

m  
o  
t  
o  
r  
r  
a  
d  
g  
e  
s  
c  
h  
i  
c  
h  
t  
e  
(n)  
53

4. Jahrgang  
T10856E

# GUMMIKU**H**&

5,90 DM  
öS 50 · sfr 5,90

VOLLENDETE VERGÄNGENHEIT

## MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

# PAST

*perfect*

10 • 1993

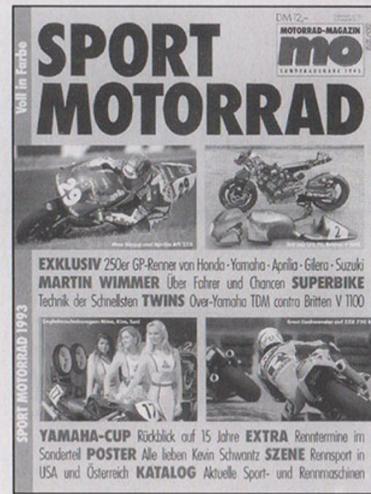
15. Oktober 1993 bis

14. November 1993



# DAS KLEEBLATT

**R**EISE 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.



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

**M**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.



**S**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 Nimbus 4
- Sammy Miller Museum 14
- Zu Besuch bei MZ 44

## BIKER'S SEELE

- Rollispritzschutz 54

## TECHNIK

- Durchblick (Teil3) 30
- Manxman 32
- Brillentest 38
- Gilsterhobel 40
- Historischer Test Zündap Norma 51

## RUBRIKEN

- Korrespondenz 16
- Kleinanzeigen Such & Find 21
- Litera-Tour 42
- Termine & Treffen 49
- Impressum 50
- Motogalerie MOTO GUZZI V 8 56

# GUMMIKUH & PAST PERFECT AUSGABE 53

Vierzylinder-Kardan-Touren : Mit dem schnellsten Produkt des dänischen Staubsaugerherstellers Nilfisk kann man auch heute noch auf große Reise gehen. Udos Fahrbericht ab Seite 4



Seitdem PK MZ-infiziert ist, zieht es ihn gelegentlich in den Nahen Osten. Was er im sächsischen erlebt hat, erfährt man ab Seite 44

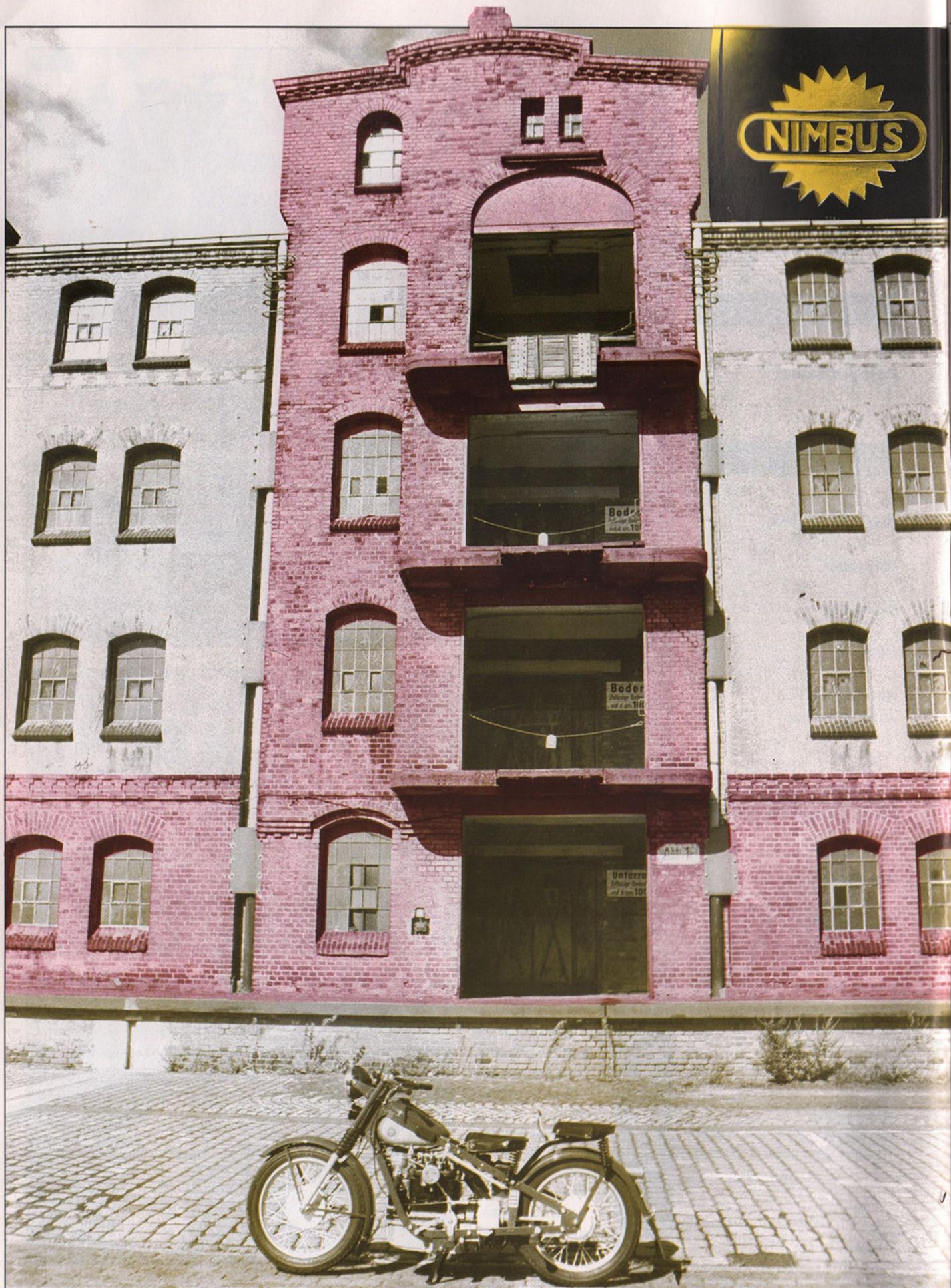


Um den Gott des Aquaplaning zu besänftigen, schnitzen sich einige Menschen Muster in ihre Reifen. Wie man es richtig macht, erklärt Hans Hohmann ab Seite 40



Auf der Isle of Man gibt es außer schwanzlosen Katzen noch andere seltene Wesen zu entdecken. David Longstroke machte die Bekanntschaft mit einer ganz besonderen Spezies : einer Manxman ab Seite 32





# Dänisches Flacheisen



Udo ist fasziniert von der Einfachheit und Robustheit der nur 185 kg leichten 750er

Das Gerät gleitet leise über den Boden. Der Motor säuselt gemütlich vor sich hin, das lauteste sind die Ansaugeräusche. Das Fahrwerk nimmt Bodenwellen ohne Murren hin. Silbrig schimmert das Alugehäuse im Schein der Ikea-Stehlampe. Jetzt noch die lange Gerade über den Filz, dann ins Gelände des Flokati, Pause, nach dem Abschalten dreht der Motor langsam runter.

Wer schon mal mit einem Nilfisk-Staubsauger gearbeitet hat, kann sich vorstellen, mit welchen Ansprüchen die Firma Fisker und Nielsen ihre Produkte konstruiert. Den Staubsauger baute man seit 1910, nach dem ersten Weltkrieg dehnte die Firma ihr Angebot neben anderen Elektrogeräten auch auf die Produktion von Motorrädern aus. Aber nicht irgendeine Motorräder. Vierzylinder Reihenmotor, Kardanan-

trieb, Zentralrohrrahmen, vorne und hinten gefedert, das waren zu damaligen Zeiten Eckdaten, auf die man stolz sein konnte. Bis zum Jahre 1928 wurden jedoch nur 1252 Maschinen dieses „Nimbus“ (lat. Heiligenschein, Strahlenglanz oder auch Wolke, Nebelschwade) Typ B, im Volksmund „Kakkelovnsrör“ (Kachelofenrohr) genannt, gebaut. In den zwanziger Jahren hatte auch Anders, der Sohn des Firmengründers Peder Andersen Fisker Interesse an Motorrädern bekommen und arbeitete nun mit seinem Vater zusammen.

Die Maschine sollte direkt an den Typ B anknüpfen, es mußte jedoch dafür gesorgt werden, daß die Produktionskosten gesenkt werden. Zunächst wurde der Rahmen überarbeitet: Statt des Ofenrohrs gab es nun nur vernieteten Flachstahl, der einmal vom Lenkkopf um den Tank herum direkt zur Hinterachse und zum anderen in einem Bogen unten den Motor hielt. Ein Lenkkopfrohr wurde eingeschweißt, einige Knotenbleche angenietet, hinter dem Getriebe ein Blechprofil zur Querverstärkung, und fertig war das Fahrgestell. Die Federung mußte der Fahrer selbst auf

dem breiten Sattel übernehmen, dafür bekommt er nach kurzer Zeit vorne den Luxus einer (ungedämpften) Telegabel geboten.

Der 4-Zylinder-Motor wurde beibehalten, jedoch statt wechselgesteuert mit einer durch Königswelle angetriebenen obenliegenden Nockenwelle ausgestattet, zu jener Zeit für ein Serienmotorrad eine Sensation.

Sechs Jahre nach Einstellung der Motorradproduktion wird 1934 die Nimbus II

son/Excelsior oder Indian ab den zwanziger Jahren jedoch nicht mehr.

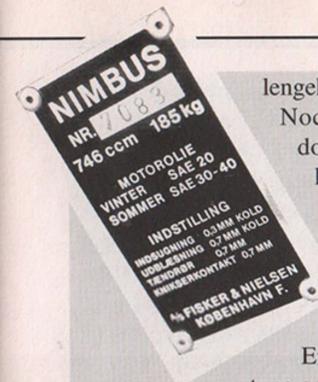
Die längsliegenden luftgekühlten Motoren litten immer unter Kühlproblemen, also mußte die Leistung begrenzt bleiben. Hohe Durchzugskraft und ruhiger Motorlauf waren die Pluspunkte dieser Aggregate. 1927 löste die deutsche Firma Windhoff das Problem mit einem komplett ölgekühlten Motor.

Nilfisk wählte den einfacheren Weg: Wenig Verdichtung und offener Ventiltrieb. Hatten die Ofenrohr-Nimbusse noch einzeln stehende Zylinder, zwischen denen der Wind durchziehen konnte, so war bei der Nimbus II das obere Motorgehäuse mit den vier Zylindern in einem Stück gegossen.

Die Verdichtung mußte schon deswegen auf 1 : 5 beschränkt werden, weil die Pleuelwelle nur in zwei (groß-

dimensionierten) Kugellagern gehalten wird und erheblichen Biegemomenten ausgesetzt ist. Warum auf ein Mittellager, wie noch bei der Typ B verwendet, verzichtet wurde, ist unverständlich. 18 PS bei 4000/min leistet der frühe Nimbus II-Motor. Später wurde die Verdichtung auf 5,7 : 1 erhöht, was 22 PS bei 4500/min brachte.

Die Pleuel sind gleitgelagert, die Schmierleitung erfolgt durch Düsen, die im Pleuegehäuse angebracht sind und Öl in die mit Löchern versehenen Pleuelwangen spritzen. Von dort gelangt es durch Gravitation zu den Pleuelfußlagern und weiter durch die hohlgebohrten Pleuel zum Pleuelbolzen. Eine Druckleitung geht von der mit 1,5-facher Pleuelumdrehung laufenden Ölpumpe zu den beiden Gleitlagern der Pleuelwelle. Das Öl sammelt sich im Pleuel-



lengehäuse, so daß die Pleuel sich von dort ihre Ration Öl holen können.

Der Überschuß fließt durch ein Fallrohr wieder nach unten.

Eine weitere Leitung geht im Pleuegehäuse zum Getriebe, wo von der Pleuelwelle aus der Schmierstoff verteilt wird.

Ein Überlauf verbindet das Getriebe wieder mit dem 2 Liter fassenden Ölumpf. Bemerkenswert ist, daß die zwischen Motor und angeblocktem Getriebe sitzende Kupplung trocken läuft.

Die Motorenentlüftung geht direkt in den Vergaser (Marke Eigenbau) und bewirkt so die Schmierung der Einlaßventile mittels Ölnebel.

Die Pleuelwellen werden noch im Pleuelgehäuse geschmiert, die Pleuel sind durch Gummimanschetten nach außen abgedichtet.

Ab jetzt spaltet sich die Nimbus-Fraktion in zwei Lager: Soll Öl zwischen Pleuel und Ventile? Für die Schmierung ist das natürlich gut. Dreck und Wasser bleiben jedoch auch besser haften.

Der Pleuelkopf ist aus Grauguß, das darauf mit vier Schrauben befestigte Pleuelgehäuse aus Alu.

Da das Motoröl nur gesiebt wird, empfiehlt die Firma, alle 1000 bis 1500 km einen Ölwechsel, die Pleuel für die Pleuelwellenschmierung können sonst leicht verstopfen.

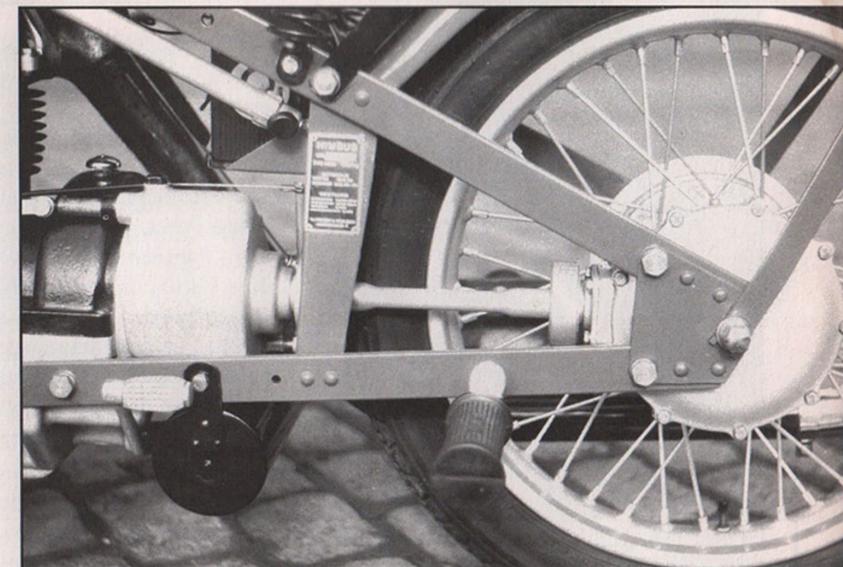
Die Pleuelwelle ist zur Pleuelmitte um 5 mm versetzt, um einem einseitigen Verschleiß der Pleuel vorzubeugen.

Vor dem ersten Pleuel ist die Lichtmaschine als Teil des Pleuelwellenantriebs angebracht (eventuell aus dem Grund, alle Pleuel gleich schlecht zu kühlen), der Pleuelverteiler ist vor der Pleuelwelle geschraubt.

Das Getriebe hat für seine drei Gänge beachtliche Ausmaße. Damit es sowohl für die seit 1937 bei der „Sport“-Version verbauten Fußschaltung, als auch für die bis 1947 verwendete Handschaltung verwendet werden kann, ist der Schaltautomat direkt außen am Pleuel angebaue.

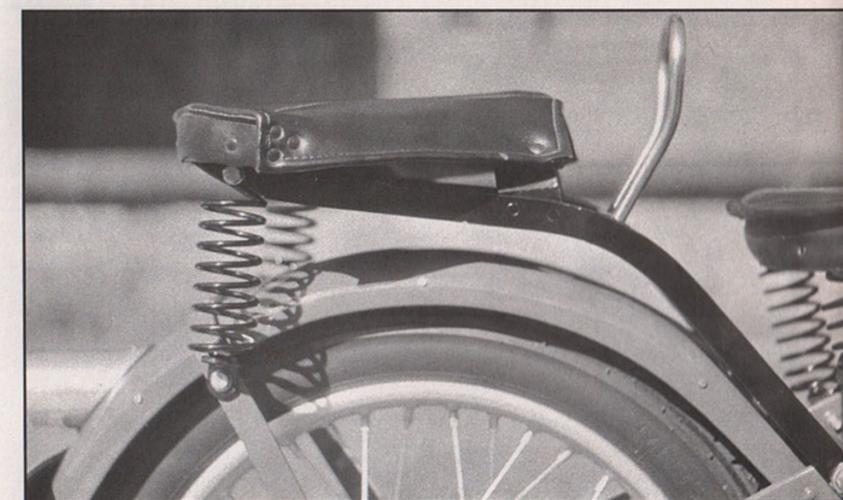
Die Hardy-Scheibe und der Pleuel laufen außen, der Winkeltrieb am Hinterrad ist mit einer Fettfüllung versehen.

Der relativ modern konzipierte Motor

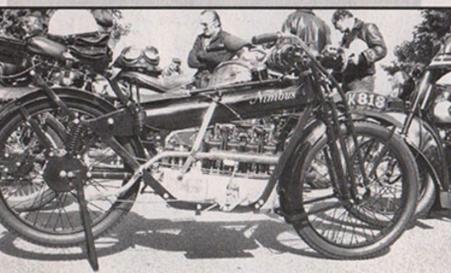
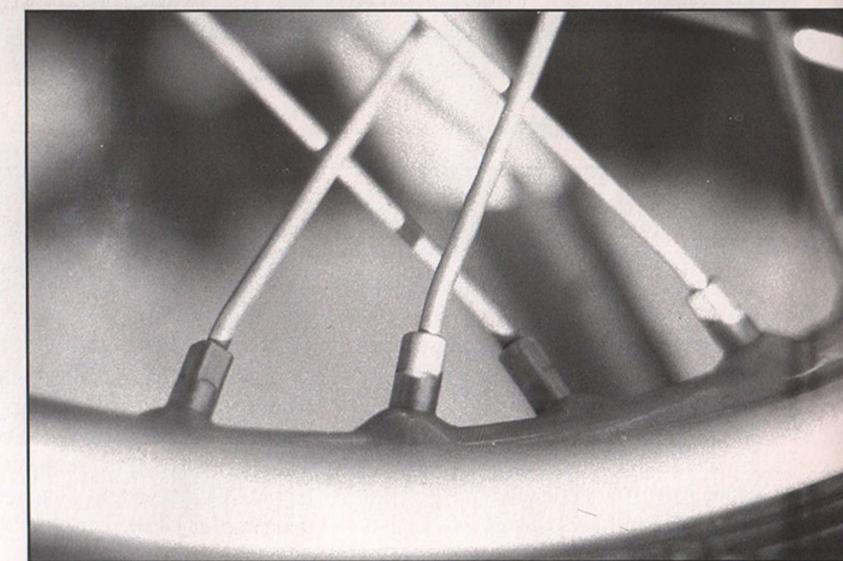


oben: Unterhalb des Getriebes befindet sich der große Werkzeugkasten. Die Heckfußrasten sind starr angebaut.

unten: Natürlich wurde der Sattelhalter auch aus Flachstahl hergestellt



unten: Hier kommt so mancher Einspeichprofil ins Gröbeln. Speichen mit Knick, um ein Vedrehen und Verspannen der Nabnflansche zu verhindern



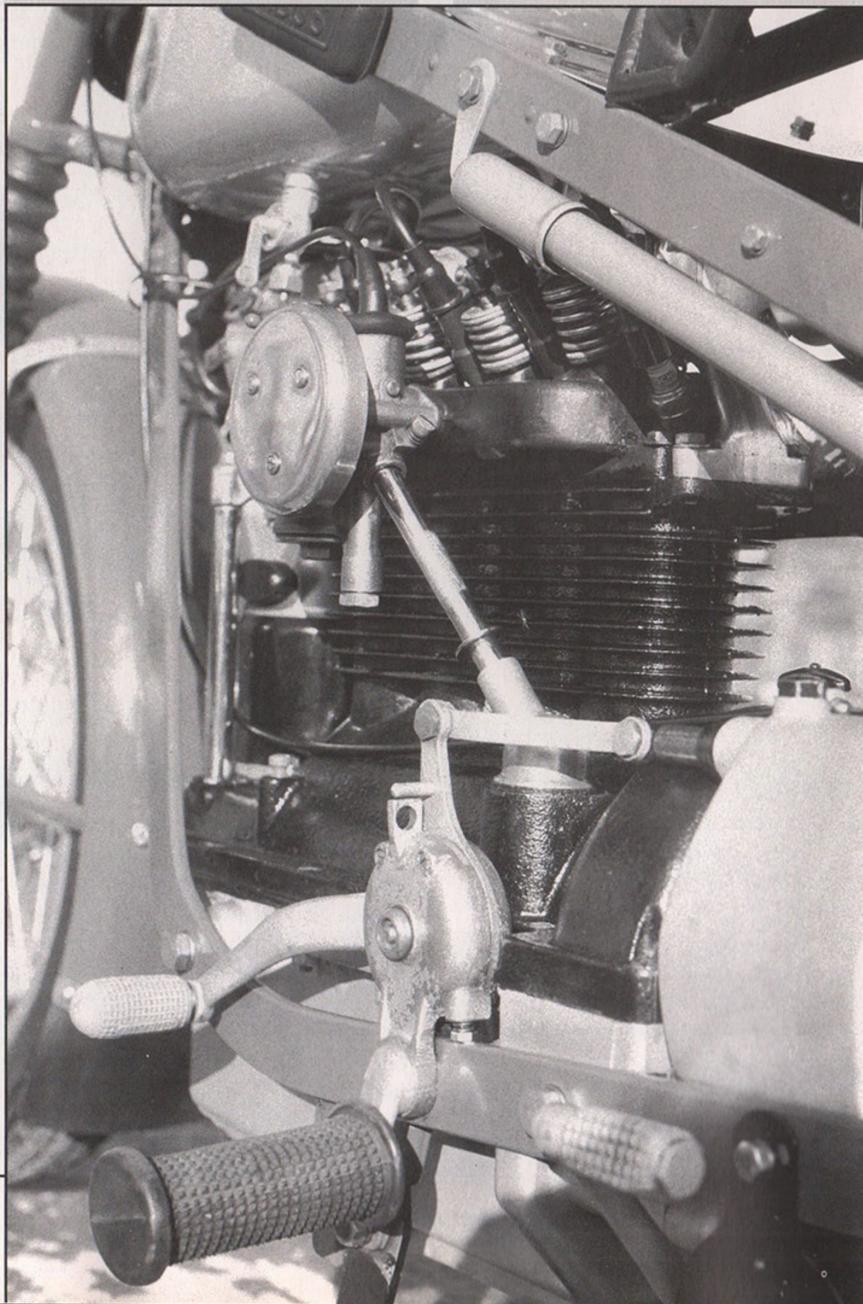
oben: Das Modell "B" wurde von 1924 bis 1928 gebaut

rechts: Deutlich zu erkennen der Schaltautomat mit der Leerlaufanzeige, dahinter die Motorenentlüftung, die zum Vergaser ragt, damit die Einlaßventile mittels Ölnebel geschmiert werden.

vorgestellt, statt eines Luxusmotorrades ein absolutes Gebrauchsgerät. Die Maschine wurde ausschließlich nach praktischen und konstruktiven Gesichtspunkten entwickelt. Zu Anfang wurde das Krad nur in schwarz ausgeliefert. Chrom gab es nicht. Erst später gab es verschiedene Farben und ein wenig Chrom auf Wunsch.

Die praktischen Gesichtspunkte waren der Grund für diverse Behörden, die Nimbus zu ordern, das dänische Militär die Polizei und andere Organisationen schätzten die Zuverlässigkeit und Wartungsfreundlichkeit der Vierzylinder, die königliche Post hatte bis zum Jahr 1976 Nimbus-Gespanne im täglichen Einsatz. Dieser Umstand ist auch ein Grund dafür, daß heute noch fast alle Ersatzteile für die Nimbus II lieferbar sind.

Bereits im Jahre 1904 hatte die belgische Firma FN ein Vierzylinder-Motorrad mit Kardanantrieb auf den Markt gebracht, diverse amerikanische Firmen bauten vor dem ersten Weltkrieg längs eingebaute „Four“, hatten für den Antrieb zum Hinterrad jedoch fast immer einen Riemen, bzw. eine Kette, große Durchbrüche gelangen ACE, Hender-





ber ein Auto und sogar dem Militär war die Konstruktion inzwischen zu veraltet. Speziell für Behörden wurde die Nimbus von Anfang an für Gespannbetrieb ausgelegt, die Firma stellte eigene Seitenwagen her, es wurden aber auch andere Fabrikate angebaut. Die Rahmenkonstruktion der Maschine macht nicht gerade den Eindruck, als sei sie auf hohe Querbelastung ausgelegt, hielt aber allen Beanspruchungen stand. Der Anblick der spackeligen Telega-

Unsere Testmaschine wird für den Start vorbereitet. Geputzt hat Harald (der Besitzer) sie gestern schon. Auf 200 km hatten am letzten Wochenende das schlechte Wetter und der Straßendreck die Möglichkeit, sich mit dem aus einer leckenden Kipphebelichtung sickern den Motoröl zu einer schützenden Schicht zu verbinden, die den hinteren Teil der Maschine abdeckte. Doch davon ist nichts mehr zu sehen, blau und silber glänzt sie in der Sonne. Verchromt sind nur der Lampenring, die

Krümmerblende und der Fischschwanz. Als Harald sie vor 4 Jahren zerlegt gekauft hat, war sie noch oliv, aber da er nicht auf Militaria steht und sie sowieso einen neuen Lack vertragen konnte, wurde sie eben original Nimbus-blau. Als Baujahr ist 1948 angegeben, der Motor ist zwar von 1947, aber identisch mit dem 48er, das Vorderrad ist vom 1949er Modell, zu erkennen an den kurz vor den Nippeln gebogenen Speichen, was ein Verdrehen und ein Verspannen der Nabenflansche verhindern soll. Ansonsten ist sie original.

Aus dem selbstgebauten Halter unter dem Fahrersattel wird die kleine Ölkanne geholt und jeder Kipphebel bekommt einen Tropfen unter die Einstellschraube. Das muß für heute reichen.

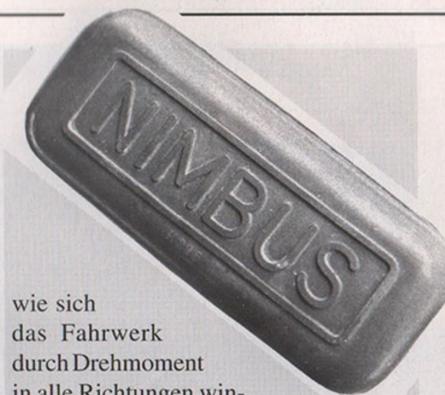
Der kleine Hebel am Vergaser verringert die Luftzufuhr, den einfachen gestanzten Blechschlüssel ins Schloß, das links im Blechlenker untergebracht ist, dieser ist gleichzeitig obere Gabelbrücke, und Zündung an.

Der kurze Kickstarter lugt unter dem Rahmen hervor, da er direkt auf die Kurbelwelle geht, bewegt er sich quer zur Fahrtrichtung.

Bei der geringen Verdichtung des mit 60 mm Bohrung und 66 mm Hub langhubigen Agregates ist es kein Problem, den Hebel auch auf der Maschine sitzend durchzutreten.

Bei den ersten Versuchen geht der Motor nach kurzem Brabbeln wieder aus, aber bald nimmt er Gas an und kann am Laufen gehalten werden. Ein typischer Vierzylinder: Fällt die Drehzahl zu weit runter, bleibt er mangels Schwungmasse abrupt stehen. Läuft er nach der Erwärmung erst einmal im Standgas, ist es ein Augen- und Ohrenschaus: Die Kipphebel tickern auf die Ventile, daß man sehen kann, wie gering die Drehzahl ist. Der Motor läuft relativ rau, und in Verbindung mit dem Schnäufeln durch den Luftfilter und dem sonoren Brummen aus dem im wesentlichen nur durch den Fischschwanz gedämpften Auspuff entsteht die Akustik eines alten Autos aus den zwanziger Jahren.

Wenn der Motor noch nicht ganz rund läuft, kann man sehr gut beobachten,

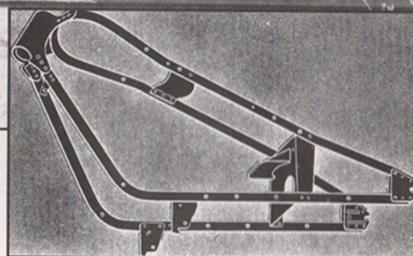
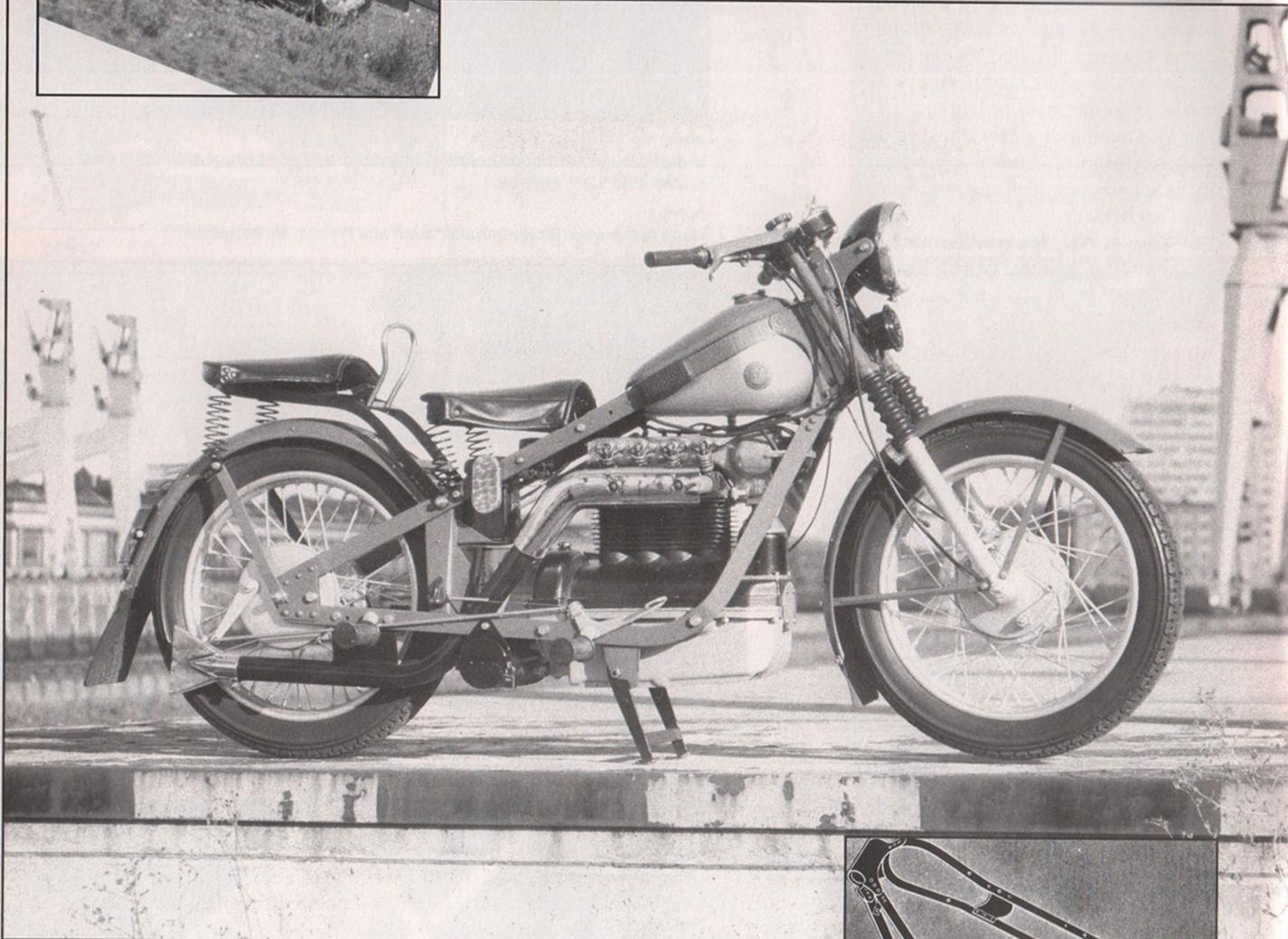


wie sich das Fahrwerk durch Drehmoment in alle Richtungen windet. Damit kann man Gespann fahren?

Gibt man Gas, am inneren Ende des Drehgriffes ist ein Haken angebracht, an dem der Bowdenzug eingehängt ist, kippt das Motorrad für einen längs liegenden Vierzylinder nur ein ganz wenig zur Seite.

Die Bedienelemente sind alle an ihrem gewohnten Platz - bis auf den Lichtschalter. Den betätigt man durch Drehen des linken Griffes: Standlicht, Abblendlicht, Fernlicht.

Erster Gang rein, Kupplung kommen lassen und ruck, aus, die Trockenkupplung kommt rasch und ohne Gas bleibt die Maschine wieder sofort stehen. Also

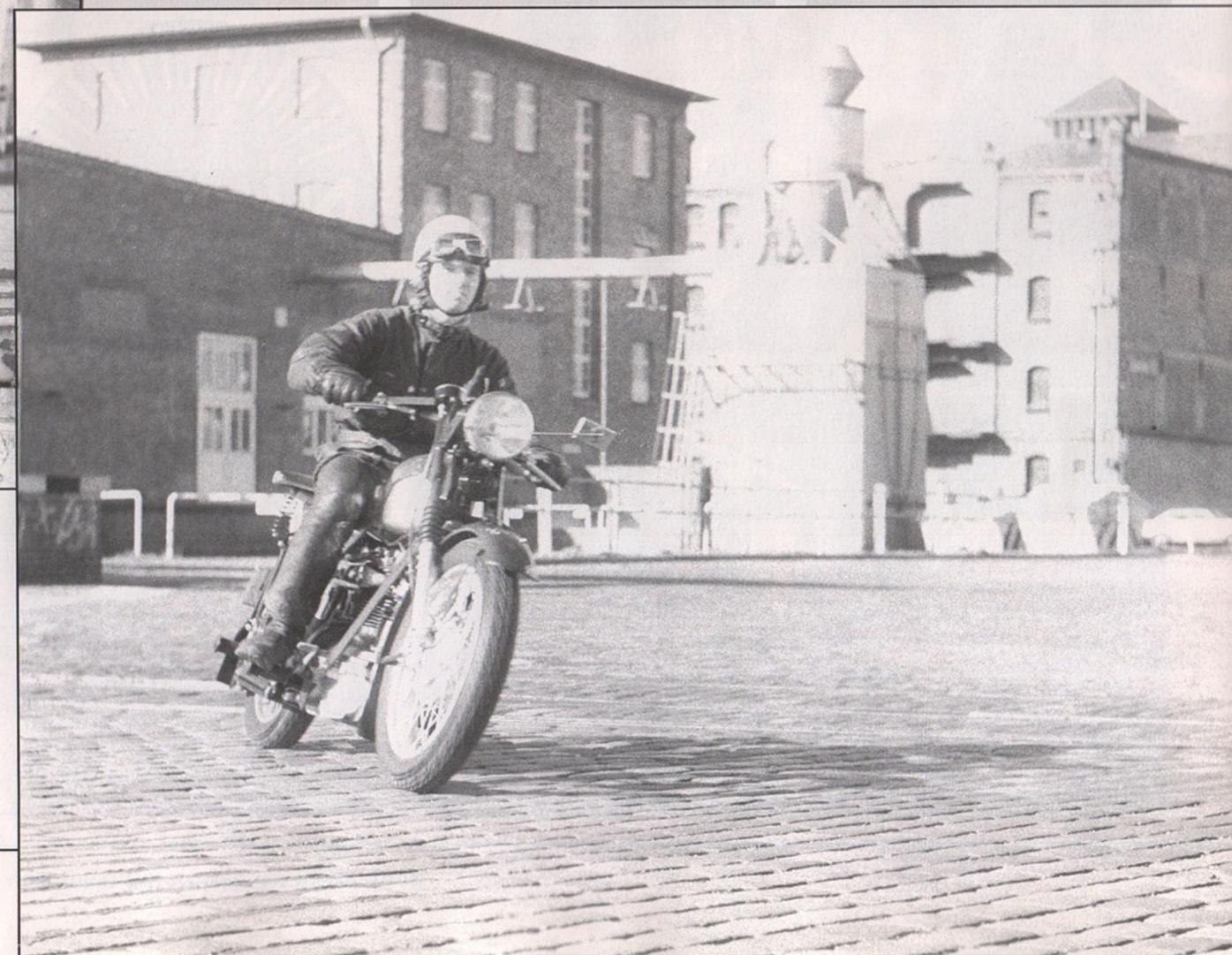


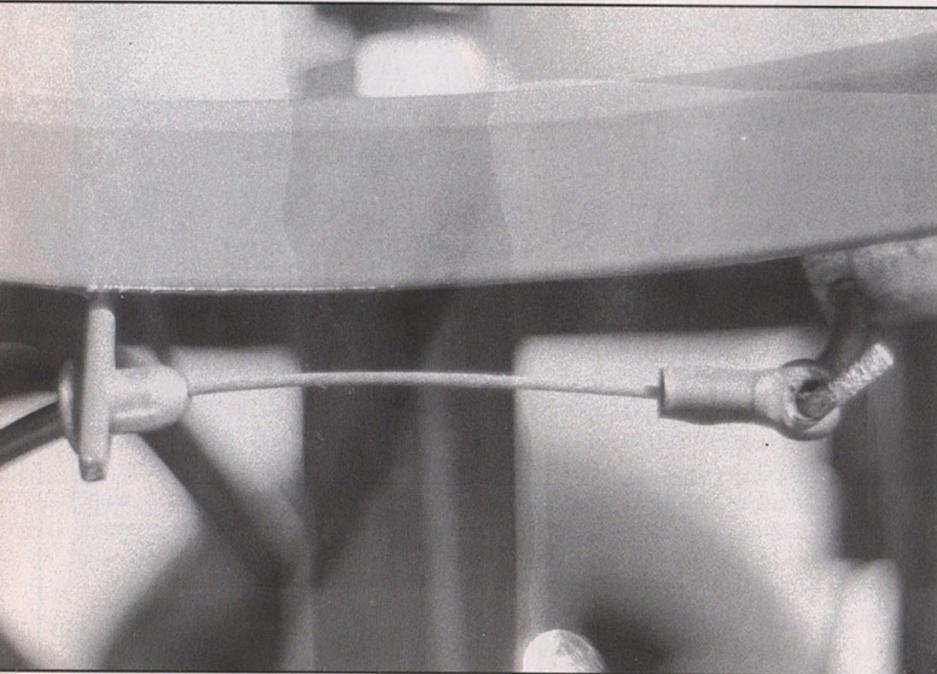
**oben: Interessanter Vorderbau:** Obere Gabelbrücke = Lenker. Auch so kann man Gewicht sparen. Vielleicht sehen wir diese Konstruktionsidee im Motorradbau bald wieder

**unten: Ob die Nieten nach dem Einfahren nachgeschlagen werden müssen, geht aus der Bedienungsanleitung nicht hervor.**

hatte bis zum Jahr 1956 keine thermischen Probleme, erst als Nilfisk entschied, den Ventiltrieb zu kapseln, soll die Standfestigkeit darunter gelitten haben. Bis 1960 wurden noch Maschinen gebaut, die Verkaufszahlen gingen jedoch von 900 Maschinen im Jahre 1952 auf 50 Stück 1959 zurück, eine Serienproduktion hatte es zwar nie richtig gegeben, aber Weitermachen lohnte auf keinen Fall mehr. Zivilisten wollten lie-

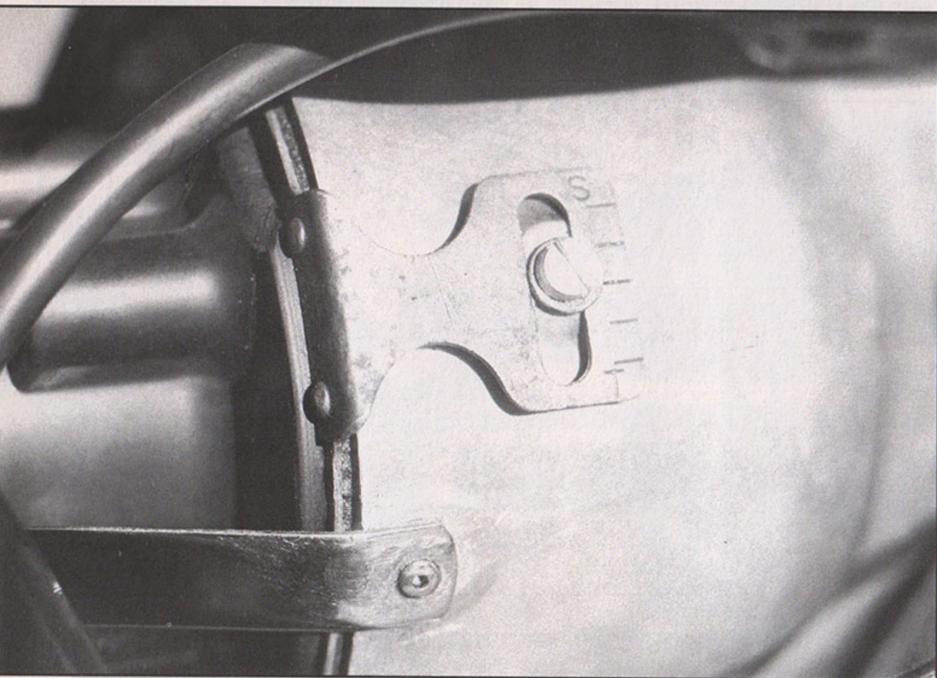
bel erhöht das Vertrauen auch nicht gerade. Im Jahre 1948 kam zum ersten Mal die „Lange Gabel“ zum Einsatz, die die alte „Upside down“ ersetzte. Gleichzeitig werden sportliche Schutzbleche anstatt der dicken Kotflügel eingeführt. Die Gabel war bis zum Produktionsende ungedämpft. Ab 1950 wurde der Sattel statt mit Federn mit Gummibändern gehalten, die wenigstens eine geringe Eigendämpfung haben.





oben:  
So einfach kann man den Gaszug betätigen.

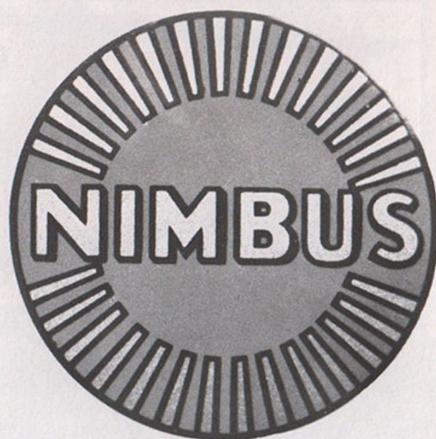
unten:  
Zündung einstellen leicht gemacht.



nochmal. Leerlaufkontrolle durch zwei Markierungen am Schaltautomaten, Kickstarter locker durchtreten. Motor läuft. Diesmal mit etwas mehr Gas und etwas mehr Gefühl. Der erste Gang ist relativ lang übersetzt, sobald der Kraftschluß da ist und mehr Gas gegeben wird, zieht die Nimbus vehement aus dem Drehzahlkeller raus.

Schnell den zweiten Gang reinlegen geht leider nicht gut - Kupplung, Schalthebel auf Leerlauf, Kupplung kommen lassen, Zwischengas, Kupplung und nächsten Gang mit Nachdruck einlegen ist die elegante, fast lautlose Methode - normal hochschalten geht zwar auch, ist aber nur Schwerhörigen zu empfehlen. Nach Aussage des Besitzers darf man die

Schnellmethode nehmen, das Getriebe ist für Kleinlasten ausgelegt und verkraftet auch brutale Tritte. Der Motor ist so elastisch, daß man auf Schalten weitgehend verzichten kann. Ab 30 km/h kann man im dritten Gang schon richtig losbeschleunigen. Bis 100 (der Smith-Chronometer geht etwas vor) ziehen die 22 PS den nur 185 kg schweren Brocken sauber hoch, danach wird es bis 120 etwas zäh, aber so schnell fährt man ja auch nicht - schon alleine, weil man irgendwann einmal anhalten muß. Die 180mm Vollnaben-Trommelbremse im Vorderrad zeigt so gut wie keine Wirkung, hinten ist die gleichgroße Halbnabenbremse schon erheblich besser. Das Fahrwerk zeigt auf ebenen Straßen keine Schwäche, die wenigen Kurven, die sich im Bremer Umland finden, können mit sauberer Linie durchfahren werden. Auf Geraden ist das Krad auch nicht mutwillig zu Pendelbewegungen zu überreden. Für eine solch leichte Maschine hat sie einen ausgeprägt starken Geradeauslauf. Das optische Erscheinungsbild eines Hauchs von Chopper passt dazu. In sehr aufrechter Sitzposition scheint die Maschine das ideale Tourenmotorrad zu



sein. Auf schlechten Pisten oder Kopfsteipflaster verliert man natürlich mit der nur gefederten Telegabel und der starren Hinterhand leicht den Bodenkontakt. Der Fahrer springt auf dem gut gefederten Sattel herum und muß aufpassen, auf der Maschine zu bleiben. Im alten Freihafen von Bremen (später fiel uns auf, daß Wasser scheinbar oft eine gewisse Anziehung auf Nimbusse und Testfahrer hat) konnten auch spitz überfahrene Eisenbahngleise das Fahrzeug nicht von der eingeschlagenen Richtung abbringen.

Aus einigen Schuppen schauten verdutzte Gesichter heraus, wahrscheinlich dachten sie, daß der lange erwartete alte Lastwagen endlich kommen würde. Motor und Getriebe jaulen und rasseln in den verschiedensten Tonlagen vor sich hin. Bei niedrigen Drehzahlen läuft der Motor sehr rau, wird bei höheren Umdrehungen aber immer weicher. Die nur zweifach gelagerte Kurbelwelle beginnt sich bei manchen konstant gehaltenen Drehzahlen „aufzuschaukeln“,

rechts:  
So schlank möchten manche gerne sein!

unten:  
Bequem reisen ist mit der Nimbus auch zu zweit kein Problem



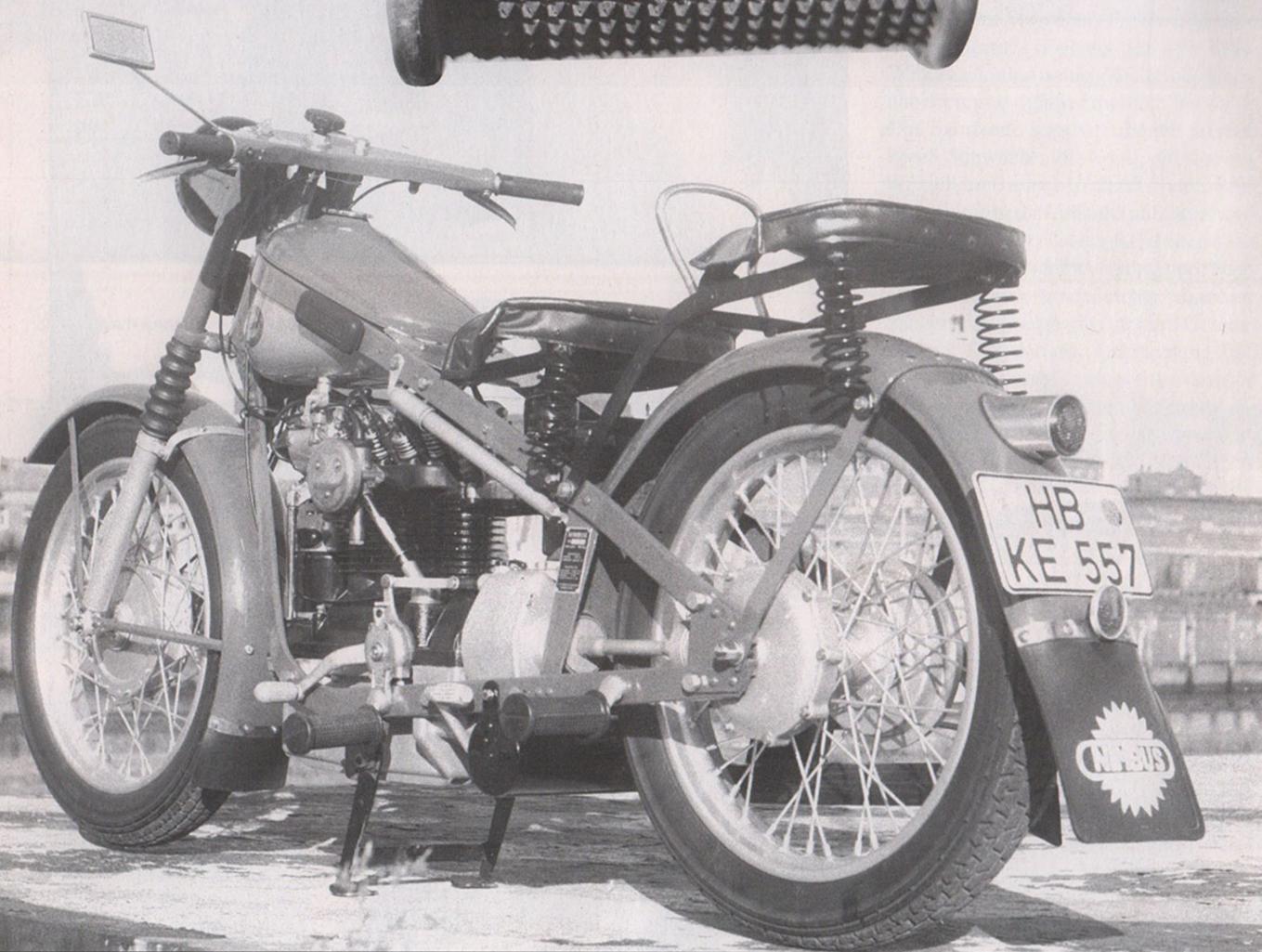
man nimmt dann kurz Gas weg, und schon summt der Motor wieder vor sich hin. Die groß dimensionierten Hauptlager klingen bei höheren Drehzahlen ziemlich unangenehm, Harald ist jedoch der Meinung, das müsse so sein, das war schon immer so.

Wenn er die Kipphebelichtung repariert hat, die Maschine war nach 50 km wieder gut Öl-konserviert, und zog durch die

Nimbus-Fahrer, etwa ein Drittel der genau 12715 jemals gebauten Nimbus II sind noch in Betrieb! Eine wichtige Funktion im Club hat Peter Schönbeck (Heidbergredder 16, 24147 Klausdorf a. Schw.) übernommen. Die „Nimbus-Freunde-Interessengemeinschaft“ kann sicher bei

ter Veteran, der voll alltagstauglich und wartungsfreundlich ist, dessen Ersatzteilversorgung gesichert ist und dessen Preisniveau noch nicht in astronomische Höhen gestiegen ist, ist der skandinavische Vierzylinder allemal.

Udo  
Fotos: Uwe



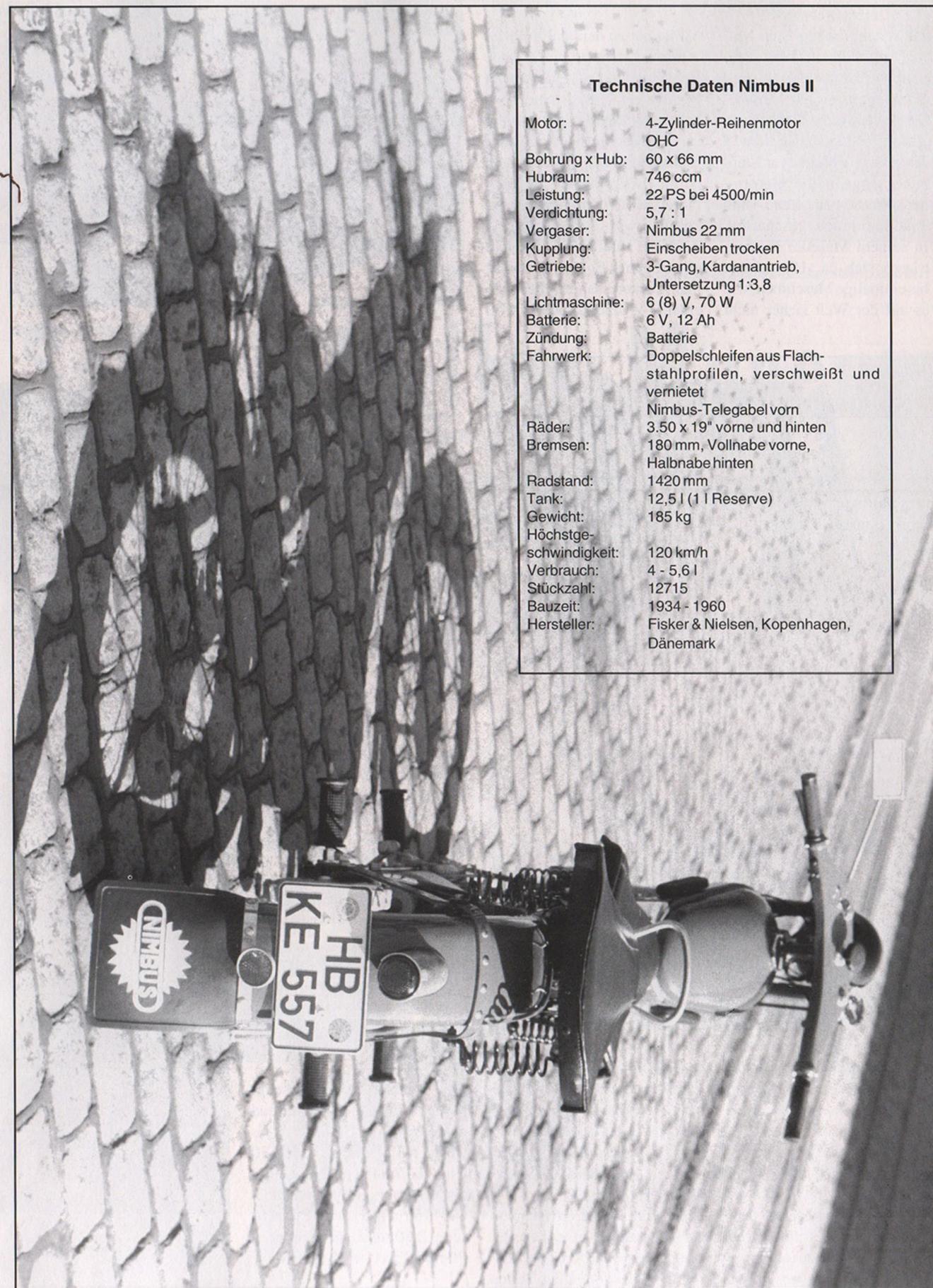
Rauchentwicklung des am Zylinder verbrennenden Schmierstoffes an Ampeln noch mehr interessierte Blicke auf sich, als nur durch die rasselnden Ventile (das Ventilspiel beträgt auf der Auslaßseite immerhin 0,7 mm bei den äußeren und gar 0,8 mm bei den inneren Zylindern), wird er in zwei Wochen an die 300 km entfernten dänische Grenze fahren. Dort veranstaltet der deutsche Nimbus-Club sein jährliches Treffen. Man hofft natürlich auf einige der ca. 4000 dänischen

den meisten Problemen oder der Ersatzteilbeschaffung weiterhelfen. Der Club bringt seit 1979 in unregelmäßigen Abständen die „Nimbus-Info“ heraus. Die meisten der knapp 400 in Deutschland vorhandenen Nimbusse haben es nicht weit in ihre alte Heimat, sie sind in Schleswig-Holstein, den Hansestädten oder Niedersachsen zugelassen (oder liegen zerlegt im Keller). Ein Exportschlag war die gleichzeitig moderne und veraltete Maschine nie. Ein interessan-



#### Technische Daten Nimbus II

Motor:	4-Zylinder-Reihenmotor OHC
Bohrung x Hub:	60 x 66 mm
Hubraum:	746 ccm
Leistung:	22 PS bei 4500/min
Verdichtung:	5,7 : 1
Vergaser:	Nimbus 22 mm
Kupplung:	Einscheiben trocken
Getriebe:	3-Gang, Kardanantrieb, Untersetzung 1:3,8
Lichtmaschine:	6 (8) V, 70 W
Batterie:	6 V, 12 Ah
Zündung:	Batterie
Fahrwerk:	Doppelschleifen aus Flach- stahlprofilen, verschweißt und vernietet
Räder:	Nimbus-Telegabel vorn 3.50 x 19" vorne und hinten
Bremsen:	180 mm, Vollnabe vorne, Halbnabe hinten
Radstand:	1420 mm
Tank:	12,5 l (1 l Reserve)
Gewicht:	185 kg
Höchstge- schwindigkeit:	120 km/h
Verbrauch:	4 - 5,6 l
Stückzahl:	12715
Bauzeit:	1934 - 1960
Hersteller:	Fisker & Nielsen, Kopenhagen, Dänemark



Im Südenglischen New Milton, auf halbem Weg zwischen Bournemouth und Southampton, hat der berühmte britische Rennfahrer Sammy Miller, inzwischen 58 Jahre alt, ein Mekka für Liebhaber seltener alter Motorräder, Prototypen, Renn- und Trialmaschinen geschaffen. In seinem Museum konzentrieren sich ca. 150 seltene bis einmalige Maschinen, wie es auf der Welt sicher nicht

Miller hat zu den meisten Maschinen auch eine persönliche Beziehung, sei es, daß er damit Rennen gefahren und meistens auch gewonnen hat (Einleitung im Museumsprospekt: „Der Mann, der niemals zweiter sein wollte“) oder daß er als Testfahrer die Maschine mitentwickelt hat.

Auch bei zufälligen Blicken in abgelegene Ecken entdeckt man so interessante Dinge, wie einen 4-Zylindermotor mit 50



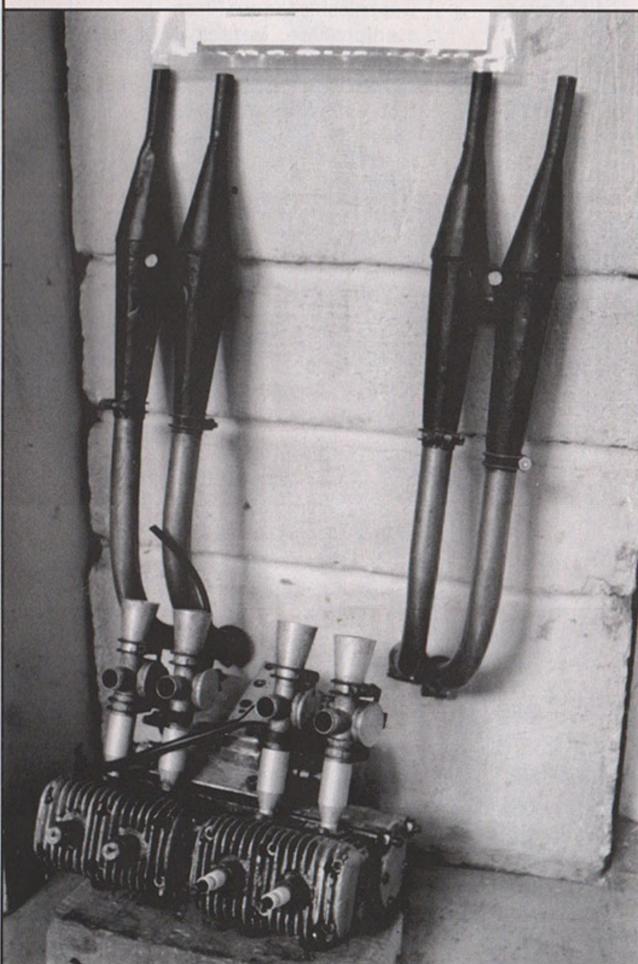
„Silberfisch“ von 1953

zugänglich, so daß man sich stundenlang sattsehen kann. Die Norton 350 ccm Kneeler, ein Einzelstück, 1953 eine Sensation auf der Earls Court Show, fuhr 33 Weltrekorde ein und wurde auf der Isle of Man nicht zugelassen. Das für Solofarten konzipierte Fahrwerk wurde erst Jahre später für den Renngepannbau von anderen Teams kopiert. Miller baute den schon fast vergessenen „Silberfisch“ wieder auf und bewegt ihn heute bei besonderen Veranstaltungen.

Wenn er nicht gerade anderweitig beschäftigt ist. Er arbeitet in der Werkstatt an Museums-Neuzugängen und Kundenaufträgen, meistens Veteranentriales, er stellt in Kleinserien Zubehör für Trialmaschinen her und verkauft dieses oder auch komplette Motorräder in seinem Laden neben dem Museum.

Außerdem ist er auf jeder Pré 1965-Trialveranstaltung zu bewundern, wie er mit seiner Ariel den anderen zeigt, wie's gemacht wird.

Das Sammy Miller Museum befindet sich in der Gore road in New Milton, Hampshire. Es ist jeden Tag von 10.30 - 16.30 Uhr geöffnet, von November bis März nur am Wochenende. Der Eintritt beträgt für Erwachsene 2,50 und für Kinder 1 Pfund (6,50 bzw. 2,60 DM)



oft vorkommen wird. Jedes einzelne dieser Kräder kann für viele Leute schon einen Besuch wert sein. Langjährigen Lesern der englischen Fachmagazine Classic Bike und Classic Motorcycle werden das eine oder andere Einzelstück auch schon irgendwie bekannt vorkommen.

ccm Hubraum (und vier Ventile!) oder den Prototyp eines Norton-Drehwalzen-Zylinderkopfes, der in der Entwicklung zwischen guter Abdichtung und Leichtlauf hängengeblieben ist. Die ausgestellten Maschinen sind fast alle in einem ausgezeichneten fahrbereitem Zustand, viele von allen Seiten



Werkstatt 1925



Bereits 1927 wurde dieses Duplex-Lenkensystem patentiert

# Sammy-Miller-Museum



# KORRESPONDENZ

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



## Von Ölfiltern und Ölpumpen

In der Ausgabe 51 bin ich auf ein Paar Sachen gestoßen, die ich nicht gerne ohne jeden Kommentar so stehen lassen möchte.

Das erste ist die Sache mit den Nachrüst-Ölfiltern. Gerade für die Guzzi ist das ohne weiteres machbar; ich habe selbst zu Beginn der siebziger Jahre etwa ein Dutzend von den Dingen

Es gibt dabei zwei Probleme: Erstens ein passender Adapter für die Filterpatrone. Davon habe ich noch etliche rumliegen.

Zweitens müssen Schläuche angefertigt werden, die an einem Ende einen Nippel für eine 10er Hohlschraube und am anderen Ende für eine 8er Hohlschraube haben müssen. Da kann es zu

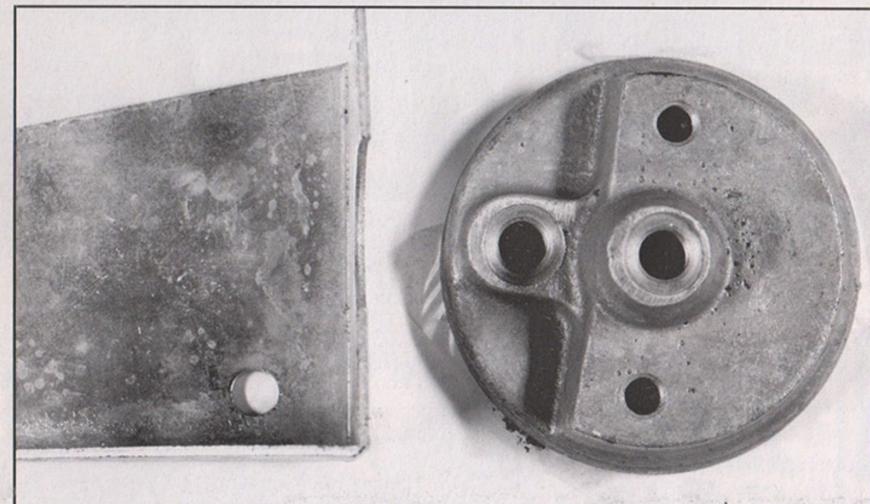
halb die Dichtungshersteller für Dichtungslaufbahnen auch Bearbeitung durch Einstechschleifen fordern, was in der Praxis jedoch selten gemacht wird.

Da wird ein Wellenzapfen eben auf ganzer Länge geschliffen, und das war's dann. Übrigens sind die Verhältnisse im Dichtspalt tatsächlich recht kompliziert - da spielt neben der Wellenrauigkeit auch die Microstruktur des Dichtungsmaterials eine gewaltige Rolle. Im Motorenbau werden für Kurbelwellen heute vorwiegend Dichtringe

mit Drall verwendet (das sind kleine tangential verlaufende Rippen auf der Aussen-seite der Lippe), der sozusagen etwas Luft unter die Lippe schaufelt und damit nicht nur Ölaustritt verhindert, sondern auch durch das Anheben der Lippe den Verschleiß vermindert. Die Firma KACO zum Beispiel liefert an den Handel solche Ringe in einigen Größen, hierbei muß darauf geachtet werden, daß sie speziell für rechts- oder linksdrehende Wellen konstruiert sind und dadurch mit einem R oder einem L gekennzeichnet sind.

Die Gleitgeschwindigkeit von normalen Dichtringen liegen übrigens nur zwischen 4 und 14 m/s. Was schneller läuft, braucht besonderes Material (PTFE), das geht dann bis 30 m/s. Nur in ganz wenigen Ausnahmefällen werden 40 m/s erreicht! Das ist nicht von Vorgestern, sondern derzeitiger Stand der Technik!

David Longstroke



mit einem Nebenstrom-Filter ausgestattet, der zwischen die Ölschraube oben am Gehäuse und die Anschlüsse an den Köpfen geschaltet wurde. Gut sechs Jahre später (1978) traf ich einen auf der Isle of Man, der sowas dran hatte und des Lobes voll war.

Einer von meinen Leuten fuhr damals nach Mandello und zeigte das Ding den Guzzi-Leuten. Daraufhin haben die erst überhaupt Überlegungen in dieser Richtung angestellt. Was die Händler erzählen, ist theoretischer Schmus - die haben ja keine praktischen Erfahrungen damit.

Undichtigkeiten am dünneren Nippel kommen. Es sei denn, man fertigt sich selbst einen Nippel an, der bei gleichem Einstechdurchmesser wie der 10er einen 8er Ring aufweist. Ansonsten freut sich der Motor.

### Das nächste Thema ist der pumpende Wellendichtring.

Die Pumpwirkung hat durchaus mit schraubenförmigen Bearbeitungs Spuren zu tun. Diese treten jedoch nur bei normalem Rundschleifen auf, weil da das Werkstück an der Schleifscheibe vorbei bewegt wird. Beim Einstechschleifen gibt es dagegen keine Wellenlinien, wes-

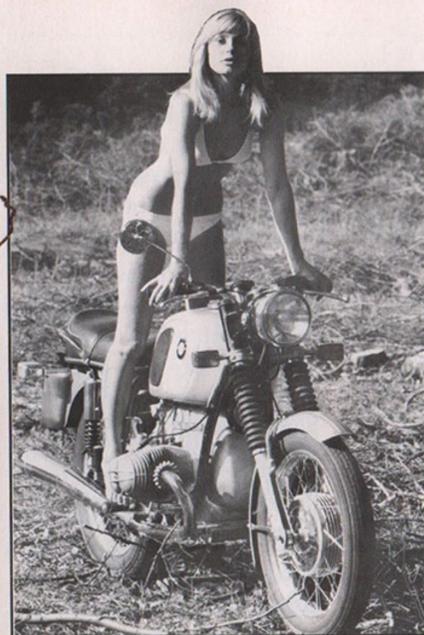
## Biologisch abbaubares Zweitaktöl in Großgebinden

Thomas Gloger aus der Wedemark hat uns ein biologisch abbaubares Bel-ray Bootsmotorenöl (MR 1) für Zweitakter empfohlen, in 5 Liter-Kanistern!

Großverbraucher müssen sich dann nicht mehr mit Umarmungen von Ein-Liter-Fläschchen herumärgern. Mit 11,- DM pro Liter ist es nicht teuer, und Thomas hat bezüglich Rauchentwick-

lung und Ablagerungen mit seiner MZ sehr gute Erfahrungen gemacht. Das Bootsöl unterscheidet sich von normalem Zweitaktöl durch einen Korrosionsschutz-Zusatz, der im Mopedmotor sicher auch nicht unnützlich sein wird.

Erhältlich ist das Öl in allen Läden, die mit Bootsmotoren zu tun haben.



Frauen als schmückendes Beiwerk für Männermotorräder ... So sah es die Industrie in den 70ern!

## Klarer Fall

### Antwort auf die Quizfrage in Heft 52

Moto Guzzi mußte es sein, 48 Jahre lang war Italiens berühmteste Marke dem liegenden Einzylindermotor verschrieben, dann bis heute dem V 2 mit Kardan. Das Guzzi-Rot ging als klassische Farbe in ihre Geschichte ein, und für den Rennsport wurden in Mandello del Lario die verschiedensten Konstruktionen entwickelt. Die 1933 erschienene Rennmaschine, die sich 1951 mit einem GP-Sieg verabschiedete, war die Weitwinkel-500er (120 Grad-V) mit liegendem vorderen Zylinder, und unsere eingebaute Rätselfrage bezog sich auf die Namensgleichheit der Halbliter-Einzylinder-Guzzi "Condor" mit der schweizerischen Motorradmarke Condor, die zuletzt durch ihre Boxer-Typen bekannt war. Den Abschiedsieg der Weitwinkel-500er im großen Sport hat Fergus Anderson 1951 in der Schweiz errungen, Schauplatz war der Berner Bremgarten.

Paul Simsa

## Was macht eine Frau im Alter von 25,7 Jahren?

### ...sie fährt Motorrad!

Alle zwei Jahre werden im Auftrag vom Industrie-Verband Motorrad Deutschland (IVM) Befragungen über Motivation und Vorlieben unter männlichen Motorradfahrern durchgeführt. Die erste und

einzig vorliegende Untersuchung weiblicher Motorradfahrer wurde bereits vor vier Jahren von den Professoren Dr. Ulrich Schulz (Uni Bielefeld) und Dr. Werner Hagstotz (FH Pforzheim) durchgeführt. Dr. Hagstotz, seit acht Jahren selbst aktiver Motorradfahrer, war früher bei der Motorpresse Stuttgart tätig. Wie der IVM jetzt mitteilt, gibt es zwischen Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern tatsächlich kleine Unterschiede: "Frauen bevor-

zugen das genießerische, beschauliche Motorradfahren. Sportlichkeit und Wettbewerb stehen für sie nicht so stark im Vordergrund wie bei Männern." Dazu brauche sie natürlich auch nicht so starke Maschinen. Fast die Hälfte begnügt sich mit 27 PS, was aber auch daran liegt, daß viele nicht mehr dürfen: Während der Anteil der männlichen Führerscheinaspiranten seit Einführung des Stufenlappens gesunken ist, stieg der Anteil der weiblichen Anfänger auf 30 %. Das Durchschnittsalter der Bikerinnen beträgt 25,7 Jahre, die Biker sind immerhin schon knapp über 30. Frauen träumen nicht schon in frühester Kindheit von ihrem ersten Feuerstuhl, sondern werden erst im Erwachsenenalter von Freunden oder Freundinnen inspiriert. Nur 20 % der insgesamt 300 befragten Fahre-

rinnen waren vorher als Sozialunterwegs. Sie haben im Schnitt höhere Schulabschlüsse als männliche Fahrer und auch als die Gesamtheit der Frauen. Ihre jährlichen Fahrleistungen liegen deutlich unter denen der Männer, die Unfallhäufigkeit ist wegen geringerer Risikobereitschaft bei den jüngeren geringer als bei gleichaltrigen Männern, sinkt jedoch nicht wie bei diesen mit zunehmendem Alter. Frauen nutzen ihr Krad mehr als Männer als reine Freizeitgeräte zum Spazierenfahren und haben meistens kein Interesse am Basteln und Schrauben. Alle Vorurteile bestätigt? Prognostiziert wird eine weitere Zunahme der Kradlerinnen und damit der Nebeneffekt, daß das Image der Motorradfahrerinnen in der Öffentlichkeit noch weiter verbessert wird.

Udo

Obwohl kein Preis ausgeschrieben war, haben uns viele Postkarten erreicht, fast alle mit der richtigen Antwort. Einer hat sich darüber beschwert, daß die namhafteste Schweizer Motorradfabrik ja wohl immer noch Motosacoche gewesen sei und Guzzi niemals eine "Sacoche" gebaut habe, aber na ja...

Der Aushilfsbeamte hat sich vom ordnungsgemäßen Zustand der Lostrommel überzeugt, drückt beide Augen zu und zieht den absoluten Hauptgewinner:

Ach ja, zu gewinnen gab's auch was: 1. Preis war ein Gummikuh T-Shirt (Axel Winkelbauer, Höxter), 2. und 3. Preis eine Gradscheibe zum Zündung-einstellen (Andreas Herrmann, Berlin und Andi Basler, Köln).

## Rückrufaktion YAMAHA SR 500 Typ 48T

Bei der SR 500 (nur Typ 48T) besteht die Gefahr, daß während des Fahrbetriebes die hintere Schwingachse im Gewindebereich bricht.

Die Ursache dafür ist zu viel axiales Spiel zwischen Rahmen und Schwinge. Wenn versucht wird, dieses Spiel durch unsachgemäßes Festziehen der Schwingenmutter (mit zu hohem Drehmoment) zu beseitigen, führt dies zu einer Überbelastung der Schwinge. Durch die zu-

sätzliche Beanspruchung beim Fahren kann es unter ungünstigen Bedingungen zum Brechen der Schwingenachse kommen.

Fahrer des Modells SR 500 (nur Typ 48T) werden gebeten, sich schnellstmöglich mit ihrem Vertragshändler in Verbindung zu setzen. Die Händler sind über die erforderlichen Modifikationen informiert und werden das Problem umgehend beseitigen.

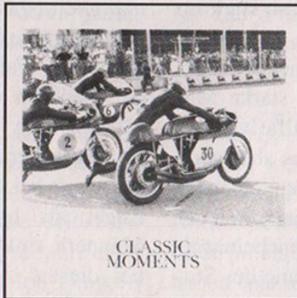
# Neuer Wand- schmuck für 1994

Der Sommer ist vorbei (das merkt man daran, daß es früher dunkel wird), die ersten Schokoladenweihnachtsmänner lugen schon wieder in den Regalen der Supermärkte herum, fast alle Zeitschriften sind angefüllt mit den neuesten Plätzchen-Rezepten und der letzte kriegt mit: Es ist Zeit zum Kalenderkaufen!

Der Heel-Verlag hat sich dieses Jahr den Freunden deutscher und amerikanischer Twins verschrieben: "Best of Harley-Davidson" und "BMW-Motorrad-Klassiker" heißen die beiden 48 x 67 cm großen Tages-

zähler. Die zwölf Amis sind in der Mehrzahl umgebaute Einzelstücke, an der als original beschriebenen WL 750 ist auch ein wenig zu viel Chrom verbaut worden. Wo bekommt man heute auch schon eine originale Harley her?

das anders, sie sind von der R 57 bis zur R 80 R fast alle original. Nur daß es das von 1941 bis 1944 gebaute R 75 Gespann in der Zivilversion gab, erscheint mir zweifelhaft. Warum die Harleys alle vor alten Scheunentoren und die BMW's alle an Abraumhalden fotografiert

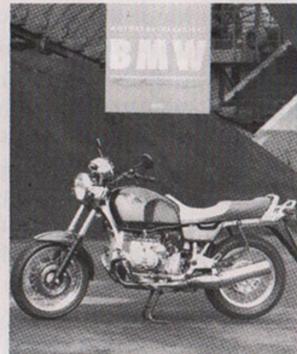


Bei den elf Boxern (ein K 1 Ziegelstein ist dazwischen) ist

wurden, müssen wir auch noch herausfinden.

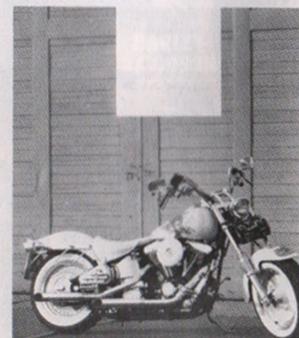
...wie der Ochs vorm Tor...macht hoch das Tor, die Tür macht weit, es kommt das Krad der Herrlichkeit... oder: Auf Halde produziert...viel Kohle für ein Krad...

Die beiden Kalender sind im Heel-Verlag, Hauptstraße 354, 53639 Königswinter erschienen, die Fotos sind von Dieter Rebmann, sie haben eine Spiralbindung und kosten jeweils 49,80 DM.



Wer mehr auf klassischen Rennsport steht und sich gerne Fahrer und Maschinen der sechziger Jahre auf zeitgenössischen Fotos anschaut, ist mit dem "Clas-

sic Moments" von Text & Technik gut bedient. Wie schon 1993 wird dieser 50 x 51 cm große, hochwertig hergestellte Kalender in einer limitierten und nummerierten Auflage von 2000 Stück angeboten.



Die erstklassigen Fotos von Hans Georg Anscheid auf der 50er Werkskreidler von 1962 oder Carlo Ubbaldi, der mit seiner zerdellten 250er MV beim großen Preis von Deutschland 1960 noch zweiter wurde, bringen 30 Jahre alte Rennatmosphäre voll rüber. Zu den Fotos hätten außer dem Namen des Fahrers, der Motorradmarke und des Rennens vielleicht noch ein paar Zeilen geschrieben werden können, aber was solls. Schnell zugreifen!

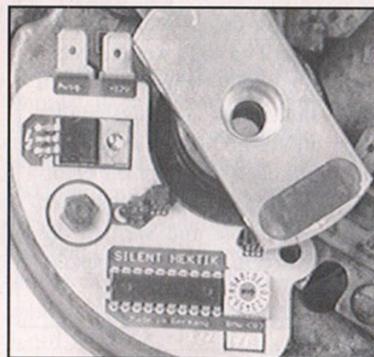
Zu beziehen ist das gute Stück für 29,80 DM + 6,50 DM Porto und Verpackung bei: Text & Technik, Im Wiesengrund 20, 71229 Leonberg, Tel.: 07152-42160 Udo

## Verspätete Meldung für Urlaubsfahrer

**30. August 1993. Bonn:** Das Bundesministerium für Verkehr weist darauf hin, daß bei der Einreise nach Polen für das Kraftrad, äh...fahrzeug eine grüne Versicherungskarte mitgeführt werden muß. Bei Verstößen gegen diese Vorschriften werden Geldstrafen bis zu 700,- DM verhängt. Wer die grüne Karte vergessen hat, kann an der Grenze für den Aufenthalt eine kurzfristige Versicherung abschließen.

bis zum 11.11.93 DM 797,- + 10,- DM Versand, danach 100 Mark mehr.

Die Firma Boyer-Brandsen electronics ltd., Frindsbury House, Cox Lane, Detling, Maidstone, Kent ME14 3HE, England bietet etwas preiswertere elektronische Zündungen mit externer Blackbox für ältere Japaner (Honda 'four'; Suzuki 2-T-Twins, Dreizylinder, GS 400 - 1000), Engländer (Triumph/BSA/Norton Ein- bis Dreizylinder mit 12 Volt) und BMW-Boxer bis 1980 an. Die Anlagen sind beim Hersteller für ca. 50 Pfund (130,- DM), in Deutschland im ausgewählten Fachhandel wahrscheinlich für etwas mehr Geld erhältlich. Udo



aufnahme soll sich gegenüber einer Kontaktzündung halbieren, dabei sollte jedoch die doppelte Zündspannung bereitgestellt werden. Die Einstellung der Zündung erfolgt über integrierte Leuchtdioden. Für OHV BMW-Twins sowie Guzzis mit Marelli oder Motoplat-Zündverteiler sind bereits komplette Zündanlagen lieferbar, für Harleys und kleine Guzzis in Vorbereitung. Im Kit enthalten ist eine SH Mastercoil Zündspule und Anschlußmaterial. Der Einführungspreis beträgt

# Aus den Gerichten

## Gerichtsurteile, die Motorradfahrer interessieren dürften

Ein weitverbreitetes Hobby unter Auto- oder Lasterfahrern ist das Markieren des Revieres mit Öl- oder Dieselspuren. Manchmal kommt dann die Feuerwehr hinterher und verziert den schwarzen Fleck mit einem hellen Streumittel. Der Freude des Motorradfahrers beim Rüberfahren tut dieses aber keinen Abbruch, die Sache ist immer noch genauso schlitterig, wie vorher.

Neu ist nun, daß die Polizei jetzt verpflichtet ist, vor dieser Ölspur zu warnen. Das Bundesland ist sonst unter Umständen schadensersatzpflichtig. Das Oberlandesgericht Hamm entschied, daß gerade wegen der stark gefährdeten Zweiradfahrer die Polizei die Gefahrenstelle sofort absichern muß. Ein in einer Kurve gestürzter und klagender Kradfahrer bekam jedoch ein erhebliches Mitverschulden angelastet - er hätte die Gefahr eher erkennen und seine Maschine besser beherrschen müssen - so trägt er drei viertel seines Schadens selbst (Aktenzeichen 9 U 17/92 OL Hamm).

Die Richter scheinen sich sehr gut mit der Beherrschbarkeit von Motorrädern auf Ölsuren auszukennen. Udo

Wer unschuldig in einen Unfall verwickelt wird, bekommt während der Reparaturzeit für ein Kraftrad mit über 50 PS und 750 ccm eine pauschale Nutzungsausfallentschädigung von 41,50 DM pro Tag, egal wie teuer das Motorrad war. Bei Autos richtet sich diese Entschädigung nach dem Wert des Wagens.

Im vorliegenden Fall ging ein 54.000 DM teures Goldwing-Gespann zu Bruch, und der Besitzer wollte gerne die bei einem gleichzeitigen Auto üblichen 115,- DM pro Tag haben. Das Landgericht Dortmund entschied, daß der Nutzungsausfall zwar normalerweise nach der "Sanden & Danner"-Liste berechnet wird - diese geht von einer geringen jährlichen Nutzung der "Hobby- und Freizeitgeräte" aus, das nur an 100 bis 150 Tagen gebraucht wird - da das Gespann des Klägers jedoch ganzjährig als Nutzfahrzeug gefahren wird, mehr Personen transportieren kann und komfortabler ist als ein Solomotorrad, wird dem Kläger in diesem Fall eine Entschädigung für entsprechend teure Autos minus 10 % aufgrund des wettermäßig bedingt niedrigen Einsatzes zugesprochen. Das macht in diesem Fall 103,50 DM. (Akten-

## Tourist-Trophy-Video

Wer dabei war und wer gerne dabei gewesen wäre, hat heutzutage oft das Bedürfnis, das Gesehene oder das Verpaßte auf Video-Kassetten in seinem Schrank abzuspeichern. Die diesjährige Tourist-Trophy auf der Isle of Man in der Glotzenfassung gehört dabei sicher zu

den öfter betrachteten Werken. "A Place in History, 1993 TT Long Review" ist jetzt für alle Sehnsüchtigen bei Duke Marketing Ltd, PO-Box 46, Douglas, Isle of Man, Great Britain, Tel. 0044-624-623634, Fax 629745 zu haben und kostet 17 Pfund (rund 42,- DM)

Udo

zeichen LG Dortmund 15 S 334/92)

Schön und gut: Gespanne werden ganzjährig gefahren und sind wertvoller als Solomaschinen. Wem nun mit seinem Nutzwelrad ein ähnlicher Un-Fall

passiert, der kann eventuell auf diesen guten Ansatz verweisen, muß dem Gericht aber noch klarmachen, daß es immer noch so verrückte Menschen gibt, die das ganze Jahr bei Wind und Wetter mit dem Motorrad herumfahren. Udo

## Immer noch : Steckschlüssel

Anmerkung zu schwenkbaren Steckschlüsselverlängerungen (Korrespondenz Ausgabe 52)

Mit diesen Dingen mache ich seit drei Jahren gute Erfahrungen! Schwenkbare Steckschlüsselverlängerungen gibt es bei der amerikanischen Firma "Snap-on-Tools" schon lange. Gesehen habe ich die Werkzeuge bei einem Freund in England. Und als ich dann irgendwann endgültig keine Lust mehr hatte, mir mit billigem Werkzeug auf die Finger zu hauen, habe ich mal tief in die Tasche greifen müssen und richtig zugelangt. Snap-on-Tools sind leider verdammt teuer aber dafür auch richtig gut. Zum Beispiel die Knarre: alle Teile austauschbar, hartverchromt und handpoliert (oder so ähnlich). Und dieses Design!! Wie die in der Hand liegt!! Und wie die aussieht!! Etwas, was sich richtig bezahlt

gemacht hat: Bei Snap-on-Tools gibt es Nüsse, die sind in den Ecken rund, daß heißt man setzt mit der Kraft nicht an den Ecken einer Mutter an, sondern an den Flanken. Dadurch lassen sich auch runde Muttern lösen, bzw. sie werden erst gar nicht rund! Durch den gesunkenen Dollarkurs ist das Werkzeug jetzt etwas billiger geworden.

Liebe Schraubergrüße, Euer Robert Schneider, Berlin

Das müssen wir aber erst mal selber überprüfen. Wir lassen uns mal einen Katalog kommen und bestellen einige Teile für den berühmten GummikuH-Härtetest. Wenn das Werkzeug da heile durchgekommen ist, werden auch Bezugsadressen verraten. Udo

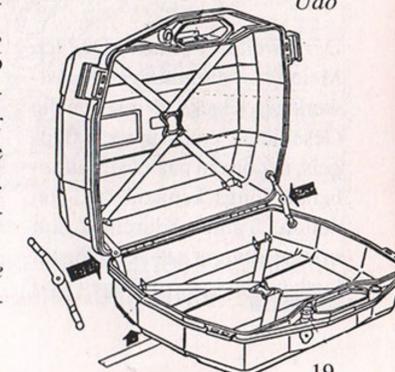
## Leseranfrage : Ersatzteilsuche

Ich brauchte ein bestimmtes Ersatzteil für einen Pneumant-Koffer an meiner MZ ETZ. Meine Anfrage an das Pneumant-Werk führte nicht direkt zum Erfolg. Die Leute waren jedoch so nett, meine Wünsche weiterzuleiten. Nach einigen Wochen erhielt ich das gewünschte Teil per Post von: Seeland und Utecht Kunststoffverarbeitung, Bahnhofstr. 13, 19292 Eldena, Tel. 038755-236 Dazu gab es noch eine Ersatzteilliste des Koffers. Wer für seine Pneumant-Koffer Hilfe braucht, sollte sich hier melden. J.P. Labruyere, Goes, Niederlande Ersatzteile für die Koffer sowie die Befestigungsschlösser wer-

den von der oben genannten Firma vertrieben. Die gesamten Koffersysteme (26 oder 32 Liter pro Stück) mit Träger sind zu erschwinglichen Preisen im gut sortierten MZ-Handel zu bekommen.

Das gewöhnungsbedürftige Design wird vom praktischen Nutzen allemal wettgemacht.

Udo



# Die Leverkus-Multi-Media-Show

Nach jahrelangem Betteln vieler Motorradfahrer ist es nun möglich, Klack's alte Filme käuflich zu erwerben.

Was, Filme? Ja, früher war Ernst nicht nur mit dem Fotoapparat unterwegs, er nahm sich auch die Zeit zum Filmen um uns heute diese einmaligen Dokumente zu präsentieren.

Der erste Streifen "Fahrensleute" von 1959 ist für mich eine gelungene Geschichte über die Wirtschaftswunderzeit. Gefilmt aus einem KS-Gespinn, sehen wir fast leere Landstraßen und Autobahnen, übrigens ohne Leitplanken und für uns Jüngere heute kaum vorstellbar. Abseits der Straße beobachten wir Geländefahrer im härtesten Einsatz mit selbst umgebauten Maschinen, um im Schlamm überhaupt eine Chance zu haben.

Auch damals gab es schon Veteranenveranstaltungen, natürlich mit geretteter Vorkriegsware. Der Nürburgring wird auch ins Visier genommen, so daß für jeden etwas dabei ist, der nicht nur alte Motorräder fährt, sondern sich auch gerne Schwarz-Weiß-Filme aus der Zeit anguckt. Klacks untermalt das Ganze mit kernigen Sprüchen und "handgemachter" Musik. Früher zeigte er diesen Streifen Nichtmotorradfahrern, die den Anti-Motorrad-Attacken zustimmten, danach waren die Herren wohl meist eines Besseren belehrt. Nicht nur deshalb hat heute noch der Film seine Bedeutung.

Der zweite "Freiheit, Die Ich Meine" ist ein putziges Kunstwerk à la Klacks. Wir sehen die Geschichte eines jungen Bengels, der da ein paar zweiradliebende Jungs kennenlernt, von denen Tante Klärchen ihn immer gewarnt hat. Aber Pustekuchen, die Lederhäutigen sind

natürlich ganz normale Menschen, die in ihrer Freizeit mit dem Motorrad leben. Und es dauert auch gar nicht lange, er holt sich eine kleine 97 ccm Maschine und lernt die Vorteile mit ihr im täglichen Einsatz. Ernst filmt seinen früheren Arbeitsweg, als er noch auf Busse und Bahnen angewiesen war, und danach, wie er mit seiner 5 PS Karre die Autos abhängt. Unser junger Freund hatte auf einen Schlag mehr Freizeit, die er nun mit seinem neuen Motorrad füllte.

Nun ging es auf große Fahrt, vorher noch mal schnell im Innenhof mit fließend Wasser das Bike gewaschen, und ab in die Berge. Höher und höher bis die Pinguine kamen... Aber das schaut Euch mal lieber selbst an.



Klacks hat diese Filme damals mit einer 8 mm-"Aufzieh"-Kamera, 16 Bilder pro Sekunde gedreht. Heute ist die Technik so weit, daß diese Sachen in einer guten Qualität auf Video erscheinen können. Der Charakter von damals geht jedoch durch Zittern und Wackeln, Haken und Ösen nicht verloren.

Und da wir gerade beim Auffrischen alter Techniken sind, vom gleichen Unternehmen erscheinen die alten Tondokumente vom "Großen Preis von Deutschland für Motorräder von 1959 und 1960". Diesmal

nicht auf Platte sondern auf Musikkassette, ist ja auch viel praktischer. Falls Ihr die Möglichkeit beim nächsten Motorradtreffen habt, schmeißt die Kassette rein und laßt sie über Anlage laufen. Vergeßt nicht den Baß voll reinzudrehen um den richtigen Ton der MVs zu treffen und wiederrum die Höhen voll auf für unsere geliebten MZs. Ja, '59 und '60 konnte man noch beim Motorradrennen die einzelnen Fabri-



Über 200.000 Zuschauer sahen sich dieses Rennen an, bei dem die japanischen 250 ccm Vierzylindermaschinen von HONDA zum ersten

Mal in Deutschland am Start waren. Am Samstagmittag gab es den Kampf der Giganten in der Seitenwagenklasse zwischen dem deutschen Team Fadt/Wohlgemuth und der schweizer Mannschaft Camathias/Fiston, beide auf BMW. Am darauffolgenden Tag fuhren in der 250er Solomaschinenklasse MV Agusta gegen Honda und MZ in den forderen Rängen, den der Rhodesier Gerry Hawkin auf MV Agusta knapp für sich entschied. Dritter, und das ist beachtenswert, wurde Tanaka aus Japan mit Honda. Dale aus England kam mit seiner MZ auf einen unglücklichen vierten Platz.

In der Gespannklasse gab es einen dramatischen Kampf zwischen dem regierenden deutschen Weltmeisterteam Schneider/Strauß und dem schweizer Meisterteam Camathias/ Cecco auf BMW, das die Schweizer für sich entschieden haben.



Beachtenswert bei diesem Rennen war, daß der 250er Rundenrekord durch den Italiener Mendogni auf Morini mit einem Schnitt von 184,0 km/h schneller war, als der der 350er Klasse. 1960 gab es den Großen Preis von Deutschland für Motorräder auf der Solitude, einer Rennstrecke bei Stuttgart, die nur für den Motorradsport am 23. und 24. Juli abgesperrt wurde.

Über 200.000 Zuschauer sahen sich dieses Rennen an, bei dem die japanischen 250 ccm Vierzylindermaschinen von HONDA zum ersten

Mal in Deutschland am Start waren.

Am Samstagmittag gab es den Kampf der Giganten in der Seitenwagenklasse zwischen dem deutschen Team Fadt/Wohlgemuth und der schweizer Mannschaft Camathias/Fiston, beide auf BMW. Am darauffolgenden Tag fuhren in der 250er Solomaschinenklasse MV Agusta gegen Honda und MZ in den forderen Rängen, den der Rhodesier Gerry Hawkin auf MV Agusta knapp für sich entschied. Dritter, und das ist beachtenswert, wurde Tanaka aus Japan mit Honda. Dale aus England kam mit seiner MZ auf einen unglücklichen vierten Platz.

Zu beziehen sind die Filme und die Kassette bei: ALV-Studio, Volker Leverkus, Haubeweg 24 in 71566 Althütte, Tel. 07183-41417, Fax 41287. Der Preis beträgt pro Film 49,90 DM, pro Kassette 26,50 DM. Uwe

# SUCH & FIND

**Service für Abonnenten:** Deine kostenlose, private Kleinanzeige per Fax 04 21 / 50 44 48 oder per Karte an den GUMMIKUHVerglag • Am Deich 57 • 28199 Bremen 1 (Andere: 5 DM in Marken, max. 200 Anschläge) ... und der Sonder-Service: Wer seine Anzeige auch in der nächstmöglichen Ausgabe des Motorrad-Magazins MO sehen will, der legt 5 DM in Briefmarken, Schein etc. bei. • H = Händleranzeige

## - ADLER -

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

## - ARIEL -

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

## - AWO -

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

S 425, Bj. 60 im orig. Zustand, Einzelsitze, schwarz, EB, 1.999,- DM, Tel.: 03535-5838.

Verkaufe AWO-T orig. rest. mit allen DDR-Pap. TÜV auf Wunsch mit ET-Kat. und Betr.-Anl., VB 2.500,- DM, Tel.: 0541-84568.

Wer kann Tips zum Einbau eines Rückwärtsanges in AWO-Getriebe geben, bin für jeden Tip dankbar. Tel.: 039298-3228, ab 19.00 h.

## - BAUER -

Suche 'Jurisch' Gabel für 'Bauer' Motorrad 150 ccm. Tel.: 07940-51438, abends.

## - BEKLEIDUNG -

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

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

## - BMW -

25/3 Rahmen ohne Brief.Rücklicht, Zigarrenform, Denfeld, Sitzbank rot, Preis VB, Tel.: 04261-1337.

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 R50, 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 R50/5, Bj. 72, schwarz, 17 l Tank, Neu: Lack, Sitzbez., Hinterradreifen, Batterie, VB 4.400,- DM, Tel.: 02151-794478.

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

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

R 50-60/2, R 60/5, -/7, R80 RT, kompl., unrestauriert u. massenhaft Teile z.B. Rahmen R 50/2 ab DM 350,-, vermessene Rahmen R 60/5, R 80 je 290,- DM, Gabel -/5 für 350,- DM, Vorderschwinge R 50-69S für 400,- DM, Motorblock R 60/5 mit KW und Nockenwelle, ungeprüft für 350,- DM usw. Kornhas Tel.: 0721-592025. H.

**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

WAX-COTTON ANZÜGE GIBT ES VIELE

ABER NUR EINEN

**Barbour**

SIE SOLLTEN IHN

„erfahren“

Import + GROSSHANDEL Gerald Brabetz

Falkensteiner Weg 8 - 65719 Hofheim  
Tel. 06192/6444 - Fax 06192/26775

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

R90/6, Telegabel abzugeben. Tauchrohr f. Doppelscheibenbremse. Keine Gabelbrücken. 380,- DM, Tel.: 06171-57784.

Suche für große Boxer 1973-1984 beim S-Cockpit den WÜdo - (Also nicht den Original-BMW ET) Instrumententräger für 4 Rundinstrumente VDO, Tel.: 069-233543, abends.

Suche KNO-Seher Höckerbank, rund, für BMW-Boxer bis 84 und zurückgelegte Fußrastenanlage. Tel.: 02661-20087.

Su. orig. schwarzen Kunstlederbezug, Bürzelsitzbank, 2-sitzer Boxer 1974-85 abgesteppte Version von BMW seit Jahren eingestellt. 069-233569

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

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

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

## 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

ALLES FÜR RUCKSACKREISEN OHNE  
**QUO VADIS**  
Bgm. Smidt Str. 43 • 28195 Bremen  
Tel. 0421/14778

**HAT ALLES FÜR DEN REISELUSTIGEN BIKER...**

BEQUEME ISOMATTEN

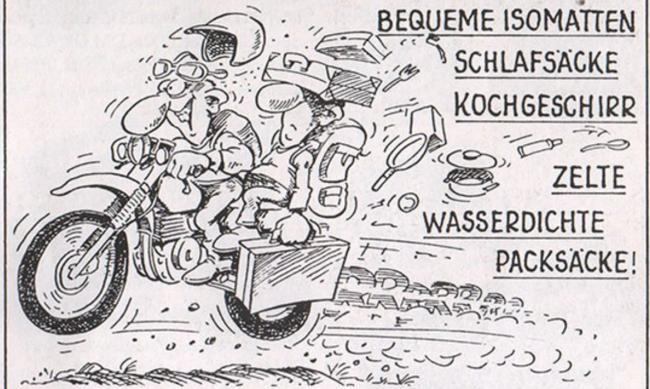
SCHLAFSACKE

KOCHGESCHIRR

ZELTE

WASSERDICHT

PACKSÄCKE!



Katalog anfordern oder auf einen Kaffee rausholen.

Wir haben durchgehend geöffnet!

**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

Seit EH und JE gebrauchte BMW Motorräder · Beiwagen · Gespanne An- + Verkauf

KOCH MOTORRAD GMBH EXPORT-IMPORT  
 Schlagstr.31-33 · D 37281 Wanfried/Eschwege  
 Tel: 0 56 55 / 80 51 FAX : 0 56 55 / 86 22

RT 250/2 u. RT 175 S/V9, 2x Orig. u. 2x Nachbauauspufftopf zu verkaufen, 71, hint. Bremsankerplatte u. Gabelholme bzw. kompl. Gabel, Tel.: 07551-67228

RT175 S/V5, 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

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

Verkaufe Seitenwagenrad und 1 Rad 19" mit neuem Reifen, beide Räder neu und verchromt, 400,- DM VB, Tel.: 06835-6925 ab 19.00 h.

**- DUCATI -**

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

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

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

**- EMW -**

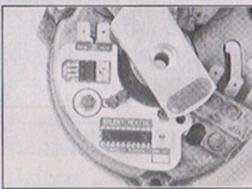
R35/3, Bj. 54, 350 ccm, 1 Zyl. Viertakt, Gesandstrahl u. lackiert, i.T., nur noch zusammensetzen, VHB 2500,-DM, Telefon: 05772-7368

**- GESPANN -**

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.

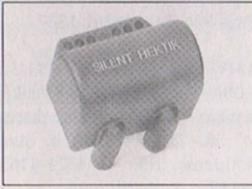
**SILENT HEKTIK**  
 AUTOMOTIVE HARD & SOFTWARE

"WIR MACHEN IHRER KUH BEINE!"



**Digital- Zündung auf LiMa**  
 keine externe Blackbox  
 Präzisions- Hall- Sensoren  
 16 Kennlinien umschaltbar  
 sehr geringer Stromverbrauch  
 einfache Schnellst-Montage  
 für alle 2V-Boxer mit Bosch-LiMa

**Modul+Spule+Kabel DM 797.-**

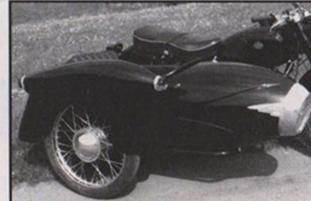


**Symetrische Zündspule**  
 phasengleiche Ausgänge durch  
 2 Hochspannungs-Wicklungen  
 extra lange Funkendauer  
 Mega-Output bis 40kV/160mJ  
 Polyamid- Glasfaser- Gehäuse  
 Made in Germany

**MasterCoil 2.7Ω DM 197.-**

**A. Kurpas Steinstr. 30 D-59425 Unna T.02303 - 66186**

Seitenwagen DUNA Bj.70 m. Alu-Boot schön restauriert, DM 1.800,- unrestauriert DM 900,-. Vier-Punkt-Anschluß und 19" Felge. Tel.: 06826-6473



**- HARLEY-DAVIDSON -**

1200 ccm, wechselgesteuert, Bj. 1928, zum Umbau. Das Besondere für echte Schrauber. Rahmen und Antrieb VB 4.500,- DM oder mit Indian-Gabel 5.000,- DM. Kornhas Tel.: 0721-592025.H.

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

**- HERCULES -**

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

**- HOFFMANN -**

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

**- HONDA -**

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 125/200 Twin: viele neue und gebrauchte Teile abzugeben (keine Motorteile). Tel.: 04221-84595 von 18-20.00 h.

CB 250 G/CJ i.T., WHB u. ETL Dax, Houkey, CB125 CB250, CB350 Four, CB 450K, Testberichte alle Hondas. Tel.: 0241-507469.

CB 250G/27PS, Bj. 75, TÜV 95, 39.000km, Lack & Batterie neu, Koni-Speichenräder, 6-Gang, Scheibenbremse, viel Chrom, läuft super, Winterpreis VB 1.800,- DM, Tel.: 0251-797406 (AB) Martin.

CB 400 F, Topzustand, 32.000 km, Ba 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, Blancobrief, TÜV auf Wunsch, jede Menge E-Teile, auch einzeln zu verkaufen. VB 3.800,- DM, Tel.: 05684-8601.

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

CJ 250 T, i. T., Tel.: 0241-507469.

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

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

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

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

Suche Magnetzündung für CB 750 oder Firma, wo man so etwas bekommt. Tel.: 02872-7220.

Suche Schutzblech, vorne f. Honda CL 450, Tel.: 02634-1272.

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

Zylinderkopf mit Nockenwelle und Vergaser für CB 550, a 200,- DM. Tel.: 02872-7220, ab 20.00 h. Suche Magenetzündung für CB 750 Kg oder Firma wo man so etwas bekommt.

**- HOREX -**

Für Resident 1, Zylinder 775, schleiffähig auf 78,00 gesucht oder Eintausch gegen Horexteile. 05381-2592.

Horex 350, Bj. 53, rest.-Honda CB250, Bj. 73 - Steib -S 500, Bj. 51, z. rest. Horex Flachtank und Denfield Sitzb. zu verkaufen FP 19.000,- DM zu verkaufen. Tel.: 00031-4950-34042, 9-17 h.

**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

Verk. Büffeltank, innenversiegelt, schwarz, 900,- DM, Motor Regina 350, Gußkopf, überholt und einbaufertig 1.000,- DM, Richterkabine für TR500, 800,- DM, Tel.: 02205-86764.

**- 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. Suchem auch Imperia mit Rudge Motbr. u. f. Sport 500 Schutzbl. hint. Tel.: 05682-9950

**- JAWA -**

Biete JAWA Oldtimerkrad, Bj. 57, Typ 355, 125 ccm 6PS, TÜV 9/94, Originalzustand, Doppelauspuff, Tankzündschloß, zum Wiederherrichten. VB 1.150,- DM, Tel.: 05772-7368.

**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

**- KAWASAKI -**  
 Kawasaki, 250, Bj. 77, 3-Zyl.-Zwotakt, blau, guter Zustand, ca. 30.000 km - Tausch gegen Motorrad Viktoria (meine Tochter heißt so!)  
 Tel.: Schweiz -1-854 01 03.

Z 900, Rickman, Spezialfahrwerk, Rahmen vernickelt, 20 TKM, EZ 81, 2 J. TÜV, sehr seltener Originalzustand, an Liebhaber. Inzahlungnahme möglich. Tel.: 05128-5766, ab 20.00 h.

**- 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

**- LAVERDA -**

Suche Motor 750 S, Tel.: 09729-1630

**- 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 Pappband 35,- DM plus Porto, Tel.: 0511-836612

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

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

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

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

Bücher & Bildbände aller internationalen Fachverlage

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

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

Telefon: 05 222 / 92 750 (9-20 Uhr!)  
 FAX: 05 222 / 92 75 50  
**WK-VERLAG**  
 Lagesche Str. 105 D-32108 Bad Salzuflen  
 (Laden nur 5 km von der BAB2)

Suche R51/3 Halbnabenrad od. Halbnabe. Tel.: 04832-4394.

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

Verkaufe BMW R60/5, Bj. 1970, guter Zustand, vor zwei Jahren restauriert, VB 6.800,- DM, Tel.: 0228-262423.

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

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

**BÖHM - Technik rund um's Rad**

Speichen - Umbauten  
 Felgen - Einspeichen  
 Radrestaurationen  
 Neue Straße 14  
 D-7135 Wiernsheim  
 Tel. 070 44 / 57 32  
 Fax 070 44 / 85 87

**TANK**

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

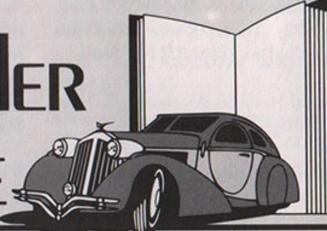
Mehrfachanwendung!  
 Entroster + Entfetter für alle Stahlteile geeignet.

**Technik**

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

Kolben  
 Motoreninstandsetzung  
 Zahnrad  
 Kurbelwelleninstandsetzung  
 Mechanische Fertigung  
 Zylinderschleifen / Kopfbearbeitung  
 Buchsen  
 Ventile

JENSEIT&SCHWANITZ  
 49937 Lager Flumort, 6  
 05232-92780

**Schröder & Weise** 

**Autobücher und Automobili**

**NEWS**

**Katalog**  
 Schrüder & Weise  
 Automobil- und Automobili  
 Gesamt-katalog 1992/93  
 Auto, Motorrad, LKW  
 07000 DM 10,00

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

**Vorkrieg**  
 Vorkriegsmotorräder  
 1912 bis 1939  
 von Stefan Knittel  
 21724 DM 39,00

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

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

**Humor**  
 Das standesgemäße  
 Extra für Motorrad-Fahrer  
 von Norbert Golluch  
 19087 DM 14,80

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

**Harleys**  
 Harley Davidson  
 - Historie  
 von Albert Saladini  
 DM 198,00

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

**Sportlich**  
 Sport Motorräder - Die Serien-  
 maschinen der Superklasse  
 von Wolfgang Zeyen  
 20362 DM 78,00

**Königswelle**  
 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

**Ohnefeldweg 1 · D-30559 Hannover**  
 Tel.: 0511 / 51 70 37 · Fax: 51 70 34  
 Eitelstrasse 32 · CH-8808 Pfäfers/SZ  
 Tel.: 0551 / 48 55 10 · Fax: 48 55 41

Motorrad, PS, Mrs. ANUS von 1960 bis 1990, Einzelheft 5,- DM, MRD-Katalog 1972, Thoezl-Kopie, Rep.Anl. Monkey u. Dax. Tel.: 0241-507469.

Motorrad-Hefte 60-90, einzeln 5,- DM. Tel.: 0241-507469.

Motorradprospekte: Liste gegen 2 DM in Briefmarken von Ralf Düßmann, Bergedorfer Landstr. 39, 2875 Ganderkeese 1, Tausch möglich, bin für jedes Angebot dankbar!

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

NSU - Suche Originalprospekt von NSU 251 OSL, Nachkrieg, keine Kopie. Thomas Rongen, Waldstr. 6, 72411 Bodelshausen, Tel.: 07471-73115.

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

Suche 'Das Motorrad' aus 49-54 und Motorrad-Katalog 84-85 sowie MO. Tel.: 05341-14639. So.-Do. ab 18.00 h.

Suche 'Das Motorrad' aus den Jahren 57-68 kompl. Jahrgänge. Marcello Grigorov, Strada Regina 3 A, CH-6900 Lugano.

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

Suche immernoch Einzelhefte von 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 Motorrundschau aus den 50er Jahren. Tel.: 0421/513255 (abends)

TS 250 Fahrgestell zu verschenken, TS 125/250 Tank, Räder, Sitzbank, Kleinkram, billig. Tel.: 04221-84595, 18-20.00 h.

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 60er, 70er u. 80er Jahre, Einzelhefte Preis VS, sowie die Honda Motorradstory u. Zeugen der Motorradentwicklung, habe Schichtdienst Tel.: 02676-1240.

Zeitschrift 'Das Motorrad' ab 1971 bis heute, MO, MF, Enduro und PS-Jahrgänge billigst abzugeben. Tel.: 04221-84595, 18.-20.00 h.

**- MAICO -**

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

**- MOPED -**

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

**- MOTO GUZZI -**

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

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

**20 alte MOTO GUZZIS**  
Aironi Falcone, V50, V65, V7, 850 T, 850 LeMans, 1000 G5, 1000 SP und andere  
**Rainer Bollgrün Ratzenried**  
88260 Argenbühl b. Wangen im Allgäu  
Tel.: 07522/4411 - Fax: 07522/5201

**- 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

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.: 03871-5218

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

**HEUMANN**  
ERSATZTEILE FÜR MOTORRÄDER, MZ, OLDIES  
Fuchberg 3-5 · 6110 Dieburg · Tel. 0 60 71/1315 · Fax 81284  
Großteilelager für ETZ 125/150, ETZ 250/251, TS 250, 250/1 und Gespannteile  
60seitige Liste MZ gegen 3,50 DM in Briefmarken anfordern

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

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

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

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

Sonderheft 'MZ'! Auf 32 Seiten interessante Artikel aus der GummikuH und jede Menge Wissenswertes über die Zschopauer Maschinen, inkl. MZ-Stammbaum und toller Postkarte! DM 7.80 inkl. Versand beim GummikuH-Verlag, FAX 0421/504448 oder per Post: Baues-Verlag, Am Deich 57, 28199 Bremen 1

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

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.

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

**MZ AT**  
ZWEIRAD-TECHNIK  
41542 Dormagen  
Bismarck-Str. 57  
Verkauf-Ersatzteil-Service von ES bis ETZ  
Telefon 021 33/93123

**MZ-TREFF - INFO**  
Ersatzteile für alle MZ-Modelle  
z.B. ES-ETS Kettenräder  
Ansauggummi ES-ETS-TS-1  
Regler 6V  
Elektronische Regler 12V  
Umbau für MZ von 6V auf 12V

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

Suche MZ-Gespann 250 oder 300 ccm bis ca. 1.000,- DM, Tel.: 0228-262423.

Suche Seitenwagen für TS 250 mit Anschlüssen, Zustand egal, Hauptsache billig. Tel.: 0491-66653

TS 250 Fahrgestell zu verschenken, TS 125/250 Tank, Räder, Sitzbank, Kleinkram, billig. Tel.: 04221-84595, 18-20.00 h.

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

Verkaufe MZ 250/2 Bj. 68, mit Beiwagen, fahrbereit ohne TÜV. Tel.: 07135-15529.

Verkaufe MZ T5250/1, Armee 12 TKm TÜV 6/95, guter Zustand, VB 1.250,- DM. J. Schulze, Krantstr. 29, 10243 Berlin.

**- NORTON -**

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 -**

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

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

Dampfhammer zum Auf- oder Umbau, schlechter Zustand, NSU 351 OSL und 501 OSL., Bj. ca. 1936, Trapezgabel, VB je 3.500,- DM, Kornhas. H.

NSU-Max Verkleidung gesucht, suche außerdem Einspuranhänger. Tel.: 07344-4786.

**- PUCH -**

Verkaufe Vo.- und Hi. Rad von Puch 250 TF, zus. 80,- DM. Thomas Rongen, Tel.: 07471-73115, abends.

**- REH -**

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

**- RICKMAN -**

Verk. CR750, 67PS, TÜV 4/95, viele NT, Brit.rac.green, 534 km seid Neuaufbau, Konis, Kuma, Mota, VB 9.500,- DM, Inzahlung. BMW mögl. (auch defekt od. Unfall). Tel.: 04433-1437

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

**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

**- ROLLER -**

JWL-Berlinstadttroller, Bj. 58, komplett oder Ersatzteile, Einzelsitze, 150 ccm, 7,5 PS, VP 490,- DM. Tel.: 03535-5838.

SR 56 'Wiesel', Bj. 57, 5 PS, 123 ccm, 38.155 km, 2.Hd., grün-beige. E-Motor, E-Teile u. Literatur, 1.150,- DM, Tel.: 05662-3869.

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

Verkaufe Vo. u. Hi.Rad von Progress Strolch, zusammen 80,- DM, Tel.: 07471-73115, abends.

**- SEITENWAGEN -**

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

Suche Steib Seitenwagen 200 oder S 350! Tel.: 02304-67700, ruhig später anrufen.

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

**- SONSTIGES -**

2. MZ-Flohmarkt am Sonntag 07.11.1993 von 10-18 Uhr, in 38329 Wittmar.

Für Suzuki GS 550 D, Vorderfelge, Guß, für Yamaha XS 400, Vorderfelge u. 1/2 Dichtsatz, Bremsbacken 30,- DM, für Yamaha DT 80 UX (Luft) Tank u. 2 Seitendeckel 25,- DM. Tel.: 05772-7368

Garagenkündigung, Hilfe! Victoria KR 20, Bj. 38, DKW RT 125/2 a H, Bj. 54, Jawa 175, Bj. 69, 10 alte Mopeds z. B. DKW Hummel, Vicky III, Maico, MD 50, 6-Gang. A. Loquavi, Tel.: 08253-7229, oft versuchen.

Honda CB750 Four K 6, rest., teilw. zerlegt. 5.000,- DM, BMW-Teile ab / zu verkaufen. Tel.: 04642-69127.

**Huschke & Wirth GmbH**  
Motorrad- & Autoreparaturen  
Zylinderschleiferei  
Elektron. Zündanlagen  
Glasrührarbeiten  
BMW + Yamaha  
Am Kühlenkamp 48  
44795 Bochum  
Tel.: 0234/472598 Fax: 0234/472477

**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 Liste!). Wir nehmen auch gerne technische Literatur, Zeitschriften und Prospekte für alle MZ (egal wie alt) in Zahlung. Sie finden uns nur 5 km von BAB 2 (Hannover/Ruhrgebiet) entfernt.  
Klaus Vollmar - Lagesche-Str. 105  
32108 Bad Salzuffen (Schölm) Tel.: 05222/92750 (9.00 bis 20.00 Uhr)  
\*\*\*\*\*

**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

Prospekt anfordern! 5,- DM Briefmarken  
**Tankabzeichen** Tacho Helm + Schutzblech  
**HistoriClassic**  
Gießereistr. 10 83022 Rosenheim  
Tel. 0 80 31 / 3 24 24 · Fax 3 11 75  
Vetterling-Druck

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

**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

**EDELSTAHLSCHRAUBEN**  
A2 Muttern und Zubehör nach DIN A4  
Auch in ZOLL-Maßen! Preisliste gratis  
Uwe Gräber, Dipl.-Ing. • Postfach 16 47  
24906 Flensburg • Telefon 04 61/28480

**KOLBEN**  
für Veteranen und andere Motoren.  
Preisliste gegen Rückporto von DM 5,-  
**LEO DÜMPERT**  
Büllitz Nr. 23 • 29487 LUCKAU / Wendland  
Telefon 0 58 44/18 62 • FAX: 0 58 44/18 35

Koni Stoßdämpfer 300 mm, 2.500 km,  
eingebaut gewesen (für GT 125-750  
und SRX 6), VB 200,- DM, Ketten-  
schutz für GT 250 nicht gebraucht, VB  
50,- DM, Tel.: 05341-14639, ab  
18.00h.

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

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

Stellengesuch, jg. Mann 25, Facharbei-  
ter, FS Kl.1-3, flexibel, sucht in Oldtim-  
er-Branche neuen Wirkungs- und  
Aufgabenbereich. Grohmann, Tel.:  
03631-3336, ab 15.00 h.

Suche 'Jurisch' Gabel für 'Bauer' Mo-  
torrad 150 ccm. Tel.: 07940-51438,  
abends.

Suche alles über die franz. Marke 'New  
Map', besonders über Vorkriegsmo-  
delle mit Chaise Ohr-Blockmotoren.  
Alles (auch Teile) anbieten! Tel.: 0221-  
603264

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

Suche interessantes Rest.Objekt, mög-  
lichst kompl.. Harald Lindlar, Odenthal-  
er Str 383 a, 51069 Köln. Tel.: 0221-  
603264.

Suche restaurierbare Mokick und Krad  
bis 250 ccm, keine MZ- auch zerlegt,  
Alter? Biete oder verkaufe 4 Alben Mo-  
torrad Archiv. Wert 1200,- DM, gegen  
Gebot oder Tausch.

Troll-Roller 125 ccm, je 300,- DM,  
Simson Moped SR II, je 150,- DM,  
AWOIT 1.500,- DM, Gebrauchtteile  
für AWO, Schwalbe und MZ. Tel.:  
03943-22848, abends oder Anruf-  
beantw.

Verk. WHB Zephyr 750, CB2 50 T/  
400T/500T/750-F1, ETL CB 500T/  
750F1, 'Das Motorrad' 80-93, versch.  
MO, PS, MRS, H.-Rad Z650F2550  
LTD, XJ 550. Tel.: 02273-69626.

**- STEIB -**

SteibLS200, s.gut Zust. zu verk. 2.900,-  
DM, Widmann, Markdorf, Tel.: 07544-  
3155.

**- SUZUKI -**

Biete Suzuki GSX 100 E, Bj. 80, 74 Kw,  
70.-80000km, TÜV 5/95, Reifen u.  
Kette neu, div. Extras, viel Chrom, kl.  
Mängel, Instrumente sind defekt. VB  
2.850,- DM, Tel.: 05772-7368.

Für GT 250 Koni Stoßdämpfer (2.500  
km eingebaut gewesen) und neuer Ket-  
tensatz (Kette u. Ritzel u. Rad) (0km),  
VB 250,- DM, Tel.: 05341-14639.

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

GT250 X7, Bj. 80, 13 KW, TÜV 4/94,  
neuer Lack, Bremsen, Kettensatz, Rei-  
fen u. Schläuche, guter Zust. VB 1.600  
DM, Tel.: 0531-338863, ab 19.00 h

Suche f. RE 5/GT 750, Heckgepäcktr.,  
Träger f. Krauserkoffer, Sitzbank, alle  
RE 5 und Wankelunterl.; V.Bruse,  
Bandwikerstr. 6, 39114 Magdeburg.

Suzuki in GT 750 in Teilen zu verkauf-  
en. Tel.: 02324-77970, evtl. abends.

**SUZUKI**  
Ihr PARTNER  
in allen  
Motorradfragen

■ VERKAUF ■ SERVICE  
■ ERSATZTEILE ■ REPARATUREN

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

Verk. GSX 1100 E, Bj.80, 74 kw, TÜV  
6/95, Reifen, Kette, Batt. neu, viel  
Chrom, hoher Lenker, div. kl. Mängel,  
VB 2850,- DM, Tel.: 05772-7368 ab  
15h

**- TEILE -**

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

Suche Kompl. Motor-Yamaha XS 360,  
Tel.: 06144-31383.

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

**- TERROT -**

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

**- TRIUMPH (D) -**

Triumph 350er, Bj. 49, 2 Zyl. 2 T. Tel.:  
07135-15529

**- TRIUMPH (GB) -**

Suche günstig gebrauchten EURO-  
Tank für 650er, Bj 67-70, Tel.: 0421-  
72580

**BRITISH BIKES WEIGELT**  
60439 Frankfurt • Nassauer Str. 14

**BSA • NORTON • TRIUMPH**

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

**XS** Unsere Spezialität  
650 Laden

Ersatzteile • Umbauten  
Restorationen

- 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

Offnungszeiten: Mo. geschlossen  
Di. - Fr. 13-18.30, Sa. 10-14 Uhr

Herbert Grammatikopoulos • Karl Pfaff Str. 30 • 7000 Stuttgart 70  
Telefon 0711/7655723 • Fax 0711/763801  
C. Neuhausen • 4000 Düsseldorf • Tel. 0211/369999

**Katalog gegen 5,- DM in Briefmarken anfordern!**

**TRIUMPH**

Exklusiv Händler  
Großersatzteillager für Triumph pre 1990

☆ täglich Expressversand ☆  
☆ Neu- und Gebrauchtmotorräder ☆

**Lohrig & Kölle GmbH, 28857 Syke**  
Schnepper Str. 15, Tel. (0 42 42) 10 92

**BSA Norton TRIUMPH**

und alle anderen englischen Maschinen  
Kostenlose Gebrauchtmotorenliste anfordern

**GLM-Motorräder**

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

**- VESPA -**

Suche fahrbar, oder leicht def. Motor von  
Vespa 150 T 4, Bj. 59. H. Steinhilber.  
Tel.: 07471-958013 tagsüber, Tel.:  
07473-21337.

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

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

**- YAMAHA -**

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, Brems-  
backen f. 50,-DM, Telefon: 05772-  
73680

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

RD200 17 PS/13 KW, Bj. 80, TÜV 94,  
E-Starter. Leergewicht 138 kg, VB  
10.000,- DM, Tel.: 05341-14639 oder  
0241-602145 Mo.-Do., Sa.u. So. Tel.:  
0208-877156.

SR 500, TÜV 9/94, Bj. 80, 92 kompl.  
neu aufgebaut, Speichenräder, 27 PS,  
schwarz m. viel Chrom, haufenweise  
Neuteile, Topzust., FP 3.500,- DM,  
nehme evt. unr. 4-Takt-Oldi in Zah-  
lung. Tel.: 02607-6065

**YAMAHA**  
Klassiker  
125-750 ccm

Karl Deibel  
7631 Schuttertal  
Schwarzwald  
Tel. 0 78 26 - 3 26  
Fax 0 78 26 - 3 66

Restaurierungen  
Ersatzteile  
schnell,  
zuverlässig  
seit 1968

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

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. Au-  
ßerdem E-Teile, Lit, Prospekte, Tel.:  
02152/80240

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

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

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

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

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

**- ZÜNDAPP -**

KS750 Wehrmachtsgespann, Beiwa-  
gen angetrieben, mit Rückwärtsgang,  
Bestzustnd, zu verkaufen, Tel.: 05655-  
8051.

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

Suche Rücklicht für 175 S Bj. 56, abge-  
bildet in Gummikuh 8/93, Seite 53, Tel.:  
02403-33224, ab 18.00 h.

Suche Rücklicht für 175 S, Bj.56, abge-  
bildet in Gummikuh 8/93, Seite 53, Tel.:  
02403-33224, ab 18.00 h.

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

Zündapp GS 125 in Teilen od. auch  
kompl. gesucht. Suche auch Räder m.  
guten Chromfelgen für KS125u.GS.  
Tel.: 05751-14520.

**- LAST MINUTE -**

Rarität ! Suzuki GT 500, 2 Zyl, 2 Takt,  
Bj. 76, 30.500 km, seit 89 abgemeldet,  
guter Gebrauchtzustand, VB 1.900,-  
DM, Tel.: 05503-2337

Zu verkaufen : Honda Dream 305 cc,  
neu restauriert, Bj. 1964, Tel.: NL  
05729-2738

MZ : ES 250/2 Gespann, galvanisch  
entrostet, neu aufgebaut, 17 PS-Brief,  
SW-Polster, Regler, 2 Stoßdämpfer  
neu, TÜV 12/94. DAS Wintergespann,  
Tel.: 02392-71771

Sonstiges : Suche für KAWA Z1 Bord-  
werkzeug, KM-Tacho, org.Sitzbank.  
Für XS 650 Bordwerkzeug, Seitende-  
ckeblem in Gold. Für Beide Maschi-  
nen org. WHB, ETL, BTA, Rep.anl.  
02273-69626

Gespann : R60 mit 75/6 Technik, 15''  
Acront, TÜV 9/95, EML Tour mit 15'',  
tiptop, muß schnell weg, darum FB  
9.500,- DM, Tel.: 0531-798452 oder  
05363-40783. Rufe zurück.

Seitenwagen : URAL-SW, nagelneu  
mit Anschlüssen für BMW R 51/3 zu  
verkaufen, 999,- DM, Tel.: 04134-8818  
ab 18 Uhr

Mopeds : Suche Mopeds, Teile u. alles  
über Mopeds von 1950-62. Peter Siede,  
Schneewitzenweg 13, 30179 Hanno-  
ver, Tel.: 0511-6046461 oder 6102174

Verkaufe : MZ ES 250/2 Gespann, 2  
Jahre TÜV, Motor überholt, 2.500,-  
DM, Tel.: 0421-4986441

Verkaufe : Motorradtransportanhänger  
(neu), Nutzbreite 1,50 m, Reserverad,  
2.500,- DM, Tel.: 0421-4986441

Ariel : Red Hunter 350 ccm, Bj.1948,  
Fahrbereit 5.000,- DM, Tel.: 04791-  
3776

IFA : Verk. BK 350 m. Stoye I, Bj '59,  
TÜV 6/95, alles rest. läuft s.gut, DM  
10.000,-. BK 350 solo wie oben, DM  
5.000,-. Tel.: 04752-7567 ab 19 Uhr

Gesucht : Teile für Husquarna 250 ccm  
Bj. 62-68. Verkaufe Motor Dürkopp-  
Diana, 6V Anlage, Tel.: 0561-821554

DKW RT 175 : Gabel komplett für 130  
DM zu verkaufen. Rendelmann, Grün-  
straße 2, 38102 Braunschweig, Tel.:  
0531-795545 abends

Triumph/D : Teile für BDG 250H/S/L/  
SL Getriebeabdichtungen durch nach-  
trägliches Eindrehen von O-Ring-Nu-  
ten nach orig. Vorlagen, Info unter  
04542-2217

Zündapp : Suche Tacho f. DB 200 od.  
tausche DB 200, Bj. 49, 0 km, noch nie  
angemeldet mit original Brief gegen  
50er Jahre Motorrad mit TÜV (ev.  
Dnepr), Tel.: 09195-8798

Verkaufe : DKW 175/1 Bj.54, VHB  
1.800,- DM, Tel.: 07121-42881

Jawa : Suche Informationen und Litera-  
tur über Speedway-Jawa Bj. ca. 1978,  
Explosionszeichnung wäre super, Tel.:  
030-6927116, Anrufbeantworter

BMW : wer gibt mir Tips zum Umbau/  
Anschluß einer außenliegenden PKW-  
Lichtmaschine an BMW R 75/5 ? Tel.:  
030-6927116, Anrufbeantworter  
Moto Guzzi : V 50 Monza, ca. 50.000  
km, Rahmen u. Ventile neu, Konfeder-  
beine, Marzochi-Gabel, Sportsitzbank,  
VB 3.800 DM, Tel.: 05381/46253

BMW : R 80 GS, Bj. 92, gelb/schwarz,  
Heizgriffe, Kickstarter, 1.Hand, VB  
10.500 DM, Tel. Wo-Ende : 0551/  
838071

BMW : R 80 G/S : Suche linken Seiten-  
deckel und billiges Hinterachsgetriebe,  
auch defekt, Tel.: 05383/1662

Herkules : Vollschwingenmokick mit  
K 50 Sprint-Motor, keine Papiere, kplt.,  
Motor dreht, für 50 DM an Selbstabho-  
ler, Tel.: 05383/1662

MAICO 250/B, Motor, linker Vergaser,  
Deckel und Kettenschutz Unterteil ge-  
sucht, Tel.: 0421/829900

BSA B 25 SS Goldstar Bj. 71, wahr-  
scheinlich schönste in Deutschland,  
viel Chrom, VA, Alupoliert, Motor: B  
40 (+ orig.Mot) WGA über 10.000,-,  
VB 6.000,- näheres a. Tel.: 02266/7050

BSA B 25 B Starfire Bj.70, guter Zu-  
stand, TÜV 12/94, neue Reifen, Kuppl.  
etc. Motor B 40 (+ Ersatzmotor), viele  
ET/NT, FP 2.800 DM, Tel.: 02266/  
7050

NSU Super Max Rahmen m. Telegabel,  
neu lackiert incl. Tank u. Batteriekas. u.  
Blechteile. DM 1.239,-. Tel.: 040/740  
16 91

Honda : Suche Einmann Höckersitz-  
bank von Honda Clubman Tel.: 06772/  
6618

Triumph/D, BDG 250 H, Bj. 53, 1.Hand  
Baurat in Teilen, top rest. Zust. 1, Neu-  
teile f. ca. 5.000 DM, VB 3.500 DM  
oder höchstes Gebot, näheres a. Tel. ab  
18 Uhr : 02266/7050

HOREX : suche Horex Moped V 21  
sowie für Regina 400 Lichtmaschine  
und Vergaser. Ferner hinteres Schutz-  
blech und Zylinderkopf 400 für Imper-  
ator, Tel.: 07331/200420, abends  
63655

DKW : Verkaufe RT 200/2 Bj. 1955, 1x  
läuft zum restaurieren, 1x als E-Teile-  
träger, nur zusammen VHB 1.650 DM,  
Tel.: 07135/13324

Ducati : Mahle-Kolben für 900 SS,  
Königswelle für Nikasi L, Durchm.  
86,36 mm, VHB, Tel.: 07042/25816

**Bequemer leben mit dem GUMMIKUH-Abo!**

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

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



Literatur f. Motorräder+ Autos Schröder & Weise Ohfeldweg 1 30559 Hannover-Anderten	Motorrad-Bücher WK-Verlag Lagesche Straße 105 32108 Bad Salzuflen	Motorrad • Ersatzteilhandel MGH Motorradteile GmbH Friedrich-Wilhelm-Bleiche 8 33649 Bielefeld
	DaVIDA-Helme, Mietwerkstatt Motorrad-Lust Vogelsanger Straße 200 50825 Köln	MZ-Laverda-Simson Jawa Zweirad-Schröder Nienburger Straße 1 31608 Marklohe
Bücherstube Lehrte Itener Straße 28 31275 Lehrte	Martin Timm Kröpeliner Str. 9 18209 Bad Doberan	Yamaha XS 650-Laden Herbert Grammatikopoulos Karl-Pfaff-Str. 30 70597 Stuttgart
British Bikes GLM-Motorräder Fischerstraße 1 31039 Rheden	M+M BMW-Zweiradservice Kein Vertragshändler Badenstedter Str. 44 30559 Hannover-Anderten	Deutsches Zweiradmuseum Deutschordensschloß 74172 Neckarsulm
Big Banana M. Michael Buchholz Macherscheiderstr. 16b 41468 Neuss	Ronny's Auto- und Motorradbuchladen Perleberger Straße 3a 10559 Berlin-Tiergarten	Teile für klassische BMWs Martin Kornhas Durlacher Allee 105 76131 Karlsruhe
Italiener und Engländer Motorradladen Yorkstraße GmbH Yorkstraße 15 10965 Berlin	MZ-Vertragshändler AT-Zweiradtechnik Feld Dorfstraße 19 41540 Dormagen	MZ-Treff Rainer Blaschke Trierer Straße 15 54518 Osann-Monzel
British Bikes Brando's Mittelweg 2 22941 Bargteheide	BMW-Vertragshändler Fa. Labitzke Kirchhofstraße 20 40721 Hilden	BMW-Vertragshändler BÄTE-Motorradcenter Heinrich-Hertz-Straße 5 30966 Hemmingen
Biker's Galerie Moto Guzzi: V7+Nuovo Falcone Heideweg 14 24558 Henstedt-Ulzburg	Veteranen-Ersatzteile Heumann Fuchsberg 3-5 64807 Dieburg	MZ-Spezialservice Firma Wildschrei Hauptstraße 26 56829 Brieden
GUMMIKUH-VERLAG Am Deich 57 28199 Bremen-Neustadt direkt am Ufer der Kleinen Weser	Presse & Buch im Bahnhof Wolfgang von Lengere Hauptbahnhof 44787 Bochum	MZ-Vertragshändler Michael Dietze Kölner Straße 191-205 58256 Ennepetal
Honda, Yamaha, Klassiker Schultz - Klassiker Welle 18/B6 27612 Loxstedt	Fahrräder und Mopeds Reich GmbH Mont-Cenis-Str. 310 44627 Herne	Teile für klassische BMWs Uli's Motorradladen Gutleutstraße 144 M 60327 Frankfurt
Hier könnte Ihre Adresse stehen! Wenn Sie Fachhändler für die GUMMIKUH werden wollen, rufen Sie uns an: 0421/501617	BMW-Vertragshändler Fa. Ball Weinstraße 67 76887 Bad Bergzabern	Kiosk Uwe Bollwig Leuningser Straße 1 59199 Bönen
		Adler-Museum & Antiquitäten Strohenger Kölner Straße 150 53919 Weilerswist

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

Gespanne : Dnepr MB 650 M, Bj.82, Militärausführung, 1.600 km, VB 4.500 und K 750 Seitenventiler, Bj.70, 1.700 km, VB 4.500, auf Wunsch TÜV, Tel.: 07042/25816

Heinkel : Bing Vergaser 1/20/55 neu DM 150, Tel.: 04135/601

Express Radex 150 Bj.54 kompl. ohne Brief zu verkaufen, ebenso div. E-Teile für Express, Tel.: 05841/2228 öfter versuchen

Teile : Sito Auspuff für SR 500, neuwertig, alle SR-Typen VB 150 DM, Tel.: 05177/8016

Honda : CB 750 K2 Bj.73, 25.000 km, kein TÜV, VB 3.500 DM; CBX 1000 u. CB 750 K-Modelle i.T., öfter versuchen, da Schichtdienst, Tel.: 02676/1240

Seitenwagen : Suche Steib S-500 oder Fender, Tel.: 089/6371513

Literatur : Verkaufe oder tausche Motorrad-Hefte Jg.77-91. Suche Motorrad Jg. 71, 12/81, 19 - 26/91, 92 sowie Mo 11/79, Tel.: 04851/3044 ab 17 Uhr

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

MZ : Tausche ETZ Gespann TÜV 8/95, guter Zustand und Solo Rahmen gegen unrest. Motorrad oder Verkauf, Tel.: 08031/82346

Sonstiges : Sammler sucht ES 250/0 und 300-Teile eventuell zum Restaurieren oder Teileträger. Suche auch Roller, besonders Pitty Diana, auch andere Teile, Tel.: 07227/4257

Steib : Suche Steib LS 200 zum Restaurieren, Tel.: 02304/67700, später anrufen.

NSU : Lambretta 150, Bj.55, 1:Hd. grün, unrest. Orig.Zustand, VB 2.800 DM, Quick 98, Bj.52 VB 1.200 DM, Tel.: 07071/35723 o. 81785

BMW : Suche für /7-Boxer Wüdo-Instrumententräger, Schaltwippe; schwarzer Kunstlederbezug, 2-er-Bürzelsitzbank, astreinen Tank rot-metallic 031, Postkarte bitte an : Susi Oth, Hanauer Landstraße 186-198, 60314 Frankfurt

Norton : 16H Bj.32 restauriert. Tausche gegen unrestaurierte KS-601 oder Imperia, suche Imperia Prospekt u. Teile f. Zündapp S-500 Phytton, Tel.: 05682/9950

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

Gespann + MZ : MZ 250/2 Gespann Bj.73, 17 PS, TÜV + neuer Brief SW und Maschine guter Zustand, Bereifung neu, VB 1.800 DM incl. 2.Motor \* E-Teile sowie WHB + TL, Stefan Wolf, Tel.: 05326/85708

Moped : DKW-Hummel Super, Bj.58, rot, 90% restauriert, + E-Motoren + Teile, VB 500 DM, DKW 121 in Teilen, 50 DM Tel.: 06055/1302 oder 5629

Literatur : Suche "Das Motorrad" aus den Jahren 49 - 54 und "Motorrad-Katalog" 84/85, Tel.: 05341/14639, So-Do ab 18 Uhr

ACHTUNG an alle Kleinanzeigenschreiberlinge : Bitte im m e r deutliche Druckbuchstaben schreiben, sonst gibts Fehler und Unverständlichkeiten, wir sind noch immer keine Hellseher !!!!!

MAICO : M 250 B ohne TÜV, viele Teile, wer kauft sie endlich für 300 DM, Tel.: 089/1501666

MZ : ETZ 150, 14 PS, TÜV 8/95, Bj.89, SST, SGT, Sch.bremse + E-Motor + WHB f. 650 DM zu verkaufen. Suche f. RT 125/3 Einzelsättel u. orig. R-Licht, D.Ast, H-Heinestraße 20, 06217 Merseburg

BMW : Suche Lampenhalter und Hinterradnarbe /5. Wer hat Erfahrung im Umbau R 50/69 S Hi.Radschwinge auf /5 Schwinge + Antrieb Schweißlehre ? Tel.: 0421/498670

NSU : Verkauf Prinz 4, Bj 69 Originalzustand - ungeschweißt, 30 PS, TÜV neu, VB 3.000, Tel.: 0911/288915

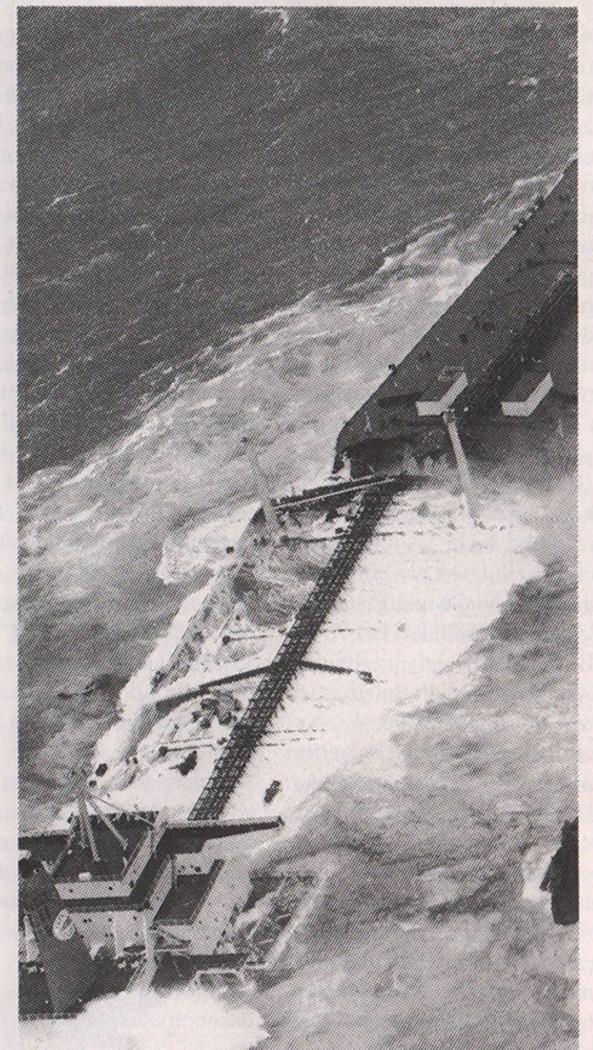
Verschiedenes : Suche Dreirad, 2 B KA-WE oder ähnliches, auch frühe um 1900 bis 1950, Tel.: 003528 819582 (Luxemb)

Literatur : Verk. Zeitschr. "Markt" #85-06/91 + Sonderhefte u. "Motorrad-Spezial" in Sammelordnern, Preis VB, Klebingat, Tel.: 08193/6294, FAX 4619

BSA : Suche günstiges A65 Fahrwerk, auch ohne Papiere bis Bj. 69 (kein Öl im Rahmen !), Klebingat, Tel.: 08193/6294, FAX 4619



**GREENPEACE**



Ich möchte mehr über Greenpeace wissen!

Vorname, Name \_\_\_\_\_

Straße, Hausnummer \_\_\_\_\_

Postleitzahl, Ort, Zustellpostamt \_\_\_\_\_

Greenpeace e.V., Vorsetzen 53, 2000 Hamburg 11  
Spendenkonto: Nr. 2061-206, PGiroA Hamburg, BLZ 200 100 20

**Es ist die Menschheit selbst, die Schiffbruch erleidet.**

## Die Restaurierung

Auch in dieser Phase ist zweifelsfrei Disziplin gefragt. Natürlich ist es für Leute mit 2 „gesunden“ Händen (!) und einer Werkzeuggrundausrüstung überhaupt kein Problem, ihr „Opfer“ an EINEM Samstag - je nach Schwierigkeitsgrad bis auf den Motor - komplett zu zerlegen. Da es sich in den allermeisten Fällen jedoch um eine Restaurierung und nicht um eine „Quicklyreparatur“ handelt, bedarf es einer gewissen „Zeitachse“, bis das „Rad“ wieder zusammengebaut wird. Häufig weiß dann niemand mehr so recht, welches Teil exakt wo hinkommt und noch viel wichtiger, wo es gerade aufzufinden ist. Bewährt hat sich hierbei die Zuordnung nach Baugruppen und deren sukzessiver Wiederaufbau. Karton nach Karton sozusagen. Da behält man den Durchblick und bekommt - je nach Fortschritt - dieses bestimmte Gefühl, selbst Konstrukteur und Erbauer zu sein. Für bestimmte Baugruppen gibt es verschiedene Behandlungsmethoden der „Wiederbelebung“ und Säuberung. Ich habe

jeden Kartoninhalt zuerst auf Funktionalität geprüft und im irreparablen Falle die hierfür benötigten Teile bestellt. Nicht auf einmal für das ganze Motorrad (dies würde wahrscheinlich den nächsten Urlaub auf Spiel setzen). Geordnet wird nach „Baufortschritt“. Womit wir anfangen, ist letztlich egal. In der Regel werden zuerst die großen Teile wie Rahmen, Schwinge und ein paar im Rahmen fixierte Kleinteile (Batteriehalter etc.) gründlich gesäubert (Kaltreiniger, Dampfstrahler), wofür mir meine Tankstelle mit Entsorgung lediglich DM 4,- abverlangt. Sollten diese Teile kunststoffbeschichtet werden, ist diese Vorarbeit unabdingbar; ansonsten wird dort gesäubert, zu einem erheblich höheren Preis, versteht sich. Vor dem Kunststoffbeschichten (es gibt jetzt auch endlich diesen Lack im „glänzenden“ Ergebnis) sollten der Rahmen und die Schwinge vermessen werden. Hierfür empfehlen sich eine Reihe von Fachbetrieben und

besonders die, die anschließend auf ihre Arbeit schriftlich (!) eine Garantie erteilen.

Aber Kunststoffbeschichten ist nicht gleich Kunststoffbeschichten. Es gibt Verfahren, da wird der Kunststoff (schlag- und kratzfest) auf die sandgestrahlten Teile mittels Sprühpistole in Pulverform aufgetragen und bei hohen Temperaturen mit dem Stahl verbunden. Dieses Verfahren beinhaltet zwei gravierende Nachteile: Zum einen kommt der Lackierer nicht an jeden Winkel und an jede Ecke heran, zum anderen - wie schon bei Freunden erlebt - ist der Rost imstande, verletzte Teile „anzuheben“. Mutige konnten so große Stücke des Kunststoffes von Hand abziehen - wie die Haut eines Grillhändlers. Schreckliche Vorstellung(!).

Besser empfiehlt sich für dererlei Vorhaben die Behandlung im Tauchverfahren, wo zugleich auch die Rohre von innen (!) mitbeschichtet werden. Empfehlen kann ich hierfür die Fa. Melauschek in Karlsruhe, welche für die Komplettbeschichtung

Natürlich bleibt auch noch die Lackierung nach „alter Väter Sitte“ jedem unbenommen, werden die entsprechenden Vorbehandlungen und Sicherheitshinweise beachtet. Also bitte nicht in der Garage oder im Keller übers Wochenende einen Lackierereibetrieb gründen. Die zur Einatmung gelangenden Dämpfe verkürzen das Motorradleben des Besitzers erheblich ...

Eine Behandlung der Rohrinneisen nach erfolgreichem Lackierbesuch mit Hohlraumschutzmittel (z.B. Mike Sanders Korrosionsfett) sorgt für ein langes Zweiradglück ohne Rost.

Während der außer Haus gegebenen „Glanzzeit“ harren meist zuerst die Räder auf ihren zweiten Frühling. Ganz Eifrige suchen sogar nach den originalen Reifendecken. Wer einmal eine frühe Honda oder Kawa auf diesen japanischen Gummis bewegt hat, kann sich vielleicht an den unliebsamen Ausritt oder gar an die Berührung mit nassen Mittelstreifen und deren Folgen erinnern. Heutige Reifenmischungen haben eine

fahren (schleifen und nochmals schleifen, Chrombad etc.) Material, und es wird die Molekularstruktur geschwächt. Haarrisse erkennen wir höchstens dann, wenn es zu spät ist - also hier bitte gleich lieber ins Neuteilregal greifen.

Ein weiteres und häufig „ängstliches“ Betätigungsfeld stellt die Elektrik dar. Grundlos, wie ich meine. Wer alte Japaner schon häufig restauriert hat, stellt fest, daß die Anschlüsse und Verlegung ab Werk mustergültig waren. Unberücksichtigt hierbei bleiben Anschlußversuche der verschiedenen Vorbesitzer und ausgelebter Basteltrieb. So mancher Brite und Italiener könnte sich hier eine Scheibe Isolierband abschneiden (was sie heute tun).

Wer Geld hat (!), kauft sich daher den komplett neuen Kabelbaum.

Wer Zeit, Muße und Fingerspitzengefühl besitzt (und diese Herausforderung liebt), geht anders vor. Schaltplan (vergrößert in jeder Kopieranstalt) und Fragmente des alten Kabelsalates weisen uns den Weg in

Überholung und Reinigung bei VDO ab; verkratzte, ehemals durchsichtige Deckel poliere ich mit „Unipol Plastikpolish“, welches wahre Wunder vollbringt.

Zündspulen, Generatoren der Lichtmaschine und des Starters lasse ich meistens von Fachbetrieben der Autobranche auf Funktion und Tauglichkeit überprüfen, welche hierfür - entsprechende Geduld vorausgesetzt - nur einen Bruchteil dessen verlangen, was ein Neuteil kosten würde. Schrauben und Muttern kaufen manche auf Bestellung aus dem Ersatzteilkatalog (!). Dies mag ja für spezielle Größen und Abmessungen noch ganz sinnvoll sein, aber für Industrienteile empfehle ich den Besuch beim Großhändler.

Zuvor sollte jedoch noch ein anderer „Test“ aus der Alchimistenküche erfolgen. Voraussetzung dieser Behandlung ist die technisch einwandfreie Grundsubstanz des zu behandelnden Exemplares. Verzug in der Schraube, „halbrunde“ Köpfe oder ähnlich malträtiertes Material sollten gleich ver-

zessive Neuaufbau. Klagen kommen meist dann auf, wenn das Lenkkopflager zu fest angezogen wird. Hier gilt die Regel: gerade so weit anziehen, daß der Lenker frei von Seite zu Seite fällt (Motorrad auf die Hinterhand stellen). Sonst kann es leicht passieren, daß - unbeabsichtigt - einige Tonnen die Lenkgeometrie belasten, ohne daß wir dies bemerken. Neueste Untersuchungen belegen ferner, daß der Austausch der „Murmeln“ (Kugellager) im Lenkkopf gegen ein Kegelrollenlager nicht der Weisheit letzter Schluß ist. Kein Lenkkopfrahmenrohr ist nämlich werkseitig absolut exakt rund gefräst. Während bei der altertümlichen Methode die Kugeln diese Toleranz ohne Probleme ausgleichen, sitzen beim Kegelrollenlager einige Rollen immer ohne Belastung. Dies führt auf Dauer zu erhöhter Materialermüdung (durch überhöhte Belastung der anliegenden Lager), andererseits hat das Lenkkopfrohr unerwünschtes Spiel, was sich nach und nach erhöht. Selbst neueste Produkte aus der Zwei-

testens bei der ersten Ausfahrt wissen wir, warum. Bevor ich mich dem Herzstück (Motor) zuwende, noch ein letzter Tip zu den Knalltüten. Auch hier gilt: Originalität ist Trumpf. Egal, ob es sich um gerettete und neu verchromte Rohre oder solche auf Bestellung handelt, sie unterwerfen sich vor Montage einer sehr wirksamen Rostvorsorge im Innenbereich. Der Vorgang ist denkbar einfach und hat sich bei vielen Restaurierungen bewährt. Das jeweilige Rohr wird an allen Öffnungen fest verklebt (Textilband) und mit „Fertan“ (mind. 250 ccm) gefüllt. Endgültig verschlossen und kräftig geschüttelt. 24 Stunden beträgt die Einwirkzeit. Am nächsten Tag frühestens mit Wasser so lange durchgespült, bis nur noch klares Wasser austritt - keine Sorge, der Stoff ist 100 % biologisch abbaubar. Nach der anschließenden Trocknungsphase (bitte darauf achten, daß das Rohr vollständig trocken ist) hat sich jeglicher Rost in eine schwarze Eisenoxidmischung verwandelt und bedarf innerhalb der nächsten 6 Monate (!) eines endgültigen Schutzes.

Nach vielen Experimenten (u.a. Begutachtung durch ein Endoskop nach Fahrbetrieb in den Regenmonaten und kondenswasserbildenden Warmlaufphasen) klebten wir wieder zu und spritzten hochhitzebeständige Auspufflacke hinein. Wichtig ist dabei, unser glänzendes Stück häufig zu drehen und zu wenden, damit sich diese Farbe verteilt. Damit war die innere Versiegelung abgeschlossen, und erneuter Rost ist bislang nicht mehr auszumachen. Sämtliche Schraubenverbindungen haben wir im übrigen ausnahmslos mit Kupferpaste bestrichen, so daß auch nach Jahren eine Öffnung ohne Kraftakte oder Deformation möglich ist.

Reinhard Hopp



# DURCHBILICK

## TEIL III

und Bestrahlung zwischen DM 300,- und DM 350,- in Anrechnung bringt. Es versteht sich sicherlich von selbst, zuvor jegliche (nachgeschnittenen) Gewinde mit alten Schrauben der entsprechenden Passung und Aufnahmepunkte für Motorschrauben, Durchgänge etc. „farbdicht“ zu schließen, will man nicht später schweißtreibend Farbe, die da nicht hingehört, wieder entfernen. Bewährt hat sich bei größeren Öffnungen auch der Einsatz von eng geschnittenem Naturkork. Keine Sorge, er hält auch einer Sandbestrahlung stand.

viel höhere Sicherheitsreserve „frei Haus“ und sollten daher in die Überlegung der späteren Verwendung einfließen, was keinen Stilbruch hinsichtlich des Profils bedeuten muß. Auch ist es vorzuziehen, japanische Drahtspeichen gegen die (verstärkte) Version aus deutscher Fertigung auszutauschen. Angenehm ist hierbei die häufig festzustellende Kostenersparnis - somit haben wir die bekannten zwei Fliegen mit einer Klappe ...

Die „Überarbeitung“ der Felgen sollte nach den gleichen Grundsätzen erfolgen. Ent- und Neuverchromen kostet auch durch das Restaurierungsver-

die Heimarbeit. Ein LötKolben sollte ebenso nicht fehlen wie genug Isolierband.

Ich kaufe mir immer eine Rolle Kfz-Litze in der Grundfarbe weiß. Die passenden Couleurs werden mit Ostereierfarbe (jedes Schreibwarengeschäft) eingefärbt. Die wenigen zweifarbigen kaufe ich passend im Elektronikbastelgeschäft. Stecker und Verbindungen hat jeder Boschhändler sogar im Großsortiment günstig im Angebot. Vor dem Umwickeln mit Isodehnband wird - aus Sicherheitsgründen - noch der Durchlaß geprüft, und wieder sind DM 200,- nicht ausgegeben. Alte Instrumente gebe ich zur

schrottet werden und in unserem nächsten Einkaufszettel Niederschlag finden.

So lege ich dann die verrosteten Exemplare über Nacht in eine Phosphorsäurelösung, sofern es sich um keine verchromten Ausgaben handelt. Nach dem Säubern mit Spiritus und gut abgetrocknet habe ich so wiederverwertbare Schrauben gewonnen.

Steht endlich der frisch lackierte Rahmen vor uns - welches Moment -, beginnt der suk-

radschmiede weisen mittlerweile wieder die einzelnen in eine Fettschicht zu plazierenden Kugeln auf ...

Ein beliebtes Thema ist ferner die Schwingenlagerung. Hier bin ich grundsätzlich dazu übergegangen, Graugußbuchsen, Messingeinlagen oder sonstige Ideen (Plastik ist mir noch nicht begegnet) gegen Nadeln aus deutscher Fertigung auszutauschen. Diese Mehrinvestition ist in vielerlei Hinsicht den Aufwand wert - spä-



# Manxman

## Ein Mann verwirklicht seinen Traum

Bei einem meiner letzten TT-Besuche las ich in einer Motorsport-Zeitung, daß in England eine Firma existiere, die sich damit befasse, Original-MANX-NORTON-Modelle in Kleinserie neu aufzulegen und an finanzkräftige Kunden zu verkaufen - immerhin sollte jedes Exemplar gute 20.000 Pfund kosten, also etwas über DM 60.000,- zum damaligen Kurs. Das ist eine Menge Geld: allerdings werden inzwischen bereits alte, ausgelutschte Nortons etwa zum gleichen Preis gehandelt, und da ist man dann mit einer ganz neu gefertigten schon besser dabei.

Vor allem darf man mit so einem neuen Gerät bei Vintage-Rennen mitfahren, weil dieses in allen Teilen dem alten Original entspricht.

Als ich meine Absicht, dieser Norton-Schmiede einen Besuch abzustatten, mit einem britischen Bekannten besprach, meinte dieser: „Warum schaust du dir nicht die Nortons an, die Neville Evans in Port Talbot baut? Die sind mindestens genauso gut und ein ganzes Stück billiger!“

Da solcherart nun meine Neugier geweckt war und ich sowieso nach Wales wollte, lag es nahe, diesem Hinweis zu folgen, und nach einiger Mühe fand ich schließlich auch die angegebene Adresse. Allerdings war ich doch einigermaßen erstaunt, statt der erwarteten



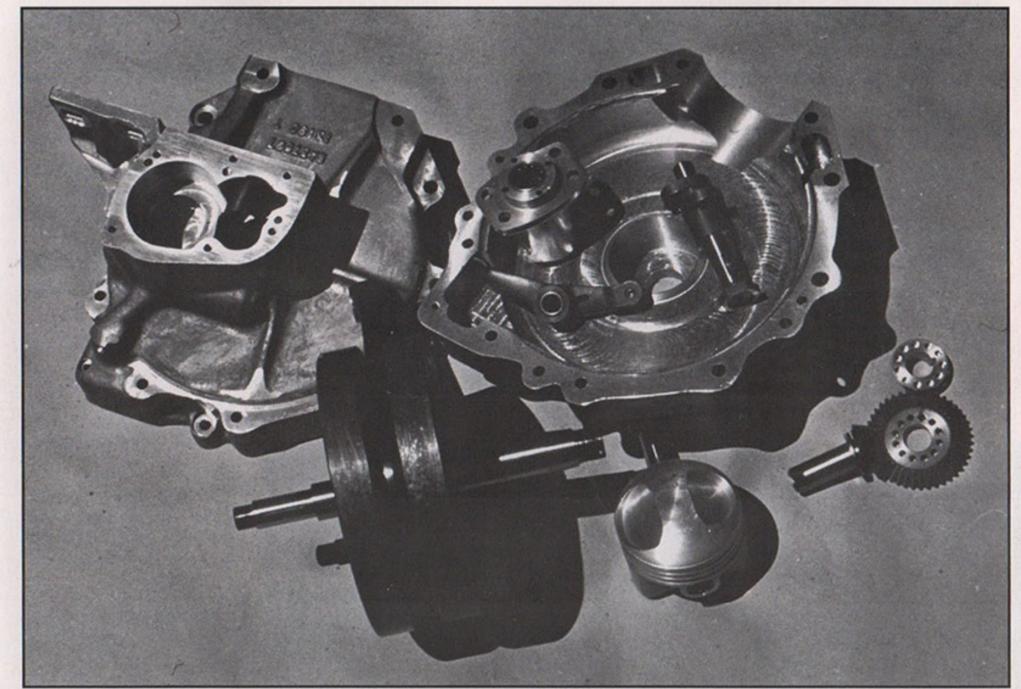
Der Meister und sein Werk.

ten geräumigen Werkhalle nur ein schmales Gartentürchen zu finden, hinter dem ein ebenso schmaler Weg senkrecht einen steilen Hang hinaufführte, wo ein nicht eben großes Wohnhaus auf den Staub und Schmutz der Industriestadt Port Talbot niederblickte. Vorstadtidylle par excellence.

Voller Skepsis brachte ich den steilen Anstieg hinter mich, und der Hausherr, der mich freundlich begrüßte, bestätigte mir, daß ich hier tatsächlich richtig sei. Schon erfaßte mein Blick eine Anzahl von Federbettrahmen, Gehäuseteilen und Tanks, die den Wintergarten bevölkerten, und im Wohnzimmer befand sich auf einem als Werkbank eingesetzten Tisch ein Montagebock mit einem Motor im Embryonalzustand. Kein Zweifel - ich hatte die Firma MANX ENGINEERING gefunden!

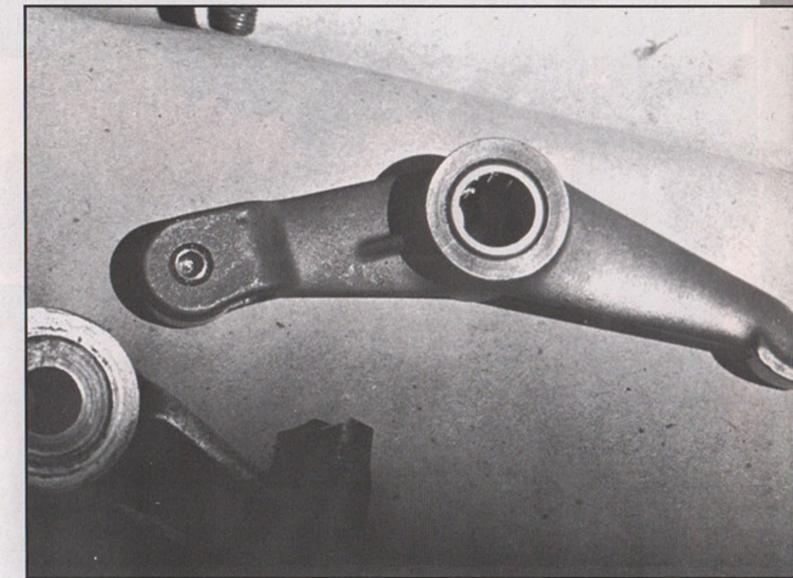
Mr. Evans war eben dabei, die Montage der Kurbelwelle zu überprüfen, die von jemandem vorgenommen worden war, der behauptet hatte, ein ausgekochter Motorenspezialist zu sein. Nach der besagten Kurbelwellenmontage verzichtete Neville dann aber lieber auf dessen Hilfe, und nachdem ich schon mal da war, half ich, den Murks wieder in Ordnung zu bringen. Während der Arbeit entspann sich ganz zwanglos eine Unterhaltung, und ich erfuhr einiges über die Hintergründe dieser Kleinstfertigung. Aber lassen wir Neville Evans selbst das Wort ergreifen:

„Ich habe schon immer solche Motorräder wie die BSA oder die NORTON gemocht. Aber für mich gibt es nichts, was z.B. der NORTON „International“ gleichkommt. Vor noch zehn Jahren konnte man eine International oder eine MANX für 500 bis 1000 Pfund kaufen. Jetzt kostet so was mindestens das Zehnfache und ist dabei nichts als ein alter Schrotthaufen: dann steckt man noch ein paar tausend Pfund rein und hat immer noch einen alten



Oben: Leckere Innereien. Rechts unten der Nockentrieb mit Vernier-Kupplung.

rechts: Alter und neuer Kipphebel. Gut zu sehen der starke Verschleiß am alten Teil.



Schrotthaufen! Also habe ich mir überlegt, daß ich für dieses Geld ebensogut gleich ein ganz neues Motorrad bauen kann.

Arthur Carroll, der nach dem Weggang von W.W.Moore den Norton-Motor neu konstruierte, hatte dabei einen deutlichen Blick auf die Velocette geworfen - was nicht das Schlechteste war, doch im Bestreben, die Neukonstruktion deutlich von der Moore-Norton zu unterscheiden, nahm er auch einige Rückschritte in Kauf. So hatte der Moore-Motor beispielsweise einen öldichten Ventiltrieb, was der neue Königwellenmotor nicht von sich behaupten konnte.

Seit rund vierzig Jahren habe ich nun mit Norton-Motoren zu tun, und seit etwa dreißig Jahren mache ich mir schon Gedanken, was ich tun würde,

um die Norton-Konstruktion zu verbessern. Einer der schwächsten Punkte des International-Motors, d.h. grundsätzlich aller Einnocken-Nortons, ist der enorme Verschleiß von Nocken und Kipphebel-Gleitflächen. Dazu kommt, daß die Kipphebel zur Hälfte aus dem Nockengehäuse herausragen und direkt an der Nabe mittels Dichtstreifen abgedichtet werden müssen. Diese Art der Abdichtung ist naturgemäß sehr unvollkommen und ver-

ursacht außerdem hohe Reibungsverluste; als Folge sehen die meisten Einnocken-Nortons eher wie Ölsardinen aus.

Es gehört daher zu meinen wichtigsten Anliegen, diese neuralgischen Punkte entscheidend zu verbessern. Kurioserweise hatte man bei Norton sogar 1936 bereits einmal ein neues Nockengehäuse entwickelt, welches einen enormen Fortschritt zumindest hinsichtlich Öldichtheit darstellte, kam

aus unbekanntem Gründen jedoch wieder davon ab.

Meine eigene Konstruktion fußt auf diesem Nockengehäuse von 1936 und ist lediglich dahingehend modifiziert, daß in der Führung für die kurzen Zwischenstößel noch ein O-Ring zur wirksameren Abdichtung vorhanden ist.“

Es dauerte geraume Zeit, bis sich aus der anfänglichen Idee, eine bessere Norton zu bauen,

lich der Kurbeltrieb, der beim Original einen Hub von vollen 100 mm aufwies und entsprechend drehzahlempfindlich war. Bei Weslake fand Neville Evans einen Kurbeltrieb, der mit einem Hub von 88 mm genau seinen Vorstellungen entsprach. Diese Welle, ein modernes Teil mit eingepreßtem Hubzapfen und geschmiedetem Pleuel, wird in Speedway-Motoren mit 10.000/min

heblich höheren Preis ausgezeichnet.

Natürlich ist der Zylinder jetzt ebenfalls aus Leichtmetall, mit einer eingepreßten Laufbuchse aus feinkörnigem Grauguß. Von daher also keinerlei Beschaffungsprobleme.

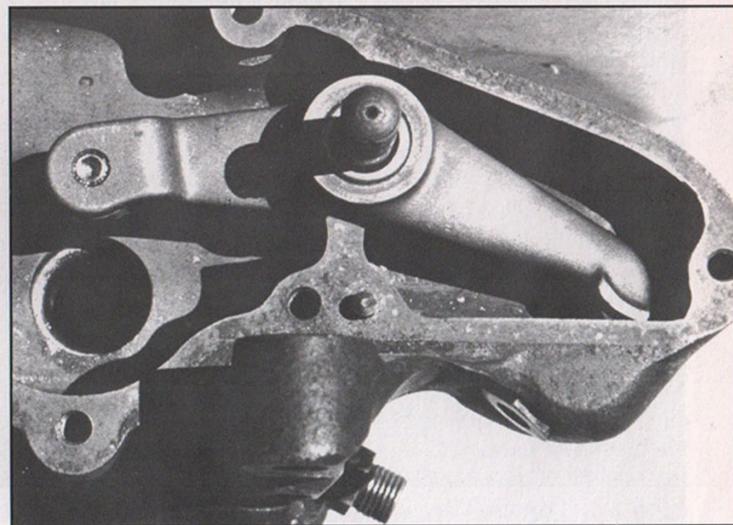
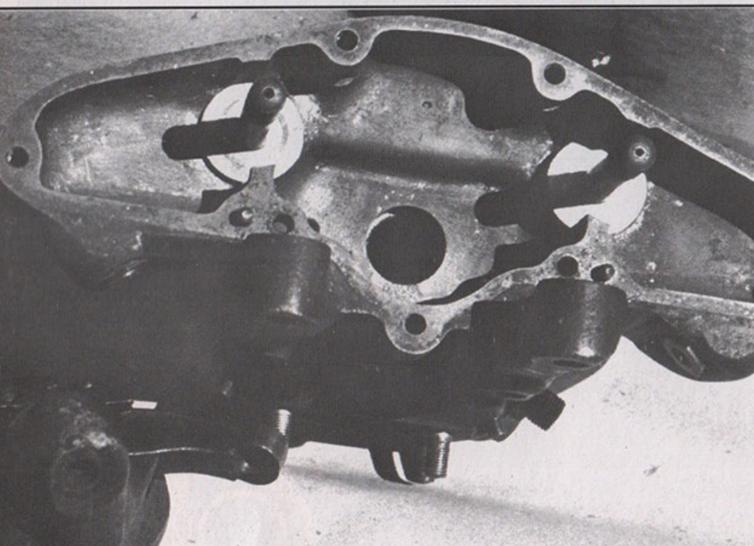
Die Gehäuse für Kurbeltrieb und Nockenwelle sowie der Zylinderkopf werden auf CNC-Maschinen mit größter Genauigkeit bearbeitet, wodurch die Montage wesentlich erleichtert wird.

Der Ventiltrieb wurde, wenn auch von außen unsichtbar, gründlich überarbeitet. Die Königswelle ist unten 1:1 übersetzt und trägt dafür oben ein Kegelrad mit 21 Zähnen, das mit ei-

einer Primzahl (also etwa 11, 13 oder 17 Zähnen) die Belastung durch den Nockenhub gleichmäßiger auf alle Zähne verteilen und damit den Zahnradverschleiß erheblich vermindern würde. Die berühmte deutsche Standard-REX hatte einen Königswellentrieb nach diesem Prinzip, und meines Wissens war auch die erste Königswellen-Norton von W.W.Moore, die CS 1, damit ausgestattet. Die Lagerung der Königswelle erfolgt äußerst sorgfältig in zwei hintereinander liegenden Nadellagern oben, und an der Unterseite finden wir neben einem Nadellager noch ein Kugellager und ein Axialdrucklager. Die Nockenwelle selbst ist mit dem Tellerrad durch eine sogenannte Vernier-Kupplung verbun-

*links:  
Übliches Nockengehäuse und Ausführung von 1936. Unverständlich, warum diese hervorragende Lösung nicht beibehalten wurde.*

*unten:  
Neuer Kipphebel im alten Gehäuse: PASST!*



in vielen Diskussionen mit Bekannten und Freunden, nach Dutzenden von Skizzen und Plänen endlich die Linie herauskristallisiert hatte, auf der das Ganze laufen sollte. Grundvoraussetzung war: Das Motorrad sollte einer NORTON-„International“ zum Verwechseln ähnlich sehen - zumindest was den Motor betraf. Dabei sollte dieser aber in entscheidenden Punkten verändert werden, um die bekannten Schwachstellen des Originals zu eliminieren und mit modernen Konstruktionen mithalten zu können. Als Rahmen kam natürlich nur ein Original-Federbettrahmen in Frage, dessen Qualitäten über jeden Zweifel erhaben waren.

Wollen wir nun einmal sehen, wie diese Forderungen verwirklicht wurden: Die wichtigste Baugruppe eines jeden Motors ist bekannt-

gefahren und soll auch bei 14.000 noch nicht auseinanderfliegen (kaum zu glauben!). Da hält sie die 7.000 in der Pseudo-Norton ohne weiteres aus. Außerdem kostet die komplette Kurbelwelle bei Weslake etwa gerade so viel, wie ein Hubzapfen mit Pleuel bei Norton. Kolben in der passenden Bohrungsgröße von 84 mm gibt's bei BSA noch massenweise zu kaufen - ebenfalls ein wichtiger Gesichtspunkt. Die Gehäuseteile werden nach Original-NORTON-Modellen gegossen; sie tragen sogar die korrekten Gußteilbezeichnungen. Nur läßt Evans sie aus Alu-Guß fertigen, während bei NORTON eine Magnesium-Legierung Verwendung fand, die sich durch ein etwas geringeres Gewicht und einen er-

nem Tellerrand auf der Nockenwelle von 42 Zähnen in Eingriff steht. Hier könnte allenfalls kritisch angemerkt werden, daß eine Übersetzung in zwei Stufen unter Verwendung von je einem Zahnrad mit

den. Diese besteht aus zwei Scheiben, die mit jeweils 11 bzw. 12 Bohrungen versehen sind. Ein Paßstift dient als Mitnehmer. Durch die ungleiche Anzahl der Bohrungen kann der Mitnehmer um jeweils 1,1

Grad (!) versetzt werden, was eine außerordentlich feine Einstellung oder Änderung der Ventilzeiten erlaubt.

Die Kipphebel wurden gegenüber dem Original radikal geändert. Und zwar gleiten nun nicht mehr verschleißträchtige Gleitstücke auf dem Nocken, sondern nadelgelagerte Rollen folgen der Nockenform mit erheblich weniger Verschleiß und bedeutend geringeren Reibungsverlusten. Die gleiche Anordnung findet sich bei dem legendären 350er BOY RACER von AJS, der für seine Zuverlässigkeit und Schnelligkeit berühmt war. Die Kipphebel bestehen übrigens aus Präzisionsguß (oder Feinguß), der in seiner Festigkeit geschmiedeten Teilen kaum nachsteht aber um vieles preisgünstiger ist. Interessanterweise passen die neuen Kipphebel genau in das alte Nockengehäuse von 1936, das Neville Evans als Vorbild für seine eigene Konstruktion diente.

Die Ventilzeiten sind übrigens mit Einlaß 64/71 Grad und Auslaß 70/39 Grad keineswegs rennmäßig scharf (Ventilhub 10,16 mm bei Ventildurchmessern von 47 und 44,5 mm), sondern lassen guten Durchzug bereits aus niedrigen Drehzahlen erwarten.

Im Gegensatz zur Werks-NORTON werden die Ventile durch ganz normale zylindrische Federn (Schraubenfedern) geschlossen, die heutzutage allen Ansprüchen hinsichtlich Drehzahlfestigkeit und Lebensdauer genügen und vor allem nicht mehr auf ölgetränkte Schwämmchen angewiesen sind, die bei den Haarnadelfedern ein Brechen infolge von trockener Reibung der eng aneinanderliegenden Windungen verhindern sollten.

Möchte jemand aus Traditionsbewußtsein unbedingt auf Haarnadelfedern bestehen, so steht dem nichts im Wege: der Zylinderkopf ist entsprechend freigeätzt.

Der Motor dreht, nach Aussa-

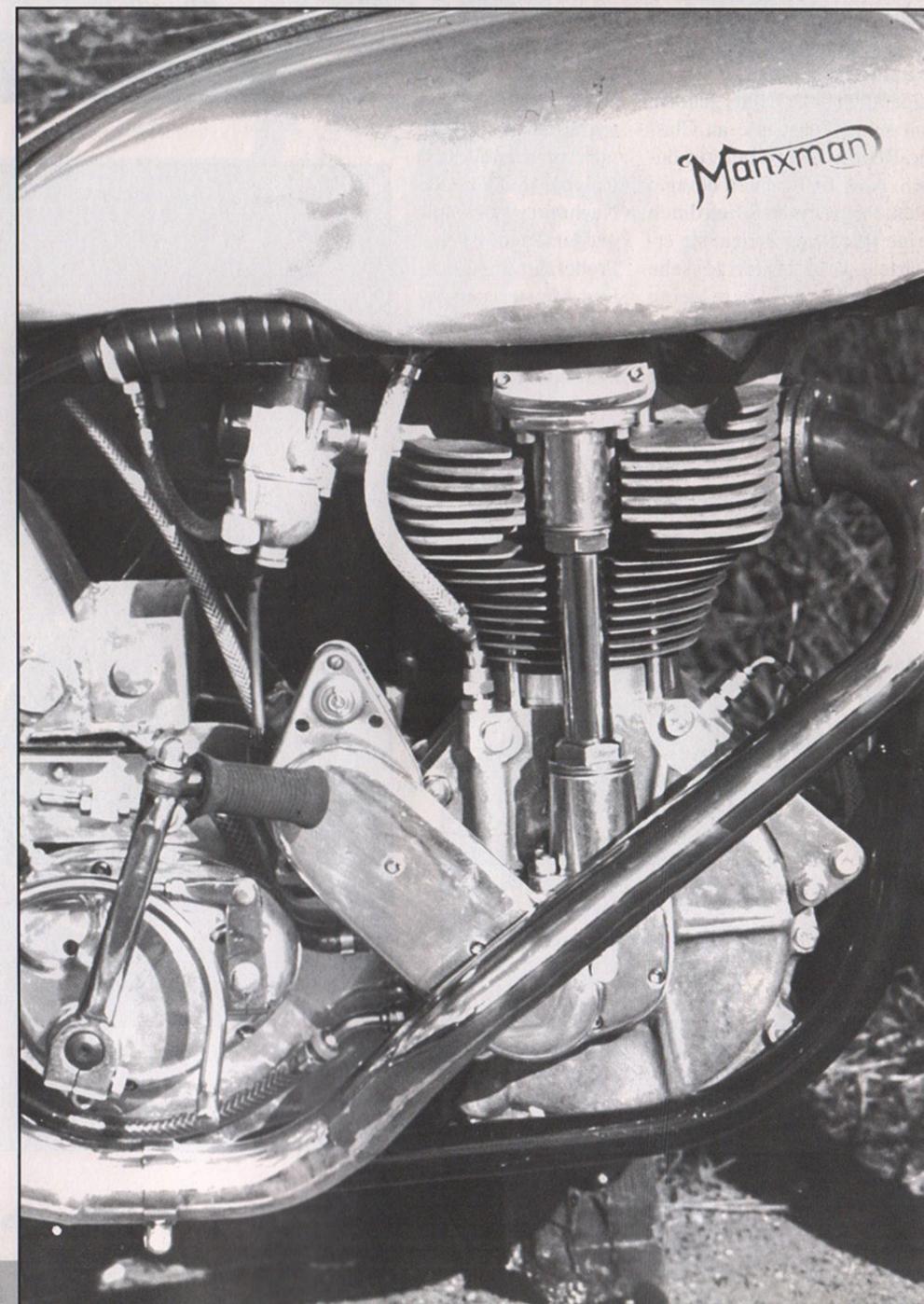
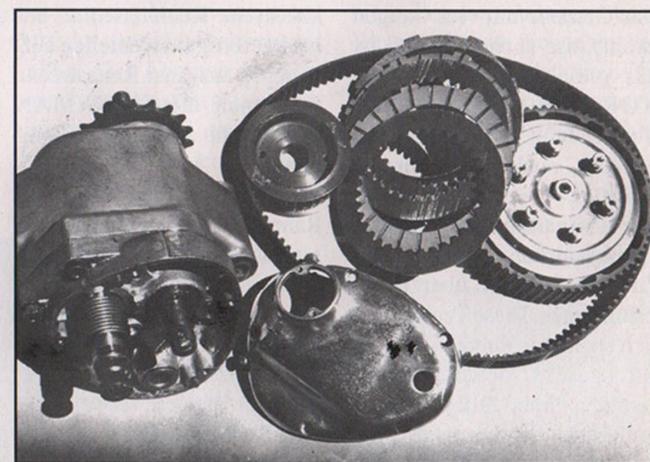
ge seines Erbauers, locker bis 7.000; das ist für einen Einzylinder recht ordentlich und ergibt eine Kolbengeschwindigkeit von 20,5 m/s, die zwar keineswegs niedrig, aber heutzutage durchaus beherrschbar ist. Der Kurbeltrieb hält sowie so noch ganz andere Drehzahlen aus. Außerdem geht der

*rechts:  
AMC-Getriebe mit Zahnriemen und Kupplung.*

*unten:  
Ein Prachtstück von Motor. Klassik vom Feinsten.*

Motor schon bei mittlerer Drehzahl so gesund, daß man die Drehzahlspitze wohl kaum je-

mals in Anspruch nehmen muß. Die Motorleistung schätzt der Erbauer auf zirka 45 PS, ver-



glichen mit den Fahrleistungen anderer Maschinen. Genaue Leistungsdaten gibt es (noch) nicht.

Das Getriebe mit vier Gängen (wahlweise auch 5 oder 6) ist das gleiche, wie es in der NORTON-COMMANDO Verwendung fand und wurde bei AMC noch bis vor kurzem gefertigt.

Der Primärtrieb erfolgt - Konzession an Ölfreiheit und Zuverlässigkeit - über einen Zahnriemen. Diese Technik hat sich sogar bei Vintage-Rennen durchgesetzt, obwohl sie eigentlich einen Stilbruch darstellt. Dennoch wird dies auch von den Verbandsbossen akzeptiert, so pingelig sie auch sonst in bezug auf Originalzustand sind.

Eigentlich hatte Evans gehofft, mit seiner Maschine an Classic-Rennen teilnehmen zu können. Aber da machten besagte Funktionäre einen Strich durch seine Rechnung, indem sie erklärten, sein Motorrad sehe zwar fast aus wie eine NORTON, entspreche aber in wesentlichen Details nicht dem Original.

Man kann nun diese Haltung kritisieren oder nicht (an manchen vom Verband zugelassenen

Maschinen ist nicht mal der Namenszug auf dem Tank mehr original, und jeder, der genug Geld hat, kann sich eine klassische Rennmaschine aus nachgefertigten Neuteilen aufbauen!), auf einer Rennstrecke wird man die MANXMAN wohl nicht zu sehen bekommen.

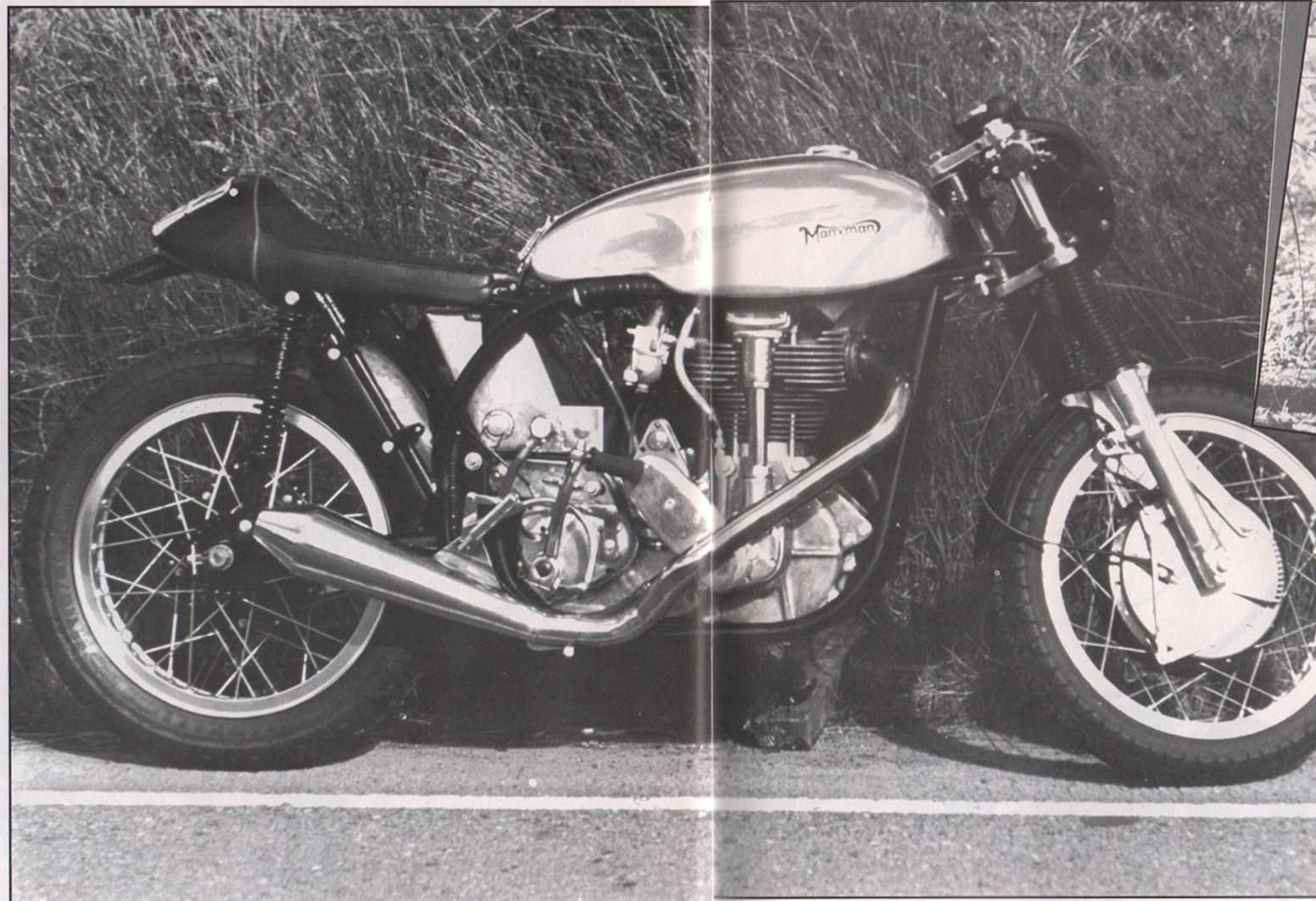
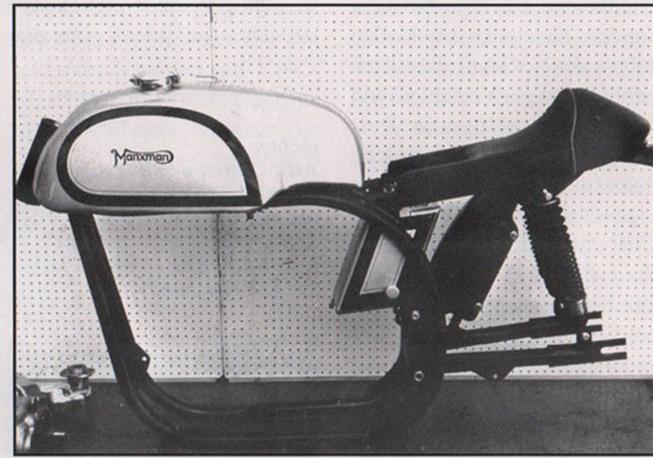
Die Rohre für den Federbett-Rahmen werden über die Original-NORTON-Lehren gebogen, und auch die Tanks entsprechen genau den Vorbildern aus jenem berühmten Haus (der flache Tank wurde für Kurzstrecken-Rennen verwendet). Die Ceriani-Gabel mit ihrer bildschönen Bremse läßt weder hinsichtlich Funktion noch Aussehen irgendwelche Wünsche offen.

Mit Reden und Bauen und Fotografieren ist der Tag viel zu schnell vergangen, und für den Nachmittag des folgenden Tages ist eine Probefahrt angesetzt. Der Meister persönlich fährt jeden fertiggestellten Motor erst mal für etliche Meilen, um sicherzugehen, daß auch alles in Ordnung ist. Dabei

werden dann noch Feineinstellungen von Zündung und Vergaser vorgenommen. Zu diesem Zweck existiert ein Rahmen mit Straßenzulassung

(wenn auch ohne Beleuchtung und Blinker und ähnlich unnützen Kram), so daß nur jeweils der Motor eingebaut werden muß.

**Originaler geht's nicht mehr: Der große NORTON-Tank mit Federbett-Rahmen.**



**Diese schmale Silhouette könnte ebensogut aus Gallarate, Bologna oder Como stammen. Wie man sieht, geht genügend Kühlluft durch!**



lauf bestätigt: die Ölpumpe fördert das Öl nicht in den Tank zurück. Auch die Ölpumpe wurde - weil es eilte - von einem guten Bekannten montiert, der das eigentlich können mußte. Also Abbruch der Veranstaltung. Was mich dabei faszinierte, war die Tatsache, daß dieser Fehler weder zu hören noch zu spüren war (nor-

nicht stimmte. Ein Zeichen dafür, wie weit sich dieser Mann mit seiner Arbeit identifiziert. Leider konnte ich nicht noch einen Tag dranhängen, und das Wetter sah auch nicht eben begeistert aus, so daß ich nicht mehr dazu kam, dieses faszinierende Gerät selbst zu fahren.

Immerhin kann man für rund 7.000 Pfund (das sind im Augenblick

Am Nachmittag ist es also soweit: Neville Evans läßt die 500er den steilen Gartenweg hinunterlaufen (ein Motor, der diesen Weg wieder bergauf schafft, muß von unten raus gut ziehen!) und geht auf der Straße penibel eine Reihe von Checks durch, bevor er den Kickstarter tritt. Mit sonorem Ton aus dem (gedämpften) Megaphon erwacht der Motor zum Leben. Neville schwingt sich in den Sattel, und ich folge ihm hinaus in die Berge von West-Glamorgan, die praktisch hinter seinem Haus beginnen. Nach wenigen Metern bereits merke ich, wie der Fahrer vor mir immer wieder zum Motor hinunterschaut und etwas unsicher wirkt. Dabei beschleunigt der Einzylinder so kraftvoll, daß ich ganz schön wick-

keln muß, um trotz der rund 70 PS meines Reiskochers mithalten zu können. Donnerwetter! Nach ein paar Kilometern hält Neville Evans an und ich ergreife die Gelegenheit zu ein paar Standfotos, weil schon mal die Sonne gerade scheint. Aber mit Fahraufnahmen wird's leider nichts. Stirnrunzelnd erklärt mir der Konstrukteur, daß irgend etwas an diesem Motor nicht in Ordnung sei. Er laufe gut, die Leistung stimme - aber beim Fahren habe er da so ein Gefühl ... Also wieder zurück, und vor dem Haus auf der Straße geht die Bauerei los. Und siehe da: das Kurbelgehäuse ist etwa gut ein Drittel voll Öl gelaufen. Ein kurzer Probe-

**oben: Spartanisch-funktionell: Dieser Motor braucht keinen Drehzahlmesser!**

**links: It's lovely! Isn't it?**

malerweise spürt man's erst, wenn es zu spät ist oder das Öl literweise zur Entlüftung rauskommt!). Trotzdem hatte der Konstrukteur das ganz bestimmte Gefühl, daß etwas

noch nicht mal DM 20.000) ein handgefertigtes Motorrad erwerben, das zeitlos-klassische Schönheit mit moderner Technik und Zuverlässigkeit verbindet. Nur existiert leider keine Behörde in ganz Deutschland, die diesem Prachtstück eine Zulassung geben würde. Aber zum Glück gibt's ja noch Engländer und ein paar Japaner, die sich so was ins Wohnzimmer stellen - nur zum Anschauen. Aber dazu ist die MANXMAN mit Sicherheit zu schade!

David Longstroke



Nannini, die Brille gibt es auch für Korrekturgläser, taugt aber nichts!



Die Climax wird mit dem Korrekturgläsereinsatz der Nannini bestückt. Taugt was!



Nicht jedem, dem der Herr die Lust zum Motorradfahren gab, gab er auch die benötigte Scharfsichtigkeit (von der Scharfsinnigkeit ganz zu schweigen). Alle unter uns, die keine Brille brauchen, können jetzt weiterblättern oder in Schadenfreude schwelgen. So, nun sind wir Fehlsichtigen unter uns, und ich glaube, ich muß die Problematik nur noch kurz anreißen:

Die Vollvisierfans haben sich sicher schon manchen Brillenbügel verbogen und oft ins Ohr gepieckt. Hier hilft nur tagelanges Anprobieren im Helm, laden, Brillen und Birnen sind einfach zu unterschiedlich, um hier Allgemeingültiges zu sagen. Für Halbschalenträger gibt's mehrere Möglichkeiten: Methode Doppeldecker: Man kann so manches Nasenfahrzeug unter die obligate Climax zurren, so z. B. die seit mindestens Anno 70/71 hinlänglich bekannte Gasmaskenbrillen Modell Quax. Abgesehen vom

keit. Doch auch die Studenten-Nickelbrille und andere besonders kleine Modell passen unter die Climax. Allerdings ist das nicht sehr bequem, es erschwert das Auf- und Absetzen und man kann leicht die Sehhilfe verbiegen oder ganz verlieren. Am Rande: ich war verblüfft, wie teuer Nickelbrillen inzwischen sind.

Einschleifen: Diese Möglichkeit springt natürlich ins Auge - könnte man nicht einfach die Frontscheibe der Climax durch ein geschliffenes Glas ersetzen? Man kann. So muß bei sehr dicken Gläsern die Rahmenführung nicht der Glaswölbung folgen. Ansonsten muß das Glas, um es einsetzen zu können, - zumindest an der Vorderseite - plan sein. Das geht natürlich schon, solches Glas gibt es für Taucherbrillen. Allerdings ist es exorbitant teuer. Es scheint also mehr eine Lösung für die Ästheten unter uns, und zwar die mit Geld. Außerdem verweise ich

Climax trennen? Erstmal gibt es meines Wissens nach keine andere Brille dieser Qualität, und dann - das gute alte Stück einfach an den Nagel hängen? Aber bevor man mit'm Goldfischglas 'rumfährt ...

Aus Italien kommt die Brille von Nannini, und die gibt es auch mit Einsatz für Korrekturgläser hinter den gewölbten Plasticscheiben. Auch wenn der Name Angenehmes heißt: Der erste Anblick kann für Klassikfans ein Schock sein, denn das Gerät wird nur in Papagei-Farben geliefert. Im Fahrtst stellte sich heraus, daß Schneepatsch gut an der Wölbung abgleitet und die Plasticscheiben erst spät beschlagen. Jedoch: Die Scheiben zerkrat-

zen schnell und verzerren. Reflexionen innerhalb der Brille erzeugen nachts vorbeihuschende UFO's. Durch den großen Knickwinkel der Korrekturgläser zueinander entstanden bei mir Doppelbilder und Zweidimensionalität, die die Kurven zum Abenteuer machten. Gottseidank zerbrach nach drei Wochen die (absolut pöfelige) Brillenband-Befestigung aufgrund des viel zu harten Gummis. Fazit: für ca. 180,- DM eine Zumutung.

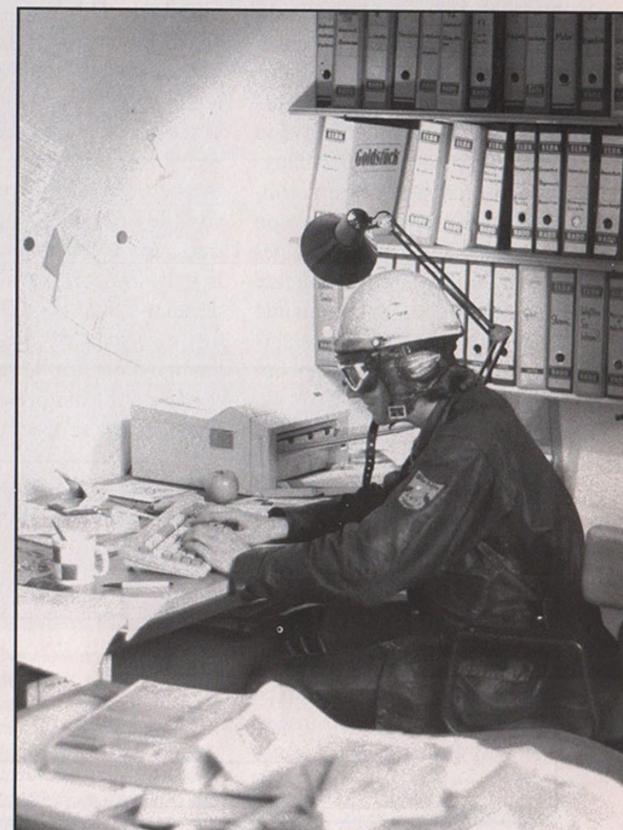
Die Lösung: Wie meistens - selberrmachen. Da ja eine runde Million Motorradfahrer offenbar für unsere Brillenindustrie kein akzeptabler Kundstamm zu sein scheinen. Wir nehmen also unsere alte

Climax und überlegen: es müssen optische Gläser da hinein. Die Idee klauen wir uns bei Nannini, siehe oben. Ich konnte auch gleich die Gläserhalter übernehmen, denn ich hatte das blöde Ding ja gekauft. Wer eine alte Brille hat, die er nicht mehr so dringend braucht, kann beim Optiker den Steg und die Bügel abbauen lassen und oben je eine (oder vielleicht auch zwei - für Sicherheitsfanatiker) Mutter anlöten lassen. Um die ganze Geschichte wie bei mir klappbar zu machen, kann man auch vom Optiker bei der Fa. Kurzenberger & Braun für ca. 68 M die Halter bestellen lassen. Dann müssen aber wahrscheinlich neue Gläser angefertigt werden. Ich rate, diese gleich gut entspiegeln zu lassen, damit einem nachts nicht die UFO's um die Ohren fliegen. Auf jeden Fall werden die Halter danach mittels einer Schraube in der Climax befestigt. Diese wird von oben durch das Gummi hinter den Chromrahmen geführt (gepuhlt). Danach sitzen die optischen Glä-

ser hinter den Frontgläsern der Climax und werden an der Unterseite vom Lederpolster an Ort und Stelle gehalten. Sie lassen sich am besten putzen, wenn man die klappbaren Nannini-Halter nimmt. Ich halte diese Möglichkeit für die beste Lösung. Der Nachteil dieser Variante ist, daß man ein vernünftiges Mittel gegen Beschlagen finden muß, vor allem bei Schneefall. Leider bleibt der Schnee ja auf den Climaxgläsern liegen und sorgt so für kräftiges Beschlagen. Tip: Klarpilot (beim Motorradhändler) hat bei mir für ca. eine Woche für Ruhe gesorgt. Auch beim Optiker wurde mir ein Mittel empfohlen: NASA-getestet und ohne Herstellerangabe ist es mit 9,- DM ca. 4,- DM billiger, aber etwas schwieriger klarzupolieren. Außerdem brennen die Mittel vom Optiker oft in den Augen. Das Herausnehmen der Windhutzen in der Climax kann ich nicht empfehlen, da Sprühwasser zwischen die Gläser dringt, und schon muß man wieder

putzen. Trotzdem eine feine Sache, sogar mit einem belehrenden Nebeneffekt: da man ohne Brille schlecht sieht, klappt man die Climax weniger hoch und kriegt seltener was ins Auge. Vom Tragekomfort her kein Vergleich zu den anderen Lösungen.

Plus: Weniger Probleme mit Beschlag und Reflexionen; Minus: Kein Sicherheitsglas mehr. Endgültig wird das eine Preisfrage sein. Außerdem gibt es eine weitere Firma für Schutzbrillen, die evtl. auch etwas für uns im Programm hat. Man kann also davon ausgehen, daß ich zu diesem The-



Daß Udo des öfteren keinen Durchblick hat, liegt bestimmt an seiner Einfachverglasung

eingeschränkten Gesichtsfeld und dem „Klemmsitz“ (Stoffstreifen statt Brillenbügel) sorgt man bei jedem Treffen - und vor allem bei Nichtnostalgikern - für allgemeine Heiter-

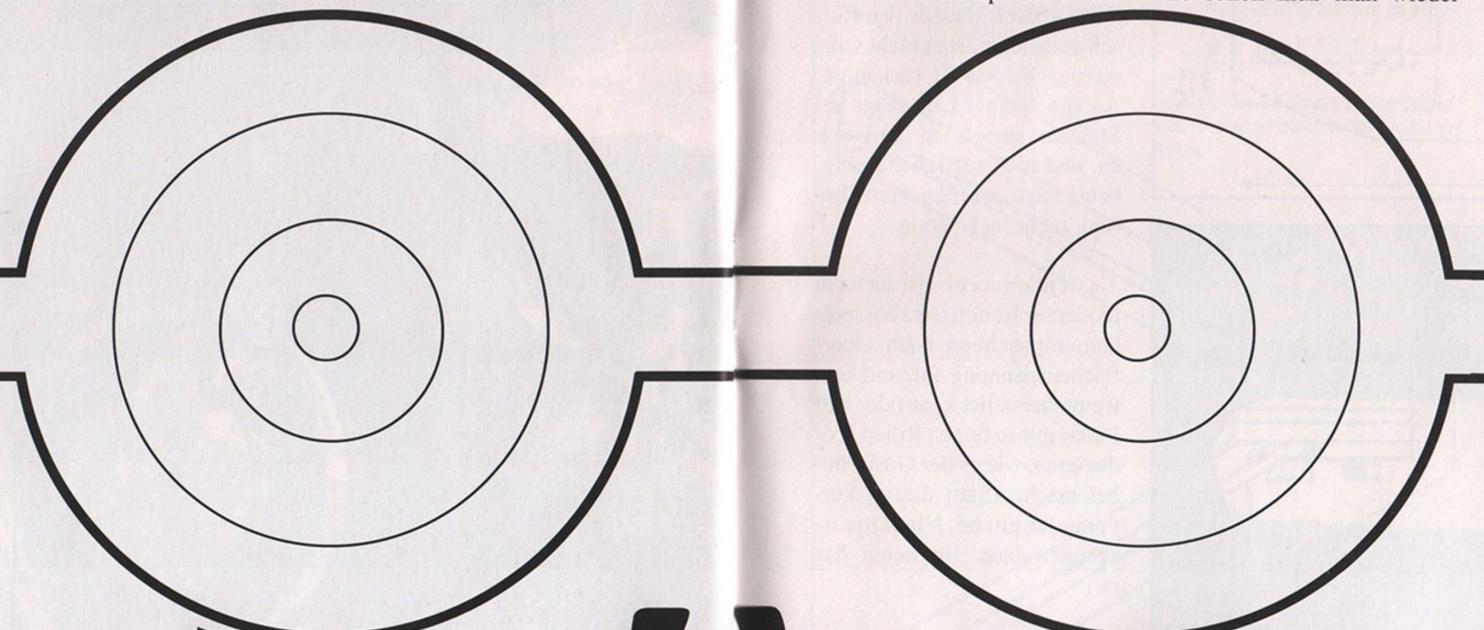
auf den Eingangssatz Climaxgläser sind aus Dreischichten-Sicherheitsglas, und dieser Schutz ist dann futsch!

Andere Brille: Wer von uns möchte sich schon von seiner

Kleiner Nachsatz: Ich werde in der nächsten Zeit einem Tip meines Optikers folgen und plane Gläser einer neuen Firma, die billiger sein soll, einbauen und ausprobieren.

ma noch nicht das letzte Wort geschrieben habe.

Christian Heinzel



# Doppel - Verglasung

# Wer kennt das noch: Gilstern?

Eines verregneten Maiensamstags anno 1986 war's, als ich, damals noch Fahrlehrer, mit ehemaligen Schülern eine Ausfahrt machte. Hirschhorn am Neckar ist eine liebe Stadt. Weit weniger lieblich war, daß ich vor der versammelten Fahrerschüler schar mit meiner Hercules Wankel in einer Kurve in 90° Schräglage ging. Sehr langsam, nix passiert. Aber peiinnlich! Ich murmelte was von „verdammte Ölspur nicht gesehen“ und werde noch heute von damaligen Zeugen hin und wieder als der „Ölspur-Fahrlehrer“ titulierte. Schweinebande!

Tatsächlich lag's weder am Öl noch an meiner Unfähigkeit.

Schuld war allein eine regen-nasse Fahrbahn und die harte Oberfläche meines Vorderreifens. Ich erinnerte mich einer Zeit, da Motorradfahrern noch nicht das Denken verboten wurde durch Paragrafen, Werbung und selbsternannte Fachleute. Damals machten sich kluge Köpfe Gedanken zur besseren Reifenhaftung auf der Straße. Heraus kam die Konstruktion eines Feinstprofilgerätes, des sogenannten Gilsterhobels. Ein norddeutscher Unternehmer namens Gilster hatte ihn erfunden. Das Prinzip war einfach: Im Vorderreifen werden mit rasiermesserscharfen Klingen feinste Längsri-

len angebracht, vor allem an der seitlichen Profilfläche. Folge: Die Oberflächenhärte des Reifengummis wird entspannt, am Reifenaufstandspunkt öffnen sich die feinen Rillen und entfalten eine „Saugwirkung“, vor allem bei feuchter Straße. Klacks hat seinerzeit Versuche gefahren und mit Hilfe einer Glasplatte die verblüffende Wirkung bei Nässe gezeigt.

Nach dem peinlichen Vorfall forschte ich intensiv nach dem Wunderwerkzeug. Noch in den 60er Jahren konnte man es käuflich erwerben, etwa 20 Mark das Stück. Doch niemand bot es mehr an, es war - und ist bis

heute - in Vergessenheit geraten. Schließlich fand ich einen alten Fahrersmann, der mir so ein Gerät auslieh, damit ich es mir nachbauen konnte. Seitdem gilstere ich jeden Vorderreifen mit Überzeugung, und Kurven haben bei Regen ein Großteil ihres Schreckens verloren.

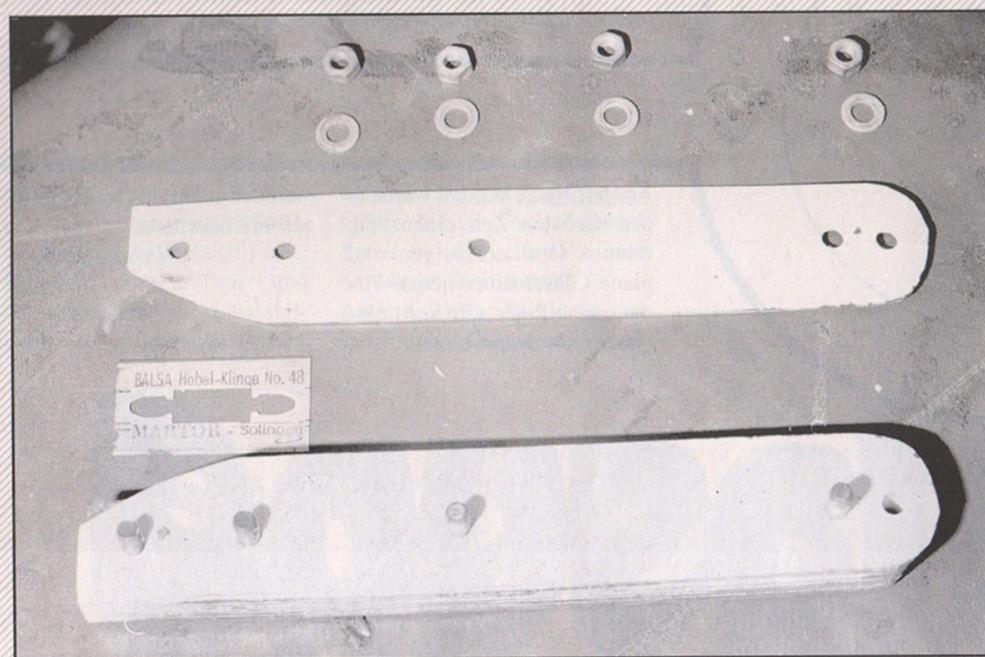
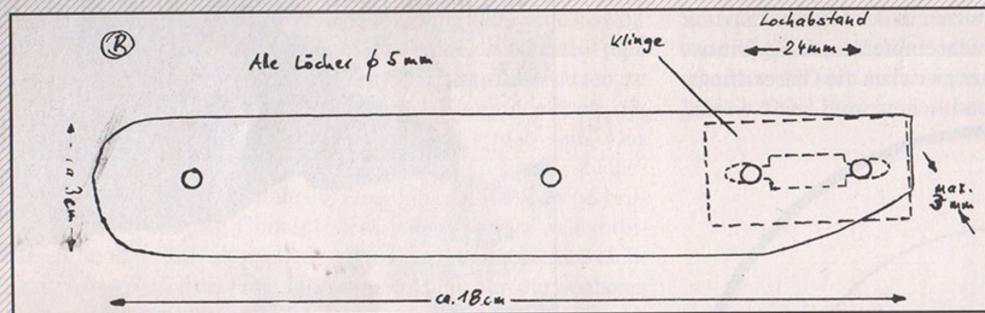
Nachteile des Gilsterns? Keine. Im Laufe der Zeit wurden Motorradfahrer für zu dumm gehalten, selber Hand an ihre Maschine zu legen. Hinzu kommt die Geißel unserer Tage, die Sicherheitshysterie, so daß alle Welt mahnt, den Bock ja in die „Fachwerkstatt“ zu tun (die ihn dann für teures Geld kaputtschraubt). So verschwand das Werkzeug wieder aus dem Handel. Natürlich raten auch Reifenhersteller und -händler vom Gilstern ab, kämen sie doch sonst in den Ruf, schweineure, aber nicht vollwertige Reifen zu verkaufen. Anlässlich eines Lehrgangs bei Metzeler sprach ich die Frage an, und man versicherte eilig, heutzutage sei Feinstprofilierung nicht mehr nötig.

Tatsächlich aber weist auch ein moderner Reifen trotz besserer Gummimischung noch Oberflächenspannung auf, und kein Reifenhersteller kann oder will Pneu mit so feinen Rillen produzieren, wie es der Gilsterhobel macht. (Statt dessen kurvenuntaugliche Niederquerschnittwalzen, Ihr kennt das ja.)

Inzwischen aber gibt es das Werkzeug wieder zu kaufen.

Durch Verschraubung des Korpus können jederzeit abgebrochene Klingen gewechselt werden. Aber jede Klinge hat vier Ecken! Das Werkzeug ist also sehr ergiebig.

Nach dieser Schablone kann sich der Heimwerker einen Hobel selber bauen.



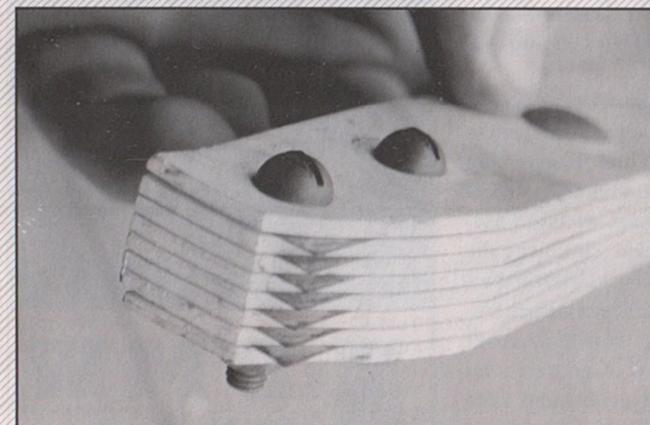
Die Firma Amex in Neustadt/Rbge. läßt es nach alter Vorlage aus stabilem Metall und mit zwei Griffen fertigen. Wer dennoch Lust zum Selberbauen hat, dem sei das Rezept erzählt:

1. Du schneidest Dir aus zwei Millimeter starkem Alublech oder Kunststoff acht Streifen

einer starken Schere schneiden läßt.

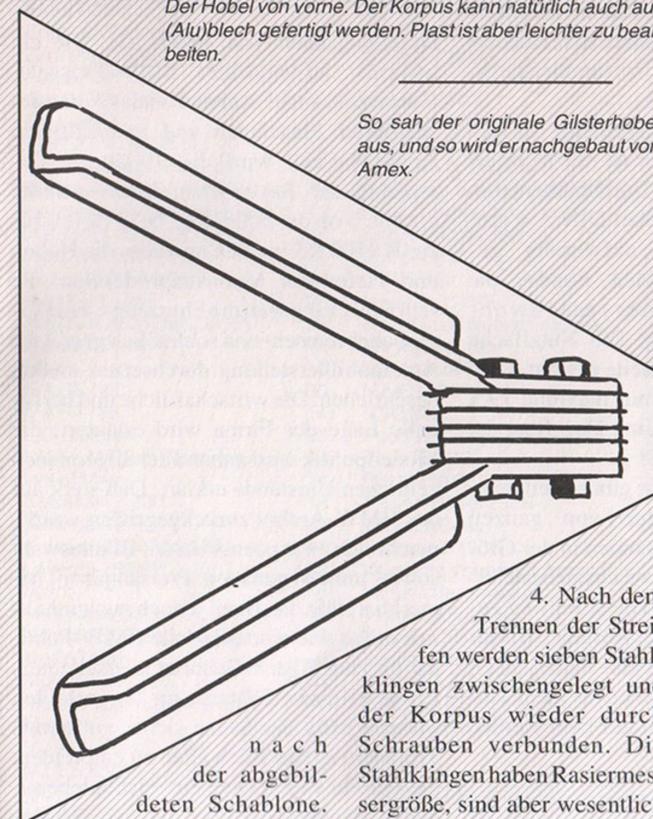
2. Die bezeichneten Löcher (Durchmesser fünf Millimeter) werden gebohrt und die Streifen zu einem Block zusammengeschaubt.

3. Der Block wird nun bündig gefeilt, vor allem an der späteren Schneidfläche.



Der Hobel von vorne. Der Korpus kann natürlich auch aus (Alu)blech gefertigt werden. Plastik ist aber leichter zu bearbeiten.

So sah der originale Gilsterhobel aus, und so wird er nachgebaut von Amex.



nach der abgebildeten Schablone. Ich habe Polystyrol genommen, weil sich das gut mit

4. Nach dem Trennen der Streifen werden sieben Stahlklingen zwischengelegt und der Korpus wieder durch Schrauben verbunden. Die Stahlklingen haben Rasiermessergröße, sind aber wesentlich stabiler. Sie gibt's in jedem Heimwerkermarkt als Ersatz-



Gilstern: Der Reifen wird zwischen die Knie geklemmt, am besten fertig montiert und aufgepumpt, und mit dem Hobel bringt man Schnitt für Schnitt Längsrillen auf der gesamten Lauffläche an. Am wichtigsten sind die Profilflanken, da sie in der Kurve führen.

vor allem an den Profilflanken setzt: Eine Hand drückt, die andere zieht. Eine schweißtreibende Arbeit, aber es lohnt sich. Das Ganze hat übrigens wirklich nur Sinn beim Vorderreifen, denn bei ihm kommt es auf die Haftung in Kurven an.

klingen für Minihobel. Rasierklingen brechen zu leicht. Am Ende sollten die Klingen maximal drei Millimeter aus dem dem gebrauchten Reifen nicht in die Karkasse schneiden. Tatsächlich muß man nämlich jedes Rad von Zeit zu Zeit nachprofilieren, da mit der Abnutzung der Lauffläche natürlich auch die Rillen verschwinden.

So, fertig ist der Gilsterhobel. Feinstprofiliert wird der fertig montierte und aufgepumpte Reifen, indem man ihn zwischen die Knie klemmt und Schnitt für Schnitt die Rillen über den ganzen Umfang und

Bliebe für vorsichtige Gemüter die Frage, ob die Geschichte legal ist. Antwort: Ja! Das Profil des Reifens wird nicht verändert, wie das etwa mit einem Reifenschneider aus dem LKW-Bereich der Fall wäre. Die Festigkeit wird auch nicht beeinträchtigt, denn die wird durch die Karkasse gegeben. Es handelt sich, um im Amtsdeutsch zu sprechen, um eine Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, etwa wie beim Reifenanwärmen, Bremsenreinigen oder Kette schmieren.

Hans Hohmann



# Mit herzlichen Grüßen aus Zschopau Ihr pk

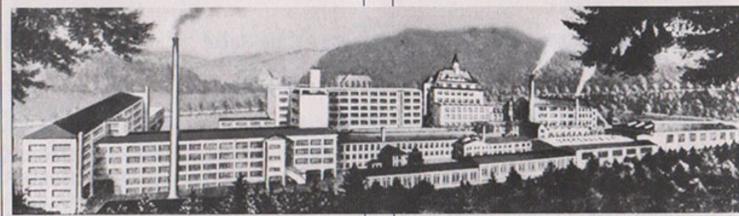
Ein Dutzend Augen starrten mich verständnislos an, als ich auf einem Motorradfahrerstammtisch meine Macke offenbarte: Statt im Urlaub zu faulenz, besichtige ich verlassene Fabriken, alte Flugplätze und stillgelegte Bahnhöfe. "Dann ist das alte DKW/MZ-Werk in Zschopau-Sachsen genau das Richtige für dich! Da mußt du hin!" war die einhellige Meinung.

Um stilgerecht zu reisen, lieh ich mir eine 300er MZ, Baujahr 1991. Der Tankrucksack mit meinen Utensilien paßte wider Erwarten auf den schrägen "Bananen"-Tank. Das restliche Gepäck kam in die "Pneumant"-Seitenkoffer. Mit einem Leuchtstift markierte ich auf den Generalkarten (Maßstab 1:200.000) die Strecke nach Zschopau. Auf Landstraßen, nicht auf Autobahnen oder Bundesstraßen, wollte ich das von Bremen rund 550 km entfernte Ziel erreichen.

Die zweitaktende Einzylinder-MZ, Typ ETZ 301, erwies sich dank des geringen Leergewichtes von nur rund 135 kg als äußerst handlich und beschleunigte mit ihren 23 PS recht ordentlich. Die Telegabel und die hintere Federung schluckten alle Unebenheiten der holprigen Landstraßen. Die aufrechte Sitzposition empfand ich nach kurzer Eingewöhnungszeit als sehr bequem. Doch der Kraftstoffverbrauch von über 6 Litern/100 km (Mischung 1:100!) war zu hoch.

## Die Augustusburg

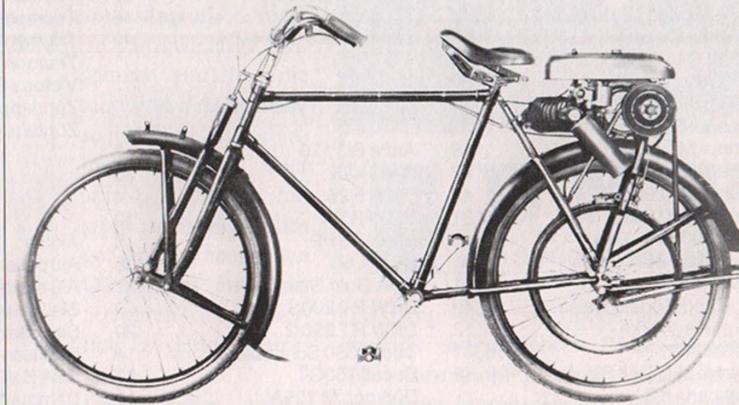
Nach 11 Stunden Fahr- und Pausenzeit erreichte ich die Augustusburg östlich von Chemnitz am Rande des Erzgebirges. Die Burg wurde im Auftrage des Kurfürsten August I. von Sachsen im 16. Jahrhundert als monumentales Lustschloß erbaut. Heute beherbergen die restaurierten Gebäude das bekannte Motorradmuseum, ein Jagd-, Tier- und Vogelkundemuseum, sowie die Prunkkutschensammlung des sächsischen Hofes aus dem 18. und 19. Jahrhundert. Das Motorradmuseum, 1961 von MZ gegründet, zeigt anhand von rund 170 Exponaten die Geschichte der motorisierten



Die Schornsteine rauchen  
Zeichnung der Werksanlagen der größten Motorradfabrik der Welt (um 1930)

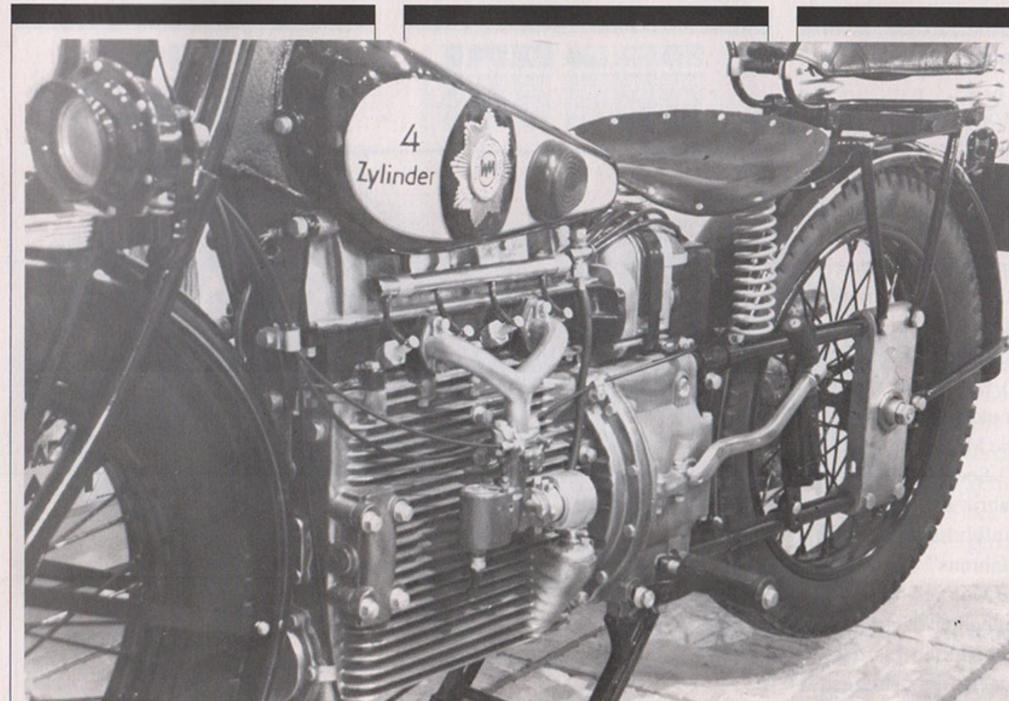
Damit fing die Geschichte des Motorrades bei DKW an: Hugo Ruppe verbesserte und vergrößerte den Spielzeugmotor "Des Knaben Wunsch" und verpflanzte ihn auf den Gepäckträger von

Fahrrädern. Im Bild ein DKW-Fahrradrahmen mit geschobener Kurzschwinge vorn und, man staune, ohne Kette. Wahrscheinlich ein retuschiertes Werbefoto von 1922



Die Zukunft fand vor 70 Jahren statt: DKW-Motorroller "LOMOS" mit hinterer Schwinge und Teleskopfederbein (!), geschobener Kurzschwinge mit Zentralfederbein vorn (!), Luftfilter (!!!), einem Automatik-Getriebe (!!!! - Lomos-

Kupplung) und Bauteilen aus Elektron (!!!!!). Das Ganze mit 1,5 PS und einer Leermasse von nur 52 kg. Sanfte Beschleunigung bis auf 60 km/h - trotz allem kein großer kaufmännischer Erfolg, da nur rund 2500 Roller verkauft werden konnten (Foto um 1923)



Zweiräder. Ausgestellt werden Meilensteine der Entwicklung, wie die Hildebrand & Wolfmüller (erstes Serienmotorrad, 1894), die Megola mit dem 5-Zylinder-Sternmotor im Vorderrad (1922) und die Windhoff mit längs eingebautem 4-Zylinder-Reihenmotor (tragendes Teil!) und obeliegender Nockenwelle von 1929. Der Schwerpunkt liegt bei den Marken DKW und MZ.

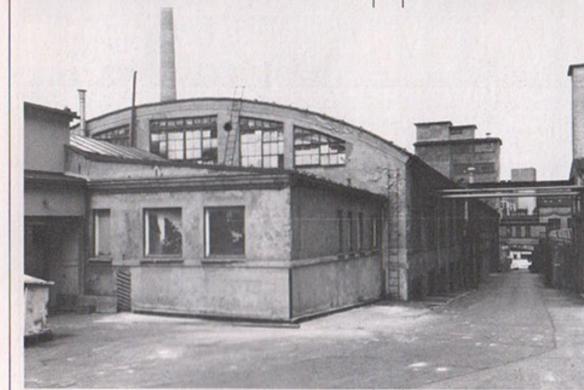
Doch bevor man diese Schätze sichtet, sollte man sich um die Übernachtungsmöglichkeit kümmern. Direkt auf der Burg gibt es eine Jugendherberge (DJH). Hier kann jeder, egal ob 20 oder 60 Jahre alt, für 11 DM übernachten, wenn

Einer der Schätze im Museum der Augustusburg: 750er Windhoff von 1927 - Die Konstrukteure Deuben und Windhoff bildeten den kurzhubigen 4-Zylinder Reihenmotor als tragendes Element aus und hängten das Fahrwerk und den

Tank an das Antriebsaggregat. Der 22 PS bei 4000 1/min leistende ohc-Motor wurde durch den Ölkreislauf gekühlt und gab seine Kraft über einen Wellentrieb an das Hinterrad weiter



ZSCHOPAUE  
MOTOREN  
WERKE  
J.S. RASMUSSEN  
1922 lief hier die Motorradproduktion an



VEB MOTORRADWERK  
ZSCHOPAU  
Die gleiche Halle im Jahre 1992

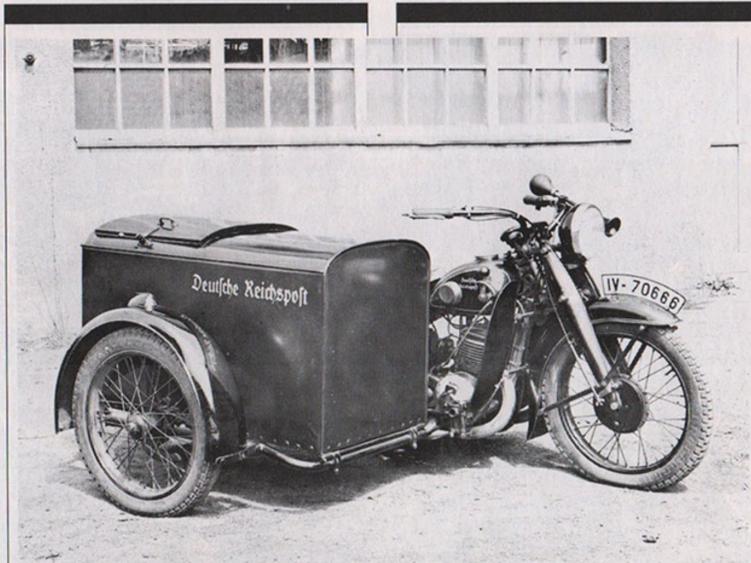
er den DJH-Ausweis besitzt. Dieses Papier gibt es für 20 DM in der Herberge. Biker sind übrigens gern gesehene Gäste, die die Ehre erhalten, einen unterirdischen Gang betreten zu dürfen. Kurfürst August war dem Wein sehr zugetan. Bei seinen Zechgelagen in den Weinkellern unter der heutigen Jugendherberge überkam ihn häufig die Jagdlust. Damit er nicht den zehnmütigen Fußmarsch über die Treppen hinaus durch's Tor in den Wald machen mußte, ließ er sich einen Stollen graben, der in einem Ansitz mitten im Wald endete. Dort konnte er bequem das durch die Treiber aufgeschuchte Wild erschießen. Besonders stolz ist das Personal der Herberge, weil sie es waren, die diesen verschütteten Gang vor drei Jahren entdeckten und ihn in mühseliger Arbeit freiräumten.

Der "Herbergsvater" gab mir einen Schlüssel, damit ich jederzeit in das Haus kommen konnte. Zu meiner Überraschung sind die Zeiten, da Jugendherbergen um 22.00 Uhr ihre Türen verriegeln, vorbei. Das kleine Städtchen Augustusburg ist romantisch. Die Häuser stammen aus dem 16. bis 19. Jahrhundert und wurden sehr schön restauriert. So sind klinkerähnliche Fassadenverkleidungen tabu. Das Geld, welches ich durch die DJH-Übernachtung sparte, wollte ich in ein opulentes Abendmahl umsetzen. Im Gasthof "Landsknecht" kredenzte mir der Chef (er fährt auch Motorrad) Hirschbraten und das Spitzenbier der Region: Wernesgrüner. Doch auch hier blieb die Reisekasse geschont (Hirschbraten 17 DM, 0,5 Liter Premiumbier 4 DM). Zu später Stunde ging ich im Mondschein durch die engen Gassen und den steilen Weg zur Burg hoch.

Motorradbau seit über 70 Jahren

Am nächsten Morgen fuhr ich die 5 km lange Strecke zu MZ. Ich quälte mich mit der Maschine durch die Staus in den engen Straßen Zschopaus. Hier kaufte 1907 der Däne Rasmussen eine stillgelegte Weberei und gründete eine Maschinenfabrik. Im Ersten Weltkrieg fertigte Rasmussens Mannschaft Prototypen eines Dampfkraftwagens. So entstand die Abkürzung "DKW", die 1919 als Schriftzug für einen Spielzeugmotor (Des Knaben Wunsch) und für einen Fahrradhilfsmotor (Das Kleine Wunder) verwendet wurde. 1921 lief die Serienfertigung von motorrollerähnlichen Zweirädern an und 1922 startete die Motorradproduktion mit dem "Reichsfahrmodell". Sechs Jahre später war DKW die größte Motorradfabrik der Welt. Der Weitsicht Rasmussens war die Einführung des kraftstoffsparenden "Umkehrspülverfahrens" für Zweitaktmotoren zu verdanken. Andere Motoren- und Motorradfabriken (z.B. Zündapp) versuchten diese Form des Gaswechsels zu kopieren, scheiterten bis nach dem Zweiten Weltkrieg aber immer an dem strengen Patentschutz (Es sei denn, sie zahlten DKW eine Lizenzgebühr von 6 RM pro gefertigtem Zylinder/Kolben). Dieser technische Vorsprung sicherte dem Unternehmen gute Umsätze. Mitte 1932 ging DKW in der "Auto Union AG" auf, einem Zusammenschluß der Kraftfahrzeugfabriken "AUDI", "HORCH" und "Wanderer". Das Markenzeichen der vier verschlungenen Ringe symbolisierte die Fusion der Firmen. Bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges fertigten die Zschopauer Militärmotorräder mit 125 und 350 ccm Hubraum.

Im Mai 1945 flüchteten führende "Köpfe" vor der anrollenden sowjetischen Armee aus Zschopau in die Westzonen und gründeten in Ingolstadt, Bayern, die bundesrepublikanische Variante von DKW. In der Ostzone demontierten die Sowjets das durch den Krieg unzerstörte Werk. Unter großen Schwierigkeiten gelang es den Zschopauern Maschinen und Material zu beschaffen, um das Vorkriegsmotorrad "RT 125" zu produzieren. Kopien der Konstruktionspläne dieses "Volksmotorrades" gelangten als Beute in die Hände aller Besitzer, so daß die RT 125 das erste internationale Motorrad wurde. Die 125er erschien in Amerika als "Harley- Davidson Hummer", in der Sowjetunion als "Ish" und in Großbritannien als "BSA Bantam". Auch die Polen und die Japaner (Yamaha) kopierten die erfolgreiche Maschine. Neben der RT 125 lieferte IFA-MZ in den 50er Jahren sogar eine gespanntaugliche 350er Zweizylinder-Boxermaschine (17 PS) mit Kardanantrieb (Typ BK 350). Motorräder mit einem Hubraum von 125, 150, 175, 250 und 300 cm<sup>3</sup> bildeten in den folgenden Jahren das Standardprogramm des Werks. Die Maschinen wurden



DKW SB 500 mit Lastenbeiwagen der Reichspost um 1935 - Das Motorrad hatte einen 2-Zylinder-2-Takt-Motor (494 cm<sup>3</sup>) mit Umkehr-

spülung und 11 kW (15 PS). Die Luxusversion gab es sogar mit elektrischem Anlasser (Dynastartanlage)!

Die Abschrift eines Briefes von Dr. Hahn. Hahn war der kaufmännische Macher von DKW, nach dem Krieg von Auto Union Ingolstadt und Vater des VW-Vorstandsvorsitzenden Dr. Carl H. Hahn jun. Er führte das Ratenzahlungssystem und die Kundendienstmonteurschulung ein, die der Firma DKW erhebliche

Vorteile gegenüber den Konkurrenten (z.B. Zündapp) verschaffte. Hahn wird von Zeitzeugen als freundlicher ("mit Wiener Charme"), verstehender Typ eingeschätzt. Aber ob dieser Brief mit seiner ungewöhnlichen Wortwahl repräsentativ für Hahns Führungsstil ist, ist nicht gewiß

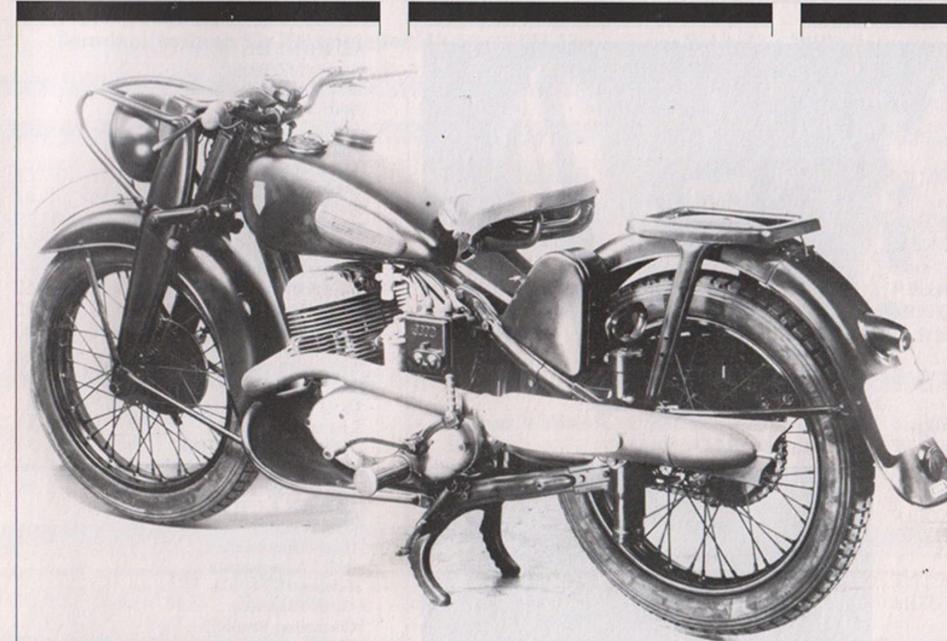
ZSCHOPAUEER MOTORENWERKE J·S·RASMUSSEN  
DKW·EINBAUMOTORE DKW·LEICHTKRAFTRÄDER DKW·KLEINWAGEN

Bei Antwort bitte Bezug nehmen auf  
Betr.: Dr. H./K.  
Abtlg.: Direktion

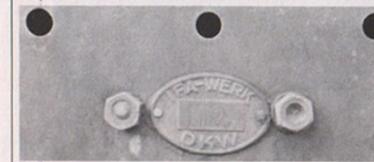
Zschopau i. Sa. 24. April 1924

Herrn  
Wa. Ostwald,  
Bremen - Sebaldsbrück  
-----  
Schlosspark.

Sehr geehrter Herr Ostwald!  
Ich bestätige postwendend Ihre frdl. Zeilen vom 22.d.M. und freue mich, dass nun das Schweinchen vorwärts geht. Darf ich Ihnen eine Anregung an den Kopf werfen? Meinen Sie nicht, dass eine gesetzliche Regelung, dass alle Lastwagen prinzipiell nur mit Riesen-Luftreifen fahren dürfen, letzten Endes keine Mehrauslagen für die Lastwagenbesitzer entstehen würden, da doch die Strassen erheblich besser blieben und überdies alle anderen Strassenbenützer Autos insbesondere auch die Personenfahrzeuge bedeutend langlebiger würden. Verstehen Sie mich, was ich meine?  
Sie herzlichst begrüßend, zeichne ich  
Hochachtungsvoll

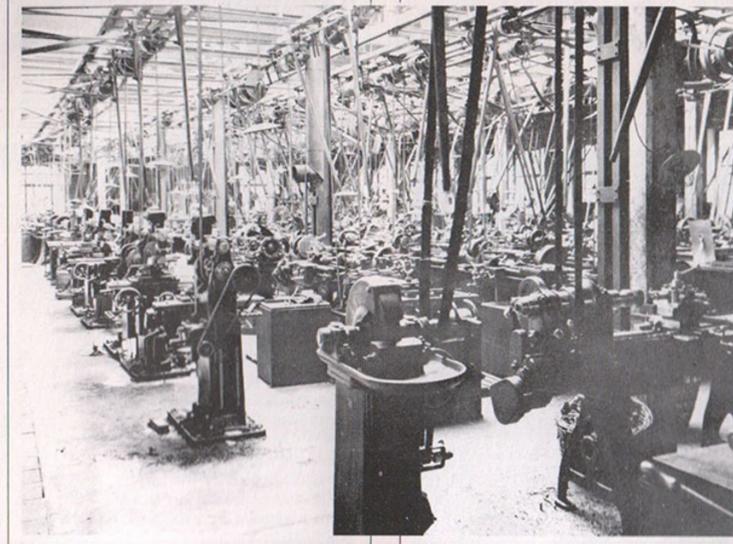


DKW bot 1939 der Wehrmacht die NZ 500 in einer Militärausführung an (Foto). Doch das Heer lehnte ab und orderte die leichtere NZ 350



Fundstück 1993  
Inventarmerke (um 1948/49) an einem Werkzeugschrank

Blick in eine Fertigungshalle. Die Drehbänke, Schleifsteine, Bohrwerke usw. werden über Wellen (unter der Decke) und Riemen angetrieben (Foto um 1924)



auch in die Bundesrepublik geliefert und über ein Versandhaus verkauft. Mike Hailwood gewann 1963 auf einer 250er MZ den Weltmeisterschaftslauf auf dem Sachsenring, 1964 siegte Alan Shepherd beim "Großen Preis der USA" und ab 1963 schienen die Zschopauer den Sieg bei den "Internationalen Sechstagesfahrten" abonniert zu haben. Trotz dieser beeindruckenden Sportserfolge hatten die DDR-Zweiräder in der Bundesrepublik den Ruf eines "Arme-Leute-Motorrades". Der Zulassungsanteil war gering, zumal Ostprodukte in der Zeit des "Kalten Krieges" im Westen nur geringe Marktchancen hatten.

Industrieromantik pur

Das alte Werk liegt in einem schmalen Tal. Als Wegweiser diente der hohe Schornstein des Kraftwerks (MZ versorgt halb Zschopau mit Energie). Ich wurde nicht von einem uniformierten Werkschutzmann, sondern von einem weiblichen Portier sehr freundlich empfangen. Werksausweis, umständliches Einholen einer Fotografierlaubnis und keine Ablagemöglichkeit für Helm und Lederjacke war ich von anderen Motorradfabriken gewohnt. Ganz anders bei MZ. Der Helm und die Jacke blieben gleich im Pförtnerhäuschen und die entsprechende Abteilung gab mir sofort die Erlaubnis, alle Gebäude zu fotografieren. Der Eingang liegt an einer Bergseite. Auf steilen Treppen gelangte ich an der Kantine vorbei auf die Werkstraße. Die Berge bildeten eine natürliche Grenze für die Ausdehnung der Produktionsstätten. So wurde jeder freie Fleck im Tal genutzt. Immer wieder setzte man zusätzliche Häuser an und auf die alten Gebäude.

In den engen Gassen und verwinkelten Ecken entdeckte ich schrottreife Zylinder, kaputte Batterien, Kühlschränke, alte "Plaste"-Verkleidungen für Polizeimotorräder, Tanks in allen Formen und Farben, Müllcontainer gefüllt mit schwedischen Reparaturanleitungen für das Modell ETZ 250 und in Beamtendeutsch verfaßte Hinweisschilder ("Angriffsweg für Feuerwehr freihalten"). Auf kleinen Plätzen standen Hunderte von Metallkästen mit Aufschriften wie "VEB Motorradwerk Zschopau 100 St Zündspulen". Dazwischen verrotteten Lastenbeiwagen und alte ETZ-Modelle.

In der Fabrik herrschte emsiges Treiben. Baukolonnen renovierten die Gebäude und an anderen Stellen wurde aufgeräumt. Ich ging an dem mit Walmdach und

## REISE: ZUR WIEGE DES ZWEITAKTMOTORS

kleinen Erkern versehenen Haus der Betriebselektrik-Abteilung vorbei und erreichte über eine kleine, gepflasterte Straße die Versuchsabteilung. Die Fotokamera versteckte ich hinter meinem Rücken. Ich wußte, daß man in allen Motorradwerken der Welt einen Fotoapparat in der Nähe der Versuchsabteilung so fürchtet, wie der Teufel das Weihwasser. Meine Neugier, zu sehen an welchen geheimen Dingen MZ baute, siegte. Prompt stieß ich auf einen Mechaniker, der mir zu meiner größten Verwunderung alles zeigte. Motorräder mit 250 ccm für Behörden in der Türkei, eine 500er für die Bundeswehr, die die betagten Hercules-Modelle ablösen soll, und ein Polizeimotorrad für Polen. Vor der Abteilung lag ein Prototyp mit "Delta Box"-Rahmen. Ein Versuch aus DDR-Zeiten. Ich hielt mich für "oberschlau" diese Geheimnisse ausgekundschaftet zu haben. Doch erst später merkte ich, daß die Zschopauer zwei Versuchsabteilungen haben: eine geheime (in der sich die verschiedenen Prototypen, Silver Star, Country, Roadster usw., befanden) und die, die ich sah.

Die MZ-Nachfolgefirma MuZ (Motorrad- und Zweiradwerk GmbH) befindet sich im rund fünf Kilometer entfernten Hohndorf, da eine wirtschaftliche Fertigung in der Enge des alten Werks nicht möglich ist. Die alten Bauten werden instandgesetzt und sollen kleinen Betrieben als Gewerbestandort dienen. In Sachsen hat das Landesamt für Denkmalpflege sicherlich genug zu tun, doch darf man es nicht versäumen, das ehemalige DKW-Werk unter Denkmalschutz zu stellen, dokumentiert es doch industrielle Arbeitsbedingungen des 20. Jahrhunderts.

Bericht:  
Peter Kurze  
Fotos:  
Auto Union/pk



Die Gebäude im alten DKW/MZ-Werk stammen aus den 20er und 30er Jahren. Der Zustand war miserabel. Doch den Zschopauern ist es gelungen, sie teilweise zu restaurieren. Bleibt zu hoffen, daß die Bauten unter Denkmalschutz gestellt werden

Lag im Dreck:  
Prototyp mit "Deltabox"-Rahmen aus DDR-Zeiten



### ADRESSEN

Das alte MZ-Werk  
Neue Marienberger Straße 189  
09405 Zschopau

Motorrad- und Zweiradwerke GmbH  
(MZ-Nachfolgefirma)  
Alte Marienberger Straße  
09434 Hohndorf  
Telefon 03725/49-0 • Fax 03725/49-150

Motorradmuseum  
im Schloß Augustusburg  
09573 Augustusburg  
Telefon 037291/267  
Öffnungszeiten:  
November bis März: MO - FR 10.00 bis 17.00 Uhr

SA, SO, Feiertage 10.00 - 17.30 Uhr  
April bis Oktober  
MO - FR 9.00 - 18.00 Uhr  
SA, SO, Feiertage 9.00 - 18.30 Uhr

### ÜBERNACHTUNG

- Café Friedrich  
Hans-Planer-Straße 1  
09573 Augustusburg  
Telefon 037291/531
- Gasthof Jägersruh  
Chemnitzter Straße 33  
09573 Augustusburg  
Telefon 037291/850
- Hotel Waldfrieden  
Schloßweg 2  
09573 Augustusburg  
Telefon 037291/379
- Jugendherberge im Schloß  
Telefon 037291/256
- Pension Wels (Nicht empfehlenswert, da teuer)  
09405 Zschopau

### ESSEN & TRINKEN

- Gasthof "Landsknecht"  
(Chef fährt Motorrad! Yamaha???/Essen sehr gut)  
09573 Augustusburg • Markt 1  
Telefon 037291/6328
- Restaurant "Augustuskeller"  
im Schloß (abends)  
in der Burg  
Telefon 037291/740
- Schloßrestaurant  
in der Burg  
Telefon 6375

### TANKEN

- Chemnitzter Straße 35  
09573 Augustusburg
- ARAL in Zschopau auf der Straße nach Gornau (Werkstattmensch ist pfiffiger ex-Monteur von MZ)

### REISEFÜHRER

Auf Reiseführer kann man getrost verzichten, denn die Sachsen sind sehr freundliche Landsleute, die gerne Auskunft und gute Tips geben. Als Landkarte empfehle ich Mairs Geographische Karte (Generalkarte) im Maßstab 1 : 200.000 / Blatt 36/37

### BÜCHER

- Siegfried Rauch: DKW  
Die Geschichte einer Weltmarke  
Motorbuch Verlag Stuttgart • 58 DM
- Rauch, Bach, Lange:  
DKW und MZ  
Motorbuch Verlag Stuttgart • 58 DM
- Schwärzel, Steiner, Kurze  
DKW - Auto Union - MZ • 1922-1993  
Motorräder aus Zschopau  
Bogenshützel-Verlag Bremen  
29,80 DM • erscheint Herbst 1993
- Motorräder aus Zschopau • MZ EXTRA  
Gummikuh-Verlag Bremen • 7,80 DM

# Treffen & Termine

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

von	bis	Ort	Treffpunkt	was	Infos bei
<b>Oktober</b>					
15. 10.	-17.10.	6832	Hockenheim	Fortbildungsstätte	Technik-Kurs:Motor/Getriebe MOTO AKTIV Marburg, Tel. 06421-82085
18. 10.	-24.10.	1	Mailand		Motorrad-Ausstellung
23. 10.	(ab 7 Uhr)	A4400	Steyr	Mehrzweckhalle	Oldtimermarkt MSC Steyr, Tel.: A 07252-46107
23. 10.	(20 Uhr)	A4400	Steyr	Mehrzweckhalle	Siegerehrung Zielfahrt MSC Steyr, Tel.: A 07252-46107
23. 10.	-24.10.	52224	Stollberg	Gressenich	Veteranen-Trial Bernd Kreuzt 02402-72647
23. 10.	-25.10.	1	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
<b>November</b>					
17. 11.	-21.11.	12555	Berlin	Innopark Wuhlheide	Classic Car '93 Siegfried Kücke 030-65762289
14. 11.	(10Uhr)	22941	Bargdeheide	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	Stadthalle	Oldimanie W. Kraus 06103/53850
<b>Dezember</b>					
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
<b>Januar 1994</b>					
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
<b>Februar 1994</b>					
5. 2.	- 6. 2.	2672?	Emden	Nordseehalle	Motorrad-Markt S+I Rübner, Tel.: 02064-55943
19. 2.	-20. 2.	5429?	Trier	Europahalle	Motorrad-Teile-Markt S+I Rübner, Tel.: 02064-55943
27. 2.		2638?	Wilhelmshaven	Stadthalle	Motorrad-Markt S+I Rübner, Tel.: 02064-55943
28. 2.		55457	Gensingen	Zum Adler	Jahresrückblick 1993 Motorrad-Veteranen Gensingen, 06704-2208 Peter
<b>Mai 1994</b>					
1. 5.		55457	Gensingen	Zum Adler	7. Maiausfahrt Motorrad-Veteranen Gensingen, 06704-2208 Peter
<b>Juli 1994</b>					
8. 7.	-10. 7.	27612	Loxstedt-Hahnenknoop		5. norddt. Klassikertreffen C.Schultz, 27612 Loxstedt, Welle 18, Tel.: 04744-5060
<b>August 1994</b>					
27. 8.	-28. 8.	79540	Lörrach	REGIO-Freizeitpark	1. Int. Oldtimer- u. Teilemarkt Messe Lörrach GmbH, Tel.: 07621-2707, FAX: 12092
<b>Ständiger Termin</b>					
	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&Brun	BMW-Klönnschnack	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. VoB (B75)	FMC Comet Stammtisch	Jeden Donnerstag 20 Uhr. 04532/3548
	26689	Apen	Leuchtturm	Motorrad-Klönnschnack	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.FriedheimerSee	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	Söhle/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	Kempen	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	Gasthaus Zum Adler	Veteranen-Stammtisch	Jeden Montag ab 20 Uhr 06704/2208 Peter
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 h bei 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, Jupp Jäckels

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

**Fotos & Titelrealisation:**  
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

# FAHRBERICHT

Motor-Rundschau - NKZ - 18/1954

Der Name "Elastic" soll eine markante Eigenschaft nicht nur des neuen Fahrwerks, sondern auch von Motor und Antrieb zum Ausdruck bringen. Unter Beibehaltung vieler bewährter Einzelheiten dieser traditionellen 200 ccm-Baureihe blieben die Motoren trotz der erhöhten Leistung das, was sie immer waren: robuste



Gebrauchsmaschinen. Der fahrgestellmäßige Entwicklungssprung aber war in Konstruktion und Wirkung so ungewöhnlich, daß sich der alternative Einbau des 250 ccm-Motors direkt aufdrängte, zumal auch das Eigengewicht angestiegen war.

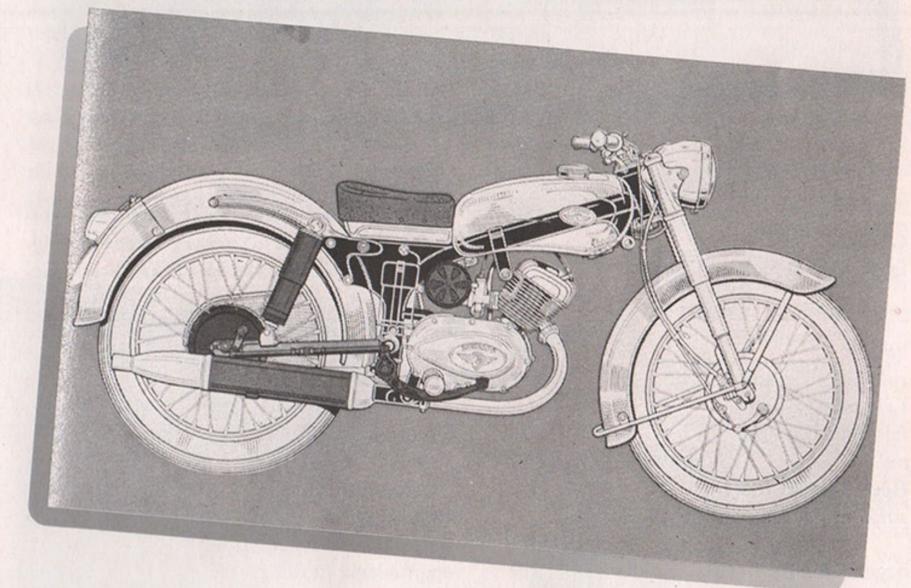
#### BEWERTUNG

##### Motor und Antrieb

Die Zündapp-Zweitakter weisen, wie schon der erste "Derby"-Motor vor zwanzig Jahren, bewußt jeden einseitigen Superlativ von sich; gerade die weise Beschränkung bei der Gestaltung aller Details und ihre sinnvolle Abgewogenheit gegeneinander sicherten Verbreitung und Beliebtheit. Diese Allroundeigenschaften und hohe Gebrauchshärte haben die Elastic-Motoren geerbt: nicht einmal ein Werkzeug brauchte angefaßt oder eine Kerze kontrolliert zu werden, sei es im dichten Großstadtdwühl oder nach stundenlanger Hetzfahrt überland. Sie springen leicht an, arbeiten willig in weitem Drehzahlbereich (elastisch) aber mit schmalen und belangloser Vibrationspanne (zwischen 4000 und 4400) und mit hervorragender Ansaug- und Auspuffdämpfung, wobei allerdings die mecha-

wirken könnte.

Das bewährte Ziehkeilgetriebe schaltet exakt und leicht, besonders beim kleinen Aggregat (niedrigere Drehzahlen!); (für flotte Solofahrt sind die oberen Stufen etwas weit). Kupplung greift stets weich und sicher, benötigt jedoch zu hohe Handhebelkraft.  
**Fahreigenschaften**  
Den überragenden Eindruck der Elastic hinterlassen Schwinge und Federbeine, die mit das Beste sind, was wir bisher prüften, ohne Rücksicht auf Hubraum- oder Preisklasse! Ihr positiver Ein-



wirken könnte. Das bewährte Ziehkeilgetriebe schaltet exakt und leicht, besonders beim kleinen Aggregat (niedrigere Drehzahlen!); (für flotte Solofahrt sind die oberen Stufen etwas weit). Kupplung greift stets weich und sicher, benötigt jedoch zu hohe Handhebelkraft.  
**Fahreigenschaften**  
Den überragenden Eindruck der Elastic hinterlassen Schwinge und Federbeine, die mit das Beste sind, was wir bisher prüften, ohne Rücksicht auf Hubraum- oder Preisklasse! Ihr positiver Ein-

fluß auf Vordergabel und Gesamtfederung ist unverkennbar. - Neben diesen Federungseigenschaften kommt die Bodenhaftung - und damit die Fahrsicherheit - natürlich nicht zu kurz. Die Kurvenlage ist makellos, jeder sportlichen Fahrweise gewachsen; gute Wendigkeit und Handlichkeit im Zusammenhang mit ausreichender aber nicht auffälliger Kursstabilität.

#### Bremsen

Die neuen Vollnabenbremsen sind "Zweifinger-

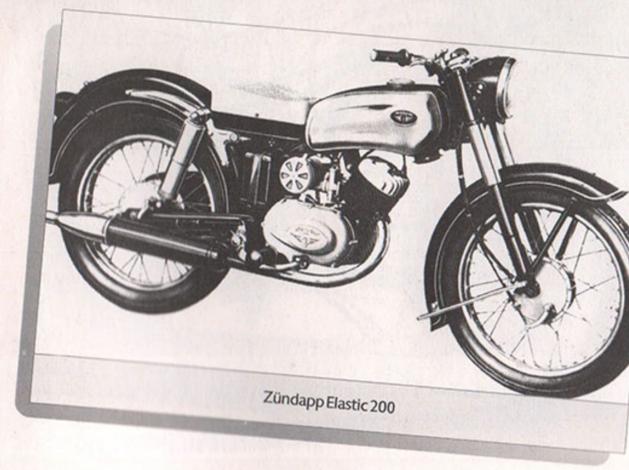
bremsen", d.h. selbst extreme Wirkung ist mit sehr geringer Kraft, aber noch gut dosierbar, zu erreichen. Dies gilt auch für die (dreiviertelbreite) 200er Vordernabe (vermutlich eine Übergangslösung).

#### Ausstattung

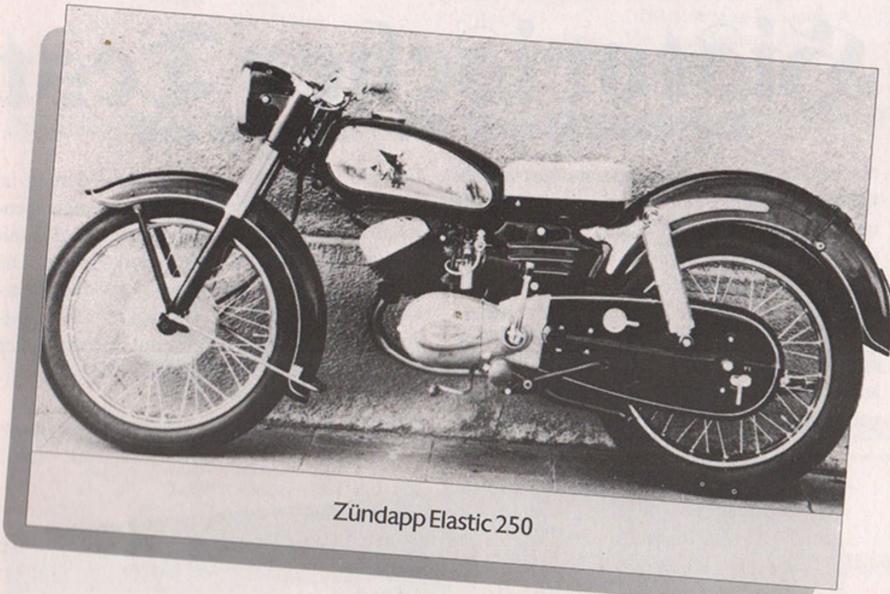
Das Schaumgummikissen auf gefederter Blechmulde ergibt sehr bequemen Sitz, auch ausreichend breit. Außenbezug etwas glatt, zumal Tank keine Kniekissen trägt. Verstellbarkeit von Fußrasten, Lenker, Hebeln und Pedalen in weitem Bereich. Breiter Mittelständer, leicht zu betätigen. Tankinhalt und Reservemenge praktisch; gutes Licht, solides Werkzeug.

#### Kleine Wünsche

Kupplung leichtgängiger! - Sitzbezug griffiger! - Stärkere Rückholfeder für Vorderbremse. - Bremszugstange hinten mit Federbügel oder dergl. sichern statt durch Splint (Radausbau!). - Dritter Gang 1,3 statt 1,4:1.



# FAHRBERICHT



Zündapp Elastic 250

PRÜFUNG	200	250
<b>Gewicht</b> fahrfertig, mit vollem Tank	141	147 kg
vorn	64	67 kg
hinten	77	80 kg
zulässiges Gesamtgewicht	297	303 kg
<b>Leistungsgewicht</b> fahrfertig (kg/PS)	14,8	11,3
mit 1 Person = 75 kg (kg/PS)	22,7	17,2
<b>Höchstgeschwindigkeit</b> aufrecht sitzend im Mittel (km/h)	86	99
liegend (km/h)	93	105
<b>Beschleunigungszeiten</b> von 20 auf 40 km/h im 2. Gang	3,5	3,5 sec
von 30 auf 60 km/h im 3. Gang	8	7 sec
von 40 auf 70 km/h im 4. Gang	14	12 sec
1 km mit stehendem Start	51	46 sec
Durchschnitt (km/h)	71	78
<b>Kraftstoffverbrauch</b> (Kraftstoff ohne Öl) bei gleichbleibender Geschwindigkeit		
50 km/h (L/100 km)	2,1	3,6
70 km/h (L/100 km)	3,0	4,0
Vollgas* (86 km/h)(L/100 km)	5,1	—
90 km/h (L/100 km)	—	4,4
Vollgas* (99 km/h)(L/100 km)	—	6,0

\*) Nur theoretisch-meißtechnisch interessant. Entscheidend ist der Durchschnittsverbrauch.

### Durchschnittsverbrauch

bei scharfer, teilweise schnellstmöglicher Fahrweise im Raume Hamburg-Braunschweig-Harz, Bielefeld, bei häufigem Seiten- und Gegenwind 4,1-4,6 L/100 km bei gleichen Bedingungen im Raume Nürnberg, Frankfurt/M., Taunus 4,5-4,9 L/100 km

### Bremsweg

aus 50 km/h auf trockenem Asphalt Vorderrad 16 m, Hinterrad 24 m, beide Räder 12,5 m (Bremsverzögerung: 7,7 m/sec<sup>2</sup>)

### Bereifung

vorn 3,00-19, hinten 3,25-19 empfohlener Luftdruck (Sozius) vorn 1,4 atü, hinten 1,6 (1,9) atü

### Prüfung

2500 bis 4300 km bzw. 1900 bis 2300 km; Hamburg/Frankfurt a.M., Mai-Juni 1954

### Tester

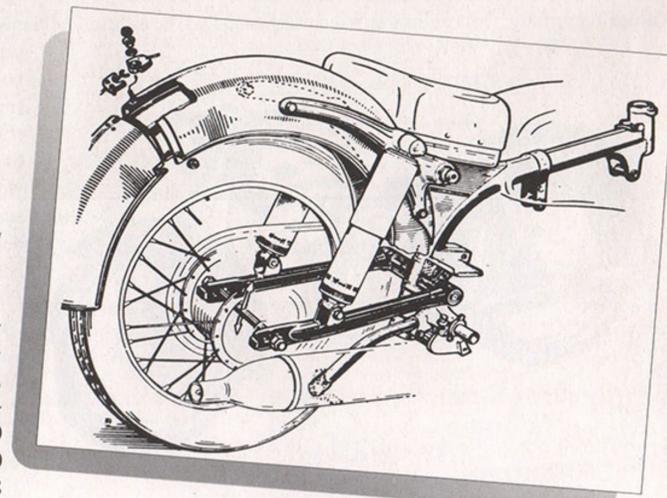
Dipl.-Ing. Helmut Hütten

### KENNZEICHNUNG:

Zündapp-Elastic-200/250

### Motor

Einzylinder-Zweitakter mit Zweistrom-Umkehrspülung, Flachkolben, Einport.-Bohrung 60 mm (250 ccm: 67 mm), Hub 70 mm, Hubraum 198



(246) ccm. - Verdichtungsverhältnis 6,1 (6,7) : 1. - Leistung 9,5 PS bei 4700 U/min (entspr. ca. 87 km/h im 4. Gang) bzw. 13 PS bei 5200 U/min (entspr. ca. 99 km/h im 4. Gang). - Ungeteilte geschmiedete, gehärtete Pleuellager, dreifach auf Rollen- und Kugellagern laufend. Geteilter Pleuellfuß auf käfiggeführtem Nadellager. - Flachkolben: Mahle Leg. 224 oder Nüral Leg.



1761. - Graugußzylinder mit abnehmbarem Leichtmetallzylinderkopf.

### Elektrische Anlage

Noris, MLZ-Scheibendynamo, direkt auf Pleuellager, 6 Volt, 45/60 Watt. Batterie 8 Ah vor Hinterschutzblech rechts (bei Elastic 250 unter Verkleidung), gummi-gelagert. - Zündkerze: 14 mm, Wärmewert 225. - Vorzündung 23° (3,5 mm) v. oT.

### Schmierung

Durch Beimischung von Motoröl zum Kraftstoff 1:25, während Einfahren und feuchtkalter Witterung 1:20 (Spezial-Zweitaktöle SAE 30-50).

### Vergaser

Bing-Einhebel-Doppelvergaser 18/17/4 mit "Fahrvergaser" - links Durchlaß 18 mm; Hauptdüse 90; Nadelstellung 3; Nadeldüse 2,62; Leerlaufdüse 35 sowie "Zusatzvergaser" - rechts Durchlaß 17 mm; Düse 70; Nadelstellung 2; Nadeldüse 2,6. - Elastic 250: Bing-Schrägdüsen-Zweihebelvergaser 2/26/34 mit Hauptdüse 125; Nadeldüse

# FAHRBERICHT

2,76; Nadelstellung 3; Düsennadel Nr. 3; Leerlaufdüse 40. - (Einstellung nicht endgültig!) Große Luftfilter mit Startblenden und Ansaugeräuschdämpfern.

### Kupplung

Zündapp-Mehrscheiben-Kupplung (2 Belagscheiben mit Preßstoffauflage) im Ölbad.



### Getriebe

Zündapp-Vierganggetriebe mit Fußschaltung, mit Motor in gemeinsamem Block. Gangschaltung mittels Ziehkeilwelle. - Schalthebellage und -richtung normgerecht (Schalthebellage jedoch quer zur Fahrtrichtung!). - Übersetzungen: 3,14 - 1,96 - 1,4 - 1:1. Schmierung gemeinsam mit Primärtrieb durch 750 ccm

Motoröl (über 15 °C SAE 50, unter 15 °C SAE 20).

### Antrieb

Von Pleuellager auf Pleuellager (Getriebepleuellager) durch Pleuellagerkette 9,53 x 7,5 mm, 62 Pleuellager, 5 mm Durchmesser. - Übersetzung 22 Z : 48 Z = 1:2,18. - (Elastic 250 hat Duplex-Pleuellagerkette B 9,5 x 4,5, 64 Pleuellager endlos. Übersetzung 27 Z : 48 Z = 1:1,78). - Von Pleuellager zum Hinterrad über Pleuellagerkette 12,7 x 7,75 mm, im geschlossenen Pleuellagerkasten. - Hinterradpleuellager mit Gummistoßdämpfer. - Übersetzung: 16 Z : 55 Z = 1:3 (3,44). - Gesamtübersetzungen: 20,5 - 12,8 - 9,2 - 6,54:1. (19,2 - 12,0 - 8,6 - 6,12:1)

### Fahrwerk

Zentralrohrrahmen, geschweißt. - Teleskop-Vorderrad (Ölfüllung 100 ccm je Holm, üb. 15 °C SAE 50, unter 15 °C SAE 10). - Lenkungsdämpfer. - Hinterradschwinge mit ölgedämpften Federbeinen, Schwingenlagerung mit Öldauerschmierung, nachstellbar. - Federbeine ohne Werkzeug "hart" oder "weich" einstellbar (Federvorspannung), mittels Verdrehen der äußeren Pleuellager.

bereren Pleuellager.

### Räder

Tiefbettfelgen 1,85 B x 19. - Hinterrad mit Pleuellager (Kettenrad, mit 3 Mitnehmerbolzen, bleibt im Rahmen), Pleuellager rechts. - Leichtmetall-Vollnaben (ausgenommen noch 200-ccm-Vorderrad, das umgossene Leichtmetallrippen besitzt aber unsymmetrische Nabe).

### Bremsen

Innenbackenbremse 160 mm Durchmesser, 30 mm breit. - Gesamtbremsfläche ca. 190 qcm (Zulässiges Gesamtgewicht: Bremsfläche = 1,58 kg/qcm). - Hinterbremse mit Pleuellager (Spannschloß), Vorderradpleuellager während der Fahrt nachstellbar (Handhebelstellschraube).

### Tank

Satteltank mit 14,7 Liter Inhalt, davon ca. 2 Liter "Reserve".

### Typenschild

Linke Rahmenseite, unter Sitz (250: Steuerkopf vorne). - Rahmen-Nr.: Steuerkopf.

### Ausstattung

Großer Schaumgummsitz, zusätzlich spiralfedernd, aufklappbar (darunter reichhaltiger, guter Werkzeugsatz und Luftpumpe!). - Entsprechender Soziussitz erhältlich, Ausleger für Soziusrasten am Mittelrahmen. - Großer, zerlegbarer Schalldämpfer (solide befestigt!). - Lenkschloß. - Abnehmbares Hinterschutzblechende. - Lenkerhebel mit Bowdenzugstellschrauben! - Tachometer, nachts beleuchtet (zeigte in 200er ca. 5 % zuviel an, in 250er 0 bis 3 % zu wenig!).

### Preis

#### Elastic 200:

in schwarzer Lackierung, zahlreiche Chromteile oder platierte Leichtmetallteile 1595,- DM (Aufpreis für grüne Lackierung und verchromten Tank: je 25,- DM)

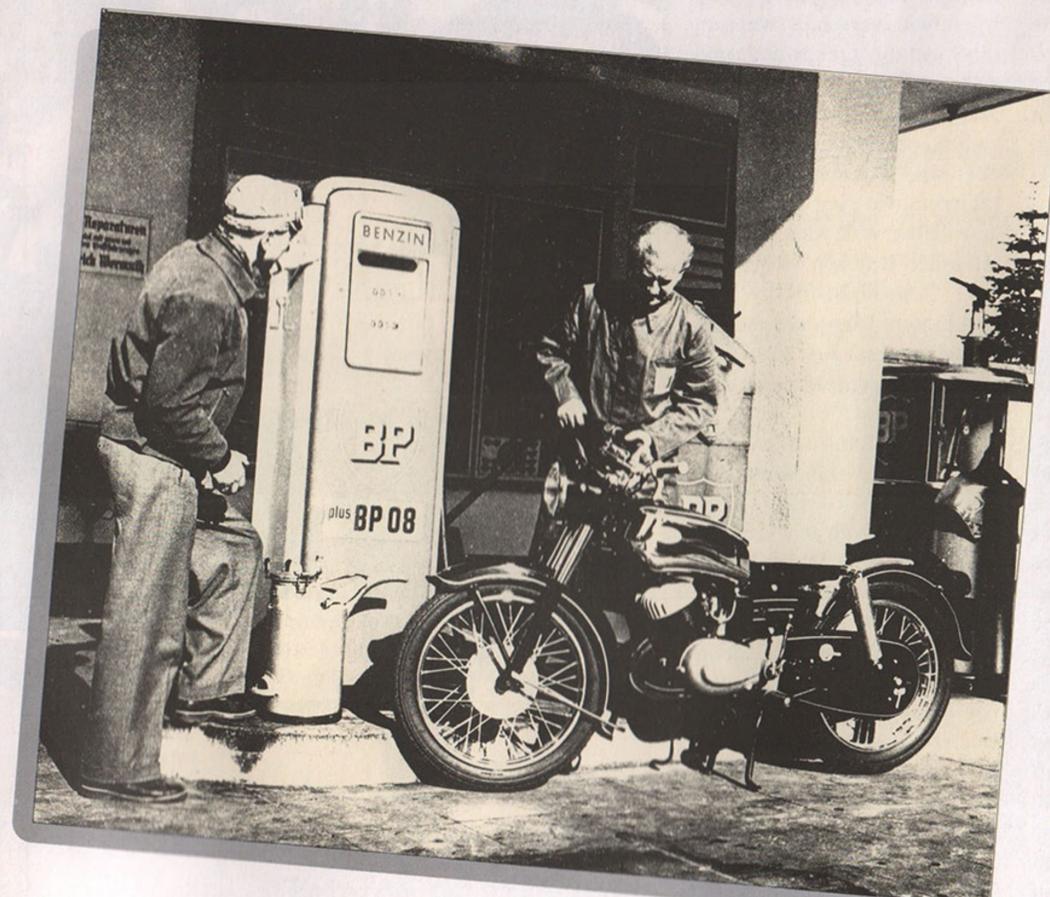
(Jahressteuer 24,- DM, Haftpflichtprämie 65,- DM)

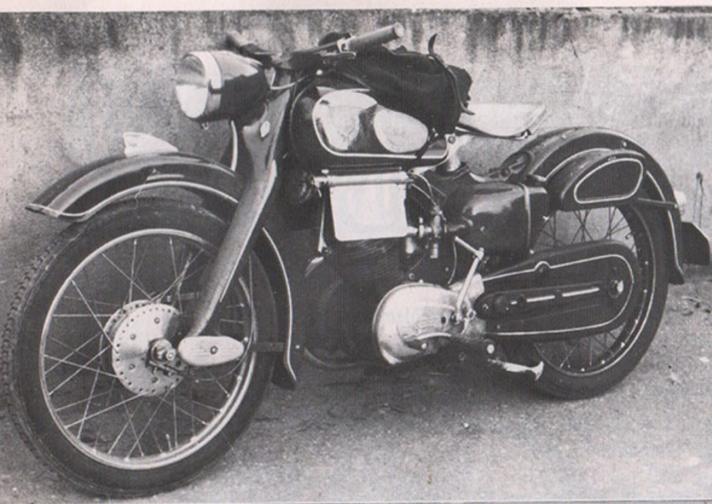
#### Elastic 250:

1765,- DM (Jahressteuer 36,- DM, Haftpflichtprämie 65,- DM)

### Hersteller

Zündapp-Werke GmbH, Nürnberg-München, Werk Nürnberg.





denen die Leute doch möglichst bewahrt bleiben sollten. Rolly bestand aus Regenmantelstoff und war mittels einer Feder auf die Walze gewickelt. Ausklappen, runterziehen, einstecken, oben das Alublech hoch, das Bein blieb trocken hinter dem Rahsegel, und das Tempo sank um zirka 5 km/h, die Superfox lief also 90 statt 95 km/h. Der Spritzschutz wurde vom Fahrtwind auch auf stärkeren Maschinen nicht zu stark eingebeult. Jedermann

fand die Idee toll und hat Rolly dann doch nicht gekauft. Das haben Erfindungen so an sich. Superfox? Da gibt es schon Bildungslücken. Es war die Viertakt-125er, gebaut von 1955 bis 1959, Ablösung für die Viertakt-Fox 100 und die Zweitakt-Fox 125. Sie hatte Albert Roders Schubstangenantrieb für die obenliegende Nockenwelle und leistete 8,8 PS bei 6500/min.

Dr. Paul Simsa

# Rolly-Spritzschutz anno 1955

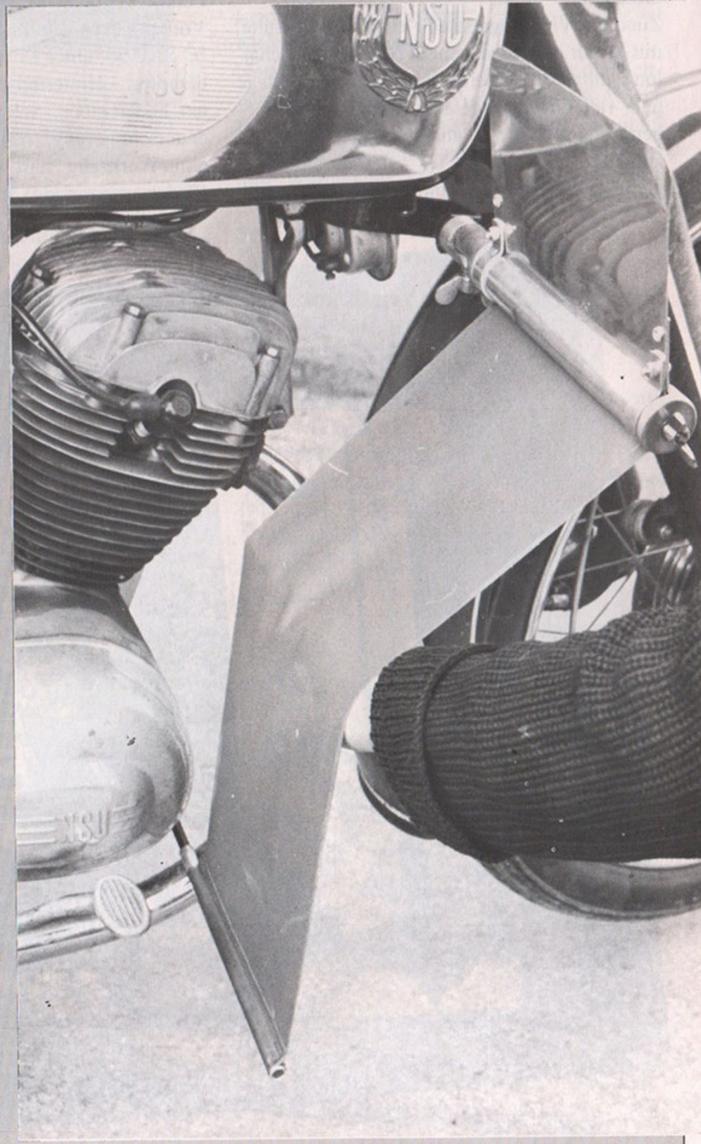
Das waren noch Zeiten, die fünfziger Jahre. Konrad Adenauer und Sechstageswoche, jede Menge Skandale in der Zeitung und Hast-du-was-dann-bist-du-Was in den Köpfen. Die Polizei fuhr R 24, und in Ortschaften konntest du mit Vollgas die Zeit aufholen, die du draußen wegen der Schlaglöcher verloren hast. Tempolimit innerorts? Das wurde erst zwei Jahre später eingeführt, der 1. September 1957 galt als rabenschwarzer Tag für Benzinverbraucher. Die Katzen haben ihn begrüßt und die Fußgänger, und wir kamen zu spät im Kino an.

In den Köpfen war noch Krieg, es wurde saugrob gefahren mit dementsprechender Unfallstatistik. Rennfahrer trugen Helme, du fuhrst mit Mütze und offenen Ohren, und der Hertweck schrieb, daß du bei 100 mit einem Tiger im Käfig sitzt, das heißt die Gefahr lauert auf kürzeste Entfernung. Die meisten Leute hatten kein Geld und nur den alten Führerschein 4 bis 250 cm<sup>3</sup>, die noch ccm geschrieben wurden. Niemand kam auf die Idee, uns Kilowatt als Pferdestärken zu verkaufen, und weißt du noch, was eine Kerzenbrücke ist? Es war ein grauer Popel zwischen den

Elektroden und kam vom Blei im Benzin. Loch im Schlauch und Karkassenbruch, Kette schon wieder hin und keine anständigen Klamotten - na und? Korrekter Anzug war noch weit und breit üblich, Schlips und Jackett mußten irgendwie verschalt werden, die Sozia zog irgendwas an und sich am Ziel um.

Die Gisenia-Hose zum Überziehen, oben Opas Windjacke oder eine Wehrmachtsklamotte, irgendwie ging es, bei Regen blieben viele Motorradfahrer unter Brücken stehen bis zum Geht-nicht-Mehr. Den berühmten Marquardt mantel mußte man sich erst mal lange verdienen, am Ende wurde eine Isetta daraus.

Artikel im Motorradblatt wurden noch nicht von Journalisten geschrieben, also fingen sie mit Gott und der Welt an wie dieser hier, und kleine Dinge waren wichtig, womit ich zum Rolly-Spritzschutz komme. Er kostete 36 Mark bei Hans Jäger in München, das war ein Zehntel von einem kleinen Monatsgehalt, aber die Idee hatte was für sich: Kein Ofenblech, aber der gleiche Effekt, und wir haben es damals auch als eine Chance fürs Motorradfahren gegenüber den Rollern gesehen, vor



## GUMMIKUH & PAST perfect

### Zweitaktmotoren

von Ing. Michael Heise

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

Michael Heise ist einer der Zweitakt-Motoren-Kenner, die mit ihrem Optimismus die 30 Jahre währende Zeit überstanden haben, in der die Zahl der »Fachleute« größer wurde,

die behaupteten, der Zweitaktmotor habe in der heutigen Motorentechnik keinen Platz mehr.

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

24.80 DM

**!neu!**

### Das Motorrad mit Seitenwagen

von Obering. Siegfried Rauch

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

faßt sich mit der Spann- und Fahrtechnik von den 30er bis in die 50er Jahre. Der Autor Obering. Siegfried Rauch, einer der bekanntesten deutschen Zweiradpublizisten, ließ 1955 in diesem Buch keinen Aspekt der damaligen Seitenwagenfahrerei außer Acht: Kapitel über Historie, Fahrtechnik, Seitenwagen- und Anschlußtechnik und den Einsatz von Gespannen ergänzen sich zu einem lesenswerten Band mit 112 Seiten und mehr als 100 Illustrationen.

24.80 DM

### Krafträder

von Ing. Michael Heise

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

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

24.80 DM



### Werkstatt-Handbuch

### für Zweitaktmotoren

von Obering. Siegfried Rauch

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

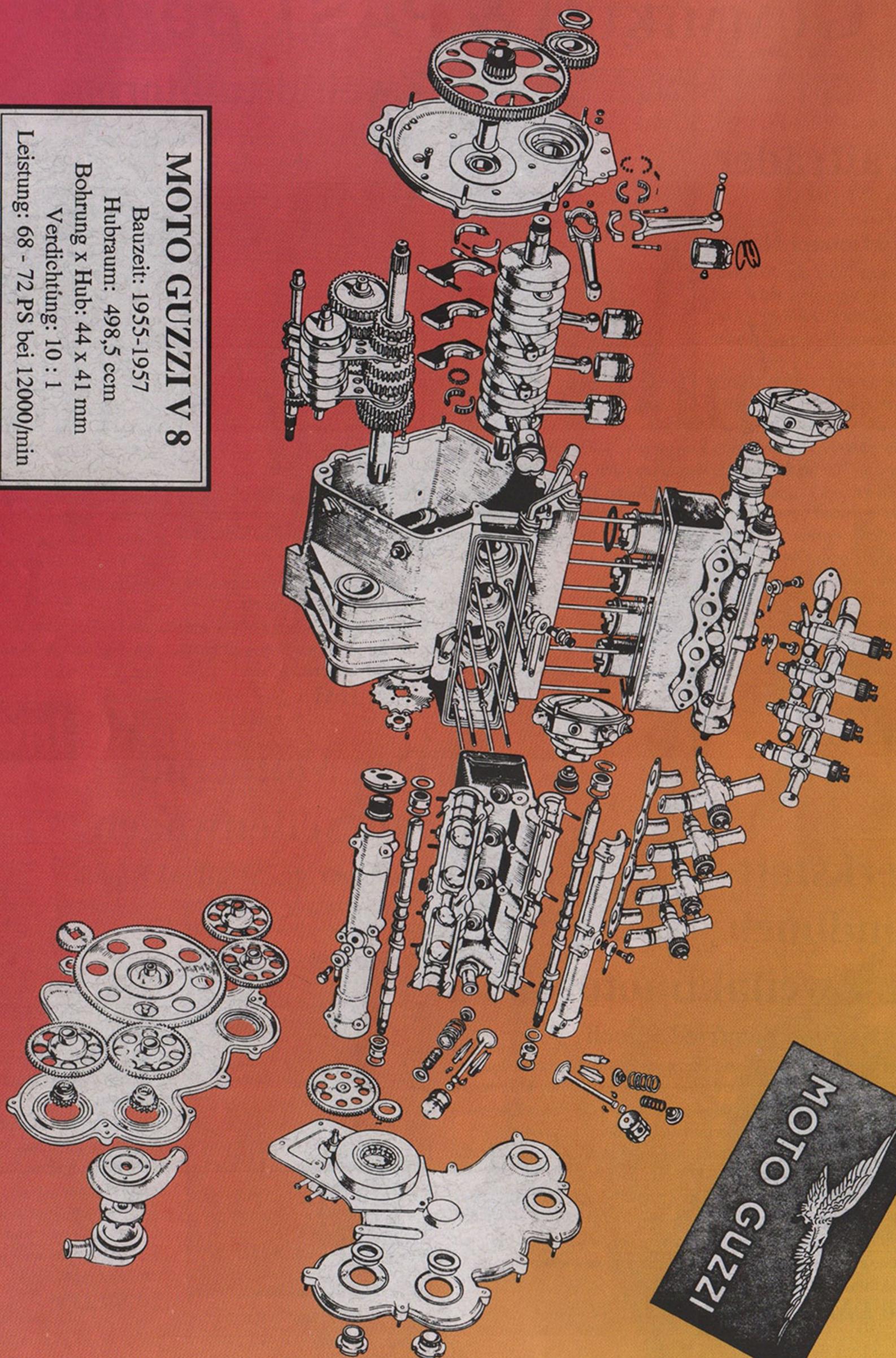
Das »Werkstatt-Handbuch für Zweitaktmotoren« ist nicht nur für Werkstätten interessant, sondern besonders wichtig für den Besitzer einer älteren Zweitaktmaschine. Dieser erhält durch die Lektüre des Buches wertvolle Tips, um sich mit den berühmten »drei beweglichen Teilen« und dem ganzen Drumherum, seien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

29.80 DM



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





# MOTO GUZZI V 8

Bauzeit: 1955-1957

Hubraum: 498,5 ccm

Bohrung x Hub: 44 x 41 mm

Verdichtung: 10 : 1

Leistung: 68 - 72 PS bei 12000/min



GUMMIKUH & PAST perfect