

5. Jahrgang
T10856E

GUMMIKUH &

5,90 DM
öS 50 · sfr 5,90

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

PAST

perfect

2 • 1994
15. Februar 1994
bis
14. März 1994



Jimme
R100

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 inklusive 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 :
Alan Cathcart fuhr die MV
Agusta 750 Imola 4

**Aermacchi 350 SS und
Moto Guzzi Falcone :**
Fünf Räder und zwei
Zylinder von Matthias Auth 50

TECHNIK

Eigenbau :
Die letzten ihrer Art,
Vereinigung von Zündapp
und Yamaha 18

**Restauration einer Kreidler
RS Bj. 1969 :**
Auch in der Schweiz waren
die kleinen Flitzer mit Welt-
rekorderfahrung beehrt 42

Typenkunde :
Honda C 71 und CS 76 38

RUBRIKEN

Korrespondenz :
Was die letzten 4 Wochen
über unsere Schreibtische lief 10

Litera-Tour :
Motorräder aus Suhl, gelesen
von Lothar Schulz 21

Kleinanzeigen :
Such & Find 22

Händlerservice :
Wer verkauft die GUMMIKUH
& PAST perfect 31

Termine & Treffen 48

Impressum 49

Bestellservice : welches Heft
ich unbedingt noch brauche 55

BIKER'S SEELE

**Das Wunder des selbst
beweglichen Eisenhaufens :**
Erinnerungen von David
Longstroke 32

**Mit dem Gespann im Behör-
denschungel :**
(Die erste Geschichte von
Norbert Neder zu diesem
Thema erschien in Nr. 49) 40

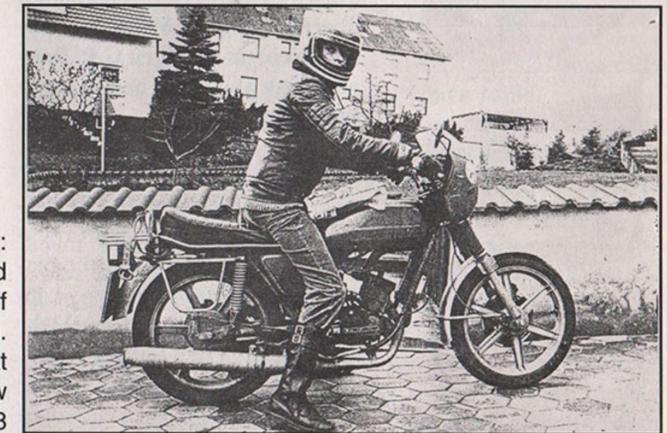
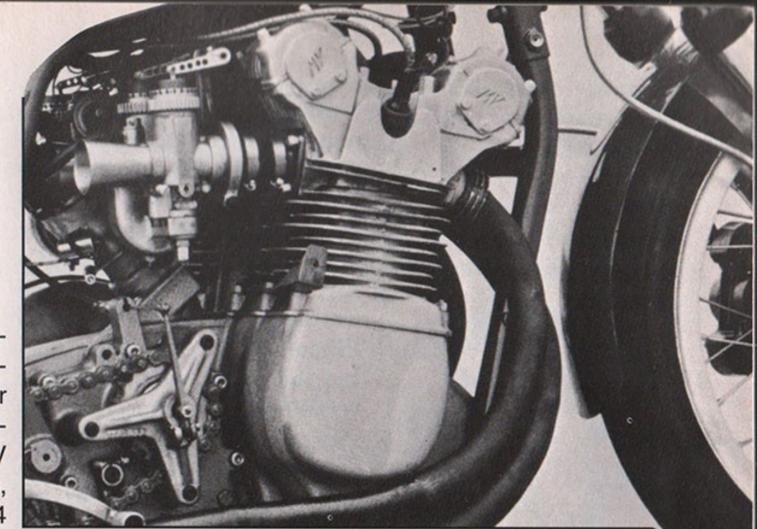
**Alle Sicherheit kommt
von oben :**
Nur so löst man Verkehrs-
probleme 54

GUMMIKUH & PAST PERFECT AUSGABE

57



Eine der mysteriösesten Rennmaschinen der jüngsten Vergangenheit, die MV Agusta F 750, ab Seite 4

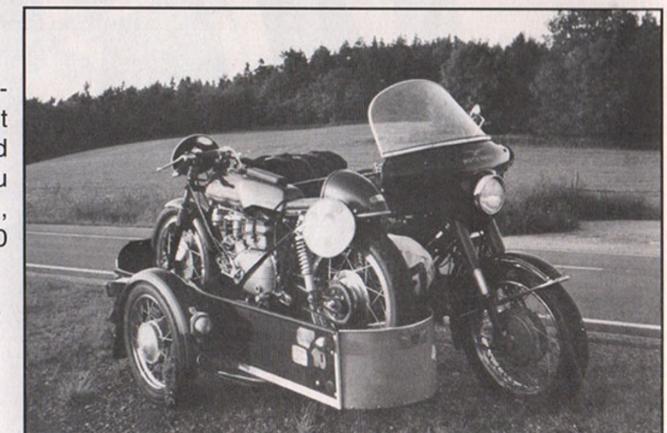


Anno 1981 :
90.000 km und
der Auspuff
blieb trocken.
Zweitakt
Know-How
ab Seite 18

In den fünfziger
Jahren wurden
öfters mal auf
Sportplätzen
kleine Geschicklichkeitsfahrten
abgehalten. Ein
mit Schierseife
bestrichenes
Brett war dabei
ein wichtiges
Requisit (Foto :
250er Rabeneick).
Ab Seite 32



Eine etwas eigenwillige Art, mit dem Motorrad spazieren zu fahren, ab Seite 50



MV 750 IMOLA

Eine der mysteriösesten Rennmaschinen der jüngsten Vergangenheit ist die MV Agusta F 750 Maschine aus Galarte. Zwei solcher Maschinen konstruierte die Mannschaft speziell für das IMOLA 200 Meilen Rennen, eine wurde von Teamchef Alberto Pagni nur neun Runden getestet, bevor sie auf den Laster verladen wurde. Giacomo Agostini und Alberto Pagni waren ausgesuchte Piloten und mußten gegen ein Feld von 22 werks- oder importeurunterstützten Maschinen antreten. Wenn man überlegt, wieviel Werksmaschinen in einem heutigen G.P. Rennen unterwegs sind, hatten es die beiden nicht leicht.

Es ist ein Wunder, daß MV überhaupt angetreten ist. Die Entscheidung von Conte Corrado Agusta, zwei Maschinen für dieses Rennen hinzuschicken, kam nur 25 Tage vor dem Rennen. Mehr als 25 Leute waren für alle Vorbereitungen nötig. Chefmechaniker Arturo Magni und seine Leute mußten den Motor der Straßenmaschine mit Standardgetriebe und Kardanwelle als Basis benutzen, hatten aber Bremsen von der 500-3 G.P. Maschine. Obwohl ein neuer Rahmen mit

verstärkter Schwinge angefertigt wurde, war es in diesem Rennen klar zu sehen, wie schlecht ein Kardan in eine Rennmaschine paßt.

Magni entwickelte später eine Kettenkonversion für die Maschine und verkaufte sie immer noch als Zubehör für die MV-Straßenmaschinen.

Über 5 Jahre war Giacomo Agostini mit seiner feuerroten 3-Zylinder MV unbestrittener König der 350 ccm und 500 ccm G.P. Klasse. Mit der F 750 konnte er nur den 4. Platz am Start erreichen. Es war sehr ungewöhnlich, daß er diesmal Rot-Weiß statt Rot-Silber als Farben für seine Maschine hatte.

Mit dem ersten Trainingslauf lag Ago 3 Sekunden hinter den Ducatis von Smart und Spaggiari. Pagni hatte mit einem Rückstand von 6 Sekunden keine Chance. Er traf eine vernünftige Entscheidung und schickte seine MV zurück auf den LKW. Dadurch, daß sich nun alle auf Ago's MV konzentrierten,

schaffte er endlich einen Platz in der ersten Reihe. So mancher wunderte sich über seine Rundenzeiten, die er dabei zusammenfuhr.

Mit der Startflagge des sogenannten "Europäischen Daytona" ging Ago sofort in Führung. Bruno Spaggiari und Paul Smart, erster und zweiter in der Startreihe, machten mit ihren teuflisch schnellen Ducatis Jagd auf ihn. Der drittplatzierte Dave Simmonds konnte mit seiner H1R Kawasaki wegen Kolbenproblemen leider nicht starten.

Mit ganzer Kraft, Tricks und Erfahrung blieb Ago über 5 Runden vorne, dann kam der lang erwartete

Moment: Paul Smart übernahm auf der schnellen Start-Ziel-Geraden die Führung vor Ago. Dies wurde von den meisten der 70.000 Zuschauer gesehen. Die Ducati zeigte der MV ihr Hinterrad, eine Runde später kam auch Spaggiari vorbei.

Ago, Kämpfer der er war, gab aber nicht auf mit seiner langsameren und merkbar schlechteren fahrenden Maschine. Er verlor nach 40 von 64 Runden nur 8 Sekunden an die beiden Ducatis.

Hinter ihm mit gutem Abstand kam der Rest, gezogen von Walter Villa und Percy Tait mit ihren Triumph 3-Zylindern.

Leider war Ago's übermenschliche Leistung umsonst, 20 Runden vor Schluß begann einer der Auspuffe zu rauchen, das war für MV Agusta das Ende des hochdotiertesten Rennens in Europa, aber ein Tag des Triumphes für Ducati, als Smart und Spaggiari siegte.

MV Managing-Direktor Pietro Bertola war nicht entmutigt, er sagte nach dem Rennen: "Wir kamen nicht um zu gewinnen, sondern unseren Sportsgeist zu zeigen und um bei der Beteiligung Erfahrungen zu sammeln. Solche Rennen sind uns fremd, aber ich verspreche dir, es wird nicht lange dauern, bis wir konkurrenzfähig sind."

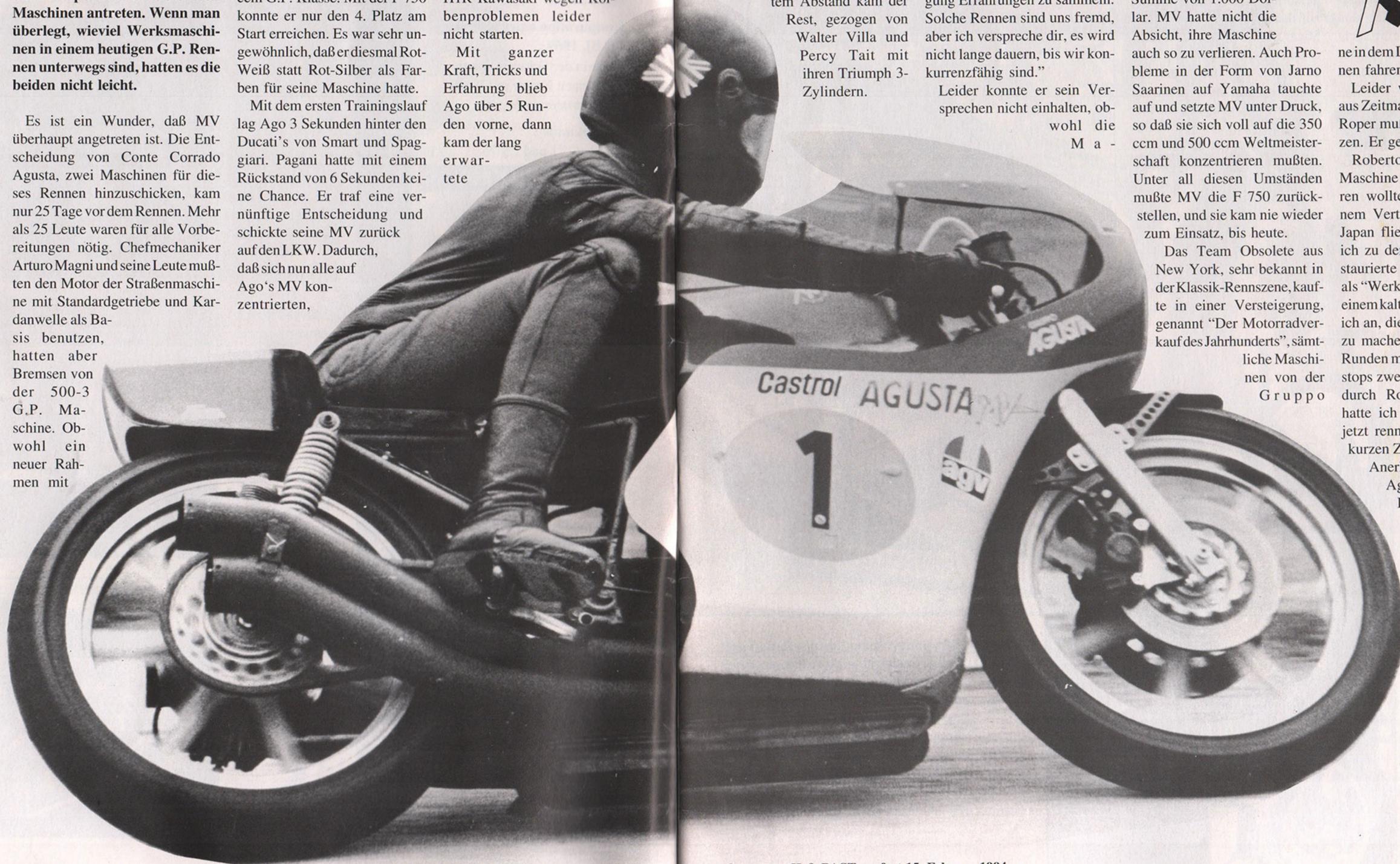
Leider konnte er sein Versprechen nicht einhalten, obwohl die

Agusta. Eine davon war die F 750 von Agostini, sie war die erste von vielen restaurierten Objekten von Roberto Gallina. Es war beabsichtigt, daß Dave Roper, der Nr.1-Fahrer beim Team Obsolete, diese Maschine mit der Absicht gebaut war, weitere F 750 Rennen in Europa und Amerika zu bestreiten. (Es sollte auch als Werbung für die neue 4-Zylinder 750 ccm Super Sport Straßenmaschine gelten, die aus der Rennmaschine entwickelt worden war). Hauptproblem war das Jahr davor, die A.M.A Regeln erlaubten den Kauf von John Coopers BSA 3-Zylinder, Sieger in Ontario, für die lumpige Summe von 1.000 Dollar. MV hatte nicht die Absicht, ihre Maschine auch so zu verlieren. Auch Probleme in der Form von Jarno Saarinen auf Yamaha tauchte auf und setzte MV unter Druck, so daß sie sich voll auf die 350 ccm und 500 ccm Weltmeisterschaft konzentrieren mußten. Unter all diesen Umständen mußte MV die F 750 zurückstellen, und sie kam nie wieder zum Einsatz, bis heute.

Das Team Obsolete aus New York, sehr bekannt in der Klassik-Rennszene, kaufte in einer Versteigerung, genannt "Der Motorradverkauf des Jahrhunderts", sämtliche Maschinen von der Gruppe

ne in dem Daytona Vintage Rennen fahren sollte. Leider wurde die Maschine aus Zeitmangel nicht fertig, und Roper mußte ein BSA-3 benutzen. Er gewann trotzdem!

Roberto Gallina, der die Maschine normalerweise fahren wollte, mußte wegen seinem Vertrag mit Honda nach Japan fliegen. Deswegen kam ich zu der Ehre, die frisch restaurierte Maschine in Misano als "Werkstester" zu fahren. An einem kalten Wintermorgen fing ich an, die Maschine rennfertig zu machen. Nach ungefähr 40 Runden mit zahlreichen Boxenstops zwecks Neueinstellungen durch Roberto's Mannschaft, hatte ich das Gefühl, daß sie jetzt rennbereit war. In dieser kurzen Zeit fand ich eine neue Anerkennung für Giacomo Agostini's heldenhafter Leistung gegen die beiden Ducatis in IMOLA. Manchmal kommt großes Lob nicht aufgrund eines Sieges, sondern wegen Agostini's Rennen 1972 in IMOLA.



Agostini's M.V. trug Scarab Bremsscheiben anstatt den Ceriani-Trommelbremsen und den nicht kompletten Kettenantrieb von Magni. Gallina brachte den Kettenantrieb wieder in Ordnung und überholte den Motor gleichzeitig. Es ist ein leicht modifizierter Motor des Straßenmodells, das ja wiederum selber aus dem G.P. Renner entwickelt wurde.

Der zentrale Zahnradantrieb zu den 2 obenliegenden Nockenwellen blieb, auch das Kurbelwellengehäuse ist Produktionsteil, die 4 Zylinder sind neu gegossen und einteilig, nicht wie bei normalen Motoren, einzeln. (Die 750 Regeln gestatten solche Änderungen). Der Zylinderkopf ist serienmäßig, aber die Nockenwellen sind speziell hergestellt. Die Zündung ist wie in der Straßenmaschine Autoähnlich, mit Kegelrad-getriebenem Verteiler hinter den Zylindern und einer Batterie-Zündanlage. Die meisten Werks-Rennmaschinen sind mit Magnetzündern ausgestattet. Die Ölversorgung ist durch eine 3-Liter Ölwanne, die unter der Verkleidung herausragt, gesichert. Überraschend war das Weglassen des Ölkühlers, der nötig gewesen wäre, hätten sie längere Rennen fahren wollen.

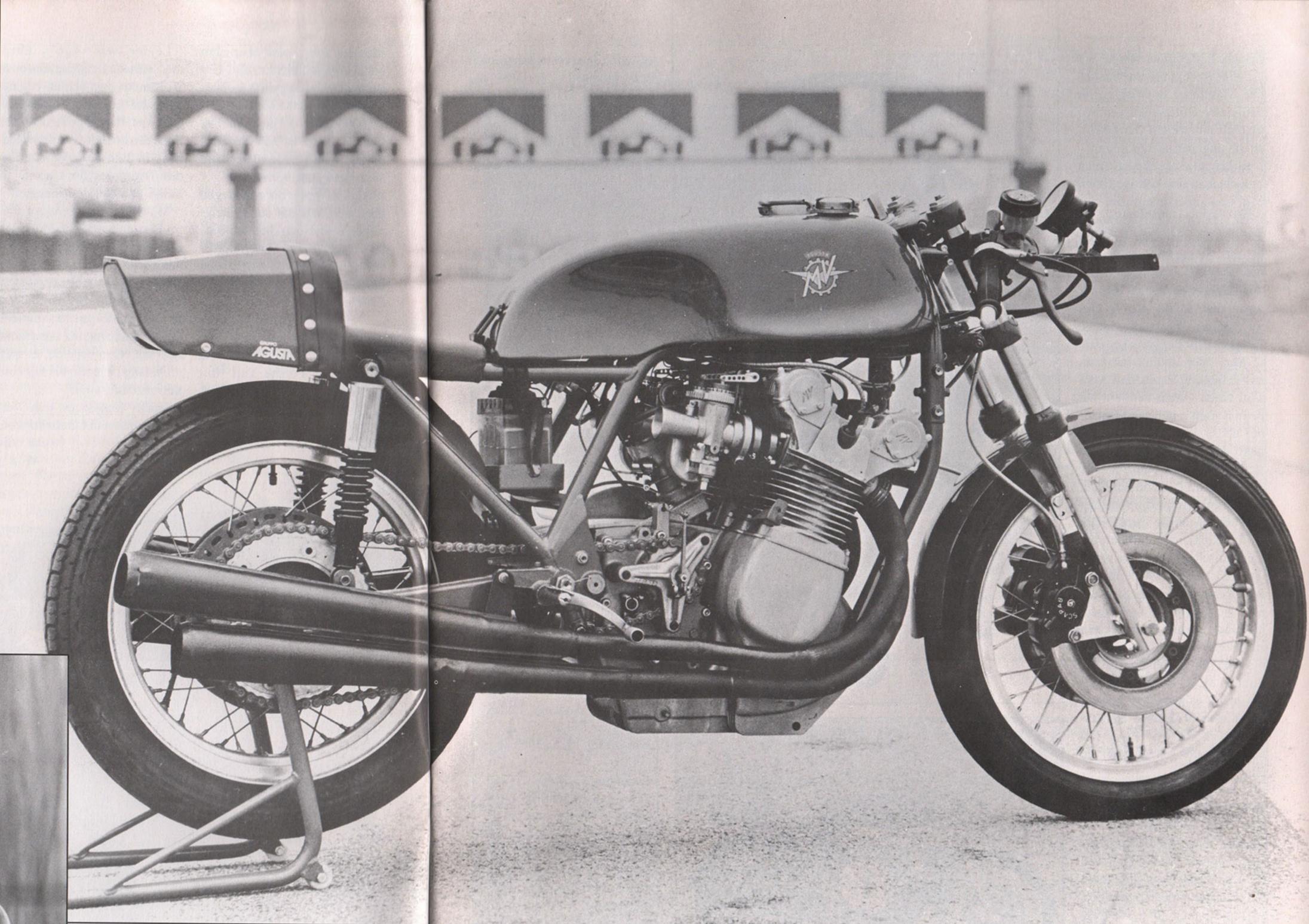
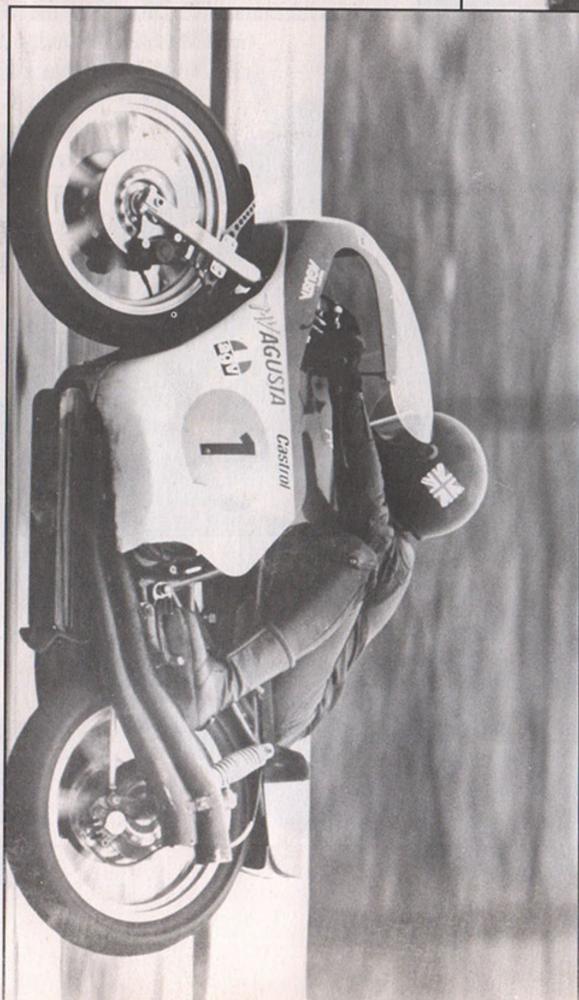
Anschließend bauten sie, passend zu der Kettenkonversion, ein eng gestuftes 5-Gang Getriebe ein.

Das Getriebe ist schwer zu schalten, mit dem rechten Fuß und den ersten Gang nach oben. Nach einiger Zeit wurde es zur Strafe und machte keine Freude mehr. Im Gegensatz zu dem G.P. Modell muß die Kupplung beim Hochschalten betä-

tigt werden, um einen sauberen Gangwechsel zu erreichen, sonst ist ein verpaßter Gang oft das Ergebnis.

Sogar wenn man es richtig macht, es ist immer noch langsam und mechanisch, man fühlte, wie die Zähne zusammenrasten, vergleichbar den berühmten BMW Boxer-"Clunky"-Getrieben, und das alles von einem Motor mit Kettenumbau und neuem Getriebe, sorry, aber es ist mißlungen.

Leider hatte die langsame Schaltung auch ihre Wirkung auf den Charakter des Motors. Sogar die Straßenversion hatte es schwer, die Umdrehung noch zu halten. Man fühlt, daß die ausgewucherte, aber nicht erleichterte wälzgelagerte Kurbelwelle (2 Kugel- und 4 Rollenlager) es schwer hat, Drehzahlen aufzubauen. Bei 6.000/min fängt das nutzbare Drehzahlband an und geht bis in den roten Bereich bei 10.000/min, aufgezeigt auf Veglia-Instrumenten mit dem ungewöhnlichen schwarzen Zifferblatt, das bedeutet, unter 6.000 UPM muß man runterschalten, die Kupplung lang-



sam kommen lassen bis das Powerband wieder erreicht ist, nicht so einfach wenn man mit jedem Gangwechseln 2.500 UPM verliert.

Also bis zur roten Linie aufdrehen, langsam den Gang schalten (wie schon gesagt, schnell schalten bedeutet einen verpaßten Gang) und beten, daß man noch im Leistungsbereich ist. Natürlich, ein 6-Ganggetriebe würde dieses Pro-

blem erledigen, aber die F 750 Regeln sind so, daß die Gangzahl nicht geändert werden darf. Ein anderes Problem sind die Vergaser, beim Testfahren mußte ich zumindest sechsmal in die Boxen fahren, bevor wir überhaupt 10.000/min erreichten. Die von 29 auf 30 mm aufgebohrten Dell'Ortos sind sehr

empfindlich auf die kleinsten Änderungen von Düsen und Nadeln. Einen Vergleich in der Viertaktwelt habe ich bis dahin nur mit Aermacchis machen können. Es wäre alles nicht ganz so tragisch, wenn die Fahrleistung stimmen würde, so wie bei der 350 ccm und 500 ccm Maschine aus demselben Stall, aber

das ist eben nicht der Fall. Man hat das Gefühl, auf einer großen und brutalen Maschine, ähnlich der CR 750 von Honda (sie fährt ebenfalls nicht besonders) zu sitzen. Die trichterförmige, breit auseinandergesetzte Auspuffanlage ergibt einen sperrigen Eindruck, der verstärkt wird wenn man darauf sitzt.

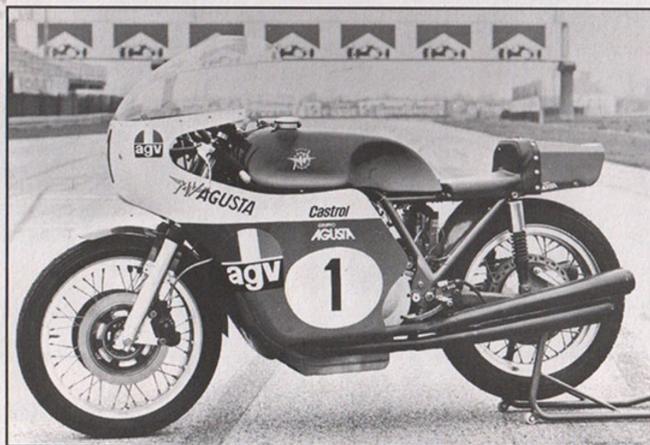
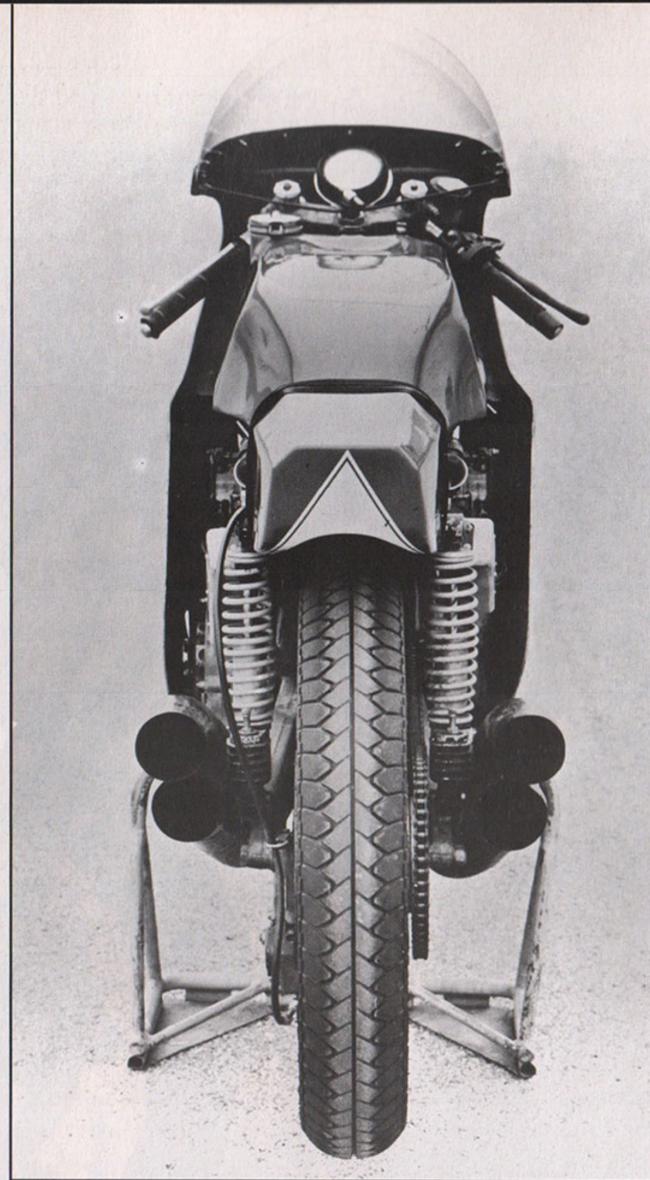
Der Platz ist beschränkt, Ago ist zwar kleiner als ich, aber Fußrasten und Lenker sind falsch zueinander plaziert. Ich habe den Motor nicht ausgemessen, aber man hat ein Gefühl, daß er doppelt so breit ist wie der, der eleganten 500 ccm G.P. Maschine. Mit einem Radstand von 1340 mm ist sie kürzer, als

manche 250 ccm-Maschine, ein sicheres Rezept für eine handliche Maschine. In Misano mit den vielen Hufeisenkurven, wo man oft im zweiten Gang fährt, ist sie angemessen zu fahren.

In langen, schnellen Kurven braucht man eine kräftige Hand. Mit Gas untersteuert sie, das heißt, sie zieht immer nach außen auf den Grünstreifen (Im Gegensatz zu den kardangetriebenen BMW und Guzzi, wobei es zur Untersteuerung kommt, wenn man in der Kurve Gas wegnimmt). Nicht die ideale Fahrweise für Bergstrecken (Isle of Man oder Imola). Ich kann aus Erfahrung sagen, daß Agostini einen Orden verdient hat beim Kampf mit dieser Maschine, als er die beiden Ducatis jagte. Ich hoffe, daß er wenigstens einen Bonuspunkt bekam.

Motor Nr. 2 ließ einen nicht vergessen, daß er Erbe von einer Straßenmaschine war. Die Vollverkleidung vergrößert die mechanischen Motorgeräusche, und das ist meiner Meinung nach der Grund, warum die Straßen-MV im Vergleich zu einem japanischen Multi-Zylinder sehr zurückgeblieben wirkt. Ich habe nie viel übrig gehabt für die Straßen-M.V.'s, die ich gefahren habe, es war viel Theater und Krach, aber nichts Spektakuläres ist passiert, etwas Besonderes oder schnell sind sie auch nicht.

MotorCycle Weekly hat 1973 eine MV 750 getestet (zugegeben ohne Verkleidung), sie schaffte eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 178 km/h und im schnellsten Lauf 195 km/h mit Rückenwind, das sagt alles. Ab der Rahmen-Nr. 1.402 trägt dank der Herren Ceriani und Girling die MV hinten und vorne eine vernünftige Federung. Die Scarab Bremsen waren überraschend gut. Überraschend für jemanden, der immer Probleme hatte, seine 750 SS Ducati zum Stehen zu bringen, bis er Lockheeds angebracht hatte. Er hat ja keine feinfühligeren Bremsen der MV-G.P.Maschine der gleichen Ära. Das alles heißt



aber nicht, das M.V. keine Wunder an der F 750 zaubern konnte. Sie taten es nur nicht. Es ist auch möglich, daß meine Einschätzung ein bißchen hart ist, und daß die einzige Sünde war, sie in Hast gebaut zu haben.

Ob MV es so weit gebracht hätte, Ducatis und Triumph/BSA-3 zu schlagen, ist eine irrelevante Frage. Die Homologation der Yamaha TZ 700 machte jede Chance zunichte, einen seriennahen Produktionsrenner für die Formel 750 her-

zustellen. Jetzt besteht aber durch Rob Iannuccis Vorliebe die Möglichkeit, klassische Motorräder auf den neuesten technischen Stand zu bringen, so daß wir endlich die MV sehen können, wie sie in Wirklichkeit sein sollte. Eigentlich schade, daß es so lange gedauert hat.

Text: Alan Cathcart,
Übersetzung: Richard Greenwood,
Fotos: Kel Edge

Technische Daten MV Agusta Imola:

Motor: Luftgekühlter Vierzylinder-DOHC-Reihenmotor
Bohrung x Hub: 65 x 56 mm
Hubraum: 743 ccm
Leistung: 85 PS bei 10500/min
Verdichtung: 10,8 : 1
Vergaser: 4 x 30 mm Dell'Orto
Zündung: 12 V Batterie-Zündung mit Verteiler
Getriebe: 5-Gang, Endantrieb über Kette
Kupplung: Mehrscheiben in Ölbad
Federung: 35 mm Ceriani-Telegabel, Schwinge mit 2 Girling-Federbeinen
Radstand: 1340 mm
Bremse vorn: 2 x 280 mm Scarab Scheibenbremsen, hinten: 200 mm 2LS Trommelbremse
Räder/Reifen vorn: 3.25 x 18" Dunlop KR 84 auf Borrani WM2-Felge, hinten: 4.50 x 18 Michelin auf Borrani WM4-Felge
Gewicht: 184 kg
Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h (geschätzt)
Baujahr: 1972
Besitzer: Team Obsolete, Brooklyn New York, USA

GREENPEACE



M.S.B.K. Hamburg

Ich möchte mehr über Greenpeace wissen!

Vorname, Name _____

Straße, Hausnummer _____

Postleitzahl, Ort, Zustellpostamt _____

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

Es ist die Menschheit selbst, die Schiffbruch erleidet.

LITERA-TOUR

Motorrad-Oldtimer restaurieren

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

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

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

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

Motorräder aus Zschopau - DKW & MZ 1922 bis 1993

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

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

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

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

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

Wir liefern per Post gegen Rechnung.

Bestellen Sie noch heute direkt beim Verlag

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



Basteln oder nicht Basteln, das ist doch keine Frage

Betr.: "Oberlehrermäßiger" Leserbrief von Jörg Niemeyer, Ausgabe 56: zum Gasgestänge für BMW's, Ausgabe 54

Hallo Udo, zunächst vielen Dank für Deine energische, aber sachliche Unterstützung in Sachen Lesertip unseres "Oberlehrers". Der Junge scheint wirklich Probleme zu haben und gehört offensichtlich zu der Spezies von Bikern -wenn er überhaupt einer ist-, die uns auch auf Treffen und Veteranenveranstaltungen so viel Freude bereiten. Auch wenn man bei soviel Lob und Unverständnis als unerfahrener Schreiber zunächst schluckt, begrüße ich es, daß Ihr auch solche Reaktionen und die passende Antwort dazu veröffentlicht.

Vielleicht zeigt uns der liebe Jörg aber doch nicht nur eigene Verständnislücken, sondern dokumentiert zusätzlich Erläuterungsbedarf, den auch einige derer empfinden, die nicht in die Gruppe der "Oberlehrer und Besserwisser" gehören. Diese netten Leute melden sich im allgemeinen zu selten. Daher will ich gern versuchen zu dem möglichst kurz und einfach gehaltenen Artikel folgendes zu erläutern:

1. Die Sache mit der Sinus-Funktion wird einfach verständlich, wenn man sich einen Kreis mit umlaufendem Zeiger aufzeichnet. Wir erkennen daran, daß die Höhenänderung der Zeigerspitze (parallel zur Mittellinie), bei gleichem auf der Kreisbahn zurückgelegtem Weg von der Lage der Zeigerspitze zu Beginn der Bewegung abhängig ist (siehe folgende Skizze). Bei der Hebeleier wollen wir Drehbewegungen über Hubbewegungen umlenken. Bei einem Boxer Motor liegen die

Vergaser nicht in einer Ebene gegenüber der Welle des Gasgestänges. Eben diesen Versatz muß man so gut es geht durch eine unterschiedliche Grundstellung der Gaszughebel ausgleichen, um eine über die Drehbewegung des Gasgriffes gleichförmige Öffnung der Drosselklappen zu erreichen.

2. Die Welle läuft natürlich nicht mit der Gewindestange als Gleitlagerung. Die gesamte Welleneinheit besteht aus einer durchgehenden Gewindestange, auf die Rohrteile und Hebel aufgeschoben und mit den Muttern verspannt werden.

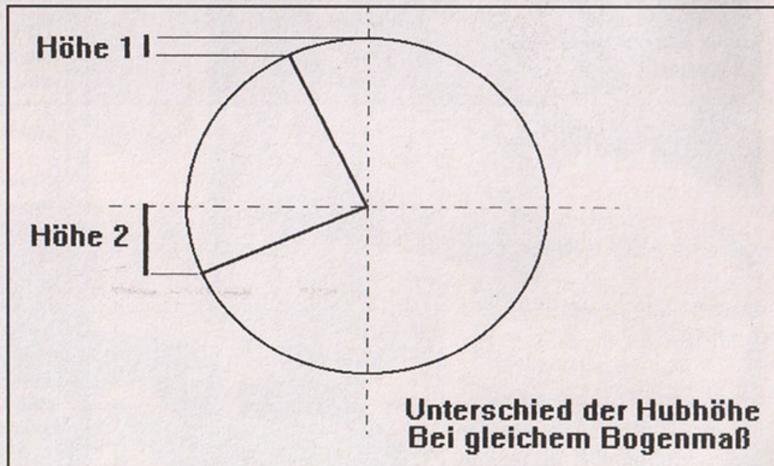
Bei einer Gleitlagerung, die hier voll ausreicht, ist damit das Rohr Teil der Gleitlagerung. In die Lagerböcke habe ich Gleitlagerbüchsen eingepreßt. Eine Kugellagerung mit Lagerscheiben wäre natürlich besser, aber auch aufwendiger.

3. Der einfache Aufbau a la Stabilbaukasten hat einen einfachen und gewollten Grund. Die gesamte Hebeleier sollte möglichst einfach, unter Verwendung von Normteilen, aufgebaut sein, um den Bau ohne Spezialwerkzeug und ohne anzufertigende Drehteile zu ermöglichen. Der Kreativität und Optimierung sind keine Grenzen gesetzt, aber im Prototypen und in der Vereinfachung liegt die Schwierigkeit.

4. Zum Schluß ein Wort zu Metallklebern. Die Technologie der Epoxid-Kleber hat sich heute zu einer Konkurrenz des Schweißens entwickelt, die uns in vielen Fällen helfen kann. Unterschiedliche Füllstoffe beeinflussen die Eigenschaften des Klebers. Die Verstärkungen im Gehäuse wurden mit Aluminium gebundenem Kleber befestigt, wie der von Metallix oder Devcon als Industriekleber im Handel ist. Sauberkeit und gründliche Vorbereitung vorausgesetzt sind diese Klebstoffe in einigen Fällen besser ein-

man als Freizeitausgleich erarbeitet hat, auch anderen mit wenig Mehraufwand zugänglich zu machen. Sofern es meine Zeit erlaubt will ich gern versuchen Euer Blatt mit weiteren Anregungen zu unterstützen. Aber nicht ungeduldig werden, die Zeit ist knapp, ein 51/3 Gespann ist nebenbei fertigzustellen (Die Leidensgeschichte der Restauration ist schon zum Teil im PC.) und ein paar Fotos sollen noch dazu.

Volker Timmer.



setzbar als Schweißverbindungen. Wer diesen Klebern grundsätzlich nicht traut, sollte nie mehr fliegen. Wesentliche Konstruktionsteile der Linienmaschinen werden heute in Klebertechnik hergestellt. So, damit genug der Erläuterung. Übrigens kommt es tatsächlich vor, daß man als Verfasser von Lesern angerufen wird und ein angenehmes Echo erfährt. Damit ist das Ziel erreicht, das was

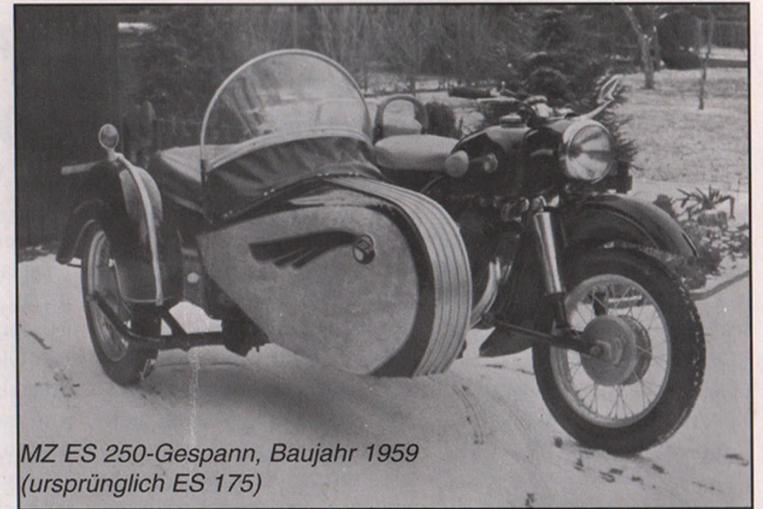
Zu meiner Kritik hat auch der Leserbriefschreiber Jörg Niemeyer einen Brief geschrieben, den ich leider nicht abdrucken darf, weil er jetzt schmolzt und der Sache endlich ein Ende machen will. Lieber Jörg, ich dachte, scharfe Kritiker können auch etwas dergleichen retourvertragen, war doch nicht so gemeint, nicht mehr böse sein, weiterhin schöne Kommentare schreiben, ja?

Friede, Udo

Restauration kurz + knapp in Tabellenform

Hallo Gummikuhredaktion, als ich neulichst mal wieder gedankenverloren meine Gummikühe durchblättere, kam mir eine Idee: Wie wäre es denn mit einer Kurzrestauration in Tabellenform von Lesern für Leser oder von Euch natürlich. Diese soll besonders für die vielen Leute gedacht sein, die ein noch voll alltagstaugliches, geschichtsbeladenes Gefährt aus früheren Jahren besitzen und nur die kleinen Tücken oder Problemchen beseitigen wollen, einfach, um zu fahren...!

Es soll ja schließlich vorkommen, daß man seine Maschine nicht einer Vollrestauration unterziehen will oder kann (Geld!) Ich schreibe Euch deshalb die von mir gemachten Erfahrungen mit meiner MZ ES 250 auf (siehe Kasten): Alle von mir gemachten Angaben erheben natürlich keinen Anspruch auf Vollständigkeit oder Richtigkeit!! Ich hoffe, daß mein Brief im



MZ ES 250-Gespann, Baujahr 1959 (ursprünglich ES 175)

Fall einer Veröffentlichung nicht nur einigen Leuten hilft, sondern auch andere ermutigt, etwas

für ihr spezielles Moped zu verfassen.

Thomas Gloger

Problem	Lösung	Problem	Lösung
An Problemen mit dem Leerlauf ist oft der mechanische Flickkraftregler der Lichtmaschine Schuld.	Lichtmaschine von TS 250 bzw. TS 250/1 paßt und besitzt diesen nicht, macht deshalb keine Probleme.	Batterie ist im Eimer.	Die ES 250 (nicht /1!) -Batterie ist in Abmessungen und Daten identisch mit der der BMW R 25. Leicht zu bekommen im Zubehörhandel.
Besonders im Seitenwagengebetriebe reißt leicht der Antriebsgummidämpfer aus.	Der Antriebsgummidämpfer ist identisch mit dem der ETZ 125/150 - Modelle.	Besonders im SW-Betrieb knickt die Maschine vorn ein, fährt sich schwammig.	Sehr wahrscheinlich sind nur die Federbeführungsringe verschlissen. Identisch sind die der TS-Modelle.
Kettenschläuche sind gerissen.	Solche von ES/TS 125/150 passen sehr gut, wenn man die Halteläppchen vorn abschneidet.	Sitzgummibezüge sind versprödet.	Sie sind identisch mit allen auf späteren Maschinen verwendeten.
Bremsbeläge abgenutzt und kein Ersatz mehr zu bekommen.	Bremse vorn umbauen auf ES 250/1 oder /2, hinten auf Superelastik Seitenwagen. Die Beläge gibt es bei jedem Vertragshändler.	Ein neuer Kolben ist nötig.	Kolben TS-Modelle einbauen.
Fahrerfußrasten sind hinüber.	Wenn man die Innenbohrung vergrößert, passen die original aussehenden Gummis vom Simson-Moped.	Keine Isolatorzündkerze mit Wärmewert 225 zu bekommen.	Von mir erfolgreich verwendet ist die Kerze Bosch W5AC.
Knarrendes Geräusch, das beim Ziehen der Kupplung verschwindet.	Das Axialspiel des 28-zähligen Antriebsrades auf der Kurbelwelle ist zu beseitigen.	Es ist keine Auspuffdichtung zu bekommen.	Beim Auspuffreparaturservice versuchen.
Lenkergriffgummis und Gasgriffmechanik sind verschlissen.	Original passend sind Griffe von der Simson Schwalbe.	Dichtungen gesucht für Kupplungsdeckel u. -abschlußkappe.	Passend sind die der TS-Modelle.
Kette und vorderes Antriebskettenrad erneuern.	Teile vom TS 250 und /1 Modell passen, Kette kürzen.	- In die Verschlußschraube für die Öleinfüllung ein winziges Loch für den Druckausgleich bohren.	
Kickstartergummi kaputt.	Simsonsgummis sind original passend.	- Alle Ölschmiernippel auf Fett umstellen.	
		- Vorsicht ist geboten bei allen TS-Teilen, die ähnlich aussehen. Sie passen oft nicht.	
		- Die Anschaffung des hervorragenden Reparaturhandbuchs ES 175/1 ES 250/1 ES 300 (siehe Inserate) lohnt sich.	

Neues über Schmierereien

Zweitakt- Ölereien und was man so darüber alles weiß

Fragen an David Longstroke (to blei or not to blei), Heft 50 und Anmerkungen zum Leserbrief von Carsten Stegmann, Heft 52, Seite 17.

Liebe Redaktionsmitarbeiter, die Sache mit den Ölzusätzen von David Longstroke habe ich mehrfach durchgelesen und einige zusätzliche Fragen sind noch zu klären:

- In einer anderen Ausgabe habt Ihr einen Bericht über Öl-Zusätze zu Verbesserung der Scherstabilitäten von Ölen berichtet.

Carsten Stagmann teilt im Heft 52, Seite 17 u. a. mit, daß er HB 15 W 40 im Verhältnis 1:60 in seiner MZ verfeuert und gute Erfahrungen gemacht hat.

Meine Fragen konkret:

1. Einfaches Öl, z.B. SAE 30 ist dies das Gleiche wie das im Handel angebotene Zweitaktöl? und welchen Unterschied gibt es dann zum angebotenen abbaubaren Bio-Öl?
—Tip: 5 Liter Bio-Öl für Stihl-Kettensägen von Stihl kosten ca. 25,—DM!

2. Wenn die Zusätze von HD Ölen verbrannt werden (gecrackt werden), welche Schadstoffe werden letztendlich freigesetzt?

3. Welche Auswirkungen sind bei dem Problem der Ölkohle am Kolben, Überströmkanälen, Auspufftöpfen zu erwarten?

4. Letztendlich könnte man beim Zweitakter, ob Stihl-Kettensäge oder Vespa-Roller nicht völlig verwertetes HD-Öl (ich denke z.B. an einen vorzeitigen Ölwechsel - bei der Wintereinmottung etc.) der kostspieligen Entsorgung vorenthalten und im Zweitakter verbrennen.

Rolf-Günter Dämmer

Hallo Leute!

Ich wußte ja gar nicht, daß ich jemals was über Ölzusätze geschrieben habe. Dummerweise konnte ich auch bei mehrmaligem Durchlesen meines Bleifrei-Artikels (ich hatte das Ganze ja noch halbwegs im Kopf, wollte aber trotzdem sicher gehen) nicht ein Wort finden, daß sich auf Öle oder gar Ölzusätze bezogen hätte. Das hätte ja auch mit Blei oder nicht, wo es ausschließlich um Kraftstoffe geht, gar nichts zu tun gehabt.

Insofern also ist mir unklar, wieso Leser Dämmer sich auf mich bezieht.

Außerdem bin ich tatsächlich kein Ölexperte und werde mich hüten, Weisheiten zu verbreiten, von denen ich selber keine Ahnung habe. Es sei denn, ich habe ausprobiert.

Daher möchte ich die angeschnittenen Fragen nur mit äußerster Vorsicht beantworten, so weit es mir möglich erscheint.

1. Grundsätzlich brauchen Zweitaktöle nicht so viele Additive wie Viertaktöle, weil im Zweitakter ja stets mit Frischöl geschmiert wird und deshalb Dinge wie Alterungsbeständigkeit oder weiter Viskositätsbereich keine Rolle spielen.

Zusätze in Zweitaktölen sollen vor allem leichte Mischbarkeit mit Benzin bewirken (Selbstmischeröle) und auch die Scherstabilität spielt beim Zweitakter eine eher noch wichtigere Rolle (wegen der geringen Schmierstoffmenge) als beim Viertakter. Außenborder- und Motorsägenöle (nicht Kettenöle!) sind besonders scherstabil und die Motorenhersteller gestatten bei ihrer Verwendung niedrigere Mischungsverhältnisse als bei Verwendung von ungeleiteten Motorölen (dies gilt besonders für die USA, weil dort spezielle Zweitaktöle noch

vor wenigen Jahren weitgehend unbekannt waren und man häufig darauf angewiesen war, seine Mischung selbst herzustellen). Bio-Öle dürften vermutlich aus pflanzlichen Ölen hergestellt sein und können nur in Zweitakttern verwendet werden, weil sie wahrscheinlich im Viertakter nach einiger Zeit zum Verharzen, bzw. Verkleben neigen würden, wie man das von Rizinus kennt, das früher als Rennöl verwendet wurde nach jedem Rennen eine Reinigung des Motors mit Spüöl o.dgl. erforderlich machte.

2. Ich habe keine Ahnung welche Schadstoffe bei der Verbrennung von modernen Ölen entstehen.

3. Je mehr Öl man rein-schüttet, desto mehr wird sich überall dort absetzen, wo man es nicht brauchen kann. Wobei allerdings die Ölkohleablagerung an den Spül-, bzw. Auspuffschlitzen teilweise konstruktiv beeinflusst wird. Die Zweizylinder-ILOs z.B. neigten dazu, die Auslaßschlitze zuzusetzen. Bei heutigen Motoren ist das kaum noch ein Thema, weil die Gase mit weniger Verwirbelung abströmen.

4. Ich würde auf keinen Fall gebrauchtes Öl im Zweitakter verfüttern. Erstens ist das Öl schon nach wenigen Betriebsstunden ganz schön verdreht und zweitens enthält es trotz Feinstfilter - Schmutzpartikel und Abrieb, die teilweise scharfkantig sind und den Verschleiß nicht gerade reduzieren. Die Pleuelfüße von Zweitaktmotoren sind sowieso meist ziemlich empfindlich.

Soweit meine persönliche Meinung, die nicht unbedingt mit den Tatsachen übereinstimmen muß! Ich sage Euch aber jemanden, der das alles mit Sicherheit erheblich besser weiß:



Himmelfahrtskommando

Das MZ-Treffen im Erzgebirge, traditionell am Himmelfahrtswochenende (12.5. - 15.5.), findet dieses Jahr erstmals an der Kinder- und Jugendpension Pfaffroda (Dorfstraße 34, 09526 Pfaffroda) statt. Der Ort liegt nördlich von Olbernhau an der B 171. Veranstalter sind neben der Jugendherberge Warmbad und dem Motoren- und Zweiradwerk-Zschopau auch der MZ-Club Deutschland, bei dessen Vorsitzenden Ralf Spieß, Tel.: 02331-31445 auch eventuelle Fragen gestellt werden können.

Udo

Das ist der Ölexperte von ARAL, ein Herr Brunold, der unter folgender Adresse zu erreichen ist:

ARAL-Zentrale, Postfach 1004 50, Wittener Str. 45, 44789 Bochum, Tel.: 0234/315 22 06.

Dieser Mann ist bestimmt bereit, die anstehenden Fragen zu beantworten und da weiß man dann auch, daß es stimmt!

David Longstroke

Wir haben den Herrn Brunold gebeten, die Fragen von Rolf-Günter zu beantworten und werden später seine Stellungnahme abdrucken.

Vorher EMU nachher EMA E.M.U. ade?...NEIN!

Die Gründung einer politischen neutralen, europäischen Motorradfahrervertretung war ein Leichtes, jedoch dafür einen geeigneten und von der EG - Bürokratie akzeptierten Namen zu finden schon weitaus schwieriger!

Da die ursprüngliche Abkürzung E.M.U. für EUROPEAN MOTORCYCLIST'S UNION bei den gerade auch in puncto Namenswürden, immens arbeitswütigen EG - Beamten und Politikern zu ständigen Verwechslungen mit der European Monetary Union, also der Europäischen Währungsunion (!!!) führte, haben sich die Mitglieder des Motorradverbandes kurzerhand entschlossen, diesen in **EMA - EUROPEAN MOTORCYCLIST'S ASSOCIATION** umzutaufen.

Wir hoffen damit sowohl den europäischen Motorradfahrern einen eingängigen Namen für Ihren Dachverband, als auch den Brüsseler Eurokraten einen akzeptablen Konsens für eine dauerhafte und effiziente Arbeit anbieten zu können. Selbstverständlich wird der Bundesverband der Motorradfahrer - BVDM e.V. weiter Mitglied in der EMA sein.

Bundesverband der Motorradfahrer e.V.



Kassengestell oder teure Spezialausführung

Mit welcher Brille brillen Sie richtig ?

Zwar schreibe ich nicht sonderlich gern, aber ich habe das Gefühl, mit der "Brillenfrage" wird etwas hochstilisiert, was simpelst zu lösen wäre. Ich gehe völlig subjektiv auf das Thema ein. Im März 1954 kaufte ich mein erstes Motorrad, eine Mars Stelle 175 S. Obgleich man damals auch ohne durfte, erstand ich auch bald einen Sturzhelm-Römer Halbschale-, noch nicht aus Kunststoff.

Da zu einem richtigen Motorradfahrer auch eine Motorradbrille gehört, kaufte ich solch ein Teil bei Detlev Louis in Hamburg; Fabrikat weiß ich nicht mehr, ich sehe nur noch die weiche braune Belederung um die Verbundglasscheiben mit Knick. Das Problem für mich als Brillenträger glaubte ich mit einer runden Nickelbrille vom nächsten Optiker gelöst zu haben, es ging aber jetzt erst los!

Die Schutzbrille lag nicht fest mit der Belederung an, sondern stützte sich an der optischen Brille ab, was zu Druckstellen beim Träger und ziemlich bald zum Zerkratzen beider Gläsersätze führte. Außerdem lief Regenwasser hinter die Brille - mit der Folge sehr nachhaltigen Beschlagens. Die dann folgenden Basteleien mit in der Schutzbrille irgendwie befestigten optischen Gläsern mit höchst problematischer Justierung - ich habe zu meiner Kurzsichtigkeit Astigmatismus auf beiden Augen- und Dauermitführen einer normalen optische Brille in irgendeiner Tasche mit den zwangsläufigen Brüchen will ich nicht im einzelnen breittreten. Jedenfalls hatte ich nach zwei Jahren des Ausprobierens einerseits die Nase voll, andererseits soviel Selbstbewußtsein gewonnen, daß ich

auf die Benutzung einer Motorradbrille - auch die spezielle IDEAL für Brillenträger war das Gelbe nicht - ganz verzichtete. Ich fahre seitdem ausschließlich mit der optischen Brille, bei der es wichtig ist, daß das Gestell stabil ist und vor allem über und neben dem Nasenrücken satt anliegt, damit dort kein Fahrtwind durchkommt. Daß hin und wieder einmal ein Freudenrädchen innen am Glas landet, oder daß im Winter auch mal die Augenbrauen oben am Gestell festfrieren, ist nicht tragisch. Beschlagen gibt es nur bei wässrigem Schneefall und da paßt während der Fahrt ab und zu der kleine Finger hinter das Glas, um die Sicht wieder rein zu bekommen.

Seit rund 38 Jahren betreibe ich meine Fahrerei ganzjährig zur vollen Zufriedenheit wie beschrieben, wobei ich - wenn irgendmöglich - Langstrecken bevorzuge. Auch die schneller werdenden Motorräder (nach Mars erst Maico-Taifun, dann R 69 S - später mit Kayser Zylindern-, dann BMW 80 G/S und jetzt GS) erforderten keine Änderungen. Kurze Zwischenspiele mit Gläserverkleidung und später mal mit Visier (BMW-System) wurden schnell abgeblasen. Ich mag eben gern den Wind im Gesicht - die Augen ausgenommen. Die GS wurde deshalb auch vor ihrer Inbetriebnahme von ihrer "Cockpitverkleidung" samt Scheibe

befreit, zugunsten eines Rundscheinwerfers und des R 100 R Instrumententrägers. Ich fahre optimal mit Jethelm (Davida) mit Schirm zum Abschirmen von Wasserfontänen und optischer Brille mit nicht entspiegelten - wegen geringerer Neigung zum Verkratzen - Colormatic-Gläsern, die nachts nicht beinträchtigen und bei Sonne und vor allem bei Schnee viel von der Blendung nehmen.



Fazit: Warum so viele

Klimmzüge, wenn der Optiker die Lösung über den Laden-tisch verkauft und die Krankenkasse auch noch das meiste zahlt. Übrigens, weggefliegen ist mir die Brille noch nie, auch nicht bei über 200 Km/h auf der offenen nackten Suzi meines Sohnes, wobei der Spaß da für mich deutlich nachläßt. Autobahn- (wenn es sich nicht vermeiden läßt) Reisegeschwindigkeiten liegen bei 150 km/h.

So, nun noch außerhalb des Themas: im letzten Jahr brachte mir meine Frau mal eine Einzel-GummikuH mit und schenkte mir später ein Abo. Ihr Blatt ist nicht so professionell wie das alte "Motorrad", als es noch keine Illustrierte war, und mir oft etwas zu locker, andererseits schätze ich das familiäre an GP. Jeder kann ja das herauslesen, was ihm liegt. Bleiben Sie ruhig bei Ihrer Art - vielleicht ausgenommen die vielen Druckfähler.

Hans-Karl Lübke

Mal eben beim TÜV was umtragen lassen Ein Leser-Dreiakter zum Abreagieren, Ablachen

Liebe Gummikühe, erstmal einen dicken Gruß an Beiwagenhorst. Hat mir ins Gewissen geredet! Deshalb ein Schwank aus meinem Motorradleben. Kürzlich verschlug es mich aus beruflichen Gründen von Oldenburg nach Hamburg. Nachdem auch meine Schrauberhöhle mit MZ-/BMW-Fuhrpark umgezogen war, kam ich auf die (im nachhinein) Wahnsinnsidee, doch endlich mal eben kurz die baulichen Veränderungen (Gabelstabi, Windschild, 16"16"15"-Bereifung) an meinem MZ-Gespann beim TÜV eintragen zu lassen. Neben dem TÜV-Gutachten für den Gabelstabi und dem Hersteller-Aufkleber für das Windschild besaß ich für die Rädergröße ein Genehmigungsschreiben von MZ. Vier Jahre war ich damit schon problemlos durch die Gegend gefahren (dies ist keine Selbstanzeige!). Die Probleme begannen erst mit dem Versuch, diese Veränderungen zu legalisieren ...

Das Deutschebehördenrauerspiel

Ort : Bikerstation (MuZ und Kawasaki Shop) Hollenstedt bei Hamburg. Personen : Die Guten : Ich; Die Bösen : Baurat Nr. 1, Baurat Nr. 2, Sonstige : 1. Wartender, 2. Wartender, 3. Wartender ...

1. Akt :

Ich stehe um 5.30 Uhr auf, um pünktlich um 7.00 Uhr beim TÜV vor der Tür zu stehen, da es sonst zu spät sein kann. Die Herren Bauräte beschäftigen sich nämlich auch noch mit anderen Dingen ... Anmeldung, Unterlagen abgeben, hinsetzen, warten. Aufruf! Ja hier! 71,- DM bezahlen, hinsetzen, warten. Aufruf! Ja hier! Zum Fahrzeug gehen! Jawohl! Windschild? Alles klar. Gabel-

stabilisator? - Alles klar. Reifengröße vorne? - Alles klar. "Die Bremsscheibe ist ja wohl hinüber." (Bremsscheibe? Wieso Bremsscheibe?) - "Was ist denn damit?" - Keine Antwort. Reifengröße hinten? - Alles klar. "Wo ist denn die Felgengröße eingeschlagen?" - "Keine Ahnung, hab ich noch bei keiner MZ-Felge gesehen." - "Das muß aber drauf stehen!" - "Können Sie das nicht nachmessen?" - "Nachmessen? Nein. Dazu müssen die Räder ausgebaut werden, die Decken abgezogen werden und das Felgenbett von innen gemessen werden. Und wir sind hier ja keine Werkstatt!" (???) "Ich trage in meine Kartei Nachuntersuchung/Sichtprüfung ein, dann kostet Sie das nicht so viel Geld." - "Dddanke." - 10.30 Uhr.

Zwischenspiel: Bikerstation Hollenstedt.

"Guten Tag, ich habe da ein Problem ..." Werkstattleiter: "Aber wieso? Das kann der TÜV doch ganz einfach messen. Schieblehre dran und ..." - "Aber der TÜV hat gesagt ..." - "Bei welchem TÜV waren Sie denn?" - "Beim TÜV Hamburg-Hamburg." - "O Gott! Das weiß man doch, daß man da nicht hinfahren darf! Da können Sie jeden Motorradfahrer in der Gegend fragen! Na gut, ich schlage Ihnen die Größe in die Felgen." - Kaffeekasse dankt.

2. Akt :

Ich stehe um 5.30 Uhr auf, um ... "Herr Schütte, bitte gehen Sie zu Ihrem Fahrzeug." (Ein anderer Baurat!) "Ja, die Zahlen stimmen. Wo ist die Bescheinigung?" - "Bescheinigung? Welche Bescheinigung?" - "Die Bescheinigung von der autorisierten Werkstatt, die diese Zahlen eingeschlagen hat. Da könnte ja jeder kommen ..." - "Aber Ihr Kollege hat beim letzten Mal nur bemängelt, daß die Felgengröße nicht auf der Felge steht. Von einer Bescheini-

gung hat er nichts gesagt. Außerdem hat die Werkstatt gesagt, daß Sie die Felge leicht selbst nachmessen können, außerdem ist beispielsweise die Felge vorne identisch mit der Felge vom Beiwagen. Beide sind original MZ. Auf keiner steht eine Größe drauf, und auf den Original-Felgen für vorne und hinten auch nicht. Schauen Sie doch mal hier das Beiwagenrad an."

"1. Ich kann mir nicht vorstellen, daß mein Kollege nichts von einer Bescheinigung gesagt hat. 2. Die Werkstatt hat unrecht. Der TÜV hat recht. 3. Das Beiwagenrad wollen Sie ja nicht eintragen lassen, deshalb interessiert mich das auch nicht. Ich trage in meine Kartei Nachuntersuchung/Sichtprüfung ein,



dann kostet ..." (Arnold, tu's nicht! Reiß dich zusammen. Der sitzt am längeren Hebel!) - "Moment mal! Tragen Sie mir bitte den Gabelstabilisator und das Windschild ein. Zu Hause baue ich dann wieder die Originalräder dran." - "Nein!! So geht das nicht! Ich habe jetzt ja gesehen, daß das Fahrzeug nicht mehr der ABE entspricht, und ich kann jetzt nicht einfach so tun, als ob ich das nicht gesehen hätte! Solange ich das Fahrzeug nicht in

einwandfreiem Zustand gesehen habe, kann ich in die Papiere überhaupt nichts mehr eintragen!" (Denk nach, denk nach - wenn ich jetzt wegfahre und nicht wiederkomme, sind 78,- DM futsch. Und wer weiß, ob die nicht die Polizei auf mich hetzen ... Schach. Wenn ich jetzt wegfahre und mit den Originalrädern wiederkomme, steht auf den Originalrädern auch keine Felgengröße drauf ... Scheiße! Schachmatt!) Schluck. - 10.30 Uhr.

Zwischenspiel: Bikerstation Hollenstedt.

"Guten Tag, ich habe da immer noch ein Problem ... "Bitte? Die wollen was? Die ... (Zensur) Ich schreibe dir ein Papier." - Kaffeekasse dankt.

3. Akt :

Ich stehe um 5.30 Uhr auf, um ... Anmeldung, Unterlagen abgeben, hinsetzen, warten. Baurat Nr. 2 erscheint: "Herr Schütte, bezahlen Sie 7,- DM an der Kasse und klopfen Sie dann an die Tür. Ich trage Ihnen dann die Sachen ein." Bezahlen. Anklopfen. - Nichts. Wieder Anklopfen. - Nichts. Energisches Anklopfen. - Wieder nichts. Grienende Blicke der auch wartenden. 1. Wartender: "Na, Sie sind auch nicht das erste Mal hier?" - "Nein, und Sie?" - "Ich bin das dritte Mal hier." 2. Wartender: "Und ich das zweite Mal!" 3. Wartender (blaß werdend): "Ich bin zum ersten Mal hier." - Mitleidige Blicke.

Die Tür geht auf, es erscheint Baurat Nr. 1, ruft mit dem Rücken zur Tür einen Namen. "Hallo, Ihr Kollege hat gesagt, daß ich mich nach dem Bezahlen ..." Baurat Nr. 1 dreht sich um: "Nein, Sie nicht!" Tür zu. - Die Sache beginnt allmählich Spaß zu machen. Die Wartenden kommen ins Gespräch. Baurat Nr. 2: "Herr Schütte! Haben Sie die Kassenquittung?" - "Ja, hier, aber ..." - "Warten Sie hier!" Tür zu. Ich klopfte schnell und laut an die Tür. Baurat Nr. 2 erscheint. "Nicht, daß wir uns mißverstehen, ich

Parkplatznot in Gelsenkirchen

Der Ruhrpottweit bekannte Teilemarkt bei Karl "vom Kanal" Rebuschat in Gelsenkirchen-Horst droht aus allen Nähten zu platzen. Die Ordnungshüter der Stadt kümmern sich an jedem zweiten Sonntag im Monat intensiv um Falschparker rund um das Motorradmuseum und um nichtangemeldete Händler auf dem Markt. Karl wurde auferlegt, sich auch selbst um seine Gäste zu kümmern, um größere Probleme zu verhindern, also ein Wink mit dem Zaunpfahl, wer letztendlich darüber bestimmt, ob und wie lange es den schon zur Institution gewordenen Markt noch geben wird. Hinzu kommt, daß durch eine geplante Bundesgartenschau auch die Zukunft des Museums selbst nicht auf den festesten Beinen steht. Leute, benehmt euch also, wenn Ihr noch öfter zu Karl fahren wollt.

Udo

Fortsetzung von Seite 14 :

möchte die Räder wahlweise eingetragen haben!" - "Moment." Tür zu. Tür auf. "Ich trage Ihnen die andere Rädergröße ein, ohne die anderen Größen auszutragen." Tür zu. Tür auf. "So, hier, bitte. Auf Wiedersehen." (Auf Wiedersehen?) Tür zu. (Kontrolle der Eintragung: ... hinten 125 SR 15 auf Felge 3.00 x 18? 15"-Reifen auf 18"-Felge? Nein, das darf doch wohl nicht wahr sein!) Klopf, klopf. - Klopf, klopf. - Klopf, klopf. - Nichts. Ich stürme das Areal, bis ich Baurat Nr. 2 gefunden habe. "Ach so. Ja, ja. Geht natürlich nicht. Das ändere ich gleich." - 9.30 Uhr.

ENDE

P.S.: Seit Dezember kann auch der DEKRA Ausnahmegenehmigungen von der ABE erteilen!
Arnold Schütte

Knittel's neuer Motorrad-Oldtimer-Katalog

Zum vierten Mal hat Stefan Knittel seinen "Marktführer für historische und klassische Motorräder" herausgebracht. Für 29,90 hält man ein 200 Seiten starkes Werk in der Hand, mit dem einem auf dem Markt nichts mehr passieren kann! Sollte man Haben tun ?

Probe auf's Exempel: Meine kürzlich erstandene Guzzi 750 S: Im Katalog nicht zu finden, ist wohl zu speziell, dafür haben sie ja auch die V7 Sport bis 1974 gebaut, gute Teileversorgung, steigender Trend, und jetzt festhalten, Preise von 5000 bis 12000 DM. Glück gehabt: Liegt im Toleranzbereich. Letztes Jahr haben die Dinger noch 3000 bis 7000 DM gekostet, also spekulationsmäßig ein Volltreffer. Da meine Maschine keine Lampenverkleidung, wie die auf der Abbil-

dung, hat, muß ich mir aus originalitätstechnischen Gründen wohl noch eine solche besorgen. Nächster Versuch: Meine Triumph Bonneville 650, Bj. 70 paßt genau in die Abteilung T120 1963-73 und kostet 3000 bis 7000 DM (letztes Jahr 2000

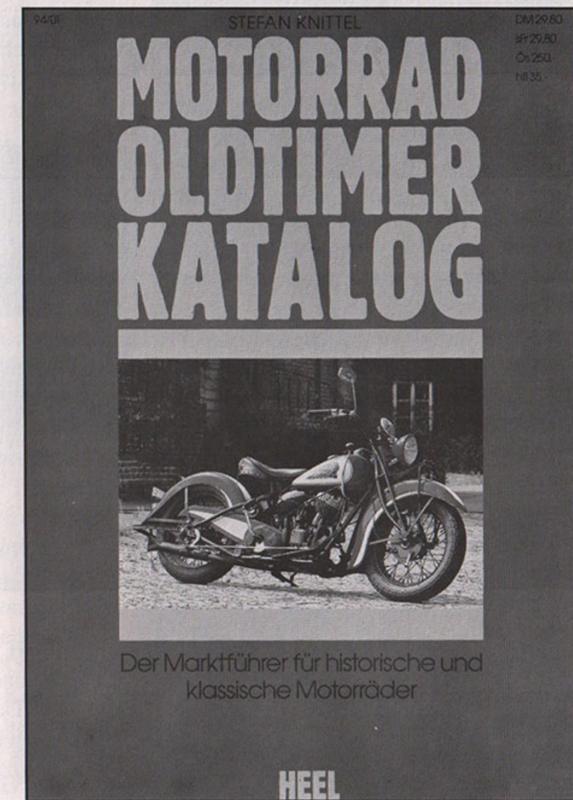
bis 7000 DM). Das ist ja nicht so doll, ich muß aufpassen, sonst komme ich noch über die obere Grenze. Die Teileversorgung ist auch eher mäßig, was ein Glück, daß ich bisher alles bekommen habe, was ich brauchte.

Last Chance: MZ ETS Trophy Sport: Beste Ersatzteilversorgung (Wo bitte?) 1500 bis 3000 DM, also alles bestens!

Kurz und knapp: Für Leute, die sich auskennen, ist dieses Buch überflüssig, für Einsteiger bringt es keinen Nutzen. Auch viele zumeist schlecht reproduzierte s/w-Bilder und einige farbige historische Anzeigen reißen das Buch nicht wieder raus.

Und die Anzeige der GUMMIKUH fehlt auch! Udo

Stefan Knittel: Motorrad Oldtimer Katalog IV, Heel Verlag Königswinter, 21 x 30 cm, 218 Seiten, zum Teil in Farbe, Paperback, 29,90 DM



Overstatement immer wieder beliebt : Der Doppelport bei Maico

Als Neuling in Sachen Oldtimer - Maico M 151 - lernte ich Ihre GummikuH kennen und bin begeistert! Eine Frage: Überall wo ich hinkomme, werde ich gefragt, warum das o.g. Krad ZWEI Auspuffrohre hat. Von Sachkundigen Bekannten erhielt ich verschiedene Begründungen. Können Sie mir sagen, warum dieser 150 ccm-Einzyylinder zwei Rohre braucht?

Gerd Rohde, Essen

Warum er sie braucht, wissen wir auch nicht. Aber warum er sie hat, wissen wir: In den fünfziger Jahren begannen die Motorradherstellern mit der Modeerscheinung "Overstatement", zu deutsch: Mehr scheinen als sein. Da wohl auch ein Großteil der Kundschaft darauf abfuhr, bauen andere Hersteller auch heute noch 125er, die aussehen, wie 500er, Mopkicks, kaum zu unterscheiden von Vollcrossern, usw.

Kurz: Zwei Krümmer sollten einen großen Motor vortäuschen und mußten vom Kunden teuer bezahlt werden. Bei einigen sehr sportlichen Zweitakttern gab es seinerzeit tatsächlich Probleme mit überhitzten Auslaßkanälen, die mit zwei Krümmern beseitigt werden konnten, aber bei der M 151 wird dieses bestimmt nicht der Grund gewesen sein.

Udo

Zwei Tage Veteranentrial in der Lüneburger Heide

Trial-Spezi Rudi Munstermann aus der Lüneburger Heide hat sich wieder etwas Interessantes ausgedacht. Er veranstaltet am 26. und 27.02.1994 ein genehmigungsfreies Veteranentrial ohne Wertungsrichter. Das heißt, jeder, der ein trialfähiges Motorrad (keine Monoschocker) besitzt, kann an dieser Veranstaltung teilnehmen, und der Gag bei der Sache ist: die Fahrer werten sich gegenseitig. Der Rundkurs ist 3,5 km lang und besteht aus 30 Sektionen, die

aber nicht alle an einem Tag gefahren werden müssen. Es gibt quasi kein Zeitlimit. Kosten: 30,- DM für beide Tage und 20,- DM für einen Tag. Rudi hat dann für jeden Teilnehmer eine wertvolle Erinnerung als Trophäe; Preise oder Pokale gibt es nicht. Wir wünschen Rudi bei diesem außergewöhnlichen Experiment viel Erfolg. Ausschreibung und Infos bei: **Rudi Munstermann, Dorfstraße 30, 29565 Brockhöfe, Tel.: 05829-448.**



GUMMIKUH 12/93). Somit blieben mir und vielen anderen Menschen Deine militaristische Ausdrucksweise erspart.

Mit pazifistischen Grüßen
Thomas Vogel

Leserbrief zum Thema Manxman (Heft 55)

Liebe Leute, zu dem Bericht von David L. über den englischen Dampfhammer möchte ich noch sagen, daß man "geschönte" Drehmoment-/Leistungskurven daran erkennen kann, daß an dem Punkt (Drehzahl), an dem das höchste Drehmoment anliegt, auch eine Tangente durch den Nullpunkt! des Diagramms an der Leistungskurve anlegen muß. Erstaunlicherweise wissen das die we-

nigsten. Und gerade in älteren Prospekten o.ä. wurde viel geschönt. Man darf allerdings nicht vergessen, das Diagramm zum Nullpunkt hin zu erweitern, da Diagramme oft z.B. erst mit 20 PS bei 3.000 U/min. anfangen. Wenn man sich aus der Information 500er Einzylinder Langhuber den mindestens vorhandenen Hub errechnet, erhält man im quadr. Fall des Bohrungs-/Hubverhältnisses mindestens 86 mm für den Hub. Daraus ergibt sich eine mittlere Kolbengeschwindigkeit bei 7.000 U/min von über 20 m/s. Das hält wohl nicht allzulange. Nichts für ungut, David L., ich besitze und bin gefahren zwei Bulcato, eine ETZ 250 (abgebrannt), TS 250/1-Gespann und R 75/6 und werde wohl nie einen Japaner fahren (oder doch??).

Viele Grüße Tomás González

Um noch mal was dazu zu sagen!

Antwort zum Leserbrief Thomas Gonzalez (S.16)

Lieber Tomás!

Es ist schon erstaunlich, welche Mühe sich manche Leute geben, einen Aufhänger zu finden, mit dem sie glauben, mir eins auswaschen zu können. Wenn dieselben Leute mit der gleichen Aufmerksamkeit das lesen würden, was ich tatsächlich geschrieben habe, könnten sie sich so manchen Leserbrief sparen.

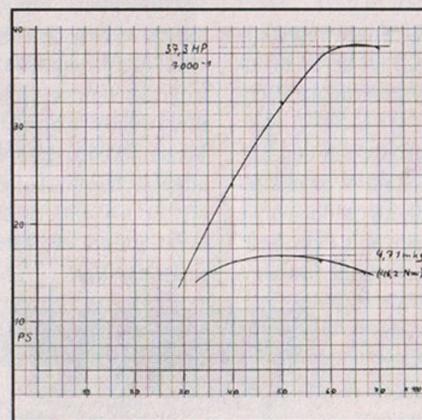
Wie z.B. der Freund, der mich nach Ventilgrößen, Verdichtung (weiß ich selbst nicht) und Hub/Bohrung fragte. Ein lieber Mensch, er wollte mir im Gegensatz zu den oben angesprochenen nichts am Zeug flicken - aber er hatte den Artikel nicht richtig gelesen, da stand nämlich das alles schon drin!

Was nun den Vorwurf der "geschönten" Leistungs- und Drehmomentkurven betrifft: die sind überhaupt nicht geschönt, sondern grob über den Daumen gepeilt. Ich habe ausdrücklich erwähnt, daß mich der gute Neville aus England (Verzeihung: Wales) angerufen und mir einige Leistungsdaten durchgegeben hat. Und ich habe lediglich versucht, diese Daten mit einem Kurvenlineal zu verbinden, um wenigstens ungefähr einen Begriff vom Ganzen zu geben.

Ich wäre auch lieber selbst neben dem Prüfstand gestanden und hätte mir das alles persönlich angesehen. Ich habe das nur deshalb nachgeliefert, weil zum Zeitpunkt des eigentlichen Berichts keinerlei Leistungsdaten zur Verfügung standen. Nur wußte jeder, der mit dem Ding schon mal zu tun hatte, das selbige unerhört geht. Im übrigen gibt es keine Leistungs- oder Drehmomentkurve, die bei Null

angeht, weil es keinen Motor gibt, der bei Null irgendeine Leistung abgibt.

Um auf die Sache mit der Kolbengeschwindigkeit zu kom-



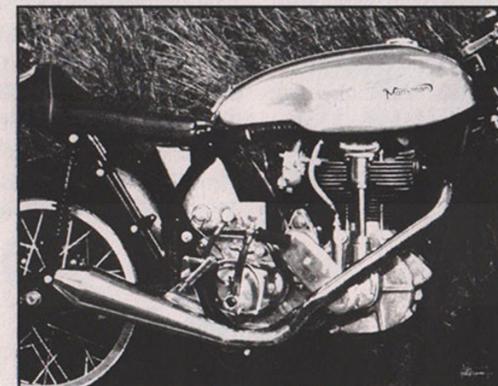
men: Aus Deinen Annahmen über das Hub-/Bohrungsverhältnis ersehe ich, daß Du den eigentlichen Manxman-Artikel gar nicht gelesen haben kannst; der stand in Heft 10/93 (die Kurve, die keinen Anspruch auf Genauigkeit erhebt, war nur ein ergänzender Nachschlag), und da war der Hub mit 88 mm angegeben bei einer Bohrung von 85 mm (das ist ein 84er BSA-Kolben mit Übermaß). Ich habe auch selbst auf die Kolbengeschwindigkeit "KG" von 20,5 m/s hingewiesen, aber das ist durchaus kein Punkt, um daran herbe Kritik zu üben.

Die "KG" allein ist nämlich noch lange kein Kriterium für Haltbarkeit. Sie ist lediglich ein Anhaltspunkt für die Belastung von Kurbeltrieb (hauptsächlich) und Kolben. Früher mal, als gute Öle noch nicht an jeder Straßenecke zu kaufen waren, war die "KG" tatsächlich ein wichtiger Faktor für den Kolbenverschleiß.

Die aus Drehzahl und Hub resultierende Belastung von Pleuel und Lagern hing ebenfalls eng damit zusammen. Heutzutage gibt es keine gebrochenen oder abgerissenen Kolben mehr,

und wie ich schon erwähnte, sind Weslake-Wellen bekannt dafür, daß sie locker 10.000 U/min. aushalten (auch bei 88 Hub), was man durchaus nicht von allen anderen Fabrikaten behaupten kann. Aus all diesen Gründen erachtet man heute (vor allem bei Sport- und Rennmotoren) Kolbengeschwindigkeiten bis ca. 21,5 m/s als durchaus vertretbar.

Daß die Hersteller schneller Motoren den Hubraum auf vier Zylinder aufteilen und den Hub drastisch verkürzen (was zumindest vom Verbrauch her nicht der Weisheit letzter Schluß sein kann), ist ja inzwischen ein alter Hut. Und daß die Fachpresse begeistert ist, wenn so eine Mühle dann bei 12.000 U/min.



hat meine XJ 650 bisher auch über 100.000 km gehalten, und ich kann sie im Zweiten und Dritten bis 11.000 drehen (bei 9.500 ist der rote Strich ...), ohne daß sie auseinanderfällt. Miteinem Wort: Kolbengeschwindigkeit ist nicht alles!

Wie mir Neville Evans erzählte, wollte er es mal wirklich wissen und schraubte seinen langhubigen Eintopf im Dritten auf 9.000. Das Ding ist nicht geplatzt (jedoch nicht zur Nachahmung gedacht!), aber die dann folgende Beschleunigung im Vierten hätte ihm bald die Arme ausgerissen. Also scheint das Gerät zu halten. Und im übrigen: Wer einen Eintopf totscheucht, ist ihn nicht wert! Du drehst Deine R 75 ja auch nicht stundenlang mit allem, was sie hergibt (Feigling!). Beste Grüße und immer grünes Licht!

David Longstroke

Brillenschlangen

Hallo, liebe Leute!

Zu dem in den letzten Heften besprochenen Problem, das kurz- oder weitsichtige Motorradfahrer haben, habe ich mir als "nur" Motorradfahrer schon viele Gedanken gemacht. Im Sommer kein Problem. Die Climax ermöglicht freie Sicht. Aber im Winter tritt leider allzuoft der Supergau ein, d.h. bei Nebel mit beschlagener Climax und beschlagener Brille im Dunkeln zu fahren. Ich habe schon alles und noch mehr probiert, es hilft nur ohne Climax mit extra Seh-Brille fahren. Bei Temperaturen um 0 °C oder kälter schaffe ich da max. 70-80 km/h, eher weniger. Anbei ein Foto von mir (gestellt) mit einer auf der Veterama erstandenen Schnee- oder Regenbrille. Die Sicht durch die Schlitze ist erstaunlich gut, und beschlagen kann sie nicht. Allerdings tritt Feuchtigkeit und kalte Luft ein und die Seh-Brille beschlägt, meistens - wie auch bei der Climax - fast schlagartig.

Von Motorradbrillen mit eingebauter Seh-Brille halte ich nichts, da man ja des öfteren auch aus o.g. Gründen genötigt ist, die Motorradbrille schnell während der Fahrt über den Helm zu ziehen, was dann fast einem Blindflug gleichkäme (-4 Dioptrien bei mir). Integralhelme mit Visier kommen für mich auch im Winter nicht in Frage. Auch Anti-Verkratz-Visiere sind bei täglichem Gebrauch recht schnell unsichtbar matt, was dann nachts bei Gegenverkehr zu starker Blendung und Streulicht führt. Wie stark die Sehbeeinträchtigung ist, ist nicht nur von dem verkratzten Visier abhängig, sondern sehr stark von der individuellen "Augenqualität" (hat nichts mit Kurz- oder Weitsichtigkeit zu tun). Ganz abgesehen davon, würde ich eher im Sommer einen Integralhelm mit Visier fahren, alldieweil Mücken und Käfer usw.

Tomás Gonzalez

Betr.: GUMMIKUH 12/93, S.13 "Dnepr- + Ural-Register"

Moin, moin, liebe Redaktion der GUMMIKUH P.P.

Militaristen NEIN DANKE

Du, Willi, Russenbomberlistenverteiler, vielleicht solltest Du mit entsprechendem Gerät naheliegende Kriegsgebiete aufsuchen. Dort gibt es:

- 1) Leichen, die in keiner Kartei stehen,
 - 2) Leichen, die nicht herumgeschleppt werden müssen,
 - 3) eine Bombenstimmung!
- Mein Tip zum Gerät: Helm ab, den sogenannten Russenbomber ein bißchen mehr nach links gerissen und es herrscht Ruhe "Im Busch Nr. 5" (s. Foto S.13,

Die achtziger Jahre waren ins Bamberger Land gezogen. Ich hatte mir die ersten Hörner mit einer 350er Yamaha abgestoßen. Nun wollte ich studieren, und die 40-PS-Versicherungsprämie, siebeneinhalb Liter Minimalverbrauch, Ketten, Reifen usw. harmonisierten nicht mehr mit meinem Budget. Ein guter Freund hatte sich schon früher besonnen und fuhr mir mit seiner 175er

Zündapp ordentlich um die Ohren. Unbeirrbar Straßenlage, kräftiger Motor, pflegeleicht und Wasserkühlung. Gefahren - gekauft. Für schlappe 1900 Emms habe ich sie aus dem Schwabenlände entführt, drei Jahre jung mit 7.000 Kilometern, mattzinnberrot gespritzt. Na ja.

Die Plastikbinker nutzten sich rasch ab, und den neckischen Lampenschirm ließ ich nur im Winter dran. Ein anderer guter Freund hatte die 125er mit der gefälligen Zündapp-Kriegsbemalung in schwarz-rot. Ein Kompressor war schnell aufgetrieben, die Buchstaben säuberlich abgeklebt, die Farbe von VW. Allerdings war's das letzte Mal, daß ich in einem Wohnhaus lackiert habe. Na ja.

Im Vergleich zu der mit schwerem Herzen abgelegten Yams war die Schaltung eine Katastrophe, die Elektrikschalter bemitleidenswert, und die 16jährigen feixten an der Ampel auf ihren Hercules und Kreidlern. Ich feixte zurück, Zündi verleitete

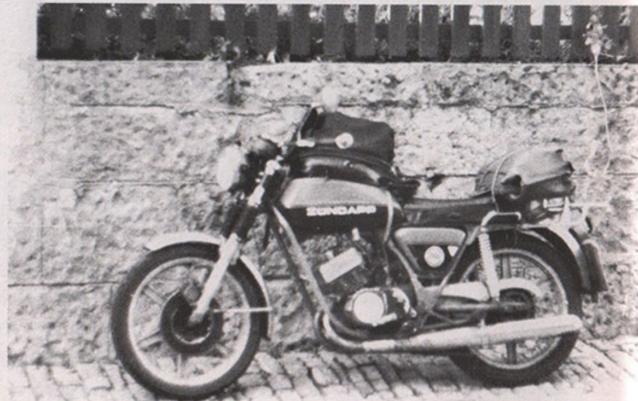
mich zum Größenwahn. Entlang den Leib- und Magenstrecken in der Fränkischen Schweiz lauerte ich auf weit stärkere Schlingenhaufen. Sie ließ sich unerhört frech fahren, und ich war im gefährdeten Alter. Höhepunkt war natürlich die Nordschleife.

Mit einer Familienpackung 10er-Karten (1981 noch moderate 45,- DMs) durfte ich sämtliche Schweinehunde ausführen (gell, Herr Bimota!). Nur wenn ich's zu doll trieb, blubberte es lustig aus der Zylinderdeckeldichtung. Na ja.

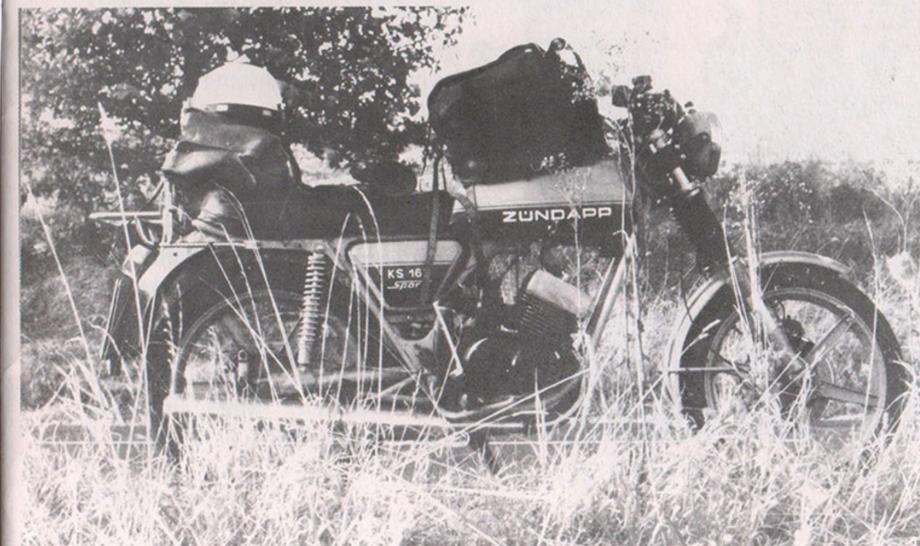
Mit Säge und Feile befreite ich den Zylinder von seinem Zier- und Warmhalte-mantel, übrig blieb ein Kanonenöfchen ohne Wasserpfützen. Zusammen mit dem Fettkettenkasten der Fa. Klecker oder so ähnlich war die Kiste ein Wunder an Wartungsarmut, relativ zuverlässig und allwettertauglich. Ohne Finanzterror brachte sie mich nach Irland, Polen und in die Dolomiten und wieder heil zurück. Dabei freute ich mich, daß die Menschen dort, quer durch alle Jahrgänge, meist aufgeschlossen und freundlich auf mich zukamen. Ich führte das auch auf die menschengerecht gebliebenen Abmessungen von Zündi zu-

rück, ins Klischee vom großprotzigen Deutschtouristen oder gar ketten-schwingenden Kinderfresser paßten wir schon rein optisch nicht.

Wieder daheim, nach einem kaum erwähnenswerten weil verheilten Getriebe-kompletttausch und einem kleinlichen Kolbenringplatzer im schönen Fichtelgebirge, beschloß ich bei guten 90.000 Kilometern, den üblichen zweiten Getriebewechsel vorzunehmen. Bei der Demontage klim-perten neben den erwarteten Scheibchen und Kügelchen auch die Hauptlageraußen-ringe aus dem Gehäuse. Es befremdete mich schon sehr, als sie nach zweieinhalb Metern Wurfweite ohne weiteres in ihre angeblichen Preßsitze einlochten. Es wurde also nix mit der Zündapp-Ehrennadel in Gold, zumal die Firma anno '86 eh nicht mehr existierte. Na ja.



Die Letzten ihrer Art



Linke Seite oben : Dank der 125 kg war die KS allwegetauglich. Schließlich stammt der Rahmen aus dem Geländesport

Linke Seite unten : Zündapp KS 175 von 1977

Rechte Seite oben : RD 200 DX von 1975

Rechte Seite unten : KS 200 DX, der 250er Zweizylinder von Yamaha war leider zu lang, ein Viertakter zu hoch



Ich schielte wieder nach Fernost. Mittlerweile gab's ja auch Wasseryamseln. Aber der leidige Unterhalt. Inzwischen als Azubi hatte mich Zündi auch in dieser Beziehung verwöhnt. Doch, doch, es war schön mit ihr. Ich kaufte also eine gebrauchte RD 200 DX mit Ersatzkurbelwelle und (ja, spinnt jetzt) transplantierte deren Zweizylindermotor samt Auspuff- und Vergaser in Zündis doppelgeschleiftes Gestell. Dynastarter und Unterbrecher flogen raus, dafür Kondensatorzündung und Schwunglichtmagnet rein. Sogar der TÜV erbatte sich.

Die Leistung: ein Einzylinder-Zweitakter bleibt in dieser Klasse halt doch das spritzigste, kennt man doch vom Motocross. Ich hätte es wissen müssen. Und der Kettenkasten paßte auch nicht mehr. Aber der Sound. Wer kennt noch das dunkle Grummeln und Raunen der luftgekühlten Zweitakt-Twins? Da spitzten alle die Ohren, und das ließ mich die vergebens ersehnten 20-Mehr-PS vergessen. Fast.

Die erste Vollgasprüfung über 40 Kilometer geduckt mit Rückenwind endete mit einem mehrfach gewickelten Pleuel rechts. Na ja.

Inzwischen war die Zeit nicht stillgestanden. Im Zeitalter der autobahnisierten Flurbereinigung mußte ich machtlos zusehen, wie meine 17 PS-Refugien immer mehr zusammenschumpften. In meinem Beruf konnte ich selbst 'erfahren', zu welchen rapiden Fortschritten die japanischen Fahr-

werksbauer in den letzten zehn Jahren fähig waren, d.h. ein Greenhorn von heute ist in der Lage, mit solch fast perfekten Krädern schneller und sicherer zu fahren, als unseiner vor einer Dekade, und schlimmer noch - mir blieben kaum noch Erfolgserlebnisse. Zum Glück besann sich Herr Gorbatschow und überließ mir mit dem Thüringer Wald ein letztes Kurven- und Hügelreservat. Tja, und die KS 200 DX.

Nach dem ersten Pleueldesaster hielt ich nach weiteren zigtausend Meilen das Polrad samt darin steckenden Kurbelzapfen in den Händen. Aus den 'gesunden' Hälften der beiden Kurbelwellen bastelte ich flugs eine neue zusammen. Ruck, zuck. Die Vibrationen waren zwar beträchtlich und nahmen zu, aber so sind sie halt, die Twins, redete ich mir ein. So leistete Zündi nach weiteren 50.000 Kilometern abermals Kurbeltriebverzicht. Die Lagerpassungen hatten sich knapp einen Millimeter Spielraum auf den Kurbelzapfen gehämmert. Ersatz war nu nich mehr. Na ja.

Mittlerweile war eine 75/5 herangewachsen, und ich brauche sie nicht mehr, die Zündapp. Basta. Wäre da nicht die Schlacht-KS beim Bekannten Nr. 3. Und bei Höchststadt stand doch auch noch so ein Eimer.

Mit drei Ersatzschrotgetrieben und etlichen Gehäusen! Ja, und so fährt sie halt weiter. Wieder mit Originalmotor und sündhaft teuren Neukolben (nur noch eine Größe lieferbar) und natürlich Kettenkasten. Und die beiden Reservefahrgerüste samt Motorgerümpel krieg' ich auch noch unters Bett. Ich freue mich wieder über die langen komfortablen Schaltwege, die genial einfachen Maguraschalter aus verrottungs-festem Kunststoff. Gewöhnungsbedürftig bleiben nur die Ignoranten, die jetzt mitleidig den Kopf schütteln, wenn sie statt des vermuteten flaubärtigen Erstsemesters oder markentreuen Vorkriegsveteranen einen Mittdreißiger in der Blüte seiner Jahre in den Straßengraben abdrängen. "Oje, der kann wohl nicht anders!?" Na ja.

Thomas Kieslich

LITERATOUR



Motorräder aus Suhl

Von A wie AWO bis Z wie Zehner, so beschreibt der bekannte Fachautor und Ingenieur Ewald Dähn, heute 78jährig und noch rüstig "... mit der Jugend und dem Motorrad bleibt man jung!", die wechselvolle Geschichte des Motorradbaus aus dem "Grünen Herzen" Deutschlands. Schon in den Fünfzigern hat Ewald Dähn die "Fachkunde Kraftfahrzeugschlosser und Kraftfahrzeughandwerker" für die Ausbildung Jugendlicher bearbeitet. Zahlreiche Fachartikel entstanden unter seiner Feder.

Historisch folgerichtig beschreibt der Verfasser, selbst ehemaliger Chefkonstrukteur im Simson-Werk, den zaghaften Beginn der Motorradfertigung der Fa. Krieger & Gnädig mit einer interessanten Kardanmaschine über die "Zehner", "Rennsteig" und "BSW" bis hin zu den Prototypen der Gustloff-Motorräder. So nannte sich der Simson-Werkskomplex bis zum Ende der Naziherrschaft.

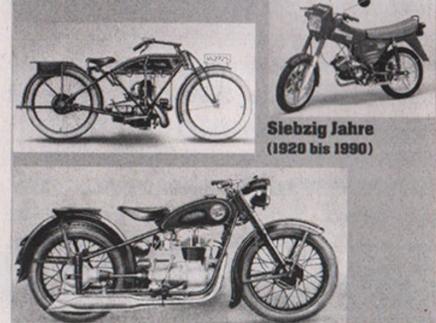
Instruktiv hier sowohl die von Martin Stolle (dem Konstrukteur des ersten BMW-Boxers) entwickelte 125er mit Sachs-Motor und Triebstabschwinge als auch die Entwicklungsziele der "Killinger & Freund" mit dem Dreizylinder-Zweitakter im Vorderrad, genannt auch "die Friedenstaube"

(ein Hohn, der Begriff in diesem unruhlichen Zeitabschnitt)!

Dreiviertel des Buchumfanges sind der Geschichte seit dem Neuanfang nach dem 2. Weltkrieg gewidmet. Beginnend mit der auf "sowjetischen Befehl" ab 1948 entwickelten "Touren-AWO" geht Ewald Dähn sowohl auf das Folgemuster "Sport-AWO" als auch auf das umfangreiche Programm der Moped-, Roller- und Kleinkraftfahrzeugproduktion ein. Das letzte Viertel des Buches beinhaltet die erfolgreichen Aktivitäten des Suhler Werkes im Straßen- und Geländesport. Zu einer Zeit angefangen, wo Trialprüfungen incl. Wasserdurchfahrten zu den Sonderprüfungen gehörten und grobstollige Reifen noch eine Rarität waren. Spätestens hier scheint dem Verfasser der Einsatz der bewährten Viertakter im Trialsport entgangen zu sein, was sicher auf den leidigen, nicht vorhandenen Informationsfluß zurückzuführen ist.

Insbesondere bei der ehemaligen "Gesellschaft für Sport und Technik" als auch durch Initiative einzelner Fahrer wurden in den fünfziger und sechziger Jahren die in ansehnlicher Zahl vorhandenen AWOs gern in der Straßenklasse bei Trialwettkämpfen eingesetzt und auch danach Simson-Kleinkraftfahrzeuge der 100 ccm-Klasse. Stellvertretend sei hier Horst Weber auf Simson 350 GS aus Glauchau genannt, der

Motorräder aus Suhl



von 1962 bis 1968 in der Einzel- als auch Mannschaftswertung stets unter den ersten dreien in der deutschen bzw. DDR-Meisterschaft im Trial zu finden ist. Vielleicht könnte da ein Abschnitt "Umbauten für besonderen Einsatz" bei künftigen Neuauflagen den Inhalt ergänzen.

Eine Übersicht über die von 1950 bis 1990 im Suhler-Zweiradwerk produzierten Fahrzeuge schließen das gelungene und reichbebilderte Buch ab.

Übrigens: Auch die in den USA lebenden Nachkommen der Simsons sehen das Buch als "größtmögliche Überraschung". Und Obering, Siegfried Rauch spricht von einer "feinen Arbeit" des Herrn Dähn!

Perspektivisch will man in Suhl ein Fahrzeugmuseum mit den einheimischen Zweiradfahrzeugen einrichten. Leserkreis: Alle AWO-Fans und solche, die sich mit historischen und leichten Zweiradfahrzeugen beschäftigen.

Ewald Dähn : Motorräder aus Suhl, Buchhaus Suhl Verlag, Fritz Wanieck, Postfach 203, Friedrich-König-Str. 22, 98527 Suhl, Tel. 03681/21028 oder 22346, Erscheinungsjahr: 1994, 2. Auflage (die erste gab es nie!), Format: 27,5x24 cm, 134 Seiten, 334 Abbildungen und Grafiken, fadengebunden, Preis: DM 52,- ISBN: 3-929730-01-4

Lothar Schulze

GUMMIKUH & PAST perfect

Zweitaktmotoren

von Ing. Michael Heise

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**



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

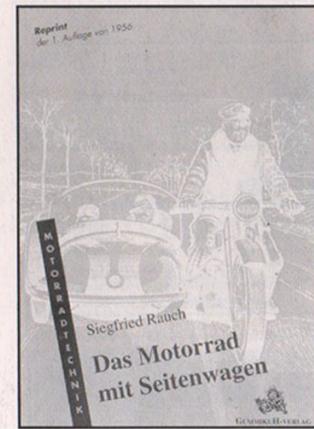
Das Motorrad mit Seitenwagen

von Obering, Siegfried Rauch

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

faßt sich mit der Gespann- 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



Werkstatt-Handbuch für Zweitaktmotoren

von Obering, Siegfried Rauch

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

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

29.80 DM



zu bestellen beim: **GUMMIKUH-VERLAG** · Am Deich 57 · 28199 Bremen

Telefon 0421/501617 · Telefax 0421/504448

Aus der »Krieger-Gnädig« eine »Allright-K.G.«

Das Krieger-Gnädig-K.G. mit Tiger-Motor, Triebmechanik im Kardan, Spindelmechanik, Behälter und Vergrößer für die Kartennadel.

Auftraggeber: Herr von der Neustadt, Suhl.

KÖLN-LINDENTHALER-METALLWERKE
ABTEILUNG KRAFTFAHRZEUGE BAU SUHL
FINNENSTRASSE
PERNSPITZEN 461, 462

Gleichzeitig wurden mehrere qualifizierte Fachkräfte, darunter auch Walter Hennings, abberufen, mit denen die Fertigung der K.G. in Suhl weitergeführt werden konnte. Die K.G. in Suhl wurde in der K.G. in Köln herzustellen, damit die Fertigung der K.G. in Suhl nicht unterbrochen werden konnte. Die K.G. in Köln wurde in der K.G. in Suhl herzustellen, damit die Fertigung der K.G. in Suhl nicht unterbrochen werden konnte.

Die Ursache für den Ausfall liegt darin, daß die Kartennadel einen größeren Seiten- und Höhenmaß zwischen Gehäusebohrung und dem Antriebsarm im Karten überbrücken mußte. Aber, benutzte diese Schwachstelle gründlich, indem er über ein in einem Ausleger angebrachtes Zahnrad das Getriebe mit einem Zahnrad, das vertikal zur Drehung der Dring in Köln zu verfügen. Dieser Bauweise sollte seine Konstruktion Rudy Albert an, mit der Aufgabe, zunächst von einem der vierstelligen Kartennadel zu verbessern.

Die verbleibende Bauteile aus der Tiger-Gabel und die verbleibende Bauteile aus der Tiger-Feder in Köln wurden in Suhl herzustellen, damit die Fertigung der K.G. in Suhl nicht unterbrochen werden konnte.

Start der Abgabe K.G. Mannschaft zur Deutschlandfahrt 1954 in Köln in Anwesenheit des Generals der Wehrmacht (1. Stellvertreter des Bundespräsidenten) Kommandant Adolf Harnisch, 3 Techniker (Dietrich, Schmidt, 3. Kraft, Leiter Noll, 4. Fahrer Krieger, 5. Fahrer Hennings, 6. Fahrer Oetting, 7. Fahrer Roggendorf).

Ausfahrt aus einem Gruppenfoto der 53 Motorräder, die am 2. August 1954 in Köln die Deutschlandfahrt antraten: 31 Bielefelder, 12 Sühler, 1 Fahrer Hennings.

DEUTSCHLANDFAHRT 1954

DIE GRÖSSTE MATERIALPRÜFUNGSFAHRT
3200 Km.
HERB. Motorleistung, 25er Leistung, 100 PS (7,35 kW)
erlaubt auf 1000 GUTPUNKTE
CLUB FÜR A.D.G. MOTORSPORT

Ein weiteres wichtiges Ereignis war die Welt nach außen gehende Aufgabe, durch welche das in Köln zu produzierende Fahrzeug, geschickt wurde. Ein neuer Zykluslauf mit sehr gutem Material, der die Kartennadeln, die in Köln herzustellen, damit die Fertigung der K.G. in Suhl nicht unterbrochen werden konnte.

Die K.G. in Köln wurde in der K.G. in Suhl herzustellen, damit die Fertigung der K.G. in Suhl nicht unterbrochen werden konnte.

Die K.G. in Köln wurde in der K.G. in Suhl herzustellen, damit die Fertigung der K.G. in Suhl nicht unterbrochen werden konnte.

SUCH & FIND



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

- ADLER -

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

- 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. Wurde 1991 abgemeldet. Info bei: H.P. Volk, Tel.: 06247-1336, Freitags ab 19.00 h, VB 2800,- DM.

- ARIEL -

REO Hunter 350 ccm, Bj. 1948, Starrahmen, Telegabel, guter gebr. Zustand, VB 5000,- DM, Tel.: 04791-3776.

- AWO -

2 x 425 T, zerlegt, neut. 1350,- DM, Tel.: 06139-1334 tags. od. abends Tel.: 06136-7256.

425 S-Motor, rest. 800,- DM, 425 S+T-Getriebe, rest. je 250,- DM, 350er Motor, VHS und andere Teile zu verkaufen. Tel.: 03943-22848, abends od. Anrufbeantworter.

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

SIE SOLLTEN
IHN
„erfahren“

IMPOR + GROSSHANDEL
Gerald Brabetz
Falkensteiner Weg 8 • 65719 Hofheim
Tel. 06192/6444 • Fax 06192/26775

425 Sport-Motor, rest. 800,- DM, Sport u. Touren-Getriebe, rest. je 250,- DM, 350er-Sport-Motor zerlegt, guter Zustand, VB. Tel.: 03943-22848, abends oder Beantworter.

425 T, rest. mit Duna-Seitenw., Teile, VB 4500,- DM, Tel.: 036451-273, Guido od. Adrian verlangen.

Literatur, Motorräder aus Suhl 1920-1990, 134 Seiten 340 Abbildungen, ein Buch vom AWO-Konstrukteur Ewald Dähn. Preis 52,- DM, zuzügl. Porto. Tel.: 04481-6553. H

Suche ET für AWO 425 S, 15,5 PS 61': Hi-Schutzblech, Lenker, Vergaser (Teile), SW-Interachsgetriebe, Bremsbeläge v + h, Dichtungen u. Verschl.-Teile. Tel.: 02161-679452, FAX: 679040.

Suche für Sport Sitzbank und Stoye I oder II, J. Obermann, Virchowstr. 47, 34121 KASSEL.

Verk. Auspuff kpl. neuw. u. verk. Teile für AWO, Tel.: 08452-8989.

Verk. AWO-Motore u. Getr. preisgünstig. Tel.: 0561-821554.

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

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

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

- BEKLEIDUNG -

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

- BMW -

1 Paar Zyl. m. Kolben für R 75/6, gebraucht für 150,- DM, 1 Paar Krümmer für R 80/R100 GS ohne Rost, 3000 Km alt für 20,- DM, Tel.: 030-4448343.

BMW R 100 GS, EZ0792, Km ca. 15000, sch./gl. Extras/Reifen neu Preis 13000,- DM, Tel.: 04931-167994. Lothar Müller, Heerstr. 56, 26506 Norden.

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 gegen DM 5,- an. H

Suche Tachometer für R 65, evtl. Tausch gegen Tacho R 45, Tel.: 05404-1584.

DAVIDA

DAVIDA CLASSIC Jet: DAVIDA Classic Jet (mit ECE 2203) im Stil der 60er Jahre. Fiberglasschale, Lederfutter, Brillenhalter, XS, S, M, L, XL

DAVIDA CLASSIC: DAVIDA CLASSIC HALBSCHALE im traditionellen, klassischen Stil. Lederausstattung mit Fiberglasschale vernäht, S, M, L

IMPORT und VERTRIEB: 50825 Köln Hellosstr. 41 ☎ 0221 / 546 29 29 ☎ 043 48 / 75 81 FAX: 0221 / 546 26 35

Motorrad Lust 24253 Probstelerhagen Bahnhofstr. 8 ☎ 043 48 / 75 81 FAX: 043 48 / 92 65

Austria: FIMOTO • A-1040 Wien • Weyringer Gasse 28-30 • Tel. 0222 / 505 72 52 Fax 0222 / 505 94 56

Manufacturers England: DAVIDA (U.K.) LTD. Millhouse Holt Ave., GB-Moreton Merseyside Tel. 0516 78 46 56 • Fax 0516 77 53 98

ALLES FÜR RUCKSACKREISEN GIBT
QUO VADIS

Bgm. Smidt Str. 43 • 28195 Bremen
Tel. 0421/14778

HAT ALLES FÜR DEN REISELUSTIGEN BIKER...

BEQUEME ISOMATTEN
SCHLAFSÄCKE
KOCHEGESHIRR
ZELTE
WASSERDICHT
PACKSÄCKE!

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

Motorrad Welling

Reparatur von BMW, MOTO-GUZZI MZ-Vertragshändler
BMW-Gebrauchteile, SITO-Auspuffanlagen für BMW ab 320,- DM, Gestannrahmen für BMW-Motoren, Schweißarbeiten, Gestann-Umbauten, MZ-Rotax Gestann 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

BMW R 75-5, Teleskopgabel mit Lampe, Kotflügel, verchromt u. Rad zuverkaufen. Tel.: 06854-355.

BMW Schwingenrahmen m. "/15" Gabel + Rad + Lampe m. Instr., Georg Meier, Tank, Sattel, H-Kotflügel + Schwinge sowie Kleinteilen, Kpl.-Preis 3250,- DM, Tel.: 06163-3495.

BMW, Maico, MZ, BMW R 50, Magnetzündler 200,- DM, BMW/7 Ventildeckel 20,- DM, Maico M 250 B, Teile 300,- DM, MZ ES 250/2 Hinterradschwinge 30,- DM, suche: Anschlüsse MZ Seitenwagen an BMW R 50, Tel.: 04321-41634 oder 28117.

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

Frontverkleidung 80 GS, Bj. 93, schw./gelb, kpl. neu, wegen Umbaus für 60% Neupreis zu verk. (Bügelscheinw. Scheibe, Instr.träger, Seitenteile), Lübbe, Hannover, Tel.: 0511-834434.

Für R 51/32, kpl. Hinterschutzblech, gesucht. Tel.: 05381-2592.

R 100, Bj. 84, 156 tkm, VA-Auspuff, Griffheiz., neu bereift, etc. TÜV, 2/96, 2. Hd., VB 6500,- DM. Tel.: 05505-1378, D. Simon.

R 24 gesucht, Tel.: 05655-8051, FAX 8622.

R 60 mit TR 500 Beiwagen Steib zu verkaufen, Tel.: 05655-8051.

R 25/3 fast kpl. in Teilen, Motor u. Getriebe bereits überholt, div. Teile vorbereitet, VB 2300,- DM, Tel.: 0471-65127.

R 50/5, Bj. 1969, zugel. 1970, ca. 50000 Km, Fam. Besitz, div. Zubehör, Zust. 3, 4500,- DM, Tel.: 040-6308426 ab 20.00 h.

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

R 60/7, Bj. 78 neu aufgebaut RT Verkleidung in rot, Kolben u. Zylinder neu, ca. 800 ccm, 48 PS, TÜV 9/95, Koffer u. Behörden Scheibe. Tel.: 02151-734202, FAX 02151-736358.

R 75/6, Gabel mit Bremszange 300. Radtrommel 180,- DM, Speiche neu + R50 + R69, Teile + 250 cb.Teile, jede Menge auf Anfrage. Tel.: 0221-727838.

R 80 GS, 1000 ccm, 50 PS, Bj. 84, 65 TKm, 2in2, Wüdo-Cockpit, Koffer, Reifen-Kuppl.-Getr. neu, Dzm, Kickst. 5 L - Ölwanne, gt. Zust., dklblau-met., VB 6450,- DM, Tel.: 06201-34470.

Suche RIG, Bj. 32 Gabel, Vorderrad, Schutzblech vorne, Tankdeckel, Lampe (L.) Messeinsatz-Tank, Kniekissen (L), Ständer, orig. Werkzeug, Auspuffanlage (Kop.)

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

Teile für BMW R 90/6 - Liste anfordern. Tel.: 0751-21447.

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.

Verkaufe für R 60/5 2-Zyl. m. Kolb. u. Köpfen 400,- DM, Tel.: 0561-492102.

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

- DKW -

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

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

RT 250, Bj. 56, Kickstarterwelle mit Ritzel- oder def. Motor, sucht Alfons Baesler-Longkamp, Tel.: 06531-3550.

- DNEPR -

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

Dnepr oder URAL Motorräder od. Gespanne gesucht, auch ohne TÜV, mögl. neu, z.B. noch in Kisten verpackt oder so, bitte mal anbieten. Tel.: 04488-71429.

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

- DUCATI -

für Pantak, 750/900 SS, Bj. 91 25/30,- DM, Testbericht 5,- DM, Heft. Tel.: 0241-507469.

Original Doppelsitzbank, für 900 SS, Köwe 350,- DM, GT Rahmen mit Brief 800,- DM, CEV H4-Scheinw. im Chromgehäuse, 290,- DM, Tel.: 0711-4570-4570569.

Suche 1 Zyl. Desmo 2/2 od. 450 ccm. Zustand von 1-6. 1 kpl. Desmo Motor 1 Zyl. 2-450 ccm. Außerdem alte 1+2 Zyl. Lit. wie Prospekte, BTL, WHB, ET-Kataloge usw. biete auch gutes orig. Tauschmaterial. S. Kranz, Zur Spitzenkapelle 5, 88339 Bad-Waldsee, Tel.: 07524-3595 v. 18-21 h.



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

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

Verkaufe Pantah 700, Getr. verst. u. neu gelagert, Stahlflex, Inspkt., neu, TÜV frei, VB 5300,- DM, ab 20.00 h, Tel.: 0421-270872.

- DÜRKOPP -

Biete Literatrukopien für MD-Modelle und Diana-Roller, T. Knaak, Tel.: 0421-71787.

- GESPANN -

DNEPR MT 10, BMW-Motor 60/5 mit 800 ccm 50 PS, zerlegt, Kabelstrang muß neu, 6000,- DM, VB, Tel.: 02452-89592.

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

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

MZ Gespann, ETZ 251, 17500 Km, Beiwagen alte Form, winterklar, Heizgriff, Lenkerstulpen, Spritzdecke, neue Batterie, VB 2900,- DM, Tel.: 05300-1480.

Russ. Militärgespann K 750, 22 PS, SV-Motor oder MW 650 W mit SW-Antrieb je 2600,- DM. Altes Ish-350-2Takt-Gespann mit space-mäßigem Boot für 2200,- DM, Tel.: 05476-1466.

Verrückt?! Idee: Wartburg 3-Zyl.-2-Takt im DNEPR- (Fam.) Gespann (...1000er Scott...). Wer hätte auch Lust, Möglichkeiten, Teile etc? Tel.: 0208-663960.

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

Tausche BMW R 50 Fahrwerk evtl. m. allen Anbauteilen gegen EML, Carell, Wasp, Sauer o. a. BMW Gespannfahrwerk, Tel.: 0471-65127.

Der 1994er GUMMIKUH-Abos Ringordner. Jetzt bestellen!

Verkaufe MZ ES 250/2 Gespann, Bj. 71, techn. überholt, TÜV neu, 2100,- DM, Tel.: 0421-4986441.

- HARLEY-DAVIDSON -

Harley Davidson 1340 Shovel, CPO Umbau, Bj. 86, ca. 15 TKM, 93 neu aufgebaut. VB 22000,- DM. Tel.: 0711-339162.

Verkaufe 94-er Big TWIN, 0 Km, Tel.: 02861-66842.

WL, 750 Flathead, Bj. 37, Restaur. angefangen, ca 80% fertig, wegen Zeitmangel für VB 10500,- DM, Tel.: 04743-4244.

Harley 883, Sportst.-Motor, 10 T-Km, 4-Gang, 4900,- DM, Tel.: 05128-5766.

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

- HERCULES -

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

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

- HOFFMANN -

Verkaufe Hoffmann MR 250, Bj. 52 mit Brief kpl., zum rest. VB 1700,- DM, Tel.: 07121-42881, ab 18.00 h.

- HONDA -

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

400er Four, Topzustand, 32000 Km, Vollgutachten u. Reifen u. Batterie, neu, VB 2400,- DM Tel.: 07195-57759 oder 62592.

CB 500 Four Bj. 73, gute 4in4, nicht ganz kpl., VB 1800,- DM, Vergaserbatterie CB750 KO VB 350,- DM, Tank CB 750, K 7, Orig.Lack, VB 200,- DM, Tel.: 06150-2851.

CB 500 F Bj. 74, 45000 Km, TÜV 4/95, guter Originalzustand, 3200,- DM, Tel.: 04971/7843, ab 19.00 h.

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

CB 500 Four, Bj. 73, zweite Scheibe, Lenkungsd., Kettenk., gute 4 in 4. Sitzbank, Scheinwerfer u. Seitend. fehlt. VB 1800,- DM. Vergaserbatterie CB 750 KO VB 350,- DM, Tel.: 06150-2851.

CB 750 K 6, Top rest., 0 Km, orig./weinrot, Lit., Ersatzteilträger, u. a. VB 5700,- DM, Tel.: 040-3900087, ruft zurück.

GB 500 Clubman, 8000 Km, TÜV 8/95, 27 PS, VB 6500,-, Tel.: 0911-614996.

Suche dringend 4-Gang-Motor für CB 450, Tel.: 0431-64585 (Jürgen) oder Tel.: 0461-98549 (Frank).

Suche Teile für FT 500 (schwarz), bitte alles anbieten, da wegen Unfall vieles defekt. Über Angebote freut sich Rainer. Tel.: 0221-7124609.

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 CB 250 G, 1 Satz Kolben samt Ringen, +0,5, 1000 Km alt für 120,- DM, Tel.: 0551-74195.

WHB+ETL für DAX, Monkey CB 125, 250 G, 350/400 F, Testberichte Tel.: 0241-507469.

XL 185 S, Enduro 10 PS, eingetrag., ca. 17 TKM, TÜV 10.94, Neu: Radlager, Sitzbank, neuer Kabelbaum, geä. Ritzel, neu lackiert, Zustand 3, VB 1100,- DM, tel. 0228 - 649334.

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

Suche für Horex Regina guten 350/400 Rundmotor mit LiMa, Tel.-FAX 05531-700615.

Suche Rebell. bitte alles anbieten. Tel.: 07331-200420, abends Tel.: 07331-63655.

- IFA -

BK-Dichtung für Getriebeflansch, Stck. DM 1,20, Gummischutzkappe für Bowdenzugaufnahme am Vergaser, Stck. DM 5,-, Tel.: 04481-6553.

- ILO -

Suche Typenschild für FM 120/ FM 100 Blanko sowie Teile u. Literatur. Tel.: 0208-663960.

- 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.

350, Bj. ca. 60, VB 1000,- DM, Tel.: 036451-272, Guido oder Adrian verlangen.

- 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.

Verkaufe Motorschutzbügel für Z 900-1000 in Chrom, orig. verpackt, kpl. 50,- DM, Tel.: 08634.5339.

Z 500 A Motorteile, Hinterrad, Dunlop 4.00 H 18, Verg., Lampe, Bremsen u. Scheiben, Elektrikteile, Schalter, Haupt- u. Seitenständer, sowie Achsen billig zu verk. Tel.: 03943-22848, abends.

- KREIDLER -

Habe noch Original Betriebslaubnis für Kreidler, Flory, SL, MF 23, Bj. 79, FP 50,- DM, Tel.: 05831-1546.

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

Suche Hupenverkleidung u. Tachoantrieb, Kettenschutz für RS. Tel.: 04233-1398.

Suche Kreidler Kleinkraftrad 50 ccm, 6.25 PS, vollständig, Zustand egal, Tel. 05405-2227 ab 18.00 h.

- LAVERDA -

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

Laverda-Register. Tel.: 040-7124203.

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.

Verk. Laverda 1000, Bj. 74, Nr. 727, 78 PS, rot, VA-Speiche, sehr schön, ab 1992 m.v. Neuteilen rest., VB 8500,- DM, Tel.: 04531-81713.

- LITERATUR -

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

>>> 8 von über 8.000 lieferbaren Titeln! <<<

Motorräder aus Suhl Die Bibel für Schrauber an modernen 2-Rädern. Die gesamte Technik leicht verständlich mit astreinen Zeichnungen. 420 Seiten Best.-Nr.: MD 3.....DM 44,00	Das Schrauberhandbuch Die Maschinen von Benelli und Cagiva, über Fanlic, Gilera und Laverda bis Malanca, Marini, MV und Moto Guzzi seit 1970 vorgestellt mit über 200 Abbildungen im Hardcover gebunden, 224 Seiten MB 1298.....DM 49,00	ITALIENSCHER MOTORRÄDER Die Maschinen von Benelli und Cagiva, über Fanlic, Gilera und Laverda bis Malanca, Marini, MV und Moto Guzzi seit 1970 vorgestellt mit über 200 Abbildungen im Hardcover gebunden, 224 Seiten MB 1298.....DM 49,00	BMW Motorräder 1923 - Heute Eine komplette Typologie fast aller 1- und 2-Zylinder der K-Serie sowie der Sport- und Militärmotorräder mit Daten und sehr vielen Abbildungen. S. Knittel / R. Stabon Hardcover gebunden, SV 22096.....DM 58,00	BSA BUYER'S GUIDE Der legendäre US-Verkaufsführer mit allen Hintergrundinformationen Daten und Abbildungen der Nachkriegs-1-1/2- u. 3-Zylinder sowie Sondermodellen 160 Seiten, 200 Abbild. von Roy Bacon MI 115042.....DM 45,00	Das große PUCH-BUCH Die 2-Räder 1890 - 1987. Alle Modelle, Daten und Abbildungen, sowie die geschichtliche Entwicklung aller Modelle wird umfassend bis ins Detail beschrieben und zeitgenössische Bezüge zu dieser Zeit hergestellt. Hardcover, 230 Seiten WV 49.....DM 98,00	KRÄDER DER WEHRMACHT Über 200 Photos aus den Einheiten mit den versch. Krädern der Wehrmacht. Sehr interessanter begleitend. Hardcover, 192 Seiten PV 107247.....DM 49,80	DKW und MZ 2 Marken - Eine Geschichte von Rauch, Lange und Bach. Alle Motorradtypen und Gespanne mit über 200 verschiedenen Varianten. Ca. 500 zum Teil farbige Abbildungen im Hardcover gebunden, 232 Seiten MB 1395.....DM 69,00	KFZ LITERATUR-KATALOG 1993-94 228 Seiten mit fast 5.000 Titeln intern. KFZ-Literatur. Schutzgebühr 5,-DM zuzügl. 3,-DM Porto in Deutschland oder zuzügl. 10,-DM Porto ins Ausland!
--	--	--	--	--	--	---	--	--

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

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

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

Gebe ab: von Kleinkrafträdern Ersatzteillisten u. Bedienungsanleitungen folgender Marken : Motobecane-Jawa-Hercules-KTM-Puch. Alles Originale, versch. durch Ölfinger leicht angeschmutzt, Stck. 20,- DM, Tel.: 05682-9950.

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

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

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

Oldtimerliteratur für EMW R 35/ 3, MZ BK 350,- DM, 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.

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

Suche 'Noch eine Runde' von Klaus Hansen. Tel.: 05062-89249.

Suche Ardie Original-Literatur, Tel.: 0421-71787.

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

Suche Motorrad Nr. 15/83 u. 22/85 Prospekte NSU-Super Max, Anton Heim, Prof.-Schmid-Str. 47, 82140 Geiselbullach.

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

Verk. 'Markt'-Hefte in Originalbindern, Nr. 1-85 bis 12-93, 400,- DM, Tel.: 04744-6083, ab 20.00 h.

Verk. Gummikuh Past Perfect Hefte. Sämtliche Ausgaben sehr guter Zustand. Preis 150,- DM, Tel.: 040-7213769.

Verk. o. tausche 'Motorrad'-Hefte 77-91, suche Jahrg. 71, 20, 21/ 91 u. Jahrg. 92 u. 69 sowie Mo 11/ 79. Tel.: 04851-3044 ab 17.00 h.

Verkaufe folgende Bücher: Kawasaki (Nitschke). Die schnellsten Motorräder der Welt (Isenberg). Rep. Anleitung Passat Diesel ab 9/ 80 (Etzold). Tel.: 04851-3044, ab 17.00 h.

Verkaufe Zeitschrift 'Markt', 1982-1992, 350,- DM VB und 'Motorrad-Touren' 1988-91, 100,-

DM, VB, Tel.: 05043-2978, Michael.

Verkaufe Zeitschrift Motorrad 1982-1993, 300,- DM, Tel.: 06162-83696.

- MAICO -

Suche BW-Maico M 250/B günstig! Auch zerlegt oder schlechter Zustand. Suche außerdem 360 ccm, Satz neu, Schuhmann. Tel.: 06341-87084.

Suche dringend Briefkopie von M200 T, Bj. 54 (Geradweg Hira-fe). Weiß jemand, ob M200 S auch geht? Bernd Rieker, Bahnhofstr. 76, 72411 Bodelshsn., Tel.: 07471-7683.

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

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, Betriebsanleitungen, 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.

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

- MATCHLESS -

G 80, Bj. 65, techn., opt., gut, incl. gr. Teilekiste, 4900,- DM, Tel.: 09622-6140, ab 19.00 h 4433.

- MOPED -

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

Airone 250 ccm, 1 Zyl. 4 Tkt. Bj. 55, angemeldet, gt. Zustand, VB 5200,- DM, Tel.: 0561-315254.

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

NG 1000 SP/NT, Bj. 81, TÜV neu, 20.000 Km, Neulack, schwarz, Edelmetallausp. eingetragen, mänelgfreyer Bestzustand, viele NT, 6800,- DM, Tel.: 030-6127861.

Suche ETL für 750 S, Tel.: 05034-4258.

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

Verkaufe Motor V 7, 750 ccm, Kuppl. neu mit Vert. 800,- DM oder Tausch gegen eckigen Motor. Tel.: 0421-270872, ab 20.00 h.

- MOTO MORINI -

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

- MZ -

3 Stck. MZ 250 ETZ u. 1 neuer Gespannrahmen u. 1 Superelastik u. teilweise neue E-Teile, VB 2.300,- DM, Tel.: 06438-5459, ab 18.00 h.

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

Kölner Str. 191-205, W-5828 Ennepetal, Telefon: 02333/87020 H

ES 250/0, suche neuwertige oder neue Ersatzteile wie: Verchromte Federbeinabdeckung vorn, Auspuff kpl., Rückleuchten, Soziusitz, Reibscheibe f. Steuerdämpfer, Kotflügel, sonstiges. Tel.: 05130-4927.

ES 250/D, suche neue u. neuwertige Ersatzteile wie: Auspuff kpl., vordere Federbeinabdeckung, Rückleuchten, Seitenverkleidung, 1-Modell und Rücksitz in sw/gold. Thomas Gloger, Osterfeldweg 2, 30900 Wedemark.

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

ETZ 250 Gespann, Bj. 81, Motor Bj. 89, TÜV 9/95, 17 PS, Km-Stand 38.000, ausgerüstet mit 12 Volt-Bosch+Hella-Elektrik, Ochsenaugen, Sebring-Auspuff, IS-Seitenwagen mit neuem 16"-Sw-rad. Lm Preis inbegriffen. 2 Ersatzmot., 1 Rahmen m. Brief, Lit., 1 Ersatzvorderr. u. Verschleißteile. VB 1900,- DM, Tel.: 06134-6641, ab 19.00 h.

Löse Sammlung auf, 17 Motorräder, 2 SW, 1 Duo, zum Teil in sehr gutem Original-Zustand u. jede Menge Teile, mögl. kpl., VB 21000,- DM, Tel.: 05364-4396

MZ-ETZ 250 u. ETZ 150, zus. 980,- DM, fahrbereit, guter Zustand. Tel.: 0591-1484.

MZ-Trophy, Bj. 71, 250 ccm, guter orig. Zustand, Seitenwagen taugl. Ost-Brief, 950,- DM. Tel.: 09545-4746.

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

Suche ETZ 250 in Gutem Zustand, ev. mit Koffern. Tel.: 05221-82936.

Suche ETZ-Teile, Bremsscheibe, Bremssattel, ETZ 2250 Schwinge,

biete ETZ 250, 10 Jahre alt, Trommelbremse, VB 800,- DM, Tel.: 04434-1340.

Suche für ETZ-250 Gespann: Bugverkleidung, f. Lampe (Orig.) und Seitenscheiben f. Superelast. BW; Tel.: 08671-13354, abends.

Suche für TS 250 guten Motor 250/3 oder kpl. TS 250 bzw. kpl. TS 250/1 in gutem Zustand, Tel.: 05221-82936.

Suche Hein Gericke-MZ ETZ 250-Spezial-Tankrucksack ggf. m. Zwischenteil u. Armeebetriebsanleitung, ETZ 250 A. Tel.: 05731-83810, ab 18.00 h.

Suche Teile für ES 250 (Auspuff, Rücklicht, Tacho, Kleinteile) Tel.: 0345-1200929, Daniel Schmidt.

Suche Vorderradschwinge EML oder Ähnliches für ETZ-Gespann, Tel.: 07371-13954.

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

Suche MZ 250 ETZ Motor, auch defekt. Tausche Seitenwagenkotflügel (alte Form, geschwungen) gegen neue Form.0491-66653

TS 250/1, Rahmen mit Brief, Lenker, Räder, Schwinge, Blechteile, Bremsen und Instrumente zu verk., Tel.: 05383-1662.

TS 250/1 in sehr gutem Zustand. Tel.: 05221-82936.

Verk. ETZ-Motor, Kolben defekt, 16 T, Km 350,- DM, Tel.: 04233-1398.

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

Verkaufe MZ 500 R-Gespann, Bj. 92, TÜV 2 Jahre, Farbe: schwarzrot, Zustand 1, für 9000,- DM, Tel.: 0421-4986441.

Verkaufe MZ ES 250/2 Gespann, TÜV 2 Jahre, Farbe: blau-weiß, Motor überholt, für 2400,- DM, Tel.: 0421-4986441.

Verkaufe R 500, Bj. 92, Farbe rot,

6000 Km, Zustand 1, 4000,- DM, TÜV neu, Tel.: 0421-4986441.

Verkaufe RT 125/1 zum Restaur. und Teile, Preise VB, Tel.: 040-7608144 evtl. Anrufbeantworter, ich rufe dann sofort zurück.

Verkaufe TS 250/1 + diverse Teile ES 125/150. Rainer Lindner, Ringstr. 16, 09569 Falkenau.

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

- NORTON -

Norton Commando, Bj. 1971, TÜV 4/95, 14.500 T mil., sehr guter Originalzustand, neue Speicherräder, VA, einschl. Reifen an Liebhaber, VB 10900,-DM.

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

MZ Spezialzubehörcatalog
Neugespanne 5 DM Schein oder Münze
Gespannservice · Tauschteile
Blitzversand aller Teile, auch für alte Modelle
- Vollverkleidung
- Einzelsitze
- Lederkoffer
- Klappprsten
Fa. Wildschrei 56829 Brieden 0 26 72 / 85 40

- NSU -

NSU Max, Bj. 53+54 zerlegt, Motoren sind noch zusammen, unrestauriert, unvollständig + 1 Kiste Motor und Getriebeteile 2600,- DM, Tel.: 0511-3503631.

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

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

Max-Motor 350,-, Batteriekasten, Werkzeugkasten, Öltank für Standard-Max, Preis VB. Suche Öltank, Luftfilter für Spezial-Max (mit Feinstölfilter) Tel.: 07251-40726.

NSU Max, Bj. 53+54 zerlegt, Motoren sind noch zusammen, unrestauriert, unvollständig + 1 Kiste Motor und Getriebeteile 2600,- DM, Tel.: 0511-3503631.



Seitenwagen 'Szentesi', Bj. 1938 (Ungarn), rest., Sitz, Reifen neu, schwarz, Scheibe nach

hinten schwenkbar. 3950,- DM, Tel.: 06826-6473.

NSU-Lux-Rahmen mit Schwinge gesucht u. NSU Max. Zylinderauspuff-Mutter. Tel.: 08551-6444.

NSU-Max, kpl., Motor läuft, unverbastelt, VB 2200,- DM, Tel.: 02403-33224, ab 18.00 h.

NSU-Quickly N, 1 x kpl. fahrbereit, 1 x in Teilen plus div. Neu- u. Gebrauchteile, gerne kpl., für ca. 750,- Tel.: 0471-65127.

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

- PANNONIA -

Gespann, teilrest. 250 ccm, 1650,- DM, Tel.: 06139-1334 tags., Tel.: 06136-7256 abends.

T 5, Bj. Ende 50, u. Motor u. Teile, VB 1000,- DM, Tel.: 036451-273, Guido od. Adrian verlangen.

- PUCH -

4 Stck. Vergaser P 31-1 u. P 30-2, zu verkaufen, Tel.: 06854-355.

- ROLLER -

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

Roller IWL Berlin, fahrber., gt. Zust. VB 1.000,- DM, Tel.: 036451-273, Guido od. Adrian verlangen.

- SANGLAS -

Verkaufe Sanglas: 400, 500S, 500S2, mit und ohne TÜV sowie E-Teile, 3 1/2 Morini mit u. ohne TÜV. Suche Motor Guzzi E-Teile ab 850 ccm, Tel.: 05821-43218, ab 19.00 h.

- SEITENWAGEN -

LS 200, Boot frisch geschweißt, muß noch lackiert und zusammengebaut werden. Neuteile vorhanden. VB 2.500,- DM, Tel.: 02248-1489, Kalle.

- SONSTIGES -

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

TÜV 9/94, 4 KW, Doppelport, läuft, zum Wiederaufbauen, FP 850,- DM, Tel.: 05772-7368.

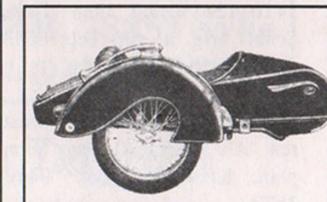
Blinkrelais 6 V/18 W, pneumatisch od. elektr. gesucht. Tel.: 06071-71571, Rose.

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

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

ADLER - BMW - DKW - HOREX - NSU TRIUMPH - VICTORIA - ZÜNDAPP
Wenn Sie eines dieser Motorräder restaurieren, dann finden Sie bei uns vieles, was Sie dazu benötigen.
Fordern Sie unter Angabe Ihres Motorrad-Typs kostenlose Ersatzteillisten an!

ERSATZTEILE für alle STEIB - Seitenwagen



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

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

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

- SOLO -

Verkaufe Ersatzteile neu + gebr. für Solo-Mofa u. Moped, Literatur u. Rahmen, Moped 50 km/h mit Papieren. Tel.: 0208-663960.

Condor 250 ccm (wie BMW R 27), Bj. 1959, guter Zustand, Rarität, zu verkaufen auch mit Beiwagen, Tel.: 05655-8051, FAX 8622.

Condor-SUI, schweizer Condor 250, Unfallschaden, Rahmen ist neu, Felge und Gabel fehlen noch, wegen Zeit- u. Garagemangel, Preis 2500,- DM, Tel.: 0451-473434, abends.

DDR Roller wie z. B. Berlin, Wiesel, Troll, Schwalbe, Duo, auch Teile, Reste, kpl. Fzge., bitte alles anbieten. Tel.: 04488-71429.

Gritzner Bj, 1940, 98er Sachs Unr. und Gritzner-Nähmaschine als Ausstellungstück, zusammen FP 1500,- DM, Tel.: 04162-8769.

Harly Davidson Motor, 883 Sportster, Bj. 90, 4-Gang, 10 Km, kpl. m. Vergaser u. Anlasser. DM 4.900,-, Tel.: 05128-5434.

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

Hoske Tank RS 3, 38 L. BMW Lederkombi, Gr. 46, Lederkombi Gr. 36. Tel.: 04921-56568.

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 Hildesheim, Tel.: 06733-8195 od. 7281, Fax: 8134, Täglich Versand, H

Mars Teileträger, Mars 175 S zu verkaufen. 100,- DM, Tel.: 09467-314, abends.

Motobecane, teilzerl., kpl. bis auf Endschalldämpfer, Bj. ca. 1932, 4-Takt, ca. 350 ccm, selten. Tel.: 02404-64050.

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

Seitenwagen Stolz, Typ Berlin, Rar., gute kpl. Substanz, 2500,- DM, Blackburne V2 1000 ccm Motor von Rennmasch., ca. 1918-20 VB 2000,- DM, Tel.: 0221-727838.

Motorrad-Leistungsprüfstand Schenk, Meßbereich bis 200 Km/h - 200 PS mit Kühlgebläse u. Absaugung, g.G. Tel.: 07131-68614.

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

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

Suche für Gillet Estafette (Seiten-gest. 500 ccm), Angaben zur Lackierung, Tel.: 0561-315254. Bruno Graute.

Suche für GS 550 Katana Rep.-Handbuch u. Betriebsanl., Schlachmaschine oder ET (sepz.: Federbeine (Original) bzw. Konis, Fußrasten (Fahrer), Suche auch Infos über Kastenschwinge für o. g., Tel.: 06621-61244.

Suche für Kawa Z 1: Bordwerkzeug, Km-Tacho, jegl. Literatur und Prospekte. MO u. MRS 80er Jahre. Tel.: 02273-69626.

Suche gebr. Hunger Ventil Sitz-Drehgerät. Tel.: 07422-22129.

Suche Kontakt zu EMW Motorrad-Club. M. Bade, Lerchenweg 3, 27313 Dörverden.

Suche Motorrad Classic-Heft 4/88. Tel.: 07252-86459.

Suche S-Cockpit für R 100 R und Motorrad-Gespanne Nr. 1+10+12+13 und alten 'Gelben Schal' orig. u. gut, Tel.: 06438-5459, ab 18.00 h.

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

Tausche Enduro 125/250 H-Halb-nabe v. neu rechts versch., lange Speichen, halbnabe, HM349. 07961-4396.

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

Verk. Magnetisiergerät für Schwunglichtzündler, älteres Modell in Werkbank eingebaut mit

Prospekt anfordern! 5,- DM Briefmarken
Tankabzeichen Tacho Helm + Schutzblech
HistoriClassic
Gießereistr.10-83022 Rosenheim
Tel. 08031/32424 - Fax 31175
Vetterling-Druck

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

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

KOLBEN
für Veteranen und andere Motoren.
Preisliste gegen Rückporto von DM 5,-
LEO DÜMPERT
Bilitz 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
Glasfahlarbeiten
BMW + Yamaha
Am Kühlenkamp 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**
Lagestr. 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
• Gratisinfo direkt vom Hersteller
Heinrich Kreeb GmbH & Co
Postfach 701 G, 73007 Göppingen
Tel. (071 61) 2 10 99, Fax (071 61) 2 19 20

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

Trafos, etc. VB 1000,- DM, Tel.: 05271-33749.

Verkaufe Mars 175 S, Bj. 1954, als Teileträger, Tel.: 09467-314, abends. DM 199,-.

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

zwei zerlegte Triumph BDG 125-Motoren zu verkaufen, neue Kupplungen für alle DKW, 125-250 ccm, E-Teile, MZ RT/ES/JAWA III. Preis KFLG, gegen Rückporto, R. Henke, 25917 Leck, Birkstr. 28, Tel.: 04662-1713.

- STOYE -

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

- SUZUKI -

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

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.

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

Suzuki RV 90, Top-Zustand, original 1200 Km, wie aus dem Laden, Sammlerstück DM 2400,-, Tel.: 09545-4746.

Verkaufe Suzuki GSX 1100 EZ, Bj. 85, i. Teilen, auf Anfrage Tel.: 05772-7368.

- TEILE -

Kontaktlose BS-Zündanlagen
Typ Kröber, für alle jap.
2, 3 und 4 Zyl. mit Kontakten
als Nachrüstsatz lieferbar
Pitsch Elektronik
Drehzahlmesser u. Zündanlagen
Wilhelmstr. 29, 56333 Winnigen
Tel.: 026 06 - 15 38, FAX: 23 38

Alte Drehbank mit Zug u. Leit-spindel gut erhalten, günstig zu verkaufen. Tel.: 07131-68614.

An alle, die auf der Veterama einen Stand machen, Motorradteile von Japan-Klassikern, viele Neuteile, z.B. Kolben, Zylinder usw., VB 1000,- DM, öfter versuchen da Schicht. Tel.: 02676-1240.

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

Suche Teile u. Literatur für Puch 250 TF, Tel.: 05129-332.

Für 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. 38 mm Marzocchigabel u. Brücken, neu 700,-, Cagiva Alazurra-Stahlflexbremsschläuche, neu 80,-DM kpl. Ochsenaugen-blinkgeber neu 30,- DM, Triumph 750 Nockenw., div. mehr, Tel.: 05062-89249.

Verkaufe MZ Austauschmotoren von RT-ETZ Simson Austauschmotoren 50 ccm, Preise unter 1000,- DM, Tel.: 0421-4986441.

Verkaufe nachgefertigte Gummiformschläuche für Pränafo-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 -

Bj. Ende 40, 350 ccm, 4-Takt, absoluter orig. Zustand, Neuteile, guter Zustand, läuft gut, 2600,- DM, Tel.: 09545-4746.

- 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 -

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

Rahm. m. Schwinge, Gabeln, Tanks, Stoßd., Seitendeckel, Schutzbleche, Lamp., Instrumente u. reichl. Kleinkram v. 650/750 Unit-Modellen zu verkaufen, Tel.: 0 6502-6878.

- TRIUMPH (D) -

Service, Restaurierung und Neuaufbau-Wuchten von Kurbeltrieben-Ersatzteile und Austauschmotoren mit Garantie
JÖRG WINKELMANN
TRIUMPH TWINS
BIS BAUJAHR 1983
-TÄGLICHER VERSAND-
Am Mühlentberg 95
27432 Barchfel
Bremerförde
Telefon 04766 762

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 Gebrauchtmaschinen
An- und Verkauf
Fischerstraße 1 • 3211 Rheden
Tel. 05182/51831 • Fax 05182/51752

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.

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

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

Triumph BDG 250/H/L + SL, alle Teile neu und gebraucht, Tel.: 04542-2217, auch FAX.

- TRIUMPH (GB) -

Verk. Motor TRW 500 ccm, SV, überholt, EX-Army, in Kiste, VB 900,- DM, mit Vergaser u. Zündung. Tel.: 05271-33749.

- UT -

Suche Embleme für Tank und Lenkknopf. Tel.: 07331-200420, abend Tel.: 07331-63655.

- VELOCETTE -

Suche für MSS/Venom: Getriebe, Hauptständer, MSS-Sitzbank, Duplex-Bremse. Tel.: 05271-33749.

- VESPA -

Verkauf - Vespa 150 Sprint, Bj. 69, 1990 neu aufgebaut, Belege seit dem keine 10 TKm, alltagstauglich, leichte Gebrauchsspuren, Motor 7 PS od. ca. 14 PS, div. Ersatzl. VB 3000,- DM, Tel.: 0201-289083.

Vespa gesucht, Bj. 46-78, Tel.: 05655-8051.

Vespa-Cosa 200 El. Star + 10 PS, Bj. 89, 10000 Km, TÜV 5/95, rot/met. mit Zubehör, u. Koffer, Tel.: 07131-68614.

- VICTORIA -

Suche Getriebe Ketten für V 35 Bergmeister, Tel.: 02366-41068.

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-Comet 500, MK 3, Rennm. v. Neuteile, Preis VB, evt. Inzahl., Tel.: 05128-5766, ab 20.00 h.

Seeley-Vincent 500, MK3 Fahrwerk, kpl. neu, Motor neu aufgeb., ca. 80,- DM, fertiggest., Newby-Belt, u.v. mehr, Preis VB, Inzahl., mögl. Tel.: 05128-5766, ab 20 h.

- YAMAHA -

DT 400 MX, Bj. 78, 17 PS, Reifen, Batterie, Kettensatz, Übermaß, TÜV neu. Verkauft nicht an Crosszeiger u. Technikignoranten. 1800,- DM, Tel.: 04747-8677.



YAMAHA
Klassiker
125-750 ccm

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

Restaurierungen
Ersatzteile
schnell,
zuverlässig
seit 1968

FJ, 1100, Bj. 84, 16000 Km, 1 a, 5900,- DM, Tel.: 081426888.

RD 200, 17 PS/13Kw, Bj. 80, TÜV 94, E-Starter, Leergewicht, 138 Kg, VB 1000,- DM, Großraum Ruhrgebiet, So-Do. ab 18.00 h, Tel.: 05341-14639, Fr.-So. Tel.: 0208-8777156.

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 SR 500 evtl. mit Motorschaden u. oder sonst. Mängeln oder XS 650, tausche auch gegen VW Passat Bj. 81, techn. o.k., Formel E 5-Gang. Tel.: 0531-507344,

Suche Teile zu TR 1, bitte alles anbieten, insbesondere Kunststoffteile vom 84er Modell, Tel.: 0221-7124609, abends.

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

Verk. f. Yammi XS 360, 400 Vorderfelge u. Bremscheibe u. Dichtsatz u. Bremsbacken 100,- DM für GS 550 Vorderfelge 20,- DM für DT 80 MX Tank u. 2 Seitendeckel 30,- DM und für Suzi GSX 750 E Vorderbremsanlage kpl. 100,- DM, Tel.: 05772-7368.

XS 500, 4 Masch. alle mit Papieren, z. T. zerlegt, z. T. fahrbereit, sehr viele Teile, Motoren, Verschleißt., ALU-Tank, etc. g.g. Gebot, nur zusammen, Tel.: 036451-273, Adrian verlangen.

XS 650, Bj. 76, 50 PS, kpl. neu aufgebaut, viel Chrom, alle Ver-

schleißteile neu, Motor überholt, TÜV neu; VB 6900,- DM, Tel.: 09126-7962.

XS 650/447, Teile zu verkauf.: Motor o. Lima 700,- DM, Räder ab 100,- DM, Schutzbl. ab 100,- DM, Gabel, Mod. 75, Vergaserlenker neu, 50,- DM, andere Teile auf Anfrage auch Tausch gegen MZ 250 ES/2, ETS, TS, Tel.: 04873-9312 n. 17.00 h.

- ZÜNDAPP -

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.

Diverse Vorder- u. Hinterräder billig zu verkaufen. Tel.: 09467-314, abends.

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

Rahmen von Zündapp KS 125 80,- DM von NSU Max und 250er Rabeneick je 40,- DM, suche Rahmen von NSU 125 ZDB, auch Tausch. Tel.: 06621-73363.

Suche ETL und Werkstatt-Handbuch für KS 100, Typ 518, Motor-Typ 286, Tel.: 05344-6228.

Suche Hinterrad oder Nabe f. KS 125 Sport, Tel.: 0421-270872, ab 20.00 h.

- LAST MINUTE -

Suche Motorgehäuse f. KH 00/500 Bj. 1935, u. Vergaser u. Ölpumpe, Tel.: 09634-422.

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

Hercules - verkaufe: K 125 T, Erstzul. 10/74, tech. 1-, opt. 3, TÜV 9/95, 13 Kw, KM-Stand 8361, Diverse Teile neu, kaum gefahren, + Beinschild + Gepäckträger, Preis, VS, Tel.: 04149-7424.

MZ:ES Gespann Bj. 1970, leicht beschädigt, Zündschloss defekt, Lampenglas fehlt, Seitenwagen

Bequemer leben mit dem GUMMIKUH-Abo !

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



Vorderbau Beule, neues Teil vorhanden, Tausch gegen OHV Motor oder Verk. Tel.: 05682-9950.

Suche Teile von FN M 86 Indian Warrior, Schüttof K 500, Ardie, Silberpfeil, Coventry Eagle 500, Bj. 37, Krogmann, Igelsburgstr. 20, 34128 Kassel, Tel.: 0561-65547, vorm.

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.

Suche alles von Ardies 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.

Sachs: Naben für 98er v. + h. gesucht, Trommel-105mm, suche auch Tacho+Antrieb dafür, Tel.: 0208-663960.

Suche MZ 250 ETZ Motor auch defekt. Tel.: 0491-66653, tausche alten Seitenwagenkotflügel gegen neue Form.

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 abschieken an:
Verl Hasselbrink, Schönberger Str. 2, 2322 Lütjenburg
Ja, ich möchte MOTALIA ab der nächsten Ausgabe abonnieren.

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

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

Name:

Straße:

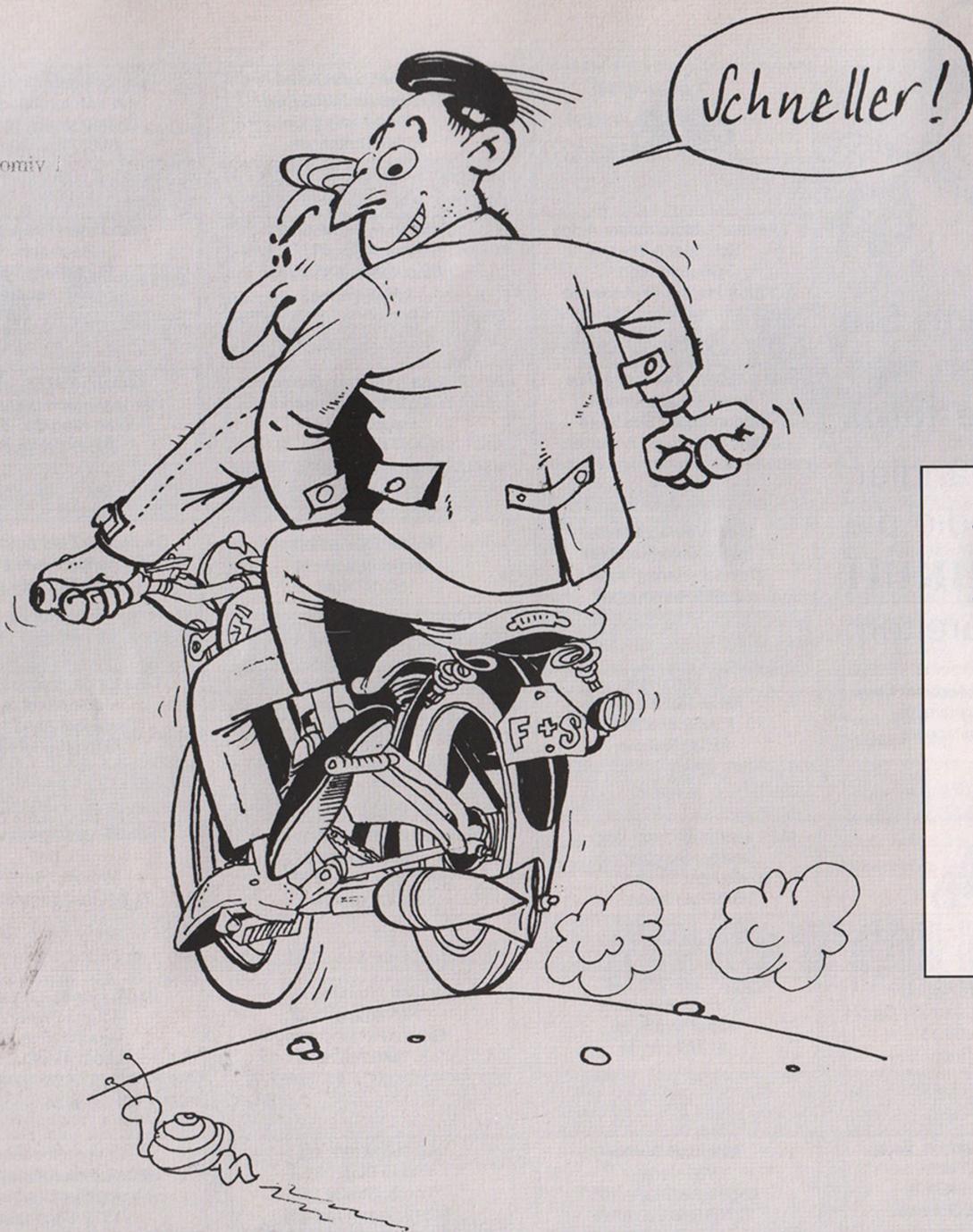
PLZ, Ort:

Datum + Unterschrift:



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

- | | | |
|---|---|--|
|  | MZ-Vertragshändler
AT-Zweiradtechnik Feld
Dorfstraße 19
41540 Dormagen | Teile für klassische BMWs
Uli's Motorradladen
Gutleutstraße 144 M
60327 Frankfurt |
| Literatur f. Motorräder+ Autos
Schröder & Weise
Ohfeldweg 1
30559 Hannover -Anderten | Fahrräder und Mopeds
Reich GmbH
Mont-Cenis-Str. 310
44627 Herne | Veteranen-Ersatzteile
Heumann
Fuchsberg 3-5
64807 Dieburg |
| M+M BMW-Zweiradservice
Kein Vertragshändler
Badenstedter Straße 44
30559 Hannover - Anderten | Presse & Buch im Bahnhof
Wolfgang von Lengerke
Hauptbahnhof
44787 Bochum | Yamaha XS 650-Laden
Herbert Grammatikopoulos
Karl-Pfaff-Str. 30
70597 Stuttgart |
| BMW-Vertragshändler
BÄTE-Motorradcenter
Heinrich-Hertz-Straße 5
30966 Hemmingen | Reifen Kastenholz
Mönchgasse 14
50737 Köln | Deutsches Zweiradmuseum
Deutschordensschloß
74172 Neckarsulm |
| Motorradmuseum Augustusburg
Schloß Augustusburg
09573 Augustusburg | British Bikes
GLM-Motorräder
Fischerstraße 1
31039 Rheden | Teile für klassische BMWs
Martin Kornhas
Durlacher Allee 105
76131 Karlsruhe |
|  | MZ-Laverda-Simson Jawa
Zweirad-Schröter
Nienburger Straße 1
31608 Marklohe | BMW-Vertragshändler
Fa. Ball
Weinstraße 67
76887 Bad Bergzabern |
| Italiener und Engländer
Motorradladen Yorkstraße GmbH
Yorkstraße 15
10965 Berlin | Bücherstube Lehrte
Itener Straße 28
31275 Lehrte | Metzen's Raritätenladen
Reklameschilder
Galeria Hortenpassage
54290 Trier |
| MZ, Jawa, Simson, Bajaj
Martin Timm
Kröpeliner Str. 9
18209 Bad Doberan | Motorrad-Bücher
WK-Verlag
Lagesche Straße 105
32108 Bad Salzuffen | MZ-Treff
Rainer Blaschke
Trierer Straße 15
54518 Osann-Monzel |
| British Bikes
Brando's
Mittelweg 2
22941 Bargteheide | Motorrad • Ersatzteihandel
MGH Motorradteile GmbH
Friedrich-Wilhelm-Bleiche 8 | MZ-Spezialservice
Firma Wildschrei
Hauptstraße 26
56829 Brieden |
| Honda, Yamaha, Klassiker
Schultz - Klassiker
Welle 18 / B6
27612 Loxstedt | BMW-Vertragshändler
Fa. Labitzke
Kirchhofstraße 20
40721 Hilden | MZ-Vertragshändler
Michael Dietze
Kölner Straße 191-205
58256 Ennepetal |
| GUMMIKUH-VERLAG
Am Deich 57
28199 Bremen-Neustadt
direkt am Ufer der Kleinen Weser | Big Banana
M. Michael Buchholz
Macherscheiderstr. 16b
41468 Neuss | Kiosk
Uwe Bollwig
Leuningser Straße 1
59199 Bönen |
| | | Hier könnte Ihre Adresse stehen!
Wenn Sie Fachhändler für die GUMMIKUH werden wollen, rufen Sie uns an: 0421/501617 |



Dieser Beitrag soll nicht der Selbstbeweihräucherung dienen, sondern ich möchte damit versuchen, der heutigen Generation zu zeigen, daß wir genauso versucht haben, uns vom Leben unsere Scheibe abzuschneiden - bloß unter wesentlich erswerteren Bedingungen.

Andererseits bin ich heute froh, daß wir uns damals so langsam hochdienen mußten. Wir konnten damit allmäh-

lich in höhere Geschwindigkeitsbereiche hineinwachsen. Wenn wir damals schon die heutigen Motorleistungen zur Verfügung gehabt hätten, wären wir der Reihe nach auf den Pinsel gefallen und viele wären nicht mehr aufgestanden. Ich nehme mich da keinesfalls aus!

Insofern kann ich am Stufenführerschein auch nichts Schlechtes finden. Heute fahre ich wesentlich schneller

als früher und glaube, das Ganze einigermaßen unter Kontrolle zu haben. Als ich jung war, wäre ich wahrscheinlich noch schneller gefahren, aber ich bezweifle, daß ich es überlebt hätte. Hinterher fällt es leicht, vernünftig zu sein.

Die Faszination des Motorrads liegt darin, sich an die Grenzen der Physik heranzutasten. Für den ehemaligen Innenminister Zimmer-

mann lagen diese bereits unterhalb von Mofa-Geschwindigkeit. Heute liegen diese Grenzen wesentlich höher und der Übergang ist viel schärfer.

Daraus folgt, daß Fahren im Grenzbereich heutzutage um ein Vielfaches gefährlicher ist, als es früher war, da man mit 15 PS schon King of the Roads war, und das war damals schon so schön wie heute.

1. Wie alles begann

Damals war alles anders. Damals - das war die Zeit kurz nach dem Krieg, als einem der Magen ständig in den Kniekehlen hing und fünf Pfund Kartoffeln zu den kaum erfüllbaren Wunschträumen zählten. Und doch hatten wir auch noch andere Träume, damals.

Damals, Autos und schnellen Fahrten auf freien Straßen, während in der Realität wenige ausgelutschte Lkws, die sogar dem Heeresbeschaffungsamt zu schäbig zum Einziehen waren, unter der Last gewichtiger Holzgasanlagen asthmatisch daherkeuchten. In all den Jahren gab es nur ganz wenige Motorräder zu sehen - die einigermaßen brauchbaren waren alle eingezogen, und die anderen bekamen keine Fahrerlaubnis.

Rennen statt, wobei sich erwies, daß die meisten Rennfahrer es irgendwie geschafft hatten, ihre kostbaren Geräte unbeschadet über den Krieg zu bringen.

Ein echtes Wunder. Unsere Träume erhielten plötzlich neue Nahrung, welche die bis dahin glimmende Glut zu heller Flamme aufflackern ließ. Mit heißen Ohren lasen wir Buchstabe für Buchstabe die Rennberichte in den eben erst wieder erschienenen Motorsport-Zeitschriften

auf die atemberaubende Geschwindigkeit von 80 km/h brachte, und ich durfte dieses Motorrad abends in die Kellergarage bringen. Natürlich mit viel Anlauf und möglichst viel Schwung - man wollte ja was davon haben.

Besagte Kellergarage war für mehrere Häuser gebaut und enthielt daher ein paar zugedeckte Autos und Fahrräder und Handwagen. Das Prunkstück war jedoch ein Standard-Gespann

Das Wunder des selbst beweglichen Eisenhaufens

David Longstroke

Als ich zehn Jahre alt war, bekam ich von irgendwoher ein Buch der seinerzeitigen großdeutschen Wehrmacht, in welchem die meisten der dort verwendeten Fahrzeuge beschrieben waren. Mit Grundlagen und allem. Im Grunde genommen ein Lehrbuch der Kfz-Technik. Leider habe ich das Buch nicht mehr - es wäre von historischem Interesse, weil es in etwa den Stand der Technik von 1939 widerspiegeln würde. So wurden z.B. Motorräder mit mehr als 500 ccm Hubraum als "überschwere Kräder" bezeichnet, was heutigen Lesern ein eher mitleidiges Lächeln entlocken dürfte. Immerhin - ich las diese Schwarte immer wieder, bis ich sie fast auswendig kannte, und träumte jahrelang, zwischen Bombennächten, Schutt und dem ewigen Hunger, von Motorrä-

Ich erinnere mich noch deutlich an eine Beiwagenmaschine, die auf Holzgasbetrieb umgebaut worden war, mit dem Gasentwickler auf dem Beiwagenheck, welches unter diesem Gewicht fast auf der Straße schleifte. Dabei war das Ganze höchstwahrscheinlich noch Eigenfertigung, weil es so kleine Holzgasanlagen gar nicht zu kaufen gab. Immerhin: der Mann konnte fahren, glühend beneidet von allen zum Fußgängerturn verdammten Zeitgenossen. Angesichts dieser deprimierenden Realität blieb uns nur die Flucht in unerfüllbare Träume.

Irgendwann war der Wahnsinn dann endlich vorbei, und so langsam kehrte wieder etwas Normalität ein. Eingegrabene und eingemauerte Maschinen wurden schleunigst exhumiert, und schon 1946 fanden erste

und genossen die technischen Berichte und Analysen von H.W. Bönsch, der unter dem Pseudonym Peter Peregrin eine monatliche Kolumne in Auto, Motor & Sport innehatte.

Und der Engländer Fergus Anderson war nicht nur ein brillanter Fahrer, der auf Moto-Guzzi mehrmals die 350er Weltmeisterschaft gewann, sondern auch ein ebenso großartiger Journalist, der mit seinen Berichten aus der Rennszene, die von einem dezenten, echt britischen Humor durchdrungen waren, allen Lesern das Gefühl vermittelte, hautnah dabei zu sein.

In der Praxis war alles nicht so ganz berauschend. Mein Vater bekam damals eine 200er Victoria aus dem Jahr 1935, deren 6-PS-Zweitaktmotor mit gutem Zureden das ganze Fuhrwerk

aus den 30er Jahren mit einem 500er ohv-Motosacoche-Motor. Ein Dutzend chromblitzende Hebel, Handgriffe und offenliegende Ölleitungen sorgten für beeindruckende Verwirrung, und eine ganze Reihe von Plaketten auf dem torpedoförmigen Steib-Seitenwagen zeugte von sportlichen Aktivitäten des Besitzers in längst vergangenen, friedlichen Zeiten. Dieser blinkende Eisenhaufen, dem stets ein kaum wahrnehmbarer Dunst von abgestandenem Motoröl umgab, übte eine unwiderstehliche Faszination aus, und ich verbrachte viele Viertelstunden auf dem lederbezogenen Sattel, von schnellen Reisen und scharfen Kurven (auf der Straße!!) träumend.

Doch während der nächsten Jahre war ein Fahrrad das höchste der Gefühle, mit vollem

Einsatz hinter dem Omnibus bewegend, dessen senkrecht Heck ein hervorragendes Windschattenfahren erlaubte. Das wichtigste dabei war übrigens ein Abstand von höchstens 5 cm zur Stoßstange, damit das Vorderrad sofort Kontakt bekam, sobald der Bus bremste. Bei größerem Abstand wäre man voll draufgekracht und entsprechend geflogen, vor die Räder des nachfolgenden Verkehrs. Hätte die Stoßstange eine Rolle enthalten, wie die Stehmaschinen auf der Radrennbahn, wäre die Sache vollkommen gewesen ...

Damals brauchte ich eine Menge an Pedalen, weil ich natürlich die Kurven in möglicher Schräglage voll durchstrampelte und dabei oft genug mit den Pedalen aufsetzte, bis diese schließlich brachen. Zu jener Zeit beurteilte ich die Qualität von Fahrradrahmen ausschließlich nach dem Pedalabstand zum Boden ...

Als ich 16 war, begann ich meinen Vater zu bearbeiten, mir den Führerschein 4 zu erlauben. Er wollte nicht. Er hatte mich beim Radfahren beobachtet. Ich war schon fast 18, als ich den alten Herrn endlich so weit hatte. Für DM 80,- (damals ein Haufen Geld für einen Lehrling) erstand ich ein Kleinkraftrad mit 98er Sachs-Motor und Tretkurbeln aus dem Jahr 1935. Der Motor leistete 2,25 PS und die Spitzengeschwindigkeit lag bei 55 km/h. Gebremst wurde hinten mit einem Fahrrad-Rücktritt und vorne mit einer winzigen Dosendeckelbremse. Aber immerhin war das Fahrzeug für zwei Personen zugelassen und trug einen Soziussitz. Ich war glücklich.

Die Trapezgabel sprang auf und runter wie verrückt, was bei Kopfsteinpflaster den Bodenkontakt fast völlig aufhob. Auf irgendeinem Schrottplatz fand ich ein Paar passender Scheurendämpfer (das sind knieähnliche Gelenke mit Reibscheiben, wie sie in den 20er Jahren an fast allen Autos zu finden

waren), die ich an der Gabel anbrachte. Die Straßenlage verbesserte sich daraufhin um mehrere hundert Prozent.

Die erste größere Reise führte nach Stuttgart zum Solitude-Rennen 1952. Mein Freund Manfred erklimmte den Soziussitz, und wir starteten frohgemut und in aller Herrgottsfrühe am Samstag, um für das Rennen am Sonntag rechtzeitig dazusein. Geruhsam (zwangsläufig) brabbelte der kleine Zweitakter die Landstraße entlang, kämpfte sich mühselig die Steigungen hoch und freute sich, wenn es bergab ging.

Ein Stück vor Schwäbisch Hall trat uns urplötzlich das Gesetz in Form eines Polizisten mitten auf der Straße entgegen. Er ließ sich die Papiere zeigen und runzelte die Stirn angesichts der Tatsache, daß zwei Mann auf einem so winzigen Gefährt saßen. "Wie geht denn Ihre Bremse?" wollte er dann wissen. "Bremset Se mal, I schiebet Se!" Er schob also und ich ließ den Motor kommen, was ihn ungeheuer verblüffte und meinem Kumpel, der abgestiegen war, zu einem breiten Grin-

sen veranlaßte. Ein Stück weiter wendete ich dann und hielt mit Vollgas (ganze 55 km/h, wie erinnerlich!) auf den Vertreter des Gesetzes zu. Ein paar Meter vor ihm nahm ich das Gas weg, kuppelte blitzschnell aus und schmiß mit dem Knie den ersten Gang rein (der lag bei der Handschaltung vorne). Anschließend trat ich hinten rein und zog vorne an, daß alles qualmte (die Vorderbremse war zwar klein, aber giftig). Genau vor dem Herrn in Grün kam ich zum Stehen. "Hano", meinte er anerkennend, als er sich von seinem Schrecken etwas erholt hatte, "Ihre Bremse geht! Wenn alle so bremse täte ..." Und mit besten behördlichen Wünschen versehen ("Kommet Se gut naa!"), machten wir uns wieder auf den Weg.

Bei Cröffelbach gibt es die berühmte Steige, mit starkem Gefälle und ein paar wirklich haarigen Haarnadelkurven - ein Genuß für moderne Motoren und Fahrwerke und bergauf ein besonderer Leckerbissen für Beiwagenfahrer. Wir hatten damals nur im Sinn, das Beste draus zu machen. Also Gang

raus und runtergerodet. Das starke Gefälle brachte uns auf gut 70 oder auch 80 km/h (Tacho hatte ich nicht), und die Bremsen erforderten rechtzeitigen Einsatz, um die engen Kurven heil zu überstehen. Das klappte alles. Nur als es auf der anderen Seite wieder bergauf ging, unterschätzte ich unsere Geschwindigkeit, als ich den 2. Gang reinwarf, um den vorhandenen Schwung möglichst auszunutzen. Es gab einen ordentlichen Ruck und wir wurden deutlich langsamer. Nach kurzer Zeit mußte ich zurückschalten und merkte dabei, daß ich nicht mehr auskuppeln konnte. Ganz klar, was geschehen war: die Mitnehmerlappen der Reibscheiben hatten sich beim Einkuppeln mit Überdrehzahl in den Kupplungskorb eingeschlagen. War nicht weiter schlimm - aber Anfahren ging nicht mehr.

Kurz vor Backnang entdeckten wir eine brauchbar aussehende Werkstatt an der linken Straßenseite. Also hin und gefragt, ob wir eine Feile leihen könnten. Der Meister war skeptisch: "Für die Kupplung braucht ihr ein Spezialwerkzeug, sonst

kriegt ihr die nicht auseinander!" Nun, die Wasserpumpenzange aus dem Bordwerkzeug ersetzte klaglos das Spezialwerkzeug - sehr zum Erstaunen des Meisters -, und dann bat ich den Lehrling um eine Feile, um die Dellen im Kupplungskorb beseitigen zu können. Er brachte mir eine Feile, die um zwei Nummern zu groß war, so daß ich ihn leicht ironisch fragte, ob er nicht noch eine größere hätte. Prompt kehrte er um und brachte einen Armhobel von etwa einem halben Meter Länge geschleppt ...

Es dauerte nicht lange, und wir waren wieder unterwegs, bis wir schließlich unser Ziel, die in herrlicher Landschaft gelegene Rennstrecke, erreichten. Es war inzwischen Nachmittag geworden, und wir suchten uns einen guten Platz ausgangs der Hedersbach-Kurve (eine wunderschöne Bergauf-Rechtskurve, wo man sehen konnte, wer einen sauberen Strich fuhr).

Am nächsten Tag erlebten wir

eine spannende Veranstaltung bei prächtigem Wetter, und eine Welle der Begeisterung lief um die ganze Strecke, als ein bis dahin völlig unbekannter Werner Haas auf der 125er NSU-Twin den Weltmeister Ubbiali nach bravouröser Fahrt auf den zweiten Platz verwies.

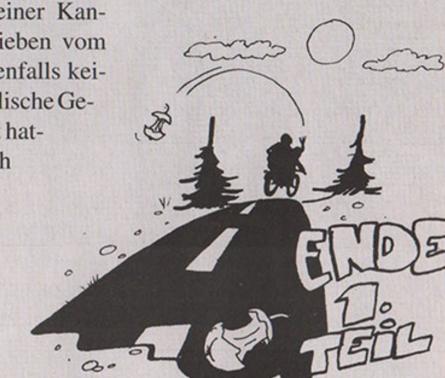
Am Abend dieses ereignisreichen Tages machten wir uns wieder auf den Heimweg, mußten aber bald feststellen, daß die Beleuchtung unseres hochherrschaftlichen Gefährts eher dem Glimmen eines Zigarettenstummels als einer Lampe ähnelte. Also übernachteten. Aber wo? In einem kleinen schwäbischen Dorf versuchten wir, in einer Scheune unterzukommen. "Des goht etta - insr Schuire isch aabrennt!", erklärte uns der erste Angesprochene. "Da gangt'r emol zum Nachbr nühr!" Wir gingen also zum Nachbarn und erklärten, daß uns dessen Nachbar geschickt habe, weil seine Scheune abgebrannt sei. "Der soll et eso saudomm schwätze!" gifte-

te der Angesprochene, "der mag bloß etta!" Er selber mochte natürlich auch nicht. Einigermaßen verzweifelt krochen wir mit Fußgängergeschwindigkeit wieder aus der Ortschaft heraus, um der berühmten schwäbischen Gastfreundschaft zu entkommen. Schließlich entdeckten wir ein halb abgeerntetes Kornfeld, das uns und unser Moped gnädig aufnahm und uns unter einigen Schwaden von geschnittenem Korn zu einem gesunden Schlaf unter freiem Himmel verhalf.

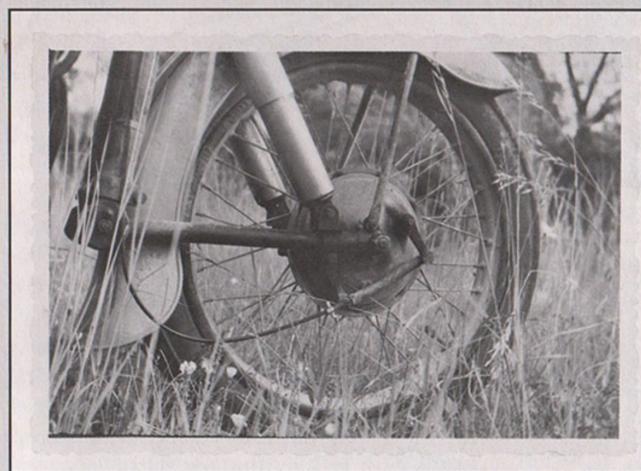
Am anderen Morgen sah die Welt gleich viel freundlicher her - abgesehen von der Tatsache, daß ein hungriger Wolf in unseren Innereien wühlte und gesättigt werden wollte. Unsere Barschaft betrug ganze DM 1,50, und die brauchte ich noch, weil ich irgendwo 2 Liter Sprit reinschütten mußte, um heimzukommen. Ein kleiner Kantentrottel, übriggeblieben vom Vortag (der sich ebenfalls keineswegs durch lukullische Genüsse ausgezeichnet hatte), wurde brüderlich geteilt, und dann machten wir uns wieder auf den Heimweg.

Am Straßenrand standen Obstbäume mit unreifen Äpfeln. Wir pflückten ein paar Hände voll, und ich versuchte, während der Fahrt davon zu essen. Das ging jedoch deshalb nicht, weil die verdammten sauren Dinger mir die Augendeckel so herunterzogen, daß ich nichts mehr sehen konnte. Also saß Manfred in Ruhe hinter mir und fraß unreife Äpfel, indes mir der Magen knurrte.

Wie vorgesehen, liefen wir noch eine Tankstelle an, um 2 Liter Gemisch einzufüllen, was zu heftigem Stirnrunzeln des Tankwarts führte, und als wir endlich wieder zu Hause anlangten, hatten wir noch einen halben Liter Sprit im Tank und ganze zwei Pfennige in der Tasche. Es war ein herrliches Wochenende gewesen!



Links und rechts : Die Eigenbau-Langschwinge



2. Die höheren Weihen.

Auf die Dauer waren 2,25 PS nicht genug. Man strebte nach Höherem. Die ersten englischen Motorräder wurden importiert und von Leuten gekauft, die über unermeßliches Geld verfügen mußten - wie es uns damals schien. Entsprechend sel-

ten waren sie auch auf der Straße zu sehen. Ich weiß noch, daß wir uns an einem Schaufenster die Nasen platt drückten, hinter dem vordezent neutralem Hintergrund das Nonplusultra aller Motorräder ausgestellt war: eine Vincent-HRD "Black Shadow", deren mächtiger, tiefschwarz lackierter Zweizylindermotor schon im Stand ehrfurchterregend wirkte. Daß der Tester einer britischen Fachzeitschrift nir-

gends genug freie Straße gefunden hatte, die Höchstgeschwindigkeit zu ermitteln, sagte mehr als tausend Worte. Ich habe nie einen Kunden in diesem Laden gesehen ...

Irgendwann brach bei dem guten alten Sachs dann ein Kolbenring, was mich veranlaßte, umgehend, unter entsetzlichen Geräuschen und gelegentlich aus dem Auspuff sprühenden Funken, den nächsten Schrotthändler anzusteuern, solange die Karre noch lief, weil ich wußte, daß der Motor nie mehr anspringen würde, wenn ich ihn erst einmal abgestellt hätte.

Also zurück aufs Fahrrad. Dieses Interregnum dauerte einige

Zeit an. In der Zwischenzeit baute ich mit einem Freund zusammen eine Langschwinge für das Vorderrad seiner R 25/2, weil die Federn der Originalgabel zweimal hintereinander gebrochen waren, und das jedesmal an der gleichen Stelle: einem Gefälle mit extrem holprigen Kopfsteinpflaster. Da ging die BMW im Soziusbetrieb beim Bremsen derart in die Knie, daß die Federn mit metallischem Peng voll durchschlugen und daraufhin ihren Geist aufgaben.

Ich konstruierte ein Federbein mit extrem weichen Federn, die durch zusätzlich beim Einfedern komprimierte Luft eine stufenlos wachsende Progressivi-

tät erhielten, was ermöglichte, mit 40 km/h einen 18 cm hohen Randstein klaglos zu verdauen. Dafür sprang dann die parallel gefederte Hinterhand um so schlimmer, was später zum Bau einer Hinterradschwinge führte. Gedämpft wurde übrigens auch mit Luft. Hydraulik wäre zwar besser gewesen, lag jedoch zunächst außerhalb unserer Reichweite.

Natürlich war die Schwinge in Kegelrollen gelagert. Das alles einige Monate, bevor das erste serienmäßig mit Vorderschwinge versehene Motorrad (die 250er Tornax) auf die Straße kam. Als wir die Tornax dann einmal probefahren konnten, erschien uns ihre Federung unerträglich hart ... Monate später wurden dann Jurisch-Federbeine eingebaut; die waren zwar härter (was das vom Hinterrad herkommende Nicken reduzierte), aber dafür hydraulisch gedämpft. Damals gab es beim TÜV noch Leute, die so etwas selbst beurteilen konnten und ihren Segen dazu gaben. Ohne irrsinnige Gebühren und Sondereintragungen und so weiter.

Einige Zeit später ermöglichte mir die finanzielle Unterstützung meiner Großmutter (Ehre

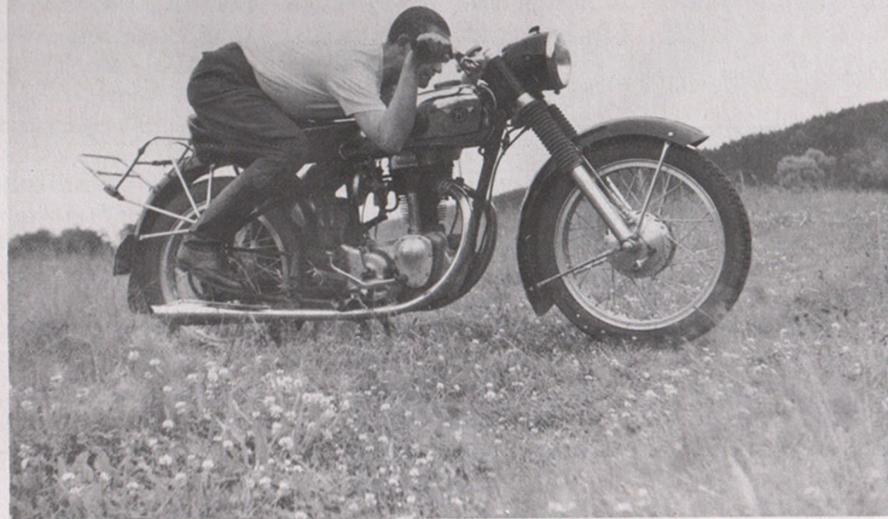
ihrem Andenken!) den Erwerb einer 250er Bianchi, wie ich früher bereits erwähnt habe, die mit ca. 10 PS aus einem schönen ohv-Motor mit offenliegenden Ventilen und vornehmen Haarnadelfedern für gut 100 km/h sorgte. Da ersetzte ich dann nach einiger Zeit die originale Trapezgabel durch eine Victoria-Tele, und als die erste 250er Adler erschien, war ich wenige Tage später beim Adler-Vertreter und bestellte eine Vollnabenbremse. Der Mann hatte noch nicht mal eine Ersatzteilliste und konnte auch nicht sagen, was dieses Teil kosten würde, aber das war mir egal. Die Bremse kam, wurde auf 19" eingespeicht und ging genauso, wie sie aussah: phantastisch. Später tat sie noch viele Jahre Dienst in der oben erwähnten BMW, deren Original-Bremsen nicht eben zu den besten zählten.

Als ich später den Führerschein Klasse I erwerben konnte, hängte ich Herz und Geld an eine

Horex-Regina (erste Ausführung mit Graugußkopf), von der behauptet wurde, daß sie - außer auf Wechsel - auch noch echte 125 km/h liefe. Das tat sie notfalls auch, bloß nicht sehr gerne und auch nicht sehr lange - von den verheerenden Vibrationen bei



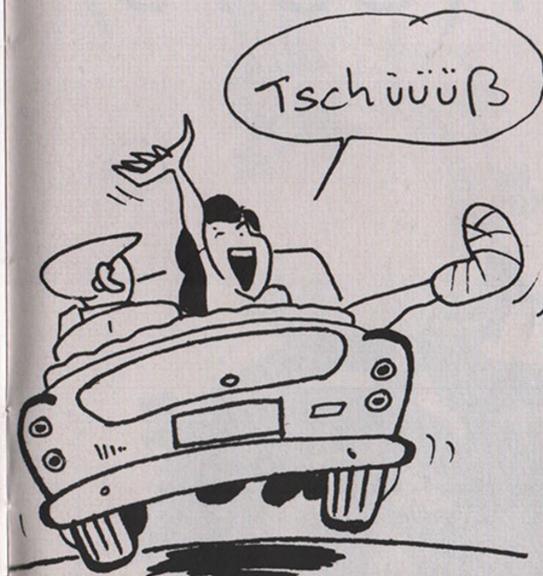
Ein Freund (ehemaliger Rennfahrer) posiert auf meiner Regina



hohen Drehzahlen ganz zu schweigen. Dafür aber war dieses Stück von vornehmsten Aussehen, und die geschmiedeten Alu-Vollnaben waren so wirksam, daß ein schwarzer Strich mit der Vorderbremse überhaupt kein Problem darstellte.

Im Winter bekam die Horex einen Beiwagen und wurde seither nicht mehr solo gefahren. Mit einem Mädchen als Passagier nahm ich an einer winterlichen Geländefahrt teil - es war eine herrliche Zeit. Als besagtes Mädchen einmal auf einem unbebauten Gelände unbedingt erste Fahrversuche unternehmen wollte, geriet sie mit dem Fuß unter die Fußraste, was einen Knöchelbruch zur Folge hatte. Als sie wieder laufen konnte,

Zurück von einer kleinen Geländefahrt am Tag des Zweirades im Februar. Im Sattel das Mädchen mit dem (zu diesem Zeitpunkt noch nicht) gebrochenen Knöchel



erkor sie einen Autofahrer zu ihrem Favoriten

... Nicht nur das Mädchen, auch die Horex machte schließlich Probleme, die von dem unterdimensionierten Getriebe verursacht wurden, das dem scharfen Beiwagenbetrieb nicht gewachsen war. So kam es dann schließlich zur Trennung - und wieder war ich zum Radfahren verurteilt.

Nach einigen kurzen Gastspielen auf Mopeds und einer Zündapp-Derby von 1935 zog ich bei Otto jenen heißen Motor an Land, aus dem ich meinen Superwetzholer bauen wollte (darüber habe ich bereits berichtet). Schließlich endete alles mit einem 350er BSA B 31-Motor, der in einem 500er Fahrwerk mit Beiwagen als Familienfuhrwerk diente. Ein Herbsturlaub mit Frau und 6 Monate alter Tochter wird mir stets in Erinnerung bleiben, weil ich auf der Rückfahrt eine gebrochene Hinterachse hatte und per Anhalter in die nächste größere

Ortschaft fuhr, wo mir ein Mechaniker auf der Stelle eine neue drehte, so daß ich vier Stunden später schon wieder weiterfahren konnte. Irgendwann bot mir jemand günstig eine KS 500 an, und die fuhr ich dann so

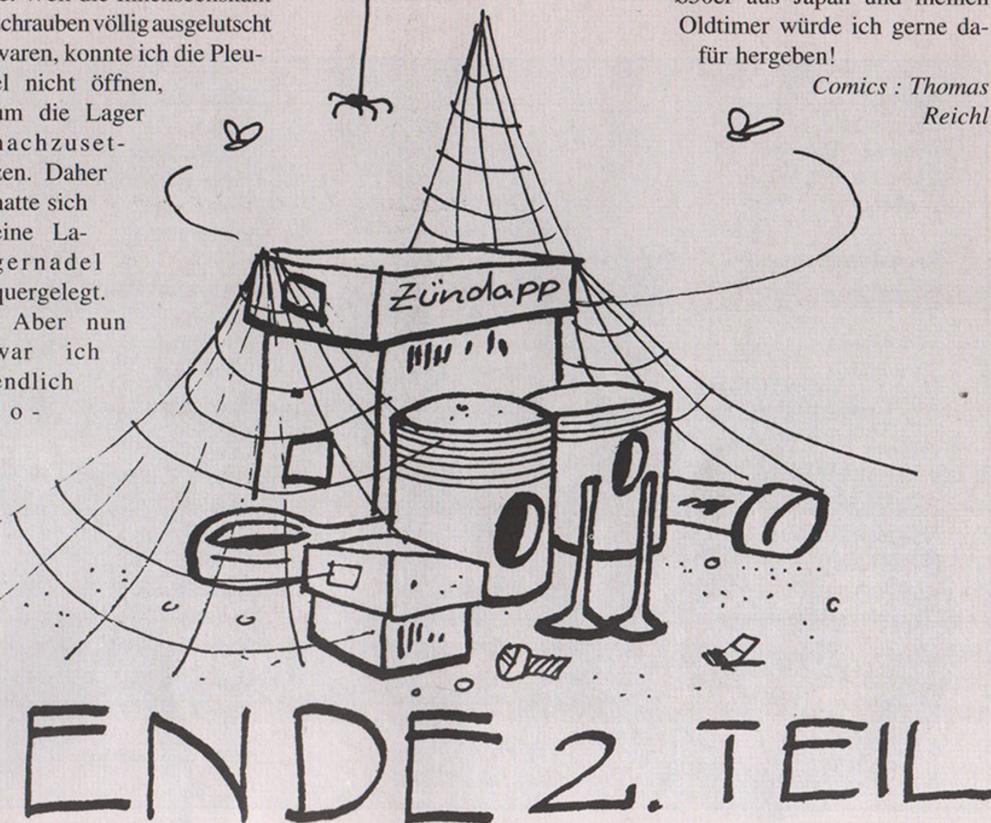
lange, bis auf der Autobahn ein Pleuel festschweißte. Weil die Innensechskantschrauben völlig ausgelutscht waren, konnte ich die Pleuel nicht öffnen, um die Lager nachzusetzen. Daher hatte sich eine Lagenadel quergelegt.

Aber nun war ich endlich so -

weit, mir ein richtiges Motorrad zuzulegen: eine KS 601. Die bekam man zu dieser Zeit um ein Butterbrot allenthalben nachgeschmissen, daher konnte ich mir endlich diesen lange gehegten Traum erfüllen. Zehn Jahre lang habe ich dieses phantastische Motorrad bewegt. Bei 30 Grad Kälte und im heißen Sommer, im Gelände und auf

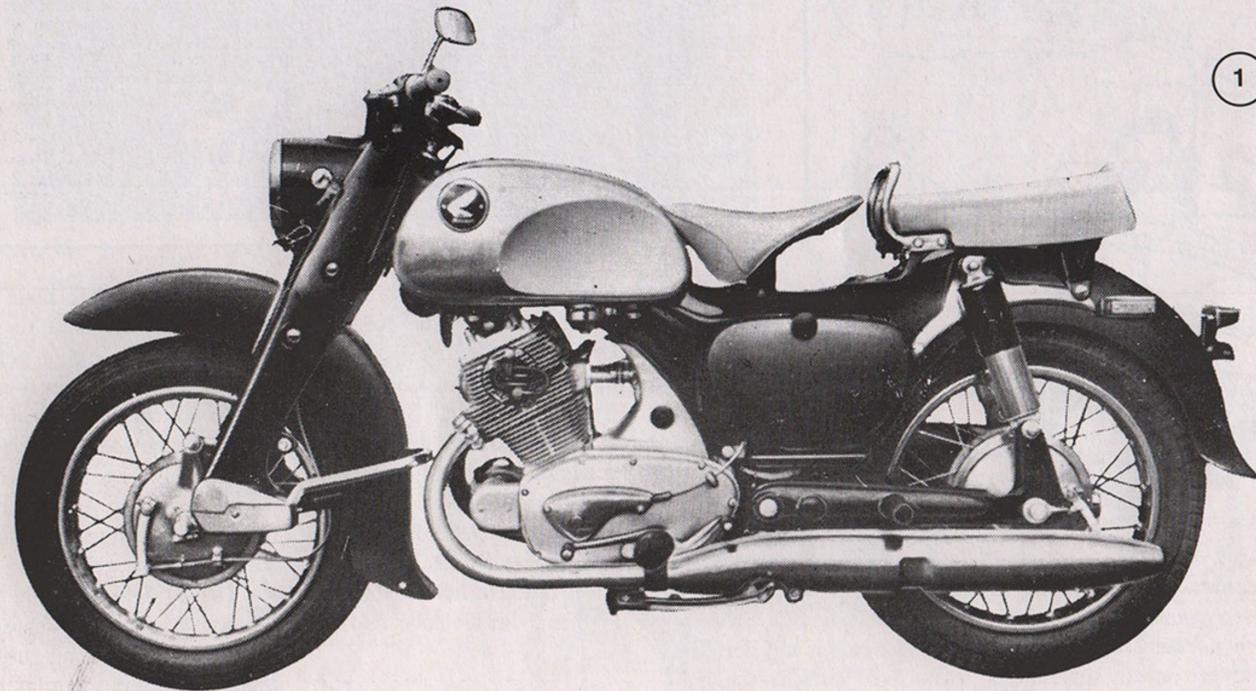
der Straße, und nie hatte ich damit Schwierigkeiten. Im Gegenteil: Die vorsorglich gehorteten Ersatzteile wurden (bis auf das Novotextrad) nie benötigt. Leider mußte ich dann schweren Herzens diese schöne Maschine weggeben, aus Gründen, die zum damaligen Zeitpunkt leider schwerwiegend genug waren. Heute, viele Jahre und fünf Motorräder später, wünschte ich, sie käme wieder zu mir zurück. Meine (absolut zuverlässige) 650er aus Japan und meinen Oldtimer würde ich gerne dafür hergeben!

Comics: Thomas Reichl

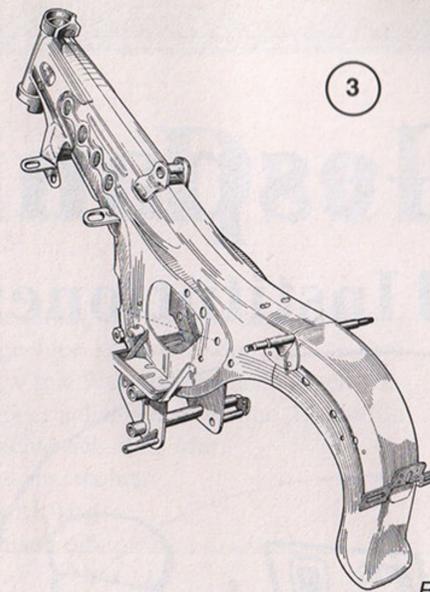




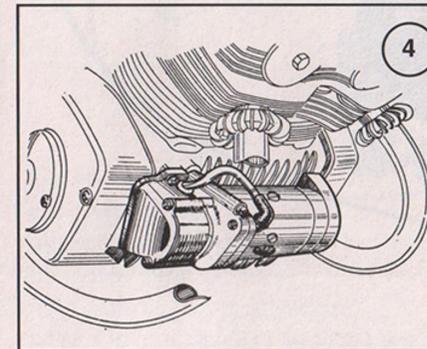
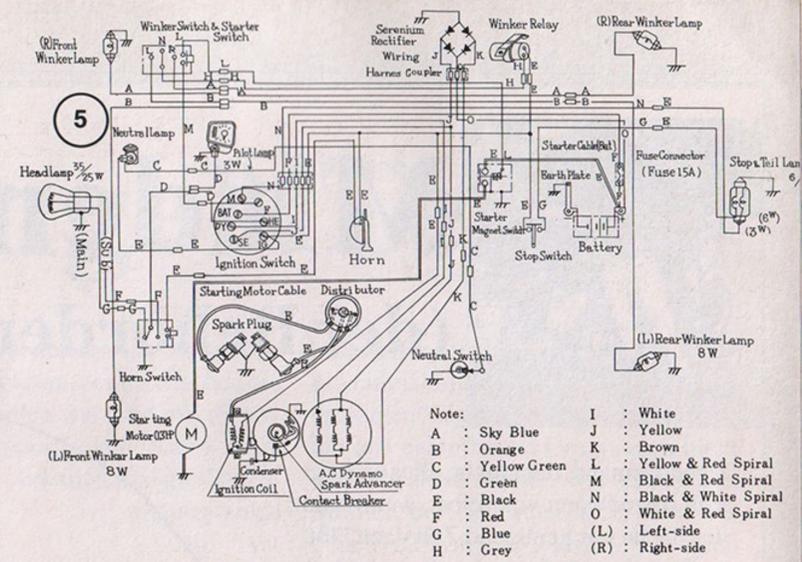
Typenkunde : HONDA C 71 (CS 76)



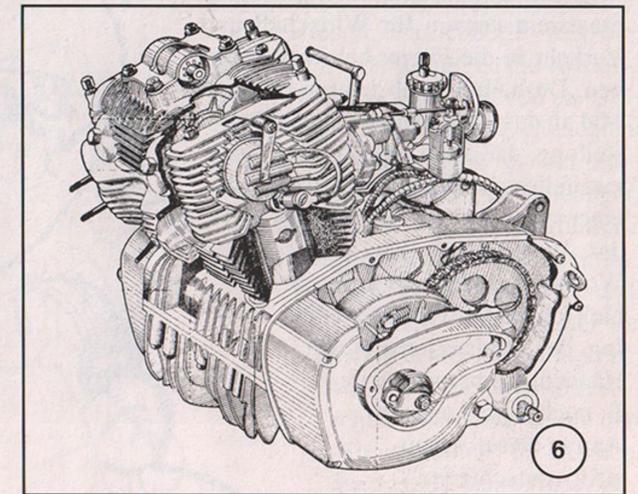
1



3



4

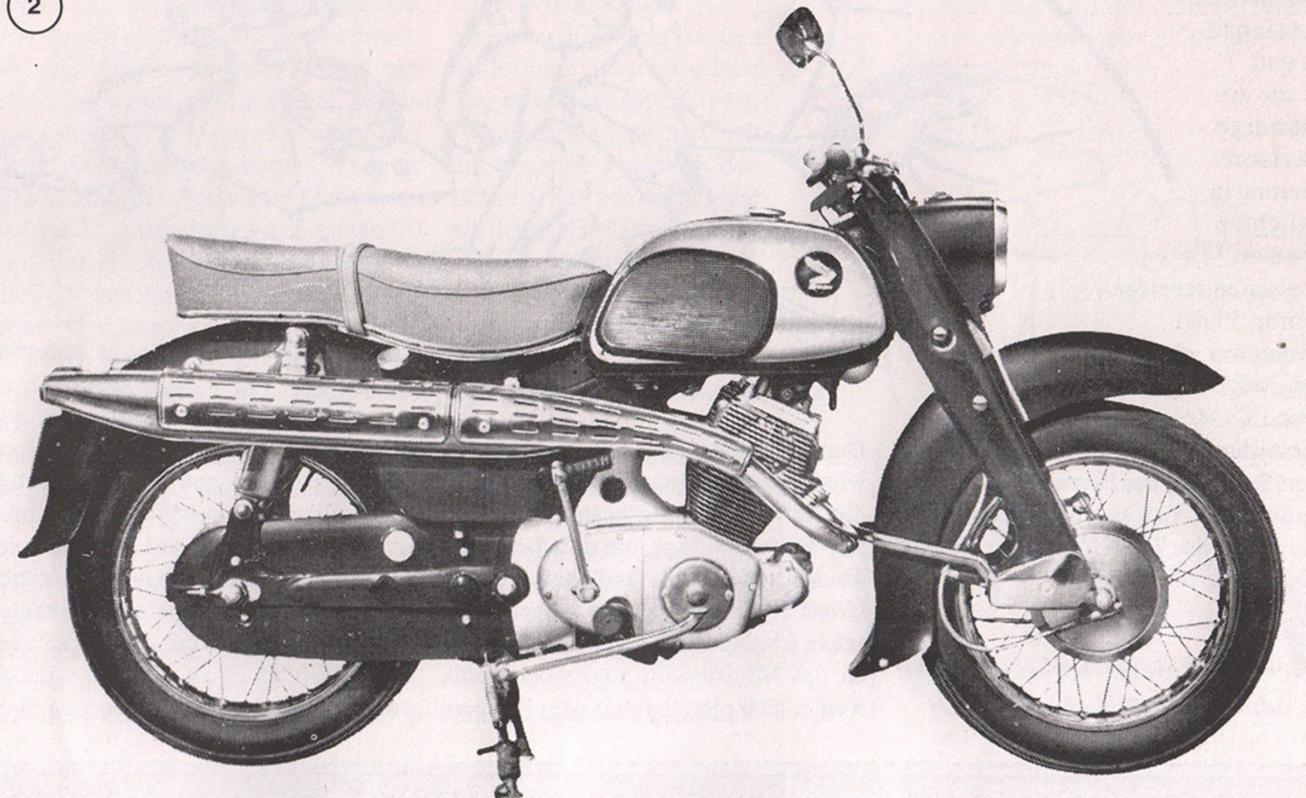


6

Bildlegende :

- HONDA C 71
- HONDA CS 76 mit 305 ccm als Scrambler
- Der Rahmen ist aus Preßstahl
- Anlasser und Kickstarter hatte dieses Motorrad
- Schaltplan
- nach englischer Manier gebaut, der Motor ist ein Paralleltwin

2



Motor	Viertakt	Fahrwerk	Preßstahl
Zylinderzahl	Parralleltwin	Rahmen	Kurzschwinge
Bohrung - Hub	54 (60) x 54 mm	Vorderradgabel	Schwinge
Hubraum	247,3 (305,4) ccm	Hinterradfederung	Vollnabensimplex
Leistung	18 PS bei 7400/min (24 PS bei 8400/min)	Bremse vorn	Vollnabensimplex
Verdichtung	8,2 : 1	Bremse hinten	
Kühlung	Luft/Fahrtwind	Allgemeine Daten	
Ventiltrieb	ohc (1 obenliegende Nockenwelle)	Radstand	1311 mm
Ventilspiel	0,12 mm E; 0,12 mm A.	Gesamtbreite	671 mm
Schmierung	Trockensumpf	Reifen vorn	3,25 x 16
Öltank	1,5 l	Reifen hinten	3,25 x 16
Vergaser	Keihin CZPW 22 (24) HO	Leermasse	158 kg
Elektrik	6 V	Gesamtmasse	333 kg
E-Starter	0,3 PS	Höchstgeschwindigkeit (Solo)	120-130 km/h
Zündkerze	Champion NA 12/19	Sonstiges	
Elektrodenabstand	0,6-0,7 mm	Vorläufermodell	C 70
Zündanlage	Batterie	Nachfolgemodell	C 72
Vorzündung	F = 5° vor OT	Bauzeit	1958 - 1960
Unterbrecherabstand	0,35+0,05 mm	Hersteller	Honda, Japan
Kraftübertragung			
Kupplung	Zweischeiben-Naßkupplung		
Primärtrieb	Kette		
Getriebe	4-Gang-Fußschaltung		
Hinterradantrieb über	Kette in geschlossenem Kasten		

Werte in Klammern für CS 76



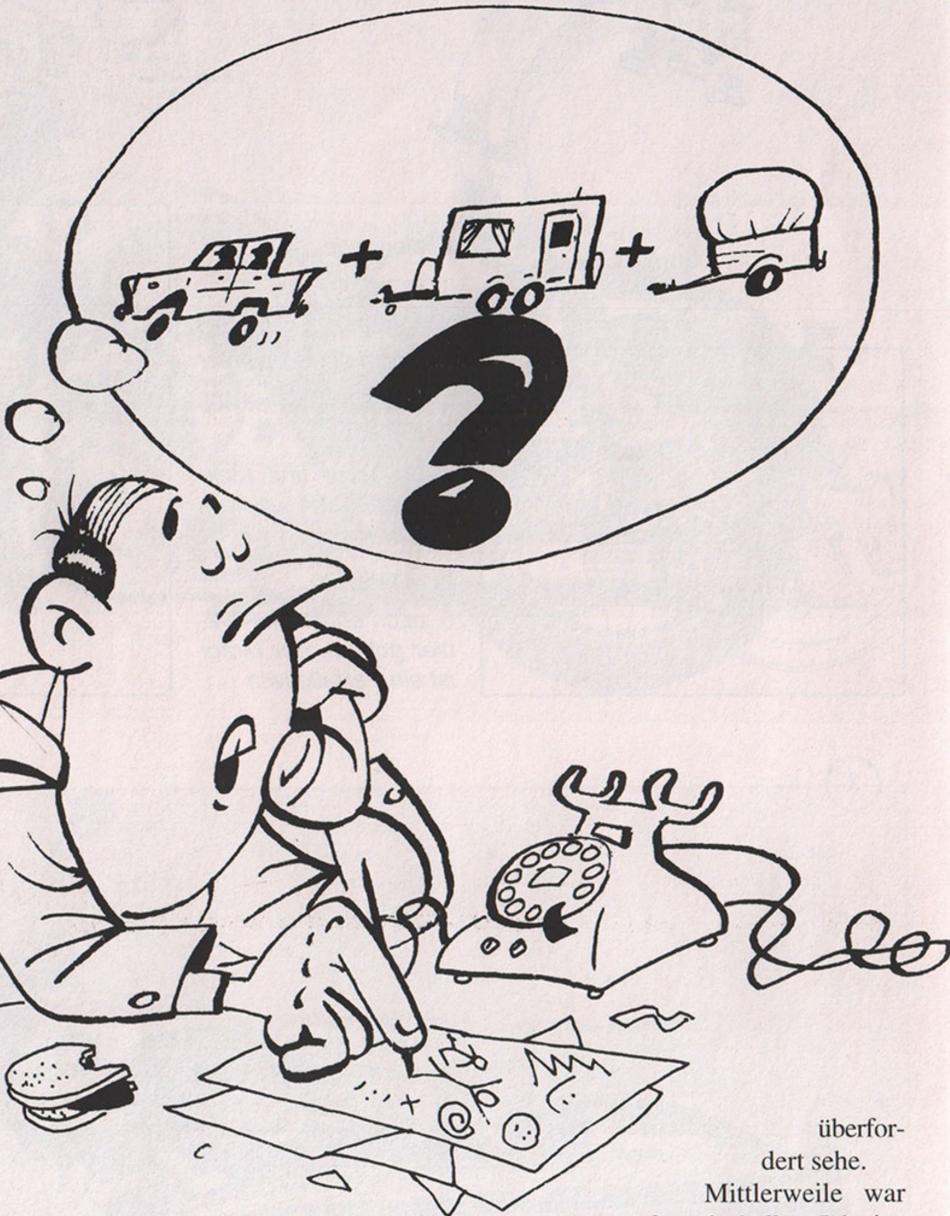
Mit dem Gespann (der Behörden und Institutionen)

Irgend jemand, der glaubt, alles erledigt sich irgendwann von selbst, wenn man der Sache nur genügend Zeit dazu läßt, muß meine Anfrage im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr in die Finger bekommen haben. Deshalb schrieb ich ein zweites Mal an das Ministerium mit der Feststellung, daß auch ein Anliegen, das zweifellos nicht staatstragend sei, doch einer Antwort wert sein müßte, und das Wunder geschah. Bereits 20 Wochen nach meinem ersten Brief hielt ich die Antwort eines Dipl.-Ing. des Ministeriums in den Händen, die besagte, daß:

1. noch kein konkreter Antrag dieser Art positiv entschieden wurde,
2. der TÜV das Ganze begutachten müßte und
3. die zuständige Bezirksregierung in pflichtgemäßem Ermessen entscheiden würde. Punkt!

Damit war ich also wieder am Anfang angelangt. Doch als Mensch mit positiver Lebenseinstellung gelang es mir, soviel aus dem Schreiben des Herrn Dipl.-Ing. herauszufiltern, daß es zusammen mit den Aussagen des TÜV-Ingenieurs für eine Ausnahme reichen sollte.

(Der 1. Teil dieses Artikels erschien in der GUMMIKU, Ausgabe 49)

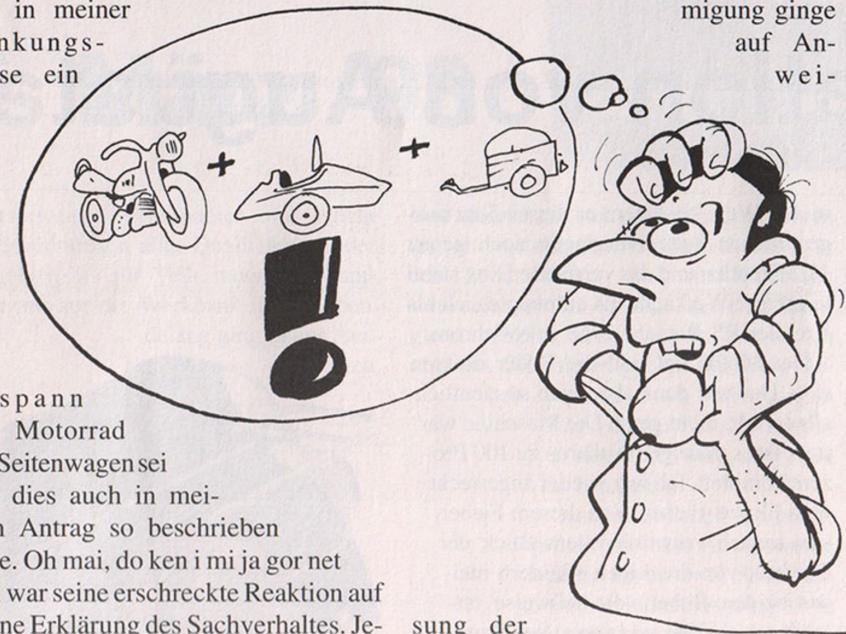


Daraus bastelte ich wieder einen netten Brief für den Bezirksregierungsbeamten und wartete wieder 14 Tage, um ihm dann telefonisch auf den Pelz zu rücken. Von der Urlaubsvertretung des zuständigen Herrn erfuhr ich, daß dieser den Vorgang wieder an das Ministerium abgegeben hatte, weil er sich plötzlich mit dem Problem

überfordert sehe. Mittlerweile war fast ein halbes Jahr ins Land gezogen, und es weihnachtete noch, als mich ein Ministerialbeamter an einem freien Tag aus dem Schlummer riß. Im schönsten bayrisch erzählte er mir etwas von einem unerledigten Vorgang "Gespann mit Anhänger", den er in Verbindung mit meiner Adresse entdeckt hätte, und er könne sich nicht

im Dschungel (Teil II)

vorstellen, daß jemand auf die blödsinnige Idee kommen könne, an seinem Pkw mit Wohnwagen noch einen Anhänger anhängen zu wollen. Daraufhin machte ich ihm klar, daß in meiner Denkwiese ein



Gespann ein Motorrad mit Seitenwagen sei und dies auch in meinem Antrag so beschrieben wäre. Oh mai, do ken i mi ja gor net aus, war seine erschreckte Reaktion auf meine Erklärung des Sachverhaltes. Jedoch nach einer guten Stunde hatte ich ihm so viel an Kenntnissen vermittelt, wie unbedingt notwendig waren, um einer Ausnahmegenehmigung nichts mehr in den Weg legen zu können. Das beste Argument, das seinem - wie er sich ausdrückte - "gesunden Menschenverstand" einleuchtete, war meine 20 cm aus der Motorradspur gebaute AHK, die TÜV-genehmigt den Anhänger hinter dem Gespann verschwinden läßt. "Wissns wos", war sein letzter Satz, "Sie schickn ehna Gutochtn afi und i wer derna beim Bezirk sogn, daß die ehna die Genemichung gebm solln, wens net klappt, nocha möidns ehna nu amol. Pfüa Gott." Ich tat, wie mir geheißn, ließ mir vom TÜV ein Gutachten erstellen, das meinem Vorhaben die technische und sicherheitsrelevante Unbedenklichkeit bescheinigte, und schickte dieses an den Bezirk. Eine Woche später hatte ich

den Sachbearbeitenden der Bezirksregierung am Telefon, der inzwischen ein anderer geworden war, und mir dienstbeflissen versprach, die Sache wäre erledigt, und die Genehmigung ginge auf Anwei-

kant hinter dem Fuhrwerk stauen? Oder um einmal im Monat die Wertstoffe zu entsorgen? Ehrlich gesagt, so genau weiß ich den eigentlichen Grund auch nicht mehr, wahrscheinlich war es nur die Sturheit der Behörden, sich nicht aus dem Trott bringen zu lassen, was mich veranlaßt hat, die Sache bis zum Ende durchzuziehen. Das einzige, was die Sache noch rechtfertigt, ist die Kosten Seite. Mit einem Aufwand von ca. DM 200,- für AHK-Material, Gutachten und Genehmigung ist es mir nun möglich, auch den Pkw-Anhänger hinter dem Gespann mitzuführen. Verglichen mit den Preisen für spezielle Motorradanhänger und deren AHK vom Händler ist dies ein echter Discountpreis. Was ich jedoch dem Bayerischen Staat und damit der Allgemeinheit an Kosten verursacht habe (bzw. die Beamten), läßt sich nur ahnen ...

Autor: Norbert Neder
Zeichnungen: Thomas Reichl



KREIDLER Florett

RS Bj. '68

Restoration von August '92 bis März '93

Im Sommer 1991 begann ich mit der Suche nach einem kleinen, alltagstauglichen Töff für kurze Distanzen innerhalb unserer Ortschaft. Ich wollte nicht mehr für jeden Weg meine Maschine Typ Honda VT 750 C benutzen. So wurde mir für 300,— Fr. eine Kreidler Florett TM Baujahr 1969 angeboten. Die Kreidler war in einem so ansprechenden Zustand, daß ich sie sofort kaufte.

Nach gründlichem Abdampfen und Aufpolieren aller Teile blieben Knieblech und vorderes Schutzblech übrig zur Instandstellung. Technisch durchgesehen, teilweise neu lackiert, optimal neu eingestellt ging es dann zum Vorführtermin nach Zürich. Drei Checks auf der Hebebühne, mehrere kritische Blicke, eine 10minütige Probefahrt des Prüfers und eine über halbstündige Diskussion über frühere Zeiten und die schönen Floretts brachte dann ohne ein einziges Problem den Zulassungstempel. Seit diesem Tag im April tut die TM anstandslos ihren Dienst.

Der Spaß aber, der sich bei mir schon während der Instandstellung einstellte, wurde beim Fahren selbst noch verstärkt. Früher, so erinnerte ich mich, waren die Floretts unser Jugendtraum. Unerschwinglich. Warum also nicht heute? Andere träumen mit 18 von Ferrari und kaufen ihn sich dann mit 40. Ich träumte mit 18 von Kreidler und lege sie mir heute mit 40 zu. So war es also keine Frage, daß ich weiterhin nach den kleinen 2-Taktern Ausschau hielt.

Schon bald kam dann ein Feuerwehrkollege, dessen Schwiegereltern einen Bauernhof im Züricher Oberland betrieben, zu mir. Beim Aufräumen im Bauernhof käme ihm immer so eine alte, verrottete Kreidler

in den Weg. Nachdem er diesen Satz ausgesprochen hatte, vergingen noch genau 1 1/2 Stunden und das verrottete Ding stand in meiner Werkstatt. Es entpuppte sich als Kreidler RS Baujahr 1968 in rot-chrom.

Der Motor lief und die Räder drehten sich. Das war dann aber auch so ziemlich alles. Halt, nicht ganz. Die Maschine war trotz ihres traurigen Äußeren zu 100 Prozent komplett. Ich war wieder angesteckt vom Florett-Fieber. Von diesem Fieber, von manch vorwurfsvollem Blick der Ehefrau, von dreckigen Kleidern meiner beiden Buben, die teilweise tatkräftig mithalfen, und von vielen Stunden schöner Arbeit wird der weitere Bericht jetzt handeln.

Schmieröl, Rost und dreckige Fingernägel.

So etwa muß man das Kapitel überschreiben, in dem die Zerlegung der RS dargestellt werden soll. Kaum eine Schraube, die sich freiwillig lösen lies oder nicht abbrach. Kaum ein Blechteil, das nicht unter Rostfraß litt, und kein Chromteil, das auf den ersten Blick hin noch brauchbar erschien. Poröse Gummis und angegriffener Kunststoff, alles war im Übermaß vorhanden. Und dennoch war die Kreidler in einem Tag säuberlich zerlegt und fotografiert. Ohne Unterlagen, ohne Betriebsanleitung und ohne Reparaturbuch wurde jetzt die Instandstellung in



RS *rassig, rasant wie noch nie*
5,3 PS bei 7 600 U./min., 5-Gang-Fußschaltung, rennbewährter Großflächenzylinder mit Fahrtwindkühlung. Um 360 Grad verstellbarer Sportlenker. Farbe rot mit schwarzer Sitzbank, vollverchromtem Sporttank, offene Federbeine. Führerschein 4, ab 16 Jahre.

TM *das grundsolide, zuverlässige Tourenmodell*
5,3 PS bei 8 000 U./min., 5-Gang-Fußschaltung, Gebläsekühlung. Um 360 Grad verstellbarer Sportlenker. Farbe anthrazit/hellelfenbein. Führerschein 4, ab 16 Jahre.

Mokick *robust, sicher, sparsam durch den Alltag*
2,6 PS, geringe begrenzte Geschwindigkeit 40 km/h, wahlweise Hand- oder Fußschaltung, 3 Gänge. Um 360 Grad verstellbarer Sportlenker. Farbe anthrazit mit hellenbein Tank oder brillantbeige mit vollverchromtem Sporttank. Führerschein 5, ab 16 Jahre.

Angriff genommen. Die überschaubare Technik und das gute Basismaterial waren eine gute Voraussetzung zur Restauration.

Vom Dengeln und Schrubben, vom Schleifen und Spritzen.

Schrecklich groß sah der Arbeitsaufwand aus, nachdem alle Teile zerlegt vor mir lagen. Vom Preßstahlrahmen bis zum Alutank, kein Teil ohne Rostfraß. Kein Kotflügel ohne Erschütterungsriss und kein Verkleidungsteil ohne Beulen. In dieser Phase half nur eines - Zeit nehmen - Brille auf und ran ans Werk.



Oben: Der Motor lief und die Räder drehten sich, außerdem waren alle Teile zu 100 % vorhanden

Unten: Ein paar Tage später wurde die ganze Maschine zerlegt und fotografiert

Meterweise Schleifpapier und etliche Rundstahlbürsten aller Qualitäten wurden vernichtet, bis alle Teile metallisch blank vor mir auf der Werkbank lagen. Abendlang ging es ans Ausbeulen.

Und dieses hatte sich nach dem Grundieren als sehr vorteilhaft herausgestellt. Risse in den Schutzblechen und im Knieblech schweißte mir ein Kollege, der eine Spenglerei betreibt, kostenlos. So konnte ich also ans Grundieren gehen. Für diese Arbeit setzte ich mich einen ganzen Tag von der Familie ab, um in einem Schwung alle Teile zu behandeln.

Handelsüblicher Grundierprimer aus dem Autogewerbe brachte ich in zwei Schichten mit einer Industriespritzpistole auf, nachdem vorher alle Teile mit Verdünnern entfettet worden waren. Nachspachteln mußte ich nach dem Trocknen der Grundierung nur sehr wenig. Hier bewährte sich der Zeitaufwand beim Ausbeulen ganz erheblich. Und noch eines war mir klar: Lackieren würde ich wieder in einem Stück an einem Tag. Das hatte sich schon beim Grundieren bewährt.

Den Farbton lies ich in einem Farbensgeschäft extra mischen. Ich entschied mich gegen die Originalmischung, die einige Grade dunkler war als das von mir gewählte RAL 3000. Das war mein Kompromiß an meinen Beruf und mein Hobby. Denn beides ist die Feuerwehr, und RAL 3000 ist das internationale Feuerwehrrot.

Ein schöner Samstag ohne allzuviel Sonne, und schon ging's morgens um 8 Uhr los. Am späteren Nachmittag war dann die dritte Lackschicht aufgebracht, und das Ergebnis stellte mich absolut zufrieden. Gut, daß ich jetzt mit der Familie eine

Woche Herbstwanderferien im Emmenthal machen würde. So konnte der Lack ordentlich aushärten. Die Gefahr wäre sehr groß gewesen, bald mit dem Zusammenbau zu beginnen, so wunderschön strahlten mich die frisch lackierten Teile an.

Nach durchwanderten Tagen boten sich die Abende an, in diversen Oldtimerheften für Motorräder und Autos zu schmökern, und so wurde ich auf manche Adresse aufmerksam, die mir zu den benötigten Teilen verhalfen. Denn unbedingt mußten alle Gummiteile erneuert werden, sie hatten die 10 Jahre in der Scheune nicht überlebt. Im Anhang werde ich alle Adressen aufführen, über die ich Teile oder Materialien bezogen habe. Alle Chromzteile wurden mit Spezialmittel der Firma Bel-



com Alu wieder auf Vordermann gebracht, und hier zeigte sich besonders die gute Substanz und Verarbeitungsqualität der Firma Kreidler. Nur die beiden Chromhülsen der Federgabel, der Bremshebel und der Kickstarterhebel mußten neu verchromt werden. Den Lenker ließ ich jedoch ebenfalls neu verchromen, obwohl dies eigentlich nicht nötig gewesen wäre. Felgen, Speichen, die Chromfedern der hinteren Stoßdämpfer und diverse andere Kleinteile ließen sich mit Rundstahlbürste und Bohrmaschine und einigen Arbeitsgängen mit Poliermitteln wieder wie neu herrichten. Selbst größere Roststellen entpuppten sich als ausschließlich oberflächlicher Flugrost. Lediglich der Auspuff war unrettbar. Aber Gottfried Hüppi vom Kreidlerclub Ruffis, der Besitzer einer kleinen funktionierenden Florettwerkstatt in Ruffis, besorgte mir einen neuen. Nicht mehr ganz original, aber zugelassen und absolut brauchbar. Er übernahm auch das Überziehen des Sattels mit einer neuen Decke, nachdem ich Sattelrahmen und Polsterung entsprechend vorbereitet hatte.

Die Bremskabel, Tachowelle und der Kupplungszug konnten nach gründlicher Reinigung und sorgfältigem neuen Abschmieren wieder benutzt werden, als wären es neue. Die äußere Gummihülle wurde dabei mit einem Gummipflegemittel aus der Autobranche behandelt. Dieses pflegt die Gummiteile und läßt sie wie neu werden. Den Kabelbaum habe ich komplett von hinten bis vorne erneuert. Litzenkabel und Schrumpfrohr, den alten Kabelbaum als Vorlage, etwas Lötzinn und einige Klemmen, und dann ist mittels eines speziellen Industrie-Heißluftföns der Firma Leister (es tut aber auch ein Haarfön) die Herstellung eines so einfachen Kabelbaumes keine Hexerei.

Die beiden Räder waren poliert, die aufgearbeiteten Pneus wieder aufgeblasen, und jetzt mußten nur noch die beiden Trommelbremsen gerichtet werden. Unter fließendem Wasser wusch ich sie aus,

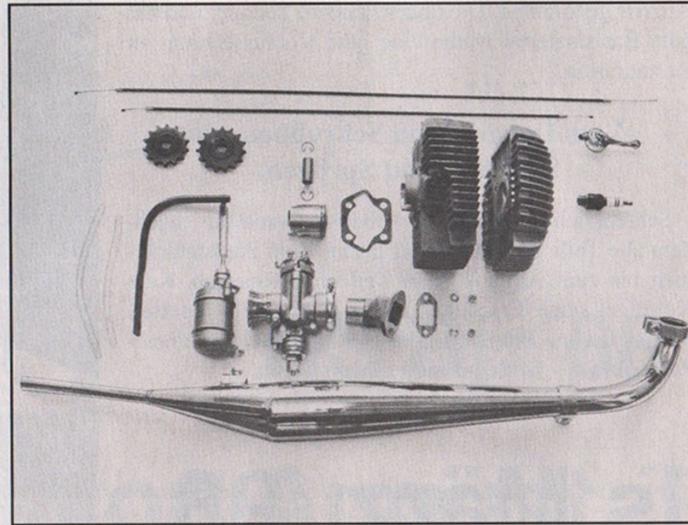
baute sie restlos auseinander und entfettete alles. Die Lager waren nicht ausgeschlagen und wurden mit neuem Fett versehen. Ebenso die Bremsnocken und Gegenhalter. Die Beläge leicht angeschliffen, die Ruckdämpfer mit Pflegemittel behandelt und das Ganze zusammengesetzt.

Jetzt schien mir der Zeitpunkt für gekommen, mit dem Zusammenbau zu beginnen. Immer nur an Einzelteilen arbeiten, zermüht mit der Zeit. Ich wollte auch mal sehen, daß etwas pasierte. Also los, dachte ich mir. Eine Holzkiste mußte als Bühne herhalten und ... schon klemmte der Zusammenbau. Also los, erst einmal eine neue Serie rostfreier Schrauben und Muttern besorgen. Federlinge, Beilegscheiben und vieles mehr.

Das "Werk" kann beginnen.

Rahmen, Kotflügel, Schwinge, Ständer und Stoßdämpfer waren schnell zusammengebaut. Mal abgesehen von der Tatsache, daß auch weiterhin jede Schraube einzeln auf Länge angepaßt werden mußte. Die Vorderradgabel gab da schon mehr Arbeit. Aber frisch revidiert mit neuem Hydrauliköl versehen, konnte auch sie bald angebaut werden. Alle Lenklager frisch ausgewaschen kontrolliert, die Lagerschalen mit neuem Fett gefüllt und mit neuen Kugeln versehen ging der Anbau gut vonstatten.

Nach zwei-, dreimaligem Probieren war der richtige Anzug für das Lenkkopflager gefunden



Oben: Rennsatz für RS: 9,5 PS bei 12.500 U/min, das reichte für 120 km/h

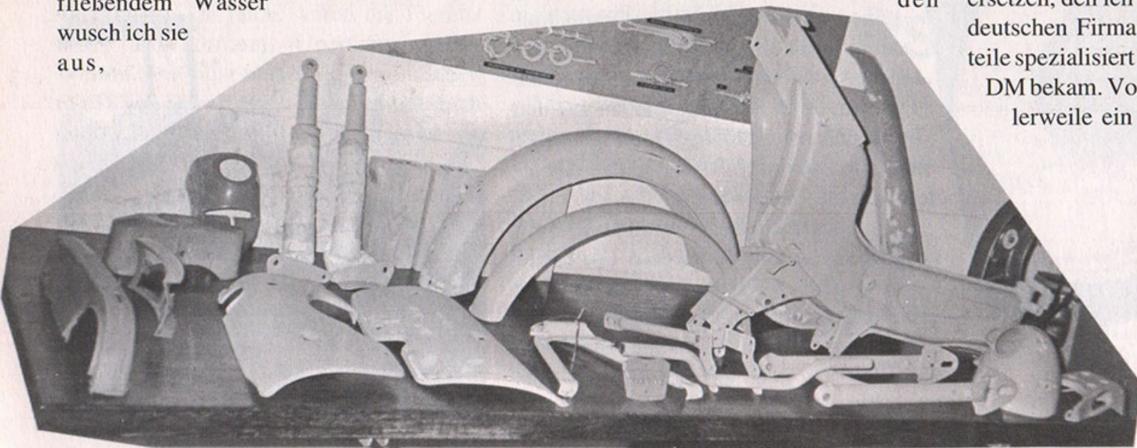
und dieser Haufen an frisch lackiertem Eisen konnte selbständig die Balance halten und sah erstmals wieder annähernd wie ein Motorrad aus.

Zum Zeitpunkt der Stilllegung der Kreidler waren Motor, Getriebe und Kupplung in Ordnung. 24.000 km Lackleistung waren so wenig, daß mich der Aufwand einer Motorrevision abschreckte. Ein- und Ausbau wären später keine große Sache, und so entschloß ich mich, den Wecker zusammenzulassen. Öl ablassen, es war noch erstaunlich gut, Motor auswaschen, in Ansaug und Auslaß entkohlen, Kerzen wechseln und neue Schmierstoffe einfüllen. Den ganzen Motor äußerlich reinigen und alle Deckelteile schön aufpolieren. Das und nicht mehr machte ich am Motor. Und er läuft heute noch, ohne zu ölen oder zu streiken.

Als unrettbar stellte sich später einzig der Vergaser heraus. Trotz Behandlung mit Vergaserreiniger und diversen Arbeiten mußte ich ihn später durch einen neuen ersetzen, den ich aber anstandslos bei einer deutschen Firma, die auf Kreidler-Ersatzteile spezialisiert ist, zum Preise von 140,— DM bekam. Von dieser Firma waren mittlerweile ein recht brauchbares Werk-

Links: Vor dem Grundieren alle Teile mit Verdünnern entfetten

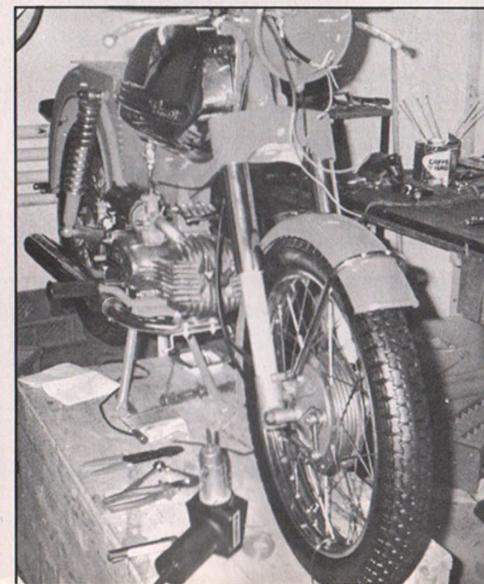
Rechts: Die Elektrik wurde komplett erneuert



statthandbuch und eben jene Ersatzteillisten eingetroffen. Fußrastengummi, Lenkergriffe und Spiegel konnte ich so original bestellen. So ging der Aufbau Teil für Teil weiter. Das Knieblech bekam ein neues Chromkantenband

der Firma Hein Gericke, und die neu nachgefertigten Tankkleber schenkte mir ein Kollege des Florett Clubs Ruffi zum 40sten Geburtstag.

Ja, der Tank. Der Originalbehälter war in einem traurigen Zustand. Außen wie innen angerostet und verbeult bis zum Geht-nicht-Mehr. Der Kostenvoranschlag für die Instandstellung liegt bei ca. 400,— Fr. Ich gab's in Auftrag und warte noch heute auf den Tank. Um aber weiterarbeiten zu können, entlehnte ich mir bei einer neueren Florett, die bei mir zum Ausschlichten rumstand, den Tank und änderte ihn kurzerhand ab. Deshalb ist auf allen folgenden Fotos ein falscher Tank zu sehen. Sobald das Originalbehältnis fertig ist, wird es angebaut. Aber jetzt sollte das Ding doch endlich zum Leben erweckt werden. Wieder diese Unruhe, genug gebastelt, der nächste Schritt mußte folgen. Immer nur schrauben zieht mit der Zeit an den Nerven. Also, Kanister her. Alle Teile, die wichtig sind, waren ja dran. Und ob wohl die Elektrik funktionierte?



177 km/h

aus dem Fingerhut

Nicht größer als der abgebildete „Fingerhut“ ist der Kolben der 50-ccm-Florett. Und doch fuhr der Vize-Weltmeister und Deutsche Straßenmeister H. G. Anscheldt in Francorchamps damit die phantastische Geschwindigkeit von 177 km/h. Mit einem Kolben gleicher Größe wurde 1962 H. Rotermund auf Florett bei der internationalen 6-Tage-Fahrt der schwersten Geländeprüfung der Welt, punktbesten Fahrer aller Klassen und aller 286 Teilnehmer aus 16 Nationen! Durch die Teilnahme am Motorsport hat das schwäbische Werk Erfahrungen über Höchstleistung und Straßenlage in der 50-ccm-Klasse gesammelt, die in der ganzen Welt bestaunt werden. - Und dieses Wissen kommt der Serie zugute.

FLORETT Modelle 1964

Seit über 6 Jahren wird die 50-ccm Florett gebaut. Geblieben ist die Grundkonzeption. Doch ständig wurden Details weiterentwickelt und die Leistung verbessert. Das gilt vor allem auch für die Florett-Modelle 1964. Sie werden geliefert als:

- Mokick für 2 Personen - 2,6 PS - 3 Gänge, wahlweise Hand- oder Fußschaltung - Führerschein 5
- Motorrad - 4,2 PS - 75 km/h - 4-Gang-Fußschaltung - Führerschein 4
- Super - gleiche technische Daten wie Motorrad, jedoch Luxusausstattung

Als einziges deutsches 50-ccm Serienfahrzeug besitzt die Florett jetzt Doppelrohr-Stoßdämpfer mit Drosselschleifen (Zweikammer-System). Sonst werden Stoßdämpfer dieser Bauart in der 50-ccm Klasse nur bei Geländemaschinen verwendet. Großer 130 mm Scheinwerfer, Bremslicht und die seit Jahren bewährte Motorbauweise mit legendärem Zylinder (dadurch vibrationsfrei!) sind selbstverständlich.

Nicht umsonst baute der KREIDLER FAHRZEUGBAU 1962 mehr Motorräder als alle anderen deutschen Hersteller zusammen.

Vom ersten "Kick" zur ersten Ausfahrt.

Benzinhahn auf, Gasgriff drehen, Starthilfeknopf drücken und einmal feste drauf auf den Kickstarter. "Es läuft, das Ding, läuft wirklich, ja es läuft" ... schon nicht mehr. Die Grundeinstellung des Vergasers war wohl doch nicht so ganz richtig. Also Regulierschraube auf. Nochmals treten - stottern - es läuft - stottert - schnell die Schraube mehr auf - jetzt läuft es immer schneller, schneller und noch schneller - ohne den Gasgriff auch nur anzuschauen. Blitzartig den Kurzschlußknopf gedrückt, das Jaulen wurde langsamer - es stand. Gott sei Dank, nichts passiert.

Das war der Moment, wo der neue Vergaser in Deutschland bestellt wurde. So teuer war er ja nicht. Und so langsam war mir die Lust vergangen, nochmals stundenlang an einem Vergaser herumzufummeln, letztlich für Kleinteile etwa gleichviel auszugeben, um dann vielleicht immer noch die Drehzahl am Kurzschlußknopf regulieren zu müssen. Also hieß es warten.

Aber halt. Das Licht hatte funktioniert. Noch so ein paar Aktionen mittels Kurzschlußknopf und es war klar: Elektrik i.O.!!! Und schalten und kuppeln ging ja auch. Aber leider zu meinem Entsetzen nur einmal rauf. 2., 3., 4. Gang. Und runter? Nur klack-klack und sonst nichts.

Aber nach einem halben Päckchen Zigaretten Lucky Strike war das Rät-

sel gelöst. Beim Zusammenbau hatte ich eine Schraube mit zu großem Kopf verwendet, um den Ständer am Rahmen zu befestigen. Auf der Schaltungsseite schlug der Umlenkhebel der Schaltung jedesmal am Schraubenkopf an und begrenzte so den Schaltweg. Also kein Gang runter. Mir fiel ein Stein vom Herzen, und von den vielen Zigaretten hatte ich Kopfweh.

Aber die Schraube wurde sofort ausgetauscht. Weiter ging nichts. Der Vergaser mußte her. Und auch die Familie war froh, mich jetzt in der Weihnachtszeit mal wieder zu sehen. Also Werkstatt ade für die nächsten Wochen.

Vorbei sind sie, die Festtage und Galamenüs, die Neujahrsfeiern und auch schon wieder die ersten Arbeitstage. Der Vergaser ist mittlerweile montiert und die Kreidler läuft jetzt auf Anhieb, so wie sie es sollte. Und jetzt am letzten Freitag im Januar konnte ich sogar den Tank abholen. Wunderschön verchromt, äußerlich wie neu und innen von den vielen Säure- und Beizbädern fast rostfrei, macht es richtig Spaß, ihn nach Hause zu holen.

Ohne Verzögerung wurde er mit einem Zweikomponenten-Emallack dreimal ausgeschwemmt, um dem Rost nie wieder eine Chance zu geben. Der Lack ist benzineresistent und hat nur einen Nachteil: er hat eine Durchtrocknungszeit von 2-3 Wochen. Die ersten beiden Trockenphasen kürzte ich mittels Heißluftfön auf zwei Stunden

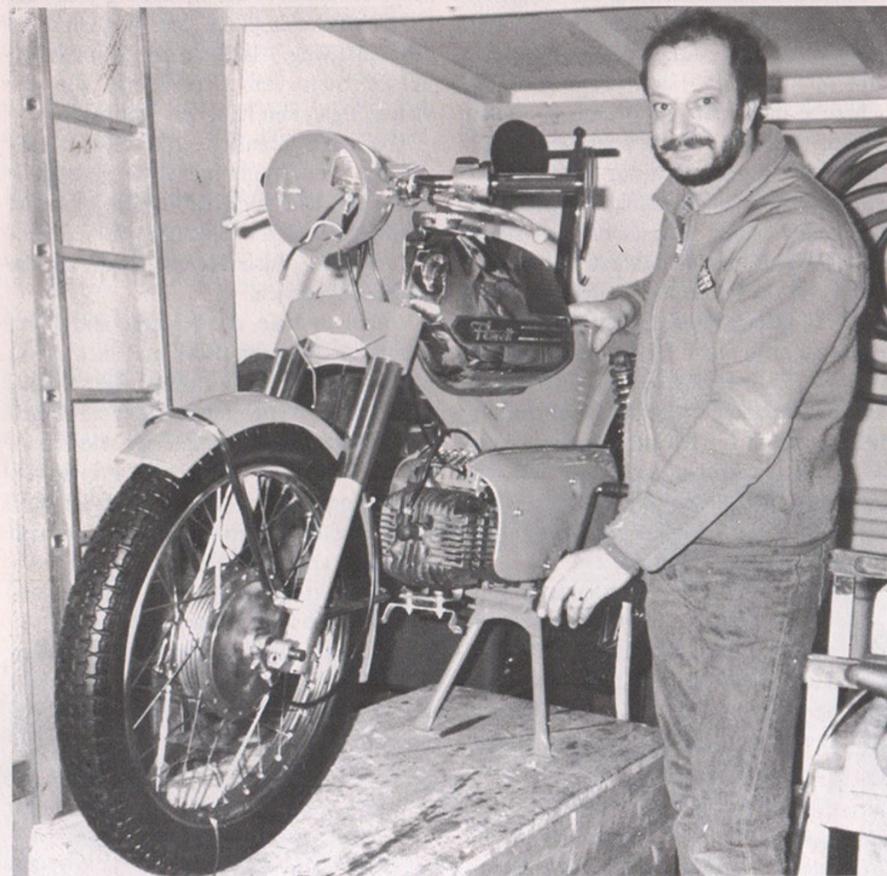
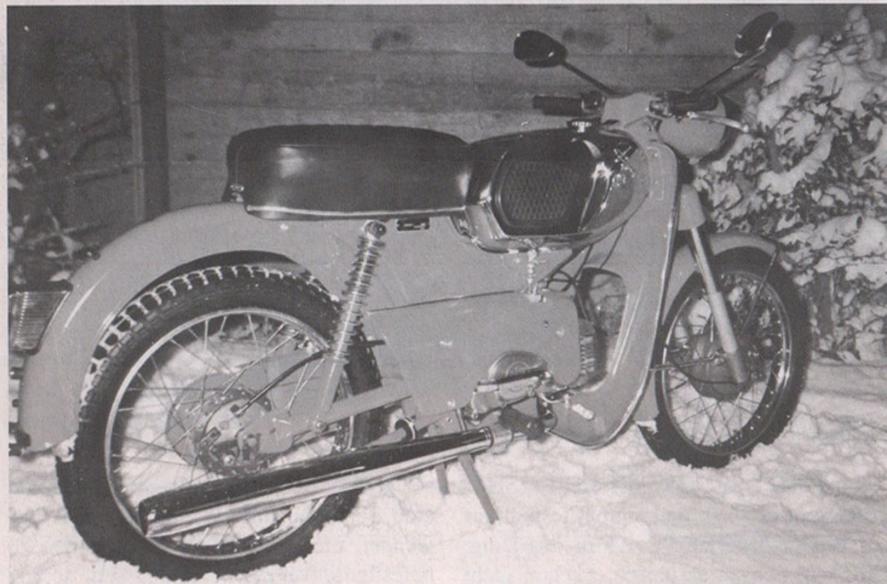
ab, da die Farbe bei 80 Grad schon nach einer Stunde abgebunden hat. Für die letzte Schicht stand der Kessel dann vier Wochen in unserem Schlafzimmer. Übrigens sehr zur Freude meiner Frau.

Über die Firma Motorrad Stemler bezog ich dann noch die nachgefertigten Schriftzüge für den Rahmen und das Kreidlerlogo auf dem vorderen Schutzblech. Endmontage nennt man dann wohl die Aktion, die an einem verregneten Sonntag in der Werk-

statt stattfand. Originaltank montiert. Dreimal den Benzinbahn gewechselt, bis er endlich dicht war. Alle Schriftzüge aufgebracht und anschließend nochmals alle Aluteile poliert. Jetzt sollte man eine Garagennummer haben, um zur Probefahrt starten zu können. Bei uns im Kanton Zürich gibt es diese aber nicht für Privatleute. Bleibt also nur die illegale Alternative, die Nummer der eingelösten Florett TM für eine Stunde auszuleihen. Nach fast acht

Monaten schwarzer Finger, nach manchem Fluch und nach einigen Mißfallskundgebungen meiner Familie, aber auch nach unzähligen erhebenden Bastelstunden stellte sich jetzt bei der ersten Ausfahrt dieses schöne Gefühl von Befriedigung ein: ohne spezielles Wissen, ohne Erfahrung und Routine, nur mit Spaß und Wissensdurst etwas entdeckt und gemacht zu haben.

Vor dem Vorfahrtstermin beim Straßenverkehrsamt habe ich keine Angst. Die Kreidler ist heute so neu wie bei ihrer Auslieferung im März 1968.



Fachtechnischer Teil :

1. Reparaturanleitung und Ersatzteillisten für Kreidler Florett : Firma Motorrad und Autoveteranenteile Heumann, Fuchsberg 3, D-6110 Dieburg
2. Spiegel, Vergaser, Schnarre, Rastergummis ebenfalls von der Fa. Heumann.
3. Auspuff und Sitzbank aufpolstern : Velos Moto's, Gottfried Hüppi, CH-Ruffis/Schänis
4. Tank-Innenlackierfarbe mit Härter und Verdüner sowie Schriftembleme : Motorrad Stemler GmbH, Garschager Heide 29, D-5630 Remscheid 11
5. Besorgung der nicht mehr vorhandenen Fahrzeugpapiere anhand der Fahrgestellnummer über: Bundesamt für Transporttruppen, Blumenbergstraße, CH-3003 Bern
6. Farben und Lacke : über jedes größere Farbengeschäft nach Muster extra angemischte Autolackfarbe 1 kg. Alle anderen Lackpflegemittel aus der Autobranche.
7. Alupoliermittel und Gummikabeldurchführungen sowie Kabel, Briolen und Birnen : Firma Autec-Vertrieb, Postfach 14 29, D-7858 Weil/Rhein
8. Chromkantenband, Steckschloß für Lenkerblockierung (Original Neiman), Inbusschrauben assortiert 200 St., Glühlampen 6V : Hein Gericke Katalog über Motor Taiger, Luzern.

Links : Helmut Riemers fehlen nur noch ein paar Stunden bis zur 1. Ausfahrt

Die Kosten ohne Arbeitszeit:

Farbe, Pflegemittel:	150,-
Vergaser:	140,-
Spiegel, Rastergummis, Schnarre:	65,-
Montageanleitung, Ersatzteillisten:	27,-
Tank verchromen:	550,-
Tank-Innenlackierung:	170,-
Sitzbank neu aufpolstern:	300,-
Benzinhahn, Tankdeckel:	27,-
Verchromen von Kickstarter, Lenker, Stoßdämpferblenden vorne,	
Bremshebel:	90,-
neuer Auspuff:	170,-
Kabel, Briolen, Schrumpfschlauch, Kabeldurchführungsgummis, Stopfen:	60,-
Zündkerzen, Öl:	20,-
Kupplungsbelege, Dichtung, Kupplungsdeckel:	40,-
Drahtbürsten, Schleifpapier, Poliertuch:	40,-
Halterauszug des Bundesamtes für Transporttruppen:	17,-
Duplikat des Fahrzeugausweises beim Straßenverkehrsamt:	30,-
Fotomaterial, Porto, Telefongebühren:	100,-
Chromkantenband 2 m:	22,-
Lenkradschloß Neimann:	19,50
Schrauben Inbus assortiert:	10,-
Wasserabziehbilder:	34,-
Gesamt in SFR :	2.081,50

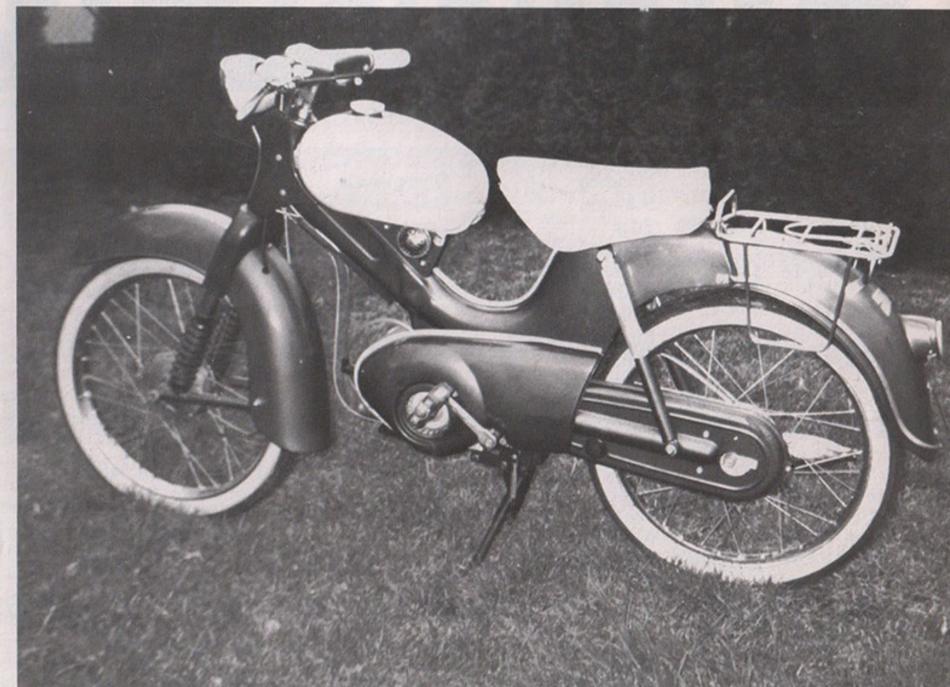
Was sonst noch so erwähnenswert ist.

Im Januar 1993 schrieb ich einem Töffkollegen von den "Honda-Klassikern" wegen einer Honda und bemerkte nebenbei, wie immer, daß ich auch alles über Kreidler Florett suche. Die Antwort kam telefonisch und haute mich fast aus den Stiefeln: er wolle alle seine in den letzten 15 Jahren gesammelten Kreidler abstoßen, da er sich voll auf die gegen 300 Stück alten Hondas konzentrieren wolle. Prunkstück der Sammlung war ein Florett Typ 1, Jahrgang 1959, absolut original und im Zustand 2.

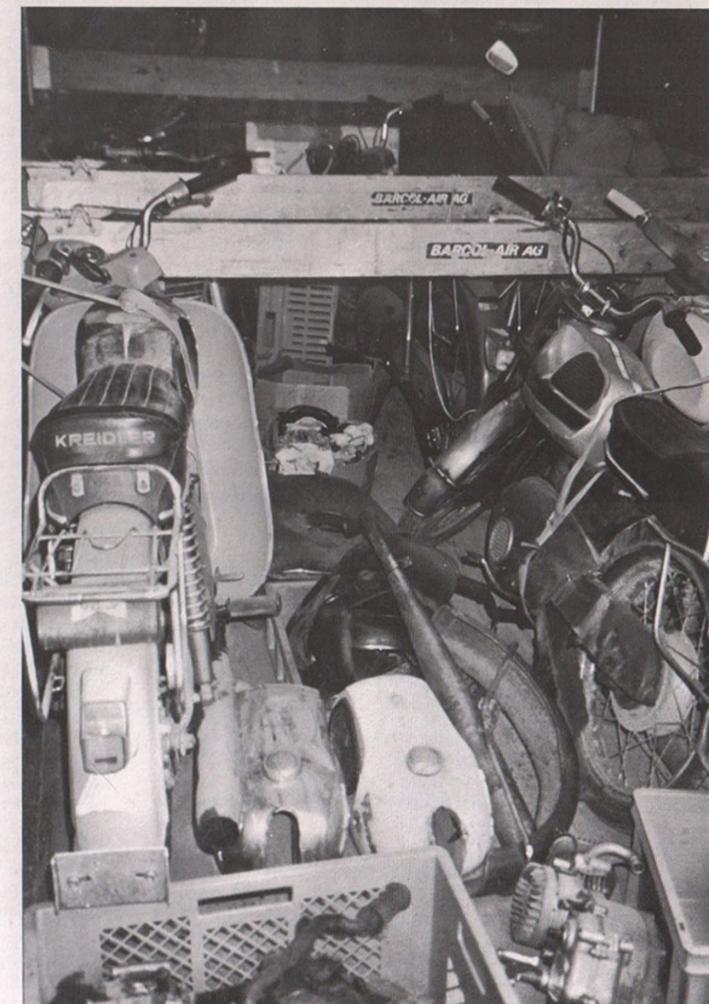
Florett Typ 1: 3-Gang-Handschriftung, 3,9 PS/49 ccm, Weißwandreifen, fahrbereit. Der Preis der Sammlung war sensationell günstig durch die En-bloc-Abnahme. Die Ausgabe trug mir zwar mehrfaches skeptisches Ansehen meiner Frau ein, stand aber vom Moment des Telefonierens an fest. Drei Tage mußte ich warten, bis Samstag war und mein Nachbar den Firmenlastwagen mit Hebebühne frei hatte. Also ab ins Emmenthal.

Sei diesem Samstag umfaßt meine Florettsammlung 11 Stück. Und über Arbeit muß ich mir die nächsten zwei bis drei Jahre sicher keine Gedanken mehr machen. Haufenweise Ersatzteile und Firmenprospekte waren dabei. Original Montageanleitungen und Ersatzteillisten. Halt alles, was das Herz so begehrt. Viele Leute sagen dem "Verrückt", ich sage dem einfach "angefressen".

Helmut Riemers, Stäfa/CH



Oben : Florett Typ 1, 3 Gang Handschriftung und 3,9 PS/49 ccm
Unten : Altes und Neues frisch verladen



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	(!! - neue Termine : mit # - !!)
Februar 1994						
18. 2.	-20. 2.	8 München	Olympiahalle	Classic Mobil	08142/58785, FAX 08142/58786	
#19. 2.	-20. 2.	.... Schwerin	Halle am TV-Turm	Motorradausstellung	040/6720164	
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	
24. 2.	-28. 2.	PL Warschau	Motorrad Center	2.Int.Motorradmesse	Riders, 0048/22/105647	
26. 2.	79117 Freiburg	Stadthalle Meßplatz	3. Bad. Motorrad-Teile-Markt	Sundermeier, 07633/500 123		
#26. 2.	.... Hennef	Kopernikus Realsch.	Oldtimer Markt Hennef	Arndt, 02241/50545		
26. 2.	-27. 2.	29565 Brockhöfe/Uelzen	Brockhöfe	21. fourstroke-Trial	Munstermann, Tel : 05829-448	
#26. 2.	-27. 2.	13403 Berlin	Berlin	Gespanntreffen	MC Hermsdorf, 030/4922899	
27. 2.	2638? Wilhelmshaven	Stadthalle	Motorrad-Markt	S+I Rübner, Tel.: 02064-55943		
28. 2.	55457 Gensingen	Zum Adler	Jahresrückblick 1993	Motorrad-Veteranen Gensingen, 06704-2208 Peter		
März 1994						
#4. 3.	- 6. 3.	Estland Kukulinna	Hotel-Camping	3.Int.Jögevatreff	EMMK Estonia, Tallinn +372-2-439336	
5. 3.	-6. 3.	67304 Kerzenheim	1.+ 2. Lauf	Pre-65 Deutschland Cup	AMC-Kerzenheim, Wirdel, Tel : 06351-6685	
#19. 3.	-20. 3.	.... Kassel	Longio	Technorama Kassel	Leicht, Griesbadgasse 26, 89073 Ulm	
19. 3.	-20. 3.	I Lonigo	Longio	Veteranenteilemarkt	Renato Valle, Italien 0444/831 655	
#25. 3.	-28. 3.	.... Essen	Gasthof Westarp	Techno Classica Essen	S.I.H.A. Messe GmbH, 02407/17300, Fax 17711	
25. 3.	-27. 3.	48612 Horstmar	Bern	Mike-the-Bike-Treffen	02558/7122	
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 Kreuzt, Tel : 02402-72647	
#2. 4.	- 4. 4.	I Udine	Margriethal	Veteranenteilemarkt	Puntupiu, I 0429/800646	
#9. 4.	-10. 4.	HL Schiedam-Noord	Ludwigshafen	Veteran.Motorrad Markt	v.d.Putten, NL-01608-20840	
16. 4.	-17. 4.	.... Ludwigshafen	Ludwigshafen	Motorrad-Veterama	Veterama GmbH, Tel : 06203-13504	
#22. 4.	.... Nürburgring	....	....	VfV-Einstellfahrten	Nennbüro: Fax 07221/22835	
#22. 4.	-24. 4.	35721 Herborn		Hessen-Nassau-Marathon	Jopp, 02772/41222, Fax 41402	
#24. 4.	NL HE-Norg			14.Int.Horsepower Run	0031/5928/12486	
#29. 4.	- 1. 5.	.... Baden-Baden		3.Moto-Guzzi-Lario-Treffen	Hagemann, Speyererstraße 7, 76646 Bruchsal	
Mai 1994						
#1. 5.	53881 Euskirchen	Dom-Esch	13.Veteranen Rallye	MSC Dom-Esch, 02251/51799		
#1. 5.	34114 Warburg/Menne	2.Oldtimer-Moped Ausstellung u. Treffen		Oldtimer-Moped-Club, 05641/2994		
1. 5.	F Urbeis	Trial-Europa-Cup Frankreich		Bernd Kreuzt, Tel : 02402-72647		
1. 5.	55457 Gensingen	Zum Adler	7. Maiausfahrt	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)	
#7. 5.	.... Heide/Holstein	Fichtenhain	13.Veteranen-Ralley-	v.Possel, 04839/624		
#7. 5.	.... Husum		5.Int. Veteranentreff	AC Nordfriesland, 04841/73646		
#7. 5.	.... Bad Bergzabern		9.R.Küchen-Gedächtnisfahrt	ADAC OC Bad Bergzabern, 06349/8506		
#7. 5.	-15. 5.	79540 Lörrach b. Basel	Messe	11.Regio	Messe GmbH, 07621/12040	
#11. 5.	-15. 5.	GB Peterborough	Banbury Run 94	14.Int. Veteran Cycle Rallye	Mrs.Denton, GB 0664/813151	
#12. 5.	.... Brokstedt		19.Lanz-Bulldog Veter. Treffen	LBC Holstein, 04342/81488		
#12. 5.	-14. 5.	09526 Pfafroda	Kinder+Jugendpens.	offenes MZ Treffen Europa	Bolzenius, 02371/42135	
#12. 5.	-15. 5.	09573 Augustsburg		1. Standardtreffen	Lüllau, 04131/64815	
13. 5.	-15. 5.	.... Paderborn	Paderborn	3. Int.Moto Guzzi Treffen	MGC Paderborn 05250/1507	
#13. 5.	-15. 5.	.... Ellwangen		Oldtimer Verein Ellwangen, 07961/53445		
#14. 5.	-15. 5.	76467 Bietigheim/Baden	Honda Schaaf	2.Treffen japanische Klassiker	Hauch, 06221/808170 o. Rosner 0641/65539	
#14. 5.	-15. 5.	CH	1. Meisterschaftslauf	Hist. Renn- u. Supersportf.	Nennbüro: Fax 07221/22835	
#14. 5.	33428 Harsewinkel		3.Int.Spökenkiekerfahrt f. Motorräder b. 1914	Beckmann, 02588/1381		
14. 5.	B Bilstain	Bilstain	Veteranen Trial	Bernd Kreuzt, 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		
#15. 5.	A-5230 Mattighofen		Frühjahrsausfahrt	IMVC Mattighofen, A- 07742/3012		
#15. 5.	NL Soesterberg		Italdag/Motorradausstellung			
#20. 5.	-23. 5.	.... Ringelau/Bay.Wald		Int.Treffen	Alt-Roller-Freunde München, 089/764081	
21. 5.	-22. 5.	45659 Recklinghausen	Recklinghausen	Oldtimer/Teilemarkt	Schalkowski Tel : 0202-300848	
21. 5.	-23. 5.	.... Ibbenbüren	Verkehrsverein	14.Int. Veteranentreffen	Verkehrsverein 05451/53111 o. 53136	
#22. 5.	47803 Krefeld	Berg u. Tal Oldtimer	Sommerfest mit Ausfahrt	Oldtimerfreunde-Hüls, 02151/753758 o. 734202		
28. 5.	-10. 6.	GB Isle of Man	Tourist Trophy	Info/Anmeldung : T.T.Deposits,	POBOX 5, Douglas, Isle of Man, IM 99 1AF	
#28. 5.	-29. 5.	I Jesi	ABA Ost	Veteranenteilemarkt	MC Leone Rampante, I 0731/202915	
#29. 5.	71149 Bondorf			3.Oldtimertreffen	Kessler, 07457/8024, fax 4380	
Juni 1994						
#2. 6.	- 5. 6.	.... Heeslingen		TWN Jahrestreff	TWN Zweirad IG, 04281/2417 bzw. 04286/409	
#3. 6.	- 5. 6.	56514 Neuwied		19.Veteranenralley+Teilemarkt	Mittelrhein e.V., 02634/1644, FAX 7463	
#3. 6.	- 5. 6.	N Kongsberg		Moto Guzzi Treffen	Vandevjen, Tverråsen 35, N1315 Nesåya, Norwegen	
#4. 6.	7410 Reutlingen	Eissporthalle	Veteranen + Teilemarkt	Anmeldung : Edgar Schwarz, Tel + Fax: 07473-8970		
#4. 6.	A-5230 Mattighofen		Oldtimer-Teilemarkt	IMVC Mattighofen, A- 07742/3012		
11. 6.	-12. 6.	26345 Bockhorn	Bockhorn	13. Veteranen- u. Teilemarkt	Herbert Ahlers, 04453-7333, FAX 72888	
12. 6.	26345 Bockhorn	Bockhorn	12.Frieslanderally bis Bj'66	in de Frey, Tel : 04453-71835 (ab 20 Uhr)		
#17. 6.	-19. 6.	75175 Pforzheim	Hoheneck-Sportplatz	23.Heimkinderausfahrt	MSC-Pforzheim, Pflügerstr.47, 75175 Pforzheim	
17. 6.	-19. 6.	76846 Hauenstein		4.Italiener Treffen	Gerst, 06392/1671	
#17. 6.	-20. 6.	79348 Freiamt	6.ADAC-MSRT Breisgau	Veteranenfahrt	MSRT Freiamt, 07645/1588	
#18. 6.	-19. 6.	16356 Werneuchen		1.Veteranen-Ralley u. Teilem.	MSC Werneuchen, 033398/474	
#18. 6.	-19. 6.	79751 WT-Tiengen		3.Int.Oldtimertreffen	Reinmund, 07741/61162, FAX 2903	
#19. 6.	47546 Kalkar			1.Int.Klassikralley	v.Os, 02824/4426	

von	bis	Ort	Treffpunkt	was	Infos bei	(!! - neue Termine : mit # - !!)
#2. 7.	84453 Mühldorf			8.Inntal Veteranen Rallye	Oldtimerfreunde Mühldorf, 08631/7367	
2. 7.	-3. 7.	GB Bonanza	Veteranen Trial	Euro-Cup England	Bernd Kreuzt, Tel : 02402-72647	
#3. 7.	23795 Bad Segeberg			14.Int.Veteranen Rallye	AMSC Bad Segeberg, 04551/84853	
#7. 7.	-27. 7.	67592 Flörsheim-Dalsheim		Classic Highland Fling	CAAR, 06243/8956	
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 Kreuzt, Tel : 02402-72647	
#10. 7.	CH Spreitenbach	Schwarzwaldausfahrt		2. Ducati Clubs CH	Schmid, CH 056/720715	
#17. 7.	54290 Trier	Konz		10.Int. Konzer Oldtimertreffen	Wallner, 0651/42288, Fax 44617	
#22. 7.	-24. 7.	.... Oyten		Bremer Italo Club Treffen	Aumann, 04432/1610	
#22. 7.	-24. 7.	.... Derwitz b. Berlin		2. XS-650 Treffen	Klatt, 030/8115278 o. 7929726	
#29. 7.	-31. 7.	18196 Niex/Rostock	Landschulheim	Rostocker Oспен + GP Treffen	Uwe:0421/501617 o. Ralf: 0381/715653	
30. 7.	-31. 7.	56410 Montabaur-Wirzenborn	Gh.Wirzenborner Liss	4.Veteranen+Teilemarkt	02602/4327 oder 8706	
#30. 7.	95192 Lichtenberg			2.Oldtimertreffen	MSC Lichtenberg, 09288/7555	
Ständiger Termin	10777 Berlin	Irish Pub		Engländer Stammtisch	Jeden 1. Montag im Monat ab 20 Uhr, 030/8210951	
	103-- Berlin-Karlshorst	Heizhaus		MZ-Stammtisch	Jeden 2. Donnerstag im Monat ab 18 Uhr, 030/4025830	
	10557 Berlin	Werftstr.		(Vet.-) Trialstammtisch	Jeden 2. Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr, 05829/448	
	# 13403 Berlin	Schornweberstr.82		MC Hermsdorf-Treffen	Jeden Donnerstag ab 20 Uhr, 030/4138823, 4522899	
	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-Klönschnack	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr	
	22-- Hamburg-Winterhude	Gastst. Kanal 9		MZ-Stammtisch	Jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat	
	22941 Bargeheide/Elmenhorst	Gastst. Voß (B75)		FMC Comet Stammtisch	Jeden Donnerstag 20 Uhr, 04532/3548	
	26689 Apen	Leuchtturm		Motorrad-Klönschnack	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"		Oldtimerfrühschoppen	Jeden Sonntagmorgen, Info 02151/734202	
	49152 Bad Essen	"Ölfleck"		DDR-Fahrzeug-Stammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat 20 Uhr, 05472/4828	
	494-- Ellenstedt	Ponyhof, Schneebee.		Motorrad-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat ab 20 Uhr, 04444/632	
	49638 Nortrup	Jagthaus Spark		Heinkel-Stammtisch	Jeden 1. Freitag 19.30 Uhr Tel.: 05436-707	
	51377 Leverkusen	"Spökes" Berlinerstr.		GB 500-Stammtisch	Jeden letzten Do. im Monat ab 19 Uhr, 0221-426220	
	52080 Aachen	Parkpl. Siegel		Ausfahrt, 50er Jahre Kräder	Jeden Sonntag ab 10 Uhr, H. Heiliger, 0241/511556	
	54338 Schweich	Gasth. Junges		Engländer-Stammtisch	Jeden 1.+3. Freitag, 20 Uhr :06578/1478 bzw. 06502/6878	
	54536 Kröv/Mosel	Gastst. Kröver Berg		Motorrad-Stammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr 06571/84 49	
	54550 Daun-Pützborn	"Zur alten Schmiede"		Veteranenstammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 19 Uhr, Tel. 06952/4331	
	54550 Daun-Pützborn	"Zur alten Schmiede"		Kawa-Stammtisch	Jeden 2. Freitag im Monat ab 19 Uhr, Tel. 06952/4331	
	55457 Gensingen	Gasthaus Zum Adler		Veteranen-Stammtisch	Jeden Montag ab 20 Uhr 06704/2208 Peter	
	56271 Isenburg	Gasthof Isenburg		Oldie-Stammtisch	Jeden 1. Dienstag im Monat, ab 20 Uhr, 02634/1644	
	58313 Herdecke	"Zur Buche"		MZ-Stammtisch	Jeden 2. Do. im Monat, Tel.: 02330-12467	
	59302 Oelde	Gasthof Geisterholz		Wasserbüffelstammtisch	Jeden letzten Samstag im Monat ab 17 Uhr, 0251-525761	
	64385 Pfaffen-Beefurt	Gasthof Waldklaus		Engländerstammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 069/571397	
	72658 Bempflingen	Sportheim Waldeck		Heinkel-Stammtisch	Jeden 3. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 07123/34 5 66	
	74363 Eibensbach-Güglingen	Felsenkeller		Veteranen-Fahrer-Stt.	Jeden letzten Sonntag im Monat ab 9.30 Uhr	
	74542 Braunsbach/Kocher	Gasthof Löwen		Oldie-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat 19 Uhr, Info 07183/41595	
	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 o/7302/4853	
	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 o9	

Matthias Auth mit zwei Motorrädern unterwegs

Zurück in das Jahr 1989. Die Falcone-Post liegt aufgeschlagen neben dem Merkzettel: Blumen gießen, Licht aus? Schlüssel abgeben, Lire tauschen, und läßt die Adresse von Domenico Banalotti, Via Orti 7, 25807 Saló, erkennen. Saló liegt am Gardasee - und der wiederum auf unserer Urlaubsrouten. In dem schon umgeschnallten Nierengurt verschwindet der Zettel mit der Adresse neben den zwei obligatorischen Groschen (zeitgemäßer Tip: auf drei Groschen aufstocken oder Telefonkarte). 900 Kilometer später finden wir uns in den mit Zweiradfragmenten vollgestopften Gewölben des sympathischen Italieners. Nur mal so ein bißchen herumschnuppern und ein paar Falcone-Rasten mitnehmen ... Daß neben der Flasche aus dem Banalottischen Weinkeller auch noch die lang erträumte

V7 abfällt, stellt mich vor die Frage: Was machst du jetzt mit zwei Guzzis und drei Zylindern? Nach dem Leeren der süffigen Zugabe fällt die Entscheidung leicht. Wenn zwei Zylinder gut für zwei Räder sind, dann ist einer gut für drei! Flugs werden die Fragmente eines Stoye-Seitenwagens aufgetan.

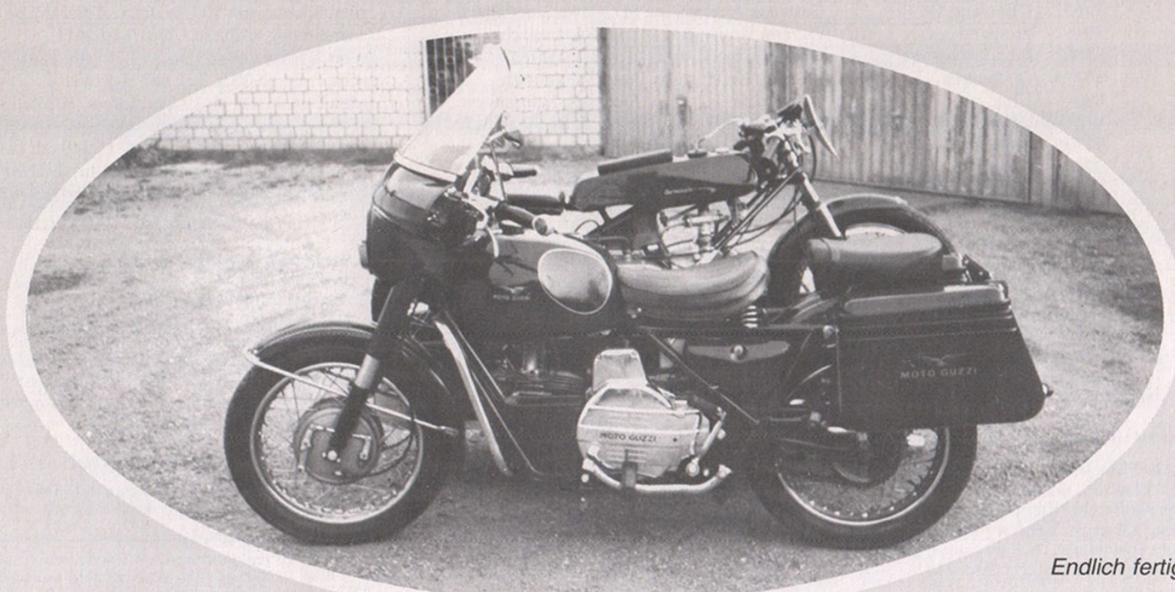
Schon während des Telefonats mit Edmund Peikert, Spezialist aus Wuppertal, habe ich mich aus anschlusstechnischen Gründen von dem schönen Alu-Boot verabschieden müssen. Also doch ein 08/15-Velorex; dafür neu und immer noch preisgünstiger als das vergammelte Steib- oder Sonstwas-Angebot! Auch Edmund ist nun zufrieden und tüfelt stabile und TÜV-gerechte Vier-Punkt-Anschlüsse zurecht.

Es folgen zwei Sommer und drei Winter sorgenfreies Gespannfahren, allerdings mit einem Wermutstropfen: die Werkzeugkiste und ein mit Sand gefüllter Sonnenschirmständer stellen sich zwar als optimal beschwerende aber auch auf die Dauer als

schwer trostlose Begleiter heraus. Und diejenige, die mich sonst auf allen Wegen begleitet, weigert sich vehement, in diesen - so Zitat - "Kindersarg" einzusteigen. Statt dessen wird lieber meine DKW RT 200 in Beschlag genommen, und ich muß schauen, wie ich auf drei Rädern hinterherschaukelnd den Anschluß bzw. die Anschlüsse nicht verliere.

Die letzte Hoffnung auf eine harmonische Dreisamkeit mit drei "F" - Freundin, Fahrer und Falcone - ist dahin, als eine Aermacchi 350 SS für das erste "F" ins Haus steht. Die 350er wiederum ist so eine Art geistiger Ableger meiner Aermacchi à la Verde Rennmaschine, die mich bei VFV-Gleichmäßigkeitsläufen in Bewegung hält. Mit dieser kleinen, flotten, rotleuchtenden Rakete ergibt sich ein Problem: ein Motorrad im Renntrimm kann unmöglich auf eigener Achse über Deutschlands Straßen bewegt werden. Ein größeres 4rädiges Vehikel kommt schon aufgrund des eigenen überfüllten Fuhrparks nicht in Frage.

Fünf Räder und zwei Zylinder



Endlich fertig!

Und die besten Freunde ständig am Wochenende ohne eigenes Fahrzeug zurückzulassen, macht auf Dauereinschlechtes Gewissen. Also fasse ich zusammen: lustlose, lastenfreie Gespannfahrten aufgrund mit Solofahrten ausgelasteter Freundin und lästige (4rädige) Lastentransporte aufgrund nicht straßenzulässiger Verkehrslast - das gibt last not least: den Falcone-Lastentransporter!

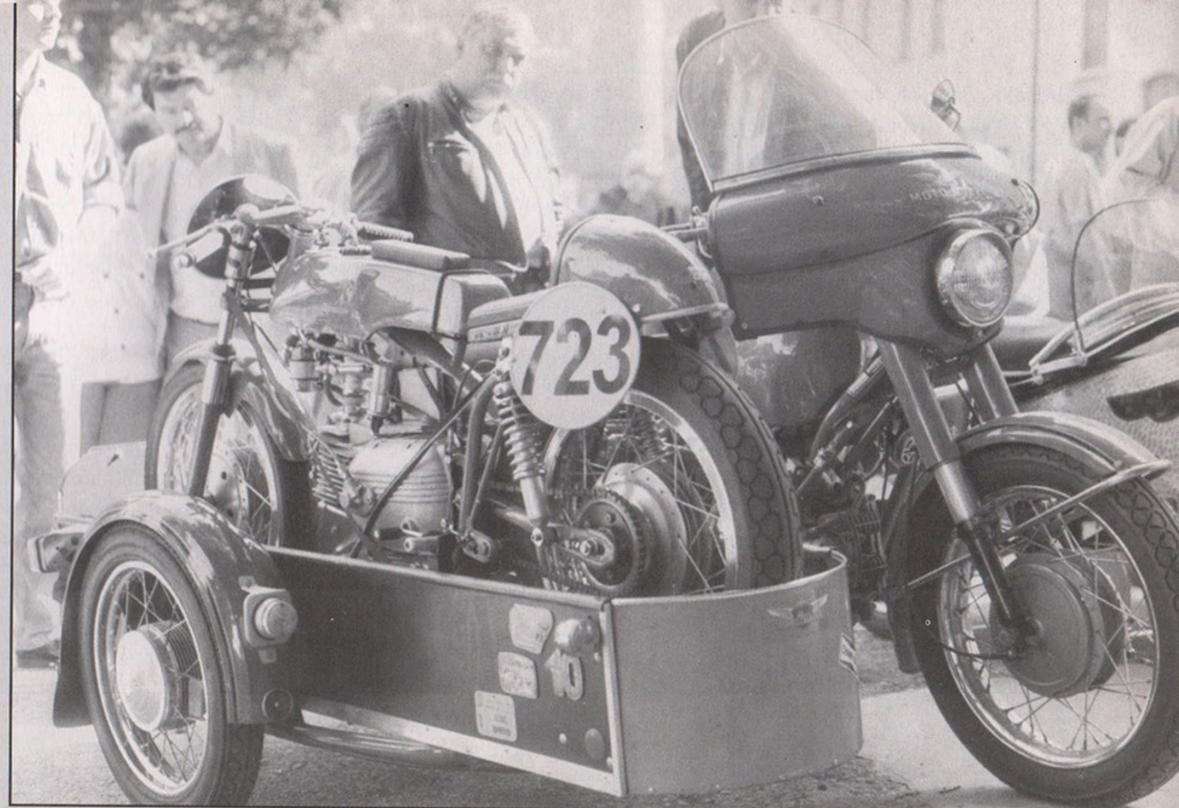
Nun denn, 19er Schlüssel viermal angesetzt und das Polyesterboot des Velorex auf Abruf in die Ecke gestellt. Auf den nun übriggebliebenen trapezförmigen Rahmen erst mal die Aermacchi draufheben und schauen, was überhaupt so geht. Die Fuhre taucht unter dem 95 kg Kampfgewicht mächtig in die Feder des Seitenwagenrades. Da schafft eine verstärkte Ausführung (z.B. von Stemmler, Remscheid, ca. 60 DM) Abhilfe. Da die Lenkstummel des sonst sehr schmalen Motorrades stören, muß sie rückwärts, also mit dem Hintern nach vorne, gestellt werden. So wird Platz für das doch so wichtige Lenken beim Gespannfahren geschaffen.

Dieser erste faszinierende Eindruck zweier italienischer Konstruktionen, denen man nun einträchtig, wie sie nebeneinander stehen, ansieht, wie eng sie doch miteinander verwandt sind, läßt den Aufbau vorantreiben.

Eine 20 mm starke Spanplatte aus dem Anhängerbau - wasserfest - wird auf Aermacchi-Maße zurechtgeschnitten. Auf dieser "Grundplatte" wird eine Aluminium-T-Schiene über die ganze Länge mittig verschraubt. Dies gibt eine erstaunliche Stabilität und wiegt zudem so gut wie nichts!

Eine ca. 30 cm hohe Wand aus dünnem Sperrholz mit Winkelschienen, mit der Grundplatte verschraubt, läßt die nun entstandene "Kiste" so ausschauen, als solle man darin ewig ruhen (also doch ein "Kindersarg"?).

Eine Heckklappe macht den Laderaum zugänglich und dient gleichzeitig als Auffahrrampe. Das Transportboot wird vorne aerodynamisch und TÜV-gerecht abgerun-



Oben: Da staunt der Fachmann
Unten: 1. Rast - A4 bei Gera



det. Dafür sorgt ein ehemaliges "Vorfahrt-Achten"-Schild aus Aluminium (vom Schrottplatz - ehrlich!). Die Buche im Garten hat den richtigen Umfang, um als Biegehilfe zu dienen. Auf der Suche nach weiteren praktischen Lösungen stelle ich fest, daß unser Gartenschlauch ca. 4 m an überflüssiger Länge aufweist. Dieser, längs aufgeschnitten und rot lackiert, dient so hervorragend als umlaufender Kantenschutz. Jetzt noch den alten Velorexkotflügel an die Kiste geschraubt, Blinker dran, Aermacchi drauf und ab zum TÜV - oder besser nicht?

Also die Maschine wieder runter und durch zwei Getränkeboxen ersetzt: 1 mal gelbe Limo, 1 mal Kölsch. Kurz vor der Einfahrt zum TÜV Köln-Bilderstöckchen (heißt wirklich so) erwache ich beim Anblick des allmächtigen Gebäu-

dekomplexes jäh aus dem Traum, jemals eine Zulassung zu bekommen. Ich stehe schon auf der Bremse und habe den Lenker zur klassischen "One in Air"-Rechtskurve eingeschlagen, da winkt ein Blaukittelträger heftig aus der Ferne. Es gibt also kein Entrinnen mehr, und schon wird das Gespann im wahrsten Sinne des Wortes auf den Kopf gestellt. Bis dato verläuft die Untersuchung recht wortkarg, und ich hoffe, daß die Frage "Für was ist das eigentlich gedacht?!" nicht kommt.

Auf die sodann gestellte Frage "Für was ist das eigentlich gedacht?!" zucke ich zusammen und grummele etwas kleinlaut und unsicher so etwas wie "große Osteuropa-Tour", "viel Gepäck" und "praktisch" in mein Halstuch hinein. Daraufhin trifft mich ein prüfender Blick, der wahrlich eines Prüfers würdig ist. Ich glaube, er hat so einen Verdacht - zumal er, Für und Wider abwägend, ständig die hintere Klappe hin und her bewegt. Dann fällt die Klappe und somit endlich eine Entscheidung: "Beiwagen Velorex 562 nicht zur Personenbeförderung geeignet" schreibt er in den Brief. Mein "ja - aber" wird überhört, und die Skepsis weicht bald der Zufriedenheit. Schließlich läßt dieses Verbot in seiner Auslegung so viel Spielraum, daß genau ein Motorrad darauf paßt!

Also grünes Licht für einen ersten Probestransport. Zum "Herantasten" tut es auch erst mal ein altes Fahrrad. Die Anreise zur Veteranenralley "Quer durch Neuwed" erhält zumindest optisch italienisches Flair, als sich zu dem roten Gespann ein grünweißes Begleitfahrzeug gesellt. In Erwartung, meine Fuhre auf Winkzeichen mit einer Plastikkelle stoppen zu müssen, schiele ich zur Besatzung des Wagens hinüber. Die Verblüffung in den Gesichtern stärkt mich in der Erkenntnis, daß es unnötig sein wird, in den Taschen des Belstoffs nach dem Kfz-Schein zu kramen. Nach dieser ersten Bewährungsprobe wird es ernst. Der "Jan-Wellem"-Veteranen-Grand-Prix auf dem Nürburgring steht an. Die 100-km-Anfahrt von Köln zum Ring ist die letzte Belastungsprobe vor der geplanten Fahrt in die Tschechei zu den Rennen "Most" und "Horice". Der Empfang und das Staunen im Fahrerlager entschädigt für so manche Mühen im Vorfeld. Einige der älteren Fahrer schauen mit leuchtenden Augen und sind an die alten Zeiten erinnert, als sie selbst mit KS-601- oder NSU-Max-Gespann ihre Doppelkolben-Puchs und Rennfüxe transportierten. Denn wer konnte sich damals schon einen entsprechenden Pkw oder Kleinbus leisten?

Auf dem Heimweg läuft die Falcone gefühlsmäßig zäh und kraftlos. Dies schiebe ich zuerst auf die Fahreindrücke, die die bissige Aermacchi kurz zuvor auf der Rennstrecke hinterlassen hat. Doch der erste Eindruck ist oftmals der richtige. Die herausgeschraubte Kerze ist so weiß wie die von meiner 1. heiligen Kommunion. Die Ursache ist klar: Der Serienluftfilterkasten wich einem Sportluftfilter, und der wiederum lieferte zuviel Sauerstoff an die 132er Hauptdüse. Eine 136er "Udo Spezial" (Udo ist Besitzer einer wunderschönen GTV und einer praktischen Düsenahle) entpuppt sich als wahres "Düsentriebwerk". Die Tachonadel zittert von nun an der 100 entgegen.

Die Reise in die Tschechei verläuft im wahrsten Sinne des Wortes wie am Schnürchen. Auf der sich ewig dahinziehenden A 4 durch Ostdeutschland kämpfe ich verstärkt gegen den Rechtsdrang des Gespanns. Kein Wunder - Falcone 220 kg, Fahrer 80 kg, Seitenwagen 60 kg, Aermacchi 95 kg und 25 kg Gepäck, das macht summa summarum fast eine halbe Tonne! Die ursprüngliche Berechnung von Spur, Vorlauf und Neigungswinkel ist somit dahin. Jetzt kommt meine Multi-Allzweck-Wäscheleine zum Einsatz. Am linken Lenkerende befestigt und unter dem Tank durchgeführt,

Rechts: Rückreise Tankstelle Chemnitz

endet sie als Schlaufe um den rechten Fuß. Ein leichter Druck mit dem Schuh auf die Schnur genügt nun, dem linken Arm die nötige Korrektur am Lenker abzunehmen. Von nun an macht es richtig Spaß, die nicht enden wollende Autobahn unter die Räder zu nehmen. Die "Primitiv-Servolenkung" macht es sogar möglich, den Lenker zeitweise ganz loszulassen, um z.B. die Hände zu "devibriieren".

Die Reisegeschwindigkeit pendelt sich mit dem 38er Zahnkranz so zwischen 90 und 100 km/h laut Tacho ein. Dabei steht der Gasgriff ständig auf Anschlag - ohne schlechtes Gewissen, denn der hohe Luftwiderstand der Fuhre sorgt für eine gesunde Drehzahlbegrenzung. Im Windschatten der Lkw gibt es dann immer wieder Gele-

genheit zu einem Soundcheck: es klappert, schlürft und brummt - wunderbar!

Apropos schlürft. Die vielen gelben, grünen und blauen Zapfstellen lassen kurzzeitig Zweifel an der Zweckmäßigkeit des Gefährts aufkommen. 200 km gefahren, 18 Liter getankt - das sind ja? Da tröstet wenigstens das üppige Tankvolumen der Falcone!

Die Telegabel und das Velorex-Fahrwerk zeigen erstmals während einer Irrfahrt durch Chemnitz ihre Grenzen. Ich weiß nicht, über was ich mich mehr aufregen soll: die gepflasterte Berg- und Talbahn oder die chaotische Beschilderung in Richtung Prag. Nach halbstündiger Irrfahrt hält neben mir ein Trabi (ja, es gibt sie noch) an einer der vielen mir nichtssagenden Kreuzungen. Der Fahrer sieht nur das beladene Gespann, und durch die Geräuschkulisse von 2-Takt-Getänge und Ventilklappern verstehe ich die Wortfetzen "Zschopau? - hinterherfahren!" Ich will zwar nicht nach Zschopau, aber die Richtung stimmt trotzdem.

Hinter Chemnitz wird die Landschaft schön und bergig. Meinen Reiseführer habe



ich an der ersten Steigung schon aus den Augen verloren aber nicht den 2-Takt-Geruch aus der Nase. Das erinnert mich an zu Hause: Die bessere Hälfte düst vorneweg, und die DKW markiert mit ihrer Duftfahne die Streckenführung.

Die reizvolle Landschaft des Erzgebirges in der Abendsonne hat viel Ähnlichkeit mit der heimischen Eifel, nur daß die Straßen allein für mich dazusein scheinen. Dann tatsächlich die Stadt Zschopau und das in einer Senke liegende MZ-Werk.

Im zitternden Rückspiegel kann ich einige Schichtarbeiter erahnen, die vom 4-

Takt-Gestampfe angelockt über das Werk-tor schauen. Ich hätte gern gehalten, doch brauche ich den nötigen Schwung für die nächste Steigung. Der zweite ist mittlerweile zum wichtigsten Gang geworden.

Um 21.00 Uhr ist der Grenzübergang zur Tschechei Reitzenhain erreicht. Der freundliche Grenzer will mich nicht passieren lassen - aus Sorge um die wertvolle Fuhre. "Faahre se bessä morje weider." Der alternative Übernachtungstip ist Gold wert. Vor dem Übergang geht's rechts ab nach Satzung! Nach 4 km erscheint am Dorfplatz das historische Gasthaus "Erbgericht". Trotz später Stunde öffnet der Wirt das Scheunentor, um das Gespann sicherzustellen. Als willkommener Gast werde ich an den Stammtisch berufen. Das herzhafte Steak für unglaubliche 8,50 Mark kann ich vor lauter neugierigen Fragen, die auf mich einhageln, kaum in Ruhe genießen. Dies bemerkt auch die Stammtischbesatzung und hilft kräftig beim "Nachspülen".

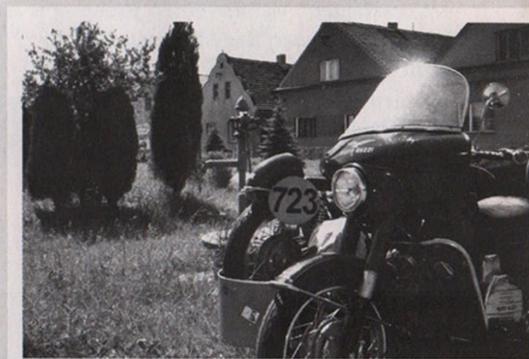
Der Blick aus dem Fenster am nächsten Morgen sorgt in meinem Schädel gleich

für den nächsten Schlag. Das Scheunentor steht offen! Doch dann entdecke ich das Gespann abseits in der Sonne blitzen. Umringt von der "Solidargemeinschaft" des Vorabends. Bewaffnet mit Fotoapparaten, wollen sie vor meiner Weiterreise das Gefährt im Bild festhalten. Nach herzhaftem Frühstück und ebenso herzlichem Abschied geht es über die deutsch-tschechische Grenze nach Most.

Das erste Ziel ist dank überraschend guter Straßen mittags erreicht. Ich bin zu früh, und das Fahrerlager präsentiert sich dementsprechend gähnend leer und unpassend still. Den eingeplanten Reserve- bzw. Schraubertag habe ich ja nicht gebraucht. Mehr aus Langeweile stelle ich die Ventile an der Falcone nach und tuckere anschließend über die unbewachte Strecke. So hat die Aermacchi die

Oben: Böhmisches Dorf bei Chamotov

Unten: Rückreise Mittelböhmen



Strecke wenigstens schon mal von hinten gesehen.

An der Einfahrt zur Boxengasse werde ich angehalten. Au weia - ich rechne wegen meiner unerlaubten Spritztour mit gehörigem Ärger. Der winkende Herr spricht Englisch mit kernigem "Smörebrödakzent" und stellt sich als schwedischer Motorjournalist vor. Eifrig fotografiert er im Rhythmus der Leerlaufdrehzahl das Gespann von allen Seiten.

Als der Motor seiner Leica endlich durchsurrt, zieht er eine Schachtel mit Fotos heraus, auf denen er, Ole Johansson, als schwedischer Rennfahrer und TT-Teilnehmer der 60er Jahre zu erkennen ist. Als er dann auch noch ein Foto von seinem HRD-Vincent-Gespann mit darauf festgezurrter R51-Rennmaschine hervorkramt, kann ich mir seine Freude über ein so ähnliches Wiedersehen erst richtig erklären.

Seine Freude ebbt auch an den folgenden Veranstaltungstagen nicht ab. Jedem, den er trifft, erzählt er von dem roten Gespann "with the engine, that you mean every explosion is the last". Und auf die Frage nach dem Transportgut des Seitenwagenumbaus antwortet er: "The only Aermacchi, which has the dead flies also on it's backside."

Die eine Woche später folgende Veranstaltung in Horice (90 km nordöstlich von Prag), die "Ceska Tourist Trophy" mit ihren "1000 Kurven", in einer schönen Hügellandschaft ist schon wieder eine andere Geschichte.

Die Rückfahrt verläuft so glatt, daß die gesamte Strecke von Horice nach Köln an einem Tag bewältigt werden kann.

14 Stunden für ca. 870 km, das macht einen Schnitt von über 60 km/h. Inklusive 300 km Landstraße, Tankstopps und Vibrationspausen. Bravissimo, Falcone fantastico! (Helm ab und ...)

Text: Matthias Auth

Fotos: Matthias Auth u. Jupp Jäckels



Suzuki RG 500

4 Zylinder Zweitakt (2x2)

Bohrung x Hub : 56 x 50,5 mm

Hubraum : 497 cc

Leistung : 90 PS bei 10.500 U/min bis

122 PS bei 11.250 U/min

Bauzeit : 1976 - 1979

