

m  
o  
t  
o  
r  
r  
a  
d  
g  
e  
s  
c  
h  
i  
c  
h  
t  
e  
(n)  
54

4. Jahrgang  
T10856E

# GUMMIKUH &

5,90 DM  
öS 50 · sfr 5,90

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

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

# PAST

perfe

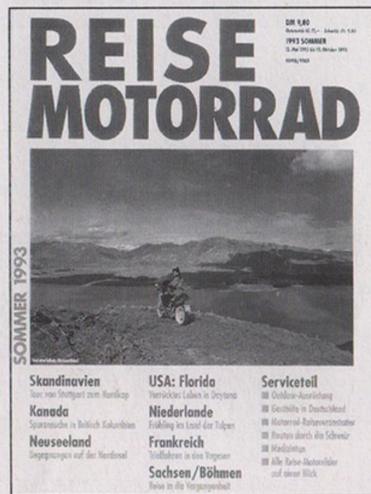
11 • 1993

15. November 1993 bis  
14. Dezember 1993

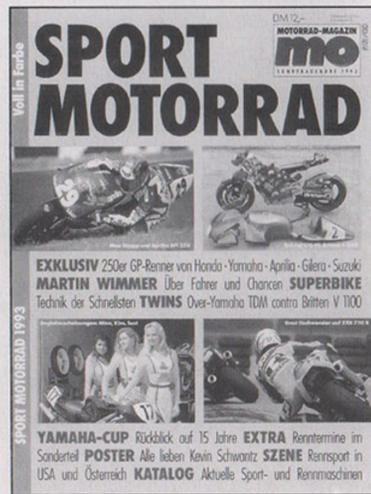


# DAS KLEEBLATT

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



**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.



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



**SCHERMER'S MOTORRAD KATALOG '93**. In dem Nachschlagewerk findet der Motorradfan und -interessierte die Motorräder der Saison '93, sämtliche Daten, Preise und alles Informative. 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**  
Moto Guzzi V7 Spezial 4
- Familientreffen**  
Japanische Motorräder aus den frühen 60ern trafen sich in Schotten 17
- Veterama**  
Einmal von der anderen Seite betrachtet 34
- Ein Gespann muß her - aber welches** 48
- 70 Jahre Manx GP** 52

## GESCHICHTE

- Schon mal gesehen?  
**Indian Vertikaltwins** 18

## SPORT

- Rickman Harley Metisse**  
Alan durfte sie fahren 20

## TECHNIK

- Basteltip BMW:**  
Umbau des Gasgestänges 36
- Feine Sachen für die  
**BSA Goldstar** 40
- Durchblick (Teil 4)** 42
- Tank entrostet:**  
Stromi hat ein paar "Wundermittel" getestet 46

## BIKER'S SEELE

- Ein Hobby verbindet** 44

## RUBRIKEN

- Titelbild: Leserfoto**  
Wo bitte geht's zum Frisör? 1
- Korrespondenz** 12
- Kleinanzeigen**  
Such & Find 22
- Termine & Treffen 31
- Impressum 32
- Litera-Tour** 39
- Typenkunde:**  
Dürrkop MD 200 54

## GUMMIKUH

## &

## PAST

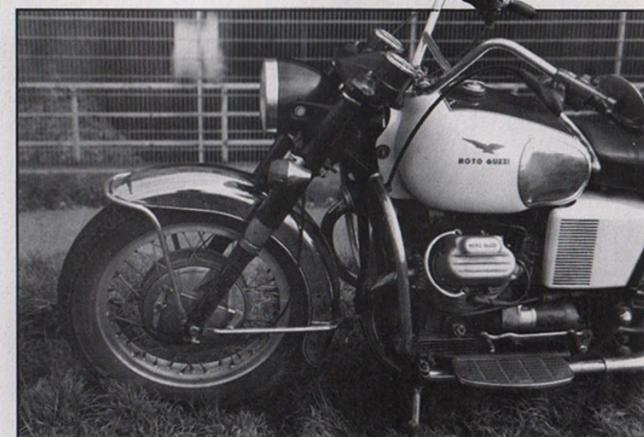
## PERFECT

## AUSGABE

54



Es dauerte lange, bis sich der Traum vom Büffel erfüllte. Bericht ab Seite 4



Solo- oder Gespann. Dirk Heinrichs hat mit beidem seine Erfahrungen gemacht Seite 48



**VETERANA**  
Fachsimpeln am GUMMIKUH-Stand ab Seite 34



Die Arbeit hat sich gelohnt. Wie er es gemacht hat, verrät Reinhard Hopp ab Seite 42





Bereits Ende 1964 kursierten Gerüchte über den Guzzi-Büffel in den europäischen Motorradzeitschriften, im November 1965 schließlich stellte das Werk auf der Mailänder Motorradmesse sein neues Flaggschiff der Öffentlichkeit vor. Auf der Kölner IFMA im Herbst 1966 war immer noch keine Serienmaschine zu sehen aber ein voll funktionsfähiger Prototyp.

Klacks ist so begeistert von dieser Maschine, daß er nicht eher locker läßt, bis Moto Guzzi ihm die Ausstellungsmaschine zu Testfahrten zur Verfügung stellt.

Er war überwältigt. Die erwarteten Querschütteleien und Vibrationen hielten sich in Grenzen, vom hohen Gewicht war während der Fahrt nicht mehr viel zu spüren. Nicht nur weil Klacks völlig aus dem Häuschen war, fiel die Bewertung des lange ersehnten Büffels entsprechend positiv aus. Die V 7 war damals sicher eine Sensation, auf die nicht nur Klacks und die italienische Polizei lange gewartet haben. Die 600er BMW's, die noch als vergleichbare Typen gelten könnten, waren in der 40 PS starken Version der R 69 S motormäßig schon überreizt. Harleys liefen in Europa absolut außer Konkurrenz und galten als unzuverlässige Exoten.

Ab 1967 war die große Guzzi über den Importeur Fritz Röth für 4800,- DM zu haben. 1968 gab es einige Verbesserungen (Zentralschwimmervergaser, kürzere Übersetzung, geänderte Gabelbrücke), und im Frühjahr wurde die Produktion zugunsten der V 7 "Spezial" eingestellt.

Grob betrachtet handelt es sich hierbei um eine um drei auf 83 mm aufgebohrte V 7. Doch ganz so einfach geht's natürlich nicht. Die größeren Kolben tragen zwar immer noch zwei Ölabstreifringe, sie sind jetzt jedoch beide über dem Kolbenbolzen (vorher: einer darüber, einer darunter) angeordnet. Die beiden Zylinder mit insgesamt 757,5 ccm sind weiterhin aus Alu und haben hartverchromte Laufbuchsen, die Ventile sind im Einlaß von 38,5 auf 41 mm, im Auslaß von 34,5 auf 36 mm gewachsen.

Das Kurbelgehäuse wurde verstärkt, und die Kurbelwelle bekam zum Ausgleich für die schwereren Kolben verstärkte Kurbelwangen.

51 PS bei 6500/min konnten sich gegenüber 42 bei 6400 schon sehen lassen. Das reichte für 172 km/h.

Das Motorgehäuse ist in der von BMW bekannten, schwer herzustellenden Tunnelbauweise gegossen, Nocken- und Kurbelwelle laufen in Gleitlagern. Die der Kurbelwelle sind mit 38 mm vorne und 54

mm hinten recht groß dimensioniert, die beiden Pleuel sind auf einem 44 mm Hubzapfen ebenfalls gleitgelagert. Für eingelaufene Pleuel und Kurbelwelle sind Lagerschalen im Über- bzw. Untermaß erhältlich. Die Nockenwelle läuft direkt im Gehäuse, wodurch eine Überholung unmöglich wird. Schäden an der Lagerung sollen aber auch die absolute Ausnahme sein.

Die Schmierung wird mit drei Litern Motoröl gesichert, die mit einer Zahnradpumpe aus dem Sumpf durch ein Sieb gleich-

zeitig zu den beiden Hauptlagern und von dort zu den Pleuellagern gedrückt werden, die Nockenwellenschmierung erfolgt über innenliegende Leitungen, die der Zylinderköpfe über außenliegende.

Hier besteht die Möglichkeit, die Steigrohre durch Schläuche mit einem zwischengeschlossenen Nebenstrom-Feinstölfilter zu ersetzen und so das Motorleben erheblich zu verlängern (siehe Gummikuh Nr. 53, Seite 16).

Die Kurbelwelle treibt über die direkt angeflanschte Kupplung zunächst die mit

einem Ruckdämpfer versehene Antriebswelle an. Auf der Zwischenwelle sind vier Zahnräder fest montiert, über eine Klauenschaltung werden auf der Abtriebswelle die gewünschten Übersetzungen hergestellt. Die Primärübersetzung ist bei der "Spezial" gegenüber der V 7 verkürzt worden, dafür wurde die Gesamtübersetzung etwas verlängert. Das gesteigerte Drehmoment des Motors kann sich so besser auf die schneller drehenden Zahnräder "verteilen".

Den Funken zur richtigen Zeit erhalten die Kerzen von einem von der Nockenwelle über eine Spiralverzahnung angetriebenen Marelli-Verteiler, der auch im Automobilbau Dienst tut. Der darunter befindliche Fliehkraftregler stellt die Zündung von statischen 10° auf 38° ab 1800/min.

Apropos bewährte Autotechnik: Die Lichtmaschine und der Anlasser stammen ebenfalls aus dem Lieferprogramm für Vierrädrige Kraftfahrzeuge.



Die alte V 7 lief zwar in allen Situationen souverän die gewünschte Linie, das Fahrwerk der "Spezial" wurde für besseren Geradeauslauf jedoch etwas gereckt: 88,2 statt 59,5 mm Nachlauf verlängerten auch den Radstand um 25 auf 1470 mm.

Das Gesamtgewicht stieg - hauptsächlich wegen dem von 20 auf 22,5 l vergrößerten Tank - um 3 auf 246 kg.

Äußerlich konnte man die Maschinen - beide wurden hauptsächlich in weiß mit verchromter Kniefläche am Tank ausgeliefert - an den geänderten Luftfilterdeckeln und dem an der "Spezial" vorhandenen elektronischen Drehzahlmesser unterscheiden.

Unsere Testmaschine entspricht nicht ganz dem Original, aber wer will gerade bei

italienischen Maschinen schon genau sagen, ob zum Beispiel dieses Rücklicht nicht doch einige Wochen lang verbaut wurde. Auf jeden Fall gehört der ca. ein Meter breite und weit nach hinten bauende Lenker sowie die Trittbretter eigentlich an das amerikanische Sondermodell "California".

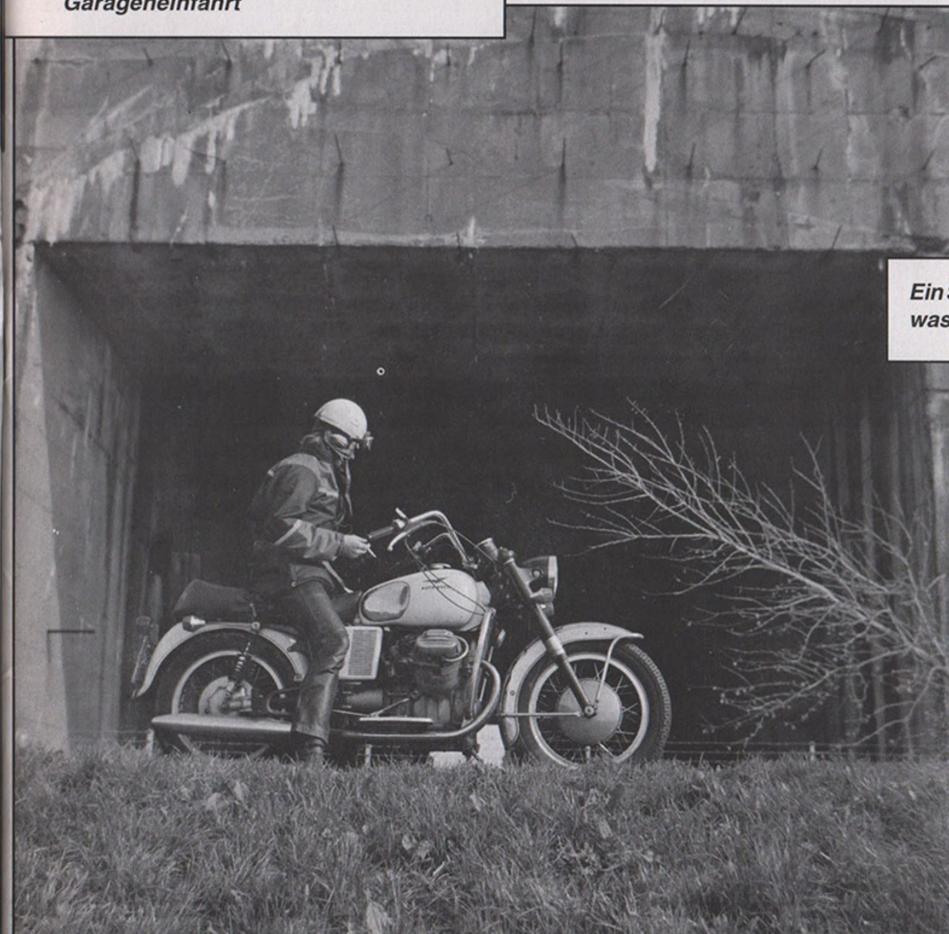
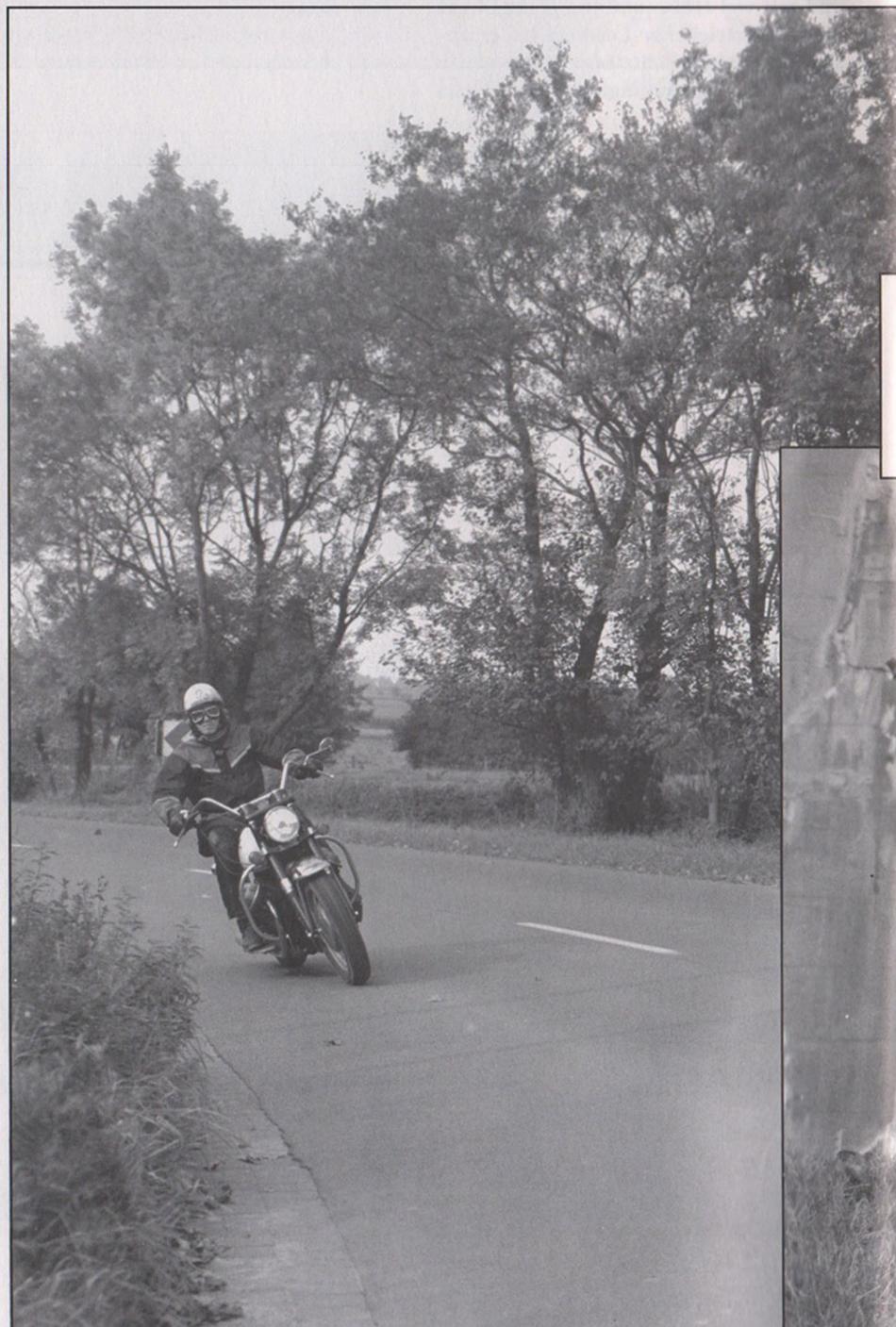
Um einigermaßen vernünftig sitzen zu können, muß ich bis zur Mitte der sehr langen Sitzbank rücken. Von hieraus betrachtet, macht der im Stand schon recht gewaltige Eisenhaufen einen noch mächtigeren Eindruck. Der Lenker ist weit von der Gabelbrücke zurückversetzt montiert, und man hat fast das ganze Motorrad vor sich, es ist kaum noch möglich, mit der Hand vor der Lampe zu überprüfen, ob das Licht an ist.

Am Lenker sind Armaturen einer älteren Yamaha verbaut - daß es mit italienischer Elektrik häufig nicht zum besten steht, ist nicht nur ein weit verbreitetes Vorurteil - das Motorrad wird eben von seinem Besitzer im Wesentlichen zum Fahren benutzt und nicht zum Putzen, es kommt ihm hauptsächlich auf den praktischen Nutzen an.

**Kapitän der Landstraße beim Manöver "Hart Steuerbord"**

**Mächtiges Motorrad vor imposanter Garageneinfahrt**

**Ein Seitenständer, der hält, was er verspricht**



Gestartet wird stilecht durch Drehen des Zündschlüssels, so kommt die Charakteristik eines schweren Nutzfahrzeuges noch besser rüber.

Der Rest der Bedienungselemente sitzt am gewohnten Platz. Links die Schaltwippe, rechts das große Bremspedal (Guzzi bot auch eine "Verkehrtherum-Ausführung" an), an jedem der beiden 29er VHB-Ver gaser von Dell'Orto ist einer der beliebten "An-aus"-Chokeschalter versteckt, also erst mal beide hochklappen, nach kurzer Zeit einen wieder rein, wenig später den zweiten. Der Motor tuckert jetzt mit ca. 300/min vor sich hin, und das Motorrad wackelt ein wenig von rechts nach links. Beim Gasgeben ist ein geringes Gegendrehmoment um die Längsachse festzustellen, jedoch weit weniger, als von einem großen Längsläufer mit schweren Schwungmassen und viel Drehmoment erwartet.

Der riesige Seitenständer (von der California) klappt nicht von alleine ein, er ist aber auch kaum zu übersehen. Also wird das Ding cool mit dem Hacken eingeklappt - und wenn man schon mal dabei ist, mit diesem sensiblen Körperteil zu arbeiten, kann man sich auch gleich dem Schalthebel widmen: Krachend rastet der erste Gang ein, das Getriebe will eben mit Nachdruck behandelt werden und scheint dieses auch zu verkraften.

Klappernd und heulend setzt sich der Fischdampfer in Bewegung. Bei weit über hunderttausend Kilometern dürfen sich einige Baugruppen auch schon mal zu Wort melden.

Daß für V 7-Maschinen solche Leistungen nichts Besonderes sind, liegt unter anderem an der Ausschreibung der italienischen Polizei, die ausdrücklich solche Laufleistungen, ohne daß der Motor geöffnet werden müßte, forderte. Um die Zylinder über eine solche Distanz zu retten, gab es damals nur die Möglichkeit der Hartverchromung - mit dem Nachteil, daß bei einer Überholung immer Neuteile beschafft werden mußten.

Klacks testete den Prototypen ausgiebig und führte später den berühmten Vollgastest Hamburg-Wien durch. Diese 14-stündige Reise wurde mit einem Schnitt von 108 km/h gefahren - schneller als es die Eisenbahn schaffte. Moto Guzzi erinnerte mit einem Prospekt an diese Fahrt. Zwei Jahre später gingen drei 750er - zwei "Ambassador" (eine weitere Version für den amerikanischen Markt) und ein "Spe-

**Beste Kraftübertragung durch viel Gewicht auf dem Hinterrad**

**Mächtig gewaltiger Wellenbrecher mit 4 x 18 Zoll Vorderrad**



**Easy Rider:  
Der große  
Lenker sorgt  
für Highway-  
Feeling**

**Bitte Platz-  
nehmen:  
Trittbretter  
und Sitzbank  
laden zum  
Verweilen  
ein**



zial"-Gespann mit Fritz Röth am Steuer - an den Start: 24 Stunden lang soll zwischen Hamburg und Wien hin und hergefahren werden. Das Gespann bleibt auf dem Rückweg nach Hamburg mit einem Tankriss liegen, an allen drei Maschinen traten Vibrationsrisse an den Ölleitungs-Rohren zu den Zylinderköpfen auf, die unterwegs repariert werden konnten. Sonst waren keine Defekte zu vermeiden. Moto Guzzi reagierte schnell auf diese Macken und rüstete die Nachfolgemodelle mit Schläuchen aus. Seit diesen legendären Fahrten tragen die V 7-Modelle den inoffiziellen Beinamen "Bahnburner".

Nachdem die Testmaschine sinnig warm gefahren wurde, kann der Motor zeigen, was in ihm steckt: Drehmoment satt. Zwischen 3000/min und 5500/min liegen nach einer "Motorrad"-Messung über 60 Nm an. Unser schon etwas erwachsenes Aggregat wird ab 5000/min etwas zäh, und die aufrecht sitzend erreichten 140 km/h (geschätzt aus den Mittelwerten der pendelnden Tachonadel, das gleiche gilt für den Drehzahlmesser) sind ein bißchen wenig für 51 PS. Einige von ihnen dürften im Laufe der Zeit wohl auf der Strecke geblieben sein. Einerseits verhindert natürlich die Sitzposition mit den weit ausgebreiteten Armen jegliche sportlichen Ambitionen, andererseits muß man schon wegen der Bremsen, speziell der vorderen, sehr vorsichtig fahren. Die 220 mm Duplex-Trommelbremse verspricht optisch erheblich mehr, als sie - im wahrsten Sinne des Wortes - hält.



Zum Teil liegt das eventuell an einer nicht ganz korrekten Einstellung. Wenn man das groß dimensionierte Pedal der gleichgroßen Simplexbremse im Hinterrad ordentlich tritt, hat das schon etwas mehr Effekt. Die größte Verzögerung erreicht man jedoch durch rechtzeitiges Herunterschalten.

Ist man heile um das Hindernis herum (die Maschine kann weiter in die Kurve gelegt werden, als zunächst vermutet), darf man sich über die segensreiche Erfindung der Schaltwippe freuen. Schwergängige Getriebe lassen sich einfach besser mit dem Hacken schalten, als mit den Zehenspitzen. Die dadurch bedingte Grobmotorik quittiert das Getriebe zwar mit entsprechenden Geräuschen, aber das muß wohl so sein. Die Zweischeiben-Trockenkupplung läßt sich gut dosieren und ist im Vergleich mit zeitgenössischen italienischen "Männerkupplungen" recht leichtgängig.

Guten Anschluß hat man, wenn die Gänge bis 5000/min gezogen werden; ein Fünfganggetriebe, wie aus Rationalisierungsgründen später aus den Sportmodellen auch für die noch drehmomentstärkeren Tourer verwendet, wird nicht vermißt. Die vollverschaltete Telegabel Marke "Eigenbau" ist mit 120 mm Federweg vorne eher "sportlich-straft". Man muß schon genau hinschauen, um bei schlechten Wegstrecken überhaupt eine Bewegung festzustellen.

Die hinteren - nicht originalen - Konis machen das Reisen auch nicht bequemer. Die Serienfederbeine hatten zwar 87 mm Federweg, wurden aber aufgrund ihrer begrenzten Haltbarkeit von vielen Fahrern ausgetauscht.

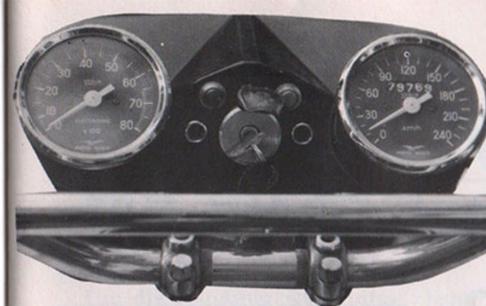
Aufgrund der beschränkten Bodenhaftung ist es auch ratsam, die Kurvengeschwindigkeit der Oberflächengüte der Straße anzupassen. Auf ebenem Asphalt macht das Fahrwerk keine Schwierigkeiten, die Maschine wirkt sehr handlich und läßt sich in sauberer Linie um jede Ecke dirigieren. Einmal davon abgesehen, daß ich sowieso kein Freund übergroßer Turngeräte bin, würde der schon recht breite Serienlenker den Bock wahrscheinlich nicht unhandlicher machen, große Hebelkräfte sind wirklich nicht nötig.

Bis auf das altersbedingte Pfeifen aus dem Antrieb stimmt auf jeden Fall die Akku-

stik. Treckermäßig läßt es sich streßfrei durch die Landschaft brummen. Kommt ein Verkehrsteilnehmer mit der für ein landwirtschaftliches Gerät etwas überhöhten Geschwindigkeit nicht klar, kann mit der italienischen Doppelfanfane schnell wieder freie Bahn geschaffen werden.

Normalerweise braucht man sich jedoch nicht bemerkbar zu machen, das Dick-schiff fällt von alleine schon gut auf und erweckt das Interesse der Passanten. Der große Motor, viel Chrom und gut dimensionierte Anbauteile verfehlen ihre Wirkung nicht. Wer schaut heutzutage noch einer Harley nach?

Apropos amerikanische Philosophie: Erstes Gebot: Hubraum ist durch nichts zu ersetzen, außer durch mehr Hubraum: Bereits zwei Jahre nach ihrer Präsentation wurde die Spezial durch die um 5 mm auf 844 ccm verlangete GT 850 ersetzt, die noch



mehr Dampf aus dem Keller hatte (und dafür das schon erwähnte 5-Gang-Getriebe bekam). Mit der Lichtmaschine auf dem Motor und dem Fahrwerk der "Spezial" war sie bis 1974 der krönende Abschluß der legendären V 7 Baureihe. Am Rande bemerkt: Die V 7 wurde für Behörden bis zum Jahre 1976 weitergebaut.

Bereits 1971 gab es im Stammbaum der V-Motor-Guzzis einen Ableger, der sich im Punkt Fahrwerk zum Hauptast entwickeln soll: Die V 7 Sport und ihre Nachfahren. Aber das ist eine andere Geschichte...

Udo

Fotos: Rainer Baues

### Technische Daten Moto Guzzi V 7 Spezial

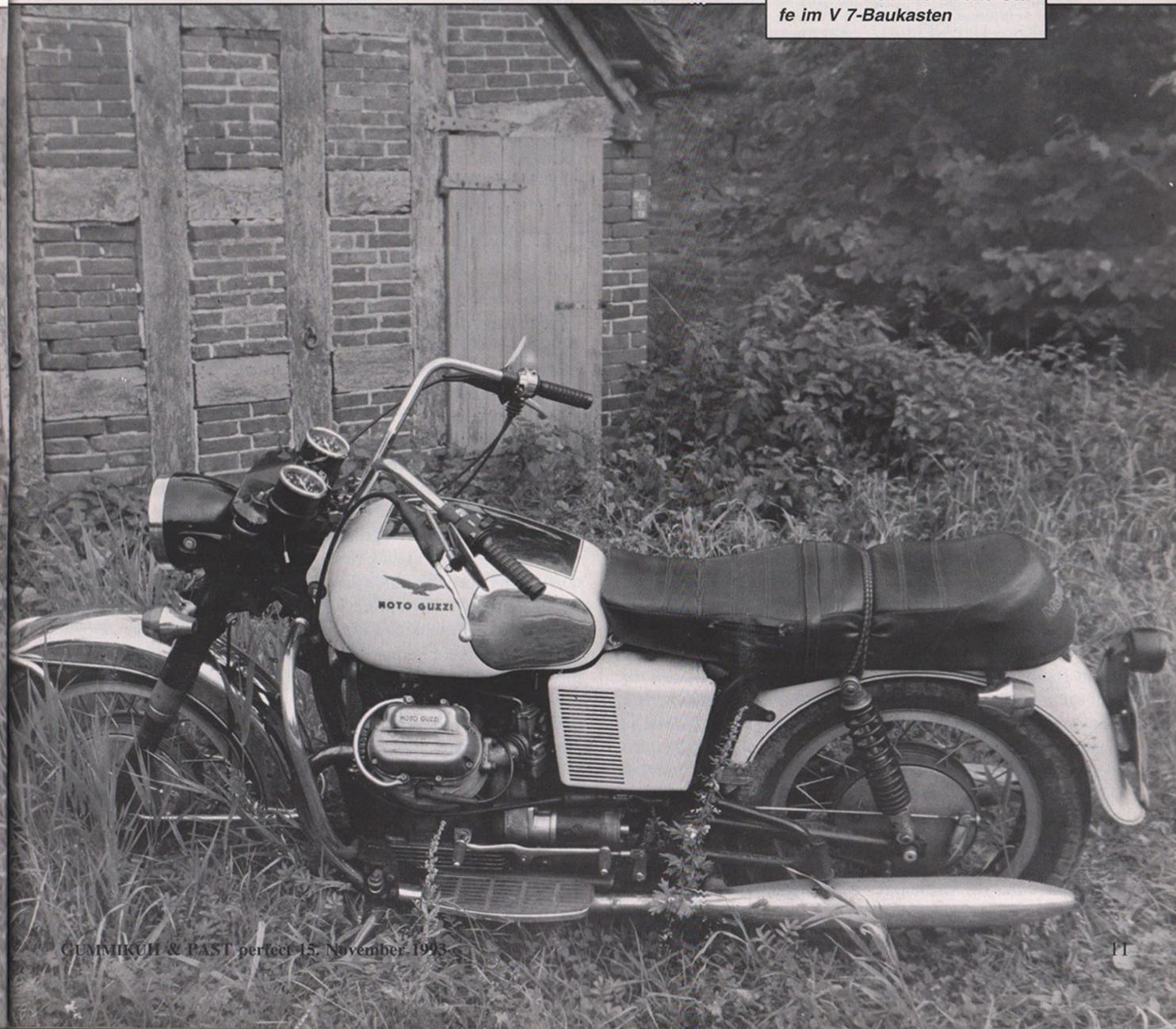
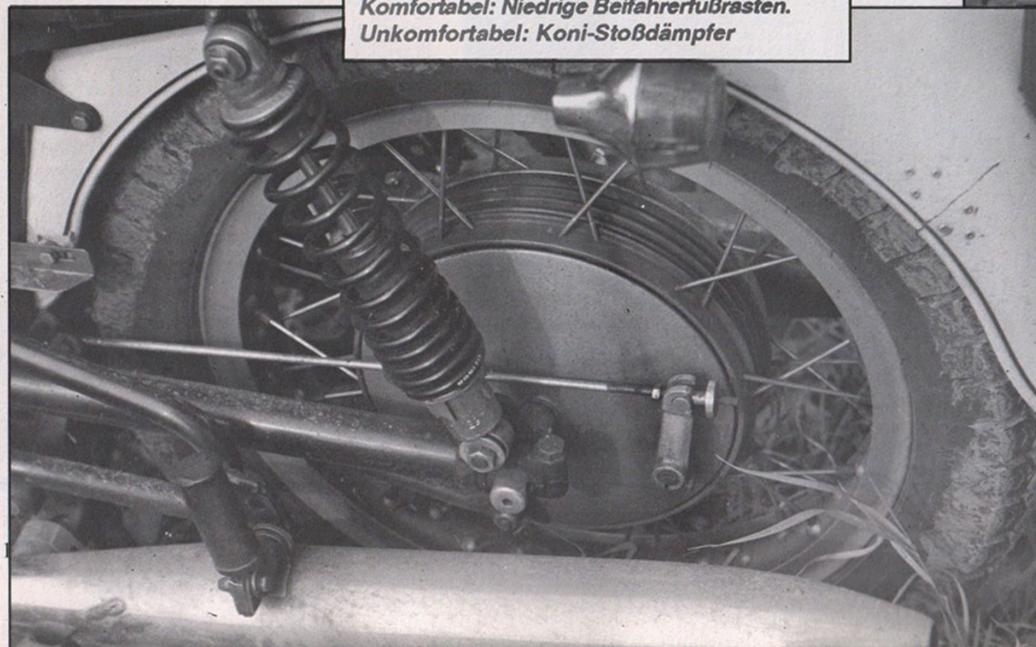
Motor: 2-Zylinder V-Motor 90°, ohc,  
eine untenliegende Nockenwelle  
Bohrung: 83 mm  
Hub: 70 mm  
Hubraum: 757,5 ccm  
Verdichtung: 9:1  
Leistung: 51 PS bei 6500/min  
max. Drehmoment: 6 mkp bei 5000/min  
Steuerzeiten: Einlaß öffnet 24° vor OT  
schließt 58° nach UT  
Auslaß öffnet 58° vor UT  
schließt 22° nach OT  
Vergaser: 2 x Dell'Orto VHB 29 mm  
Primärübersetzung: 16/22 = 1 : 1,375  
Sekundärübersetzung: 8/35 = 1 : 4,375

1. Gang: 13/29 = 1 : 2,230  
2. Gang: 18/24 = 1 : 1,333  
3. Gang: 22/21 = 1 : 0,954  
4. Gang: 24/18 = 1 : 0,750  
Federweg vorn: 120 mm, hinten: 87 mm  
Bremse vorn: Duplex-Trommel 220 mm  
hinten: Simplex-Trommel 220 mm  
Reifen: 4.00 x 18" vorn und hinten  
Länge: 2245 mm  
Radstand: 1470 mm  
Sitzhöhe: 735 mm  
Leergewicht: 246 kg  
Tankinhalt: 22,5 l  
Höchstgeschwindigkeit: 172 km/h  
Bauzeit: 1969 - 1971  
Preis (1970): 5890,- DM



Richtungsweisend: Schnellverschluß

Komfortabel: Niedrige Beifahrerfußrasten.  
Unkomfortabel: Koni-Stoßdämpfer



Fachwerk: Guzzis zweite Stufe im V 7-Baukasten



## Sudelfeld droht weiterhin gesperrt zu werden

10 Jahre nach der ersten Sperrung soll die "Sudelfeld"-Strecke, die B 307 bei Bayrischzell wieder für Motorradfahrer dicht gemacht werden.

Der BVDM teilt mit, daß es trotz Bemühungen der Polizei und engagierter Motorradfahrer nicht gelungen ist, die Lärmission zu senken. Zudem haben die Zweirad-Unfälle in der ersten Jahreshälfte 1993 um 50% gegenüber dem gleichen Zeitraum 1992 zugenommen. Alle Crashes haben sich ohne PKW-Fremdverschulden ereignet.

Auf einer Anhörung Ende September erhielt die Gemeinde Bayrischzell als Antragsteller zusätzliche Unterstützung durch einige Anreinergemeinden und zuständige Polizeidienststellen. Der Bundesverband der Motorradfahrer und die Biker Union schlugen bauliche Maßnahmen vor, die sich laut Auskunft der Landratsämter jedoch aufgrund von Landschaftsschutzgründen nicht durchsetzen lassen.

Die Hinweise auf mögliche Verlagerungen des Problems auf andere Strecken und positive Ergebnisse bei anderen Maßnahmen (Köterberg im Weserbergland, Lochenpaß im Raum Balingen und "Elmsteiner Tal") konnten eine Sperrung noch verhindern, jedoch müssen sich die Motorradfahrer auch kompromissbereit zeigen: Die Verbände müssen die Sudelfeld-Besucher über die bestehenden Lärm- und Unfallproblematik aufklären. Dazu muß intensive Medienar-

beit stattfinden, im April 1994 starten Motorradaktionen vom BVDM und der BU an den Wochenenden, um spürbare Verbesserungen zu erzielen. Sollten bis zur nächsten Anhörung Anfang Juni 1994 keine Verbesserungen eingetreten sein, wird das Sudelfeld wahrscheinlich für Kradler gesperrt werden.

Thomas Bauer vom Regionalbüro Bayern des BVDM sieht bei weiteren Anfragen unter Tel.: 0841-59214 gerne zur Verfügung. Nicht nur das Sudelfeld würde für Zweiradfahrer verloren gehen, eine Sperrung hätte auch einen negativen Einfluß auf andere Strecken, über die immer mal wieder diskutiert wird. Die sehr umstrittene Sperrung des Nienstädter Passes bei Hannover an Sonntagen hat zur Folge, daß seitdem an Sonntagen auf der Strecke der Bär los ist: Die Leute, die sich ganz normal auf einem schön gelegenen Parkplatz treffen wollen, sind inzwischen in der Minderheit und unter den vielen Rennfahrern herrscht eine Jetzt-Erst-Recht- und Solange-Es-Noch-Geht-Stimmung.

Sie reagieren - wenn überhaupt - höchst gereizt auf Leute, die ihnen die Problematik erklären wollen und durchfahren Tempolimits höchstens im ersten Gang vorschriftsmäßig. Daß einige hundert Vollidioten eine millionenstarke Gruppe in Ver-ruf bringen kann, ist aus ver-

schiedenen Bereichen bekannt, daß viele deswegen resignieren auch. Die Initiativen zum Beispiel vom BVDM oder von der Biker Union brauchen aber gerade dann eine große Unterstützung, wenn es darum geht, solche Planungen wie Streckensperrungen oder andere Diskriminierungen zu verhindern. Solche Versuche werden nur gestartet, weil man weiß, daß Motorradfahrer keine Lobby haben und hofft, daß sie sich auch nie einig sein werden, was sie gegen Restriktionen machen sollen.

Daß über eine Millionen Kradfahrer sich heutzutage anders verhalten, als in den fünfziger Jahren ist klar, daß Freizeitmenschen in Massen fast immer eine Plage sind, weiß jeder, aber es würde mich doch sehr wundern, wenn ich eines Tages eine Meldung in der Zeitung lesen müßte: "Schlittertal in den Hinteralpen gesperrt! Aufgrund massiver Beeinträchtigung des dörflichen Lebens beschloß das Landratsamt Vordertupfingen keine Touristen mehr ins Tal zu lassen. Sie parkten immer alles mit ihren Autos zu, zerstörten mit ihren Skiern die Landschaft und störten bis in den späten Abend mit Apres-Ski-Gröhlelei die Ruhe in der Gemeinde. Zwar gehören zu den Ausgewiesenen auch Verwandte und Bekannte der Einheimischen, aber wo gehobelt wird..."

Udo

## Telefonterror

Niemand ist unfehlbar

Spätestens ab dem 18. des letzten (und des vorletzten) Monats traute sich bei uns niemand mehr ans GUMMIKUH-Telefon. Wo sonst immer freundliche Leute darum bitten, in unsere exclusive Abonnenten-Datei aufgenommen zu werden oder uns mit teuren Geschenken schmeicheln wollen, um einige begehrte ältere Hefte zu ergattern, ist es auf einmal ganz anders: Gereizt oder schon mit zitteriger Stimme meckern oder betteln sie uns an, wann endlich die langersehnte GummikuH kommt, oder ob wir gerade sie vergessen hätten und ob wir etwas persönlich gegen sie... und überhaupt...Frechheit! Bis zu akuten Abo-Kündigungen führt das manchmal. Und wir können natürlich überhaupt nichts dafür. Wir haben die Seiten rechtzeitig beim Versand abgegeben, und dem fliegt seine Falzmaschine um die Ohren: Das ist höhere Gewalt! (siehe auch das Kleingedruckte im Impressum).

Es ist ja ganz nett zu wissen, wie gierig die Leute nach unserer Zeitschrift sind, aber bedenkt: ALLE bekommen ihre Hefte später, niemand wird benachteiligt und Abtrünnigen schicken wir das Blatt auch weiter bis zum bitteren Ende. Falls dieses Heft wieder zu spät kommt, gibt es dafür folgende Erklärungen:

1. Wir konnten aufgrund der permanenten Klingelei nicht konzentriert arbeiten,
2. Der Versand kommt mit seiner neuen CNC-Falzmaschine nicht klar,
3. Wie immer: Die deutsche Bundespost ist schuld.

Udo

## Lesertip:

# Zündeneinstellung zum "Low cost"-Tarif

Um die Zündung von Motoren mit senkrechtem Zündkerzenloch (das ist die Bedingung, um die Meßuhr anwenden zu können) einzustellen, sind hochgenaue Geräte zum kleinen Budget in einfacher Form herzustellen.

Zuerst der Summer: Es ist einfacher, einen Ton beim Öffnen bzw. Schließen der Kontakte zu hören, als dabei auf eine Glühlampe zu achten, denn die Augen braucht man ja schon, um die Meßuhr zu beobachten. Als Summer kommt ein Piezo in Betracht, sie sind billig und zuverlässig. Der Summer ist in der Spannung zu erwerben, die der Betriebsspannung des Mopeds entspricht (z.B. 8 - 12 Volt oder 4 - 6 Volt-Version).

An die daran befindlichen Kabel lötet man jeweils ein Stück Draht mit einer Krokodilklemme, als Lampengehäuse eignet sich eine Filmdose. Um nun der Unterbrechertätigkeit zu lauschen, zieht man an der Zündspule das Pluskabel (15) und schließt das rote Kabel des Summers an, das schwarze kommt an den angeschlossenen Minus(-1) Anschluß an der Spule. Sind nun die Kontakte geschlossen, fließt der Strom über den Summer (statt durch die Spule) und es ertönt ein nerviges Summen, sind die Kontakte offen ist Ruhe. Natürlich muß die Zündung dazu eingeschaltet sein. Nun der Meßuhrhalter:

### 1. Versuch

Die Schraube der Sicherheitsgurtbefestigung im Kfz hat das gleiche Gewinde wie eine Zündkerze. Diese Schraube wird nun unter erheblichen Mühen mit einer Standbohrmaschine (8 mm) durchbohrt. Obenauf klebe ich eine Messingmutter, die ich beidseitig mit M3-Gewinde versehen

habe. Durch diese Löcher werden Schrauben gedreht, die die Meßuhr halten sollen. Beim ausprobieren stelle ich fest, daß an meiner MZ TS 250 die Halterung nicht passt, weil der Abstand zum Rahmenrohr zu gering ist.

### 2. Versuch

Eine Zündkerze wird ihrer Porzellanmasse beraubt. Am besten geht es, wenn man den Isolator in ein Tuch einwickelt und ihn dann in einem Schraubstock zerdrückt. Das Tuch verhindert dabei das Herumfliegen der verflucht scharfen Splitter. Den in der Zündkerze verbleibenden Rest kann man mit etwas Geschick und einem kleinen Meißel oder größerem Nagel (Schutzbrille) heraus schlagen. Den Zündkerzenfuß durchbohrt ich mit einem 10er Bohrer. Oben auf den Fuß klebe ich ein Stück 10 mm Kupferrohr, 10 mm lang. Dieses habe ich vorher mit 2x3 mm-Löchern versehen, über die ich eine M3-Mutter löte, um die Meßuhreinspannen zu können. Wenn man die Muttern beim Einlöten mit einer Stahlschraube zusammenzieht, läuft beim Löten kein Zinn hinein. Die Stahlschraube nimmt kein Zinn an und kann problemlos wieder herausgedreht werden. Alternativ könnten die Muttern auch mit 2 K-Kleber angeklebt werden.

Die umgebaute Zündkerze wird ins Kerzenloch geschraubt, die Meßuhr wird am Taster entsprechend verlängert. Das heraus-schraubbare Unterteil hat in der Regel ein M2-Gewinde, daß mit entsprechend langen Schrauben auf die gewünschte Länge gebracht werden kann, die nötig ist, um den Kolben zu ertasten. Ich nahm dazu Abstandshalter aus einem Cassettendeck Modell "frühes Japan", die mit M2-Gewinden versehen waren. Als Meßuhr für TS-Modelle nehme

ich eine kleine Ausführung vom Flohmarkt (Durchmesser 40 mm, ca. 15,- DM für ein russisches Modell). Wichtig ist, daß die Meßuhr mindestens 3 mm Meßweg hat.

### Meßvorgang

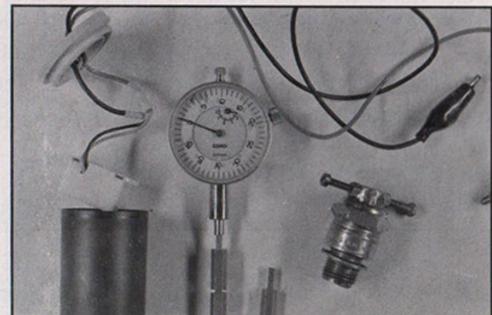
Durch das Loch im Meßuhrhalter steckt man nun ein dünnes Holzstäbchen oder einen Schraubendreher und versucht, den

Kolben im OT zu ertasten. Ist das geschehen, wird die mit einer entsprechenden Verlängerung versehene Meßuhr in den Halter eingeführt. Eventuell muß man den Halter zusammen mit der Meßuhr ins Zündkerzenloch einfädeln, weil der Platz etwas knapp ist.

Der Kolben wird nun mit der Uhr angetastet, die Uhr wird mit den Schrauben leicht angeklemt. Bei leichtem hin- und herdrehen der Kurbelwelle ermittelt man den oberen Totpunkt durch Ablesen der Meßuhr. Bei OT wird die Uhr gelöst und ca. 3 mm (je nach

Modell und Vorzündung) eingeschoben und wieder angeklemt.

Nach erneutem genauen Ermitteln des OT wird die Uhr mit



Hilfe der (in den meisten Fällen) drehbaren Skala auf Null gestellt (sonst den Wert merken). Dann dreht man die Kurbelwelle eine halbe Umdrehung zurück und langsam wieder in Richtung OT. Kurz vor OT stößt der Kolben nun an den Taster der Uhr und startet den Meßvorgang. Die Kontakte sind nun so einzustellen, daß sie sich im vorgesehenen Abstand vor OT öffnen (der Summer verstummt).

Mit etwas Übung gelingt einem mit den beschriebenen Geräten eine Einstellgenauigkeit von unter 0,01 mm. *Thomas*

## Verkehrstaschenbuch

Lettland hat das Kennzeichen LV, in der DDR hatten prozentual viermal mehr Menschen ein Krafrad als in der BRD, die Bundesstraße 6 führt von Bremerhaven über Hannover und Leipzig nach Görlitz. Geballtes Wissen über alles, was mit Verkehr zusammenhängt, von über 150 Seiten Gesetzen und Statistiken, über 40 Seiten Wissenswertes über das Straßenwesen und deren Behörden und 50 Seiten Steuern und Versicherungen

informiert das Buch weiterhin über Kraftfahrzeugbau und -Handel und die Mineralölwirtschaft. Insgesamt 400 engbeschriebene Seiten für 10 (zehn) Mark!

Möglich wird das ganze durch die Firma Aral, die dieses Taschenbuch mit ein wenig Eigenwerbung herausgebracht hat und auch direkt vertreibt.

Zu bekommen ist es bei der Aral AG, Öffentlichkeitsarbeit, Wiltener Straße 45, 44789 Bochum *Udo*

# Das leidige Problem : Vergaserreinigung

Liebe GUMMIKUH-(Be)treiber, erstmal ein Lob für Eure Zeitschrift: Als Mopedschrauber interessieren mich die Technik-Beiträge immer sehr und die haben mir auch schon viel weitergeholfen. Kürzlich habe ich eine RD400 erworben, die beim Vorbesitzer 11 Jahre in der Garage gestanden hat. In den Vergasern hat sich ein grünes, bröseliges Material abgelagert, daß ich bishert chemisch nicht entfernen konnte. Könnt ihr mir ein Paar Tips geben, wie ich das Zeug herausbekomme, ohne die Innereien der Vergaser mechanisch bearbeiten zu müssen?

J. Völker, München

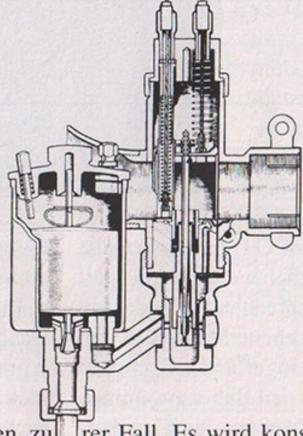
Hallo Ihr!  
Vor einigen Jahren hatten kundige Werkstätten die Vergaser durch kurzzeitiges Einlegen der Vergaser in irgendeine Säure oder Lauge, jedenfalls etwas ätzendes, die ganzen Rückstände entfernt. Das war zwar eher in den Autowerkstätten gang und gäbe, weil die Probleme, durch die in den Ansaugtrakt gelegten Motorentlüftungen dort eher auftraten, aber ist ja auch für unsereins interessant. Nur sollte man die Vergaser nicht zu lange reinigen, weil sie sonst weg waren. Welches Mittel das war, ist das heute noch erlaubt/erhältlich oder wird man gleich festgenommen, wenn man danach fragt?

Servus Patrick

Wir haben diese Anfragen einmal an unseren Mitarbeiter mit dem größten Chemiebaukasten weitergeleitet. Er warf auch

sofort alle Reagenzgläser in die Ecke und setzte sich an die Reste seines Schreibtisches. Herr Strohmenger, was meinen Sie?

Es ist immer problematisch, Ratschläge zu geben, wenn chemische Substanzen mit im Spiel sind. Vergaser und Chemie sind aber ein ganz besondere



rer Fall. Es wird konstant ver-gessen, daß dieses kleine Präzisionswerk genauso behandelt werden muß wie ein Uhrwerk, und nur wenige werden auf den Gedanken kommen, ein Uhrwerk zu reinigen, indem sie es in Säuren, Laugen oder sonstige aggressive Reiniger werfen. Lieber Patrick, mir tun die Kunden aus Deiner Autowerkstatt noch heute leid für das, was man ihnen angetan hat. Du schreibst ja selbst, man mußte aufpassen, daß der Apparat sich nicht gänzlich auflöst. Nun bin ich endlich unterrichtet, warum so viel Vergaserschrott angeboten wird. Aber zur Sache:

Vergaser werden aus verschiedenen Metallen hergestellt.  
1. Messing oder Kupfer,  
2. Zink-/Zinn-Legierungen,  
3. Aluminium-Legierungen.  
Diese drei Beispiele in Verbindung mit Säuren oder Laugen, ergeben immer eine andere Reaktion.

Fazit: Präzisionsgeräte mit genauen Passungen und aufwendig berechneten Bohrungen

haben sich nach solch einer Behandlung garantiert zu ihrem Nachteil verändert. Es muß also ein Weg gefunden werden, die vom Treibstoffdurchfluß zurückgelassenen Beläge zu entfernen. Diese Schlämme bestehen aus Rußpartikeln und dem Treibstoff zugesetzten Additiven, eine Zusammensetzung aus organischen und anorganischen Bestandteilen. Zur Reinigung müssen nun Mittel und Wege gefunden werden, die einerseits das Metall nicht angreifen, andererseits aber die teilweise festen Rückstände abbauen. Uhrmacher und Feinmechaniker mit gleichen Problemen - verharzte Fette und Öle sind ja auch Problemfälle - benutzen Ultraschallbäder mit nicht ätzenden biologisch abbaubaren Reinigern. Kaltreiniger und Ultraschall wäre ein

Beispiel. Wem die Anschaffung eines Ultraschallbades für seine Vergaser zu teuer ist, besuche doch einmal diesen Berufsstand und bitte um eine Reinigung. Das kostet nicht viel. Wer trotzdem penetrant auf die Heimwerkermethode besteht... Bitte: Verdünnte Essigsäure (Verwendung in der Küche für Salate) oder: Ameisensäure (zum Auskochen des Kaffeautomaten). Das ganze etwas anwärmen und schon löst sich Vergaser und Rückstand auf.

Sicherheitshinweis: Brille aufsetzen, Handschuhe anziehen, Dämpfe nicht einatmen.

Ammoniaklösung (Salmiak) hilft auch (Wenn Du nicht mehr richtig atmen kannst, ist die Lösung zu stark, mit Wasser verdünnen) oder der Abbeizer für Lacke.

Diese "Empfehlungen" werden ohne jegliche Gewähr gegeben. Der Vergaser entspricht mit Sicherheit der deutschen Hausfrauen-Reinheitsnorm, Gott schütze mich aber vor dem Ankauf eines solch sauberen Schrotthaufens. *stromi*

## Auspuffreparatur BMW-/6

Auch bei meinen /6-Tüten zerbröselte irgendwann das Abgasaustrittsloch. Auf der Suche nach einem passenden Stück Rohr, das eingeschweißt werden sollte, fand ich im Keller folgendes heraus: ein Abflußrohrabschnitt aus Messing, verchromt, mit 32 mm Durchmesser, paßt exakt. Es sollte so etwa 5 bis 7 cm lang sein und diesen umgebördelten Rand aufweisen, an dem normalerweise die Überwurfmutter zur Befestigung am Siphon greift. (Gibt's im Sanitärfachhandel oder - besser - auf dem Schrott.) Rohr vor's Loch halten, mit dem Gummihammer rein-schlagen, bis Bördelrand

bündig, mit zwei Schlägen mit dem Durchschlag sichern (löst sich sonst wieder). Sollte das Rohr anfangs nicht so recht passen, kleinen Schnitt in die ersten Rohrzentimeter schneiden und leicht kegelig zurechtbiegen.

Ergebnis: nichtrostender, unauffälliger Einsatz, der zumindest bei mir schon zweimal den TÜV passierte. Sicher, es ist nicht ganz original und ersetzt auch nicht gerade alle zerrostenden Innereien des Auspuffs, aber was sind schon ein oder zwei BMW-Phon mehr gegen einen originalen Yoghurtbecher-Sound?

Thomas Kramer

# Beiwagenhorst ist kein Easy-Rider

## ... und gibt das auch noch öffentlich zu !

Da Ihr inzwischen schon fremde Artikel mit meinem Namen abdruckt, denke ich, es ist höchste Zeit, mal wieder meinen Beitrag zu leisten. Wozu eigentlich? Tja, als mir Uli Böckmann vor Jahren eine der ersten Past Perfect bei Karl am Kanal in die Hand drückte, dachte ich: Aha, mal wieder sone Eigenbazuzeitungseintagsfliege. Doch beim Lesen der schnoddrigen, mit Ruhrpottlummelmentalität versetzten Texte Rheinischen Motorrad-Frohsinns kam zum ersten Mal in mir auf, wie wichtig es wäre, eine gute Zeitung ohne Schnörkel monatlich lesen zu können. Eine, die davon lebt, daß jeder von uns seine Geschichten und Erlebnisse von der Front (Entschuldigung) mit der uns eigenen Leichtigkeit des Seins wiedergibt (lachen und lernen). Ohne von Marketingbewußten autofahrenden Zweitredakteuren verunstaltet zu werden. Zeitgemäße Verblödung und schöne Bilder gibt's genug. Die Idee damals, wohl

an die Nachkriegsjahre anbindend: eine Zeitung von für Motorradfahrer/innen. Es folgten herrlich dilettantische Ausgaben, die heute schon Sammlerwert besitzen. Und die erahnen ließen, wie ausbaufähig das ganze wäre, wenn...tja wenn möglichst viele ihren Senf dazu geben würden. Aber das ist in unserer gnadenlosen Konsumgesellschaft wohl zuviel verlangt.

Als ich damals "Horsti in der Grube" (Klassiker) schrieb, ahnte ich noch nicht, daß die PP-Manschaft schon von dem Problem überrannt worden war und so entdeckte ich meine Artikel in der ersten "Gemeinschaftsausgabe PP + GUMMIKUH". Freudig überrascht stellte ich fest, daß zum liebenswerten Chaos etwas fachspezifisches dazugekommen war und daß es eigentlich DIE Mischung sein mußte. Um auf den Punkt zu kommen: Lieber Marcus Lacroix, ich bin Deiner Meinung, aber merkt Ihr Leser denn nicht,

daß es die Jungs und Mädels am Deich nicht alleine auf die Reiche kriegen!? Unsere Gummi PP lebt (und stirbt) durch uns und unsere Geschichten und Erlebnisse. Keine Angst vorm Schreiben, es muß ja nicht gleich ein Gäbelmann, Klacks oder Hertweck sein. Ich vermisse Euch! Oder ist Euch das Benzin ausgegangen?

Gibt es keine verwegenen Eigenbauten mehr? Keine unverschämten Polizisten, keine wahnsinnig gewordenen TÜV-Beamten oder ausgerasteten Mamas mehr, die mit einem Nudelholz bewaffnet die Demontage des Laverdamotors im Backofen verhindern wollen? Nee? Na denn gute Nacht. (Ich habe Motorrad-Klassik schon abonniert, aber das hat andere Gründe).

Demnächst kommt die (wahre)! Geschichte von einer Regina 0 mit oberliegender Nockenwelle. Die wurde einmal 1951 in Bad Homburg gebaut und existiert noch bei uns in der Werkstatt. Falls der Marcus und seine Freunde dann noch dabei sind und Ihr noch nicht vom Deich gerollt seid, könnt Ihr das dann lesen.

Dieser andauernde MZ-Kram langweilt mich auch ziemlich, doch muß man Euch zugute halten, daß Ihr den Leuten in der östlichen Treuhand-Hemisphäre moralisch ganz schön unter die Arme gegriffen habe, und das war wichtig. Mann/Frau kann sehen, daß unsere Zeitung einen Stellenwert haben kann in diesen unsicheren Zeiten. Also, laßt es uns noch mal zusammen versuchen, die Gummie nicht versteinern zu lassen. Es ist Zeit, aber noch lange nicht zu spät.

Ne schöne Jroos aus Kölle, Beiwagenhorst

## Wer darf - wer nicht, das ist hier die Frage

Gesund durch Sport - für unsere Jugend, gegen Radikalismus von rechts und links" war das Motto eines Sportfestes auf dem Berliner Sportplatz Triftstraße (Berliner Zeitung 9.10.1993). Also werden sportliche Aktivitäten von den Kommunalpolitikern unterstützt - könnte man meinen?

Es klingt wie ein Hohn: Im nahegelegenen Fürstenwalde haben selbige das 9. Berliner Veteranentriall - auch Exiltrail genannt - nicht genehmigt, obwohl eigentlich alles klar war, Medaillen geprägt und Aus-

schreibungen schon raus waren! Und wer es noch nicht weiß: Auch nicht wenige Jugendliche neigen zum Sport mit dieser Oldie-Technik, die auch mit vorgeschriebener Schalldämpfung kaum aus Lärmgründen Anlaß zu Beschwerden sein könnte.

Vielleicht kann man durch Entschärfung dieser Kommunalpolitik-Blindgänger den Radikalismus abbauen. Der Entflechtung des verfilzten Verwaltungsklüngels käme sicher uns allen zu gute!

Lothar Schulze

## Briefkopierservice

In Heft 46 meldeten wir die Initiierung eines Kopierservices für MZ-Fahrzeugbriefe. Klaus Hofmann-Settele teilte uns nun mit, daß zwar genug Anfragen da sind, aber kaum Kopien eintreffen.

Wir unterstützen diese gute Idee und bitten daher Besitzer von MZ-Maschinen, gerade von selteneren Stücken oder mit besonderen Eintragungen, sich einmal in einen Kopierladen zu bequemen und 20 Pfennig auf den Tisch zu legen, dann die (gute) Kopie an den MZ-Service, Felsenstraße 6, 90574 Roßtal zu schicken. Mit dem Gedanken im Hinterkopf, daß man eventuell einmal selber eine Kopie brauchen könnte, kann man seine Motivation gewaltig steigern.

Anfragen unter Tel.: 09127-292



PS: Klaus hat die berühmten "trophy sport" Aufkleber nachdrucken lassen, die jede ETS 250 noch schneller machen. Jahrelang waren sie vergriffen, jetzt gibt es sie in einer Besser-denn-je-Qualität zum Stückpreis von 9,- DM bei ihm zu kaufen. *Udo*

Da ist wohl in der September-Ausgabe wirklich etwas durcheinander geraten. Die Geschichte "Easy Rider - Peacefull Rider" ist nicht von Beiwagenhorst, sondern aus dem Buch "Bikers Blues" von Michael Jortzik. Das Buch ist im Eigenverlag erschienen und für 20,- DM incl. P & P bei ihm in der Bavostr. 73, 33619 Bielefeld erhältlich. Wir bitten um Entschuldigung. *Udo*

# Geht's oder geht's nicht ? Alternativen zu verbleitem Benzin

Bezug eures letzten Artikels, bleifrei oder verbleit, möchte ich Euch ein Schreiben zukommen lassen, das mir eine Spritgesellschaft zugesandt hat. Ich denke doch, wenn das kleine Österreich sowas hat, müßte es doch bei uns auch sowas geben. Nicht nur wir fahren wertvolle Fahrzeuge, auch andere Leute sind um ihre Motoren besorgt. Ich bitte euch also, fragt mal bei Aral oder Dea an, was die so vorhaben in nächster Zeit. Auf jeden Fall wäre ein teurer Motorenumbau überflüssig.

Viele Grüße, N. Radloff, Saarlouis

In Österreich wird seit dem Frühjahr dieses Jahres kein verbleites Benzin mehr produziert und darf ab Jahresende auch nicht mehr verkauft werden. Die Treibstoffanbieter durften dafür das 98-Oktanige Super plus mit Bleiersatzstoffen ausrüsten. Die Aral AG mischt zum Beispiel Natrium dazu, die ÖMV löst das Problem mit 6 mg Kalium pro Liter. Die Zusätze sollen ungiftig, Kat-neutral und ablagerungsfrei sein, dazu haben sie ähnliche dämpfende Eigenschaften wie Blei und könnten demnach auch in Deutschland... wenn es das deutsche Bleigesetz nicht gäbe. Das verbietet bislang noch den Einsatz von anderen Metallen im Benzin, außer Blei. Die Mineralölgesellschaften wären auch bei uns sofort für Bleiersatz zu haben, die Automobilindustrie hat ebenfalls keine Bedenken. Es liegt also wieder einmal an den Schmierproblemen der Mühlen der Politik. Wenn diese Ersatzstoffe, wie behauptet, wirklich nicht umweltschädlich

und gleichzeitig Motorschonend sein sollen, stellt sich die Frage, warum unser Umweltminister nicht, wie in Schweden oder Österreich, schon ein solches Gesetz geändert oder abgeschafft hat. Udo

Und noch'n Leserbrief

Zu eurem Dauerbrenner "bleifrei oder nicht" hier ein Paar Erfahrungen, die in mehreren 10000 km zusammengekommen sind. Bei Verwendung von bleifreiem Benzin/Super traten jeweils folgende Erscheinungen auf:

PKW Volvo 480 ES: erreicht nicht seine Höchstgeschwindigkeit (Klopfsensor regelt Zündung ab)

PKW Lada 1300: nachdieseln beim Abstellen des Motors

Krad BMW K 75: Beschleunigungsklingeln zwischen 2000 und 3000/min

Krad MZ TS 250/1: kein Unterschied feststellbar

Ein Zweitakt-Motorenhersteller, der sich zum Thema bleifreies Benzin geäußert hat, die Firma Stihl (das sind die mit den Motorsägen), hat festgestellt, daß verbleites Benzin Notlauf-eigenschaften gegenüber unverbleitem aufweist und die Verwendung des hauseigenen 2-T-Öls angeraten. Grundsätzlich ist zu den oben gemachten Erfahrungen folgendes zu sagen: Verbleites Benzin hat eine unerreicht hohe Oktanzahl. Der Zusatz von Benzol zu unverbleitem Benzin, um die Oktanzahl hochzutreiben, ist vom Umweltstandpunkt her Unfug. Benzol ist eindeutig krebserregend und führt vor allem zu Leukämie.

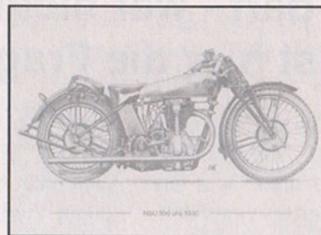
Nötig ist hochoktaniges Benzin vor allem bei hochverdichteten Motoren mit hoher Drehzahl. Wer sein Fahrzeug bis ca. 2/3 der Nenndrehzahl bewegt und Belastung bei Unterdrehzahl vermeidet, der braucht sich um das Thema keine Gedanken zu machen. Wer das letzte Quant-

chen Leistung (entsprechende Motoreinstellung) herausholen möchte, dem empfehle ich die Verwendung von Flugbenzin der Sorte 100 LL (LL steht für niedrig verbleit), 105 Oktan/0,56 g PB je l, Preis zur Zeit: ca. 2,30 DM

Harald Pallas, Barver

## Memorial-Mappe

Dr. Helmut Krackowizer hat seine schon bekannte selbstgezeichnete Bildmappenserie "Motorrad Meilensteine" um eine "Memorial-Mappe 1993 Klausenrennen" erweitert. Auf dieser 21,5 km langen Strecke am Schweizer Klausenpaß wurden von 1922 bis 1934 Bergrennen ausgefahren. Der Kurs galt als sehr harter Prüfstein für Fahrer und Maschinen. 1993 wurde erstmals wieder ein Klausenrennen für alte Autos und Motorräder (bis Baujahr 1947) veranstaltet. Aus diesem Grund wurde diese Mappe herausgegeben.



Vier interessante Siegermaschinen, eine Motosachse 350 von 1928, eine BMW R 47/57 von 1929, eine NSU 500 von 1930 und eine 250er Puch von 1931, die excellent gezeichnet und gut gedruckt eine gute Wohnzimmerdekoration abgeben (für die Werkstatt sind sie zu schade). Die NSU und die BMW sind neu,

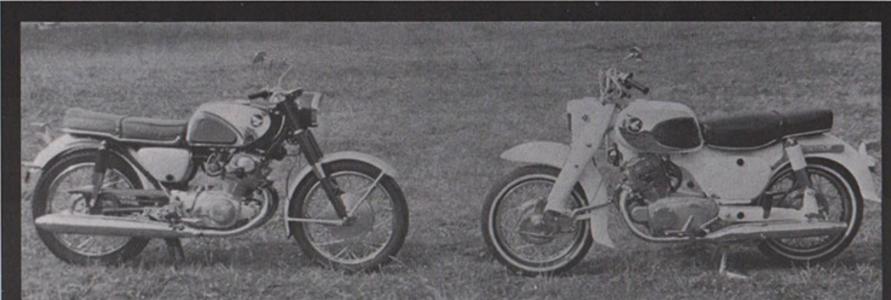
die anderen beiden Maschinen bereits (in schlechterer Qualität) in anderen Mappen erschienen. Außerdem gibt es eine neue Mappe mit Kompressor-Rennmaschinen. Hier findet sich eine AJS 500 von 1939 neben den schon aus älteren Mappen bekannten 500er BMW und Gilera sowie einer 350er NSU aus dem gleichen Jahr. Der Preis für eine der Mappen, wie auch für die anderen noch erhältlichen beträgt 50,- DM, die als Schein direkt an-

Herrn Krackowizer, Josef-Thorak-Str. 22, A-5026 Salzburg geschickt werden sollten. Wer zwei Mappen haben möchte, legt 90 Mark in den Umschlag, bei drei geht der Preis sogar auf 120 Mark herunter. Wer sich beeilt, kann sich oder anderen noch ein schönes Weihnachtsgeschenk machen. Udo

# FAMILIENTREFFEN

## Japanische Seltenheiten aus den Sechzigern

Am 3. und 4. Juli waren seltene Vögel beim Motorradwirt im Falltorhaus in der Nähe des Vogelsbergstädtchens Schotten zu betrachten. Auch für alte Motorradhasen ein ungewohnter Anblick sind japanische Motorräder aus der Zeit vor 1969, dem Datum, mit dem die japanische Zeitrechnung durch Einführung der CB 750 von Honda in Europa richtig begann. Da das Motorradgeschäft auch erst in den folgenden Jahren boomte, sind die in kleinen Stückzahlen nach Deutschland importierten Japaner der 60er Jahre nicht sehr bekannt.



Gegenüberstellung: CB77 (links) und CA78 - der Sportler und der Tourer der 60er

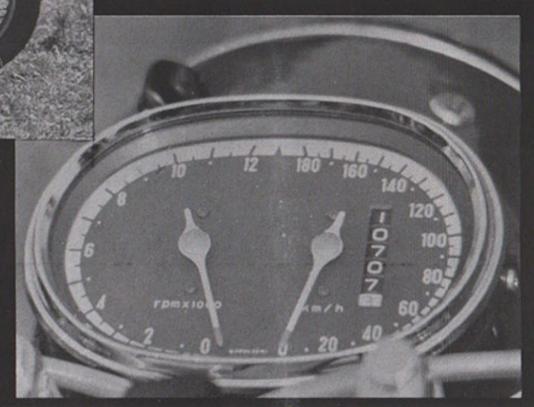
Stefan Hauch aus Heidelberg und Ralf Rosner aus Gießen hatten nun zum ersten Treffen für japanische Motorräder der 60er Jahre geladen. 80 Einladungen wurden ver-



schenkt, leider haben diesen trotz guten Wetters nur ca. 15 Besitzer Folge geleistet. "Die Szene ist noch recht jung", berichtete Stefan Hauch, "und ist überregional noch nicht organisiert. In einzelnen Regionen gibt es aber schon feste Freundeskreise." So kannte man sich auch hier, zumal der Schwerpunkt auf der Marke Honda lag. Drei "Wasserbüffel" und eine Kawasaki 900 rundeten das Bild ab, obwohl man eher die Zweizylinder wie Yamaha DS6, Suzuki Titan oder Kawasaki Samurai ansprechen wollte. Honda war repräsentativ vertreten: von der C 92 mit ihrer extrem

Oben: Seltene CB 450 Scrambler

Rechts: Kombi-Instrument der CB72 mit gegenläufigen Zeigern



dem Tourensportmodell CA 78 und dem kompromißloseren Sportler CB 72 hin. Bei der CA 78 erkennt man noch deutlich europäische Einflüsse, eine Verwandtschaft der Linienführung mit der NSU-Max ist nicht

zu leugnen. Es darf spekuliert werden, ob eine weiterentwickelte Max nicht ähnlich hätte aussehen können. Mit dem für damalige Begriffe hohen Lenker, der bequemen Sitzbank und den ausladenden Schutzblechen war dieses Motorrad für den typischen Sonntagsausflug der Motorradfahrer des amerikanischen Marktes konzipiert.

Ganz anders die CB 72 mit ihrem Rohrrahmen und der Telegabel (ein Bauteil übrigens, das bei Soichiro Honda auf tiefste Ablehnung stieß), dem flachen Lenker und dem sportlichen Büffel-

Sportmaschine mit höherem Bekanntheitsgrad, der CB 72. Größere Verbreitung fand dann schon die Honda CB 450, allerdings kaum als hier vorhandene Scrambler der ersten Serie, einer Motorradkategorie, die in Amerika sehr beliebt war.

Stefan Hauch, der auch eine 350 four und 750 four besitzt, erzählte, daß sein Herz immer mehr an den Japanern der 60er Jahre hängt, und weist auf die Unterschiede zwischen

Kombiinstrument und Doppelvergaser. Dieses Motorrad läutete eine neue Epoche ein: die des Freizeit- und Sportfahrers, der meist auch schon ein Auto besaß. Daß diese Art des Motorradfahrens akzeptiert wurde, sieht man daran, daß dieses Modell auch bei uns eine nennenswerte Verbreitung fand und von den "alten Windgesichtern" akzeptiert wurde.

So ist es erfreulich, wenn diese Motorräder einen Platz in der Geschichte einnehmen können und von ihren Besitzern gepflegt und erhalten werden. Ja, man importiert sie sogar aus den USA, da sie hier kaum aufzutreiben und meist in festen Händen sind.

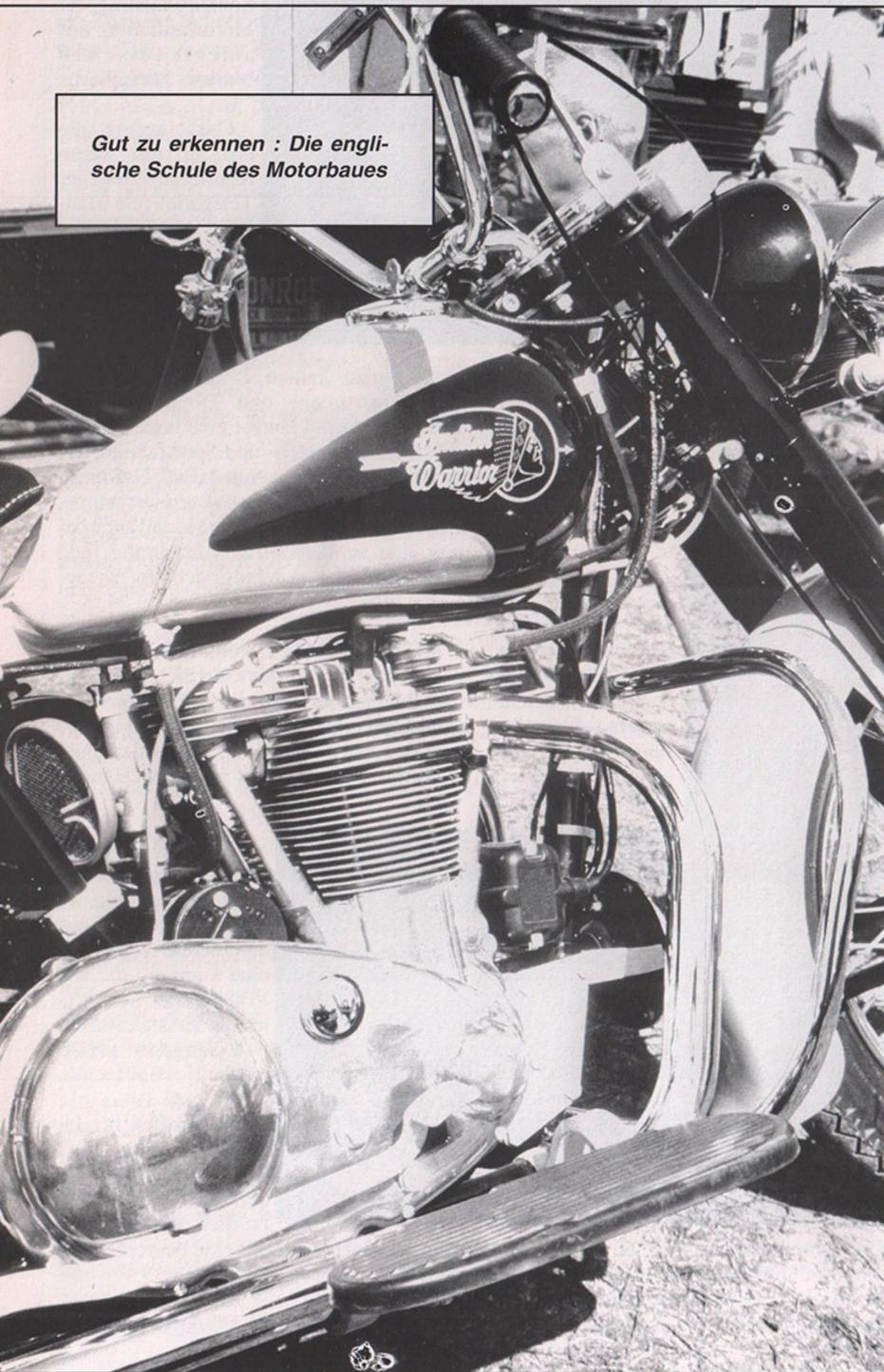
Ein Freundeskreis alter Japaner, wenn nicht sogar Markenkлубs für Modelle aus den 60ern wären sicher sinnvoll, da, wie Rolf Rosner berichtete, die Ersatzteilsituation langsam prekär wird.

Das Treffen für Japaner der 60er Jahre soll nächstes Jahr wiederholt werden, vermutlich im Raum Heidelberg. Hoffen wir auf eine bessere Resonanz.

Martin Kraut, 35085 Ebsdorfergrund

# Von Pfadfindern . . . und Kriegern

Gut zu erkennen : Die englische Schule des Motorbaues



**INDIAN 220 ccm  
(13,4 cu. inch) und  
440 ccm (26,8 cu. inch)  
1946-1949**

Der Zufall spielt in unserem Leben eine wichtige Rolle, und er war es auch, der mich über eine INDIAN stolpern ließ. Bei einem Veteranentreffen in Ehrenhausen (Südsteiermark) sah ich vor einigen Jahren ein Motorrad, von dem ich noch nichts gehört hatte. Der Besitzer kam aus Laibach, und er saß stolz auf seinem Motorrad, das friedlich vor sich hintuckerte. Der Zustand des Krads lag so zwischen 4 und 5, und der Auspufftopf, welcher mit Draht befestigt war, hatte sich während der Fahrt verabschiedet. Das Motorrad sah sehr englisch aus, wobei der Alu-Zylinderkopf etwas an den der AIS/Matchless 2 Zylinder erinnert. (Der INDIAN Zylinderkopf hat längere Kühlrippen.) Der Besitzer behauptete, daß es sich um eine INDIAN handelte, was ich dann auch glauben mußte, wenngleich ich noch nie etwas von einer 1 Zyl. Nachkriegsmaschine gehört hatte. Die Nachkriegsgeschichte von INDIAN ist äußerst komplex und endet etwa 1955, als die letzten großen V-Zweizylinder zusammengesraubt wurden. Unsere Geschichte beginnt etwa 10 Jahre vorher. Nach dem 2. Weltkrieg glaubte man auch in Amerika an die Zukunft von leichten handlichen Motorrädern. Ab 1946 war ein Mister B. Rogers Geschäftsführer bei INDIAN. Er war gelernter Jurist und hatte sich vor und während dem 2. Weltkrieg ein Firmenimperium rund um Dieselmotorfabriken zusammen gekauft.

Das Projekt sollte dann bei INDIAN realisiert werden. Neben den 1 und 2 Zylindern sollte auch eine 4-Zylinder mit 880 ccm gebaut werden. (Dazu kam es dann allerdings nicht mehr.) Rogers selbst investierte viel von seinem eigenen Geld in das Projekt, und die Motorräder waren bereits zu einem Zeitpunkt fertig, wo die Engländer noch keine Motorräder liefern konnten. Leider spielte Rogers die Bürokratie einen Streich. Es sollte alles noch einmal durchkalkuliert werden. Das 1/2 Jahr, das dazu gebraucht wurde, ist sicherlich mitschuld an dem Desaster, das dann folgte. Als endlich grünes Licht gegeben wurde, konnten die Engländer schon liefern, und INDIAN warf die 1 und 2 Zylindermotore unangereicht auf den Markt. Auf den

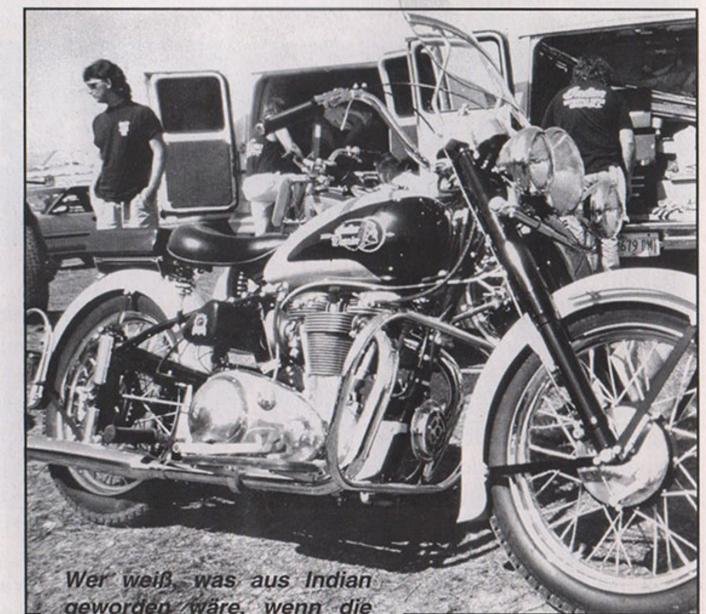


Highways waren die Twins mit ihren 440 ccm natürlich ziemlich gefordert. Es gab zwei Hauptprobleme: Kurbelwellenbrüche und "misfire" der eigens entwickelten Miller Magnete. Trotz großzügiger Kulanz von Seiten des Werkes hatten die Motorräder bald einen schlechten Ruf, und die Nachfrage sank. Die Firma hielt sich mit Krediten über Wasser und baute auch die alten V-Zweizylinder wieder, die nach wie vor einen guten Ruf hatten. Schließlich wurde der Twin überarbeitet und auf volle 500 ccm gebracht. (500 Warrior) Rogers schied schon vorher (1949) aus der Firma aus, nachdem er viel Geld verloren hatte. INDIAN kam unter die Herrschaft der Brokhouse-Firmengruppe, dieses führte zu einer Firmensplittung in die Indian Factory und die Handelsfirma Indian Sales Cooperation. Dadurch ergab sich der unmögliche Zustand, daß INDIAN sowohl eigene Motorräder produzierte, als auch englische Motorräder importierte

und sich damit selbst Konkurrenz machte. Die ehemalige größte Motorradfabrik der Welt (vor 1914) starb langsam. Trotz des schlechten Rufes sind relativ viele 440er gebaut worden (etwa 15.000). Das 500er Modell brachte es allerdings nur auf unter 500 Stück. Über die 220er ist mir wenig bekannt. Sie dürfte allerdings nicht so anfällig gewesen sein (siehe Einleitung oben).

Später tauchte hin und wieder der Name INDIAN auf diversen Motorrädern auf. Mit den alten Motorrädern aus Springfield hatten diese Modelle aber nichts mehr gemeinsam.

Text Wilhelm Springmann  
Photos Oluf Zierl, MO-Archiv

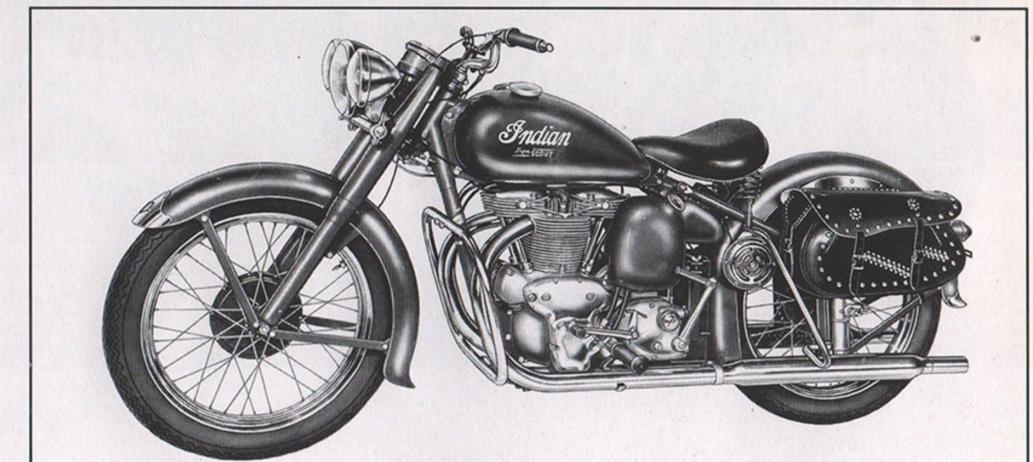


Wer weiß, was aus Indian geworden wäre, wenn die Motoren dieser herrlichen Maschine standfester gewesen wären ?

Indian Scout ohv Twin  
13,4 cu.inch



Indian Warrior 440 ccm



# Rickman Harley Métisse

## Mongrel Hog

Die BOT-Szene hat im letzten Jahrzehnt einige außergewöhnliche Besonderheiten hervorgebracht, die sich jetzt dem Status eines Klassikers nähern - wie diese Rickman-Harley, die von ihrem Konstrukteur Dough Showler aus Ohio bei Club-Rennen im mittleren Westen der USA eingesetzt wird.

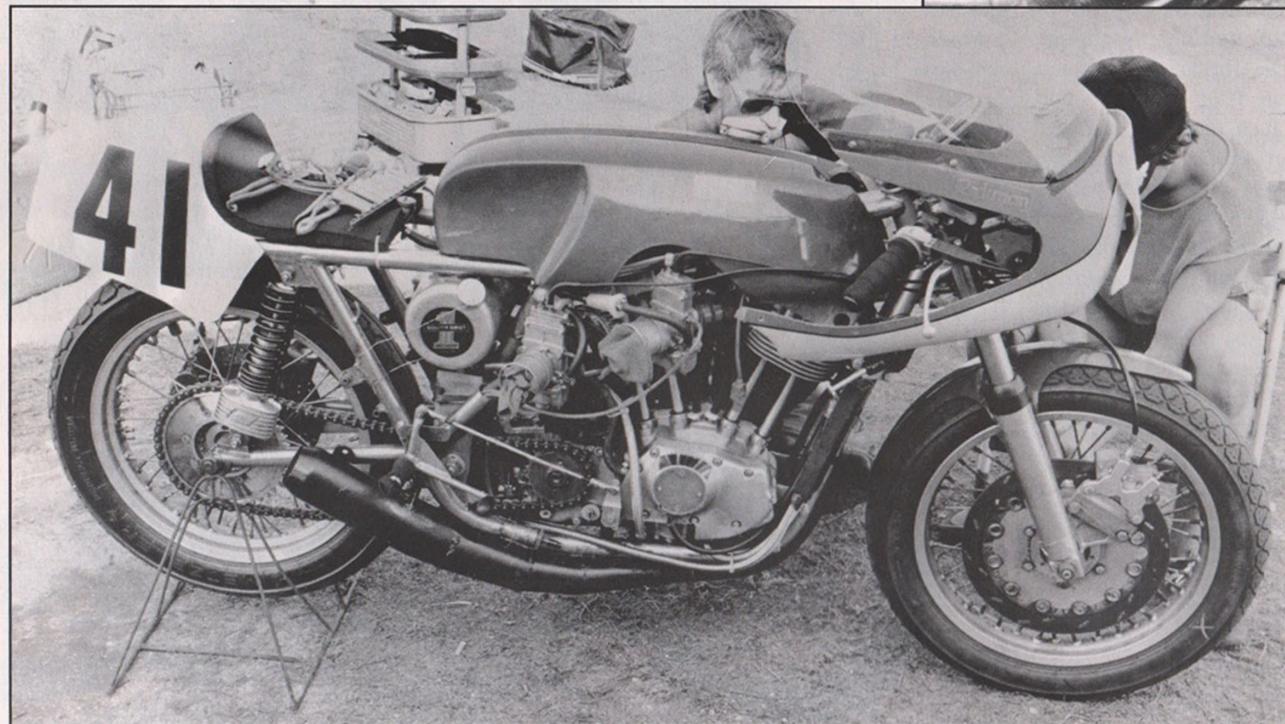
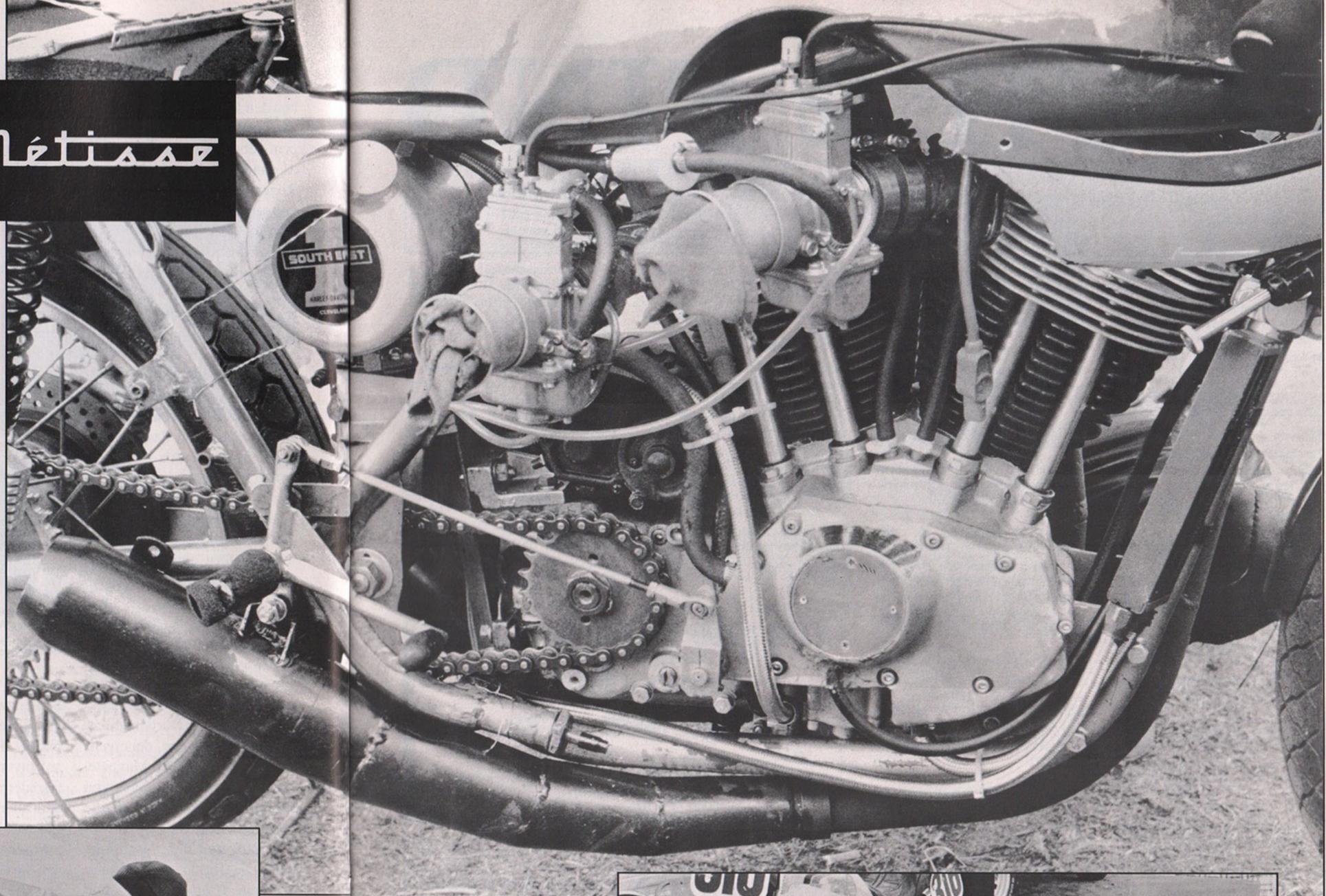
Showler hat es als erster geschafft, ein getunties Graugußzylinder-XR 1000 Aggregat in einen Rickman-Rahmen der frühen 70er Jahre zu quetschen, der eigentlich einen viel kompakteren Norton Parallel-Twin aufnehmen sollte. Um den 45° V-Twin aufnehmen zu können, mußte das Chassis ein klein wenig geändert werden. Außerdem wurde die Füllmenge des original Rickman-Fiberglas Tanks etwas reduziert, um ein Paar 40 mm Lectron-Flachschiebervergaser unterbringen zu können - irgendwie bekam er alles unter.

Das Resultat ist ein erstaunlich kompakter 1000 ccm Harley-Renner, der die ähnlich motorisierte Buell-Harley mit ihrer großen Statur und der Ei-förmigen Verkleidung aufgedunsen und fettleibig aussehen läßt.

Showler gibt ein Trockengewicht von 147 kg für die Rickman-Harley an - nur ein bißchen mehr als eine vergleichbare Rickman-Norton auf die Waage bringt - die elf Zoll Einscheiben-Rennbremse wirkt etwas optimistisch, die Hinterradschwinge sieht auch sehr schwächig aus, der Rest der Maschine ist jedoch solide Handarbeit. Die Rickman-Brüder entschieden sich für den Namen "Metisse" (französisch: Mongrel, deutsch: Mischling) aufgrund der großen Auswahl von Maschinen, die in das Fahrwerk gebaut werden konnten: Dieses muß das erste Mischlings-Schwein (\*) sein.

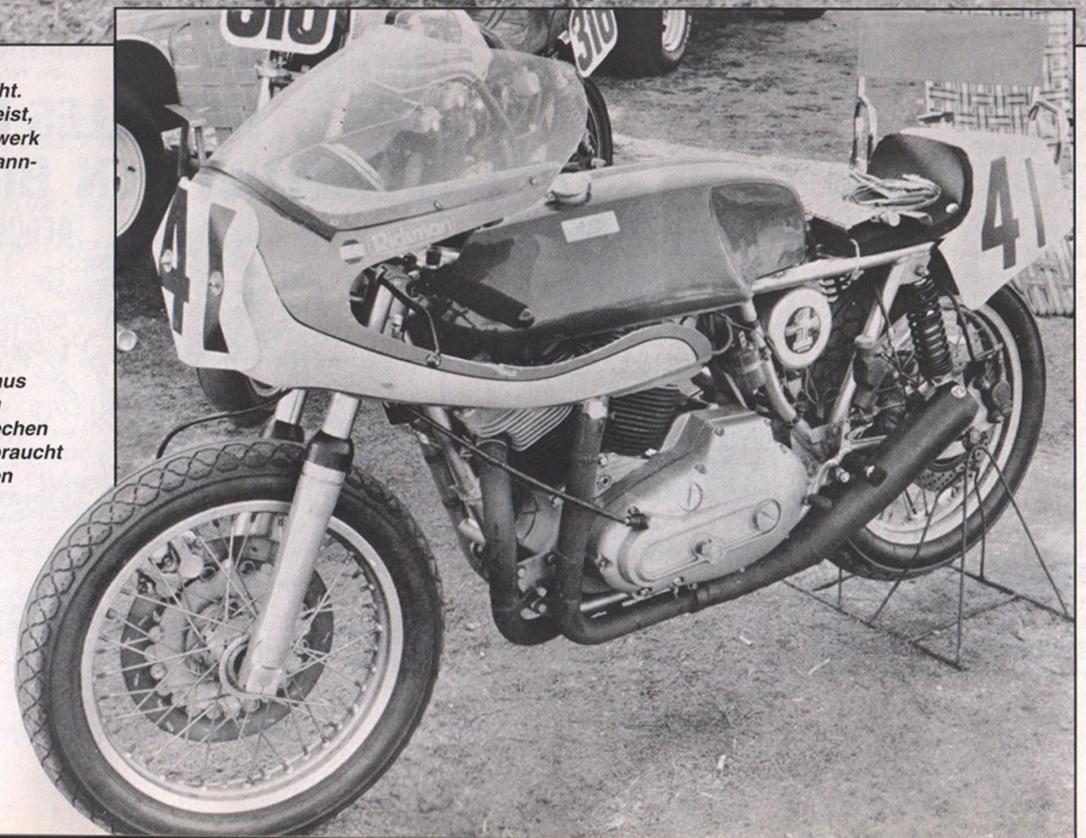
(\*) "Hog" (Schwein) ist a) die Harley Owners Group, b) der amerikanische Kosenamen für Harleys

Autor und Photos: Alan Cathcart



Paßt nicht - gibts nicht.  
Dough Showler beweist,  
daß ein Harley-Triebwerk  
auch in einen Rickmann-  
Rahmen paßt

Ganz schön viel PS aus  
1000 ccm und 147 kg  
Trockengewicht sprechen  
für sich. Deswegen braucht  
Dough auch nur einen  
Fahrradständer



# SUCH & FIND

**Service für Abonnenten:** Deine kostenlose, private Kleinanzeige per Fax 04 21 / 50 44 48 oder per Karte an den **GUMMIKU-Verlag • Am Deich 57 • 28199 Bremen 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: 0225/4 51 65

## - AJS -

Suche ehemalige AJS oder Norton Rennmaschine 350 oder 500 ccm auch unfallbeschädigt, defekt oder unkomplett. Ev. auch Teile, Motore, Getriebe usw., frdl. Angebote an Bernd S. Gläser, Tel.: 06181-74414.

## - ARDIE -

Suche Teileträger u. rest. Objekte, T. Knaak, Römerstr. 7, 28203 Bremen, Tel.: 0421-71787.

## - ARIEL -

Red Hunter Bj. 1948, 350 ccm, fahrbereit 5000,- DM, Tel.: 04791-3776.

## - AWO -

AWO-Sport zu kaufen gesucht. Ulf Schneider, Am Laubengang 12, 09116 Chemnitz.

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 Rückwärtsganges in AWO-Getriebe geben, bin für jeden Tip dankbar. Tel.: 039298-3228, ab 19.00 h.

## - BAUER -

Suche Bauer 98 ccm, verk. Motoren Sachs 98, 150, Kreidler Mofamotor, je 50,- DM VB, wer verkauft Fahrrad mit Hilfsmotor. Tel.: 07183-41202.

Verkaufe Motorradteile von Bauer 150 ccm, Rahmen-Sachs, Motor, Tank usw.,

Preis nach Anfrage. Tel.: 07940-51438, abends.

## - BEKLEIDUNG -

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 R17 Ventildeckel 20,- DM, BMW R50 Auspuff 80,- DM, Ölwanne 30,- DM, Sturzbügel 50,- DM, 'Das Motorrad' 60-80, kompl. 1000,- DM, BMW R51/3, 241 Tank 350,- DM, MZ SW rest. 1000,- DM, Tel.: 04321-41634 oder 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 Teilkatalog unter genauer Typenangabe gegen DM 3,50 an H

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

BMW R90 S, Bj. '76, Motor 750 ccm, 50 PS, eingetragen, TÜV 05/94, VB 4800,- DM, Tel.: 02234-58738 od. 56974.

**BMW**  
MOTORRÄDER & ERSATZTEILE  
R24-R27 - R51/2-68 - R50-69S - R50S-100  
z.Z. 50 Motorräder von 1949 - 1985 auf Lager  
56 Seiten Katalog R24-69S  
für 3,50 DM in Briefmarken.  
**Uli's Motorradladen**  
Ulrich Seiwert  
Gutleutstraße 144 · 60327 Frankfurt  
Tel.: 0 69 / 23 93 19 · Fax 23 38 40

BMW Vorkriegsmotorrad gesucht. Tel.: 05363-1205.

BMW R 51/3, R 35, 700 ccm, Automotor. Tel.: 0043-7229-89927.

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.

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

R 27, Hubraumhöhung, wer hat Erfahrungen, gibt Tips, nennt Bezugsquellen? Suche Original-Schalldämpfer (kein Nachbau). Tel.: 0202-465299.

R 65, Rahmen mit Brief, Rumpfmotor o. Zyl., Vergaser, Schutzbleche, Gußräder, Lenker, Gabel, Rücklicht, Blinker, Ständer, Motorteile, Luftfilterkasten, Kardan, Zylinderschutzbügel, Lichtmaschine, Anlasser, Krümmer.

R 80 G/S: Suche linken Seitendeckel u. billiges Hinterachsgetriebe, auch defekt, Tel.: 05383-1662.

R 80 GS, Bj. 92, gelb/schwarz, Heizgriffe, Kickstarter, 1. Hd., VB 10500,- DM, Tel.: 0551-838071.

## 100 alte BMW's & Teile

Bj. 50-85 An- und Verkauf

### Martin Kornhas



Nördliche Uferstraße 14 · 76189 Karlsruhe-Rheinhafen

Tel.: 07 21/59 20 25 - Fax: 59 20 26  
Geöffnet: Di. - Fr. 15.00 - 18.30, Sa 9.00 - 13.00

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

## HAT ALLES FÜR DEN REISELUSTIGEN BIKER...

BEQUEME ISOMATTEN  
SCHLAFSÄCKE  
KOCHEGESSCHIRR  
ZELTE  
WASSERDICHTER  
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

69S, Hi. Radschwinge auf 15 Schwinge u. Antrieb, Schweisslehre. Tel.: 0421-4986270.

Suche Tacho u. Sturzbügel für R90/6, Bj. 76, Manfred Lenz, Tel.: 07161-53389.

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

Verk. BMW R 67/2, Bj. 53, Kw 20 mit oder ohne S wg. S 500 TÜV 8/95. Orig. Zustand, nicht billig 17500,- DM, Tel.: 04203-1402.

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

Wer gibt mir Tips zum Umbau/Anschluß einer außenliegenden Pkw-Lichtmaschine an BMW R 75/5? Tel.: 030-6927116, Anrufbeantworter.

Wer tauscht? BMW 60/7 (800 ccm), Ex-Polizei, viele Neuteile, 30000 Km, TÜV, Gegen engl. Twin, auch defekt. Tel.: 06897-71117 od. 768531.

## - BSA -

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

Suche günstiges A65 Fahrwerk, auch ohne Papiere, bis Bj. 69, (kein Öl i. Frame), B. Klebingat, Tel.: 08193-6294, FAX 4619.

## - DKW -

RT 125, zu verkaufen, zerl., Motor überholt, Preis 400,- DM, Widmann, Markdorf, Tel.: 07544-3155.

RT 175, Gabel kompl. für 130,- zu verkaufen. J. Rendelmann Grünstr. 2, 38102 Braunschweig, Tel.: 0531-795545, abends.

RT 175, kompl. ohne Motor 650,- DM, Motor 200 ccm, 200,- DM. M. Bernhard Weisser, 78199 Bräunlingen, Rechstr. 8, Tel.: 0771-6716, ab 16.30 h.

RT 200, Bj 55, unrest., Motor dreht, gute Restaurierungsbasis, 95% kompl. u. RT 175, Bj. 54, unrest., FP je 950,- DM, Tel.: 02607-6065

SB 500 Motor, Tel.: 0043-7229-89927.

**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

**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 Schnell-Montage  
für alle 2V-Boxer mit Bosch-LiMa  
**Modul+Spule+Kabel DM 797,-**

**Symmetrische 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**

## - EXPRESS -

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

Suche Unterlagen, auch Kopien über Express Radex 255+ (Kotflügel-Emblem). Tel.: 0 271-86339.

## - GESPANN -

Dnepr Gespann, MB 650 M, Bj. 82, Militärausführung, 1600 km, VB 4500,- DM., K 750 Seitenwagenventiler, Bj. 70, 1700 km, VB 4500,- DM, auf Wunsch TÜV. Tel.: 07042-25816.

MZ-ES/2-Gespann, Bj. 72, TÜV 95, guter Zustand, 1900,- DM, MZM 72-Gespann, Bj. 51, deutscher Brief, viele Neuteile, 3900,- DM, Tel.: 05476-1466.

R 60 mit 75/6, Technik, 15' Acront, TÜV 9/95, EML Tour mit R15', tip/top, muß schnell weg, darum FP 9500,- DM, Tel.: 0531-798452 oder 05363-40783, rufe zurück.

Seitenwagen 'Duna', Bj. 70, m. ALU-Boot, schön rest. 1800,- DM, unrest. 900,- DM, 4-Pkt.-Anschl. u. 19' Felge. Tel.: 06826-6473

zu verkaufen MZ ES 1, Gespann 250 ccm, mit Elastikseitenwagen, Erstzul. 5/1960, zum rest., Motor läuft. DDR-Papiere u. Ersatzteile, FP 700,- DM, Tel.: 05991-74745.

## - DÜRKOPP -

Biete Teile u. Literatur für alle Modelle, T. Knaak, Römerstr. 7, 28203 Bremen, Tel.: 04217-1787.

## - EMW -

EMW zu verkaufen, Bj. 1959 mit DDR Papieren, Zustand 3-4, kompl. Rücklicht. VB 2000,- DM, Tel.: 05921-74745

**WAX-COTTON**  
ANZÜGE GIBT ES VIELE

ABER NUR EINEN

**Barbour**

SIE SOLLTEN IHN **„erfahren“**  
Import + GROSSHANDEL  
Gerald Brabetz  
Falkensteiner Weg 8 · 65719 Hofheim  
Tel. 061 92/64 44 · Fax 061 92/267 75

**- GÖRICKE -**

Lastenmoped, Bj. 52, guter Zustand, mit Windschild u. Beinschutz, VB 600,- DM, in gute Hände abzugeben. Tel.: 089-5460729.

**- HARLEY-DAVIDSON -**

1200 ccm, wechselfeste, 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.

Electra Glide 1200, 78er Jubiläumsmo- dell, 35000 km, schwarz, 19.800,- DM, Tel.: 0731-610178, ab 18.00h.

Suche alles über 66er Electra-Glide, Fotos, Prospekte, Rep. anl. etc. Tel.: 0241-157274 (AB).

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

**- HERCULES -**

Bundeswehr-Hercules-Ersatzl. zu verkaufen: 1 Scheinwerfer, neu, natooliv, mit Reflektor, Glas, Zündschloß 50,- DM, 1 Tacho KM-Stand 8300, VDO bis 120 Km/h, 60 mm Durchmesser, Wege- drehzahl 1.12, 50,- DM, 1 Ritzel, neu, 13 Zähne, 20,- DM. Tel.: 0421-513255.

Hercules 125 TS, BA u. A., gegebenenfalls auch als Fotokopie gesucht. Wolfram 0201-704508.

Suche ET für Hercules 318 u. 322 (Ho- Twin) und für K 125 S, Tel.: 09467-314, abends.

Verkaufe nachgefertigte Tankemblem 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

Vollschwingenmokick mit K 50 Sprint-Motor, keine Papiere, kompl. Motor dreht, für 50,- DM Selbstabholer. Tel.: 05383-1662

**- HOFFMANN -**

S 300, erstklassiger Originalzustand 7.300,- DM, Tel.: 0043-7229-89927.

**- HONDA -**

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

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

CB 250, Motorteile, Vergaser, Lenker, Sitzbank, Rahmen, Räder, Rücklicht m. Blinker, Luftfilterkasten.

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 350 F gut, Basis zum Aufbauen. Mit sehr vielen Teilen, VB 2800,- DM, Tel.: 069-8309424, Großmann, tagsüber.

CB 750 F2-Teile zu verkaufen, 2 x Tank (blau), Sitzbank, Nummernschildträger, Chrombügel, Werkzeugkasten, CB 250 K: Tacho, DZM, Vergaser, Tel.: 04851-3044, ab 17.00 h.

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

Honda CB 7, 50 K2, Bj. 73, 25000 km, kein TÜV, VB 3500,- DM, CBX 1000 u. CB 750 K-Modelle i. T. öfter versuchen, da Schichtdienst. Tel.: 02676-1240.

Honda Dream, 305 ccm, neu rest. Bj. 1964, Tel.: 05729-2738, Niederlande.

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.

Suche Teile für C 72/77, Tel.: 0221-583647.

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

Verk. Becker-Kettenk. f. CB500 T od. CB 450 K m. 5 neuen Ersatzschläuchen, z. Selbstkostenpreis 550,- DM, Tel.: 06106-75493.

Verkaufe CB 250 B4, unvollständig, od. in Teilen Motor 24000 Km, frei. Tel.: 0951-59147 od. 09131-208354.

Verkaufe für CB 250 G, Bj. 74, 2 Kolben u. Ringe, 1. Übergröße, + 0,25, 1000 km, gelaufen, 120,- DM. Tel.: 0551-74195.

**- HOREX -**

Suche Horex Moped V21, sowie für Regina 400 Lichtmaschine u. Vergaser. Ferner hinteres Schutzblech u. Zylinderkopf 400 für Imperator. Tel.: 07331-200420, abends Tel.: 063655.

**HOREX-NEUTEILE**

- Teiliste anfordern -

**Tachometer und -scheiben für Adler - Zündapp**

**KLAUS FORSTER**

An den Stadtwiesen 32 - 64625 Bensheim/StW  
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 -**

IFA RT 125/3, eine Maschine kompl. und sehr viele Ersatzteile auch einzeln zu verkaufen. Tel.: 05363-1205.

**- JAP -**

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

**- JAWA -**

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

Suche Informationen u. Literatur über Speedway-Jawa, Bj. ca. 1978, Explosionszeichnung wäre super. Tel.: 030-6927116, Anrufbeantworter.

**- 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.

**Z 1, Z 900, Z 1000**  
Motorräder, neue und gebrauchte Teile  
Kostenlose Liste anfordern bei  
**ROLAND LENDEN**  
Praunheimer Landstraße 72  
60488 Frankfurt - Fax 069/763155  
Telefon 069/70 08 08 oder 76 66 31

**- KREIDLER -**

Moped Dreigang-Fußschaltung, Bj. 1968, teilrest. mit Gebr. Teilen zu verkaufen. Tel.: 05921-74745

**- LITERATUR -**

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

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

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

Handbuch (Kopie) f. R 51-R61-R66-R71, 24,- DM, MAW Handbuch (Kop.), 10,- DM, abends. Tel.: 04105-3672.

Motorrad, PS, mrs, ANUS von 1960 bis 1990, Einzelheft 5,- DM, MRD-Katalog 1972, Thozel-Kopie, Rep.Anl. Monkey u. Dax. 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 Buch von J. Piekalkiewicz über die BMW Kräder R12/R75 im zweiten Weltkrieg und andere Literatur über BMW sowie BMW Motorradmodelle. Tel.: 05363-1205.

Suche Literatur u. Sonstiges, TWN Triumph, 198 ccm, Bj.36-38.Tel.: 02223-1322.

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

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

**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)

Verk. ü. 70 Orig. Rennprogramme v. 61-75, z.T. m. Eintrittsk. viele WM-Läufe, auch Europa. Das Motorrad kpl. JG.53,54,55,56 + Teiljahrgänge v. 39, 50, 51, 52, 57, 59, 61, insges. 138 Hefte. Suche jegliche Ducati-Lit. wie Prospekte, Hauszeitungen, WHB, ET-Kat. BTL, Ansteckn., Aufnäh, usw., zahlen Höchstpreise. Tel.: 07524-3595 von 18-21 h.

Verkaufe od. tausche Motorrad-Hefte, Jahrg. 77-91, suche Motorrad Jahrg. 71,12/81, 19-26/91, 92, sowie Mo. 11/79. Tel.: 04851-3044, ab 17.00 h.

Verkaufe Zeitschrift 'Markt', 85-06/91 u. Sonderhefte u. Motorrad-Spezial, in Sammelordnern, Preis VB, B. Klebin- gat, Tel.: 08193-6294, Fax 4619. Zeitschrift 'Das Motorrad' ab 1971 bis heute, MO, MF, Enduro und PS-Jahrgänge billigst abzugeben. Tel.: 04221-84595, 18.-20.00 h.

zu verkaufen: Motorradkataloge 71/72, 72/73, 74, 75, 76, 77. Roland Meier, Weststr. 131, CH-8408 Winterthur. Tel.: 004152-2228290.

**- MAICO -**

MB 250, L, Bj. 77, 800 Km, 1a-Zust., rest., Foto gegen Pfand DM10,-, VB 2677,-DM, 1x MD 250 zerl., 699,- DM, div. MD-NI u. Gebrauchtteile, GS u.ä., Liste. Tel.: 05271-33012.

**MAICO LETTERS**

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

1 kompl.Vorderrad, neu, m. kompl. Bremse 80,- DM, Bing-Vergaser, neu, 1/26/67, 60,- DM und viele Einzelteile, gebr., z.B. Rahmen, Lampenhalter, 1 Seitenkoffer, gut, 90,- DM... Kein Ketenschutz, Motor, Seitenverkleidungen. Tel.: 0421-513255.

M250 (BW)Ersatzl. zu verk.: 1 Bremslichtschal. neu 5,- DM, 1 Zündkondens. neu 5,-DM, 1 Fabr.Typ.Schild M250B, neu,blanko 5,- DM, 1 verchrom. Außenspieg. neu, Bumm-alte Form m. Lenkerschelle 15,- DM, 2 Stoßd. hint. gebr. 10,-DM/St., 1 kompl. Hinterr. neu m. Felge (oliv), Speichen, Kettenrad, Bremse, Ankerplatte, Stekkachs etc. 120,-DM.Tel.:0421-513255

M250B ohne TÜV viele Teile wer kauft sie endlich für 300,- DM, Tel.: 089-1501666.

Maico 250/B, Motor, linker Vergaser, Deckel u. Kettenschutzunterteil gesucht. Tel.: 0421-829900.

**MOTALIA**

Endlich gibt es sie: Eine Zeitung nur für italienische Motorräder!

Testberichte mit Messen der Beschleunigung und der Höchstgeschwindigkeit überlassen wir gerne anderen Motorradzeitingen.

Wir befassen uns mehr mit dem Drumherum: Zubehör, Tuning, Eigen- und Umbauten, Erfahrungsberichte, Literatur und die Italienszene mit ihren Clubs, Treffen und Rennen nehmen einen breiten Raum im redaktionellen Teil ein. Dazu kommen kostenlose Kleinanzeigen und der umfangreiche Terminkalender für Italiener-Treffen weltweit. MOTALIA erscheint monatlich in Deutschland, Österreich und der Schweiz. MOTALIA ist erhältlich im Abonnement und bei wenigen engagierten Italienerhändlern. Der Abonnementpreis für ein Jahr (12 Ausgaben) beträgt für je ein Heft 35,- DM, für je 5 Hefte pro Monat 120,- DM und für je 10 Hefte monatlich 200,- DM. Dieser Betrag ist auf das Konto 742 171 (BLZ 210 501 70) der

**MOTALIA im Abonnement** **GP**

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

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

O habe ich auf das Konto überwiesen

O habe ich als Scheck beigefügt

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

Name: .....

Straße: .....

PLZ, Ort: .....

Datum + Unterschrift:.....

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

**NEUE BÜCHER**

**Motorrad-Oldtimer restaurieren**

Viele wollen sich ihren Traum erfüllen und ein Oldtimer-Motorrad restaurieren, um das Fahren in seiner schönsten Form zu genießen. Wie das geht, zeigt Peter Kurze (pk). **pk** war mehrere Jahre Chefredakteur der "GummikuH" und ist bekannt durch seine Artikel über Restaurierung, Reparatur und Motorradgeschichte.

Aus dem Inhalt (auszugsweise): **Ausrüstung** (Werkstatt, Werkzeug...), **Demontage** (Lager ausbauen, Schrauben lösen, Chemisches Lösen...), **Aufarbeiten** (Verfahren: Entlacken, Pulverbeschichten, Polieren, Verzinken etc. - Einzelteile: Motor, Normteile, Rahmen, Federung, Räder, Einspeichen... - Blechteile), **ErsatzteilkauF**, **Montage** (Bowdenzüge löten, Elektrik, Einstellarbeiten...) usw. usw.

Dieses Buch ist keine typenspezifische Reparaturanleitung, sondern ein Ratgeber, der zeigt, wie man viele Sachen einfacher und besser restaurieren kann und wie man aus den "das funktioniert nie"-Situations erfolgreich herauskommt. Wer die von **pk** genannten Tricks befolgt, muß weniger Lehrgeld bezahlen! Ein lohnenswertes Buch für Anfänger und Fortgeschrittene.

Peter Kurze: **Motorrad-Oldtimer restaurieren**  
Mit einem Vorwort von Ernst "Klacks" Leverkus und einem Nachwort von Andy Schwietzer • über 100 Seiten, 21 x 14,7 cm, über 100 Abbildungen • Bestellnr.: 3-927485-09-8 • 29,80 DM

**Motorräder aus Zschopau - DKW & MZ 1922 bis 1993**

**Das war schon lange fällig:  
Ein Buch über die sächsische Motorradschmiede**

Peter Kurze stellt die Geschichte des von Rasmussen gegründeten DKW-Werks dar. Er zeigt auf, welchen technischen und kaufmännischen Vorsprung die Sachsen hatten, schreibt über Motorräder für Monarchen, von schwierigen Zeiten und sportlichen Erfolgen (z.B. gewann DKW 1937 als erster ausländischer Motorradproduzent (vor BMW) die Tourist Trophy auf der Isle of Man).

Über erstaunliche Tatsachen aus der Nachkriegszeit berichtet der Pressechef der "Motorradwerke Zschopau", Christian Steiner. So werden im Buch neben den sportlichen Aktivitäten auch Prototypen, technische Neuerungen und Alltagsmaschinen dargestellt. Renate Schwärzel sorgte dafür, daß auch Westdeutsche nachvollziehen können, unter welchen politischen Voraussetzungen im Werk erfunden und produziert wurde.

Das Nachwort des Buches schrieb der Geschäftsführer der MuZ, Petr-Karel Korous, über die Zukunft der kommenden "high tech"-Motorräder aus dem traditionsreichen DKW-MZ-Werk.

Peter Kurze • Renate Schwärzel • Christian Steiner  
**Motorräder aus Zschopau - DKW • Auto Union • MZ**  
mit einem Vorwort von Prof. Dr. Peter Kirchberg  
Bestellnr.: 3-927485-10-1 • 29,80 DM

**Sonderpreis bis 31. Dezember 1993 DM 25, danach DM 29,80.**  
Lieferung erfolgt gegen Rechnung (+ 5 DM) oder einfach per Scheck (ohne Lieferkosten!). Weihnachtsgutschein auf Wunsch. Auslieferung voraussichtlich Ende Januar.

Bestellen Sie noch heute direkt beim Verlag

**Bogenschutz-Verlag**  
Iserlohner Straße 29c • 28199 Bremen  
Telefon 04 21/5132 55 • Fax 04 21/51 31 55

**- MOPED -**

Suche Mopeds, Teile u. alles über Mopeds von 1950-62, Peter Siede, Schneewittchenweg 13, 30179 Hannover, Tel.: 0511-6046461 od. 6102174.

**- MOTO GUZZI -**

**20 alte MOTO GUZZIS**

Airone Falcone, V50, V65, V7, 850 T, 850 LeMans, 1000 GS, 1000 SP und andere

**Rainer Bollgrün Ratzenried**  
88260 Argenbühl b. Wangen im Allgäu  
Tel.: 07522/4411 - Fax: 07522/501

Suche f. Moto Guzzi V 7, 700 ccm, Kardan, Hinterradgetriebe, Hinderrad sowie Ersatzteillisten, Werkstatthandbuch, Reparaturanleitung etc. Tel.: 00941-999288.

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

V 50 Monza, ca. 50 tkm, Rahmen u. Ventile neu, Konifederbeine, Marzochi-Gabel, Sportsitzbank, VB 3800, Tel.: 05381-46253.

750S - Werkstatthandbuch, Ersatzteilkatalog, Reparaturanleitung etc. gesucht, auch zum kopieren, Udo tel: 0421 - 72580

**- MZ -**

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

ES 250/0, Bj. 59, 14 PS, Kolben, Kurbelwelle, Räder, Chrom neu, FP 1000,- DM, Tel.: 05841-5735.

ES 250/0, suche neue oder neuwertige Ersatzteile wie: Auspuff kompl., Gabelbrückenchromverkleidung, Rückleuchten, Rückspiegel, Soziussitz, Sonstiges. Tel.: 05130-4927.

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

ES 250/2-Gespann gesucht, Tel.: 089-6371513, ab 18.00 h.

ETZ 150,- DM, 14 PS, TÜV 8/95, Bj. 89, SST, SGT, Sch.Bremse u. E. Motor u. WHB f. 650,- DM, zu verk., suche f. RT 125/3 Einzelsattel u. orig. R.-Licht, D. Ast, Heine-Str. 20, Tel.: 06217

ETZ 250, Bj. 84, 1 Jahr TÜV, Farbe rot, guter Zustand, für 950,- DM, Tel.: 0421-4986441.

Motor gesucht für ETZ 250, wenig Km oder überholt bis 300,- DM. Tel.:

0030-6125307.

MZ-Club Deutschland Info gegen 1,70 DM in Briefmarken an R. Schramm, Oststr. 10, W-5804 Herdecke 1 MZ-Gespann, MZ 250/2, Bj. 73, 17 PS TÜV u. neuer Brief, SW und Maschine guter Zustand, Bereifung neu, VB 1800,- DM, incl. 2. Motor u. E.-Teile sowie WHB u. TL, Stefan Wolf, Tel.: 05326-85708.

Rarität, MZ ES 300/0, Bj. 59, Preis VB. AWO 425 T/S/E-Teile. RT 125, E-Teile. Preis VB.

RT125, ETZ250, JAWA CZ 175-Teile abzugeben. Illustrierter Preisskatalog gegen 5,- DM in Briefmarken, Roger Henke, 25917 Leck, Birkstr. 28.

Schutzbleche, Luftfilterkasten, Lenker, Blinker, verchr. Tankembleme, Rücklicht.

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

Suche ES 250 Gespann, Tel. 0571-36182.

Suche für MZ ES 250/0, ein Blechteil in Original -lindgrün- als Muster od. wer kann mir bei der Beschaffung des Originalfarbtones helfen. Tel.: 06054-2512.

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

Suche Tank u. Luftfilterdeckel für NVA TS 250 oder ganze Maschine auch defekt oder schrottig, Raum HB, Öl, VER. Tel.: 0421-617662. PS: günstig soll es sein. Radlager R 51/3 ebenfalls.

Suche Tank und Luftfilterdeckel für NVA TS 250 oder ganze Maschine auch defekt oder schrottig. Raum HB, Öl, VER. Thomas Tel.: 0421-617662. Günstig soll es sein!

Superelastic-Beiwagen, 290,- DM, Tel.: 06621-15124.

Tausche ETZ Gespann TÜV 8/95, guter Zustand u. Solo Rahmen gegen unrest. Motorrad od. Verkauf, Tel.: 08031-82346.

**HEUMANN**  
ERSATZTEILE FÜR MOTORRÄDER, MZ, OLDIES  
Fuchsborg 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

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

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

Verkauf, ES 250/2 Gespann mit neu überholtem 5-Gangmotor (TS), Kolben, Kurbelwelle u. alle Lager neu. Sehr gepflegt. VB 2.200,- DM. Wolf Herber Tel.: 0531-347933-

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

Verkaufe MZ 500 FUN-Gespann, neu, 2 Jahre TÜV, Farbe weiß, schwarz, für 9500,- DM. Tel.: 0421-4986441.

Verkaufe MZ ES 250/1 Gespann, 2 Jahre TÜV, Motor überholt, Farbe blau/weiß, für 2500,- DM, Tel.: 0421-4986441.

Verkaufe MZ ES 250/2 Gespann, 2 Jahre TÜV, Motor überholt, 2500,- DM, Tel.: 0421-4986441.

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

**Spezialzubehörcatalog**  
5 DM Schein oder Münze  
Gespansservice · Tauschteile  
Blitzversand aller Teile,  
auch für alte Modelle **NEU**  
• Vollverkleidung  
• Einzelsitze  
• Lederkoffer  
• Klappprsten  
Fa. Wildschrei  
56829 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-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

**- NORTON -**

16 H, Bj. 32, rest., tausche gegen unrest. KS 601 oder Imperia, suche Imperia Prospekt u. Teile für Zündapp S-500, Phytan, Tel. 05682-9950.

**- NSU -**

Lambretta 150, 1. Hd., grün, unrest. Orig.-Zustand, VB 2800,- DM, Bj. 55, Quick 98, Bj. 52, VB 1200,- DM, Tel.: 07071-35723 od. 81785.

Max 300, Konsul 350 u. 500, OSL 350 u. 500, OSL 200. Tel.: 0043-7229-89927.

NSU 300, Tourenmodell, 7 PS, Bj. 1930, unrest. Tel.: 05363-1205.

NSU 500 Konsul, alles neu zu verkaufen, Festpreis 16000,- DM, Tel.: 05655-8051.

**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 mußst Du bei Motzke kaufen!**  
\* ORIGINALTEILE \* NACHBAU  
\* GEBRAUCHTEILE  
\* FACHLITERATUR  
\* TECHNISCHE AUSKUNFT  
\* BING VERGASER ALLE TEILE  
\* AUCH FÜR IHRE QUICKLY \*  
**Rufen Sie an, Motzke hat's!!!**  
6405 Birkholz, 105 Bienenberg  
Am Hirschberg 30  
(Verkauf: Jakobusstraße 30)  
Telefon 0 66 56 / 86 05  
FAX 0 66 56 / 77 39  
Vorräte in Amsterdam ebenfalls



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

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

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

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

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

MZ-Vertragshändler  
AT-Zweiradtechnik Feld  
Dorfstraße 19  
41540 Dormagen

Veteranen-Ersatzteile  
Heumann  
Fuchsberg 3-5  
64807 Dieburg

M+M BMW-Zweiradservice  
Kein Vertragshändler  
Badenstedter Str. 44  
30559 Hannover-Anderten

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

Yamaha XS650-Laden  
Herbert Grammatikopoulos  
Karl-Pfaff-Str. 30  
70597 Stuttgart

BMW-Vertragshändler  
BÄTE-Motorradcenter  
Heinrich-Hertz-Straße 5  
30966 Hemmingen

Presse & Buch im Bahnhof  
Wolfgang von Lengerke  
Hauptbahnhof  
44787 Bochum

Deutsches Zweiradmuseum  
Deutschordensschloß  
74172 Neckarsulm

Reifen Kastenholz  
Mönchgasse 14  
50737 Köln

Teile für klassische BMWs  
Martin Kornhas  
Durlacher Allee 105  
76131 Karlsruhe

Motorradmuseum Augustusburg  
Schloß Augustusburg  
09573 Augustusburg

British Bikes  
GLM-Motorräder  
Fischerstraße 1  
31039 Rheden

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

BMW-Vertragshändler  
Fa. Ball  
Weinstraße 67  
76887 Bad Bergzabern

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

MZ-Laverda-Simson Jawa  
Zweirad-Schröter  
Nienburger Straße 1  
31608 Marklohe

Adler-Museum & Antiquitäten  
Strohenger  
Kölner Straße 150  
53919 Weilerswist

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

Italiener und Engländer  
Motorradladen Yorkstraße GmbH  
Yorkstraße 15  
10965 Berlin

Bücherstube Lehrte  
Itener Straße 28  
31275 Lehrte

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

Dnepr-Importeur  
Firma Theo Däschlein  
Ansbacher Straße 57  
91572 Bechhofen

MZ, Jawa, Simson, Bajaj  
Martin Timm  
Kröpeliner Str. 9  
18209 Bad Doberan

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

MZ-Spezialservice  
Firma Wildschrei  
Hauptstraße 26  
56829 Brieden

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

British Bikes  
Brando's  
Mittelweg 2  
22941 Bargteheide

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

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



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

BMW-Vertragshändler  
Fa. Labitzke  
Kirchhofstraße 20  
40721 Hilden

Kiosk  
Uwe Bollwig  
Leuningser Straße 1  
59199 Bönen

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

Verkaufe NSU Prinz 4, Bj. 69, Orig.Zust., ungeschweißt, 30 PS, TÜV neu, VB 3000,- DM, Tel.: 0911-288915.

Verkaufe NSU Quick 98 ccm, Baujahr 1952, kompl., zum rest., 800,- DM, Tel.: 07940-51438, abends.

Zündlichtmagnet - Bosch B 145 LS 42 P 70 W - wie in Classic 2/93, OSL von 38, auch Exzenter, Kipphebel, etc. Tel.: 06531-3550.

#### - 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.

#### - ROLLER -

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.

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

#### - SEITENWAGEN -

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

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

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

Ural-SW, nagelneu mit Anschlüssen für BMW R 51/3 zu verkaufen, 999,- DM, Tel.: 04134-8818 ab 18.00 h.

#### - SONSTIGES -

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

D-Rad R 11, Baujahr 1931, nicht komplett. Tel.: 05363-1205.

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 en. 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.

Goretex BMW Anzug, Größe 58, Lederjacke Gr. 54, Marke Furgast, Motorradhefte von 1968-1990. Das Motorrad und einige PS. Tel.: 04954-3655 ab 17.00 h.

Lucas Magnet Typ N1 für 200,- DM, zu verkaufen. Guter Funken vorhanden. Tel.: 06831-88755.

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

Sammler sucht ES 250/0 u. 300-Teile, evtl. zum rest. oder Teileträger, suche auch Roller besonders Pitty Diana auch andere Teile, Tel.: 07227-4257.

Sammungsaflösung: 2x MZ ES 150 m. Lit., E-Teile, zusammen 1150,- DM, Wiesel Roller, Bj. 57, Lit., E-Teile, 1150,- DM, Schwalbe, Spatz SR 2, alle

mit E-Teilen, Lit. VS. Tel.: 05662-3869.

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

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

Suche Dreirad, z.B. KA-WE oder ähnliches, auch frühe um 1900 bis 1950, Tel.: 00352819582, Luxemb.

Tatran, Rollerteile: Armaturen, kompl. Laufrad, Alu+Blechabdeckung, Kleinteile, abends Tel.: 04105-3672.

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

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 Anrufbeantw.

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

**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**  
Bülitz Nr. 23 • 29487 LUCKAU / Wendland  
Telefon 0 58 44/18 62 • FAX: 0 58 44/18 35

**Huschke & Wirth GmbH**  
Motorrad- & Autoreparaturen  
Zylinderschleiferei  
Elektron. Zündanlagen  
Glasstrahlarbeiten  
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 Selbstholer geöffnet. (Kein Versand, keine Listen!). Wir nehmen auch gerne technische Literatur, Zeitschriften und Prospekte für alle Kitz (egal wie alt) in Zahlung. Sie finden uns nur 5 km von BAB 2 (Hannover/Ruhrgebiet) entfernt.  
Klaus Vollmar • Lagesche-Str. 105  
32108 Bad Salzuffeln (Schötmar)  
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) 2 10 99, Fax (071 61) 2 19 20

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

#### - STEIB -

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

Suche Steib, LS 200, zum rest., später anrufen, Tel.: 02304-67700.

#### - SUZUKI -

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

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.

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

Suzuki Motor kompl. 550 ccm, orig. nur ca. 2000 km gelaufen, neuw. PV 2000,- DM.

#### - TEILE -

DKW RT 175/VS: Motor, Vergaser, verkleidung, Tanks, Rädern Hauptständer, Blechteile, Stoßdämpfer usw. SB-Km 200: Tank, Rahmen, Kleinteile, NSU-Max: Hauptständer, Auspuffhalter, Gepäckbrücke, Zylinderköpfe, Motor- u. Getriebete., Radnaben, Motormontagegeständer usw., BMW R 25-27: Lampentopf u. neuw. Soziussattel f. Max Horex. Tel.: 02607-6065, 17h.

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

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

Verkaufe nachgefertigte Gummiformschläuche für Pränafta-Kettenkasten (Breite 40 mm, Höhe 62 mm, innen 48 x 30), Stück 55 DM. Norbert Nader, Reuther Str. 15, 85550 Forchheim, Tel.: 09191/94315 ab 20.00 Uhr

#### - TORNAX -

Tornax 125 ccm, Bj. 49, 100% kompl. u. orig., gute Restaurationsbasis, Doppelschleifenrahmen, Trapetzgabel, FP 950,- DM, Tel.: 02607-6065.

#### - TRIUMPH (D) -

Triumph/D, BDG 250 H, Bj. 53, 1. Hand Baurat in Teilen, top rest. Zust. 1 Neuteile f. ca. 5.000,- DM, VB 3500,- DM od. höchstes Gebot, Näheres a. Tel. ab 18.00 h, Tel.: 02266-7050.

Teile für BDG 250 H/S/LSL Getriebeabdichtungen durch nachträgliches Eindrehen von O-Ring-Nuten nach

#### - VESPA -

Roller gesucht, Bj. 1948-78, Tel.: 05655-8051, H.

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

#### - TRIUMPH (GB) -

5 T, Speed Twin, Bj. 48 in Thunderbirdrahmen, teilrestauriert (Motor kompl.) mit vielen Neuteilen kompl. außer Gabel. VB 4200,- DM, Tel.: 07034.20495.

Bonneville 650, Bj. 72, TÜV neu, 1a Zustand, VB 6.000,- DM, Tel.: 08031-70301.

**XS**  
650 Laden

#### ersatzteile-umbauten-restauration

japanklassiker mit 1 oder 2 zylindern v.a. XS 650 dafür 20 KW (27 PS) & 25 KW (34 PS) drosselkit 880 ccm/37 KW (50 PS)-TÜV-Kit neu: XS 750 25 KW (34 PS) drosselkit für 69 PS version

klassische leder- und regenbekleidung, DAVIDA helme, brillen, T-Shirts, outdoorzubehör, gürtel & accessoires, literatur & schmuck

zentrale & versand: h. grammatikopoulos, karl-pfaff-str.30, 70597 stuttgart, tel: 0711 / 76 55 723, fax: 0711 / 76 38 01  
unsere stützpunkthändler: c. neuhausen, 40233 düsseldorf, tel. 0211 / 36 99 99; bike scheune, 32805 horn - bad meinberg, tel: 05233/3376

katalog gegen DM 5,- in schein oder briefmarken  
öffnungszeiten stuttgart: mo geschl., di-fr 13-18.30, sa 10-14 uhr

**TRIUMPH**

#### Exklusiv Händler

Großersatzteillager für Triumph pre 1990

☆ täglich Expressversand ☆  
☆ Neu- und Gebrauchtmotorräder ☆

**Lohrig & Kölle GmbH, 28857 Syke**

Schnepker 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

#### - VICTORIA -

Verkaufe Vorderrad f. 175 Victoria-Parilla, Tel.: 09467-314, abends.

Viktoria Bergmeister V 35, 21 PS, Baujahr 1953, sehr guter Zustand. Tel.: 05363-1205.

#### - YAMAHA -

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

An Liebhaber, Yamaha XS 360, 1. Hand, Erstzul. 78, abgemeldet seit 82, sehr guter Zustand, 24 L-Tank, Becker-Fettkettenkasten etc. alle Originalteile vorhanden. FP 2500,- DM, Tel.: 02234-58738 od. 56974.

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

Suche CDI Einheit f. DT 175 MX (6 Anschlüsse) Tel.: 05250-50122.

SR 500, 92 kompl. neu aufgebaut, Speicheräder, 27 PS, haufenweise Neuteile, TÜV 9/94, FP 3500,- DM, nehme evtl. unr. 4-Takt-Oldie in Zahlung. Tel.: 02607-6065 ab 17.00 h.

SRX 600, 27 PS eingetragen, 45.000 km, 5 Vorbesitzer, TÜV 8/94, EZ 87, VB 3.200,- DM, Tel.: 0211-285112.

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 FW 1. Außerdem E-Teile, Lit, Prospekte, Tel.: 02152/80240

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

Verkaufe XS 500, Bj. 76, 20.000 km, Originalzust., neu bereift, VB 2.200,- DM, Thomas Rongen, Tel.: 07471-73115, abends.

XS 500 in Teilen, Rahmen mit Brief, Motor, Alu-Tank, Räder, Rücklicht, Lima, Bremse, Anlasser, Seitendeckel, Vergaser u.v.m. Tel.: 02324-77970.

XS 550, Bj. 82, TÜV 12/93, evtl. neu, gelb, 20 KW, (37), Reifen hi., Batt. u. 4 in 1 neuw. Tel.: 05250-50122.

XS 650, Bj. 78, 50 PS, TÜV, Motor überholt, BSM-Auspuffköpfe, schwarz, VB 4.200,- DM, Tel.: 0911-288915.

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

**- ZÜNDAPP -**

KS 175, Rahmen m. Brief, Gußräder, Rücklicht, Lenker, Blinker, Luftfilterkasten, Vergaser, Gabel, Fußrasten.

Suche f. Zündapp TeS 601: Räder u. Kotflügel, für NSU ZB Pony, Bj 35, für NSU Quick, Bj. 39: Kettenschutz u. Auspuff. Tel.: 0421-424246.

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

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

Zündapp KS 175, Bj. 77, Elektrik muß angeschlossen werden, VB 1.850,— DM, Tel.: 08856-7893 od. 7907.

**- LAST MINUTE -**

Suche MZ ETZ 250 NVA A Modell, E-Teile aller Art, Angebote unter Tel. 0781-1572, ab 18.00 h.

Honda CB 500 Four, Bj. 73, zweite Scheibe, Lenkungsdämpfer, Kettenkasten, gute 4 in 4. Sitzbank, Scheinwerfer u. Seitendeckel fehlt. VB 1.800,— DM, Tel. 06150-2851.

Motorrad u. PS-Zeitschriften, Jahrgänge 1953, 1961-1966, 1972-1979, 1981-1985, Jahrgänge tiels nicht ganz komplett, ab 1972 fehlt ab und zu mal eine Seite, 471 Hefte, zus. DM 500,—. Tel. 08422-1466.

Zündapp Bejla 200, Bj. 54, kpl., m. Brief, 850,— DM, Herkules 98er, Bj. 40, kpl. 900,— DM, MZ ES Gespann leicht beschädigt, 800,— DM, DKW Motor u. Vergaser 400,— DM, suche Imperia Prospekt, Tel. 05682-9950.

Suche MZ Lasten-SW f. BK 350 zu fairem Preis, kpl. u. org. sowie 2 runde Stoye-Plaketten f. Typ I (an d. Bugseiten), Harm Funk, Tel. 04752-7567 ab 19.00 h.

Suche MZ Stoye Elastik Seitenwagen (war an 10 Serie, kanuform aber 4 Punkt-Anschluß), biete evt. im Tausch Superelastik der 60er, Tel. 02661-7170, abends.

Honda CB 450, Mot. 0 Km, Ausp. SC Anlage, FP 3500,— DM, Tel. 07522-3273, abends bis 22.00 h.

NSU OSL 350 Motor, Ardie B 250 Tank, Jubi-Tank, Moss-Getriebe, Konsultenteile zu verkaufen. Tel. 0561-65547, vormittags, FN/Sarolea Gillet-Literatur ebenfalls.

Suche für Honda GB 250 G, Bj. 74, Koni-Federbeine in gutem Zustand. Tel. 0551-74195.

BMW, verkaufe K 100 Teile aus Gespannmbau, Telegabel, Vorderrad, Kotflügel. Tel. 04103-85425.

Suche Seitenständer Yamaha XS 400, Tel. 06582-471.

BMW R 75/5, Bj. 72, TÜV, div. Teile, Gutachten, DM 4.400,—, Tel. 0421-513520.

MZETZ 250 Armee TÜV 2 J. 8.000 km, BJ. 87, VB 1.750,— DM, Tel. 05271-34957, ab 20.00 h, ETZ 250 Vopo, TÜV 2 J. ohne Verkleidung 17 PS, für VB 1.700,— DM zu verkaufen. Tel. 05271-8064 od. 05271-34957.

BMW Motor R 75/5, mit Lima u. Anlaser, VB 800,— DM, 2 Sportauspufftüten, VB 200,—, Tel. 06150-2851.

Triumph (GB), Trophy 650, Bj. 67, TÜV 5/95, v. Neuteile, Mot. teilüberholt. Angebot ab 6.000,— DM od. Tausch gg. BMW Enduro, Teol. 0761-807216.

Verkaufe "Das Motorrad" 78-93, Einzelheft 1,50 DM, kpl. Stück 1,— DM, Tel. 06162-83696.

IWL, verkaufe Rollermotor 150 ccm für "Berlin", kpl. 200,— DM, Tank f. Berlin 20,— DM, S. Paesler, Bornholmer Str. 93, 10439 Berlin.

Verkaufe Seitenwagen Super-Elastik mit Anschlüssen für Simson-Sport. Umbau auf MZ ES o. TS möglich, guter Zust. m. Blinkleuchten u. hydr. Bremse, Preis 400,— DM, S. Paesler, Bornholmer Str. 93, 10439 Berlin.

Teile, suche Harley Sportster Serienschalldämpfer, Piel, Tel. 0211-653040 od. 02102-50892.

Verkaufe NSU 601 TS m. Seitenwagen, Bj. 38, Zust. 3, VB 10.500,— DM, Tel. 0611-563849-561993.

Zubehör, suche großen Tank von MZ ETS 250 oder andere u. Tank ab 20 l Inhalt. Tel. 07181-21637.

AWO S 425, Bj. 60, hervorr. Zustand, TÜV 6/95, abs. Original 1 E, 5 PS-Vrsion, FP 3.000,— DM, incl. Teile, Tel. 03841-250180.

Triumph (GB), 5 T, Speed Twin, Pre-Unit, Bj. 43, Starrahmen, gute Restaurationsbasis, DM 5.000,—, sowie 3 HW OHV 350 ccm, Single, Bj. 41 für DM 3.000,— zu verkaufen. Tel. 0421-77980.

Yamaha DS-6, Werkstatthandbuch u. Betriebsanleitung in Originalausgabe zu verkaufen. Tel. 04552-1754.



Verschied. Teile für Motorräder, Bj. 30-40, z. B. Motor MAG 500 OHV, 3 Hurth-Getriebe, 1 BSA Getriebe, 3 Satz Räder, Sättel, Magnetzünder, Vergaser zu verkaufen. Außerdem Chrombügel für R 69 S. Tel. 0421-501213.

NSU Supermax: Suche Öltank mit Papierfilter und zugehörig. Luftfiltergehäuse mit Innenteilen sowie Kettenkasten. Tel. 06171-57784.

NSU Max IG, Info gegen Rückporto, D.Kaiser, Buschweg 5, 52249 Eschweiler, Tel. 02403-33224, ab 18.00 h.

DKW RT 175 VS, suche Schutzblech hinten, Endstück kpl., Tank kpl. m. Hahn, Motor od. Zylinder m. Kolben, F. Weiß, Graf-Otto-Str. 27, 37154 Northeim, Tel. 05551-7245.

Yamaha RD 250, EZ 75, 27/30 PS, guter Zustand u. Motor (1A2) mit 350er Zyl., (39 PS), beide Mot. überholt, ca. 1-1,5 T Km, FP zus. 2.500,— DM, Tel. 05250-50122.

ILO-TWIN, suche Ansauggeräuschdämpfer für ILO-TWIN. Öfter versuchen. Tel. 02304-67700.

Tank CB 250, guter Zustand 70,— DM VB, Helix-Roller 80,— DM, Fußrastenanlage G + 500 von Raask 50,— DM. Verschiedene Gepäckträger 1000 Kawa. LB 250, Tel. 03041-38823.

Triumph (GB), suche Primär Kettenkasten für GT, Bj. 62, Cinnete, Hälfte würde schon weiterhelfen u. Tachoantrieb für T 160, Tel. 06502-6878, ab 18.00 h.

NSU Supermax: Suche Öltank mit Papierfilter und zugehörig. Luftfiltergehäuse mit Innenteilen sowie Kettenkasten. Tel. 06171-57784.

NSU Max IG, Info gegen Rückporto, D.Kaiser, Buschweg 5, 52249 Eschweiler, Tel. 02403-33224, ab 18.00 h.

DKW RT 175 VS, suche Schutzblech hinten, Endstück kpl., Tank kpl. m. Hahn, Motor od. Zylinder m. Kolben, F. Weiß, Graf-Otto-Str. 27, 37154 Northeim, Tel. 05551-7245.

Yamaha RD 250, EZ 75, 27/30 PS, guter Zustand u. Motor (1A2) mit 350er Zyl., (39 PS), beide Mot. überholt, ca. 1-1,5 T Km, FP zus. 2.500,— DM, Tel. 05250-50122.

ILO-TWIN, suche Ansauggeräuschdämpfer für ILO-TWIN. Öfter versuchen. Tel. 02304-67700.

Tank CB 250, guter Zustand 70,— DM VB, Helix-Roller 80,— DM, Fußrastenanlage G + 500 von Raask 50,— DM. Verschiedene Gepäckträger 1000 Kawa. LB 250, Tel. 03041-38823.

Triumph (GB), suche Primär Kettenkasten für GT, Bj. 62, Cinnete, Hälfte würde schon weiterhelfen u. Tachoantrieb für T 160, Tel. 06502-6878, ab 18.00 h.

# Treffen & Termine

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

von	bis	Ort	Treffpunkt	was	Infos bei
<b>November</b>					
17. 11.	-21.11.	12555 Berlin	Innopark Wuhlheide	Classic Car '93	Siegfried Küke 030-65762289
14. 11.	(10Uhr)	22941 Bargeheide	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.		09573 Augustusburg	Burgplatz	24. Wintertreffen	Info : 037291-267 und 6528
15. 1.	-16. 1.	4790 Paderborn	Schützenhalle	Motorrad-Markt	S+I Rübner, Tel.: 02064-55943
22. 1.	-23. 1.	30453 Hannover	Großmarkt Tönnisberg	Classica Börse	Info : 0531-331415, FAX 346116
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>					
4. 2.	-6. 2.	94169 Thurmansbang-Solla	Loh-Hexenkessel	Elefantentreffen 1994	Info : Bauer, 0841-59 214, FAX 59 034
5. 2.	-6. 2.	26722 Emden	Nordseehalle	Motorrad-Markt	S+I Rübner, Tel.: 02064-55943
18. 2.	-20. 2.	8 München	Olympiahalle	Classic Mobil	Info : 08142/58785, FAX 08142/58786
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>Juni 1994</b>					
11. 6.	-12. 6.	26345 Bockhorn		13. Veteranen- u. Teilemarkt	Info : Herbert Ahlers, 04453-7333, FAX 72888
<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&Bruns	BMW-Klönschnack	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr
22---		Hamburg-Winterhude	Gastst. Kanal 9	MZ-Stammtisch	Jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat
22941		Bargeheide/Elmenhorst	Gastst. Voß (B75)	FMC Comet Stammtisch	Jeden Donnerstag 20 Uhr, 04532/3548
26689		Apen	Leuchtturm	Motorrad-Klönchnack	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 10 Uhr 04409/8140
27299		Langwedel	Connys Cafe	Harley-Stammtisch	Jeden 1. Samstag im Monat ab 15 Uhr 04232/3553
27619		Schiffdorf	Gasth.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	Kämmerei	Italiener-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat, 04432/1610
28870		Otterstedt	Gasthaus am See	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Dienstag im Monat, 0421/60 28 900, E. Paul
28870		Posthausen	Gastst. Cordes	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 042 61/83 2 64
29683		Dorfmark	Gastst. Böhmegrund	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 04261/83264
31185		Söhlde/Nettlingen	"Vor Holzer Rast"	MZ-Stammtisch	Jeden letzten Samstag in Monat ab 13 Uhr, 05121/25560
34587		Niedervorschütz	Gasthof Forstmühle	MZ-Stammtisch	Jeden 3. Samstag im Monat ab 19.30 Uhr 05665/30613
38329		Wittmar	Waldhaus zur Asse	Motorradstammtisch	Jeden Dienstag ab 19.30 Uhr, Info 05331/32040
38329		Wittmar	Waldhaus zur Asse	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 18 Uhr, 0531/696965

## 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 1, Telefon 0421/501617, Telefax 0421/504448.

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



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
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 Waldklause	Engländerstammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 069/571397
72658	Bempflingen	Sportheim Waldeck	Heinkel-Stammtisch	Jeden 3. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 07123/34 5 66
74363	Eibensbach-Güglingen	Felsenkeller	Veteranen-Fahrer-Stt.	Jeden letzten Sonntag im Monat ab 9.30 Uhr
74542	Braunsbach/Kocher	Gasthof Löwen	Oldie-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat 19 Uhr, Info 07183/41595
79---	Freiburg	Pizzeria Kroneneck	Italo-Stammtisch	Jeden Freitag ab 20.30 Uhr 0761/64611
85893	Reichertshausen	Gasthof Lindermeier	Motorradtreffen	Jeden 2. Sonntag im Monat 17.30 Uhr, 0841-59214
87724	Ottobeuren	Elderner Kaminstube	Italo-Stammtisch	Jeden 1. Fr. ab 20 h, Tel. 08331-81631
890--	Ulm	Cafe Rialto	Klassiker-Stammtisch	Jeden Donnerstag ab 19 Uhr, Info 07302/4853
91619	Oberzenn	Sound Island	Moto Italia Stammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 19 Uhr 09844/671
91735	Muhr am See	Gasthof Mönchswald	Oldie-Stammtisch	Jeden 3. Freitag ab 20 Uhr 09831/9149, ab 18 Uhr
97074	Würzburg	Gasthof St. Bruno	Klassikerstammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 20 Uhr, 0931/81730
CH	Herrliberg, Zürichsee	Restaurant Blümlialp	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.

<p><b>DIE ZEITSCHRIFT GUMMIKUH &amp; PAST perfect</b> erscheint im Baues Verlag GbR Am Deich 57 • 28199 Bremen Rainer Baues &amp; Ute Nennstiel Tel.: 0421/50 16 17 Fax: 04 21/50 44 48 ISSN 0936-921 X DK 629.11(05)(091)"1949/1979"</p> <p><b>Chefredakteur:</b> Rainer Baues (verantwortlich)</p> <p><b>Redaktion:</b> Udo Stünkel, Jupp Jäckels</p> <p><b>Redaktionelle Mitarbeit:</b> Alan Cathcart, Duci, 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)</p>	<p><b>Fotos &amp; Titelrealisation:</b> Baues Offset Druck</p> <p><b>Fotos:</b> Rainer Baues, Uwe Kremer</p> <p><b>Layout:</b> Uwe Kremer, Peter Ullrich</p> <p><b>Satz:</b> DWB Isbrecht / Möller, Bremen</p> <p><b>DIE ZEITSCHRIFT - ORGANISATION</b></p> <p><b>Erscheinungsweise:</b> Monatlich am 15.</p> <p><b>Vertrieb:</b> Ute Nennstiel Verkaufspreis 5,90 DM/Heft Verkaufspreis Österreich 50 ÖS/Heft Verkaufspreis Schweiz 5,90 sfr/Heft Abonnement: zwölf Ausgaben 59,90 DM inkl. Versand und Mehrwertsteuer Abonnement Ausland: 69,00 DM inkl. Versand, 89,00 DM inkl. Luftpostversand</p>	<p><b>Druck:</b> Baues Verlag, Am Deich 57, 28199 Bremen</p> <p><b>DIE ANZEIGEN</b></p> <p><b>Verantwortlich für Anzeigen:</b> Ute Nennstiel</p> <p><b>Anzeigenschluß (gewerblich):</b> Jeweils am 20. des Vormonats</p> <p><b>Anzeigenpreise:</b> Private Fließsatzanzeigen bis zu 200 Zeichen sind für Abonnenten kostenlos. Für gewerbliche Anzeigen gilt Preisliste 5 vom 15. Mai 1993. Der Verlag behält sich vor, Anzeigen abzulehnen.</p> <p><b>KLEINGEDRUCKTES</b></p> <p>Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Falle nicht anerkannt werden. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Alle Artikel werden nach bestem Wissen aber ohne Gewähr veröffentlicht. Die Zeitung und alle in ihr enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Eine Verwertung ohne Einwilligung des Verlags ist strafbar. GUMMIKUH® ist ein eingetragenes und geschütztes Warenzeichen</p>
--	--	--

# INHALTS- & BESTELL-SERVICE

Schwerpunkthemen		Typenkunde		Technik	
Adler	4	Ardie BD 176	2	Akkus	42,43
Adler, von Dr. Paul Simsa	45	AWO 425	25	Alu polieren	10, 35, 36
Adler M 250 S	39	BMW R26	1	Alu eloxieren	49
AJS 350 16C (Trial)	14	BMW R50	13	Bleifreies Benzin	50
Alaska-Reise	43	BMW R51/2	5	Bowdenzüge	23
AWO 425	13	BSA A 65	36	Bremsen	21, 23
Barbour-Bekleidung	34	BSA Gold Star B34	27	BSA B 40 Motor	46,47, 48
BMW R25/3 + Steib LS 200	52	DKW RT 200S	8	Dämpfer, hydraulische	36
BMW 256 von Walter Zeller	30	DKW RT 250/2	20	DKW-Elektrik	41-43
BMW R51/3+R50/5	25	Ducati 350 Scrambler	14	Einspeichen	12
BMW R 61	38	Ducati 750GT	23	Entlacken	35
BMW R 69 S	48	Dürkopp M 125A	11	Gilster	53
BMW R 75/5	39	Dürkopp MD 200	54	Gummirestauration	29
BMW R90S-Rennmaschine	32	Gilera 150	21	Haarß-Prüfung	22
BMW von Beinke	37	Hercules K 125 BW	37	Helmtest (Jethelme)	30
BSA A 10	32	Hoffmann Gouverneur MP 250	24	Heizgriffe selbst bauen	34
BSA A 65	38	Horex Regina 2	22	Honda Zündanlagen	17
BSA Gold-Star DB 32	44	Horex Regina 350	4	Hupen, Reparatur von...	40
BSA Gold Star Motor	20	IFA BK 350	28	Katalysatoren	45
BSA Twins	8-9	JAWA 350	30	Ketten	24-29
BSA/Norton Café Racer	12	Laverda 750SF	12	Kolben erneuern	31,32
Bücker-Werke	20	Moto Guzzi Nuovo Falcone	10	Kurbelwelle wuchten	39
DKW	3	IFA RT125	14	Lack f. japanische Motorräder	27
DKW Ingolstadt	50	ILO-Motoren	23	Lichtmaschinen (Honda)	22
DKW-IFA-MZ	36	Island, Mit dem Gespann in-	34	Löten	37, 39
Dnepr MT 12, Test	32	Isle of Man	14	Materialanalyse	35
Dnepr MT 16TWD	9	Kawasaki Z 200	13	Pannenhilfeschema	33
Dnepr-Gespann	27	Kawasaki Z 900	42	Pulverbeschichten	39
Ducati 860/900 GTS	47	Kawasaki 500 Mach III	44	Öl	8-10
Ducati 900 SS	31	Laverda 750 SF	33	Öl und Chemie	30
Duo 1000 km-Test	45	Maico	8	Öls, Eigenschaften des-	33
Eigenbau BSA-Basis	31	Manxman	53	Regler, elektronische-	37
EMW R35/3	11	Matchless G50	40	Reglereinbau	39
England(Süden) Reise	49	Metisse G50 Mountaineer	36	Schaltzeichen	38
Express-Werke	12	Moto Guzzi	9	Schrauben	4-7
Fortschritt???	30, 31	Moto Guzzi	25-26	Schweißtechnik	40
Garelli 350 Split Single	43	Moto Guzzi Spezial	54	Simmerringe	8-11, 44
Gespann KS mit Panhard-Motor	17	Moto Guzzi Nuovo Falcone	46	Seitenständer, Dersichere...	40
Gilera Saturno "Piuma"	51	München	26	Stromprüfer	43
Harley-Davidson, Geschichte	29	MZ • Die Geschichte	24	Technik gestern & heute	30, 31
Harley-Davidson, Hot-Rod-KH	41	MZ ES 250	18	Vergaser	1-5
Harley 61 cu.in. 8V- Racer	47	MZ RT 125	21		
Hercules-Nürnberg I	31	MZ BK 350	15		
Hercules-Nürnberg II	32	Nimbus Typ II	53		
Hertweck, Carl	35				
Honda in den 60er Jahren	28				
Honda CB 500 F	10				
Horex	5				
IFA BK 350	35				
IFA RT125	14				
ILO-Motoren	23				
Island, Mit dem Gespann in-	34				
Isle of Man	14				
Kawasaki Z 200	13				
Kawasaki Z 900	42				
Kawasaki 500 Mach III	44				
Laverda 750 SF	33				
Maico	8				
Manxman	53				
Matchless G50	40				
Metisse G50 Mountaineer	36				
Moto Guzzi	9				
Moto Guzzi	25-26				
Moto Guzzi Spezial	54				
Moto Guzzi Nuovo Falcone	46				
München	26				
MZ • Die Geschichte	24				
MZ ES 250	18				
MZ RT 125	21				
MZ BK 350	15				
Nimbus Typ II	53				
Norton Commando	19				
Norton Federbett	24				
Norton Manx /Jawa-Motor	20				
Norton/BSA Café Racer	12				
Norton von E. Kruse	16				
Norton Mularney-Manx	50				
Norton John Player	52				
NSU	2				
Parilla 175 Sport	34				
Rickman-Story	21,22,24				
Rudge 250	41				
Sanglas 500 S	11				
Schottenring 1991	28				
Silk-Zweitakter	23				
Suzuki GT 750	45				
Triumph (D)	6				
Triumph-Twins (GB)	45,47, 48				
Triumph T 140 E	48				
URS	35				
Velocette	27, 28				
Velorex	38				
Veteranen-Trial	27				
Victoria	7				
Vincent von E. Kruse	16				
Westphal, Robert	20				
Zündapp	1, 15, 16				
Zündapp KS 900 4-Zyl.	49				
Ardie BD 176	29				
BMW R26	13				
BMW R 50	36				
Bücker Ilona II	27				
DKW RT 175 S	30				
Hercules K175S	8				
Hoffmann Gouverneur	11				
Honda CB 750 F	22				
Horex Regina 4	10				
Horex Resident	12				
Horex Resident	31				
Jawa 350	25				
Maico 175 SS	19				
Mars Stella 175	42				
NSU Lux	24				
NSU OSL 251	51				
NSU Spezialmax	44				
NSU Superfox	9				
NSU Sport-Konsul	48				
Panther KS 150	16				
Simson Sport mit Stoye-SW	37				
Suzuki GT 750	23				
Triumph Boss	26				
Triumph Cornet	32				
Triumph Speed Twin	33				
Triumph twenty one	18				
Victoria Swing	17				
Zündapp 175 S	51				
Zündapp 250S	40				
Zündapp Elastic 200/250	53				

### Interessiert? Ja!

Dann bestellen, per Telefon (04 21/50 16 17), per Fax (0421/50 44 48) oder per Postkarte die gewünschten Hefte (einfach die Nummer angeben, die hinter dem Thema steht).

### Mindestbestellmenge : 3 Hefte

Jede Ausgabe kostet 5,90 DM (ab 12 Hefte gibt es Rabatt: 4,99 DM pro Heft) zzgl. Porto und Verpackung. Wir bearbeiten die Bestellung fix und legen der Sendung eine Rechnung bei.

### Gegen eine Gebühr von 3 DM in Briefmarken gibt es das Gesamtinhaltsverzeichnis

GUMMIKUH-Verlag  
Am Deich 57 • 28199 Bremen



“Los, pack ein Paar Sachen zusammen, wir haben dich mit angemeldet! Du kommst jetzt mit nach Mannheim!”

Mit überzeugend gespielter Sicherheit wird erst gar keine Antwort abgewartet. “Das lohnt sich immer! Alles geht durch drei, das kostet nicht allzu viel.” Nach etwas Bedenkzeit freunde ich mich mit der Idee an. Drei Tage Veterama! Ich kenne das bislang nur vom Hörensagen, soll riesig groß sein. Einen Verkaufsstand hatte ich auch noch nie! Warum auch, ich kann mich eh von nichts trennen. Zuhause werden Kisten und Regale durchwühlt. Alles noch brauchbar (Harley- Triumph-Teile) oder Schrott (MZ). Da ich die ersten 200 km sowieso mit dem Motorrad fahren muß, kommen nur ein übriggebliebener Ducati-Meilentacho und einige mehrfach vorhandene MZ-Teile in den Rucksack. Die Sportsitzbank der vor 5 Jahren verkauften XS wird schließlich nach längerem Zögern auch mitgenommen. Aber vielleicht kann man sie ja noch irgendwann...

Stefan und Mara, der Rest meiner Reisegruppe, sind erfahrene Marktleute und haben somit mein vollstes Vertrauen, was organisatorische Sachen angeht. Nach dem Motto ‘immer rein damit, was reinpasst und was wir nicht verkaufen bringen wir eben wieder mit’, wird dem

Kleinbus schon eine Menge zugemutet.

Schlafsack, Teller, Tasse, Messer, Gabel, Löffel und eine Kiste Bier passen gerade noch hinein und los gehts.

Freitag mittag auf der Autobahn und weit und breit kein Stau zu sehen. Haben die Deutschen plötzlich ein neues Lieblingshobby? Ankunft in Mannheim in der Dämmerung. Die meisten sind schon da, also entfällt auch noch das lange Warten am Eingang. Der Standplatz ist schnell gefunden, ein wenig abseits vom Zentrum. M. stellt mit Entsetzen fest, daß sein Bus einen Meter zu lang ist, um ihn quer auf den Platz zu stellen. Aber wir haben noch Chancen, unsere Nachbarn sind beide noch nicht da. Also wird vorsorglich jedem schon mal ein halber Meter abgenommen, vielleicht merkt’s ja keiner. Die erste “Schnüffel-Tour” übers Gelände wird aufgrund der Dunkelheit und der feuchten Witterung etwas kürzer ausfallen, als geplant. Für eine Vorstellung über die unendlichen Weiten des Areals reicht es aber trotzdem schon. Reges Treiben herrscht im romantischen Geknatter der Stromaggregate und Flackern der Leuchtstoffröhren. Einige müssen noch mal eben ihre Motorräder probefahren, weil sie zu Fuß schon leichte Koordinationsschwierigkeiten haben.

Viele Dinge wechseln schon an diesem Abend den Besitzer und am nächsten Morgen rennen dann die ehemaligen Besitzer herum, um zu erfahren, was ihr alter Schrott heute als seltenes Ersatzteil kostet.

Der Pöbel läuft auch schon um acht Uhr über’s Gelände, obwohl erst um neun geöffnet werden sollte. Die Marktleitung hat vor den andrängenden Massen scheinbar kapituliert. Um halb zehn ist das Gelände voll. An den zentral gelegenen Ständen geht nichts mehr, notgedrungen müssen so auch viele Besucher in die Randbezirke, um nach Teilen zu suchen. Entweder fassen die Leute sich kurz und bündig (“Ham’s was für Horex?” “Nö.”) oder sie stöbern unmotiviert in den Kisten herum (“Nach was suchen sie denn?” “Och, ich guck nur mal so. Ach da schau her, was

kosten denn die Kondome?” Die Idee von S., eine Kiste Fromms (Extra stark) mitzunehmen, erweist sich als echter Lockvogel. Die Leute beginnen mit verschmitztem Kichern oder stellen interessiert Fragen: “Sind die auch neu?” Einer beginnt sogar, kleine Kunsstückchen mit den Dingen vorzuführen. Auf jeden Fall wurde dem Verkaufspersonal ein interessantes Beobachtungsfeld eröffnet.

Auch der GUMMIKUH-Verlag hat keine Kosten und Mühen gescheut, auf diesem wichtigsten aller Teilmärkte präsent zu sein. Mit einem repräsentativen weißen Zelt und passendem Wohnmobil hat sich Jupp

**Unverkäuflich !  
Der Besitzer bettelte sogar um eine neue Lackierung**



# VETERAMA 93

dem Zaun zugewandt. Trotzdem kommen genug Leute vorbei, viele unserer Abonnenten nutzen die Chance, sich einmal persönlich vorzustellen. Über den Platz liefen manchmal etwas orientierungslose Zeitgenossen, hinter denen getuschelt wurde, sie besäßen keine Harley-Davidson und wollten sich aus reiner Ignoranz auch keine kaufen, weswegen sie sich teilweise fragen würden, was sie überhaupt hier sollten; in manchen Gassen hat man das Gefühl, auf der Daytona Bike Week zu sein.

Daß es immer noch originale alte Motorräder original aus Italien zu kaufen gibt, macht einen auch schon langsam stutzig. Irgendwann müssen die jeweils ca 200 Ducati 750 SS, Laverda 750 SFC und Moto Guzzi V 7 Sport (roter Rahmen) doch auch mal alle sein, oder sollten etwa...

Es dürfte kaum ein Wunsch nicht zu befriedigen sein - wenn Geld keine Rolle spielt. Eine Neander? Dort hinten zwischen Vincents und Honda-Rennmaschinen.

Für’s kleine Geld gibt’s auch genug, meistens aus dem Ostblock: Jawa, Dnepr und MZ. Es ist aber zu erkennen, daß Mannheim schon etwas weiter von der ehemaligen SBZ entfernt liegt und die Transportkosten so schon mehr zu Buche schlagen.

Unsere MZ-Teile gehen trotzdem schleppend. Eine weitverbreitete Nicht-Kauf-Begründung ist: “Was, soviel Geld für das Kleinteil, dafür habe ich ja fast eine ganze Maschine bekommen.” Zu dumm, daß altes Geraffel meistens auch verschlissene Kettenräder hat.

Der exklusive Ducati-Meilentacho liegt auch wie Blei, scheinbar will niemand damit herumprahlen, schon über 70.000 mls abgerissen zu haben, weil’s eh keiner glaubt.

Am Sonntag läuft die Sache ruhiger an. Viele Menschen nutzen das gute Wetter, um sich umzuschauen, die hektischen



**Harleys für Arme und Reiche**



**Frommstest**

sche Triumph und eine Rudge, so etwas findet man in Polen noch in Scheunen, wenn man etwas länger sucht, erklären sie. Bei ihren günstigen Preisen werden sie das Material schneller wieder los, als sie es montieren konnten.

Gegen Mittag beginnt überall gelassene Aufbruchstimmung, nur bei uns entsteht Panik, weil im Laufe der letzten 48 Stunden sich unser Teilelager immer weiter vermehrt statt verringert hat. “Das war halt so günstig!” bis “Danach habe ich schon die letzten drei Jahre gesucht!” war der etwas schwache Argumentationsbereich der drei Hauptdarsteller.

Aber dafür haben wir ein Paar Gründe mehr, nächstes Jahr wiederzukommen. Udo

## Lesertip:

# Gasgestänge für BMW-Boxer

## Für hartgesottene Bastler und nie zufriedene BMW Liebhaber

Bei einer Motorradtour durch die luxemburgische Schweiz war es, als eines abends mein lieber Freund Rudi wieder einmal über das Schütteln seiner Gummikuh klagte. Seine neue GS hatte wieder die bekannten zwei Seilzüge, die empfindlichen Naturen unter den BMW-Fahrern in Sachen Vergasereinstellung oft Ärger machten, und die auch an meiner 80/7 ihren Dienst taten. Die zeitweise verwendeten Gaszugverteiler hatten sich zwischen den Generationen auch nicht uneingeschränkte Freunde gemacht. Bestanden sie doch aus billigem Plastik und neigten dazu, zu verklemmen und die Nippel nicht sauber zu führen.

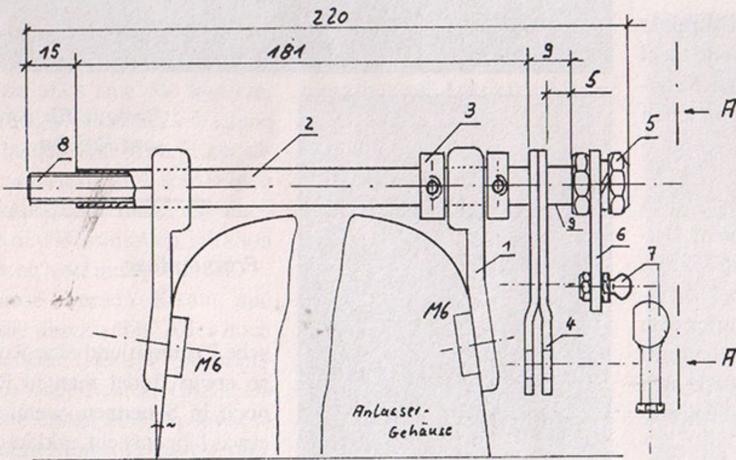
### BMW Liebhaber

Also sagte Rudi, müsse ich eigentlich beweisen, daß die Familie ihren Sproß nicht völlig vergebens hat "Inschenör" werden lassen. Einen vernünftigen, festen, sich nicht ungleich längenden und auch im Gespanntrieb bei jedem Lenkeinschlag synchronen Gaszugersatz sollte ich entwickeln. Eine nicht ganz leichte Aufgabe, wie ich in der Folge feststellen mußte. Ich wollte ein Gestänge entwickeln, das beide Vergaser synchron betätigt und von einem Gaszug angetrieben wird. Problematisch ist dabei die Boxer-Eigenart, daß die Zylinder nicht auf einer Höhe liegen und

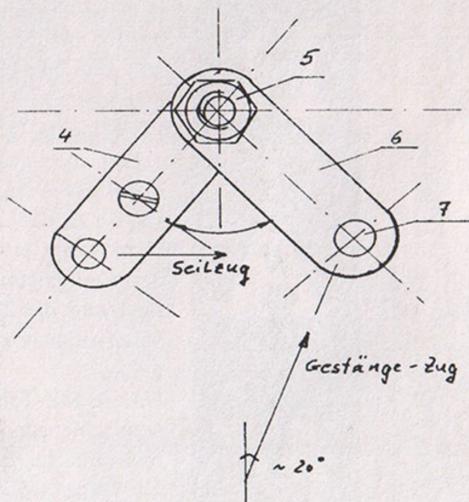
damit auch ein gerade über den versetzten Vergasern angeordnetes Gestänge seine Probleme mit der gleichförmigen Ansteuerung der Vergaser hat.

*Anmerkung für Interessierte: Da der Hub des Gasschiebers über die Rotation einer Welle mit entsprechenden Armen als Kurbeltrieb erzeugt werden muß und solch ein Kurbeltrieb die Hubbewegung als Sinusfunktion in Abhängigkeit vom Drehwinkel darstellt, führt der Versatz der Vergaser zu unterschiedlichen Winkelstellungen und unterschiedlichem Hub zueinander, was auszugleichen ist.*

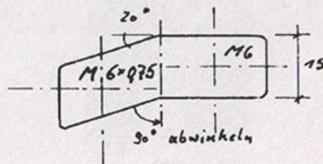
Draufsicht



Ansicht A : A



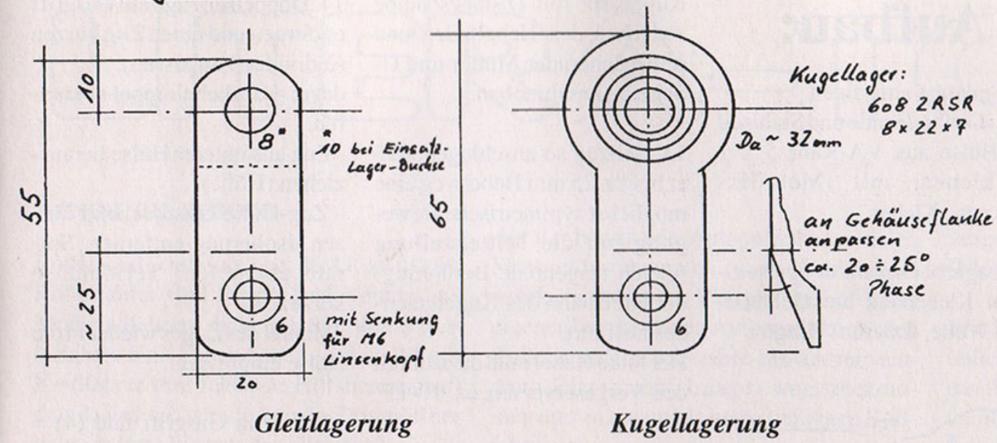
Anschlag für Stellschraube  
5 mm Alu



### Bildlegende

- |   |   |
|---|---|
| 1 Lagerböcke, hier Alu mit Gleitlager                                       | 5 M6-Muttern VA, auf Enden selbstsichernd                       |
| 2 Welle: VA-Rohr Durchmesser = 8 mm (6x1)                                   | 6 Gestänge-Hebel, 2 mm VA-Blech durch Klemmung fixiert          |
| 3 Fixier-Ringe: 15x8x5 mit Stiftschraube M3 x 4                             | 7 Kugelgelenk - Winkelstück Anschluß M5                         |
| 4 Seilzug-Hebel, 2x2 mm VA-Blech auf Gewindestange geschraubt und verklemmt | 8 Gewindestange durchgehend, mit Loctite und M6-Muttern fixiert |
|   | 9 Distanzstück, VA-Rohr   |

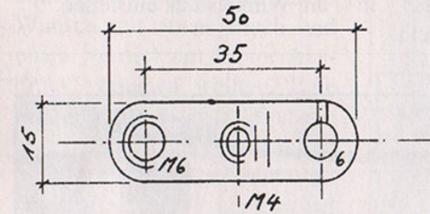
### Lagerbock - Formen:



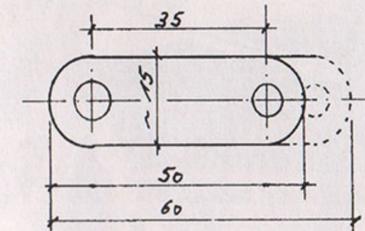
Gleitlagerung

Kugellagerung

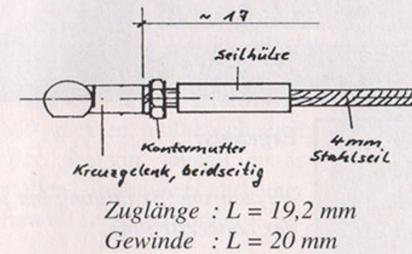
zu 1 Lagerbock : Alu ca. 8 - 10 mm stark



- zu 4 Seilzug-Hebel: (1 Stück)  
2x2 mm VA-Blech 50x15, Enden zur Seilzugführung auf 1,5-2 mm kröpfen, M6-Gewinde zur Aufnahme auf Gewindestange, 1-fach mit M4, Linsenkopf verschraubt



- zu 6 Gestänge-Hebel (2 Stück) :  
1x2 mm VA-Blech 50x15 durch Vergrößerung des Wellenabstandes folgt ein kürzerer Drehweg des Gasgriffes



- flexibles Abtriebsgestänge mit Seilhülse und M5-Anschluß (beide Enden identisch)

### Stückliste

- 1 Stück Gewindestange M5 L=220 mm
- 1 Stück VA-Rohr 6x1 Durchm. 8 mm L=180 mm
- 1 Stück VA-Rohr 6x1 Durchm. 8 mm L=5 mm
- 2 Stück Fixier-Ringe 15x8x5 VA bzw. DIN 705
- 2 Stück Stiftschrauben, Imbus M3x4 (entfällt bei DIN 705)
- 4 Stück VA-Blech 15x50x2 mm

- 1 Stück VA-Linsenkopfschraube M4 x ca.4
- 2 Stück VA-Muttern M6
- 2 Stück VA-Federringe B6
- 2 Stück VA-Muttern, selbstsichernd M6
- 4 Stück Kugelgelenk-Winkelstücke M5
- 4 Stück VA-Muttern, selbstsichernd M5
- 4 Stück VA-Muttern M5
- 4 Stück VA-Federringe B5
- 2 Stück VA-Scheiben B5 (ggf. 4 Stück zur Distanz am Vergaser)
- 3 Stück VA-Linsenkopfschrauben M6 x 10
- 1 Stück Alu-Blech 5 mm, 15x40
- 2 Stück Alu-Blech 10 mm, 20x55 bzw. für Kugellager 32x65
- 2 Stück Stahlseil 4 mm Verz. oder VA, ca. L=19 mm
- 4 Stück Seilhülse, VA-Rohr Durchm. 5x1, ca. L=25 mm o. Gewindehülse
- 4 Stück Gewindezapfen M5 ca. L=30 mm
- Klebstoff: Metallix-A, Metallix-S, Loctite, ggf. 2 Stück Kugellager 608 2RSR

Nach etlichen Skizzen stand die Lösung auf dem Papier. Nach einigen Stunden war sie in die Tat umgesetzt, und seither habe ich die Vergaser meiner BMW nicht mehr nachstellen müssen und fahre einen Exoten mit Gasgestänge.

Sämtliche Teile habe ich aus VA und Aluminium hergestellt. Über dem Anlassergehäuse verläuft nunmehr eine Welle in zwei Lagerböcken, an deren Enden je ein Hebel mit Kugelgelenkkopf angebracht ist. Die Verbindung zum Vergaser stellt ein 4 mm Stahlseil mit je einer Kugelpfanne an jedem Ende her. Angetrieben wird das Gestänge von einem Seilzug, der an der rechten Seite des Anlassergehäuses sein Widerlager findet. Durch eine unterschiedliche Einstellung der beiden Hebel kann eine gleichförmige Hubbewegung erzeugt werden. Dazu muß der linke Hebel ca. 10-15 Grad gegen den rechten Hebel in Tankrichtung verdreht sein (s. Bauanleitung).

Die Bauanleitung wurde erforderlich, da viele nach dem Gestänge fragten und ein Nachbau ermöglicht werden sollte. Ich weiß bis heute nicht, ob das Gestänge noch einmal gebaut wurde. Erforderlich ist es sicher nicht, aber ein Spaß für den Techniker, und wirkungsvoll im Betrieb ist es mit Sicherheit.

## Hinweise zum Aufbau:

1. Gewindestange  
L=220 mm ablängen (8)

2. Wellen-Rohr  
L=180 mm ablängen (2)

3. Distanzstück  
L=5 mm ablängen (9)

4. 4 Stück VA-Bleche 50x15x2  
anreiben

davon: 2 Stück  
1 Bohrung 6 mm  
1 Bohrung 5 mm  
Maßgleichheit wichtig, d.h. gemeinsam Bohren!

2 Stück  
1 Bohrung 6 mm  
1 Bohrung 3,3 mm  
(1 x auf 4 mm aufreißern, 1 x M4-Gewindeschnitt)

1 Bohrung 5 mm  
a) mit Linsenschraube M4 zusammenschrauben  
b) B5 und B6 bohren  
c) M6 Gewindeschnitt in B5  
d) in Schraubstock spannen und bei B6 für Gaszug nach Skizze auf 1,5-2 mm aufkröpfen

5. Teilmontage der Welle:  
- 2. auf 1. aufschieben, ggf. mit Metallkleber fixieren.  
- Seilzughebel M6-Seite auf 1. rechts aufschrauben, bis das linke Gewindeende L=15 mm vorsteht, mit Loctite sichern!

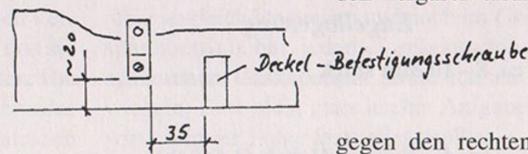
- 3. aufschieben und mit M6-Mutter gegen Seilzughebel verklemmen, mit Loctite sichern! Dabei ggf. auf linker Seite als Montagehilfe M6-Mutter aufschrauben. Muß wieder gelöst werden, noch nicht sichern!  
- (6) rechts aufschieben und mit Federring und selbstsichernder M6-Mutter fixieren (s. Zusammenstellung).  
- (7) an (6) anschrauben.

6. Fixierringe 15x8x5 mit Stiftschraube anfertigen und 1 x auf Welle aufschieben, ggf. DIN 705 Stellringe verwenden.

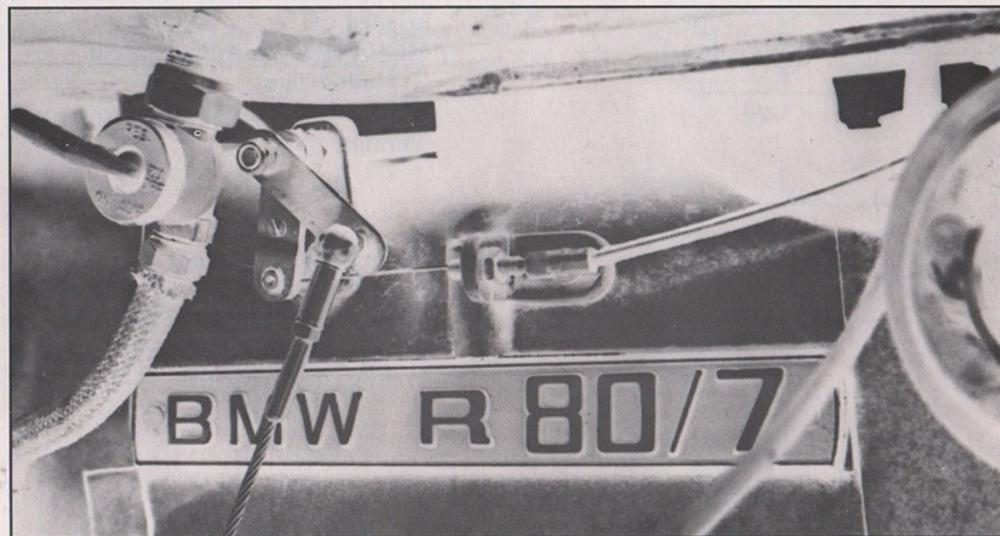
7. Lagerböcke anfertigen und an Gehäuse anpassen.

8. Seilzüge anfertigen  
z.B. Gewindeende und Stahlseil in Hülse aus VA-Rohr 5 x 1 einkleben mit Metallix-2Komp.-Kleber.

9. Lagerböcke mit doppelseitigem Klebeband am Gehäuse, mit Welle, fixieren. **Lage:**



gegen den rechten Hebel in Tankrichtung verdreht sein.



Durch Lagerbock anbohren, nach Entfernung des Bockes mit 4 mm-Bohrer durchbohren. An Innenseite des Deckels mit Metallix-A 5mm Alu-Verstärkung einkleben. Nach Aushärtung 5 mm bohren und M6-Gewinde schneiden.

10. Anschlagwinkel aus Alu anfertigen und rechts am Deckel-Befestigungswulst anliegend analog 9. befestigen.

11. Montage des Anlasserdeckels und anschließend des Wellenteiles. Dabei Festlager durch (3) fixieren.

12. Kugelgelenk-Anschlag am Vergaser befestigen.

Kugelkopf mit Distanzscheibe zwischen den Hebelteilen und selbstsichernder Mutter und U-Scheibe anschrauben.

13. Seilzug so anschlagen, daß er bei ca. 25 mm Hebelweg eine möglichst symmetrische Bewegung um die Mittelstellung (gleich tangential Berührung) der Kreisbahn des Kugelgelenkes ausführt.

Der linke Hebel muß dazu durch den Vergaserversatz ca. 10-15°

14. Doppelseilzüge am Gasgriff entfernen und einen Zug kürzen (individuell anpassen), dazu: - Gashebelnippel abkneifen.

- Zug aus unterer Hülse herausziehen (Hülle).

- Zug-Hülle entsprechend kürzen, Isolierung entfernen, Spirale abkneifen, Teflonhülse kürzen.

- Mantel des Zuges wieder in die Hülse einpressen.

15. Zug in Gasgriff und (4) = Seilzughebel einhängen. Am Seilzughebel mit Schraubnippel Durchm. 6 fixieren, Spiel am Winkelstück einstellen.

### Ergebnis:

- Synchroner Betätigung bei jeder Lenkerstellung.

- 1 x einstellen, lange vergessen, keine Verstellung der Züge, nur ein Zug vom Gasgriff zu pflegen.

- Deutlich leichtere Betätigung des Gasgriffes.

- Möglichkeit der Übersetzung = Kurzhub-Griff.

Mit besten Grüßen  
Volker Timmer  
25704 Meldorf

# LITERA-TOUR

## Vespa mi amore

Roller sind Stiefkinder bei der GUMMIKUH. Rollerfahrer sind Popper und werden von Motorradfahrern nicht begrüßt. Wenn Rollerfahrer eine Panne haben, entschuldigen Kradfahrer ihre fehlende Hilfsbereitschaft dabei haben. Warum das alles nur? Früher waren Rollerfahrer verkappte Autofahrer, die nicht genug Geld für einen PKW hatten und ihrem Wunsch mit etwas Blech und einem verdecktem Motor Ausdruck verleihen wollten. Eine wartungsarme Konstruktion und etwas Wetterschutz erkaufte sie sich mit geringer Motorleistung, die aber oft noch zuviel des Guten für die miserablen Fahreigenschaften war.

Die Firma Piaggio hat den Motorroller gewiß nicht erfunden, diverse Konstruktionen von amerikanischen, tschechischen, deutschen (u. a. Krupp), französischen und englischen Herstellern gab es bereits vor dem zweiten Weltkrieg, sie konnten sich jedoch nicht durchsetzen. Wie bei vielen Betrieben, die bislang schwer im Rüstungsgeschäft steckten, mußte sich auch Enrico Piaggio schnell etwas einfallen lassen, wie es mit seiner Firma weitergehen sollte.

Ingenieur d'Ascanio, der sich vorher mit Flugzeugen und der Entwicklung von Hubschraubern beschäftigt hatte und zugab, nie etwas mit Motorrädern im Sinn gehabt zu haben, stellte nach dreimonatiger Entwicklung einen Scooter auf die kleinen Schubkarrenräder, der schon alle Merkmale der späteren "Vespa" haben sollte.

In dem von Ulrich Kubisch herausgegebenen Buch "Vespa mi'amore" wird die Geschichte der Firma Piaggio seit dem Ende des zweiten Weltkrieges genau beschrieben. Neben der ausführlichen Beschreibung der Vespa-Palette inklusive deutscher und ausländischer Lizenzbauten werden auch die Roller der Konkurrenz vorgestellt. Das Vespa-Auto sowie der dreirädrige Lastenroller "Ape" (Biene) werden ebenso wenig

Diesem Fahrzeug sollte ein ungeahnter Durchbruch bevorstehen mit unzähligen Lizenzbauten und Raubkopien in der ganzen Welt.

Als die boomende Autoproduktion vielen Motorradproduzenten zum Verhängnis wurde, schaffte es Piaggio (neben einer eigenen bescheidenen Autoproduktion) den Roller von dem "ich-warte-bis-ich-mir-ein-Auto-leiste-kann"-Image wegzubekommen und zu einem bis heute beliebten Kultfahrzeug zu machen.

vergessen, wie der Aussenbordmotor "Moscone".

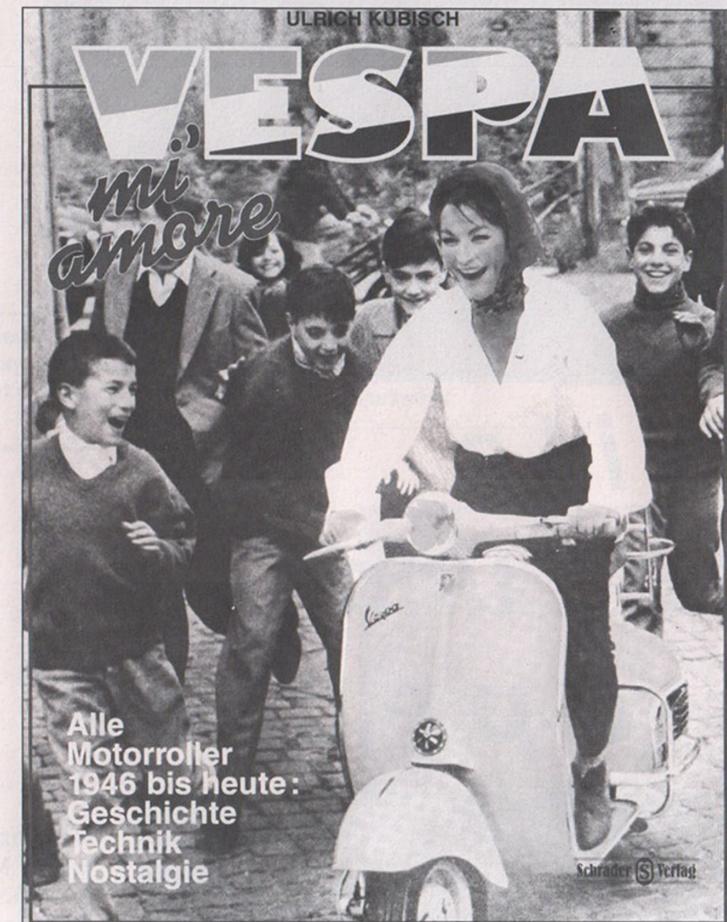
Wie bei Büchern aus dem Schrader-Verlag üblich, wird bei der Foto-Auswahl stark auf das Archiv des Herstellers oder des Importeurs zurückgegriffen, schließlich kommt dadurch der Zeitgeist am besten herüber. Werksfotos und technische Zeichnungen

sollen die Faszination des Autors objektivieren. Hier steckt das Problem: Alles supergut! Keine Probleme! Die Technik kommt ein wenig zu kurz, alles was unter dem Blechkleid verborgen ist, interessiert nicht richtig, dabei wurde sogar DIE Kapazität auf dem Zweirad-Sektor für das technische Lektorat bemüht: Andy Schwietzer.

Wer schon immer begeisterter Vespa-Fahrer war, wird in diesem Buch sicher trotzdem viele Informationen finden, wer sich mit dem Gedanken trägt, Rollerfahrer zu werden, kann sich schon mal über den Mythos der Vespiti informieren. Für eine Kaufentscheidung für ein bestimmtes Modell reicht das Buch nicht.

Alles in allem muß dieses Buch jedoch als das deutsche Standartwerk über die Blechschüsseln aus Pontedera angesehen werden.

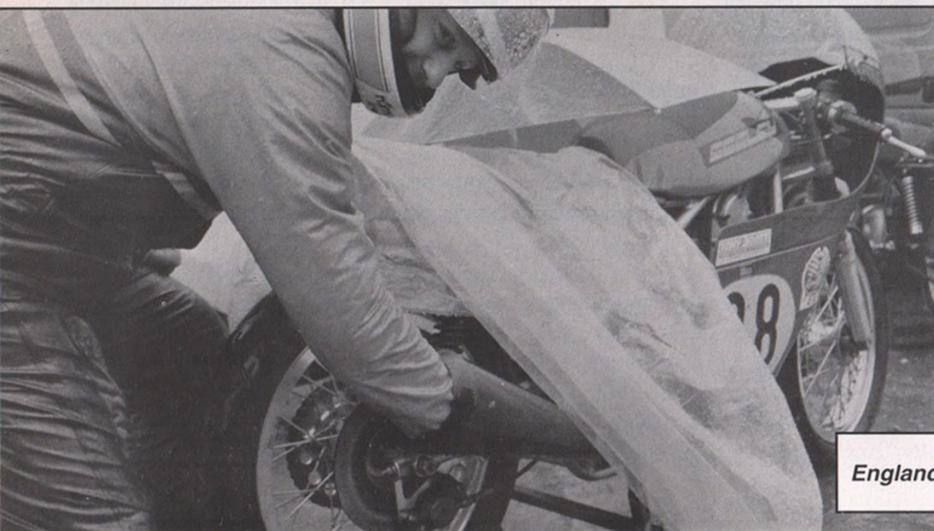
Udo  
**Ulrich Kubisch: Vespa mi'amore, Alle Motorroller 1946 bis heute: Geschichte, Technik, Nostalgie, Schrader Verlag, Suderburg 1993, 216 Seiten, 215 x 275 mm, gebunden mit Pappband, 469 s/w- und 37 farbige Abbildungen, ISBN 3-922617-99-9, 69,90 DM**





**Klassisch britischer Dauerregen tat der guten Stimmung bei den Klassiker-Rennen 1993 keinen Abbruch**

# Ducsi's MANX und BSA-Special



**Englands Antwort auf "Laut ist Out"**

Berichte von der Isle of Man TT gibt's ja in diversen Mopedzeitungen zur Genüge. Ich will daher nicht näher auf das übliche TT-Geschehen eingehen. Hinfahren und Dabeisein lautet die Devise und ist ohnehin besser als jeder Bericht.

Die Termine für die 94er Rennen stehen auch schon fest: Das Training beginnt am Samstag, den 28. Mai, ab dem 4. Juni wird es richtig ernst: TT-Formel 1 und Gespannrennen. Am Montag, den 6. 7. drehen die 125er, die 600er und erstmals die SOS-Fahrer ihre Runden, am Mittwoch sind die 250er und die 400er, sowie nochmal die Dreiräder dran. Am Freitag, den 10. gibt es zum Abschluß die Senior TT und eine Classic-Parade zu besichtigen.

Ein paar Tips für TT-Neulinge möchte ich noch loswerden:

Fahrt schon für die Trainingswoche hin. Da finden dienstags Classic-Rennen statt, wobei mit Rennen wirklich Rennen und keine langweiligen VFV-Vergleichsfahrten gemeint sind - und das Ganze ohne Rücksicht auf die Wetterbedingungen. Und vergeßt mir ja nicht eventuelle Ersatzprothesen usw. Schon so manch einer hat sich auf den Schwangerschaftsunterbrechungsstraßen der Isle of Man die unfreiwillige Eintrittskarte für eine Bandscheiben-OP besorgt.

Buchungen für die Fähre von England zur Isle of Man sollten möglichst frühzeitig und nach Möglichkeit nicht über eine Hamburger Agentur, die u.a. in diversen Motorrad-Zeitschriften inseriert, getätigt werden. Habe wieder jede Menge Leute mit Luftbuchungen getroffen, die erstens "standby" auf der Überfahrt waren und zweitens ihre Tickets doppelt bezahlen mußten, weil sich Mitarbeiter besagter Agentur mit dem Geld der Geprellten in Polynesien die Weichteile massieren ließen.

Es besteht die Möglichkeit, direkt bei der Isle of Man Steam Packet Company zu buchen. Interessierten Lesern könnten wir eine sogenannte Booking Form, die nur noch mit den erforderlichen Daten zu vervollständigen ist, gegen einen geringen Unkostenbeitrag zuschicken. Anfragen bitte an die Gummikuh-Redaktion.

Für gute Stimmung ist bei MANX TT ja immer gesorgt, nicht zuletzt durch die vielen Originale, die dort vertreten sind. Unser alter deutsche TT-Recke Hans-Otto Butenuth hat natürlich auch wieder zugeschlagen. Montags beim Classic-Training hörten wir ihn wild schimpfend im Fahrerlager wegen rekordverdächtiger Fehlzündungen an seinem R 75-Kuhrenner, aber der Hammer kam dann dienstags beim Rennen. Als er in der zweiten Runde mit Vollgas an uns in Höhe des Fahrerlagers vorbeidrohnte, flog uns plötzlich der Ventildeckel vom rechten Zylinder um die Ohren. Suchend und mit stotterndem Motor fuhr er in der 3. Runde nochmals an uns vorbei. Na ja, am Öl kann's nicht gelegen haben, das war ja nicht mehr drauf. Soweit zur diesjährigen Isle of Man TT.

Jetzt habe ich noch ein paar Feinheiten speziell für BSA DBD 34 Gold Star-Besitzer. Steve Tonkin, ein früherer TT-Sieger, beschäftigt sich seit ein paar Jahren mit der Restaurierung alter englischer Motorräder mit Tendenz zur Spezialisierung auf BSA Goldies. Tonkin hat für die DBD 34 Gold Star-Modelle eine renntaugliche Spezialkurbelwelle entwickelt. Diese Kurbelwelle wird nach modernsten Gesichtspunkten gefertigt. Sie besitzt ein verstärktes Pleuel mit INF-Spezial-Pleuellager und kann bei Weiterverwendung der Original-Hauptlager in die DBD 34-Motoren eingebaut werden. Desweiteren baut Tonkin den Primärtrieb der Goldie-Motoren auf

Zahnriemen incl. renntauglicher Kupplung um. Diese Kupplung wurde von der englischen Fa. N.E.B. Engineering entwickelt und wird in den meisten Norton Manx und Matchless G50-Rennmotoren mit großem Erfolg verbaut.

Für Interessierte: Die Preise belaufen sich für die Kurbelwelle auf 457,- Pfund + MwSt., für den Primärtrieb plus Kupplung 340,- Pfund + MwSt. Ich habe mich mit eigenen Augen von Steve Tonkins Arbeit überzeugt, wirklich nur vom Feinsten.

Tonkin hat sich auch noch Gedanken um die magere Lichtausbeute der alten englischen Maschinen gemacht. Er importiert aus Japan 6V 30 W-Halogenbirnen. Mit zwei gedrehten Aluringen passen diese Birnen in alle alten Lucas-Scheinwerfer. Wesentlich bessere Lichtausbeute bei gleichzeitiger Weiterverwendung der Original-Lichtmaschine erspart dem Besitzer eine Menge Bastelei. Leider war Steve Tonkin sich nicht sicher, ob er diese Birnengeschichte in größeren Stückzahlen verkaufen kann. TT-Veteranen unter den Gummikuh-Lesern mag Steve Tonkin vielleicht nicht ganz unbekannt sein.

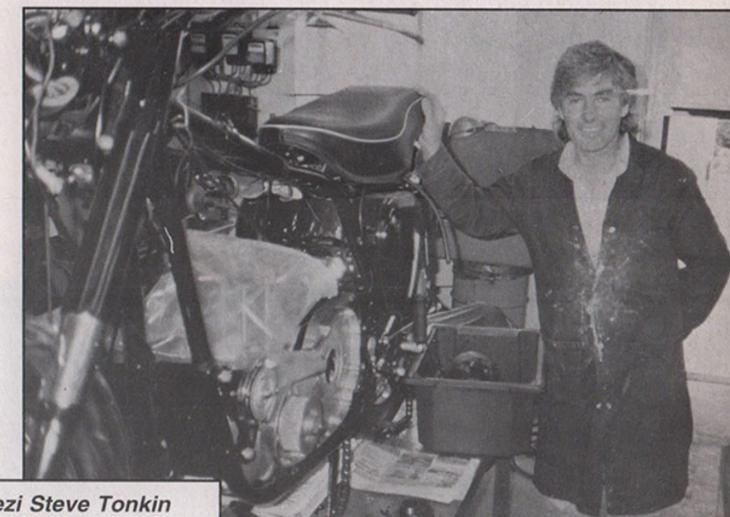
Als Helmut Dähne und Hans-Otto Butenuth 1976 mit der BMW R 90 S das über zehn Runden mit seriennahen Motorrädern gehende "Production"-Rennen gewannen, fuhr Steve Tonkin zusammen mit Roger Nicholls die bis zur Vorschlußrunde haushoch führende Ducati 900 SS, bei der dann ein Pleuel abriß und dem italienischen Traum den Garaus machte. Aber so ist es eben mit den Ducs, wenn sie halten, sind sie ganz schön schnell. Als langjähriger Ducati-Treiber könnte ich da auch eine ganze Menge erzählen, aber dazu vielleicht

in einigen Jahren, sofern XXXX meinen chaotischen Lebenswandel aufs Papier drucken möchte. Steve Tonkin hat jedenfalls noch ehrgeizige Pläne mit der BSA Gold Star.

von mehr als 100 Meilen/h auf dem TT-Mountain-Kurs bescheiden soll. Wir werden sehen. Hier noch einmal für Interessenten der BSA-Spezial-Teile die Adresse von Mr. Tonkin:

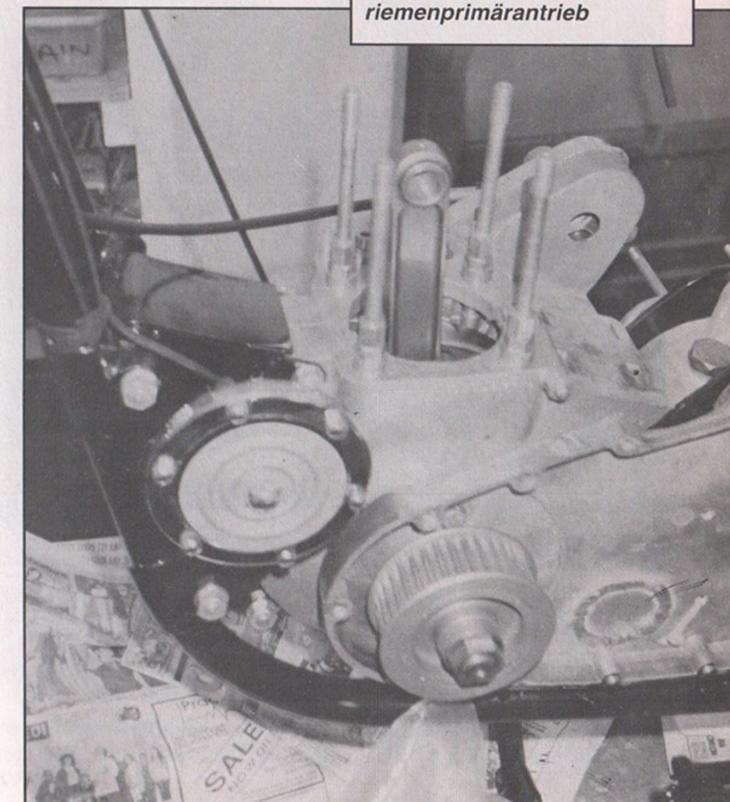
Er hat für die Gold Star ein Tuning-Projekt gestartet, das ihm nach seinen Wünschen zu guter Letzt einen Rundenschnitt

**Steve Tonkin, Classic Motor Cycle Restorations, North Road Garage, Lower North Road, Camforth, Lancashire LA5 9LJ, Telephone & Fax: (0524)733222. Ducsi**



**BSA Spezi Steve Tonkin in seiner Werkstatt**

**Zu sehen ist hier das verstärkte Spezialpleuel und das vordere Riemenrad vom Zahnriemenprimärtrieb**



# Letzter Teil

Bevor wir uns in der letzten Phase den Innereien des Herzens aus Metall zuwenden, noch einige Tips zur Farbgestaltung. Für die Puristen sei gesagt, daß anhand der Rahmennummer (und eines Briefchens an den Hersteller sowie mindestens 8 Wochen Geduld) sich auch die Originalfarbe feststellen läßt. Ansonsten gibt der Ersatzteilkatalog (einmal mehr) Auskunft über das seinerzeitige Farbenprogramm des Produzenten. Kostendämpfend hat sich bewährt, sämtliche Vorarbeiten - soweit möglich - selbst auszuführen und

Ausnahme. Jenes candy-blue-green der ersten Tage bekommt man lediglich bei der Firma Rutecki in Herten ... In jedem Falle warten auf den Mann mit der Pistole drei Verfahren : Grundlack (Silber), Lasur und reichlich Klarlack. Auch nach Abholung der behagten Teile bitte diese erst einmal - so schwer dies auch fallen möge - zuhause geschützt durchtrocknen lassen. Wichtig erscheint noch der (immer wieder falsch gemachte) Hinweis, Lackierungen dieser Art NIE in der Wärmekammer ausführen zu lassen. Luftfilterelemen-

Unansehnliche Sitzbänke (die von der Substanz noch einwandfrei sind) bekommen neuen Glanz mit der Behandlung durch Caramba Felgenreiniger und der guten alten Wurzelbürste : nach Trocknung tiefen Glanz durch das bekannte Mittel Amor-All und Caranaubawachs. Die Herzkammer aus Eisen und Aluminium bedarf dagegen der Behandlung durch Fortgeschrittene. Hohnen, Vermessen (siehe Werkstatthandbuch) und Aufarbeiten von spezifischen Teilen sollten wir dem Fachbetrieb überlassen, der sowohl über die entsprechenden Diagnose- als auch Therapiegeräte verfügt. Beim Zusammenbau bitte UNBEDINGT die angegebenen

beobachten war, ein „Opfer des Zubehörhandels“ entnervt vor einer zerbröselnden „Erstaustatterlieferung“ und lechzt nach alkoholischen „Beruhigern“. Überhaupt sollte dieses Innenleben generell vom Hersteller stammen. „Heiße“ Nockenwellen und andere „Spielsachen“ lassen so manches Erlebnis zum Trauma und das Motorrad zum Dauergast in der Werkstatt werden. Wir haben schon so manches Mal auf dem Leistungsprüfstand vermeintliche „Wildpferde“ gesucht, die dann in keinem Verhältnis zum Aufwand stehen. Entnervt hat so einer überun-



lediglich den letzten, glänzenden Schritt Profis zu überlassen. Japanlacke aller Art liefert - wie bereits früher schon berichtet - die Firma Hartjens in Twistringen, bis auf EINE

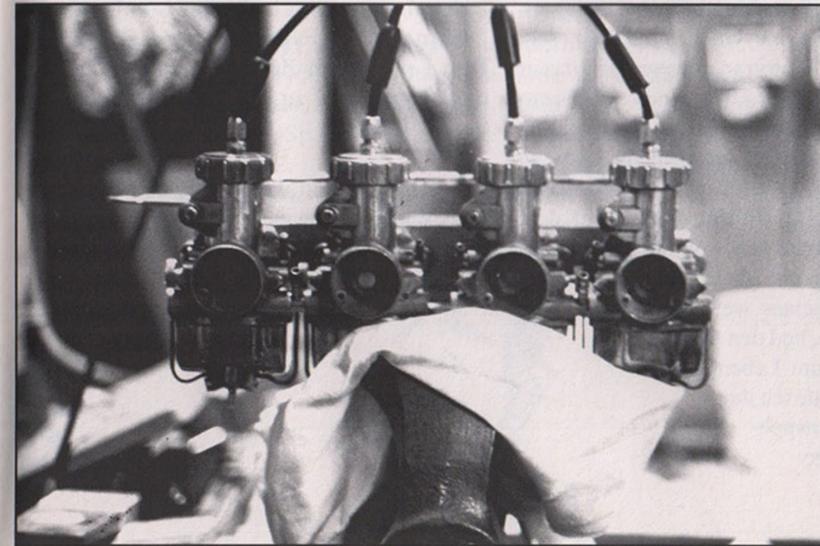
te aus Plastik beispielsweise können so irreparable Verformungen annehmen, daß neu begonnen werden muß, was auch den Lackierer enorm begeistert ...

Drehmomente beachten, sämtliche Ketten nebst Rollen erneuern (damit die Rasselbände zur Ruhe kommt) und NUR Originaldichtungen verwenden. Sonst steht, wie kürzlich zu



runden Leerlauf, unzählige Vergaserbestückungsversuche, mangelnden Durchzug aus dem unteren Bereich und und und geklagt und schließlich den Rückbau „angeordnet“. So etwas wird häufig sehr, sehr teuer. Vergaser lege ich grundsätzlich in das Ultraschallbad, wonach sie einwandfrei funktionieren, entsprechende Schwimmerstandskontrolle vorausgesetzt. Bei gerissenen Alugehäusen (z.B. Kettenriß) bleiben uns auch meist zwei Alternativen : Aluschweißen und danach Planen und Schleifen oder das Kaltschweißverfahren mit eigens anzufertigenden Formen. Ersteres ist nur etwas für die Spezialisten des „weichen Metalls“ und seinen Besonderheiten, die zumindest Gewähr dafür bieten, daß sich nichts verzieht oder verformt. Die zweite Möglichkeit besteht aus Epoxidstahl und Härter (z.B. Metallex) und hält Druck von 1.230 kp/cm<sup>2</sup> sowie Temperaturschwankungen von -50

Nach der äußeren Reinigung und dem genauen Einstellen der Schwimmer werden die Vergaser ins Ultraschallbad gelegt.



was fast Spiegelglanz bedeutet. Wer es selber ausprobieren möchte, dem empfehle ich zum Feinschliff Polierkörper von Proxxon. Grundsätzlich bitte jedoch nur mit Staubmaske. Alustaub ist sehr gesundheitsschädlich. Derart vorbehandelt bleiben zwei Methoden. Die klassische mit Polierpaste und Feinpolierschei-

ben oder die einfache : Polieren mit BELGOM. Das spiegelnde Erlebnis kann bei Bedarf über die Wintermonate erneut mit Belgom, einer Flüssigpolitur, behandelt werden oder mit Liquid-Glass versiegelt werden, ganz wie man möchte. Noch ein letztes Wort zur Beschaffung von Originalersatzteilen. Es hat sich gezeigt, daß auch auf diesem Feld die Engländer „die Nase vorn“ haben, erst recht für alte japanische Teile. Das Studium von einschlägigen englischen Publikationen liefert wahre „Aha-Erlebnisse“ oder der (kosten-

# DURCHBLICK

## TEIL IV

bis 200 Grad Celsius problemlos stand. Damit auch dieses Herzstück Glanz bekommt, empfiehlt sich die Säuberung mit weichem Strahlgut. Anschließend eine Grundierung mit Super-Therm (800 Grad C) und hierauf nicht vergilbender Klarlack (gleichfalls hitzefest). Vorsicht jedoch bei der Anmischung des Klarlacks. Zuviel Härter läßt diesen Lack nicht einwandfrei zerfließen, und das Ergebnis ist unbefriedigend. Geliefert wird letzterer ebenfalls von Hartjens. Richtig angewandt, ein unbeschreibliches Finish.

Kommen wir zum vorletzten Kapitel des häufig so oft verwendeten Polierens von Aluminium. Wer einmal den Profis über die Schultern geschaut hat, stellt fest, daß der erste Arbeitsgang aus dem Abschleifen besteht. Nur so bekommt der Fachbetrieb Kratzer, Vertiefungen, Steinschläge etc. aus dem Material heraus. In fast jedem Baumarkt gibt es sie, die Fächerschleifer für den Hausgebrauch. Im Fachhandel sogar bis zur 800er Körnung,



Proxxon bietet eine große Auswahl an Polierwerkzeugen. Mit den elastischen Polierern hat Reinhard die besten Erfahrungen gemacht.

pflichtige) Beitritt in den „Vintage Japanese Motorcycle Club“ den einen oder anderen „Fundus“. Die Teile sind meist erheblich günstiger wie hierzulande (zumal, wenn ab Januar 1993 die Mehrwertsteuer beim Import wegfällt), zum anderen häufig „on stock“ ... Sicher gäbe es noch über viele Detaillösungen zu berichten - die Ideen sollten hierfür lediglich Denkanstöße vermitteln und die eine oder andere bittere Erfahrung vermeiden helfen. Für weitere „Verbesserungsvorschläge“ sind wir - wie in der Vergangenheit - sehr aufgeschlossen und freuen uns über Erfahrungswerte „vor Ort“. Hilfe zur Selbsthilfe, erst recht, wenn es um die Wiederbelebung eines Motorrades geht, welchem wir schon immer unsere Träume schenken, es einmal fahren und besitzen wollten. Pflege inklusive.

Reinhard Hopp

An einem Sonntagmorgen, der Sonnenaufgang versprach richtiges Kaiserwetter (Kaiser, die größte Privatbrauerei in ihren Mauern, wie die Werbung sagt), holte ich bereits um 6 Uhr in der Früh das Gespann aus dem Stall, um auf den noch leeren Straßen allen 15,1 PS des Twins freien Auslauf zu lassen. Auf den ersten Tritt erwachte der Motor zum Leben, und nicht nur der. Auch alle Hunde und Hähne im Umkreis von 800 m sowie Nachbars Kühe und Schweine rief der ILO zum Sonntagskonzert. Vor meinem geistigen Auge sah ich so manchen wuterfüllt ins Kopfkissen beißen. Nun aber nichts wie weg, bevor sich das erste Fenster öffnet.

Lauthals jubelte der Twin durch das Dorf und der Steib hüpfte - fröhlich in seinen Zugfedern wippend - an seiner Seite auf und ab. Was hätte er auch anderes tun sollen? Die Anschlüsse von Edmund Peikert hielten ihn ja gnadenlos an der Maschine fest. Fast zwei Stunden ging das so, bergauf und kreuz, bergab und quer, bis mich ein romantisches Plätzchen zu einer Pause verführte. Nach ein paar Minuten mischte sich in das Knistern der heißen Maschine ein Ton, angesiedelt irgendwo zwischen Lanz-Eilbulldog und BSA Goldstar. Auch die Geschwindigkeit, mit der die Musik näher kam, paßte dahin. Kurz darauf bog ein Motorrad mit einem weißen Halbschalenhelm um die Ecke, und schon bald war zu erkennen, daß auch ein Fahrer mit von der Partie war. Aus Freude, einen genauso Verrückten zu finden, steuerte Johann (so hieß der Mensch, wie sich später herausstellte) ebenfalls auf den Parkplatz zu. Er entstieg seiner Maschine - seine Körpergröße war eher eine Kleinigkeit - und kam auf mich zu. Dabei hörte ich in unverwechselbarem "Nernbercherisch": "Gell, a sua Dooch is vüll zer schoodt zern verschloofn, do mou mer beizeidn naus, bervour di gansn Raaser

kumma." So begann unser Gespräch, das länger als eine Stunde dauerte, und in dem ich erfuhr, daß die Maschine, mit der er unterwegs war (eine OSL von 1936), sein erstes neues Motorrad gewesen sei, das er als 22-jähriger mit Hilfe eines vermögenden Onkels gekauft hatte. Nach diesen Worten begann es in meinem Kopf zu klickern, und ich errechnete ein dreiviertel Jahrhundert, das Johann bereits auf dem schmalen Kreuz haben mußte. Bei soviel Lebendigkeit, die von ihm ausging, die aus jeder Falte seines wettergegerbten Gesichts sprach, und den Augen, aus denen die pure Lebenslust leuchtete, hätte ich ihm höchstens knappe 60 Lenze zuge-  
traut.

Er erzählte viel von der großen Nürnberger Motorradzeit, von Marken, deren Namen ich noch nie gehört hatte, und von Rennfahrern wie Kurt Füglein, Manfred Gruber, Otto Ley, Jochen Zarnkow und anderen, die er manchmal zu den Veranstaltungen begleiten durfte.

Langsam kam nun doch etwas Bewegung in diesen Tag, eine ganze Horde BMW-G/S mit Münchener

Kennzeichen rührte an uns vorbei, und Johann bemerkte hinterhersehend, "dei sen a ned schlechd, ober für miich vüll zer hoch, waasd, i werr ja in dei ledzdn Jahr abbl klaner, aaf mei 1000er RS drau i mi scho fasd ned mer nauf, deszerweng fohr i fasd ner nu dei kla OSL."

Schon wieder schien sich etwas Zweizylindriges zu nähern, zuerst erblickten wir eine

Gabel, dann folgte in gehörigem Abstand ein japanischer V-Twin mit dahinter thronendem Fahrer. Kaum dachte ich, der wird doch wohl nicht unsere Kreise stören wollen, dieser Easy Rider-Verschnitt, schon schwenkte er auf "unseren" Parkplatz ein. Na ja, wenigstens hielt dieses langmähige (Neid?) Hippieüberbleibsel mit seinem motorradähnlichen Fuhrwerk in gehörigen Abstand, um uns nicht ins Gehege zu kom-

men. Was Johann nicht zu gefallen schien, denn er setzte sich sofort in Bewegung auf den Neuankömmling zu, mich mit einem "gezu kumm amoll mied" hinter sich her zerrend. Bei dem Chopper, einer AME-XV angekommen, sprudelte es gleich wieder aus ihm heraus, aber ganz anders, als ich vermutet hätte. An den "Rocker" gewandt, fing er an: "Mai, is des a schöns Stückla, do host der ober vüll Ärberd gmacht, und der diefe Sids, des wär ja a wos für miich, wou i doch ezerdla sou kla bin."

Sofort hatte Johann den Neuen zum Dritten im Bunde gemacht, und ich reichte dem kleinen alten Mann nicht einmal mehr bis an die Knie-scheibe und war mindestens um Jahrzehnte älter in diesem Moment, in dem er mir vergleichsweise jungem Hüpfen eine Lektion in Sachen Toleranz erteilte, die mich den Rest des Tages beschäftigte. Für Johann gibt es nur eine Sorte von Motorradfahrern, und zwar die, die sich auf mindestens zwei, aber höchstens auf drei Rädern fortbewegen, ganz egal, wie alt oder neu, wie groß oder klein oder wie sonst noch der Rest um diese Räder beschaffen sein mag. Entscheidend ist für ihn der Mensch, der - genau wie er - aus Freude am Motorrad seinem Hobby frönt und dies abseits jeglichen Klassendenkens, für das wir alle doch so anfällig sind. Immer dann, wenn ich an einem dieser Plätze bin, an denen Motorradfahrer jedweder Couleur sich treffen, werde ich an Johann denken, der trotz seines Alters einer der Jüngsten war, den ich je auf einem Motorrad getroffen habe.

Norbert Neder

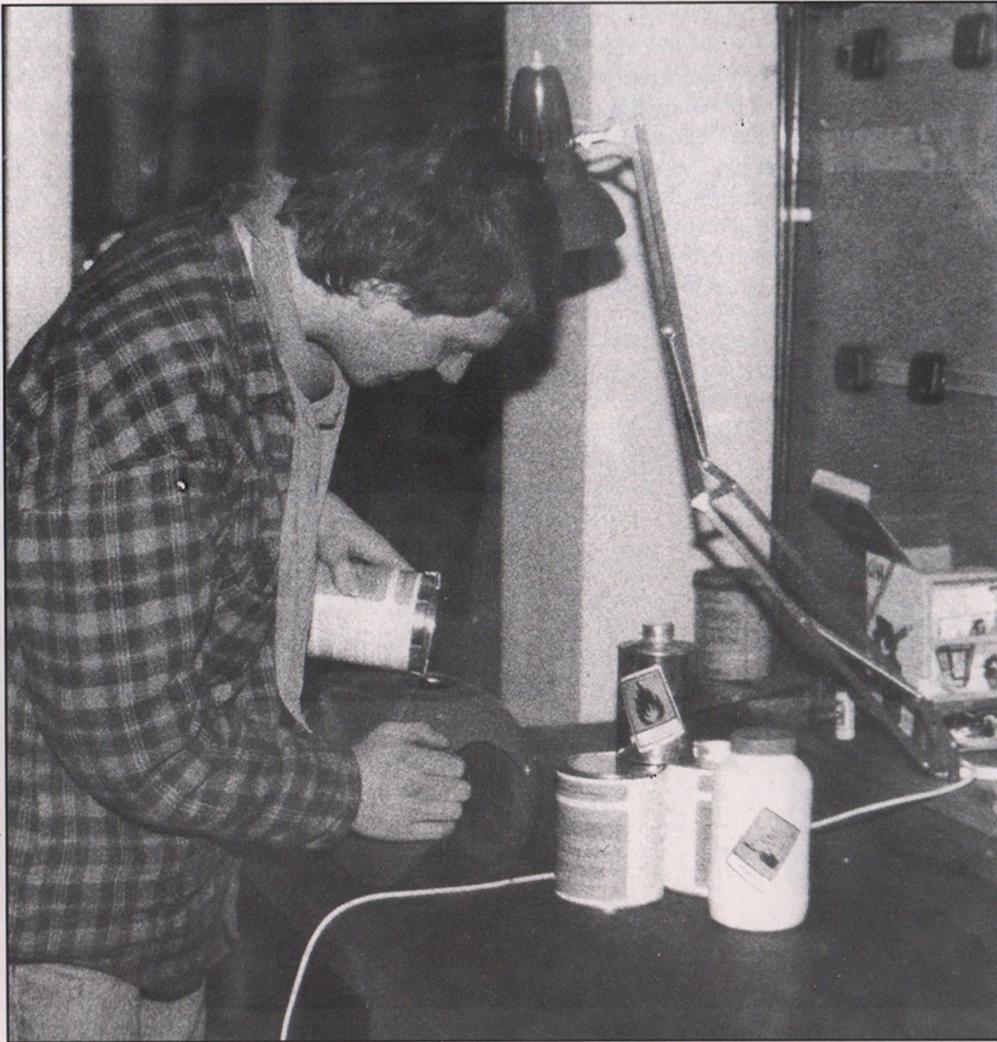
(Zeichnung: Stefan Katzer)



# Ein Hobby

# verbindet

ooo

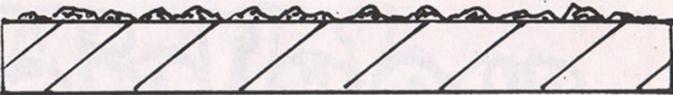


Was wird nicht alles versprochen, wenn es um Behandlung und Verhütung von Rostbefall geht. Wundermittel tauchen auf und verschwinden vom Markt, und es bleibt immer die Hoffnung des Anwenders, nun doch endlich den Problemlöser gefunden zu haben. Bevor falsche Hoffnungen geweckt werden, sollte man sich zuerst aber ein solides Grundwissen über dieses Thema verschaffen.

Rost im Tank scheint tatsächlich bei vielen Motorradfahrern zum alltäglichen Erlebnis zu gehören. Andere fahren dagegen Jahrzehnte, ohne jegliche Probleme in dieser Richtung zu haben. Warum auch! Letztendlich wird an Tankstellen zum Fahren nicht Wasser getankt, sondern Benzin. Dieses Benzin nach VbF (Verordnung brenn-

barer Flüssigkeiten), ein A II-Stoff, hat geradezu eine Abneigung gegen Wasser. Das kann man experimentell nachempfinden, indem man einige Tropfen Wasser in Benzin gießt. Es zeigt sich eine deutliche Phasentrennung (Benzin/Wasser). Das heißt in der Praxis, wenn überhaupt Wasser vorhanden sein sollte, dann höchstens im Bodensumpf des Tankstellentanks. Deswegen wird auch jeder Lagertank in genau festgelegten Abständen geprüft und gereinigt. Ein 20000-l-Lagertank gibt dabei zwei Eimer Schlamm und 1 l Wasser her. Aus dieser Richtung wird also eine Rostbildung nicht gefördert. Autos mit ihren ungleich größeren Tanks haben ja auch nicht diese Probleme, und sie tanken den gleichen Saft. Wenn Rostprobleme bei Motorrädern auftauchen, ist wohl

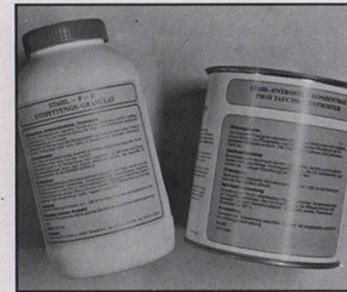
mehr Fehlverhalten und Dummheit angesagt. Das mag der Wahrheit sehr nahe sein. Ein ganz anderes Thema dagegen sind die vergammelten Benzinbehälter, die lange Zeit offen und der Luftfeuchtigkeit ausgesetzt an irgendwelchen obskuren Orten ihre letzten Jahre verbracht haben. Oder aber der frisch verchromte Tank, gerade von der Galvanik abgeholt, innen eine Orgie in Rost. Und hier sind wir genau bei unserem Tagesthema. Rost und Flugrost. Der lange Jahre offengestandene Tank ist zwar innen verro-



Flugrost mit leichter Oberflächenschädigung

stet, sieht aber gar nicht so schlecht aus, der aus der Galvanik angelieferte Tank leuchtet geradezu in rot. Einmal Rost, einmal Flugrost. Rosten ist ein chemisch und elektrochemisch ziemlich komplizierter Oxidationsvorgang. Entscheidend ist u.a. der vorhandene Sauerstoffgehalt. Beispiel: 1 Liter Luft enthält 200 ccm ungebundenen Sauerstoff, 1 Liter Wasser 20 °C enthält höchstens 6,5 ccm ungebundenen Sauerstoff. Deswegen rostet Eisen an der Luft schneller als z.B. im Wasser. Wasser ohne jeglichen Sauerstoffgehalt konserviert sogar Eisen. Eisenrost hat im wesentlichen die Formel  $Fe_2 O_3 \cdot H_2O$ . Bemerkenswert ist der Hinweis in der Formel auf  $H_2O$  (Wasser). Im Rost befindet sich also eine nicht definierte Menge an Wasser. Und genau hier setzt

der Zerstörungsreislauf ein. Sauerstoff + Feuchtigkeit = Rost - Rost bindet Wasser + Sauerstoff = noch mehr Rost. Wenden wir uns zuerst dem Flugrost zu. In diesem Fall ist eine metallisch blanke, nicht geschützte Eisenoberfläche nur flüchtig mit Rostkristallen überzogen. Die Oberfläche ist noch nicht nachhaltig zerstört. Ganz anders dagegen ist das schon lange vor sich hingammelnde porös, und deswegen kann Luft-sauerstoff und Luftfeuchtigkeit immer neu an die gesunde Eisenschicht herankommen und



Entfettung-Granulat und Stahl Entroster Konzentrat

Tanksiegel + Dichtmittel und Verdünnung

Bezugsquelle: Ammon Technik, Schweinfurt, Kreuzstraße 6

Wirklichkeit sieht ganz anders aus. Mittel, die nur mal so nebenbei und dann auch noch umweltfreundlich Rost wegzaubern, umwandeln oder auf ewig verbannen, müssen noch erfunden werden. Chemische Prozesse laufen immer unter ihren ureigensten Bedingungen ab. Man kann zwar Reaktionen variieren, aber die Umwelt kommt leider erst danach. Aber zurück zum Rost. Im täglichen Alltag bei der Industrie, bei metallischen Großobjekten wird er grundsätzlich mechanisch bekämpft. Abkratzen, Strahlen oder gleichwertige brutale Vorgänge sind die Regel. Angestrebt wird eine metallische Oberfläche, die sofort versiegelt werden muß. Zu dünn oder gar durchgefressene Teile werden großräumig erneuert. Einmal angefressene Teile sind

# Chemie kontra Rost

diese immer tiefer zerknagelt. Rost verdreifacht etwa sein Volumen gegenüber dem Ausgangsprodukt Eisen. Dies sind dann auch die Problemstellen. Stark verrostete Gegenstände sind auch tief zerknagelt. Weiter ist zu beachten, daß Eisenoxid in schuppiger Struktur auftritt. Schon diese kurze und flüchtige Information zeigt die ganze Problematik bei der Rostbekämpfung. Glaubte man den Versprechungen der Verkaufsinformationen, gäbe es auf der ganzen Welt keine Rostprobleme mehr. Die

nachhaltig geschädigt. Die chemische Methode der Rostentfernung ist durchaus bekannt, wird aber nur in speziellen Fällen verwendet, da nicht nur alleine die Oxidschicht beseitigt wird, sondern auch das gesunde Metall an der Oberfläche aufgelöst wird. Gerade bei dieser Methode ist es schwer zu erkennen, wann die Oxidschicht beseitigt ist und das gesunde Metall sich auflöst. Der Durchbruch an schon vorher verdünnten Stellen kann da ganz fix passieren. Die Entscheidung, welche Methode besser ist, muß



Zerstörender Rost und Volumenvergrößerung des Materials

jeder selbst treffen. Ich selber wende grundsätzlich zuerst die mechanische Entrostung an, um danach nur kurz mit chemischen Mitteln nachzuhelfen. Wobei das Hauptaugenmerk auf die Konservierung der Metalloberfläche gerichtet ist. Wie gesagt, der Rost muß komplett weg, denn eines können die besten Rostumwandler nicht: Rost in Eisen zurückverwandeln. Und sie scheitern auch an dicken Oxidschichten, nämlich Unterwandern ist nicht angesagt.

**Test Ammon-Produkte**  
**Entfettungsgranulat Stahl -F- E**  
Nach Inkrafttreten der Gefahrstoffverordnung und die daraus resultierende Meßverpflichtung der Anwender zur Einhaltung der MAK-Werte stellte sich bald heraus, daß Entfetter wie XXXXX in der Praxis wegen zu hoher Auflagen beim Gesundheitsschutz nicht mehr

tet, daß die gelösten Öle und chemischen Zusätze aus diesen Ölen die Umwelt über das Abwasser belasten. Industrieunternehmen dürfen ihre Reiniger nicht in die Kanalisation entlassen.

**Test Stahl-Entroster PH SI**  
Hier handelt es sich schon um reine Chemie, mit der umgegangen wird. Zumindest stellt sich hier die juristische Frage, wer haftet, wenn dieses Mittel von Laien unsachgemäß angewendet wird und Personenschaden entsteht. Es gehört doch einiger Mut dazu, dieses Produkt in Laienhände zu geben. Das Sicherheitsdatenblatt ist nicht korrekt und teilweise unvollständig. Die Behauptung, "das Entrosterkonzentrat stammt aus pflanzlichen Stoffen und wird bei vorgeschriebener Verdünnung von Bakterien abgebaut", ist eine der üblichen Fehlinformationen an den Verbraucher. Leider oder auch Gott sei Dank gibt es noch keinen biologischen Abbau von Eisen, das wäre ja furchtbar. Hier wird auf chemischem Weg Eisenoxid gelöst, ebenfalls auf chemischem Weg Eisen gebeizt. Ein Oberflächenabtrag findet auf jeden Fall statt. Das Abwasser enthält alle gelösten Metallteile und ist dementsprechend belastet. Die im Merkblatt beschriebene und auch einsetzende Blasenbildung deutet auf die Entstehung von Wasserstoff-Gas hin. Wasserstoff + Sauerstoff + der empfohlene Gasbrenner zur Erhitzung = Zerknall (Knallgas). Diese Mittel sind sehr gut, bergen aber für den unerfahrenen Anwender Gefahren, die nicht nur durch einen kurzen Hinweis zu beseitigen sind. Meiner Meinung nach Material für den gut ausgebildeten Fachmann. Zu den Anstrichmitteln kann man Vertrauen haben. Leider wird hier dann recht üppig mit Verdünnung umgegangen. Die vorher in puncto Umweltschutz eingespielten Pluspunkte werden großzügig verspielt.

Strohenger

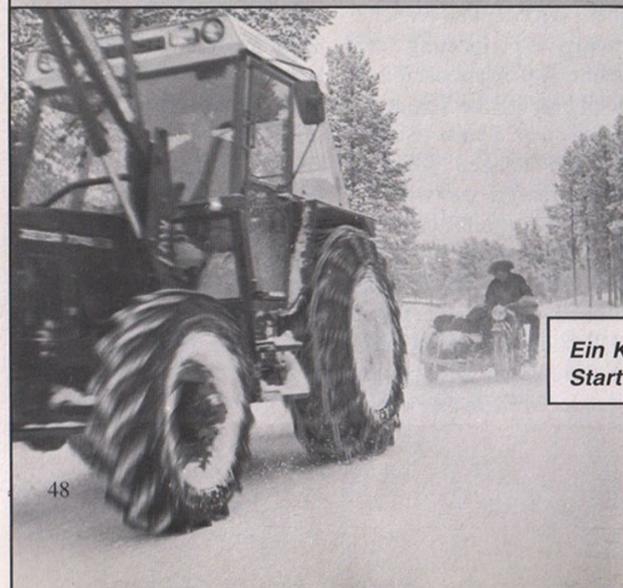
# Ein Gespann muß her! Aber welches?



Winter - Gespanntreffen in Norwegen, Januar '92

Suzuki GT 250 X 7 im harten Wintereinsatz

Ein Kupferwurm - Max mit 130 PS Starthilfe



Am Anfang war der Wunsch nach einem Wintermotorrad für die Saison 91/92. Es sollte ein leichtes, niedriges, aber auch spritziges Motorrad sein, das natürlich nichts kosten durfte. Die Hamburger Anzeigenblätter waren im Herbst 1991 zum Bersten gefüllt, und somit fiel die Entscheidung auf eine Suzuki GT 250 X7 für schlappe 1.000 DM - eben leicht, niedrig, spritzig und zuverlässig.

Beim Durchblättern der Anzeigenblätter fiel mir jedoch noch etwas auf, das mir nicht mehr aus dem Kopf gehen sollte: diverse MZ-Gespanne, und wie ich vermutete, in einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis. Ich schätze, das waren noch die Nachwehen der Wiedervereinigung. Da fielen mir auf einmal die ganzen alten "Klacks'schen" Sprüche, wie "Sicherheit und Beherrschbarkeit des Gespannes im Winter" ein. Irgendwie hatte sich dieser Gespanngedanke in mein Hirn gebohrt und ließ mich nicht mehr los. Nach der ersten schlaflosen Nacht hatte ich meine Frau davon überzeugt: ein Gespann muß her! Wir dachten, daß mit dieser Entscheidung wieder ruhige, grubelfreie Nächte bevorstünden. Pustekuchen, jetzt ging die Grübelei erst richtig los. Lag ich auf der rechten Seite, so tendierte ich zu einem MZ-Gespann. Eine Stunde später, auf der linken Seite liegend, hatte meine XS 650 plötzlich einen Beiwagen angeschraubt. So ging es noch einige Nächte in den abenteuerlichsten Variationen hin und her.

Ich wußte einfach zu wenig über diese Dreiräder, um eigenständig eine Entscheidung zu fällen. Dieses merkwürdige Gefühl hatte mich also in meine Schranken verwiesen, und somit wuchs gleichzeitig der Respekt vor diesen Dingen. Da kam die rettende Anzeige in einer Motorradzeitschrift "Winter-Gespanntreffen in

Norwegen, Januar '92". Eines war mir als ehemaliger Solowinterfahrer sofort klar: wer dort hinfährt, kennt sein Gespann in- und auswendig. Da würde ich sicherlich die rettenden, dringend benötigten Entschei-

dungshilfen für meine Qual der Wahl finden. Also wurde die GT winterfest gemacht, und ab ging die Tour. Dank der anfangs erwähnten Auswahlkriterien für die GT war die Solofahrt auf festgefahrener und zum Teil zu Eis gepläteter Schneedecke mit Spurrillen in allen nur erdenklichen Variationen geradeso zu meistern. Die Geschwindigkeit pendelte sich zwischen 50 und 70 km/h ein, je nach Seitenwind und Fahrbahnzustand. Mit jedem Gespann, das mich überholte (es waren an diesem Tag ca. 25 Stück), fraß sich der Gespannvirus immer tiefer in meine Grauzellen.

Meine Erwartungen haben sich vollends erfüllt. Benzingespräche am lauschig knisternden Kamin bis spät in die Nacht pumpften mich voll mit neuen Erkenntnissen und Eindrücken. Eines wurde jedoch schnell deutlich: kaum ein anderes Fahrzeug wird nach so individuellen Wünschen und Ansprüchen vom Eigner ausgewählt, wie es eben bei diesen Gespannen der Fall ist. Auch nicht zuletzt durch den Geldbeutel. Kaum ein Gespann gleicht dem anderen. Den Bastlerfingern bieten drei Räder eben eine größere Angriffsfläche als nur zwei Räder, logisch.

Nach all dem Gehörten und Gesehenen war ich natürlich wesentlich schlauer, und nebenbei war es auch noch das schönste Motorrad-Treffen, das ich in meinen 15 Fahrerjahren erleben durfte. Aber die Entscheidung über ein auf unsere Belange zugeschnittenes Gespann konnte uns niemand abnehmen. Bei der Wahl des eigenen Gespannes darf man sich nicht zu sehr von gefühlsmäßigen und visuellen Eindrücken leiten lassen. Es muß ganz klar auf den Tisch gebracht werden, was uns unser Gespann bringen soll! Was wollen wir damit unternehmen? Es folgte also die Aufstellung aller für uns wichtigen Kriterien und Randbedingungen (aus Sicht zweier Solofahrer):

- 1) Der Beiwagen soll hauptsächlich nur auf kürzeren Strecken mit einem Beifahrer besetzt werden. In der Regel soll das Gespann als Transportmöglichkeit dienen, da bei größeren Ausfahrten immer ein Solomotorrad die Tour begleiten soll.
- 2) Es soll vor allem zur Vermittlung des Dreiradgefühls dienen.
- 3) Leicht und handlich soll es sein.
- 4) Alle Reparatur- und Wartungsarbeiten sollen von uns selbst ausgeführt werden können.
- 5) Die Ersatzteilversorgung soll unproblematisch und preiswert sein.
- 6) Das Fahrzeug soll anspruchslos in der Pflege und Unterhaltung sein.



7) Der finanzielle Rahmen ist so abzustecken, daß ein Solomotorrad möglich bleibt. Egal, von welcher Seite wir versuchten, den Faden aufzuspinnen, nach Berücksichtigung aller Kriterien kam für uns ein neuwertiges MZ-Gespann in die Diskussion. Damit schloß sich der Kreis wieder. Bei der Suche nach einem geeigneten Wintermotorrad im vergangenen Herbst fielen mir ja schon diverse MZ-Angebote ins Auge.

Gerade eine Woche aus Norwegen zurück, wurde eine silberfarbene ETZ Ostversion mit 8.000 km Laufleistung für ganze 2.500 DM angeboten. Sie war wirklich fast ladenneu. Die Vorgeschichte dieser MZ: Der erste Besitzer mußte vor der Wende geschlagene fünf Jahre auf die Zuteilung dieser Maschine warten. Für einen Trabbi waren weitere 3-5 Jahre zu veranschlagen. Also war es nur verständlich, daß die MZ just nach der Wende ins Wessiland verschoben wurde, um mit dem zusätzlich Ersparten und in Westmärke umgetauschten Geld ein Westauto vor die Haustür zu stellen. Ja, so war das, wir wollen es nicht vergessen. Die einen mußten zwangsweise MZ-Gespann fahren, egal, ob einem das Motorradfahren lag oder nicht. Die anderen kaufen sich diese Gefährte just for fun! Wie sich die Zeiten ändern. Der zweite Besitzer kam mit dem Gespann nicht zu recht und setzte es nach einem knappen Jahr Gespannfahrversuche wieder in das besagte Anzeigenblatt.

Ohne Diskussion wechselten 2.500 DM und zwei Fahrzeugbriefe (Ost und West) die Besitzer, und ab ging die Post. Meine Frau ließ sich, zu meiner Verwunderung, ohne einen Kommentar in dem gut zu besteigenden Beiwagen nieder, und ich versuchte mein rechtes Bein erst hinter und dann endgültig vor dem oberen Beiwagenanschluß zu verstauen. Man, war das eng! Mit fürchterlich viel Gänsehaut hopsten und wackelten wir zur nächsten Tankstelle. Dort heil angekommen, wurden unsere Kopfreckenkünste für die Gemischauflbereitung abgefordert.

1. Lehnheit: Die Füße können bei Stillstand oben bleiben. (PS: Es soll alte Gespannhasen geben, die bei einer gelegentlichen Solofahrt beim Anhalten fürchterlich auf die Seite geknallt sind.) Zudem muß beim Ansteuern einer Tankstelle die Zapfsäule auf der linken Seite stehen. Meine Frau sagte immer noch keinen Ton, aber bei genauem Hinsehen war zu erkennen, daß die Mundwinkel leicht nach oben zeigten. Das war schon mal ein gutes Zeichen. Nach 50 km Fahrstrecke stand unser MZ-Gespann vor der Wohnung. Meine Frau

stieg mit einem Grinsen auf dem Gesicht aus und sagte: "Besser als ein Kabriolett!" Junge, Junge, wir waren stolz wie Harry. Wieso kam der Vorbesitzer mit dem Gerät nicht zurecht?

2. Lehnheit: Der Beiwagenname "Superelastik" stimmt zu 100%, und bevor der Beiwagen an die Hauswand gefahren wird, muß der Beifahrer aussteigen dürfen, um unnötige Turnereien zu vermeiden.

Nach unserem diesjährigen vierwöchigen Sommerurlaub in Norwegen hat die MZ bis jetzt knapp 20.000 km ohne Mucken abgspult, egal, ob der Motor stundenlang im Wasserstrahl des Vorderrades seinen Dienst verrichten mußte oder im 2. Gang voll aufgedreht den Trollvegen hinaufkreischte. Sie diente als zuverlässiger Lastesel, da die 500er Honda Clubman meiner Frau ohne Gepäck gefahren wurde. Allerdings haben wir auch keine Experimente mit der Gemischauflbereitung durchgeführt. Das untere Pleuellager soll bei solchen Versuchen allzugern festgehen. Mit einer guten 1:50 Mischung und einer etwas fetteren Vergaserabstimmung zeigt selbst der Kolben noch keinerlei Abnutzungerscheinungen. Mit den 16 Zähnen auf dem Ritzel bin ich bis jetzt in allen nur denkbaren Situationen gut zurechtgekommen. Allerdings meide ich die Autobahnen, wie der Teufel das Weihwasser. Nicht verschweigen darf ich den Urlaubsverbrauch von durchschnittlich 8,5 l/100 km. Es kann eben nicht alles optimal sein. An dieser Stelle möchte ich mich bei all den im Zweitaktmief Zurückgebliebenen entschuldigen, sorry.

Da die Kupplung auf der Kurbelwelle sitzt und sich damit schneller dreht, als wenn sie am Getriebe ihre Arbeit verrichtet, mußten die verzogenen Lamellen nach der Bergheitzerei ausgetauscht werden. Die schnell-drehende Kupplung unter dem großen, als Resonanzkörper wirkenden linken Motorgehäusedeckel ist auch Schuld an der grausamen Geräuschkulisse, die bei höheren Drehzahlen anfangs in meinem Kopf die Bereitschaft für einen sich in den nächsten Sekunden in seine Einzelteile zerlegenden Motor hervorrief. Dazu kann ich nur sagen: weghören oder dickere Anlaufscheiben für den Kupplungsmittler besorgen.

Nach den uns selbst gestellten Auswahlkriterien für dieses Gespann bleibt als Restmeee festzuhalten, daß diese Wahl genau die goldrichtige war. Nach 2 1/2 MZ-Jahren und zwei besuchten europäischen Gespanntreffen in Reddighausen haben sich jedoch neue Ansprüche ergeben. Unser nächstes Gespann sollte Wellenantrieb haben, ein zuverlässiges Antriebsaggregat

mit einem über das gesamte Drehzahlband günstigen Drehmomentverlauf, vorzugsweise mit Wasserkühlung. Und so, wie es zur Zeit aussieht, muß mindestens ein 1 1/2-sitziges Boot angeschlossen sein. Ginge es nur nach unseren Wünschen unter Vernachlässigung der finanziellen Situation, so würde morgen eine schwarze R 100 R mit HBF-Boot der Fa. Bals vor unserer Wohnung stehen. Alternativ käme auch ein guterhaltenes XS 1100-Gespann in Betracht.

Die Vergangenheit hat uns gelehrt, daß es immer anders kommt. Ansprüche und Ansichten unterliegen einem ständigen Wechsel, und genau das macht das Leben so interessant und abwechslungsreich. Aber erst einmal müssen ein ES/1-Gespann und eine Solo BK 350 restauriert werden. Somit werden uns wohl doch noch etliche MZ-Kilometer bevorstehen. Wir freuen uns darauf. Bis bald, irgendwo, aber ganz bestimmt auf einer der nächsten Winterfahrten in Norwegen.

Dirk Heinrichs



Zusammenarbeit, Hilfsbereitschaft und Geselligkeit, egal, ob bei Sonnenschein oder Schneetreiben



Dirks Lastesel hat bisher 20.000 km ohne Mucken durchgehalten





Schon wieder Isle of Man. Nimmt das denn überhaupt kein Ende?

Von diesem ewigen TT-Geschreibe haben wir nun wirklich genug gelesen, deswegen kommt jetzt auch etwas completely different:

Der Manx Grand Prix!

Während andere Leute sich darauf freuen, sich im kalten Frühlings-Dauerregen von Tausenden von buntbelederten Bikern auf den Stiefeln herumtreten zu lassen und - wenn sie einmal etwas sehen können - raten müssen, ob da eben eine Hoyazaki oder eine Suyakanda vorbeigequietscht ist, können Menschen, die mehr die Ruhe und die Gemütlichkeit lieben, noch ihrer Frühjahrsmüdigkeit fröhnen und auf den Spätsommer warten.

Seit 70 Jahren wird auf der Isle of Man der Sommer mit dem GP-Rennen verabschiedet. Im Jahr 1923 hat man, weil die Tourist-Trophy drohte abgesagt zu werden, mal eben "the Manx", wie die Einheimischen sagen, erfunden. Als die TT doch weiterhin gestartet wurde, definierte man den GP zu einer reinen Amateurveranstaltung um.

So fahren heute immer noch in den ersten Septemberwochen die Anfänger und Unprofessionellen um den berühmten Mountain Circuit.

Wer zum ersten Mal auf der Insel startet, kriegt erstmal eine orange Warnweste umgehängt und startet in den Newcomer-Klassen.

Wer weder jemals bei der TT noch bei anderen GP-Veranstaltungen gestartet ist und auch noch keinen "Manx" gewonnen hat, darf mit seiner Maschine je nach Hubraum beim Lightweight- (bis 250 ccm 2-Takt oder 400 ccm 4-Takt), Junior- (bis 350/600 ccm) oder Senior-Manx Grand Prix (bis 750 ccm 4-Zylinder oder 1000 ccm Twins) starten.

Wer nun glaubt, hier würden nur irgendwelche Dilettanten und Vorort-Rocker mit ihren unbeleuchteten Serienmaschinen die Sau herauslassen, irrt ein wenig: Über 113 Meilen Rundendurchschnitt sind auch nur 10 weniger, als bei der TT erreicht werden.

Auch in den modernen Klassen kommt für den Freund klassischer Motorräder keine lange Weile auf. Zwischen den Hon-

das und Yamahas donnern immer mal wieder Königswellen-Ducatis oder modifizierte Norton Commandos herum, landen jedoch meist unter ferner liefen (wenn sie die vier Runden zu je 60,8 km überhaupt überstehen).

Doch wir interessieren uns ja mehr für die Veteranen. In der Classic Lightweight-, Junior- bzw. Classic Senior-Klasse starten seit 1983 Veteranen von 250 bis 500 ccm zu richtigen Wettrennen, so daß es einem schon manchmal weh tut, wie eine Vierzylinder-Benelli mit Drehzahlen im Ultraschallbereich um den Kurs gepeitscht wird, nicht nur, weil die Phonzahl die Schmerzgrenze längst überschritten hat, sondern auch, weil noch genau zu hören ist, wie der Motor drei Meilen später beim Herunterschalten kurz vor einer Explosion steht. Eine halbe Runde später ist endgültig Ruhe, die Maschine ist um einen Telegraphenmasten gewickelt worden und der Fahrer bekommt aufgrund diverser Knochenbrüche einen Hub-schrauber-Freiflug.

Schon die Ankunft auf der Insel ist ein Erlebnis: Kurz nach sechs

Uhr morgens legt das Schiff in Douglas an und sobald die Luken aufgehen, dröhnt es einem entgegen - man muß sich einmal vorstellen, in Deutschland würde jemand in der Morgendämmerung von einer Horde wildgewordener Motorradfahrer mit dutzenden auspuffloser Krachkisten geweckt werden.

#### Marktplatz von Castletown

Veteranenausfahrt, vorbei an Ginger Hall



Der Mensch würde, dem Kollaps nahe, 110 wählen und erfahren, daß sich niemand um sein Anliegen kümmern kann, weil alle Polizisten die Rennstrecke sichern. Herzstillstand. Der Tourist, zum ersten Mal auf der Insel, wartet mit großen Augen, bis die Straße wieder frei ist und sucht dann, noch leicht verdattert, nach einem Campingplatz. Eine Anreise bereits zu den Trainingsrunden lohnt auf jeden Fall. Zehn Tage vor den eigentlichen Rennen wird jeden Morgen von sechs bis sieben und jeden Abend von 18 bis 20 Uhr jegliche Verkehrsregelung außer Kraft gesetzt. Gleichzeitiges Auswendiglernen der vielen Kurven und Qualifikation für das eigentliche Rennen sorgt für genügend Spannung unter den Zuschauern.

Die Newcomer leiden spätestens in der dritten Runde unter durch Konzentrationsmangel bedingter Orientierungslosigkeit und entwickeln so immer abenteuerlichere Varianten von Ideallinien.

Da der Kurs sehr schnell ist, zeigt sich in der Hairpin (Haarnadel)-Kurve, was die Kuppelung taugt. Im ersten Gang geht es mit schleifenden Belegen den

Berg hinauf, bei einigen Aer-macchis oder Norton Manx wurde so die gesamte Energie in Reibungshitze umgesetzt, folglich blieb für den Vortrieb nichts mehr über.

Die Atmosphäre an der Strecke ist abgesehen vom Lärm...äh...Sound und gelegentlichen Rizinus-Schwaden recht gemütlich. Die Marshals beginnen von guten alten Zeiten und dem letztjährigen grandiosen Zweikampf zwischen Bill Swallow und Bob Heath zu erzählen, die über die gesamte Strecke nie mehr als zwei Sekunden auseinander waren und mit einem Abstand von unter einem Meter durchs Ziel gingen. Daß Bob gewonnen hat, interessiert dann wirklich niemanden mehr.

Dieses Jahr war's nicht ganz so spannend, Swallow gewann mit einer Seeley G 50 Replika den Senior Classic Manx, weil der bis dahin führende Heath ausfiel, andersherum lief es im Junior Classic, Heath ging mit einem AJS Umbau an Swallow, der kurz vor dem technischen k.o. stand vorbei und siegte.

Wenn technische Probleme auf-

treten, versuchen die Fahrer mit letzter Kraft einen der an der Strecke gelegenen Pups zu erreichen, stellen ihre Maschine an den Zaun und spülen ihren Ärger erst einmal mit ein Paar Pint Bitter oder Lager herunter. Es macht jedoch immer den Eindruck, als ob auch für die verhinderten Champions der Spaß am Rennen das Wichtigste ist.

Ruhe vor Motorrädern zu bekommen, ist auch während des Manx Grand Prix so gut wie unmöglich. Die Campingplätze sind voll mit Fahrern und Maschinen, die Kneipen während ihrer gewöhnungsbedürftigen Öffnungszeiten sowie, zudem hat jeder Wirt auch persönlich irgendwas mit Rennmaschinen oder Rennfahrern zu tun.

Da in der Rennwoche nur an jedem zweiten Tag gestartet wird, kann man während der Leerzeiten solche Nebenveranstaltungen wie das Treffen von über 200 Vorkriegsmotorrädern in Castletown mit anschließender Rundfahrt oder ein Flugplatzrennen in Jurby besuchen. Oder einfach mal einige der

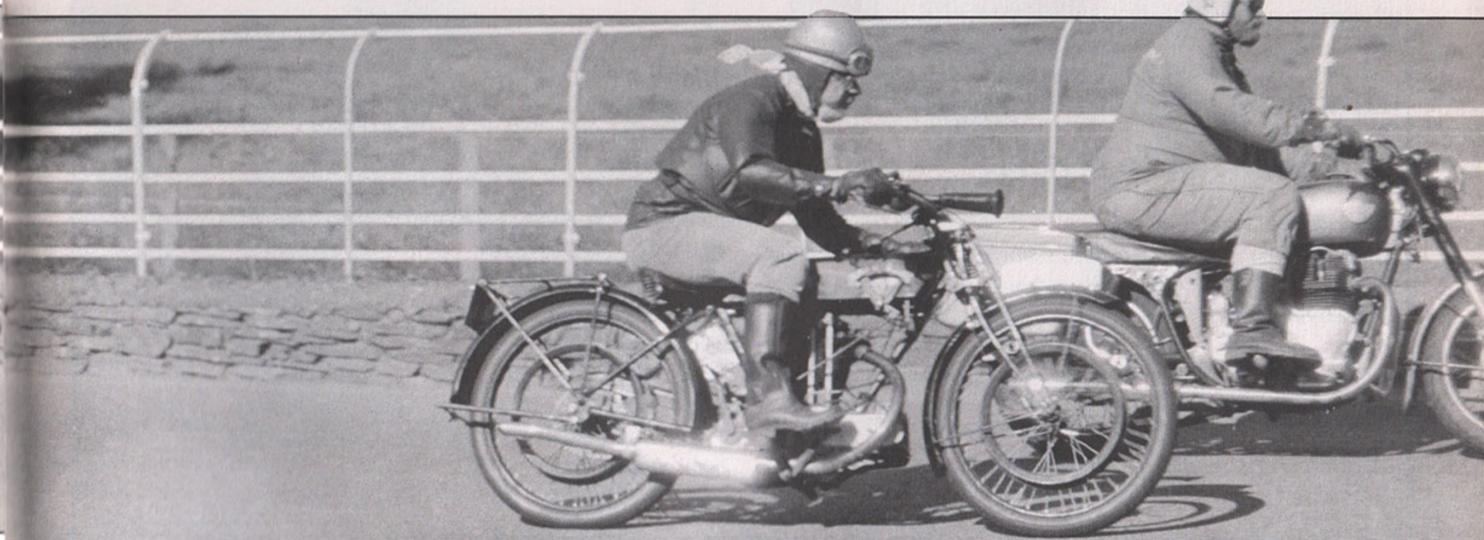
unzähligen anderen Sehenswürdigkeiten der Isle of Man besichtigen.

Viele Leute, die bereits mehrfach auf der TT waren und zum ersten Mal beim "Manx", berichteten, daß es sich hierbei für Menschen, die weniger auf Gewühl und Hektik stehen und trotzdem viele Motorräder, am besten ältere, samt Fahrer um sich haben wollen, eindeutig um die bessere Wahl handelt. Noch ist es auch für Spontanurlauber möglich, mit ihrem Krad zum GP zu kommen, obwohl es sich für Überfahrten direkt vor den Rennen und danach wieder zurück auch heute schon empfiehlt, Reservierungen vorzunehmen.

Wer nach dem Grand Prix noch ein Paar Tage auf der Insel verweilt, kann miterleben, wie die Manxmen sich auf den Winter vorbereiten: Die Campingplätze werden geschlossen, die Bürgersteige hochgeklappt und wahrscheinlich auch die Wasserfälle abgestellt. Die Insulaner ziehen sich in ihre Einsamkeit zurück oder bereiten sich schon auf die anstrengenden Tage der Tourist-Trophy im nächsten Frühjahr vor.

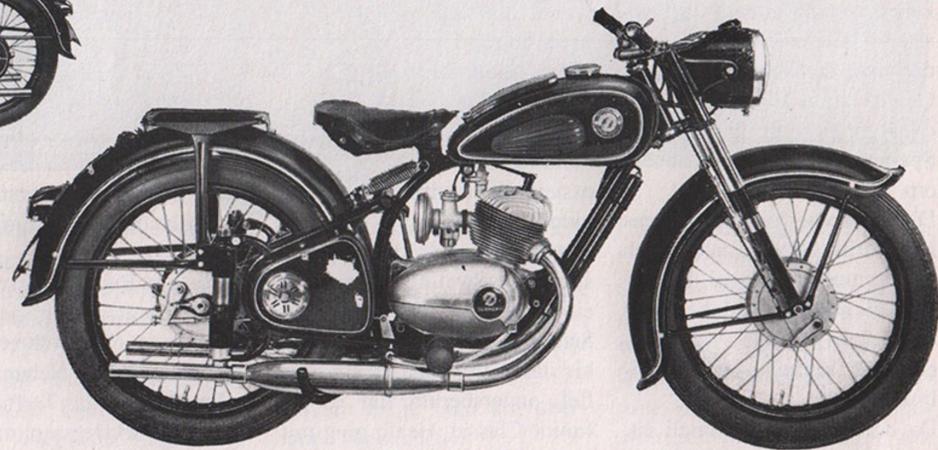
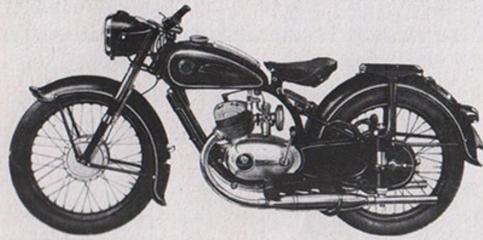
Till next year, Udo

## Saisonausklang



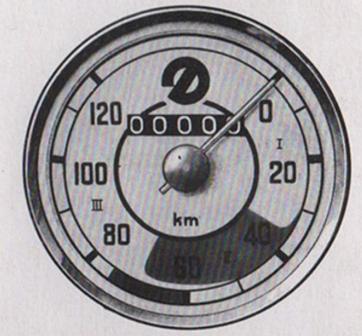
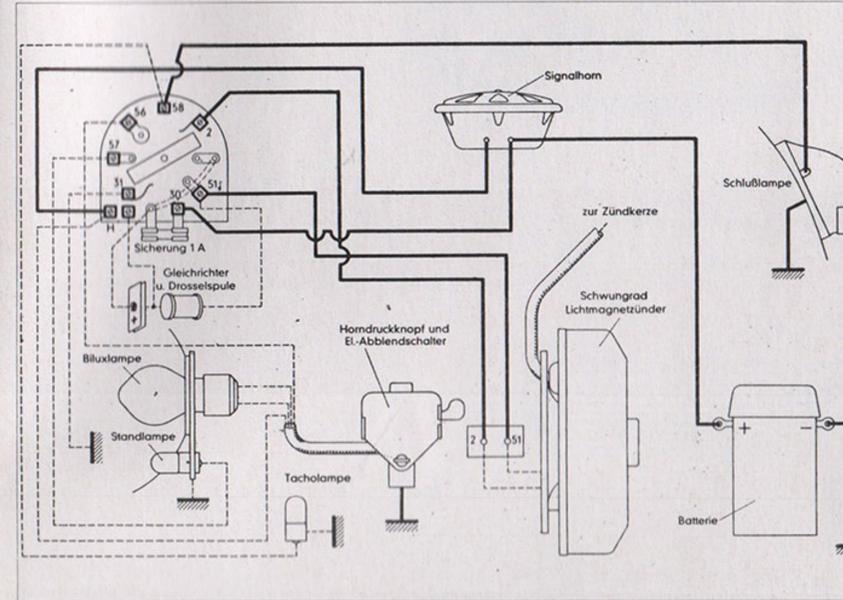
# Typenkunde

# Dürkopp MD 200



<b>Motor</b>	Zweitakt/Luftgekühlt	<b>Kraftübertragung</b>	
Bohrung x Hub	64 x 61	Kupplung	Mehrscheiben-Lamellen-Kupplung im Ölbad
Hubraum	198 ccm	Primärtrieb	Hülenskette
Leistung	10,2 PS = 7,5 kw bei 5500 U/min	Hinterradantrieb	Rollenkette, geschlossener Kettenkasten
Schmierung	Mischungsschmierung 1:25	Getriebe	3-Gang-Fußschaltung, <b>Leerlaufschaltung über Kickstarterhebel möglich</b>
Vergaser	Bing-Einschieber-Vergaser 26 mm		
Luftfilter	Naßluftfilter mit Startschieber		
Batterie	6 V / 7 Ah	<b>Allgemeine Daten</b>	
Zündung	Noris-Schwungrad-Lichtmagnetzündler ULZ V 25/30/1 L	Radstand	1.300 mm
Kontaktabstand	0,3 - 0,4 mm	Gesamtlänge	2.080 mm
Zündkerzenwärmewert	240	Gesamtbreite	680 mm
Vorzündung	4 mm vor OT	Reifen v/h	3,00 - 19
<b>Fahrwerk</b>		Luftdruck v/h (solo)	1,5 / 1,7
Rahmen	Rohrrahmen mit angeschweißtem Steuerkopf	Leergewicht	104 kg
Vordergabel	Ölgedämpfte Teleskopgabel	zul. Gesamtgewicht	272 kg
	140 mm Federweg	Höchstgeschwindigkeit sitzend	96 km/h
	(Füllmenge 110 ccm)	Tankinhalt	12 l
Hinterradfederung	ölgedämpfte Teleskopfederung	Verbrauch	<b>2,4 l/100 km</b>
	60 mm Federweg	Hersteller	Dürkoppwerke
	(Füllmenge 40 ccm)		AG Bielefeld
Bremsen	Leichtmetall Vollnabe	Kaufpreis (1953)	1.553 DM

## Schaltplan



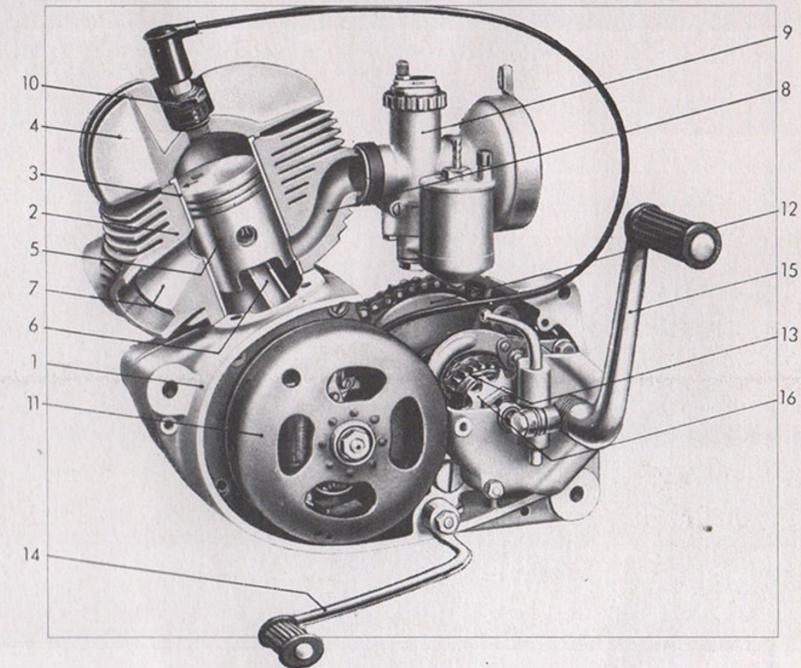
Leerlaufschaltung durch Kickstarter

### Untersetzungen

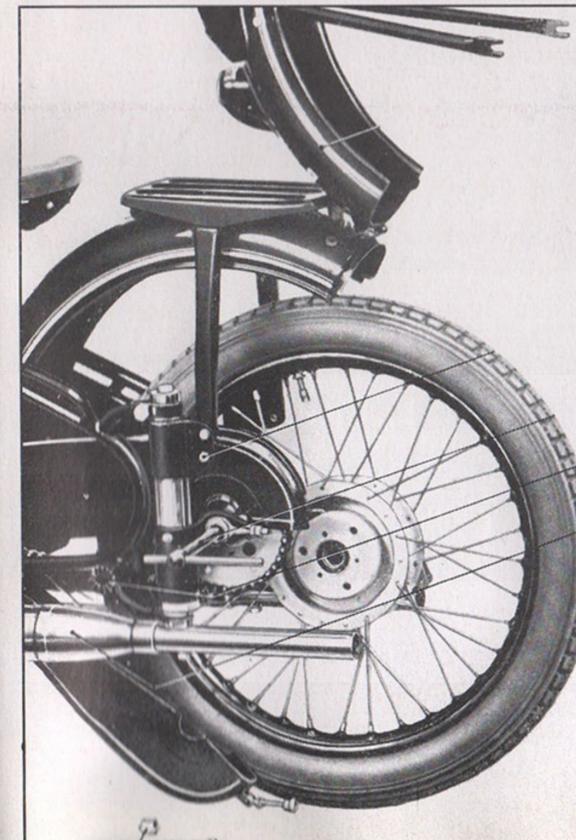
- 1. Gang 1 : 2,63
- 2. Gang 1 : 1,38
- 3. Gang 1 : 1
- Gesamtuntersetzung im 3. Gang 1 : 7,24

### Scheinwerfer

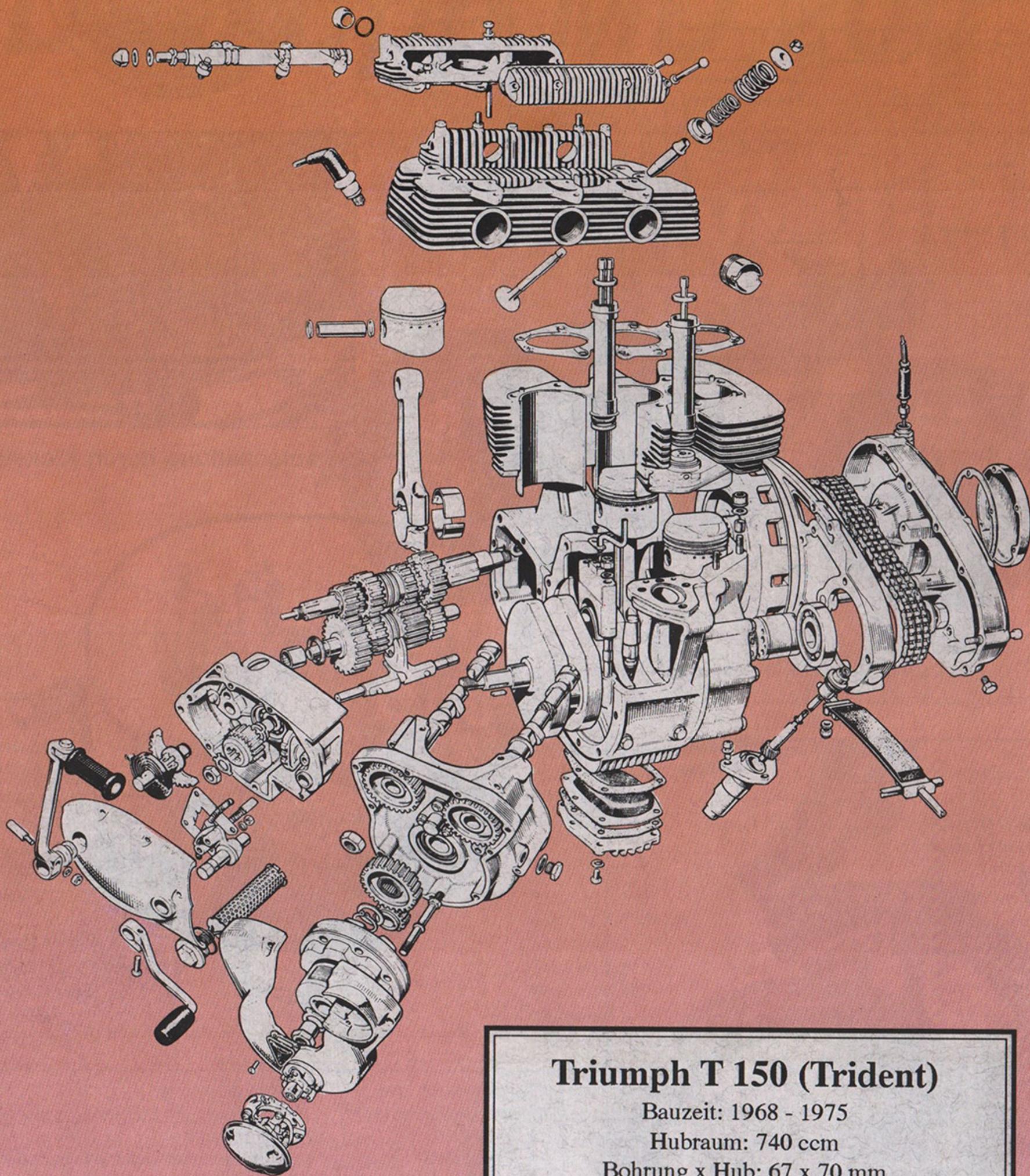
- Bilux-Lampe 6 V 25/25 W
- Standlicht 6 V 1,5 W
- Schlußlicht 6 V 1,5 W
- Tachobeleuchtung 6 V 0,6 W



- Schnitt durch den Motor-Getriebeblock**
- 1 = Gehäuse
  - 2 = Zylinder
  - 3 = Laufbüchse
  - 4 = Zylinderkopf
  - 5 = Kolben
  - 6 = Pleuelstange
  - 7 = Auspuffstutzen
  - 8 = Ansaugstutzen
  - 9 = Vergaser mit Luftfilter
  - 10 = Zündkerze
  - 11 = Schwungrad-Lichtmagnetzündler
  - 12 = Kettenzahnrad mit Kupplung
  - 13 = Getriebe
  - 14 = Fußschalthebel
  - 15 = Kickstarterhebel
  - 16 = Antriebsritzel



# TRIUMPH



## Triumph T 150 (Trident)

Bauzeit: 1968 - 1975

Hubraum: 740 ccm

Bohrung x Hub: 67 x 70 mm

Max. Drehmoment: 60 Nm bei 6900/min

Leistung: 60 PS bei 7250/min