

5. Jahrgang
T10856E

GUMMIKU**H** &

5,90 DM
öS 50 · sfr 5,90

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

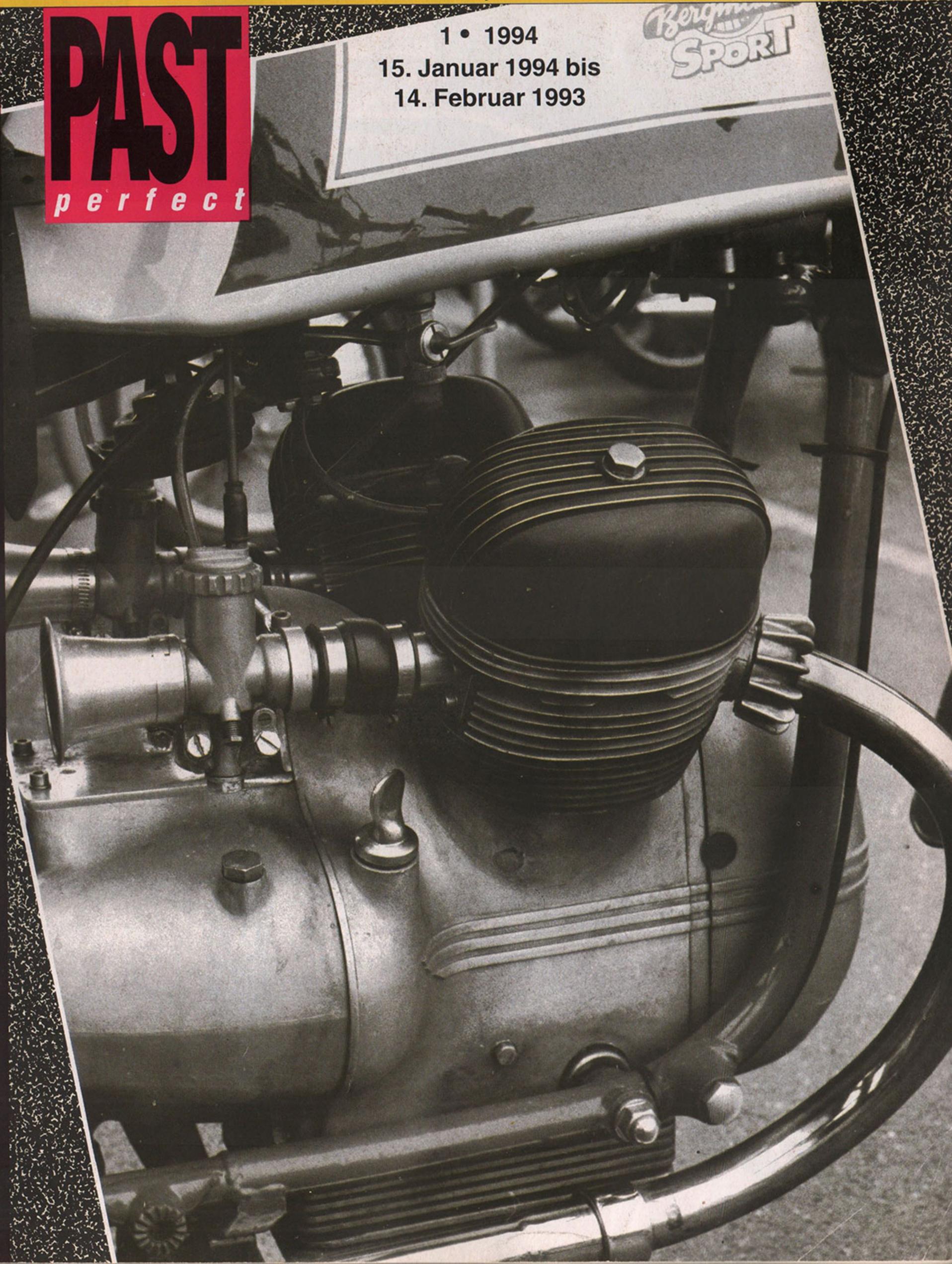
PAST
perfect

1 • 1994

15. Januar 1994 bis

14. Februar 1993

Bergmann
SPORT



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:
Vincent Grey Flash Replika
Der Vincent Frosch 4

**Haufenweise Klassiker
in England:**
Nur geträumt 14

Fahrbericht:
Gilera 150 Strada
Der Wetzbrummel 16

Abenteurer: **Kawasaki KZ 900**
"Limited Edition" 48

Markentreffen in
Nürnberg: Pro familia 54

BIKER'S SEELE

Schweden, Norwegen
von Yogi 20

Frust
von Norbert Neder 32

GESCHICHTEN

Opa Hentze und seine fünf
Gespanne (Teil 7) 38

TEST

Rucksäcke für
Motorradfahrer 42

TECHNIK

Typenkunde:
Royal Enfield Bullet 350 46

RUBRIKEN

Korrespondenz 11

Kleinanzeigen
Such & Find 24

Termine & Treffen 35

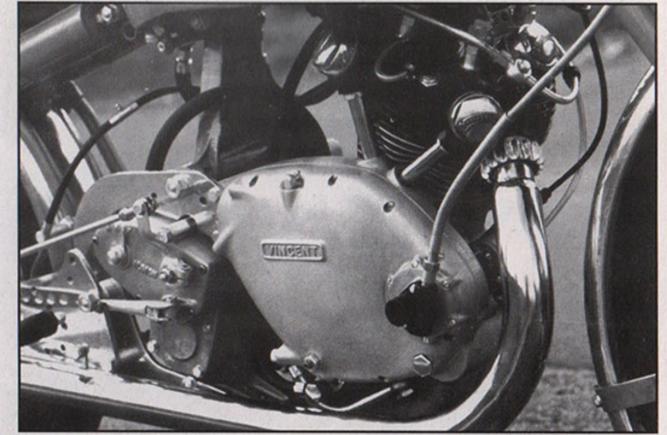
Impressum 36

Litera-Tour 37

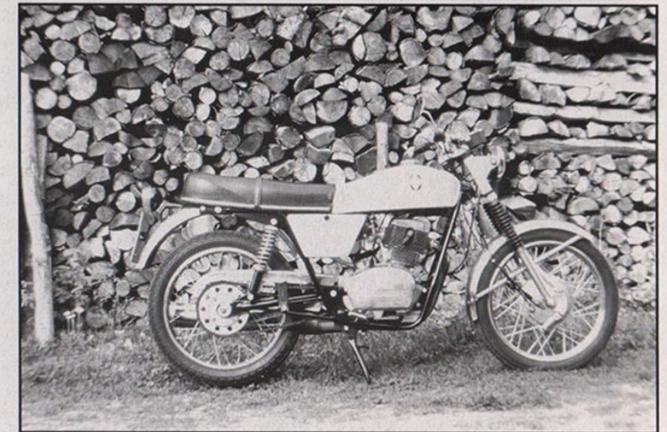
GUMMIKUH & PAST PERFECT AUSGABE 56



Wer bremst, ist feige. Der Traum-Dampfhammer der Nachkriegszeit war kaum zu halten. Alan Cathcart fuhr die 500er Einzylinder-Rennmaschine Vincent Grey Flash und berichtet darüber ab Seite 4



Fahrspaß ist durch Hubraum nicht zu ersetzen. Andy zeigt mit der Gilera Strada 150, wo das Hämmerchen hängt, ab Seite 16

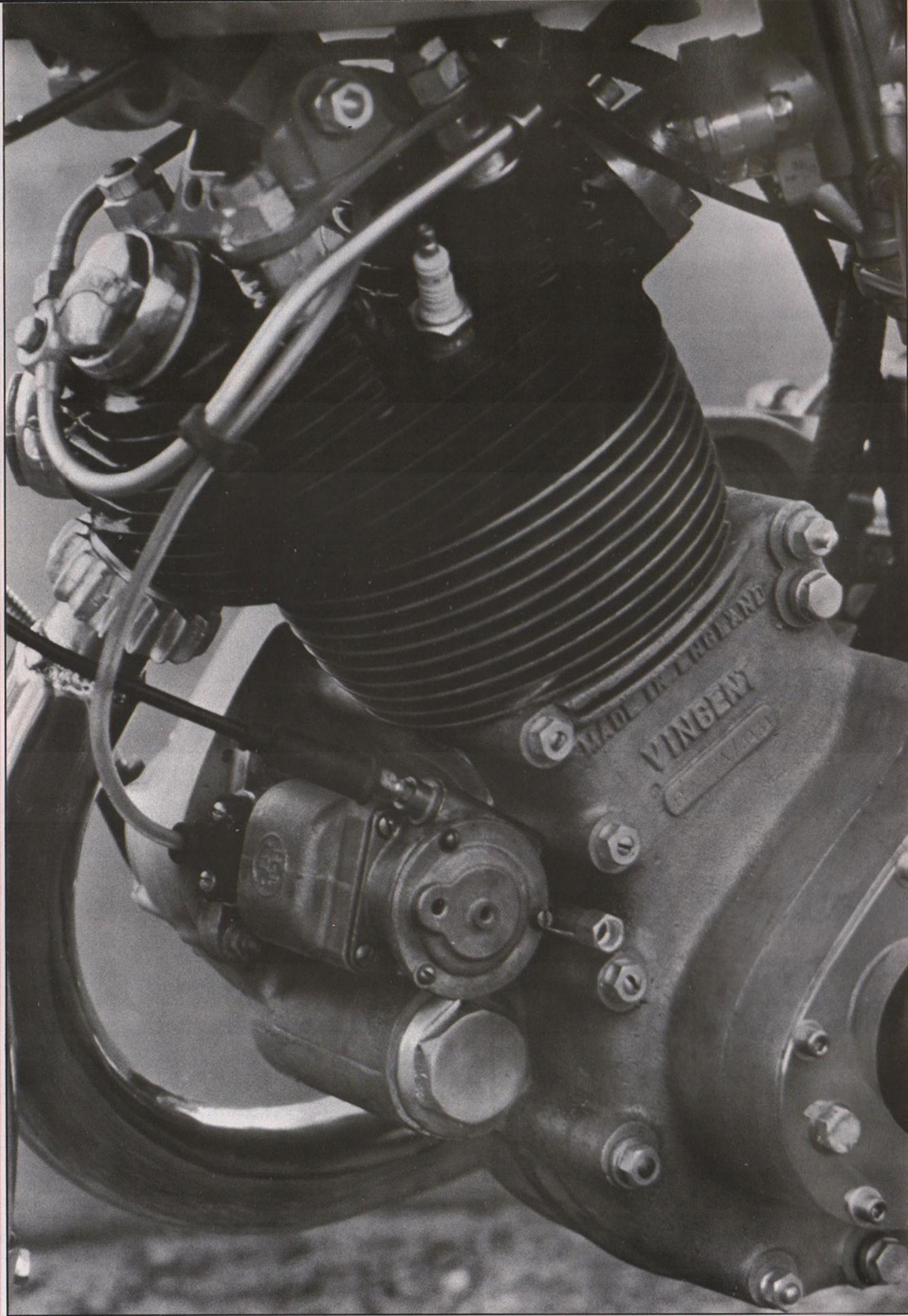


Wohin mit dem Ruck, wenn man keinen Gepäckträger hat? GUMMIKUH testet einige Rucksäcke auf ihre Klassiker-Tauglichkeit, ab Seite 42



Der erste japanische Softchopper kam 1976 aus Amerika. Kawasaki KZ 900 Ltd. Eines der ca. 5.500 produzierten Exemplare gelangte in das Bremer Umland und wurde von Udo probefahren ab Seite 48





Der Vincent - Frosch schlägt wieder zu !

Die Tatsache, daß im bedeutendsten Motorrad-Klassik-Rennsport in den vergangenen Jahren der engagierteste und erfolgreichste Vincent-Fahrer kein Engländer war, entbehrt nicht einer gewissen Ironie. Es ist so, als würde man Vincent, eine unserer in diesem Fall zwar kurzlebigen aber geschichtsträchtigen Motorrad-Fabriken, als Frosch bezeichnen. Man mag mir ob dieser abfälligen Bemerkung über einen unserer französischen EG-Landsleute Chauvinismus unterstellen, aber der 36jährige anglophile Patrick Godet bezeichnet sich selbst als den 'Vincent Frosch'. Dies ist die Geschichte über sein bisher letztes Projekt.

Godet machte sich vor einem halben Jahrzehnt einen Namen in der internationalen Klassik-Rennszene, als er die erfolgreichste Vincent-Rennmaschine mit einem 1000 ccm Big Twin-Motor aus jüngster Vincent-Produktion entwickelte und baute. In den Händen des Konstrukteurs, der selbst kein bedeutender Fahrer ist, und des früheren Grand Prix Stars Hubert Rigal aus Monaco dominierte die in Frankreich besser unter dem Namen "La grande Avion - der große Flieger" bekannte 1000er 'Speciale' die Klassik-Rennen nicht nur in Frankreich, sondern auch bei vergleichbaren Veranstaltungen auf der englischen Seite des Kanals, bis Godet die Maschine vor ein paar Jahren aus der Rennszene zurückzog.



"Ich hatte mit der 'Speciale' alles erreicht, was ich mir zu Beginn des Projekts erhofft hatte", erzählte er. "Eine Menge Leute hatten anfangs gesagt, daß diese Maschine niemals durchhalten würde und weder das Handling noch die Bremsen hätte, um gegen die 750er Triumphs und Nortons zu bestehen, aber sie tat es. Wenn du über mehrere Saisons hinweg die meisten deiner Rennen gewinnst, wirst du satt und verlierst die Motivation, und so erging es mir auch. Das war der Grund, warum ich mich auf etwas Neues konzentrieren wollte."

Als ich die 1000er 'Speciale' vor ein paar Jahren in Snetterton fahren durfte, weckten die dabei gesammelten Eindrücke eines höchst zweifelhaften Vergnügens, das einem eine 150 Meilen/h Runde, gepaart mit einer Bremsanlage, die höchstens für eine Vollbremsung pro Rennen taugte - wenn du siehst, daß es eng wird, kannst du schon mal deinen Schutzengel herbeifohlen - bescherte, bei mir eine gewisse Neugier für Patricks nächstes Projekt: er wollte einen konkurrenzfähigen 1-Zylinder "Grey Flash" Klassik-Renner für die 500er Klasse bauen. "Vielleicht schaffe ich

es nicht, die Höchstgeschwindigkeit solcher hervorragender Maschinen wie z.B. Matchless G 50 oder Norton Manx zu erreichen, aber auf kurzen, engen Kurven müßte es möglich sein, mit ihnen mithalten, wenn ich das schon von Haus aus gute Drehmoment des Motors steigern kann", feuerte Patrick sich selbst an, als er das Projekt vor drei Jahren startete.

Trotz personeller und technischer Rückschläge verfolgte er beharrlich sein Ziel und war seitdem ein bekanntes Gesicht in der internationalen Klassik-Grand-Prix-Szene. Durch seinen unermüdlichen Kampf, dem Vincent-Einzyylinder einerseits genügend Höchstgeschwindigkeit, um mit den G 50 mithalten zu können, und andererseits Standfestigkeit anzuerziehen, bildete er einen weiteren interessanten Aspekt bei den Rennen der IHRO (International Historic Race Organization). Leicht war es nicht, aber zuletzt erreichte er im September doch noch einen Platz auf dem Podest bei einem Klassik-Grand-Prix, als er in Pergusa auf Sizilien bei einem Rennen, das von der IHRO im Rahmen eines 750 Formel 1 Weltmeisterschaftsrennens abgehalten wurde, die Zielflagge als Dritter überquerte. Die vier Schikanen dieser Strecke hatten den G 50 und Nortons den Höchstgeschwindigkeitsvorteil geraubt. Patrick, der bis dahin am familiären Transportunternehmen in Rouen beteiligt war, beschäftigte sich nun voll und ganz mit Motorrädern, speziell natürlich mit Vincents.

Erste Früchte seiner mutigen Entscheidung, sein Hobby, ja, seine Passion zum Beruf zu machen, war eine Serie von Grey Flash Replikas, in die er beim Bau viele Erfahrungen, die er im Verlauf der 3jährigen Entwicklung seiner eigenen Renn-

beeindruckende Vorstellung für einen stoßstangengesteuerten Einzylinderroadster, der ursprünglich schon vor dem 2. Weltkrieg konstruiert wurde." Das Motorrad, das Patrick für mich zum Probefahren nach B r a n d s

ne Produkte, obwohl er sagt: "Meine Motorräder sind, wie ich sie nenne, 'echte' Replikas insofern, als sie aus einer Kombination aus Comet- und Grey-Flash-Teilen bestehen, die bauteillich korrekt zu-

sammengestellt werden und die ich zusammengetragen habe, um die Werksproduktion dieser Maschinen zu erweitern. Aber obwohl diese Motorräder optisch und technisch echt sind, ändere ich die Nummern der Motoren, die aus Standard Comet Roadstern stammen, nicht, und ich erhebe auch keinen Anspruch, den die Maschinen nicht vertreten können." Diese Ehrlichkeit spiegelt sich im Preis für eine PGC-Replika wieder, der sich je nach Ausführung für eine Maschine in neuwertigem Zustand auf rund 9.000 Brt. Pfund beläuft, wogegen für eine originale Flash über 12.000 Pfund verlangt werden. Aber warum soll man sich quälen?

"Meine Kunden sind bodenständige Leute, die eine der ersten britischen 500er Vorkriegspro-

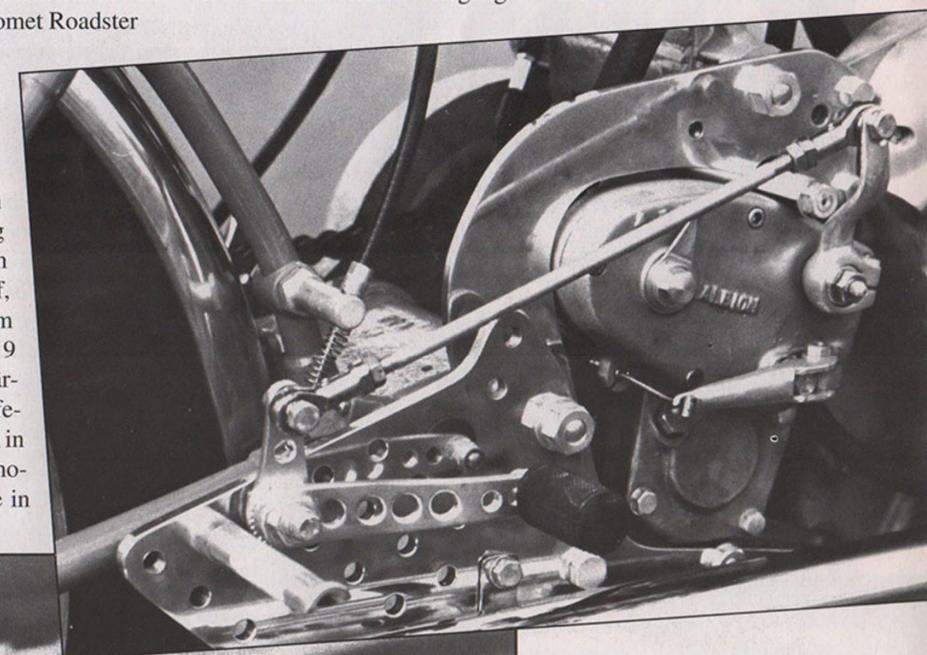
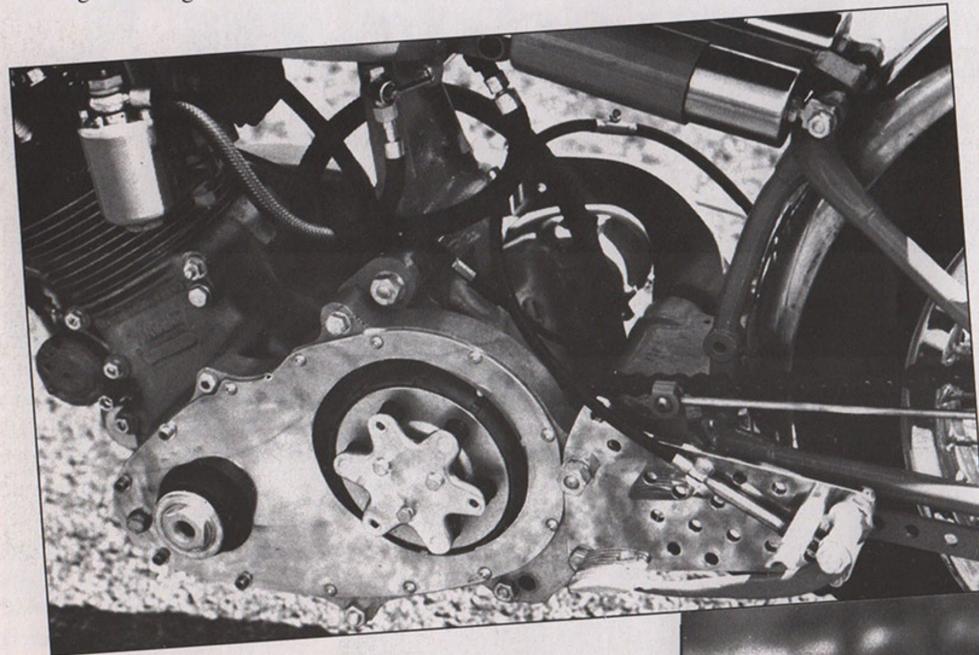
duktionsrennmaschinen besitzen und fahren möchten, und denen es egal ist, ob es sich um ein Werksmotorrad handelt, um so sagen zu können, daß es echt ist", erzählte Godet. "Ein Motorrad für Leute, die es benutzen und sich daran erfreuen wollen, nicht, um es als Wertanlage in den Glasschrank zu stellen. Ebenso sind mir die Kritiker egal, die mir vorwerfen, ein gutes Comet Straßenmotorrad zu zerlegen, um daraus eine moderne Grey Flash Replika zu bauen. Ich habe eigentlich nichts anderes gemacht, als viele Vincent-Besitzer Anfang der 50er Jahre und später, die ihre Motorräder, egal, ob 1- oder 2-Zylinder, zum Rennmotorrad umbauten. Die Tatsache, daß ich mich dazu entschieden habe, der Entwicklungslinie des Werks zu folgen, kann man mir

ja wohl nicht nachteilig vorhalten." Natürlich nicht. Für Philipp Vincent war die enge Verwandtschaft der Comet und der Flash geradezu ein Muß, als er 1949 die erste Grey Flash produzierte. Größtenteils auf der bekannten Comet Roadster

basierend, wurde die Leistungssteigerung der Grey Flash durch Erweiterung der Kanäle im Zylinderkopf, einen 32 mm Amal 10 TT 9 Vergaser, stärkere Ventile (obwohl in den Kundenmotoren Ventile in

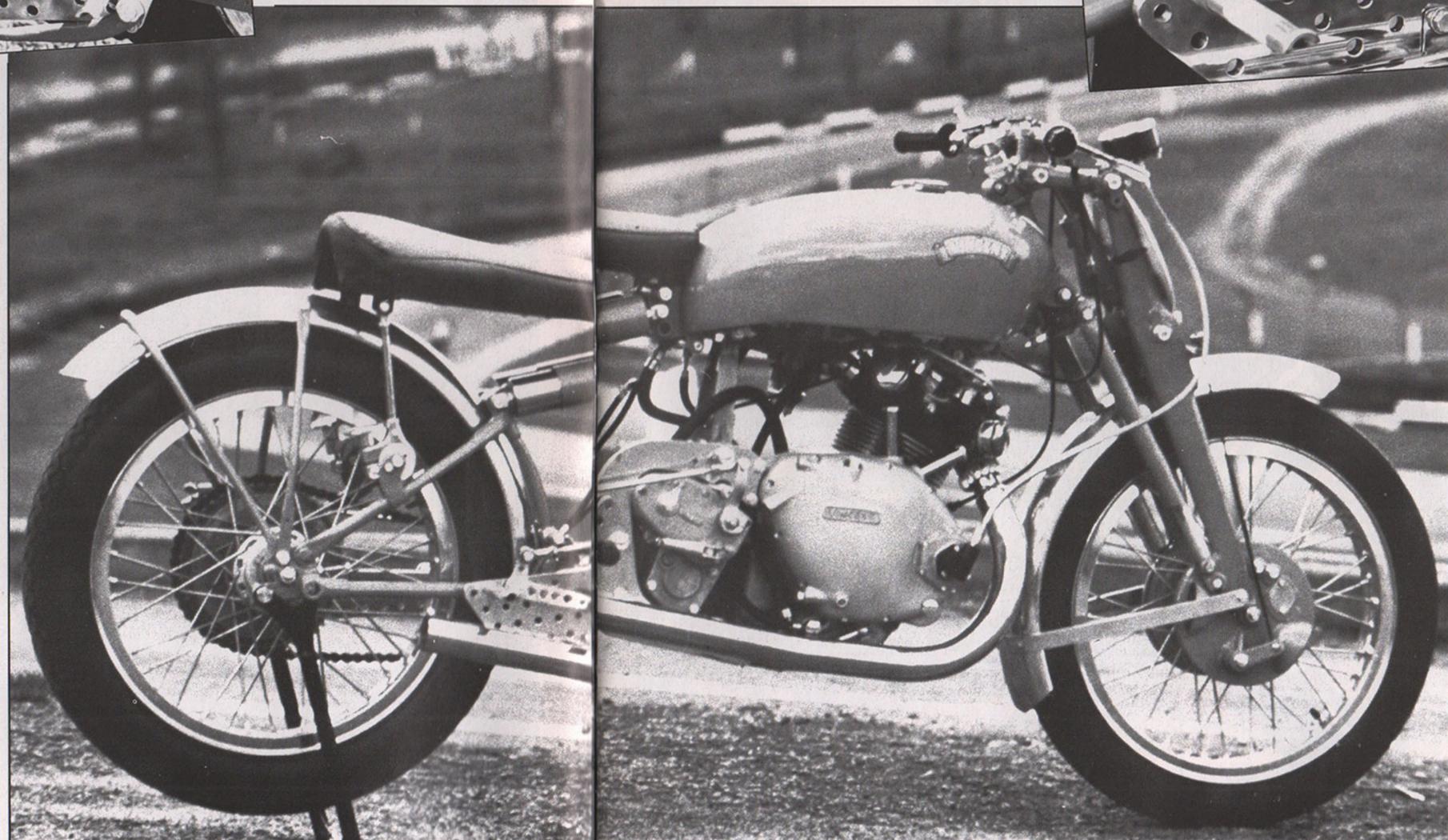
Standardgröße verwendet wurden) und Erhöhung der Verdichtung auf heftige 8:1 - es gab damals nur das niederoktante Allerweltsbenzin - erreicht. Außerdem wurde noch eine Rennmagnetzündanlage von BTH und ein Albion Viergang-

Renngetriebe montiert, daß das Burman-Getriebe aus der Roadster ersetzt. Der Einbau der Albion-Box erforderte neue Halteplatten. "Fünfganggetriebe wurden in der Blütezeit der Grey Flash nie eingebaut", so Patrick. "Erst



maschine gewann, einfließen ließ. Fünf PGC-Replikas (Patrick Godet Competition) wurden bisher gebaut, wobei keine der anderen glich, und sie zeigten die Vielzahl an Möglichkeiten der persönlichen Optimierung für den Kunden auf, seit jede Maschine nach speziellem Auftrag und Kundenwünschen gebaut wurde. "Ich kann eine genaue Kopie der Grey Flash bauen, mit 19 Zoll Rädern und denselben Modifikationen vom Motor der serienmäßigen Comet Roadster, wie die Fabrik sie baute. Ich kann das Motorrad aber auch wie mein eigenes Motorrad modifizieren, was, nur um einmal die wichtigsten Fakten anzusprechen, 18 Zoll Räder mit breiteren Felgen und Dunlop KR 124 Reifen, 1 1/2 Zoll Amal GP Vergaser, große Ventile, strömungsgünstigeren Zylinderkopf und ein Fünfganggetriebe hat", sagte Patrick. "In dieser Ausführung leistet der Motor über 46 PS bei 6.800 U/min., das Motorrad wiegt 127 kg, und es zeigt eine

Hatch mitbrachte, war jedoch das Gegenteil seiner eigenen Maschine aus der Palette der PGC-Replikas: eine optisch echte Grey Flash Replika der 1950er Version - dem Jahr, in dem die meisten der 33 echten gebauten Grey Flash Replikas produziert wurden. Man muß schon genau aufpassen, um nicht derb aufs Kreuz gelegt zu werden, denn es existieren heute wahrscheinlich viel mehr angeblich "echte" Grey Flash Replikas, als jemals die Werkshallen verlassen haben. Dies aus dem einfachen Grund, weil die Grey Flash Replika nie mehr war als eine im Werk modifizierte Rennversion der Comet Roadster Serie C. Aber es gibt einige Leute, die es mit der Wahrheit nicht so genau nehmen wie Patrick, der Maschinen aus einer Auswahl an Teilen zusammenbaut und deren auffälligste Stärke das Schema dieser besonderen graugrünen Lackierung ist, in die das Ergebnis gekleidet wird. Patrick macht keine zweifelhaften Versprechungen für sei-



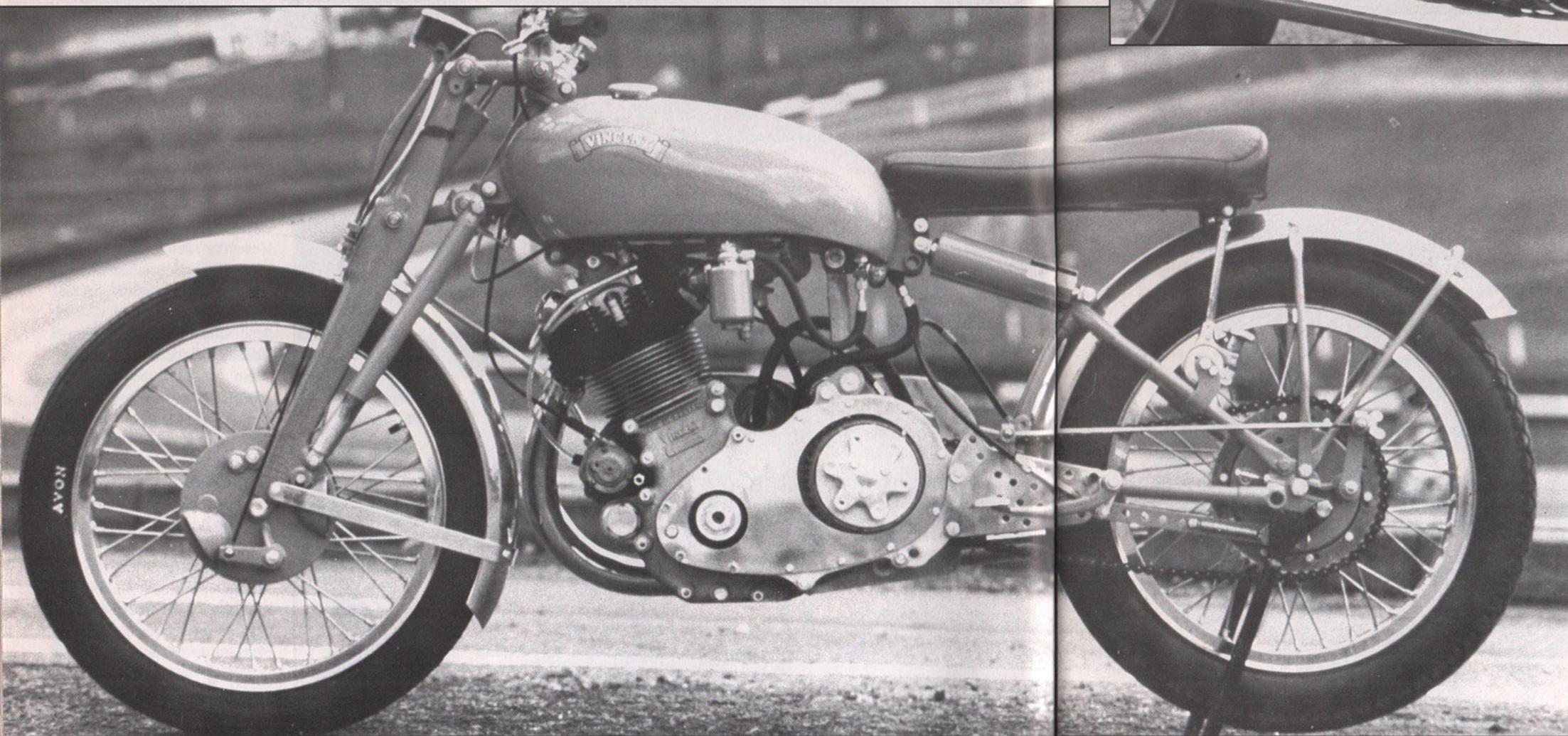
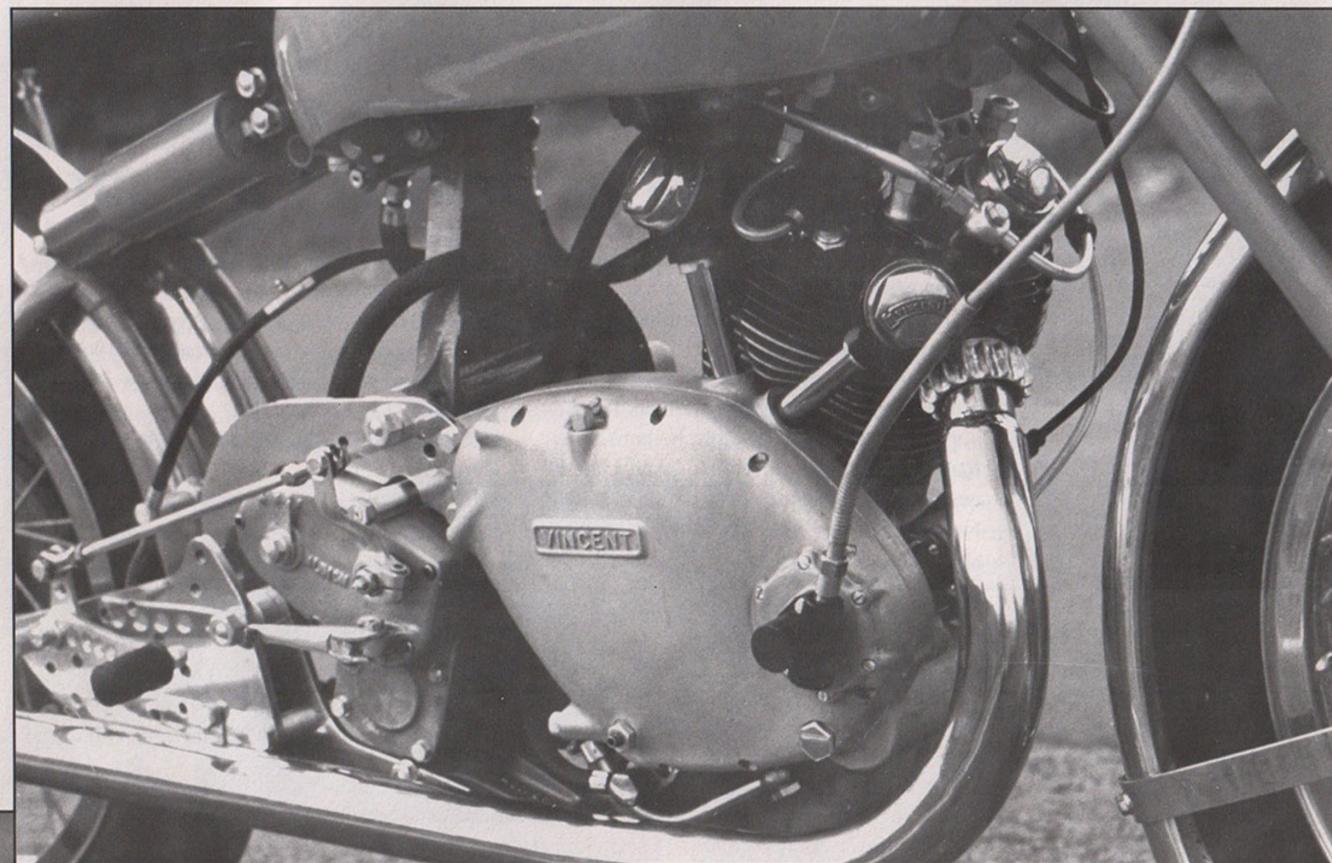
später, Ende der 50er, Anfang der 60er Jahre bauten Leute wie John Sartees die Albion Box auf Fünfgang um. Ich habe so eine in meiner 500er Rennmaschine, und der Unterschied zur Viergangbox ist doch ziemlich groß, weil du den Motor wesentlich leichter im idealen Drehzahlbereich halten kannst." Zur Fahrwerksmodifizierung wurde zuerst die komplette Straßenausrüstung, die an der Comet Roadster verbaut war, entfernt. Dann wurde eine einteilige Rennsitzbank im speziellen Grey-Flash-Design montiert (sieht nicht ganz so aus, wie die von Lightning V-Twin), und zum Gewichtsparen wurden die Innereien der Girdraulic-Doppelholm-Vorderradgabel verwendet. Zwei 7 Zoll Vincent SLS Trommelbremsen mit Magnesiumbremsbacken im Vorderrad, eine solche im Hinterrad und diverse, speziell platzierte Löcher trugen ihr Schärfelein zur Gewichtsoptimierung bei. In dieser Form brachte die Standard Flash trocken

149kg auf die Waage, und der Motor leistete 35 PS bei 6.200 U/min., obwohl dieser durchaus höhere Drehzahlen vertrug. George Brough trieb 1949 einen Werksprototypen zu einer Spitze von 115 M/h = 185 km/h und drehte den Motor dabei bis 8.000 U/min., ohne daß irgend etwas zu Bruch ging, obwohl doch nur das schon angesprochene niederoktanige "Pool"-Benzin im Tank war. Die seit dieser Zeit auf dem Mineralöl- und Fahrzeugteilesektor getätigten Weiterentwicklungen ließen Patrick dazu übergehen, bei seinen PGC-Replikas die Verdichtung auf 9,4:1 zu erhöhen und einen Amal-GP-Vergaser späterer Produktion anzubauen. Koni-Dämpfereinheiten vorn und hinten, die neueren mit dem Zweifedergehäuse wie beim

Original. Avon-Rennreifen zieren die 19 Zoll Aluminium-Hochschulterfelgen, aber der Rest der Maschine ist lobenswerterweise authentisch, bis hinunter zur Sechs-Scheiben-Albion-Trockenkupplung, die sich aus dem Primärtriebsdekel auf der linken Seite hervorstreckt. Im Motor mit Bohrung/Hub 84 mm x 90 mm, der von Vincent 1948 eingeführt worden war, um die Vorkriegskonstruktion der Comet zu ersetzen, steuert eine hochgelegte Vincent Mark 2 Nockenwelle über kurze Stößel den Ventiltrieb, und ein Zylinder aus der V-Twin (der vordere) sitzt auf einem überarbeiteten Kurbelgehäuse. D.h. daß der Großteil der Tuningerfahrungen, die beim Schnellermachen der pervers schnellen großen Zweizylinder gewonnen

wurden, beim Zwickeln der Flash verwendet werden kann und wird. Patrick Godet verkauft seine "authentischen" Replikas in der Standardausführung mit 40 PS, die bei 6.500 U/min. anliegen - eine nützliche Verbesserung gegenüber dem Original, die lediglich durch die Verdichtungserhöhung bewirkt wurde. Wie ich in Brands selbst herausfand, sind die 40 PS genug, um die Grey Flash mit einem unwahrscheinlichen Bums aus langsamen Kurven herauszuschleunigen. Sie feuert im 2. Gang wie von Geisterhand gezogen voran, und das gerade 2-Zoll-Auspuffrohr untermalt das Ganze mit einem Schlag wie von zerfetzendem Baumwollstoff. Die Abmessungen des Auspuffrohrs haben nach Patricks Mei-

nung großen Einfluß auf die Leistungsentfaltung und Ausbeute des Vincent Einzylinders. "Megaphone harmonieren nicht mit den Mark 2 Nockenwellen, und ein gerades Auspuffrohr, wie dieses hier, bringt wesentlich mehr Leistung als ein langes Rohr. Vor allem im höheren Drehzahlbereich." Hierbei vergaß er jedoch, den größten Vorteil des Motors zu erwähnen, der in der hervorragenden Gasannahme trotz der verwendeten Rennnockenwellen liegt. Man kann die Drehzahl auf dem magnetischen Smiths-Drehzahlmesser, der rechts vor der flachen, einteiligen Lenkstange sitzt, auf unter 2.500 U/min. fallen lassen und dann das Gas einfach voll aufreißen. Ohne Verzögerung und ohne, daß auch nur ein bißchen mit der Kuppelung gespielt werden muß, dreht



der Motor wieder in das Leistungsband. Das sollte man mal mit den megagetunten Bikes wie G 50 oder Manx versuchen, man wäre ruck, zuck im Scherbenhaufen von Megaphonitis. Die Gasannahme und die Flexibilität des stoßstangengesteuerten Motors ließen in den frühen 50ern auf kurzen Pisten die mangelnde Höchstleistung vergessen und ermöglichten Leuten wie George Brown und natürlich John Sartees viele Siege mit den Vincent Einzylindern. Seinen allerersten Sieg bei einem Straßenrennen überhaupt errang Sartees auf einem Grey Flash Werks-Versuchsprototypen, den sein Vater dem Werk als Wrack 1951 in Aberdere Park abkaufte, einem Kurs, der durch seine Kürze und die vielen Kurven für die Geradrohr-Flash wie maßgeschneidert war. Vor ein paar Jahren lieh mir John die Maschine, die er seit dem Wiedererwerb für ein Oldtimerrennen in Montthery/Frankreich präpariert hatte (als kurze Anekdote: das Rennen gewann H. Rigal auf einem

Godet Big Twin!), nachdem meine Matchless im Training ausgefallen war. Diese freundliche Geste ermöglichte mir die Probefahrt mit dem ultimativen Flash-Renner, der auch das spätere 5-Gang-Getriebe hatte. Ich muß sagen, die Maschine war gerade handlich genug in der 3er-Schikane. Diese 3er-Schikane brachte die Wettgeschäfte an der historischen Rennstrecke durcheinander, wie die Godet-Replika, die in Brands getestet wurde. Der Grund, warum der Flash-Renner ein wenig schneller war, lag einfach daran, daß er 7.000 und mehr U/min. drehte. Die Replika drehte nur widerwillig über 6.000 Touren, obwohl Patrick meinte, daß eine bessere Vergaserabstimmung und vielleicht ein klarer Nachmittag in Kent den Zeiger auf sichere 6.500 Umdrehungen bringen würde. Den Motor zu starten, war kein Problem. Die relativ geringe Verdichtung und die manuelle Zündvorstellung am BTH-Magnetzündler lassen dies leicht vonstatten gehen, aber das

Anhalten ist eine völlig andere Geschichte und war, als ich die Sartees-Maschine fuhr, ein lebhaftes Problem, wie ich mich erinnere. Kein Wunder, daß John lernte, so schnell um die Ecken zu fahren. Das massive Nachlassen der Vincent-Bremsen (trotz neuer Beläge) ließen ihm kaum eine andere Wahl. Diese Bremsen verursachen die einzig wirklichen Hemmungen das Motorrad zu fahren, auch wenn man wie in Brands nur einmal pro Runde wirklich hart in die Bremsen muß und den Rest größtenteils mit der Motorbremse erledigen kann. Aber ich mußte nach jeder Runde bei Paddock ein paar Meter früher bremsen, weil es nur wenige Runden dauerte, bis die Bremsen überhitzten und nicht mehr zu gebrauchen waren. Mit diesem Handicap im normalen Betrieb eines offenen Trainingstags rumzufahren, war wirklich nicht das, was ich mir unter Spaß vorstelle. Schuld an dem Hitzezustand in der Trommel war die unzureichende Belüftung der schönen Angeklagten. Ich hatte jedenfalls für eine Weile von Vincent-Bremsen die Nase voll. Weit weniger Probleme hatte ich mit der Lenkung. Damit hatte ich vor fünf Jahren in Snetterton bei einigen Rennen mit der Godet 1000 Speciale wesentlich mehr Ärger. Die Girdraulic-Vorderradaufhängung, die sich in moderner Form von Hossack und von Fior Zentralrohr-Front-Design wiederfinden, aber nicht total von der der Vincent unterschieden, wollte plötzlich ein angsteinflößendes Lenkerflattern bei Geradeausfahrt produzieren - immer dann, wenn Längsrillen in der Fahrbahn überfahren wurden. Aber der an dieser Flashlenkung montierte Reibungsdämpfer erstickte die Flatterneigung schon im Ansatz, und der Asphalt in Brands ist heute auch weitaus glatter, als er es früher war. Ansonsten ließ sich die Grey Flash sehr leichtfüßig und direkt fahren, wobei der gerippte Avon-Vorderreifen, der - wie für die

se Maschine gemacht - sicher auch seinen Teil beitrug. Die Hinterhand war hart und straff gefedert, bei geringer Dämpfung durch die Konis, wie ich bei den wenigen verbliebenen Buckeln in Brands erkennen konnte. Ich meine, es wäre nicht viel besser als mit einem eintauchenden Heck. Dies ist sicher aber auch nicht richtig, und schließlich inspirierte Vincent mit der Cintilever-Hinterradaufhängung eine ganze Generation von GP-Rennern. Wie wär's mit etwas weicheren Federn, Patrick? Die Sitzposition der Vincent straft deren teilweise hervorragende Konstruktion Lügen. Man sitzt auf dem harten, flachen Sitz mehr auf, als in der Maschine. Aber wenn man ordentlich am Gas dreht, erinnert der lebhaft Schlag aus dem Auspuff an die Zeit vor dem 2. Weltkrieg, obwohl die Grey Flash eigentlich in allem bis auf die Bremsen ein Nachkriegsmotorrad ist. Vincent hat im eigentlichen Sinn ja auch nie richtige Rennmaschinen ge-

Technische Daten: "Vincent Grey Flash Replika"

Motor: OHV 1-Zylinder, 4-Takt, luftgekühlt, stoßstangengesteuert, 2 Ventile
Bohrung/Hub: 84x90 mm
Hubraum: 499 ccm
Leistung: 40 PS / 6.500 U/min.
Verdichtung: 9,4:1
Vergaser: ein 32 mm Amal
Zündanlage: BTH-TT-Rennmagnetzündler mit manueller Verstellung
Getriebe: Albion 4-Gang
Kupplung: Albion-Mehrscheiben-Trockenkupplung (3 Fiber-, 3 Stahlscheiben)
Rahmen: Zentralrohrrahmen ohne Unterzüge, Motor mitttragend
Federweg: vorn: hydraulisch gedämpfte 'Gir-

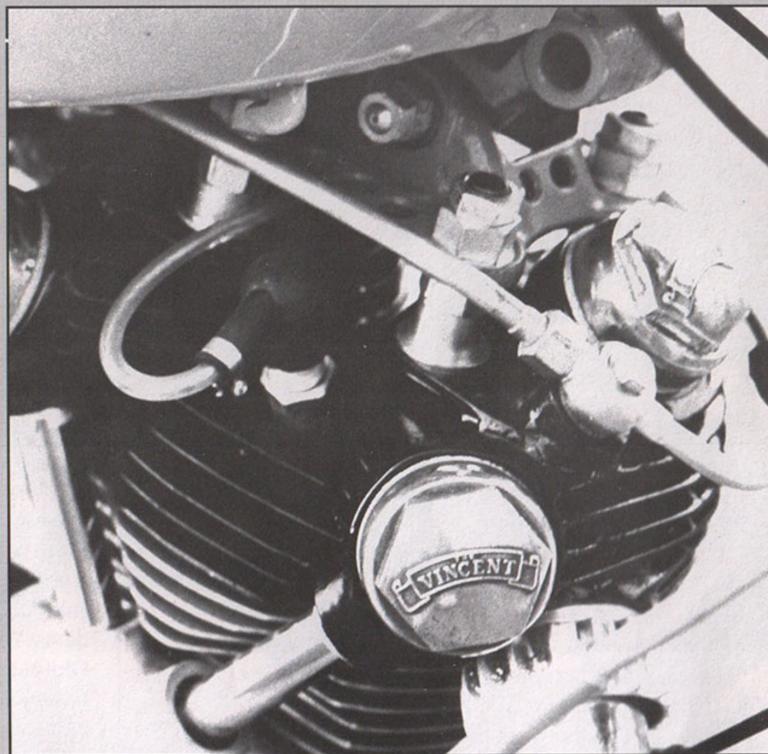
draulic'-Parallelogramm-Gabel; hinten: Cantileverschwinge mit Koni-Monodämpfer und zwei separaten Federn
Radstand: 1.420 mm
Bremsen: vorn: 2 Vincent 7 Zoll SLS-Trommelbremsen; hinten: eine Vincent 7 Zoll SLS-Trommelbremse
Räder/Reifen: vorn: 3.00-19 Avon-Racing auf WM 2-Hochschulterfelge; hinten: 3.50-19 Avon Racing auf WM 3-Hochschulterfelge
Gewicht: 138 kg trocken
Höchstgeschwindigkeit: 192 km/h
Baujahr: 1950
Besitzer: Patrick Godet, Rouen (F)

baut. Statt dessen nahmen sie sich lieber ihrer Straßenmodelle an und überarbeiteten diese. Die Tatsache, daß die Vincent-Maschinen so stark, konkurrenzfähig und erfolgreich waren - manches Mal sogar gegen scheinbar haushoch überlegene Spezialkonstruktionen -, begründete den guten Ruf dieser Marke. Patrick Godet hält diese Marke insbesondere durch den Bau seiner Grey Flash Replikas lebendig, und Phil Vincent würde es bestimmt gefallen. Ich wün-

sche Patrick viel Glück und natürlich auch seinen Kunden, wenn sie die Fahrt mit ihren Maschinen genießen. Nur eine Warnung: Denkt an die Bremsen!

Autor u. Fotos: A. Catheart, Übersetzung: Ducsi

Adresse: Patrick Godet
332 Rue de St. Autin
La Neuville Chant d'Oisel
76520 Boos, Frankreich
Tel. F-035/803764



KORRESPONDENZ

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

Wenn die Ozonwerte es erlauben

Am Sonnabend, den 7. Mai 1994 soll in Neckarsulm auf dem Marktplatz das von Klacks inszenierte Eigenbau-Motorradtreffen stattfinden. In zwei Klassen (Baujahr vor und nach 1950) werden die schönsten im Verkehr zugelassenen Umbauten prämiert. Organisiert wird das Treffen von der Stadt Neckarsulm, dem deutschen Zweirad-Museum und dem VfV. Ausschreibungen und Informationen sind beim deutschen Zweiradmuseum, Urbanstr. 11, 74172 Neckarsulm, Tel.: 07132-35271, Fax 2393 erhältlich. Nennschluß ist der 10. April 1994. Klacks weist ausdrücklich dar-

auf hin, daß das Baden-Württembergische Umweltministerium verbindlich zugesagt hat, an diesem Tag keine Ozonmessungen durchzuführen und somit eine kurzfristige Absage nicht zu befürchten ist.



Im Juni 1993 war bekanntlich das Treffen kurzfristig abgesagt worden, weil ausgerechnet in und um Neckarsulm Ozonmessungen stattfanden, die Aufschluß darüber geben sollten, wie hoch die Unterschiede der

Ozonwerte bei "normalem" Straßenverkehr und bei absolut reduziertem Verkehr, also Sperrung der Stadt für private Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotor ist.

Man wollte also empirisch belegen, wie groß der Einfluß des Autoverkehrs überhaupt auf die in den letzten Jahren ständig gestiegenen Ozonwerte in den Innenstädten ist und ob es überhaupt nützlich ist, diesen bei Spitzenwerten zu verbieten.

Daß nun dabei gerade das Eigenbautreffen kurzfristig abgesagt werden mußte, ist zwar schade und ärgerlich, aber wohl kaum zu verhindern gewesen. Würde man hier eine Ausnahme gemacht haben, wäre das sofort publik geworden und die Behörden hätten sich vor Ausnah-

Lackierte Bremsbacken?

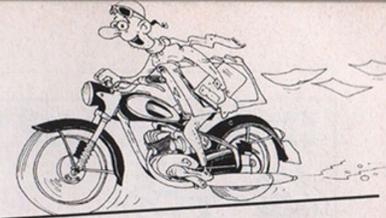
Ersteinmal ein dickes Lob für Eure gelungene Zeitschrift! Trifft voll meinen Geschmack. Besonders lobenswert das Inhaltsverzeichnis für alle Zeitungen. Weiter so!
Nun zu meinem Anliegen: Ich möchte meine Bremsbacken neu bekleben (Nieten will ich nicht, da zum Einrennen der Belag nicht so weit heruntergebremst werden kann und zum Anderen ich die Backen nicht durch die nicht vorgesehenen Bohrungen schwächen möchte). Welchen Kleber empfiehlt Ihr und was ist zu beachten?
Und noch eine Frage: In welchen Farben war die Sport-AWO lackiert (spez. Absetzstreifen und Tankhälften)? Spricht man mit den "alten Papis", so sind die

zwar "alle" AWO gefahren, aber an die Farben erinnert sich keiner.

Henning Kreter, Chemnitz

Moin Henning, Die Bremsbeläge aufzukleben klingt zwar ganz leicht, scheint es aber nicht zu sein. Da die Dinger einiges an Belastung und Hitze aushalten müssen, ist die einzig sichere Methode das Kleben lassen. Hierbei wird mit besonderen Klebstoffen unter Druck und Hitze gearbeitet. Mit Schraubstock und Herdplatte sind solche Ergebnisse wohl nicht hinzubekommen. Verschiedene Firmen, wie zum Beispiel "Jurid", die in jeder größeren Stadt eine Niederlassung haben, bekleben einem alte Bremsbacken

neu. Zu dem AWO-Lack: Gerne würden wir Dir hier unser umfangreiches AWO-Farben-Archiv zeigen, doch leider erfahre ich gerade, daß wegen Dir nicht extra eine Vierfarbdruckmaschine angeschafft werden soll. Außerdem kann man nach Bildern und Fotos keine Lacke mischen. Folgende Tips hätten wir noch parat: Simson in Suhl gibt es bekanntlich noch, also einfach dort mal anfragen, die haben ein recht umfangreiches Archiv. Zum Anderen: Das Motorradmuseum Augustusburg ist wahrscheinlich auch in der Lage, Dir bei Deinen Wünschen weiterzuhelfen. Das liegt von Dir aus gesehen ca. 15 km in südöstliche Richtung, ein Besuch lohnt sich immer. Udo



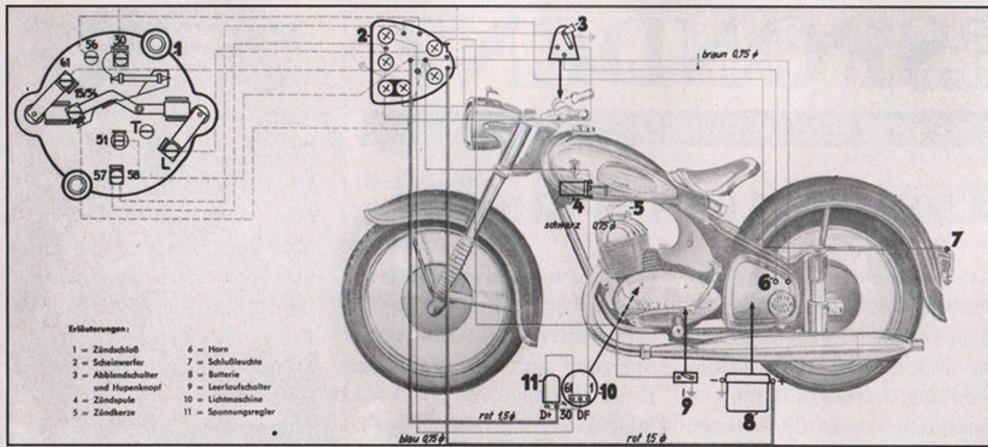
meanträgen nicht mehr retten können. Viele Leute wären mit dem Argument "Die dürfen aber auch!" eigenwillig durch die Verbotszone gefahren und die Messungen hätten erst gar nicht stattfinden brauchen. Da es nun mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit einen engen Zusammenhang zwischen Abgasen und Ozonwerten gibt, muß bei weiterhin steigendem oder auch stagnierenden Kraftverkehr und anhaltender Umweltverschmutzung in Zukunft öfter mit kurzfristigen Sperrungen von Städten und ganzen Regionen gerechnet werden, und da kann es keine Ausnahmen geben, auch nicht für Oldtimer. Schließlich sollte selbstverständlich auch bei uns Veteranen-Freunden die Umwelt und die Gesundheit an erster Stelle stehen

Udo

Zwei-In-Eins

Zu dieser Jahreszeit draußen am Motorrad zu basteln ist schon aus temperaturtechnischen Gründen kein Vergnügen. Doch dem Winterfahrer bleibt oft nichts anderes übrig. Wenn zu der Kälte noch die Dunkelheit kommt, macht die Sache überhaupt keinen Spaß mehr. Stehlampe und Handlampe bringen zwar Licht, aber in Verbindung mit Mehrfachsteckdosen, Lötkolben, Bohrmaschine und Flex auch ein wunderbares Kabelgewirr. Die Firma Brennenstuhl hat sich nun dieses Problemes angenommen und eine Baulampe (200 Watt) mit integriertem 4-fach Stromverteiler auf den Markt gebracht. Das Gerät ist spritzwassergeschützt und macht einen robusten Eindruck. Für ca. 100 Mark darf man auch gute Qualität voraussetzen. Erhältlich im guten Elektrofachhandel.

Udo



Zündschloßersatz RT 175 VS

Sehr geehrte Damen und Herren, zunächst ein dickes Lob an die GUMMIKU: sie gefällt mir sehr gut! Noch nie habe ich ein Abo so lange durchgehalten, wie bei euch: drei Jahre. Ich freue mich schon auf die nächsten Jahrgänge. Ein recht herzliches Dankeschön an alle GUMMIKU: Leser, die auf meine Anzeigen hin ihre Telefonrechnung strapaziert haben und mir mit manchem Tip oder Hinweis ein Stück weiter geholfen haben.

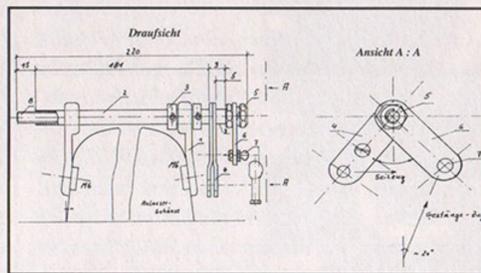
Mit ihrer Hilfe konnte ich meinen Traum, die DKW RT 175 VS der Realität ein ganzes Stück näher bringen. Trotzdem habe ich das größte Problem noch nicht lösen können. Ich habe leider kein Zündschloß. Es scheint mir, daß ich mir originalen Ersatz, ob nun gebraucht oder neu, abschminken kann! Vielleicht kann mir jemand einen passenden Ersatz nennen: Das Original weicht ja um einiges vom DKW-Standard ab. Es wäre toll, wenn jemand einen Tip parat hätte. Im voraus

schon mal herzlichen Dank Frank Weiß, Northeim
Lieber Frank, nach Auskunft der Nürnberger Hercules-Werke, Nachfolger der Zweirad-Union, bei der die RT 175 nach dem Übergang aus Ingolstadt noch eine zeitlang ersatzteilmäßig betreut wurde, besteht als Einzige die Möglichkeit, heute noch Ersatzteile für DKW RT bei der Firma Weisswange in Kaltenkirchen, Tel.: 04191-3326 zu bekommen
Siegfried Rauch

Lesertip zum Lesertip

(Gasgestänge für BMW, GUMMIKU: Nr. 54)

Liebe Leute, laßt um Himmels Willen niemals solche Ingenieure, wie diesen Volker aus Meldorf an eure Motorräder! Die quatschen dann unheimlich wichtig daher über Sinusfunktionen, präsentieren eine noch wichtiger aussehende Zeichnung (von Flacheisen mit zwei Löchern drin!!) und behaupten dann noch, eine durch ein Rohr gesteckte Gewindestange wäre eine Gleitlagerung - Das ist Stabilitätsniveau, bzw. "Zugeschaut - mitgebaut", nach dem Motto "...und dann kleben wir von hinten ein dickes Stück Pappe in den Schuhkarton."



Lieber Volker, in Konstruktionsübungen, 1. Semester (Hebelgetriebe) hättest Du dafür höchstens eine 4,3 verdient, außerdem schreibt man Fase mit "F"! Mit kollegialen Grüßen
Jörg Niemeyer, Berlin
Moin Jörg, jetzt reicht's! Wir kennen dich ja

bereits seit geraumer Zeit als Nörgler, Meckerer und Besserwisser. Aber da du jetzt beginnst, Noten zu verteilen, kommt auch noch ein Oberlehrer hinzu. Ich würde mir auch nie so etwas bauen (weil ich mir erst gar keine BMW kaufen würde), aber laß die Leute doch machen, die schicken wenigstens Beiträge! Das mit der Sinusfunktion habe ich auch erst nach längerem wälzen in alten Mathebüchern begriffen, aber wo die Welle ein Gewinde haben soll, bleibt mir

Bitte melden, Ingo!

In der GUMMIKU: Nr. 32 (Januar 1992), Seite 48 habt ihr einen schönen Bericht veröffentlicht. Dieser könnte fast von mir sein. Ich habe mir die selbe H.D.-Aermacchi zugelegt, 20 Jahre alt, mit 83 km Laufleistung. Sie ist jedoch nicht ganz so schön, weil u.a. ein Tankaufkleber durch Benzin verwischt ist. Und dieser Ingo



weiß scheinbar, wo man sie bekommt, denn die kleineren auf den Seitendeckeln sind zusätzlich angebracht. Und gerade solche könnte ich gebrauchen. Vielleicht ist das Bild ja auch schon alt, aber ich möchte es versuchen.
Jürgen Pfitzenmeier, Bretten

Leider haben wir die Adresse von Ingo auch nicht mehr (Datenschutztechnisch sehr vorbildlich, oder?) und müssen dein Anliegen dem gesamten Leserkreis vorlegen (das geht doch in Ordnung, oder?)
Udo

unklar. Sieh also lieber mal zu, daß konstruktive Kritik entsteht, bau selber mal was Schönes und schick uns einen Bericht darüber. Dann werden wir weitersehen.

Udo

Schrauber aufgemerkt - Bezugsadressen

Durchblick Nachlese : GUMMIKU: Ausgabe 54

Liebe Ute, lieber Udo (oder wer sich sonst zuständig fühlt). (...) Zu den technischen Dingen: Der "Durchblick"-Artikel, Teil IV hat neben wertvollen Tips auch Fragen offen gelassen. So kenne ich z.B. die genaue, bzw. vollständige Anschrift der Firma Hartjens in Twistringen nicht, wüßte sie aber ganz gerne, um mir den nicht vergilbenden, hitzefesten Klarlack beschaffen zu können. Dann bin ich mir nicht sicher, ob die erwähnte "Supertherm"-Grundierung ebenfalls farblos ist, was meiner Meinung nach notwendig wäre. Schließlich ist in diesem Artikel vom Polieren mit "BELGOM" die Rede und von Belgom, einer Flüssigpolitur. Handelt es sich

in beiden Fällen um das gleiche Produkt, oder gibt es zweierlei Sorten?
Für die freundliche Beantwortung meiner Fragen bedanke ich mich schon mal im voraus. Tschüss, bis dann,
Norbert Lienesch, Herscheid

PS.: Ich bin nach wie vor begeisterter Leser der GUMMIKU:. Da steht irgendwie mehr drin, als in anderen einschlägigen Zeitschriften, die x-mal so dick und x-mal so glänzend sind!

Alter Schmeichler! Bei soviel Lob (gerade noch mal geschafft, bevor du den Brief zugeklebt hast, was?) müssen wir deine Fragen natürlich auch freundlich beantworten.

Also, die Firma Hartjens residiert im Postfach 1131 in 27239 Twistringen und ist dort unter Tel.: 04243-8887 zu erreichen. Wenn man den Motor mit Klarlack verschönern will, darf man natürlich keine Grundierung darunterpacken. Wenn der Motor sauber und fettfrei ist, soll der Lack auch so halten. Für Graugußzylinder bietet die Firma übrigens auch hitzefesten schwarzen Lack an. BELGOM ist gleich Belgom, erhältlich beim Autec-Vertrieb, Postfach 1429, 79576 Weil am Rhein. Und wenn wir schon bei der Schleichwerbung sind, hier noch einige andere Adressen aus dem Durchblick:

Lack für Japaner ("candy-blue-green"): Fa. Rutecki, Gartenstr. 43, 45699 Herten

Kaltschweißverfahren: Metallex, Postfach 1347, 82538 Geretsried

Kunststoffbeschichtung: Fa. Malauscheck, Fabrikstr. 94, 76337 Waldbronn

Rostschutz: Fertan Korrosionsschutz GmbH, Hohenzollernstr. 150, 66117 Saarbrücken

Mike Sanders Korrosionsschutzfett, Am Bahnhof 4, 25358 Horst/Holstein

Überholung von Lima, Regler, Zündanlagen und Anlasser: Fa Jaeger, Ehlscheider Pfad 7-8, 56579 Bonefeld; Werner Laubersheimer, Schlachthofstr. 12, 76829 Landau

Instrumente: Adolf Schindling GmbH (VDO), Sodener Str. 9, 65824 Schwalbach; Ka-Ja Tacho-Dienst, Industriestr. 4, 91077 Neunkirchen a.B.

Speichen/Felgen: Radspannerei Maier, Schuckertstr. 2, 71254 Ditzingen; Konrad Link, Schweinstr. 54, 50733 Köln; William Prym-Werke, Zweifaller Str. 130, 52224 Stollberg

Spezial-Nadellager: Hackelöer-Köbbinghoff GmbH, Gutenbergstr. 8, 10587 Berlin;

Polieren und Feinschleifen: Heinrich Kreeb GmbH, Postfach 701, 73007 Göppingen

Markenclub Japaner: Vintage Japanese Motorcycle Club, 3 Downland Close, Tattenham Corner, Epsom, Surrey, KT 18 5 SQ, England

Schreib mal wieder!

Alte Motive für neue Postkarten

Daß wir uns am meisten über Post freuen, die uns so richtig bauchpinselt, dürften sich die meisten schon gedacht haben.

Verlag, Postfach 180, 25301 Elmshorn bietet nostalgische Reprints von alten Werbeplakaten, Prospekten, etc. auf Poster

ca. 60 Motorradmotive angeboten, darunter Fotos aus den Heel-Kalendern von Dieter Rebmann über Harley und BMW.

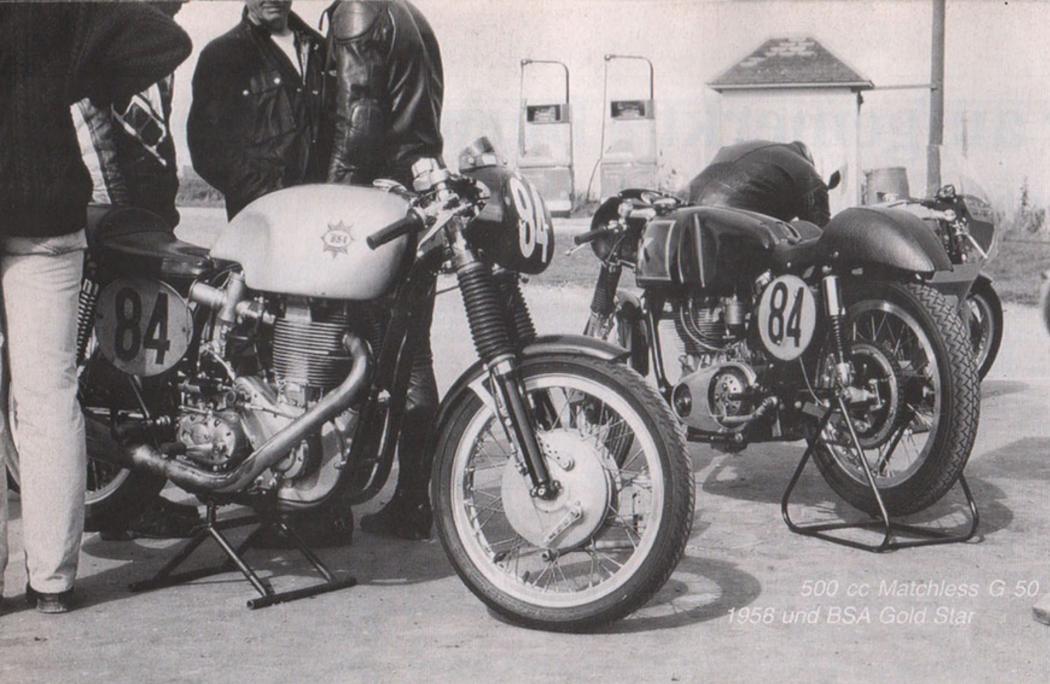
Damit Leute, die nicht ganz so intim werden wollen auch die nötige Beachtung finden, müssen sie sich schon etwas einfallen lassen. Ich habe bereits vor längerer Zeit erwähnt, daß wir uns immer sehr über schöne Postkarten freuen, so sehr, daß man damit sogar den Kleinanzeigenpostkartenbenutzungszwang umgehen kann. Wem von der Mogelfraktion oder den anderen netten Postkartenschreibern langsam das Material ausgeht, kann jetzt wieder aufatmen: Der HDB-



(30 x 40 cm) für 6,- DM oder auf Postkarte für eine Mark das Stück an. Neben vielen Autos werden in dem für 3,- DM in Briefmarken erhältlichen Katalog auch



Udo



500 cc Matchless G 50
1958 und BSA Gold Star

Manche zählen Schäfchen, wenn sie einschlafen wollen. Manche träumen dann von Wiesen, Weiden, Kühen, bisweilen Gummikühen oder gar von England. England, die grüne Insel. Enge Straßen, Hecken bis hart an den Asphalt, Häuser wie zur Jahrhundertwende. England, ich träume von vergangenen Tagen und höre den Sound englischer 4-Takt-Ladies, die, ob schon sie den Blicken entschwunden sind, in den Ohren weiterleben. Das Donnern der Motoren läßt die Realität verschwimmen und das Szenario einer Rennstrecke wie aus den 50er Jahren vor mir erscheinen ...

Vom Dröhnen der Motoren bebt der Boden. Im Fahrerlager ist die romantische Stimmung des gestrigen Abends brodelnder Hektik gewichen. Die Fahrzeuge werden für die technische Abnahme vorbereitet. Immer wieder heult - nein brüllt - der Motor der BSA Gold Star unter dem fordernden Griff ihres Besitzers auf. Aus den ungedämpften Megaphonrohren prasselt jedes Phon wie Hagel auf meine Trommelfelle ein. Neben mir wird eine Vincent Black Shadow angetreten. Der Sound erreicht meinen Brustkorb und läßt ihn im Takt der Gasstöße mitschwingen. Wie berauscht torkele ich durch die Reihen

von Vincents, Gold Stars, Nortons und Triumphs. An die AJS G 50 wird letzte Hand angelegt, dann fährt die Maschine den holprigen Fahrerlagerweg hinab - hin zur Abnahme. Ich folge ihr in die Halle. Drei Kommissare, davon eine Dame, deren Lieblingsparfüm ich sofort als Castrol identifiziere, prüfen den technischen Zustand der Fahrzeuge. Wie können die das nur bei dem Getöse so lange aushalten? Nicht die Originalität ist Zweck der Prüfung, sondern nur die technische Zuverlässigkeit. Die Castrol-Lady läßt die Speichen klingen, prüft die Schrauben und den festen Sitz von Lenker und Fußrasten. Eine

Bremsprüfung bildet den Abschluß. Ein 1100er Vincent Threeweeler rollt in die Halle. Rot und schön ist er. Threeweeler, ha! Was man doch für einen Blödsinn träumen kann.

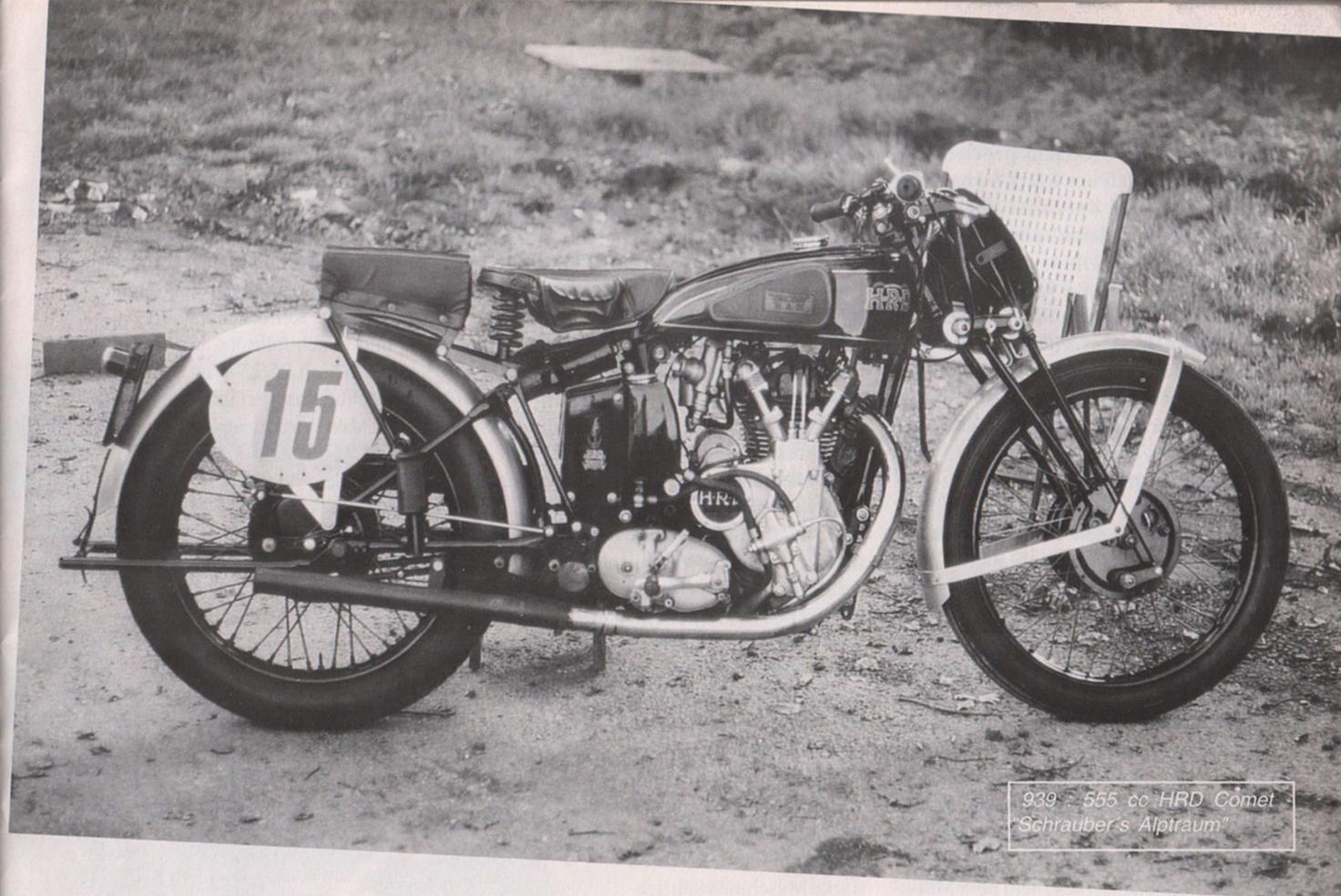
Ich gehe zur Boxenstraße. Nach und nach finden sich die Piloten auf ihren Boliden ein und warten auf den Beginn des Trainings. Unter den Gasstößen erbebt die Tribüne. Mindestens zehn 1000er Vincents versetzen die Morgenluft in unbeschreibliche Schwingungen. Ich zähle zwanzig BSA-Goldstars, die zur tiefen Vincent-Melodie die zweite Stimme singen. Mein Blick schweift von den fast achtzig Maschinen auf die Tribüne, wo sich gerade eine Handvoll Schaulustige eingefunden hat.

Start. Der Rennleiter hat das Gatter geöffnet, und die Herde ergießt sich auf die Rennstrecke. Das Training hat begonnen. Runde um Runde wälzt sich die Masse Motorrad um den Ring. Im engen Talabschnitt der Haarnadelkurve ist die Schmerzgrenze längst überschritten. Plötzlich Ruhe. Die Maschinen sind zur Boxenstraße abgebogen. Das erste Rennen wird angesagt. "MIXED SOLOS UNLIMITED" sind aufgerufen. Gleich zwei 1000er Egli-Vincents stehen am Start neben einer brandneuen Suzuki RG 500 ... Was man doch für einen Blödsinn träumen kann.

Neunzehn Rennen sind heute angesagt. Die Regeln erinnern etwas an "Tutti Frutti".



1000 cc Vincent "Ward
Mogvin" 1958



939 - 555 cc HRD Comet
"Schrauber's Alptraum"

"Fahr' so schnell du kannst, und fahr' so oft du willst", lautet die Devise.

Inzwischen ist Rennen vier aufgerufen "THE CAROL NASH VINCENT RACE". Eine 1100er, sechs 1000er und sechs 500er Vincents streiten um Platz und Sieg. Vergangenheit wird Gegenwart, Phantasie, Traum und Realität verschmelzen zu einem Allegro Furioso aus purem Sound. Ich stehe im Innern der Südkurve direkt vor Start und Ziel. Die fünf

und dreht den Gas-hahn zu, als hinter ihm der Zweitplazierte auf Kampfkurs um die Kurve geschossen kommt. Soll er die Lücke zum Sieg nutzen? Ist das seine Chance? Sorry Sir, wir sind auf der Insel. Gelassen nimmt auch er den Dampf aus der Fuhre. Er hat heute noch etliche Male Gelegenheit, seinem Vordermann zu zeigen, wo äh Dingsbums den Most holt. Fairnis, Ritterlichkeit, fast vergessene Tugenden, die

in voller Schräglage. John Walker holt alles aus ihr heraus. Vergangenheit und Gegenwart werden eins. Was du dir auch immer unter einem "VINCENT/GOLD STAR CHALLENGE" vorstellten magst, die Realität straft dich Lügen. Über dreißig Maschinen kämpfen um den Platz an der Spitze. Nur zwei Schriftzüge kannst du am

kann, heraus, als würden sie von sieben Luftgeistern gezogen. Das ist keine Oldtimershow, hier geht's weder um Chrompofel noch um Gleichmäßigschleichen, hier geht's um den Sinn des Rennsports schlechthin: wer ist der Beste, wer ist der Schnellste. Das Material hält. Eine Vincent Comet aus den 30ern fährt heute an die siebzig Runden ohne Panne und ohne Ausfall...

"He aufwachen", ruft meine Frau, die beste von allen, und rüttelt an meiner Schulter, "du hast geträumt und gesprochen." - "Was denn?!", entgegne ich noch ganz benommen. "Du hast immerzu CADWELL PARK gesagt." ...

Fotos u. Autor : Peter Kohl

Nur geträumt

Runden sind gezählt, als dem Führenden der direkte Weg zum Ziel durch eine bereits überrundete Comet versperrt wird. Der Fahrer beschließt, wegen der paar Meter kein Risiko mehr einzugehen

mir an diesen Tagen nicht zum letzten Mal begegnen sollten. Gerade wird zum "GOLDSTAR CHAMPIONSHIP" aufgerufen. Achtzehn BSA Gold Stars stehen am Start, als der Union-Jack gesenkt wird. Und los geht's. Die Manx Gold Star liegt

Tank unterscheiden, BSA und Vincent. Der ganze Tag, der ganze Traum scheint auf dieses eine - das zwölfte - Rennen hingearbeitet zu haben. Der Höhepunkt ist erreicht. Die 1000er Vincents ziehen aus der Haarnadelkurve, die nur im ersten Gang mit schleifender Kupplung gefahren werden

Kleine, sportliche Viertakter sind etwas für Leuten mit der "besonderen Art" zu fahren: Man will nicht protzen aber auch nicht mit einem Räng-Däng-Däng Westerwaldhobel durch die Gegend eiern. In Italien bildeten sparsame, sportliche Viertakteinzylinder mit Hubräumen um 175 ccm und sportlichem Einschlag eine bestimmende Baurichtung von der Nachkriegszeit bis in die 70er Jahre. Eine der letzten Vertreterinnen dieser nahezu ausgestorbenen Spezies war die Gilera 150 Strada, die von 1973 bis 1978 auch auf dem deutschen Markt feilgeboten wurde.

Gilera gehört zu den alten italienischen Marken, die als Familienbetrieb ins Leben gerufen wurden, im Lauf der Zeit aber als Teil eines Konzerns weiterexistierten. Guiseppe Gilera gründete Gilera 1909 in Arcore bei Mailand. Zunächst wurden Einzylinderviertakter gebaut, mit denen man seit den 20er Jahren auch an Rennen teilnahm. In den 30er Jahren wurden die Einzylindermodelle "Saturno" (Saturn) mit 500 ccm und "Nettuno" (Neptun) mit 250 ccm südlich der Alpen zu populären und erfolgreichen Touren- und Sportmaschinen. Schließlich machte Gilera dem Marktführer Guzzi harte Konkurrenz. Nicht nur bei den Verkaufszahlen sondern auch auf

den Pisten: Dort hatte Gilera mit der 500 ccm Kompressor-Vierzylinder-Viertaktmaschine "Rondine" (Schwalbe) ein heißes Eisen im Feuer, so daß ab 1937 der Name Gilera auch in der Europameisterschaft Furore machte.

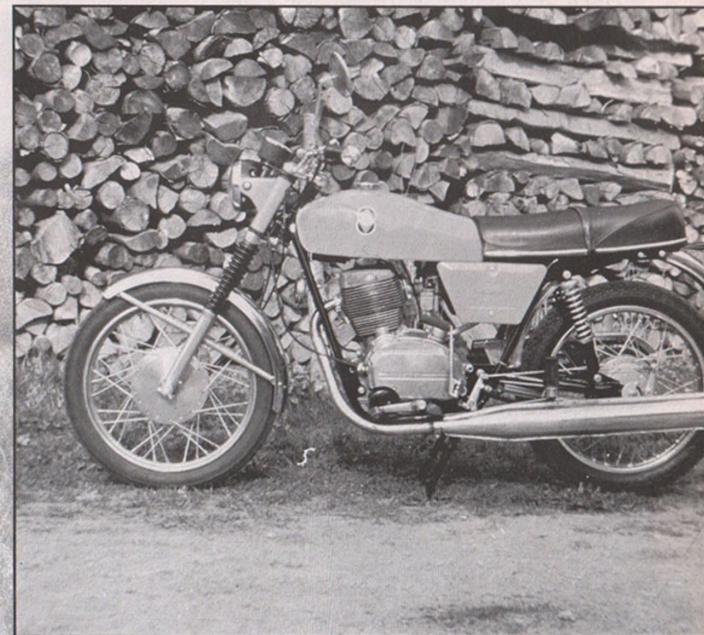
Doch Titel gab es erst nach Kriegsende: Die Rondine, nun ohne Kompressor, brachte Gilera die 500 ccm-WM in den Jahren 1950, 52, 53, 54, 55. 1957 gab man den Straßenrennsport im Hause auf und baute kleinere Motorräder von 50 bis 300 ccm. Die europäische Motorradkrise der 60er Jahre machte auch vor den Italienern nicht halt, und Gilera landete aufgrund finanzieller Probleme im Piaggio-Konzern, der unter Anderem Flugzeuge und den Motorroller-Evergreen "Vespa" produziert. Zu dieser Zeit war Gilera ausgesprochen aktiv im Geländesport, und so war es nicht verwunderlich, daß die 1973/74 debütierende "Strada150" technische Anleihen bei den eigenen GS-Modellen machte. "Das Motorrad" scheute sich anläßlich des Tests in Ausgabe 2/75 nicht, von "einem eindrucksvollen Beweis italienischer Motorradbaukunst" zu sprechen. Dabei bot die 14 PS starke Maschine wahrlich keine Sensationen: Ein von den Enduros abge-

leiteter Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr mit einer Hinterradschwinge (70 mm Federweg) und einer Telegabel mit 110 mm Federweg waren genausowenig sensationell wie der OHV-Blockmotor mit Fünfganggetriebe und parallel stehenden Ventilen. Die Ausstattung konnte man spärlich nennen. So waren die Federbeine nicht verstellbar, der Kettenschutz ein Witz und Nachtfahrten aufgrund der 6 Volt 25/25 Watt Lampe schon fast gefährlich. Der Motor produzierte seine 14,25 PS bei 8500/min, und das höchste Drehmoment von 1,32 mkg lag bei 6.500/min an.

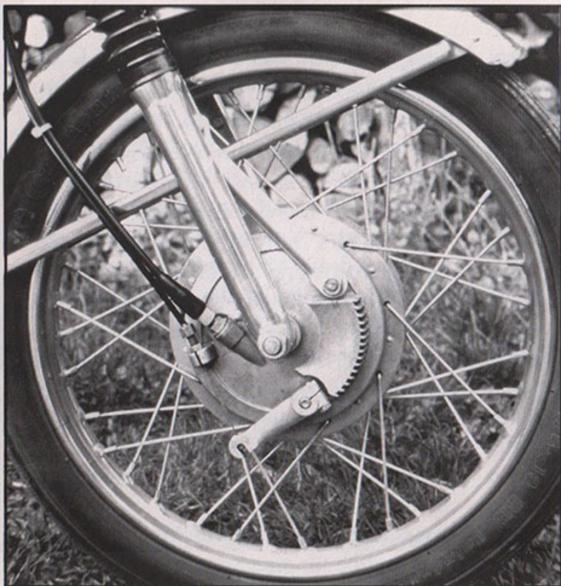
Also aller Einzylindrigkeit zum Trotz, ein Drehwurm. Doch die Techniker im norditalienischen Arcore hatten Vorsorge getroffen, daß die Freude an dem Viertakterchen lange währte: Parallel stehende Ventile konnten sich bei Überdrehzahlen nicht verhaken. Ein steifes Gehäuse mit großzügig dimensioniertem Kurbeltrieb sorgte genauso für die Standfestigkeit wie ein gutes Schmiersystem mit Feinstfilter. Beim Fahrwerk hatte man auch nicht gezeigt und rundum solide, italienische Komponenten von Ceriani, Pirelli und anderen Zulieferern eingekauft. Die Ausstattung war wie gesagt spärlich, aber zum Trost für Praktiker gab es Faltenbälge an der Gabel, Sozusrasten an Auslegern und eine bequeme Bank. Vertrieben wurde die "Hundertfüßiger" über die Vespa GmbH in Augsburg zum Preis von ca. 2.600 DM. Damit bewegte man sich knapp unter den Beträgen, die die japanische Konkurrenz für ihre 125er haben wollte.

Zeitlebens hatte die "Dschilera" die Rolle eines Understatementfahrzeugs für Kenner. Gelobt wurde stets das Fahrwerk, die klassische Erscheinung und der geringe Benzinverbrauch. Doch Ende der 70er zählten andere Werte auf dem deutschen Markt, um hier einen Verkaufshit zu landen. So verschwand die Maschine zu Beginn der 80er Jahre von der Bildfläche. Gegen Ende des gleichen Jahrzehnts wurden die "Stradas" wiederentdeckt, und eine kleine Anhängerschaft versuchte aus Resten, Wracks und noch vorhandenen Ersatzteilen ein Motorrad zu bauen, daß zeitlosen Charme, günstigen Unterhalt und viel Fahrspaß versprach.

Eine solche "teilrestaurierte" Maschine stand mir kürzlich für eine Spritztour zur Verfügung: Bereits optisch wirkt das ganze Motorrad ausgesprochen zierlich. Die schmalen 18 Zoll Räder passen ausgezeichnet zu dem schlanken Rohrrahmen und dem schmalen Tank. Insofern harmoniert der nur 63 cm breite BMW-Lenker besser mit dem Motorrad als der hohe und breite Originallenker. Der Motor dagegen verspricht schon optisch Solidarität. Kommentar eines Matchless-Piloten: "Die Tommies hätten auf einen so soliden Block mindestens 350 ccm gebastelt..."



W e t z b r u m m e l



150 ccm erstaunlich vollmundige Melodie! Der Klang ist derart dumpf und voll, wie ihn noch kein japanischer Einzylinder zustande gebracht hat. Einfach herrlich. Auf den ersten Metern fühlte ich mich recht unsicher auf dem roten Roß: Die Schaltung war zwar links, aber mit umgedrehtem Schaltschema: Zum Hochschalten runtertreten. Vorsicht! Die Handlichkeit war so enorm, daß ich mich auf einem deutschen Mokick mit Viertaktmotor wähnte...

Doch nach drei, vier Kilometern hörte ich auf, Schlangenlinien und Winkel zu fahren und begann mit der Schaltung warmzu-

werden. Warm wurde auch das knurrende Motörchen unter mir. Mit Drehzahlen um die 4 bis 5.000 ging es gleichmäßig aber nicht besonders schwungvoll voran. Nach weiteren zwei Kilometern bogen wir auf die kurvenreiche Bergstraße in den Westharz, und der begleitende Gilerabesitzer bedeutete mir, daß nun alle Register gezogen werden könnten. Ich setzte mich etwas "schneller" hin, ließ ein Auge auf dem Drehzahlmesser und begann dem Motorrad mit voll geöffnetem Gasgriff hohe

Drehzahlen anzubieten. Plötzlich verstand ich mich mit dem bergauf stürmenden Apparat: Mit leichter Hand geführt, wich der Eindruck kippeligen Fahrverhaltens unbedingter Stabilität. Dazu gesellte sich ein überraschendes Temperament, wenn nur die Drehzahl nicht unter die 6.000er Marke fiel. Die langen Schaltwege störten dabei weniger als das tourenmäßig gestufte Getriebe, bei dem zwischen viertem und fünftem Gang ein Drehzahlsprung von 1.500 Touren dem Motor an Steigungen den Atem nimmt. Also wurden die langgezogenen Bergaufpartien mit mehr als 8.000/min im Vierten genommen, und höchstens an steilen Stichen und 180 Grad-Kurven in den Dritten hinuntergeschaltet. Dabei wurde ich - mittlerweile fast auf dem Motorrad liegend - so schnell, daß ich im Eifer des Gefechts anfang, vierrädrige Konkurrenten in Limousinen der "gehobenen Mittelklasse" zu hetzen und zu überholen. So schnell war ich mit einem fremden Motorrad diese Strecke noch nie gefahren...

Anderen "Schreiberlingen" war es ähnlich gegangen: "...Obwohl man sich bei allen sich bietenden Gelegenheiten immer dazu verführen läßt, in Kurven erst nahe der Haftgrenze... seine Schräglage zu begrenzen, kann man ohne weiteres plötzlich auftauchenden Hindernissen ... geschickt aus-

Jedoch präsentiert sich der Gilera-Trieb-satz wunderbar aufgeräumt und war - man höre und staune - als eines der ersten kleinen Motorräder mit Innensechskantschrauben ausgerüstet. Um den Apparat in Gang zu setzen, war gar kein großer Aufwand nötig: Zündung ein, Hahn auf, Chokeybelchen am Vergaser hochstellen und höchstens zweimal Kicken. Wrumm, da war sie schon... Gefühlvoll am Gas drehen und dem Sound lauschen, der dem Absorptionstopf entweicht, waren eins. Eine für



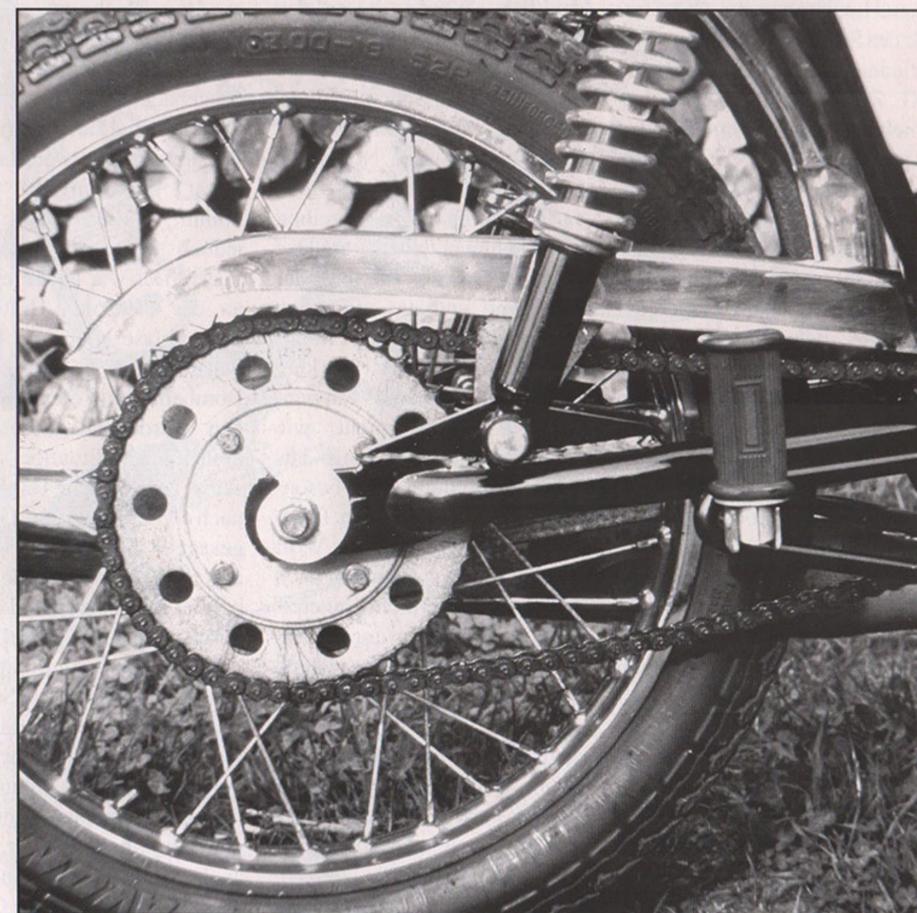
Oben : Hutzen - Tuning : wo kommt die Luft wieder heraus ?

Rechts : Wenn man sich ordentlich klein macht, wirkt die Gilera richtig groß



Oben : Klassisch schöne Schalter und Armaturen verschönern den Blick nach vorn

Unten : Schmale Reifen und schmale Ketten brauchen auch nur schmale Abdeckungen



Technische Daten:

Motor: Fahrtwindgekühlter OHV-Einzylinder mit parallelen Ventilen, stehend eingebaut, Druckumlaufschmierung, ein Dell Orto Flachschiebervergaser Typ VHB 23 BS, Durchlaß 23 mm, Schwunglichtmagnetzünder, 6 Volt, Kickstarter.

Bohrung x Hub : 59,9 mm x 54 mm

Hubraum : 152 ccm

Verdichtung : 10

Nennleistung : 14,25 PS bei 8.500/min

Max. Drehmoment : 1.32 mkg bei 6.500/min

Kraftübertragung : Primärtrieb über Zahnräder, Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Fünfganggetriebe, Sekundärtrieb über freilaufende Kette

Fahrwerk : Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Teleskopgabel vorne, Schwinge mit zwei Federbeinen hinten, Leichtmetallvollnabenbremsen vorn und hinten, Durchmesser 160 mm, Federwege vorne 110 mm, hinten 70 mm, Bereifung vorne 2.75 x 18, hinten 3.00 x 18

Maße und Gewichte : Radstand 1280 mm, Nachlauf 80 mm, Lenkkopfwinkel 62 Grad, Leergewicht 123 kg

weichen, um danach sofort wieder auch gewagte Schräglagen zu produzieren - das Fahrwerk ist im gesamten für seine Klasse selten gutmütig." O-Ton "Das Motorrad", 1975.

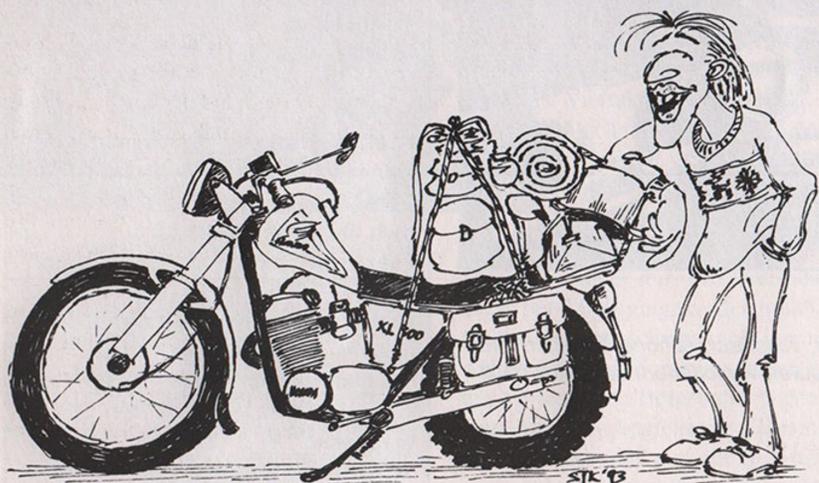
Ergänzt wurde das "saugute" Fahrgefühl durch die Bremsen. Die 160 mm Simplexbremsen waren durch scharfe Bergabfahrten nicht in Verlegenheit zu bringen. Scheinbar wirkt sich in solchen Situationen das geringe Trockengewicht von 110 kg segensreich aus. Plastikteile sucht man an diesem Motorrad vergeblich.

Als die Maschine - während ich an einem Capuccino nippte - knisternd vor der Eisdiele abkühlte, sinnierte ich darüber nach, was für ein großartiger Wurf hier den Konstrukteuren gelungen war: Die Norditaliener vermochten die Tugenden einer problemlosen Alltagsmaschine (wie Sparsamkeit, einfache Wartung, Zuverlässigkeit und Bequemlichkeit) mit denen einer Sportmaschine zu vereinen: geringes Gewicht, gute Bremsen, drehfreudiger Motor, stabiles, präzises Fahrverhalten. Haare in der Suppe bleiben die schwächliche 6 Volt-Elektrik und das weitgespreizte Getriebe mit langen Schaltwegen.

Wer mit diesen Mängeln leben kann und die Ausstattung noch ein wenig überarbeitet (Elektronik?), erhält durch den Kauf der Strada einen Low-Budget-Klassiker, der auf kurvenreichen Sträßchen mehr Fahrspaß bereitet als viele andere Maschinen, die schwerer, stärker und teurer sind.

Text & Fotos. Andy Schwietzer

Schweden, Norwegen, - Von wegen!



Montag, 24. Juli 16.00 Uhr, km-Stand: 12.650. Wulstige Lippen im wettergeerbten Gesicht, so stand Lappenbernd auf der Straße des Schicksals und starrte zufrieden auf die hochbepackte XL. Zaghaft schlich sich ein Lächeln auf seine schmerzenden Lippen. Endlich waren alle Vorbereitungen abgeschlossen. Fast vergessen schien der Augenblick, da er - den Zündschlüssel im Mund - die letzten Packgummis über das Gerödel spannte. Er war abgerutscht! Das Ende des straffen Spannriemens hatte daraufhin all seinen Schwung mitten in seinem überraschten Gesicht entladen. Zwar hatte er den wichtigen Schlüssel nicht etwa verschluckt, jedoch hatte selbiger ihm unfreundlicherweise eine Zahnecke abgeraspelt. Kummer bereitete nun lediglich noch die Federung. Nahm man das Krad vom Ständer, so sackte es erschreckend tief ab. Die "Weight-Power-Federn" hatten wohl doch nicht so viel Power. Nun, der im Jargon unserer Ordnungshüter gebräuchliche Begriff: "überladen" mochte hier recht treffend sein. Doch das

konnte Lappenbernd nicht abschrecken. Ihn stimmte nur noch der Barum-Reifen nachdenklich. Würde dieser den Norwegenritt anstandslos mitmachen, oder würden sich die Stollen auf der Bahn abpellen? Banane, "wird schon schiefgehen" wie man sagt. Nordwärts hoo! Die kommenden Wochen verhießen nichts als Freiheit und Abenteuer. Nur das endlose graue Band der Straße, der Fahrtwind und das monotone Eintopfgeblubber. Und Eintopf ist ja bekanntlich besser als kein Topf. Der Spitzname "Lappenbernd" stammte nicht, wie mancher vermuten mag, aus einer Verbindung oder besonderen Vorliebe zu dieser finnischen Volksgruppe. Das Wort Lappen bezog sich auf ein nach eigenem Patent (nicht eingetragen!) am Sturzhelm angebrachtes Stück Leder, welches Bernd im Gelände als "Schlammriegel" dient. Die Wege der Namensgebung unter Bikern im Raum Herford-Bielefeld nehmen oft kuriose Formen an. Da genügt manchmal schon ein im Fahrtwind flatternder Fetzen. Derselbe Montag, ca 20.00 Uhr,

schaube hatte sich losvibriert. An dieser Stelle spraddele munter das "Schwarze Gold" aus dem Triebwerk. "Tell me why ... I don't like Mondays..." Also schnell mal das Werkzeug ausgepackt und Schraube nachziehen. Eine alte Schraubeweisheit besagt zwar, daß nach "Fest" bekanntlich "Lose" kommt, in diesem Fall gab es jedoch vor dem "Lose" kein "Fest"! Das war jetzt die Stelle, an der in Comic-Heften die Sprechblase über dem Helden nur schwarze Wolken, Blitze, Bomben und Totenköpfe zeigen würde. Diagnose: überdreht! Eine Situation, in der selbst verwerfliche Ungläubige nach den Engeln rufen. Genauer gesagt = die "gelben Engel" anrufen! Um schon mal Vorarbeit zu leisten, packte Lappenbernd das ganze Gerödel ab und entfernte Tank und Sitzbank. Bei Eintreffen des Service-Wagens würde man dann so gleich mit der Reparatur beginnen können. Bereits zehn Minuten später erschien dann auch der freundliche Helfer. Hatte auch wirklich alles dabei, nur kein Werkzeug für eine Gewin-

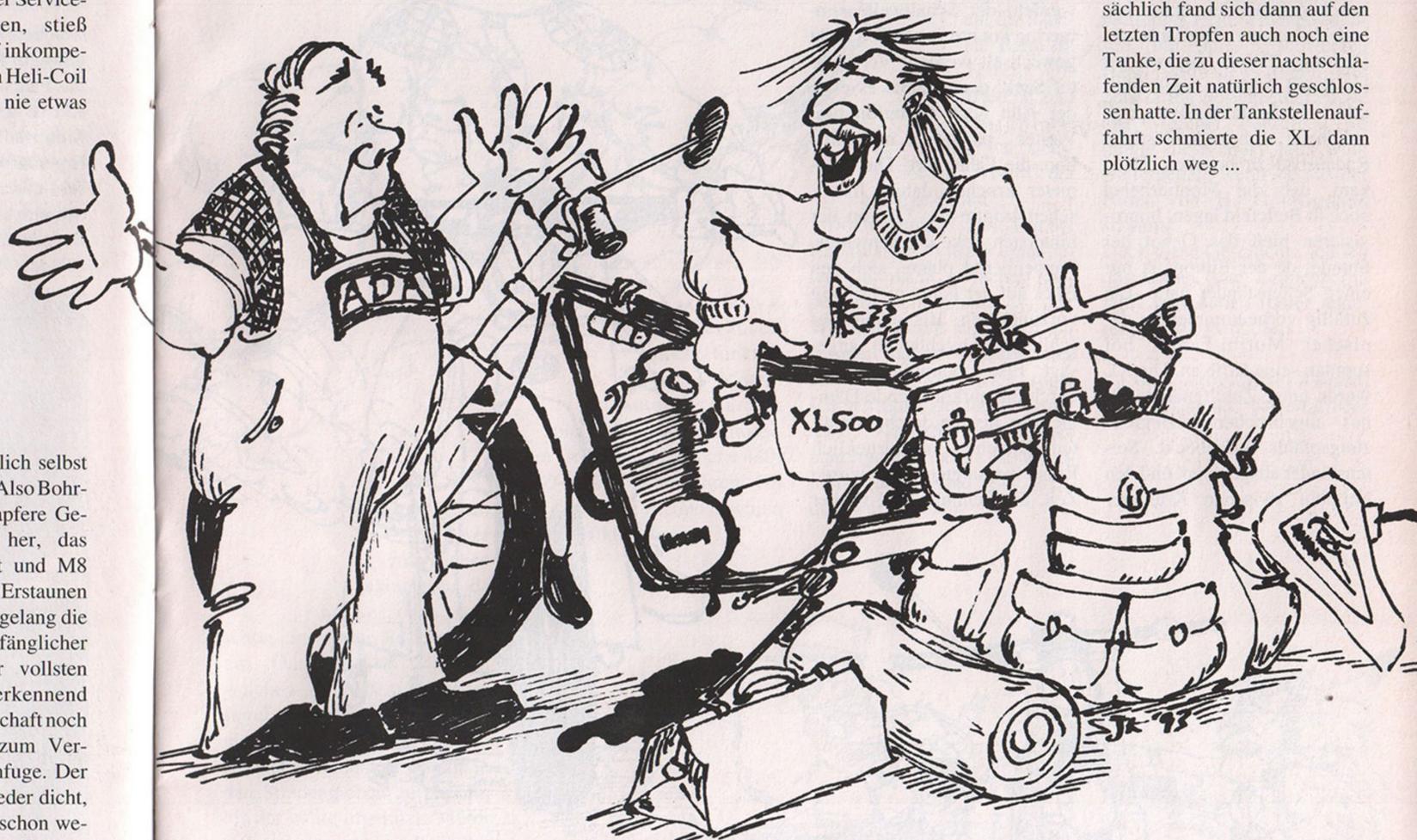
dereparatur. Nur 13 km weiter jedoch, sollte sich die nächste noch geöffnete ADAC-Werkstatt befinden. Also alles wieder aufrödeln (dabei die Lippen fest zusammenpressen und gaaanz vorsichtig mit den Packgummis!) und dem rasenden Mechaniker folgen. In der Service-Station angekommen, stieß Lappenbernd nur auf inkompetente Hasenfüße. Von Heli-Coil hatte man dort noch nie etwas gehört. Auch wollte sich niemand an's Gewindeaufbohren wagen. Das Risiko, etwas zu beschädigen, schreckte die Herren ab. Nach Aufwendung all seiner Überredungskünste durfte Lappenbernd die Sache endlich selbst in die Hand nehmen. Also Bohrmaschine und das tapfere Gewindeschneiderlein her, das Gewinde aufgebohrt und M8 eingeschnitten. Zum Erstaunen der Clubmechaniker gelang die Reparatur trotz anfänglicher Schwierigkeiten zur vollsten Zufriedenheit. Anerkennend spendierte die Mannschaft noch eine Lage Silikon zum Verschmieren der Trennfuge. Der Ventildeckel war wieder dicht, weiter ging's. Doch schon wenige Kilometer weiter offenbarte eine Dichtigkeitskontrolle ein weiteres Leck. Der Schwellensimmering siffte munter vor sich hin. Nichts Ernstes. Wer rastet, der rostet, und gut geölte Stellen rosten ja bekanntlich nicht so schnell! Weiter, der Asphalt ruft! Kurz vor 23.00

Uhr setzte Lappenbernd seine Fahrt mit gemischten Gefühlen fort. Sollte sich das Leck noch verschlimmern, so müßte der Simmering in Flensburg ausgetauscht werden.

hatte, war der Zeitaufwand relativ gering. Der nun überlaufende Vergaser jedoch stimmte Lappenbernd wirklich ungehalten. Wieder mußte das Werkzeug abgepackt werden.

um auch gleich die durchgebrannte Rücklichtbirne zu ersetzen. Total genervt gönnte er sich daraufhin erst einmal eine verdiente Pause, bevor es weitergehen konnte. 4.40 Uhr.

viel Raum, daß sich die Fahrerposition ziemlich weit vorne befand und der Tankansatz mit in Anspruch genommen wurde. Aus dieser Stellung heraus konnte man nur schräg nach hinten kicken, was die Prozedur noch erheblich erschwerte. Tatsächlich fand sich dann auf den letzten Tropfen auch noch eine Tanke, die zu dieser nachtschlafenden Zeit natürlich geschlossen hatte. In der Tankstellenauffahrt schmierte die XL dann plötzlich weg ...



Irgendwo in der Nacht, km-Stand 12.879: nun, der gerissene Benzinschlauch eben stellte kein großes Problem dar. Kürzen, aufschieben (schieben, drehen, abrutschen, fluchen, schieben...) fertig! Obwohl sich der verhärtete Benzinschlauch nicht sehr kooperativ zeigte

Schwimmerkammer leerlaufen lassen, ein paar gezielte Schläge auf den Schwimmerkammer-Gehäusedeckel und ab dafür. Bei km-Stand 12.934 wollte die XL bereits die nächste Pause einlegen. Der Vergaser flutete schon wieder endlos. Lappenbernd nutzte die Gelegenheit,

Soeben mußte Lappenbernd auf Reserve umschalten. Viel zu früh! Er verließ also kurz hinter Ueyle die Bahn, um irgendwo eine Tankstelle aufzutreiben. Auf den verlassen Straßen stellte sich dann heraus, daß die XL kein Standgas mehr hatte. Das Gepäckbündel brauchte so

Nur durch jahrelange Geländeerfahrung schaffte es Lappenbernd irgendwie, einen Sturz zu vermeiden. Einige rasende Herzschräge später fand er dann auch den Grund für den unerwarteten Schlenker heraus. Nein! Keine Ölspur oder andere Schmiermittel auf dem Boden

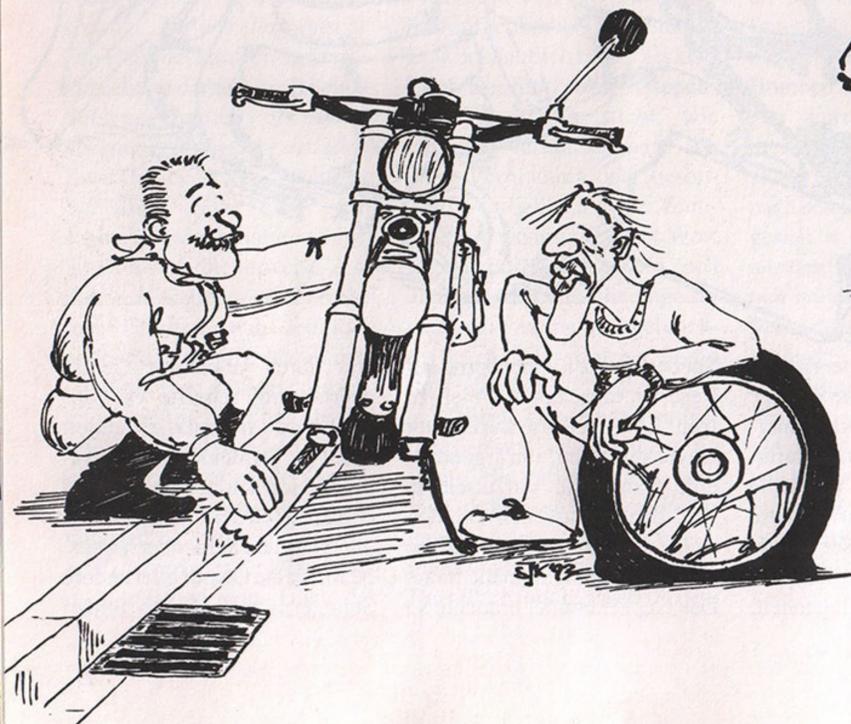
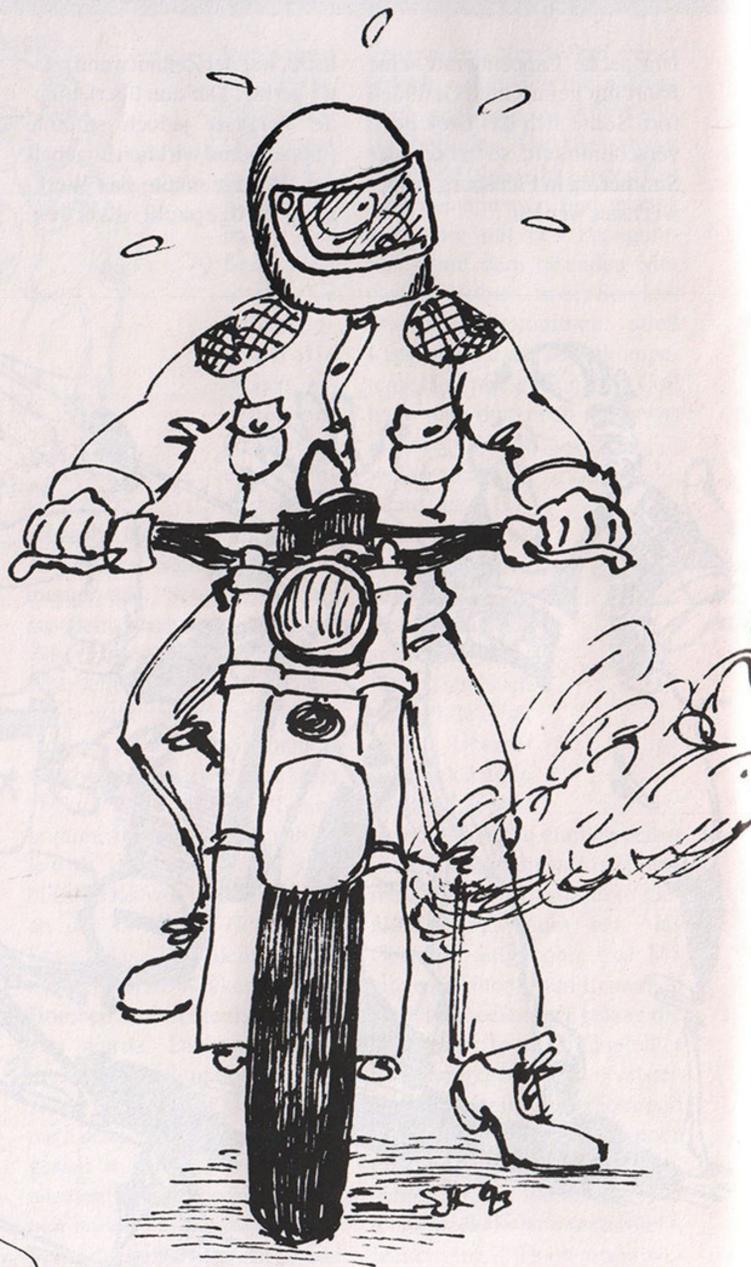
waren etwa für das Rutschmanöver verantwortlich. Es war nichts Weltbewegendes: lediglich ein Plattfuß am Vorderrad! So langsam keimte in Lappenbernd die Frage auf, ob "da oben" vielleicht jemand mit allen Mitteln seinen Norwegenritt verhindern wollte.

Zu allem Übel hatte der Motor Öl gesoffen, als wäre es umsonst, und auch der Vergaser tillte wieder. Hatten sich denn alle Götter gegen ihn verschworen?! Die 8.00-Uhr-Fähre war inzwischen in unerreichbare Fernen gerückt. Total genervt beschloß der Unglücksrabe, erstmal ein paar Stunden abzuknacken, bevor der nächste unheilschwangere Tag anbrach. Dienstag, 25. Juli. Nach wie vor km-Stand 12.934. Nach bleiswerem Schlaf fiel es doppelt so schwer, sich an den lästigen Radausbau zu begeben. Dazu kam, daß die Montierhebel noch in Bielefeld lagen. Improvisieren hieß das Gebot der Stunde, da der Eintopf ja nur einen Seitenständer hatte. Ein zufällig vorbeikommender dänischer Morini-Fahrer bot spontan seine Hilfe an. Die XL wurde unter Zuhilfenahme eines abgebrochenen Begrenzungspfahls aufgebockt. Seitenständer ausgeklappt und den Leitpöhl zwischen Krümmer

und Bordstein gezwängt, fertig war die Hebebühne. Beim Schrauben kamen die zwei ganz gut in's Schnacken. Es wurde Zeit, der Schaltwelle einen neuen Simmering zu verpassen, und der freundliche Däne bot sich an, den Scout bis zum nächsten Honda-Dealer zu spielen. Bevor jedoch das XL-Triebwerk wieder zum Leben erweckt werden konnte, durfte noch eine gute halbe Stunde gekickt werden. Wozu joggen? Lappenbernd verbrauchte seine Energie einfach auf der Stelle. Beim Honda-Hospital angekommen, mußte der leidgeprüfte XL-Pilot dann mit der nächsten Hiobs-Botschaft fertig werden: der Schaltwellensimmering konnte von außen nicht gewechselt werden! Verfluchter Sack, dann mußte es eben der Alte noch weiterhin tun! Weiter ... nur weiter, nordwärts hoo, die Fähre ruft! Die Kilometer krochen dahin. Inzwischen tropfte das Öl von der hintersten Ecke der Schwinge. Lappenbernd plante, sich den Bock auf der Fähre mal richtig vorzunehmen. Bis dahin war schlichtes Durchhalten angesagt. Eisern kämpfte er sich durch die aufkommende Dämmerung, bis die durchgerüttelten Knochen nachdrücklich Ruhe verlangten. Es wurde Zeit, die Penntüte mal wieder

auszurollen. Im Nachtlager untersuchte er dann das Motorrad auf's Neue. Öl müßte eigentlich reichlich vorhanden sein, dennoch zeigte der Peilstab nichts an! Mit der Gewißheit, daß zu allem Übel nun auch noch die Ölpumpe tillte, rollte Lappenbernd wieder aus dem Reich der Träume (von fehlerfreien Motoren?) entließ.

"Honda"-Übersetzung: H=eute O=hne N=ennenswerte D=efekte A=ngelommen, traf in diesem Falle leider nicht zu. Mittwoch, 26. Juli. Es hatte recht lange gedauert, bis das Sandmännchen unseren Lappenbernd wieder aus dem Reich der Träume (von fehlerfreien Motoren?) entließ.



Nun galt es, einiges aufzuholen. Gleich nach dem Aufrödeln machte er sich deshalb an das letzte Stück des Weges bis zur Fähre. Zügig zwar, aber möglichst motorschonend. Ca. 9.30 Uhr, km-Stand 13.402. Die XL hatte plötzlich erschreckend an Leistung verloren. Sofort riß Bernd die Kupplung, aber der Motor starb dennoch ab.

ren konnte, gab er das sinnlose Unterfangen schließlich auf. Böse Gedanken überkamen ihn. Wie zum Beispiel: "Wie wäre es, wenn ich jetzt einfach ein Streichholz...."

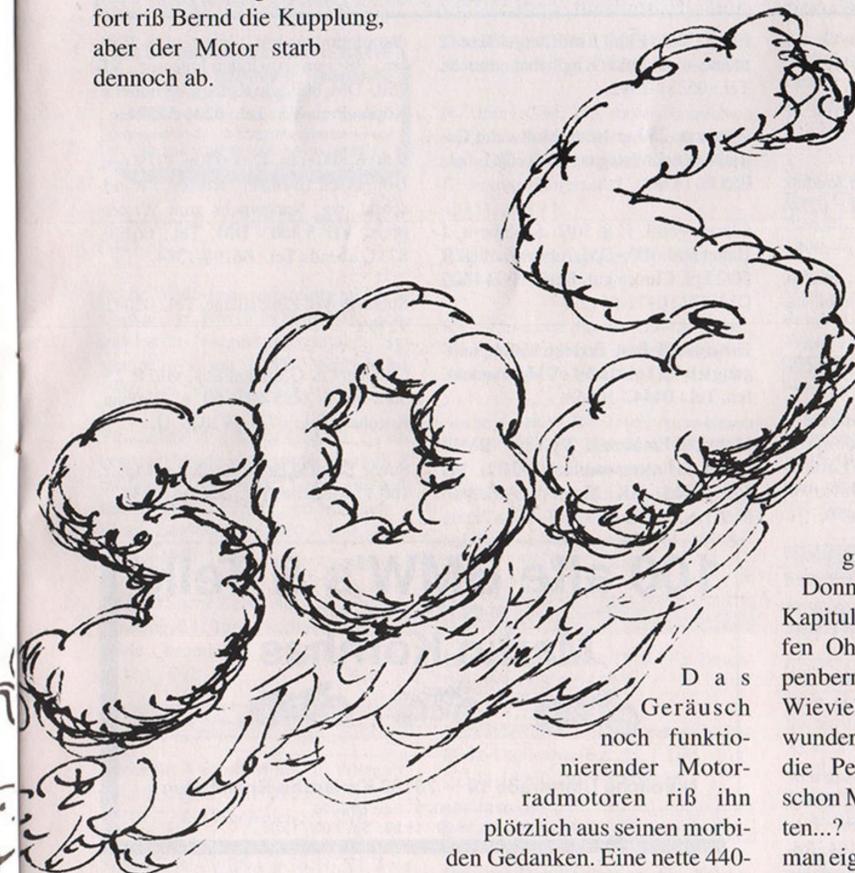
Nach kurzem Lagebericht boten die Zwei spontan ihre außergewöhnliche Hilfe an. In selbstlosem Einsatz schleppten sie Bernd dann die letzten 10 km bis zum Fährhafen. Lappenbernd begann das Krad zu zerlegen.

Bis tief in die Nacht schraubte er sich die Finger wund. Ergebnis: aussichtslos! Nachdem alles wieder zusammengebastelt war, legte Bernd sich einfach auf die nächste Bank im Hafen. Öltriefend und resigniert, wie er war, überfiel ihn sofort der gnädige Schlaf.

Donnerstag, 27. Juli: Tag der Kapitulation. Wie aus einer tiefen Ohnmacht erwachte Lappenbernd schließlich. Wieviele Leute sich wohl gewundert haben mochten, daß die Penner sich jetzt sogar schon Motorräder leisten konnten...? "Tippelbrüder", nannte man eigentlich so die Motorradfahrer, deren Krad "out of order" war? Banane!

Das Geräusch noch funktionierender Motorradmotoren riß ihn plötzlich aus seinen morbiden Gedanken. Eine nette 440-LTD-Fahrerin samt ihrem GS 400 fahrenden Freund erschien auf der Bildfläche.

Kaum war er zum Stehen gekommen, da hüllte ihn auch schon eine dicke Rauchwolke ein. Önebel! Das Motoröl, welches AUF dem Gehäuse stand, verdampfte! Es blieb nichts anderes übrig, als sich erstmal für eine gute Stunde in den Straßengraben zu packen, bis der völlig überhitzte Motor sich wieder etwas abgekühlt hatte... Inzwischen betrug die Tagestemperatur rund 25 Grad, und das Kicken wurde zur Qual. Lappenbernd wußte bereits nicht mehr, wie lange die Wiederbelebungsversuche schon andauerten. Da er ohnehin kaum noch Kompression spü-



Der Rest des Urlaubs würde wohl mit Schrauberei draufgehen, um sobald wie möglich wieder zum "fahrenden Volk" der Biker zu gehören. Wenigstens war Lappenbernd "Member" im Club der "Yellow Angels"! Die XL trat die Heimreise auf einem clubeigenen ADAC-Truck an. Bernd hingegen packte seinen ganzen Kram in einen gestellten Leihwagen und zwängte sich widerwillig in die glänzende Karosse. Auch diese Fähre würde wieder ohne ihn ablegen. Und alle weiteren des laufenden Jahres ebenso. Aber nächstes Jahr... Plötzlich klopfte jemand am Wagenfenster! Es war eine bildschöne, blutjunge Frau. Hochgewachsen, mit langem schwarzen Haar, tiefblauen Augen und dem zarten Gesicht einer Puppe aus Meißner Porzellan. So müßte diese Story jetzt wohl weitergehen, wenn sie aus der Feder von H. G. Kosalik stammte.

Doch diese Geschichte schrieb das Leben, und Lappenbernd fährt inzwischen (unter anderem)... GUMMIKUH!!

Autor: Yogi (Biker's Blues)
Comics: Stefan Katzer

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: 0225/4 51 65

- ARDIE -
 NE 125, Bj. 48/49 m. orig. Brief u. vielen E-Teilen (Motor, Tank, Rahmen, etc.), Motor neu überholt. Versch. Rep. sind noch zu machen. Würde 1991 abgemeldet. Info bei: H.P. Volk, Tel.: 06247-1336, Freitags ab 19.00 h, VB 2800,- DM.

- AWO -
 Verkauft für AWO/T fast alle Teile, z.B. Tanks, Schutzblech, Sattel, Mot. m. Betriebe, Räder, Lenker, Kleinteile. R. Stephan, Thurmer Str. 35, 08066 Zwickau.

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

- 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.

BMW
 MOTORRÄDER & ERSATZTEILE
 R24-R27 - R51/2-68 - R50-69S - 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
 Guttenstraße 144 - 60327 Frankfurt
 Tel.: 0 69 / 23 93 19 - Fax 23 38 40

WAX-COTTON
 ANZÜGE GIBT ES VIELE
 ABER NUR EINEN
Barbour

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

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

Suche guter. Kradmantel zu kaufen, Marquart bzw. Klepper. Tel.: 0234-704336.

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

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

BMW R 50- Sepann, neuwertig mit TR 500 Beiwagen für TÜV neu, 19850,- DM, Tel.: 05655-8051. H

BMW R 50: Tüten: 80,- DM, Ölwanne 25,- DM, Lichtschalter 30,- DM, Zyl. u. Kolben. Suche Anschlüsse BMW/MZ- Seitenwagen /5 Chopperhinterrad. /7 Ventildeckel 20,- DM, Tel.: 04321-41634 oder 28117

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

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

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

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.

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

Motorrad-Ersatzteile Verkauf, BMW Boxer, Hinterradantrieb 37/11 VB 450,- DM, BK Motor-V2A-Schall-

dämpferanlage mit 2 Interferenz-Rohren, 38 mm Ausßdurchmesser, VB 750,- DM, 800 ccm Kolben, Zylinder u. Köpfe, Preis VS, Tel.: 0201-57594.

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.

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

Chopper- u. Gespannbasis, vile R 25-50/2-69 S 60/5-60/7-80 u. Umbau, Kornhas, Tel.: 0721-592025, H.

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

100 alte BMW's & Teile
 Bj. 50-85 An- und Verkauf
Martin Kornhas

 Nördliche Uferstraße 14 - 76189 Karlsruhe-Rheinhafen
 Tel.: 07 21 / 59 20 25 - Fax: 59 20 26
 Geöffnet: Di. - Fr. 15.00 - 18.30, Sa. 9.00 - 13.00

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

HAT ALLES FÜR DEN REISELUSTIGEN BIKER...

BEQUEME ISOMATTEN
 SCHLAFSÄCKE
 KOCHGESCHIRR
 ZELTE
 WASSERDICHTER
 PACKSÄCKE!

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

Motorrad Welling

 Reparatur von BMW, MOTO-GUZZI
 MZ-Vertragshändler
 BMW-Gebrauchteile, SITO-Auspuffanlagen für BMW ab 320,- DM, Gespannrahmen für BMW-Motoren, Schweißarbeiten, Gespann-Umbauten, MZ-Rotax Gespann ab 9.800 DM
 Donnerstag bis 20 Uhr geöffnet - Abholung/Anlieferung möglich
 8501 Roßtal - Gewerbering 13 - Tel.: 09127-6223 • Fax: 09127-579015

Seit EH und JE gebrauchte BMW Motorräder - Beiwagen - Gespanne An - + Verkauf
 KOCH MOTORRAD GMBH EXPORT-IMPORT
 Schlagstr. 31-33 - D 37281 Wanfried/Eschwege
 Tel.: 0 56 55 / 80 51 FAX: 0 56 55 / 86 22

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

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

Verkaufe BMW-R-51/3, Bj. 53, 1 Vorbesitzer, Motor u. Getriebe überholt R 69, Gabel-Tank 26 Ltr., Guter Zustand, Restaurationsarbeiten erforderlich - Elektrik-Gebot, ab 5000,- DM. Tel.: 04743-7848.

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

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

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

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

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

- 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 -
 Suche für RT 125 H Tank, Kotflügel, Kettenkasten oder verkaufe die DKW. Meyer, Erfstr. 9. 28816 Stuhr, bitte schriftlich.

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

NZ 350/1, 350, 250, suche Tachoblech u. Tacho, Schutzabweiserblech a. Hinterrad, Bremsankerplatte hinten, Feder f. Framo-Fahrersattel, Tel.: 04122-43354, ab 19 h.

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

RT 125, suche für Bj. 39-45, Gabel, Tank, Schutzbleche, Räder/Radnaben, Zustand egal Tel.: 04122-43354 ab 19 h

Suche f. DKW RT 2505, Auto-Union Nr. 48 598 189, Erstzul.4/1957, Vorder- u. Hinterrad mit guten Chromfelgen für mein Restaurationsobjekt, evt. auch Tank u. Tankdeckel, wie bei GP 50 auf Seite 13 abgebildet. Tel.: 05751-14520.

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

Verkaufe für MT 128 Windschild 50,- DM, Duplexbremse 50,- DM, Tel.: 07144-18040, öfter probieren.

- DUCATI -
 Original Doppelsitzbank, für 900 SS, Köwe 350,- DM, GT Rahmen mit Brief 800,- DM, CEV H4-Scheinw. im Chromgehäuse, 290,- DM, Tel.: 0711-4570569.

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

Suche untere Gabelbrücke für 38 mm Marz. Gabel. Tel.: 0711-4570569.

- GESPANN -
 Eigenbau, Alfa-Sud-Motor, BMW-Antr., 80% fertig, fährt, kein TÜV, billig, Tel.: 07195-72440, Fax 75606.

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

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.
 Molotow, MW-750 W, 1971, 750 ccm, 22 PS, Seitenventiler, SW-Antrieb, Differentialsperre, blau gestrichen, und zwar russisch. Verzollt und mit KBA-Freigabe. 3100,- DM, Tel.: 05476-1466.

ETZ 251, Gesp.-Masch., EZ 12/90, TÜV neu 21 PS, gepflegt, Zubehör, VB 2600,- DM, Tel.: 0345-1200929.

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

Seitenwagen 'Duna' mit Aluminium-Boot, Gew. 58 KG, 19 Zoll Rad, 4-Pkt. Anschl. Top rest. (schwarz), DM 1800,-, Tel.: 06826-6473.

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

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.

Ural-Gespann, 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.

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

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

Suche ET für Hercules 318 u. 322 (2-Zylind. I 10). 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

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

CB 450 K, viele Teile, ca. 2 Motoren zerlegt ohne Kw, Rahmen m. Brief, Räder, Handbücher, usw., Tel.: 07195-72440, Fax: 75606.

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

CB 750 F-Tank, kleine Delle, mit Decel 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 Dos 8,- DM, öfter versuchen. Tel.: 02676-1240.

CX 500, verk. 2 Vorder- u. 2 Hinterräder kpl., 1 Motor 500 E 1 A, 1 Vergaserbatterie, 4-er, Bol d'Or, 36 mm. Tel.: 0451-495123, abends.

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

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 450 K 1'68, 2800,- DM, CB 350 F '73 u. 1,5 Motore, neue Kolben, beschichteter Rahmen u. 3 Kisten Teile 2800,- DM, CB 350 E '73 und 250er Motor u. Teile 600,- DM u. CB 501 u. Teile 450,- DM. Alles komplett für 5500,- DM, Tel.: 06432-7245.

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

XL 250, Bj 77, 17 PS, Preis VB, Suche XL 500, Tel.: 02634-1272.

- HOREX -
HOREX-NEUTEILE
 - Teileliste 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

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.



KFZ-LITERATUR ALLER MARKEN UND LÄNDER

<p>BMW Motorrad</p> <p>Deutsche Fahrrad-Motoren M. Nabinger präsent. fast alle deutschen Fahrrad-Hilfsmotoren. Sehr viele Abb. und interessanter Text. 90 Seiten, Hardcover. Restbestand, nur solange Vorrat reicht. Früher 58,00 DM! PO 493.....DM 38,00</p> <p>BMW MOTORRÄDER >Brandneu< 70 Jahre Tradition und Innovationen 5. erweiterte Neuauflage 1993 von Stefan Knittel! Das BMW Standard-Werk mit 392 Seiten, Hardcover im Schutzcover BV 1654...DM 118,00</p>	<p>Encyclopädie des Motorrads</p> <p>Marken - Modelle und Technik</p> <p>Von den ersten Typen bis zu den Motorrädern der Gegenwart mit über 1.000 Abbildg. Daten und Fakten. WB 464.....DM 39,80</p>	<p>HARLEY-DAVIDSON MYTHOS auf zwei Rädern</p> <p>Brandneu aus dem HEEL-Verlag von Mark Williams. Über 150 Farbfotos aus den USA von Garry Stuart, kombiniert mit sehr sachkundigem Begleittext in deutsch, über den Harley Kult. HE 344.....DM 58,00</p>	<p>Internationale Motorrad Typenschau 1928 - 1944</p> <p>Alle interessanten Zweiräder dieser Zeit mit Abbildungen und technischen Daten. Reprint WK-VERLAG des Buches v. 1951! WK 457.....DM 35,00</p>	<p>KUPFERWURM</p> <p>Der Kupferwurm Das Standardwerk zur Zweirad-Elektrik Reprint d. legendären Buches v. C. Hertweck aus 1961 für alle Elektrik-Tücker an Zweirädern von den 30er bis in die 60er J. 385 Seiten, Best. Nr.: MB 1277...DM 29,00</p>	<p>Deutsche Motorrad Typen 1951 - 53</p> <p>Motorräder, Roller, Einbaumotoren aus dieser Zeit mit allen Fotos u. technischen Daten. Reprint WK-VERLAG, 272 Seiten. WK 1000...DM 50,00</p>	<p>KFZ LITERATUR-KATALOG</p> <p>Literatur-Katalog 1993-94 228 Seiten mit fast 5.000 Titeln intern. KFZ-Literatur. Schutzgebühr 5,-DM zuzügl. 3,-DM Porto in Deutschland oder zuzüglich 10,-DM Porto ins Ausland!</p>
---	---	---	---	--	--	---

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

- ILO -

Suche für ILO-Twin einen Ansaugrüschedämpfer, Tel.: 002304-67700.

- 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 -

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

- JAWA -

350 ccm, Twin, Bj. 69, Zustand 1, 95% original (bis auf Sitzbank), 19 PS, fahrbereit mit Brief, dazu 2. überholter Motor, Rahmen mit Brief, Auspuffanlage viele Teile und WHB, VB 2900,- DM, Standort Land Brandenburg, Tel.: 0551-83122.

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

Suche für Motor KZ 750 (BE) Lima-Deckel, Anlasser-Ritzel, auch kpl. Motor, Tel.: 0391-6216194, Martin.

Suche Kombiinstrument f. Kawasaki, Z 1300 und Reparaturanleitung, Tel.: 0951-71856.

- KREIDLER -

Suche f. Amazone, Bj. 57/58, Kettenkasten u. Tank, Zust. egal, auch Seitenbl. für Miele K 52, Bj. 59, Kettenkasten. Tel.: 07444-2975.

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

- LAVERDA -

750, 35 mm Gabel, Sitzbank, Seitendeckel, Rücklicht, Ständer, Scheinwerfergehäuse (Bosch), Schutzbleche vor u. hinten, Preis VB, ab 19.00 h, Tel.: 02324.77970.

- LITERATUR -

Suche 750 S/SF Motor 600-, Schutzblech, S-Sitz, 45n5/1 Nockenw., ab Mai SFC-Fahrwerk, Bj. 71, kpl.. Suche Sonder GT-Rahmen, GT-Nocken, Blecht., An.-Freil., Tel.: 0431-563524.

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.

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

Das Motorrad 1960-1990 Einzelheft je 5,- DM, Tel.: 0241-507469.

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

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

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

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

Suche 'Das Motorrad' aus 1949-54, MO und Motorradkataloge 84+85, ab 18 h, Tel.: 05341-14639, So-Do.

- MAICO -

MZ Heft zur Identifizierung und Bestimmung von MZ-Fahrzeugen mit Umbaufreigaben sowie Typenübersicht und allen Fahrgestellnummern und jede Maschine im Bild, sehr guter

Internationale KFZ-Literatur

DAS WAR NOCH NICHT DA!

KFZ-Literatur-Katalog

228 Seiten mit fast 5.000 Titeln internationaler KFZ-LITERATUR!

Bildbände, Werkstatt-Bücher, Ersatzteil-Kataloge, Betriebs-Anleitungen, Prospekte, Poster... für fast alle KFZ von 1890-heute. (PKW, LKW, Traktoren, Nutzfahrzeuge, Motorrad, Mopeds, Roller, Seitenwagen, Motoren, Fahrräder, Eisenbahnen...)

Gesamtkatalog No.12 für 1993/94 mit einer einzigartigen Gesamtübersicht für nur 5,- DM zuzüglich 3,- DM Porto im Inland oder zuzüglich 10,- DM Porto ins Ausland.

WK-VERLAG

Lagesche Str. 105
D-32108 Bad Salzuffen-Schötmar
TEL (05222) 92 75-0 • FAX 92 75-50

ANTIQUARIAT!

Bestellen Sie den ständig aktuellen Antiquariatskatalog mit über 2.800 alten Originalen und Prospekten. Nur 5,- DM + 3,- DM Porto (Inland) o. zuzüglich 5,- DM Porto ins Ausland. Im Abo (alle 3 Monate neu) ist der Antiquariatskatalog in Deutschland portofrei. (25,- DM für 5 Ausgaben) ohne automatische Verlängerung! Im Ausland kostet das Abo für insg. 5 Ausgaben 50,- DM inklusive Porto.

WK-VERLAG

Lagesche Str. 105
D-32108 Bad Salzuffen-Schötmar
TEL (05222) 92 75-0 • FAX 92 75-50

Reprint, 15,- DM + Porto, Tel.: 0511-836612

Suche 'Das Motorrad' aus 49-54 u. Motorrad-Katalog 84+85, sowie Mo. Tel.: 05341-14639, So.-Do. ab 18.00 h.

Suche 'Das Motorrad' aus 49-55, Motorrad-Katalog 84 + 85, Mo. Tel.: 05341-14639, So-Do ab 18 h.

Suche 'Das Motorrad', Jahrgang 49-52 und 56, 57 und 'Motorrad-Katalog', 73, 74, 78, 79. Tel.: 06249-7428.

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

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.

Suche dringend Motorrad, Reisen u. Sport-Hefte von 1986-89, sowie div. andere Motorradzeitschriften. Alles anbieten! Tel.: 06407-1297, Stefan.

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 Literatur und Teile für DKW Hummel, Bj. 61, Tel.: 6421-44931, Anrufbeantworter.

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

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

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

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

Verkaufe Zeitschrift 'Markt', 1982-1992, 350,- DM VB und 'Motorrad-Touren' 1988-91, 100,- DM, VB, Tel.: 05043-2978, Michael.

- 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.

Verkaufe Ersatzteile für M 250/B, Liste anfordern u. Literatur für fast alle Maicos, Liste anfordern. Peter Vagt, Fierthstr. 2, 23684 Gleschendorf. Tel.: 04524-8832.

- MOPED -

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

Suche orig. Rücklicht für Avanti, Tel.: 0511-6046461 oder 61022174.

- MOTO GUZZI -

20 alte MOTO GUZZI's

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

Rainer Bollgrün Ratzenried

88260 Argenbühl, Wangen im Allgäu
Tel.: 07522/4422 Fax: 07522/5201

Cal. III, EZ 4/93, 8500 Km. Scheib, Koffer, Topcase, 14000,- DM, Tel.: 089-6371513 (ab 17.00 h).

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 ETL für 750 S, Tel.: 05034-4258.

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.

Suche Zündelektronik für Morini 3 1/2, biete WHB + ETL, Tel.: 0241-507469.

- MZ -

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

Das Wintermopet: MZ TS 250/1, 5-Gang, elektr. Zündung, Beinschilder, Seitenständer, TÜV 2/95, Technik top, Optik, naja?, 900,- DM, Tel.: 06569-7892.

ETS-Tank gesucht, Tel.: 0251-511717.

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

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, Vorderrad 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.

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 ETZ-Teile, Bremsscheibe, Bremssattel, ETZ 2250 Schwinge, beite ETZ 250, 10 Jahre alt, Trommelbremse, VB 800,- DM, Tel.: 04434-1340.

Suche für ES 250/0 Blechteile im Originallack - lindgrün - oder wer kann mir bei der Beschaffung dieses MZ-Farbtönen helfen. Tel.: 06054-2512.

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

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

Spezialzube- hörkatalog 5 DM Schein oder Münze

Neugespanne

Gespansservice • Tauschteile

Blitzversand aller Teile, auch für alte Modelle **NEU**

- Vollverkleidung
- Einzelsitze
- Lederkoffer
- Klappprasten
- Fa. Wildschrei 56829 Brieden 0 26 72 / 85 40

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

Suche: Mot.Helm 'Perfekt' (DDR) gr. L (bzw. 60) ETZ-250, orig. Lampenverkleidung, Superel.-SW.-Gepäckträger, zahle gut, Tel.: 08671-13354, abends.

TS 250/1, Rahmen mit Brief, Lenker, Räder, Schwinge, Blechteile, Bremsen

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

und Instrumente zu verk., Tel.: 05383-1662.

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



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

Verkaufe Kurbelw. und Kolben (52,49) Neu! Für MZ 125/3 (4-Gang) 150,- DM, Tel.: 05241-340240 auch Fax-Nr.

Verkaufe Zylinderkopf MZ ES 150-0, 20,- DM, und Kolben 125 ccm, (52/24), 30,- DM, Neuteile, Tel./Fax: 05241-340240.

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

- NSU -

Suche f. Quickly TTK Motor und Seitenbleche, Tel.: 07444-2975.

NSU

ERSATZTEILE + LITERATUR (Liste DM 5,-)

Tel. 07022/62232

P. Schönhaar

Hofgasse 21 • 72669 Unterensingen

NSU MOTZKE

Größtes Teilelager Deutschlands

Soll Deine NSU gut laufen muß Du bei Motzke kaufen!

- * ORIGINALTEILE * NACHBAU
- * GEBRAUCHTEILE
- * FACHLITERATUR
- * TECHNISCHE AUSKUNFT
- * BING VERGASER ALLE TEILE
- * AUCH FÜR IHRE QUICKLY *

Rufen Sie an, Motzke hat's!!!

36124 Eichenzell/OT Büchenberg (Verkauf: Jakobusstraße 30)

Telefon 0 66 56 / 86 05
FAX 0 66 56 / 77 39
Vorherige Anmeldung erforderlich



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

Motorradmuseum Augustsburg
Schloß Augustsburg
09573 Augustsburg



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 Straße 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
Itener 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-Heime, 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 Marktstett



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

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

NSU-Quick 98-er, guter Originalzu-
stand, kein Rost, mit zerlegtem Ersatz-
motor, VB 1400, Tel.: 02248-1489.

NSU-Quick 98-er, guter Originalzu-
stand, kein Rost, mit zerlegtem Ersatz-
motor, VB 1400, Tel.: 02248-1489.

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

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

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

Vergaser f. 251 OSL, Lux und Prima D,
Tel.: 09467-314, abends.

- PANTHER -

Panther engl., suche alles über Panther
M 100 u. M 120, auch Besitzer zwecks
Erfahrungsaustausch, Meyer, Erfstr. 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 Wochen-
ende.

- ROLLER -

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

Motor ital. Lambretta, spartanischer
Typ, Auot-Roller 125 G zum rest. od. als
Teileträger, Preis VB, Tel.: 06894-
36391, Frank.

- 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.

Suche großen Felber, kpl. rechts od.
links Anschluß od. Panther Stwg. Chas-
sis. Meyer, Erfstr. 9, 28816 Stuhr, bitte
schriftlich, da auf Montage.

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

Zum Neuen Jahr :
Endlich ein GUMMIKUH-Abo !

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

- SIMSON -

Duo 4/1, 49,6 ccm, Bj. 84, zu verkaufen
VB 2000,- DM, Tel.: 0201-382834.

- SONSTIGES -

Aermacchi SS 250, Bj. 67, US-Modell,
Kurzhuber, Motor überholt, original,
VB 3300,—, SS 350, Bj. 74, Motor tei-
überholt, zerlegt, kpl., VB 3000,—,
Tel.: 004221-84595. BSA A 7/A 10:
suche Blechteile oder evtl. kpl. Fahr-
zeug, Tel.: 0004221-84595.

Biete Rahmen (Plunger) u. Gabel für
Ariel, Bj. 51, Zyl.Kopf f. 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.

elektronische Regler
für 6 V, 12 V oder NC

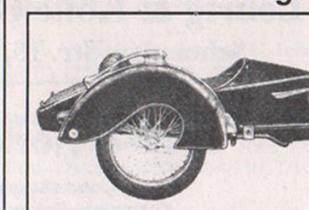
ADLER, ARDIE, AJS, AWO, BMW, DKW, HEINKEL, HARLEY DAVIDSON, HOFFMANN,
HOREX, IFA, ILO, MAICO, MATCHLESS, MZ, NORTON, NSU, PUCH, TRIUMPH,
SAROLEA, VICTORIA, ZÜNDAPP
Sonderanfertigung für fast alle Modelle



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 ko-
stentlose Ersatzteillisten an!

**ERSATZTEILE für alle
STEIB - Seitenwagen**



Fordern Sie kosten-
lose Liste an (ge-
nauen Typ ange-
ben).
Komplette STEIB-
Modelle, neu gefe-
tigt, originalgetreu
LS 200, S 350 und
TR 500.

**STEIB, URAL, JUPITER, VELOREX, VELO-
REX-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

Blinkrelais 6 V/18 W, pneumatisch od.
elektr. gesucht, Tel.: 06071-71571,
Rose.

Cagiva, suche Rep.-Anleitung, techn.
Daten usw. für Cagiva SST 350, Tel.:
0431-734003.

Für GT 250, Koni-Stoßdämpfer (2500
Km eingebaut gewesen) und einen
Kettensatz (Kette, Ritzel u. Rad) (OKm),
VB 250,- DM, So—Do, ab 18 h, Tel.:
05341-14639.

Gläser + Knoscher Verkl. f. BMW-
Boxer, zu verkaufen. MZ Gespann u.
Teile 2 b, Lastenboot u.v.m., Tel.:
08333-4681. Berlin-Roller m. Anhän-
ger, DKW Hummel u. Superhummel,
alles VB, alles privat! Tel.: 08333-4681.

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

Gritzner Bj. 1940, 98er Sachs Unr. und
Gritzner-Nähmaschine als Ausstel-

lungstück, zusammen FP 1500,- DM,
Tel.: 04162-8769.

Hallo er kennt eine Kolbendreherei, die
Kolben nach Muster o. Vorgabe anfer-
tigt. Wo kann man versch. Kolbenringe
u. Ölabbstreifer beziehen? Tel.: 07227-
8527.

KLEINANZEIGENLESER WISSEN MEHR !

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

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

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

Huschke & Wirth GmbH
Motorrad- & Autoreparaturen
Zylinderschleiferei
Elektron. Zündanlagen
Glasstrahlarbeiten
BMW+Yamaha
Am 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, Jahrbücher, 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!
• mühelos mit Ihrer Handbohrmaschine!
• Metalle - auch Alu
• Autolack
• Plexiglas
Gratistinfo direkt vom Hersteller
Heinrich Kreeb GmbH & Co
Postfach 701 G, 73007 Göppingen
Tel. (071 61) 210 99, Fax (071 61) 219 20

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

Help! Wer transportiert meine Z 550 von Berlin nach HB? Selbstverständlich gg. Kostenbeteiligung. Tel.: 030-6125891 o. 030-43599523, Detlev.

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

Orig. BMW-Einbausätze für Helmsystem I-Gegensprechanlage, neu u. verpackt, Teile-Nr. 65412300663, 2 Stk. 100,- DM, suche Zentraleinheit dazu. Tel.: 069-5483638.

Pannonia, Spezialwerkzeugsatz, für Pannonia-Einzylinder und Rückleuchte für Duna gesucht. Wolfram, Tel.: 0201-704508.

Rahmen v. Express, 1952, Zündapp KS 125, je 80,- DM, R.v.NSU, max. Rabe-neck (Rost), je 40,- DM, suche Rahmen v. NSU 125 ZDB, auch Tausch. Tel.: 06621-15124.

S. alte Bahnmotore, JAP, ESO, etc. auch Teile u. Getriebe zu kaufen - tauschen. Tel.: 06031-3135, abends ab 20.00 h.

Suche Einzelsitz für Motorrad. (Von MZ oder ähnlichem). Tel.: 07181-21637.

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.

Tatran-Roller: Laufgrad, Armaturen, Alu, Blech, Tacho, Schaltplan, Kfz.-Brief, Tel.: 04105-3672.

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 'Das Motorrad' 80-93, versch. MO PS MRS je 2,- DM, WHB: ZEPHYR 750, CB 250/400T, CB 500 T /750 F 1, H.-Rad: Z 650 F, Z 550 LTD, XJ 550, je 50,- DM, Tel.: 02273-69626.

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

Verkaufe Sturzbügel Yamaha XV 750 SE, suche hinteres Schutzblech Gleichrichter für Dürekopp 150,- DM, Teile für 98er Meister, Tel.: 04662-3294.

Kontaktlose BS-Zündanlagen Typ Kröber, für alle jap. 2, 3 und 4 Zyl. mit Kontakten als Nachrüstungsatz lieferbar
Pitsch Elektronik
Drehzahlmesser u. Zündanlagen
Wilhelmstr. 29, 56333 Winnigen
Tel.: 02606-1538, FAX: 2338

- STEIB -

Suche 250, Tel.: 0711-2566662.

- STOYE -

Beiwagen, 250 Stoye, Bj. 1955, teilre-stauriert, auch Tausch. VB 1200,- DM, Tel.: 040-826089.

- SUZUKI -

für GT 250, Koni Stoßdämpfer (2500 Km eingebaut gewesen) und neuer Kettensatz (Kette, Ritzel und Rad, alles 0 Km), VB 250,- DM, Tel.: 05341-14639, So-Do ab 18.00 h.

für GT 250, Koni-Stoßdämpfer (2500 Km eingebaut gewesen) und einen neuen Kettensatz (Kette, Ritzel u. Rad), 0 Km, Sa-Do ab 18 h, Tel.: 05341-14639, VB 250,- DM.

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

Suche für GSX 850, Bj. 82, Reparatur-handbuch, 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.

SUZUKI
Ihr PARTNER
in allen
Motorradfragen

■ VERKAUF ■ SERVICE
■ ERSATZTEILE ■ REPARATUREN

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

- TEILE -

M 72/K750/R71: Motor u. Getriebe, 100,- DM, Tel.: 0231-283674.

Sito Auspuff für SR 500 alle Typen mit ABE neuwertig, VB 150,- DM, Tel.: 05177-8016, ab 19.00 h.

Teile für Honda Four-Modelle, für Suzuki GT-Modelle, für Yamaha Zweitakter, Gabelbeine für CB 450 u. CBX 1000 öfter versuchen da Schichtdienst. Tel.: 02676-1240.

Tür GT 250, Koni Stoßdämpfer (2500 Km eingebaut gewesen) und neuer Kettensatz (Kette, Ritzel u. Rad, alles 0 Km), VB 250,- DM, Tel.: 05341-14639, So. u. Do. ab 18.00 h

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

- TERROT -

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

- TORNAX -

Tornax V 175, Viergang, Bj. 1952, kpl. mit Pap., guter Zustand, Motor überholt, Chrom gut, FP 2900,- DM, Tel.: 04162-8769, ab 18 h.

- TRIAL -

XS 650 Laden

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

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

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

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

TRIUMPH

Exklusiv Händler
Großersatzteillager für Triumph pre 1990
☆ täglich Expressversand ☆
☆ Neu- und Gebrauchtmotorräder ☆

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

BSA Norton TRIUMPH
und alle anderen englischen Maschinen
Kostenlose Gebrauchtmotorenliste anfordern

GLM-Motorräder

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

Teile für BDG 250/H/L+SL, neu und gebraucht, anfertigen von Drehteilen, Räder aufspeichern und Zylinderschleifen. Info unter Tel.+Fax 04542-2217.

- TRIUMPH (D) -

80 G, 250 H, Bau: 7,51, PS: 7, Kw, TÜV: 9,93 (auf Wunsch neu), Km 8200 (80% Rest.) div. Extras, kl. Mängel, auch Tausch, VB 3200,- DM, Tel.: 040-826089.

Service, Restaurierung und Neuaufbau- Wuchten von Karbellen- Ersatzteile und Austauschmotore mit Garantie

JORG WINKELMANN
TRIUMPH TWINS
Am Mühlenberg 95
27432 Barchel
Bremerörde
Telefon 04766 762

B 204/254/350 suche Gepäckträger, Hinterradständer, Schutzblech hinten, Zustand egal, Tel.: 04122-43354, ab 19 h.

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

- TRIUMPH (GB) -

BRITISH BIKES WEIGELT
60439 Frankfurt · Nassauer Str. 14

BSA · NORTON · TRIUMPH

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

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

- URAL -

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

- VESPA -

Suche Zubehörteile, PK Modell 91: Klappkofferträger, Windschild, etc.

Vespa-Roller gesucht, Bj. 46-78, Vespa mit Beiwagen Cosa 200, zu verkaufen, 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.

Vicky IV Super Luxus, Langschwinge, Bj. 1958, mit Papieren u. vielen Ersatzteilen, FP 500,- DM, Tel.: 04162-8769, ab 18 h.

- VINCENT -

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

Seeley-Vincent 500, MK3 Fahrwerk, kpl. neu, Motor neu aufgeb., ca. 80,- 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.

- YAMAHA -

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

FJ, 1100, Bj. 84, 16000 Km, 1 a, 5900,- DM. Tel.: 08142-6888.

Raritäten: DSS, DS 6, RD 125, alle org., div. Org. li + ab 1967, Neuteile XS 1/2/650, RD 125-400, frühe Enduros, Listen auf Anfrage, FAX 02152/80179, Tel.: 02152-80240.

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

RD 200, 17 PS/13Kw, Bj. 80, TÜV 94, E-Starter, Leergewicht 138 Kg, VB

YAMAHA
Klassiker
125-750 ccm

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

Restaurierungen
Ersatzteile
schnell,
zuverlässig
seit 1968

1000,- DM (Großraum Ruhrgebiet), So-Do ab 18.00 h, Tel.: 05341-14639.

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

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 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, Tel.: 08631-95675.

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 650, 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. 75, zerlegt, zum Restaur., sehr viele Neuteile, z. B. Tank, lackiert, schw. met. seitend., Schutzblech, ver-

Bequemer leben mit dem GUMMIKUH-Abo!

GUMMIKUH-VERLAG
Am Deich 57
28199 Bremen
Tel.: 0421 - 50 16 17
FAX: 0421 - 50 44 48

schleißt. Kistenw., Teile dazu, weg Aufgabe f. 3000,- DM VB, Tel.: 04873-9312.

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 -

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

DB 201 '51 Lampe u. Sattel fehlt, dabei 2 Gabeln, 2 Auspuffanlagen, 2 Tanks, 1 E-Motor, mehrere Kisten, Teile u. Kleinteile, alles komplett für 2300,- DM, Anruf lohnt. Tel.: 06437-7245.

KS 125 Bj. 75/95 und Normaluxus, 200 ccm unrest. und Zündapp 250 S unrest., Tel.: 05222-22865.

Verk. Zündapp KS 175, Bj. 78 2/93, neu lack., Motorgelagert, Kolb., Batt, Reifen, neu Magura-Lenker u. MZ-Auspuff, eingetr., TÜV 10/94, H4-Licht, Farbe weinrot, VB. Tel.: 06451-23430.

- LAST MINUTE -

Suche alles von Ardiess ohv 500 ccm u. Literatur! Suche 500 ccm ohv Küchen-Motor mit langem Kapselrohr für Bergfreund. D. Krogmann, Ingelsburgstr. 20, 34128 Kassel, Tel.: 0561-65547.

Yamaha, DT 175 MX, Bj. 81, neu lack., gut. Zustand, mit Blankobrief, VB 1350,-DM oder Tausch gegen XZ 550, Unfall o. defekt. Tel.: 05250-50122.

MOTALIA

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

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

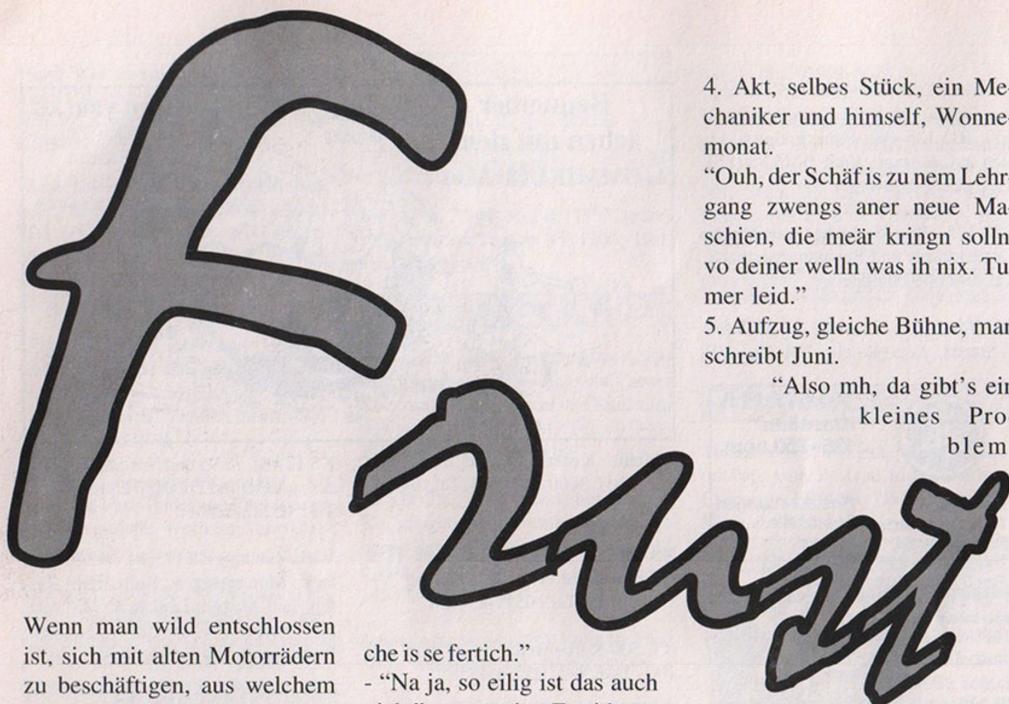
MOTALIA im Abonnement GP

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

Den Betrag von 35,- DM für ein Jahr (12 Ausgaben)
 O habe ich auf das Konto überwiesen
 O habe ich als Scheck beigefügt
 O ich möchte erst ein Probeheft haben. Vier DM in Briefmarken habe ich beigefügt.

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

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



Wenn man wild entschlossen ist, sich mit alten Motorrädern zu beschäftigen, aus welchem Grund auch immer (fällt dir ein plausibler ein?), dann bleibt es nicht aus, daß man irgendwann den Fachhandel oder den Spezialisten benötigt. Ab und zu gilt es, ein Teil zu besorgen oder zu bearbeiten, z.B. wird keiner versuchen, mit seiner Heimwerkerausrüstung eine gleitgelagerte Kurbelwelle zu schleifen, also weg damit zum Motorenbauer oder Instandsetzer. In meinem Fall war das kein Problem (das Wegbringen), denn mein Arbeitsweg führt mich regelmäßig an der Haustüre einer Motorbau & Renntechnik-Firma vorbei. Im Februar stand ich bei besagtem Unternehmen mit meiner Welle auf der Matte, und der Chef selbst kümmerte sich um mein Anliegen. "Ach, schau an", meinte er, "solche Welle habe ich als Lehrling schon bearbeitet. Kein Problem, in ner Wo-

che is se fertich." - "Na ja, so eilig ist das auch nicht", war meine Erwiderung, "denn ich komme nur alle vier Wochen am Dienstagmittag 5 Minuten vor 12 hier vorbei." - "Also gut, dann bis März", verabschiedete mich der Meister, und genau vier Wochen später trat ich wieder durch die Türe. "Oh, äh, ah ja, deine Welle, du hattest doch gesagt, das hat Zeit, sind die vier Wochen schon um?" - "Doch, ja, mein Kalender behauptet das schwarz auf grün, aber wenn's heute noch nicht soweit ist, warte ich halt noch vier Wochen", gab ich mich kulant. High noon, four weeks later. "Ach ja, heute ist ja Dienstag, deine Welle ist beim Nitrieren, ich habe vergessen, sie mitzubringen, spätestens nächste Woche ist sie da." - "Na toll, ich bin in vier Wochen wieder da, grüße die Welle schon mal von mir."

4. Akt, selbes Stück, ein Mechaniker und himself, Wonne-
monat.
"Ouh, der Schäf is zu nem Lehrgang zwengs aner neue Maschinen, die meär kringn solln, vo deiner welln was ih nix. Tut mer leid."
5. Aufzug, gleiche Bühne, man schreibt Juni.

"Also mh, da gib'ts ein kleines Problem,

Dieser Tage fragte mich einer, warum meine Mopets so hohe Kilometerstände aufweisen würden, darauf habe ich ihm geantwortet:

"Ich fahr' immer dann am liebsten, wenn es mir be... geht, wenn die Seele mir am trübsten und der Frust zum Halse steht.

Gemütlich roll' ich durch die Gegend, schmeck' den Wind und riech' das Land, und nichts ist mehr so bewegend, wie ich's noch vor kurzem fand. Und bereits nach wen'gen Meilen fühle ich mich wieder wohl, so hat jeder seine Droge - andere brauchen Alkohol."

für deine Welle gibt es keine Lagerschalen mehr, da müßte man vielleicht ...", an der Stelle unterbrach ich ihn. "Sag mal, vor zwei Monaten hast du mir erklärt, die Welle wäre beim Nitrieren, vor dem Nitrieren kommt das Schleifen, soweit ich das Ganze überblicke, und wie schleifst du ohne die Lagerschalen und damit das Maß zu haben?" Er wechselte Gesichtsausdruck und Farbe und stotterte: "Na ja, ich, äh, ich dachte, du hast keine Ahnung von der ganzen Arbeit." - "Habe ich auch nicht, das war ein Schuß ins Blaue und damit ein Volltreffer." Kurz und gut, nach drei Tagen hatte ich die Lagerschalen besorgt, was der "Spezialist" wortlos staunend zur Kenntnis nahm.

Mit meinem üblichen Dienstag-in-4-Wochen-5-vor-12 verabschiedete ich mich einmal mehr. Und tatsächlich nach vier Wochen war ... Betriebsurlaub. Hierenden meine Aufzeichnungen in diesem Falle. Wenden wir uns also höheren Dingen zu, z.B. den Kolben. Beim Überholen eines Motors, besonders dann, wenn die Kolben schon deutliche Reib- und Klemmspuren tragen und der Zylinder Stufen an den Umkehrpunkten aufweist, ist man ja geneigt, Neuteile zu spendieren. Was liegt dann näher, als Frau Hilde anzurufen, um solche zu bestellen. Leider konnte sie in diesem Falle nicht mit dem Gewünschten dienen, aber ein Bekannter wußte Rat. Er

kenne da eine Firma, die hat früher aus solchen Motoren Rennaggregate (in meinem linken Ohr begann ein warnendes Klingeln) gebaut und könne sicher ... Trotzdem wagte ich einen Anruf, und siehe da: "Ja, für diesen Motor haben wir Kolben am Lager, und zwar das Übermaß Durchmesser soundso viel mm." - "Sagen Sie mal, dieses seltsam krumme Maß kenne ich eigentlich nur von der Firma XY?" - "Nein, nein, mit der Firma haben wir keinerlei Kontakte, wir schicken Ihnen also morgen einen Satz raus." Was auch wirklich zutraf, denn bereits zwei Tage später traf das Päckchen bei mir ein, und was ich auspackte, du ahnst es schon, waren XY-Kolben. Der Absender gab sich sehr erstaunt, daß ich das Gußzeichen erkannt

hatte, und versicherte mir (glaubhaft?), daß er diesen einen Satz, den er sich zu Prüfungszwecken besorgt hatte, schon verzweifelt suche und mir selbstverständlich ein anderes Fabrikat ... Na, hoffen wir's, ich warte drauf. Gehen wir also eine Stufe weiter, und was finden wir da? Richtig, den Zylinderkopf. Um, was sich in diesem Fall ja anbietet, Nägel bzw. Zylinder mit Köpfen zu machen, könne man doch gleich auf "Bleifrei" umrüsten, sagte ich mir. Was auch der befragte Fachmann (nicht Herr Renntechnik der Erste oder der Zweite) bejahte. Allerdings sollte man auch die Ventile gegen gepanzerte austauschen, was erstens für die bleifreien Sitzringe angeraten sei und zweitens ohnehin nötig. Dauer des ganzen: eine Woche.

Ben, dieser an einen Fachmann für Einzelanfertigungen, der mir 500 Stück einzeln machen wollte. Als nächstes versuchte ich mein Glück beim wiederauferstandenen Generalimporteur des Herstellers, der mir prompt das falsche lieferte. Und da klopfte es wieder an der Tür, diesmal ist es "Höhrberd", der normalerweise keinen Schraubenschlüssel halten kann, aber den entscheidenden Tip auf Lager hatte. Sein Onkel Erich war bis zu seiner Pensionierung in einem Laden, der mit so schwarzen runden Dingen handelt, versuchte er mich aufzumuntern und griff zum Telefon. Mensch, Höhrberd, dachte ich, Reifen hab ich doch schon, was soll der Quatsch. Aber nein, Onkel Erich hatte wirklich DIE Adres-



Das sind so die Momente, wo der Glaube zurückkehren möchte (wolle mern roilosse?), wenn, tja, wenn der nächste Tiefschlag nicht schon auf den Fuß folgen würde. Einige schadhafte Teil-

runge in grünem Feuer und beißendem Rauch aufgehen zu lassen. Jedoch muß zu seiner Ehrenrettung gesagt werden, daß bei der Aktion niemand ernsthaft zu Schaden kam. 40 Jahre Berufserfahrung mit der Lösung kniffligster Aufgaben lagen hinter ihm, da erkannte er in meinen Teilen seine Grenzen, ich ließ einen seelisch zerbrochenen Menschen zurück. Angeblich sagt er bei Anfragen jeglicher Art am Telefon seither: Vielleicht, man kann's ja mal versuchen. Nicht weit von der Werkstatt des begnadeten Feuerwerkers gibt es einen IWIS-Kettengroßhändler, der in seiner Werbung immer darauf hinweist, daß er auch Kettenräder und Ritzel nach Wunsch und Muster herstellen könne. Das Können und der nötige Maschinenpark sind zweifellos vorhanden, sollte man jedoch auf den seltenen Fall warten, daß Können und Wollen sich paaren, um das Gewünschte zu produzieren, empfiehlt sich dies nur für rüstige Zeitgenossen, die keiner gefährlichen Sportart wie z.B. Motorrad fahren nachgehen. Sonst könnte es sein, daß nur noch die Erben in den Genuß der bestellten Teile kommen. Aber wenn man wild entschlossen ist, sich mit alten ...

Text : Norbert Neder
Zeichnungen : Stefan Katzer

...denn sie wissen, wovon sie reden !

Danach hatte man herausgefunden, daß der Katalog ein alter und der Ventilhersteller ein ehemaliger sei. Dank meiner Verbindungen quer durch die Oldie-Szene war auch dieses Problem in kürzester Zeit gelöst. Und wieder staunte der Fachmann. Doch nicht nur Motoren können einen zur Verzweiflung bringen (plötzlich klopfte es an der Tür, draußen stand der Wahnsinn und sagte du zu mir), auch Fahrwerke sind nicht ohne. Allein schon der Wunsch, einer Telegabel die ewige Ölabbrei abzugewöhnen, kann zu einer tagesfüllenden Treibjagd nach den richtigen Dichtringen führen. Der Normteilehändler, der mich sonst zwar langsam, aber doch bedient, konnte mit der Bezeichnung nichts anfangen und verwies mich an den Spezialisten für ausgefallene Grö-

ße. Ein Hersteller im höchsten Norden mit einer sehr sympathischen weiblichen Telefonstimme war sehr verwundert über meine Anfrage, ob man bzw. frau solche Wedis kennt. Das kannte frau nicht nur, das war sogar in großen Stückzahlen am Lager. Wieviel ich davon bräuchte und wie meine Kundennummer wäre, wurde ich gefragt. Ersteres war kein Problem, doch beim zweiten mußte ich passen, und auch eine Firmenadresse hatte ich nicht vorzuweisen. Ja, dann ... meinte die freundliche Stimme, schicke ich ihnen die Dinger einfach kostenlos als Muster, aber nicht darüber reden. (Versprochen!) Noch bevor ich meinen heißen Dank loswerden konnte, war die Leitung tot, aber bereits am nächsten (!!) Tag ein Kuvert mit den langgesuchten im Briefkasten.

le, die nur schwer zu beschaffen sind, verlangten nach der Hand eines kundigen Schweißers, und einen solchen gäbe es auch in akzeptabler Entfernung, berichteten einige Freunde, wahre Wunderdinge über diesen Meister des Brennstrahls erzählend. Bei einer telefonischen Anfrage erklärte mir der Meister, daß er alles schweißte, was nicht aus Papier sei, und außerdem wären die namhaftesten Rennställe usw. usw. Also packte ich die Brocken ins Gepäck, um an einem schattigen Wintertag den Spezialisten aufzusuchen. Nach der Ankunft wiederholte ich meine Frage, ob er wirklich der Meinung sei, diese Teile schweißen zu können, was mir einen vernichtenden Blick und fast einen Hinauswurf einbrachte. Der Meister schaffte es tatsächlich, innerhalb kürzester Zeit die Leichtmetalllegie-



GUMMIKUH & PAST perfect

Krafträder

von
Ing. Michael Heise

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

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

24.80 DM



Werkstatt-Handbuch

für Zweitaktmotoren

von Obering. Siegfried Rauch

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

29.80 DM

Zweitaktmotoren

von Ing. Michael Heise



Ing. Michael Heise hat sich mit Zweitakt-Motoren seit jungen Jahren nicht nur theoretisch intensiv beschäftigt, sondern sein Wissen und seine Erkenntnisse in die Praxis umgesetzt - so konstruierte er beispielsweise einen Gegenkolben-Zweitakter für Motorräder. Er schrieb mehrere Bücher und gehörte zu den frühen Mitarbeitern der Zeitschrift »Das Motorrad«. Michael Heise ist einer der Zweitakt-Motoren-Kenner, die mit ihrem Optimismus die 30 Jahre währende Zeit überstanden haben, in der die Zahl der »Fachleute« größer wurde,

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

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

24.80 DM

Das Motorrad mit Seitenwagen

von Obering. Siegfried Rauch

»Das Motorrad mit Seitenwagen« lautete der Titel eines neuen Reprints aus dem GUMMIKUH-Verlag. Das vierte Buch dieser Reihe befaßt sich mit der Spann- und Fahrtechnik von den 30er bis in die 50er Jahre. Der Autor Obering. Siegfried Rauch, einer der bekanntesten deutschen Zweiradpublizisten, ließ 1955 in diesem Buch keinen Aspekt der damaligen Seitenwagenfahrerei außer Acht: Kapitel über Historie, Fahrtechnik, Seitenwagen- und Anschlußtechnik und den Einsatz von Gespannen ergänzen sich zu einem lesenswerten Band mit 112 Seiten und mehr als 100 Illustrationen.



24.80 DM

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

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	
Januar 1994						
7.	1. - 9.	1.	Mainkling	Mainkling	Horex-Wintertreffen	Keidig, 07959-634
14.	1. - 16.	1.	Rannungen/U.-Franken	Rannungen	3. Wintertreffen	09738-1542 oder 593
15.	1.	09573	Augustsburg	Burgplatz	24. Wintertreffen	037291-267 und 6528
15.	1. - 16.	1.	4790 Paderborn	Schützenhalle	Motorrad-Markt	S+I Rübner, Tel.: 02064-55943
22.	1. - 23.	1.	30453 Hannover	Großmarkt Tönnisberg	Classica Börse	0531-331415, FAX 346116
22.	1. - 23.	1.	4100 Duisburg	Rhein-Ruhr-Halle	Motorrad-Markt	S+I Rübner, Tel.: 02064-55943
29.	1. - 30.	1.	3180 Wolfsburg	Congress-Park	Motorrad-Messe	S+I Rübner, Tel.: 02064-55943
30.	1.	GB	Aldershot Farnham	Aldershot Farnham	Veteranen-Trial	Munstermann, Tel.: 05829-448
Februar 1994						
3.	2. - 6.	2.	74874 Sinsheim	Messehallen	Faszination Motorrad	Messe Sinsheim, 07261/68 90, FAX 689 220
4.	2. - 6.	2.	8--- München-Freimann	Mode-Order-Center	Intern.Motorrad Ausstellung	Schäfer,Tübingen : 07071/24 317, FAX 27 301
4.	2. - 6.	2.	94169 Thurmansbang-Solla	Loh-Hexenkessel	Elefantentreffen 1994	Bauer, 0841-59 214, FAX 59 034
5.	2. - 6.	2.	74874 Sinsheim	Messehalle 3	ADAC-Indoor-Trial-Weltcup	Messe Sinsheim, 07261/68 90, FAX 689 220
5.	2. - 6.	2.	2672? Emden	Nordseehalle	Motorrad-Markt	S+I Rübner, Tel.: 02064-55943
5.	2.	NL	Hoogeveen	Hoogeveen	9. Teilemarkt	Akse Tel: 0031-5280-75550
18.	2. - 20.	2.	8 München	Olympiahalle	Classic Mobil	08142/58785, FAX 08142/58786
19.	2. - 20.	2.	5429? Trier	Europahalle	Motorrad-Teile-Markt	S+I Rübner, Tel.: 02064-55943
19.	2. - 20.	2.	33415 Kaunitz/Verl 2	Kaunitz	Motorrad '94 / Teilemarkt	Regh, Tel: 05257-4572 oder 5998
26.	2.	79117	Freiburg	Stadthalle Meßplatz	3. Bad. Motorrad-Teile-Markt	Sundermeier, 07633/500 123
26.	2. - 27.	2.	29565 Brockhöfe/Uelzen	Brockhöfe	21. fourstroke-Trial	Munstermann, Tel.: 05829-448
27.	2.	2638? Wilhelmshaven	Stadthalle	Stadthalle	Motorrad-Markt	S+I Rübner, Tel.: 02064-55943
28.	2.	55457	Gensingen	Zum Adler	Jahresrückblick 1993	Motorrad-Veteranen Gensingen, 06704-2208 Peter
März 1994						
5.	3. - 6.	3.	67304 Kerzenheim	1.+ 2. Lauf	Pre-65 Deutschland Cup	AMC-Kerzenheim, Wirdel, Tel.: 06351-6685
19.	3. - 20.	3.	I Lonigo	Longio	Veteranenteilemarkt	Renato Valle, Italien 0444/831 655
26.	3. - 27.	3.	CH Bern	Bern	Oldtimer & Teilemarkt	OTM Tel: 0041-32-581810, Fax 581910
April 1994						
2.	4. - 4.	4.	GB		3-Tage Vet-Trial England	Bernd Kreutz, Tel.: 02402-72647
16.	4. - 17.	4.		Ludwigshafen	Motorrad-Veterama	Veterama GmbH, Tel.: 06203-13504
Mai 1994						
1.	5.	F			Trial-Europa-Cup Frankreich	Bernd Kreutz, Tel.: 02402-72647
1.	5.	55457	Gensingen	Zum Adler	Motorrad-Veteranen Gensingen, 06704-2208 Peter	
7.	5.	74172	Neckarsulm	Marktplatz	Um/Eigenbau-Motorräder	Dt.Zweiradmuseum, 07132/35271, FAX 2393
7.	5.	66606	St. Wendel	St. Wendel	4. Oldtimertreffen	Klär Tel.: 06851-809-136
7.	5. - 8.	5.	34277 Fulda	3. + 4. Lauf	Pre-65 Deutschland Cup	AMC Fulda, Tel.: 0561-44320 (Stauffenberg)
13.	5. - 15.	5.	Paderborn	Paderborn	3. Int.Moto Guzzi Treffen	MGC Paderborn 05250/1507
14.	5.	B	Bilstain	Bilstain	Veteranen Trial	Bernd Kreutz, Tel.: 02402-72647
14.	5. - 15.	5.	34346 Hannover-Münden	Hannover-Münden	Motorrad-Oldtimertreffen	Fette, Tel.: 05541-2139 oder 2158
15.	5.	47839	Krefeld	Krefeld	Oldtimer-Ralley bis Bj. 73	Rauschenbach, 02151-733405 oder 733696
21.	5. - 22.	5.	45659 Recklinghausen	Recklinghausen	Oldtimer/Teilemarkt	Schalkowski Tel.: 0202-300848
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	Bockhorn	13. Veteranen- u. Teilemarkt	Herbert Ahlers, 04453-7333, FAX 72888
12.	6.	26345	Bockhorn	Bockhorn	12. Frieslandralley bis Bj '66	in de Frey, Tel.: 04453-71835 (ab 20 Uhr)
17.	6. - 19.	6.	76846 Hauenstein		4. Italiener Treffen	Gerst, 06392/1671
Juli 1994						
2.	7. - 3.	7.	GB Bonanza	Veteranen Trial	Euro-Cup England	Bernd Kreutz, Tel.: 02402-72647
8.	7. - 10.	7.	27612 Loxstedt-Hahnenknoop	Loxstedt	5. norddt. Klassikertreffen	C.Schultz, 27612 Loxstedt, Welle 18, Tel.: 04744-5060
9.	7. - 10.	7.	Gressenich	Veteranen Trial	Euro-Cup Deutschland	Bernd Kreutz, Tel.: 02402-72647
30.	7. - 31.	7.	56410 Montabaur-Wirzenborn	Gh. Wirzenborner Liss	4. Veteranen+Teilemarkt	02602/4327 oder 8706
August 1994						
11.	8. - 15.	8.	A-9372 Eberstein	Campingplatz	Custom Bike Weekend	MCC Living Free, 0043-4264-8416 oder 2881
20.	8. - 25.	8.	29565 Brockhöfe/Uelzen	Brockhöfe	Six-Four-Stroke-Pre-65 Fun Days	Munstermann, Tel.: 05829-448
27.	8. - 28.	8.	29565 Brockhöfe/Uelzen	5. + 6. Lauf	Deutschland-Cup 22. fourstroke Trial	Munstermann, Tel.: 05829-448
27.	8. - 28.	8.	79540 Lörrach	REGIO-Freizeitpark	1. Int. Oldtimer- u. Teilemarkt	Messe Lörrach GmbH, Tel.: 07621-2707, FAX: 12092
September 1994						
10.	9.	69168	Wiesloch	Schatthausen	Veteranen-Trial	MSC-Schatthausen, 06222-73916
Oktober 1994						
1.	10. - 2.	10.		Emmendingen	7. + 8. Lauf Pre-65 Deutschland Cup	AMC Unterer Breisgau, Tel.: 07641-6219
3.	10.		Emmendingen	Emmendingen	5. Veteranen-Trial	AMC Unterer Breisgau, Tel.: 07641-6219
23.	10. - 24.	10.	NL Arnheim		Veteranen-Trial Euro-Cup Holland	Bernd Kreutz, Tel.: 02402-72647
November 1994						
13.	11.	B	Mons	Veteranen Trial	Euro-Cup Belgien	Bernd Kreutz, Tel.: 02402-72647
Ständiger Termin						
1----	Berlin		Irish Pub	Engländer Stammtisch	Jeden 1. Montag im Monat ab 20 Uhr, 030/8210951	
103--	Berlin-Karlsborst		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	

Ständiger Termin (Fortsetzung)

20357	Hamburg	Sternschanze	Motorrad-Stammtisch	Jeden 3. Sonntag im Mon., 10 bis 12 Uhr 040/6915387
2----	Hamburg 76	Gastst. Intakt	Oldiestammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr
20255	Hamburg	Lutterorothstr. 33	Brit-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat
21357	Bardowick	Fa. Damen&Brunns	BMW-Klönsschnack	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr
22----	Hamburg-Winterhude	Gastst. Kanal 9	MZ-Stammtisch	Jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat
22941	Bargtheide/Elmenhorst	Gastst. Voß (B75)	FMC Comet Stammtisch	Jeden Donnerstag 20 Uhr, 04532/3548
26689	Apen	Leuchtturm	Motorrad-Klönsschnack	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 10 Uhr 04409/8140
27299	Langwedel	Connys Cafe	Harley-Stammtisch	Jeden 1. Samstag im Monat ab 15 Uhr 04232/3553
27619	Schiffdorf	Gasth.FriedheimerSee	Fischereihavenrennen-Stat.	Jeden letzten Do. im Monat, 20 Uhr, 04764/588
27721	Ritterhude	Circus Circus (B74)	SR 500-Treffen	Jeden 2. Samstag im Monat, INFO Tel. 0421/625902
277--	Delmenhorst	Kämmerei	Italiener-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat, 04432/1610
28870	Otterstedt	Gasthaus am See	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Dienstag im Monat, 0421/60 28 900, E. Paul
28870	Posthausen	Gastst. Cordes	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 042 61/83 2 64
28870	Fischerhude	Gastst. Am Bocksberg	Oldtimerclub Fischerhude	Jeden 2. Donnerstag im Monat, 19 Uhr, Info 04293/7631
29683	Dorfmark	Gastst. Böhmegrund	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 04261/83264
31185	Söhlde/Nettlingen	"Vor Holzer Rast"	MZ-Stammtisch	Jeden letzten Samstag im Monat ab 13 Uhr, 05121/25560
34587	Niedervorschütz	Gasthof Forstmühle	MZ-Stammtisch	Jeden 3. Samstag im Monat ab 19.30 Uhr 05665/30613
38329	Wittmar	Waldhaus zur Asse	Motorradstammtisch	Jeden Dienstag ab 19.30 Uhr, Info 05331/32040
38329	Wittmar	Waldhaus zur Asse	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 18 Uhr, 0531/696965
38329	Wittmar	Waldhaus zur Asse	Roller-Stammtisch	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 17 Uhr, 05331-45676
47804	Krefeld/Hüls	Gasthof "Berg & Tal"	Oldtimerstammtisch	Jeden 2. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr, 02151/753758
47906	Kempen	Gasthof "Berg & Tal"	Oldtimerfrühstücken	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	Nortrum	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
52080	Aachen	Parkpl. Siegel	Ausfahrt, 50er Jahre Kräder	Jeden Sonntag ab 10 Uhr, H. Heiliger, 0241/511556
54338	Schweich	Engländer-Stammtisch	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 Kroneneck	Italo-Stammtisch	Jeden Freitag ab 20.30 Uhr 0761/64611
85893	Reichertshausen	Gasthof Lindermeier	Motorradtreffen	Jeden 2. Sonntag im Monat 17.30 Uhr, 0841-59214
87724	Ottobeuren	Elderner Kaminstube	Italo-Stammtisch	Jeden 1. Fr. ab 20 h, Tel. 08331-81631
890--	Ulm	Cafe Rialto	Klassiker-Stammtisch	Jeden Donnerstag ab 19 Uhr, Info 07302/4853
91619	Oberzenn	Sound Island	Moto Italia Stammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 19 Uhr 09844/671
91735	Muhr am See	Gasthof Mönchswald	Oldie-Stammtisch	Jeden 3. Freitag ab 20 Uhr 09831/9149, ab 18 Uhr
97074	Würzburg	Gasthof St. Bruno	Klassikerstammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 20 Uhr, 0931/81730
CH	Herrliberg, Zürichsee	Restaurant Blümlisalp	Oldiestammtisch	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.

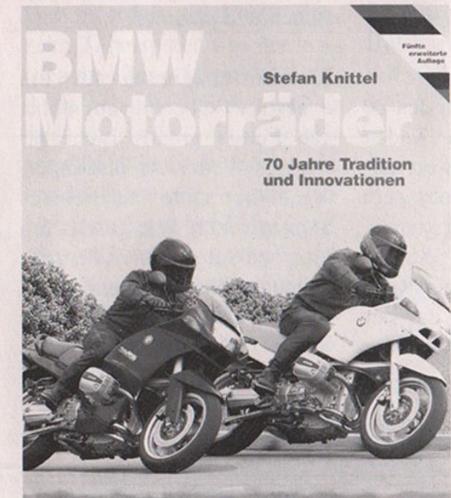
Falls es den Stammtisch, das Treffen, etc. nicht mehr geben sollte, wäre es ebenfalls nett, uns dieses zu melden.

<p>DIE ZEITSCHRIFT GUMMIKU & 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>Chfredakteur: Rainer Baues (verantwortlich)</p> <p>Redaktion: Udo Stünkel</p> <p>Redaktionelle Mitarbeit: Alan Cathcart, Duaci, Dipl. Ing. F. Freitag, Reinhard Hopp, Stefan Katzer, Uwe Kremer, David Longstroke, Jörn Meißner, Obering, Siegfried Rauch, Thomas Reichl, Andy Schwietzer, Dr. Paul Simsa, Wilhelm Springmann, Jürgen Strohmenger (stromi)</p>	<p>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>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>	<p>Druck: Baues Verlag, Am Deich 57, 28199 Bremen</p> <p>DIE ANZEIGEN</p> <p>Verantwortlich für Anzeigen: Ute Nennstiel</p> <p>Anzeigenschluß (gewerblich): Jeweils am 20. des Vormonats</p> <p>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</p> <p>Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungsplicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Falle nicht anerkannt werden.</p> <p>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.</p> <p>GUMMIKU® ist ein eingetragenes und geschütztes Warenzeichen</p>
---	---	--

LITER TOUR



Stefan Knittel: BMW Motorräder - 70 Jahre Tradition und Innovation, Bleicher Verlag Gerlingen. 5. überarbeitete und erweiterte Auflage. 392 Seiten. 778 S/w- und 187 Farbbild. Gebunden, mit Schutzumschlag, ISBN 3-88350-165-4, 118,- DM



Seit neun Jahren gibt es ein Standardwerk über BMW-Motorräder, das nun bereits in der fünften Auflage auf den neuesten Stand gebracht wurde. Stefan Knittel, absolut eingenordeter BMW-Freak und Herausgeber oder Mitarbeiter diverser anderer Literatur über die Krafträder mit der weiß-blauen

Luftschraube, hat hier einmal ganz tief in die Fotokiste gegriffen und die Geschichte der Münchener Motorräder (das Wort "Motorrad" stammt natürlich auch aus München, jedoch von der Firma Hildebrand & Wolfmüller) vom Anfang mit Douglas-Lizenzbauten bis (natürlich noch lange nicht) zum Ende mit SHC-Viertelboxern und kettengetriebenen Austria-Italienern ausgebreitet (zusammengefaßt wäre ein unpassender Ausdruck).

Nach der auf über hundert Seiten detailliert beschriebenen und mit vielen Bildern von Prototypen versehenen Geschichte der Motorradproduktion folgen einige Farbbilder von restaurierten Veteranen und im Anschluß daran eine 110-Seitige Motorrad-Typologie aller in Serie gebauten Maschinen. Auf zwei bis vier Seiten werden die einzelnen Baureihen mit Fotos, Zeichnungen, technischen Daten und einem kurzen Text vorgestellt. Wer hierbei hofft, Spezielles für seine Maschine zu finden, wird höchstwahrscheinlich enttäuscht werden - besonders in die Tiefe geht das Material nicht. Bei der Fülle der Maschinen ist das aber auch gar nicht möglich. Das Archivmaterial über werkseigene Seitenwagen läßt genauso etwas zu wünschen übrig, wie

die Doppelseite über "BMW-Verwandte", meistens Raubkopien aus Osteuropa und Japan. Über die Harley und brasilianische Plagiate findet sich hier nichts, aber das Thema wäre alleine schon ein eigenes Buch wert.

Es folgt die Werbung: Werksbilder und Schnittzeichnungen bringen etwas Farbe ins Geschehen. Danach folgen 90 Seiten harte Männer und Frauen auf weichen Fahrwerken, Gummikühen eben. Von der ersten Solitude-Bergrennen-Mannschaft bis Jutta Kleinschmidt, der schnellsten Frau der Paris-Kapstadt-Rallye 1992 bringen viele Bilder die Rennsportaktivitäten der Bayern dem Leser näher. Nachdem zunächst die Solo-, später auch die Gespannmaschinen bei Straßenwettbewerben keine Chancen mehr hatten, blieb die Firma jedoch weiterhin dem Zuverlässigkeits- und Geländesport treu, so daß heute auf eine 65jährige Tradition zurückgegriffen werden kann. Werks- und Privatumbauten werden auf vielen Fotos vorgestellt.

Am Ende des Buches wird noch auf einigen Farbseiten hinter die Türen der Entwicklungsabteilung geschaut und die Entstehungsgeschichte der K-Reihe und des neuen Boxers beobachtet.

Das Material ist insgesamt wirklich erschlagend; da Knittel viel auf das Firmenarchiv zurückgegriffen hat, darf man sich natürlich nicht darüber beschweren, daß nicht nur die Bilder, sondern auch der Text stark an eine original Werbebroschüre erinnert.

Dem echten BMW-Fan ist es schon allein aufgrund des Materialwertes empfohlen, den etwas hohen Preis zu bezahlen, schließlich gönnt man sich ja auch sonst was.

Udo

1993-

Die BMW F 650 ist eine neuartige Motorabteilung. Sie ist das Ergebnis einer Zusammenarbeit von Ingenieuren und Designern. Die F 650 ist ein hervorragendes Beispiel für die Qualität der BMW-Motoren. Sie ist leicht, agil und hat eine hervorragende Leistung. Die F 650 ist ein hervorragendes Beispiel für die Qualität der BMW-Motoren. Sie ist leicht, agil und hat eine hervorragende Leistung.

Modell	F 650
Produktionszeit	1993
Zylinder	1
Zylinder Bohrung x Hub	100 x 83 mm
Hubraum	652 cm³
Ventile	4, dohc
Verichtung	9,7°
Leistung	48 PS bei 6200 U/min (34 PS bei 5700 U/min)
Getriebsausbreitung	5, Mikuni-Geschwindungsvergaser 33 mm
Elektr. Anlage	12V, 100/90 S 10 vorne, 130/80 S 17 hinten
Kuppung	5-Gang
Getriebe	Stufenlos
Rahmen	Schwinge mit Zentral-Federbein hinten
Radlaufanordnungen	Scheibenbremsen 300 mm vorne, 240 mm hinten
Reifen	210 mm
Bremsen	240 mm (Lenker) 810 mm (Sattel)
Länge	1751
Breite	(vollgeparkt) 109 kg
Höhe	103 km/h
Tankinhalt	16,5 l
Leertgewicht	163 km/h
Hilfsgeschwindigkeit	10 950,- DM (1993)
Preis	

Nach 20 Kilometern war der Schnee tatsächlich weg, und ich konnte der Guzzi auch mal die Zügel locker lassen. Wurde langsam vertraut mit ihr. Später auf der Autobahn ließ ich den Motor auch schon mal bis 6000 Umdrehungen gehen, dann aber sofort zurück mit dem Gas. Hartverchromte Zylinderlaufflächen brauchen angeblich nicht eingefahren zu werden, ich war mir da nicht ganz sicher. Wollte nicht, daß sie mir schon auf den ersten Kilometern festginge. Irgendwo zwischen Frankfurt und Kassel, ich glaube es war Alsfeld, aßen wir zu Mittag. Als wir aus der Raststätte kamen, war die dritte Überraschung da. Es schneite, aber diesmal richtig. Bei einer Temperatur von um 0 Grad war das so richtig schön klitschig! Mein Mut sank sofort wesentlich tiefer, das waren sicher etliche Grade unter Null.

Kuchenteig. In Northeim bin ich von der Autobahn runter auf die Bundesstraße 3, Richtung Hannover, in der Hoffnung, daß es in dieser Richtung mit dem Schnee aufhört. Pustuchen, der begleitete uns bis Hannover, der begleitete uns bis Hannover. Danach war es nur noch naß und kalt. Obwohl die Fahrbahn nun nicht mehr Schneeglatt war, hatte ich immer noch das Gefühl, als ob ich auf Glatteis führe. Die ungewohnte Solofahrerei, dazu die Glätte; ich hatte mich völlig verkrampft. Die Kälte tat ein Übriges, schließlich saß ich seit Alsfeld auf dem Bock, und das waren fünf Stunden Angst! Es wäre vernünftig gewesen, irgendwo einzukehren und sich bei einem guten Happen ordentlich aufzuwärmen, aber ich dachte die paar Kilometer bis nach Hause auch noch durchzuhalten, und außerdem war ich mal wieder zu geizig zum Geldausgeben! 20 Kilometer vor Bremen bekam ich

an den Straßenrand rollen lassen, bis sie stand. Und genau in dieser Stellung hab ich gewartet, bis Werner und Inge mit dem Kadett ankamen. Die haben dann das Motorrad festgehalten, und ich bin mehr oder weniger auf allen Vieren runtergekrabbelt. Muß richtig gut ausgesehen haben. Zum Glück waren keine Zuschauer da. Wir ließen die Maschine vor dem Schaufenster eines Möbelgeschäftes stehen, und Werner fuhr uns nach Hause. Ich hätte die Kiste keine 100 Meter mehr vorwärtsbewegt, ohne sie hinzuschmeißen.

Zu Hause war ich nach den 20 Minuten im warmen Kadett wenigstens wieder so weit aufgetaut, daß ich mich aus dem Regenzeug rauspuhlen konnte. Nach einer kräftigen Atzung fühlte ich mich sehr viel besser, und als ich feststellte, daß der Hagel weggetaut war und der Himmel sternenklar, sausten

nur noch 800 Meter bis zu meiner Wohnung, und er kam nicht hinterher. Als ich den Eisenhaufen gerade auf den Ständer quälte, hielt er neben mir und fragte mit leicht dümmlichem Gesichtsausdruck: "Is'n das für eine? 'Ne Harley oder was?" Als ich ihm "Moto - Guzzi" antwortete, meinte er "Aha, Japaner", gab seinem Herby die Sporen und galoppierte davon. Nun ja, 1970 waren große Motorräder eben noch was Besonderes, da blieben die Leute schon mal stehen und staunten.

Als Entschädigung für die qualvolle Überführungsfahrt gab Petrus grünes Licht für schönes Wetter. An den Ostagtagen herrschte herrlichstes Sonnenwetter. Wie geschaffen für einen Solo-Fahrer, dem der Schneid abhanden gekommen war. Die ersten 3000 Kilometer wollte ich ohne Seitenwagen fahren, der Motor sollte, ohne

darüber nicht nachdenken konnte. Jedenfalls war die Tachoangabe bei knapp Höchst-drehzahl 175 km/h. Ich hatte das Motorrad aber mit Seitenwagenuntersetzung bestellt, da durfte bei 6500 U/min höchstens 145 - 150 auf der Uhr stehen. Also war 'ne Solo Untersetzung drin!

Röth anrufen! Tausend Entschuldigungen — natürlich im Werk verschudert, wird sofort reklamiert, Achsantrieb mit Seitenwagenuntersetzung kommt sofort per Post. Vierzehn Tage später war der Antrieb da. Klappt ja gut bei Röth, dacht ich. Den alten Antrieb raus, den neuen rein — schön sorgfältig, damit der Lack nicht beschädigt wurde — ging verhältnismäßig schnell. Rauf auf die Kiste — muß ja gewaltig beschleunigen mit Seitenwagenuntersetzung. Das war aber 'ne herbe Enttäuschung, es hatte sich nichts

auch wirklich sehr schnell. Nur war es immer noch nicht der Richtige. Diesesmal war es der Solo - Antrieb für die 700er. Als ich den drin hatte, konnte ich wenigstens den vierten Gang benutzen.

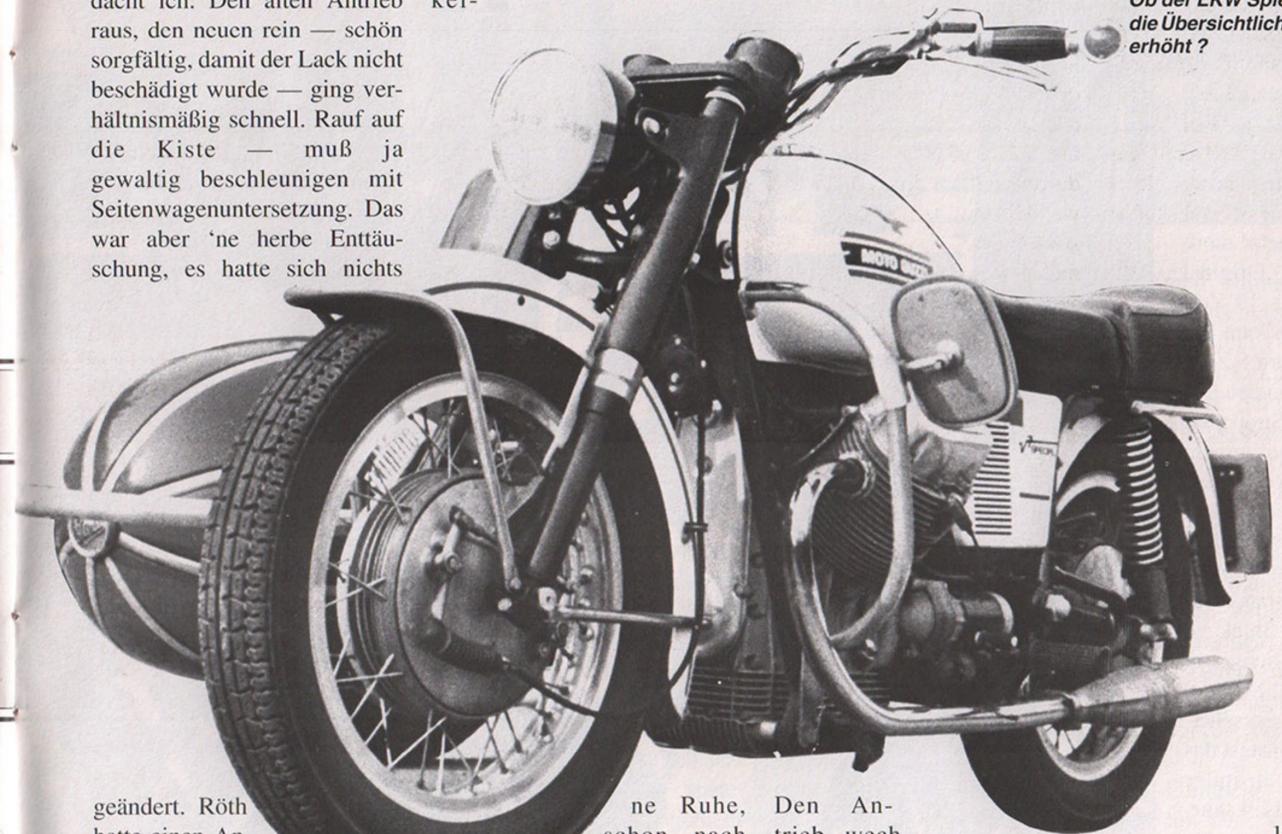
Ach so, ich hab vergessen zu erzählen, den schönen roten Seitenwagen hatte ich inzwischen an das schöne weiße Motorrad angebaut. Sah übrigens gar nicht so schlecht aus. Die vorgesehenen 3000 Kilometer hatte ich nicht voll bekommen, es ließ mir aber kei-

schwindigkeit von 125 km/h zu halten. Bei kleinster Steigung oder Gegenwind mußte man zurück in den dritten. Nun schrieb ich Röth einen bitterbösen Brief und bekam schnellstens Antwort. Er entschuldigte sich und teilte mir mit, daß mit der gleichen Post der entgültig richtige Antrieb an mich abgegangen wäre. Wider Erwarten war der Antrieb nach kürzester Zeit da, und dieses Mal war es tatsächlich der Richtige.

hättnis, abzüglich 5% Schlupf kamen 144 km/h raus. Das konnte realistisch sein. Natürlich immer vorausgesetzt: Kein Gegenwind, kein Regen und warmes Sommerwetter. 130 - 135 waren aber fast immer drin, und sie machte das auch klaglos über längere Strecken mit.

Nach den ersten 2000 Kilometern im Gespannbetrieb zeigte sich, daß das Seitenwagenrad meinem Fahrstil nicht gewach-

Ob der LKW Spiegel die Übersichtlichkeit erhöht?



geändert. Röth hatte einen Antrieb für Solo Betrieb geschickt — das konnte er aber diesmal nicht dem Werk anlasten. Leicht verärgert rief ich ihn wieder an. Hörte auf meine Vorhaltungen erst nur undeutliches Gemurmel vermischt mit einigen Kraftausdrücken, die mit Sch anfangen — dann: "Peinlich, sehr peinlich, es kommt umgehend der richtige Antrieb!" Der kam

ne Ruhe, schon nach gut 2000 Kilometern kam der Seitenwagen dran. Mit dem Soloantrieb ging das Gespann 135 - 140 im 3. Gang wenn man sie bis 6500 U/min drehen ließ. Wenn dann der 4. geschaltet wurde, fiel sie sofort wieder ab. Mit dem Solo - Antrieb von der 700er war es schon besser, nur beschleunigen wollte der Motor das Gerät im vierten auch nicht mehr, es reichte gerade, um eine Ge-

Den Antrieb wechseln, das konnte ich inzwischen schon ganz schön schnell, allerdings war der Lack am Rahmen des neuen Motorrades im Bereich des Achsantriebes auch schon prima verkratzt! Ja, nun ging das Gespann so, wie ich mir das vorgestellt hatte. Bei Windstille drehte der Motor im 4. Gang auf 6500 U/min aus. Ich hatte ausgerechnet: Nach Raddurchmesser und Übersetzungsver-

sen war. Etliche Speichen waren gebrochen, der Rest lose. Nachdem ich neu eingespeicht hatte, hielt es 3000 Kilometer. Da hatte ich ja nun gar keine Lust zu! Diese verdammte Einspeicherei und die Beschaffung der richtigen Speichenlängen waren nicht die reine Freude. Zum Glück fiel mir das Lloyd Rad am Seitenwagen meines KS - Gespannes ein. Nur wollte ich an der Steib Achse nichts ver-

Fortsetzung von Ausgabe 52

Teil 7

Alle meine Motorräder

Opa und seine 5 Gespanne

Was half's, Regenzeug über die Lederklamotten getüdel und weiter. Aber gaaanz vorsichtig, bloß das teure Gerät nicht hinschmeißen! Alle 10 Sekunden den Schnee von der Brille wischen, die Handschuhe waren schnell durchnässt, und trotz Regenzeug hatte ich das Gefühl, als ob ich durch und durch naß wäre. Ekelhaft, solch ein naßkaltes Wetter. Mann oh Mann, war das eine Fahrerei in dem matschigen

Petrus Rache zu spüren, wohl weil ich ihn auf der Autobahn ziemlich heftig beschimpft hatte. Schlagartig kam ein Hagel-schauer runter, der es in sich hatte. In Sekundenschnelle war die Straße mit einer Hagel-schicht von ca. 10 Zentimetern Dicke bedeckt. Ein Gefühl, als ob man in Kuchenteig fährt. Soweit man bei mir noch von Gefühl reden konnte. Ich habe nur noch ausgekuppelt, die Beine ausgestreckt (oder was ich dafür hielt) und die Guzzi

wir schnell los, um die so schmählich im Stich gelassene Guzzi nun auch nach Hause zu holen. Die Fahrbahn trocknete schon wieder ab, so konnte Paul auch schon wieder ganz schön frech Gas geben. An einer Ampel stellte sich tatsächlich ein Käfer links von mir zum Wettrennen bereit und machte dann bei Gelb einen Kavaliertart. Ob der Fahrer seinen Käfer für Herby und die Guzzi für'n Moped gehalten hat, ich weiß es nicht. Es waren

strapaziert zu werden, weich werden. Daß der dicke Eisenhaufen gut lag, hatte ich schon bei der Angsttour gemerkt; jetzt bei trockener Fahrbahn wurde mir erst richtig klar, daß sich dieses Motorrad auch wunderbar Solo fahren ließ. Nur fiel mir auf, daß sie viel zu schnell war. Das war mir auf der Überführungsfahrt auch schon aufgefallen, nur war meine Gehirntätigkeit durch Angst und Kälte damals so stark eingeschränkt, daß ich

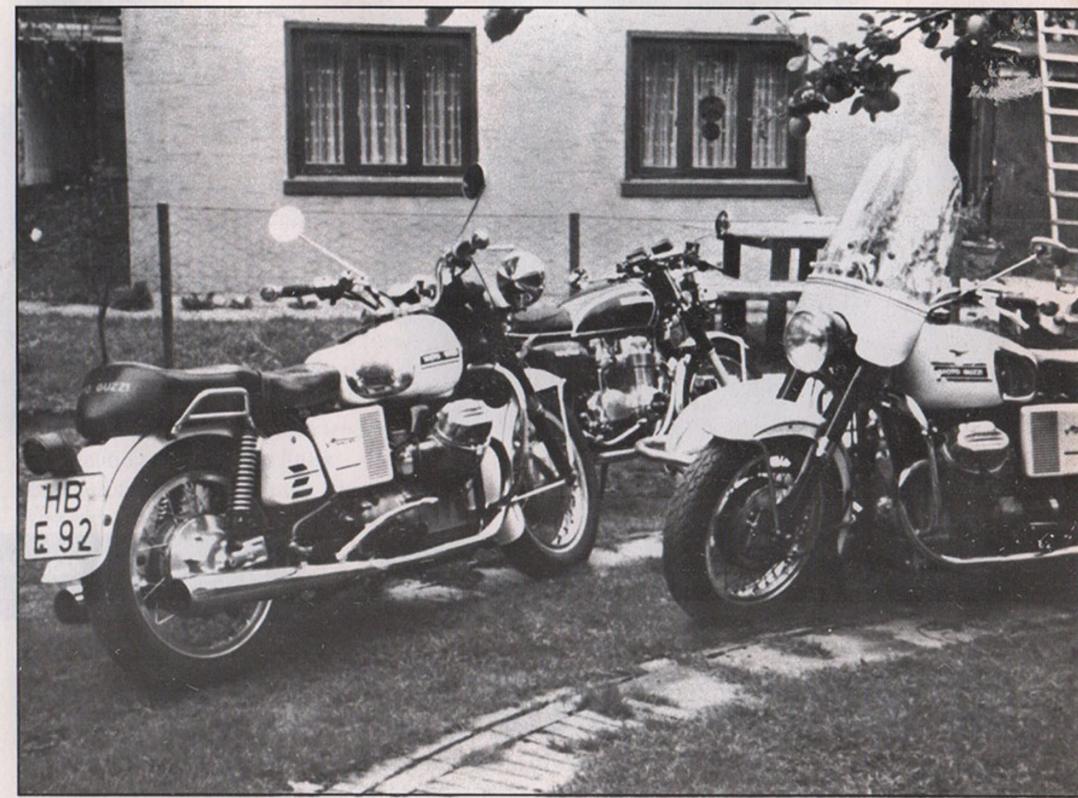
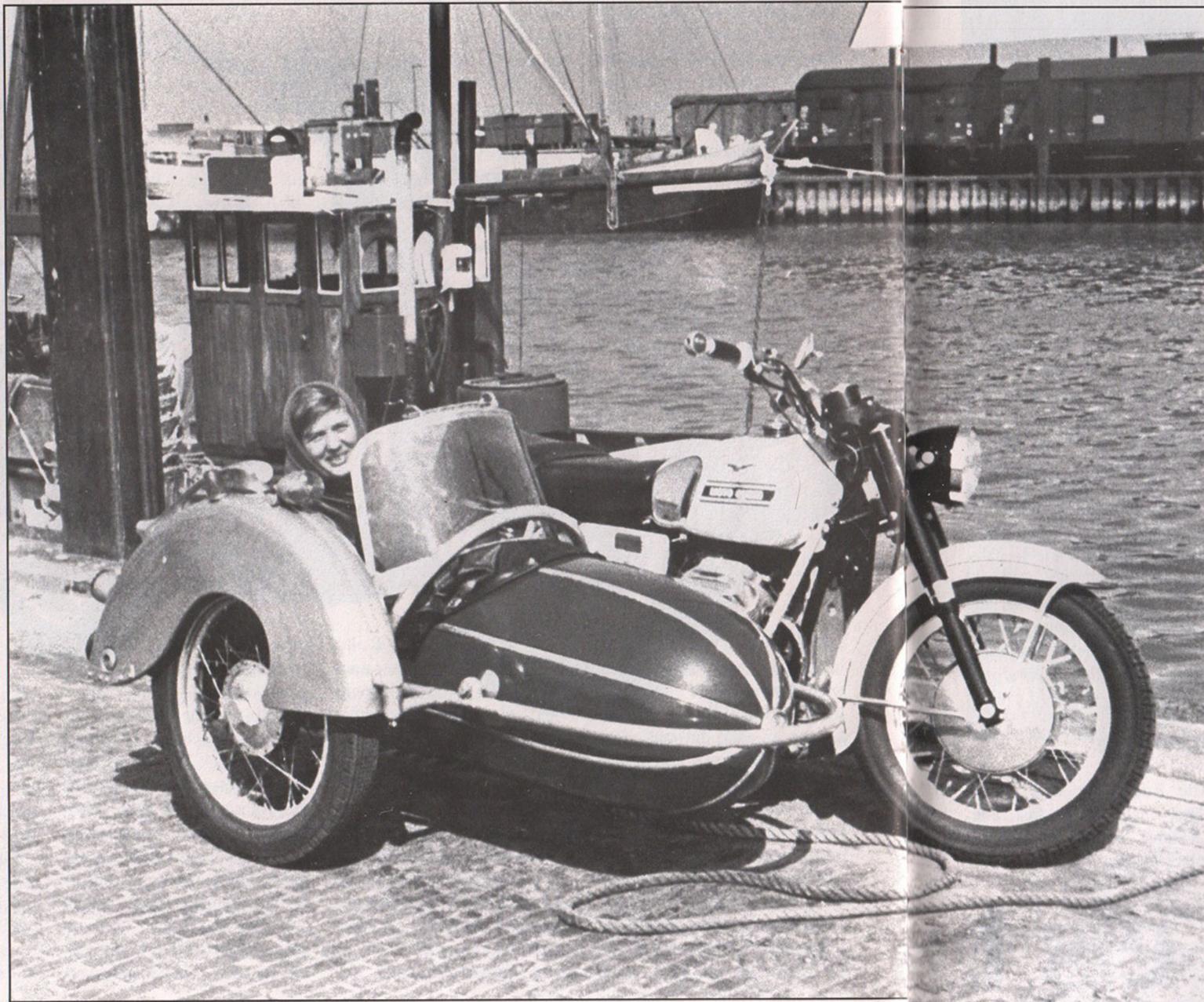
ändern. Das Seitenwagenrad hatte eine Bremsnabe. Und da sollte die Felge vom Lloyd rauf! Die Firma, bei der ich als Hilfsarbeiter mit Führerschein (Fernfahrer) tätig war, hatte eine prima Schlosserei und einen sehr guten Schlosser. Ich brachte ihm die Steib Nabe und die Lloyd Felge. Er drehte die Nabe, bis auf den äußeren Steg für die Speichenaufnahme, ab und die Felge auf das genau passende Maß aus. Dann wurde die Felge auf die Bremsnabe geschoben — ging richtig schön stramm — und danach bohrte ich jedes zweite Speichenloch in der Nabe auf 6mm auf, natürlich auch durch die Felge, und verschraubte beides mit 10 Stahlschrauben. Das Lloyd Rad mit seinem Durchmesser von 15 Zoll war um 10 Zentimeter niedriger als das Original Steib Rad, das 19 Zoll hatte. Dadurch kam der Seitenwagen um 5 Zentimeter tiefer an den Boden, was die Straßenlage des Gespanns um ein Erhebliches verbesserte. Ein weiterer Vorteil: Reifen waren bei jedem Schrotthändler in neuwertigem Zustand für 20 Mark das Stück zu kriegen und liefen 40 000 bis 50 000 Kilometer. Und das Entscheidende: Du konntest das Gespann in brutaler Weise durch Linkskurven brettern, ohne Angst haben zu müssen, daß das Seitenwagenrad zusammenklappt. Die erste Zeit hab ich immer wieder die 10 Schrauben kontrolliert, ob sich eine gelöst hatte oder gar abgerissen war. Es tat sich nichts, ich hatte nie wieder Schwierigkeiten, außer beim TÜV — der außerordentlich technisch be-

gabte Mensch dort meinte, daß das mit 6mm Schrauben auf keinen Fall halten könnte. Es ist später aber doch eingetragen worden, von einem, der etwas mehr konnte, als nur Zahlen vergleichen (Das Gespann läuft übrigens immer noch, und das Lloyd Rad ist auch immer noch dran und nichts kaputt gegangen). Mit der Seitenwagenbremse hatte ich etwas Ärger, als ich den Seitenwagen eintragen ließ. Besser gesagt, mit der nicht vorhandenen Bremse! 1970 war es der Verkehrsbehörde eingefallen, für

Gespanne ab 500 ccm eine Bremse am Seitenwagen vorzuschreiben. Nun gut, da hatten die Leute eine gute Vorschrift gemacht, war wohl nichts gegen einzuwenden. Nur war mir das alles noch nicht bekannt, und ich war, da ich noch nicht alle Teile für den Hauptbremszylinder zusammen hatte, ohne Bremse hingefahren und wurde natürlich wieder weggeschickt. Immerhin waren sie so freundlich, mir die Gebühr für das Wiedervorführen zu erlassen. Ich machte mich gleich auf die Socken zur "ATE" Vertretung

in der Hoffnung, dort die fehlenden Teile zu bekommen. Dieser Hauptbremszylinder war von Steib und ATE speziell für Motorradgespanne mit gebremsten Seitenwagen entwickelt worden. Der wurde in's Gestänge der Hinterradbremse eingebaut und, sobald das Gestänge auf Zug belastet wurde, kam Druck auf die Bremsleitung zur Seitenwagenbremse. Die Geschichte funktionierte hervorragend. Nur das Entlüften der Bremsleitung war aufwendig, weil der Hauptbremszylinder nur einen winzigen

Vorratsbehälter hatte. Solch einen Apparat hatte ich aufgetrieben, nur waren die Innereien einigermaßen heftig angerostet und einiges erneuerungsbedürftig. Große Stückzahlen hatte es davon nie gegeben, trotzdem wollte ich wenigstens bei den ATE Leuten nachfragen. Ich legte ihnen den beschädigten Hauptbremszylinder auf den Tresen und fragte, ob es dafür noch Teile gäbe? "Nee", sagte der Lagermensch, "ham wir keine Teile für, kann Ihnen aber 'nen neuen Hauptbremszylinder verkaufen".



Fischkutter im Heimathafen

Vorbereitung zum Wasserdichtheitstest

Damit hatte ich ja nun wirklich nicht gerechnet, daß sowas nach so langer Zeit noch aufzutreiben war. "Ja, der liegt hier schon seit zehn Jahren, hat mal einer bestellt und dann nicht abgeholt". 50 Deutsche Dollar kostete er, und ich war glücklich. Zwei Tage später konnte ich den TÜV Ingenieur mit einigen Bremsproben beeindruckten, daß ihm die Ohren schlackerten. Bei einem Gespann mit einem Leergewicht von 350 Kg und einer Beschleunigung von ca. 10 Sekunden für 0 auf 100 Km/h ist ein gebremstes Seitenwagenrad m. E. eine unabdingbare Sache. So, mit Einbau der Lloyd Felge und der Seitenwagenbremse war fast der optimale Zustand erreicht. Nun mußte ich nur noch was gegen die

Schaukelei des Seitenwagens unternehmen. Das U-Boot, das Steib 500, ist vorn mit Silentgummis und hinten mit Zugfedern am Rahmen befestigt. Nach einer Bodenwelle oder ähnlichem wedelt das Heckteil des Bootes noch geraume Zeit auf und ab. Diese Wedelei überträgt sich auf die Lenkung. Ist im allgemeinen beherrschbar aber eben doch unangenehm. Im "Das Motorrad" hatte ich mal 'ne Umbauanleitung auf gedämpfte Federbeine gelesen. Etwas davon war mir noch in Erinnerung. Mit einem Paar gedämpfter Mopedfederbeine gelang mir der Umbau überraschend gut.

Die Federung des Seitenwagenbootes blieb erhalten, — meine Inge sagte, sie wäre sogar besser geworden — und die Wedelei war vorbei. Auch das hat bis heute gehalten. (Irgend jemand muß, verdammt nochmal, doch schließlich mal die Qualität meiner Arbeit loben!) Nun war das Gespann so, wie ich es mir in meinen kühnsten

Träumen immer vorgestellt hatte. Straßenlage war optimal, Beschleunigung hervorragend, die Bremswirkung, seit Anschluß der Seitenwagenbremse, völlig ausreichend. Nur mit der Endgeschwindigkeit war ich nicht ganz zufrieden. Die lag bei 135 km/h, und ich meinte, da müßte wohl noch fünf bis sieben Km/h mehr rauszuholen sein. Am Motor wollte ich nichts machen, für einen so guten Tuner hielt ich mich denn doch nicht. Aber durch Verringerung der Spur war was zu holen, das wußte ich. Mit viel Fummelei und anschließend neu Vermessen der Spur, Sturz, Vorlauf und Neigung brachte ich den Seitenwagen um ca. sieben Zentimeter näher an die Maschine heran. Beim Aufsteigen mußte ich das rechte Bein allerdings zwischen dem Anschlußgestänge hindurchfädeln — wenn ich dann aber saß, störte nichts mehr die entspannte Hausherrenposition auf dem Gerät.

Text und Fotos : Opa Hentze



Viel Rucksack für wenig Geld, Militärversion aus Baumwolle



"Swing" von Difi, Gott sei Dank in Schwarz/Weiß

Darf der zünftige Veteranenfahrer überhaupt mit einem Rucksack in der Gegend herumlaufen? Müßte er nicht stattdessen immer mit klassischen Ledertaschen oder einem robusten Harro-Elefantenboy spazierenfahren? Eigentlich schon. Aber wenn man nur einmal ausnahmsweise eine größere Kleinigkeit transportieren will oder der klassische Café-Racer hinten keinen Gepäckträger hat und vorne der Lenker so tief angebracht ist, daß man schon flach auf dem Tank liegen muß, was macht man dann? Dann hilft nur noch der Rucksack. Einige mehr oder minder klassische Modelle haben wir in der Praxis getestet und bewertet. Festzustellen ist zunächst, daß das einzige "richtige" klassische Modell die Gebirgsjägerversion von Kirchner-Kittler ist, bei den anderen sorgt nur die dezente Farbe für einen kleinen nostalgischen Tusch. Ja, wir wissen auch, daß schwarz nicht gerade eine Signalfarbe ist, aber wie sieht man denn mit einem dieser Papageienbeutel auf einem Klassiker aus...

So praktisch das Tragen von Rucksäcken auch ist, man braucht nichts auf- oder abzurödeln, alles ist immer am Mann, so gefährlich kann es auch im Falle eines Falles werden. Der Schwerpunkt der Maschine wird mit einem schweren Rucksack sehr weit nach oben verlagert, so daß das Fahrverhalten träger wird. Ausweichmanöver, die zuvor locker eingeleitet wurden, entwickeln sich plötzlich zu mittleren Kraftübungen. Sieht man sich einmal dazu genötigt, sich von dem Motorrad zu trennen, selbstverständlich nur direkt vor einem unvermeidlichen Unfall, so muß man natürlich auch sein Gepäck aus der Gefahrenzone katapultieren. In diesem Falle macht einem die träge Masse noch mehr zu schaffen. Hat man den Absprung doch noch hinbekommen, kommt es jetzt auf den Inhalt an, wie bequem die Landung wird. So mancher Rücken sah schon besser aus, bevor Fotoapparate, Werkzeug und andere harte oder spitze Dinge ihre mangelnden Dämpfungseigenschaften be-

weisen konnten. Also wenn schon Rucksack, dann wirklich nur für leichte und weiche Dinge, wie Regenbekleidung oder Papier, die Bandscheiben werden es einem auch bei jedem Schlagloch danken. Was für Ansprüche stellen wir nun an einen Motorradtauglichen Rucksack? Zunächst das Übliche: Verarbeitung, praxisgerechte Funktionen, Tragekomfort beim Gehen oder Stehen. Die Rucksäcke wurden schließlich zum Reisen und Trecken erfunden. Da wir jedoch alle Rucksäcke aus dem Motorrad-Zubehörhandel bezogen haben, müssen sie auch zeigen, ob sie für unseren speziellen Zweck eignen: Herumflatternde Bänder und Schnallen können ebenso nervig sein, wie aufgeweichte Unterlagen, weil der Sack zwar gegen Regen von oben, nicht jedoch gegen welchen von der Seite resistent ist. Wir haben keine Kosten und Mühen gescheut, diesen Test quasi im Mutterland des Regens, in England, durchzuführen. Leider hat es während unserer Anwesenheit nicht ein einziges Mal geregnet. Wenn

man schon mal extra wegen dem schlechten Wetter dorthin fährt... Da in Deutschland dieses Jahr jedoch auch ideale Testbedingungen herrschten, können wir uns aber trotzdem ein Urteil über die Dichtigkeit erlauben. Auf den Sicherheitstest haben wir verzichtet, da sich niemand in der Redaktion bereit erklärte, für jeden Rucksack einen kontrollierten Fallrückzieher aus 50 km/h vorzuführen, und mit Sandpapier auf den Dingen herumzuschmirgeln ist uns auch zu langweilig. Mit einem repräsentativem Testexemplar machen wir den Nach-einer-längeren-Fahrt-aus-Trotteligkeit-gegen-den-heißen-Auspuffstell-Test und bis auf den Gebirgsjägerbeutel, der sich nur leicht verfärbt, schmelzen alle Exemplare wie Butter in der Sonne dahin, nicht ohne dabei einen unangenehmen Geruch abzusondern.

Begutachtung:

Alle Rucksäcke sind gleich. Nein, nicht ganz, fast alle: Zunächst sticht das Modell "Gebirgsjäger" hervor.

Ein robustes Gerät aus Baumwolle, Leder und Stahl, ohne modernen Schickimicki; absolut unergonomisch, garantiert nicht wasserdicht und so schwer wie andere im beladenen Zu-

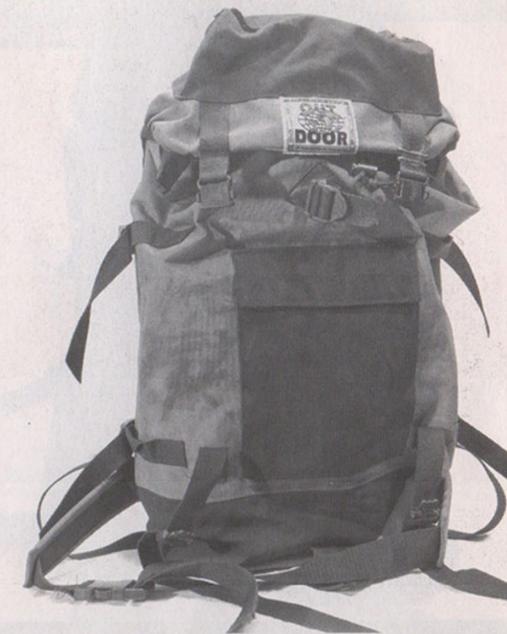
stand. Das Ding ist viel zu breit, hängt zu hoch und die Riemer aus echtem Kunstleder schneiden ziemlich ein. Aber klassisch! Klassische Farbe, klassische Form, klassischer Preis. Das richtige für den echten Klassiker-Fahrer.

Als nächstes fällt das Modell "Swing" von Difi auf. Denkt man bei "Swing" noch an gute alte Musik aus gar nicht so guten Zeiten oder an ein coffeinhaltiges Getränk hier gleich aus der Nachbarschaft, zu kaufen in einer mehr oder weniger schwarzen Verpackung, so besticht der Rucksack mit der in der jetzigen schnelllebigen Zeit auch schon als klassisch zu bezeichnenden Farbkombination Abfuhrmittel-türkis und Hilfe-ich-erblinde-pink. Durch die erhöhte Abschreckung auch schon fast so sicher wie Always Ultra.

Als Ausgleich ist die Verarbeitung gut, durch eingnähte Folien ist das Material weitgehend wasserdicht, das Gerät ist schlicht, bis auf eine Zusatztasche ohne irgendwelches Zubehör, also kaum etwas zu verstellen, die Trageriemen sind recht dünn und bei großen Menschen mit dicken Jacken könnte deren Länge schon knapp werden. Für sechzig Mark erhält man einen soliden Gegenwert. Wenn nur diese Farben nicht wären...

Wir kommen nun zu den dezenteren Modellen: Zunächst unser Outdoor-Modell aus der Off Road Edition von der "Fun Company" D. Louis. Das längste Modell (50 cm) im Test und auch der einzige, der, wenn man ausnahmsweise einmal doch und wirklich nur ein kurzes Stück etwas Schwereres transportieren muß, auf den Rücksitz abzusetzen ist. Wie der Swing hat er einen Beckengurt, der es erleichtert, beim Wandern schwere Lasten zu transportieren. Der "Outdoor" war am längsten im Test, darunter einem größeren Ausflug auf die britischen Inseln, so das bei ihm auch am meisten bemängelt werden kann. Das heißt nicht, daß er schlechter sein muß, als die anderen, die hatten bloß nicht so große Chancen, kaputt-zu-gehen.

Daß also eine Naht gerissen ist, spricht zwar gegen den Rucksack, aber nicht für die anderen Heilgebliebenen. Wir wollen ja nichts mutwillig zerstören. Das Schloß des Hüftriemens ist bei allen Kandidaten ein ziemlich belastetes Teil, die Riemen müssen eng anliegen und entsprechend gespannt sein. Beim Outdoor leierte der Widerhaken aus, so daß beim Strammziehen oder schon bei

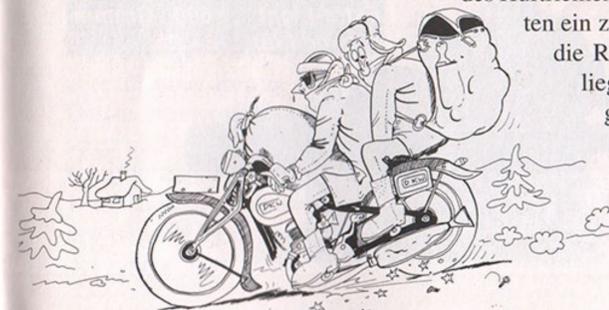


Der rot/schwarze Riese: Outdoor von Louis



Man beachte den kleinen Unterschied: "Out-door", aber beide sind nicht dicht

Rucksacktest





Grün, stark, teuer, Biker auch für Kradler geeignet

Oben auf dem Deckel ist noch eine zusätzliche Tasche angebracht, deren Zweck nach dem "Was passiert, wenn der heiße Krümmer kommt"-Test nicht mehr ganz eindeutig ist. Der Rucksack hat einige Ein-

ist mit "mint/grün/purple/grau/schwarz" noch einigermaßen erträglich, die Stickereien sind auch ganz schön, aber die aufgesetzten Verstärkungen aus lederimitierenden Hartplastik zu machen, paßt nicht ganz dazu.

Nierenprotektor am Biker

stellmöglichkeiten, was zwar den Tragekomfort erhöht, jedoch den Nachteil hat, während der Fahrt ein Schlagzeugsolo in immer neueren Variationen zu erzeugen. Für 89,- DM hätte man eigentlich eine etwas bessere Verarbeitung erwarten können. "Out-Door" (mit Bindestrich) heißt auch ein Modell von Krawehl. Outdoor oder Out-Door heißt soviel wie "draußen", was ja noch nicht automatisch bedeutet, daß es dort regnen muß. So ist auch dieses Modell nicht besonders nässeabweisend. Die Farbkombination

Zwar ist auch hier das Schloß am Hüftriemen weggefliegen, aber sonst läßt die Verarbeitung kaum zu wünschen übrig. Außer wenn es regnet... Mit 79,- DM ist er fast genauso teuer, wie sein Gegenstück von Louis. Ganz in grün präsentiert sich der "Biker" von Finnmark. Für 95,- DM muß man schon einiges erwarten dürfen. Beim Wasserdichtigkeitstest wurden wir immerhin nicht enttäuscht: Nur sehr geringes Durchdrücken bei viel Druck. Nach der Norm wäre das "Wasserdicht".

Mit praktischem Werkzeug-Halter: Crocodile, auch nur aus Nylon



Der Rucksack ist der schmalste im Test, so daß auch Leute ohne Kleiderbügel im Nacken nicht damit ins Segeln kommen. Um trotzdem auf genügend Fassungsvermögen zu kommen, baut der Biker ziemlich tief, was natürlich beim Gehen mit schwerem Gepäck den Schwerpunkt etwas nach achtern verlagert. In der Höhe der Nieren hat er ein ziemlich dickes Polster, was zwar etwas gewöhnungsbedürftig, aber nicht unangenehm ist. Dafür ist der Hüftriemen sehr schmal, so daß er bei leichter Bekleidung schneiden könnte. Ingesamt macht der Biker einen sehr soliden Eindruck. Kleine Taschen an den Seiten und auf dem Deckel mit verdeckten Reißverschlüssen sowie verstellbare Riemen für Größe erhöhen den Komfort. Der Biker wird von der Firma Jahnsport unter

Extra-Light: 600 Gramm Krokodil für 118,- DM



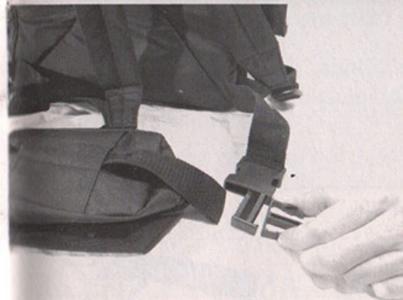
dem Label Finnmark exklusiv für Quo Vadis hergestellt, ist jedoch unter anderem Namen vielleicht auch woanders erhältlich.

Ebenfalls nur bei Quo Vadis ist der Crocodile erhältlich. Etwas flacher, etwas niedriger, etwas teurer. Mit 118,- DM ist er der Spitzenreiter. Dafür bekommt man außer einem großen Zusatzfach und einem Rohrzan-gen-oder-Zeltstangenhalter nicht viel geboten. Außer einer dezenten Farbe (schwarz), einer soliden Verarbeitung (weitgehend wasserdicht, solide Schlös-ser, Gewebe und Nähte) und dem beruhigendem Gefühl, un-derstatementmäßig gut drauf zu sein.

Für weit weniger Geld bekommt man bei MQP schon zwei Rucksäcke geboten, auch in schwarz. Journey und Travel heißen die beiden Modelle, die sich im we-

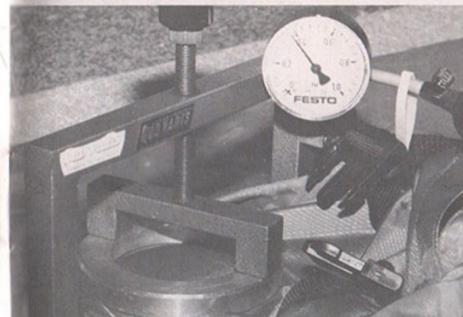


Zwei, billig, schwarz: Journey von MQP, beim Travel muß man sich die Seitentaschen wegdenken



Links: Bauchtasche und gebrochenes Schloß am Beckengurt des Journey von MQP

Unten: Rucksack im Druckwassertest



sentlichen durch zwei seitlich angebrachte Taschen (Journey) oder eben nicht (Travel) unterscheiden. Bei Preisen von 45,- bzw. 34,- DM muß man schon damit leben, daß der Stoff etwas dünner und die Nähte etwas fransiger sind, kann sich aber darüber freuen, daß die Geräte wasserdicht sind und sogar noch eine zusätzliche Tasche für den Beckengurt haben. Die Riemen und Schlös-ser sind etwas spackelig ausgefallen und bei einem auch schon gebro-

chen. Für den anspruch-s-losen Billigtransporteur reichen die Säcke bei sachgemäßer Behandlung völlig aus. Den einzig waren schwarzen Rucksack, ganz ohne reflektierende und irritierende Schilder und Dreiecke gibt es wieder von Krawehl. Der ist so cool, daß er noch nicht einmal einen Namen hat. Relativ hoch und dafür ziemlich flach baut er sich hinter einem auf. Zwei Außentaschen übereinander, eine Tasche vor dem Bauch, Riemen zum Befestigen innen und außen, dafür einen etwas komplizierten Deckelverschluß mit Reiß-, Klett- und Steckverschlüssen. Ob die Sache dadurch dauerhaft dicht bleibt, darf trotzdem bezweifelt werden, das Gewebe ist es zumindest. Die Reis-

Doppeldecker: Der Schwarze von Krawehl ist kompliziert zu schließen



verschlüsse an den Vortaschen sind nicht abgedeckt und entsprechend durchlässig. Bei 57,50 DM mußte natürlich wieder an den Schließern gespart werden.

Fazit: Man bekommt für sein Geld, was man verdient. Entweder einfache Verarbeitung, mittelprächtiges Material und viel mehr oder weniger sinnvolles Zubehör für relativ wenig Geld oder aber einfache Rucksäcke aus gutem Material in guter Verarbeitung für etwas mehr. Man bekommt natürlich auch gute Rucksäcke mit nobler Ausstattung, die sind allerdings so teuer, daß wir mit ihnen einen eigenen Test machen müssen.

Abgesehen von dem NVA-Modell von Kirchner-Kittler haben die anderen Rucksäcke mit Klassikern so viel zu tun, wie eine elektronische Zündung: Modern, aber praktisch. Da heute viele Veteranenfahrer sich nicht scheuen, mit einem Aquarium auf dem Kopf herumzugurken, darf sie ein dezenter Nylon-Rucksack auch nicht weiter stören.

Text: Udo
Fotos: Uwe

Bezugsadressen:

Difi Dirk Filmer GmbH,
26316 Varel

Kirchner Kittler, Sievers-
hüttener Str. 1, 24568 Kat-
tendorf

Motorama Deutschland,
Augustinusstr. 9-D, 50226
Frechen-Königsdorf

Wilhelm Krawehl GmbH,
Postfach 280247, 20515
Hamburg

Detlef Louis, Rungedamm
35, 21035 Hamburg

Quo Vadis, Bgm. Smidt-
Str. 43, 28195 Bremen

Unten: Kunstleder Stickereien mit Nieten am schwarzen Krawehl



Royal Enfield 350 Bullet

Motor: Einzylinder ohv, luftgekühlt, Trockensumpfschmierung mit hinter Kurbelgehäuse angegossenem Ölreservoir

Bohrung: 70 mm
Hub: 90 mm
Hubraum: 346 ccm
Verdichtung: 6,5:1 (ab 1948)/ 7,25:1 (ab 1955)/ 7,75:1 (ab 1959)/ India: 6,5:1

Einlaßventil: 38,1 mm, öffnet 30° vor OT, schließt 60° nach UT, Ventilspiel (kalt): 0,0 mm, Ventilhub: 7,94 mm
Auslaßventil: 35 mm, öffnet 75° vor UT, schließt 35° nach OT, Ventilspiel (kalt): Einlaß 0,00, Auslaß 0,05 mm, Ventilhub: 7,94 mm

Leistung: 17 PS bei 5750/min (ab 1948); 19 PS bei 5750/min (ab 1955); 20 PS bei 6500/min (ab 1960); 17 PS bei 5625/min (India)

Primärtrieb: 3/8" Duplexkette, 90 Glieder, Motorritzel 25 Zähne, Kupplungsritzel 56 Zähne, Untersetzung: 1 : 0,446, Kettenspannung über einstellbare Spanschiene, Vierscheibenkupplung im Ölbad

Getriebe: Klauengeschaltetes Vierganggetriebe mit Leerlauffinder, Rechtsschaltung, mit vier Bolzen am Motor befestigt ("Semi-Unit")

Gesamtübersetzung 1. Gang: 15,8 : 1

- 2. Gang: 10,2 : 1
- 3. Gang: 7,37 : 1
- 4. Gang: 5,67 : 1

Vergaser: bis 1959: Amal 376/29, 1", Hauptdüse 180, Leerlaufdüse 30, Nadeldüse 106, Nadelposition 3
ab 1959: Amal 376/215, 1 1/16", Hauptdüse 190, Leerlaufdüse 30, Nadeldüse 106, Nadelposition 3

Lichtmaschine: Gleichstrom, 6 V/35 W; ab 1950: 6 V/60 W; ab 1956: Wechselstrom 6 V/60 W
Zündung: Magnet; ab 1960: Batterie
Zündkerze: 14 mm, z.B. Champion L 10 S

Fahrwerk: unten offener Rohrrahmen, Telegabel mit 150 mm Federweg, Füllung: je Holm 220 ccm SAE 20, Schwinge hinten mit Federbeinen, Federweg: 51 mm, ab 1954: 76 mm

Reifen vorn und hinten: 3.25 x 19" auf Felge WM2; 1959-1962: 3.25 x 17"

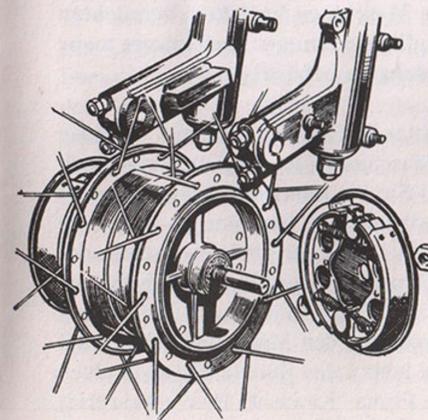
Bremsen vorn: 152mm Halbnabenbremse, Belagbreite 25,4 mm; ab 1955 Doppelbremse in Vollnabe; ab 1959 178 mm, Breite 38 mm
Bremsen hinten: 152 mm Halbnabe, ab 1959 178 mm Halbnabe

Radstand: 1372 mm Gesamtbreite: 699 mm
Bodenfreiheit: 158 mm Gesamtlänge: 2146 mm
Sitzhöhe: 749 mm Trockengewicht: 159 kg

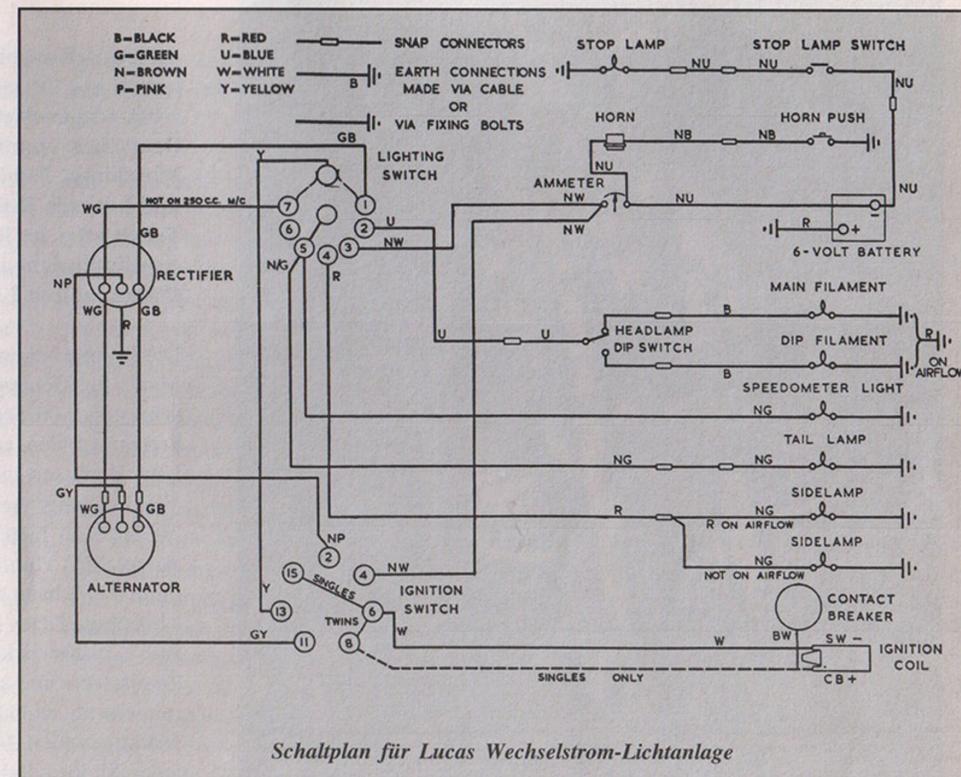
Bauzeit: 1948 - 61, ab 1977 als "India"

Hersteller: Royal Enfield Manufacturing Company Ltd. (1893 - 1970)

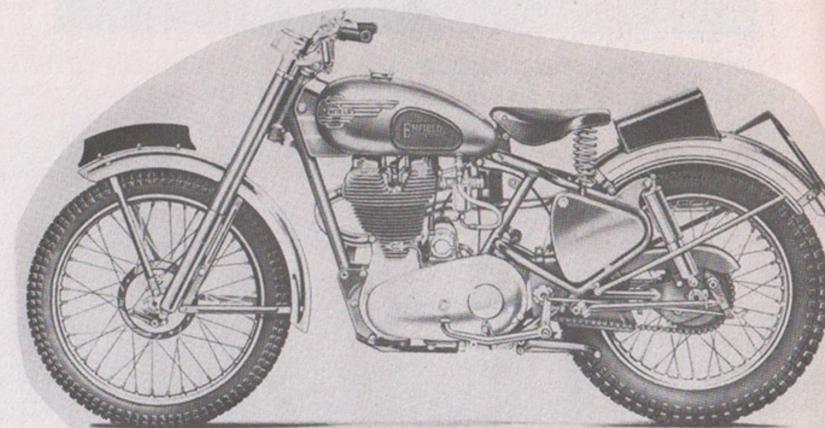
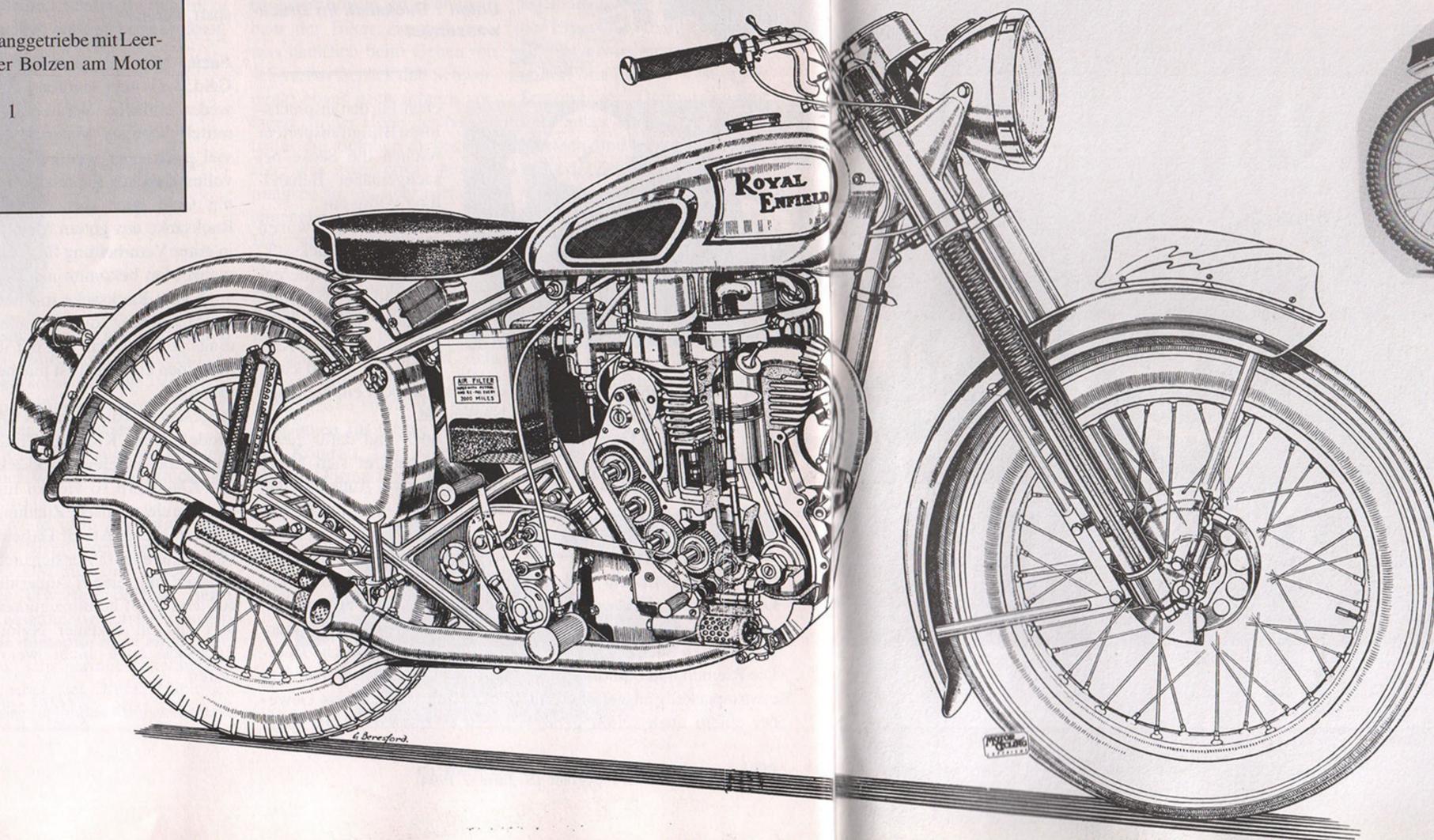
Preis: 171 Pfund Sterling (1948), 244 Pfund Sterling (1961)



Extra lange Achsaufnahme in Verbindung mit Doppelbremse für Gespannbetrieb



Schaltplan für Lucas Wechselstrom-Lichtanlage



Oben: Eine Trial-Bullet von 1954. Werksmäßig verkauft mit Seiten- und Hauptständer

Links: 1951er Straßen-Bullet. Öltank am Kurbelgehäuse, Getriebe direkt angeschraubt. Royal Enfield nennt das "Semi-Unit"

Alle Abbildungen aus: The Postwar Models



Daß Amerikaner immer einen etwas anderen Geschmack hatten als Europäer, zumindest was Krafträder betrifft, war auch schon vor 18 Jahren ein alter Hut. Die Deutschen montierten ihnen hohe Lenker an bunte Maschinen, Engländer nahmen einen kleineren Tank und breitere Reifen, und wie die Italiener, die sogar Trittbretter an ihre Maschinen bastelten, versuchten sie ständig den unendlichen Hunger nach immer mehr Hubraum und Leistung zu befriedigen.

Die Japaner beherrschten bis Ende der sechziger Jahre den Markt für kleinere Maschinen (der ging immerhin auch schon bis 500 ccm). Sie konzentrierten sich von vorne herein auf den amerikanischen Geschmack, waren die USA doch seit einigen Jahren ihr größter Absatzmarkt. Viel Leistung, viel Chrom und sportliche Optik hatten sie bis 1969 zu bieten, dann kam Honda auch endlich mit akzeptablen Hubräumen auf den Markt. Die "Four" mit ihren 67 PS hatte drei Jahre keine Konkurrenz zu fürchten - bis eines Tages die Firma "Kawasaki Heavy Industries Ltd.", bisher bekannt mit superschnellen ("Mach III") Zweitaktern und einer originalgetreuen BSA A 10-Kopie, mit einem schlicht "Z 1" genannten Modell auf dem Markt erschien. 903 ccm, 79 PS, das waren Daten, die jeden Motorradfahrer beeindruckten. (Ob dieser Eindruck bei manchen einen schalen Beigeschmack hinterließ, sei dahingestellt.)

Nein, kein Boxer aber trotzdem 67 cm breit. Kawa 4-Zylinder



LIMITED EDITION

Daß dieses Gerät mindestens 250 kg wog und der Motor viel schneller als das Fahrwerk war, störte niemanden, und selbst wenn, es gab nichts vergleichbares. Die Maschine hatte, wie auch die Honda, eine starke englische Linie, große Räder (3.25 x 19 vorne, 4.00 x 18 hinten), einen niedrigen Lenker, Tank und Sitzbank in einer Ebene. Dazu kam noch der sportliche Bürzel, der ein wenig an das Norton "Fastback" erinnerte. Prinzipiell sitzen Amerikaner gerne in ihren Motorrädern in einer Klappmesser-Haltung mit Füßen und Händen nach vorne. Knieschluß ist verpönt, es geht eh nur geradeaus. Um die Kraft richtig auf die Straße zu bekommen, brauchen sie hinten mindestens einen fünf-Zoll-Reifen (Harley-Davidson zum Beispiel stellte die Sportster erst 1979 um von 4.25 x 18 auf 5.10 x 16).

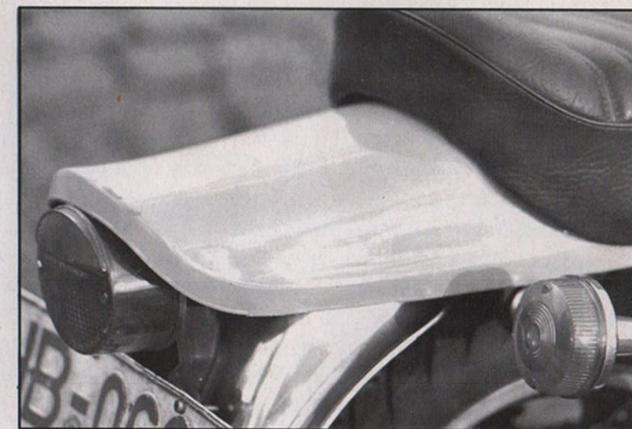
Die Fahrwerksqualitäten spielen eine untergeordnete Rolle, bei 55 Meilen ist offiziell Schluß, und Kurvenräuberei macht man - soweit man überhaupt welche findet - mit einem solchen Eisenhaufen eh nicht. Wichtig ist einzig und allein, wie lange es dauert, bis man auf 55 ist (im Straßenverkehr), bzw welche

Geschwindigkeit man nach einer viertel Meile drauf hat (Dragster-Rennen).

Der Kawasaki-Motor bot sich für einen solchen Zweck bestens an, mußte man sich doch bei anderen Serien-Aggregaten von Harley, Norton oder auch Honda schon einiges einfallen lassen, um auf 80 PS zu kommen. Mit dieser Grundleistung war der Kawa-Motor auch noch ausbaufähig. Die Kawasaki wurde bald zur Standardausrüstung der Dragster-Fahrer, ob mit einem turbogeladenen oder zwei gekoppelten Motoren, dem Basteltrieb waren keine Grenzen gesetzt.

Was lag näher, als eine Maschine in der Art eines Produktions-Dragsters auf den Markt zu bringen - serienmäßig mit breiter Walze, niedriger Sitzposition und brutalem Aussehen. Für den modernen Betrachter wirkt das lange Heck über dem pummeligen Reifen zwar etwas unpassend, ist aber ein positiver Schritt in Richtung Baukastensystem...

"Ltd" heißt das Modell, eine Kreuzung aus Chopper und Dragster, der Vorläufer aller späteren Custom-Maschinen von Kawasaki. Ob "Ltd" nun "Lastentransporter-Diesel" oder einfach nur "beschränkt" (engl.: limited) bedeutet, vermag bei Kawasaki niemand zu beantworten. Die Gußräder an unserer Testmaschine waren



Mitte der 70er Jahre absolutes High-Tech, da beschwerte sich auch niemand darüber, daß sie viel mehr als Speichenräder mit Stahlfelgen wogen. Bei einem Leergewicht von fast 260 kg wäre eine derartige Bemängelung Haarspalterei.

Die Sitzposition ist sehr angenehm, mehr für Touren als für Leistungssport ausgelegt. Durch die nachträglich montierten Stoßdämpfer mit höchstens 5 cm Federweg wird die Sitzmulde weit herabgesenkt. Eigentlich entsteht der american way of drive nur durch Abstufung der Sitzbank und durch den 16 Zoll-Reifen (der im Außendurchmesser nur unwesentlich kleiner ist, als ein 4.00-18-Zöller). Der Rahmen wurde fast unverändert von der Z 1 übernommen, die Vorderradgröße und die Gabel ebenso. Vorne verzögern zwei 30 cm-Scheibenbremsen mit etwas Nachdruck auch ganz passabel, hinten eine 28er den Vorwärtzdruck des schweren Brummers. Durch den niedrigen Schwerpunkt verschwinden theoretische Überlegungen über die Handhabung des Eisenhaufens schnell. Reinsetzen und wohlfühlen.

Die Bedienungselemente sind japanischer Standard, der Anlasserknopf ist schnell gefunden. Nach 10-sekündiger Suche auch der Choke an der Vergaserbatterie. "Klack", sagt der Anlasser, das war's. Na ja, steht wohl schon etwas länger, und ziemlich schattig ist es draußen auch schon. Kickstarter ausgeklappt, zweimal durchgetreten, und der Motor läuft. Heiser und zunächst noch etwas asthmatisch entläßt er seine Gase in den "Kerker". So heißt das Abgasrückführungsrohr hinter dem Vier-in-eins-Sammler, das seinen Namen nach einem Blick in die unendliche Tiefe auch wirklich verdient hat.

Die Auspuffanlage hängt so tief, daß man schon bei kleinen Bordsteinen aufpassen muß. Aber Bordsteine gibt es auf Drag-Strecken auch nicht.

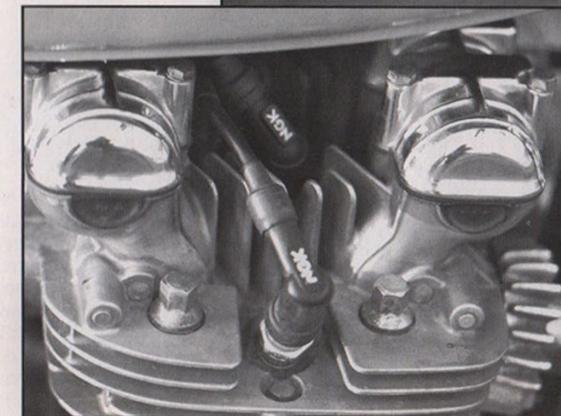
Nach einer kurzen Warmlaufphase kann es langsam zur Sache gehen. Untenherum klingt der Sound noch ganz akzeptabel, doch ab 6000/min artet das Ganze in lautes Gebrülle und unangenehmes Gekreische aus, just in dem Bereich, in dem die Leistung einzusetzen beginnt. Die 80 PS haben schon ihre Mühe, über eine drittel Tonne (Mann und Maschine) in Schwung zu bringen.

Dabei wechselt der Motor in verschiedenen Drehzahlbereichen auch öfter seine mechanische Geräuschkulisse. Klappern aus der Kupplung und Rasseln der Ventile und diversen Ketten wechselt sich mit anderen interessanten Geräuschen, die eventuell durch die Rollenlagerung der Kurbelwelle entstehen können, ab.

Kawasaki hatte 1976 bei der Z 900 nach vielfachen Beschwerden über die Elastizität des Fahrgestells die Rohre von 1,8 mm Wandstärke auf 2,5 mm vergrößert. "Motortrad"-Tester stellten daraufhin fest, daß der Rahmen dem Motor beinahe gewachsen war - immerhin schon eine deutliche Verbesserung. Da unsere Testmaschine eine 76er US-Version ist, gehen wir einfach mal - ohne den Rahmen zu zersägen - davon aus, daß dieses schon die verbesserte Version ist.

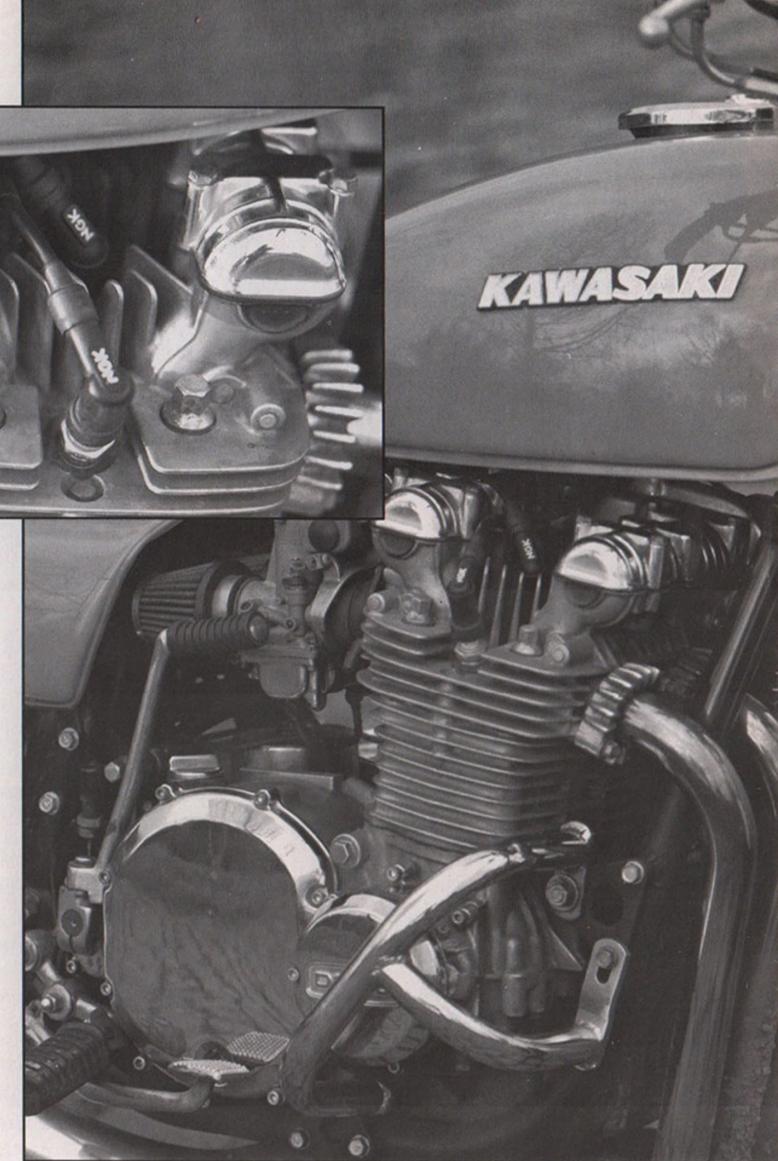
Also los: Nach Erreichen der Betriebstemperatur hängt der Motor ab 3000/min gut am Gas, im Vergleich mit modernen Supersportlern zwar immer noch eine zähe und lahme Krücke, aber 1976 schon ein Garant für ein "King of the Road"-Gefühl. Röhrend geht es durch das spätherbstliche Bremer Umland, in Dörfern erkennt man trotz niedrigster Drehzahlen gleich den kundigen Japanerhasser am düsteren Blick. Nur wenn weit und breit keine Menschenseele und auch keine Hecke, hinter der sich ein Polizeiauto verstecken könnte, zu sehen ist, wird die Kawa mal richtig aufgerissen. Von "limited" oder "Diesel" kann jetzt keine Rede mehr sein. Frankenstein's amerikanische Nichte ist in ihrem Element, die Leistung muß auf die Straße, am

liebsten auf topfebene und schnurgerade Highways. Geradeauslauf: sehr gut, Serpentine-Test (in Bremen nimmt man dazu am besten eine Autobahnauffahrt): beängstigend. Überprüfung des Luftdrucks, Felgenschläge, schlechte oder fehlende Schwingen-, Rad-, Lenkkopflager,... alles Fehlanzeigen, wenn es nicht die Stoßdämpferchen oder die Reifenkombination ist, wird es wohl das letzte Quäntchen Fahrwerksschwäche sein. Bei weiteren Fahrten ins Umland wird eben in Kurven etwas langsamer gefahren. Überholmanöver sollten mit diesem Kraftpaket eigentlich kein Problem sein, doch wenn man sich immer entscheiden muß, ob der Platz zum gemächlich Vorbeiziehen ausreicht oder ob man durch Herunterschalten und Hochjubeln der Gän-



Links : Bis Autobahn-Richtgeschwindigkeit ganz angenehm. Mehr Sport-Tourer als Chopper oder Dragster

Rechts : Technik, fast auf dem neuesten Stand. Direkt über Tassenstößel betätigte Ventile, jedoch nur zwei pro Brennraum



ge ein plötzliches Abdriften des Überholten in den Graben in Kauf nehmen sollte, nervt das schon etwas. Nichts gegen sportlichen Sound, aber...

Während der Fahrt leuchtet ab und zu einmal eine rote Lampe auf, deren Funktion nicht mehr zu entziffern ist, nach kurzer Beobachtung stellt sich heraus, daß es wohl eine Art Bremsleuchten-Kontrollleuchte sein muß, also einfach nicht ignorieren.

Der wie neu aussehende Motor verliert auch nach knapp 40.000 Meilen (60.000 km) während der Ausfahrt nicht einen Tropfen Öl, der Ölverlust der älteren Modelle rührt von einem nie richtig einzustellenden automatischen Kettenschmierer, der durch die Einführung der O-Ringkette überflüssig wurde. Diese Aggregate laufen aufgrund der Wälzlagerung für einen Vierzylinder ziemlich rau und hart und verursachen so auch ein leichtes Kribbeln in den Fingern. Auf Dauer kann das etwas anstrengend werden, eine Verbesserung ist eventuell mit Gewichten oder dickeren

Gummis zu bewerkstelligen. Links am Kurbelgehäuse ist die Lichtmaschine und rechts die Kontakt-Zündung angeflanscht. Die Baubreite läßt es ratsam erscheinen, diese Extremitäten durch Sturzbügel zu schützen.

Die Vergaser wurden 1976 zwecks besseren Durchzugs bei allen 900ern von 28 auf 26 mm Durchlaß reduziert. In Verbindung mit einer geänderten Auspuffanlage brachte das immerhin 2 PS. Ob der "Kerker" neben mehr Phon auch mehr Pferde bringt, konnte nicht getestet werden.

Das Getriebe ist japanischer Standard, kurze lautlose Schaltwege lassen einen manchmal stutzig werden, ob der Anschlußgang schon gefunden ist.

Um den Besitzer der Maschine nicht erblassen zu lassen, haben wir auf spektakuläre Börnaut-Fotos verzichtet, es ist aber auch nicht leicht, den Grip des Hinterreifens zu überlisten. Man muß schon bei ziemlich hohen Drehzahlen recht brutal die Kupplung kommen lassen...

Markentreffen sind sehr beliebt, weil man dabei immer Leute trifft, die mit der gleichen alten Krücke die gleichen Probleme haben und entweder eine Lösung wissen oder wenigstens in das gemeinsame Klagelied einstimmen. Geteiltes Leid ist halbes Leid.

Das Centrum Industriekultur in Nürnberg hat es sich zur selbstgestellten Aufgabe gemacht, in mehr oder weniger regelmäßigen Abständen Treffen der früher in und um Nürnberg behei-

der gesamte Zündapp-Nachlaß zum Verkauf - bestehend aus einer ganzen Reihe von Fahrzeugen aus dem Werkmuseum und drei Lkw voller schriftlicher Unterlagen. Leider mochte die Stadt Nürnberg nicht die vergleichsweise geringe Summe ausspucken (so viel ich erfahren habe, handelte es sich um DM 150.000,-), die nötig gewesen wäre, das Erbe eines der bedeutendsten deutschen Motorradhersteller in seiner Heimatstadt behalten zu können, so daß die ganze Samm-

Es dauerte einige Zeit, bis alles so lief wie geplant, und dieses Jahr konnten die ersten Markentreffen Nürnberger Fahrzeuge abgehalten werden. Den Anfang machte am 10.-12.6.1993 die traditionsreiche Firma Triumph, die vor dem Krieg bereits mit der BD 250 ein hervorragend durchkonstruiertes Motorrad herausbrachte, dessen Drehschiebergesteuerter Doppelkolbenzweitakter mit Alu-Zylinder und Stachelverrippung 1938 bereits 12 PS abgab, und das bei nur 3850/min.

Dieses Modell wurde nach dem Krieg durch die zur Legende gewordene BDG 250 ersetzt, die mit wesentlich vereinfachter Konstruktion 10,5 PS leistete und durch ihr enormes Drehmoment für Seitenwagenbetrieb bestens geeignet war.

Typisch für beide Triumph-Modelle war übrigens die Tatsache, daß man Motor und Getriebe völlig demontieren konnte, ohne das Gehäuse aus dem Rahmen ausbauen zu müssen. Damals gab es noch Konstrukteure, die sich um Wartungs-

freundlichkeit Gedanken machten ... Die nächsten Zweiräder, die sich in dem ehemaligen Walzwerk Tafel trafen (31.7./1.8.1993), waren die Erzeugnisse der ebenso bekannten Marke Victoria. Dort hatte man mit der berühmten Bergmeister einen Dauerbrenner im Programm, der, ursprünglich mit BMW-Motor ausgestattet, später mit Kreationen des von BMW abgewanderten Konstrukteurs Martin Stolle versehen und in seiner kopfgesteuerten Ausführung mit 600 ccm bis 1937 in ständig

dapp die einzige Firma, die nicht vom Fahrradbau herkam und das auch stets betonte (4./5.9.1993).

Ardie-Motorräder zeichneten sich von jeher durch ein unerreichtes Preis-Leistungsverhältnis aus, und es gab einige Typen, die komplett mit Beiwagen kaum teurer waren, als bei anderen Herstellern

mit Nürnberg zu tun, sondern wurde anlässlich des 90jährigen Bestehens der Firma Harley-Davidson abgehalten. Dabei erwies es sich wieder einmal, daß Harley kein Motorrad ist, sondern ein Zustand. Die Motorräder sind im Grunde fahrende Anachronismen. Technisch entsprechen die Motoren etwa dem Stand von 1925 (mit geringfügigen, meist optischen Re-

seinem Motorrad: helles Wildlederhemd mit Fransen, ein indianischer Lendenschurz, jede Menge indianischer Türkis-schmuck und pfundweise Ringe und Schmuck an Fingern und Ohren. Als Krönung des Ganzen thronte ein Lederzylinder auf seinem Haupt, mit einem Klapperschlangenkopf und zwei Rasseln vorne dran. Das nenne ich Harley-Feeling!

Im übrigen war der Junge von denkbar gemütlicher Wesensart und erfreute mit einem weichen, unterfränkischen Dialekt, der sein exotisches Aussehen Lügen strafte.

Leider waren - mit nur zwei oder drei Ausnahmen - alle ausgestellten Harleys jüngeren Datums, was die ganze Sache etwas einseitig werden ließ. Interessant war die Beobachtung, daß einige Edelschmied Chopperumbauten mit hervorragend gemachten Springer-Gabeln (die optisch dem Original sehr nahe kommen, aber technisch bedeutend besser sind) anbieten und mit Fahrwerken aufwarten, die den heißersehten Eindruck eines klassischen Starrahmens bieten, in Wirklichkeit aber mit einer unauffällig konstruierten Hinterradschwinge und Zentralfederbein versehen sind. Eine sehr clevere Angelegenheit.

Für Anfang April nächsten Jahres plant das Centrum Industriekultur ein Treffen möglichst aller in Nürnberg und Umgebung gebauten Fahrzeuge (es gab in den zwanziger Jahren im Nürnberger Raum etwa 45 Motorradhersteller, zum Teil kleinste Hinterhofschmieden), und alle, die ein Fahrzeug ihr eigen nennen, das unter diese Kategorie fällt, sind eingeladen teilzunehmen. Kontakt über:

Stadt Nürnberg, Centrum Industriekultur, Postfach, 90317 Nürnberg, z.H. Matthias Murko Tel. 0911/2313878

Text und Fotos: David Longstroke

Pro familia in Nürnberg

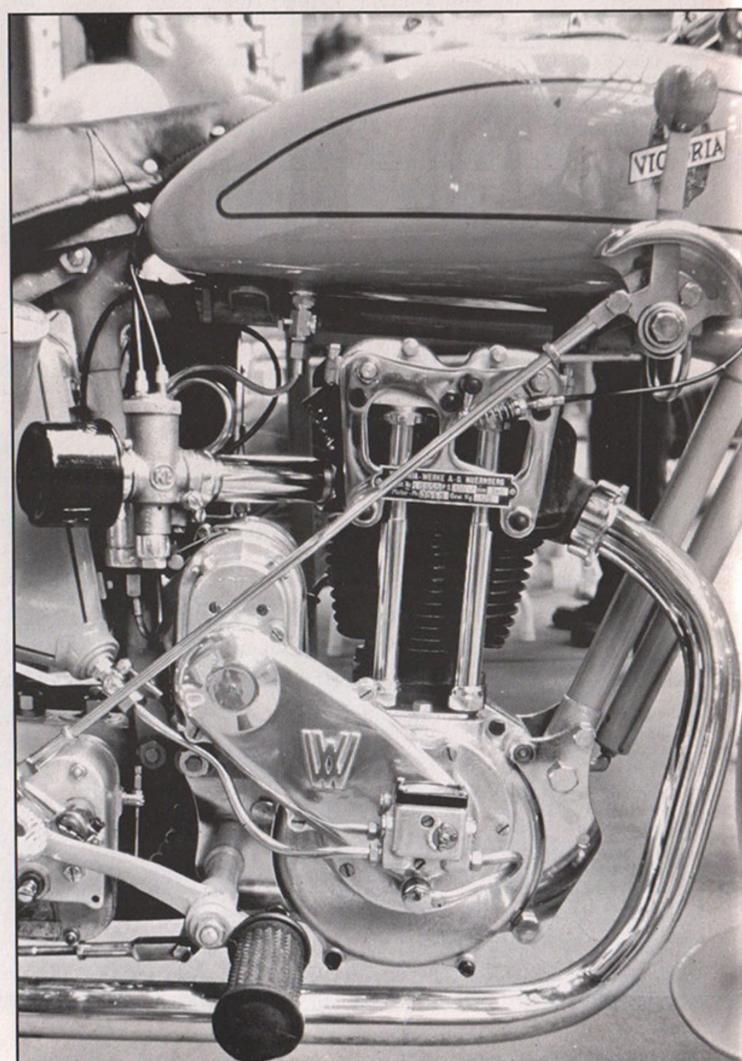
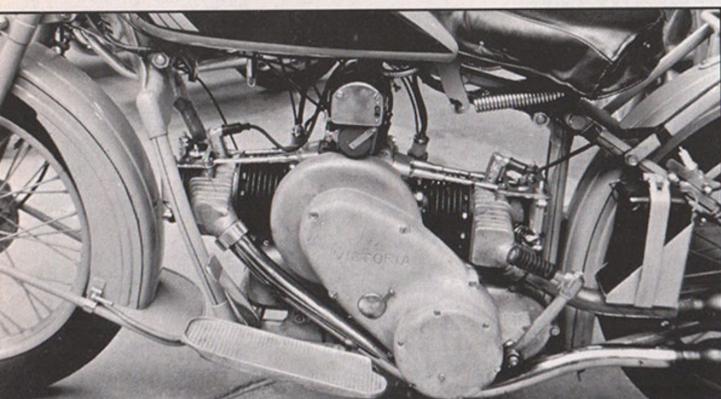
mateten Motorradmarken zu organisieren, um die aus dem Fleiß der alten Noris geborenen Kinder wieder einmal an die Stätte ihrer Geburt zurückzuführen.

Erstmals fand eine derartige Veranstaltung im Mai 1990 statt. Eigentlich handelte es sich dabei eher um eine Trauerfeier. Einige Zeit vorher nämlich stand

lung nach Berlin ging. Die Berliner ihrerseits stellten dem Centrum Industriekultur dann den größten Teil des Fundus zur Verfügung, um eine Zündapp-Ausstellung organisieren zu können. Damit aber war die Idee geboren, auch andere Nürnberger Fabrikate einem interessierten Publikum vorzustellen.

Unten: Stolle '36 D3/19: Die berühmte "Bergmeister" mit ihrem von Martin Stolle konstruierten Boxermotor von 598 ccm machte ihrem Namen alle Ehre. Hier das Modell KR 6 von 1936.

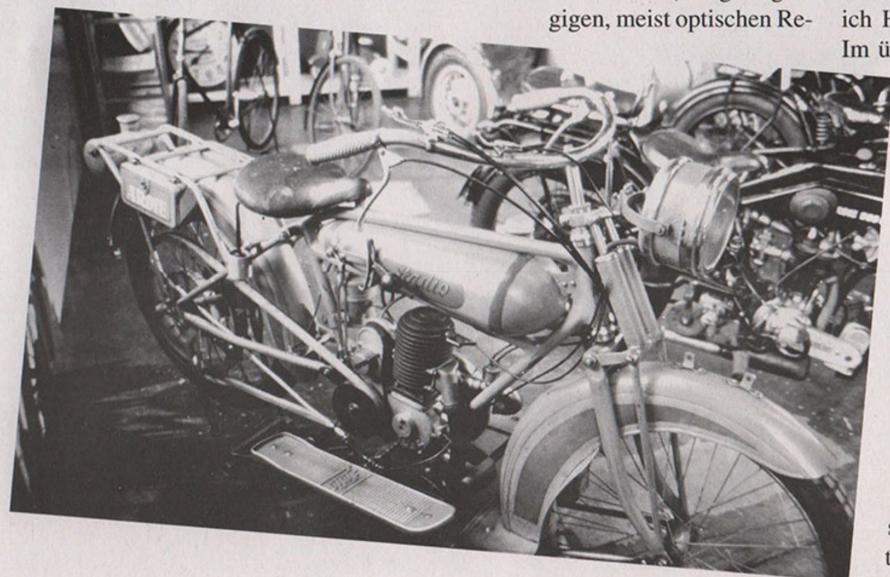
Rechts: Victoria D3/16: Diese Maschine mit 350er Sturmey-Archer-Motor erfreute sich in den frühen 30er Jahren großer Beliebtheit. Der Motor ging von unten heraus beeindruckend.



Ardie "Minimax": Dieses Modell, so genannt wegen seiner feuerroten Lackierung und vor allem wegen des Tanks, der deutlich an einen Feuerlöscher erinnerte, war das erste Motorrad, das ab 1919 von Ardie gebaut wurde. Diese hier dürfte mit ihrem relativ modernen Scheinwerfer (mit Karbidentwickler) etwa aus der Zeit von 1923 bis 1925 stammen.

verbesserter Auflage gebaut wurde - als einer der letzten längsliegenden Boxermotoren überhaupt (außer Douglas). Die Zahl der Bergrennen, die mit diesem Motorrad gewonnen wurden, ist Legion, und nach dem Krieg erhielt die von Küchen konstruierte V 35 ebenfalls den Namen Bergmeister. In den kleineren Klassen gab es 200er, 350er und wenige 500er, die mit dem britischen Sturmey-Archer-Motor ausgestattet waren (die 200er seitengesteuert, alle anderen OHV-Motoren mit entsprechender Leistung), sowie einige 200er-Modelle mit Zweitakt-Motoren. Kurz vor dem Krieg wurden 350er Columbus-Motoren eingebaut, und die KR 35 von 1939 ist von der Horex SB 35 kaum zu unterscheiden. Das bislang vorletzte Treffen sah die Motorräder von Ardie als Gäste - außer Zün-

eine Solomaschine. Dabei waren die Ardie-Motorräder keineswegs billig gemacht, sondern von herausragender Qualität. Besonders auf die Bedürfnisse von Tourenfahrern zugeschnitten, gab es Modelle mit großvolumigen JAP-, BARK- oder Küchen-Motoren (Ardie baute vor dem Krieg nur wenige eigene Viertakt-Motoren), die besten Wetterschutz boten und außer mit Zeituhr sogar mit beleuchteten Kartenfächern ausgestattet waren. Für den kleineren Geldbeutel hatte man Zweitakter mit 125, 200 und 250 ccm, deren Kreuzstromspülung nicht mit den Schnürle-Patenten kollidierte und durch die an beiden Seiten des Zylinders gelegenen Auslaßschlitzen eine gerade Führung der Auspuffrohre nach hinten erlaubte. Die letzte Veranstaltung (25./26.9.1993) hatte jedoch nichts



AJS Porcupine 500

Renmmaschine

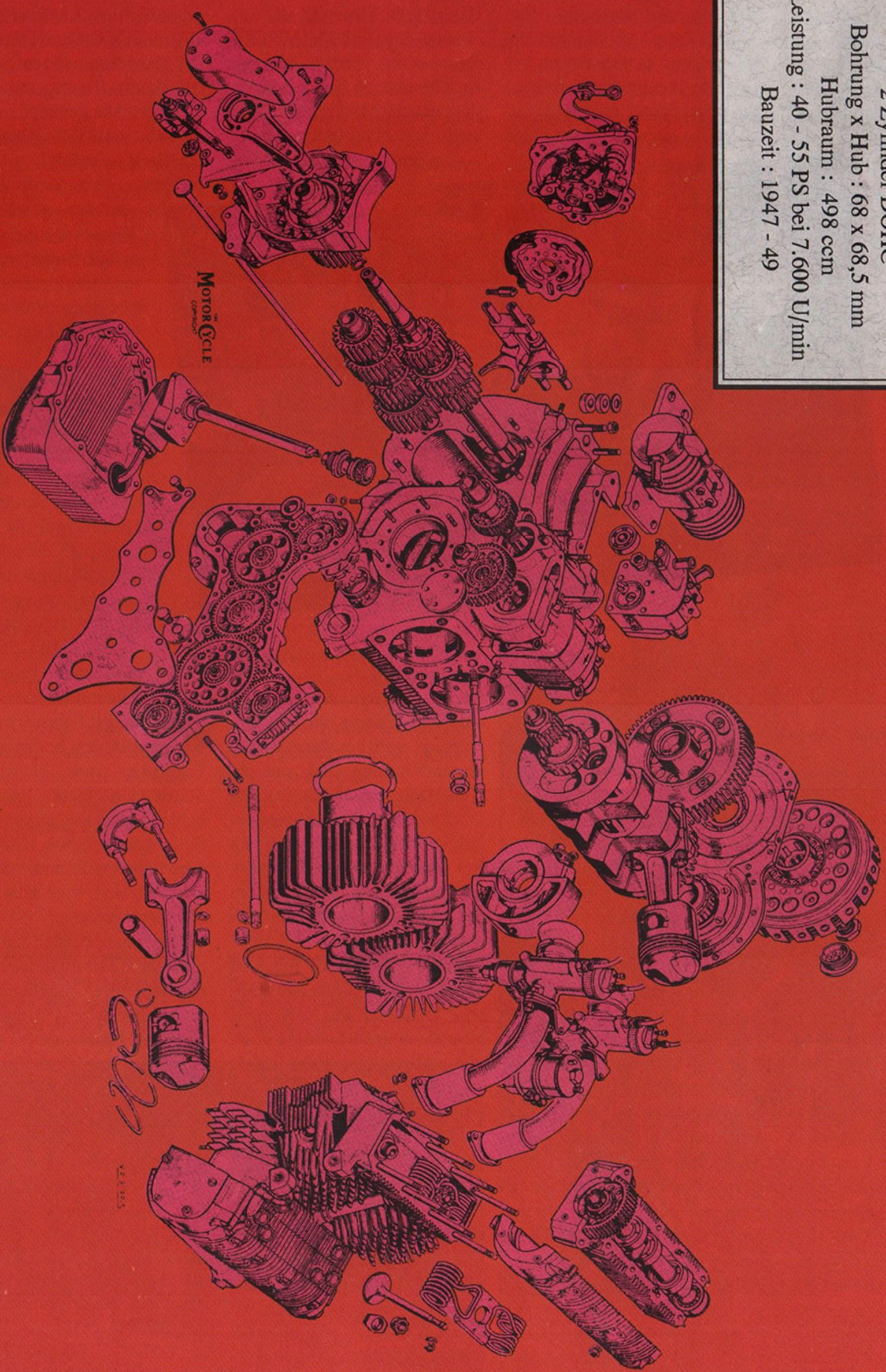
2 Zylinder DOHC

Bohrung x Hub : 68 x 68,5 mm

Hubraum : 498 cc

Leistung : 40 - 55 PS bei 7.600 U/min

Bauzeit : 1947 - 49



49-3-3225