

4. Jahrgang
T10856E

GUMMIKUH &

5,90 DM
öS 50 · sfr 5,90

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

PAST

perfect

12 • 1993

15. Dezember 1993 bis
14. Januar 1994



ORDNUNG

ist das HALBE LEBEN



Jetzt gibt es sie !

Die robusten GUMMIKUH - Sammelordner. Rustikal-braun mit goldenem Schriftzug und Jahreszahl. Für jeden Jahrgang wird ein Ordner benötigt, der 14,- DM zuzüglich Porto kostet. Bitte die gewünschte Jahreszahl angeben. Wer den Ordner gleich gefüllt mit einem kompletten GUMMIKUH Jahrgang bestellt, zahlt nur 70,- DM inclusive Porto u. Verpackung. Geliefert wird mit Rechnung.



Bestellungen

per Telefon : 0421 - 50 16 17,
per FAX : 0421 50 44 48 oder
per Karte : Baues - Verlag · Am Deich 57 · 28199 Bremen

UNTERWEGS

Fahrbericht :		
Laverda 1200 C3	4	
Katze im Sack :		
Warum man unbesehen eine Harley aus den USA kaufen muß	36	
Reisebericht :		
Wales, Land der Kelten und Drachen	44	

BIKER'S SEELE

Die Geschichte einer Münch oder vom (Un-) Glück, ein altes Motorrad (fast) geschenkt zu bekommen	16
Versuch macht kluch : Was hebt den XS-Fahrer auf eine GUMMIKUH	22

TECHNIK

Historischer Test : Herkules K 101 (Motorrundschaу 21/1959, Helmut Hütten)	18
---	----

RUBRIKEN

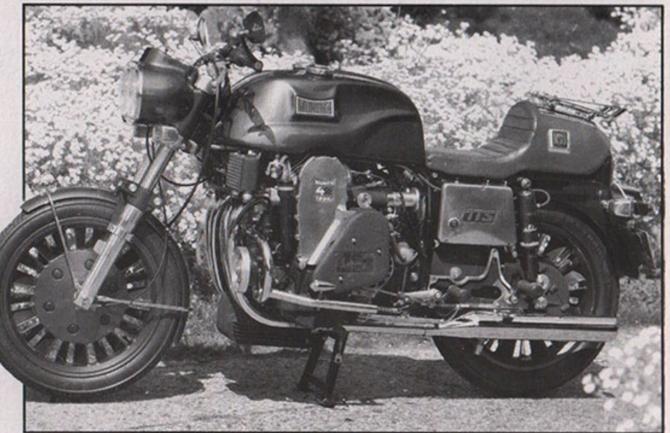
Titelbild : Thomas Reichl, coloriert von James Douglas	1
Korrespondenz	12
Kleinanzeigen Such & Find	24
Litera-Tour	42
Termine & Treffen	34
Impressum	35



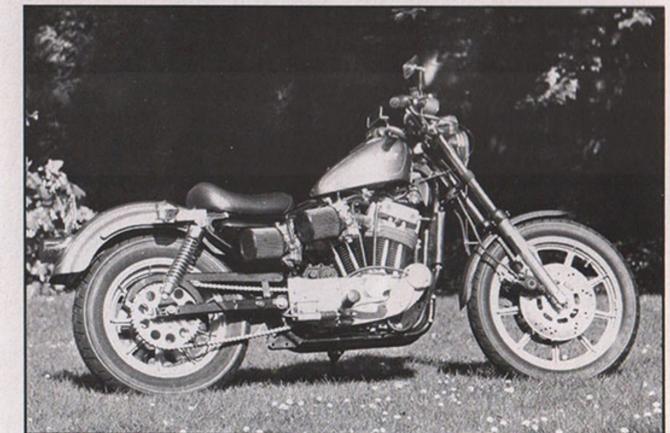
Ducsi, der Mann für italienische Eigenwilligkeit, bändigte den Dreizylinder aus der Traktorenfabrik in Breganze. Seine Eindrücke von der Laverda 1200 C3 ab Seite 4



Daß einen sogar eine fast geschenkte Münch nicht automatisch glücklich machen muß, stellte Norbert Neder fest. Seine Geschichte ab Seite 16



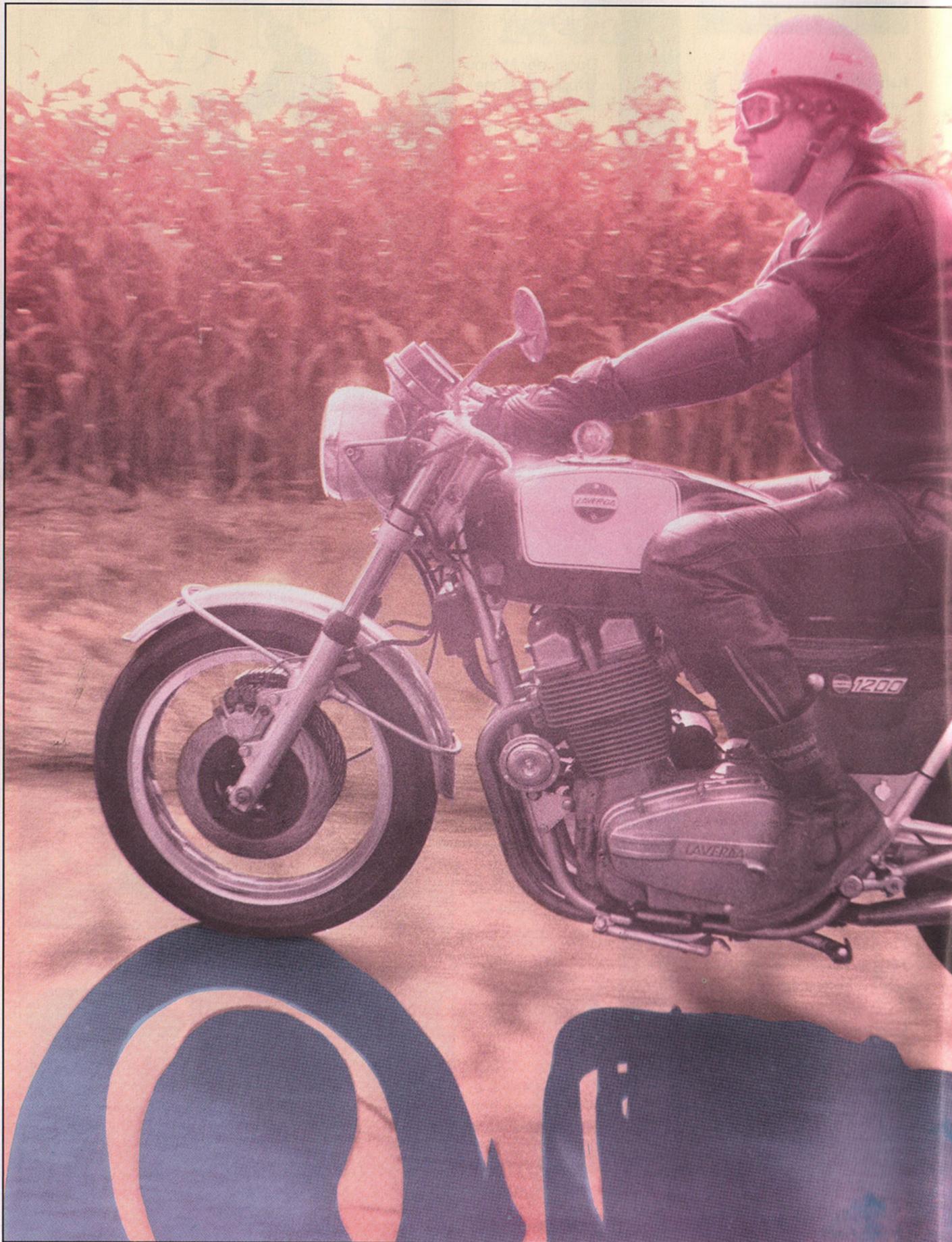
Das Leben mit dem amerikanischen Virus. Welche Auswirkungen eine Infektion haben kann, beschreibt Hans Kattentidt am Beispiel seines neuesten Ausbruchs, Seite 36



David Longstroke's Pilgerreise auf die britischen Inseln haben ihn dieses Mal nach Wales geführt, Seite 44



GUMMIKUH & PAST PERFECT AUSGABE 54



GUMMIKUH fährt:

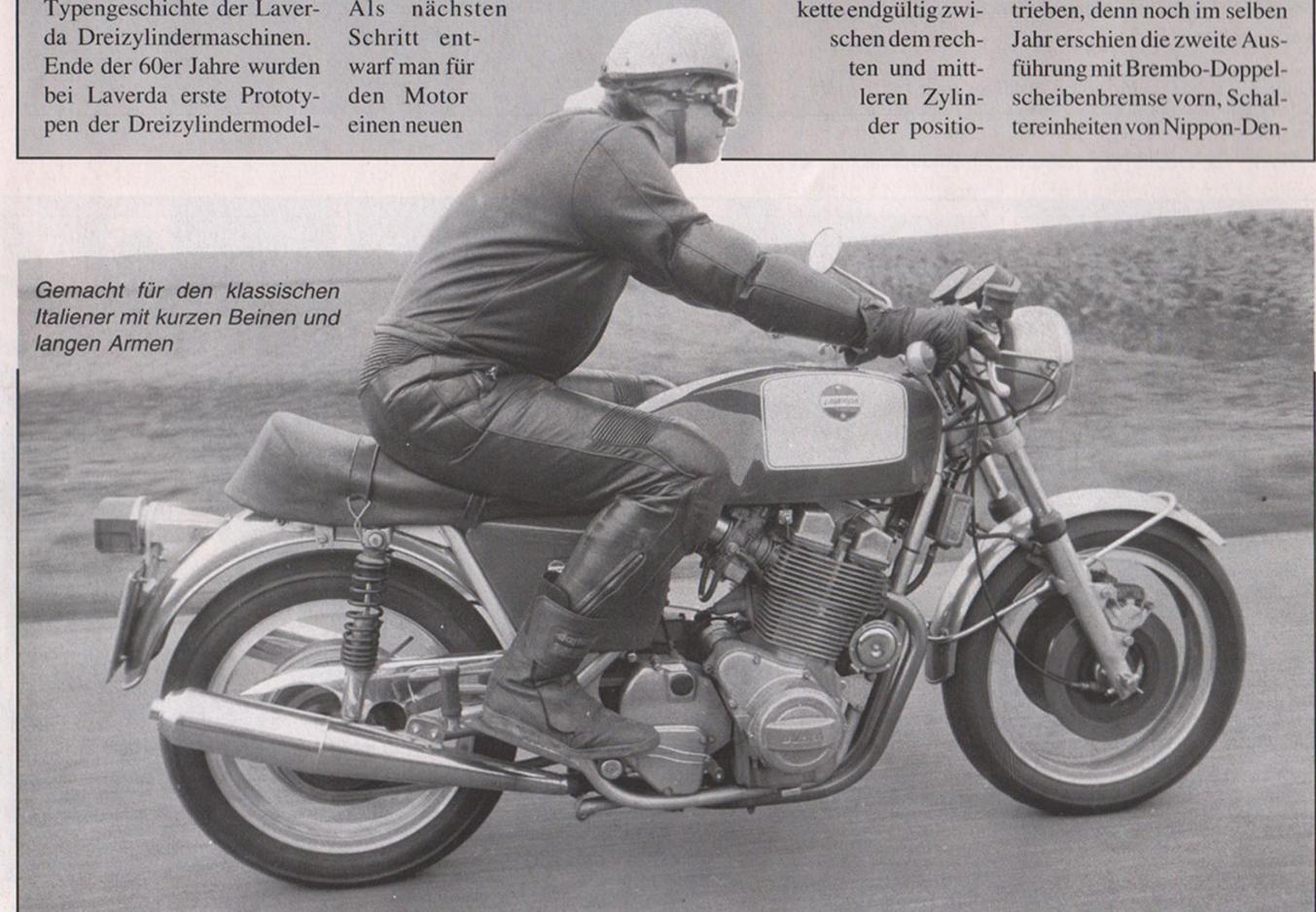
Das Männermotorrad

An den letzten warmen und sonnigen Tagen des kalendrischen Sommers 1993 hatte ich Gelegenheit, ein wahres Monster der Kradszene zu bändigen: die Laverda 3C-1200, die vom Besitzer liebevoll als sein "kleines Erdbeben" bezeichnet wird. Geschlossene Redaktionsmeinung: ein echtes "Männermotorrad". Udo vertritt jedoch die Mindermeinung: Alles Weichwürste. Warum, dazu später mehr. Zuerst jedoch ein wenig zur Typengeschichte der Laverda Dreizylindermaschinen. Ende der 60er Jahre wurden bei Laverda erste Prototypen der Dreizylindermodell-

le entwickelt. Die Motoren basierten wohl aus Kostengründen zunächst stark auf dem traditionellen Zweizylindermotor. So wurden hier die Zylinderkopfkonstruktion mit einer obenliegenden Nockenwelle und Kipphebeln sowie der Primärtrieb, das Getriebe und die Gehäusedeckel verwendet. Ein neuer Zentralrohrrahmen mit zwei Unterzügen bildete das Fahrgestell der Dreizylindermaschinen. Räder usw. wurden auch von den Zweizylindermodellen übernommen. Als nächsten Schritt entwarf man für den Motor einen neuen

Zylinderkopf mit zwei obenliegenden Nockenwellen und Tassenstößelventiltrieb. Die Nockenwellen wurden von einer außen am rechten Zylinder unter einem separaten Deckel laufenden Steuerkette angetrieben, und die Lichtmaschine wurde auf dem rechten Kurbelwellenstumpf positioniert, was einen neuen Gehäusedeckel erforderte. Die Kurbelwelle hatte eine Kröpfung von 180°. Dieser Motor erfuhr dann noch eine entscheidende Änderung, und zwar wurde die Steuerkette endgültig zwischen dem rechten und mittleren Zylinder positioniert. Kontaktlose elektronische Zündanlagen befeuerten schon damals alle auf dem Markt angebotenen Dreizylindermodelle.

1973 war es dann soweit, und Laverda präsentierte das erste 3-Zylinder-Modell: die 1000 3C. Sie war mit Drahtspeichenrädern, Trommelbremsen vorn und hinten, Schaltereinheiten von Lucas und polierten Gabelbrücken ausgerüstet. Allzulange wurde die 1000 3C in dieser Ausführung jedoch nicht vertrieben, denn noch im selben Jahr erschien die zweite Ausführung mit Brembo-Doppelscheibenbremse vorn, Schaltereinheiten von Nippon-Den-



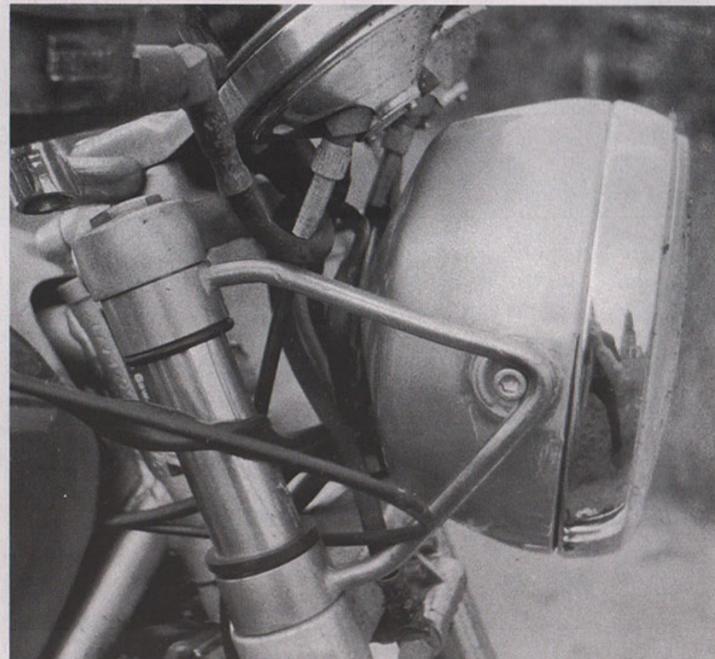
Gemacht für den klassischen Italiener mit kurzen Beinen und langen Armen

so, eckigem Rücklicht und einem unter dem Lenkkopf montierten Ölkühler. Mit markanten Veränderungen gegenüber der 1000 3C wurde dann ab 1976 das Modell 1000 3CL angeboten: die Drahtspeichenräder waren durch Aluminium-Druckgußräder ersetzt worden, und das Hinterrad wurde jetzt über eine Scheibenbremse verzögert, für deren Aufnahme das Rahmenheck geändert wurde. Ein anderer Ölkühler sowie eine Sitzbank mit Heckbürzel sind weitere nennenswerte Änderungen. Die bürzellose Sitzbank der beiden 1000 3C-Ausführungen ist übrigens im normalen Ersatzteilehandel nicht mehr erhältlich und daher eine Rarität. 1977 wagte Laverda den Vorstoß in eine neue Hubraumkategorie und präsentierte das Modell 1200. Vom Motor abgesehen waren die auffälligsten

Änderungen gegenüber der 1000 3CL schräg statt gerade angeordnete Federbeine, eine Sitzbank mit anderem Bürzel sowie ein Tourenlenker (M-Lenker bei den 1000ern). Für den englischen und amerikanischen Markt bot Laverda Sondermodelle an, wie z.B. die 1000 3C (E), 1000 Jota und 1200 Mirage (England) sowie die 1000 3C Jarama und 1200 Jota America (USA). Auf diese wie auch auf die später in Deutschland angebotenen Modelle will ich hier jedoch nicht näher eingehen, da das bisher Gesagte für das Aufzeigen der Herkunft unserer Testmaschine völlig ausreicht. Unser Testmotorrad ist ein Unikat, das in dieser Form nie angeboten wurde. Es handelt sich um das zweite Modell der 1000 3C, in das ein Motor aus dem

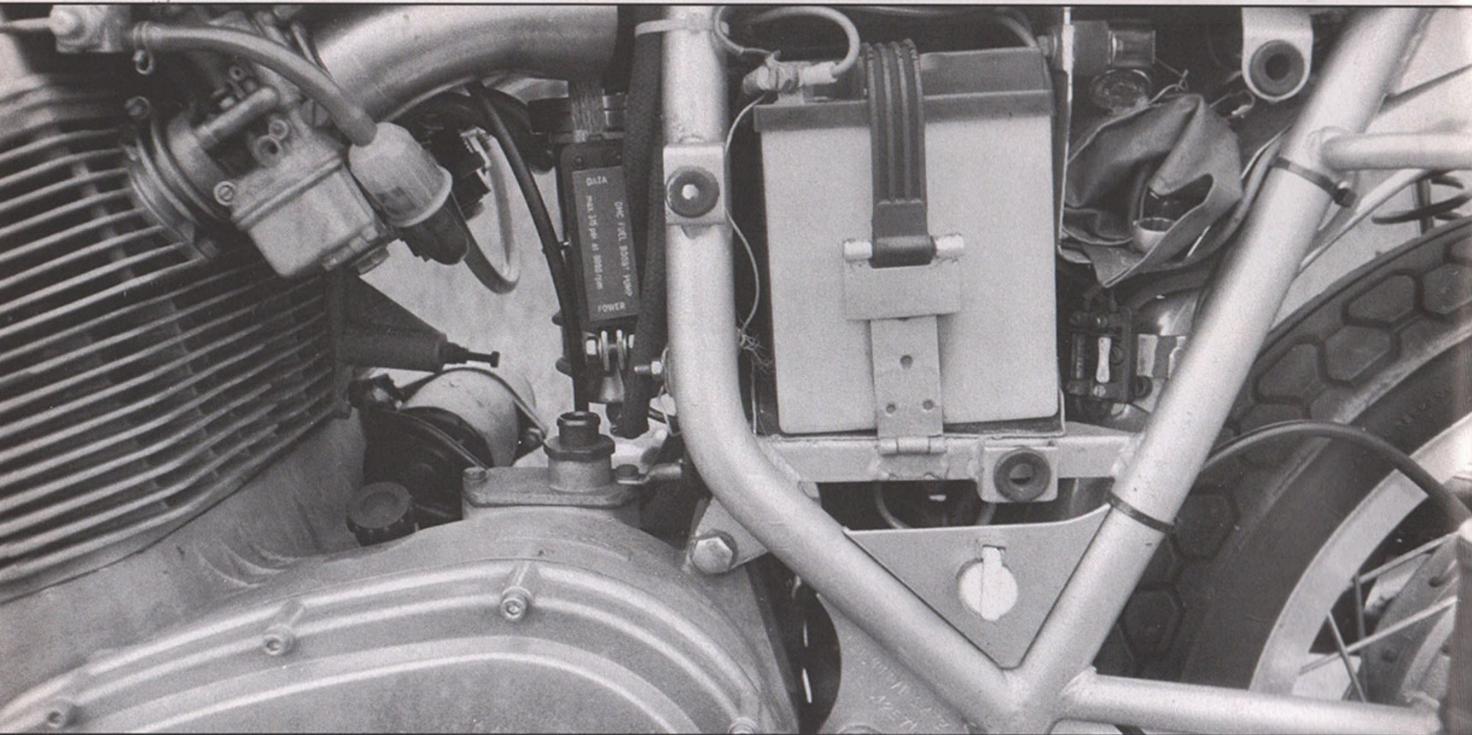
ersten 1200er Modell eingebaut wurde. Allerdings ist dieses bei weitem nicht die einzige Änderung, die an dieser Maschine vorgenommen wurde, und diese will ich auch ausführlich erläutern. Durch Umdrehen des serienmäßigen mehrfach einstellbaren M-Lenkers wurde die Sitzposition aufrechter gestaltet. Der Austausch der serienmäßigen

Federbeine Marke Bandscheibenkiller aus dem Hause Ceriani gegen Pendanten von hier beizuspielsweise Koni ist wohl ein Muß für jeden, der seine Wirbelsäule liebt. Frei nach dem Motto, daß alles, was sich nicht als besonders standfest oder praktisch erweist verbessert werden muß, rückte der Besitzer u.a. der Telegabel und der Schwingenlagerung zu Leibe.



Rechts: Filigrane Lampenhalter sollen Leichtigkeit vortäuschen

Unten: Leider ist für einen Luftfilter kein Platz mehr da. Unter der Batterie die Steckdose für die Schnellladung

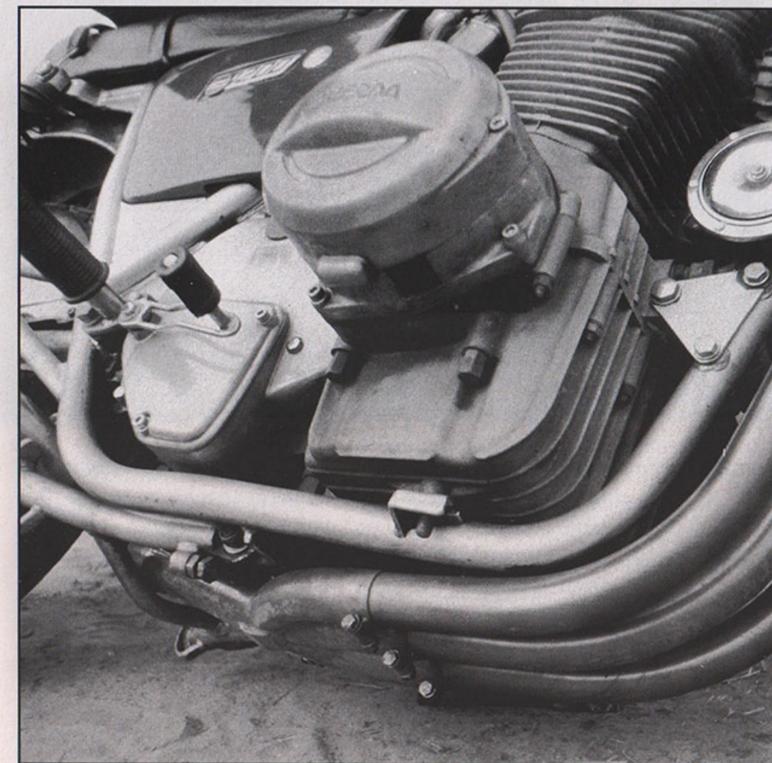


In der Cerianigabel verrichten normalerweise doppellippige Wellendichtringe (1 je Holm) nach Aussagen des Besitzers sehr kurzlebige Dichtungsdienste (maximal eine Saison). Zudem ist der Wechsel der Dichtringe sehr kompliziert, da

sie mit einem nur im komplett zerlegten Zustand der Gabel zu entfernenden Sicherungsring im Holm gesichert sind. Der Sitz für den Dichtring im Tauchrohr wurde etwas tiefer eingestochen, so daß nun zwei einzelne gegeneinander eingebaute Dich-

tringe - eine Dichtlippe zeigt zur Radachse, die andere zur Gabelbrücke - Platz finden. Der serienmäßige Sicherungsring wanderte zum Altmetall und wurde durch einen leicht zugänglichen abgeänderten Seegering ersetzt. Das Ergebnis der

gesamten Prozedur bewirkt eine im Schnitt für zwei Jahre ölverlustfreie Gabel, und der eventuelle Wechsel der Dichtringe ist ohne Komplettzerlegung der Gabel möglich. Beim Schwingenlager war eine eingelaufene Schwingenachse Grund für einen Umbau der Schwingenlagerung. Statt in Bronzebuchsen ist die Schwinge jetzt in trockenlaufenden Gleitlagerbuchsen mit Bund gelagert. Diese Gleitlagerbuchsen sind speziell beschichtet und dürfen nicht geschmiert werden. Der Umbau wurde wie folgt durchgeführt: Die Buchsen- sitze in der Schwin-



Oben: Wenn man sie schon umkippt, dann nie nach rechts, sonst ist die Lichtmaschine ab

Unten: Damit man nicht dauernd neue kaufen muß: Seitendeckelsicherung



ge wurden durch Ausdrehen auf passendes Maß gebracht. Anschließend wurden an der Schwingenachse die Laufspuren durch vorsichtiges Abdrehen beseitigt. Das richtige Spiel der Schwinge im Rahmen wurde durch mehrmaliges Probieren und Abschleifen der Gleitlagerbuchsenbunde ermittelt. "Hält ewig", sagt B., "und ist absolut wartungsfrei."

Edelstahl hält lange und sieht gut aus. So ist es nicht verwunderlich, daß der Besitzer, ein Mann aus der Branche, seinem Krad einige Teile aus diesem Werkstoff spendierte. So zum Beispiel die Lampenhalter, den filigranen Schalthebel und die Fußrasten. Die Krümmeranlage wurde nach Originalmuster aus VA-Rohr gebogen, und auch die schönen Jota-Schalldämpfer sind VA-Produkte. Letztere wurden von VA-Aumann bezogen.

Wo ausgewachsene Vibrationen am Werk sind, geht natürlich auch mal was verloren. So sind heute die Seitendeckel mit einer Abwurfsicherung versehen, natürlich aus VA.

Die Krönung der VA-Manie aber sind die gebogenen Ansaugtrichter für die äußeren Vergaser. Diese Dinger hätten garantiert auf jedem mittelschweren Wikingermotgelage für Furore gesorgt.

Ein Schwachpunkt bei den frühen Dreizylindermodellen ist die magere Lichtmaschinenleistung, die bei ständig eingeschaltetem Licht während der Fahrt zu schleichender Entladung der Batterie führt. Aus diesem Grund muß die Batterie des öfteren stationär aufgeladen werden. Um diese Prozedur zu vereinfachen, hat der Besitzer im unteren linken Rahmendreieck für den Schnellanschluß eines Ladegerätes eine Steckdose installiert.

Den Tank dieser Laverda ziert ein Geschenk der Bundeswehr, ein Hubschraubertankverschluß mit eingebauter "Diebstahlsicherung". Die "Diebstahlsicherung" besteht allerdings nicht aus einem Schloß, sondern sie funktioniert wesentlich einfacher.

Der Verriegelungshebel vom Verschluß ist dermaßen schwergängig, daß hier ohne Hilfsmittel, wie z.B. einen Schraubendreher, gar nichts zu machen ist. In Verbindung mit dem exorbitanten Benzinverbrauch der Maschine - bei Bummeltempo habe ich knapp 9 l/100 km gemessen, bei ordentlich Dampf frißt das Monstrum zwischen 12 und 13 l Super verbleit auf 100 km - kommen ungebetene Reiter vermutlich nicht besonders weit.

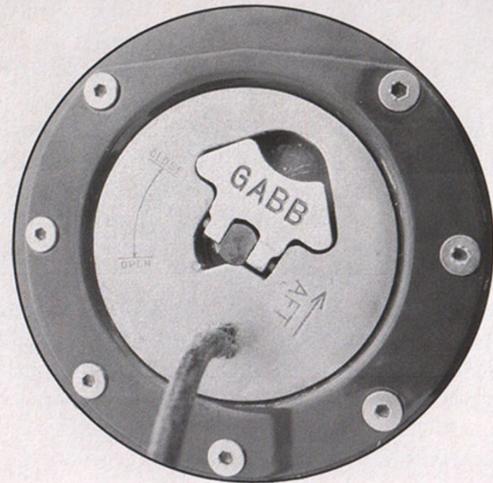
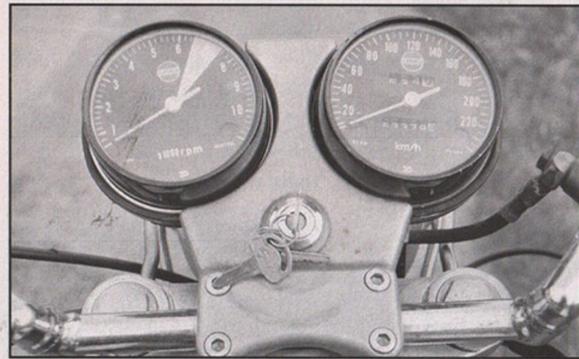
Na ja, alles zusammengefaßt, hatte ich hier einen ganz schönen Spezialxoten unterm Hintern, und so komme ich nun zum Fahrindruck der Maschine.

Die Sitzposition ist durch den umgedrehten Lenker aufrecht und bequem, gut für gemütliches Landstraßenschwelgen. Der breite Lenker bringt die durch die hier vorgegebene Kombination aus Fahrwerksgeometrie und Fahrzeugmasse dringend benötigte Hebelwirkung.



Oben : Auch echte Männer müssen sich ab 200 ganz schön festhalten

Unten : Nicht schön, aber praktisch : Nippon Denso Instrumente



Flugzeugtankverschlüsse haben heute alle, aber einen Hubschraubertankdeckel

Die Schaltereinheiten am Lenker entsprechen dem Entwicklungsstand Anfang der 70er Jahre, d.h. sie funktionieren, sind aber nicht besonders günstig angeordnet. Hände wie Klosettdedeckel sind bei den Hebeleien für Vorderbremse und Kupplung ungemein hilfreich - der Abstand der Hebel zum Griff ist ziemlich groß. Etwas gewöhnungsbedürftig für mich war die Rechtsschaltung und die Fußbremse links. Das Getriebe selbst ist ordentlich zu schalten, die Gänge rasten - abgesehen vom bei Naßkupplungen fast üblichen morgendlichen ersten Krachen - sauber ein, und die Schaltwege sind auch nicht zu lang. Schwierigkeiten gab es bei der Vergaserbetätigung. Daß die Dell Orto-Vergaser mit nicht gerade geringen Bedienungskräften aufwarten, dürfte bei vielen Lesern bekannt sein. Bei unserer Testmaschine weigerten sich die Vergaser aber stur, in ihre Ausgangsstellung zurückzugehen. Ursache war ein notwendig gewordener neuer Griffgummi, der sich an der Armatur rieb. Eine nicht ganz ungefährliche Geschichte, denn diesen Eisenhaufen gegen den mächtigen Schub, den der Motor

schon knapp über Standgas produziert, abzubremsen, ist fast unmöglich. Dabei ist gerade die Doppelscheibenbremse vorne von Brembo weiß Gott kein schlechter Vertreter der bewegungsenergieumwandelnden Zunft. Die zwei 280 mm großen Graugußscheiben in Verbindung mit Zweikolbenfeststeteln ermöglichen bei guter Dosierung und klarem Druckpunkt wirklich gute Verzögerungen, solange der Vorderreifen mitspielt. Die gleichen Komponenten wurden in den 70er und 80er Jahren auch von Ducati und Moto Guzzi sowie ab 1981 auch bei BMW (dort allerdings nur die Bremszangen) verbaut. Die Trommelbremse am Hinterrad funktioniert klaglos und sieht nebenbei noch richtig gut aus. Soviel zu den Bremsen. Den Japanern verhalten letztendlich erst turnhallenfüllende Großrechneranlagen zum Bau stabiler Motorradfahrwerke. Diese gab es bei den Italienern immer schon ab Werk, und auch unser 1200-Kubik-Monster macht da keine Ausnahme. Allerdings artet schnelles Fahren mit der Laverda in echtes Bodybuilding aus.

aus der Hand. Eine Verbesserung des Ansprechverhaltens kann durch den Austausch der serienmäßigen, lineargewickelten Gabelfedern gegen progressiv gewickelte Gabelfedern und Befüllen der Gabelholme mit Gabelöl der Viskosität 5 erzielt werden.

Hubraum ist durch nichts zu ersetzen, es sei denn durch noch mehr Hubraum. Der 1200er Motor erfüllt diese alte Binsenweisheit voll und ganz. Ab Standgas reißt der Brummer los, da bleibt kein Auge trocken, und es röhrt und faucht unterm Tank, daß es eine wahre Pracht ist. Die Vibrationen sind auch nicht von schlechten Eltern. Bis 4500 Umdrehungen/Min. sind sie erträglich, aber darüber geht's ins Eingemachte. Der Blinkgeber zeigt die weiße Fahne und schaltet auf Dauerstrom, während im Rückspiegel die Umwelt zum Pudding verschwimmt.

Vermutlich hat Arnie Schwarzenegger seine ersten Muskelpakete auf schnellen Serpentinritten mit Laverda erworben. Langgezogene Kurven hingegen bringen richtig Spaß. Wackeln und Eiern Fehlanzeige. Die Ausnahme bildet der Stadtverkehr, denn dort verbraucht man die meisten Kalorien bei der Kupplungsarbeit. Diese Handkräfte erlauben nur zwei Auswege - Sehnenscheidenentzündung und Kradverkauf oder Unterarme wie besagter Muskelmensch aus Österreich. Etwas unausgewogen ist die Abstimmung der Federung. Während am Hinterrad Fahrnunebenheiten durch die Koni-Federbeine nierenschonend abgefedert werden, entspricht die Ceriani-Telegabel voll der italienischen Absorptionsphilosophie der 70er Jahre, Abteilung beinhart. Festes Zupacken am Lenker ist hier angesagt, sonst fliegt einem bei größeren Schlägen der Lenker

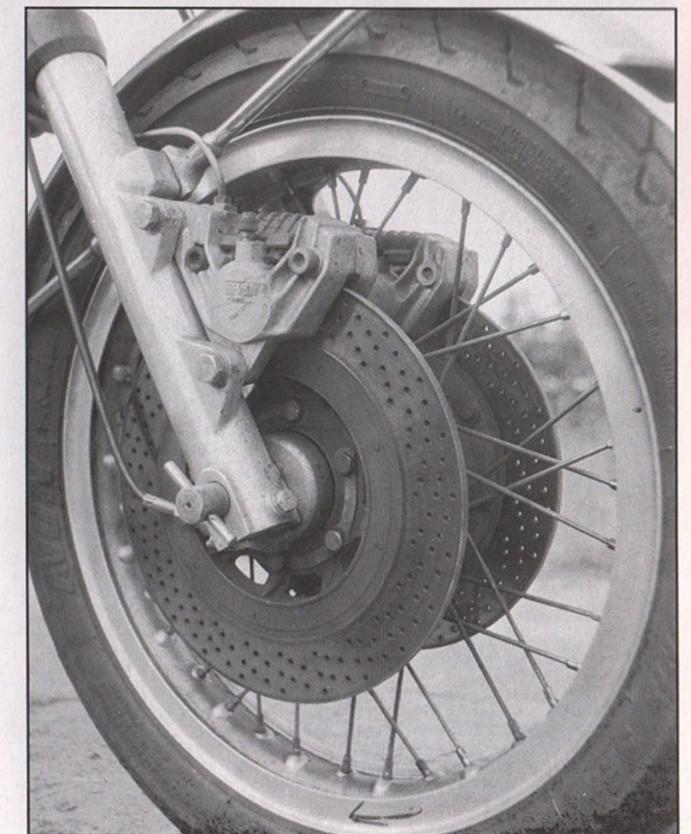
ab 2.000 Umdrehungen den Schaltfuß in Rente schicken. Laverda läßt übrigens merkwürdigerweise den roten Bereich auf dem Drehzahlmesser bereits bei 6.500 U/min. beginnen, obwohl die Maximalleistung lt. Kfz-Brief erst bei 7.700 U/min. anliegt. Der Ventiltrieb macht 8.000 U/min. mit Sicherheit macht man bei Laverda nur auf den "Treckercharakter" der Maschine mit Hinblick auf die hauseigene Landmaschinenfabrik hinweisen. Darauf läßt auch die Laufleistung dieses Motors deuten.

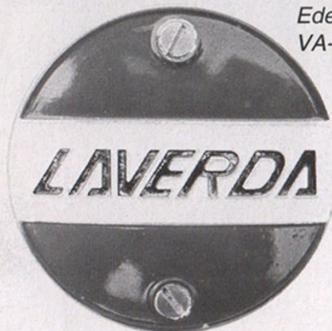
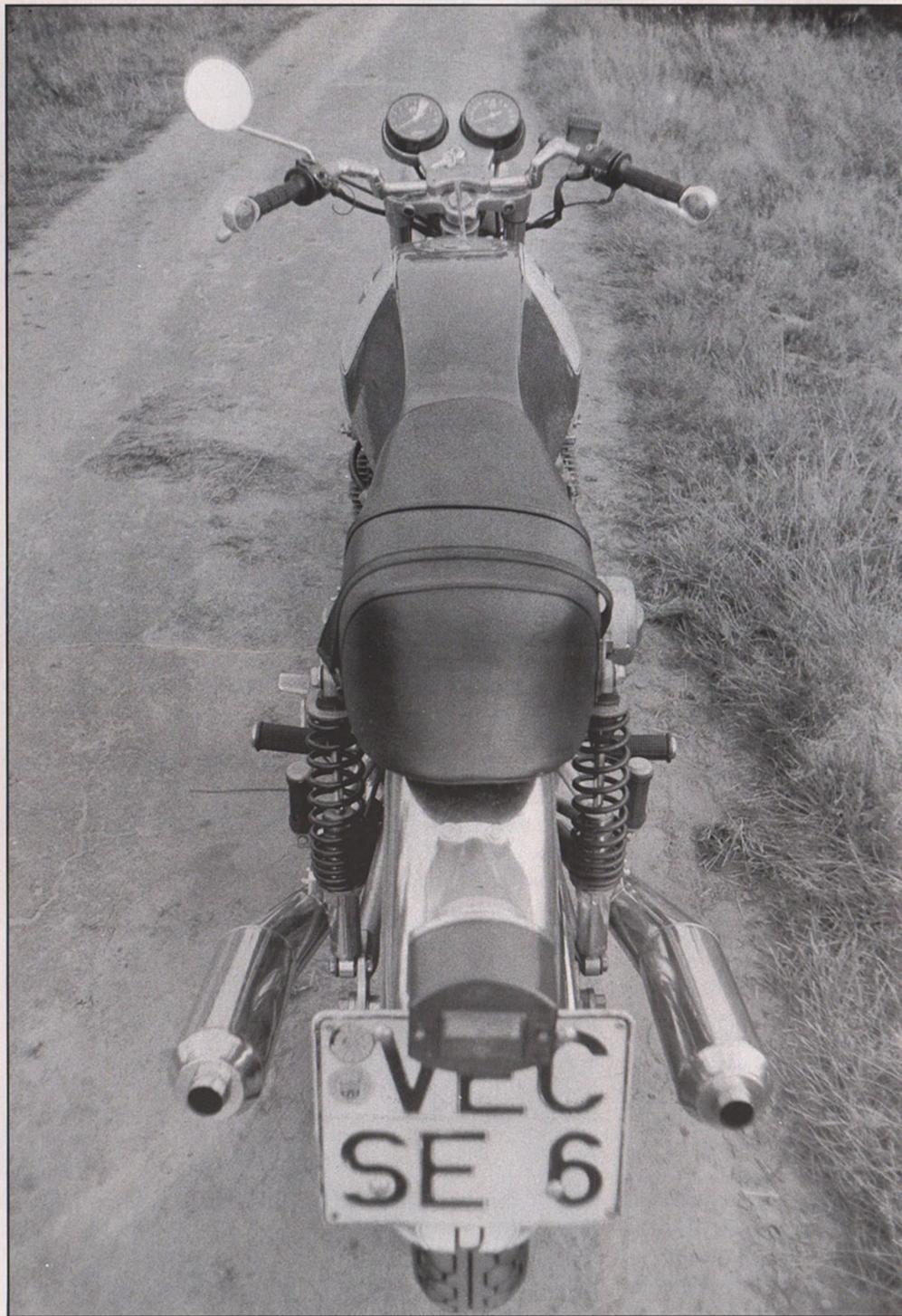
Der Besitzer hat bis auf übliche Einstellarbeiten über eine Distanz von mehr als 50.000 Kilometern noch nicht eine einzige Reparatur vornehmen müssen, obwohl die Maschine mit offenen Ansaugtrichtern gefahren wird, und ein Einzelfall ist er in meinem Bekanntenkreis auch nicht. Der morgendliche Kaltstart ist problemlos. Den etwas versteckt am linken Rahmenunterzug montierten Chochebel ziehen, und der Motor springt auf Knopfdruck an.

Am besten, laut eingeholter Erkundigungen, mit Champion Zündkerzen, Typ N2. Versuche mit Zündkerzen von NGK oder Bosch oder Berce ergaben hohen Zündkerzenverbrauch und schlechtes Startverhalten, so die Befragten.

Gutes besichert uns Laverda an der Fahrzeugfront. Der serienmäßige H4-Scheinwerfer leuchtet die Fahrbahn gut aus, zum Zeitpunkt des Erscheinens der Maschine auf dem Markt nicht unbedingt üblich bei Motorradscheinwerfern. Leider gibt es, wie bereits vorher angesprochen, Probleme mit der schwachen Generatorleistung. Die Wechselstromgeneratoren der ersten 3-Zylinder-Modelle leisteten nur 100 Watt. Die Leistung wurde dann im Verlauf der Jahre auf 123, 140 und zuletzt auf 150 Watt gesteigert.

Gelochte Bremscheiben und Brembo-Zangen sorgen immer für gute negative Beschleunigung





Edelroß : Jota-Auspuff aus VA-Stahl

Die Ausführungen mit 100, 123 und 140 Watt Leistung werden nur gleichgerichtet. Einer Spannungsregelung bedarf es nicht, da die Modelle, in denen diese Generatoren eingesetzt sind, mit einer Hochspannungskondensatorzündung ausgerüstet sind. Der 150-Watt-Generator wird gleichgerichtet geregelt, weil diese Modelle

mit einer Batterietransistorzündung betrieben werden. Es besteht die Möglichkeit, den 150-Watt-Generator an die älteren Modelle ohne Änderungen am Motor nachzurüsten. Der Gleichrichter ist dann gegen den Gleichrichter des 140-Watt-Generators zu tauschen.

Die Reifen unserer Testmaschine zierte eine merkwürdige und auch wohl nicht ganz legale Kombination. Vorn war ein AVON-Reifen in der Größe 4.00-18 und hinten ein Metzeler ME99A der Größe 4.25/85-18 aufgezogen. Fahrverhalten und Haftung auf trockener Straße gaben bei dieser Paarung keinen Anlaß zur Kritik. Bei nasser Straße gab es auch keine Probleme, wobei allerdings gesagt werden muß, daß ich das Motorrad bei diesen Verhältnissen mit gehörigem Respekt bewegt habe. Ein ME77 vorn und ME99A hinten ist übrigens die einzige noch mögliche Reifenpaarung von Metzeler für die bei der Laverda vorgeschriebenen Reifengrößen. Hier ist interessant anzumerken: Der ME77 ist in der Hinterradausführung entgegen der eingestanzten Laufrichtung auf dem Vorderrad zu montieren. Dafür gibt es von Metzeler eine Sonderfreigabe.

Letzter Kraftakt mit unserem Testobjekt war das Abstellen auf den Hauptständer. Da hier die Physik in Form der Hebelgesetze nicht berücksichtigt wurde, hilft hier nur ein entschlossener Gewaltakt, um den Bock auf denselbigen zu stellen.

Fazit: In der Summe aller Eigenschaften ist die Laverda 3C 1200 ein Motorrad mit sehr eigenständigem Charakter und klassisch schöner Optik, das dem Besitzer eine Menge Freude bereiten kann, so er denn gewillt ist, seinen Körperbau auf die hohen Anforderungen, die dieses Motorrad dem Fahrer abverlangt, einzustellen. Eben ein echtes Männermotorrad.

Text : Ducsi

Fotos : Uwe Kremer

Technische Daten: Laverda 3C-1200

Motor: 3-Zylinder/Reihe, Viertakt, luft-/ölgekühlt

Hubraum: 1115,8 ccm

Bohrung x Hub: 80 x 74 mm

Verdichtung: 8,0:1

2 Ventile pro Zylinder, Betätigung über Tassenstößel

Ventil-Durchm. Einlaß: 38,1 mm, Auslaß: 35,1 mm

2 obenliegende **Nockenwellen**, je 3fach gelagert, Antrieb über Steuerkette

Steuerzeiten: Einlaß: öffnet 46° v. O.T., schließt 82° n. U.T.

Auslaß: öffnet 68° v. U.T., schließt 56° n.O.T.

Kurbelwelle, mehrteilig, gepreßt, 4fach kugel- und rollengelagert

Naßpumpe-Druckumlaufschmierung mit Zahnradölpumpe und auswaschbarem Ölsieb an der Motorunterseite eingeschraubt.

Elektrostarter

Kontaktlose Bosch-Hochspannungskon-

densator-**Zündung**

Zündkerzen: Champion Typ N2

Vergaser: 3 Dell Orto PHF 32 mm Rundschiebervergaser mit Beschleunigerpumpe und durch Gestänge miteinander verbunden, offene Ansaugtrichter.

Düsennadel: K12, Nadelstellung 2. Kerbe

Leerlaufdüse: 65, Hauptdüse: 170

Schwimmerstand: 18 mm

Auspuffanlage: 3 in 2, offene Jota-Schalldämpfer

Motorleistung: 63 kW, 86 PS bei 7700 Durchschn. U/min.

Kraftübertragung: Primärtrieb über Dreifachkette, seilzugbetätigte Mehrscheiben-naßkupplung mit integriertem Ruckdämpfer.

Klauengeschaltetes 5-Gang-Getriebe: Übersetzung 2,857; 1,883; 1,373; 1,173; 1,000

Sekundärtrieb über O-Ring-Kette:

Übersetzung: 17/43 Zähne = 2,52

Rahmen: Zentralrohrrahmen mit 2 Unter-

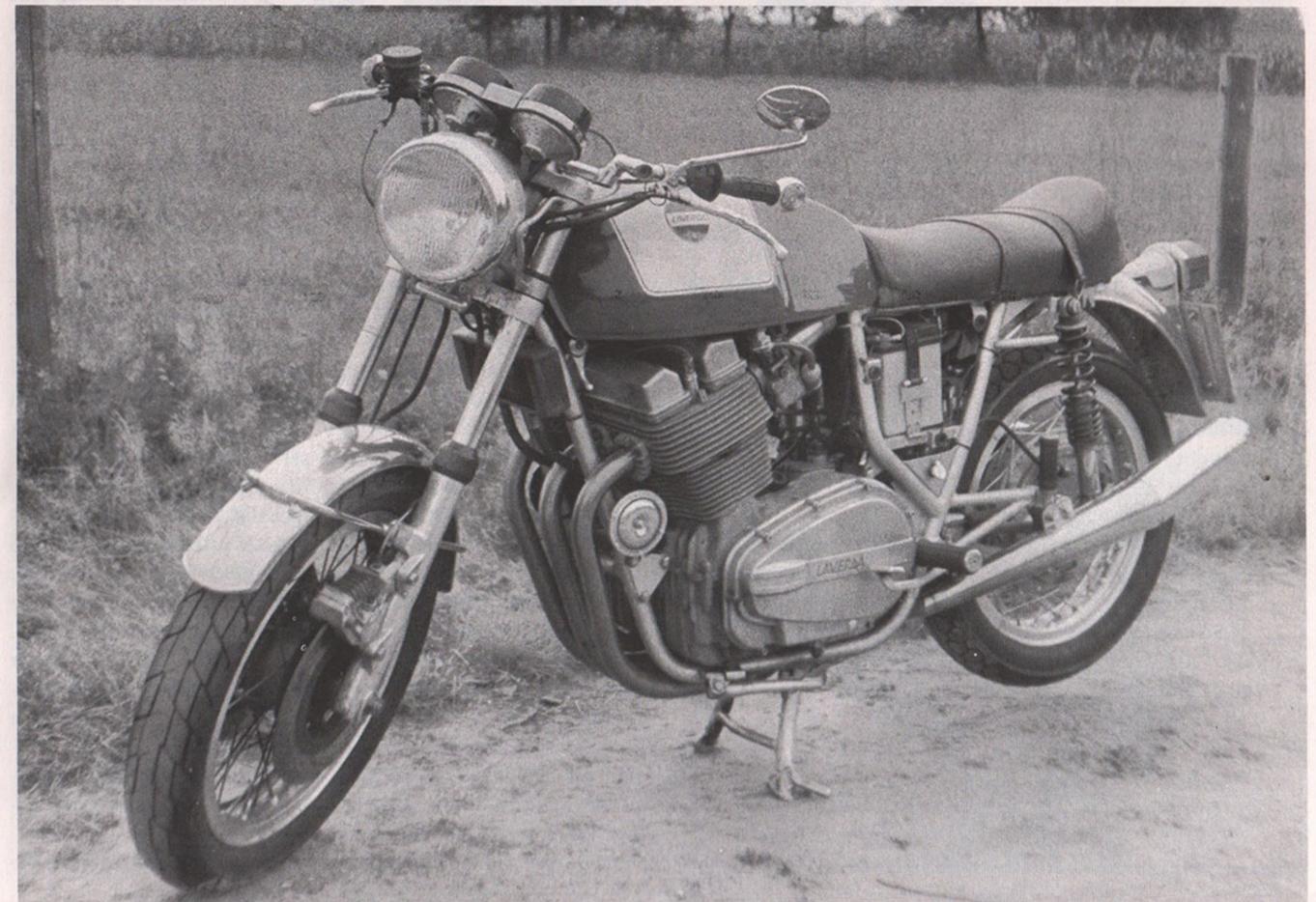
zügen aus Stahl, 38 mm Durchmesser Ceriani-Telegabel. Stahlrohrschwinge hinten in Gleitlagerbuchsen. Lenkkopfwinkel: 62°, Nachlauf: 123 mm.

Bremsen: Doppelscheibenbremse vorn, hydraulisch betätigt.

Grauguß-Scheiben Durchmesser 280 mm, Zweikolbenfestsättel von Brembo Typ P08, Handbremszylinder Durchmesser 16 mm. Hinten: 230 mm Durchmesser Laverda-Duplex-Trommelbremse, seilzugbetätigt.

Räder/Reifen: Borrani-Leichtmetallfelgen WM3-2.15x18 mit gekröpften Drahtspeichen und Leichtmetallnaben. Reifengröße: vorne 4.10-18, hinten 4.25/85-18, Reifen mit Schlauch ohne Fabrikatsbindung.

Elektrische Anlage: 12 Volt, unregelter Wechselstromgenerator 100 W. Scheinwerfer 12 V H4 60/55 W, Batterie 12 V 32 Ah.



KORRESPONDENZ

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

Von Zündapp abgekupfert ?

Betrifft: Indian Twins, GUMMIKUH 11/93

Die beschriebenen Indian-Singles und Twins sollten tatsächlich so etwas wie einen verzweifelten Versuch darstellen, den Europäern mit etwas Ähnlichem zu begegnen. Bezeichnend dafür ist, daß dieser Motor nicht einmal bei Indian entstanden ist (dort war man wahrscheinlich so stark in seitengesteuerten V-Traditionen verhaftet, daß niemand fähig war, sich mal was Neues einfallen zu lassen). Vielmehr kaufte Indian die fertige Konstruktion von der Firma Torque Manufacturing Company in Plainville, Connecticut. Der Konstrukteur Briggs Weaver hatte für die erwähnte Firma eine Reihe von Motoren mit einem, zwei und vier Zylindern ent-

worfen, auf der Grundlage des 220er Einzylinder-Aggregates. Ein komplettes Baukastensystem also. Allerdings darf als sicher gelten, daß die Idee keineswegs von Mr. Weaver stammt: Dazu

ist die Ähnlichkeit des Zylinderkopfes mit der alten Zündapp DS 350 von 1938 zu auffällig. Die DS 350, von der leider nicht viele gebaut wurden, weil das Modell der kurz darauf durch-

allemaal, und so war auch die Zuverlässigkeit der DS 350 über jeden Zweifel erhaben. Das Charakteristische dieses Motors (wie auch des Flugmotors) waren eben die von außen nach innen wirkenden Kipphebel, durch deren Anordnung die Kühlfläche vergrößert wurde. Außerdem ergab sich dadurch auch eine niedrige Bauhöhe. Briggs Weaver wäre gut beraten gewesen, wenn er schon was abkupferte, dies auch gründlich zu tun, oder am besten gleich den Zündapp-Leuten die Konstruktionspläne abzukaufen.

Wie die Dinge lagen, hielt sich Weaver jedoch an der britischen Linie mit getrenntem Getriebe fest und

geführten "Typenbereinigung" zum Opfer fiel, hatte damals schon 18 PS und einen glatten Block mit fußgeschaltetem Vierganggetriebe.

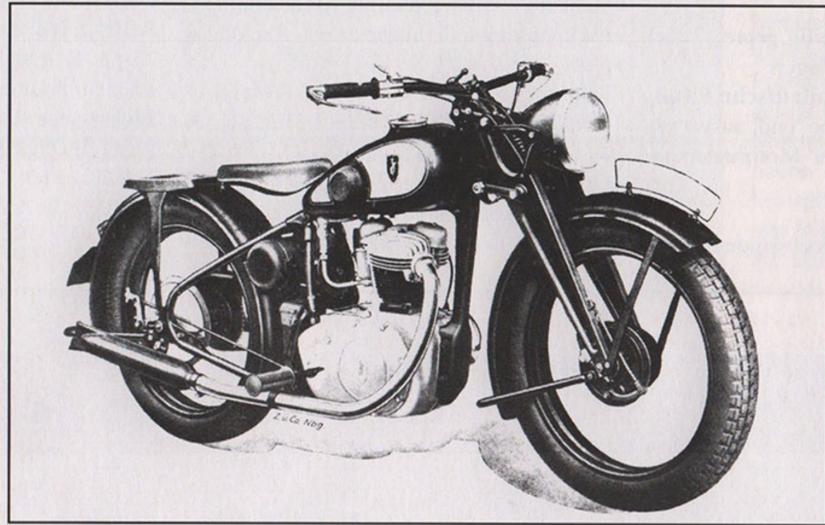
Ich hatte einmal Gelegenheit, einen Tag lang so eine Maschine zu fahren und war beeindruckt von der Leistung schon aus niedrigen Drehzahlen heraus und der Vibrationsfreiheit. Der Witz an der Sache besteht darin, daß es sich beim Motor der DS 350 im Grunde um einen einzelnen Zylinder des um die gleiche Zeit gebauten Flugmotors für Leichtflugzeuge handelte, dessen vier Zylinder senkrecht angeordnet waren und mit dem damals einige Höhenweltrekorde aufgestellt wurden. Was sich im Flugzeugbau bewährt, hält auf der Straße

schien die Zündapp-Konstruktion nur von außen zu kennen; und das genügt eben nicht, vor allem, wenn man einen Kurbeltrieb nicht richtig hinbekommt. Die Modelle von 1950 mit vollen 250 und 500 ccm hielten dann schon, aber da war es schon längst zu spät.

Immerhin hat der Wastl Niedermeier in Bogen (früher ein bekannter Sandbahnfahrer) so eine 500er in Rennausführung und hat sie mehrere Jahre lang bei Oldtimerrennen gefahren. Wie er mir sagte, hatte er mit der Maschine keinerlei Schwierigkeiten, und das Ding lief auch sehr beachtlich.

Wirklich schade, daß aus diesem Motorrad nicht mehr geworden ist.

David Longstroke



Ein Brief von der Büffelpost

Ergänzend zu dem Bericht über das Altjapanertreffen am Schottenring möchte ich bemerken, daß wir seitens der Modellpalette des Wasserbüffelclubs gar nicht so schlecht vertreten waren: Vier Wasserbüffel, eine immerhin Jahrgang 72, eine originale 500er Titan (war doch da!), eine GT 550 B, eine GT 380 A, eine GT 250 R, Bj. 71, eine TS 250 sowie eine TS 125. Viele Clubmitglieder aus der Umgebung wären gerne gekommen, wenn sie von dem Treffen gewußt

hätten. Der Veranstalter hat uns leider erst sehr spät von dem Treffen in Kenntnis gesetzt, so daß es nicht mehr im Clubmagazin bekanntgegeben werden konnte. Wenn sich das 1994 ändert, werden wir sicherlich noch besser vertreten sein. Den Anwesenden hat das Treffen jedenfalls gut gefallen.

Büffelgruß
Ralph Sutthoff,
Zentralredaktion Büffel-
post, Münster

Englischer Dampfhammer mit TÜV ! Neues von Manxman

Vor ein paar Tagen rief

mich Neville Evans, der Erbauer der MANXMAN an und teilte mir einige interessante Neuigkeiten mit.

Er sagte, daß in Deutschland bereits vier seiner Motorräder zugelassen seien und mit dem TÜV keine Schwierigkeiten gehabt hätten (zu dem TÜV gehe ich auch!!). Erst dieser Tage sei eine Maschine nach Österreich, in die Gegend von Innsbruck geliefert worden.

Vor einiger Zeit wurde ein Exemplar auf einem Rollenprüfstand getestet. Die Leistung am Hinterrad (!!) betrug dabei 37,7 hp bei 7000/min. Das würde einer Motorleistung an der Kurbelwelle von knapp 50 PS entsprechen, was mit der angegebenen Spitzengeschwindigkeit von über 180 km/h gut übereinstimmt.

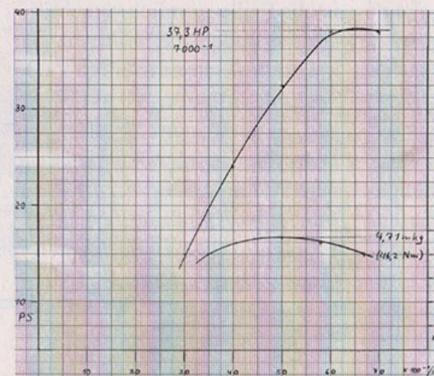
Für eine 500er Einzylinder (noch dazu leicht langhubig) ein ganz enormer Wert. Dabei war kein Rennvergaser montiert, sondern ein normaler 38er Dell'Orto. Das maximale Drehmoment beträgt 4,71 mkg oder 46,2 Nm, und das ist ebenfalls ein Spitzenwert im internationalen Vergleich. Ich habe nach den angegebenen Daten eine Leistungs- und Drehmomentkurve gezeichnet, woraus ersichtlich wird, daß der flache Verlauf der Drehmomentkurve für jede Menge Dampf von unten heraus sorgt (was mir schon beim Hinterherfahren aufgefallen war). Mit einer richtig scharfen Nocke müßte da noch eine Menge zu machen sein.

Und das alles ohne Netz und doppelten Boden, mit lumpigen zwei Ventilen und nur einem Vergaser - so habe ich mir immer echten Fortschritt vorge-

stellt. Wenn man bedenkt, daß die letzten Werks-Nortons zu Beginn der sechziger Jahre auch

welle hatten, diese Leistung aber mit einem Riesenloch im unteren Bereich erkaufen mußten, kann man erst beurteilen, wie gut Neville Evans das hingekriegt hat.

Dazu noch eine Information zu der in meinem Bericht erwähnten Ölpumpe, die den Saft nicht zurückfördert: Genaue Inspektion ergab, daß nicht die Ölpumpe falsch montiert war (das wäre auch tatsächlich seltsam gewesen), sondern daß das Gehäuse im Ölpumpenbereich porös gegossen war, wo-



nur ca. 55 bis höchstens knapp 60 PS (nach privatem, zusätzlichem Tuning) an der Kurbel-

An alle Fahrer russischer Motorräder !

Vor ungefähr zwei Jahren gründete Gerd Kiefel aus Westerstede sein DNEPR/URAL-Register. Ziel dieser Aktion war und ist die Zusammenführung von Fahrern russischer "Volleisen-Motorräder". Ab sofort übernehme ich nun den Versand der Listen. Z.z. haben wir fast 150 Leute registriert und suchen weitere begeisterte Russen-Biker! Unser Ziel

Auch alle schon von Gerd Kiefel erfaßten Leute sollten sich melden, wenn sie die aktuelle Liste haben möchten, wenn sich was geändert hat, z.B. ihre Anschrift, ob sie das Gerät überhaupt noch fahren oder eigentlich kein Interesse mehr an diesem Register haben. Wir wollen hier keine Karteileichen rumschleppen. Und wer zu seinem Gerät spezielle Tips und Tricks

hat, immer nur schreiben, wir geben sie mit der nächsten Liste weiter!

Ansprechpartner Register: Willi Springmann, Imbuschstr. 5, 46240 Bottrop Fragen rund ums Moped (Ersatzteile etc.): Gerd Kiefel, Franz-Poppe-Str. 5, 26655 Westerstede

Willi Springmann





Motorradbrillen für Motorradfahrer mit Brillen

Hallo, liebe Redaktion

Die letzten GP-Ausgaben waren wieder sehr interessant, auch die ganze Aufmachung, Fotos, Text und Layout passen zusammen. Der Bandwurmartikel über den BSA B 40 Motor erschien mir etwas zu lang, gibt es wirklich so viele B 40 Fahrer unter den Lesern? - Ansonsten ist die Mischung aber gut, vergeblich aber bitte die ostdeutschen Marken nicht, die MZ-Geschichte von pk war wieder mal interessant, auch wenn es mehr um das alte Werk im Dischautal ging.

Mich hat in eurer letzten Ausgabe besonders der Artikel über Motorradbrillen für Motorradfahrer interessiert.

Ich benutze seit 1988, gekauft von mühsam zusammengesparter Deutschmark, eine UVEX "Rallye" Brille. Dieses Brillenträgermodell kostete seinerzeit 59,- DM und war das Geld wirklich wert. Bei Metallbrillengestellen, die nicht gerade Riesenausmaße haben, drückt die Brille nicht, die Sicht ist in Ordnung, und bei Regenfahrten beschlägt die Brille auch nicht, nur bei starkem Regen oder Wolkenbrüchen, sowie bei Temperaturen um den Gefrier-

punkt beschlägt die Brille. Meist klärt sich die Sicht aber nach kurzer Fahrt wieder.

Nach nunmehr über 30000 km ist die Brille ziemlich verschliffen, besonders das Brillenband, ein breites Gummiband, ist total am Ende. Allerdings liegt das an der momentanen Helmmode, denn solange ich noch mit meinem Pneumant-Jethelm herumfuhr, gab es mit dem Band keine Probleme. Mit meinem momentanen Hut, einem ECE-Jethelm, ging es mit der Elastizität des Bandes rapide bergab.

Die Sicherheitsgläser der Uvexbrille sind noch wenig verkratzt, Nachtfahrten sind kein Problem. Die Polsterung aus Moosgummi läßt sich mit Klebstoff mehrmals wieder anpappen. Fazit - mit einem Climax-Brillenband eine gute Brille für uns Brillenträger. Soweit mein Werbeartikel für Uvex. - Es soll ja auch von Climax ein Brillenträgermodell geben. Hat jemand Erfahrung mit dieser Brille?? Ich möchte auch weiterhin nicht auf einen Jethelm verzichten, wie sieht denn ein RT-Fahrer mit Vollhelm aus... Kürzlich erhielt ich Post von einem RT/3-Besitzer, der mir auf eure Empfehlung geschrieben hatte. Das geht in Ordnung, ich helfe gerne, wenn ich kann. Zumal viele Leute jetzt ein DDR-Motorrad restaurieren, langsam steigen die Preise, und die Teile sind gesucht. Ach ja, noch etwas, die aktuelle "GP" erreicht mich immer ziemlich spät, auch Freunde, nicht nur in Sachsen, haben sich schon beklagt.

Claus Uhlmann, Dorfchemnitz

Meine Freundin fährt seit ca. 80000 km Kugelkopfeinstellschrauben von Wunderlich (leider nicht mehr lieferbar): Innensechskant, länger konstantes Ventilspiel. Die von EGU sind empfohlen, davor kann ich abraten: Bei der Kontrolle nach ca. 3000 km sind mir die Kugeln aus der Madenschraube gefallen. Die eine Schraube konnte ich noch aus dem Kipphebel fischen, beim Einlaß war die Madenschraube im unteren Gewindegang ausgebrochen und die Einstellkugel ist in den Ventilschacht gefallen. Nur mit viel Fingerakrobatik und Demontage des Zylinderkopfdeckels konnte ich die Kugel herausfischen (der Gewindegang blieb verschwunden). Alles wie immer kurz vorm Urlaub. Außerdem lassen sich die Schrauben nur über Vierkant statt wie im Original über Innensechskant einstellen. Zur Zeit fahre ich die Original Yamaha-Schrauben (ca. alle 15000 - 20000 km auswechseln, da eingeschlagen).

Nun noch etwas anderes :

Ihr habt vor einiger Zeit Kugelkopfeinstellschrauben von Herrn Rauh für die SR 500 empfohlen, davor kann ich abraten:

Bei der Kontrolle nach ca. 3000 km sind mir die Kugeln aus der Madenschraube gefallen. Die eine Schraube konnte ich noch aus dem Kipphebel fischen, beim Einlaß war die Madenschraube im unteren Gewindegang ausgebrochen und die Einstellkugel ist in den Ventilschacht gefallen. Nur mit viel Fingerakrobatik und Demontage des Zylinderkopfdeckels konnte ich die Kugel herausfischen (der Gewindegang blieb verschwunden). Alles wie immer kurz vorm Urlaub. Außerdem lassen sich die Schrauben nur über Vierkant statt wie im Original über Innensechskant einstellen. Zur Zeit fahre ich die Original Yamaha-Schrauben (ca. alle 15000 - 20000 km auswechseln, da eingeschlagen).

Claus Uhlmann, Dorfchemnitz

Meine Freundin fährt seit ca. 80000 km Kugelkopfeinstellschrauben von Wunderlich (leider nicht mehr lieferbar): Innensechskant, länger konstantes Ventilspiel. Die von EGU sind empfohlen, davor kann ich abraten:

Mit freundlichen Grüßen
Jürgen Bartels, Goslar

Lieber Jürgen, warum schraubst Du die Schrauben beim Einstellen so weit auf, daß die Kugeln herausfallen? Die Vorteile der großen Kugeln sind in GP Nr. 31 S. 50 ausführlich beschrieben.

Herr Rauh hat bislang von Gewindegangbrüchen nichts gehört, vielleicht solltest Du Dich einmal mit ihm in Verbindung setzen. Dann wird er Dir auch erklären, warum er Vierkant statt Imbus nimmt, und warum er lieber zuerst angerufen werden möchte, anstatt darüber in der GUMMIKUH zu lesen.

Nichts für ungut, Udo

Doppelverglasungsmotorradbrillen und Kugelkopfeinstellschrauben

Kleine Kritik an C.H.'s Brillentest (Heft 53) und Erfahrungen mit der Nannini sowie anderen Brillen.

1. Nicht jede Brille paßt in jeden Gesichtserker

2. Ich fahre die Nannini, vormals Targa seit 1983 (1983 - 90, dann verschliffen; 1991 Climax 513 S, 1992 Halycon MK 8 - beide auf optische Gläser umgebaut; ab August 1992 wieder Nannini.)

Es gibt sie nicht nur in Papageienfarben, sondern auch in schwarz, bzw. weiß für 120 (110),- DM incl. NN + Portokosten von der Albert Leonhard Versand-Boutique, Hohegrabenweg 54, 44667 Meerbusch, Ersatzgläser (Plaste) 20,- DM (Stand November 1993, da meine Freundin ihre 2. Nannini bestellte).

3. Meine Erfahrungen mit Climax und Halycon: Sitzen bei mir schlecht (rote Ränder auf Wangenknochen), sind auffal-

lend schwerer als die Nannini; im Vergleich zur Nannini fummeliges Glaswechseln mit der Gefahr der Zerstörung des seitlichen Glases. Die Climax hat keine stufenlose Verstellung des Brillenbandes, nur durch Loch und kleinen Haken sind Brille und Band verbunden, und diese Blechteile drückten mir bei der Halbschale direkt auf das Ohr.

4. Nachteil der Nannini ist das schnelle Zerkratzen der Plastikgläser.

5. Mit dem Brillenband hatte ich keine Probleme. Es war nach fünf Jahren ausgeleiert. Ersatz ließ sich problemlos aus Hosenträgergummi selbst anfertigen.

6. Optisch hatte ich mit keiner der Brillen Probleme wegen Reflexion oder Doppelbildern.

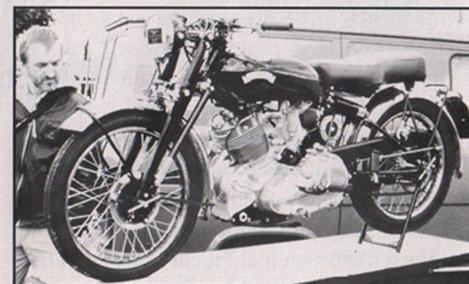
7. Alle Brillen sind früher oder später beschlagen, wobei die Zeitunterschiede nicht relevant waren.

Veterama'93

Der sächsische Beobachter in Mannheim

Anmerkungen unseres Nahost-Reporters Claus Uhlmann (ebenfalls Veterama-Neuling): Die Preise sind ja immer inter-

essant, ich war wirklich erstaunt, wieviel gerade für unsere ehemaligen Gebrauchsmotorräder MZ, AWO und EMW verlangt wurde. Manchmal grenzt das schon an Wucher. Sicherlich sind viele Motorräder stehengeblieben oder am Sonntag billiger geworden. Irgendwann kauft sicherlich auch jemand eine MZ RT 125/2, Zustand 4- für 700,- DM oder ein gleiches Modell, welches außer einem nicht originalen Rahmen noch weitere Detailmängel hatte, für über 2000,- DM. Die Lackierung ging in diesem Fall zwar in Ordnung, aber der Preis



ist für so ein Arbeiter- und Bauernmotorrad weit über der Schmerzgrenze. Mir persönlich war die Veterama einfach viel zu groß und unübersichtlich. Das Angebot ist zwar komplett, aber um einmal nur die Motorradstände zu durchforsten, brauchten wir vier Stunden.

Da ist mir, ehrlich gesagt, ein kleiner Teilemarkt wie kürzlich am Sachsenring lieber. Da bin ich mit Ruhe in vier Stunden zweimal durchgelaufen, konnte Teile und Preise vergleichen und mit Bekannten Benzin reden.

Und die Preise für komplette AWOs und MZen sowie für Teile sind in Ostdeutschland bei weitem noch nicht so hoch, wie z.B. in Mannheim. Da der Osten unserer Heimat sowieso eine Reise wert ist, besucht doch mal die Märkte in Sachsen, Thüringen, Brandenburg...

Claus

VfV = Vergleichsfahrer Verein?

Betrifft: Heft 54, Seite 40 + 41 Ein recht ordentlicher Bericht, bis auf folgendes:

Der VfV führt keine Vergleichsfahrten durch, sondern Gleichmäßigkeitsläufe. Diese Veranstaltungen sind keinesfalls langweilig, was Startfelder, je nach Veranstaltung, bis zu 300 Teilnehmer beweisen. Es sollte bekannt sein, daß es leichter ist, gleichmäßig schnell, als gleichmäßig langsam zu fahren.

Frage: Was bedeutet Englands Antwort auf "Laut ist out"? Dem Schreiber des Artikels sei

empfohlen, in einem OMK-Handbuch zu blättern, denn dann weiß auch er, woher begrenzte Lautstärken kommen. Die gestorbenen Rennstrecken in Deutschland hauchten nur durch Lärm- und Umweltschützer ihr Leben aus. Der VfV kämpft um jede Strecke, und daraus ergibt sich tatsächlich für den VfV: Laut ist out! Freundliche Grüße

Heinz Blank, VfV und TK der OMK, Baunatal

Schlaglochsucher und Spirituskocher

Da schreib ich mal der GummikuH! liebe GK & Past perfect!

Wieder kam die GummikuH wieder ganz perfekt denn Ihr wißt, wo drückt der Schuh Durchblick (III) ganz korrekt! auch das andre war recht gut, Zündapp-Historie British, liegt euch sehr im Blut warum Kleinvieh nie??

Was ich damit meine? Die 98er und 100er bis 175 ccm (schreibe bewußt nicht 175er) "Ach soo" werdet Ihr sagen, die Wald & Wiesenmotorfahräder à la Miele, Wanderer, Phänomen, Herkules, Presto, usw. Nein, ich meine auch sowas wie Imme R 100, DKW RT 3, Adler M 100, Victoria Fix-Sport, Honda CB 100.

Natürlich gab's die Dinger auch schon vor 1950, aber fast unverändert, hinterher auch. Ihr meint, das lohnt sich nicht, über so banale Dinger zu schreiben? Ich meine doch. Viele haben mit so einem Schnauferl, Spirituskocher, Schlaglochsucher, und wie all diese Kosenamen hießen, angefangen. Heute werden sie fast vergessen. Restaurieren lohnt sich nicht, zu teuer, das ist der allgemeine Kommentar: nur wenn jeder eine Harley oder Norton oder R 69 S restauriert, werden unsere Enkel einmal sagen: Die waren aber einmal ganz schön drauf. Für mich und meine Kumpels waren das in den 50er Jahren nur Träume, also fuhr man 98er Miele und Express.

Das meint jedenfalls euer Leser Kolsi, Zweiradveteraner und 100er Fan

3. Herbsttreffen auf der Augustusburg

Seit es am 3. Oktober einen Feiertag gibt, treffen sich Oldtimerfans, organisiert vom Motorsportclub MC Motorveteranen Dresden und von der Museumsleitung, auf der Burg zu Benzingesprächen und



Fahrzeugschau. Die meisten Fahrzeuge, die übrigens alle auf eigener Achse die steile Anfahrt zur Burg erklimmen mußten, waren Motorräder aus dem Osten unseres Landes. Einen großen Teil der Maschinen bildeten die Viertakter von AWO, bzw. Simson aus Suhl als Solomaschine oder auch als Gespann. Da fiel eine BK 350 oder eine RT 125 aus Zschopau schon richtig auf. - Und die Pannonia de luxe, ein ungarischer Zweitakter von 1960, war mit ihrer beige-roten Lackierung ein richtiger Farbtupfer in der meist gedeckten Motorradparade. Fazit: Obwohl das jährliche Wintertreffen auf der Burg bekannter ist, ist das Herbsttreffen ein guter Tip vor allem für Freunde von Fahrzeugen aus dem Osten Deutschlands. Zumal für Fernreisende auch Übernachtungsmöglichkeiten vorhanden sind (siehe "GP" 10/93, S. 48)

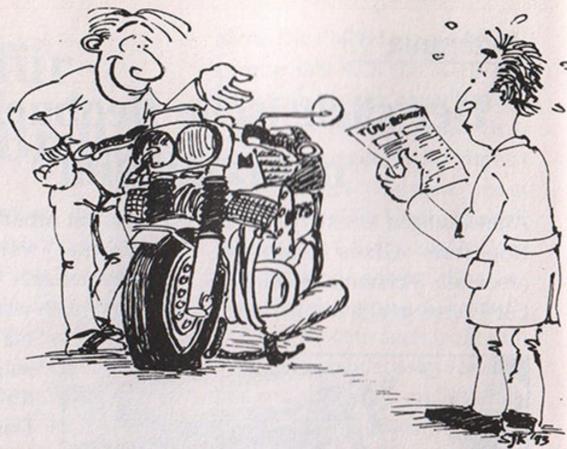
Claus

GESCHENKT ZU BEKOMMEN

Ja, ich weiß es, daß vor Jahren im MOTORRAD eine Geschichte (fast) so begann. Aber erstens hätte sich sowieso kaum einer daran erinnert und zweitens handelt es sich bei dieser Story ja auch um ein Stückchen NSU.

In der GUMMIKUH 4/93 habe ich euch angedroht, die Geschichte "meiner" MÜNCH zu erzählen. Hier ist sie nun: Im Jahre des Herrn, Anno Domini 1978, erwarb mein Freund Arnold (aufmerksame Leser sind schon öfter über seinen Namen gestolpert) die MÜNCH TTS 1200 in einer Nacht- und Nebelaktion, unter strengster Geheimhaltung seiner Umgebung gegenüber, denn wer hätte es ihm schon geglaubt. Den Ausschlag zum Kauf der Maschine, von der jeder Motorradverrückte seit Anfang der 70er Jahre geträumt hat, gab eine quietschgelbe Münch, die eines Tages durch unser Dorf rollte. Der Toooooon, mit dem die Maschine eine leichte Steigung hinaufbeschleunigte, ließ uns in Ehrfurcht erstarrt mit offenen Mündern hinter dem Motorrad herschauen. Nach einer längeren "Gedenkminute" konnte Arnold nur noch herauswürgen: "So eine muß ich haben", bevor er verklärten Blickes entschwand.

Es werden vielleicht 14 Tage vergangen sein, als ich "den" Ton zum zweiten Mal vernahm, er näherte sich, und bevor ich die Maschine sehen konnte, bog sie ab in eine Richtung, die zwangsläufig in Arnolds Garage enden mußte. Noch bevor ich denken konnte, "hat er also doch ...", hatte ich schon die 322er Hercules angetreten und schoß damit aus dem Hof - fast unter einen Postbus - und unter Mißachtung aller Verkehrsregeln dahin, wo das Geräusch verschwunden war. Tatsächlich, da stand SIE und machte mich für längere Zeit sprachlos. Von da an war für mich immer Feiertag, wenn ich SIE bewegen durfte, und seltsame Träume von geplatzten Wechseln, Schuldtürmen u.ä. begannen mich zu plagen. Leider behielt der Verstand die Oberhand.



In den folgenden Jahren sah die Maschine halb Europa, soweit man es zur damaligen Zeit bereisen konnte, und immer zog sie zuverlässig ihre Bahn. Irgendwann, als der Verschleiß sich nicht mehr ignorieren ließ, wanderte sie auf den Dachboden zu den un restaurierten Oldtimern.

Eines Tages, ich war mal wieder zu Besuch in Arnolds Werkstatt, erwähnte er so ganz nebenbei, daß der Kfz-Brief der Münch demnächst ungültig werde, denn einmal hätte er die Stilllegung schon verlängern lassen. "Na ja", meinte ich daraufhin, "dann wird sie wohl die nächsten 20 Jahre keinen Asphalt mehr unter die Räder kriegen." - "Hm, wahrscheinlich", brummte er daraufhin, "außer, wir holen sie jetzt runter. Morgen kommt der mobile Prüfer zur Zwischenuntersuchung für die Lkws, vielleicht könnte man sie ja, wenn er mitspielt, für einen Tag zulassen und dann wieder herichten."

Gesagt, getan. Der Torantrieb, der bisher als Aufzug diente, ließ die Münch nach unten schweben und gabeinen halben Meter zu früh den Geist auf. Die Münch ging zu Boden, gottlob auf die Räder und den Hauptständer, und überstand auch diese Tortur. Ein langer nachdenklicher Blick nach oben von Arnold endete in der Bemerkung: "Rauf kriegen wir sie so wohl nicht mehr, du wirst sie wohl mitnehmen müssen, falls du sie immer noch willst."

Mit allem möglichen hätte ich ja gerechnet, aber daß mir eine Münch fast in den Schoß fällt, das kam in meinen kühnsten Träumen nicht vor. Mein: "Ja, natürlich, klar doch, sofort" kam übergangslos und überraschte mich selbst.



Sofort wurden die Übergabemodalitäten besprochen und der Preis (ein symbolischer) vereinbart. Am nächsten Tag wurde dem Sachverständigen erklärt, daß man sein (positives) Urteil bräuchte, um den Originalbrief zu retten und ein Ziel für die Restaurierung zu haben etc. etc. Er darauf mit einem Seufzer: "Na gut, fährt sie?" - "Nee!" - "Gehen die Bremsen?" - "Wozu, sie fährt ja nicht." - "Licht?" - "Wozu ...!" - "Blinker?" - "Ja doch, der vordere links!" - "Oh Mann, laßt mir das Ding bloß nicht auf der Straße sehen, und zeigt mir sofort die Abmeldung." Angesprungen ist sie dann doch noch an diesem Tag, trotz der leeren Batterien und der Benzinpumpe, die den Sprit überallhin, nur nicht zu den beiden

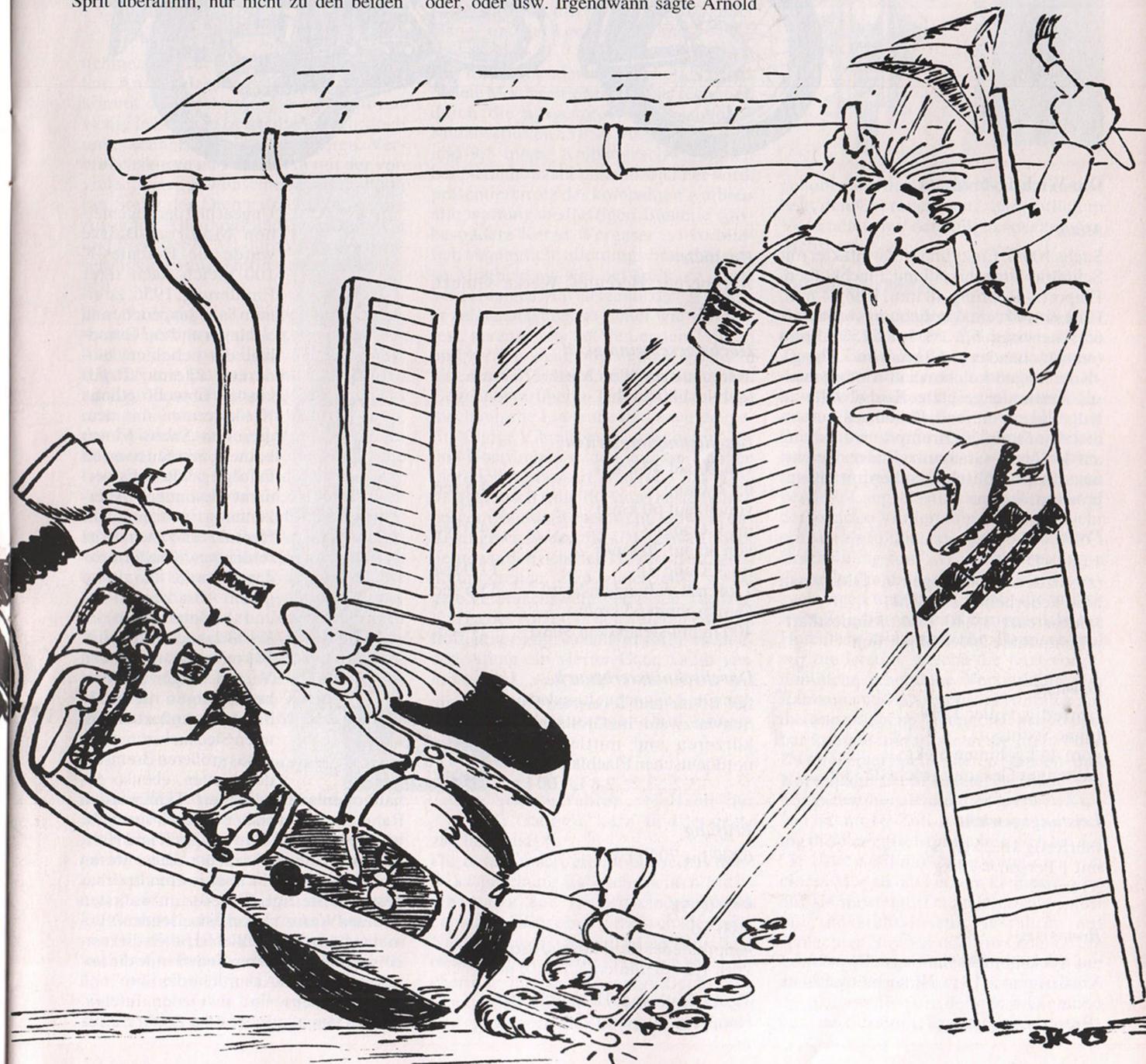
Weberlis pumpen wollte. Zwei Unterlegscheiben erhöhten den Anpreßdruck des Benzinpumpendeckels, und nach zwei Metern Schieben, beim ersten Ruck der Kupplung, brüllte das Mammut los, warf zwei Hände voll Ruß samt den Dämpfern aus den Auspufftöpfen und den Nachbarn, der gerade seine Dachrinne strich, fast von der Leiter. Wie es dann weiterging, habt ihr ja bereits gelesen.

Langsam geht es nun doch wieder aufwärts, nachdem das Öffnen fast jeder Scheibe mit einem Rückschlag verbunden war, weil sich entweder die Gewinde gleich mit aufgelöst haben in den diversen Leichtmetallteilen oder die Bolzen abrissen oder, oder, oder usw. Irgendwann sagte Arnold

mal zu mir: "Weh getan hat's dann schon, als du sie mitgenommen hast, aber vielleicht wäre mein Herrichten ja eine Hinrichtung geworden." Jetzt hat sich also ein Traum erfüllt, der vielleicht gerade deshalb seinen Zauber verliert und ab und zu zum Alptraum wird. Aber die Hoffnung, daß das Mammut irgendwann wieder brüllt, ist ungebrochen ...

Norbert Neder

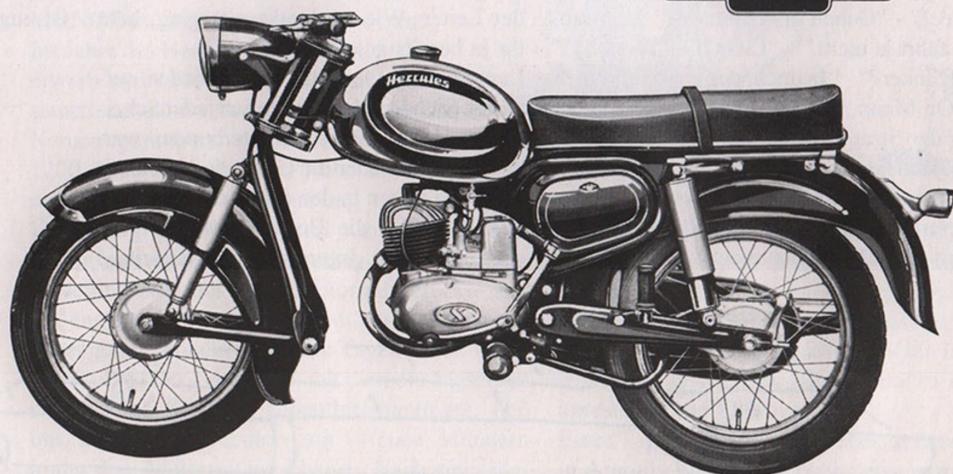
Zeichnungen: Stefan Katzer



HERCULES K 101

100 cm - 5,2 PS - Spitze 76 km/h - 97 kg

Historischer Test



Das Wichtigste zuerst:

Motor

Sachs 100/3, Einzylinder-Zweitakter mit Schnürle-Umkehrspülung, Flachkolben, Einport. - Bohrung 48 mm, Hub 54 mm, Hubraum 97 ccm. Verdichtungsverhältnis 6:1, Leistung 5,2 PS bei 5250 U/min (entsprechend etwa 67 km/h im 3. Gang). - Kokillenguß-Leichtmetall-Motorgehäuse, zusammengesetzte Kurbelwelle in Kugellagern laufend, Pleuel aus Leichtmetall mit eingeschrumpftem Laufring auf Rollen. - Graugußzylinder, Leichtmetallkopf. Vollschaftkolben mit 2 Kompressionsringen.

Preis

1.088,- DM
(zusätzlich Rückspiegel: 9,- DM; verst. hint. Federbeine: 20,- DM)
Jahressteuer 14,40 DM; Mindesthaftpflichtprämie 20,- DM jährlich.

Gewicht

fahrfertig, voller Tank (ohne Soziussitz) 97 kg
vorn 44 kg, hinten 53 kg;
zulässiges Gesamtgewicht 253 kg.

Leistungsgewicht

fahrfertig 18,2 kg/PS
mit 1 Person = 75 kg
33 kg/PS

Bremsweg

auf trockenem Asphalt aus 50 km/h
Vorderbremse 18 m, Hinterbremse 24 m,
beide 13,5 m
(Bremsverzögerung 7,1 m/sec)

Hersteller

Nürnberger Hercules Werke GmbH,
Nürnberg

Höchstgeschwindigkeit

aufrecht sitzend im Mittel 76 km/h
(gebückt 80 km/h)

Beschleunigungszeiten

von 20 auf 40 km/h	4,5 sec
im 2. Gang	
von 30 auf 60 km/h	
im 3. Gang	14,0 sec
von 40 auf 70 km/h	
im 3. Gang	17,0 sec
1 km mit stehendem Start:	55,5 sec
Durchschnitt 65 km/h	
400 m mit stehendem Start:	27 sec.

Durchschnittsverbrauch

bei flotter und forcierter Fahrweise im Schwarzwald; im Großstadtverkehr; bei kürzeren und mittleren Fahrten im norddeutschen Flachland
3,2...3,2...2,8 L/100 km

Prüfung

6200 bis 7050 km.

Bereifung

3.00-16
Empfohlener Reifendruck (Sozius):
vorn 1,2 atü, hinten 1,5 (2,0) atü.

Tester Dipl.-Ing. Helmut Hütten,
Hamburg, August 1958.

G
E
S
A
M
T
E
I
N
D
R
U
C
K

Ungeachtet der allgemeinen Motorrad-Baisse wurde die Hercules-K 100 gleich nach ihrer Einführung, 1956, zu einem ausgesprochenen Schlager und zur Grundlage der beliebten, modernen Kleinkrafttradklasse, obwohl etliche Konkurrenten mit dem gleichen Sachs-Motor keinen nennenswerten Erfolg erzielten. Es verdient besondere Anerkennung, daß nunmehr Hercules und Sachs trotz fehlenden Konkurrenzdrucks und anhaltend guten Absatzes im In- und Ausland neben der K 100 das neue Modell K 101 mit einschneidenden Veränderungen und Verbesserungen in Serie brachten. Außer der hinteren Steckachse und den etwas größeren Bremsen, dem neuen, ebenso gehaltvollen wie "schnellen" Tank wurden Rahmen und Gabel beträchtlich verstärkt, was keineswegs der Festigkeit und Haltbarkeit zu dienen brauchte - diese waren absolut erwiesen! -, aber zu einer spürbar besseren Steifigkeit dieser im wahrsten Sinn des Worts "richtungsweisenden" Elemente führt. Schließlich erfüllen die last-einstellbaren hinteren Federbeine die unterschiedlichen Ansprüche des Solo- und Soziusbetriebs, sind also jedem Interessenten, der häufiger seine Sozia mitzu-



dämpfung und Laufruhe dafür, daß man trotz aller Flinkheit und Wendigkeit anderen Verkehrsteilnehmern nicht unangenehm auffällt.

Motor und Antrieb

Die neue Baureihe des Sachs 100/3, der 1956 das Erbe von 2 Millionen berühmten Mofa-Motoren antrat und schon aus diesem Grund über jede "Kinderkrankheit" erhaben sein mußte, ist äußerlich nur an der Fußschaltung zu erkennen. Man konnte dabei auf die glatte und elegante Lösung der Schaltwelle innerhalb der Kickstarterwelle zurückgreifen, während sich praktisch jeder Gangwechsel so vollzieht, wie man es heute erwartet: leichtgängig, mit kurzem Pedalweg, aber einwandfreier Arretierung aller Gänge und der Leerlaufstellung.

Der formvollendete und makellos verarbeitete Motortriebblock, der technisch durch die ausgesprochen "gesunden" Mittelwerte von 53 PS/L Hubraumleistung und 9,5 m/sec Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl gekennzeichnet wird, präsentiert trotz des kompakten Aufbaus alle wartungsbedürftigen Bauteile (insbesondere Kerze, Vergaser ...) vorbildlich zugänglich; allerdings brauchte diese Möglichkeit wie bei früheren Tests kein einziges Mal ausgenutzt zu werden: er zeigte sich ebenso sicher wie vollgasfest, sprang stets auf den ersten Tritt an und verfiel - egal, ob kalt oder warm - in einen zuverlässigen, ruhigen Standlauf. Gegenüber früheren Tests erschienen die mechanische Laufruhe und auch die geringfügige Vibrationsneigung beim Aus- und Überdrehen in den unteren Gängen merklich verbessert, während das Auspuffgeräusch (mit 78 Phon) bestem, modernem Standard entspricht. Obwohl das Eigengewicht der "K 101" etwas höher liegt, wurden deutlich kürzere Beschleunigungszeiten, aber gleichzeitig geringere Verbrauchswerte gemessen. Tatsächlich ist der Anzug in den unteren Gängen flott, ja spritzig, so daß im vorherrschenden Alltag ein vierter Gang kaum vermißt wird, wie andererseits etwa auf den bekannten langen Schwarzwaldsteigungen, bei denen,



namentlich der betriebliche Mehraufwand auf lange Sicht gesehen (!), ist in vielen Fällen doch sehr gering, während die Vorzüge beträchtlich und zahlreich sind! Sie werden nicht nur "auf großer Fahrt" mit hohem Fahrkomfort und beachtlichen Leistungen (für diese Klasse!) deutlich, sondern auch im Großstadtverkehr, in dem die "K 101" mühelos mithält, da die erlaubten 50 km/h bereits im 2. Gang zu erreichen sind; darüber hinaus sorgen gute Schall-

solo gefahren, vielfach der 2. Gang zu "kurz" und der dritte zu "lang" ist. Die daraus resultierende besonders hohe Beanspruchung ließ den kleinen Sachs (zwar nicht "kalt") jedoch seine gute Form behalten; Klingeln, Kerzenschäden oder Nachlaufen gab es nie. - Die Kupplung trennt sauber und greift weich, aber sicher ein; ihre leichtgängige Betätigung könnte allenfalls doch durch einen kürzer und glatter verlegten Bowdenzug hervor-



gehoben werden. Die hintere Steckachse hebt den Gebrauchswert, namentlich in Verbindung mit der vollgekapselten Antriebskette.

Fahreigenschaften

Während wir den Vorläufer der "K 101" ausgiebig erprobten, meldeten einzelne Tester Bedenken gegen die Dimensionierung des Zentralrohrrahmens an, obwohl Hercules die Festigkeitsverhältnisse sehr gewissenhaft überprüft hatte. Wir konnten der "K 100" damals eine voll ausreichende Verwindungs- und Verdrehfestigkeit bescheinigen, "während eine gewisse Längselastizität am Steuerkopf bei scharfen Vorderradbremungen mehr optisch als fühlbar oder gar bedenklich in Erscheinung trat". Weiterhin bestätigte die rauhe Praxis das Ergebnis aller Untersuchungen und Tests, indem die anderwärts so gefürchteten Rahmenbrüche bei Hercules völlig ausblieben. Dennoch sind wir die letzten, welche die jetzt vorgenommene erhebliche Verstärkung von Rahmen und Gabel etwa im Hinblick auf das angestiegene Eigengewicht undankbar kommentieren; denn sie dient ohne Zweifel einer noch festeren Straßen- und Kurvenlage. Die bekannte "Steifheit" von Langschwingerlenkungen in engen Kurven ist mit 16-Zoll-Rädern sowieso wenig problematisch und äußert sich bei der "K 101" wohl nur dann, wenn man von einem Moped oder einem kleinen Roller auf sie umsteigt. Da andererseits selbst bei rücksichtslosem Ausfahren auf schlechten Straßen oder im Gelände ein Lenkungsdämpfer nie vermißt wird und natürliche Verschleißerscheinungen durch die Nachstellbarkeit der soliden Schwinger- und Radlager auszugleichen sind, da

ferner jedes Rad zwei Teleskopstoßdämpfer (hydraulisch) besitzt und die Federung tadellos abgestimmt ist, erfüllt dieses Leichtmotorrad die höchsten Ansprüche an ein modernes Langschwingerfahrwerk! Theorie und Praxis stimmen völlig überein mit der allgemeinen Sicherheitsgrundlage, ein Fahrwerk müsse stets "schneller" sein als der Motor.

Die Federung liegt mit einem Hub von vorn 80 und hinten sogar 100 mm durchaus im Bereich der mittleren und großen Klassen und bietet dementsprechend einen für Leichtmotorräder bemerkenswerten Fahrkomfort; da auch das Sitzkissen breit und weich genug ist, braucht man einem Schwingsattel auch auf langen Strecken nicht nachzutruern. Die hintere

verdienen so die Fahreigenschaften insgesamt unbeschränkten Beifall.

Bremsen

Trommeldurchmesser und Bremsfläche sind (wie das Eigengewicht) rund 10 % größer als bei der "K 100"; vor allem findet infolge anderer Hebelanordnung jetzt eine ungekröpfte Zugstange zur Hinterbremse Platz; allerdings sind die früheren Vollnaben stärker verrippt und aus Leichtmetall gewesen. Die Wirksamkeit beider Bremsen war indessen jederzeit tadellos: sie fassen weich an, lassen sich ausgezeichnet "dosieren" und mit mäßigen Pedal- und Handhebelkräften fast bis zur Blockiergrenze steigern, wobei auch bei langen Talfahrten kein Fading spürbar wurde. Die Vorderschwinge bleibt

Anordnung und Anbau der einzelnen Teile praktisch. Da das Signalhorn, wie seinerzeit von uns gewünscht, nach vorn unter den Tank verlegt wurde, ist die Batterie unter dem ausklappbaren Sitz gut zugänglich. Scheinwerferwirkung, aber auch Rücklicht und Bremslicht (!) sind voll ausreichend. - Fußrasten, Hebel und Pedale sind weitgehend verstellbar, so daß selbst mittelgroße und große Fahrer eine bequeme, ermüdungsfreie Haltung erzielen. Moderne Linienführung, breite und tiefe Schutzbleche und vor allem der ungewöhnlich große Tank (Reichweite!) prägen schon bei der ersten Betrachtung den Eindruck einer zwar kleinen, aber vollwertigen Maschine ... was die "K 101" tatsächlich ist, zumal Verarbeitung und Finish keinen Wunsch offenlassen.



ren Federbeine lassen sich (mit ihren kurzen Hebeln gerade noch) ohne Werkzeug verstellen; die Durchschlagsicherheit ist auch bei Sozusbetrieb voll ausreichend, zumal die hinteren Fußrasten direkt an der Schwinge angesetzt sind, aber ziemlich vorn, so daß die Federbewegungen praktisch nicht stören. -

Das etwa 10%ige Mehrgewicht hat die gerühmte Wendigkeit und Handlichkeit in keiner Weise beeinträchtigt (der relativ große Tankinhalt ist in erster Linie ursächlich für das "Wachstum"), und

praktisch neutral, d.h. sie steigt weder auf noch taucht sie ein; genau so wenig reagiert das Bremspedal auf Ein- und Ausfedern des Hinterrads. (Dessen Aus- und Einbau wäre wohl durch eine andere Gestaltung des - im übrigen: sehr schweren - stählernen Zwischenstücks zur Abstützung der Bremsankerplatte am Schwingengarn zu vereinfachen!)

Ausstattung

Die Ausstattung der kleinen Maschine ist ebenso reichhaltig und vollständig wie

Kleine Wünsche : Auspufftopf stabiler montieren! - Werkzeugsatz praktischer (schlanker, keine Mehrfachmaulschlüssel!), aber zusätzlich die Werkzeugkästen innen etwas breiter. - Als Fernziel sollte entsprechend dem jetzt verstärkten, "schnellen" Fahrwerk neben dem 100-ccm-Motor ein zusätzliches Triebwerk mit 125 ccm und 4 Gängen (oder dem Zusatzgetriebe entsprechend der neuesten Geländeverision?) für den sportbeflissenen Nachwuchs und für größere Reserven im Sozusbetrieb erwogen werden.

Elektrische Anlage

Bosch-Wechselstrom-Schwunglichtmagnetzündler, 6 Volt, 33 Watt. Ladespule ... Batterie über Gleichrichter. 130 mm-Scheinwerfer 25 W, Bremslicht ... W, Rücklicht 5 W, Standlicht 1,5 W, Tachobeleuchtung 0,6 W. - Zündpunkt 3-4 mm vor OT. - Batterie 4,5 Ah unter aufklappbarem Sitzkissen. - Zündkerze 18 mm Gewinde, Wärmewert 225 (Spezialzweitakterkerze).

Schmierung

Mischungsschmierung 1:25 (SAE 40-50 oder Spezial-Zweitaktöle).

Vergaser

Bing-Startvergaser 1/20/45 mit Naßluftfilter. Hauptdüse 85, Naddeldüse 2,70, Nadelposition III, Leerlaufdüse 50, Startdüse 90, Luftschraube ca. 1 Umdr. offen.

Kupplung

Dreischeiben-Korklamellenkupplung auf Getriebe-Vorgelegewelle.

Getriebe

Fichtel und Sachs-Dreiganggetriebe mit Fußschaltung, mit Motor im gemeinsamen Block. - Getriebestufen: 3,25 - 1,69 - 1,06:1 (relative Stufung 3,1 - 1,6 - 1) - Schmierung gemeinsam mit Primärtrieb durch 450 ccm Getriebeöl (SAE 80). Ölkontrollschraube in Kupplungskammer vorn unten.

Antrieb

Von Kurbelwelle linksseitig auf Vorgelegewelle (Kupplung) über Hülsen ... 9,525 x 7,5, 42 Hülsen. Übersetzung: 14 Z : 34 Z = 1:2,43. - Von Vorgelegewelle über jeweiliges Zahnradpaar auf Hauptwelle. Von Getrieberitzel rechtsseitig zum Hinterrad über Rollenkette 1/2 x 5/16", 8,5 mm Rollen-Durchmesser, 106 Rollen mit Schloß im geschlossenen Kettenkasten. Übersetzung: 12 Z : 37 Z = 1:3,08. - Gesamtübersetzungen: 24,3 - 12,7 - 7,92:1.

Fahrwerk

Einrohrrahmen (Zentralrahmen) durchlaufend von Steuerkopf unter Tanksattel zur Lagerung der Hinterschwingen und des Mittelständers; angeschweißter Hilfsrahmen zur Abstützung der hinteren Federbeine und zur Befestigung des Hinterschutzbleches unter dem geschlossenen Bogen. - Motorauflösung hinten unten an Laschen und zusätzlich an Zylinderkopf hinten oben. - Hinterradschwinge mit 2 ölgedämpften Federbeinen (Boge VFT 22-350 lasteinstellbar, wie an

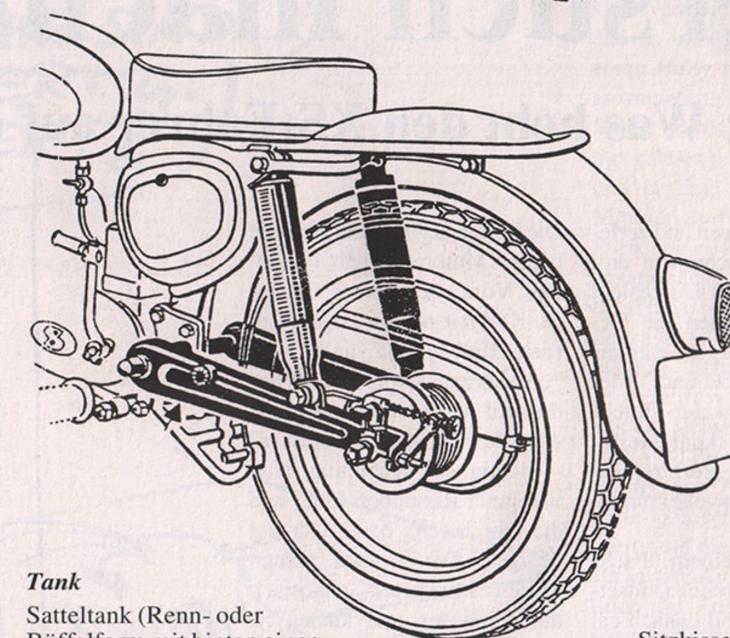
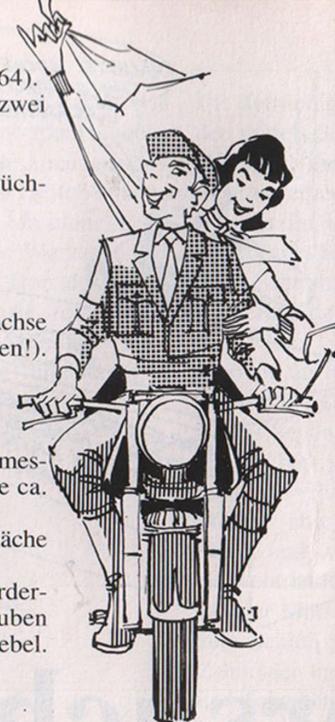
Testmaschine, oder Boge FTP 22-264). - Vordergabel mit Langschwinge und zwei ölgedämpften Federbeinen (Boge FTP 22-366). Schwingenlager mit breiten Bronzebüchsen, Axialspiel nachstellbar! - Kein Lenkungsdämpfer.

Räder

Pränafa-Vollnaben, hinten mit Steckachse (Vorderschwinge besitzt Ausfallenden!). - Leichtmetallfelgen 1,85 B x 16.

Bremsen

Innenbackenbremsen 125 mm Durchmesser, 25 mm breit. Bremsbelagfläche ca. 120 qcm tragend. (Zulässiges Gesamtgewicht: Bremsfläche = 2,1 kg/qcm). Hinterbremse mit Rändelmutter, Vorderbremse an 2 Bowdenzugstellschrauben nachstellbar, davon eine am Lenkerhebel.



Tank

Satteltank (Renn- oder Büffelart mit hinten eingezogenen Seitenwänden). Inhalt ca. 13 l, davon ca. 1,0 l Reserve. Keine Kniekissen.

Typenschild

an Steuerkopf vorn; Rahmen-Nr.: darunter; Motor-Nr.: auf Motortypenschild, unter Luftfilter links.



Ausstattung

Aufklappbares Sitzkissen (Denfeld. Auf Wunsch zusätzliches Soziuskissen oder Doppelsitzbank, je 38,- DM Aufpreis.) Darunter beiderseits organisch eingefügte, verschleißbare Blechkästen für Werkzeug bzw. Kleingepäck (gleicher Schlüssel wie Lenkschloß!). - Tachometer im Scheinwerfer (VDO, zeigte in Testmaschine 5-6 km/h zuviel. Weganzeige exakt). - Augen für Soziusrasten an Hinterschwingen. - Kickstarter-Tritthebel umlegbar. - Bowdenzugstellschrauben am Lenker für Handbremse und Kupplung. - Breite, tiefgezogene Schutzbleche. - Lackierung schwarz mit rotem Tank (Chromtank auf Wunsch gegen 20,- DM Aufpreis). Zahlreiche Blankteile verchromt bzw. poliert.



Schon bei der Kassenprüfung unserer Clubkasse in Reichelshofen vereinbarten Johannes Spermann und ich, gemeinsam nach Gorleben zu fahren. Johannes, der gerade dabei war, den Motor seiner R 90-100 neu aufzubauen, weigerte sich jedoch standhaft, damit hinter meinem Tornax-Gespann herzufahren. Also mußte für diese Tour einmal mehr meine ca. 200.000 km alte Nippon-Lady XS 650 erhalten. Die Steuerzeiten waren zwar verstellt und ein Kurbelwellenlager am Sterben, aber so etwas sollte doch in einer Nacht in den Griff zu kriegen sein. Also frisch ans Werk.

werden ließ. Mit Bordmitteln war der Schaden nicht mehr zu beheben, also nagelten wir wieder alles zusammen und deponierten das Moppet bei einer freundlichen Wirtin in Ackerdorf. Einen Teil meines Gepäcks brachten wir in Johannes Packtaschen unter und mich als Ganzes auf dem Sozius der Gummikuh. Den vielgerühmten Komfort der BMW konnte ich auf keinem der 70 km entdecken, die wir bis Gorleben noch zurückzulegen hatten. Ob es an der Größe von Johannes lag, am weit überschrittenen zul. Gesamtgewicht oder

am Fahrstil von Johannes, der die Kuh so richtig fliegen läßt, auch wenn die Stoßdämpfer nur noch durch ihre Anschläge auf sich aufmerksam machen, weiß ich nicht. Mit dem Steißbein auf der Heckreling und den Knien in Ohrenhöhe war von dem Komfort, den meine Holde immer beschwört, wenn es um unsere ehemalige 75/5 geht, nicht die leiseste Andeutung auszumachen. Trotzdem hat mich Johannes fast unversehrt bis nach Gorleben gebracht.

Am nächsten Tag holten wir mit Brunos Auto (danke nochmals) und dem Anhänger des Wirts, der unser Treffen ermöglichte, meine Maschine nach Gorleben in die Werkstatt von Meister Bode. Dort durfte ich sie in Eigenregie von Cöppy unter meiner Mithilfe - oder auch teilweise umgekehrt - wieder instand setzen.

Die abtrünnigen Muttern wurden mittels Schweißgerät dazu überredet, ihre Schrauben nie mehr zu verlassen, denn ein Neuteil war im Umkreis von 150 km trotz des Einsatzes von Matthias Schmitt, der alle Dealer antelefonierte, nicht zu bekommen. Aber wir kriegten das Problem auch so in den Griff, obwohl die Umstehenden (das ist das Schöne an einem Treffen, du hast jede Menge fachkundiges Publikum) bereits Wetten abschlossen, ob die Mühle und - wenn ja - wie weit sie wohl laufen würde. Bei der Montage blieben dann zum Schluß 10 Teile übrig (3 Zahnräder und diverse Federn und Scheiben), was das Publikum veranlaßte zu bemerken, daß es nun an der Zeit wäre, einen Bully für die Heimreise anzumieten. Mitnichten! Der Motor wurde mit Diesel (richtig gelesen) befüllt, ein Tritt und er lief, was er ca. zwei Minuten durfte, dann hatte der Diesel eine Handvoll Aluspäne zusammengespielt und es wurde abgelassen. Die Filter reinigen und Öl auffüllen war der nächste Schritt. Nach einer Probefahrt von 10 km wurde das Öl noch einmal gewechselt und die Filter noch einmal gereinigt; die Anzahl der Späne hatte sich schon mehr als halbiert, und die Maschine war fit für unsere Ausfahrt, die sie, wie auch die Heimfahrt, problemlos meisterte. Seit damals ist die Yammi nun schon über 2.500 km gelaufen, ohne irgendwelche Beschwerden. Ach ja, falls es jemanden interessiert, was da an Teilen bei der Reparatur übrigblieb, es war der komplette Anlasserfreilauf, denn das Starterknöpfchen hat die alte Nippon Lady schon vor Jahren weggeworfen ...

Norbert Neder
Zeichnungen: Stefan Katzer

Versuch macht kluch

(oder: Was hebt den XS-Fahrer auf die Gummikuh?)

Den Motor ausbauen und zerlegen war eine Sache von drei Stunden. Doch bei Durchsicht aller Teile begannen die Gesichtszüge langsam zu entgleisen. Die Ventilsitze und Teller der Auslaßseite waren durchgebrannt, alle Rückdämpferfedern im Kupplungskorb zerbrochen und die Schaltwelle krumm. Wat nu? Ein Motor, von einem "Fachbetrieb für Motoreninstandsetzung" überholt und danach ca. 10.000 km gelaufen, bevor er sich mit Kurbelwellendefekt verabschiedete, lag ja noch in der Ecke, und es sollte doch möglich sein, aus diesem und dem zerlegten etwas Brauchbares zu bauen. Bald war auch Nr. 2 zerlegt und offenbarte eine Kurbelwelle mit 9/10 Schlag, einen zerbröselten Kupplungskorb, erster Gang defekt und die Schaltgabeln am Ende. Außerdem war das Kurbelgehäuse an den Lagerstellen gerissen, weil es trotz verdrehter Lagerschalen mit Gewalt zusammengedrückt wurde (Fachbetrieb !!).

Die Bestandsaufnahme der Teile beider Motoren ergab folgendes: Vom alten Motor Gehäuse, KW mit neuem Lager, Getriebe, Kolben und Zylinder, vom "überholten" Ölpumpe, Zylinderkopf und Schaltwelle. Aber da fehlt doch noch etwas? - Richtig, die Kupplung. Nun war guter Rat unbezahlbar und die Uhr bereits bei 3 Uhr am Morgen. Die kleinen grauen Zellen klickerten chaotisch durcheinander und kamen zu dem Ergebnis, daß man die Nieten beider Kupplungskörbe aufschleifen könne, um aus zwei defekten eine ganze machen zu können. Mit speziell dafür zurechtgefeilten Schrauben und Muttern sollte sich das Ganze dann wieder zusammenfügen lassen ... Es fügte und hielt - 800 km, bis kurz hinter Gardelegen, und schon war sie dagelegen, die XS. Zwei der drei Muttern hatten sich, bevor sie das Weite suchten, ins Gehäuse gegraben und dort einiges an Material abgetragen, was nun das Motoröl bedenklich dickflüssig



SUCH & FIND

Service für Abonnenten: Deine kostenlose, private Kleinanzeige per Fax 04 21 / 50 44 48 oder per Karte an den **GUMMIKUH-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: 02254/51 65

M 250, Bj. 53 fast orig. Motor überholt, TÜV, kein Rost, aber teuer. 5500,- DM, Tel.: 089-1501666.

- 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.

- AWO -

AWO 350 ccm Teile gesucht, auch defekt. Tel.: 030-6720465, Martin.

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

S 425, Bj. 60, hervorr. Zust. und TÜV 6/95, abs. Original 15,5 PS Version, FP 3000,- DM, incl. Teile, Tel.: 03841-250180.

Verkaufe Getriebe, Tank u. Gabel für AWO-S, Tel.: 02563-5810.

- BAUER -

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

BMW
MOTORRÄDER & ERSATZTEILE
R24-R27-R51/2-68-R50-698-R50/5-100
z.Z. 50 Motorräder von 1949-1985 auf Lager
60 Seiten Katalog R24-69S
für 5,- DM in Briefmarken.
Uli's Motorradladen
Ulrich Seiwert
Gutleutstraße 144 • 60327 Frankfurt
Tel.: 0 69 / 23 93 19 • Fax 23 38 40

WAX-COTTON
ANZÜGE GIBT ES VIELE
ABER NUR EINEN

Barbour

SIE SOLLTEN
IHN
„erfahren“

IMPOR + GROSSHANDEL
Gerald Brabetz
Falkensteiner Weg 8 • 65719 Hofheim
Tel. 061 92/6444 • Fax 061 92/26775

Verkaufe Motorradteile von Bauer 150 ccm, Rahmen-Sachs, Motor, Tank usw., Preis nach Anfrage. Tel.: 07940-51438, abends.

- BEKLEIDUNG -

Easyriderhose Gr. 53, 100,- DM, Nasty feet boots Gr. 47, 120,- DM, Tel.: 07121-42881.

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

Lederkombi, Jumbo, Gr. 54, Farbe grau, 200,- DM, Wachshose, Gr. S-XS 80,- DM, zu verkaufen. Tel.: 04791-7237.

Ledermantel 'Gelmok', braun, Gr. 54, VB 220,- DM, Tel.: 02528-1411.

Polizei-Lederjacke, Gr. 50/52, grün, FP 50,- DM, Tel.: 0211-285112.

Tausche Lederkombi, Gr. 54, Jumbo, Farbe grau, gegen Thermokombi, ca. 50-52. Tel.: 04791-7237.

- BENELLI -

125 Sport, Bj. 76, 1.500,- DM, Tel.: 04193-91559. H.

Tornado 650, 1. Serie u. 1 Rahmen u. 1 Motor, 1 HiRad, viele Teile beide mit dt. Brief, 4000,- DM oder Tausch Laverda 1000, Aermacchi-Harley-Davidson 350 auch Teile. Tel.: 04355-1460.

- BMW -

BMW 51/3, Motor 1000,- DM, Tank 17 l, Chromblenden für /5 100,- DM, Tel.: 02151-794478.

BMW R 2, Bj. 1932, 10000,- DM, Tel.: 0911-448232.

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

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

H
Gläser-Verkl. f. R 50/2, Scheibe u. 1 Halter fehlt 100,- DM, Auspuffanlage R 50/2 kpl. Chrom gut, Beulen VB 150,- DM, Tel.: 0471-65127.

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

BMW R 50: Tüten: 80,- DM, Ölwanne

25,- DM, Lichtschalter 30,- DM, Zyl. u. Kolben. Suche Anschlüsse BMW/MZ-Seitenwagen /5 Chopperhinterend. /7 Ventildeckel 20,- DM, Tel.: 04321-41634 oder 28117.

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

Für R 50/2, 1 kpl. Luftfiltergehäuse, 2 rechte u. 2 linke Kipphebel gesucht. Tel.: 05381-2592.

GummikuH Past Perfekt Hefte, Jahrgang 91-93, kpl. für 50,- DM zu verkaufen. Tel.: 04442-1686.

100 alte BMW's & Teile

Bj. 50-85 An- und Verkauf

Martin Kornhas



Nördliche Uferstraße 14 • 76189 Karlsruhe-Rheinhafen
Tel.: 07 21/592025 • Fax: 592026
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
Schlagdstr. 31-33 • D 37281 Wanfried/Eschwege
Tel.: 0 56 55 / 80 51 FAX: 0 56 55 / 86 22

Original Vertriebsweg bis 1984 ?, WÜDO-Instrumententräger für S-Cockpit. BMW-Helmgegengsprechanlage, Gelenkseilverschluss. Ringwald, Leipziger Str. 38, 60487 Frankfurt a.M.

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

Motorrad-Ersatzteile Verkauf, BMW Boxer, Hinterradantrieb 37/11 VB 450,- DM, BK Motor-V2A-Schalldämpfanlage mit 2 Interferenz-Rohren, 38 mm Auslaßdurchmesser, VB 750,- DM, 800 ccm Kolben, Zylinder u. Köpfe, Preis VS, Tel.: 0201-57594.

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

R 60/6, 800 ccm, 42.000 Km, TÜV neu, Doppelsch.Bremse, Koffer, Windschild, wg. Nachwuchs zum Winterpreis, VB 5.450,- DM, Tel.: 06190-8731, abends Tel.: 06198-1384.

R 60/6, 800 ccm, 42.000 Km, TÜV neu, Doppelsch.Bremse, Koffer, Windschild, wg. Nachwuchs zum Winterpreis, VB 5450,- DM, Tel.: 06190-8731, abends 06198-1384.
R90/6, Telegabel abzugeben. Tauch-

BÖHM - Technik rund um's Rad
Speichen - Umbauten
Felgen - Einspeichen
Radrestaurationen
Neue Straße 14
D-7135 Wiernsheim
Tel. 070 44 / 57 32
Fax 070 44 / 85 87



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

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

rohre f. Doppelscheibenbremse. Keine Gabelbrücken. 380,- DM, Tel.: 06171-57784.

Gespann, 250 er Isetta-Motor mit Getriebe (Rückwärtsgang) 500,- DM, Tel.: 06578-1478.

Suche Boyer-Zündanlage, Tel.: 02041-92793.

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

Suche f. R 17 alle Teile, Zylinderköpfe, Vergas. u. alle Teile für BMW, Behördenseitenwagen, Wehrmacht. Alles anbieten. Tel.: 04426-1465.

Suche Bremsscheibe für Boxer-Motor, 160.17 Modelle. Tel.: 0228-649334

Suche f. R 12 alle Ersatzteile, Motor, Getriebe, Zünder, Blechteile, Rahmen, Vergaser, Sättel, Auspuffanlage, Lampen, Tacho, Bremsen- teile. Alles anbieten. Tel.: 04426-1465

Suche für /5 Getriebe, auch 5-Gang, Lampe kompl., Krümmer u. Auspuff, Lenkerschalter, Tel.: 0551-68142.

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

Suche Wüdo-Instrumententräger für S-Cockpit, gr. Boxer 1973-1984 u. Zentraleinheit, Gegengsprechanlage, Systemhelm I, aus BMW Vertrieb bis 1986, Tel.: 069-5483638.

Verkaufe K 100 Teile aus Gespannumbau, Telegabel, Vorderrad Kotflügel. Tel.: 04103-85425.

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 -

Suche Teile für BSA B 50, Bj. 71, Tel.: 06897-71117.

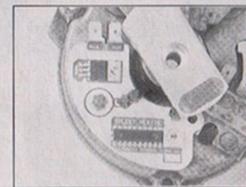
B 25 B, Starfire, Bj. 70, guter Zustand TÜV 12/94, neue Reifen, Kuppl. etc. Motor B 40 (+Ersatzmotor) viele ET/NT, FP 2.800,- DM, Tel.: 02266-7050.

Suche für A 65 oif Motor- u. Vergaserteile, Tacho u. Drehzahlmesser, Tel.: 05101-2248 (Wochenende), Jörg.

SILENT HEKTIK

AUTOMOTIVE HARD & SOFTWARE

"WIR MACHEN IHRER KUH BEINE!"



Digital- Zündung auf LiMa
keine externe Blackbox
Präzisions- Hall- Sensoren
16 Kennlinien umschaltbar
sehr geringer Stromverbrauch
einfache Schnellst-Montage
für alle 2V-Boxer mit Bosch-LiMa
Modul+Spule+Kabel DM 797,-



Symetrische Zündspule
phasengleiche Ausgänge durch
2 Hochspannungs-Wicklungen
extra lange Funkendauer
Mega-Output bis 40kV/160mJ
Polyamid- Glasfaser- Gehäuse
Made in Germany
MasterCoil 2.7Ω DM 197,-

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

- BULTACO -

Suche Bultaco Metralla in gutem oder restaurierbarem Zustand, mit Ausweis, Thomas Kohler, Im Hausacker 47, CH 8706, Feldmeilen, Tel.: 00411-923 28 16.

- CZ -

Verk. CZ 125, EZ-70, 11 PS, kpl. org. Zust., seit 89 abgemeldet, TÜV auf Wunsch, ca. 500 Km, VB 1.500,- DM, Tel.: 06451-4977.

- DKW -

BT 175 VS, suche Schutzblech hinten, Endstück kpl. Tank kpl. mit Hahn, Motor od. Zylinder m. Kolben. Tel.: 05551-7245.

Div. ET für DKW RT 175 bis RT 250/2 zu verkaufen. Tel.: 09467-314, 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.

Motor DKW RT 350, Twin in Teilen, billig abzugeben. Getriebe/Kupplung RT 175, sämtliche MZ RT-125, ES 250, Jawa CZ 175, Teile vorrätig. Tel.: 04662-1713 nach 18.00 h.

RT 125 zu verk., zerlegt 350,- DM, Tel.: 07544-3155.

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

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

- DNEPR -

SB 500 Motor, Tel.: 0043-7229-89927.
Suche für RT 125 H Tank, Kotflügel, Kettenkasten oder verkaufe die DKW. Meyer, Erfstr. 9. 28816 Stuhr, bitte schriftlich.

Verkaufe DKW E 200, 1929 guter Zustand, läuft, + ET., VB 3000,- DM, Jawa 350, 1962, stillgel., lief gut, viele ET, VB 1000,- DM, außerdem viele ET für Jawa-CZ u. MZ-TS. Markus Faulhaber, Ringhaustr. 10, 02785 Olbersdorf.

- DUCATI -

Dnepr Gespanne mit TÜV ! Fa. Däschlein, Tel. 09822/7556 H
Dnepr-Gespann, BMW-Motor, R 60/6, Bj. 1986. 1993 neu aufgebaut, Top-Zustand, VB 7.500,- DM, Tel.: 05371-15612.

Verkauf-Dnepr-Solo, neuwertig, 3 km, 2 Jahre TÜV, Tel.: 04431-6224.

- DUO -

750 S, Bj. 74, Breiter Rahmen, TÜV neu, Conti eingetragene, 9000,- DM, 450 Desmo Scrambler 6.000,- DM, 450 Desmo Motor 4.000,- DM, Tel.: 030-2158458.

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

Verkaufe org. GTV 500, guter Zustand, TÜV 5/95, Reifen u. Bremse neu, VB 4.500,- DM, Tel.: 06462-5709.



- EXPRESS -

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

- GESPANN -

Moto-Guzzi, N.-Falcone mit Velorex, Eintrag u. Wahlweise, 1992 gut restauriert, schwarz, FP 10.000,- DM, Tel.: 058357061.

verkaufe Heinrich - Lenkerverkleidung u. Beinschilder, ohne Halter, Wasp 15' Kotflügel vorn. Tel.: 0451-495123, abends.

ETZ 250, Ersatz. 85, 13 Kw, 251er Motor (4000Km), TÜV neu, 16'16'15', Tourensch.; Gabelstabi, Gepäcktr., BWG m. Scheibe u. Verdeck, Alltagsfahrzeug, ETZ 250 250 solo, kpl. in T., ETZ 250 Motor, zus. 2800,- DM, TS 250/1 Rahmen m. Schwinge o. Brief zu versch. Tel.: 04185-4343.

für Bastler, MT 11 mit R 60/6-Motor, EML-Schwinge u. Alu-Felgen. Preis VB, Inzahlungnahme möglich. Tel.: 06541-3824.

MG 850 T 3 m. Jupiter SW, Bj. 82, lange stillgelegt, kpl. neu aufgebaut, kunststoffbeschichtet, Stahlflex alle Lager neu, Auspuffanlage neu, 9.900,- DM, Tel.: 04072-7690.

Seitenwagen 'Duna', m. Alu-Boot, Bj. 68, Gew.:58 Kg, 4-Pkt.-Anschl., unrestauriert, 900,- DM, restauriert, 1800,- DM, Tel.: 06826-6473.

Ural-Gespänn, Bj. 71, 0 Km, 32 PS, fein rest., viel Chrom, Lack, Reifen, Bremsen neu, TÜV neu, 4.700,- DM, besser als die Neuen! Tel.: 06826-6473.

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

- HARLEY-DAVIDSON -

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-Ersatz. 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, Wegedrehzahl 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.

Sämtliche Unterlagen über Hercules TS, Bj. 69, auch als Kopie, dringend gesucht. Wolfram 0201-704508.

Suche ET für Heckules 318 u. 322 (2-Zylind. I 10). Tel.: 09467-314, abends.

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

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

- HOFFMANN -

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

- HONDA -

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

CB 125 S, verschenke Rahmen u. Brief, Tank, Sitzbank, Auspuff etc. an Abholer. Tel.: 05835-7061.

CB 450 K, Rahmen für DM 50,— abzugeben, Tel.: 0471-71900, ab 20.00 h.

CB 450, Mot. 0 Km, Ausp. SC Anlage, FP 3.500,- DM, Tel.: 075223273, abends bis 22.00 h.

CB 500 Four, Bj. 73, zweite Scheibe, Lenkungsämpfer, Kettenkasten, gute 4 in 4. Sitzbank, Scheinwerfer u. Seiten- deckel fehlt, 1800,- DM, Tel.: 06150-2851.

CB 750 F-Tank, kleine Delle, mit Dekkel u. Hahn, FP 50,- DM, Tel.: 0211-285112.

CB 750 KZ, Bj. 75 nicht ganz original, VB 3500,- DM, CBX 1000 u. CB 750 Ku.F.-Modelle, Original Hondafarben, je Dose 8,- DM, öfter versuchen. Tel.: 02676-1240.

CX 500, verk. 2 Vorder- u. 2 Hinterräder kpl., 1 Motor 500 E I A, 1 Vergaser- batterie, 4-er. Bol d or, 36 mm. Tel.: 0451-495123, abends.

Honda CB 450 K1, Top-Originalzustand, Chromtank, Motordeckel poliert mit Teilmotor für 4200,- DM VB, Maschine ist zur Zeit angemeldet, Tel.: 02208-1617.

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

XL 185 S Enduro 10 PS eingetragen, ca. 17 T-Km, VB 1200,- DM, neue Sitzbank, Radlager, TÜV Okt. 1995, z.Z. angemeldet, Tel.: 0228-649334.

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

Suche immer noch 1 Exemplar Honda C 110, egal in welchem Zustand, ab 19.00 h, außer dienstags, Tel.: 02561-81124.

Suche Kopf- u. Fußdichtung für CB 750 KG auf 900 ccm aufgebohrt. Schutzblech Chrom hinten, für K 6, ab 20.00 h. Tel.: 02872-7220, Nockenwelle u. Böcke für K6

Suche Sitzbank u. Seitendeckel f. CL 250 (2-Zyl.) Tel.: 089-631196.

Suche Teile für FT 500, Auspuff usw. Tel.: 04791-7237. Teile für CX 500, Bj. 79, zu verkaufen. Tel.: 06162-83696.

Verkaufe CB 250 B4, unvollständ. 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.

Verkaufe für Honda CB 250 B 4, Siba, Motor (frei), etc. Tel.: 0951-59147 od. 09131-208354.

- HOREX -

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

Regina O-Lampengehäuse, Bj. 50, kpl., Imperator-Kettenkasten, Horex-Moped-Tank mit Embleme von Rebell 50, Bj. 56/57 (Rohrrahmenversion, kpl. Getrag-Getriebe mit Kupplung (3-Gang), 3 verschiedene Aufhängungsmöglichkeiten zu verkaufen. Tel.: 06432-82753, ab 18.00 h.

Verkaufe Horex Resident 350, Bj. 59, rest. 1-2, VB 12.650,- DM. Tel.: 0203-355290.

- IFA -

BK 350, Bj. 57, schwarz, SW-tauglich, rest., Reifen u. Batt. neu, TÜV VB 4.800,—DM od. Tausch gegen TS 250/1L mit Wertausgl. Tel.: 08671-13354, abends.

BK bis Mot. Nr. 1601499 gesucht, Zustand egal. Tel.: 03933-3743.

- ILO -

Ilo-Twin, suche Ansaugeräuschkämpfer, Tel.: 02304-67700, öfter versuchen.

- IMPERIA -

Suche Literatur von Imperia u. MAG 500 ccm Motor OHV, Karl-Heinz Römer, Ostlandstr. 24, 34582 Borkenhessen, Tel.: 05682-9950, suche auch Zündapp Literatur.

- JAP -

JAP suche Teile für 1000 ccm JAP-Motor, seitengesteuert, Typ K T o. K T C, Bj. 1925-1930, Tel.: 0234-87238, Dietrich Cöppencastrop.

- JAWA -

Biete Oldtimerkrad Jawa, 125 ccm, Bj. 57, 4 Kw, 9/94, Orig.Zustand, läuft, zum Herrichten, VB 950,- DM, Tel.: 05772-7368.

Jawa 359, Bj. 60, org. Zust., ohne TÜV, org. Papiere, viele ET's, Zyl., Verg., Räder, Blecht., VB 700,- DM, Tel.: 06451-23430.

- KAWASAKI -

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

Tausche Kreidler Mustang 80, Bj. 81, neu gegen Kreidler Florett, 80 L oder 80 E, Tel.: 07444-2975.

- LAVERDA -

Suche Laverda 1000/1200, Unfall- od. Motorschaden. Tel.: 02361-655830.

- LITERATUR -

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

Biete od. tausche 4 Alben Motorradgesch. a. Archiv-Verl. NW. 1200,- DM, g. VB oder Oldy, Mochic, Klapp-Moped a. zerlegt od. defekt auch Ankauf von Sammler. Heinz Fischer, von Huttenstr. 29, 22761 Hamburg.

Hurth-Getriebe Copien von Ersatzteillisten ab 1930, T.Knaak, Römerstr. 7, Tel.: 0421-71787, bitte genauen Typ angeben.

KFZ-LITERATUR ALLER MARKEN UND LÄNDER

Advertisement for WK-Verlag featuring various motorcycle literature titles like 'Deutsche Motorrad-Typen 1928-1944', 'Encyclopädie des Motorrads', and 'Der Kopperwurm'.

WK-VERLAG Lagesche Str. 105•D-32108 Bad Salzuffen•Tel. 0 52 22 / 92 75-0 Fax 92 75-50

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

GUMMIKUH Past Perfekt Hefte, Jahrgang 91-93, kpl. für 50,- DM zu verkaufen. Tel.: 04442-1686.

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.

Motorräder u. PS-Zeitschriften, Jge 1953, 1961-1966, 1972-1979, 1981-1985, Jge teils nicht ganz kpl., ab 1972 fehlt ab und zu mal ne Seite, 471 Hefte, zus. DM 500,—. Tel.: 08422-1466.

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

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

Suche das Motorrad 49: 2, 7, 9; 50: kpl. Jg: 52:2, 4; Motorrad Classic: alle, Gummikuh alle bis 4/93, einschl.; BA für MZ-ES 300 und alles von BK + Wünsche. Tel.: 02661-7170.

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

Suche Markt Hefte von 1/80 bis 10/82, Oldtimer-Praxis 5/90, alte Past Perfektheft, Verk. ETL Triumph T 150 Modelljahr 1970, Tel.: 06502-6878 ab 18.00 h.

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

Verk. Krad Rep. Bücher für GS 400, 550, 750, DT 125/175, XS 250/400, Z 400, Steck. 20,- DM, evt. Versand, Tel.: 05772-7368.

Suche 'Das Motorrad' aus 49-54 u. Motorrad-Katalog 84+85, sowie Mo. Tel.: 05341-14639, So.-Do. ab 18.00 h. Suche Literatur Sammler Partner! über Harleys Ferraris. 4WD, Classic Motorrad u. Sportwagen, US-Truck, Militär, Info. Ernö Bonyhadi, H-3501, Miskolc 1. Pd: 500 Ungarn.

Suche Motorrad-Katalog 1982 (auch Tausch mögl.). Michael Tel.: 05043-2978.

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

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

Suche Literatur und Teile für DKW Hummel, Bj. 61, T6421-44931, Anrufbeantworter.

Suche 60 Jahre Zündapp Technik von Siegfried Rauch. Tel.: 0231-854192.

Verkaufe 'Das Motorrad' 78-93, Einzelheft 1,50 DM, kpl. Steck. 1,- DM, Tel.: 06162-83696.

Verkaufe Zeitschrift 'Markt', 85-06/91 u. Sonderhefte u. Motorrad-Spezial, in Sammelordnern, Preis VB, B. Klebingat, Tel.: 08193-6294, Fax 4619.

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

- MAICO -

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

M 250 B BW, Bj. 63, Motor, Rahmen, Vo. u. Hi. Rad, Auspuff, Bleche a. VHS o. Tausch geg. MZ ETZ Teile, Tel.: 06106-14280.

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)Ersatz. zu verk.: 1 Bremslichtschal. neu 5,- DM, 1 Zündkondens. neu 5,—DM, 1 Fabr.Typ.Schild M250B, neu, blanko 5,- DM, 1 verchrom. Außenspiegel, 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

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

Verkaufe Ersatzteile für M 250/B, Liste anfordern u. Literatur für fast alle Maiocos, Liste anfordern. Peter Vagt, Fierthstr. 2, 23684 Gleschendorf. Tel.: 004524-8832.

- MOPED -

Suche HiRa Nabe f. DKW-Hummel, Typ 136, Bj. 632, evt. Tausch 66. Kreidler, Zündapp, Hercules, Literatur. Tel.: 07582-8377.

Internationale KFZ-Literatur

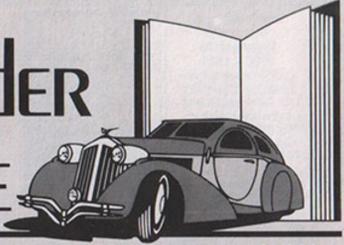
Advertisement for 'Das war noch nicht da! KFZ-Literatur-Katalog' featuring 228 pages of motorcycle literature.

ANTIQUARIAT!

Advertisement for 'Antiquariatskatalog No. 10' featuring 2.800 original documents and prospectuses.

Advertisement for WK-Verlag featuring motorcycle literature and contact information.

SCHRÖDER & WEISE



Autobücher und Automobili

NEWS

Katalog

BMW

Vorkrieg

AUTOBUCH INTERNATIONAL
Gesamtkatalog 1992/93
Auto, Motorrad, LKW
07000 DM 10,00

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

DKW MOTORRÄDER
Vorkriegsmodelle 1922-1939
von Stefan Knittel
21724 DM 39,00

Moto Guzzi

Postkarten

Humor

Faszination

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

Classic Postcards: Motor Bikes
12 x 18 cm, 20 S.
20543 DM 12,80

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

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

Roller

Sportlich

Sport Motorräder - Die Serienmaschinen der Superklasse
von Wolfgang Zeyen
20362 DM 78,00

Harleys

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

Königswelle

Ducati - Die Königswellen-Twins
von Michael Schäfer
19721 DM 39,80

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

Legenden

GSX-R

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

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

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

- MOTO GUZZI -

850 T 3, 4.900,- DM, Moto Guzzi V-700, 4.500,- DM, Moto Guzzi Nuovo Falcone 2.800,- DM, Tel.: 04193-91559, H.

20 alte MOTO GUZZIS

Airone Falcone, V50, V65, V7, 850 T, 850 LeMans, 1000 G5, 1000 SP und andere

Rainer Bollgrün Ratzenried
88260 Argenbühl b. Wangen im Allgäu
Tel.: 07522/44 11 - Fax: 07522/5201

Guzzi Falcone Turismo ganz original u. sehr schön rest. zu verkaufen, evt. Tausch gegen Flat-Harley WLA o. a. Wertvorst. um 10000,- DM, Tel.: 02334-45603, abends.

Nuovo Falcone Sport, Bj. 71, nicht ganz orig., (Auspuff, Instrumente) techn. u. Lack gut, deutscher Brief, 3.600,- DM, Tel.: 02151-561773.

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

verk. LMI Bj. 77, guter Zustand, Speiche La Franconis, Stahlflex, VB 7950,- DM, Tel.: 05482-1863.

- MOTO MORINI -

Moto Morini 3 1/2, Bj. 80, Motor 500 ccm, alle Verschleißteile neu, Rahmen u. Blechteile neu, Rahmen- u. Blechteile zerlegt, müssen noch lackiert werden, Blankobrief, 2.900,- DM, Tel.: 02151-561773.

Suche 250 V Motor, Zündung WHB, biete 350 WHB u. ETL, Tel.: 0241-507469.

- MZ -

MZ ES 250/2, Hinterradschwinge 30,- DM, Tel.: 04321-41634 oder 28117.

Alle Ersatzteile TS bis ETZ ständig am Lager, tägl. Versand, Probefahren 500 R, MZ-Vertragshändler Motorrad-Dietze, Kölner 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.

ETZ 250 Vopo, TÜV 2 J. ohne Verkleidung, 17 PS für 1770,- DM, VB, zu verkaufen, Tel.: 05271-8064 od. 05271-34957.

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

ES 250/2-Gespann mit neu überholtem 5-Gangmotor (TS) Kurbelwelle (ETZ),

Kolben, alle Lager neu, auch optisch gut, VB 2.500,- DM, Tel.: 0531-347933. Suche ES 250 Gespann, Tel. 0571-36182.

ETZ 250 Armee, TÜV 2 J. 8000 Km, Bj. 87, VB 1750,- DM, Tel.: 05271-34957 ab 20.00 h

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

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

MZ ES 250/2, Bj. 67, Gespann, mit ETZ 250 Motor, rest. bedürftig, VB 400,- DM, Tel.: 05505-2116 oder 2694, Ralf.

MZ-Reste, Gabel ETS 50,- DM, Gabel TS/ 150,- DM, Brücken ETZ 40,- DM, ES-Tank 50,- DM, Auspuffanlagen Chrom u. NVA, TS u. ETZ 60,- DM, 80,- DM, verlängerte Stoßdämpfer 40,- DM, Tel.: 0471-65127.

Rahmen /1 Gespannt, 30,- DM, Vorder- rad 20,- DM, Reifen 300 x 18 + 2,75 x 18 je 30,- DM, neu, suche Hinterrad TS/1, Beinschutzbleche für ES 150 + TS 250 je 40,- DM, Tel.: 09195-8798.

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

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, 28199 Bremen.

Suche ES 250/300 Motor, auch defekt, alles anbieten, Tel.: 07562-2474.

Suche für ES 250/2 Briefkopie, Bj. 71 mit SW Eintragung Superelastik geg. Unkostenersatzung, Tel.: 05831-1546.

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 ET 250, NVA, A Modell, E-Teile aller Art, Angebote unter Tel.: 0781-1572, ab 18.00 h.

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

Suche MZ Stoye Elastik Seitenwagen (war an /0 Serie, Kanuform aber 4 Punkt-Anschluß). Biete evt. im Tausch Superelastik der 60er, Tel.: 02661-7170, abends.

MZ-Gespann gesucht, Tel.: 089-6371513, ab 18.00 h.

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

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

TS 150, brauchbarer Zust., kein TÜV, VB 200,- DM, Tel.: 05835-7061.

Verk. die bekannte, robuste MZ-Fun mit Ww eingetragenen 1 1/2 Sitzer Motorist, das Boot hat eine Vielzahl von Umbaumöglichkeiten. Weitere Info unter Tel.: 0494163402, VB 10.900,- DM.



HEUMANN
ERSATZTEILE
FÜR MOTORRÄDER, MZ, OLDIES
Fuchsberg 3-5 · 6110 Dieburg · Tel. 0 6071/1315 · Fax 81284
Großteilhaber für ETZ 125/150, ETZ 250/251, TS 250, 250/1
und Gespannteile
60seitige Liste MZ gegen 3,50 DM in Briefmarken anfordern

Spezialzubehörcatalog
5 DM Schein oder Münze
Neugespanne
Gespansservice · Tauschteile
Blitzversand aller Teile,
auch für alte Modelle
• Vollverkleidung
• Einzelsitze
• Lederkoffer
• Klapprasten
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 02133/93123

MZ-TREFF - INFO
Ersatzteile für alle MZ-Modelle
z.B. ES-ETS Kettenräder
Ansauggummi ES-ETS-TS-TS/1
Regler 6V
Elektronische Regler 12V
Umbau für MZ von 6V auf 12V
kostenlos Preisliste anfordern!
Probefahren mit MZ 500 R
MZ-TREFF Inh. Rainer Blaschke
Trierer Str. 15 / Postfach 17
5561 Osann-Monzel
Tel.: 06535/210 oder Fax: 1364

Verk. MZ ES 250/2-A, Bj. 72, ohne Auspuff u. Kickst. sonst kpl., orig. Papiere, VB 350,- DM, Tel.: 06451-23430.

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 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.

- NORTON -

Suche Norton-Scrambler (Twin), auch defekt, Tel.: 06578-1478.

Suche Tachoantrieb f. Com. 850 MK 3, Bremstrommel hinten für frühe Com. od. Atlas, Triumph pre-unit, Primärkasten von Alternatormodell, Tel.: 06502-6878, ab 18.00 h.

- NSU -

NSU-Quick 98-er, guter Originalzustand, kein Rost, mit zerlegtem Ersatzmotor, VB 1400, Tel.: 02248-1489.

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

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

NSU MOTZKE
Größtes Teillager
Deutschlands

Soll Deine NSU gut laufen muß Du bei Motzke kaufen!
* ORIGINALTEILE * NACHBAU
* GEBRAUCHTEILE
* FACHLITERATUR
* TECHNISCHE AUSKUNFT
* BING VERGASER ALLE TEILE
* AUCH FÜR IHRE QUICKLY *
Rufen Sie an, Motzke hat's!!
36124 Eichenzell/OT Büchenberg
(Verkauf: Jakobusstraße 30)
Telefon 0 66 56 / 86 05
FAX 0 66 56 / 77 39
Vorherige Anmeldung erforderlich

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"-Situatationen 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
Bogenschütz-Verlag
Iserlohner Straße 29c • 28199 Bremen
Telefon 04 21/5132 55 • Fax 04 21/51 31 55



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

Motorradmuseum Augustusburg
Schloß Augustusburg
09573 Augustusburg

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

Italiener und Engländer
Motorradladen Yorkstraße GmbH
Yorkstraße 15
10965 Berlin

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

British Bikes
Brando's
Mittelweg 2
22941 Bargtheide

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

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



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

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

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

British Bikes
GLM-Motorräder
Fischerstraße 1
31039 Rheden

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

Bücherstube Lehrte
ltener Straße 28
31275 Lehrte

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

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

BMW-Vertragshändler
Fa. Labitzke
Kirchhofstraße 20
40721 Hilden

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

MZ-Vertragshändler
AT-Zweiradtechnik Feld
Dorfstraße 19
41540 Dormagen

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

Presse & Buch im Bahnhof
Wolfgang von Lengerke
Hauptbahnhof
44787 Bochum

Reifen Kastenholz
Mönchgasse 14
50737 Köln

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

Adler-Museum & Antiquitäten
Strohenger
Kölner Straße 150
53919 Weilerswist

Metzen's Raritätenladen
Reklameschilder
Galeria Hortenpassage
54290 Trier

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

MZ-Spezialservice
Firma Wildschrei
Hauptstraße 26
56829 Brieden

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

Kiosk
Uwe Bollwig
Leuningser Straße 1
59199 Bönen

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

Veteranen-Ersatzteile
Heumann
Fuchsberg 3-5
64807 Dieburg

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

Deutsches Zweiradmuseum
Deutschordensschloß
74172 Neckarsulm

Teile für klassische BMWs
Martin Kornhas
Durlacher Allee 105
76131 Karlsruhe

BMW-Vertragshändler
Fa. Ball
Weinstraße 67
76887 Bad Bergzabern

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

Dnepr-Importeur
Firma Theo Däschlein
Ansbacher Straße 57
91572 Bechhofen

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



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

NSU Motorradleuchtreklame b.seitig beleuchtet, geg. Gebot, Gouverneurrahmen u.Tank, Regina Räder, DKW Rahmen, RT 175, 175 S/200/200 H/250/2. Tel: 0821-436914, Mo.-Do. 20-21 Uhr.

2 x Quickly N bzw. S fast kpl. in Teilen mit vielen Orig.- u. Neuteilen, nur kpl. VB 950,- DM, Tel.: 0471-65127.

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

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

NSU-Max-IG, Info gegen Rückporto, D. Kaiser Tel.: 02403-33224, ab 18.00

NSU-Quick 98-er, guter Originalzustand, kein Rost, mit zerlegtem Ersatzmotor, VB 1400, Tel.: 02248-1489.

NSU-Quickly S 23, BJ. 63, mit Papieren, guter Zustand, fahrbereit, VB 750,- DM, Tel.: 02248-1489, oft versuchen.

Suche für Quickly TTK Motor Seitenbleche, Vergaserabdeckblech auch Tausch gegen andere Mopedteile, Tel.: 07444-2975.

Suche NSU-Max, Barzahler. Tel.: 06074-25538, bitte abends anrufen, lange klingeln lassen.

Verkaufe NSU 601 TS mit Seitenwagen, Bj. 38, Zustand 3 VB 10500,- DM, Tel.: 0611-563849 od. 561993.

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

- PANTHER -

Panther engl., suche alles über Panther M 100 u. M 120, auch Besitzer zwecks Erfahrungsaustausch, Meyer, Erftstr. 9, 28816 Stuhr, bitte schriftlich, da auf Montage.

- PUCH -

kpl. Motor, guter Zustand, 2-Vergaser-Version, Motor-Nr. 462 128, 175 ccm, Bohrung 2 x 38,3 mm, VB 350,-, Suche Original-Prospekt Horex S 35, Bj. 37, biete DM 100,-, Tel.: 06432/82753.

Suche sämtliche Unterlagen für und über die Cobra 80 und die M 50 Jet. Tel.: 04321-528174, leider nur am Wochenende.

- ROLLER -

Rollermotor 150 ccm für 'Berlin' kompl. 200,- DM zu verkaufen, ebenso Tank für Berlin 20,- DM. S. Paesler, Bornholmer Str. 93, 10439 Berlin.

Berlin-Roller, Bj. 62, sehr guter Zustand, Originallack, Einzelsitze u. 3 Ersatzmotoren, VB 1900,- DM, Tel.: 0211-7103907.

Galetto Roller (Guzzi), 192 ccm, 4-Takt, Bj. 60, 2.300,- DM. Tel.: 04193-91559. H.

- SEITENWAGEN -

Steib LS 200,- DM, neu lackiert, schw., fast kompl., Bj. 54, 2.200,- DM, Duna-SW, Bj. 69, m. Alu-Boot, gew. 58 Kg, top rest., 1800,- DM. Tel.: 068266473.

Verk. Super-Elastik m. Anschlüssen f. Simson-Sport. Umbau auf MZ es o. TS möglich, guter Zustand m. Blinkleuchten n. hydr. Bremse, Preis 400,- DM, S. Paesler, Bornholmer Str. 93, 10439 Berlin.

WASSER - ABZIEHBILDER TEL : 08422 - 1466
SCHRIFTZÜGE; EMBLEME; DEKORS von Achilles, Adler, Aermacchi, AJS ... über Norton, NSU, Opel ... bis Windhoff, Yamaha, Zehnder, Zündapp, bei K. Böhner, Dr.-von-Daller-Str. 40, 85356 Freising
ÜBER 500 MOTIVE !! KATALOG GEGEN 10-MARK-SCHEIN !!

elektronische Regler für 6 V, 12 V oder NC

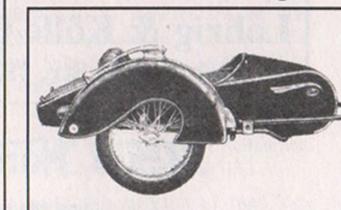
ADLER, ARDIE, AJS, AWO, BMW, DKW, HEINKEL, HARLEY DAVIDSON, HOFFMANN, HOREX, IFA, ILO, MAICO, MATCHLESS, MZ, NORTON, NSU, PUCH, TRIUMPH, SAROLEA, VICTORIA, ZÜNDAPP
Sonderanfertigung für fast alle Modelle

ELEKTRONIC-DATA KLEIBER GMBH
Steinbach 19 · 51789 Lindlar · Tel. 02266/2502 · Fax 02266/44267

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

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

ERSATZTEILE für alle STEIB - Seitenwagen



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

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

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

Suche großen Felber, kpl. rechts od. links Anschluß od. Panther Stwg. Chassis. Meyer, Erftstr. 9, 28816 Stuhr, bitte schriftlich, da auf Montage.

Stoye breits Alu-Boot, passd. f. Sport-AWO, VB 500,- DM, Tel.: 0391-6216194, Martin verl..

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

verkaufte feste Kabine für TR 500, Nachbau, Tel.: 02151-561773.

- SIMSON -

SR 44, Habicht, Bj. 73, VHS, Tel.: 05402-4270.

- SONSTIGES -

Gr. Berg Mopeds u. Teile, Zündapp, Kreidler, Hercules, mögl. kompl. abzugeben. Tel.: 0511-814134.

Prospekt anfordern! 5,- DM Briefmarken
Tankabzeichen Tacho + Helm + Schutzblech
HistoriClassic
Gießereistr. 10 83022 Rosenheim
Tel. 08031/324 24 Fax 3 1175
Vetterling-Druck

EDELSTAHLSCHRAUBEN
Muttern, Normteile in A2 alle Abmessungen auch Feingewinde, Sondermaße auch hochglanzpoliert
Rostfrei
Katalog gratis, Tel. 0 85 02 / 14 25
Fa. Wegertsender · 8399 Fürstenzell 1
Postfach 10 38 · 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
Zylinderzweifelerei
Elektron. Zündanlagen
Glasstrahlarbeiten
BMW + Yamaha
Am Kuhlenkamp 48
44795 Bochum
Tel.: 0234/472598 Fax: 0234/472477

Über 2.800 Originale
KFZ-Prospekte, technische und allgemeine KFZ, Literatur, historische Plakate, Motorrad- und Auto-Kataloge, Jahrbände, Motorsportbücher über Kraftfahrzeuge von ca. 1900 bis heute.
Auf 96 Seiten in dem brandneuen Antiquariats-Katalog Nr.: 10 (September 1993) nur 5,- DM zuzügl. 3,- DM Porto (Inland) oder zuzügl. 5,- DM Porto ins Ausland. 25,- DM im Abo für 5 Ausgaben portofrei (Inland), oder 50,- DM für 5 Ausgaben ins Ausland.
Abo ohne automatische Verlängerung!
Sofort bestellen bei: **WK-VERLAG**
Lagesche Str. 105 · D-32108 Bad Salzuflen-Schötmar
TELEFON (05222) 92 75-0 · FAX 92 75-50

POLIEREN WIE PROFIS!
• müheelos mit Ihrer Handbohrmaschine!
• Metalle - auch Alu
• Autolack
• Plexiglas
Gratistinfo 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

3 VDO Tacho bis 100 Km, 1 x für Görücke bis 100 km, 1 x Peerboom u. Schurmann, für 200 ccm Stock, alle 60 mm. Bardolf, Rudolf, 97242 Schweinfurt, Ratiborstr. 7, Tel.: 09721-803025.

Biete Rahmen (Plunger) u. Gabel für Ariel, Bj. 51, Zyl.Kopff. 250er Ariel, Bj. 35, Rahmen u. Teile für IFA/MZ BK 350, Royal-Seitenwagen für Heinkel, Hira-Ständer f. Matchless. Tel.: 0541-126969.

Blechretauto Moskvitsch geg. Gebot, Tel.: 007121-42881.

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

Hallo wer kennt eine Kolbendreherei, die Kolben nach Muster o. Vorgabe anfertigt. Wo kann man versch. Kolbenringe u. Ölblestreifer beziehen? Tel.: 07227-8527.

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

MZ RT 125/250 ES/ETZ250/Jawa CZ 175 in Teilen günstig abzugeben. DKW-Motor/Twin, RT 350/Getriebe, RT 175, billig, Preisliste gegen Rückporto. Tel.: 04662-1713, nach 18.00 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.

Sammungsauflösung: 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.

Suche Email-Schilder u. Plakate zum Thema Motorräder/Fahrräder u. Spielzeug-Motorrad. aus Blech, Tel.: 0651-84409, abends.

Suche Info-Tips über Mars Stella 150, Bj. 51, Tel.: 0711-2566662.

Suche V 7, Hinterrad od. nur Radnabe, verk. Laverda Trommelbremse vorn, 230 mm, Tel.: 02151-561773.

Tank CB 250, guter Zustand 70,- DM VB, Helix-Roller 80,- DM, Fußrastenanlage GT 500 von Raask 50,- DM, verschiedene Gepäckträger 1000 Kawa LB250, Tel.: 030-4138823.

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

Tausche Fiero GT, V 6, Sportw. geg. BSA, Norton, Triumph, Ducati o. and., Tel.: 0481-67959.

Verk. Motoren, Horex 500, Columbus u. MAW Stamo Tornax 175, MAW Hilfsmotor Bauer 98 kpl. m. Bauer Anh., Kinderfahrrad Victoria V 99 N, Bj. 40, m. Orig. Brief. Tel.: 06043-3409.

Verkaufe Horex Resident 350, Bj. 59, rest. 1-2, VB 12.650,- DM. Tel.: 0203-355290.

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

Wer hat Interesse u. Platz f. Zweirad-Oldisammlung. Tel.: 09605-1239. Überzählige Teile u. Zweiräder: Express, Radexi, Velo-Solex, Mobylette, Zündapp-Combinette, HO-CB 125, 2 x Moped Mixer., Herc. K 50, Tel.: 09605-1239.

zerlegter Motor von KTM 175 MC (luftgek.) u. Hi.-Rad zu verschenken. Tel.: 05835-7061.

- STEIB -

Suche 250, Tel.: 0711-2566662.

- SUZUKI -

SUZUKI
Ihr PARTNER
in allen
Motorradfragen

■ VERKAUF ■ SERVICE
■ ERSATZTEILE ■ REPARATUREN

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

Neuteile für Suzuki GSX 1100, Bj. 79 u. 80 zu verkaufen. Tel.: 06162-83696.

Suche für GSX 850, Bj. 82, Reparaturhandbuch, Betriebsanleitung etc., Tel.: 030-3332560.

Verkaufe Suzuki GSX 1100 E, Bj. 80 (Old Lady), 74 Kw, 6/95, ca. 70.000 Km, div. Extras, kl. Mängel, VB 2600,- DM, Tel.: 05772-7368.

- TEILE -

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

Suche Harley Sportster Serienschalldämpfer Piel, Tel.: 0211-653040 od. 02102-50892.

Teile für Honda Four-Modelle, für Suzuki GT-Modelle, für Yamaha Zweitakt-

ter, Gabelbeine für CB 450 u. CBX 1000 öfter versuchen da Schichtdienst. Tel.: 02676-1240.

Verk. Craven-Koffer (Engl. Toplader), MBV-Lenkerverkleidung (wie BMW-S) SR 500, LSL-Höcker, Pichler-Lenkerverkl., div. verchromte Anbauteile, Tel.: 0421-625902, abends.

Verkaufe für ETZ 150, Bj. 89: Motor 80,- DM, Vergaser 20,- DM, Tank 30,- DM, Rahmen mit Papieren 80,- DM, weitere Kleinteile (Lampe, Blinker usw.). Tel.: 03991-662659.

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

Versch. 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 1 Satz Chrombügel für R 69 S. Tel.: 0421-501213.

- TERROT -

350, Bj. 24-29, DM 6.500,-, Tel.: 04193-91559. H.

- TORNAX -

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

- TRIAL -

Boss, 90% kompl. 3.500,- DM. Tel.: 0043-7229-89927.

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 schein, 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 Gebrauchtmaschinen
An- und Verkauf
Fischerstraße 1 • 3211 Rheden
Tel. 05182/51831 • Fax 05182/1572

- TRIUMPH (D) -

Suche Zyl.-Kopf, B 200 od. B 204, Kettenrad und ovales Rücklicht B 200, S 350 od. RL 30, Tankknieskissen mit Schriftzug, Tel.: 06192-900031.

- TRIUMPH (GB) -

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

BRITISH BIKES WEIGELT
60439 Frankfurt · Nassauer Str. 14
BSA · NORTON · TRIUMPH

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

Suche Primär Kettenkasten für 6 T, Bj. 62, Cinnete, Hälfte würde schon weiterhelfen u. Tachoantrieb für T 160, Tel.: 06502-6878, ab 18.00 h.

Suche T 20 Tiger Cub od. TR 25, auch defekt, unvollständig oder unrestaurierter Zust. - einfach alles anbieten. Tel.: 06502-6878, ab 18.00 Uhr.

Trophy 650, Bj. 67, TÜV 5/95, v. Neuteile, Motor teilüberholt. Angebot ab 6000,- DM od. Tausch geg. BMW Enduro, Tel.: 0761-807216.

Werkstatthdbuch (engl.) 650 cc unit bis Bj.70 über 200 Seiten, gute Kopie (beidseitig) 50 DM, Tel. 05034-4258, Udo

- URAL -

Ural-M 63 zerlegt, poln. Milizmaschine mit Zollpapieren. Tel.: 06592-1519.

- VESPA -

Vespa 150, Bj. 57, restauriert 2500,- DM. Tel.: 030-2158458, Vespa 150,

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

- VICTORIA -

Suche KR 25/26 od. V 35 Motorrad, Ersatzteile, Literatur u. Werkstattsschild zu verkaufen. Tel.: 06162-72127.

Suche Victoria, KR 35 S/SN od. SS. Bitte alles anbieten. Tel.: 06162.72127.

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

- VINCENT -

Seeley Vincent, Rennmotor, 500 ccm, 90% kpl. viele Neuteile, Preis VHS, Inzahlungn. möglich. Tel.: 05128-5766, ab 20.00 h.

- YAMAHA -

DT 175 MX, Bj. 81, 17 PS, guter Zustand mit Blankobrief, FP 1500,-DM. Tel.: 05250-50122.

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

Drehzahlmesser für SR 500, 50,- DM, Tel.: 06578-1478.

Raritäten: DSS, DS 6, RD 125, alle org., div. Org. li + ab 1967, Neuteile XS 1/2/650, RD 125-400, frühe Enduros, Li-

YAMAHA
Klassiker
125-750 ccm

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

Restaurierungen
Ersatzteile
schnell,
zuverlässig
seit 1968

sten auf Anfrage, FAX 02152/80179, Tel.: 02152-80240.

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

RD 200, EZ 77, seit 86 stillgelegt, kein TÜV, fahrbereit, VB 300,- DM, Tel.: 05835-7061.

RD 250 LC, Bj. 81, i.T. (ohne Motor) zu verkaufen, VB 200,- DM, Tel.: 05505-1378.

RD 400, Bj. 76, rest., Akront-Hochschulterfelgen, elektr. Zündung, läuft gut, VB 2.900,- DM, Tel.: 02842-60058.

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

SR 500 gesucht, Unfall- od. Defektmachine als Teileträger, auch nicht defekt günstige Maschinen anbieten oder Teile davon z.B. Motor. Tel.: 0421-625902, abends.

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

SR 500, Bj. 81, schwarz, Speiche, 50er Jahre-Design, neu aufgebaut, viele Extras, Selbstkostenpreis, 3800,- DM (o. Tausch gg. XS 650), Tel.: 05382-2864, Helge verlangen.

SRX, Bj. 87, 45.000 Km, Reifen neu, 3.200,- DM, Tel.: 0211-285112.

Suche E-Teile für YR 3, Bj. 1969, Tel.: 02362-24791, abends.

Suche für TR 1m 191 Tank u. Sitzbank neu oder gebraucht. Tel.: 07444-2975. Suche Motor u. WHB AS 3, suche WHB SRX. Tel.: 0241-507.

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

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

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

TR 1 - Heck, Bj. 82, 350,- DM, Yamaha TR 1 guter Zustand, TÜV 5/95, VB 4350,- DM, Honda XR 600 4.250,- DM.

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

XS 360 ohne Motor, mit Brief, 120,- DM, Rumpfmotor Kawasaki 400 ccm, 4 Zylinder 20 KW mit Rahmen u. Brief, 100,- DM, ES 300, Bj. 63, bereits lange stillgelegt, 700,- DM. Tel.: 0951-71856.

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. 80, ca. 47.000 Km, TÜV fällig, braucht etwas Zuwendung, VB 1750,- DM, Tel.: 0511-834434.

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

- ZÜNDAPP -

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

Verk. Zündapp KS 175, Bj. 78 2/93, neu lack., Motorgelagert, Kolb., Batt, Rei-

fen, neu Magura-Lenker u. MZ-Auspuff, eingetr., TÜV 10/94, H4-Licht, Farbe weinrot, VB. Tel.: 06451-23430.

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

Zündapp KS 175 Rahmen mit Brief, Grußblätter, Rücklicht, Lenker, Blinker, Luftfilterkosten, Vergaser, Gabel, Fußrasten. Tel.: 04954-3655, ab 17.00 h.

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

Zündapp-Moped 434, Bergst., Bj. 73, guter Zust. beg. rest. Neuteile für 600,- DM, Originalpapiere vorh., FP 500,- DM. Tel.: 06074-25538.

- LAST MINUTE -

für Yamaha XS 360/400, Vorderfelge u. Bremsscheibe, Dichtsatz, Bremsbacken 80,- DM, Vorderfolge GS 550 E 20,- DM, DT 80 MX Tank u. 2 Seiten-deckel 20,- DM, Tel.: 05772-7368.

Suche Matchless 500 ccm, ohv Haarnadelmotor, Bj. 37-39, alles von Ardie, Schüttoff-Teile, OK-Supreme-Teile, Indian Warrior-Teile! Krogmann Tel.: 0561-65547, vorm.

Zylinderkopf für Ariel VB 600,-DM (Alu oder Gußeisen), Fahrgestell für Russenboxer M 72, Tel.: 0541-126969.

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 in 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.

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

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

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
Dezember					
4. 12.	AUS	Victoria	Funday	Ducati Owners Club of Victoria, POBOX 16, Box Hill, Victoria, 3128 Australien	
4. 12.	I	Bologna	Moto Show		
4. 12.	2400	Lübeck	Rider's Cafe	Weihnachtsbasar	Tel.: 0451-898105
10. 12.	-12.12.	6832	Hockenheim	Fortbildungsstätte	MOTO AKTIV Marburg, Tel. 06421-82085
Januar 1994					
15. 1.	09573	Augustsburg	Burgplatz	24. Wintertreffen	Info : 037291-267 und 6528
15. 1.	-16. 1.	4790	Paderborn	Schützenhalle	S+I Rübner, Tel.: 02064-55943
22. 1.	-23. 1.	30453	Hannover	Großmarkt Tönisberg	Info : 0531-331415, FAX 346116
22. 1.	-23. 1.	4100	Duisburg	Rhein-Ruhr-Halle	S+I Rübner, Tel.: 02064-55943
29. 1.	-30. 1.	3180	Wolfsburg	Congress-Park	S+I Rübner, Tel.: 02064-55943
Februar 1994					
3. 2.	- 6. 2.	74874	Sinsheim	Messehallen	Info : Messe Sinsheim, 07261/68 90, FAX 689 220
5. 2.	- 6. 2.	74874	Sinsheim	Messehalle 3	Info : Messe Sinsheim, 07261/68 90, FAX 689 220
4. 2.	- 6. 2.	8---	München-Freimann	Mode-Order-Center	Info : Schäfer, Tübingen : 07071/24 317, FAX 27 301
4. 2.	- 6. 2.	94169	Thurmansbang-Solla	Loh-Hexenkessel	Info : Bauer, 0841-59 214, FAX 59 034
5. 2.	- 6. 2.	2672?	Emden	Nordseehalle	S+I Rübner, Tel.: 02064-55943
18. 2.	-20. 2.	8	München	Olympiahalle	Info : 08142/58785, FAX 08142/58786
19. 2.	-20. 2.	5429?	Trier	Europahalle	S+I Rübner, Tel.: 02064-55943
26. 2.		79117	Freiburg	Stadthalle Meßplatz	Info : Sundermeier, 07633/500 123
27. 2.		2638?	Wilhelmshaven	Stadthalle	S+I Rübner, Tel.: 02064-55943
28. 2.		55457	Gensingen	Zum Adler	Motorrad-Veteranen Gensingen, 06704-2208 Peter
März 1994					
19. 3.	-20. 3.	I	Lonigo	Veteranenteilemarkt	Info : Renato Valle, Italien 0444/831 655
Mai 1994					
1. 5.		55457	Gensingen	Zum Adler	Motorrad-Veteranen Gensingen, 06704-2208 Peter
7. 5.		74172	Neckarsulm	Marktplatz	Dt.Zweiradmuseum, 07132/35271, FAX 2393
13. 5.	-15. 5.		Paderborn	3. Int.Moto Guzzi Treffen	Info : MGC Paderborn 05250/1507
28. 5.	-10. 6.	GB	Isle of Man	Tourist Trophy	Info/Anmeldung : T.T.Deposits, POBOX 5, Douglas, Isle of Man, IM 99 1AF
Juni 1994					
11. 6.	-12. 6.	26345	Bockhorn	13. Veteranen- u. Teilemarkt	Info : Herbert Ahlers, 04453-7333, FAX 72888
17. 6.	-19. 6.	76846	Hauenstein	4. Italiener Treffen	Info : Gerst, 06392/1671
Juli 1994					
8. 7.	-10. 7.	27612	Loxstedt-Hahnenknoop	5. norddt. Klassikertreffen	C.Schultz, 27612 Loxstedt, Welle 18, Tel.: 04744-5060
30. 7.	-31. 7.	56410	Montabaur-Wirzenborn	Gh.Wirzenborner Liss 4.Veteranen+Teilemarkt	Info: 02602/4327 oder 8706
August 1994					
27. 8.	-28. 8.	79540	Lörrach	REGIO-Freizeitpark	1. Int. Oldtimer- u. Teilemarkt Messe Lörrach GmbH, Tel.: 07621-2707, FAX: 12092
Ständiger Termin					
1----	Berlin	Irish Pub	Engländer Stammtisch	Jeden 1. Montag im Monat ab 20 Uhr. 030/8210951	
103--	Berlin-Karlshorst	Heizhaus	MZ-Stammtisch	Jeden 2. Donnerstag im Monat ab 18 Uhr. 030/4025830	
10557	Berlin	Werftstr.	(Vet.-) Trialstammtisch	Jeden 2. Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr. 05829/448	
20357	Hamburg	Sternschanze	Motorrad-Stammtisch	Jeden 3. Sonntag im Mon., 10 bis 12 Uhr 040/6915387	
2----	Hamburg 76	Gastst. Intakt	Oldiestammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr	
20255	Hamburg	Lutterothstr. 33	Brit-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat	
21357	Bardowick	Fa. Damen&Bruns	BMW-Klönchnack	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr	
22---	Hamburg-Winterhude	Gastst. Kanal 9	MZ-Stammtisch	Jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat	
22941	Bargteheide/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. 04432/3553	
27619	Schiffdorf	Gasth.FriedheimerSee	Fischereihafenrennen-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	
28870	Fischerhude	Gastst. Am Bocksberg	Oldtimerclub Fischerhude	Jeden 2. Donnerstag im Monat, 19 Uhr. Info 04293/7631	
29683	Dorfmark	Gastst. Böhmgrund	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 04261/83264	

ständiger Termin Fortsetzung :				
31185	Söhlde/Nettlingen	"Vor Holzer Rast"	MZ-Stammtisch	Jeden letzten Samstag in Monat ab 13 Uhr. 05121/25560
34587	Niedervorschütz	Gasthof Forstmühle	MZ-Stammtisch	Jeden 3. Samstag im Monat ab 19.30 Uhr 05665/30613
38329	Wittmar	Waldhaus zur Asse	Motorradstammtisch	Jeden Dienstag ab 19.30 Uhr. Info 05331/32040
38329	Wittmar	Waldhaus zur Asse	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 18 Uhr. 0531/696965
38329	Wittmar	Waldhaus zur Asse	Roller-Stammtisch	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 17 Uhr. 05331-45676
47804	Krefeld/Hüls	Gasthof "Berg & Tal"	Oldtimerstammtisch	Jeden 2. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr. 02151/753758
47906	Kempfen	Gasthof "Berg & Tal"	Oldtimerfrühschoppen	Jeden Sonntagmorgen. Info 02151/734202
49152	Bad Essen	"Ölfleck"	DDR-Fahrzeug-Stammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat 20 Uhr. 05472/4828
494--	Ellenstedt	Ponyhof, Schneebee.	Motorrad-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat ab 20 Uhr. 04444/632
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
54338	Schweich	Gasth. Junges	Engländer-Stammtisch	Jeden 1.+3. Freitag. 20 Uhr :06578/1478 bzw. 06502/6878
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
77652	Offenburg/Bd.	Gasthaus Anglerheim	MZ+Jawa Stammtisch	Jeden Sonntag um 10 Uhr. Info : 0781/1572
79---	Freiburg	Pizzeria Kronneck	Italo-Stammtisch	Jeden Freitag ab 20.30 Uhr 0761/64611
85893	Reichertshausen	Gasthof Lindermeier	Motorradtreffen	Jeden 2. Sonntag im Monat 17.30 Uhr. 0841-59214
87724	Ottobeuren	Elderner Kaminstube	Italo-Stammtisch	Jeden 1. Fr. ab 20 h. Tel. 08331-81631
890--	Ulm	Cafe Rialto	Klassiker-Stammtisch	Jeden Donnerstag ab 19 Uhr. Info 07302/4853
91619	Oberzenn	Sound Island	Moto Italia Stammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 19 Uhr 09844/671
91735	Muhr am See	Gasthof Mönchswald	Oldie-Stammtisch	Jeden 3. Freitag ab 20 Uhr 09831/9149, ab 18 Uhr
97074	Würzburg	Gasthof St. Bruno	Klassikerstammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 20 Uhr. 0931/81730
CH	Herrliberg, Zürichsee	Restaurant Blümlisalp	Oldistammtisch	Jeden Do.ab 19.30 h bei gutem Wetter. 004119232816

Eine Bitte an alle Veranstalter:

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

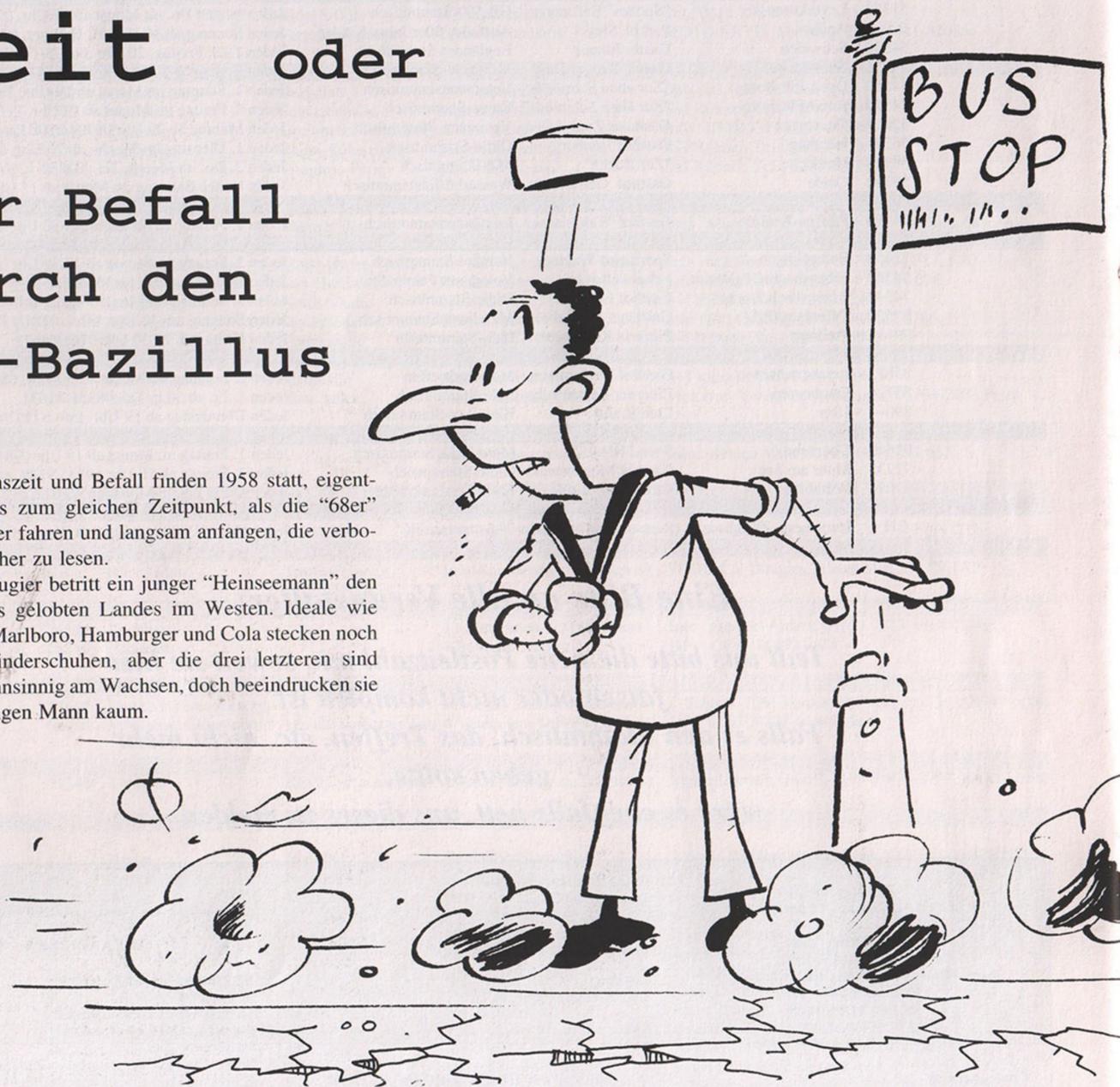
<p>DIE ZEITSCHRIFT GUMMIKUH & PAST perfect erscheint im Baues Verlag GbR Am Deich 57 • 28199 Bremen Rainer Baues, Ute Nennstiel, Jupp Jäckels † Tel.: 0421/50 16 17 Fax: 04 21/50 44 48 ISSN 0936-921 X DK 629.11(05)(091) "1949/1979"</p>	<p>Fotos & Titelrealisation: Baues Offset Druck</p> <p>Fotos: Rainer Baues, Uwe Kremer</p> <p>Layout: Uwe Kremer, Peter Ullrich</p> <p>Satz: pu/.</p>	<p>Druck: Baues Verlag, Am Deich 57, 28199 Bremen</p> <p>DIE ANZEIGEN</p> <p>Verantwortlich für Anzeigen: Ute Nennstiel Anzeigenschluß (gewerblich): Jeweils am 20. des Vormonats Anzeigenpreise: 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>KLEINGEDRUCKTES Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. 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>
<p>Chefredakteur: Rainer Baues (verantwortlich)</p> <p>Redaktion: Udo Stünkel</p> <p>Redaktionelle Mitarbeit: Alan Cathcart, Ducsi, Dipl. Ing. F. Freitag, Reinhard Hopp, Stefan Katzer, Uwe Kremer, David Longstroke, Jörn Meißner, Oberger, Siegfried Rauch, Thomas Reichl, Andy Schwietzer, Dr. Paul Simsa, Wilhelm Springmann, Jürgen Strohmenger (stromi)</p>	<p>DIE ZEITSCHRIFT - ORGANISATION</p> <p>Erscheinungsweise: Monatlich am 15.</p> <p>Vertrieb: Ute Nennstiel Verkaufspreis 5,90 DM/Heft Verkaufspreis Österreich 50 ÖS/Heft Verkaufspreis Schweiz 5,90 sfr/Heft Abonnement: zwölf Ausgaben 59,90 DM inkl. Versand und Mehrwertsteuer Abonnement Ausland: 69,00 DM inkl. Versand, 89,00 DM inkl. Luftpostversand</p>	

Die Geschichte einer langen Krankheit oder

Der Befall durch den HD-Bazillus

Inkubationszeit und Befall finden 1958 statt, eigentlich beides zum gleichen Zeitpunkt, als die "68er" noch Roller fahren und langsam anfangen, die verbotenen Bücher zu lesen.

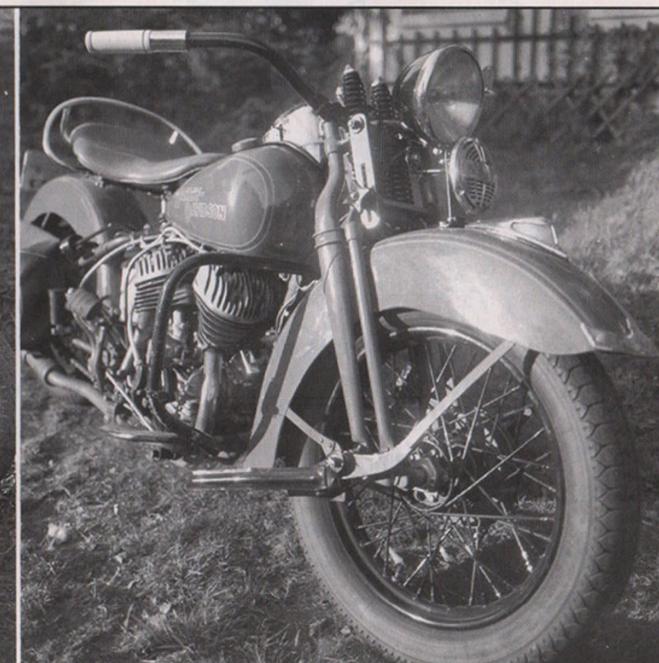
Voller Neugier betritt ein junger "Heinseemann" den Boden des gelobten Landes im Westen. Ideale wie Freiheit, Marlboro, Hamburger und Cola stecken noch in den Kinderschuhen, aber die drei letzteren sind schon wahnsinnig am Wachsen, doch beeindruckt sie diesen jungen Mann kaum.



Der erste Begriff schleicht sich bei ihm mehr über die Singles von Bill H. und Elvis P. und noch mehr über einen geheimnisvollen Virus, genannt HD-Virus, ein. Der erste und entscheidende Virus springt sozusagen beim Warten an der Bushaltestelle über, als so ein vollbepacktes Wahnsinnsmonster geschöß an ihm vorbeifliegt.

Kaum aus dem Bus ausgestiegen, steht dieser widerliche Bazillenträger lässig, geil, fast seitlich liegend auf einer Metallhülse abgestellt vor ihm. Die Worte seiner Kollegen, mit in die Stadt zu kommen, dringen nur noch wie aus weiter Ferne zu ihm. Langsam, sehr langsam läßt er die Infizierung zu und weiß

schon, daß eine Heilung nicht mehr möglich ist! In seiner weiteren Laufbahn wird er an vielen Orten immer wieder von diesen Bakterien angezogen, und langsam beginnt er zu erkennen, welche menschliche Kreativität in diesen verschiedenen Virussorten vergraben ist.

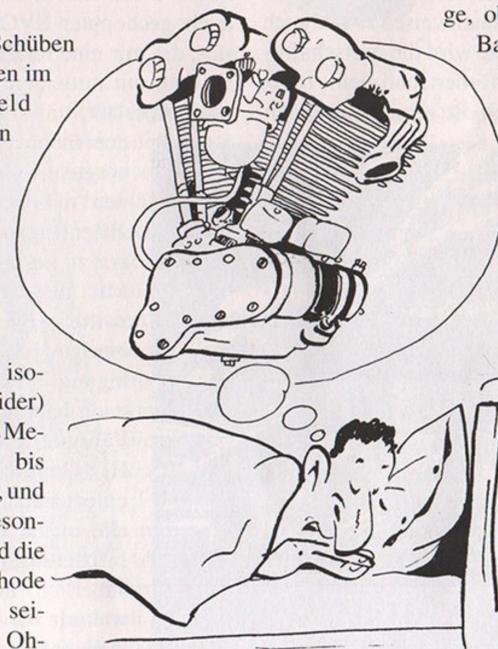


Es vergehen Jahre, und eine gewisse Einkapselung findet statt, doch fieberhafte Träume verfolgen ihn, tiefenpsychologisch nur zu begründende traumatische Jugend Erinnerungen verwirren ihn immer dann, wenn er den Sound hört und sogar ein Monster zu Gesicht bekommt. Flache, auf Papier liegende Monster haben allerdings nie die gleiche Wirkung wie die Echtbazillen!

Der erste große Ausbruch wird 1962 durch eine blaue 38er Nucklehead ausgelöst, die seinen Weg kreuzt. Bei seinem ersten Körperkontakt überschätzt er seine Fähigkeiten, die Bazillen total zu kontrollieren, und gerät mit der Fußkupplung dermaßen in Konflikt, daß er zur Freude seiner vielen Beobachter sehr schnell in einem mindestens 70 Jahre alten Rhododendronbusch verschwunden ist. Dieses recht erfahrene Exemplar leistet den entsprechenden Widerstand, und der Fahrer und sein Bazillenträger hängen auf verschiedenen Höhen wie gefangene Fische in den Astgabeln. Das Versuchsfeld wird in eine baumlose Ebene verlegt. Die Krankheit nimmt nun ihren unheilvollen Verlauf, denn der Betroffene ist nicht mehr in der Lage, irgendwelche ihm aufer-

legten Pflichten zu erfüllen. Sein Hirn besteht nur noch aus HD-infizierten Zellen. Ja, noch schlimmer, er infiziert seinen jüngeren Bruder! Sein Umfeld ist sichtlich gewarnt und versucht, sämtliche jungen Männer zu isolieren. Teilweise findet man auch schon Krankheitsanzeichen bei jungen Mädchen. Man befürchtet eine Epidemie! Nach schweren Schüben und Erschütterungen im sozialen Umfeld kommt - wie von Gott gesandt - ein neues Medikament zum Zuge, sein Name ist "Geldmangel" und seine Wirkung phantastisch. Der Erreger wird isoliert und später (leider) weiterverkauft. Das Medikament ist fast bis 1987 sehr wirksam, und falls die Schübe besonders stark sind, wird die Odysseusche Methode angewandt, als er seinen Ruderern die Ohren mit Wachs zuschmierte, um an den Inseln der sehr verlockend singenden Sirenen vorbeizurudern. Der nächste Schub endet mit dem Kauf einer 1939 WL 750. Sie wurde an seinem ersten Geburtstag für ihn in Milwaukee zusammengeschraubt, doch liegen 10.000 Meilen zwischen den Geburtsorten, und es sol-

len 48 Jahre vergehen, bis sie sich treffen. Die Verhandlungen zwischen dem Bazillenträgervater und dem Empfänger verlaufen etwa so. "Äääj - ist der Bock zu verkaufen?" (gespielte Lässigkeit und Männlichkeit) - "Neeee ... oder willst du meine Scheidung!" (Mitleid heischend oder Angst vor seiner Entscheidung). Die Frage, ob dieses schmucke Bazillchen seiner infizierten Frau gehören sollte, beantwortet er mit ... "Nööö". Stillschweigend tauschen wir unsere Krankenblätter aus, und Wochen später wird der Kaufvertrag unterschrieben. Beide Patienten treffen sich nicht oft, sind aber immer noch verbunden, und einmal jährlich kehren sie zum Ort der Infizierung zurück. Nun folgen viele Reisen, und ich lerne jede Schraube mit Namen kennen. Sehr unhöfliche, sozusagen schwererziehbare Muttern fallen ab und zu ohne Abschiedsgruß ab, aber die meisten sind höflich, und durch das nette Umgehen miteinander kann ich ihren Verlust meistens rechtzeitig ersetzen.





Ich habe sogar Schrauben, die 50 Jahre lang eng mit dem Bakterienmutter Schiff verbunden sind. Auch solche Abhängigkeitsverhältnisse gibt es! Die Zuladerate ist allerdings klein, denn 90 % des sogenannten Handgepäcks besteht aus Ersatzteilen, Draht und Handwaschpaste. Durch den tonnenweisen Verbrauch von Handwaschpaste wird die wirtschaftliche Entwicklung gefördert, und meine Bank bietet mir zusätzlich die Absteckung mei-

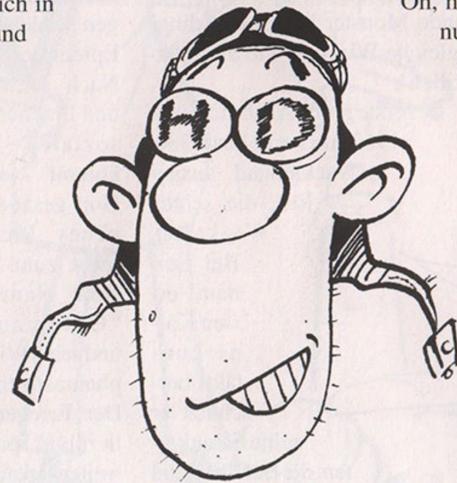
tende Heimathafen erreicht werden. Die später als dunkelblau herausgefilterten Walzenlagerreste erstaunen auch den abgebrühtesten Fachmann, und mancher Japanfanatiker kommt echt ins Grübeln! Ein neuer HD-Virus befällt mich in Form einer süßen, heißen und leicht gehoppten EVO-Sportster, die mir eine relativ kleine Frau mit mitleidigem Lächeln überläßt, um sich von der mühevoll besorgten Kohle einen "richtigen" Bazillenflugzeugträger zu besorgen. Mit diesem Teil sollte eigentlich eine gewisse Beruhigung entstehen, doch habe ich die Fähigkeiten des HD-Genenlabors unterschätzt. Es ergibt sich, daß alle meine Freunde (total HD-Infizierungsimmun, zumindest äußerlich) mit so einem Typen wie mir zur Isle of Man fahren. Dort habe ich fast keine Möglichkeit, mich anzustecken, im Gegenteil, ich bin schon fast Motorradasylant. Eines Abends auf dem Campingplatz kommt es nach dem Genuß von schottischen Malz- und karibischen Zuckerrohrsäften zu

nes persönlichen "HD-Kreditrahmen-Claims" an, wie es die Siedler im Westen gemacht haben. Sie klauten allerdings das Land von den Indianern - da es kaum noch welche gibt, bin ich immer noch am Grübeln, wo die Banken es her haben. Auf einer Reise nach Rügen, durch das nichterklärliche Verschwinden einer Kolbenbolzensicherung, kommt es zum Bruch eines Pleuels, aber dank "alter" Technik kann noch der ret-

einem akademischen, medizinischen Fachgespräch. Ein völlig Gesunder faselt immer wieder von einer XR, die er in jungen Jahren einmal bestiegen und gefahren habe. Nur diese könne für ihn die optimale HD-Gurke sein. Ich, schon vom karibischen Feuerwasser durchweicht, höre bei dieser Art von Gesprächen kaum noch zu und übertrage die beiden Buchstaben immer auf japanische Enduros oder Reisschüsseln. Plötzlich, wie vom Blitz getroffen, stellen sich meine Gehirnzellen wieder parallel, und ich bin hellwach. Diese zwei Buchstaben verändern mein Krankheitsbild dramatisch. Leider gibt es in dieser Nacht keine Heilung, denn keiner der Anwesenden hat auch nur die Spur eines Beruhigungsmittels bei sich. Die nun folgenden Stunden sind die Hölle. Halbseitig wach mit X und halbseitig gelähmt mit R. Wie ein Hypochonder laufe ich über diese verdammte Insel und kann meiner Infektion keinen freien Lauf lassen. Weihnachten 1992 ist erst einmal ein Höhepunkt. In Ermangelung einer sozialpädagogischen Vorbildung, Suchtkranken keine suchtfördernden Mittel zu verabreichen, liegt ein HD-Sondervirusbuch unter dem Tannenbaum.

Oh, hätte es doch nur der Hund gefressen!

Dann Papier ab, aufschlagen, und nun liegt die ganze Bakteriensammlung vor mir. Wahnsinnig! Ich hebe ab und kann zum Erstaunen



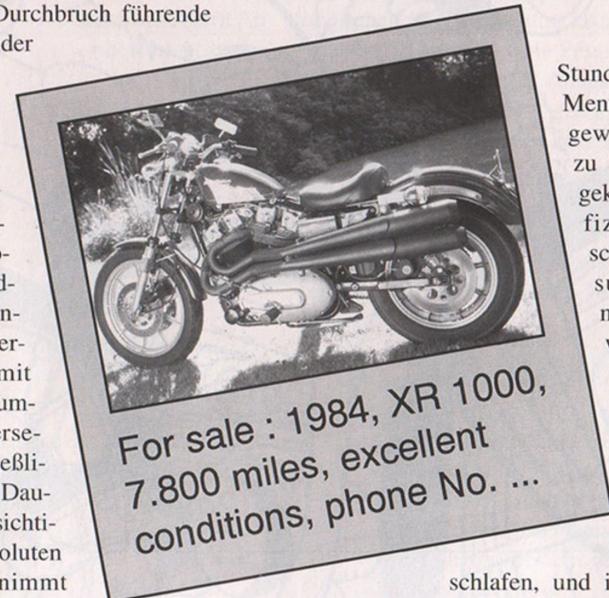
meiner Familie sämtliche Strophen der Weihnachtslieder.

Dann das neue Jahr. Schwerkrank, physisch und psychisch schon fast am Ende und in der Nähe der Kleptomanie, suche ich die Motorradzeitungen nach diesen Buchstaben ab. Vergebens! Nun das Gesetz der Serie (auch Schicksal genannt) läßt die Frau eines Freundes schnell in die USA reisen. Das ist der Anfang vom Ende! Einige Wochen später liegt ein Briefumschlag auf meinem Tisch.

Aufmachen, aufklappen, lesen ist eins. Und da steht es nun "for sale, 1984, XR 1000, 7.600 miles, excellent conditions, phone no. ...". Mir stockt der Atem, und die plötzliche Wirkung des berühmten Medikamentes tut das seinige. Uff, ich habe es noch einmal geschafft, obwohl ich die Vorwahl des Versuchslabors schon rausgesucht habe. Geschwächt, sichtlich gezeichnet, versuche ich diesen Anfall zu meistern. Urlaub mit dem Fahrrad und viel Ablenkung sollen den Schock überwinden. Denkste!

Wie ein Süchtiger gucke ich mir fast täglich diese Zeitungsanzeigen an. Es gibt sogar noch eine Steigerung. XR 750 original dirt-track conditions ... \$, phone no. ...! Zu diesen extremen Belastungen kommt noch erschwerend hinzu, daß so ein "Leicht"-Infizierter meine süße kleine EVO-Sportsterbakterie geil findet und ich den totalen Infizierungsvorgang optisch und akustisch miterlebe. Weiter erschwerend ist die Tatsache, daß er die Kohle in Papier auf Tasche und nicht im Tresor der Bank ohne genehmigten Kreditvertrag hat. Meine fieberhafte Suche fällt eigentlich nur noch auf sogenannte "tote" Plastikmodelle, die nur optisch noch etwas von der HD-Bakterienart erahnen lassen. Der nun zum Durchbruch führende Vorfall muß leider eingehend beschrieben werden, denn mein nichtinfizierter Freund Rainer B. und ich setzen uns bei absolutem Motorradwetter in ein dunkles Auto und verbringen so, mit einem roten Nummernschild versehen, 12 unvergeßliche Stunden im Dauerstau. Die Besichtigung des absoluten XR-Bazillus nimmt keine 10 Minuten in Anspruch. Nach Aussage der Geneklinik soll diese schöne Bakterie erst vor einigen Tagen aus dem Labor entwichen sein, ja, sie sei fast noch jungfräulich!

Um eine Explosion zu verhindern, lassen wir erst einmal den Spitzendampf bei gutem Essen ab. Sozusagen sind wir die 12



schlafen, und ich bin mit dieser phantastischen Technik alleine. Freizeichen - Vorwahl - Nummer - warten - eine Stimme - männlich - in einer fremden Sprache! Langsam wache ich auf, Kalifornien-Strand - Sonnenschein - Hollywood, Easy Rider - blond, kühl, süffig der Sound. Ich muß antworten. "Yes, Germany, Bremen, hal-

Stunden für das Menü unterwegs gewesen. Nun zu Hause ausgekotzt, desinfiziert und schon fast gesund, fällt mein Blick wieder und wieder auf diese verdammte Telefonnummer. Alle Mitbewohner lo", und dann Stille und die Antwort: Ich kenne keinen in Germany. Ich Angst: "Hold on, hold on, don't hang up!" Langsam klariert es sich ("klarieren kommt aus der Seefahrt und bedeutet soviel wie "klar machen, sich aufklären"). Der absolute Krankenflash beginnt. "Ja, ich habe ihre Anzeige in der Zeitung gelesen, stimmt es, daß sie eine XR zu verkaufen haben?" Der Gedanke, daß ich die Zeitung schon monatelang mit mir rum-schleppe, holt mich ein. "Ja", sagt er, "Mister in Germany". Ich verbessere ihn beinahe. "Mister Germany, die habe ich leider mit meinen anderen sechs schönen Einzelstücken letzte Woche verkauft!" Soll ich auflegen? Nein, das ist gegen meine Natur. Die Nachricht, daß der Käufer alle anderen Maschinen bis auf die XR behalten will, gibt mir so einen Adrenalinstoß, daß ich denke, der Kopf erweitert sich wie ein aufblasbarer Luftballon. Ich frage nach der Adresse und der Telefonnummer des Käufers und kann das Ende der Konversation kaum noch erwarten.

Die Dollars rauschen und die Idee, mit so einem alten Bakterienträger 10.000 Meilen (Seemeilen natürlich, falls es einer nachrechnet) entfernt um 1.20 Uhr zu quatschen, machen mich high!

Nun steigere ich mich noch einmal. Ich sehe die Strahlen beim Tippen aus dem Nichts gegen den Parabolspiegel des Satelliten knallen, abdrehen und in den schwarzen Kasten in Sonora/Kalifornien, dann durch das Glasfaserkabel zum Telefon.

Es klingelt. Steve läuft relativ schnell ins Haus - er hat nicht mit meinem Anruf gerechnet und darum das schnurlose Telefon nicht mitgenommen. Intuition - hätte er es doch wissen müssen, wie krank ich schon bin!

Dann, knacken - hallo - "Blue". Ruhe, ich muß in meinen Sessel zurück nach Bremen - schnell! "Hallo, Germany, Bremen", dann wieder dieselbe Scheiße, habe ich ihn doch im Garten laufen sehen, und er kennt mich nicht? Also: "Please don't hang up, hold, hold", bis ich den Namen des Verkäufers nenne. Es klappt.

Auf meine Frage, ob er die neulich erstandene XR noch habe, antwortet er, daß er sie gestern zum Verkauf in die Zeitung gesetzt habe, es habe aber noch keiner angerufen. Meine spontane Frage, ob er sie auch an mich verkaufen würde, wird mit einem klaren "Yes", warum nicht, beantwortet.

Ich hebe ab, doch kann ich die Gehirnströme in Kalifornien rauschen hören,

denn die nun aufkommenden Fragen wie Kohle, Verpackung, Transport und Zoll lassen das klare "Yes" etwas schwächer werden. 1.58 Uhr, der Kauf ist perfekt! 25 % Anzahlung und den Rest später. Ich schlafe tief und fest.

Nach dem Erwachen beginnt erst mein näheres Umfeld und dann der Rest seine Ängste voll auszuleben.

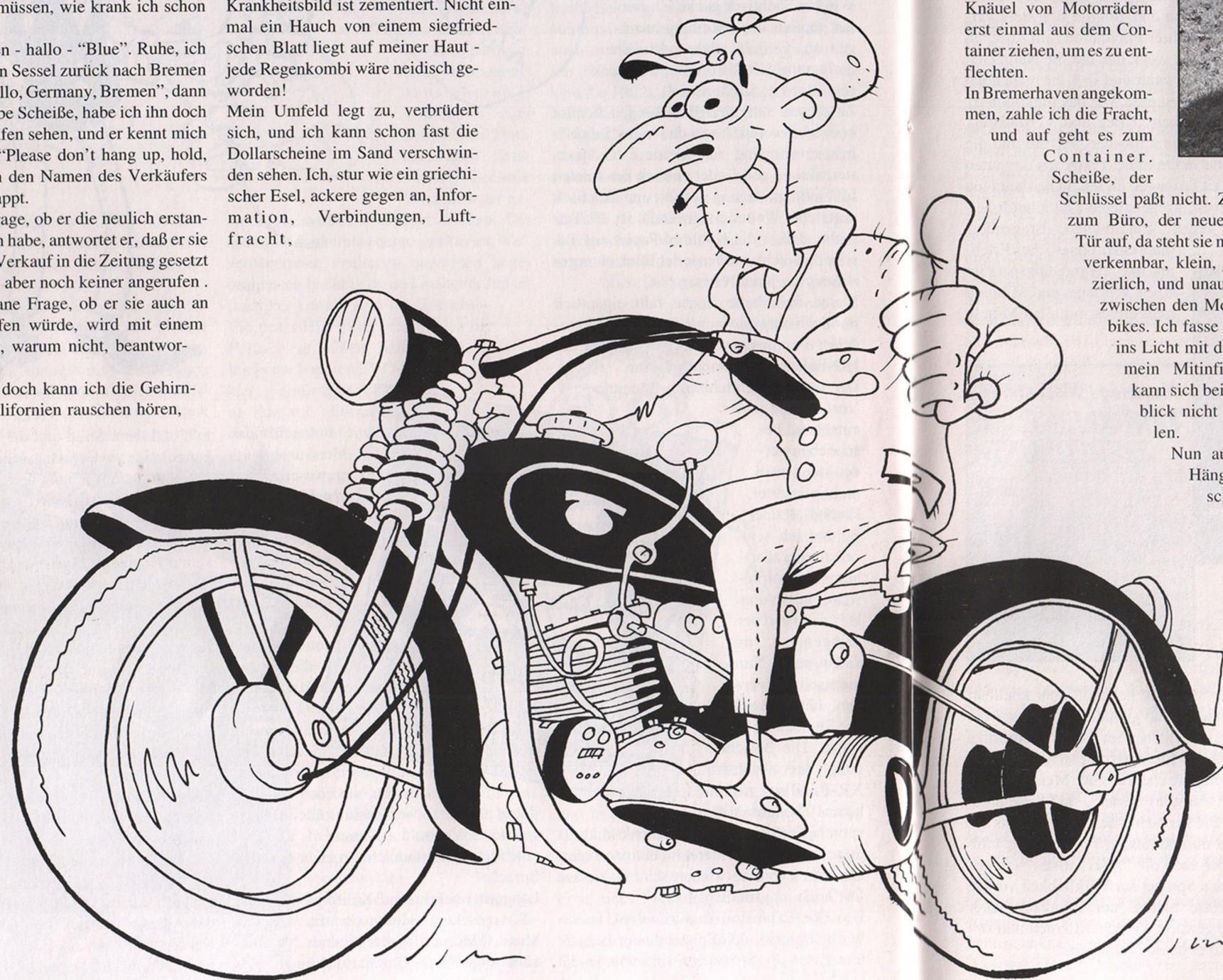
Kühne und wirklich kreative Konstruktionen werden entwickelt, um mir klarzumachen, wie sonnengebräunt dieser Typ in Kalifornien am Strand liegt und auf die laufenden Zahlungen wartet.

Ich aber bleibe unverwundbar, denn mein Krankheitsbild ist zementiert. Nicht einmal ein Hauch von einem siegfriedischen Blatt liegt auf meiner Haut - jede Regenkombi wäre neidisch geworden!

Mein Umfeld legt zu, verbrüdet sich, und ich kann schon fast die Dollarscheine im Sand verschwinden sehen. Ich, stur wie ein griechischer Esel, ackere gegen an, Information, Verbindungen, Luftfracht,

Preise, Zoll und Einfuhrbestimmungen, Versicherungen, Container,

RoRo-Schiffe und sogar die Möglichkeit, mit "last minute" nach Kalifornien und "sie" als Handgepäck durchschmuggeln, durchlaufen meine Hirnwindungen. Nicht umsonst bin ich 17 Jahre zur See gefahren und habe zigtausend von Tonnen ein- und ausgeladen (lassen, natürlich). Es wäre doch gelacht, 230 Kilo Eisen, Alu und Gummi nicht nach Bremen zu bekommen.



Es klappt, alles läuft wie am Schnürchen, nur dieses endlose Warten ist nicht auszuhalten. Der Sommer 1993 hilft mir! Dann endlich der Anruf - das Ding ist angekommen! Nun, Freund, Anhänger, Zollpapiere und unbedingt Kohle.

Ein freundliches Familienmitglied schildert mir noch einmal ausführlich, warum sie so spät angerufen haben - sie mußten das Knäuel von Motorrädern erst einmal aus dem Container ziehen, um es zu entflechten.

In Bremerhaven angekommen, zahle ich die Fracht, und auf geht es zum Container.

Scheiße, der

Schlüssel paßt nicht. Zurück zum Büro, der neue paßt.

Tür auf, da steht sie nun unverkennbar, klein, ja fast zierlich, und unauffällig zwischen den Monsterbikes. Ich fasse sie an, ins Licht mit dir, und mein Mitinfizierter kann sich beim Anblick nicht einholen.

Nun auf den Hänger, ich schwebe zum Zoll,

durch das Zollgebäude, nur die Frage nach den harten Märkern holen mich kurzfristig wieder auf den sauberen PVC-Boden.

Nun raus, Quittung noch einmal vorzeigen, und der Schlagbaum geht auf! Mein Freund sagt nur kurz und knapp: "So, jetzt gehört sie dir." Von dem HD-Kreditrahmen-Claims habe ich ihm noch nichts erzählt. Zu Hause abladen, angucken, streicheln, angucken und nun laufen lassen. Der Tag vergeht im Nu, und viele Pessimisten freuen sich mit mir: "Na ja, Ausnahmen bestätigen die Regel - Glück gehabt!" Nun die rote Nummer. Was kann mir eigentlich noch passieren? Ich fliege weg, doch, oh Gott, warum habe ich den Tag der Demut so schnell vergessen. Drei Buchstaben hämmern mein Herz und Hirn, und ich werde zum ersten Male am ganzen Körper gleichzeitig feucht.

Der Morgen ist schön, die Luft ist klar, und das klare Krankheitsbild kommt ungeschminkt zum Vorschein. 9.00 Uhr Ortszeit, ich stehe wie abgesprochen beim TÜV, dann Stunden des Wartens - nichts! Alle anderen fahren an, verziehen unterschiedlich ihr Gesicht und sind bald wieder weg.

Nur nicht nervös werden und erst recht nicht zeigen (unmännlich)! Es wird schon alles klappen! Dann Entspannung, autogenes Training, Schwangerschaftsgymnastik im Wachscottenlook. Er kommt - nein - nicht zu mir. Nun sind die ersten drei



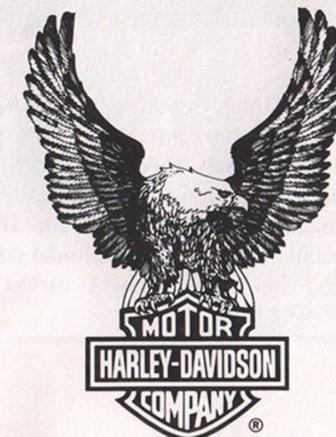
Stunden rum, gut, daß ich nicht rauche, denn jeden Tagesrekord hätte ich spielend in einer Stunde gemeistert.

Dann kommt er! Junger Mann (ich hätte sein Vater sein können, wenn es beim ersten Mal geklappt hätte), so können wir das Krad nicht auf die Straße lassen. Ich versuche ein verständiges Lächeln, gut, daß es keinen Spiegel in der Nähe gibt.

Die 106,40 DM sind weg (im Spielautomaten hätte es länger gedauert), und meine HD-Bazillen scheinen sich in Nanosekunden in ihre Bestandteile aufgelöst zu haben. Ich bin geheilt! Nein, um Gotten willen, nicht solche Gedanken!

Auf der Heimfahrt werden die Wiesen zu Stränden, die Musik spielt unverkennbar, und der Sound klingt wie bei original geschnittenen Platten. Die wohlige Wirkung der HD-Bakterien setzt wieder ein. Nein! Auch diese Gesundheitsphase werde ich überstehen. Ich will krank sein!

Hans Kattentidt
Zeichnungen: Thomas Reichl
Photos: Rainer Baues



LITERATURE TOUR



Fahrer's Bläue

Da haben wir in Heft 52 doch tatsächlich eine Geschichte unseres alten Schreibers Yogi als Beiwagenhorst-Beitrag veröffentlicht. Wenn Herr Jortzik uns gleich sein im Frühjahr erschienen Buch "Biker's Blues" zur Besprechung zugesendet hätte, wäre so etwas nicht passiert.

Von den vier bereits in früheren Ausgaben der GummikuH erschienenen Geschichten hat er zwei in sein selbstverlegtes Taschenbuch übernommen. Insgesamt 28 Erzählungen und Gedichte finden dort auf 114 Seiten Platz.

Neben der Eisbär-Geschichte aus GP Nr. 18 und "Back to the roots" aus Nr. 21 sehen wir auch "Easy Rider - Peaceful Rider" aus Nr. 53, aber alle ohne die schönen Zeichnungen aus unserer Zeitschrift. Yogi läßt als ostwestfälischer Krafradfahrer so richtig den Blues raus. Schöne und lustige Geschichten werden durch sehnsüchtige Gedichte über die Freiheit und die Einsamkeit ergänzt und ergeben zusammen einen zwar etwas provinziellen, aber dadurch auch liebenswürdiges Bild des Vorstadtröckers. Die selbsterlebten, oder wenn nicht, sehr authentisch geschriebenen Geschichten haben alle eines gemeinsam: Kuttenträger, Papageien, Allwetterfahrer und Gewaltschrauber sind auch nur Menschen, nach der Lektüre des Buches hat man nur den seltsamen Eindruck, die etwas besseren.

Ein schönes Büchlein, um selber nicht auf den Blues zu kommen.

Udo

Biker's Blues, Erzählungen und Gedichte von Michael Jortzik (Yogi), Verlag Michael Jortzik, Bavostr. 73, 33619 Bielefeld, 144 Seiten, Paperback, 195 x 120 mm, ISBN 3-929793-05-9, 20,- DM, zu beziehen über den Buchhandel oder gegen Schein oder Scheck direkt beim Verlag.



Für Kreidler-Fans

Wolf-Rüdiger Marunde, Dietmar Wischmeyer: Der kleine Tierfreund, 104 Seiten mit zahlreichen Illustrationen, davon 32 in Farbe, 210 x 280 mm, gebunden, Fackelträger-Verlag Hannover, ISBN 3-7716-1546-1, 32,- DM

Die Rückkehr des kleinen Tierfreunds, 112 Seiten mit zahlreichen Illustrationen, darunter 20 große Farbzeichnungen, 210 x 280 mm, gebunden, ISBN 3-7716-1559-3, 32,- DM

Friedhelm Mikoteit, Heimatvertriebener aus Pommern, ca. 60 Jahre alt, wohnt heute zurückgezogen im Altkreis Wittlage am Rande des Wiehengebirges. Sein bester Freund (oder Freundin?) ist seine "Zweitakttrickie" Kreidler Florett, Baujahr 1962. Diese Maschine hat er sich damals neu gekauft und seitdem scheint für ihn die Zeit stehen geblieben zu sein. Früher in Pommern war er Dorfschullehrer, heute fährt er mit seiner Kreidler durch die Gegend und beobachtet Tiere und Menschen. Was er bei seinen Erkundungsfahrten erlebt, spricht er zu Hause auf Band und schickt dieses seit 1988 wöchentlich an den privaten Radiosender "ffn" in Isernhagen bei Hannover. Seine fünf-minütige Kolumne "Der kleine Tierfreund" ist inzwischen so beliebt, daß er bereits fast bundesweit zu hören ist und sogar schon im Fernsehen auftreten darf. Mit seinem Moped fährt er regelmäßig in größere Städte, um den Leuten das harte Landleben näher zu bringen.

Der Zeichner Marunde und der Radiomensch Wischmeyer haben den kleinen Tierfreund aufgespürt und dokumentieren sein Leben und seinen Einsatz gegen Harro von Bregendorf, den Hühnerindustriellen, seinen ärgsten Feind. Mikoteit versucht den degenerierten Menschen überhaupt erst einmal klarzumachen, in welcher Gefahr sie

sich befinden und wie weit sie sich schon von der Natur entfernt haben und, noch schlimmer, wie weit sich die Natur bereits an den Menschen angepaßt hat. Mit darvinistischer Härte überfährt er mit seinem Zweitaktboliden Frösche und Yorkshire-Terrier auf dem Asphalt, jagt Jogger in den Erschöpfungstod und gibt die sich stark vermehrende Lehrer-Population zum Abschuß frei. Mikoteit weiß, daß nur die Natur sich selbst helfen kann und daß ihr manchmal gezeigt werden muß, wie das funktioniert. Seinerzeit, nach Krieg und Vertreibung, war sich jeder selbst der Nächste und die Welt war in Ordnung. Fotos aus der guten alten Zeit bezeugen dieses. In der heutigen hektischen, irregeleiteten Zeit kämpft Mikoteit gegen Windmühlen. Bregendorf plant einen bäuerlichen Erlebnis- und Vergnügungspark im Kreis Wittlage, und Mikoteit muß dieses mit allen Mitteln



verhindern... Die von Wolf-Rüdiger Marunde liebevoll aber knallhart gezeichneten und gemalten Bilder aus der heutigen Zeit stehen im harten Kontrast zu der Idylle der fünfziger und sechziger Jahre. Für Leute, die ebenfalls der Meinung sind, "früher war alles besser", sind diese amüsanten Bücher sicher der beste Beweis dafür, die nimmermüden Fortschrittsgläubigen, aber auch die "Alternativen" können sich einen Spiegel der Wirklichkeit vor die hohe Nase halten; nur Zündapp-Fahrer müssen gewarnt werden: Mikoteit und seine Kreidler hassen Zündapps!

Udo

Handbuch praktische Motorradtechnik

Heinrich Riedl: Handbuch praktische Motorradtechnik. Für alle Marken: Grundwissen, Störfälle, Pannendiagnose, Schadensbehebung
BLV Verlagsgesellschaft mbH München, Format 160 x 232 mm, broschiert, 333 Seiten, 181 s/w-Fotos, 282 Zeichnungen, 29,90 DM, ISBN 3-405-13526-5

Irgendwann ist es bei jedem einmal so weit: Wichtiger Termin, Dämmerung, Regen. Das Moped bleibt plötzlich an einer ungünstigen Stelle stehen, und normalerweise müßte sich jetzt ein Anflug von Panik breit machen.

Doch wir holen jetzt das "Handbuch praktische Motorradtechnik" aus der Tasche... und stellen fest, daß es sofort beginnt, sich aufzulösen und die Batterien für die Taschenlampe eigentlich gestern schon gekauft werden sollten...

Nächster Versuch: Meine Harley hat seit einiger Zeit Zündaussetzer, nur bei niedrigen Drehzahlen, nicht unter Last, manchmal richtig asthmatisch, manchmal ist wochenlang Ruhe. Zündkerzen gewechselt habe ich natürlich schon, der Vergaser war ebenfalls schon auseinander, die plombierte CO-Schraube ist freigelegt worden, die Unterdruckdose wurde kontrolliert.

Harley-Davidson : Eine Motorrad-Legende

Harley-Davidson. Eine Motorradlegende. Dorothea Briel. Paul Zsolnay Verlag, Wien, Format 290 x 230 mm, 19,80 DM, ISBN 3-552-05062-0

Wie schon bei "BMW-Die Motorräder" hat Dorothea Briel in der Reihe "Very Important Paperback" in Werksarchiven gewählt und ein preiswertes Büchlein herausgebracht, das für Harley-Einsteiger eigentlich völlig ausreicht, um sich einen Überblick über eine der ältesten Motorradhersteller (ich möchte nicht wissen, was in zehn Jahren los sein wird) zu machen. In der unendlichen Flut von Literatur über das amerikanische Alteisen ist hiermit die einzige Lücke, die untere Preisklasse, auch geschlossen.

Der Leser erfährt die werksautorisierte Geschichte mit Hilfe von werksautorisierten Photos, er kann sich fast alle Maschinen auf Prospektbildern betrachten, technische

In Kapitel 3 unter Störfälle bietet sich als erstes : Zündkabel defekt, dann Zündkerzen, Nebenluft, Kompression zu gering,....



Zündbox defekt. Aha. Seite 205: Zündbox prüfen. Spannung messen, Widerstand messen, fertig. Wackelkontakt gilt nicht. Pech gehabt.

Achtung! Es folgt eine rein persönliche Bewertung: Die Tabellen bei der Störungssuche helfen mir (keine Mechaniker-Lehre,

kein Ingenieur, nur Motorradfahrer und Hobby- bzw. Not-Schrauber) nicht sehr viel weiter, einerseits kann ich selbstständig den Weg des Stroms von der Lima bis zur Zündkerze verfolgen, andererseits gibt es so viele Fehlermöglichkeiten, daß ausgerechnet DER Fehler fehlt. Die Reparaturmöglichkeiten sind so allgemein gehalten, daß ich bei meiner Maschine nicht weiterkomme, bzw. ein Werkstatthandbuch benötige, Motorräder sind heutzutage einfach zu unterschiedlich.

Daß Herr Riedl sich ausführlich mit Einspritzanlagen, Benzinpumpen und Turboladern beschäftigt und gelegentlich Wörter wie Gaspedal fallen, könnte mit seinem "Handbuch praktische Autotechnik" zusammenhängen.

Der Profi wird sicher wenig Neues finden, wenn er sich nicht gerade eine neue Turbo-K-1200 RR mit ABS/ASR und Kurzschwinge gekauft hat.

Für Neulinge und technische Laien ist dieses Buch jedoch auf jeden Fall zu empfehlen, da tatsächlich vom Aufbau eines Atoms über die Funktion eines Kühlers bis zum Prinzip des Zweitaktmotors alles verständlich erklärt ist und es niemandem schaden kann, zu wissen, wie sein Fortbewegungsmittel überhaupt funktioniert. Das verhindert schon so manche Panne von vorne herein. Tip an den Verlag: Das Herumblättern würde durch ein oder zwei Lesezeichen erheblich erleichtert werden. Aber der Preis von knapp 30 Mark läßt darüber hinwegsehen.

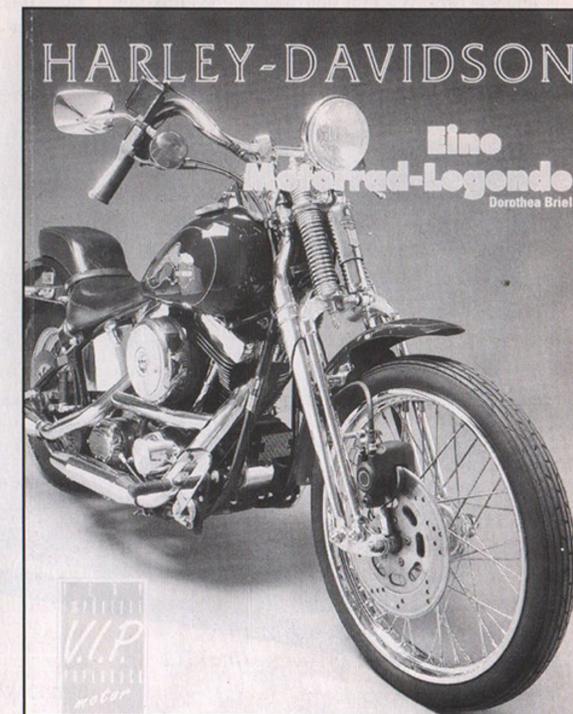
Udo

Daten gibt's nicht, dafür eine Chronik, die neben dem Text läuft und so interessante Dinge, wie das Jahr der Verlegung des ersten transatlantischen Telefonkabels verrät.

Briel erfaßt in der Geschichte viele Aspekte, reißt sie jedoch häufig auch nur leicht an. Der Kult um die Maschinen, die Rocker der Sechziger, die AMF-Ära, Aermacchi-Harley-Davidson, alles ist erwähnt - und wer sich für ein Spezialgebiet interessiert, hat heutzutage keine Probleme, die passende Harley-Literatur zu finden.

Insgesamt eine etwas langweilige, aber dafür preiswerte Grundaustattung für den Biker, der noch seine erste FVWXYZ Super Classic abstottern muß.

Udo



UNTERWEGS IM LAND DES DRACHEN

Stippvisite nach Wales

„Jetzt mag i aber bald nemmel!“, verkündet Susanne in unverfälschtem Schwäbisch. Ihre langen blonden Haare sind vom Regen strähnig, die Hände klamm, und sie fröstelt. Und das mitten im Juni!

Und so geht's auch uns anderen, d.h. ihrem Freund Ollie und mir. Alle Leute, die das Vorurteil pflegen, auf den britischen Inseln würde es jeden Tag regnen, können sich derzeit glänzend bestätigt fühlen. Es regnet wirklich fast pausenlos, und es ist dazu saukalt, so daß die großartige Landschaft, durch die wir fahren, unsere Stimmung nicht wesentlich verbessern kann. Dabei hat es kurze Zeit vorher noch ganz anders ausgesehen. Bis Ende Mai stöhnte ganz England unter einer Hitzewelle, wie sie nur ganz selten zu beobachten war.

Und ich genöÙ den Norden von Wales auf meinem Weg zur TT. Den Süden wollte ich mir hinterher vornehmen - und nun kämpfen wir uns durch strömenden Regen auf der Suche nach einem Nachtquartier durch die Einsamkeit der Cambrian Mountains.

Spät abends, gegen 21 Uhr, erreichen wir endlich Devil's Bridge und werden von freundlichen Menschen für Bed und Breakfast willkommen geheißen - naß und schmutzig, wie wir sind -, dann löst eine heiÙe Dusche Kälte und Regen in wohlthuende Entspannung auf.

Später sprechen wir noch ein wenig über das Erlebte, und ich denke vor dem Einschlafen noch darüber nach, daß Devil's Bridge für mich so etwas wie einen Angelpunkt darstellt. Hier habe ich vor drei Wochen den nördlichen Teil von Wales verlassen, um zur Isle of Man zu fahren, und hier bin ich nun wieder angekommen, diesmal vom Süden her. Doch vielleicht sollte ich



Das sangesfreudige Llangollen am romantischen Fluß Dee

alles der Reife nach berichten.

Wales, das Land des mythischen Roten Drachens, hat mich schon immer fasziniert. Es ist eines der inter-

essantesten Gebiete der Britischen Inseln.

Die Britischen Inseln werden bei uns allgemein als England bezeichnet und vor allem mit Regen, Nebel und ungenießbarem Essen assoziiert. Das hat etwa genausoviel mit der Wirklichkeit zu tun wie die Tatsache, daß sich der Begriff „Deutschland“ für viele Bewohner überseeischer Länder - allen voran Amerikaner und Japaner - in bierseligen Vorstellungen von einem kitschigen Märchenschloß Neuschwanstein und krachledernem Oktoberfest mit Watschenplattler und Jodlern erschöpft. In beiden Fällen schaut die Wahrheit ganz anders - nämlich viel differenzierter - aus.

Großbritannien - wie es richtig heißt - besteht aus verschiedenen Teilgebieten, die sich von



einander in einigen Fällen stärker unterscheiden als z.B. Bayern und Ostfriesland. Die wechselvolle Geschichte Britanniens hat das ihre dazu getan, eine bunte Vielfalt an Dialekten, Überlieferungen und Brauchtum hervorzubringen, von der sich der durchschnittliche Kontinental-Europäer nichts träumen läßt.

Kelten, Angeln, Sachsen, Norweger, Dänen, Skoten, Normannen haben Britannien erobert, geplündert, verteidigt. Vier Jahrhunderte lang war der größte Teil der Insel (nämlich mit Ausnahme von Schottland) Teil des Römischen Imperiums. All diese Eroberer, Herrscher und Räuber haben ihre Spuren hinterlassen und sind noch heute gegenwärtig in Sprache und Überlieferung, in Ortsnamen und Sagen.

Erstaunlicherweise haben sich inmitten all dieser Wirren die Einwohner von Wales mehr

Eigenständigkeit bewahrt, als dies anderswo möglich war. Von Natur aus dickköpfig, wie alle Urkelten, erkannten sie nur die Herrschaft der Römer an; ja, sie waren von der militärischen Tüchtigkeit und den klaren Gesetzen der Römer so beeindruckt, daß einige herausragende römische Persönlichkeiten sogar in die Reihe der walisischen Nationalhelden aufgenommen wurden.

Vor allem waren die Römer so vernünftig, sich nicht mehr als unbedingt nötig in die inneren Belange der Bevölkerung einzumischen. Später, als Wales unter englische Herrschaft geriet, wurde die Bevölkerung unterdrückt und sogar die keltische Sprache verboten. Daß diese dennoch rund tausend Jahre überleben konnte, ist nur der Tatsache zu verdanken, daß der erste Tudor-Herrscher, der mit einer walisischen Armee 1485 den englischen Thron erobert hatte und als Heinrich VII. in die Geschichte einging (sein ursprünglicher walisischer Name war Twdwr), zwar den Gebrauch der keltischen Sprache in der Öffentlichkeit verbot, sie aber im liturgischen Bereich zuließ. Nur dieser Umstand in Verbindung mit der bereits erwähnten Dickköpfigkeit der Waliser hat bewirkt, daß wir heute noch in der Lage sind, die Sprache unserer eigenen Vorfahren zu hören.

Schon lange hatte mich daher dieses Land fasziniert, und nun habe ich endlich Gelegenheit, an Ort und Stelle eigene Eindrücke zu sammeln.

Bei strahlendem Wetter fahre ich Mitte Mai von Birmingham kommend über Whitchurch auf der Landstraße 539 nach Westen, bis ich in Llangollen am romantischen Fluß Dee eine erste Rast einlege. In diesem kleinen Städtchen wird seit 1947 alljährlich im Juli ein internationales „Eisteddfod“, ein Sängerfest, abgehalten, denn die Waliser sind wie alle Kelten sehr sangesfreudig.

Eisteddfods auf nationaler Ebene gibt es in Wales schon seit dem frühen 12. Jahrhundert! Hier sollte vielleicht gleich ein Wort über die Aussprache walisischer Ortsnamen gesagt werden. Das berühmt-berüchtigte Doppel-L ist ein äußerst trickreicher Laut. Er wird etwa folgendermaßen erzeugt:

Klemmen Sie die Zungenspitze zwischen die Zähne und versuchen Sie dann, gleichzeitig ein ch und ein l zu sprechen; dabei lassen Sie die Luft beidseits der Zunge vorbeistreichen ... Nun üben Sie mal schön: Llangollen oder Llanberris oder Rhosllanerchrugog.

Das ch wird übrigens wie im Deutschen ausgesprochen (das ist so ziemlich das einzig Keltische, was der deutschen Sprache noch verblieben ist). Des weiteren wird das w immer wie u gesprochen, das f spricht man als v; wenn's ein f sein soll, wird es ff geschrieben. Dagegen be-

deutet ein dd ein stimmhaftes englisches th (wie in „that“). Das ist zwar noch lange nicht alles, aber doch das wesentliche. Übrigens heißt die Silbe „Llan“ = Kirche und der Wortteil „Llanfair“ = Marienkirche. Daher gibt es so viele Ortsnamen mit diesen Anfangsbuchstaben.

Doch nun wieder zurück auf die Straße. Von



Blick vom Great Orme's Head nach Süden. San Francisco läßt grüßen!

Llangollen aus geht es nach Norden über Ruthin und Denbigh auf den Straßen 542 und 525, schmale, kurvenreiche Landstraßen, die sich durch schattige Laubwälder und über steile Höhen winden, bis ich die Küste erreiche und auf der Hauptverkehrsstraße 55 wieder nach Westen in Richtung Colwyn Bay fahre.

Stets das Meer zur Rechten, dräut linkerhand aus einiger Entfernung die mächtige Festung Llislagh Castle, die mit ihren starken Mauern und Türmen in früheren Jahrhunderten den Weg ins Hinterland wirksam versperrte.

Colwyn Bay erweist sich als moderner Fremdenrummel mit Kinderbelustigung und Dinosaurierpark (wenngleich durch die geruhsame britische Lebensart gemildert), so daß ich mich hier nicht lange aufhalte, sondern auf die wie eine ausgestreckte Zunge ins Meer ragende Halbinsel Great Orme hinausfahre.

In Llandudno ist die Straße durch ein großes Gittertor versperrt, da die Einbahnstraße um die Spitze der Landzunge gebührenpflichtig ist. Man sollte da unbedingt rausfahren: Die steile Felsklippe mit der schmalen, zum Teil direkt in den Felsen gehauenen Straße, dazu die blaugraue See, die unterhalb der Straße an die Felsen schäumt, lohnen die geringe Gebühr. Etwa in der Mitte der Straße führt eine sehr schmale Stichstraße mit beträchtlicher Steigung und einigen haarsträubenden Kehren hoch auf das Plateau des Vorgebirges, das Great Orme's Head genannt wird. Von dem großen Parkplatz aus kann man zu Fuß noch den Gipfel erklimmen und eine herrliche Fernsicht nach Norden übers Meer und nach Süden auf die Hügelandschaft von Nordwales genießen.

Wer Zeit und Lust auf Gemütlichkeit hat, kann Great Orme's Head auch von Llandudno aus mit einer liebenswert urigen Kabelbahn erreichen, die nostalgisch und unter gelegentlichem Quietschen ihre schmalspurigen Schienen entlangrasselt.

Nun bin ich jedoch hauptsächlich des Wassers wegen hier; ich will das Herz von Wales entdecken. Also wende ich mich wieder nach Süden und folge der 470 über Berg und Tal und durch dichte Wälder bis Betws-y-Coed (spricht man „Betuhs-a-Koid“). Hier treffen die wichtigsten Straßen zusammen, und die Ortschaft ist Ausgangspunkt für viele reizvolle Wanderungen durch die Wälder und zu den Swallow Falls. Man muß hier unbedingt die alte Steinbrücke überqueren und am Ufer

des durch sein felsiges Bett schäumenden Flusses eine geruhsame Rast einlegen. Die Schönheit und Ursprünglichkeit dieser Landschaft sind geeignet, im Betrachter ein Gefühl tiefen Friedens auszulösen.

Nachdem ich diese Ruhe geraume Zeit genossen habe, kostet es mich beträchtliche Mühe, trockenen Fußes über einige Felsbrocken auf die kleine Insel zu gelangen und die Aufnahme zu machen, die mir vorschwebt. Doch der Erfolg lohnt den Aufwand.

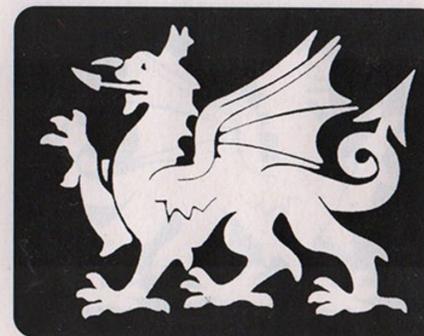
Schließlich reiÙe ich mich wieder los, denn der Tag schreitet fort, und ich möchte noch einen Zeltplatz in der Nähe des Mount Snowdon erreichen. Also fahre ich ein



Mächtige Festung in Wales: Die Zwingburg Caernarfon

Stück die Nr. 5 in nordwestliche Richtung und biege bei Capel Curig auf die 086, eine kurze Verbindungsstrecke, die nach 6,5 km zur nach Nordwesten in Richtung Caernarfon führenden 4086 wird. Dies ist die südliche Anfahrt zum

Llanberis-Paß, der an der östlichen Flanke des Mount Snowdon mitten im Snowdonia National Park gelegen ist. Bereits beim Anstieg zum Paß bleibt die dichte Vegetation zurück und macht niederen Büschen und Heidekraut Platz, und nach Überwinden der Paßhöhe sieht man vor sich ein enges Tal, das sich nur zögernd weitet, mit kahlen Felsen und öden Geröllhal-



den - selten durch einige Flecken von saftigem Gras aufgelockert, bevölkert von Schafen, die mit gemenglicher Geschicklichkeit den spärlichen Bewuchs von den Steilhängen weiden.

Hier ist das britische Kletterparadies, und vor allem viele Freikletterer kleben wie vierbeinige Spinnen ohne jede Sicherung an den senkrechten Schieferwänden, die sehr wenige Griffmöglichkeiten bieten.

Wo das Tal wieder halbwegs eben wird, finde ich in einer kleinen Ortschaft einen Campingplatz, der eigentlich nur eine Schafweide ist, aber nur einen lächerlich geringen Betrag kostet. Kaum habe ich erschöpft mein Motorrad aufgebockt, als auch schon einer der Camper auf mich zukommt und mir eine Tasse Kaffee (ausgerechnet!) anbietet. Wie sich herausstellt, ist er ein gebürtiger Deutscher, der seit über dreißig Jahren in London lebt und hier Urlaub macht. Er spricht eine drollige Mischung von Deutsch und

Englisch, und wir unterhalten uns lange und ausgiebig. Ich frage ihn, wieso er mir so spontan Kaffee angeboten habe, und er antwortet: „Weißt du, als ich dich vorhin kommen sah, hatte ich plötzlich das ganz bestimmte Gefühl: Der braucht jetzt dringend eine Tasse Kaffee! Ich habe keine Ahnung, wieso. Ich wußte das einfach ...“

Er ist eine interessante Persönlichkeit, und wir verstehen uns auf Anhieb sehr gut.

Am anderen Tag will ich eine Rundfahrt durch Snowdonia machen, und ich bin sehr froh, endlich einmal nicht das ganze Gepäck mitschleppen zu müssen, sondern das meiste beim Zelt lassen zu können. Die Fahrfreude steigt mit jedem Kilo Gewichtsverminderung.

Froh und unbeschwert - im wahrsten Sinne des Wortes - mache ich mich am anderen Morgen auf den Weg, zunächst zurück zur Paßhöhe, dann nach links bis Capel Curig und dann nach Norden, wo ich schließlich das Meer erreiche.

Hier liegt die Stadt Bangor mit dem malerischen Penrhyn Castle. Nahebei überquert die Menai-Hängebrücke den schmalen Kanal, der die Insel Anglesey vom Festland trennt.

Der Kontrast könnte stärker nicht sein: Besteht das übrige Wales hauptsächlich aus Bergen, Wäldern und tief eingeschnittenen Tälern, so ist Anglesey fast durchweg eben und erhebt



sich nur wenig über die See. Seit alters her galt es daher als die Kornkammer von Wales, was übrigens gleichzeitig die Achillesferse darstellte. Denn wenn die Waliser vor Jahrhunderten einen Aufstand gegen die englische Herrschaft vom Zaun brachen, brauchten die englischen Besatzer nur die Zufahrt zur Insel Anglesey zu sperren (und die Festungen Caernarfon und Penrhyn waren dazu bestens geeignet), um die starkköpfigen Waliser durch Hunger zur Aufgabe zu bewegen.

Auf Anglesey liegt übrigens auch der Ort mit dem längsten Namen der Welt (Sie wissen schon: Llanfairpwll... usw.). Da an diesem Ort aber außer dem Namen nichts interessant ist, fahre ich gar nicht erst hin, sondern besuche lieber die Hummerzuchtanstalt, die ein Wegweiser an der Hauptstraße ankündigt, wo in flachen Becken die wichtigsten Vertreter der örtlichen Meeresfauna besichtigt werden können. Und natürlich Hummer in allen Größen, vom Ei bis zum Riesen von 40 cm Länge, der mit der kräftigeren seiner beiden Scheren ohne weiteres einen Daumen abwickeln könnte. Zum Glück sind alle Hummerschere mit einem starken Gummi gesichert, weniger der Besucher wegen, sondern weil sich die Raubritter des Meeres sonst gegenseitig auffressen würden.

Die nächste Station ist die Festung Caernarfon, die ein Musterbeispiel des Festungsbaus im späten 13. Jahrhundert darstellt und typisch für alle in Wales angelegten Festungen ist. Wenn man die Burg von außen betrachtet, muß man sich vor Augen halten, daß die ganze Fläche, die heute der Parkplatz einnimmt, ursprünglich höchstwahrscheinlich Wasser war. Das hoch in der Schmalen Seite der Ostmauer gelegene Queen's Gate läßt seiner Konstruktion nach nämlich darauf schließen, daß es für den Zugang unmittelbar von Bord eines Schiffes gebaut war. Der landseitige Eingang, das mit einer Zugbrücke versehene

King's Gate, war eher kleiner angelegt.

Die Festung war nie ganz fertiggestellt und in späteren Jahrhunderten teilweise wieder abgerissen worden, bis man sich der historischen Verpflichtung bewußt wurde und daranging, wenigstens den Rest zu erhalten. Caernarfon Castle ist ein Paradebeispiel für eine seinerzeit hochmoderne und mit ausgeklügelten Verteidigungsanlagen ausgestattete Festung des späten Mittelalters, deren militärische Brauchbarkeit mehrere Jahrhunderte lang nicht in Frage stand.

Ein ganz wesentlicher Unterschied zu kontinentalen Befestigungsanlagen muß erwähnt werden: Die Befestigungen in Wales dienten nicht dazu, Land oder Bevölkerung vor Angreifern zu schützen, sondern (mit ganz wenigen Ausnahmen einiger kleinerer Burgen walisischer Adliger) dazu, die englische Herrschaft über die Bevölkerung von Wales zu sichern!

Die meisten dieser Burgen wurden von Edward I. errichtet, der im Jahr 1282 den letzten großen Aufstand der Waliser gegen die englische Vorherrschaft niederschlug.

Bei dieser Gele-



Bergbahn auf den Mount Snowdon: Großbritanniens einzige Zahnradbahn - Made in Switzerland!

genheit kam der bekannte walisische Fürst Llewelyn ums Leben, um den sich heute noch viele Sagen ranken. Sofort nach seinem Sieg begann Edward I. damit, an allen wichtigen strategischen Punkten des Landes starke Festungen zu errichten, um eventuelle Aufstände schon im Keim ersticken zu können. Diese Strategie bewährte sich so gut, daß es gar nicht nötig war, alle Burgen fertigzubauen; allein ihre Anwesenheit genügte schon, um das Land ruhig zu halten (wenn auch nicht für dauernd).

Hier kommt nun der Prinz von Wales ins Spiel,

welcher Titel bekanntlich immer auf den Thronfolger des englischen Königshauses übergeht. Wie es dazu kam, das ist eine Geschichte, die so hübsch und gleichzeitig typisch englisch ist, daß sie unbedingt erzählt werden muß. Vorausschicken muß ich, daß die Bezeichnung "Prinz"



An allen Hügelflanken blüht üppig der Rhododendron

im Englischen ebenso für das deutsche Wort "Fürst" steht, so daß der Prince of Wales eigentlich Fürst von Wales heißen müßte.

Nach der Niederlage der Waliser unter ihrem Fürsten ("Prinzen") Llewelyn 1282 waren die Waliser zwar militärisch, jedoch noch längst nicht moralisch am Ende. Als König Edward I. im Jahr 1286 Caernarfon (nicht vergessen: das f wird als v ausgesprochen) besuchte, um sich über den Baufortschritt zu unterrichten und nach seinen rebellischen Untertanen zu sehen, bat daher eine walisische Delegation, die vom König empfangen wurde, wenn sie nun schon unbedingt unter englischer Oberherrschaft leben müßten, möchten sie wenigstens einen Gaufürsten haben, der im Lande geboren sei und die Landessprache spreche, da die englische Sprache bittere Erinnerungen heraufbeschwöre. Der König versprach, darüber nachzudenken.

Nun begab es sich aber, daß die Gemahlin des Königs, welche ihren Herrn begleitete, wenige Tage später in einem der wenigen fertiggestellten Räume der Bauruine ein Kind gebar. Und zwar, wie es sich gehörte, einen Knaben. Den Thronfolger also. Der überaus glückliche König war daher gnädig gestimmt und hatte plötzlich den genialsten Einfall seines Lebens. Er berief eine Versammlung seiner Untertanen ein und sagte sinngemäß etwa folgendes:

"Ich habe lange und mit Wohlwollen eure Bitte in Erwägung gezogen und bin bereit, euch einen eigenen Fürsten zu geben. Hier ist euer neuer Prinz von Wales (und damit ließ er das neugeborene Baby dem Volk zeigen)! Er entspricht all euren Wünschen, denn er ist in Wales geboren, und außerdem", fügte er hinzu, "spricht er kein Wort englisch ..."

Seit damals ist der jeweilige englische Thronfolger gleichzeitig Prince of Wales, der sich am

kleinere Türme trägt und seinen Namen von einstmaligen verwitterten Steinfiguren herleitet, die einstmals Adler dargestellt hatten. In einem der Türme ist eine hervorragend gestaltete Tonbildschau eingerichtet, die vor allem die geologische (weniger die politische) Entwicklung des Landes zum Gegenstand hat und über Kopfhörer auch in deutscher Sprache gehört werden kann. Drei Stunden durchstreifte ich das alte Gemäuer und bin von der damaligen Bauleistung gebührend beeindruckt.



Dieses Wasserrad am kleinen Dyfi-Fluß treibt keine Mühle, sondern wurde seit 1755 benutzt, um zwei Blasbälge für einen Hochofen in Bewegung zu setzen

Die Rückfahrt zum Camp erfolgt über die Tag seiner feierlichen Inthronisation dem englischen Monarchen unterwerfen muß!

Die bei der letzten derartigen Gelegenheit im Jahr 1969 errichtete Bühne befindet sich immer noch im Hof der Festung. Dieser feierliche Akt war übrigens das größte und prunkvollste Ereignis seit der Krönung von Königin Elizabeth II.

Ganz einzigartig ist der sogenannte "Adlerturm", der auf seiner Plattform nochmals drei

4085 bis Beddgelert, und dort biege ich nach links ab, um schließlich wieder auf die Straße zum Llanberis-Paß zu treffen. Damit bin ich nun rund um den Mount Snowdon herumgefahren.

Die ganze Gegend ist von großem landschaftlichen Reiz, und wenn ich mehr Zeit hätte (man hat nie genug Zeit), würde ich gern noch eine Weile hier inmitten der Berge bleiben, die so anders sind, als wir es von Deutschland her gewohnt sind. Die schroffen Felsen sind hier eher

in der Minderzahl. Die ganze Landschaft hat ausgesprochenen Mittelgebirgscharakter, und es ist vor allem die Vegetation, die überrascht. Schattige Laubwälder in den Tälern, an den Hängen kurzes Gras, das von Schafen abgeweidet wird, und überall große zusammenhängende Büsche von Rhododendron, der mit seiner leuchtend roten bis violetten Blütenpracht wei-



te Flächen der Berghänge bedeckt und den grünen Matten prächtige Farbkontraste spendet.

Am anderen Morgen belade ich mühsam meine treue Yamaha und mache mich schwergepackt wieder auf den Weg. Diesmal fahre ich das Tal von Llanberis entlang in Richtung Caernarfon. Weiter unten im Tal liegt unmittelbar neben der Straße der langgestreckte Llanberis Lake, an dessen Ufer eine kleine schmalspurige Dampfbahn Touristen befördert. Diese Eisenbahn war ursprünglich eine Werks-



Der Llanberis-Paß führt entlang der Flanke des Mount Snowdon ins Herz von Snowdonia

bahn des dortigen Schieferbruchs, die den gebrochenen Schiefer zur Weiterverarbeitung in die Werkhallen brachte.

Wales war durch seinen Schiefer, der sich durch besondere Qualität auszeichnet, vor rund hundertfünfzig Jahren zu einigem Wohlstand gelangt, welcher etwa achtzig Jahre lang anhielt. Dann wurden immer weniger Häuser mit Schie-



fer gedeckt, und auch in den Schulen gibt es heutzutage keine Schiefertafeln mehr (bedauerlicherweise), so daß die walisische Schieferindustrie zur Bedeutungslosigkeit herabsank und die einst zahlreichen Werksbahnen - soweit noch vorhanden - heute nur noch dem Fremdenverkehr dienen. Manche alten Schieferwerke können besichtigt werden und vermitteln einen Eindruck früherer Technik und handwerklicher Fertigkeiten.

Von der kleinen Ortschaft Llanberis aus führt eine Zahnradbahn auf den Mount Snowdon, mit 1058 m der höchste Berg von Wales und England (in Schottland gibt's ein paar höhere). Interessanterweise stammen die Lokomotiven dieses Bähnchens aus dem Land der Eidgenossen: In der Schweiz hat man eben die größte Erfahrung im Bau von Bergbahnen!

Will man auf den Gipfel des Mount Snowdon, gibt es nur diese eine Möglichkeit, außer einem strammen Fußmarsch. Die Fahrt ist, wie bei allen Bergbahnen, nicht eben billig, und die Zeit drängt, also verzichte ich auf einen Rundblick von Englands höchstem Berg und fahre weiter nach Caernarfon, wo ich mich nach Süden wende und auf der 487 über Porthmadog, Dolgellau und Machinlleth schließlich Aberystwyth erreiche. Das wird aus unerfindlichen Gründen übr-



Blick zurück nach Rhayader. Soeben hat der Regen aufgehört



Talley Abbey: Kaum was zu sehen - aber Eintrittsgeld wird verlangt

gens Aberystwyth ausgesprochen, was nicht nur Fremde verunsichert ...

Aberystwyth ist der Startpunkt einer Eisenbahnlinie, die durch das wunderschöne Rheidol Valley nach Devil's Bridge führt. Diese sogenannte Teufelsbrücke besteht aus drei übereinandergebauten Brücken, deren erste von Mönchen im 12. Jh. errichtet wurde. Mit den steigenden Erfordernissen des

Verkehrs kamen im Lauf der Zeit dann noch zwei Brücken hinzu, die, alle zu einem gemeinsamen Bauwerk vereinigt, eine düstere Felschlucht überspannen, deren wildromantische Schroffheit eine gute Kulisse für die Wolfsschlucht im "Freischütz" abgeben könnte.

Von der Straße aus genießt man einen großartigen Blick auf die Mynach-Wasserfälle im Rheidol-Valley. Die ganze Gegend bietet mit ihrer herrlichen Landschaft und zahlreichen Wanderwegen Gelegenheit für tagelange Exkursionen durch kaum berührte Natur.

Leider ist meine Zeit nun abgelaufen, die Fähre zur IOM wartet, und ich muß vorher noch Freunde in Evesham besuchen. Also kann ich nur die A 44 unter die Räder nehmen, noch einige Zeit die schmalen, kurvenreichen Straßen inmitten schattiger Wälder und enger Täler ge-

nießen, bis das Land offener wird und die Straße mit wachsender Breite höhere Geschwindig-

te: "Sag mal, was ist das eigentlich für eine gelbe Scheibe dort oben?" ...



Zwei Motorradfahrer in der Einsamkeit der Cambrian Mountains

keiten zuläßt. Über Llangurig, Rhayader und Leominster verlasse ich schließlich das nördliche Wales, das bei herrlichem Wetter unvergeßliche Eindrücke hinterlassen hat.

Gut zwei Wochen später bin ich wieder hier, um diesmal den südlichen Teil von Wales zu sehen. Aber das Wetter hat sich inzwischen radikal verschlechtert, es regnet jeden Tag, und es ist kein Ende dieser Schlechtwetterperiode abzusehen. Aber nun bin ich schon mal hier und muß ohnehin in Port Talbot jemanden besuchen, und siehe da: die Sonne kommt heraus und gibt neue Hoffnung.

Port Talbot liegt an der Südküste von Wales und ist so etwas wie ein walisisches Duisburg-Ruhrort, mit sehr viel Industrie und einem geschäftigen Hafen. Als ich jemanden nach der von mir gesuchten Adresse frage, sagt man mir: "Was, um Gottes Willen, wollen Sie denn in Port Talbot? Dahin geht man doch nicht, wenn man nicht unbedingt muß!" Und ich bekomme die Geschichte von dem Einwohner von Port Talbot zu hören, den ein wohlmeinender Freund eines Tages mit hinaus in die Berge nahm. Dort angekommen, stieg der Mann aus Port Talbot aus dem Auto, deutete auf die Sonne und frag-

stränden in malerischen Buchten. Auch der Zeltplatz, auf dem ich die Nacht verbringe, liegt über einer romantischen Sandbucht mit steilen Wänden, und das letzte Licht des Tages wirft goldfarbene Strahlen auf das glitzernd blaue Wasser der See. In der Nacht pfeift der Wind allerdings derartig, daß ich manchmal das Gefühl habe, das Zelt würde abheben; und kaum habe ich am anderen Morgen abgebaut und gepackt, als auch schon wieder der Regen zu nieseln beginnt, was meiner Laune nicht eben zuträglich ist.

Ich habe mir vorgenommen, durch den südlichen Teil von Wales bis Devil's Bridge zu fahren, um so den Punkt wieder zu erreichen, von dem aus ich Wales vor gut zwei Wochen verlassen habe. Also setze ich Kurs nach Norden und fahre los. Nach kaum zwei Kilometern sehe ich zwei Motorradfahrer auf einem Parkplatz stehen und bauen. Also anhalten und fragen, was los ist. Es handelt sich um zwei junge Deutsche, Susanne und Ollie, und die Suzuki von Ollie hat Schwierigkeiten mit den Kerzen.



Der Bach, der heute den Abfluß den Pen-y-Garreg-Reservoirs bildet, hat in seiner unverbauten Jugend eine beeindruckende Schlucht aus dem Schiefer gesägt!

Bei ihnen ist ein überaus netter englischer Gentleman, den sie vom Zeltplatz her kennen und der ein

Stück mitgefahren ist, um die beiden auf den richtigen Weg zu bringen. Beide freuen sich, so unerwartet einem Landsmann (wenn auch nicht gerade einem Schwaben) zu begegnen und machen den Vorschlag, einige Zeit zusammen zu fahren.

Ursprünglich wollten sie gar nicht nach Wales, sondern nach Irland, aber dann klappte es mit



der Fähre nicht, und nun sind sie hier, aufs Geratewohl. Sie wollen eigentlich an die Küste, aber dahin will ich wiederum weniger, und als



Grinsen trotz Nässe: Fotopause am Staudamm

ich erkläre, daß die größten Schönheiten von Wales im Landesinnern verborgen seien, ändern sie ihre Pläne und kommen mit mir.

Nachdem wir die Halbinsel Gower verlassen haben, fahren wir ein kurzes Stück auf dem Motorway M4, bis dieser zu Ende ist, und anschließend die A 483 in Richtung Llandeilo. Kurz hinter Llandeilo bemerke ich links am Straßenrand ein Hinweisschild mit der Aufschrift TALLEY ABBEY, und nach kurzer Beratung fahren wir weg von der Hauptstraße, mitten hinein ins grüne Herz von Wales. Leider haben die Briten die Eigenart, auf derartigen Hinweisschildern keine Entfernungen anzugeben, und so ist es immer eine spannende Angelegenheit, wann denn nun die angekündigte Attraktion auftaucht. Das kann manchmal bis zu 20 km dauern!

Auch in unserem Fall müssen wir ca. 15 km fahren, um Talley Abbey zu erreichen, aber meine beiden Begleiter genießen die Schönheit der Landschaft abseits der Hauptstraße, wohin sie sich ohne Begleitung nie gewagt hätten.

Dies ist einer der Umstände, die das Fahren

in ganz Großbritannien so reizvoll machen: Kaum hat man die Hauptstraße verlassen, werden die Straßen so schmal, daß zwei Autos Mühe haben, einander zu passieren. Meist ist auch die Qualität des Belags einige Stufen geringer, was aber nicht viel ausmacht, da man wegen der vielen Kurven, welche durch hohe, mit Büschen bestandenen Böschungen am Straßenrand fast



alle "blind" sind, ohnehin nicht schnell fahren kann. Sehr oft trifft man auch einspurige Straßen an, die alle paar hundert Meter eine Ausweichstelle aufweisen. Da muß man sich dann vorsichtig an jede Ecke heranpirschen. ... Dafür wird man durch eine meist sehr reizvolle Landschaft entschädigt, die den Wunsch nach mehr Tempo gar nicht erst aufkommen läßt.

Die Ruinen der alten Abtei geben nicht viel her, gleichwohl wird für eine Besichtigung ein Eintrittsgeld erhoben. Das ist schon wirklich eigenartig bei den Briten: Noch für den unansehnlichsten Schutthaufen verlangen sie ein gar nicht geringes Eintrittsgeld!

Wer sich in den Kopf gesetzt hat, einige Sehlösser von innen zu besichtigen, muß - insbesondere wenn es sich um ein gut erhaltenes oder gar bewohntes Gebäude handelt - meistens tief in die Tasche greifen. Wir jedenfalls fahren nach kurzem Halt weiter und besuchen eine weiter nördlich gelegene alte römische Goldmine, von wo aus wir in einem weiten Bogen durch die Berge auf schmalen, einsamen Straßen, begleitet von klaren, schnellfließenden Bächen, wieder bei Llandovery die Hauptstraße erreichen, nur um bei Llanwrtyd Wells wieder nach links abzubiegen und erneut einen großen Bogen zu fahren, diesmal über Abergwesyn nach Beulah.

Susanne und Ollie sind von der Gegend restlos begeistert und freuen sich, mit mir gekommen zu sein, trotz des schlechten Wetters, das nur gelegentlich etwas aufhellt.

In Rhayader finden wir nach einigem Suchen einen Wegweiser, der uns zur Bergstraße nach Devil's End führt. Also los.

Gleich nach der Ortschaft beginnt die Steigung, mit steilen Wänden aus nacktem Fels zur Rechten und einem tiefen Talkessel zur Linken, der sich immer mehr verengt, je weiter wir nach oben kommen. Etwa auf dreiviertel der Höhe halte ich an, trotz Nieselregens, um abzusteigen

und das großartige Panorama zu betrachten, das sich vor unseren Blicken ausbreitet. Und dann hört auch plötzlich der Regen auf, und die durch die Wolken brechende Sonne gewährt uns das Erlebnis eines prächtigen Regenbogens über dem Tal.

Vom Berg herab fließt ein Bach, der sich neben der Straße in mehreren Stufen über spiegelglatte Schieferklippen stürzt, bevor er, gemächlicher werdend, dem kleinen See im Tal zustrebt. Wer hier nicht fotografiert, hat selbst schuld!

Als wir wenig später den höchsten Punkt der Straße erreichen, blicken wir über ein weites Hochtal, das rings von kahlen Höhen umkränzt wird. Weit und breit nicht das geringste Zeichen einer menschlichen Ansiedlung, und plötzlich stellen wir fest, daß es schon nach 19.30 Uhr ist und wir noch keine Bleibe für die Nacht haben, von einer Mahlzeit gar nicht zu reden.

Zelten kommt wegen des schlechten Wetters nicht in Frage. Also müssen wir sehen, baldmöglichst eine bewohnte Gegend zu erreichen. Zuvor aber packen wir den Kocher aus und bereiten uns ein schnelles Abendessen an einem Tisch mit Bänken, die mitten in der Einsamkeit der Cambrischen Berge aufgestellt sind. Gemütlich ist es nicht, denn es beginnt wieder leicht zu



Park von Cardiff Castle. Beschauliche Ruhe und klagender Pfauenruf

nieseln, und der Wind ist kalt - aber was soll's!

Als wir weiterfahren, beginnt bereits die Dämmerung, und wir sind heilfroh, als wir nach gut zwanzig Kilometern endlich Devil's Bridge erreichen und bei freundlichen Menschen Aufnahme finden, wie bereits zu Anfang erwähnt. Beim reichhaltigen Frühstück am anderen Morgen sind wir noch ganz schön geschafft. Leider sieht das Wetter wieder nicht besonders aus, aber auf jeden Fall will ich Susanne und Ollie die berühmte Brücke zeigen. Die beiden sind dann auch gebührend beeindruckt. Nicht nur von der Brücke, sondern auch von der Umgebung, vor allem dem Rheidol Valley, das man nur mit dem englischen Wort „lovely“ bezeichnen kann. Anschließend fahren wir wieder die gleiche Strecke zurück, die wir gestern hergekommen sind, und zwar bis zu dem Punkt, an dem wir abends abgekocht hatten. Hier biegen wir nach rechts ab, an der Flanke eines Berges entlang, um das

Gebiet der Reservoirs, der Stauseen, zu durchqueren. Diese Route ist uns von unseren Quartiersleuten ausdrücklich empfohlen worden, und wir müssen ihnen recht geben.

Die Reihe der Trinkwasserspeicher, vor etwa mehr als hundert Jahren gebaut, verschandelt nicht die ganze Landschaft wie moderne Betonklötze, sondern ist in die Landschaft integriert, trägt eher dazu bei, die Schönheit der engen, mit Rhododendronbüschen bewachsenen Schluchten am Fuß kahler Höhen zu betonen. Das ganze Gebiet heißt Elan Valley und ist einer der landschaftlichen Höhepunkte der Cambrian Mountains. Nahe dem Ausgang des Tales wurde ein Touristenzentrum eingerichtet, bestehend aus einem großen Gebäude, das einige Ausstellungsräume, eine Informationsstelle und vor allem ein Café enthält, das uns, durchnäßt und frierend wie wir sind, als Gipfelpunkt des Komforts erscheint. Es fällt uns schon sehr schwer, den warmen Raum wieder zu verlassen und in strömendem Regen wieder die Motorräder zu besteigen.

Wir haben beschlossen, auf dem schnellsten Weg heimzufahren, da auch in den nächsten Tagen keine Besserung des Wetters zu erwarten ist. Was nützt die schönste Gegend, wenn man sie vor lauter Regen nicht sehen kann? Also fahren wir über Rhayader und Beulah wieder nach Llandovery, werfen einen kurzen Blick auf die spärlichen Überreste von Llandovery Castle und nehmen Kurs auf Brecon, zu unserer Rechten das Gebiet der Black Mountains und später des Brecon National Parks, landschaftliche Leckerbissen, die zu genießen uns das Wetter nicht gestattet.

Nach Bed und Breakfast bei einer sehr freundlichen Lady in der Nähe von Crickhowell an der A 40 gießt es am anderen Tag wenigstens nicht wieder in Strömen, so daß wir Gelegenheit haben, das zwischen Abergavenny und Monmouth an der A 40 gelegene Raglan Castle zu besichtigen. Diese beeindruckende Burg, auf einem die Umgebung beherrschenden Hügel gelegen, weist einen Bergfried aus dem 15. Jh. auf, der von einem Wassergraben umgeben ist, welcher durch eine Quelle gespeist wird. Dies läßt interessante geologische Rückschlüsse zu. Leider ist die Burg - wie die meisten derartigen Anlagen in Großbritannien - stark verfallen, doch sind in den kühn durchbrochenen Sims der Türme und in Resten von Steinmetz- und Stuckarbeiten, die in einigen geschützten Ecken noch erkennbar sind, Spuren einstiger Pracht zu erkennen, die zu ihrer Zeit atemberaubend gewesen sein muß. Mit einiger Phantasie kann man sich zechende Ritter in der großen Halle vorstellen, die aus der geräumigen Küche mit Platten von gebratenem Wild versorgt und von einer umlaufenden Empore herab durch Musikanten unterhalten wurden. Vorbei und vergessen Rittertum und Minnesang. Nur der Wind klagt in den geborstenen Mauern, die von einstiger Größe künden ...

Da sich das Wetter wieder etwas gebessert hat,

beschließen wir, das Land noch nicht zu verlassen, sondern noch etwas an der Südküste von Wales zu bleiben. Unser nächster Aufenthalt findet in Caerleon statt, einem kleinen Städtchen, das vor knapp zweitausend Jahren eine bedeutende römische Garnisonsstadt mit großen Kasernen, geräumigen Thermen und sogar einem kleineren Amphitheater war. In dem erst vor wenigen Jahren neu erbauten Römermuseum sind die hier ausgegrabenen Fundstücke in anschaulicher Weise präsentiert, so daß sich auch der Laie ein gutes Bild vom Leben in einer römischen Ansiedlung vor rund zweitausend Jahren machen kann.

Nun fahren wir ein wenig kreuz und quer in der Gegend nördlich von Newport herum, was nicht zuletzt darauf zurückzuführen ist, daß ich mich trotz guter Karte einige Male verfranze. In der Nähe einer großen Stadt wie Newport gibt es eben eine Menge kleinerer Straßen, die auf der Karte nicht verzeichnet sind. Immerhin erreichen wir gegen Abend einen schönen Campingplatz und sind froh, daß wir mal wieder unsere Zelte aufschlagen können: B&B läuft auf die Dauer doch ganz schön ins Geld!

Doch kurz vor Erreichen des Platzes, buchstäblich auf den letzten fünfzig Metern, schlägt das Pech wieder zu. Ollies Motor hatte in den letzten Tagen schon gelegentlich durch schlechtes Anspringen Anlaß zur Sorge gegeben. Anscheinend stand es mit der Lichtmaschine nicht zum besten, und jetzt geht der Motor vollends aus - fünfzig Meter vor dem Zeltplatz. Da gibt's

nur eines: So schnell wie möglich nach Cardiff, das zum Glück nicht allzuweit entfernt ist, und in die Werkstatt damit. Wir können nur hoffen, daß wir morgen, am Samstag, jemanden finden, der nicht nur bereit, sondern auch in der Lage ist, den Schaden zu beheben. Immerhin handelt es sich bei Ollies Gerät um eine alte Suzuki GT 550, fast schon um einen Oldtimer!

Meine Yamaha verliert Öl, Folge eines Umfallers im Stand vor einer Woche, wobei der Bremshebel ein Loch ins Kupplungsgehäuse schlug. Der provisorisch aufgebrachte Kitt, der anfangs recht gut hielt, wird jetzt immer weicher. Wahrscheinlich ist er nicht ölfest. Also nichts wie los nach Cardiff am anderen Morgen!

Ollies Batterie hat sich zum Glück über Nacht etwas erholt, und wir erreichen glücklich den Ostrand von Cardiff und fragen an der ersten größeren Tankstelle nach einer Suzuki- und Yamahawerkstatt. Während der Tankwart noch den Weg beschreibt, erbietet sich ein Autofahrer, uns hinzulotsen. Wir nehmen dankbar an und stellen dann fest, daß wir die Straße mit der Werkstatt ohne seine Hilfe wohl kaum gefunden hätten.

Es ist inzwischen 11 Uhr geworden, und wir haben Bedenken, ob heute noch was zu machen ist. Doch man beruhigt uns: der Laden und die Werkstatt sind bis 6 Uhr abends geöffnet! Froh lassen wir unsere Fahrzeuge und alles Entbehrliche in der Obhut des Mechanikers, der sich im übrigen als echter Durchblicker erweist, und

erkunden die nähere Umgebung.

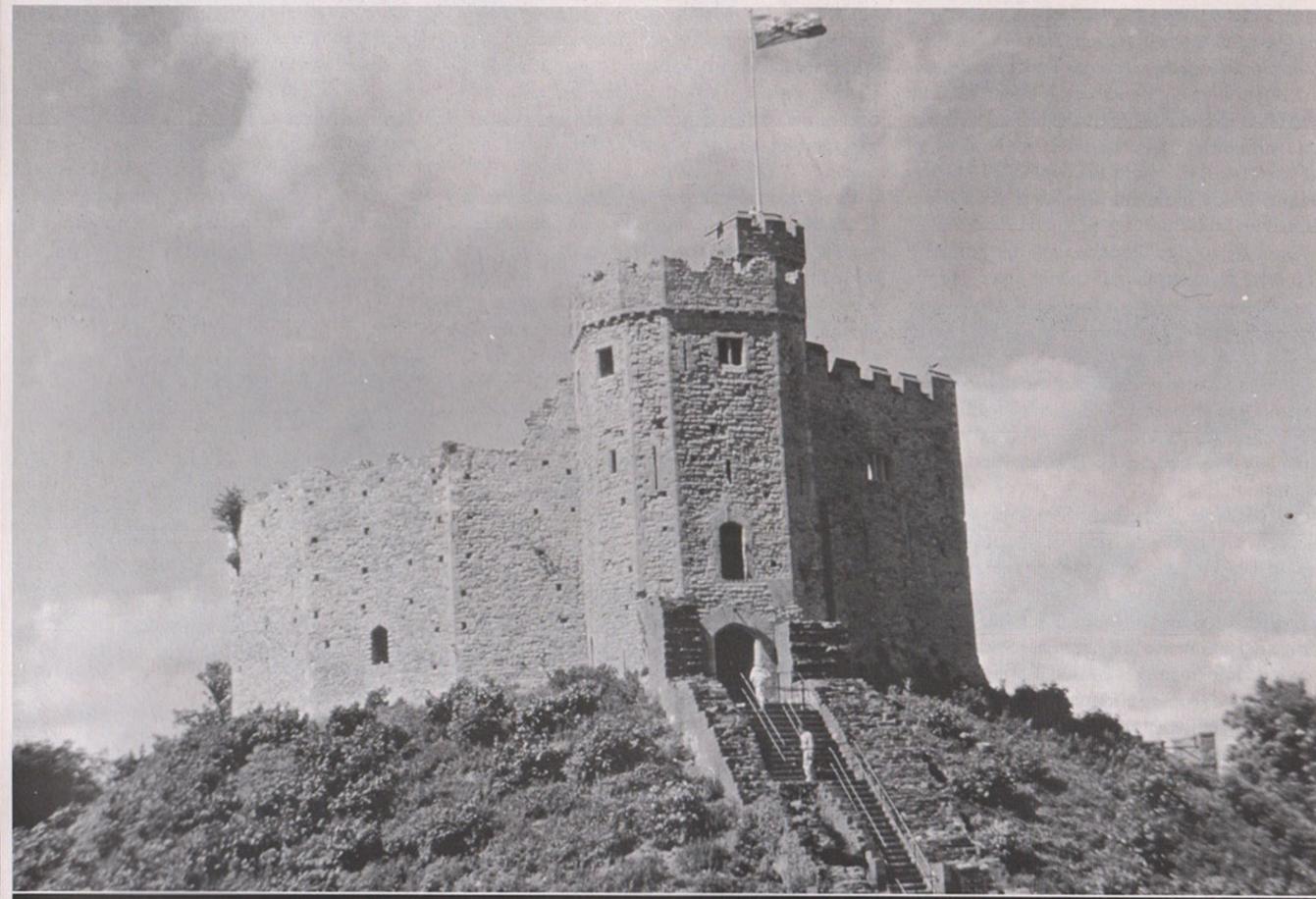
Eine alte Frau in einem Laden erklärt uns, daß es hier ein sehenswertes Schloß gebe. Sie gehe selbst öfter mal hin. Zwanzig Minuten von hier, nur vor bis zur Hauptstraße und dann immer geradeaus. Da Ollies Batterie sowieso einige Stunden am Ladegerät hängen muß und auch die Reparatur ihre Zeit braucht, marschieren wir



also los.

Cardiff ist eine bedeutende Stadt mit Hochhäusern, Bussen und dichtem Verkehr. Wir lassen einen Kilometer die Hauptstraße entlang und dann noch einen und fragen vorsichtshalber mal nach dem Weg. Wir seien schon richtig, wird uns erklärt. Immer nur geradeaus!

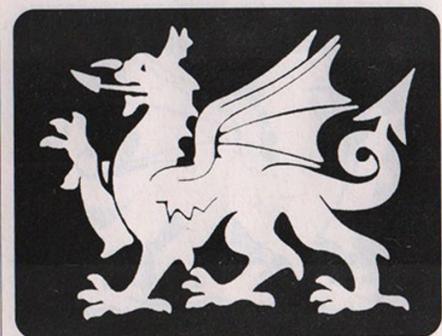
Nach einer halben Stunde sehen wir noch immer keine Spur von einer Festung. Wir sind mitten in der Fußgängerzone des Stadtzentrums und überlegen uns, daß die alte Dame, die nur



Die alte Normannenfestung im Schloßpark von Cardiff. Trutzig flattert das weiß-grüne Banner mit dem roten Drachen

zwanzig Minuten brauchen wollte, ganz gut zu Fuß sein muß. Als wir die Einkaufszone durchquert haben, sind wir plötzlich da. Auf der anderen Seite der Kreuzung ist eine mächtige Mauer zu sehen, die ein riesiges Geviert umschließt: Cardiff Castle.

Wir sind völlig verblüfft, inmitten dieser betriebsamen Stadt plötzlich vor diesem Relikt aus



einer fernen Vergangenheit zu stehen, dessen Mauern teilweise noch aus Resten einer römischen Befestigung bestehen. Natürlich gehen wir hinein und schließen uns einer Führung an. In dem Park, dessen mit Büschen und Bäumen bestandene Rasenfläche das ganze von den Festungsmauern umgebene Areal einnimmt, stolzieren Pfauen und Fasane, und auf Bänken, bequem im Schatten sitzend, genießen ältere Ladies und Gentlemen die Ruhe, die von den alten Mauern schützend über den Park gebreitet wird, indes draußen der hektische Verkehr einer modernen Großstadt vorbeibraust.

Im nordwestlichen Teil des Parks erhebt sich auf einem künstlich angelegten Hügel der alte Bergfried aus der Normannenzeit, dem frühen 12. Jahrhundert. Der neuere Teil der Festung, in die Außenmauer integriert, war bis 1947 bewohnt. Dann übernahm die Stadt Cardiff die Gebäude.

Einmalig ist die Tatsache, daß der großartig gestaltete Bankettsaal, ein Juwel unter den für repräsentative Zwecke gebauten Räumen, von jedermann für Feierlichkeiten oder Konferenzen etc. gemietet werden kann. Als wir die Räume besichtigen, werden gerade die Vorbereitungen für eine um sieben Uhr abends stattfindende Hochzeit getroffen. Ein Ereignis, an das sich wohl alle Anwesenden ihr Leben lang erinnern werden!

Innerhalb der Festungsmauern ist ein Militärmuseum untergebracht, und bei dessen Besichtigung haben wir ein interessantes Erlebnis. Auf der Nachbildung eines alten keltischen Kurzschwertes, das im 1. Weltkrieg Verwendung fand, sind drei Worte in kymrischer Sprache eingraviert. Ich frage den Museumswärter, ob er mir deren Bedeutung erklären könne. Doch dieser, ein freundlicher älterer Herr, ist Engländer und versteht kein Kymrisch. Er begibt sich jedoch sofort eine Treppe tiefer und fragt die beiden dort anwesenden einheimischen Damen danach. Sie haben die Inschrift noch nie bemerkt, lassen sich die Worte buchstabieren und müssen zugeben, daß sie das mittlere davon nicht kennen. Das erste Wort ist einigermaßen klar. Das letzte heißt Cymru, also Wales, soviel weiß

sogar ich, doch das mittlere Wort ist unbekannt, was den englischen (!) Museumswärter zu dem süffisanten Kommentar veranlaßt, die beiden würden nicht mal ihre eigene Sprache kennen!

Ich versuche nun, mich zu entschuldigen und zu gehen. So wichtig ist's ja nun auch wieder nicht. Aber nun werde ich mit sanfter Gewalt am Verlassen des Museums gehindert. Man ist es sich schuldig, mir diese Auskunft zu geben. Es geht auch nicht mehr in erster Linie um mich: die Sache ist zu einer Angelegenheit von nationaler Bedeutung geworden.

Mit Schrecken erkenne ich, daß ich unabsichtlich eine Lawine losgetreten habe! Die beiden Damen diskutieren, zwei weitere Leute kommen hinzu, man ruft jemanden an, der das vielleicht wissen könnte. Erfolgrlos. Die Damen beginnen, verzweifelt auszusehen. Der englische Wärter lächelt mit sanfter Ironie, und alle Beteiligten geben acht, daß ich nicht heimlich die Flucht ergreife. Schließlich kommt ein Besucher hinzu, hört sich die Diskussion einige Sekunden an, fragt höflich, worum es geht und läßt sich die drei ominösen Worte vorlegen. Er wirft einen kurzen Blick darauf und sagt: "Diese Worte heißen: Für die Ehre von Wales". Damit nickt er allen freundlich zu und begibt sich ins Museum. Die Damen atmen auf und strahlen. Die Ehre von Wales ist wieder mal gerettet!

Die Besichtigung von Cardiff Castle dauert den ganzen Nachmittag, und erst um Viertel nach fünf treffen wir wieder an der Werkstatt ein, wo unsere hervorragend reparierten Maschinen auf uns warten. Der Mechaniker hat sogar von sich aus bei Ollies Suzuki einen gebrauchten Regler eingebaut, um ihm Kosten zu ersparen. Das Ganze ist nicht mal so teuer, wie wir befürchtet hatten, und daher können wir mit neu gestärktem Optimismus die Stadt Cardiff wieder verlassen.

Es ist nun endgültig an der Zeit, nach Hause zu fahren, und so machen wir uns auf den Rückweg. Da es bereits Abend ist, suchen wir einige zwanzig Kilometer weiter nach einem in der Karte verzeichneten Zeltplatz, der sich jedoch als nicht vorhanden erweist. Ein Bewohner einer kleinen Ansiedlung von hübschen Eigenheimen, den wir fragen, empfiehlt uns, 200 m weiter über der Wiese an den Büschen zu zelten. Das sei öffentlicher Grund (in Großbritannien etwa so selten, wie ein Wirtshaus in der Sahara!), und niemand würde uns stören. Im übrigen könnten wir gern sein Badezimmer benutzen und uns Wasser zum Kochen bei ihm holen. Dankbar nehmen wir an und genießen Zelten zum Nulltarif.

Am anderen Morgen, Sonntag, verabschieden wir uns von unserem freundlichen Helfer in der Not und fahren nach Chepstow, der Grenzstadt von Wales am Wye-Fluß. Hier befindet sich die älteste einwandfrei datierte Steinfestung Großbritanniens, die um 1071 von William Fitz Osbern begonnen und in den folgenden Jahrhunderten bis herauf zum 17. Jh. mehrfach umgebaut wurde.

Das Wetter ist zwar nicht gerade sonnig, aber doch die meiste Zeit trocken, so daß wir noch den imposanten Ruinen von Tintern Abbey, etwa 20 km im Landesinnern, einen Besuch abstat-

ten. Noch die nackten Mauern mit ihren hochragenden gotischen Spitzbogenfenstern und das schmale, hohe Mittelschiff der Kirche geben einen Eindruck von der Prachtentfaltung des Klerus und der weltlichen Macht der Mönche im Mittelalter, und man muß den Mut Heinrichs VIII. bewundern (unabhängig von seinen charakterlichen Eigenschaften), der es seinerzeit wagte, sich mit einer solchen Macht anzulegen und auch noch Sieger zu bleiben. Dabei drängt sich die Überlegung auf, daß auch ein König niemals in der Lage gewesen wäre, die päpstliche Kirche erfolgreich zu bekämpfen, wenn diese wirklichen Rückhalt im Volk gehabt hätte. Die Klöster jedoch waren durch Schenkungen und Erbschaften so reich geworden, daß sie die ihnen leibeigenen Bauern brutal unterdrückten und zu hohen Abgaben und Frondiensten zwangen. Die ganze Pracht der Kirchen und Abteien war letztlich auf Kosten einer bettelarmen Bevölkerung geschaffen worden, so daß die Bauern froh waren, daß der König sie von diesen Parasiten befreite.

Mit diesen nachdenklich machenden Überlegungen wenden wir wieder unsere Motorräder und rollen nach Süden, bis wir auf den Motorway M4 treffen, der uns zu der imposanten Hängebrücke bringt, welche die Mündung des Severn - an dieser Stelle ca. 1600 m breit - überspannt. Als wir auf die Brücke fahren, haben wir Wales, das Land des Roten Drachen, verlassen. Leider hat uns das schlechte Wetter so manchen Strich durch die Rechnung gemacht. Vieles haben wir gesehen, aber so viel mehr hartnäckiger Entdeckung in den Bergen und Tälern eines Landes, das seine Schönheiten nur dem offenbart, der bereit ist, auf schmalen Straßen, in dichten Wäldern und auf windigen Paßhöhen danach zu suchen. Wer diese Mühe nicht scheut, wird reich beschenkt werden und stets zurückkehren wollen.

Cymru Am Byth - Wales für immer!

Text und Fotos: David Longstroke



3-fach gemauert hält besser:
Devils Bridge bei Aberystwyth

LANDKARTEN:

SHELL-Karte von Großbritannien, 1 : 750.000; sehr übersichtlich, kaum Hinweise auf Sehenswürdigkeiten und Campingplätze. Landschaftlich schöne Routen sind kenntlich gemacht.

EUROCARD Euro-Regionalkarte Großbritannien 3, RV-Verlag, 1 : 253.440; sehr genau, keine Kenntlichmachung landschaftlich schöner Routen, keine Hinweise auf Sehenswürdigkeiten, alle Camping- und Caravanplätze sowie Jugendherbergen eingezeichnet.

AZ ROAD MAP, nur in GB erhältlich, North Wales und South Wales, 1 : 200.000; alle nur erdenklichen touristischen Hinweise, inklusive

jede öffentliche Telefonzelle (!); jedoch keinerlei Übernachtungsmöglichkeiten, wie Zeltplätze etc.

LITERATUR:

In Deutschland sehr spärlich. MERIAN bietet wenig Information, empfiehlt Reiseführer „Wales für jedermann“ von H.A. Pieler, 272 Seiten, im Verlag Conradi & Co., 7012 Fellbach, Postfach 14 29.

AA Touring Guide to Wales, herausgegeben von der britischen Automobile Association, ausschließlich mit Bleistift- und Buntstiftzeichnungen illustriert. Enthält viele Rundfahrpläne und -beschreibungen, Stadtpläne, Ansichten und Grundrisse vieler Schlösser und Bur-

gen. Leinengebundener Wälzer von 300 Seiten im Format DIN A 4.

UNTERKUNFT:

Campingplätze mit Preisen zwischen 2 und 4 Pfund pro Person/Nacht. Manchmal Zusatzgebühr für Zelt und/oder Fahrzeug.

Jugendherbergen nur für Mitglieder. Übernachtung mit Frühstück bei Ausleihen eines „Blanket Sleeping-Bags“ (Leinenschlafsack; ist Vorschrift) ca. 7 Pfund.

Bed and Breakfast (B&B): Zwischen 10 und 15 Pfund. Durchschnitt 13 Pf. Gute Unterbringung, durchweg Möglichkeit zum Duschen oder Baden, meist sehr reichhaltiges „englisches“ Frühstück.

VERPFLEGEUNG:

Unterwegs sehr schwierig, Essen in einem Gasthaus zu finden. Wirtshäuser in unserem Sinn sind in ganz GB unbekannt. Pubs haben nur abends geöffnet und bieten allenfalls „Bar Snacks“. Speiserestaurants sind sehr selten und haben ebenfalls nur zu bestimmten Zeiten geöffnet. Essen teilweise von sehr unterschiedlicher Qualität. Tee sehr billig; in den Teestuben auch Gebäck erhältlich; oft auch Pasteten mit Fleisch- und Nierenfüllung (gewöhnungsbedürftig). In den Städten indische und chinesische Lokale. Alle Preise ca. 30 % über deutschem Niveau.

ANREISE:

Am günstigsten von Zeebrügge oder Oostende nach Dover. Dauer ca. 4 Std., Preis ca. DM 87,— für eine Person mit Motorrad.

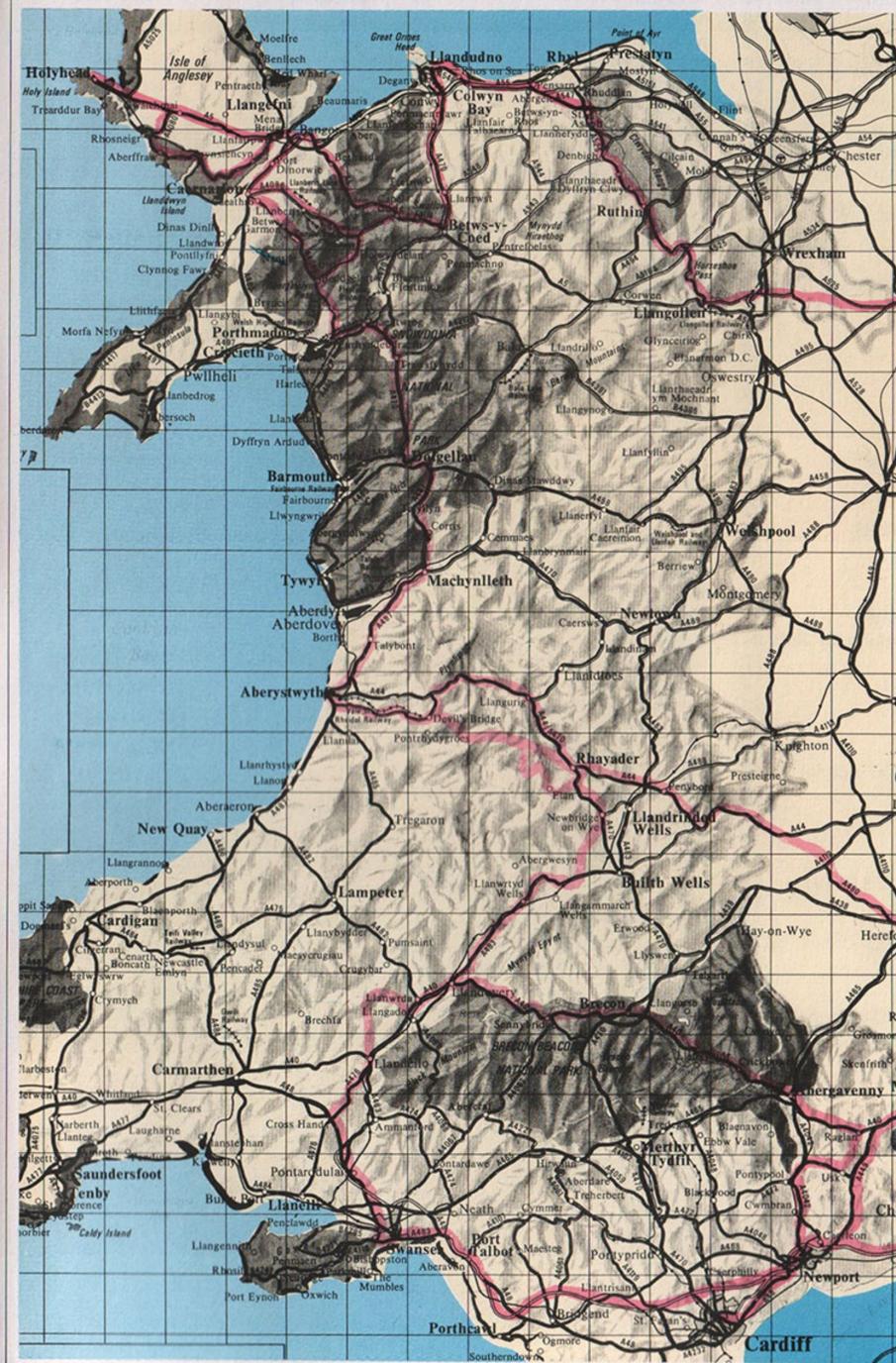
Hovercraft von Calais nach Dover, Dauer 40 Minuten, ca. DM 105,— pro Person mit Motorrad.

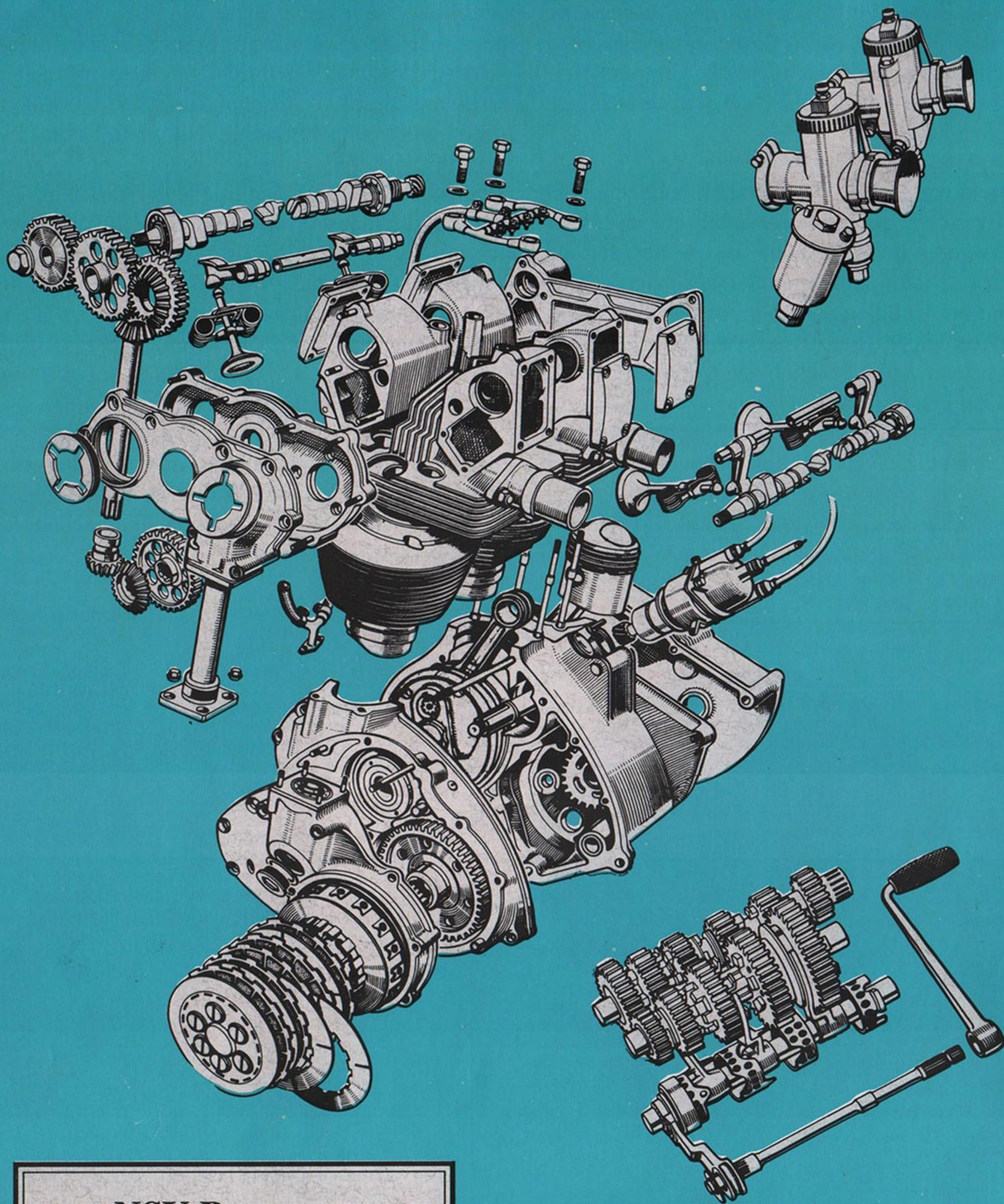


Alle Preise Stand Juli 1990.

BESTE REISEZEIT:

Anfang bis Ende Mai wegen der überwältigenden Blütenpracht (insbesondere der Rhododendron bedeckt weite Flächen) und Mitte September wegen der meist stabilen Wetterlage. Durch die weltweite Klimaveränderung sind jedoch derartige Hinweise fragwürdig geworden!





NSU Rennmax

2 Zylinder DOHC
Bohrung x Hub : 55,9 x 50,8 mm
Hubraum : 249 ccm
Leistung : 33 PS bei 11.000 U/min
Baujahr : 1954