt Birnen ergibt sich danach bei 6 Volt ein Strom von $I = 35 W / 6 V = 5,833 A$ (Ampere) und bei 12 Volt

ein Strom von $I = 35 W / 12 V = 2,9166 A$. Die jetzt berechneten Ströme würden sich einstellen, wenn eine Schaltung nach Bild 1a bzw. 1b aufgebaut würde. Als Spannungsquelle ist hier jeweils nur eine Batterie (und nicht die ganze Stromversorgung mit Lichtmaschine) eingezeichnet. Die Kupferkabel zwischen Batterie und Birne werden als so kurz und dick angenommen, daß ihr Widerstand vernachlässigt werden kann.

In der Praxis sehen die Verhältnisse jedoch etwas komplizierter aus. Mal angenommen es handelt sich bei unseren Birnen um Scheinwerferbirnen, dann ist von einer Schaltung nach Bild 2 auszugehen. Wir haben es jetzt nicht nur mit zwei Bauteilen (Batterie und Birne) und ein bißchen Kabel, sondern mit sechs Bauteilen und ein bißchen mehr Kabel zu tun. Hinzu kommen eventuell noch diverse Steck- oder Schraubkontakte. Es handelt sich hier um eine Reihenschaltung, da alle Bauteile hintereinander (in Reihe) im Stromkreis liegen. Andere Bauteile (z.B. Standlichtbirne) sollen hier unberücksichtigt bleiben. Sind alle Schalter geschlossen, so fließt ein Strom von der Batterie über die Sicherung, die drei Schalter, über die Birne und zurück zur Batterie. In einer Reihenschaltung ist der Strom an jeder

Stelle gleich groß. Nun ist es so, daß jedes Bauteil und jedes Stück Kabel im Stromkreis einen Widerstand aufweist (oder besitzt). Das Material und die Abmessungen bestimmen dabei den Widerstand, er ist also eine Materialeigenschaft. Z.B. hat ein Kupferdraht von 5 m Länge mit einem Querschnitt von 0,75 mm² einen Widerstand von 0,12 Ohm. Je höher der Widerstand, um so stärker wird der Stromfluß „behindert“ und umgekehrt. Der Widerstand (Formelzeichen = R) im Stromkreis bestimmt das Verhältnis von Spannung und Strom. Als Formel: $R = U / I$, umgestellt nach dem Strom: $I = U / R$

In einer Reihenschaltung ergibt sich der Strom aus der Spannung U geteilt durch den Gesamtwiderstand im Stromkreis, d.h. man addiert die Widerstände aller Bauteile und teilt die Versorgungsspannung durch diesen Gesamtwiderstand. Je größer dieser Gesamtwiderstand, um so kleiner wird der Strom. Für unsere Birne bedeutet das konkret, mit steigendem Gesamtwiderstand nimmt die umgesetzte Leistung an der Birne ab! Der Widerstand der Birne ist durch ihre Daten festgelegt, wir haben vorhin berechnet, daß bei Birne 1 bei 6 Volt ein Strom von 5,833 Ampere fließt, daraus folgt ein Widerstand von 6 Volt durch 5,833 Ampere gleich 1,0286 Ohm. Bei Birne 2 ergibt sich ein Widerstand von 4,1143 Ohm, wie leicht zu sehen ist, ist dieser Widerstand viermal (und nicht nur zweimal) so groß wie bei Birne 1. Das liegt daran, daß die Leistung bei gleichem Widerstand quadratisch mit der Spannung wächst, doppelte Spannung bedeutet doppelten Strom und damit vierfache Leistung ($P = U * I$). Entsprechend groß muß der Widerstand gewählt werden, will man die Leistung bei doppelter Spannung gleich lassen. Der Widerstand der Birne läßt sich noch auf eine andere Art berechnen: $R = U^2 / P$. Bei Birne 1 ergibt sich $R = 6V * 6V / 35W = 1,0286 Ohm$, bei Birne 2 ergibt sich $R = 12V * 12V / 35W = 4,1143 Ohm$. Der Widerstand der Birnen soll hier als konstant angesehen werden, die weiteren Betrachtungen nicht zu kompliziert werden zu lassen. Tatsächlich ändert sich der Widerstand etwas mit der Temperatur des Glühfadens der Birnen. Je höher die Leistung um so heißer

wird der Glühfaden, um so höher der Widerstand. Entscheidend für einen Leistungsverlust der Glühbirne ist die Höhe der anderen Widerstände im Stromkreis. Diese kann man rechnerisch addieren und als einen Widerstand betrachten und z.B. mit Verlustwiderstand (Rv) bezeichnen. Wir betrachten also im Folgenden die

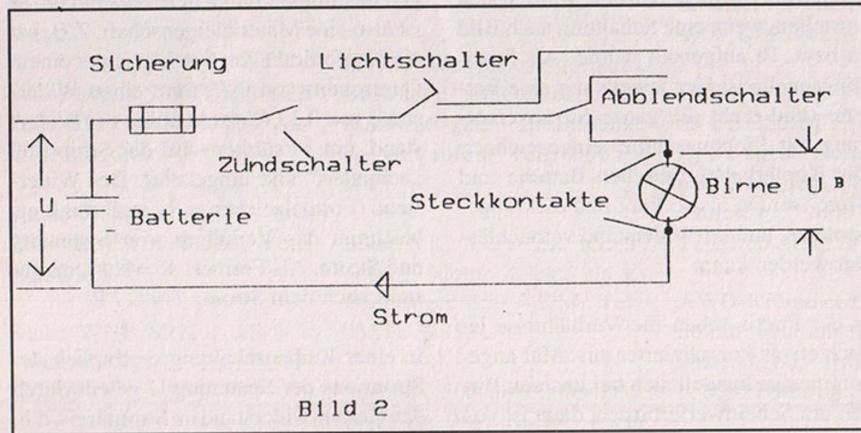


Bild 2

Summe der Widerstände, bestehend aus der Sicherung, den Schaltern, und der Kabel als einen einzigen Widerstand Rv. Bild 3 zeigt ein sogenanntes Ersatzschaltbild für diese Betrachtungsweise. Wie hoch der Widerstand von Rv tatsächlich ist, kann hier nicht konkret angegeben werden.

Wie schon gesagt, fließt an jeder Stelle der gleiche Strom, folglich ist der Strom durch Rv und die Birne gleich groß. Er ergibt sich aus der Spannung geteilt durch die Widerstände Rv plus RB ($I = U / (Rv + RB)$). Umgekehrt entstehen durch diesen Strom an Rv und der Birne sogenannte Spannungsabfälle - Uv und UB (die Formel hierfür: $Uv = Rv * I$; $UB = RB * I$). Das Verhältnis dieser Spannungen ist gleich dem Verhältnis der Widerstände (Spannungsaufteilung), am größeren Widerstand fällt auch die größere Spannung ab. Die Addition aller Spannungsabfälle ergibt wieder die Versorgungsspannung U. Mal angenommen in der 6 Volt Anlage hat Rv den gleichen Wert wie die Birne, nämlich 1,0286 Ohm, dann wären die Spannungsabfälle mit je 3 Volt auch gleich groß. Da der Gesamtwiderstand jetzt 2,0572 Ohm beträgt, ergibt sich ein Strom von nur 2,9166 Ampere. Daraus folgt eine Leistung der Birne (und von Rv in diesem Fall) von: $P = 3V * 2,9166A = 8,75$ Watt, d.h. die Leistung beträgt nur noch ein Viertel der Nennleistung von 35 Watt. Die Leistung kann auch nach der Formel

$P = U^2 / R$ berechnet werden: $P = 3V * 3V / 1,0286 \text{ Ohm} = 8,75$ Watt. Um das Gleiche bei der 12 Volt Anlage zu erreichen, müßte Rv einen Wert von 4,1143 Ohm annehmen, also viermal soviel wie bei der 6 Volt Anlage. D.h. umgekehrt, jede Widerstandserhöhung von Rv macht sich bei der 6 Volt Anlage für den gleichen Lei-

stungsverlust der Birne **viermal** stärker bemerkbar als bei der 12 Volt Anlage. Für die Strombelastung der Kabel genügt es in erster Näherung, den Querschnitt in der 6 Volt Anlage doppelt so groß zu dimensionieren, da hier der doppelte Strom für die gleiche Leistung wie bei 12 Volt benötigt wird. Bezogen auf den Leistungsverlust der Glühbirne müßte der Querschnitt aber viermal so groß sein, da nur dann ein Viertel des Widerstandes wie in der 12 Volt Anlage gegeben ist. Dies gilt natürlich auch für alle anderen Bauteile wie z.B. Schalter und Steckkontakte, auch diese müßten eigentlich viermal so groß dimensioniert sein. Das dürfte aber in den

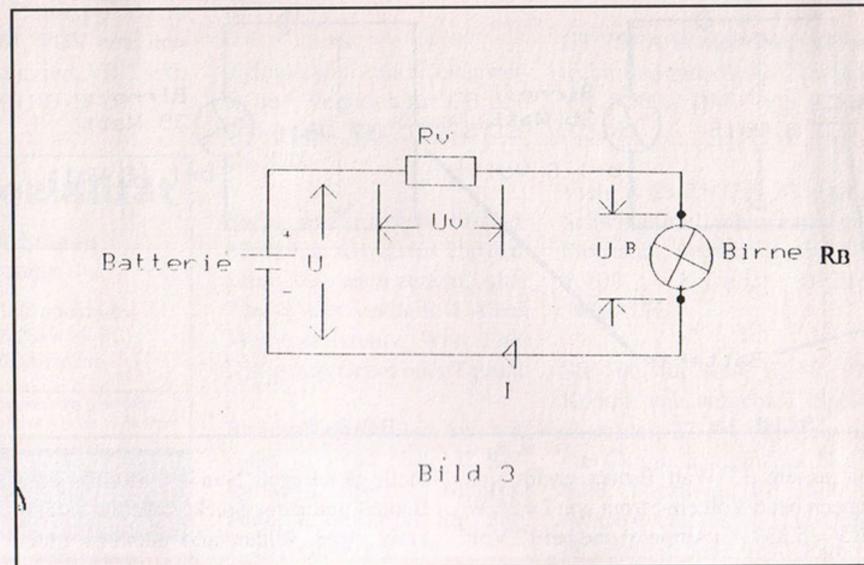


Bild 3

wenigsten Fällen so sein. Bei Steckkontakten, Schaltern oder Sicherungen werden normalerweise die gleichen Bauformen für 6 Volt und 12 Volt Anlagen verwendet. Nun ist es ja so, daß die Spannungsabfälle an diesen Bauteilen bei neuen oder gut gepflegten Anlagen nicht so gravierend sind, daß sie großartig ins Gewicht fallen. Außerdem ist ja die Versorgungsspannung bei laufendem Motor tatsächlich höher um die Batterie zu laden. Bei der 12 Volt Anlage so zwischen 13,5 und 14 Volt, bei der 6 Volt Anlage die Hälfte. Gewisse Spannungsverluste sind also durchaus zulässig und normal, das ändert aber nichts am Prinzip. Dummerweise tritt mitunter durch Alterung und Verschleiß (z.B. Verkohlungen bei Schaltern) oder auch durch Korrosion (z.B. an Steckkontakten oder Sicherungshaltern) eine Widerstandserhöhung ein. Nehmen wir z.B. einen normalen, popeligen Steckkontakt, dieser kann durch aggressive Reinigungsmittel oder auch einfach nur durch Nässe anfangen zu korrodieren. Dies bedeutet eigentlich immer eine Widerstandserhöhung, als Folge davon steigt auch der Spannungsabfall und damit die Verlustleistung an diesem Steckkontakt. Ein weiterer Vergleich für eine 6 Volt (und 12 Volt) Anlage: Der Verlustwiderstand Rv soll jetzt nur aus einem einzigen Steckkontakt bestehen, welcher einen Widerstand von z.B. 0,05 Ohm hat. Der Spannungsverlust an Rv beträgt 0,28 Volt (0,14 Volt). Es fließt ein Strom von 5,56 Ampere (2,88 Ampere) durch Steckkontakt und Birne, dadurch wird an diesem Steckkontakt bereits eine Leistung von 1,55 Watt (0,42 Watt) umgesetzt. Diese Verlustleistung wird in Wärme umge-

setzt! Die meisten chemischen Vorgänge laufen bei Wärmezufuhr schneller ab, d.h. der Steckkontakt korrodiert eventuell noch schneller, der Widerstand steigt noch mehr an usw... Und genau bei diesen Vorgän-

gen außer den Scheinwerferbirnen noch die Zündspule und die Hupe aber auch die Batterie, wenn diese entladen ist und natürlich der Anlasser. Wenn der Verdacht besteht, die Spannung an einem Bauteil

takte säubern oder Bauteil erneuern) werden. Ist jedoch auch die Batteriespannung zu niedrig, so gibt eventuell die Lichtmaschine nicht genug Leistung ab.

bleiben nur noch zwei Fragen zu klären: Wieso werden und wurden überhaupt jemals 6 Volt Anlagen gebaut und warum haben sich 12 Volt Anlagen (und nicht z.B. 18 oder 24 Volt) in der KFZ - Technik (von LKW abgesehen) weitgehend durchgesetzt? Wie mir der Meister in einer KFZ - Elektrik - Werkstatt versicherte, sind 6 Volt weniger als 12 Volt und darum Es ist ganz einfach so, daß zumindest bei kleinen Anlagen 6 Volt Anlagen billiger sind als 12 Volt Anlagen. 12 Volt Anlagen haben sich vermutlich deshalb durchgesetzt, da hier ein guter Kompromiß zwischen Kosten und Zuverlässigkeit gefunden ist. Gegenüber den 6 Volt Anlagen wird bei der heute üblichen umfangreichen Elektrik einiges an Kupfer eingespart. Bei höheren Spannungen würden sich die Kabelquerschnitte aus Stabilitätsgründen (Vibrationen im KFZ) gegenüber der 12 Volt Anlagen vermutlich nicht mehr wesentlich kleiner machen lassen.

Ich hoffe, ich habe mit diesem Aufsatz etwas zum Verständnis der Vorgänge in

Der Tabelle liegen folgende Formeln zugrunde:
 $PB = U^2 * RB / (Rv + RB)^2$; $Pv = U^2 * Rv / (Rv + RB)^2$
 $PB \% = 100\% / (Rv / RB + 1)^2$
 PB = absolute Leistung der Birne in Watt U = Versorgungsspannung (6 bzw. 12 Volt); RB = Widerstand der Birne; Rv = Verlustwiderstand PB % = relative Leistung in %

Nennwerten Birne 1: P = 35 W; R = 1,0286 Ohm				Nennwerten Birne 2: P = 35 W; R = 4,1143 Ohm			
Rv (Ohm)	PB (Watt)	PB %	Pv	Rv (Ohm)	PB (Watt)	PB %	Pv
0,00	35	100	0	0,00	35	100	0
0,05	31,83	90,9	1,55	0,05	34,16	97,6	0,42
0,10	29,07	83,1	2,83	0,10	33,36	95,3	0,81
0,15	26,66	76,2	3,89	0,15	32,58	93,1	1,19
0,20	24,53	70,1	4,77	0,20	31,83	90,9	1,55
0,25	22,65	64,7	5,51	0,25	31,11	88,9	1,89
0,30	20,98	59,9	6,12	0,30	30,40	86,9	2,22
0,35	19,48	55,7	6,63	0,35	29,73	84,9	2,53
0,40	18,14	51,8	7,06	0,40	29,07	83,1	2,89
0,45	16,94	48,4	7,41	0,45	28,44	81,3	3,11
0,50	15,85	45,3	7,70	0,50	27,83	79,5	3,38

Bild 4

gen haben die 6 Volt Anlagen das Nachsehen, da sich hier eine Widerstandserhöhung stärker im Leistungsverlust der "Verbraucher" bemerkbar macht und sich der besagte Steckkontakt im Beispiel durch den höheren Strom und damit höhere Verlustleistung auch noch stärker erwärmt. Unsere Nachbarin hatte mal einen alten VW Käfer mit 6 Volt Anlage, bei dem die Hupe nicht mehr ging. Wie ich schnell herausfand, war der Spannungsverlust in der maroden Elektrik so hoch, daß an der Hupe nicht mehr genug „Saft“ ankam. Bild 4 zeigt einen Vergleich, wie sich eine Änderung von Rv in der Leistung unserer Birnen und Verlustwiderstände bemerkbar macht.

Bild 5 zeigt grafisch die relative Leistung (PB %) einer Birne oder eines beliebigen „Verbrauchers“ (gleiche Formel wie für die Tabelle in Bild 4). Entscheidend ist das Verhältnis von Rv zu RB.

Wie schon erläutert, wenn Rv so groß wie RB wird (Verhältnis = 1,0), was allerdings sehr extrem wäre, so sinkt die Leistung auf 25%. Dieser Zusammenhang ist gut aus Bild 5 abzulesen.

Als logische Schlußfolgerung aus den Ausführungen ist zu sehen, daß besonders bei 6 Volt Anlagen Kontaktpflege angesagt ist. Und zwar ganz besonders in den Stromkreisen, in denen starke „Verbraucher“ liegen. Starke „Verbraucher“ sind

zu niedrig (z.B. Scheinwerfer zu dunkel), so empfiehlt sich zu allererst eine Messung mit einem genauen Voltmeter bei laufendem Motor. Man mißt einmal die Spannung an der Scheinwerferbirne, ist diese zu niedrig, so mißt man die Spannung an der Batterie. Ist die Span-

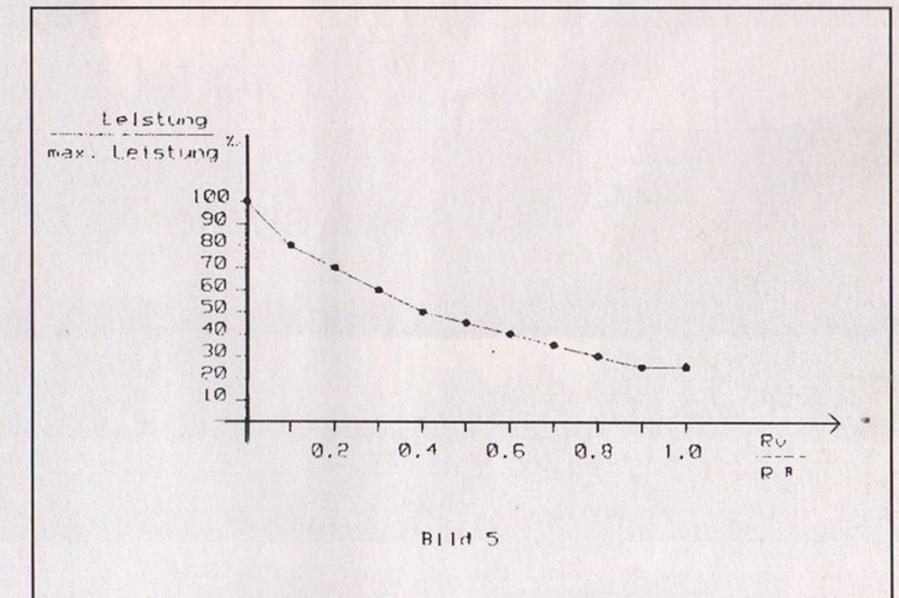


Bild 5

nung hier hoch genug, so kann man aus der Differenz der beiden Spannungen berechnen, wieviel unterwegs „verlorengeht“. Durch Spannungsmessungen an den einzelnen Bauteilen im Stromkreis kann dann eventuell ein übermäßiger Spannungsabfall ermittelt und beseitigt (Kon-

der KFZ - Elektrik beigetragen. Es ist übrigens nicht immer ganz leicht, festzulegen wie umfangreich oder kompakt man ein Thema behandeln soll.

Dipl Ing. Frank Hahmann

Bayrischer Eintopf auf drei Rädern

BMW R25/3 mit Steib LS200



Beim Karussell fahren auf Sandpisten gab es keine Probleme mit dem leichten BMW-Gespann



Ein Gespann mit 13 PS, kommt das überhaupt von der Stelle? Mit meiner 17 PS starken MZ habe ich bei zwei Personen schon Probleme.

Und dann noch mit dieser antiquarischen Telegabel - ob das man gutgeht.

Über 2000,- DM mußte man 1953 auf den Tresen legen, um eine BMW R 25/3 käuflich zu erwerben. Für fast hundert Mark weniger bekam man die wesentlich stärkere und technisch modernere NSU Max angeboten. (Im Endeffekt verkaufte diese sich auch ganz gut). Fast 100.000 mal wurde die R 25-Reihe produziert, die Hälfte davon waren /3-Modelle, die bis 1956 angeboten wurde. BMW hatte einen solchen guten Ruf, daß die Hochpreispolitik auch in der Brot-und-Butter-Klasse zu funktionieren schien.

Nach dem Krieg galt in Deutschland kurzfristig eine Hubraum-Beschränkung von 250 ccm, so lag es für BMW nahe, die alte Starr-Rahmen-R 23 motormäßig zu überarbeiten und als R 24 anzubieten. Ab Ende 1948 wurde sie produziert. Der Motor hatte im Zylinderkopf technische Verbesserungen aus der Wehrmacht-R 75 erfahren, die Kipphebelwellen liefen in aufgeschraubten Lagerböcken, der geteilte Ventildeckel wurde von einer Pratzte gehalten.

Im Mai 1950 wurde das Fahrwerk auf einen neueren Stand gebracht, der Rahmen war verschweißt statt verschraubt und besaß hinten eine Geradwegfederung. Der Motor hatte eine verstärkte Kurbelwelle und einen größeren Vergaser (24 mm) samt angepasstem Einlasskanal bekommen, das Modell hieß fortan R 25. Hatten von der R 24 in etwas mehr als einem Jahr knapp 12000 Einheiten das Band verlassen, so wurden es von der genauso teuren R 25 (1750,- DM) bis zum Jahr 1951 über 23000 Maschinen.

In diesem Jahr wurde die R 25/2 vorgestellt, der Vergaser und der Einlaß wurden wieder auf die ursprünglichen 22 mm verkleinert. Ein Schwingsattel kam zum Einsatz, und die Optik wurde durch andere Linierung sowie über die Schutzbleche gesetzten Streben modernisiert.

Im Jahre 1953 kam schließlich die R 25/3 auf den Markt. Optisch unterschied sie sich durch Vollnabenbremsen, 18" statt 19"-Räder mit Leichtmetallfelgen, einem längeren Tank, einer hydraulisch gedämpften statt bisher nur gefederten Telegabel sowie einem neuen Luftansaugsystem.

Dieses durch die rechte Tankseite nach vorne geführte Rohr sorgte in Verbindung mit der Wiedereinführung eines 24 mm-Vergasers und einer Erhöhung der Verdichtung von 6,5 : 1 auf 7 : 1 für eine Mehrleistung von einem PS.

Wie diese eine Pferdestärke ein gegenüber der R 24 entstandenes Mehrgewicht von 20 kg von zunächst 95 km/h auf deren 119 beschleunigen konnte, wird wohl ein Rätsel des Herstellers bleiben.

Auch eine Messung von 14 PS bei späteren Tests erklärt dieses Phänomen nur unzureichend.

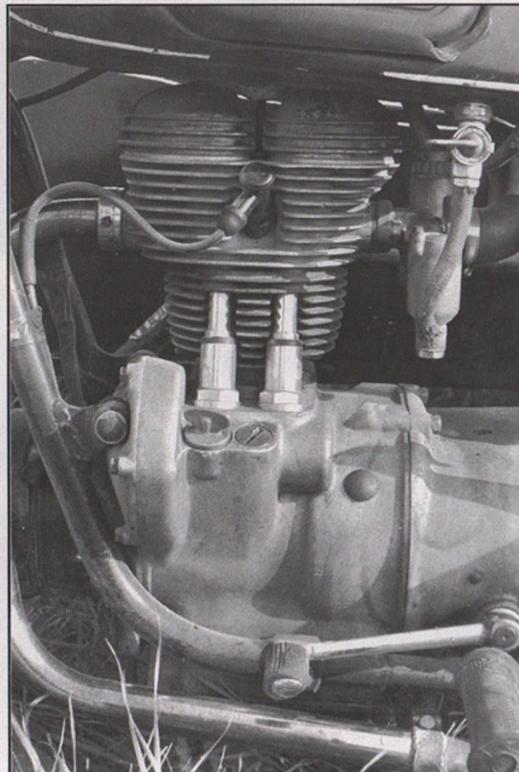
Gespanntauglich war die Baureihe ab der R 25, die /3 wurde auf Wunsch werksmäßig mit einem „Standart“-Seitenwagen ausgeliefert, an dem ein BMW-Emblem prangte. Bis auf einige Details war er jedoch baugleich mit dem LS 200 von Steib, aus deren Fertigungshallen er auch kam.

Mit einem echten LS 200, Baujahr 1950, ist auch unsere Testmaschine ausgerüstet. Die Linien wurden nach einer Neulackierung mit etwas ungeübter Hand nachgezogen, die Lampen sind ebenfalls nicht original, aber bei einer Gebrauchsmaschine fällt so etwas nicht schwer ins Gewicht. Das Gespann wird fast täglich für den Arbeitsweg und sonstige Fahrten genutzt. Der Besitzer H. F. aus N (Name ist der Redaktion bekannt) muß sich regelmäßig von sogenannten „Veteranensammlern“ vorhalten lassen, so etwas dürfe man doch nicht machen, er sieht jedoch nicht ein, warum das

voll alltagstaugliche Gefährt, das ursprünglich zum Fahren konstruiert wurde, dieses heute nicht mehr dürfe.

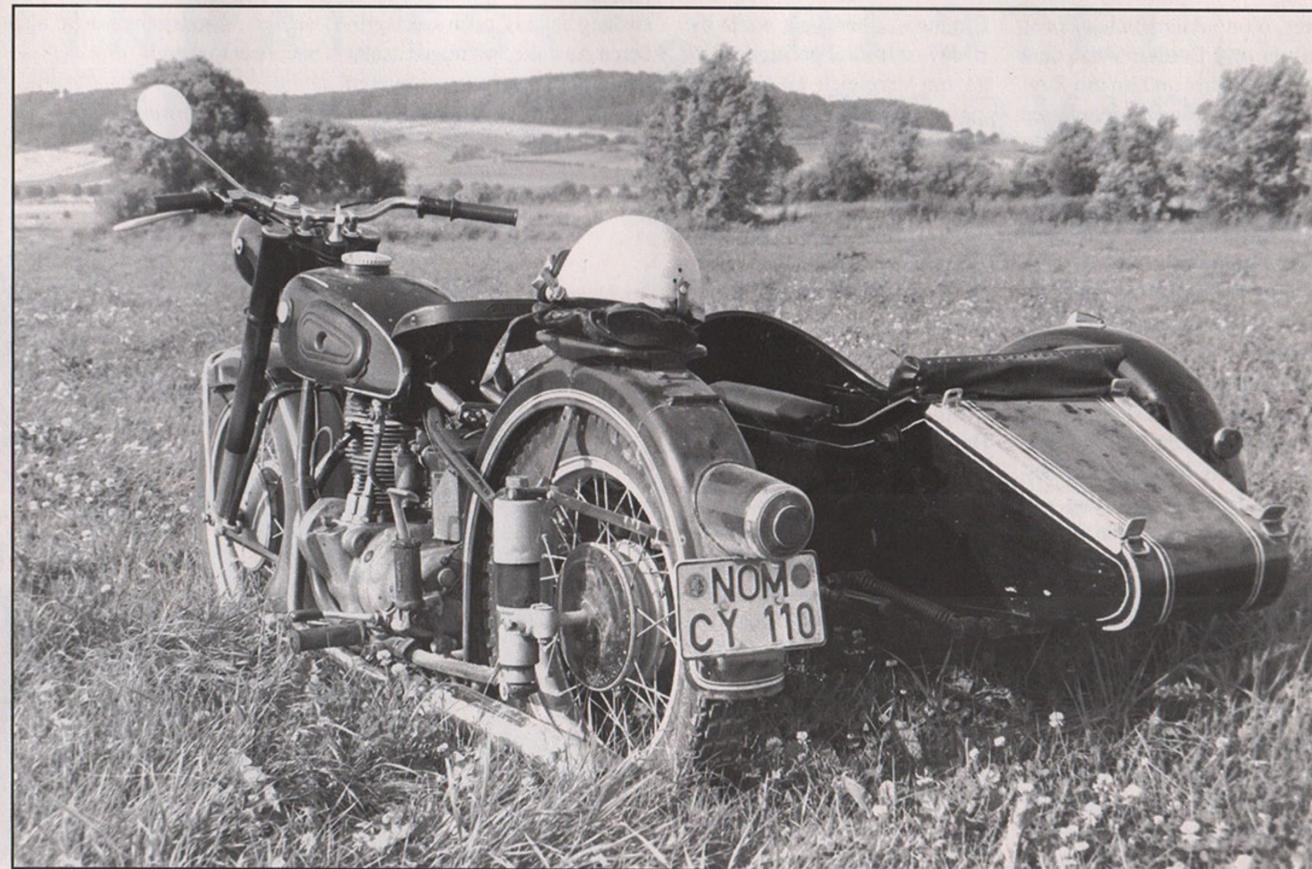
Seit längerer Zeit nicht mehr geputzt, steht es startbereit in der Scheune. Benzinbahn auf, Tupfer, den für Nicht-BMW-Fahrer - um ihn nicht als unzumutbar zu bezeichnen - gewöhnungsbedürftigen Kickstarter zweimal durchtreten, Zündung an, nochmal treten, und der Motor schnäufelt vor sich hin. Der erste Gang rastet BMW-typisch - alle Umstehenden müssen gewarnt werden, daß gleich jemand losfährt - ein. Mit dem kleinen Beiwagen bereitet es keine Probleme, das Gespann durch die Scheune auf den Hof zu zirkeln. Eine Einweisung ist nicht nötig, nur daß der Motor sinnig warmgefahren werden muß - selbstverständlich.

In der ersten Rechtskurve kommt der im Vergleich zu meinem mit einer PKW-Batterie und einem umfangreichen Werkzeugsatz bestückten Superelastic sehr leichte Beiwagen sofort hoch, läßt sich jedoch ohne Probleme wieder auf



Technische Daten BMW R 25/3

Motor:	Einzylinder Viertakt OHV, längsliegende Kurbelwelle
Bohrung x Hub:	68 x 68 mm
Hubraum:	245 ccm
Leistung:	13 PS bei 5800/min
Ventilspiel:	Einlaß 0,10 - 0,15 mm, Auslaß 0,15 - 0,2 mm
Schmierung:	Druckumlauf 1,25 ltr.
Zündung:	Batterie
Kontaktabstand:	0,4 mm
Zündkerze:	14 mm, Wärmewert 240, Elektrodenabstand 0,6 mm
Lichtmaschine:	Noris ZLZ, 45/60 Watt
Batterie:	6 V / 7 Ah
Getriebe:	4-Gang, Antrieb direkt
Übersetzung:	6,1 - 3,0 - 2,04 - 1,54 : 1
Hinterradübersetzung über Kardan:	1 : 4,16 (mit Seitenwagen 1 : 4,8 vorne und hinten 3,25-18"
Bereifung:	vorn 1,5 (mit SW 1,7) bar
Luftdruck:	hinten 1,6 (mit SW 2,0-2,7) bar
Tank:	12 ltr, 1,5 ltr Reserve
Vergaser:	Bing 1/24/41
Hauptdüse:	145
Nadeldüse:	1208
Nadeleinstellung:	2
Leerlaufdüse:	35
Leerlaufluftschraube:	1 1/2 auf



Im täglichen Einsatz hat sich das 13-PS-Gespann von 1953 bestens bewährt

Wo Udo nach der Rechtskurve gelandet ist, wird nicht verraten

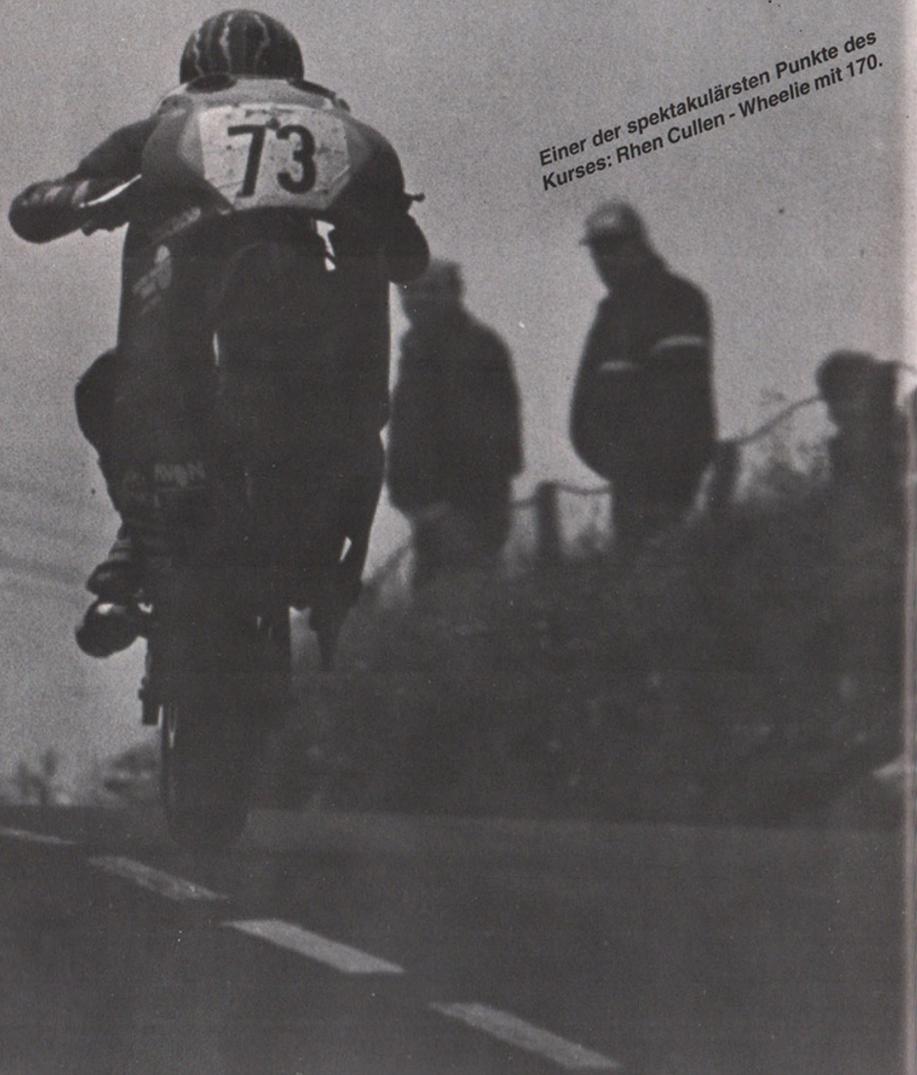
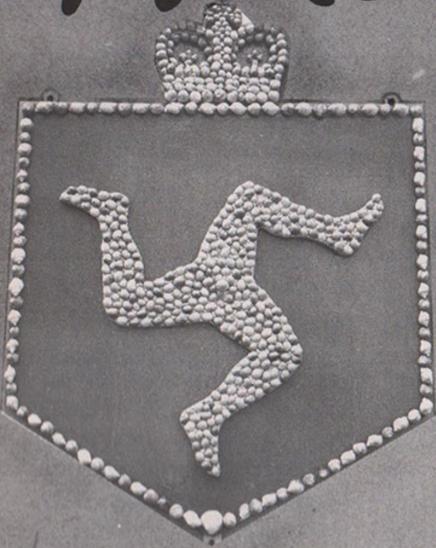
die Straße drücken. Der 13 PS-Quadrathub-Motor beschleunigt aus niedrigen Drehzahlen manierlich heraus, beginnt aber schon im mittleren Bereich unangenehme Geräusche zu produzieren, sobald er gefordert wird. Mit Copilot (das kleine Boot ist auch für größer gebaute Menschen bequem, das Ein- und Aussteigen leichter, als bei so mancher neuer Tupperchale) müssen die Gänge schon etwas ausgefahren werden, damit man nach der Schwungmassen- und bauartbedingten Gedenksekunde im nächsten Gang noch Anschluß findet. Die ersten drei Gänge sind recht kurz übersetzt, zum vierten ist es dafür ein größerer Sprung. Mit 80 km/h kann für ein solch kleines Gespann ein respektables Reisetempo er-

reicht werden. Aus dieser Geschwindigkeit läßt sich das Dreirad mit den beiden Vollnaben-Trommelbremsen an der Maschine auch wieder sicher zum Stehen bringen. Das Gespann läßt sich absolut präzise fahren und trotz der Telegabel leicht lenken. Ich bin echt überrascht - vielleicht, weil ich bislang nur Erfahrungen mit Telegabelten MZ und Dnepr-Fuhrwerken gemacht habe. Die Straßenlage auf ebener Piste läßt keine Wünsche offen - wo wenig Federweg ist, kann auch nichts schaukeln. Die Gabel funktioniert, mehr nicht; die Geradweg-Federung ist auch mehr Dekoration; das Seitenwagenrad ist fast ungefe-



Nachlese zur

TT 1993



Einer der spektakulärsten Punkte des Kurses: Rhen Cullen - Wheelie mit 170.

Naß war es und kalt war es, als wir die Insel erreichten. Man sagte uns, die diesjährige Regenmenge sei die größte seit Beginn der Wetteraufzeichnungen ...

Ja Pfüt Di Gott! Wie man in Bayern zu sagen pflegt. Früh um fünf, zum Morgen-training, war's dann meistens etwas trockener, so daß das Kreischen der Motoren die Anwohner aus den Betten schmiß. Apropos Kreischen: Die serien-nahen Klassen bis 400 und bis 600 ccm waren größtenteils so leise, daß man nur noch das Fauchen des Windes und das Geräusch der Reifen hörte. Und sauschnell waren die Dinger! Aus diesem Grund ließ man auch die 400er zusammen mit den 125er Rennmaschinen laufen. Die Spitzenfahrer beider Klassen fuhren Schnitte zwischen 160 und gut 170! In der 600er Supersport-Klasse liegt der Rundenrekord gar bei 117,01 mph (187,22 km/h), aufgestellt voriges Jahr von Steve Hislop, und das bedeutet eine Zeit von 19 Minuten und 20,8 Sekunden für die Runde. Damit wäre er sogar in der Senior noch mit im vordersten Dutzend gelegen. Ganz zu schweigen von der Tatsache, daß diese Zeit noch zu Beginn der achtziger Jahre für die 500er Spezial-Rennmaschinen sehr respektabel gewesen wäre.

Der Fortschritt ist also nicht aufzuhalten. Einen guten Teil davon kleben sich natürlich die Reifenhersteller an die Brust, weil nur mit ihren Gummiwürsten solches möglich gemacht wird. Da ist natürlich schon was Wahres dran. Gerade ein Kurs wie die TT, wo es an einem Ende in Strömen regnen kann, während am anderen Ende die Sonne runterknallt, wo wechselnde Straßenbeläge und wellige Stellen (an rund 40 Punkten in jeder Runde verliert man den Bodenkontakt!) den Charakter einer Strecke bestimmen, die mit einem glattgebügelten, von einem zentralen Punkt über-

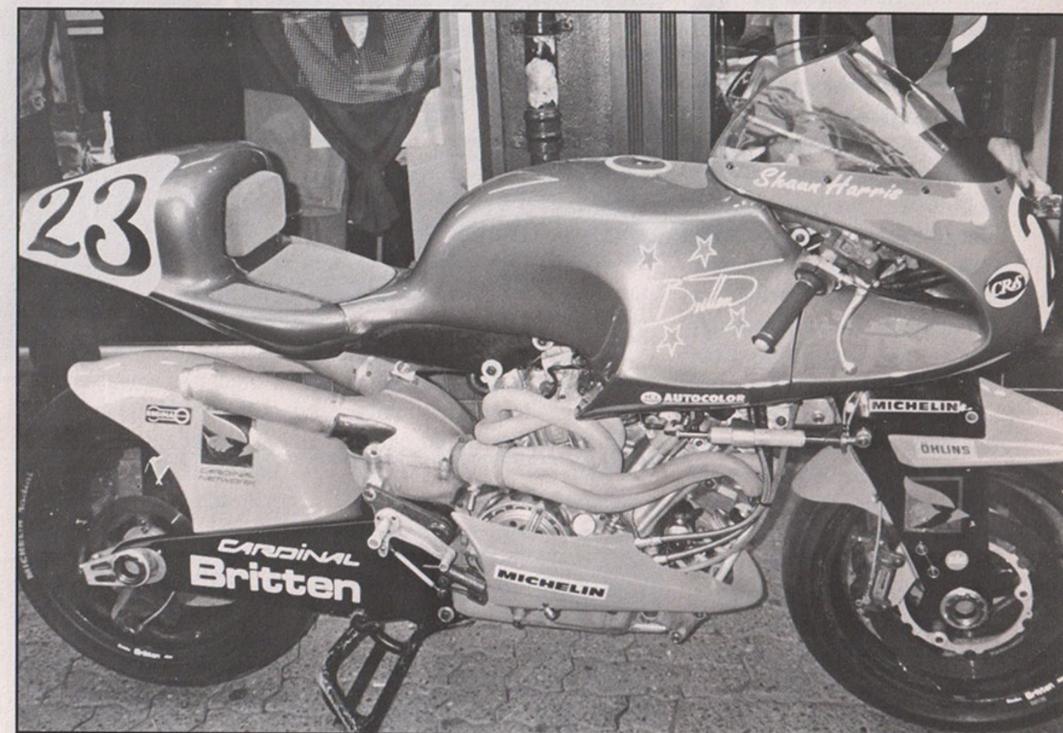
schaubaren Grand-Prix-Kurs moderner Prägung nicht das geringste gemein hat, so ein Kurs also gibt den Reifenherstellern Nüsse zu knacken, die ihnen fast die Zähne ausbrechen lassen. Wobei man nicht vergessen darf, daß ein Rennen auf dem TT-Kurs nicht nach 120 oder 150 km schon wieder zu Ende ist, wie jeder normale Grand Prix heutzutage, sondern daß es dort doppelt so lange geht!

Also spielen wir mal Reifenpoker. Lange Zeit glaubte man, ein Reifen unter 21" Durchmesser sei für eine Rennma-



nahmen. Aber nun war der Ehrgeiz der Gummimacher geweckt. Vor allem bei Rennmaschinen tat

Teilnehmern gibt es ein gutes halbes Dutzend, dem stets ein Sieg zuzutrauen ist - abhängig von Tagesform, Material und dem unbedingt nötigen Quentchen Glück. Leute wie Joey und Robert Dunlop, Phillip McCallen, Steve Hislop, Trevor Nation, Carl Fogarty (der mit unglaublichen 123,61 mph - das sind 199 km/h - den absoluten Rundenrekord hält) und noch zwei oder drei andere sind immer ganz vorne zu finden. Ein paar andere sind etwa genauso gut, aber irgendwie hat's eben immer nicht ganz gereicht. Einer von denen, die



Britten-Spezial. Konsequenter Leichtbau aller Zeiten. Rein funktio-nell, ohne Rücksicht auf Aussehen oder Tradition.

schine völlig ungeeignet. In den 50er Jahren wagte man sich an den 19-Zöller, und nach längerer Verschnaufpause traute man sich auf 18" herunter. Bis die Japaner kamen. Die hatten irgendwann vor lauter Motor kaum mehr Platz fürs Vorder-rad, also kamen sie notgedrun-gen auf den 16-Zöller. Da mußte die Reifenindustrie so schnell wie möglich aus der Not eine Tugend machen. Das klappte auch ganz gut - aber schließlich war man doch erleichtert, als die 18er Reifen wieder ih-ren angestammten Platz ein-

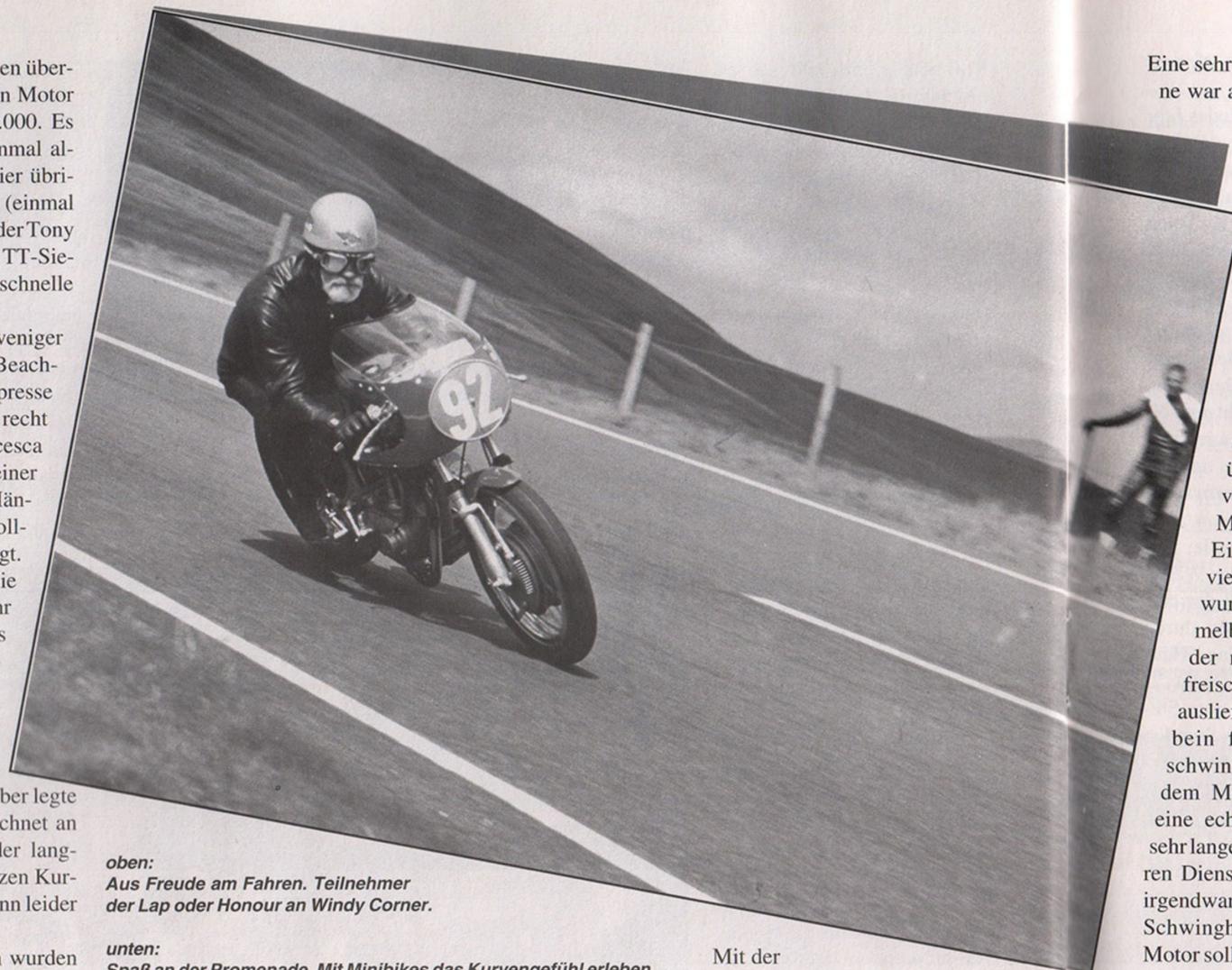
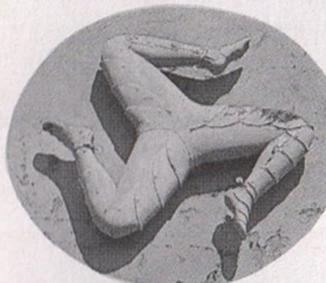
sich ein weites Experimentier-feld auf. Breite Reifen, dach-förmige Reifen, alles wurde mal ausprobiert. Schließlich kam man auf den Vorderreifen mit 17 Zoll und war des (Ei-gen-)Lobes voll. Heuer tauchte als letzter Schrei die Größe 16,5" auf. Angeblich ist das ein richtiges Wunderkind, das bei-nahe von selber lenkt - bloß Gas geben muß der Fahrer noch ... Mal sehen, was als nächstes auf uns zukommt! Unter den regelmäßigen TT-

immer wieder dabei sind, immer ganz vorn, aber nie an der absoluten Spitze, ist Nick Jeffe-ries aus Yorkshire. Siebzehn-mal ist er bereits auf der TT gestartet: viermal war er Zwei-ter - eine enorme Leistung, die für seine beständige Form spricht. Heuer endlich wurde seine Zähigkeit belohnt: Ein paar Tage nach seinem 41. (!!) Geburtstag siegte er im Ren-nen der Formel I auf seiner Honda RC 30. Und dabei - wie er selbst sagte - hatte er sich in

keiner Phase des Rennen übernommen, und auch den Motor drehte er nie über 12.000. Es paßte eben endlich einmal alles. Sein Vater fuhr hier übrigens auch schon oft (einmal Zweiter), und sein Bruder Tony brachte schon mehrere TT-Siege nach Hause. Eine schnelle Familie.

Jemand anders hatte weniger Glück: Mit starker Beachtung durch die Tagespresse tauchte die in Italien recht bekannte Dame Francesca Giodano auf, die auf einer 400er Kawasaki den Männern einmal zeigen wollte, wo der Hammer hängt. Signorina Giodano - die mit ihrem Aussehen ihr Geld ohne weiteres als Fotomodell der Spitzenklasse verdienen könnte - erreichte beim ersten Training einen sehr beachtlichen 20. Platz. Dann aber legte sie sich hin - ausgerechnet an Governor's Bridge, der langsamsten Ecke des ganzen Kurses -, und das war's dann leider schon.

Die deutschen Farben wurden von Martin Grein (der regelmäßig kommt), Heinz Chittka, Johannes Kehrler, Helmut Lunemann / Gerhard Morscher bei den Gespannen und natürlich Hans-Otto Butenuth, der das Ganze mehr als Urlaubsvergnügen sieht und entsprechend locker drauf ist, hochgehalten. Wer aber nun glaubt, der gute Hans-Otto würde deswegen nur spazierenfahren, der täuscht sich gewaltig. Seit er mit der 600er Honda ein einigermaßen konkurrenzfähiges Gefährt besitzt, zeigt er mit seinen inzwischen 54 Jahren noch so manchem Jungen, wo's lang geht.



oben: Aus Freude am Fahren. Teilnehmer der Lap oder Honour an Windy Corner.

unten: Spaß an der Promenade. Mit Minibikes das Kurvengefühl erleben.



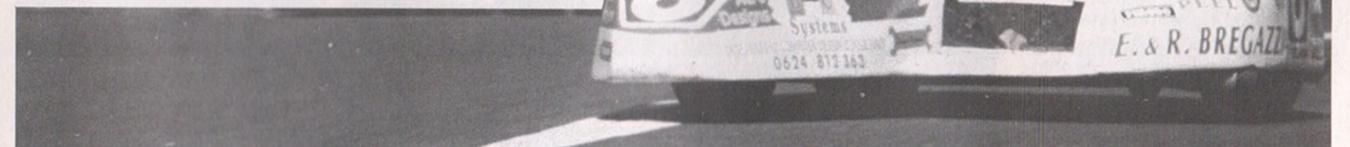
Mit der 750er BMW ist Hans-Otto auch immer beim Classic-Race auf dem Billown-Circuit dabei (das spricht man übrigens „ballaun“, mit der Betonung auf der zweiten Silbe. Englisch ist nie so, wie man denkt ...). Leider konnte ich ihn dieses Jahr im strömenden Regen nicht sehen - wahrscheinlich mochte der Boxer die Nässe nicht. Ich mochte sie auch nicht, blieb aber dennoch bis Mittag. Aber dann war ich so durchgefroren und völlig durchgeweicht - trotz Gummianzug -, daß mich auch die Seitenwagen und die Vintage-Klasse nicht mehr reizen konnten. Schade. Immerhin waren so interessante Geräte wie die Fath-URS und eine Maschine mit 1000er NSU-Motor anwesend. Die sahen wir dann ein paar Tage später unten in Douglas am Hafen, wo sie der Öffentlichkeit präsentiert wurden.

Eine sehr interessante Maschine war auch die 1000er Briten aus Neuseeland, die erstmals auf die Insel gekommen war. Einige Tage lang konnte sie in einem Schaufenster auf der Einkaufsstraße bewundert werden, und was man da sah, fiel wirklich völlig aus dem Rahmen, der überhaupt nicht mehr vorhanden war (am Motorrad nämlich). Ein selbsttragender vierventiliger V-Motor wurde von einem himmelblauen Tank gekrönt, der nach hinten in eine freischwebende Sitzmulde auslief. Das Zentralfederbein für die Hinterradschwinge befand sich vor dem Motor, und vorne tat eine echte Trapezgabel mit sehr langen Schwinghebeln ihren Dienst (man kommt eben irgendwann immer wieder auf Schwinghebel zurück!). Der Motor soll 160 bis 170 PS bringen und kann vor uriger Kraft kaum laufen. Drehzahlmesser ist durch zwei Lämpchen ersetzt: Grün bedeutet Gas geben, und bei Rot wird raufgeschaltet. Das Ding hat einen Sound wie von tief unten aus dem Weinkeller und geht ganz gewaltig. In den Händen eines Fahrer, der den TT-Kurs im Schlaf kennt, mußte dieses Wunderding dauernd vorneweg fahren. Vor allem bei dem Extremgewicht von knapp über 130 kg, das durch konsequente Verwendung modernster Materialien, insbesondere Kohlefaser, erreicht wurde. Immerhin lag die Briten nach dem Training an 12. Stelle, und das ist schon sehr beach-

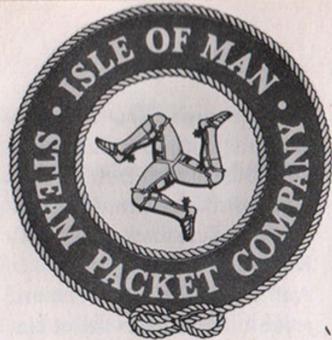
lich. Beim Rennen sah es ähnlich aus. Leider fiel sie mit einem geplatzten Ölschlauch aus, soll aber zu diesem Zeitpunkt auf dem achten Platz gelegen haben. Allen Respekt! Das andere interessante Gerät war eine einzylindrige Suzuki von 750 ccm, die zwar recht ordentlich ging, jedoch nicht ganz die Rundenzeiten erreichte, die während der Classic TT von den 30 Jahre alten 500er-Eintöpfen gefahren werden. Na ja ... Natürlich gab's auch wieder einen Rekord. Und zwar konnte Joey Dunlop mit seinem ersten Platz in der 125er Klasse (vor seinem „kleinen“ Bruder Robert) seinen 15. TT-Sieg feiern. Er ist damit der Mann mit den meisten TT-Erfolgen aller Zeiten. Mike Hailwood brachte es „nur“ auf 14 Siege. Allerdings wurde seine Karriere nach ihrem spektakulären Neubeginn auch durch einen tödlichen Verkehrsunfall jäh beendet. Sonst, wer weiß ... Robert Dunlop war übrigens Überraschungsgast beim Treffen der deutschen Sektion des TT-Supporters Club. Geduldig gab er Autogramme und erzählte, daß ihm seine Rippen nach einem Sturz in Irland noch sehr zu schaffen machten. Noch dazu hatte er sich im Training an der Ramsey Hairpin hingelegt und auch dabei noch eine Menge blauer Flecken abbekommen. Wenn man ihn fahren sah, merkte man nichts davon. Aber das beweist nur die Härte, die in diesem nur mittelgroßen, drahtigen Jungen steckt. Leider fiel seine Ducati in der Senior nach kurzer Zeit aus, und die ganze Schinderei war umsonst. Während der Rennwoche spielte das Wetter einigermaßen mit, wenn auch gelegentlich der Start verscho-

ben werden mußte. Nur die Senior, die für Freitag angesetzt war, mußte nach stundenlangen Verzögerungen mit Regenschauern und Nebel endgültig auf den Samstag verlegt werden. Bei den Seitenwagen gab es endlich den lange erhofften Doppelerfolg für Dave Molyneux, der trotz seines französischen Namens ein echter Manxman ist und in Ballaugh wohnt. Moly, wie er von den Einheimischen genannt wird, genießt nur wenig Sponsorschenschaft und muß den Großteil seiner Ausgaben aus eigener Tasche bestreiten. Die ganze Insel freute sich mit ihm über den größten Erfolg seiner Laufbahn. Erwähnung verdient, daß die Motorleistung moderner Bikes ihren Einfluß auf den Fahrstil gelegentlich sehr deutlich werden läßt: An Ballaugh Bridge wird nicht mehr so weit gesprungen wie früher (1939 verstarb Georg Meiers Teamgefährte Karl Gall nach einem weiten Sprung, der ihn unmittelbar vor eine Mauer führte). Heute bremsst jeder runter bis auf maximal 80 km/h und versucht, den Sprung möglichst kurz zu halten, um sofort wieder voll beschleunigen zu können. Das bringt mehr Zeitgewinn! An den Abenden - soweit es nicht regnete - war in Douglas High Life auf der Promenade. Nicht weniger als drei Simula-

toren vermittelten den täuschend echten Eindruck von Düsenjäger-Tiefflug und Grand-Prix-Rennen. Einer davon mit Teilstrecken des TT-Kurses. Auf einem Rundkurs konnte jeder mit Minibikes selbst einmal auf dem Knie um die Kurven schleifen - ganz hübsch flott übrigens -, und neben der Haupttribüne bei Start und Ziel war, wie schon seit vielen Jahren, ein Rummelplatz aufgebaut. Ausgelassene Biker demonstrierten auf der Promenade bei Nacht jenen besonderen britischen Humor, der sich in einem Fahrzug äußerte, der nur aus einem Stringtanga bestand - einige sollen auch noch weniger angehabt haben -, und mit aufgeblasenen Gummipuppen, die auf dem Sozius spazierengefahren wurden. Die Einheimischen nahmen das lockere Treiben mit Gelassenheit. Eine Dame erklärte mir: „Wissen Sie, ich mag diese Motorradfahrer. Die machen zwar jeden möglichen Blödsinn, aber es gibt keine Schlägereien, niemand macht was kaputt - wie das die Fußball-Hooligans tun - und alle sind lustig.“ Na also. In den Kneipen auf der ganzen Insel ging es ebenfalls jeden Abend fröhlich zu. Schließlich war es auf dem Campingplatz windig und kalt, und so wärmte man sich im dichten Gedränge mit Gleichgesinnten und hielt sich an einem Glas Bier fest. Um elf Uhr ist sowieso Feierabend. Aber bis dahin ist man lustig und fidel. Weniger lustig.



Helden der Insel: Dave Molyneux und Karl Ellison auf dem Weg zum Sieg.



zumindest für die Betroffenen, war der unfreiwillige Gag, den sich die Manx Steampacket Company leistete: die einzige Fährgesellschaft der Insel, die eifersüchtig über ihr Monopol wacht und von einigen Leuten inzwischen als Steam Racket bezeichnet wird.

Am Dienstag der Trainingswoche, als gerade das Classic-Rennen bei Castletown lief, krachte die „Lady of Man“ stockvoll in die Nordpier, weil während des Anlegemanövers plötzlich der Rückwärtsgang nicht mehr einzulegen war. Zum Glück waren die Leute noch nicht bei ihren Maschinen, die durch die Wucht des Aufpralls (das Schiff war hinterher um zirka anderthalb Meter kürzer!) alle nach vorn geschossen wurden, um dort ein fast unentwirrbares Schrottknäuel zu bilden. Natürlich erwischte es die vordersten Mopeds am schlimmsten, und ein rundes Dutzend war nur noch zum Wegschmeißen gut. Der ganze Eimer schwamm in Benzin, und wie sich das gehört, kümmerte sich niemand von der Besatzung um die Leute und die Fracht. Einige Passagiere mit Durchblick rollten aus eigener Initiative Feuerwehrschräume von der Wand, um gleich bereit zu sein, falls der ganze Laden hochgehen sollte.

Anderentags war ein schönes Bild in der Zeitung mit dem zur Ziehharmonika verformten Bug, und noch einen Tag später prangte das erwähnte Bild

Diese prächtig restaurierte Douglas 350 von 1931 kann dem fachmännischen Urteil von „Professor“ Lundeberger gelassen entgegensehen.

bereits auf den ersten T-Shirts, mit einer Sprechblase darüber: „FUCK THE BRAKES!“ Das folgende Tohuwabohu war fürchterlich. In Irland, Schottland, England und Wales standen Leute am Hafen, die auf die Insel wollten. Kein Reserveschiff greifbar. Das zweite Schiff, die „King Orry“, konnte auch nicht mehr als fahren, und das tat sie sowieso schon ständig.

Man schickte die in Schottland wartenden Leute nach Liverpool und die aus Liverpool nach Heysham - oder so ähnlich -, und in Irland standen sie 48 Stunden an der Pier. Dann charterte man drei Schiffe (zwei davon aus Schottland), und die Leute wurden wieder nach Schottland geschickt ...

Es dauerte vier Tage, den Rückwärtsgang in Ordnung zu bringen, und dann konnte endlich wieder so etwas wie ein Fahrplan eingehalten werden.

Wir fuhren mit der „Lady of Man“ zurück nach Liverpool. Diesmal klappte es mit dem Rückwärtsgang.

Natürlich war auch wieder eine solche Fülle von Randveranstaltungen angesagt, daß niemand hoffen konnte, auch nur die Hälfte davon zu besuchen. Motocross am Strand von Peel, Sandbahnrennen bei Port St. Mary (natürlich ebenfalls am Strand), Sprintrennen in Ramsay, Markentreffen aller Art, Straßenfest in Douglas (mit ei-

ner herrlich nostalgischen Dixie-Band hinter der Villa Marina und nachgemachten Schotten von der Manx Pipers Band) und natürlich den diversen Treffen der Vintage Association in Rushen Abbey, Mooragh Park und Peel Promenade.

Die Red Arrows waren auch wieder da; leider fiel ihre spektakuläre Kunstflugvorführung in Peel diesmal aus wegen Nebel. Schade, denn gerade Peel bietet dafür die schönste Kulisse.

Und natürlich durfte auch der „Professor“ nicht fehlen, der mit seinem 80er Honda-Moped jedes Jahr von Schweden herüberkommt und mit untrüglichen Scharfblick die geringste Unstimmigkeit an jedem alten Gerät entdeckt und sofort lautstark kritisiert. Diesmal hatte er es auf einen wunderschönen Morgan-Three Wheeler abgesehen, mit luftgekühltem Matchless-Motor, der das Entzücken aller Oldtimer-Fans darstellte. Nach einem kritischen Blick aus nächster Nähe wandte er sich zu mir und bemerkte mit deutlicher Verachtung: „Diss carburetter iss not correct. In Swedden we haff old carburetters. Oll brass. Must be brass!“ Und finster blickend stapfte er davon.

Am Mad Sunday kurvte er mit seinem Moped geruhsam um den Kurs, ungeachtet der mit Vollgas an ihm vorbeifegen-

den Verrückten. Die Nerven hätte ich nie.

Apropos Verrückte: Jedes Jahr legen sich ein paar davon hin, um nie wieder aufzustehen. So schlimm wie dieses Jahr war es aber noch nie. Mit 10 Toten außerhalb des Rennens stellt 1993 einen traurigen Rekord dar. Es ist einfach unglaublich, daß manche Leute scheinbar ihr Hirn während der Überfahrt über Bord schmeißen. Sonst könnten sie nicht um völlig blinde Ecken, wie z.B. Handley's Corner, auf der Gegenfahrbahn herumbraten. Prompt krachte es denn auch zweimal an dieser Stelle. Das zweite Mal brachte der Wahnsinnige es fertig, daß der entgegenkommende Lkw durch das Wohnzimmer eines Hauses fuhr und auf dem Dach(!!) des nächsten Hauses zum Stehen kam. Über vier Stunden mußte die Straße gesperrt werden, bis ein Autokran den Lkw wieder auf den Boden gebracht hatte.

Am schlimmsten ist die Tatsache, daß diesmal die Deutschen mit 50 % an den Todesfällen beteiligt waren. Erstaunlicherweise meist Leute zwischen 35 und 48, denen man eigentlich mehr Verstand zutrauen sollte. Einer fuhr einen jungen Engländer mit seiner Braut tot, die ihm auf einem Motorrad entgegenkamen. Jetzt sitzt er im Knast.

Ansichts dieser schlimmen

Tatsachen kann es nicht verwundern, daß die sonst so tolerante Inselregierung erwägt, eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung einzuführen. Zumindest während der TT. Verdenken kann man's den Leuten wahrhaftig nicht. Glücklicherweise ist die Bevölkerung der Insel vernünftig genug, nicht „die Motorradfahrer“ pauschal zu verurteilen. Im Gegenteil: Jeder Biker ist nach wie vor ein persönlicher Freund. Nur wird einem immer wieder gesagt: „Paßt bloß auf euch auf! Es sind so

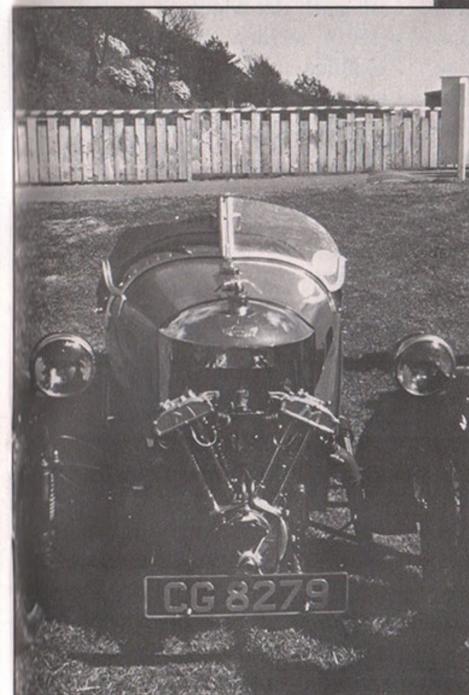
rechts:
Mit kritischem Blick inspiziert der „Professor“ hier eine alte Norton.

unten:
Immer wieder eine Augenweide: Der Morgan Three-Wheeler.

zwei besoffen mit zuviel Speed über eine Brücke mit Buckel und Linkskurve fegen wollen. Das geht nirgends. Nicht einmal auf der IOM. Wir, die wir wenigstens einen

reich Bungalow und Windy Corner von außen erreichen. Allerdings bestehen die Wege vorwiegend aus Geröll und Lehm, mit tief eingeschnittenen Wasserrinnen, und stellen

auf einer 1000er Vincent. Und natürlich Arthur Wheeler, 76, mit der Guzzi Gambalunghino, der wütend war, weil seine Lizenz nicht rechtzeitig erneuert worden war, so daß er auf

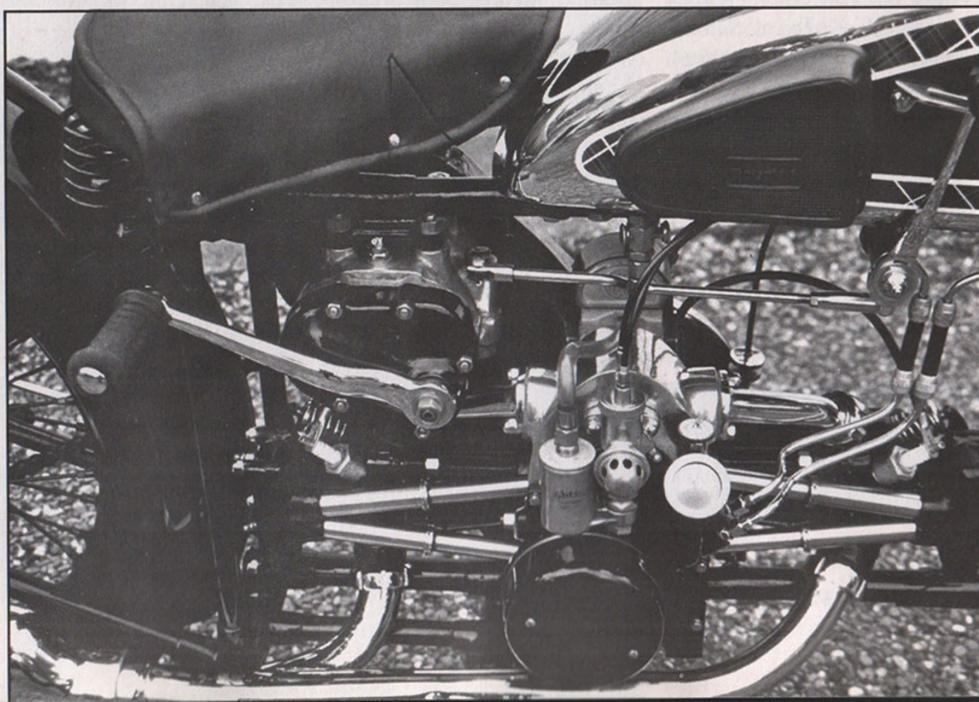


Teil unseres Verstandes noch beisammen haben, möchten nicht, daß solche Leute uns auch noch das letzte bißchen Spaß versauen, indem sie die Inselregierung zu einschneidenden Maßnahmen zwingen. Daß besagte Regierung durchaus motorradfreundlich eingestellt ist - und nicht nur während der TT -, beweist vielleicht

für moderne Yoghurtbecher schon eine schwierige Aufgabe dar. Mit einer SR oder einer alten englischen Lady wird das Ganze dagegen zum Spaß. An Windy Corner (da pfeift es ständig infernalisch quer zur Fahrtrichtung zwischen zwei Bergen hindurch) sahen wir uns auch die Lap of Honour an. Es ist immer wieder eine Freude, zuzusehen, wie die alten Kämpen ihre oft noch älteren Maschinen um den Kurs reiten. Mit allem, was sie sich zutrauen (das ist meist eine ganze Menge) und mit allem, was sie ihrem Untersatz (das ist ebenfalls meistens sehr respektabel). Besonders beeindruckend eine unauffällig aussehende, vierventilige 250er Rudge von 1934, die mit ihren glatten Auspuffrohren nicht einmal sehr laut war, aber unerhört gut ging. Aus Lauf bei Nürnberg war diesmal Hugo Allgeyer dabei

einen Start beim Classic Race verzichten mußte. Irgendwie lief wieder einmal die Zeit davon, und plötzlich war die Zeit des Abschieds gekommen und ich war immer noch nicht mit der Dampfbahn von Port Erin nach Douglas gefahren und auch nicht mit der Straßenbahn auf den Gipfel des Sneafell, und im Süden wartet immer noch Calf of Man und ... und ... Ich sehe schon: Ich muß unbedingt wieder dorthin fahren!

David Longstroke



viele Verrückte unterwegs. Und sagt allen, die ihr kennt, sie sollen doch bitte vernünftig sein!“ Das mußte unbedingt gesagt werden, auch wenn man's nicht so gerne zur Kenntnis nimmt. Die meisten dieser Leute waren das erstmal auf der Insel. Man kann eben einfach nicht blind um Devil's Elbow herumbraten oder nachts um halb

ein Verkehrsschild, das auf der Welt kaum seinesgleichen haben dürfte: es bezeichnet einen Weg, der nur von Reitern und Motorradfahrern (!) benutzt werden darf. Von diesen Verkehrsschildern gibt es ein paar in den Bergen oberhalb Laxey, und man kann auf den bezeichneten Wegen (mit Auf- und Zumachen von diversen Viehgattern) die Rennstrecke im Be-



Lesertip

Radlagerung R 51/3

Die Radlagerung der 51/3 besteht aus einer einfachen Konstruktion einer Radial-Rillenkugellagerung mit Distanzhülsen. Ist diese Lagerung für Solobetrieb noch ausreichend, so kann man im Gespannbetrieb durch die geringe axiale Tragzahl keine zufriedenstellende Lebensdauer erwarten. Nicht ohne Grund sind die Radlagerungen von Pkw mit Kegelrollenlagern ausgerüstet.

Im Zuge meiner laufenden Restaurierung eines R 51/3 Gespanns mußte die Radlagerung erneuert werden. Was lag näher, als eine moderne Kegelrollenlagerung zu entwerfen, die mit höherer Tragzahl und Einstellbarkeit des Axialspieles, wie bei den modernen Maschinen von BMW, eine hohe Lebensdauer erwarten läßt.

Der Umbau ist leichter als zunächst geglaubt. Benötigt werden lediglich zwei Kegelrollenlager Nr. 30204, eine innere Distanzhülse mit Einstellring und die äußere Distanzhülse

jeweils von der R 50-Baureihe. Die Lagerverschraubung sollte auf Simmerringabdichtung geändert werden. Es bietet sich dabei an, auch hier die Verschraubung und das zugehörige Druckstück der gleichen Baureihe zu verwenden. Alle bisher aufgezählten Teile liefert Jürgen Meier, Fontanestraße 7, 8523 Baiersdorf, in hervorragender Qualität - aus Edelstahl nachgefertigt - zum Preis von ca. 130,- DM incl. Lager und Simmerring.

Damit das Lagerpaket später korrekt in der Nabe positioniert ist, nicht an der inneren übernommenen Labyrinthdichtung schleift und der Versatz der Lagerringe des Kegelrollenlagers ausgeglichen wird, wird zusätzlich ein Distanzring des inneren Lagers als Abstandshalter zwischen Lagerring und Dichtscheibe eingesetzt wird. (Maße: $d_i = 43$ mm, $d_a = 46,8$ mm, $B = 3,5$ mm.) Bei Verwendung der originalen Verschraubung muß ein vergleichbarer Ring für die Außenseite angepaßt werden.

An der R 50-Verschraubung wird die Gewindelänge auf ca. 8 mm und die Länge des Bundes, der gegen den Lageraußenring drückt, auf ca. 6,5 mm anzupassen sein. Bei Verwendung der Meier'schen Teile ergeben sich für die beiden Distanzrohre Maße von ca. 35,91 mm innen incl. Paßring und 33,1 mm für die äußere Distanzhülse. Das Druckstück der Verschraubungsseite sollte auf einen Außendurchmesser von ca. 25 mm abgedreht werden, um die Pressung zum Radialwellendichtring etwas zu entspannen. Der Bund des Druckstückes ist auf eine Dicke von ca. 1,5 mm abzdrehen. Ganz ohne mechanische Bearbeitung und ggf. Hilfe eines Drehers geht es also nicht.

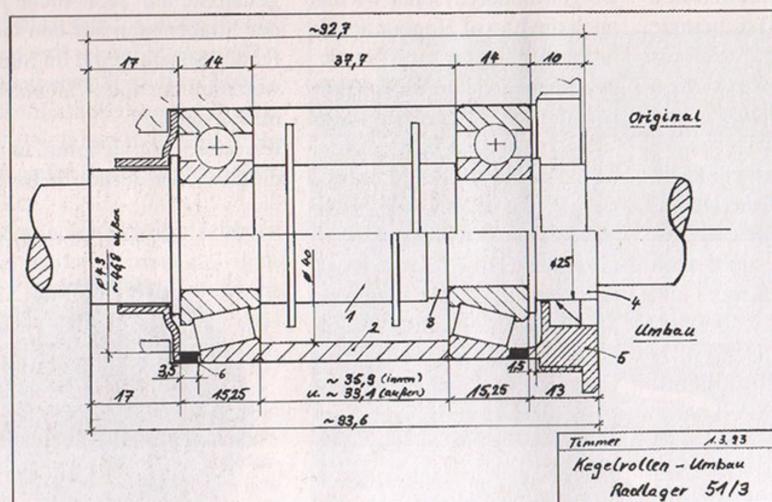
Das Lagerpaket wird wie bei den modernen Maschinen mit den Druckstücken und einem entsprechenden Längen-Ausgleichsrohr auf die Steckachse geschoben und ausdistanziert. Dazu zunächst die Achsvererschraubung mit Gefühl anziehen und durch Verdrehung der Lagerung prüfen, ob Spiel an

der äußeren Hülse vorliegt, die Lagerung klemmt. Nacharbeit an der Hülse über am Einstellring (Feinarbeit durch Abziehen auf einer Glasplatte mit feinem Naß-Schleifpapier unter ständigem Drehen) ist die Lagerung so auszdistanzieren, daß sich bei Anzug der Achsvererschraubung mit dem vorgeschriebenen Drehmoment die Außenhülse saugend mit dem Daumen verschieben läßt. Danach werden die Lager gut mit Fett einmassiert, und das gesamte Lagerpaket wird so auf der Steckachse zusammengespannt, daß es mit der Achse in die „spuckeheiße“ angewärmte Nabe fallen kann. Klopfen sollte man vermeiden. Gut gewärmt ist halb gewonnen, ist die alte Regel von BMW.

Das äußere Lager kann ggf. auch nach der Montage noch gefettet werden. Nach dem Abkühlen und Anziehen der Lagerverschraubung wünsche ich gute Fahrt für viele Kilometer.

Volker Timmer

RADLAGERUNG R 51/3



Stückliste zu Skizze:

Pos.	Teil	ca. Preis
1	innere Distanzhülse	25,- DM
2	äußere Distanzhülse	15,- DM
3	Einstellring	2,- DM
4	Äusseres Druckstück	10,- DM
5	Lagerverschraubung	30,- DM
6	Distanzring, Anfertigung	

Die Kegelrollenlager kosten ca. 25,- DM das Stück

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
September					
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.	Renntasch., Teilemarkt	MSC Porz, Tel. 02202-55051
19. 9.		NL Arnheim		Vet.-Trial Euro-Cup	
19. 9.		I Valle San Libérale		Ducati Revival	M. Bavaresco, Tel. 0423/53250, Italien
25. 9.	-26. 9.	341-- Kassel		Technorama	H. Leicht, Griesbadgasse 26, 89073 Ulm
25. 9.	-26. 9.	7830 Emmendingen		Veteranen-Trial	Bruno Schleer 07641-6219
25. 9.	-26. 9.	Nürburgring		Vet.-Rennen	VFV, Theo Krust, Tel.: 07221-22885
25. 9.	-26. 9.	NL Assen	Triantha-Halle	Teilemarkt	Willem Pol, Tel.: 0031-5928-12486
26. 9.		CH		Grillhöck Ducati-Club CH	P. Schmidt, Tel.: 042/318579 Schweiz
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, Rheingastr. 21, 68526 Ladenburg
10. 10.		7106-- Sindelfingen	Parkpl./Breuninger L.	Gedenkfahrt/Gottesdienst	AMC Schönbrunn, K. Steinmetz, Tel.: 07154-4401
15. 10.	-17. 10.	6832 Hockenheim	Fortbildungsstätte	Technik-Kurs:Motor/Getriebe	MOTO AKTIV Marburg, Tel. 06421-82085
18. 10.	-24. 10.	I Mailand		Motorrad-Ausstellung	
23. 10.	-24. 10.	52224 Stollberg	Gressenich	Veteranen-Trial	Bernd Kreutz 02402-72647
23. 10.	-25. 10.	I Bologna	Ducati-Werk	Werksbesuch	P. Schmidt, Tel. 042/318579 Schweiz
29. 10.	-31. 10.	6832 Hockenheim	Fortbildungsstätte	Technik-Kurs:Elektrik	MOTO AKTIV Marburg, Tel. 06421-82085
30. 10.	-31. 10.	456-- Recklinghausen	Vestlandhalle	Teilemarkt	C. Schalkowski, Hedwigstr. 19, 42105 Wuppertal
November					
17. 11.	-21. 11.	12555 Berlin	Innopark Wuhlheide	Classic Car '93	Siegfried Küke 030-65762289
14. 11.	(10Uhr)	22941 Bargtheide	Stormarn	Clubtrial FMC Stormarn	W. Siebenhaar. 04532-3548
26. 11.	-28. 11.	6832 Hockenheim	Fortbildungsstätte	Technik-Kurs:Elektrik	MOTO AKTIV Marburg, Tel. 06421-82085
28. 11.		6070 Langen	Stadhalle	Oldmanie	W. Kraus 06103/53850
Dezember					
4. 12.		2400 Lübeck	Rider's Cafe	Weihnachtsbasar	Tel.: 0451-898105
10. 12.	-12. 12.	6832 Hockenheim	Fortbildungsstätte	Technikgrundkurs	MOTO AKTIV Marburg, Tel. 06421-82085
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	Stadhalle	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	Lutterothstr. 33	Brit-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat
21357		Bardowick	Fa. Damen&Bruns	BMW-Klönchnack	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr
22----		Hamburg-Winterhude	Gastst. Kanal 9	MZ-Stammtisch	Jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat
22941		Bargtheide/Elmenhorst	Gastst. Voß (B75)	FMC Comet Stammtisch	Jeden Donnerstag 20 Uhr. 04532/3548
26689		Apen	Leuchtturm	Motorrad-Klönchnack	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
47906	Kempfen	Gasthof "Berg & Tal"	Oldtimerfrühschoppen	Jeden Sonntagmorgen, Info 02151/734202
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
51377	Leverkusen	"Spökes" Berlinerstr.	GB 500-Stammtisch	Jeden letzten Do. im Monat ab 19 Uhr, 0221-426220
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 Waldklaus	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 Stünkel

Redaktionelle Mitarbeit:
 Alan Cathcart, Duksi, 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 Strohmeier (stromi)

Fotos & Titelrealisation:
 Baues Offset Druck

Fotos:
 Rainer Baues, Uwe Kremer

Layout:
 Uwe Kremer, Peter Ullrich

Satz:
 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 Verlages
 ist strafbar.
 GUMMIKUH® ist ein eingetragenes und geschütztes Warenzeichen

LITERA-TOUR

Überlebenstraining

**Klaus Finkenburg: Heiteres Überlebenstraining für Motorradfahrer, Nau-
 mann-Verlag, Nidderau 1993, Taschen-
 buch 80 Seiten, 12 Zeichnungen, 120 x
 200 mm, ISBN 3-924490-48-1, 11,80 DM**

Wer hinter diesem Titel eines dieser neuen
 urkomischen Witzbücher für Randgrup-
 pen vermutet, mit denen man auf Geburts-
 tagen garantiert immer ein müdes Lächeln
 erntet, aber nie voll daneben liegt, hat sich
 leider etwas verschätzt.

Es handelt sich hierbei vielmehr um eine
 Prophylaxe für werdende Motorradfahrer:
 Welches Motorrad passt zu mir? Was muß
 ich beim Kauf beachten? Was muß ich
 noch so alles beachten?

Dieses Büchlein versorgt den absoluten
 Neu-Einsteiger mit den nötigsten Vorur-
 teilen und Grundinformationen, die jedoch
 vor der entgültigen Entscheidung noch
 vertieft werden müssen. Die Informatio-
 nen bleiben recht oberflächlich, kein
 Wunder bei der Vielfalt, die angesprochen
 werden müßte.

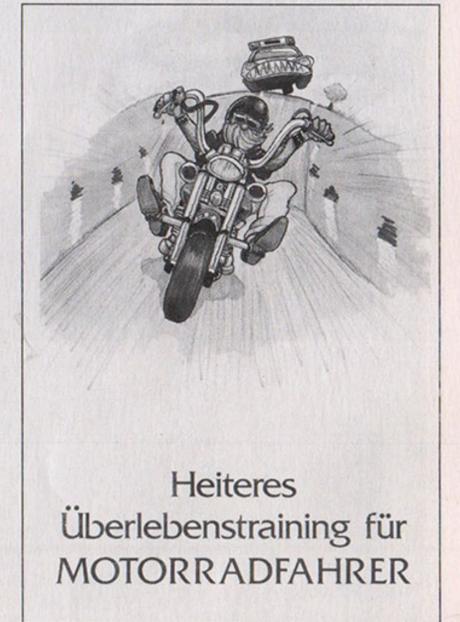
Das Buch eignet sich eigentlich nur als
 Not-Geschenk. Es ist billig! Es ist nicht
 besonders witzig! Niemand braucht es
 wirklich, die Informationen kann der Be-
 schenkte auch vom Verschenker einholen,
 soweit dieser das Wort "Motorrad" richtig
 schreiben kann und schon mal eins gesehen
 hat!

Udo

Heinkelfahrzeuge

**Dieter Lammersdorf: Heinkel: Roller
 Moped und Kabine, Lammersdorf-Ver-
 lag, Stephartstr. 9, 51103 Köln 1993, 152
 Seiten, gebunden mit Schutzumschlag,
 180 x 200 mm, zahlreiche Farb- und
 schwarz-weiß Fotos, Zeichnungen, Ta-
 bellen, ISBN 3-9803341-0-4, 39,- DM**

"Die Heinkelfahrzeuge der 50er und 60er
 Jahre" lautet der Untertitel dieses im Ei-
 genverlag erschienenen Buches. Es geht
 hier hauptsächlich um die Roller "Tourist"
 101-103, die Perle und die Heinkel-Kabi-
 ne. Dem für uns interessanten Zweirad-



Heiteres
 Überlebenstraining für
 MOTORRADFAHRER

Die Firma Heinkel war in den dreißiger
 Jahren bekannt geworden mit schnellen
 Flugzeugen, die sich, wie man bald fest-
 stellte, auch außerhalb des zivilen Pasa-
 gerverkehrs einsetzen ließen. Nach dem
 Ende des zweiten Weltkrieges mußte sich
 die Firma ein anderes Betätigungsfeld
 suchen und beschloß, den gleichen Weg,
 wie der italienische Konzern Piaggio zu
 gehen: Motorroller sollten zukünftig das
 Volk mobilisieren. Bevor ein Roller 1953
 in Serie ging, konnte noch ein Auftrag für
 die Auto-Firma Saab über 10.000 Dreizy-
 linder-Zweitaktmotoren ergattert werden.
 Die ersten Roller bekamen einen 125 ccm-
 Viertaktmotor, später ging man beim Tou-
 rist auf 175 ccm. Die Heinkel-Roller hatten
 aufgrund dieses Motorenkonzeptes immer
 den Ruf eines Luxus-Fahrzeuges. Später
 entwickelte man auch Zweitakt-Roller und
 das Moped "Perle", um dem Trend nach
 Automobilisierung zu folgen wurde ein
 "Isetta"-ähnliches Fahrzeug namens
 "Kabine" entwickelt, jedoch nur fünf Jahre
 produziert. Im Jahre 1965 wurde schließ-
 lich die Produktion des Rollers eingestellt,
 die Firma existierte jedoch noch bis 1985
 als Auto-Zulieferer und Flugzeugbauer.
 Wer sich für die Geschichte der Heinkel-
 Werke nach dem Krieg interessiert, ist mit
 diesem gut gemachten und informativen
 Buch sicher prima bedient.

Udo



Dieter Lammersdorf

Heinkel: Roller, Moped und Kabine

Die Heinkelfahrzeuge der 50er und 60er Jahre



Lammersdorf Verlag

Chemie: Testmöglich- keiten für Reini- ger und Ketten- spray

Was meinen Sie, was passiert, wenn ein Chemiker einen gebrauchten BMW kauft, dessen Leichtmetallfelgen nicht mehr sauber werden? Genau: Er mischt einige Substanzen zusammen und schmiert damit die Felgen ein. Nach kurzer Einwirkzeit sind sie sauber. Verständlich, daß Freunde und

Bekannte diese Mixtur ebenfalls verwenden wollen.

Der Chemiker war Dr. Oskar Kurt Wack. Er gründete 1975 eine Fabrik und produzierte den ersten Leichtmetallfelgenreiniger, P 21-S genannt.

Die Chemie hat für mich immer etwas geheimnisvolles an sich. Das liegt daran, daß meine Chemie-Zensuren in der Schule nie das obere Drittel der Skala erreichten. Doch jetzt wollte ich mir bei den Ingolstädter Alchimisten der Dr. Wack Chemie ansehen, wie Motorradpflegemittel entstehen.

Neue Produkte

Am Anfang ist die Idee, ein neues Produkt auf den Markt zu bringen. Fachleute überlegen, ob und wie die Ware produziert werden kann. Kaufleute kalkulieren die Kosten der Herstellung, des Vertriebs usw. und entscheiden, ob das Produkt verkauft werden soll. Bei Zustimmung werden Versuchsmuster entwickelt, getestet und verbessert, bevor das Produkt in den Handel kommt. Dieser Weg wird von allen Produzenten beschritten, egal ob es sich um Motorradhersteller, Reifenfabrikanten, Zeitungsmacher oder Chemiebetriebe handelt.

Wie kann man die Qualität von Produkten beurteilen? Wie hoch ist die

Säuberungswirkung von Reinigungsmitteln? Wie gut haften Ketten sprays an der Motorradkette? Das waren die Fragen, die ich dem Wack-Labortechniker stellte.

Testmöglichkeiten: Reiniger

Ein Reiniger säubert die Oberflächen besser, je länger er wirken kann. Sprüht man sein verdrehtes Motorrad mit einem dünnflüssigen Reinigungsmittel ein, so läuft an den senkrechten Flächen die Flüssigkeit schnell herunter und der feuchte Rest trocknet innerhalb kurzer Zeit ein. Die Reinigungswirkung ist gering. Dr. Wack entwickelte einen Reiniger, der gelförmig ist. Sprüht man mit der Sprühflasche das Mittel auf das Motorrad, bleibt es haften und länger feucht. Schonenderes Säubern und sparsamerer Verbrauch sind die Vorteile des Gelreinigers. Zum Beweis wurden ein dünnflüssiges und ein gelförmiges Reinigungsmittel gleichzeitig auf eine senkrecht stehende Glasplatte gespritzt. Nach kurzer Zeit war rund die Hälfte des dünnflüssigen Reinigers weggetropft.

Die Reinigungswirkung probierten wir an zwei Aluplatten aus, die mit "Testdreck" (Mischung aus Ruß, Staub, Pflanzenöl usw.) dünn beschichtet waren. Die Schwämme wurden mit einer bestimmten Menge Geschirrspülmittel bzw. Motorradreiniger benetzt. Beide Schwämme wurden maschinell hin und her über die Aluplatten geschoben. Nach 30 Hüben verglichen wir die Oberflächen. Der Motorradreiniger hatte rund die Hälfte der Aluplatte gesäubert. Das Geschirrspülmittel zeigte keinerlei Einwirkung auf den braunen Testschmutz. Der Labortechniker kommentierte das Ergebnis mit dem Satz, daß jeder Reiniger auf den zu entfernenden Schmutz abgestimmt ist.

Laufende Praxistests mit den Fahrzeugen der Mitarbeiter geben Auskunft über die Handhabung der Sprühflaschen und über die Reinigungswirkung bei echtem Straßenschmutz.

Testmöglichkeiten: Ketten spray

Daß Motorradketten nicht mit Motoröl, "Nähmaschinenöl" oder Wälzlagerfett geschmiert werden sollen, hat sich bei vielen Bikern herumge-

sprochen. Spezielle Ketten sprays müssen die **Forderungen**:

- Schmierfähigkeit
- **Kriechfähigkeit** (Eindringen in die Spalten zwischen Hülsen, Rollen und Laschen)
- **Verschleißschutz**
- **Abspül- und Abschleuderfestigkeit** (Das Schmiermittel muß auf der Kette haften und nicht die Umwelt verschmutzen)
- Korrosionsschutz erfüllen.

Versuch I: Schmierfähigkeit

Für die Messung der Schmierfähigkeit gibt es verschiedene Methoden. Eine Möglichkeit ist die Arbeit mit dem "Timken"-Apparat (Hersteller ist der schwedische Lagerproduzent "Timken" - daher der Name). Ein Zylinder aus einem Rollenlager bildet das Prüfstück. Das Prüfstück wird in einen Hebel eingespannt, und mit einem Elektromotor wird ein Hartmetalling in Drehung versetzt. Der Ring läuft durch ein Bad, in dem sich das zu prüfende Öl befindet. Der Hebel wird heruntergelassen und der Prüfkörper setzt auf den rotierenden Hartmetalling auf. Nach 3 Minuten ist der Testlauf beendet. Im Prüfkörper ist eine deutliche Schleifspur des Hartmetallrings zu sehen. Schmierfähige Öle hinterlassen geringe Spuren (Zeichnung/Foto).

Versuch II: Kriechfähigkeit

Der Versuchsaufbau ist sehr einfach. Zwei Glasscheiben werden übereinandergelegt. Die untere ragt 2 cm hervor. Auf diesen Rand wird das zu prüfende Ketten spray gesprüht. Nach 15 Minuten klappt man die Scheiben auseinander und legt ein Blatt Papier auf die untere Scheibe. Sofort zeichnet sich ab, wie weit das Öl gekrochen ist. Je größer die Fläche, desto besser dringt das Öl auch in die Kette ein.

Versuch III: Verschleißschutz

Eine mit Testbenzin gereinigte Kette wird gewogen und die Durchbiegung (quer zur Kettenlaufichtung) gemessen. Die Kette wird mit dem zu prüfenden Ketten spray geölt und auf die Kettenräder eines Prüfstands gelegt. Der Prüfstand besteht antriebsseitig aus einem wassergekühlten Yamaha-Motor und abtriebsseitig aus einer Leistungsbremse, die die Fahrwiderstände simuliert. Die Kette läuft eine be-

stimmte Zeit, wird abgenommen, mit Testbenzin gewaschen, gewogen und die Durchbiegung gemessen. Der Gewichtsverlust und die größere Durchbiegung geben Aufschluß über den Verschleiß bzw. über den Verschleißschutz, den das Ketten spray bietet. Der Testlauf kann mit Wasserduschen wiederholt werden und zeigt dann, wie abspülfest das Ketten spray ist.

Ein Produkt, das diese und weitere Tests durchlief, ist ein Fahrradkettenöl auf pflanzlicher Basis (Rapsöl) in einer Aerosoldose (Treibmittel Preßluft). Für Motorradketten ist das Schmiermittel nichts, da die Umlaufgeschwindigkeiten höher sind und das Rapsöl weggeschleudert werden würde.

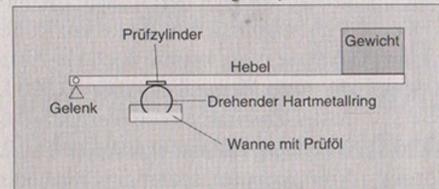
Die Produktion

Hat beispielsweise ein Motorradreiniger gezeigt, daß er besser als Konkurrenzprodukte ist und die Kaufleute der Firma haben ihr okay gegeben, so läuft die Herstellung an. Reiniger bestehen aus rund 10 Inhaltsstoffen. Diese Stoffe werden in den richtigen Mengenverhältnissen aus Tanks in einen mehrere 1000 Liter fassenden Mischkessel gepumpt. Ein Rührwerk vermischt die Stoffe zum fertigen Reinigungsmittel. Ein kleines Förderband transportiert Flaschen zu einer Abfüllstation. Düsen senken sich zur Flaschenöffnung und Kolbenpumpen drücken die genaue Menge des Reinigers in die Flasche. Die Düsen heben sich an und sofort fährt ein Tropfenfänger unter sie. So wird vermieden, daß die Flaschen von außen schmutzig werden. Ein extra Waschgang erübrigt sich. Die Flaschen werden automatisch mit Drehdeckeln verschlossen und laufen an einer Etikettiervorrichtung vorbei. Der Reiniger kommt in Transportkartons und wird an die Fachhändler versandt. Dort wartet er auf den Fahrer, der immer mit dem blitzblanken Moppet vorfahren will. Peter Kurze

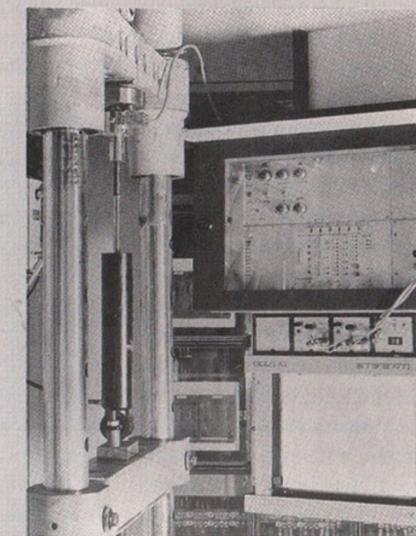
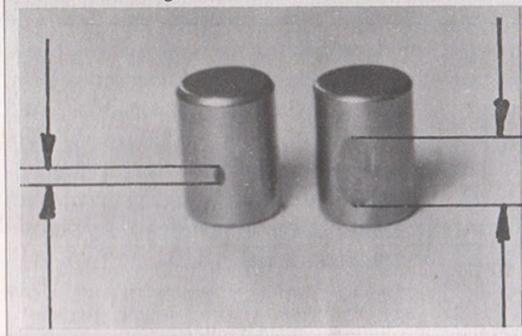


Im blitzsauberen Labor werden neue Produkte entwickelt und laufend wird die Qualität der Serienprodukte überprüft

Mit dem "Timken"-Apparat läßt sich die Schmierfähigkeit prüfen



Zwei Prüfrollen aus dem "Timken"-Apparat. Nach 3 Minuten Laufzeit weist die linke Rolle im Gegensatz zur rechten Rolle nur eine kleine Ausfräsung auf. Das geprüfte Öl ist sehr schmierfähig.



Auf diesem Prüfstand wird Stoßdämpferöl für Telegabeln getestet.

Fertigungsband - Die Kunststoffflaschen werden der Abfüllanlage zugeführt. Über die aufragenden Schläuche füllt die Maschine die Flaschen mit dem Reiniger



Der Hauptgrund für meinen Entschluß waren sicher die Kosten gewesen, die nun mal bei diesem Hobby entstehen. Außerdem hatte ich mir einge-redet, daß ich nun zu alt und zu krank wäre für solche Art von Spielzeug. Sehr bald merkte ich, daß das alles nicht stimmte. Erstens wurde mein Geld genau so schnell alle wie vorher, und zweitens bemerkte ich jetzt erst, daß es eine große Zahl von Motorradfahrern gab, die erheblich älter waren als ich, sich aber keineswegs zu alt fühlten für das Spielzeug "Motorrad". Und was meine Krankheit betraf: Jetzt, da ich kein Motorrad mehr hatte, bemerkte ich sie noch viel deutlicher. Wahrscheinlich, weil ich soviel Zeit hatte darüber nach-zudenken. So ist das nun mal, wenn man erst handelt und dann erst mit dem Denken an-fängt. Umgekehrt muß man es machen!

Langer Reden kurzer Sinn: Es mußte wieder was her! Und

fährts zu begutachten. Inge hielt es wahrscheinlich auch für richtig, bei Motorradge-schäften, die ihr ehemaliger Verlobter tätigte, dabei zu sein. Sie hat aber nie eingrei-fen müssen.

Die angebotene Maschine war mit einem Stummellenker aus-gerüstet. Diese Dinger wurden damals gerade modern. Wir ältern Motorradfahrer, mit un-serer konservativen Einstel-lung, konnten uns damit gar nicht so recht anfreunden. War ja klar, daß da ein anderer Len-ker aufgebaut wurde, aber erst mußte ich das Zweirad mal nach Hause steuern. Hella war ja skeptisch als ich meinte, daß so ein alberner Stummellenker für mich kein Hindernis wäre. Trotz meiner Weisung, ruhig schon nach Hause zu fahren, schließlich befanden wir uns noch in Bremen und da wohn-ten wir ja auch, führen sie mit dem Kadett ganz langsam vor mir her. Hella wollte ihre Skepsis wohl bestätigt sehen.

tenwagens. Bei der R 26 muß der Bolzen an der vorderen Schwinge umgesteckt werden, wenn die Maschine mit Seiten-wagen gefahren werden soll. Ich hielt das nicht für unbe-dingt notwendig und ließ es, wie es war.

So, alles klar, Beleuchtung funktionierte — dann wollen wir's mal probieren!

1. Gang und Gas geben: Leichtes Wackeln im Lenker (natür-lich nicht mehr dieses Stum-melding). 2. Gang, etwas Gas: Wildes Lenkerpendeln, das mit Kraft überhaupt nicht zu beherrschen war (und ich hatte damals ganz schön Fleischbrü-he in den Armen). Den Rei-bungsdämpfer für die Len-kerung, mit denen alle damali-gen BMW's ausgestattet wa-ren, hatte ich schon voll ange-zogen, trotzdem: Sie wackel-te! Alles nochmal nachmes-sen. Vorlauf, Sturz, Vorspur, alles stimmte. Also doch die-sen verdammten Schwingen-bolzen umsetzen. Na gut, ma-

mit Nachmessen und Umbau-en hätte ich mir ersparen kön-nen, wenn ich mir den Len-kerungsdämpfer etwas genauer angesehen hätte. Der Belag des Reibungsdämpfers war auf der Unterseite nicht mehr vor-handen. Das Belagteil kostete lächerliche fünf Märker, und das Einbauen dauerte 'ne hal-be Stunde! Wieviel Stunden ich für die Einstellerei ge-braucht habe, weiß ich nicht, aber was soll's, das war die Strafe für meine Dösigkeit! Jedenfalls ließ sich das Ge-spann nun wunderbar fahren, ohne daß der Lenker wackelte und schon waren alle Mühen vergessen.

Die R 25 war natürlich auch nicht mit einer Seitenwagen-untersetzung ausgestattet, was bedeutete, daß im Gespannbe-trieb der 4. Gang nur als Schongang verwendet werden konnte. Man mußte sie im drit-ten bis auf 90 bringen, dann schnell den vierten rein und, wenn es nicht gerade steif von

aber in meinem Hinterkopf bohrte das Verlangen nach mehr Leistung. Vorläufig mußte ich meine diesbezüglichen Wünsche aber noch schön für mich behalten, um den häuslichen Frieden zu wahren. Das war gar nicht so

Die Leistungsdaten, die ich da zu sehen bekam, machten mich mächtig unruhig. Ganz vorsichtig bereitete ich Inge schon mal den Boden vor, in-dem ich ihr alles vorlas, was über diese mächtigen Eisen-haufen geschrieben wurde.

Keller auf der Maschine und träumte still vor sich hin. Bevor er ging, bat er jedesmal, sie einmal kurz laufen zu lassen. Mit verklärtem Ausdruck im Gesicht horchte er dann auf das leise Puffen des Auspuffs. Er war richtig verliebt in das

tung nicht eingehen. Einer-seits konnte ich das wohl ver-standen, und andererseits hatte ich für das Geld eine viel bes-sere Verwendung im Auge. Deshalb fiel es mir ziemlich leicht, auf die Bauerei zu ver-zichten. Und wenn ich heute darüber nachdenke, bin ich froh, daß es so gekommen ist. Wahrscheinlich hätten wir, be-dingt durch meine Krankheit und spätere Schwerbehinde-rung, es gar nicht geschafft, das Haus zu bezahlen. Anstelle eines Hauses hätten wir einen Berg Schulden, und für'n Mo-torradhobby oder gar die spä-ter auftretende "Spitteris" wäre bestimmt keine müde Mark übrig gewesen. Ja, Geld war nun also vorhanden!

Meine unermüdlichen Vorar-beiten bei Inge waren nicht er-folgglos geblieben. Als beson-ders gutes Zeichen wertete ich, daß sie einen Seitenwagen ent-deckte, der in der Ecke eines Tankstellenhofes seiner Wie-dererweckung entgegen-schlummerte, und mir das auch sofort mitteilte. Das war die Gelegenheit, das Thema V7 Spezial noch einmal anzu-schneiden. Schließlich gab sie



Alle meine Motorräder

Teil 6

Opa und seine 5 Gespanne

das nach Möglichkeit, bevor das Geld vom Verkauf der KS ganz auseinander geklöttert war. Dieses Mal war es eine BMW R 25. War preiswert in der Anschaffung und Unter-haltung, und sowas wirkte sich auch gleich günstig auf den Hausfrieden aus.

Meine Inge und Tochter Hella, die inzwischen die Genehmi-gung bekommen hatte, mit ei-nem Kraftfahrzeug andere Verkehrsteilnehmer zu gefähr-den, führen natürlich mit, um den Ankauf des neuen Ge-

Nun ja — doll war das nicht, was ich da vorführte. Hella wäre vor Lachen beinahe aus dem Auto gefallen. Nach zwei oder drei Kilometern hatte ich meine Gliedmaßen dann aber so einigermaßen der veränderten Geometrie dieses Motorra-des angepaßt, und wir kamen auch heil zu Hause an.

Den O.S. 200 Seitenwagen von dem 25/3 Gespann hatte ich noch, also kam der an die R 25. Ging alles sehr schnell. Für leichte Gespanne genügt die Dreipunktaufhängung des Sei-

chen wir das eben. Und dann müßte es ja eigentlich funk-tionieren. Neuer Versuch! Das Ding wackelt, als ob das Ge-spann in mehrere Teile zerfal-len möchte, und mir reißt's fast die Arme aus den Schultern. Irgendwas ist also noch falsch! Aber was? Während ich auf dem Hobel sitze und grübele, bewege ich ganz gedankenlos den Lenker hin und her. Wieso geht der so leicht? Bei voll angezogenem Lenkungs-dämpfer sollte er viel schwerer gehen. Das ganze Affentheater

vorne pustete, hielt sie die 90 auch, evtl. kletterte der Tacho auch auf 95, aber dann mußte schon achterlicher Wind oder ein wenig Gefälle nachhelfen. 100 Km/h, das war die Schall-mauer, auf die ich immer spe-kulierte, hab ich aber mit dem R 25 Gespann nie erreicht.

Nach meiner glücklichen Zeit mit der KS war dieses Gespann nicht gerade das, was mich be-friedigte. Zugegeben, man konnte ganz ordentlich damit fahren und schließlich hatte ich es ja so gewollt. Irgendwo

einfach, wie sich das hin-schreibt. Richtig viel Geld für ein Motorrad auszugeben, das mochte ich meiner Inge denn doch nicht zumuten, zumal sie auch ein wenig dazuverdiente. Der Wohlstand war bei uns noch keineswegs ausgebro-chen, und das Bundesdeutsche Wirtschaftswunder fand ohne-hin nur in der Bild - Zeitung statt.

Gerade zu dieser Zeit (68 - 69) bracht Guzzi seine V - Zweizy-linder auf den Markt. Diese Bahnburner wurden ausgiebig in "Das Motorrad" besprochen und getestet. Und, da sie vom Werk ausdrücklich auch als Seitenwagentauglich ange-priesen wurden, selbstver-ständlich auch als Gespann. Der damalige Importeur Röth war sehr rege und stellte die Testfahrzeuge zur Verfügung.

Steter Tropfen höhle den Stein! Am Anfang war nur die 700er auf dem Markt. 1969 kam die 750er mit noch mehr Dampf, und da war es um mich geschehen. Daß ich solch einen Ham-mer haben mußte, war klar, nur das "Wie" war noch absolut unklar.

Beim Durchrechnen aller Be-träge, wie Sparkonto, Erlös aus dem Verkauf des R 25 Ge-spannes sowie des Inhalts mei-nes Portemonnaies kam nur eine sehr klägliche Summe zu-sammen. Im Keller hatte ich noch eine R 25 stehen. Die hatte ich restauriert, und sie war praktisch schon verkauft an einen jungen Mann, der auf seinen Führerschein wartete. In drei oder vier Monaten soll-te es soweit sein. Er kam übr-i-gens mindestens einmal im Monat, und dann saß er, im

Moto Guzzi. Selbst mit dem Geld, welches ich von ihm bei der Übergabe des Motorrades bekäme, hätte ich noch nicht einmal ein Drittel des Kaufpreises der V7S. 6100,- DM sollte sie kosten. Für den Rest einen Kredit aufnehmen kam nicht in Frage.

Ein Ereignis kam mir zu Hilfe. Wir hatten einen Bausparver-trag, der zuteilungsreif war. Eigentlich wollten wir auch bauen. Allerdings wäre das nur mit Hilfe unserer Tochter mög-lich gewesen, für die Abtra-gung hätte unser Verdienst nicht gereicht. Hella wollte aber plötzlich nicht mehr. Sie mochte eine solche Verpflich-

mit den Worten: "Na dann kauf Dir Deine verdammte Guzzi", ihre Zustimmung. So schnell hat nie jemand eine Bestellung aufgegeben, das könnt ihr glauben. Man kann ja nie wis-sen, möglicherweise überlegt sie sich's noch mal! Nun war ich wieder obenauf. Es war Herbst 1969 und ich bestellte sie zu Ostern 1970 bei Röth. Mit der entsprechenden Unter-setzung für Seitenwagenbe-trieb, versteht sich.

Als nächstes sauste ich zu der



Tankstelle, wo der Seitenwagen lag. Nicht daß der womöglich noch vorher an jemand anderen verkauft wurde. Er war noch da, und für 120,- Deutsche Dollar durfte ich ihn mitnehmen. Das waren noch Preise, was!

Es war ein Steib S500, in noch sehr ordentlichem Zustand. Er kam dann auch sogleich in den Keller, um ihn technisch und auch farblich für die Guzzi vorzubereiten. Das Seitenwagenrad war gebremst, ich brauchte nur noch einen Hauptbremszylinder. Selbst bei näherer Untersuchung konnte ich keine technischen Mängel finden, nur die Farbe war erneuerungsbedürftig. Ich wollte das Boot rot lackieren, damit er zur Guzzi passte. Ich war davon ausgegangen, daß die V7 in roter Lackierung ausgeliefert würde, weil die 700er auch alle rot waren. Als ich erfuhr, daß die 750er nur in weiß geliefert wurden, war der Seitenwagen jedenfalls schön rot! Und so blieb er auch, verdammt nochmal! Na ja, wenigstens vorläufig.

Am Karfreitag 1970 war's dann soweit. Röth hatte bestätigt, daß die Ma-

tigte, der das Auto (immer noch der Kadett) zurückbrachte, aber weder Hella noch Erich Zeit hatten, engagierte ich Werner. Er war nämlich schon mit der V7 von Guzzi vertraut. Er war der erste Guzzi Fahrer in Bremen, jedenfalls was die neue Guzzi Generation betraf. Er hatte sich ein Jahr zuvor eine gebrauchte 700er an Land gezogen und war ganz begeistert davon. Bei dieser Gelegenheit könnte er sich beim Importeur Röth ein wenig umsehen, meinte er. Das Wetter war prima, allerdings auch prima kalt. Auf den ersten 50 Km hinter Bremen lagen etwa ein Dutzend Autos, mehr oder weniger verbeult, an der Autobahn. Am frühen Morgen war wohl Glatteis gewesen. Jetzt allerdings schien die Sonne, und es sah aus, als sollte über Ostern sehr schönes Wetter werden. In meiner euphorischen Stimmung hätte selbst ein Schneesturm mich nicht beeindrucken können. Waren wir doch auf dem Weg in den Odenwald, um mein Traummotorrad abzuholen.

Die rund 600 Kilometer bis Hammelbach im Odenwald, dem Domizil von Importeur Röth, ließ der

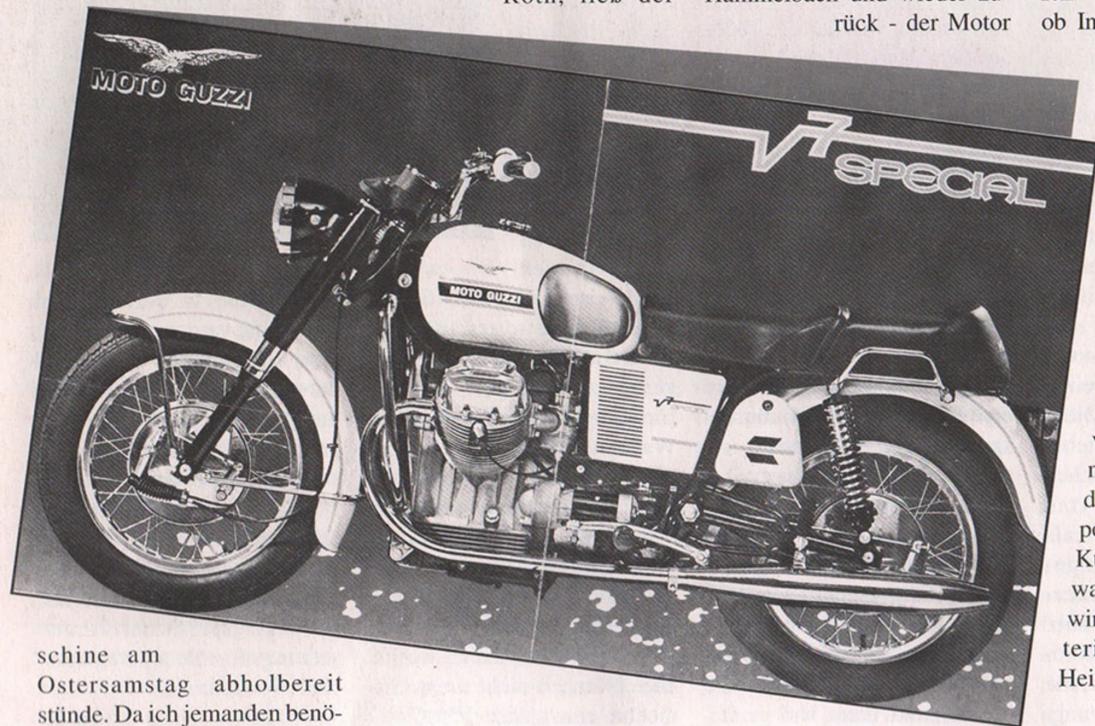
Kadett klaglos unter sich durchrollen. Nachmittags waren wir da, und ich konnte mit leichtem Herzklopfen die erste Probefahrt machen. Junge, Junge, da war mächtig Dampf drin, aber trotz seiner fünf Zentner war das Motorrad außerordentlich handlich. Nur wenn ich sie mal schieben mußte, kam ich in Schwulitäten, da waren meine 60 kg wohl doch nicht das richtige Gegengewicht. Dann löhnte ich 6000 Piepen (bei meinem Verdienst waren das damals sechs Monatslöhne, bzw. der Betrag, den ich in 60 Monaten ersparen könnte), und wir durften uns verabschieden. Zwischenzeitlich mußte ich noch das 750er Gespann von Röth mit meinem Kadett anschleppen. Er hatte es zum Verkauf angeboten, und der Käufer war überraschend erschienen, um es abzuholen. Interessierte mich natürlich außerordentlich, das Gerät im Gespanntrieb zu beobachten. Es war die 750er Spezial, genau sie gleiche wie meine. Nur daß Röth einen TR 500 dran hatte, während an meine der S 500 kommen sollte. Nun ja, ich schleppte das Gespann durch Hammelbach und wieder zurück - der Motor

sagte keinen Piep! Erst nachdem Röth zwei neue Kerzen opferte (sparsam der Mann), sprang das dickköpfige Luder sofort an und lief bestens. Von der Leistung im Gespanntrieb war ich verteufelt beeindruckt, obwohl ich nur Zuschauer war. Muß allerdings dazu sagen, daß der olle Röth virtuos mit dem Ding umgehen konnte.

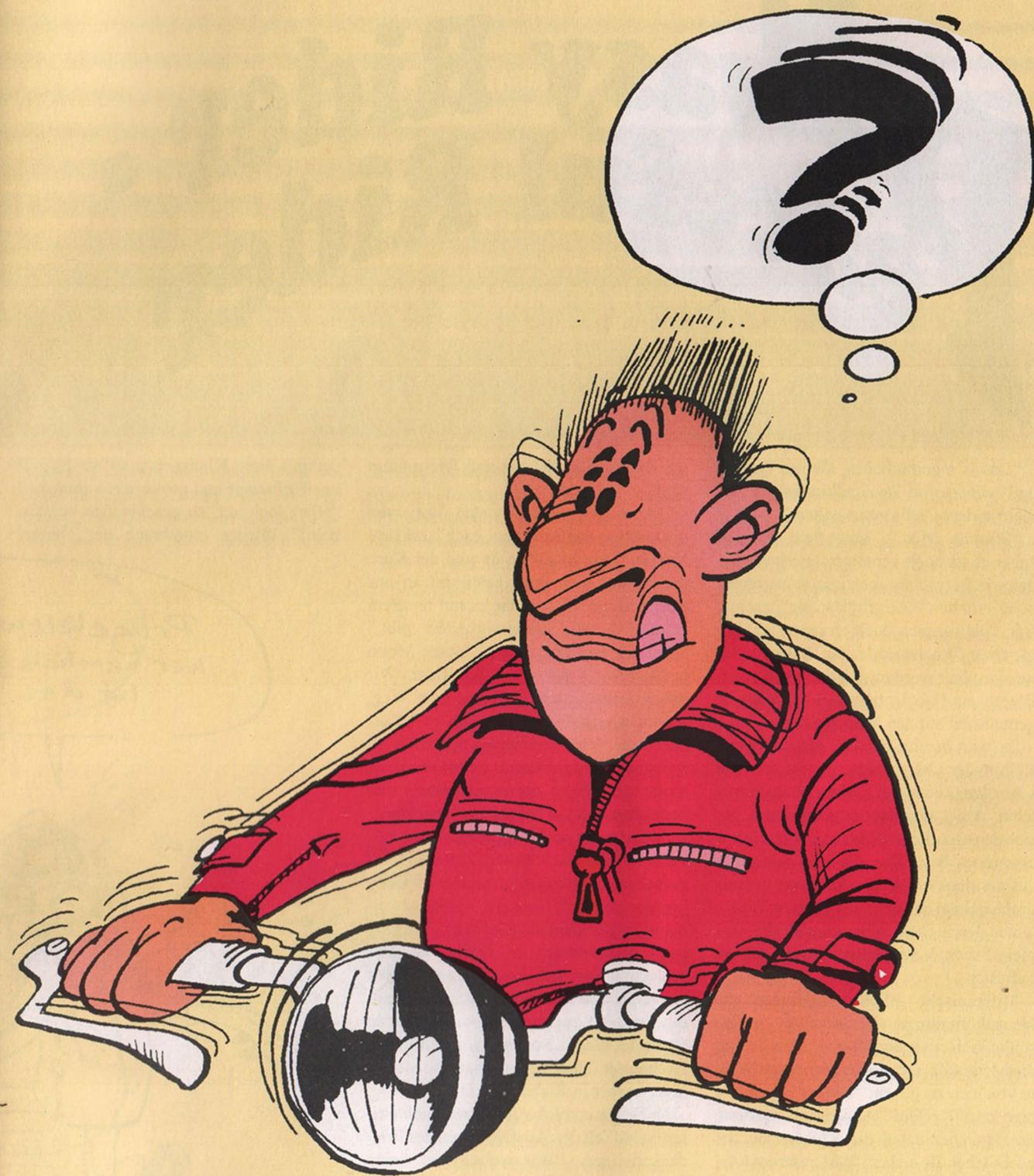
Nach Übernachtung im Jägerhof in Hammelbach sollte es am Samstag recht früh auf die Heimreise gehen. Erste Überraschung: Es hatte geschneit! Nicht viel, aber immerhin ausreichend, um einem, dem Solofahren entwöhnten Gespannfahrern das Herz in die Hose rutschen zu lassen. Ja, mit 'nem Gespann, da hätte ich nur gegrinst über das bißchen Schnee, da hätt ich dem Werner im Kadett das Fürchten gelehrt, aber Solo - und dann Schnee - hui, hui, hui - das mochte ich gar nicht. Ich tat das natürlich mit 'ner lässigen Handbewegung ab, murmelte was von "lächerlichem Schneefilm" und "wird in der Ebene wohl wieder trocken sein" in den Bart und marschierte mutig zum Motorrad. Ich weiß bis heute noch nicht, ob Inge und Werner mir die

Show abgenommen haben, auf alle Fälle hatte ich das Gesicht gewahrt. Zweite Überraschung: Der Anlasser sagte nur - klick, drehte aber den Motor nicht durch. Batterie leer! Wat nu? Kickstarter haben die großen Guzzis nicht, also bleibt nur anschieben. Etwas Gefälle war vorhanden, Inge und Werner gaben etwas Schwung, den dritten Gang reingepoltert, nach 30 Metern die Kupplung los - wrumm - war sie da. So, nun könnt's ja wirklich losgehen, die Batterie würde sich auf der Heimfahrt aufladen.

Paul Hentze



schine am Ostersonntag abholbereit stünde. Da ich jemanden benö-



Easy Rider, Peaceful Rider

“Das is'n gemütliches, kleines Treffen und nicht so'ne Zweiradkirmes wie sie viele andere Clubs veranstalten.”

“Stimmt Mike”, antwortete Moritz, “aber es ist doch verdammt merkwürdig, daß wir dieses Jahr noch keine Ausschreibung erhalten haben.” “Banane”, meinte Bär, “die machen doch eh jedes Jahr am gleichen Wochenende die Party.” Nur wenig später wurden sich dann alle einig. Bereits am Freitagabend würde man sich gemeinsam auf den Weg machen.

Es war bereits dunkel, als die lange Reihe der Motorradscheinwerfer die schmalen Gassen des Zieldorfes ausleuchteten. Am Lagerplatz angekommen, bot sich den nächtlichen Reitern jedoch ein unerwartetes Bild: Die einzige Lichtquelle auf der dunklen Weide, kam von der aus groben Holzschwarten errichteten Theke. Unter deren Dach scharten sich die vermeintlichen Veranstalter um ein großes Faß Bier.

Mißtrauische Blicke empfingen die Neuankömmlinge. Widerwillig verließ schließlich einer der überraschten Zecher die Metquelle, um einige erklärende Worte von sich zu geben: “Dieses Jahr gibt's hier kein Treffen!” Abweisend musterte der Sprecher dabei die Klubwesten der nächtlichen Besucher. “Auf unserem letzten Motorradtreffen im Herbst hatten wir nämlich so einen ‘Kuttentklub’ hier, der nur auf Randalen aus war. Unser Verein besteht seit vielen Jahren, und das Treffen ist sonst immer ruhig abgelaufen. Wir wollen hier keine Schläger, deshalb setzen

wir dieses Jahr mal aus und feiern unter uns!”

“Mann, wir waren in den Vorjahren doch schon mehrmals bei euch”, erklärte Moritz. “Das Mädchen da und der Kurt, die können sich doch bestimmt an uns erinnern und wissen, daß es mit unserem Haufen keine Schwierigkeiten gibt.” “Genau”, ergänzte Mike. “Unser Motto heißt: Easy Rider, Peaceful Rider. Wir gehen selbst jedem Zoff aus dem Weg, soweit das irgendwie möglich ist.” Kurt und seine Schwester hatten den Klub inzwischen wiedererkannt, waren ebenfalls hinter der Theke hervorgekommen und begrüßten nun die bekannten Gesichter.

“Wäre nicht schlecht, wenn wir wenigstens für eine Nacht unsere Zelte bei euch aufschlagen könnten”, meinte Speedy hoffnungsvoll. “Heute hat bestimmt keiner mehr Bock auf die Rückfahrt, und jetzt noch was anderes zu finden, ist echt schlecht.” Kurt gab daraufhin auch gleich sein O.K. und führte die Gäste am Waldrand entlang zu einer besonders ebenen Stelle der Weide. Sogleich wurde mit dem Aufbau der Zelte begonnen und die Motorräder sauber in Reihe geparkt.

Nur Mike und Joker lauschten auch weiterhin höflich den Ausführungen des Friedenspredigers. “Wir wollen hier keine Kuttenträger haben, weil die immer nur auf Ärger aus sind und-.” “Mensch Alter, spiel dich doch nicht so auf!” mischte sich plötzlich ein hagerer Brillenträger ein. Völlig unbeirrt jedoch, fuhr der friedliebende Hüne fort: “Also diese Krawallbrü-

der mit ihren Klubwesten stiften überall nur Unfrieden und provozieren immer-.” “Hör' doch auf, so geschwollen zu sabbeln!” Wieder unterbrach der Dünne.



“Wenn du nicht gleich deine Klappe hältst, passiert was!”

“Paß' lieber auf, daß dir nichts passiert!” Joker und Mike warfen sich viel-

Easy Rider-

sagende Blicke zu. Noch einmal setzte der Breitschultrige an, “diese Typen in Rokerjacken brauchen nur was getrunken zu haben und dann-.” “Hört da nicht hin, der

hervorgekommenen Kontrahenden zu. Mike und Joker gingen dezent auf Distanz.

“Du hältst dich da gefälligst raus!” “Kopf zu, du Spruchkasper!” Zack! Ein mächtiger Schwinger hatte den Hageren von den Beinen gerissen. Dieser rappelte sich jedoch sofort wieder auf und startete einen Gegenangriff. Die zwei kuttengeschmückten Zuhörer entfernten sich daraufhin kopfschüttelnd in Richtung ihrer Freunde.

Derweil lösten sich auch die anderen Mitglieder des “friedfertigen” Vereins vom Faß und verließen schwerfällig die Theke.

Die ersten, die den Streitschlichten wollten, wurden umgehend in die Kampfhandlung verstrickt. Es dauerte nicht lange, und schon prügelte sich die ganze Truppe. Währenddessen saßen die mutmaßlichen Roker vor ihren Zelten, kauten genüßlich ihren Proviant, entkorkten Weinflaschen und verfolgten aus sicherer Entfernung amüsiert das außergewöhnliche Schauspiel.

Die Szene erinnerte stark an ein Western-Klischee: Im aus dem Saloon fallenden Lichtschein prügelt sich eine Horde besoffener Goldgräber. Fehlte nur noch ein begleitendes Banjo! So lagerte man gemütlich und war gut unter-

halten.

Allmählich ebte das Gefecht ab. Der Hagerer bog seine Brille zurecht und animierte anschließend die anderen Verbeulerten, sich umgehend an der Suche nach seinem verlorenen Zahnersatz zu beteiligen. Was für ein Bild!

Die Gegner von eben humpelten und krochen in stiller Eintracht über die Weide und untersuchten im Schein ihrer Feuerzeuge jeden Grashalm. Durch die Zahnsuche wieder vereint!

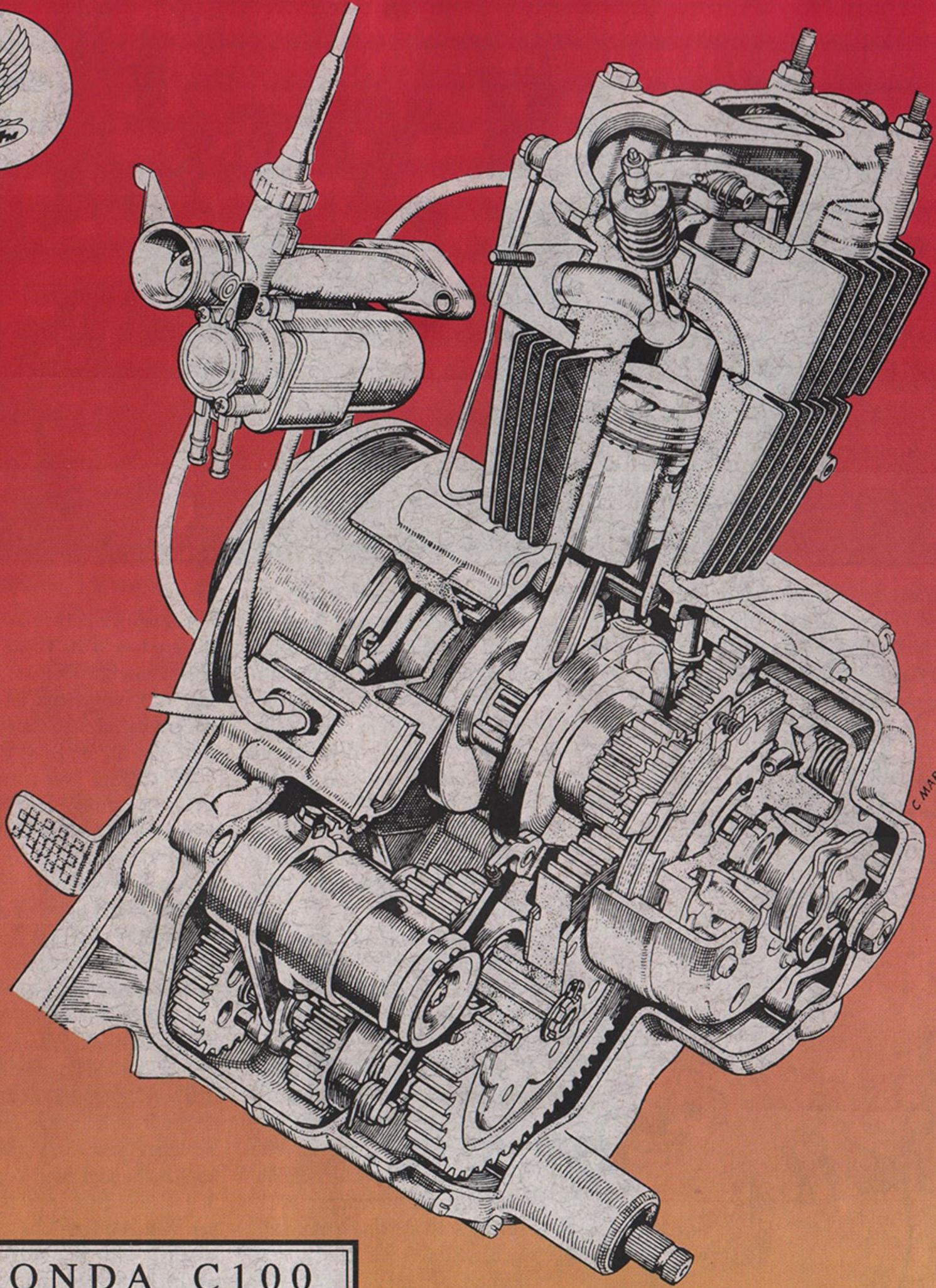
“Das glaubt uns keiner!” meinte Joker. “Eine Story, die man noch seinen Enkeln erzählen kann”, bekräftigte Mike. Der ganze Haufen bog sich vor Lachen.

Nachdem der Dünne wieder alle Zähne beisammen hatte, kamen Kurt und Schwesterherz zu den Lagernden. “Tut mir wirklich leid”, meinte Kurt mit verstörter Miene. “Ich versteh das einfach nicht. Seit Bestehen unseres Vereins hat es sowas noch nicht gegeben.” Verlegen wickelte seine Schwester dabei den feixenden Blicken der “Kuttenträger” aus. “Nun ist genau das passiert, was wir eigentlich vermeiden wollten. Und wir sind auch noch selber d'ran schuld!”

“Das war'n echtes Anti-Beispiel zum Thema ‘Kleider machen Leute’, sinnierte Moritz. “Und die Moral von der Geschichte’, - Leute beurteilt man allein aufgrund ihres Aussehens besser nicht!”

Ähnlichkeiten mit tatsächlich lebenden Personen und Begebenheiten sind durchaus beabsichtigt!

Horst Nordmann
Cartoon: Thomas Reichl



HONDA C100

Bauzeit: ab 1958

Hubraum: 49 ccm

Bohrung x Hub: 40 x 39 mm

Verdichtung: 8,5 : 1

Leistung: ca. 4,5 PS bei 9.500 U