5. Jahrgang
T10856E

GUMMIKUH&

5,90 DM
ös 50 · sfr 5,90

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

PAST perfect

3 • 1994
15. März 1994
bis
14. April 1994

motorradgeschichte(n)

58

INHALTS-AUSWAHL & BESTELL-SERVICE

Schwerpunktthemen

Adler 4
Adler, von Dr. Paul Simsa 45
Adler M 250 S 39
AJS 350 16C (Trial) 14
Alaska-Reise 43
AWO 425 13
Barbour-Bekleidung 34
BMW R25/3 + Steib LS 200 52
BMW 256 von Walter Zeller 30
BMW R51/3+R50/5 25
BMW R 61 38
BMW R 69 S 48
BMW R 75/5 39
BMW R90S-Rennmaschine 32
BMW von Beinke 37
BSA A 10 32
BSA A 65 38
BSA Gold-Star DB 32 44
BSA Gold Star Motor 20
BSA Twins 8 -9
BSA/Norton Café Racer 12
Bücker-Werke 20
DKW 3
DKW Ingolstadt 50
DKW•IFA•MZ 36
Dnepr MT 12, Test 32
Dnepr MT 16TWD 9
Dnepr-Gespann 27
Ducati 860/900 GTS 47
Ducati 900 SS 31
Duo 1000 km-Test 45
Eigenbau BSA-Basis 31
EMW R35/3 11
England(Süden) Reise 49
Express-Werke 12
Fortschritt??? 30, 31
Garelli 350 Split Single 43
Gespann KS mit Panhard-Motor 17
Gilera Saturno "Piuma" 51
Gilera Strada 150 56
Harley-Davidson, Geschichte 29
Harley-Davidson, Hot-Rod-KH 41
Harley 61 cu.in. 8V- Racer 47
Hercules-Nürnberg I 31
Hercules-Nürnberg II 32
Hertweck, Carl 35
Honda in den 60er Jahren 28
Honda CB 500 F 10
Horex 5
IFA BK 350 35
IFA RT125 14
ILO-Motoren 23
Island, Mit dem Gespann in- 34
Isle of Man 14
Kawasaki Z 200 13
Kawasaki Z 900 42
Kawasaki 500 Mach III 44
Kawasaki ZK 900 Ltd 56
Laverda 750 SF 33
Laverda 1200 C3 55
Maico 8
Manxman 53
Matchless G50 40
Metisse G50 Mountaineer 36
Moto Guzzi 9
Moto Guzzi 25-26
Moto Guzzi V7 Spezial 54
Moto Guzzi Nuovo Falcone 46
Münch 26
MZ • Die Geschichte 24
MZ ES 250 18
MZ RT 125 21
MZ BK 350 15
Nimbus Typ II 53
Norton Commando 19
Norton Federbett 24
Norton Manx /Jawa-Motor 20
Norton/BSA Café Racer 12
Norton von E. Kruse 16
Norton Mularney-Manx 50
Norton John Player 52
NSU 2
Parilla 175 Sport 34
Rickman-Story 21,22,24
Rudge 250 41
Sanglas 500 S 11
Schottenring 1991 28
Silk-Zweitakter 23
Suzuki GT 750 45
Triumph (D) 6
Triumph-Twins (GB) 45,47, 48
Triumph T 140 E 48
URS 35
Velocette 27, 28
Velorex 38
Veteranen-Trial 27
Victoria 7
Vincent von E. Kruse 16
Vincent Grey Flash 56
Wales Reise 55
Westphal, Robert 20
Zündapp 1, 15, 16
Zündapp KS 900 4-Zyl. 49

Typenkunde

Ardie BD 176 2
AWO 425 25
BMW R26 1
BMW R50 13
BMW R51/2 5
BSA A 65 36
BSA Gold Star B34 27
DKW RT 200S 8
DKW RT 250/2 20
Ducati 350 Scrambler 14
Ducati 750GT 23
Dürkopp M 125A 11
Dürkopp MD 200 54
Gilera 150 21
Hercules K 125 BW 37
Hoffmann Gouverneur MP 250 24
Horex Regina 2 22
Horex Regina 350 4
IFA BK 350 28
JAWA 350 30
Laverda 750SF 12
Moto Guzzi Nuovo Falcone 10
MV Agusta 125 16
MV Agusta 750 S 41
MZ ES 250 15
NSU Max 34
Puch 125 SV(S) 175 SV(S) 38
Puch 250SG 19
Puch 250TF 26
Triumph BDG 250H 9
Triumph Boss 31
Triumph T 120R 18
Velocette Venom Clubman II 3
Victoria Bergmeister 44
Victoria KR 26 N 6
Yamaha XS 650 33
Zündapp 200S 17
Zündapp 250S Trophy 7
Zündapp KS 601 32
Zündapp Norma 29

Hist. Test- und Fahrberichte

Adler MB 250 S 28
Ardie BD 176 29
BMW R26 13
BMW R 50 36
Bücker Ilona II 27
DKW RT 175 S 30
Hercules K 101 55
Hercules K175S 8
Hoffmann Gouverneur 11
Honda CB 750 F 22
Horex Regina 4 10
Horex Resident 12
Horex Resident 31
Jawa 350 25
Maico 175 SS 19
Mars Stella 175 42
NSU Lux 24
NSU OSL 251 51
NSU Spezialmax 44
NSU Superfox 9
NSU Sport-Konsul 48
Panther KS 150 16
Simson Sport mit Stoye-SW 37
Suzuki GT 750 23
Triumph Boss 26
Triumph Cornet 32
Triumph Speed Twin 33
Triumph twenty one 18
Victoria Swing 17
Zündapp 175 S 51
Zündapp 250S 40
Zündapp Elastic 200/250 53

Technik

Akkus 42,43
Alu polieren 10, 35, 36
Alu eloxieren 49
Bleifreies Benzin 50
Bowdenzüge 23
Bremsen 21, 23
BSA B 40 Motor 46,47, 48
Dämpfer, hydraulische 36
DKW-Elektrik 41-43
Einspeichen 12
Entlacken 35
Gasgestänge für BMW´s 54
Gilstern 53
Gummirestaurierung 29
Haarriß-Prüfung 22
Helmtest (Jethelme) 30
Heizgriffe selbst bauen 34
Honda Zündanlagen 17
Hupen, Reparatur von... 40
Katalysatoren 45
Ketten 24 - 29
Kolben erneuern 31,32
Kurbelwelle wuchten 39
Lack f. japanische Motorräder 27
Lichtmaschinen (Honda) 22
Löten 37, 39
Materialanalyse 35
Pannenhilfeschema 33
Pulverbeschichten 39
Öl 8 - 10
Öl und Chemie 30
Öls, Eigenschaften des- 33
Regler, elektronische- 37
Reglereinbau 39
Rucksacktest 56
Schaltzeichen 38
Schrauben 4 - 7
Schweißtechnik 40
Simmerringe 8 - 11, 44
Seitenständer, Der sichere... 40
Stromprüfer 43
Technik gestern & heute 30, 31
Vergaser 1- 5
Warnblinkanlage 41
Zweitakt-Schmierung 19

Umwelt & Restaurieren

Asbest 14
Entrosten 54
Festgegangene Kolben 17
Gehörschutz 15
Hautschutz und Reinigung 19
Helme 20 - 21
Katalysator 24, 45
Kraftstoff 12
Lacke 18
Lärm 15
Ölbeseitigung 13
Reinigen mit Sprit 12
Säuren und Schutz 16
Verchromen 23 - 28

Interessiert? Ja!

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

Mindestbestellmenge : 3 Hefte

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

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

GUMMIKUH-Verlag
Am Deich 57 •
28199 Bremen

GUMMIKUH & PAST PERFECT AUSGABE 58

UNTERWEGS

Motorräder in Sinsheim : David Longstroke hat sich bei der zum 2.Mal stattfindenden Mottoradmesse umgesehen 34

Was gibt´s Neues aus Zschopau : Unser Nah-Ost-Experte Claus Uhlmann berichtet über seinen Besuch im MZ-Werk 54

Fahrbericht : Eine **550ccm Manx** mit einem **Seeley-Rahmen** fuhr Alan Cathcart bis zum Abwinken 42

Wintertreffen Augustusberg : Es wird von Jahr zu Jahr voller, nicht nur mit Ostprodukten 19

GESCHICHTE

Lehrzeiten und Ideale : Dr.Paul Simsa klärt auf über Fehler und Fortschritte der Motorradentwicklung 4

Historischer Test : Die **Maico M 200 S** wurde 1954 von Helmut Hütten für die Motorrundschau getestet 16

Scheunenfund : Eine **ISH Typ 49** taucht aus der Versenkung auf. DKW-Kenner erinnert dieses Gerät an die alte NZ 350 48

TECHNIK

Hebebühne selbst gebaut : Dazu noch für wenig Geld 20

BIKER´S SEELE

Das Wunder des selbst beweglichen Eisenhaufens : Erinnerungen von David Longstroke, Teil III 50

RUBRIKEN

Korrespondenz : Was die letzten 4 Wochen über unsere Schreibtische lief 9

Litera-Tour : Biker, Mädchen und Maschinen 15

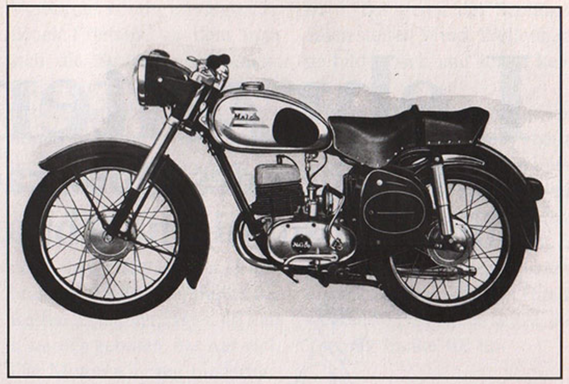
Kleinanzeigen : Such & Find 23

Händlerservice : Wer verkauft die GP 28

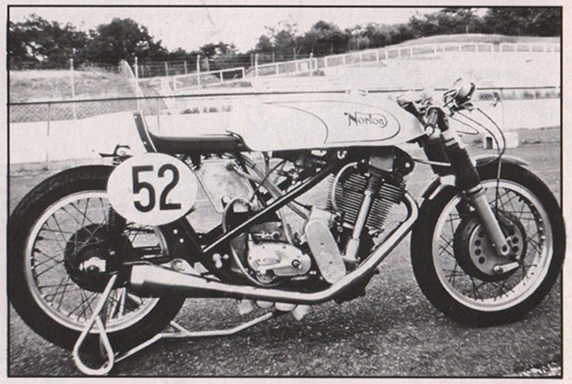
Termine & Treffen 39

Impressum 41

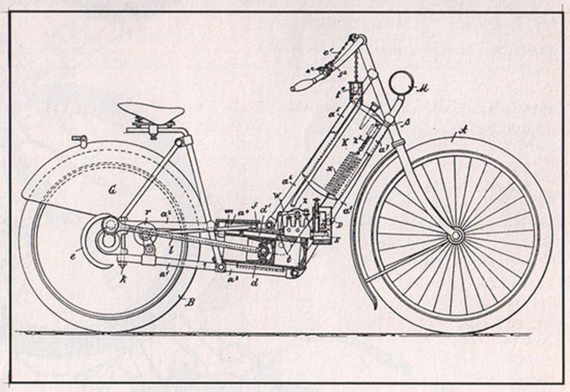
Bestellservice : Welches Heft ich unbedingt noch brauche 55



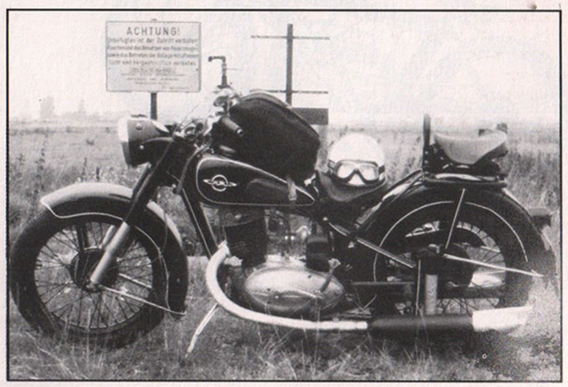
Motorrad mit Ganganzeige Baujahr 1954. Ein Historischer Test der Maico M 200 ab Seite 16



Ein Langhuber, wie er im Buche steht, die 500 ccm Manx ab Seite 42



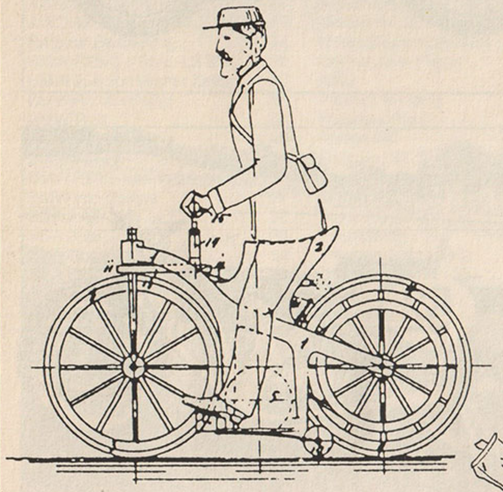
1894 wurde dieses Motorrad zum Patent angemeldet. Was hat sich bis heute getan ? Philosphisches von Dr. Paul Simsa, ab Seite 4

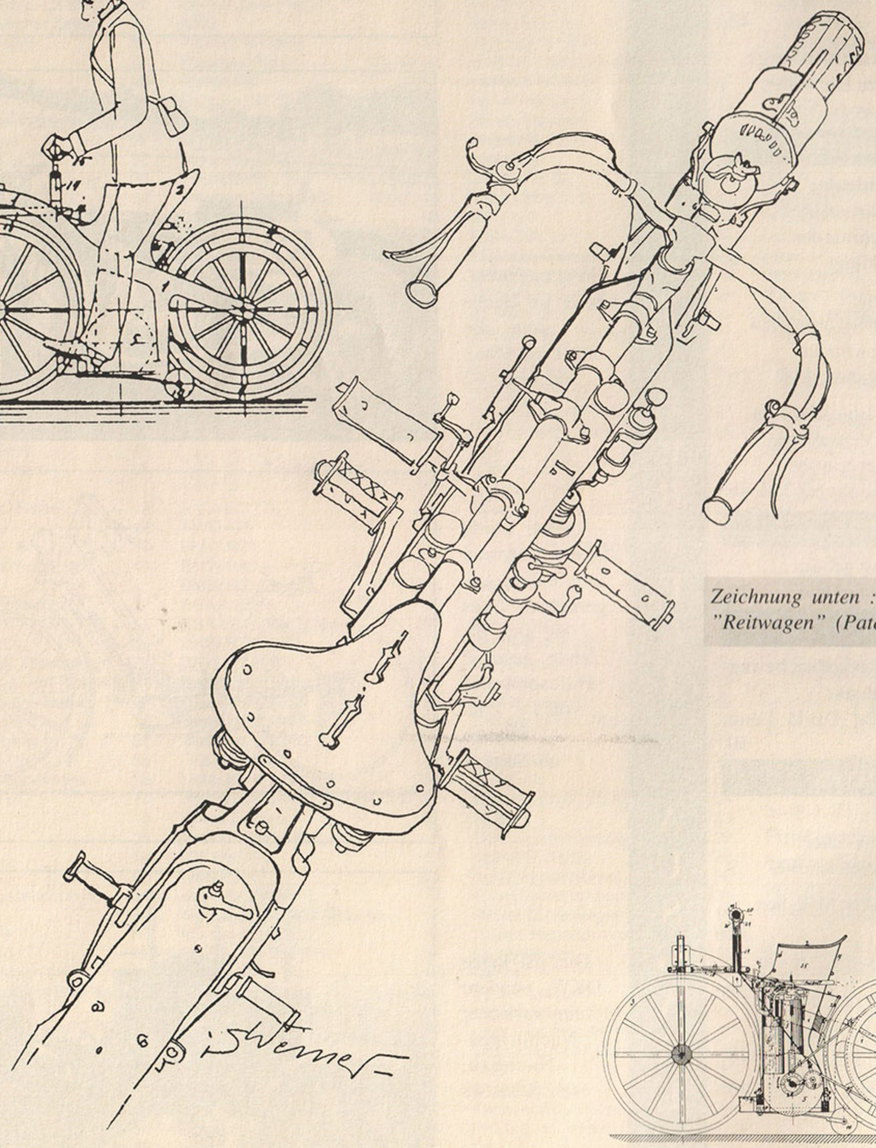


Dies ist keine DKW, sondern ein rusischer Nachkriegs-Nachbau, ab Seite 48

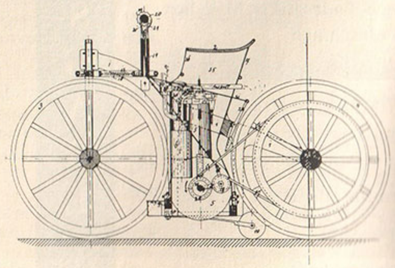
Lehrzeiten und Ideale

Die Epochen des Motorradfahrens
Eine philosophische Abhandlung von Dr. Paul Simsa





Zeichnung unten : 1885: Daimler-"Reitwagen" (Patentzeichnung)



Die Erfinder in allen Ehren, aber im vorigen Jahrhundert war die Erprobung noch Akrobatik. Ich habe mal das nachgebaute Daimler-Motorrad gefahren. Nachlauf Null und Stützrollen gegen Kurvenneigung: wer sein Gewicht wie beim Gespannfahren verlagert, dem hebelt die Stützrolle das Vorderrad hoch. Und doch hat Gottlieb Daimlers großer Konstrukteur Wilhelm Maybach das Prinzip Motorrad begriffen, das heißt den Gegensatz zum motorisierten Fahrrad. Die meisten anderen Erfinder bewiesen nur, wie es nicht ging, aber auch damit haben sie sich verdient gemacht: Irrwege wurden ausgelotet. Das Motorrad von Hildebrand & Wolfmüller anno 1894 wäre mit einem vernünftigen Triebwerk ein unschlagbares Vorbild für die Zukunft geworden: Lenkgeometrie vom Fahrrad, steifer Rahmen, tiefer Schwerpunkt, keine Tretkurbeln. Und es hatte Luftreifen, vorher war alles eine Plage für Mensch und Material.

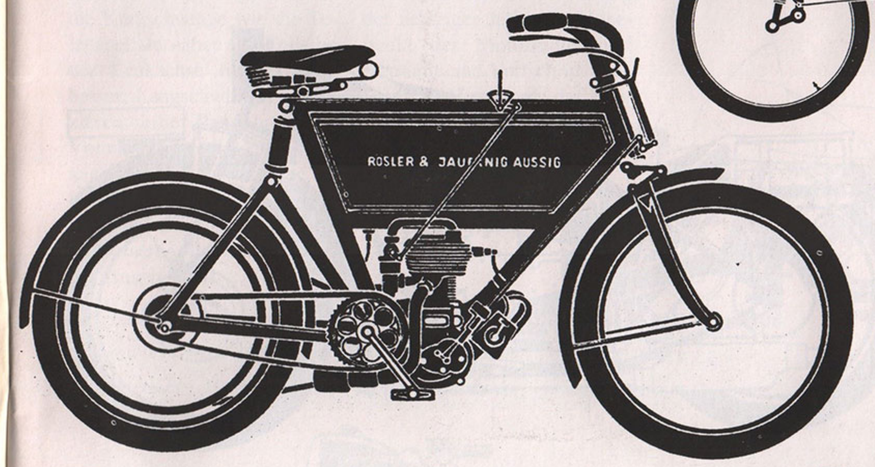
Aber die Zeit war fürs echte Motorrad nicht reif. Die Radler ersehnten eine Trethilfe. Frankreich war das Land mit den besten Straßen und dem aktivsten Publikum. Die De Dion-Bouton-Kleinmotoren waren noch zu schwer, sie machten mit der De Dion-Hinterachse das Fahrrad zum Dreirad, mit dem man unheimlich aus der Kurve kippen konnte. Zur Jahrhundertwende erschien der 10 kg schwere Werner-Motor über dem Vorderrad. Dieses Ur-Mofa lief über 30 km/h, am Berg wurde mitgetreten. Das kopflastige Wunder kam leicht zum Sturz, wobei die anfangs verwendete Glührohrzündung ein flammendes Inferno erzeugte. Es gab etliche Typen à la Werner, aber der Gedanke lag nah, den Motor vors Tretlager zu setzen.

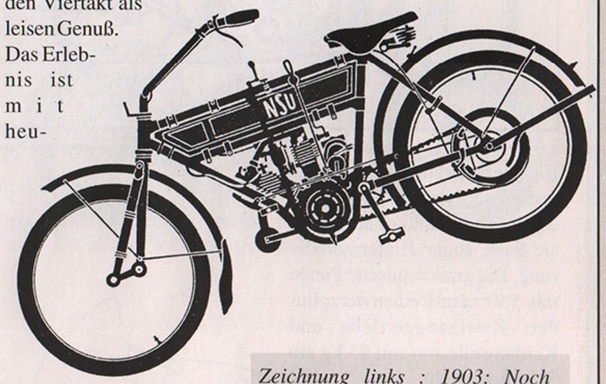
Fast auf einen Schlag vermehrte sich die Zahl der Fabrikanten. Für das Triebwerk mußte der Radstand gestreckt werden, der Motor-Radler saß senkrecht und lenkte mit dem langen Hirschgeweih, der Rahmen folgte flexibel der Richtungweisung.

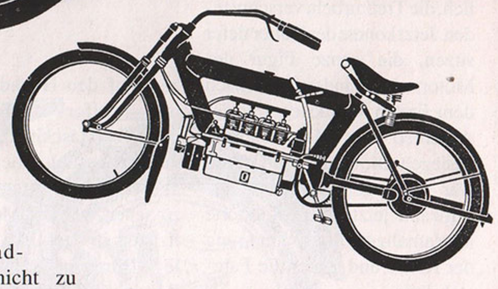
Wohl dem, der eine solche Antiquität mal fahren darf: das Lenkgefühl fürs vorauseilende Vorderrad ist ein unvergleichliches Erlebnis, zu dem man sich die Straßen von damals vorstellen muß, größtenteils unbefestigt. Zum Erlebnis gehörten einst die Hochdruckreifen mit Leinwandkarkasse. Sie wurden knallhart aufgepumpt, sonst drohten "Durchschläge" des Mantels. 5 bis 7 bar waren nötig, laut Garantie von Hildebrand & Wolfmüller mußte der Reifen 23 bar vertragen. 40 km/h wurden geboten, das war viel. Die Motoren zogen niedertourig mit satter Schwungmasse durch, sie zelebrierten den Viertakt als leisen Genuß. Das Erlebnis ist mit heutigem Motorradfahren nicht zu vergleichen, es hat eine eigene Qualität, ist sehr naturnah und kann mit Helm nicht genossen werden. Es bringt noch zum Bewußtsein, was Geschwindigkeit ist: 40 km/h sind Windstärke 6, das nennt der Seemann einen steifen Wind, Wellenberge bilden sich und Jollen kentern.

Es war eine Epoche, in der das Herz höher schlug beim Wunder der mechanischen Fortbewegung. Motorräder von heute wären beim kleinsten Defekt für immer gescheitert, denn es gab kein Kundendienstsystem, die Händler machten als Handwerker oft Ersatzteile selbst, die Technik mußte für ungeschulte Mechaniker und die Selbsthilfe durchschaubar sein. Nicht viel anders war es noch jahrzehntelang.

Die Motorräder der Frühzeit waren unglaublich leicht. Zum



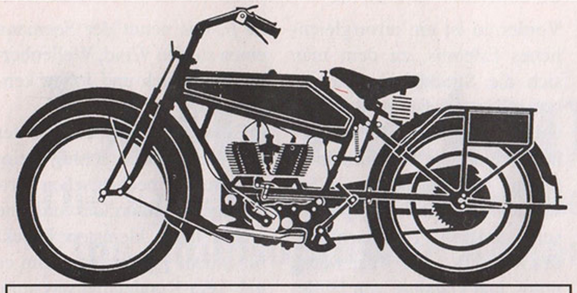


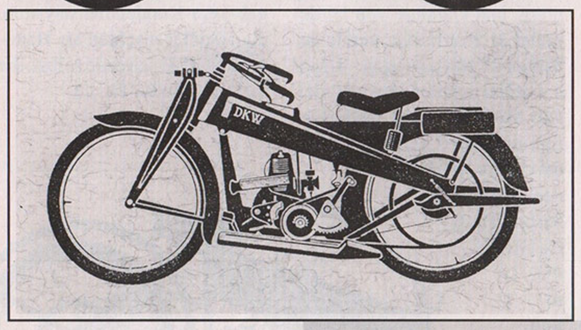


Zeichnung links : 1903: Noch Motor-Fahrrad, schon Hinterschwinge

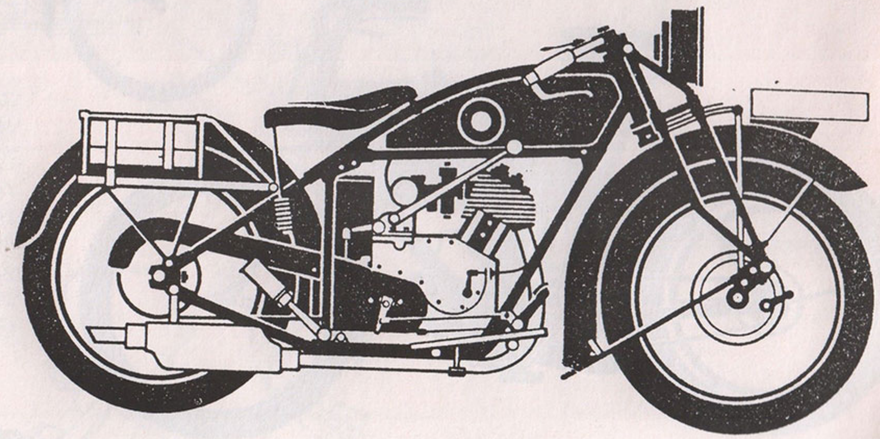
Zeichnung oben : 1905: Rahmen gestreckt, Federbein-Schwinggabel

Zeichnung unten : 1910: 750 ccm Vierzylinder, aber nur 95 kg Gewicht





Zeichnung oben : 1915: Kickstarter, motorradgemäße Sitzposition
Darunter : 1926: DKW-Zweitakter und Preßstahlrahmen revolutionär
Unten : 1929: Standardbauweise, hier "Spandauer Springbock"



Beispiel wog anno 1910 die 380 ccm Wanderer mit Zweizylinder-V-Viertaktmotor nur 50 kg, sie hatte sogar Hinterradfederung. Die amerikanische Pierce mit 750 ccm-Reihenvierzylinder, Zweiganggetriebe und Kardanwelle war mit 95 kg ein Schwergewicht.

Schnelle Fahrer duckten sich hinter heruntergewinkelten Lenkern, im Sport wurde das klassische Motorrad geboren. 1910 war das Getriebe noch umstritten, der Motor sollte elastisch sein, der Fahrer notfalls mittreten, aber mit zunächst zwei Gängen ließ sich mehr herausholen. Das Getriebe machte den Kickstarter möglich, die Tretkurbeln verschwanden. Jetzt konnte der Fahrer tiefer sitzen, die ganze Figur des Motorrads veränderte sich, nach dem Ersten Weltkrieg war der Abschied vom Motor-Fahrrad besiegelt. Die Hinterradfederung war selten geblieben und verschwand jetzt ganz, sie störte bei damaliger Dimensionierung der Rohre und Lager die Fahrstabilität.

Sehen wir ab von den ungewöhnlichen Konstruktionen, so war der Klassiker gegen Mitte der zwanziger Jahre ein tolles Instrument: Ob leichter Zweitakter oder Viertakt-Donnerbolzen, auf den Hochdruckreifen mit straffer Lenkauslegung waren es Maschinen, die genau die Straße fühlen ließen - hart, aber präzise. In alten Filmen ist zu sehen, wie die Motorradpolizisten in den USA ihre Harleys beherrschen, und auf den Rennpisten zeigten sich die Meister, die nicht begeistert waren, als die Ballonreifen aufkamen: Cord sind gezwirnte Fäden, parallel zueinander in den Gummi gebettet. Diagonale Lagen bilden die Karkasse. Das macht den weit geringeren Luftdruck möglich, mehr Komfort, weniger Pannen und viel längere Lebensdauer der Reifen.

Für die Autofahrer war es eine willkommene Revolution. Motorradfahrer diskutierten heftig. Die Fahreigenschaften stimmten nicht mehr, das Gefühl für die Straße ging verloren. Nicht jeder Konstrukteur lernte schnell zu. Etliche Firmen verdarben sich mit Springböcken den Ruf, das Wort blieb am D-Rad hängen, dem "Spandauer Springbock". Verlängerter Radstand und straffere Lenkung waren Rezepte für Neukonstruktionen, Gabel- und Lenkungsdämpfer waren hilfreich, aber ich habe die 500er NSU TS von 1928 besessen, die unheimlich ins Stampfen kommen konnte. Für die legendäre OSL-Konstruktion des Briten Walter William Moore in den dreißiger Jahren gab es Luftdruck-Geheimtips, starke Motoren in den Standardfahrwerken mit Trapezgabel erforderten Könner am Lenker. Den Löwenanteil am Markt hatten problemlose Motorräder bis 200 ccm, in Deutschland seit 1928 steuer- und führerscheinfrei. DKW wuchs damit zum größten Motorradwerk der Welt. 7 PS wurden zur Standardleistung dieser Klasse. Die brave Zündapp DB 200 wog 117 kg und lief 85 km/h - lief und lief bis in die fünfziger Jahre.

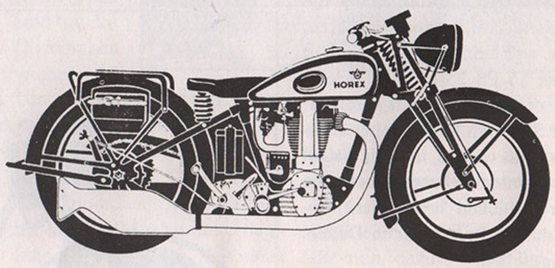
Das nächste Kapitel Fahrwerkstechnik war schon überfällig. BMW entwickelte 1935 die Telegabel, bald kam das Thema Hinterradfederung wieder auf. Der Gewichtszuwachs für den guten Zweck erschien nicht als Sünde. Die wunderschöne Halbliter-BMW R 5 mit starrer Hinterhand kam 1936, sie wog 165 kg und lief mit ihren 24 PS nahezu 140 km/h. 1938 wurde sie zur R 51 mit Geradweg-Hinterradfederung weiterentwickelt und wog nun 182 kg bei unveränderter Motorleistung: über zehn Prozent Mehrgewicht. Ist das viel oder wenig? Die Frage kam in den fünfziger Jahren oft auf. Sie knüpften am Stand von 1940 an. Die Horex Regina verdankte ihren Charme nicht zuletzt dem geringen Gewicht, mit nur 143 kg und 18 PS, Telegabel und Geradweg-Hinterradfederung überforderte sie anfangs manche Fahrer, die nur eine Handvoll PS im Trapezgabel-Standardfahrwerk gewöhnt waren. Mir lag die untersteuernde Lenkung, die dann geändert wurde, ich habe die Regina auch etwas lieber gefahren als die 1955 folgende, weit komfortablere Resident, die mit 150 kg auch bemerkenswert leicht war. Für die Ära der Hinterschwingen mußte Know-how erarbeitet werden, tiefes Einfedern hinten irritierte die Lenkung. Guzzi war Pionier und ein Fall für sich. Puch machte vorsichtig mit 15 mm Federweg den Anfang. Vorn konkurrierten Kurz- und Langschwingen mit der Telegabel, bei Express sogar eine gezogene. Die Adler M 250 mit der leichten Gabel und perfekter Geradwegfederung hinten wog 126 kg, die MB 250 mit der neuen Kurzschwingengabel 145 kg, die Sprinter mit Hinterschwinge 170 kg. Die MB-Gabel war perfekt auf die Geradweg-Hinterradfederung abgestimmt (111/45 mm Federweg, mit der Schwinge nicht so ideal). Argument für die Kurzschwinge wie die Telegabel: Je näher alle Teile an der Lenkachse liegen, desto besser; Langschwingen provozieren eine Pendelneigung. Vorteil der Schwingen war das leichte Ansprechen, aber die Telegabeln siegten am Ende dank weniger Bauaufwand nebst Verbesserung der Stabilität und des Ansprechens.

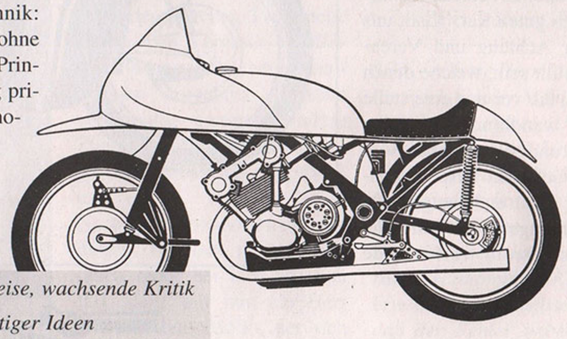
Es gab gewaltige Meinungsverschiedenheiten in Sachen Doppelschwinge. Für mich war die BMW keine Gummikuh, aber die Tornax-Josephine eine Bauchtänzerin. Der mechanische Lenkungsdämpfer war allgemein serienmäßig, das nötige Fingerspitzengefühl der Fahrer wurde vorausgesetzt. Die meisten waren jedoch verhinderte Autofahrer ohne tieferes Interesse, da hat sich die Branche total verkalkuliert. Die Japaner haben in besseren Zeiten die neue Motorradliebe erzeugt.

Auftakt und Maßstab für die Zukunft nach dem Krieg war die Federbett-Norton von 1950 mit Telegabel und Federbein-Hinterschwinge. Während die Branche in die Pleite rutschte, kristallisierte sich die klassische Bauweise als Norm auch für die neue Zukunft heraus. Für mich ist die Epoche bis Anfang der achtziger Jahre der Höhepunkt der Motorradtechnik: Vernunft und Fortschritt ohne Pippifax. Hier wurde das Prinzip optimiert, Fahrleistung primär aus dem Fahrwerk zu holen. Motorleistung, die nicht auf den Boden kommt, ist physikalisch nicht vorhanden.

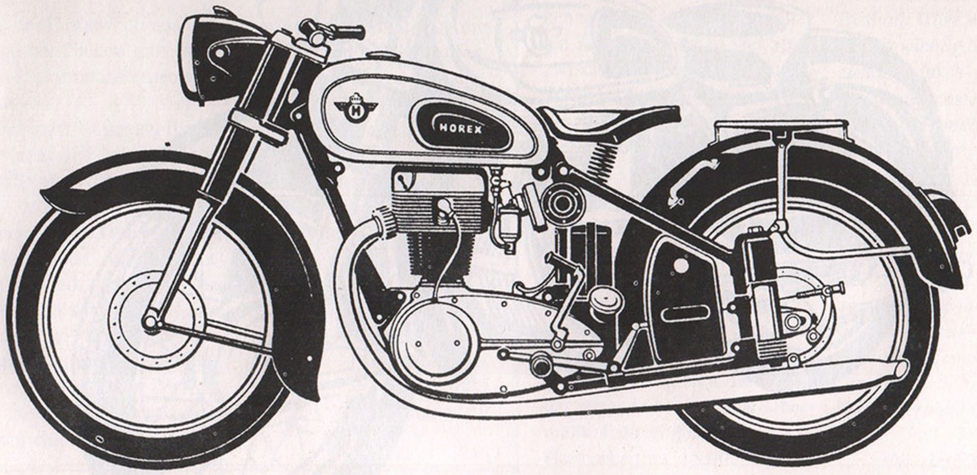
Seitdem ist die Motorradentwicklung zum Schaugeschäft ausgeufert. Geschäftserfolg beweist nicht, daß eine Konzeption in Ordnung ist. Phantastische Triebwerke mit astronomischem Leistungsüberschuß irgendwie auf Räder zu setzen, das ist technisch so unsinnig wie ein Geländewagen für die Leopoldstraße oder 200 km/h in der Sahara.

Und die Tester, ach: fahren auf Enduros nach Italien und notieren in München, auf einem ordentlichen Straßenmotorrad wäre es besser gewesen. Ich bin nicht immun gegen Verführungen und Spezialisierungen, aber was findet da eigentlich statt? Ich muß es nicht mitempfinden, jede Generation hat ihren Spaß, und die Leute von heute fallen weniger auf die Nase als die Helden der Vorzeit. Aber ich erinnere daran, daß mit jeder neuen Epoche auch etwas verlorengeht, der Zweifel am Fortschritt fährt in die Zukunft mit.





Zeichnung oben rechts : 1937: Immer noch Standardbauweise, wachsende Kritik
Darunter rechts : 1954: Kurzschwinge vorn, Objekt vielfältiger Ideen
Unten links : 1950: Telegabel, Hinterradfederung, geringes Gewicht



Wenn wir alle ärmer werden, wird es nötig sein, an Gutes von gestern zu denken, man vergleiche Leistungsgewichte mit Autos. Noch niemals mußte man jeden Schwachsinn mitmachen. Ich mag auch keine modische Nostalgie. Wer mir ein Polster, das auf zwei Federchen aufsetzt, als Schwingsattel verkaufen will, kann mir sein ganzes Nostalgiemotorrad nicht verkaufen. Ich will kein ultradickes Hinterrad, denn ich sehe keinen Sinn im Wandern des Auflagepunkts und mißbrauche die Leistung nicht zum Radieren, ich will keine sechs Gänge für eine 17 PS 250er, statt dessen Schwungmasse nach guter, alter Sitte. Ich will die alten Zeiten nicht wieder, aber sie haben Motorräder hervorgebracht, die ihresgleichen heute nicht finden, von Fortschritt in Details abgesehen.

Ein altes Zitat, das sich auf die Astronomie bezieht, vermittelt einen guten Rat: "Laßt uns von der Achtung und Verehrung erfüllt sein, welche denen gebührt, die vor uns eine steile Straße wandernd den Weg geöffnet und geebnet haben. Von diesen Gefühlen beseelt, können wir zwar auf mangelhafte Beobachtungen und auf die Wahrheit weit verfehlende Spekulation stoßen, aber wir werden nie etwas Absurdes, Lächerliches oder den Regeln der gesunden Vernunft Widersprechendes finden. Wenn heutzutage wir, die späten Enkel jener berühmten Meister, aus ihren Irrtümern und Entdeckungen Gewinn ziehen und zum Giebel des von ihnen gegründeten Gebäudes emporsteigen, mit unserem Blick einen weiteren Horizont umfassen können, so wäre es törichter Hochmut, deshalb zu glauben, daß wir eine weitertragende und schärfere Sehkraft als sie hätten. Unser ganzes Verdienst besteht darin, daß wir später zur Welt gekommen sind."

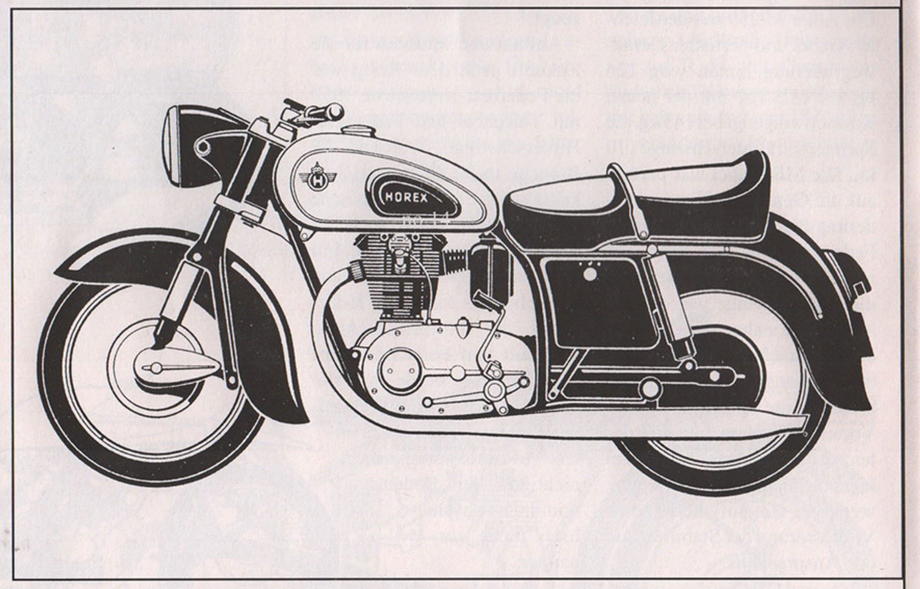
Paul Simsa

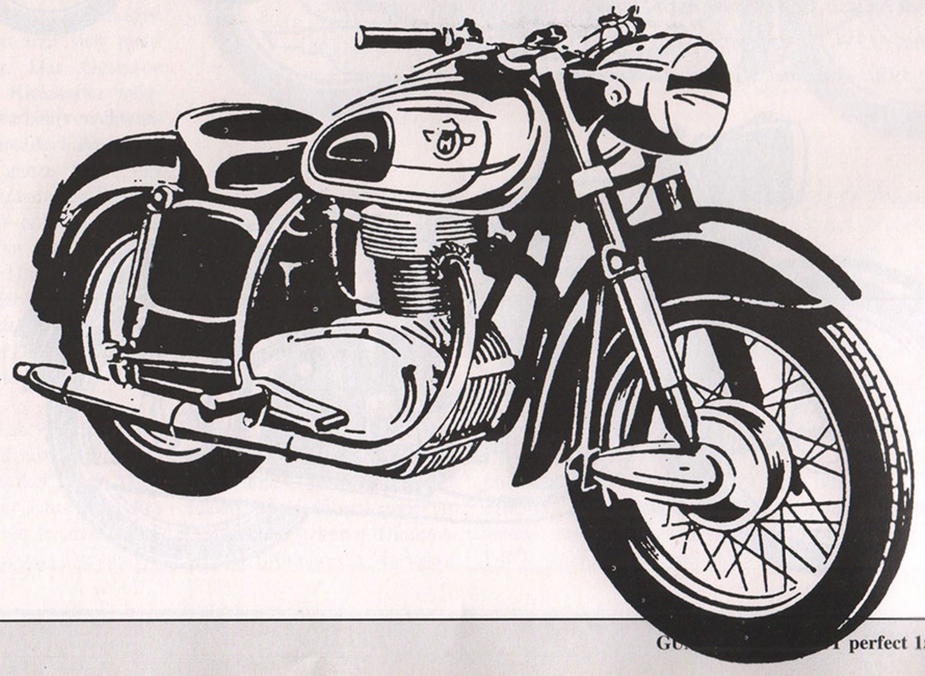
Zu den Bildern:

Die Profilzeichnungen der Motorräder erinnern unverwechselbar an den Künstler, der wie kein anderer den Geist der Konstruktionen mitempfunden hat: Siegfried Werner. Sie sind der "Geschichte der Windsbraut" entnommen, der berühmten Horex-Druckschrift mit Text von Helmut Werner Boensch, der als kritischer Berater und Publizist ebenso unübertroffen geblieben ist. Dieser Beitrag ist ein Gruß an ihn.

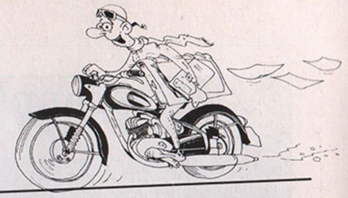
Zeichnung unten : 1956: Langschwinge vorn, ein unvergessenes Optimum

Darunter : Horex Resident



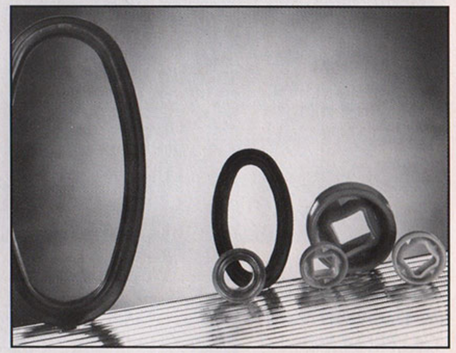


KORRESPONDENZ



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

Falsche Luft

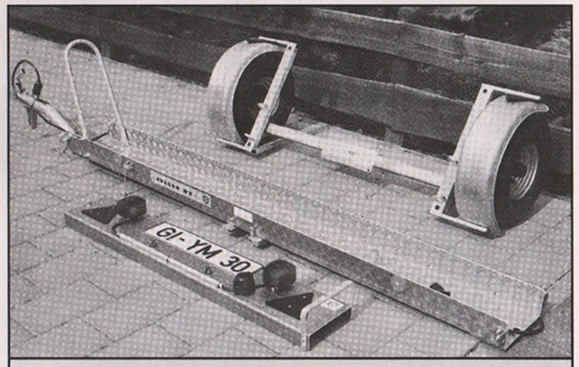


Liebe Gummikühe!
Ich habe ein großes Problem mit meinem Oldie-Motorrad. Vielleicht könnt Ihr mir weiterhelfen oder diesen Brief in der Gummikuh abdrucken.
Im September letzten Jahres erstand ich eine Triumph BDG 250 H von 1953, die zwei Jahre zuvor komplett restauriert worden war. Bis Frühsommer letzten Jahres hatte ich - abgesehen von ermüdeten Bowdenzügen und Ketten - ungetrübten Fahrspaß. Dann machte sich jedoch folgender Effekt bemerkbar: Der Motor fängt urplötzlich an, hochzudrehen, so als wenn er Vollgas bekommt. Dabei entwickelt er jedoch nur geringe Kraft, der geschilderte Effekt macht sich also v.a. im Leerlauf oder bei gezogener Kupplung bemerkbar. Genauso plötzlich, wie dies auftritt, ist es auch wieder verschwunden (2 km hochdrehen, 40 km o.k., 1 km hochdrehen, 65 km o.k., 5 km hochdrehen, ... usw.).
Ein Bekannter vermutete die Ursache in einer Gemischabmagerung durch Verstopfung des Vergasers - ein Feinfilter wurde vor die Schwimmerkammer gebaut. Doch schon bald trat das Hochdrehen wieder auf.
Um es kurz zu machen: Es ist immer schlimmer geworden, mittlerweile fängt der Motor schon nach 10 Sekunden zu spinnen an, auch wenn er vorher kalt ist. Dazu kommen dann innerhalb kürzester Zeit noch Glühzündungen. Ich habe alles ausprobiert: verschiedene Vergaser des gleichen Typs, neue Düsen, den Vergaser auf Undichtigkeit geprüft, neuen Benzinhahn eingebaut, Ölkohle vollständig entfernt, andere Zündkerze, die Wellendichtringe auf beiden Seiten geprüft usw.
Nachdem niemand jemals von diesem Problem gehört hatte (auch nicht bei der Triumph IG), sagte mir nun ein Herr Cochems aus Mölln, der sich wohl kommerziell mit Triumph beschäftigt, dieses Symptom kenne er, das läge an abgenutzten Kolben: es sei zu viel Spiel zwischen Kolben und Zylinder. Wenn sich der Motor während des Betriebs erwärmt, würden die im Kurbelgehäuse befindlichen Öl- und Benzinreste verdampfen und könnten sich dann zwischen Kolben und Zylinder vorbeidrücken. Im Verbrennungsraum angelangt, würden sie das unkontrollierte Hochdrehen verursachen. Um Abhilfe zu schaffen, was er mir auch anbot, müßten die Zylinder ausgedreht und neue Übermaßkolben eingebaut werden, Haltbarkeit ca. 15.000 km.
Das hätte ich auch längst machen lassen (für mehrere 100 DM), wenn nicht sämtliche meiner Motorrad-Bekannten den Kopf ob dieser Erklärung geschüttelt hätten. Tja, was meint Ihr nun dazu? Wißt Ihr die Ursache, kennt Ihr vielleicht jemanden, der mir helfen kann?

Felix Ludwig, Reinheim

Sehr geehrter Herr Ludwig,
Auch ich bin der Meinung, daß das beanstandete Übel des Hochdrehens ihre Ursache in verschleißbedingter Gemischverknappung hat.
Aber ich glaube nicht an die Theorie, nach der im Kurbelraum verdampfter Kraftstoff bzw. Ölrest der Auslöser ist bzw. daß der Fehler unbedingt an zuviel Kolbenspiel in den Zylindern zu suchen wäre.
Deshalb wäre es natürlich zunächst wichtig, den Verschleißzustand durch genaues Nachmessen festzustellen, ehe an das teure Experiment mit Ausschleifen und neuen Kolben gegangen wird.
Wie kommt denn die Werkstatt zu der Festlegung auf 15.000 km Lebensdauer? Sie schreiben zwar, daß der ganze Ansaugweg auf falsche Luft kontrolliert wurde - auch die Wellendichtungen. Aber gerade bei diesen würde ich die undichte Stelle vermuten.

Obering. Siegfried Rauch



Motorradanhänger : "Follow me"

Von der Firma Wolf aus Biebertal bei Gießen gibt es einen Motorradanhänger zum Zerlegen.
Der Hänger ist gebaut für ein Motorrad und hat das geringe Eigengewicht von 79 kg. Die Nutzlast von 371 kg erlaubt sogar den Transport einer Elektra-Glide mit komplettem Zubehör. Alle Teile des Anhängers sind aus Alu- oder verzinktem Stahlblech (die Reifen natürlich nicht).
Zerlegt hat er den Vorteil, auf dem Dachgepäckträger Geschwindigkeiten über 80 km/h mitzumachen, ohne die Aufmerksamkeit der Uniformierten auf sich zu ziehen. Wer sich für solch einen Anhänger interessiert und knapp 1.500,- DM dafür ausgeben will, muß sich das gute Stück allerdings in Biebertal bei den motorradbegeisterten "Wolfs" selbst abholen.
Die Adresse:

Wolf-Anhängerbau
An der Amtsmannsmühle 8
35444 Biebertal
Tel.: 06409-1600
Fax: 06409-2208

Gespannlehrgang für Einsteiger

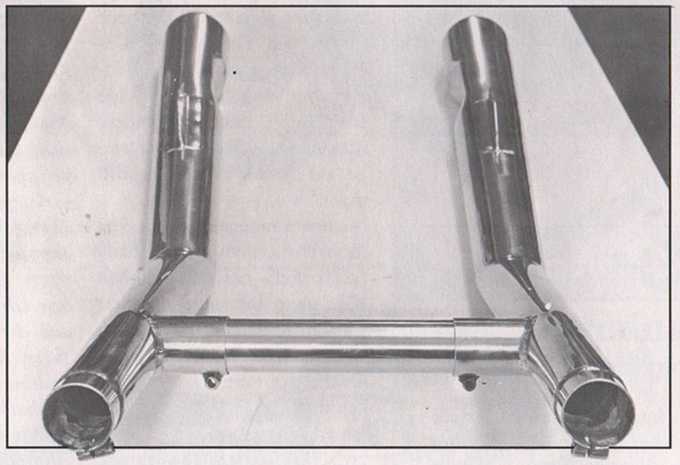
Firma Sauer in Karby veranstaltet zusammen mit einer Fahrschule am letzten Maiwochenende einen Gespann-Lehrgang für Anfänger. Selbst Leute, die kein eigenes Dreirad haben, können mitmachen, da Sauer Schulungsgespanne zur Verfügung stellt. Anmeldung bei: Sauer, Karby bei Kiel, Tel.: 04644-893

LeMansI+II-Fahrer, aufgemerkt:

VA Aumann aus Brettorf bietet jetzt V2A-Auspuffanlagen für die **Moto Guzzi LM I + II** an. Die Spezialisten aus dem kleinen Ort in der Nähe von Bremen haben es geschafft, die Lafranconi-Dämpfer mit wenigen Kompromissen nachzubauen. Nur die Falznaht und der Propeller in der Auslaßöffnung mußten aus Kostengründen eingespart werden. Der Satz Dämpfer mit Interferenzrohr kostet 790,- DM (der "Originale" liegt auch bei ca. 800,- DM) bei einer Garantiezeit von 5 Jahren auf Material und Verarbeitung. Neu im Programm ist auch ein V2A-Schalldämpfer für die **Gilera Strada 150**. Kostenpunkt: 380,- DM.

Wenn die Biegewerkzeuge mitmachen, gibt es auch bald einen Niro-Krümmer für die **MZ TS-Modelle**. Der Preis hierfür steht allerdings noch nicht fest.

Bezug : VA Aumann, Haidhäuser 2, 27801 Brettorf, Tel : 04432 - 1610



Motorrad-Korso gegen Sozial-Torso

Mit einem Korso werden rund tausend Motorrad-Fahrerinnen am Ostersonntag ps-stark dagegen protestieren, daß unser Sozialstaat zu einem Sozial-Torso verkümmert:

Mit Motorenlärm will der Veranstalter, der Motorrad-Club "Kuhle Wampe Köln", die Lethargie stören, mit der wachsende Obdachlosigkeit, Arbeitslosigkeit und Ausländerfeindlichkeit nur noch achselzuckend hingenommen werden.

Die Korso-Teilnehmerinnen treffen sich am Ostersonntag um 10 Uhr am Verteilerkreis Köln (Autobahnkreuz Köln-Süd). Die Abschlußkundgebung findet um 14.30 Uhr in der Innenstadt statt. Info-Telefon: 0221-342377 (13-18 Uhr).

Motorrad-Club Kuhle Wampe, Köln

EinallerletztesMal

(Ausgabe 57, Gasgestänge BMW,)

Lieber Udo, ich schmolle überhaupt nicht, ich habe nur eingesehen, daß ich ein7en Fehler gemacht habe, indem ich meine Leserbriefe vielleicht etwas unsachlich formuliert habe, außerdem wollte ich vermeiden, daß daraus so eine ellenlange Leserbrief-Fehde entsteht, wie sie zum Beispiel vor einigen Jahren mal im Infoblatt des CBBC ausgewalzt wurde. So etwas hasse ich wie die Pest, das bringt auch überhaupt nichts. Ich glaube, es ist besser, so etwas mal auf einem Treffen bei einem oder mehreren Bieren auszudiskutieren. Entweder wird man sich dann irgendwann vertragen, oder einer kriegt am Schluß was auf´s Maul. Ich muß Volker zumindest in einem Punkt recht geben : Ich bin wirklich kein "Biker", sondern nur ein ganz normaler Motorradfahrer, und der war ich wahrscheinlich schon, als Volker noch mit ´ner Trommel um´n Weihnachtsbaum gerannt ist ! Also bis bald,

Jörg Niemeyer

Hoffentlich !!! Die Redaktion

Brille nervt !

(Ausgabe 57, Brillenschlange)

Hallo Leute! So, nun ist's aber gut! Ich verfolge schon einige Zeit die Leserbriefschlachten der letzten Ausgaben. Es nervt! Leserbriefe sollen doch Anregungen geben und nicht, wie es in bekannten Motorradillustrierten schon jahrelang üblich ist, den unerträglichen Profilierungsdrang der Detailfetischisten und Prinzipienreiter befriedigen. Klar, technische Details sind interessant, aber ich will doch nur fahren! Entweder übernehme ich einen Kniff - oder eben nicht! Niemand weiß alles. Ich hoffe, Ihr verzeiht, daß ich kein Foto von mir mit meiner tollen Superbrille auf meiner tollen Supermaschine beilege ...

Christian Düw, Emden

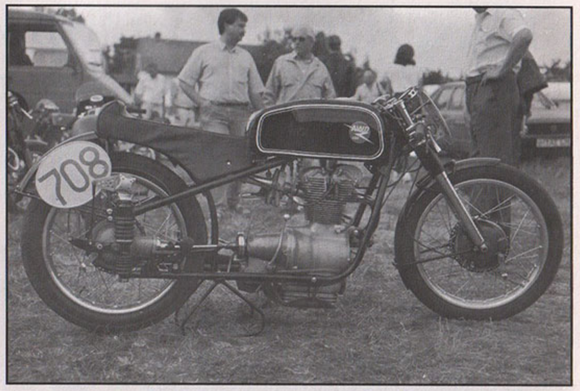
... Auf die Plätze - fertig - los. Eine neue Schlacht kann beginnen. *Rainer*

TÜV-Ratgeber

Hallo! Da man ja nach jeder abgeschlossenen Restauration oder ähnlichem zum TÜV muß, der ja in unseren Kreisen gefürchtet ist, hier ein Tip. Es passiert ja oft, daß diese Prüfer einem Sachen erzählen, die man nicht nachvollziehen kann bzw. auf irgendwelche verweisen, in denen dies und jenes steht und man das leider nicht nachprüfen kann. Deshalb habe ich mir für 12,90 DM das Buch "Straßenverkehrsrecht" vom Beck Verlag Nr. 5015 gekauft, um diesen Leuten mit ihren eigenen Mitteln zu kontern. Wie es ausgeht (die MZ RT muß noch zum TÜV), kann ich Euch später berichten. Aber ein Beispiel kann ich schon liefern: Bei meinem letzten TÜV-Termin (Berlin Roller) stürzte sich einer der Prüfer auf den Haltegriff des Soziussitzes und wackelte fleißig daran herum. Auf meine Frage "Warum?" sagte er mir, laut StVZO müsse der Haltegriff beweglich sein, also ein Starrer - wie an der RT - ist verboten. Ich mußte ihm ja glauben, das Gegenteil konnte ich ihm ja nicht beweisen. Bis jetzt. Laut meines Buches 35a StVZO "müssen Krafträder, auf denen ein Beifahrer befördert wird, mit einem Sitz, einem Handgriff und beiderseits mit Fußstützen für den Beifahrer ausgerüstet sein". Aha. Wie der Griff beschaffen sein muß (starr oder beweglich), davon steht da nichts. Daß so ein Griff nicht scharfkantig sein darf, ist ja klar. Also hat mich der Prüfer belogen. Aber denen werde ich es schon zeigen, nicht mit mir. Wie das Ganze ausgeht (mit der RT), werde ich Euch noch berichten. Noch ein Hinweis: In dem Buch sind auch die Bestimmungen des Einigungsvertrages zur StVZO enthalten, was sehr interessant für Besitzer von DDR-Fahrzeugen sein dürfte. So, nun genug mit der Werbung.

Im freundlichen Zweitakt
Marko Greese, Gütersloh

AWO-Bremsen im Austausch



Hallo, liebe Gummikühe!

Eure Zeitschrift gefällt mir sehr gut. Besonders die Artikel über Engländer oder solche wie "Schweden, Norwegen - von wegen!" mag ich, letzteren ganz besonders, da ich solche Erlebnisse ziemlich gut nachvollziehen kann. Das Schöne ist, beim Lesen kann ich schmunzeln, beim Selbsterleben sahen die Reaktionen mitunter ganz anders aus!

Jetzt noch einen schönen Gruß an Henning Kreter aus Chemnitz. Ich hatte vor einiger Zeit das gleiche Problem mit den AWO-Bremsen. Beim AWO-Service in Leipzig habe ich im Austausch neu beklebte Bremsbacken bekommen (das Paar ca. 30,- DM). Ist allerdings schon ein Weilchen her. Die Adresse: AWO-Service, Pittlerstraße 31, Leipzig, Tel.: 0341-2123314.

Jens Wittig, Lauchhammer

Still going strong

Oldie-Interpreten aus dem Revier feiern Erfolge

Seit Mitte der 60er Jahre hat sich in der internationalen Musikszene einiges verändert. Die Musik der "Swinging Sixties" gewinnt jedoch zu ihren alten Freunden jedes Jahr neue dazu. Den sechs Musikern, die seit mehr als zwanzig Jahren unter dem Namen "SERVANTS" (Diener) gemeinsam spielen, kann dieser Trend nur recht sein. Ihr musikalisches Repertoire orientiert sich an den Hits der Minirockära: Titel von den Beatles, Tremeloes, Hollies und den Beach Boys lassen auch heute noch Säle kochen. Schon seit einigen Jahren sind die Jungs von der Ruhr häufig als Vorgruppe anderer All-Time-Greats zu finden. So traten sie bereits mit den Lords, Tremeleos, Marmalade, Smokie, Sweet und wohlbekannten Namen der Pop-Szene auf. Vor fünf Jahren spielten Alfred Brückner, Wilfried Burgmer, Gerd Klossek, Hartmut Ristow, Peter Schlager und Bernhard Wedding sogar in der Heimat der Beatles, dem Cavern-Club in Liverpool. Der Erfolg blieb dort genausowenig aus, wie bei einem Auftritt ein Jahr später in der Zeche Zollern, Dortmund. Dort fielen die gesangstarken Westfalen scheinbar TV-Gewaltigen auf. Diese engagierten die Musikusse "vom Fleck weg" für die Sendung "WDR-Treff". Der Erfolg ist den Sechs aber nicht zu Kopf gestiegen. Da sie nicht hauptberuflich von ihrer Musik leben, können sie die Sache nach wie vor "locker angehen". Das Entscheidende für die Oldie-Beatniks ist nach wie vor der Spaß an der Sache. Und das merkt man... Übrigens : Die Amateurband probt in einem Studio, von dem auch Profis nur träumen können. Es eignet sich hervorragend für Aufnahmen, wovon natürlich auch andere Bands bei Bedarf profitieren können.

Andy

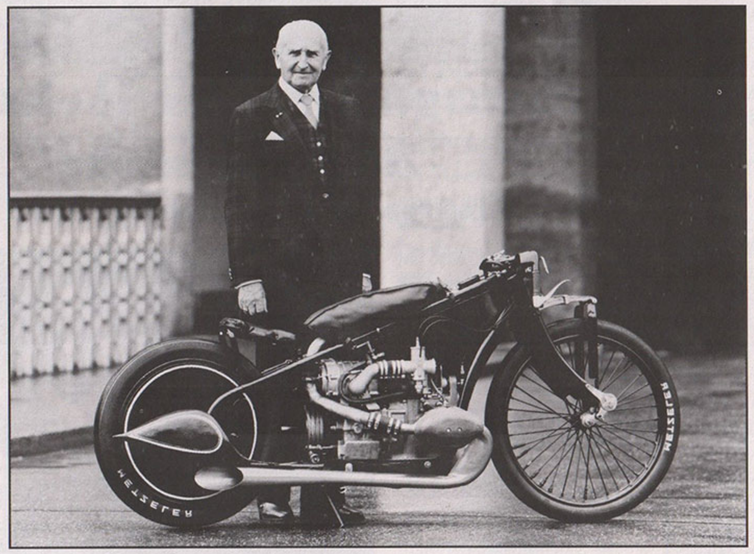
Termine 1994 :
19. 3. - Oldie-Nacht Päd.Zentrum Lütgendortmund
14. 5. - Oldie-Nacht Schulzentrum Kirchlinde
12. 6. - Kulturtage Sonsbeck
29. 7. - Oldie-Abend, Marktplatz Gelsenkirchen-Hassel
10. 9. - Beat unterm Förderturm, Zeche Zollern Dortmund
14. 10. - Schulzentrum Gelsenkirchen-Erle

Kontaktadresse :
Bernhard Wedding, Ludwig-Dürr-Weg 2, 45883 Gelsenkirchen, Tel. 0209 - 48572

Ernst Henne, der für BMW 76 Weltrekorde fuhr, feierte am 22. Februar seinen 90. Geburtstag

Ernst Henne ist nicht nur für BMW, sondern auch für den deutschen Motorsport ein lebendes Monument, ein echtes Denkmal. Um so mehr, als er bei fast ungetrübter Gesundheit am 22. Februar dieses Jahres seinen 90. Geburtstag feiern konnte.

Obwohl er nach dem 28. November 1937, als er auf der Autobahn zwischen Darmstadt und Frankfurt innerhalb von zwei Stunden nochmals 12 Weltrekorde fuhr und die absolute Bestmarke auf zwei Rädern auf 279,503 km/h setzte, nie wieder ein Rennmotorrad bestieg, ist er in der Motorsportwelt noch immer bekannt und gegenwärtig.



1925 wurden die Bayerischen Motorrad-Werke auf dieses Talent aufmerksam und engagierten es für das Fabrik-Team, das damals aus den Fahrern Bauhofer, Köppen und Stelzer bestand. Schon im Jahr 1926 brachte Henne dem Werk, neben dem Sieg im Karlsruher Wildpark, dem Eifel- und Freiburger Bergrekord-Rennen, den deutschen Meistertitel der Halbliterklasse 1926.

Ein Jahr später fuhr Henne in der damals auch für Motorräder ausgetragenen "Targa Florio" auf Sizilien, die über drei Runden der 108 km langen und über 1500 Kurven beinhaltenden Berg- und Talstrecke ging, die schnellste Runde des Tages, mußte jedoch infolge eines Sturzes den Sieg seinem BMW-Teamkollegen Köppen überlassen. Auch 1927 errang Henne den deutschen Meistertitel, diesmal in der 750-ccm-Klasse, nach Siegen im Kolberger Bäderrennen, dem Buckower Dreieck- und Solitude-Rennen. Auch 1928 findet man Henne in den Siegerlisten der Targa-Florio und 1929 wieder im Kolberger-, Buckower Dreieck- und dem Karlsruher Wildpark-Rennen, ehe er sich ab September ganz auf die Weltrekordjagd konzentrierte. Diese begann dann am 19. September 1929 auf der Ingolstädter Landstraße, nördlich von München. Mit 216,05 km/h für die "Fliegende Meile" trug sich Ernst Henne erstmals in die Liste der "Absoluten" Rekordhalter ein; 4 Wochen, nachdem Bert Le Vack auf einer Brough-Superior-JAP 207,73 km/h geschafft hatte.

Das spornte natürlich die Engländer zu neuen Taten an. So kam J.S. Wright am 24.8.1930 mit einer 1000er OEC-Temple auf 216,480 km/h und schließlich eine Woche später auf 220,990 km/h; beide Male in Arpajon (Frankreich) gefahren. BMW wollte verständlicherweise wieder an die Spitze kommen. Das geschah dann wenig später am 20.9.1930 mit 221,530 km/h, wieder nördlich von München. Das brachte wiederum die ambitionierten englischen Weltrekordjäger in Zugzwang. Am 6.11.1930 setzte J.S. Wright in Cork (Nordirland) mit einer Zenith-JAP 1000 die Rekordmarke auf 242,590 km/h. Daraufhin mußte BMW tief "Atem holen" und kam erst zwei Jahre später wieder auf den "Thron" mit 244,399 km/h, gefahren von Ernst Henne am 3.11.1932 in Tat, einer Betonstrecke westlich von Budapest in Ungarn. Dort verbesserte er seine bestehende Rekordmarke dann nochmals am 28.10.1934 auf 246,058 km/h, ehe BMW und Henne auf die neu erbaute Autobahn zwischen Darmstadt und Frankfurt übersiedelten, die am 27.9.1935 Schauplatz einer neuerlichen Rekordverbesserung durch Henne auf 256,046 km/h war. Dort gewannen Henne und BMW die Erkenntnis, daß es nur mit Vollstromlinien-Verkleidung weitergehen konnte und dazu dann auch der neue Königswellen-Halbliter-Rennmotor reichen müßte. 272,006 km/h, am 12. Oktober 1936 mit dem neuen "Rekord-Ei" gefahren, war das großartige Ergebnis dieser Überlegungen. Nun tauchten aber, wieder aus England, dann aus Italien, neue Konkurrenten um den "Absoluten" auf. Ernie Fernihough ging am 19.4.1937 mit seiner Brough-Superior-JAP 1000 nach Ungarn und schaffte 273,244 km/h und ein halbes Jahr später Piero Taruffi auf der Halbliter-4-Zylinder-Kompressor-Gilera-Rondine auf der Autostrada bei Bergamo 274,181 km/h.

Der Kampf um die Motorrad-Weltbestleistung hatte inzwischen auch politische "Begleitmusik" erhalten. Sie mußte wieder nach Deutschland zurückgeholt werden. Das geschah dann am 28.11.1937 - fünf Wochen nach Taruffis Rekord - wieder auf der Autobahn südlich von Frankfurt, und Henne kam nun auf 279,503 km/h! Damit war die Schau für BMW und Henne gelaufen. Dazwischen lagen also insgesamt 76 Weltrekorde, auch der Halbliterklasse und mit Beiwagen in beiden, der 750- und 500-ccm-Klasse gefahren, die Henne und BMW in den Olymp der Weltrekordhalter hoben.

Erst 14 Jahre später, am 12. April 1951, überbot Wilhelm Herz auf NSU 500, wiederum nördlich von München, jetzt jedoch auf der Autobahn, die Rekordmarke von Henne aus 1937 mit 289,796 km/h. Sie konnte dem "ewigen" Ruhm des nunmehr 90jährigen Ernst Henne nichts mehr anhaben. Er ist auch heute noch der "Größte" Weltrekordfahrer.

Dr. Helmut Krackowizer, Salzburg

Hands off ?

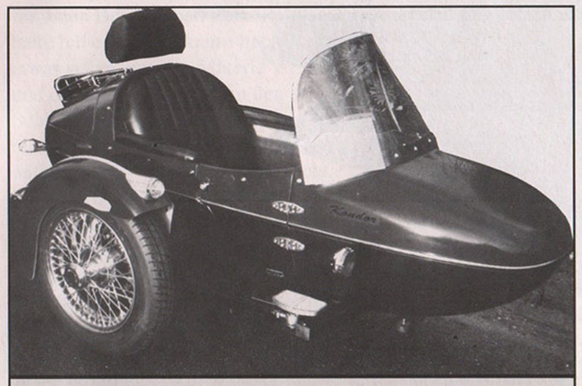
Tim Parker´s Fotosammlung

Tim Parker hat wieder zugeschlagen. Diesmal ohne Hilfe von Raymond Ainscoe, der ihm beim bisher in Deutschland nicht veröffentlichten Buch über Laverda-Motorräder offensichtlich nicht nur unerheblich geholfen hat.

Unser Besprechungsobjekt hier läßt mich wieder mal zweifeln, warum ich eigentlich so bescheuert bin und 40 Stunden die Woche meiner geregelten Arbeit nachgehe. Außer der Abteilung "Wie bringe ich meine private Fotosammlung möglichst gewinnbringend unter die Leute?" wird dem armen Käufer hier nichts Besonderes geboten. Insgesamt 120 Farbfotos (incl. Titel) mit spärlichen und zum Teil falschen bzw. ratlosen Erläuterungen lassen trotz der guten Druckqualität den Kauf meines Erachtens zum Hieb in die eigene Magengrube geraten. Zumindest hat sich der Herausgeber noch die Mühe gemacht und die Fotos nach Motorradmarken sortiert, aber irgendwie muß man den Preis von DM 39,90 ja auch rechtfertigen.

Wer keine Lust zum Fotografieren hat, kann sich das Buch ja kaufen. Ich würde aber doch vorschlagen, den Betrag einer karitativen Organisation zu spenden.

Das Buch ist erschienen im Heel-Verlag, 1. Auflage 1986, 130 Seiten, 21x26,5 cm Paperback-Fadenbindung, ISBN 3-908007-09-7 und kostet 39,90 DM. *Ducsi*



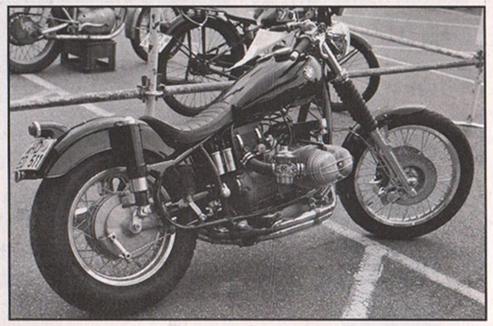
Neuer Kondor-Seitenwagen

Nur vom Feinsten bietet Firma Sauer den Gespannfahrern mit dem neuen Kondor-Seitenwagen an. Laut Sauer hat sich die Mannschaft bei diesem klassischen Modell für schlappe 11.800,- DM richtig viel Mühe gegeben. Das GFK-Boot hat einen 55 cm breiten Sitz, der über eine Tür im Boot zu erreichen ist. Das Speichenrad wird von einer Brembo-Bremsanlage über Stahlflexleitungen verzögert und kann auf Wunsch mit einer zweiten Bremszange aufgerüstet werden. Das Fahrwerk ist kunststoffbeschichtet und hat eine Schräglenker-Radaufhängung. Näheres bei:
Sauer Gespann-Bau
Eckernförder Straße 1a
24398 Karby (bei Kiel)
Tel.: 04644-893

Ausgeleierte Antriebsverzahnung bei BMW R 75/5

Hallo, Ihr Leute!
Ich habe eine Frage zu meiner BMW R 75/5. Gibt es jemanden, der das leidige Problem mit der ausgeleierten Antriebsverzahnung am Hinterrad auf etwas billigere Weise lösen kann als durch den paarweisen Einbau der kompletten Zahnräder, z.B. durch bloßes Auswechseln der Mitnehmerverzahnung?
Jörn Broschk, Koblenz

Lieber Jörn Broschk,
ich nehme an, daß Du viel fährst, denn unserer Erfahrung nach tritt dieses Problem immer erst nach weit mehr als 100.000 km Fahrstrecke auf. Das Tellerrad mit der Hypoid-Verzahnung gibt es bei BMW deshalb nicht einzeln zu kaufen, weil schon bei der Herstellung darauf geachtet wird, daß die Zahnpaare (Tellerrad + Kegelrad) zueinander möglichst genau passen. Sie werden deshalb auch immer mit Nummern versehen. Die Quälerei mit der Tuschierpaste beim Einbau vermittelt einen Eindruck davon, wie genau hierbei gearbeitet werden muß. Wir können da nur den Einbau eines gebrauchten Komplett-Getriebes empfehlen. Die Teile sind selbst bei BMW-Händlern "schon" ab 350,- DM zu kriegen. Solltest Du trotzdem den Rat eines /5-Spezis wollen, hier die Adresse von einem uns bekannten Fachmann in Deiner "Nähe": BMW-Ruckmüller, Medardstraße 148 a, 54294 Trier, Tel.: 0651-33123 *Rainer*



ORDNUNG ist das HALBE LEBEN

J etzt gibt es sie !

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

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

LITERATOUR

Biker, Mädchen und Maschinen

So fing es im Zeitalter der totalen Vernetzung an. Trotz aller mobilen Telefone, Fixe, Faxe und Foxe hatte ich kaum noch Zeit, einmal wieder in Ruhe in einen netten Buchladen zu gehen, um dann für einige Zeit abzutauchen in eine andere Welt. Nein, man ist auf Typen angewiesen, die es doch noch schaffen oder die einen kennen, der einen kennt und diesem Hobby frönt oder sich einfach die Zeit nimmt! So erging es mir neulich mit diesem vorzustellenden Buch.

Ich traf einen Biker, der mir von diesem Buch erzählte, es aber auch noch nicht einmal in der Hand hatte, geschweige gesehen! Wie er meinte, müsse der Titel doch geil kommen, und sicherlich hat der Titel - die Mischung aus Maschinen und Mädchen - für einen Biker seinen Reiz. Bei dem Titel hatte ich eigentlich kaum noch Lust, mich etwas näher mit der Materie zu befassen, und öffnete schon langsam den schwarzen Schlund, doch meine Neugier und die vereinfachte Lösung, nur das Vorurteilsfach aufzumachen, genügten mir nicht. Das könnte ich immer noch machen!

Das Buch, was ich dann in die Hand bekam, war gut verarbeitet und relativ edel und teuer gemacht - sogar lackierte Fotos: sind heute nicht alltäglich. Was mir aber sofort auffiel, war der Titel, der im Englischen "Run to the sun" heißt und nicht schlecht klingt.

Schnell überlegte ich, wie man von "Run to the sun" auf "Biker, Mädchen und Maschinen" kommen konnte und nahm an, daß ein Verlagskaufmann, ein Verkaufspromoter und ein arbeitsloser Psychologe bei drei Flaschen gutem Rotwein diesen Titel ausgeheckt haben mußten. Kennt man allerdings die amerikanische Motorradszene, so weiß man, daß die meisten amerikanischen Biker nicht in Florida oder Kalifornien leben, sondern in Gegenden, wo es richtig kalt werden kann. Der Trip nach Florida ist für den Biker dann das, was für den Autofahrer die Kreuzfahrt von Florida in die Karibik ist - also "Run to the sun"!

So, nun nimmt ein geschulter und des Lesens kundiger Mitteleuropäer ein Buch in die Hand - und woran denkt er: an die kleinen, süßen Buchstaben, und er wird sehr schnell müde, wenn es nicht sein Bereich ist. Ja, hier wird der Lese-Gucker ziemlich enttäuscht sein, denn es ist auffällig, wie sparsam mit diesen kleinen Dingern umgegangen worden ist. Obwohl ich wirklich nicht die Absicht hatte, das Buch käuflich zu erwerben, wechselte es sehr schnell seinen Besitzer.

Dieser außergewöhnlich gut gemachte Fotoband von dem einmal jährlich in Daytona/Florida stattfindenden Motorradtreff vermittelt in sehr guter Form etwas über die Lebenslust, den Spaß, den Schalk und die Darstellungsfreude der Teilnehmer. Er zeigt Männlein und Weiblein, Teilnehmer und Beobachter nebeneinander. Die Präsentierung der Körper, der Tattoos, der Schüsseln und der bunten Kleiderordnung geben dem Beobachter der Fotos ein gelungenes Kaleidoskop von Daytona und erwecken fast immer den Wunsch, auch einmal dabei zu sein.

Der Betrachter hat einfach die Chance, individuell und ohne Vorgabe die Bilder auf sich wirken zu lassen, um sie vielleicht mit dem schon erlebten Treffen zu verbinden. Als Europäer kann man sehen, daß jenseits des Atlantiks auch einiges mit und um die Biker läuft und sie nicht alle so angepaßt aussehen, wie "mancher" HD-Fahrer hier.

Ich würde schon gern einmal wissen, was manche Person, nachdem sie Daytona hinter sich hat und der Bock wieder im Schuppen steht, so am Montagmorgen macht? Mein Traum allerdings wäre, daß alle diese 85.000 Leute mit ihren Böcken zusammen zum deutschen TÜV fahren würden, um ihre Plakette abzuholen.

Ich hoffe, daß viele Leser dieses Buch einmal anschauen.

Bob Jones und Tim Richmond: Biker, Mädchen und Maschinen, Verlag: Serag A.G., Schweiz, Ersterscheinung: 1989 (in Englisch, jetzt in Deutsch), 1. Auflage / 96 Seiten, ISBN: 3-908007-60-7, Preis: DM 29,80

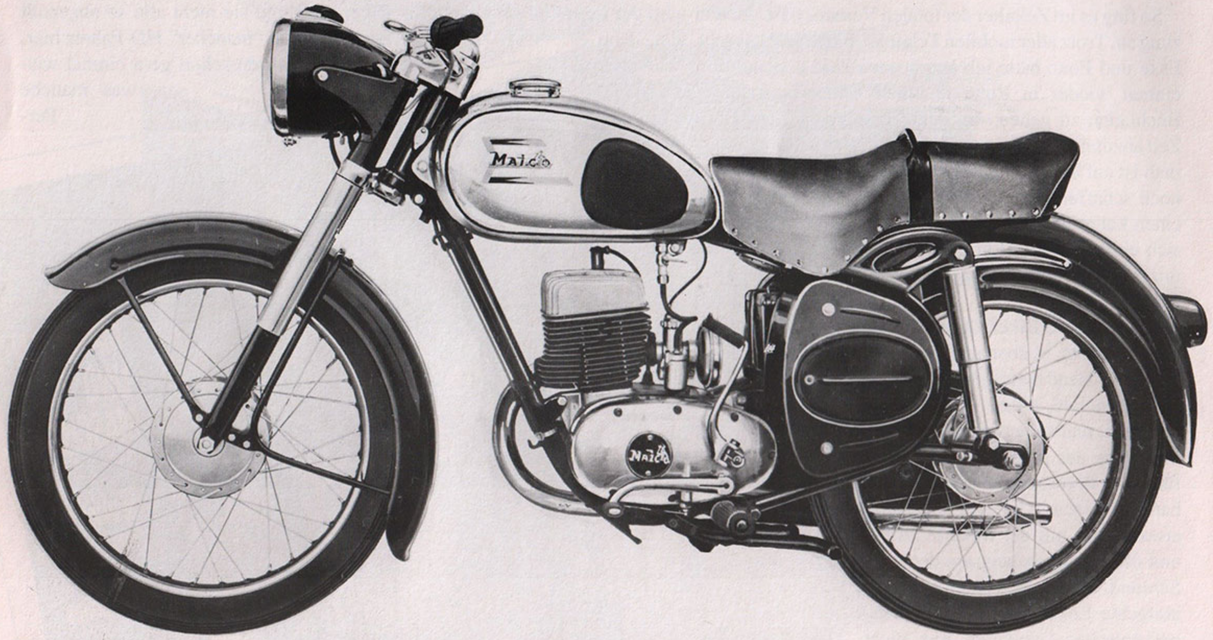
H. Kattentidt

Historischer Test

Erschienen in : Motorrundschau NKZ 3/1954

MAICO M 200 S

200 ccm



Mehr noch als der stärkere Motor mit seinen viereckigen, sinnvoll und wirksam unterteilten Kühlrippen unterscheidet das moderne neue Fahrgestell mit hinterem Schwingarm und Federbeinen sowie hydraulisch gedämpfter Teleskopgabel die Maico M 200 S von ihrer Vorgängerin M 175. Trotz der formvollendeten Gestaltung und reichen Ausstattung blieb der Charakter als sportliche, gebrauchstüchtige und besonders handliche Maschine, die auf eine immer längere Erfolgsserie in schweren Wettbewerben zurückblickt, gewahrt. Wie jetzt auch die 175er ist sie wahlweise mit Schwingarm- oder Teleskophinterradfederung, mit Sattel oder Sitzbank erhältlich.

Motor und Antrieb

Die M 200 war unter allen Umständen leicht und rasch zu starten (keine Neigung zum Rückschlagen mehr bemerkbar!). Bei ruhigem und sicherem Standlauf ist der Leistungseinsatz weich und "sauber", die Neigung zum Viertakten gering und der Übergang im gesamten Bereich "lochfrei". Die Auspuffdämpfung erfüllt hohe Ansprüche, Kurbeltrieb und Kolben arbeiten hochgradig geräuscharm, während das Ansauggeräusch ziemlich "markant" ist, vor allem bei scharfem Beschleunigen und hoher Last. - Den sehr kurzhubigen Motor zeichnen Drehzahlfreudigkeit, Temperament und Ausdauer unter allen nur denkbaren Betriebsverhältnissen aus. Vibrationen sind an Lenker, Fußrasten und Sitzbank überhaupt nicht, bei hohen Drehzahlen dagegen am Tank (bei festem Knieschluß) bemerkbar. Lediglich bei 2/3-Last und gleichzeitig "armer" Vergasereinstellung (Nadelstellung 2) konnte gelegentlich ein leichtes Klingeln erzeugt werden, wie auch bei diesen Versuchen der einzige Kerzendefekt während der ganzen Testdauer eintrat. Die Verbrauchskurve zeigt nur im obersten Bereich den für Hochleistungszweitakter typischen steilen Anstieg, während der Streckenverbrauch der hohen Fahrleistung durchaus angemessen ist.
Das Vierganggetriebe ist für Allroundbedarf ausgezeichnet gestuft, die Schaltung mit ihrer sinnreichen Mechanik leicht und exakt zu bewältigen; die Kupplung greift weich und ist mit sehr geringem Kraftaufwand zu ziehen. - Wirksame Stoßdämpfung des Antriebs durch die Gummikissen der Hinternabe!

Fahreigenschaften

Nach wie vor ist das hervorragende Merkmal der Maico ihre Wendigkeit und Handlichkeit. Das in Anbetracht der Verbesserungen und Vervollkommnung (Fahrwerk, Tankinhalt, Kettenkapselung, zwei Werkzeugkästen ...) immer noch erfreulich niedrige Gewicht, gepaart mit sehr glücklicher Lenkgeometrie, läßt die Maschine auf jedem Boden leicht und sicher dirigieren. Die Kursstabilität ist stets voll ausreichend, ein Lenkungsdämpfer wird nie vermißt; gleichzeitig aber erlaubt die feinfühlige Lenkung jederzeit blitzschnelles Reagieren.
Vorder- und Hinterfederung sprechen leicht an, vermitteln gute Bodenhaftung und erstklassige Führungseigenschaften auf allen Straßen wie im Gelände (vgl. Wettbewerbserfolge!), könnten jedoch für Solofahrt mit optimalem Komfort eine noch weichere Federkennung erhalten, zumal in Verbindung mit der Sitzbank. Die Dämpfung vorn wie hinten ist mindestens ausreichend, vielleicht sogar etwas zu wirksam.

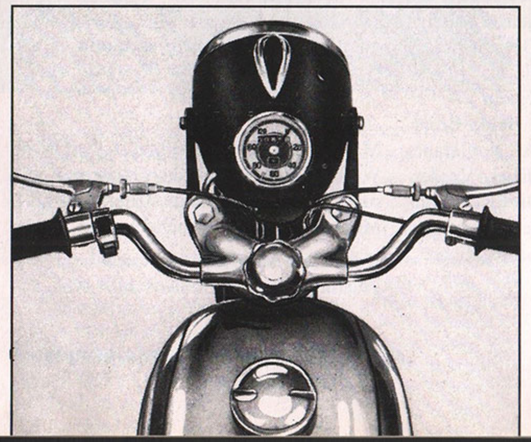
Bremsen

Beide Bremsen erfüllen höchste Ansprüche: sie greifen weich, aber beliebig progressiv. Dabei bieten die Leichtmetall-Vollnaben Gewähr für gute Wärmeableitung bei hoher Dauerbelastung und die sorgfältige Abdichtung durch große Simmerringe Sicherheit gegen Verölen.

Ausstattung

Auch bei der Sitzbank wurde größerer Wert auf solide Seitenführung (Wabbelfreiheit) als auf besondere Weichheit gelegt. (Möglicherweise ist dem Langstreckenfahrer mit dem bewährten Schwingsattel besser gedient, zumal wenn - mit Soziusfahrer - die sonst wertvolle Annehmlichkeit der veränderlichen Sitzposition nicht auszunutzen ist.) Übrigens könnte die Profilierung so verändert werden, daß man auch bei mäßig schneller Fahrt etwas weiter hinten sitzt, während die Fußrasten auf Kosten der sportgerechten Haltung weiter nach vorn zu stellen sein dürften. Der zweiteilige Lenker (für ausschließliche Straßenfahrt immer noch reichlich breit in Anbetracht der Lenkeigenschaften!) ist leicht zu verkürzen und durch ausgeprägte Kröpfung weitgehend zu verstellen.
Schmutzschutz, Lichtausbeute, Tankinhalt und Profil, Batteriebefestigung, die praktischen und schönen Werkzeugkästen und viele fortschrittliche Details zur Erhöhung des Gebrauchswertes sind bei den Erzeugnissen des rührigen schwäbischen Werkes schon selbstverständlich.

Unten : Geschmiedete Gabelbrücken gab es schon bei der M 175



Kleine Wünsche

Federung noch weicher für Straßenfahrt. - Ansauggeräuschdämpfer! - Tankbefestigung über Gummielemente! - Fußrasten weiter nach vorn einstellbar.

Gewicht

fahrfertig (voller Tank, Soziusfußrasten)	123 kg
Vorderrad	53 kg
Hinterrad	70 kg
zulässiges Gesamtgewicht	270 kg
Leistungsgewicht fahrfertig	11,0kg
mit 1 Person = 75 kg	17,7 kg/PS

Höchstgeschwindigkeit

aufrecht sitzend im Mittel	94 km/h
liegend	104 km/h

Beschleunigungszeiten

von 20 auf 40 km/h im 2.Gang	3,5 sec
von 30 auf 60 km/h im 3.Gang	8,0 sec
von 40 auf 70 km/h im 4.Gang	13,0 sec

(s. a. Beschleunigungskurve beim Durchschalten!)

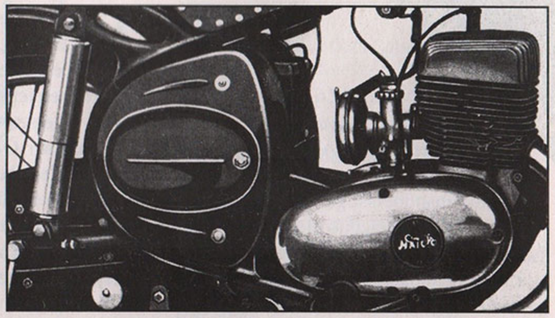
1 km mit stehendem Start:	46 sec;
Durchschnitt	78 km/h

Kraftstoffverbrauch

(Kraftstoff ohne Öl) bei gleichbleibender Geschwindigkeit

50 km/h (Nadelstellg.II)	2,7 L/100 km
70 km/h	3,2 L/100 km
Vollgas*)	6,2 L/100 km

*) Nur theoretisch-meßtechnisch interessant. Entscheidend ist der Reiseverbrauch.
- Wir stellten fest, daß bei anderen neutralen Messungen der Höchstverbrauch bis zu 10 % geringer lag.
Bei Langstreckenfahrten in Norddeutschland, Niedersachsen, Harz sowie Hamburg-Frankfurt bei sehr schneller, teilweise wettbewerbsmäßiger Fahrweise (Nadelstellg.III!) : 4,3 ... 4,7 L/100 km



Oben : Es gab die M 200 mit Schwinger oder Geradwegfederung

Bremsweg

aus 50 km/h auf trockenem Asphalt
Vorderrad 16 m, Hinterrad 22 m,
beide Räder 12,5 m
(Bremsverzögerung 7,7 m/sec)

Bereifung

vorn Rillenreifen 2,75-19, hinten Normalprofil 3,00-19, empfohlener Luftdruck:

(Sozius)vorn	1,4 (1,6),
hinten	1,8 (2,0) atü

Prüfung 2100 bis 4400 km; Hamburg, Oktober 1953.

Tester Dipl.-Ing. Helmut Hütten

KENNZEICHNUNG : MAICO M 200 S

Motor

Maico M 200 Einzylinder-Zweitakter mit Umkehrspülung (Flachkolben), Einport.
- Bohrung 65 mm, Hub 59,5 mm, Hubraum 197 ccm.
- Verdichtungsverhältnis 6,8:1.
- Leistung 11 PS bei 5000 U/min (entsprechend etwa 86 km/h im 4. Gang). - Zusammengesetzte Kurbelwelle, deren Hauptlager vom Getriebe aus (Lichtmaschinenseitig durch Zu- und Rücklaufkanal!) geschmiert werden. Pleuel auf Rollen, ohne Käfig, aber seitlich geführt. Graugußzylinder mit eingeschnittenen und unterteilten Kühlrippen, samt Leichtmetallkopf von annähernd rechteckigem Querschnitt.
- Kolben mit drei Kompressionsringen (Mahle, Leg. 244) und großen seitlichen Aussparungen für die Überströmkanäle (Slipper-Typ), Kolbenspiel 0,03 mm (!).

Historischer Test

Elektrische Anlage

Noris LBZ 6 Volt, 45/60 Watt-Lichtbatteriezünder. - Flache Batterie 6 V, 6 Ah mit transparentem Gehäuse geschützt, aber durch Gummibandbefestigung schnell auszubauen, vor Hinterschutzblech unter Sitzbank bzw. Sattel. - Vorzündung 3,5 mm vor OT. - Zündkerze: 14 mm, Wärmewert je nach Fahrweise 225 oder 240.

Schmierung

Durch Beimischung von Motoröl zum Kraftstoff 1:25, während Einfahren 1:20 (SAE 50 oder 40).

Vergaser

Bing-Einschiebervergaser 1/26/30 (Schrägdüsenvergaser!) mit Naßluftfilter und Starterklappe. 26 mm Durchlaß, Hauptdüse 130, Leerlaufdüse 35, Nadeldüse 1508, Nadelstellung II (in Testmaschine vorwiegend und werkseitig III), Luftschraube 1 Umdr. offen.

Kupplung

Mehrscheibenkupplung mit Korkbelag im Ölbad.

Getriebe

Maico-Vierganggetriebe mit Fußschaltung, mit Motor in gemeinsamem Block. Schalthebellage und Richtung normgerecht. Alle Getriebeteile gesenkgeschmiedet. Mechanischer Ganganzeiger in Tachometer.
- Getriebestufung: 1 - 1,33 - 1,9 - 3,3:1.
- Getriebeschmierung incl. Primärantrieb durch 0,75 Liter Motoröl (Sommer SAE 50-40, Winter SAE 30-20).
- Ölstand durch Lösen des kleinen seitlichen Deckels links zu kontrollieren.
- Ablaß-Schraube mit Magnetstab!

Antrieb

Von Kurbelwelle linksseitig zum Getriebe über Hülsenkette 3/8 x 3,8", 52 Hülsen endlos. Übersetzung 16 Z : 39 Z = 1:2,44 (gemeinsamer Ölraum mit Getriebe).
- Von Getriebe rechts über Rollenkette 1/2 x 5/16", 116 Rollen mit Schloß, vollgekapselt, zum Hinterrad.
- Übersetzung: 16 Z : 44 Z = 1:2,75.
- Gesamtübersetzungen: 22,2 - 12,8 - 8,9 - 6,7:1.

Fahrwerk

Geschlossener Einrohrrahmen, hart gelötet und geschweißt.
- Vorderfederung durch Maico-Teleskopgabel mit progressiver Federung und hydraulischer Dämpfung. Federn mit langziehendem Getriebefett (Ambroleum) eingesetzt.
Dämpfung durch 75 ccm Motoröl pro Gabelholm (SAE 30 im Sommer, 20 im Winter).
- Steuerkopf mit Rollenlagern (!); kein Lenkungsdämpfer.
- Schwingrahmen-Hinterfederung mit wartungsfreier Lagerung und hydraulisch gedämpften Federbeinen.

Räder

Tiefbettfelgen 1,85 B x 19.
- Leichtmetall-Vollnaben. Vorder- und Hinterrad mit Steckachse, aber nicht austauschbar.
- Hinternabe enthält Gummi-Segmentkissen zur Stoßdämpfung.

Bremsen

Innenbackenbremsen, hinten kombiniert mit Antriebskettenrad, vorn durch eingeschrumpften Schleudergußring in Nabe. - 125 mm Durchmesser, 30 mm breit. Bremsbelagfläche 150 qcm (Zulässige Gesamt-Belagfläche = 1,80 kg/cm).
- Beide Bremsen von Hand, dabei Vorderbremse während der Fahrt nachstellbar.

Typenschild

an Steuerkopf, Rahmen-Nr.: rechts daneben.

Tank

16-Liter-Satteltank (moderne schlanke "Büffelform"). Große Kniekissen.
- Reservemenge ca. 3 Liter (Anm.: bei ausreichendem Aktionsradius mit "Reserve" können 12 Liter Kraftstoff mit 0,5 Liter Öl nachgetankt werden).

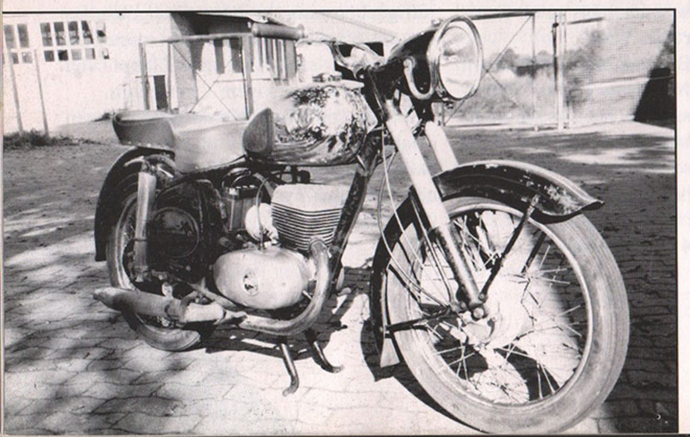
Ausstattung

Formschöne Doppelsitzbank, leicht profiliert, mit Halteschlaufe für Beifahrer.
- Beleuchtetes Tacho im Scheinwerfer (zeigte in Testmaschine 7-5 % zuviel an); daselbst Ganganzeiger.
- Lenkschloß im Steuerkopf.
- Augen für Soziusrasten am Rahmen.
- Drahtzüge mit Schmiernippeln, Kupplungs- und Bremszug mit Stellschraube am Handhebelwiderlager.
- Breiter Mittelständer mit Rückholfeder. - Tragarme für oberes Federbeinlager als Handgriffe ausgebildet.
- Zwei Werkzeugkästen mit Schraubverschluß in Seitenverkleidungen eingesetzt.
- Solides Werkzeug.
- Anklappbarer Kickstarterhebel.
- Lackierung schwarz, Tank, Auspuffanlage und viele Blankteile verchromt.

Preis

Maico M 200 S (wie geprüft) 1637,- DM ab Werk. M 200 mit Teleskop-Hinterradfederung 1475,- DM. (Jahressteuer: 24,- DM, Mindesthaftpflichtversicherung: 65,- DM.)

Hersteller : Maico-Werk GmbH, Pfäffingen-Tübingen.



Wintertreffen auf der Augustusburg

Seit 1971 gibt es auf der Augustusburg in Sachsen das Wintertreffen. Dieses Jahr ging die 24. Ausgabe am 15.1.1994 über die Bühne, und dieses Treffen sprengte wieder mal alle Maßstäbe.

Bis 1989 konnten nur Motorradfahrer mit einer Nennungsbestätigung teilnehmen. Da die Treffen damals vom Motorradwerk Zschopau organisiert wurden, sollen schon mal die MZ-Fahrer etwas bevorzugt worden sein, während Winterfahrer mit westlichen Motorrädern außen vor blieben.

Das ist nun glücklicherweise vorbei, jeder darf auf zwei oder drei Rädern den Burgberg erklimmen. Da auch dieses Jahr wieder der Schnee ausblieb, kamen neben Winterfahrern auch viele Schönwetterfahrer - meist auf aktuellen Produkten aus Japan und Berlin-Spandau - zum Treffen. Jedoch befanden sich im Burghof und auf den Zufahrten zur Burg auch interessante Klassiker und Oldtimer, vom Wehrmachtsgespann bis zur Enfield-India-Bullet. Auffällig war die große Menge von Dnepr- und Ural-Gespannen, die mit der zum Teil noch vorhandenen MG-Halterung von ihrer kriegerischen Vergangenheit bei den russischen Besatzungstruppen zeugten. Zum Glück sahen ihre Fahrer eher friedlich aus.

Hauptgründe für die Massen war wohl das milde Wetter und der fehlende Schnee. Denn nachdem die glatten Straßen am Vormittag entschärft waren, begann auch der Andrang auf der Augustusburg.

Auf dem auch schon traditionellen Teilemarkt am Fuß der Burg kamen vor allem die MZ-Fahrer auf ihre Kosten. Klar, so nahe am MZ-Werk sind die Preise niedrig. Bei einem Kurbelwellenlager für die BK 350 (das Zylinderrollenlager NJ 2205 - neu) für 20 DM incl. Dichtringe oder einem BING-Vergaser für die ETZ 251 für 60 DM - wer würde da nicht weich werden?

Bleibt als Wunsch fürs nächste Wintertreffen auf der Augustusburg, endlich mal wieder Winterwetter, Minusgrade und Schnee. Dann trennt sich die Spreu vom Weizen bei den Motorradfahrern und du schaffst den Weg durchs Wappentor auch mittags noch unter fünf Minuten ...

Claus Uhlmann

Oben rechts : Gebt unserem Nachwuchs eine Chance

Unten rechts : Auch der Wirtschaftshof der Burg wurde total zugeparkt

Unten links : Victoria KR 35, der Star des Tages

Es sind laut Meldungen der Lokalpresse etwa 1.300 Motorräder beim Treffen gewesen, so genau wußte das wohl keiner bei dem ständigen Kommen und Gehen. Wer sich dann noch etwa 15.000 Zuschauer vorstellen kann, die im Laufe des Tages durch die beiden Schloßtore strömten, kann sich denken, daß das Wintertreffen langsam die Kapazitäten der Burg sprengt. Aber einer der

Hebebühne - leicht gemacht

In meinem Schrauberleben habe ich so manche Hilfskonstruktion gesehen, die das Schrauben am Bike erleichtern und die Knie schonen sollte. Da gab es Flaschenzüge, mit denen das gute Stück am Rückgrad aufgehängt wurde, alte Tische, zusammengeschobene Kisten und sogar Stühle und Hocker, auf die die Maschine gewuchtet wurde. Feine Hydraulik-Hebebühnen wurden zwar beim Profi bewundert, waren aber kaum erschwinglich.

Zwei weiß-blaue Maschinen habe ich selbst auf den Knien und in der Hocke restauriert. Als dann ein Gespann zur Aufarbeitung in der Garage stand und dazu auch ein Schweißgerät beschafft wurde, stand der Entschluß fest, eine eigene preiswerte Hebebühne zu bauen. Das Resultat kann zur Nachahmung empfohlen werden, wenn ich auch gestehen muß, daß der Prototyp in meiner Garage deutlich schlechter ist, als die hier präsentierte Weiterentwicklung. Aber das ist das Los der Erstlingswerke und seiner Besitzer. Möglichst leicht, aus Normteilen aufgebaut, mit in Teilen abnehmbarer Platte, hydraulisch betätigt ... sollte sie sein, und das war das Ziel, das auch realisiert wurde. Die Konstruktion ist für Lasten bis 400 kg ausgelegt. Als Heber dient ein handelsüblicher Rangierwagenheber mit 2 t Hubkraft. Der in diesem Beispiel verwendete Heber für ca. 50 DM aus dem Sonderangebot hat eine Baulänge von ca. 500 mm und eine Länge des Hubarmes von 18,5 cm. Bei Verwendung eines größeren Hebers ergibt sich eine günstigere Lastverteilung, aber es ist auf die Bauhöhe zu achten. Nach dem Parallelogramm-Prinzip, das sogar für Lkw-Bühnen angewendet wird, wird nur das vordere Beinpaar über eine Quertraverse vom Heber bewegt. Das hintere Beinpaar wird über die Tischstreben parallel nachgezogen.

Hinweise zum Aufbau:

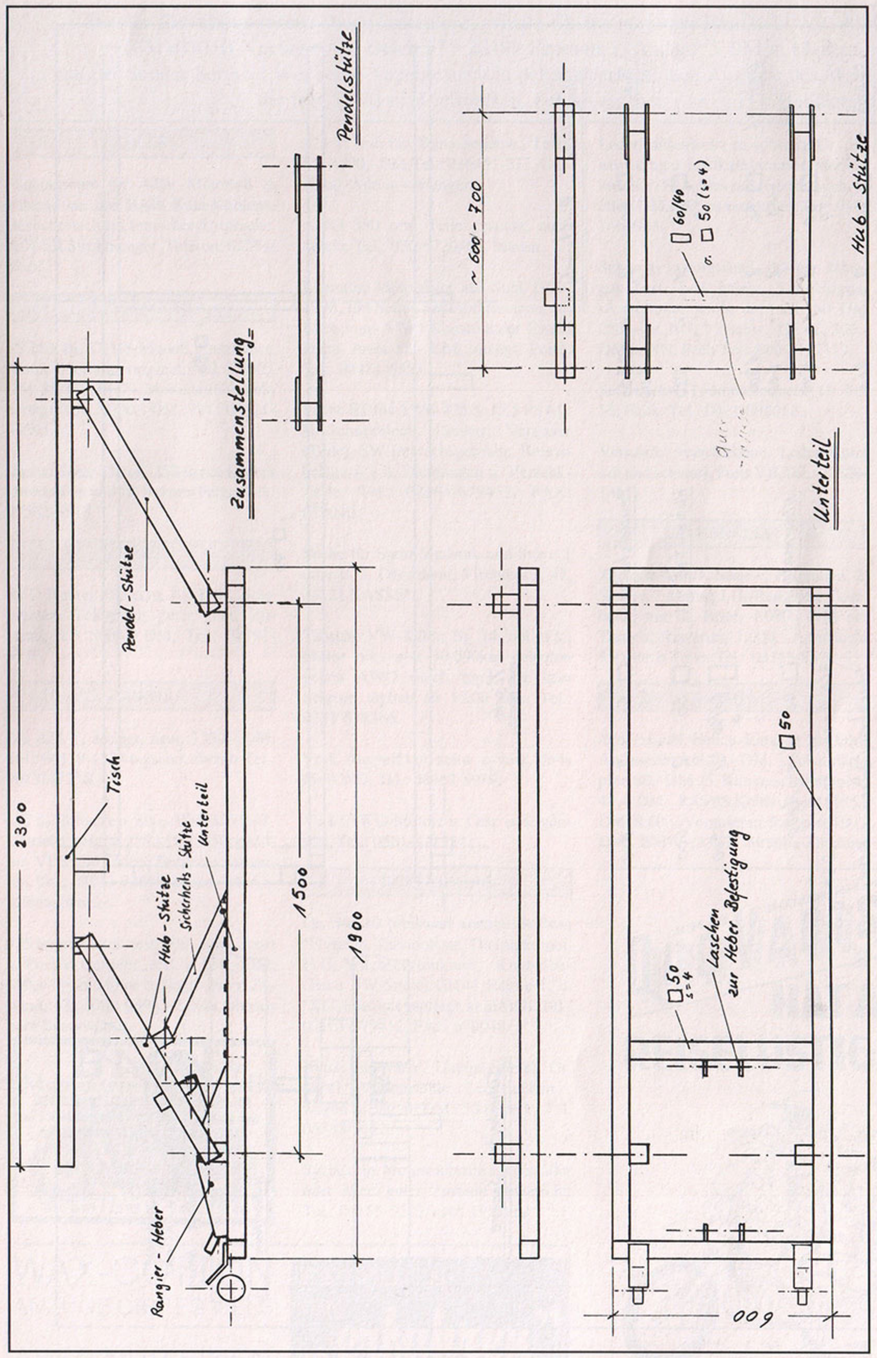
Zuerst wird der untere Rahmen bis auf die innen liegende Querstrebe zusammengeschweißt. Der Wagenheber wird von seinen Rädern befreit und über die vordere Achse und die hinteren Radträger bzw. die hintere Querachse, die im allgemeinen auch die Hydraulik trägt, über Flacheisen und Bolzen mit dem Rahmen verbunden. Die innen liegende Querstrebe sollte zuletzt, mit angeschraubtem Heber, eingeschweißt werden. Damit spart man Paßarbeit und vermeidet Verspannungen.

Die Beine aus 4kant-Rohr erhalten als Scharniergabeln 5 mm Flacheisen mit Bohrungen, die man erst nach dem Schweißen anbringen sollte, für die Verschraubung. Bei 700 mm Bohrungsabstand (Beinlänge) ergibt sich eine Arbeitshöhe von ca. 800 mm, was beinahe schon zu reichlich ist.

Die Gegenstücke der Scharniere kann man aus 40 bis 45 mm 4kant-Rohr oder auch aus Vollmaterial anfertigen. Für den Privatbereich dürfte es ausreichen, die Scharnierbolzen direkt auf der Wand des Rohres laufen zu lassen. Besser ist es allerdings, für die Krafteinleitung und Lebensdauer entweder kurze Hülsen in die Rohrstummel einzusetzen oder eben gleich Vollmaterial zu verwenden. Die vorderen Beinbefestigungen (Hubstützen) sind bewußt an den Innenseiten der Rahmenrohre angeordnet, um die Breite der Quertraverse zwischen den Beinen und damit die auftretende Biegebelastung zu verringern. Die Höhe der unteren Drehpunkte der Beine ergibt sich aus der Hebergeometrie. Es ist darauf zu achten, daß die untere Drehachse aller Beine auf gleicher Höhe mit der Achse des Hebers angeordnet wird. Die Achsen des vorderen Beinpaares, in das die Hubkraft eingeleitet wird, sollen möglichst exakt mit der Achse des Hebers fluchten.

Daher werden zunächst die vorderen Aufnahmen für die Beine entsprechend angeschweißt und die Beine mit ihren Bolzen montiert. Anschließend ist der Heber noch etwas zu verändern. Das Gestänge, das den Teller an der Spitze des Hubarmes in allen Lagen waagerecht hält, wird entfernt, und auch der Teller wird ggf. von seinem Trägerprofil getrennt. Je nach Größe und Form des Hebers wird er entweder mit Hilfe dieses Profils oder über separate Flacheisen mit der Quertraverse zwischen den vorderen Beinen verbunden. Da hier die größte Kraft des ganzen Systems eingeleitet wird, sollte man immer versuchen, den Heber unter der Traverse greifen zu lassen und somit Druckkräfte zu übertragen. Außerdem garantiert man damit die maximale Hubhöhe. Die Quertraverse wird erst als letzter Arbeitsgang mit den Beinen verschweißt. Zunächst wird der Tisch angefertigt. Er ist an der Vorderseite offen, um insbesondere bei Arbeiten an der Gabel die nötige Montagefreiheit zu garantieren. Die Anschlagpunkte der vorderen Beine werden auf dem Querriegel zwischen den Seitenträgern auf die Unterkonstruktion abgestimmt angeordnet. Ab hier sollte man erst eine Probemontage vornehmen und dabei die Anschläge für die Beine heften.

Noch in diesem gehefteten und vormontierten Zustand wird die Ruhelage im abgelassenen Zustand und die endgültige Lage der Hubtraverse zwischen den vorderen Beinen festgelegt.



In Ruhelage sollten die Beine nicht absolut waagerecht liegen. Eine leichte Neigung in Hubrichtung erleichtert den Anhebevorgang (1-2 Grad reichen aus). Die Ruhelage wird durch vier Stützen festgelegt. Zwei werden als Füße unter den hinteren Querriegel des Tisches geschweißt und stützen den Tisch zugleich beim Auffahren des Motorrades gegen den Boden ab. Zwei kürzere weitere werden vor die vorderen Beine unter die Seitenrohre des Tisches geschweißt und stützen sich in Ruhelage gegen die unteren Rahmenrohre ab. Nachdem diese Teile geheftet sind, kann die Hubtraverse zwischen den vorderen Beinen in ihrer endgültigen Lage geheftet, alles demontiert und fertiggeschweißt werden.

Als Tischplatte verwende ich Dielen. Sie werden an der Unterseite mit Leisten, die zwischen die Tischseiten greifen, gegen Verrutschen gesichert. Damit erhält man den größten Freiraum, Teile des Tisches jederzeit herauszuheben und leicht von unten an der Maschine arbeiten zu können. Als Auffahrrampe kann ebenfalls eine Diele dienen, die z.B. über ein Scharnier mit dem Tischrahmen demontierbar verbunden werden kann.

Noch ein Hinweis zur Sicherheit! Die handelsüblichen Heber haben keine Sicherung gegen überraschendes Absenken bei Druckverlust. Es ist daher verboten, derartige Heber ohne zusätzliche Sicherheitsstützen zum Abstützen eines Fahrzeuges zu verwenden, wenn man darunter arbeiten will. Gleiches gilt natürlich auch bei einer solchen Konstruktion, bei der erhebli-

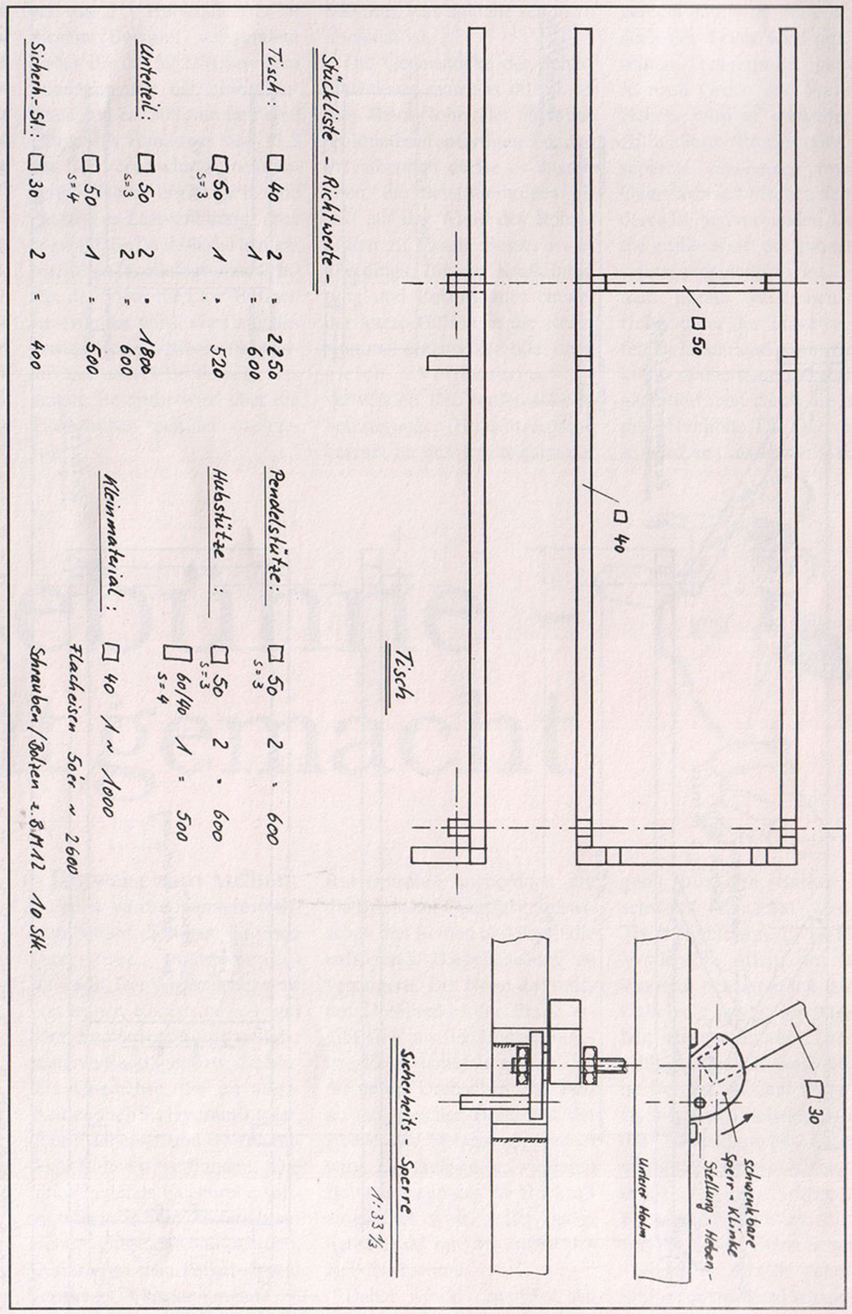
che Verletzungen durch Quetschungen auftreten können.

Ich empfehle daher, unbedingt eine Sicherung vorzusehen. In einfachster Form kann dies durch Stützen geschehen, die in angehobener Stellung zwischen die Rahmen von Tisch und Untergestell gesetzt werden. Wenn man davon aber nicht mehrere in unterschiedlicher Länge bereithält, ist man sehr auf eine Hubhöhe festgelegt. Besser ist es, an dem vorderen Beinpaar eine Sicherungsstütze anzubringen, die beim Hebevorgang automatisch in Rasten auf den unteren Seitenrohren einrastet und nur beim Ablassen angehoben wird. Als Rasten verwendet man aufgeschweißte Flacheisen. Wer es ganz elegant mag, der kann die skizzierte Sperrklinke verwenden, die den Vorteil hat, daß sie zum Ablassen nur umgelegt wird und dann automatisch über die Rasten gleitet.

Befestigt man zusätzlich noch Räder an der Vorderseite des unteren Rahmens, wie in der Skizze angedeutet, dann läßt sich die ganze Einheit nach Gebrauch wie eine Schubkarre anheben und rangieren.

Meine Bühne möchte ich nicht mehr missen, und wenn ich das so niederschreibe, dann kommt doch Lust auf, diese verbesserte Variante noch zu bauen.

Volker Timmer



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

- AERMACCHI -

SS 250, Bj. 67, US-Modell, Kurzhuber, Motor überholt, original, VB 3.800,- DM, SS 350, Bj. 74, Motor teilüberholt, zerlegt, kpl. 3.000,- DM, Tel.: 04221-84595.

Suche Motor 350 od. 250 sowie Kröber Drehzahlm. und 18' Borrani Felge, Tel.: 07562-8918.

- 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 Teeile zu verkaufen. Tel.: 03943-22848, abends od. Anrufbeantworter.

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.

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
Gutleutstraße 144 · 60327 Frankfurt
Tel.: 0 69 / 23 93 19 · Fax 23 38 40

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

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

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.

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 1 oder II, J. Obermann, Virchowstr. 47, 34121 KASSEL.

Tausche VW-Käfer, Bj. 74, opt. o.k., Motor o.k., erst 30.000km gelaufen gegen AWO (auch rep.) nur kein Schrott, täglich ab 18.00 Uhr. Tel.: 0331-878366.

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

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

- BEKLEIDUNG -

Gr. 54/110 preiswert abzug.: Bullson 'Flyer' m. Thermohose, Thermokombi, H.G.-Wachscottonkomi, Kbobelbecher u. BW-Stiefel, GR 44, Helme 'L' u. 'XL', alles gut gepflegt, kein Müll. Tel.: 02161-679452, FAX 679040.

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

Suche orig. Motorradbrille aus den 50er oder älter, guter Zustand erwünscht. Tel.: 04155-5583, nach 19.00 h.

WAX-COTTON
ANZÜGE GIBT ES VIELE
ABER NUR EINEN
Barbour®
SIE SOLLTEN IHN „erfahren"
Infos von: IMPORT + GROSSHANDEL
Gerald Brabetz
Falkensteiner Weg 8 · 65719 Hofheim
Tel. 06192/6444 · Fax 06192/26775

Lederfransenjacke in schwarz Gr. 52, neuwertig u. rustikale braune Lederjacke in Gr. 52 beides zu klein für mich, je 200,- DM, VB, zu verkaufen. Tel.: 040-7664983.

Schwere Ledermäntel, 30-iger Jahre, gut. Zust., Led. gerein., 1 x feldgrau (Ärmelfutter leicht def.) Gr. 50 DM 250,— u. NN, 1 x schw., Gr. 48, 300,- DM u. NN, Pech Tel.: 040-5117119.

Suche schw. Tourenlederjacke, Gr. 50/ 52, Felix. Tel.: 0421-891012.

Verkaufe verschiedene Ledermäntel (alt und schwer), Preis VB,Tel.: 02520-1411.

- BENELLI -

Tornado 650, 1. Serie v. 1 Rahmen, 2. Serie v. 1 Motor, 1 Hi-Rad, viele Teile, beide mit dt. Brief, 4.000,- DM od. Tausch, Laverda 1.000, Aermacchi 350, auch Teile. Tel.: 04355-852.

- BMW -

/5/6/7: Luftf. Geh. u. Eins.: je 10,- DM, Anlasserdeckel 20,- DM, 2 Schalldämpfer: 80,- DM, /5: Blinkerschalter (neu) 45,- DM, R45/65:Konis (neu) 185,- DM, R 60: 2 Vergaser m. 5 Zügen: 100,- DM, BMW /5/6/7: Piranha-Zündung kpl. m. Anleitung 165,- DM. Tel.: 02161-679452, FAX: 679040.

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.

75/5-Tank, keine Beule, 170,- DM, ALU-Blinker 25,- DM, Zylinderköpfe 300,- DM,Chromseitendeckel, HA-Übersetzung 9/32, Nockenwelle zu verkaufen, Tel.: 03943-22848, abends.

Biete Tank für /7, Sitzbank wie 90 S, beides schwarz, VB 350/150,- DM, suche Info, Kopien, Kontakte über Motor R 75 WH, 030-4643267, bis 24 Uhr.

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 12 unr., Bj. 1936, kpl. oder in Teilen, VB 3.000, Anruf lohnt. Tel.: 04426-1465, abends.

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

ALLES FÜR RUCKSACKREISEN GMBH
QUO VADIS
Bgm. Smidt Str. 43 · 28195 Bremen
Tel. 0421/14778
HAT ALLES FÜR DEN REISELUSTIGEN BIKER...
BEQUEME ISOMATTEN
SCHLAFSÄCKE
KOCHGESCHIRR
ZELTE
WASSERDICHTE PACKSÄCKE!
Katalog anfordern oder auf einen Kaffee rausholen.
Wir haben durchgehend geöffnet!

Motorrad Welling

Reparatur von **BMW, MOTO-GUZZI**
MZ-Vertragshändler
BMW-Gebrauchtteile, SITO-Auspuffanlagen für BMW ab 320,- DM, Gespannrahmen für BMW-Motoren, Schweißarbeiten, Gespann-Umbauten, MZ-Rotax Gespann ab 9.800 DM

Donnerstag bis 20 Uhr geöffnet · Abholung/Anlieferung möglich
8501 Roßtal · Gewerbering 13 · Tel.: 09127-6223 • Fax: 09127-579015

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

BMW R 60/5/6 Zylinder u. Kolben u. Köpfe u. Vergaser, Zustand 1-2, für 750,- DM, Röhrs, Tel.: 0421-491268.

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

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

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

E-Teile, 1 Getriebe, R 25/3, 80,- DM, 1 Kurbelgehäuse kpl. mit Kurbelwelle o.k., R 25/2, 150,- DM, 1 Tank R 100, RS, Bj. 76, Blaulack, neu 320,- DM. Tel.: 06781-43536, FAX 44995.

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

Gesuche, Bing-Vergaser, neu oder neuwertig, nur kpl., für R 27 zu verkaufen ges., Tel.: 0821-880166.

Jede Menge BMW Boxer Teile zu verkaufen 906 u. 90 S - Motore, Getriebe, Schwingen, Rahmen m. Brief, Verkleidg., Räder usw. Preise auf Anfrage. Tel.: 04764-588.

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 35, 700 ccm, Automotor. Tel.: 0043-7229-89927.

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 Magnetzünder 180,- DM. Tel.: 04321-41634 oder 28117.

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

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

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

R 75-5, Teleskopgabel mit Radschutzblech u. Lampe zu verkaufen, Preis VB, Tel.: 06854-355.

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.

R 90S/R100S, suche oberen Motorgehäusedeckel mit Konsole für die großen Typenschilder, Tel.: 030-7816101, abends.

Stahlflex-Bremsleitungen (ungebr.) f. ATE-Doppelscheibe 100,- DM, Bremshydraulik, kpl. für 6 50 DM, Schwungrad / 5 20 DM, Tauchrohre / 6 20 DM, 18' Hinterradfelge / 5 30 DM, verkauft Jörn. Tel.: 0261-79449.

Stahlflex-Bremsleitungen (ungebraucht) f. ATE-Doppelscheibe 100,- DM, Bremshydraulik kpl. für 6,50 DM, Schwungrad 5,20 DM, Tauchrohre 6,20 DM, 18' Hinterradfelge 5,30 DM verkauft Jörn, Tel.: 0261-79449.

Suche dringend Endantrieb für BMW R 100 RT (möglichst 32:11 o.ä.), Gunnar Reifenrath, Tel.: 06402-7452.

Suche E-Teile R 60 15 org. Sitzbank, Rücklicht, Stoßdämpfer u. Literatur, Tel.: 05363-7904.

Suche für R 42/47 Rahmen, Kotfl., Tacho, Achsantrieb u. Kardan, Hebeleien, Nockenwelle R 47, auch Tausch gegen Zyl.-Köpfe R 47, mögl..Tel.: 07562-8918.

Suche RIG, Bj. 32 Gabel, Vorderrad, Schutzblech vorne, Tankdeckel, Lampe (L.) Messeeinsatz-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.

Verk. Tank 901 S, VB 180,—DM, Sitzb. u. Bürzel 901S 120,- DM, Gläser, Vollverkl. Monza, SLI 5 f 15,4, VB 150,- DM, Tel.: 05363-7904.

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

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

Vorderspeichenrad für BMW-Boxer, 19 Zoll, neuwertig mit Bereifung, Neupreis 700,- DM für 350,- DM zu verkaufen. Tel.: 02661-20087.

- BSA -

A 65 A, Bj. 65, 28 Kw, optisch gut. Tel.: 0561-62872.

A 7/A 10 (Schwingrahmen), suche Blechteile od. evtl. kpl. Fahrzeug, Tel.: 04221-84595.

Gold-Star B 25 SS, Bj. 71, Top-Zustand, viel Chrom, VA, Alu pol., VB 5.900,- DM, A 10 Golden Flash, Bj. ca. 56, Motor: A 7, Semi-Unit, zum Rest o. Teileträger, Tel.: 02266/7050j.

- DKW -

RT 175/VS suche Zündschloß, Schutzblech hinten 2. Teil, kpl., Kickstarter, Verkaufe RT 125, Motoren u. ND Teile. Frank Weiß, Tel.: 05551-7245.

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.

Gespann, Bj. 93, ca. 600 km gelaufen, KBA Freigabe, wegen Intr.mangel, VB 1800,- DM oder Tausch gegen Touren Seitenwagen, nur kpl., Grünwald, Tel.: 0331-7480790, rufe zurück.

- DUCATI -

1 x Ducati-Imola Alu Tank, neu, Original, zu verkaufen. VB 650,- DM Tel.: 04764-588.

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

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

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.

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.

- EMW -

Verkaufe für EMW Mot., Getr., Gabel, Lenker, Tank, Sattel, Lampe, Armaturen, Kleinteile, Krümmer. R. Stephan, Thurmer Str. 35, 08066 Zwickau.

- GESPANN -

BMW R 12 Gespann, unrest., kpl. oder in Teilen VB 4200,- DM, URAL Seitenwagenboot, neu VB 400,—, Tel.: 04426-1465, abends.

Dnepr MT 10 zerlegt mit BMW-Technik, Motor 60/5, Getriebe original mit Rückwärtsgang, alle Papiere , Kabelbaum R 60/5 muß neu, VB 6800,- DM, Tel.: 02452-89592.

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

Moto Guzzi, tausche GAZ 69 M top rest., angemeldet mit TÜV gegen V 7 700 Teile od. kpl. oder sonst. Guzzi ab 850 ccm. Evt. Wertausgleich. Tel.: 040-4227730.

Suche Russengespanne mit oder ohne TÜV, alles anbieten. Tel.: 04426-1465, abends.

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

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

MW 750-Gespann, SV-Motor 22 PS, 2.100,- DM, ISH 350-Gespann, Bj. 1956, 1.900,- DM sowie diverse URAL-Teile. Tel.: 05476-1466.

- GRITZNER -

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

Den GUMMIKUH-Ringsammelordner: Jetzt bestellen !

- HARLEY-DAVIDSON -

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

Suche alles über 66er E-Glide, Prospekte, Ersatzteilliste, außerdem Vorderradgabel u. Schwinge m. Trommelbremsen. Tel.: 0241-157274.

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

Verkaufe HD, Bj. 1936, 750 ccm mit Corbin-Ideal, 16.000,- DM. C. Bekkenkamp, Postfach 660, NL-9400 AR Assen, Tel.: 0 (0) 5920-56364, FAX: 0 (0)5920-53072.

- 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

- HONDA -

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

750 Four, jede Menge Teile wie Kettenkasten, Anlasser, Motor, Getriebe, Teile Kupplungen, Blech, Auspuff, Instr. usw., 3 Zentner, 1.000,- DM, Tel.: 0221-727838.

CB 450, K1-K5, Motor gesucht. Tel.: 02634-1272.
CB 125/200 Twin: viele neue u. gebrauchte Teile abzugeben (keine Motorteile) Tel.: 04221-84595.

CB 350 Four, Bj. 74, 50.000 km, sehr guter orig. Zust. plus zweite Maschine (Bj. 73) in Teilen, zus. 2.500,- DM, auch einzeln zu verkaufen. Tel.: 0521-86744

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

CB 400 T, Bj. 78, 20 Tkm, TÜV 6/95, guter Originalzustand, 2 Vorb., seltenes Modell, zuverl. VB 2800,- DM, Tel.: 0531-338863, ab 19.00 h.

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 Four, Bh. 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.

CM 185 T, Bj. 79, TÜV 6/95, 25 Tkm, 4-Gang, Speiche, Trommel, 17 PS, 1.500,- DM, Tel.: 04921-31733.

CX 500 Teile: Bremssättel, -schläuche, Geberzy., Zündsp., Kabelbaum, neue Kerzen u. Stecker, Seitenständer zus. VB 220,- DM, Tel.: 05250-50122. Suche Y-XJ 550 mit Motorsch.

SS 50, Monkey, Monkey Teile, Tel.: 0043-7229-89927.

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

Suche f. CL 450 K 3 e.Satz, Koni-Stoßd. und f. CB 750 KZ li. Seitendeckel. Tel.: 06131-476610.

Suche Fahrerhandbuch für Honda CL 450 K 1 und Deutschlandrücklicht für CB 400 F, Tel.: 06174-62847.

Suche für Honda CB 250 G: Bank, Rep.Anleitung, Zündschloß, Schutzblech hinten, Blinker, Zierteile, Briefkopie u. a., Infos I. Falkuss, Dreispitz 1, 49808 Lingen, Tel.: 0591-64496.

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.

Verk. für Honda CB 900 H 4 Scheinwerfer, f. Kawa Z 65o H 3 Scheinwerfer u. Vergaser 22. Tel.: 0531-56595.

Verkaufe ür 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, eingetragen, ca. 17 TKm, TÜV 10.94, Neu: Radlager, Sitzbank, neuer Kabelbaum, geä. Ritzel, neu lackiert, Zustand 3, VB 1100,- DM.

- 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 Rebell. bitte alles anbieten. Tel.: 07331-200420, abends Tel.: 007331-63655.

- IFA -

BK 350 Bauj. 57, orig., mit Brief, 2.500,- DM. Tel.: 02254-2330.

BK 350 IG, Tel.: 030-3668959.

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.

- IMPERIA -

Suche: Imperia 500 Sportteile, von Imperia Prospekte, Bedienungsanleitung, Ersatzteilliste, biete im Tausch andere Vorkriegsliteratur. Tel.: 05682-9950.

- JAWA -

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

Für California Tyü 362. Tank m. geschraubtem Emblem gesucht, für Typ 638, Bremsschild vorne und gute Bremstrommeln. Victor Göbel, Meisenweg 24, 89195 Steinberg, Tel.: 07346-5178.

Typ 356, 172 ccm, Bj. 58, VB 300,- DM, Tel.: 040-70187.

Verk. Tank m. angeschr. Chromblenden für JAWA (evtl. 500er), Farbe: Orange-Rot/Schwarz, mit verschl. Tankd., guter Zust., 150,- DM, Victor Göbel, Meisenweg 24, 89195 Steinberg.

- JUPITER -

Jupiter K 5. Suche Erfahrungsaustausch zwecks TÜV Einzelabnahme od. Verkauf, 2-Zylinder, 2-Takt, 350 ccm, 24 PS, ca. 1500 km, seitenwagentauglich, Preis VB, billig. Tel.: 07031-2882127.

- 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

2650 F 4, EZ 5184, 1. Hd., sehr gepflegter Originalzustand, div. sinnvolle Extras, jed. m. leichtem Stutzschaden zu verkaufen, VB 4.500,- DM, Tel.: 06502-6878, ab 18.00 h.

Kawa-KE 175, Amerika-Modell, Zweitakt Drehschieber, 17 PS, nicht fahrbereit, FP: 600,- DM, Tel.: 02331-182253.

Verkaufe Motor AE 80 und Kleinteile, evtl. Rahmen mit Schein (Motor 80,- DM, Rahmen 50,- DM, Rest VHS oder alles zusammen 150,- DM) Victor Göbel, Tel.: 07346-5178.

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 -

Florett 2 x, Bj. 68+69, z. Rest. 400,- DM, Hercules MKZ + MK3M i.T., Preis VS, Teile f. Kreidler RMC, Preis VS, Tel.: 053822864, Wochenende, Helge verlangen.

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

Suche Kreidler Kleinkraftrad 50 ccm, 6.25 PS, vollständig, Zustand egal, Tel. 05405-2227 ab 18.oo h.

- LAVERDA -

750 S, Bj. 69, 47/60 PS, TÜV neu, 32 Tkm, rest. Grimeca Smiths, schön, VB 6.000,- DM. Tel.: 0711-766884.

750 SF 1, guter Zustand, TÜV neu, VB 5.800,—, Tel.: 0251-57906.

750 Teile, Schutzbleche, Rücklicht, Blinker, Sitzbank, Scheinwerfer, Zündschloß, Seitendeckel, Bürzel. Tel.: 02324-77970.

'Das Motorrad', einzelne Hefte zw. 1955 u. 1987 zu verkaufen. Preis von 1,50 bis 4,50 DM pro Heft. Verkaufe einzelne Hefte 'PS' von 1984-1987 zu je 1,50 DM. Tel.: 0911-615875.

- LITERATUR -

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

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

Das Motorrad von 51-83 zu verk., ganze Jahrg. oder Einzelhefte. Suche aus 1949 und Vorkrieg! Krogmann, 34128 Kassel, Igelsburgstr. 20, Tel.: 0561-65547, vormittags.

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

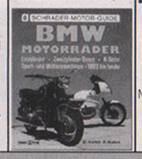
>>> 8 von über 8.000 lieferbaren Titeln! <<<

Motorräder aus Suhl >>Brandneu<<
Endlich ein Buch über die Motorräder AWO, Simson und Co. aus Ostdeutschland. Modelle von 1920 – 1970 mit über 200 z. T. farbigen Abb. und Schnittzeichnungen von Ewald Dähn
Best. Nr.: SL 3001....DM 52,-

Das Schrauberhandbuch
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

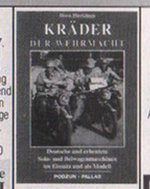
Italienische Motorräder
Die Maschinen von Benelli und Cagiva, über Fantic, Gilera und Laverda bis Malanca, Marini, MV und Moto Guzzi seit 1970 vorgestellt mit über 200 Abbildungen im Hardcover gebunden, 224 Seiten
MB 1298.....DM 49,00

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-/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 1935 – 1945
Über 200 Photos aus den Einsätzen mit den versch. Krädern der Wehrmacht. Sehr interessanter begleittext, 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

Literatur-Katalog 1993-94
228 Seiten mit fast 5.000 Titeln intern. KFZ-Literatur. Schutzgebühr 5,-DM zuzügl. 3,-DM Porto in Deutschland oder zuzüglich 10,- DM Porto ins Ausland !

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

Markt f. klassische Automobile u. Motorräder 1985-06/91 u. Sonderheft in 10 Markt-Sammelordnern, VB 350,- DM, Tel.: 08193-6294, FAX 4619.

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

Oldteimerliteratur für EMW R 35/3, MZ BK 350,- DM, Dürkopp MD 150, Zündapp DB 234 + KK 200, a. Anfrage Tel.: 05772/7368.

Orig. BMW Rep.-Anleitung für /5, 50,- DM, für 5/6/7 incl. 79er Modelle für 55,- DM, Tel.: 02161-679452, FAX: 679040.

RA für Dax, Monkey, CB 125, KH 250, Z 650, GT 750, RD 200, XJ 500, Pantah, Morini, Tel.: 0241-507469.

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

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

Suche 'Das Motorrad' 1949, 50/14, 52/10+13 u. MO. Tel.: 05341-14639, So.-Do. ab 18.00 h.

Suche 'Die schönsten Motoradgeschichten' von Ernst 'Klacks', Leverkus in gutem Zustand. Th. Rongen, Tel.: 07471-73115, abends.

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

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.

Suche MO 11 u. 5/79, Motorradkataloge 70/71 u. 71/72, Hobby 6, 12, 13, 14/71 u. 24, 25, 10/72 u. 2, 5, 23, 24/73, die Honda-Motorrad-Story u. Berühmte Rennmotorräder. Tel.: 02676-1240, öfter versuchen.

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

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

Suche MZ-Reparaturbuch von der Bucheli-Reihe Nr. 510. Auch zum Kopieren. Tel.: 06249-7428.

Verk. 'Indians' Werbeprospekt-Kopie von 1928 für 20,- DM, Tel.: 03385-502226 ab 19.00 Uhr.

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

Zeitschrift 'Motorrad-Touren' 1988-91, Oldtimer-Magazin 1991, Motorrad Aktuell 79/80, Motorradtest 1983, Handbuch für Sportfahrer v. Becker. Tel.: 05043-2978.

- MAICO -

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

M 250/B, total rest., 2.800,- DM. Maico M 250 B Ersatzteile 300,- DM. Tel.: 04321-41634 oder 28117.

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

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

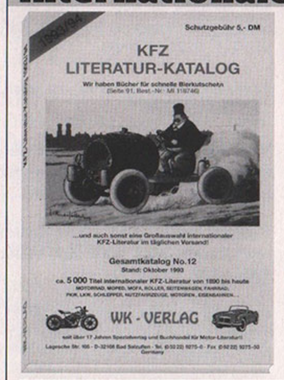
Taifun 400 Motroteile. Tel.: 0043-7229-89927.

Verkaufe Ersatzteile für M 250/B wie z.B. Vergaserverkleidung, Schalthebel usw., Liste bei Peter Vagt, Tel.: 04524-8832.

Verkaufe Maico MB 250, Bj. ca. 1960, ohne Papiere, als Teileträger. Motor, Auspuff, Rahmen noch sehr gut, leider ohne Elektrik. VB 250,—DM, Tel.: 05052-1731.

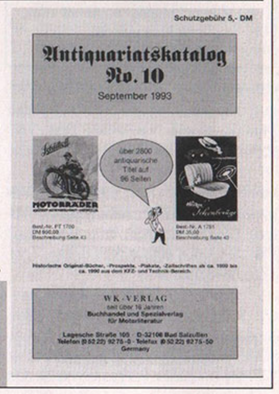
Verkaufe/Tausch: <md 50, 12 S, 250, WR, RS, div. GS-Teile, Liste anfordern, 1 x MD 250, 799,- DM, 1 x MD 250 Racing, 1799,- DM, suche alle 125 u. Cup. Tel.: 05271-33012.

Internationale KFZ-Literatur



DAS WAR NOCH NICHT DA!
KFZ-Literatur-Katalog
228 Seiten mit fast **5.000** Titeln internationaler KFZ-LITERATUR !
Bildbände, Werkstatt-Bücher, Ersatzteil-Kataloge, Betriebs-Anleitungen, Prospekte, Poster... für fast alle KFZ von 1890-heute. (PKW, LKW, Traktoren, Nutzfahrzeuge, Motorrad, Mopeds, Roller, Seitenwagen, Motoren, Fahrräder, Eisenbahnen... Gesamtkatalog No.12 für 1993/94 mit einer einzigartigen Gesamtübersicht für nur 5,- DM zuzüglich 3,- DM Porto im Inland oder zuzüglich 10,- DM Porto ins Ausland.

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 Salzuflen-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 -

Cito-Sport Moped-Cito Allrightwerk Köln, Bj. 59, absolutes Sammlerstück, selten. Sehr guter Orig.Zust., nur 3.000 km, schwarz/rot mit Papieren, Gebot/Tausch NSU. Tel.: 06074-25538.

- MOTO GUZZI -

20 alte MOTO GUZZIs
Airone Falcone, V50, V65, V7, 850T, 850 LeMans, 1000 G5, 1000 SP und andere
Rainer Bollgrün Ratzenried
88260 Argenbühl b. Wangen im Allgäu
Tel.: 0 75 22 / 44 22 · Fax: 0 75 22 / 52 01

850 T, Bj. 1974, TÜV 95, Reifen, Batterie, Öle, Bremsbeläge u. Stahlflexleitungen neu gepflegter Zustand. VB 8.000,- DM, Tel.: 0221-426557.

LM II, 30.000 km, original, 120er Reifen, Fußrostenanlage, Lafranconi eingetragen, VB 7.500,—DM, T 4, 60.000 km, TÜV neu, guter Zustand, VB 6.000,—, Tel.: 06543-6252.

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

Nuovo Falcone Sport, teilweise neu aufgebaut, Originalbrief vorhanden, seit 1981 abgemeldet. 2.800,- DM, Tel.: 02151-561773.

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

V 1000 SP, Bj. 83, TÜV neu, 66.000 km, Steuerkette neu, H-B.-Träger, guter Zustand für 6.000,- DM zu verkaufen, nehme MZ ETS 250 in gt. Zust. in Zahlung, Bj 71-73, Tel.: 04873-9312 n. 17.00 h.

Verkaufe f. Guzzi V 35 Tauchrohre, Ölwanne, suche für Guzzi S 3/T3 Speichenhinterrad. Tel.: 0531-56595.

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 -

3 1/2 Sport, Bj. 76, 30Tkm, Zyl.-Kolben neu, Lafr. gut, VB 2.900,- DM, Tel.: 0711-7668884.

Wer restauriert mein Falcone/Velorex-Gespann? Alle Neuteile vorhanden. Uwe Wybiralla, Backskamp 5, 45886 Gelsenkirchen, Tel.: 0209-209157.

31/2, guter Zustand, TÜV neu, VB, Tel.: 06543-6252.

Moto Morini 3 1/2 Fahrgest. zerlegt, muß noch lackiert werden, Motor 500 ccm vor Fachwerkstatt überholt, ist einbaufertig. Aus Zeitmangel ür 2.500,- DM zu verkaufen. Tel.: 02151-561773.

T-Mod., 350ccm, 27 PS, H4SC, Heinw. Kettenkasten, Bj. 79, ca. 35.000 km, Stahlflex, Bremsschl., deutschsprachiges Werkstatthandbuch, 3.150,- DM, Tel.: 05282-8647.

350 Sport, Bj. 81, 37.000 km, alle Verschleißteile neu, FP 3.000,- DM, Tel.: 05282-6141.

- MZ -

Verkaufe MZ 500 R-Gespann (Superelastic), sämtliche Eintragungen, TÜV 2 Jahre, 5.000 km, Farbe rot-metallic, 9.000,- DM, 0421/4986441

1 x 250 MZ, Bj. 80 u. 1 x 250 MZ Bj. 81 in Teilen zu verkaufen. VB 1.100,- DM, Tel.: 04764-588.

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

Biete ES 175/0, 11 PS, unverbastelt, original, VB 400,- DM, Tel.: 030-4643267, bis 24.00 h.

Biete ES/2 Gespann-Rahmen mit Brief, TÜV 4/95, VB 150,- DM, div. Teile, Blech, Räder, Tank, Sitzbank, Tacho mit 0 km, Tel.: 030-464326, v. 7-24 h, außerdem neuer Metzler3.50/16, FP 80,- DM.

ES 150, s/w, Bj. 68/72, 10/11,5 PS, beide 1. Hd., Originalzust., Spezialwerkzeug, Originalliteratur, wenig gelaufen, zusammen 1.150,- DM, Tel.: 05662-3869.

ES 250/0, bin interessiert an neuen od. neuwertigen Ersatzteilen, z.B. Chromteile (Auspuff, Federbeinabdeckungen etc.) Seitenbleche (\1-Modell) in schwarz/gold u. Rückleuchten. Tel.: 05130-4927.

ES 250/0, suche neuwertige oder neue Ersatzteile wie: Verchromte Federbeinabdeckung vorn, Auspuff kpl., Rückleuchten, Soziussitz, 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.

ES 250/2, Hinterradschwinge 25,- DM,BMW /7 Ventildeckel 20,- DM. Suche BMW R 60/2, Motor defekt oder Kurbelwelle. Tel.: 04321-41634 oder 28117.

ETZ 250 A 17 PS, 8000 km, TÜV 7.95, Top Zustand! Preis 1.650,- DM, Tel.: 05271-34957, ab 20.00 h. MZ Lastenseitenwagen neu für 1.000,- DM zu verkaufen. Tel.: 05271-34957.

Hinterradschwinge für Seitenwagenanschluß für MZ 251/500, drei Monate gefahren, 120,- DM, Tel.: 06074-25538, abends.

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-Simson, ETZ 250, EZ 88, 17 Tkm u. Koffer, Reifen neu, VB 1.000,- DM. 65 km/h m. Versicherungsschild auf Simson Rollern ab 500,- DM, Tel.: 03601-421161.

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

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

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

Suche für ES 250/2: Sattel vorne u. hinten, evtl. im Tausch gegen Sitzbank. Tel.: 089-6371513.

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

Suche für TS 250 guten Motor mm 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 MZ Teile, ETZ-250: 1 Sitzbank, kpl., 1 Hinterrad 350x16 Zoll, kpl., zahle gut. Verkaufe Yamaha RD-400-43PS m. TÜV zugelassen. Tel.: 0781-1572.

Suche MZ TS 250, NVA Modell, Schrott bis fahrbereit, Raum HB, Ol, VER, spez. Tank. Tel.: 0421-617662.

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

Suche Verdeck für Super-Elastik, dringend, Tel.: 0211-724747.

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

Suche: ETZ 250 od. 251, 301 m. Motorschaden, auch einzelne Motore. Tel.: 0221-843849, ab 20.00 Uhr.

Tausche neue Lastenwagenwanne gegen MZ RT 125 mit Brief. Tel.: 05381-1214, ab 20.00 h.

Tausche Seitenwagenkotflügel (alte Form, geschwungen) gegen neue Form.

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

Verkaufe MZ u. Simson, Fahrzeuge fahrbereit und großer Posten Teile. Tel.: 02634-3481.

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
Neugespanne
Spezialzubehörkatalog 5 DM Schein oder Münze
Gespannservice · Tauschteile
Blitzversand aller Teile, auch für alte Modelle
NEU
• Vollverkleidung
• Einzelsitze
• Lederkoffer
• Klapprasten
Fa. Wildschrei
56829 Brieden
0 26 72 / 85 40

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.

MZ-TREFF - INFO
Ersatzteile für alle MZ-Modelle

z.B. ES-ETS Kettenräder
Ansauggummi ES-ETS-TS-TS/1
Regler 6V
Elektronische Regler 12V
Umbau für MZ von 6V auf 12V

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

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
Ohefeldweg 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
Mönchsgasse 14
50737 Köln

Deutsches Zweiradmuseum
Deutschordensschloß
74172 Neckarsulm

Motorradmuseum Augustusburg
Schloß Augustusburg
09573 Augustusburg

British Bikes
GLM-Motorräder
Fischerstraße 1
31039 Rheden

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

Teile für klassische BMWs
Martin Kornhas
Durlacher Allee 105
76131 Karlsruhe

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

Adler-Museum & Antiquitäten
Strohmenger
Kölner Straße 150
53919 Weilerswist

BMW-Vertragshändler
Fa. Ball
Weinstraße 67
76887 Bad Bergzabern

Italiener und Engländer
Motorradladen Yorkstraße GmbH
Yorkstraße 15
10965 Berlin

Bücherstube Lehrte
ltener Straße 28
31275 Lehrte

Metzen's Raritätenladen
Reklameschilder
Galeria Hortenpassage
54290 Trier

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

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

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

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

Dnepr-Importeur
Firma Theo Däschlein
Ansbacher Straße 57
91572 Bechhofen

British Bikes
Brando´s
Mittelweg 2
22941 Bargteheide

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

MZ-Spezialservice
Firma Wildschrei
Hauptstraße 26
56829 Brieden

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

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

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 mußt Du bei Motzke kaufen!
* ORIGINALTEILE * NACHBAU
* GEBRAUCHTTEILE
* 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

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

Windschild, groß (neu):75,- DM, Vergaser 30 N 3-1(neu):90,- DM, Gabelfedern 250/1: 10,- DM, suche Federn o. Stoßd. (hinten) f. ETZ 250/251 Gespann. Tel.: 02151-679452, FAX: 679040.

zu verkaufen, Vopo-ETZ 250, 17 PS, SKF-L, M 4 - Licht, Elektronische Zündung, Bremse, überholt, Reifen neu, Tel.: 0202-423052.

- 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.

- NSU -

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

Neue Kolbenringe/Kupplungslamellen NSU Quickly, billig abzugeben. Reparaturanleitung Quickly 20,- DM, R. Henke, 25917 Leck, Tel.: 04662-1713, nach 18.00 h.

Suche NSU-Max. Motor, fertig oder zum Überholen, verk. FOX Motorgeh. 80,- DM, MAX-LUX Gepäckträger, neuw. 100,- DM, Tel.: 06074-25538, abends.

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.

Suche Kettenkasten für Supermax. Wer hat Erfahrung mit Umbau auf Telegabel? Bin an jeder Info interessiert. Tel.: 06171-57784, abends.

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

Vergaser Für Konsul II, Bj. 55, Bing 27er, ab 18.00 h. Tel.: 04141-66106.

zu verkaufen, S-Fox Auspufftopf, neuw. 1/2 Preis. Tel.: 07940-2617., E-Teile, Liste Quickly, 3-Gang. Tel.: 07940-2617.

- PANNONIA -

250 ccm mit Brief, guter Originalzustand, VB 750,- DM, Tel.: 07121-42881.

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 -

200 ccm (Volksmotorrad), Bj. 1939, zum Rest., VB 1.400,- DM, Tel.: 04791-3776.

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

- REH -

Zabrocky-Renngabel (wie an Kaczor BMW) zu verkaufen. Preis 680,- DM, Tel.: 04764-588.

- ROLLER -

IWL-Roller, Berlin, Bj. 62, TÜV 6/95, VB 1.300,- DM, Tel.: 0561-315254.

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

- SANGLAS -

Verakufe Sanglas: 400, 500S, 500S2, mit und ohne TÜV sowie E-Teile, 3 12 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. FP 2.500,- DM, Tel.: 02248-1489, Kalle.

Felber Baby Bj. 53, 63 kg mit Faltverdeck, FP 2.000,- DM, Tel.: 05379-1537.

MZ-Seitenwagen, Bj. 74, guter Originalzust., anbaufertig, 800,- DM. Tel.: 06842-52821.

Seitenwagen 'Szentesi', Bj. 1938 (Ungarn), rest., Sitz, Reifen neu, schwarz, Scheibe nach hinten schwenkbar. 3950,- DM, Tel.: 06826-6473 (siehe Foto rechts).

Steib LS 200, zerlegt, für 750,- DM, Neuteile 2.000,- DM. Tel.: 0441-73946.

Tausche f. MZ-Seitenwagen Kotflügel (alte geschwungene Form) gegen neue Form, Tel.: 0491-66653.

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

Verkaufe Simson-Superelastik-SW, gutehalten, neue Schwinge dazu 550,- DM, Tel.: 030-4448343.

Watsonion Cambridge-Seitenwagen gesucht, möglichst für MG-V 7, Tel.: 0234-87238.

- SIMSON -

425 S, verkaufe Schwinge 20,- DM, Getriebe, defekt, 50,- DM, Vorderrad 30,- DM, Zylinderkopf 40,- DM, Tel.: 030-4448343.

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

SR II zu verkaufen od. Tausch gegen RK-Teile, Stwgscheibe f. Stoye I. Tel.: 030-3668959.

- SOLO -

Solo Elektro-Mofa gut erhalten wenig km, gegen Gebot. Tel.: 07131-68614.

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

- SONSTIGES -

1 Paar Kolben + 0.25 für Suzuki GT 250, ca. 74-76, 160,- DM, 1 Lima für NSU Konsul 300,- DM. Tel.: 08422-1466.

Betriebsanleitungen, Rep.Anl., Ers.-Teilkataloge, Werkstatthandbuch für DNEPR/URAL, Berlin u. Troll Roller, Schwalbe u. Simson Moped, je 25,- DM zuzügl. Versandkosten. Tel.: 04488-71429.

Biete Oldtimerkrad Jawa 125 ccm, TÜV 9/94, 4 KW, doppelport, läuft, zum Wiederaufbauen, FP 850,- DM, Tel.: 05772-7368.

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. Garagenmangel, 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.

Eigenbauten, Achtung! Straßenzugelassene Eigenbauten mit Automotoren gesucht, z.B. Ural mit 2 CV, KS 601-DKW, BMW-R 4 Renault usw. auch Serie: Amazonas, BFG usw. Tel.: 0211-791122, alles anbieten.

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

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

Kettensp. Kawa 305 Belddrive 15,- DM, Schraubennippel u. Speichen 3,5 mm x 12,1 + 3,5 x 14,7 je 32 St. (gerade) 10,- DM, Tel.: 02151-679452, FAX: 679040.

Markenmotoradreifen zu Top Preisen, einen Auszug ggf. anfragen, z.B. 3.50-16 DM 68,—, 2.75-18 DM 59,—, 4.00-19 DM 99,—, usw. S. Meyer, Bahnhofstr. 22, 67586 Hillesheim, Tel.: 06733-8195 od. 7281, Fax 8134, tägl. Versand.

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

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

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

MZ-RT 125/ES 250/ 175/ und Jawa 175/250/350/ Teile z.verk. 1 Dkw Hummel in Teilen, Preislisten geg. Rückporto. R. Henke, 25917 Leck, Birk 28.

Schenk-Motorrad-Leistungsprüfstand bis 200 km/h u. 200 PS, gut erhalten, Tel.: 07131-68614.

Schwere Ledermäntel 30-iger Jahre, gut. Zust., Leder gerein., 1 x feldgrau (Ärmelfutt. leicht defekt) Gr. 50 DM 250,— u. NN 1 x schw. Gr. 48, 300,- DM u. NN, Pech Tel.: 040-51177119.

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.

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

Suche für Horex Regina, Bj. 50, Standrohre od. Gabel u. Fußrasten, Honda CB 450 KO, zum Aufbauen, gern ohne Motor, günstig. Lars, Tel.: 04307-414.

Suche gebr. Hunger Ventilsitz, Drehgerät. Tel.: 07422-22129.

Suche Geländemaschine vor Bauj. 70, kein Eigenbau, Tel.: 02133-61440.

Suche Kröber-Drehzahlmesser auch defekt u. Getriebegehäuse (Schüssel) von Norton 650 SS oder 750 Atlas. Tel.: 06502-6878, ab 18.00 h.

Suche Lightning o. Bonneville, Bj. 65-70, o. Norton Commando u. Kompressionsdruckschreiber - 8 Zylind. Tel.: 05105-84034.

Suche Liniergerät und Motor, Schaltgriff 3 G, Räder, Auspuff, kompl. u. Vergaserabdeck. Für Avanti oder Vikky IV/Avanti z. Ausschlachten.Tel.: 0511-6046461 od. 6102168.

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.

Tausche Enduro 125/250 H-Halbnabe 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 Schwunglichtzünder, älteres Modell in Werkbank eingebaut mit Trafos, etc. VB 1000,- DM, Tel.: 05271-33749.

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

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

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

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

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

POLIEREN WIE PROFIS!
● mühelos mit Ihrer Handbohrmaschine!
● Metalle - auch Alu
● Autolack
● Plexiglas
Gratisinfo direkt vom Hersteller
Heinrich Kreeb GmbH & Co
Postfach 701 G, 73007 Göppingen
Tel. (07161) 21099, Fax (07161) 21920

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

Verk. BMW R 65 ez1 79 mit Habermann 33 KW u. MZ BK 350 Boxer Kardan, Bj. 56, original. Tel.: 0726-8718.

Verkaufe div. MRD-Modelle aus den 70ern von Polistil, M:1/15. Felix, Tel. 0421-891012.

Verkaufe einen 40er Bing-Gleichdruckvergaser links, Typ 94/40/123A, fast neu, 300,- DM, Tel.: 04921-31733.

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

- STOYE -

Suche Scheibe f. I Bj. 38, mögl. günstig. Tel.: 030-3668959.

Suche Teile für Stoye II, Bj. 61: Seitenwagenrad Kotflügel, Scheibe, Sitz, Haltebügel, Embleme, ab 18.00. Tel.: 04141-66106.

- SUZUKI -

Biete Suzuki GS 7500, Bj. 77, 60 Tkm, gut erhalten, 2500,- DM, Tel.: 05448-566.

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 (2.500 km eingebaut gewesen) und Kettensatz (Kette, Ritzel, Rad, alles 0 km), VB 250,- DM, Tel.: 05341-14639, So.-Do. ab 18.00 h.

GN 400 zu verkaufen: Fahrwerk guter Zustand. Motor: SP370, kleiner Gehäuseschaden. Kolben erst 5.000 km alt, mit einem Satz Krauser Kof. 1.000,- DM. Tel.: 0931-400956.

GT 380, Bj. 78, TÜV 11/95, 3 in 4, alles original aus 1. Hand, schwarz, sehr gepflegt, 3.800,- DM, Tel.: 0911-288915.

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

Suche Unfall-/Schlachtmaschine, GS 550, Katana auch ET u. BA u. Werkstatthandbuch. Tel.: 06621-61244.

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

Verkaufe oder tausche Suzuki T 250 in Teilen gegen Triumph T 100 T - und BSA B 50SS - Teile, Tel.: 05141-32342.

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

- TEILE -

Verchrome selbst, Teile aller Art bis 150 cm Länge, bis zu 50 % unter marktüblichem Preis : 0421/3809851 oder 0421/393953

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

An alle, die aauf 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.

BMW-Teile: Schwungscheibe R 50 u. jede Menge Ersatzteile für R 50 u. R 25/3. Hintere Stoßdämpfer für R 60/7, S-Cockpit, Heinrich Beinschilder, Lenker u. Schaltereinheiten rechts u. links (kurz), für 60/7, 4 Blinkergehäuse, 2 Blinkergehäuse für Enduro BMW. Tel.: 02452-89592

Für Suzuki GT 250, Koni-Stoßdämpfer (2.500 km eingebaut gewesen) u. Kettensatz (Kette, Ritzel, Rad alles 0 km), VB 250,- DM, Tel.: 05341-14639. So.-Do. ab 18.00 h.

Für Zündapp 200-250 S, 1 Kettenkasten, 1 Tank, 2 Räder zu verkaufen Tel.: 08374-348.

Suche für Honda CB 750 F 2, Bj. 78, linken u. rechten Seitendeckel. Tel.: 02041-93742.

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

Tausche, suche versch. Honda CB 77 + C 77 - Teile u. Literatur, biete CB 92-Werkstatthandbuch. Suche Steib LS 200, guter Zustand. Tel.: 07903-518

Verk. 38 mm Marzocchigabel u. Brükken, neu 700,—, Cagiva Alazurra-Stahlflexbremsschläuche, neu 80,— DM kpl. Ochsenaugenblinkgeber 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 Pränafa-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.

- TRIAL -

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) -

Prospekte, Plakate, Berichte über TWN gesucht, speziell BDG 250. Tel.: 06162-83638, FAX: 6919, Felix verlangen.

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 Empleme 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 -

Suche für Vespa PX Bj. 1982, guten kpl. 200er Motor mit Gemischschmierung in absolutem Originalzustand. Tel.: 0591-64496.

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. Ersatzt.. 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 FUK V 35 vorderen Kotflügel. Tel.: 02366-41068.

Suche für KR 25 HM Ersatzteile. Tel.: 09733-6525.

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

Suche Victoria KR 35 S/SN od. SS, bitte alles anbieten. Tel.: 06162-72127.

- VINCENT -

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

- YAMAHA -

DT 175/17.000 km/Bj. 79, TÜV 12'95, Zustand gute 3, 1500,- DM.

Motorgeh. mit kpl. Getr. Kuppl. u. Primärtrieb billigst abzugeben. Tel.: 09622-6140, ab 19.00 h 4433.

Originale Raritäten: DS 5, DS 6, TA 125 (neu). Außerdem Neuteile XS 1/2/650, RD 125-400, frühe Enduros sowie orig. Literatur ab 1967. Tel.: 02152-80179 u. FAX.

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

RD 200, 17 PS/13 KW, Bj. 80, TÜV 94, E-Starter, Leergewicht 138 kg, VB 1.000,- DM, Großraum Ruhrgebiet, Tel.: 05341-14639, So.-Do. ab 18.00 h. Fr.-So. Tel.: 0208-877156.

SR 500 Rahmen mit Brief, VB 400,- DM u. Tank 50,- DM, Tel.: 02528-1411.

JÖRG WINKELMANN
TRIUMPH TWINS
BIS BAUJAHR 1983
Service, Restaurierung und Neuaufbau- Wuchten von Kurbeltrieben- Ersatzteile und Austauschmotore mit Garantie -TÄGLICHER VERSAND-
Am Mühlenberg 95
27432 Barchel
Bremervörde
Telefon 04766 762

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

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
Exclusiv 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 Gebrauchtmaschinenliste anfordern
GLM-Motorräder
Ersatzteile
Kundendienst
Zylinderschleiferei
Neu- und Gebrauchtmaschinen
An- und Verkauf
Fischerstraße 1 • 3211 Rheden
Tel. 05182/51831 • Fax 05182/1572

SR 500 Sitzbank, Grußräder, Tacho, Kleinteile, WHB Tel.: 0241-31019.

SR 500, Bj. 81, schwarz, Speiche, neu aufgebaut,50er Jahre-Design, viele Extras u. Verbesserungen, Top Zustand, SKP 3.800,- DM, Tel.: 05382-2864, Wochenende, Helge verlangen.

YAMAHA
Klassiker
125–750 ccm

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

Restaurierungen
Ersatzteile
schnell,
zuverlässig
seit 1968

Suche für XS 1100, Bj. 78, Seitendeckel rechts, Luftfiltergehäuse kpl., Tel.: 02195-69939.

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,

XS 500 C, Klassiker, Bj. 78, 36 KW, Nov. 1995, techn. u. opt. s. g. Zustand, Lack (Blaumet.), Reifen, Batterie etc. neu, ev. mit Krauserträger, sehr gutes Fahrwerk! Preis 3.200,- DM, Tel.: 0531-125646.

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 Teile (auch Motor), VB 1.250,- DM, suche XS 550 mit Motorschaden. Tel.: 05250-50122.

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

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

Zündapp - Fahrer - treffen sich!
zum 10. Todestag der großen Weltmarke Zündapp
27. - 28. August 1994
Messehalle Hennef
Ausschreibungen bei
U.Arndt, A.d. Papagei 92
53721 Siegburg, Tel. 02241 - 50545

Suche Teile zu TR 1, bittew 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. Bremsscheibe 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.

Verkaufe für XS 650 HM-Kupplungsumbau auf rechte Seite, suche Kettenschutzblech und Schutzblech hinten mit Blinker und Lampe. Frank Tel.: 05344-5830.

Vetter: Wer hat Windjammer für XJ 650, eingetragen oder kann bei Eintragung helfen? Tel.: 0201-271885.

XJ 550 mit Motroschaden gesucht. Tel.: 05250-50122.

Suche gute Fotos von orig. restaur. Erternorma, außerdem Ersatzteilliste. Tel.: 04744-1568.

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

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

Vergaser Bing 1/27/24 (KS125) neu 85,- DM, Tel.: 02151-6794520, FAX: 679040.

Zündapp-Moped 434, Bergsteiger, mit Ersatzteilen f. 600,- DM u. Orig.Papiere Verkauf für 500,- DM oder Tausch gegen NSU-Fox-Lux-Max Teile. Tel.: 06074-25538.

Zündapp-Norma Luxus, Bj. 52, kpl. zum Restaur. zu verk. 1100,- DM, Tel.: 040-5511086.

-LAST MINUTE -

Hercules - verkaufe: K 125 T, Erstzul.

Bequemer leben mit dem GUMMIKUH-Abo !

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

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

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.

Suche Verbindung zu Sammlern u. Interessenten von alten Bahnmotoren. Schnitzler, Nauheimer Str. 29, 61169 Ockstadt, Tel.: 06031-3135, abends.

Tausche 64-er Wartburg 312/1, 89 von IFA-Vetr. auf 69-er Chassis umgeb. gegen Motorrad. Tel.: 0911-288915.

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

MOTALIA im Abonnement GP
Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an: Verl Hasselbrink, Schönberger Str. 2, 2322 Lütjenburg
Ja, ich möchte MOTALIA ab der nächsten Ausgabe abonnieren.
Den Betrag von 35,- DM für ein Jahr (12 Ausgaben)
O habe ich auf das Konto überwiesen
O habe ich als Scheck beigefügt
O ich möchte erst ein Probeheft haben. Vier DM in Briefmarken habe ich beigefügt.

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

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

Nach Auflösung von Bodennebel zunehmendes Artensterben

Mit Pestiziden verdienen Chemie-Multis Milliarden. Und was bei uns verboten wird, ist gut genug für den Einsatz in der Dritten Welt. Wenn Sie die Nase voll haben von der Vergiftung der Natur, unterstützen Sie uns. Gemeinsam schaffen wir mehr.

Informieren Sie mich, wie ich Greenpeace unterstützen kann!

Vorname / Name B 3

Straße / Nr.

PLZ / Ort / Zustellpostamt 01026

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

GREENPEACE

Motorräder in Sinsheim

Es folgt ein zugegeben etwas lang geratener Bericht über die Motorrad-Ausstellung in Sinsheim vom 3.-6.2.1994. Zu lang deshalb, weil es sich ja "nur" um eine Motorradausstellung handelt, die noch dazu vorwiegend neue Produkte vorstellt. Die Menge der Informationen und die, wie wir finden, wunderbare Schreibe von David Longstroke haben uns "gezwungen", den Artikel ungekürzt weiterzugeben.

... dann man los, David.

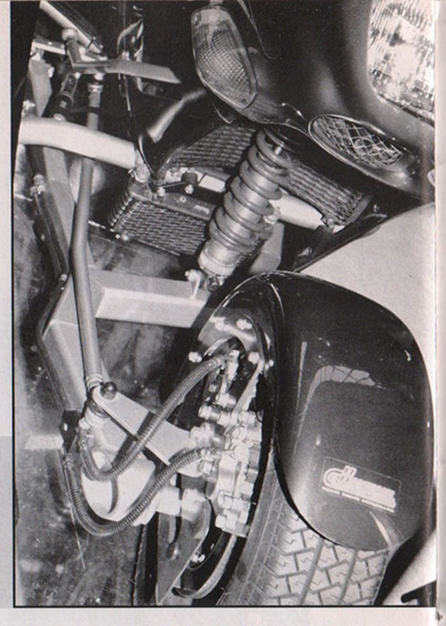
"Faszination Motorrad" nannte sich die Veranstaltung, die vom 3. bis 6. Februar 1994 in den Messehallen von Sinsheim über die Bühne ging. Und viele tausend kamen. Zwar nicht schon am Donnerstag - wer hat schon mitten unter der Woche Zeit -, aber dafür um so mehr am Wochenende.

Dichtes Gewühl herrschte in der Halle 1, die dem Kommerz vorbehalten war. Man schaute, staunte, kaufte.

Zu sehen und zu kaufen gab es eine ganze Menge: angefangen vom Aufkleber bis zum Hunderttausendmarkfahrzeug. Ein Riesenangebot an Bekleidung, dazu Helme und Brillen (für meine ganz persönliche Nase habe ich immer noch keine brauchbare gefunden). Etwas deplaziert wirkte ein Stand, der neben einigen Helmen hauptsächlich Autolenkräder anbot. Sollte dies etwa einen neuen Trend im Motorradbau bedeuten?

Der Veranstalter hat den Ehrgeiz, zu Saisonbeginn so etwas wie eine IFMA für den süddeutschen Raum auf die Beine zu stellen. Daher waren fast alle Hersteller (über ihre Händler) mit ihren neuesten Kreationen vertreten. Dabei zeichneten sich einige der neuen Modelle durch - für meine Augen - besondere Häßlichkeit aus. Manch anderer indessen mag gerade diese Designwunder schön finden. Wie eben schon die alten Lateiner sagten: De gustibus non est disputandum. Zu deutsch: Wat den eenen sin Uhl, is den annern sin Nachtigall!

Zu meinen besonderen Lieblingen in dieser Hinsicht gehörten vor allem eine 600er Suzuki, deren Verkleidung auf beiden Seiten je zwei annähernd ovale Ausschnitte aufwies, die einen Einsatz enthielten, der einem Bratwurstgrill verzweifelt ähnlich sah. Praktischer Wert: keiner. Höchstens Wirbelbildung durch die Unterbrechung der ansonsten glatten Außenhaut. Auch die neue italienisch-österreichische Einzylinder konnte ich hier in natura sehen, die aus irgendwelchen Gründen eine BMW-Plakette trägt. Außer dem Preis scheint nichts von BMW dran zu sein. Besonders gelungen die seitliche Abdeckung des Motors, damit man diesen nicht sieht und vor allem nicht für eventuelle Wartungsarbeiten drankommt, sowie die in der Frontverkleidung integrierten Blinker, die den Vorteil haben, daß man u.U. wegen eines geringfügigen Umfallers gleich anderthalb Tausender los wird. Dafür darf wenigstens der Hinterreifen den Dreck völlig ungehindert in die Kette schmeißen (eine BMW mit Kette! Unvorstellbarer Gedanke!).

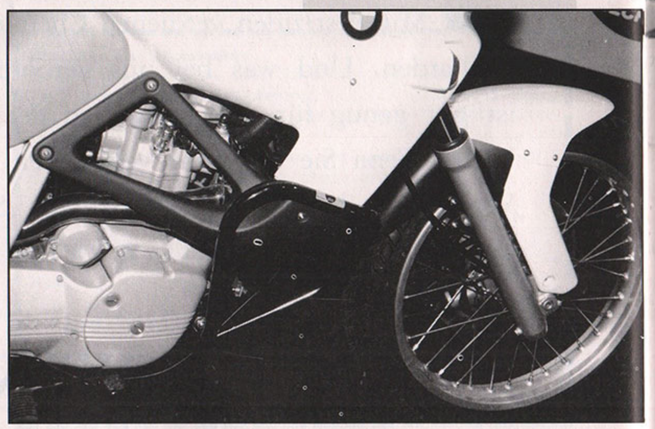


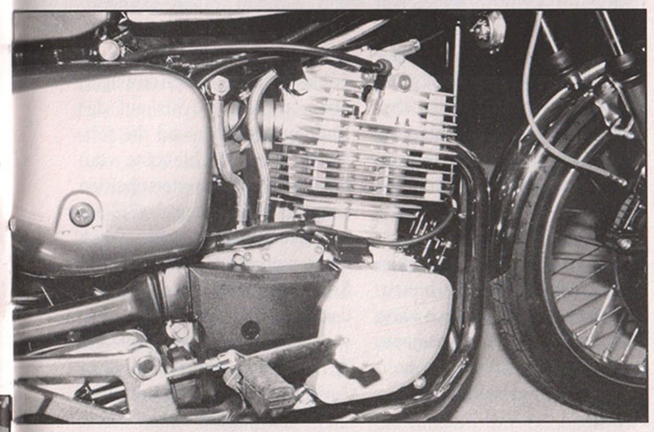
Rechts : Riesig lange Vorderschwinge mit Nabenlenkung. Eine Frage von Geschmack und Geldbeutel.

Auf dem MuZ-Stand prallten zwei - nein, drei - Welten aufeinander. Die gute alte 250er Rängdängdäng und daneben die zwei Viertaktmodelle. In schlichtem Silbergrau das Modell Silver Star mit seiner unauffällig schlanken Silhouette, dem glattflächigen Rotax-Triebwerk und dem unerreichten Kettenschutz. Dazu Sozius- und Fahrerfußrasten, die ohne Schwierigkeiten Fahrstrecken von 600 km und notfalls auch mehr am Tag ermöglichen. Ein gesundes, handliches und bequemes Motorrad, das zwei Leuten jede Menge Freude bringt (ich wollte eigentlich schreiben "Spaß bietet", aber das trifft es nicht so genau!). Der neueste Geistesblitz aus dem Hause MuZ, publikumswirksam auf rotem Podest zur Schau gestellt, stellt für mich dagegen eher einen Alptraum dar. Nackte Kette (natürlich!), weit zurückliegende Fahrerfußrasten, die die Handgelenke über Gebühr belasten, und dicht unter dem spärlichen Sitzfleck, auf dem die bedauernswerte Sozia Platz nehmen soll, angebrachte Minifußrasten, die wahrscheinlich den Zweck haben sollen, dem Mädchen da hinten zu ermöglichen, sich mit den Knien die Ohren zuzuhalten (ist denn das Ding wirklich so laut?). So ziemlich das einzige, was diesen Japan-Verschnitt von seinen Vorbildern aus dem Land der aufgehenden Sonne unterscheidet, sind die unmotiviert dicken Rahmenrohre, die an die Waden von Töchtern aus Landwirtsfamilien erinnern, die viele Jahre lang Sauerkraut in Fässern getreten haben, weshalb besagte Beine in unserer Region als Krautstampfer bezeichnet werden. Trotz überdimensionierter Rahmenrohre jedoch kann man an das Ding keinen Beiwagen anschrauben: an die wesentlich zierlicher wirkende Silver Star dagegen sehr wohl. Wie zu erfahren war, sollen beide Viertaktmodelle nebeneinander gebaut werden. Wollen wir mal das Beste hoffen.

Rechts : MuZ mit Rotax: Sauber, zugänglich, klassisch.

Unten : BMW mit Rotax: Versteckt, verbaut und von dem angeblichen Publikumsgeschmack entsprechender Häßlichkeit.





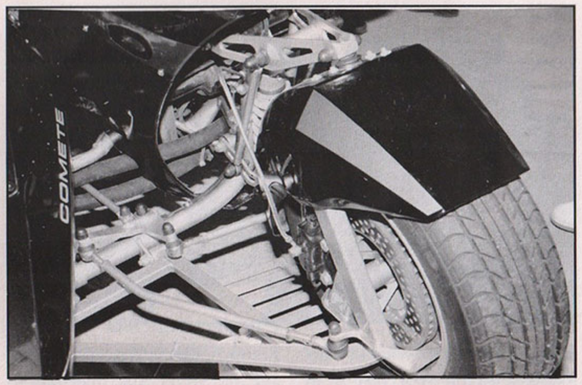
Rechts : Schönheit funktionell und nicht nur als Selbstzweck. Es gibt schon noch Designer ...

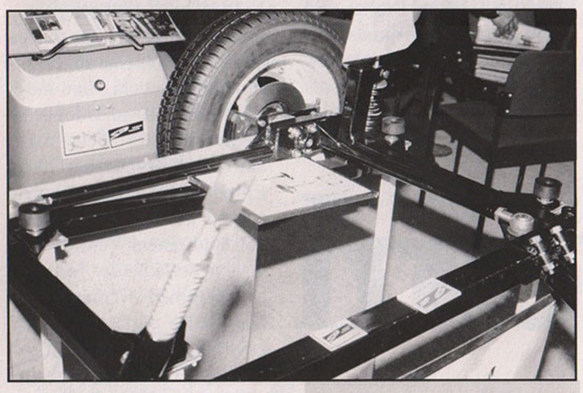
Apropos Beiwagen: Auf dieser Ausstellung waren so gut wie alle deutschen Gespannschmieden vertreten und noch ein paar Exoten dazu. Zu letzterer Kategorie zähle ich da das Dreiradfahrzeug "Modulo", das von einer italienischen Firma hergestellt wird. Das Ding hat vorn eine breite Spur, hinten ein einzelnes Rad und wird von einem K 75-Motor angetrieben. Zwei offene Sitze liegen hintereinander. Nach der Definition eines Freundes vereinigt dieses Fahrzeug die Nachteile eines Autos und eines Motorrads in idealer Weise: man wird naß wie auf dem Motorrad und bringt vergleichbar wenig Gepäck unter, dafür braucht man den gleichen Platz wie ein Mittelklassewagen (bei fast 4 m Länge und 1,6 m Breite) und muß wahrscheinlich mindestens genausoviel dafür löhnen. Leider war niemand am Stand, als ich hin kam, weshalb ich hierüber nichts Genaueres sagen kann.

Um nach dieser Abschweifung wieder auf Seitenwagen zurückzukommen: es ist in den letzten Jahren ein eindeutiger Trend zum Familienfahrzeug (sprich: Gespann) zu beobachten, der eine ganze Anzahl von Leuten auf den Plan gerufen hat, die sich bemühen, diesen Wünschen nachzukommen. Behindert werden diese Bemühungen durch die Sturheit der Motorradhersteller, die an einen Seitenwagenbetrieb keinen Gedanken verschwenden. Von den Japanern kann man das zur Not ja noch verstehen. Aber eine Firma wie BMW, mit einer jahrzehntelangen Tradition gerade auf diesem Gebiet ... Als Folge dieser Modellpolitik müssen für einen Beiwagenbetrieb kostspielige Umbauten vorgenommen werden, die der ursprünglichen Idee, bei Bedarf für wenig Geld einfach einen Seitenwagen anzuschrauben, diametral zuwiderlaufen.

Bei MZ hat man diese Tradition glücklicherweise aus DDR-Zeiten herübergerettet und auch auf die Silver Star übertragen. Aber wie lange das noch geht ... Ein paar Leute wenigstens haben sich dieses Problems angenommen und versucht, mit möglichst wenig Aufwand möglichst viel zu erreichen. Peter Stern aus Geiselhöring gehört dazu. Er bietet ein kleines Gespann an, das aus einer Suzuki GN 250 und einem Velorex-Beiwagen besteht, der jederzeit abgenommen werden kann. Das Ganze dürfte mit 17 PS etwa 85 km/h laufen und soll um die 4 Liter brauchen. Bei einem vernünftigen Preis von DM 9.600,- durchaus diskutabel.

Sehr im Gegensatz dazu die Luxusliner mit oft zweischläfrigem Beiwagen (bei entsprechender Spurweite) und mit Preisen, die sich für das komplette Gespann bis in Höhen von 70.000,- bis 80.000,- Mark bewegen. Ich weiß ja nicht, wer so hirnrissig ist, sich so was zu kaufen, aber jedenfalls ist auf diese Art auch keine sehr weite Verbreitung von Gespannen zu erreichen. Und wenn dann so ein Schlitten, mit allem erdenklichen Luxus ausgestattet, auf dem Topcase noch die Inschrift trägt "Eure Armut kotzt mich an", so sehe ich darin keinen wie auch immer schrägen Humor, nicht einmal eine Geschmacklosigkeit, sondern eine glatte Unverschämtheit und eine Beleidigung aller Leute, denen es nicht gelungen ist, auf irgendeine Weise so viel Geld zu scheffeln. Ich glaube nicht, daß arbeitslose Familienväter oder Jugendliche ohne Beschäftigung





für derart überhebliche Späße viel Verständnis aufbringen ...

Was die Technik betrifft (um wieder auf ein vernünftiges Thema zu kommen), so ist gerade im Gespannbau alles möglich. Daß eine Vorderschwinge für ein Gespann eine sehr brauchbare Radaufhängung darstellt (das wäre sie ebenso für Solomaschinen, aber das ist wieder eine andere Story), hat sich inzwischen überall herumgesprochen. Demzufolge bietet jeder Gespannbauer so was an. Gelegentlich sind auch abenteuerliche Konstruktionen darunter, die bei näherer Betrachtung jedoch meist nur für sich in Anspruch nehmen können, eben ganz anders und vor allem schandbar teuer zu sein (ich weiß, daß die jeweiligen Hersteller das völlig anders sehen!). Als Beispiel sei hier die Kawasaki genannt, die eine riesig breite, hinter dem Motor gelagerte Vorderschwinge mit aufwendiger Nabenlenkung ihr eigen nannte. Ob hier der Erfolg den Aufwand rechtfertigt? Ebenso wurde mit gelenkten Seitenrädern experimentiert (allein die Betätigung durch das Vorderrad - wie wirkt sich das auf die erforderlichen Lenkkräfte aus? - mit etwa 10 Kugelgelenken an etlichen Schubstangen läßt den verschleißerfahrenen Techniker erschaudern) und mit Kurvenneigern, die nicht nur in kritischen Situationen tödlich gefährlich werden können (man hat in den zwanziger Jahren bereits genügend schlechte Erfahrungen damit gemacht), sondern auch gerade das einmalige Fahrgefühl, das ein Gespann bietet, nicht vermitteln und damit am Thema völlig vorbeigehen.

Oben links : Lenkbares Seitenwagenrad (warum eigentlich?) mit Mengen von Gelenken. Warum einfach, wenn man's auch kompliziert haben kann.

Darunter : Hervorragend konzipiertes Seitenwagen-Chassis von Sauer mit je einer Schub-/Zugstrebe zur Aufnahme der Längs- und Querkräfte.

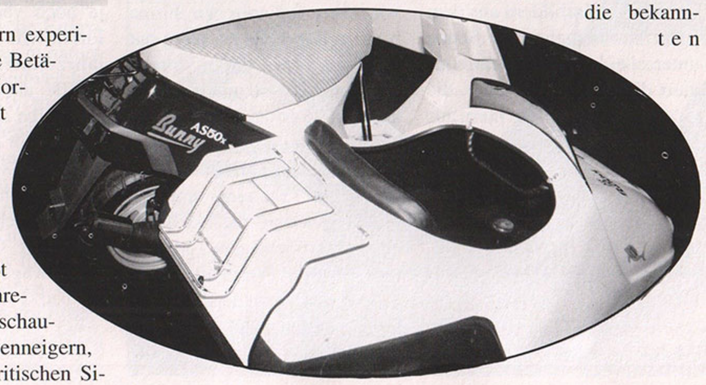
Unten rechts : Dieses kleine Osterei kann nur 30 kg zuladen. Nur für Kinder geeignet.

Hervorragend durchdacht dagegen der Seitenwagenrahmen von Sauer, dessen Radführung aus je einer gelenkig aufgehängten Längs- und Querstrebe besteht, woraus sich insgesamt ein Schräglenker-Effekt ergibt, wie er seit Jahren im automobilen Bereich zum Standard gehört.

Neuerdings ist eine Fahrzeuggattung auf den Beiwagen gekommen, der man es - nach einem vorübergehenden Boom in den 50ern und zu Beginn der 60er Jahre - niemals mehr zugetraut hätte: ich meine den Roller, der heutzutage fast ausschließlich von Vespa repräsentiert wird. Sogar vor 50 ccm macht der Beiwagen nicht halt. Da konnte man ein wunderhübsches eiförmiges Beiwägelchen bewundern, bei dem allerdings der nach unten weisende Haltegriff das Einsteigen nicht gerade erleichterte. Wenn man aber dann erfuhr, daß die Zuladung nur 30 kg betrug, fragte man sich, wozu überhaupt ein Sitz drin war.

Da hat der rührige Dnjepr-Importeur Theo Däschlein schon realistischere Dinge zu bieten. In seinen Rollerbeiwagen kann man sich wirklich reinsetzen, und wie ich selbst erfahren konnte, bewegt sich sogar ein 50ccm-Gerät durchaus noch ganz manierlich aus eigener Kraft - vorausgesetzt, man will nicht gerade die Turrach hoch.

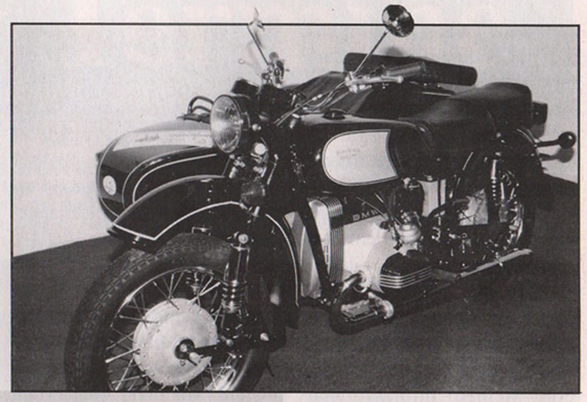
Was aber wirklich erstaunlich gut geht, ist die 200er Vespa mit Beiwagen, die ebenfalls Däschlein im Programm hat. Das Ding ist ein echter Knüller und ein ideales Stadt- und Kurzstreckenfahrzeug. Draufhocken und losfahren. Einfach so. Im übrigen verkauft Däschlein nicht nur Dnjeprs, die vorher mühselig und kostspielig deutschen Vorstellungen von Qualität angepaßt werden müssen (bei im Inland - also in Rußland - verkauften Gespannen kommt es oft genug vor, daß einer zu faul ist, Lenklager einzubauen und statt dessen das Lenkerrohr einfach nackt in den ebenfalls leeren Lenkkopf schiebt. Kaum zu glauben, aber Tatsache!). Er baut auf Wunsch auch BMW-Motoren in die Russenfahrwerke, und das Ganze sieht dann sehr ansprechend aus und ist immer noch billiger als Kauf und Umbau einer Original-BMW. Jetzt hat er auch noch den Import von in Indien nachgebauten Steib-Seitenwagen übernommen, die bis auf das Emblem am Bug und die fehlende Schutzblechleuchte vom LS 200 nicht zu unterscheiden sind. Der 350er "Zeppelin"-Steib soll heuer noch folgen. Doch nicht nur der Handel hatte in Sinsheim seinen Platz. Auch für das leibliche Wohl der Gäste war gesorgt, und zwar in Halle 3, in der außerdem eine ganze Anzahl von seltenen Oldtimern ausgestellt waren sowie die bekannten Krauser-Rennmaschinen. Vorwiegend auf BMW-Basis.



Am Freitagnachmittag sah die Halle 3 ein großes Biker-Treffen, und weil sowieso schon jede Menge von schwerem Metall ausgestellt war, durfte auch der entsprechende Sound nicht fehlen. Am Wochenende fand die akustische Berieselung dann in der Halle 1 statt, die als Zusatzattraktion auch noch Pit's Steilwandfahrertruppe bot, diesmal allerdings auf Minibikes in einer Trommel von nur 5,50 m Durchmesser und 3,60 m Höhe. Das kleinste (außen) ausgestellte Bike hatte einen Radstand von ca. 18 cm (!!).

Auch im Freien gab es einige Attraktionen für die Besucher. Auf einem abgesperrten Gelände vor der Halle zeigten die Kinder vom Deutschen Verband für Jugend-Motocross ihr Können (in zwei Gruppen, die ich auf etwa 7 bis 10 und 11 bis 15 Jahre schätzte), und das war schon sehr beachtlich. Die Kleinen heizten mit Mini-Cross-Maschinen um die Pylonen, daß man seine Freude hatte. Das einzige beteiligte Mädchen - kenntlich an einem keck unter dem Helm hervorlugenden Haarschwänzchen - zeigte mit einigen spektakulären Wheelies und enorm frechem Fahrstil den Jungs, wo es langgeht.

Wer sich für die Fahrtechnik eines Gespanns interessierte, konnte unentgeltlich unter fachkundiger Anleitung mal ausprobieren, wie sich das anfühlt. Zu diesem Zweck hatte der ADAC zwei Schulungsgespanne zur Verfügung gestellt. Das eine mit einer Honda CX als Zugpferd, das zweite war eine 1000er BMW mit Seitenwagen. Der Boxer ging sehr weich und außerordentlich kraftvoll zur Sache, was wieder einmal die von vielen Leuten mit langer Beiwagenerfahrung vertretene Meinung bestätigte, daß diese Art Motor für den erwähnten Zweck nicht zu übertreffen sei.



Rechts : BMW-Motor im Dnjepr-Rahmen mit Spezialtank. Däschlein nennt diese Kombination ohne überflüssige Schnörkel zu recht "Exclusiv".

Links : 200er Vespa Roller mit Seitenwagen

Theo Däschlein stellte einen 200er Vespa-Roller mit Seitenwagen zur Verfügung, der sich großer Beliebtheit erfreute. Ein paar Leute gingen eine volle Viertelstunde lang von dem Ding nicht mehr runter! Eine wirklich großartige Aktion, die bei ähnlichen Anlässen anderenorts kopiert werden sollte.

Abends um fünf war dann action angesagt. In der Halle 3, die rundum mit Tribünen versehen war, fand ein Weltmeisterschaftslauf der Trialfahrer statt. Ich hatte bisher noch kein Hallentrial gesehen und war entsprechend neugierig. Natürlich wollte ich für die Gummikuh-Leser auch ein paar gute Fotos schießen und begab mich deshalb an den Ort des Geschehens. Ich kam jedoch bloß bis an die Tür, wo mir ein Wachmann freundlich aber bestimmt erklärte, da könne ich nicht rein, Presseausweis oder nicht. Ich müßte die Treppe rauf, da sei der VIP-Raum und das Pressezentrum und da bekäme ich eine Plakette. Also rauf zu den VIPs. Die freundliche Dame vom ADAC, die in Pressebetreuung machte, konnte mit dem Begriff "Gummikuh" nichts anfangen und befürchtete ernstlich, ich wolle sie auf die Schippe nehmen (da sieht man's mal wieder: mir missen fiel mer fier unsa Immitsch tun!), nur meinem nach dem Genuß einer ganzen Knolle Knoblauch umwerfenden Charme und der Tatsache, daß ich ausnahmsweise frisch rasiert war, wodurch meine männlich-markante Schönheit voll zur Geltung kam, hatte ich es zu verdanken, daß sich die Dame dazu bereit erklärte, mir eine Plakette zu überreichen, die zum Betreten des "Infields", wie das neudeutsch heißt (früher sagten wir "Innenraum"), berechtigte. Allerdings soll nicht verschwiegen werden, daß bei der Dame eine starke Unsicherheit bezüglich meines Status' zurückblieb, insbesondere, als ich gestehen mußte, keinen schriftlichen Redaktionsauftrag vorweisen zu können. Wie unendlich stilvoll muß es doch in anderen Redaktionen zugehen ...

Wegen der Menge der anwesenden Schreiberling-Kollegen, die alle auf gute Bilder scharf waren, wurden die Plaketten nur für jeweils einen Lauf vergeben (es wurde je ein Vorlauf, Halbfinale und Endlauf gefahren), sonst hätte man in der Arena vor lauter Fotografen die Gladiatoren gar nicht mehr gesehen. An Kopfstärke waren wir den Aktiven sowieso etwa 12 zu 1 überlegen. Sogar das Fernsehen, sonst nicht eben übermäßig am Motorsport interessiert, war vertreten. Anscheinend hoffte man auf einige spektakuläre Szenen - eine Hoffnung, die dann auch nicht enttäuscht werden sollte.

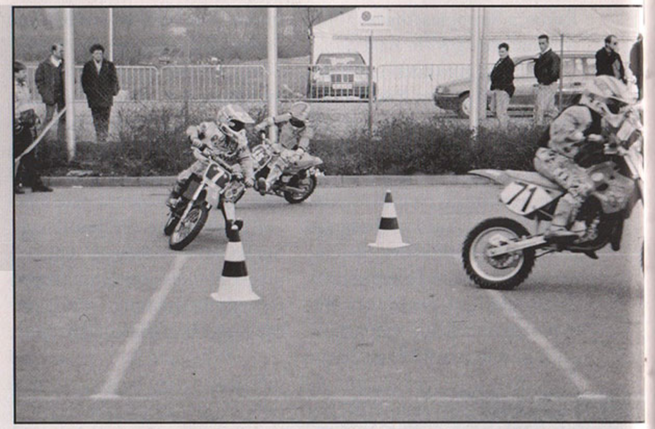
Nun konnte ich also endlich an den Ort meiner Sehnsucht gelangen. Die VIP-Tribüne war nur über eine eigene VIP-Treppe zu erreichen, was mir in meiner Einfalt entgangen war. Es ist nicht immer einfach, ein VIP zu sein!

Die ganze Veranstaltung war sehr eindrucksvoll aufgezogen. Zu Beginn zeigte eine Gruppe von katzengewandeten Mädchen eine Tanzdarbietung nach der Musik von "Cats" (warum eigentlich müssen Tontechniker immer und immer wieder die Lautsprecher bis weit jenseits der Schmerzgrenze aufdrehen?), was darauf hinweisen sollte, daß von den Fahrern katzenartige Gewandtheit gefordert war.

Der Parcours war von einem berüchtigten Sadisten gestaltet worden, dem es gelungen war, seiner lebenslangen Sicherheits-

verwahrung und seinem Psychiater zu entkommen, um daraufhin in der Halle seinen perversen Neigungen freien Lauf zu lassen. Als jedoch zum ersten Mal ein Fahrer die Runde mit null Strafpunkten schaffte, raste der Unselige mit flatternder Zwangsjacke unter entsetzlichem Geheul davon, eilends verfolgt von seinem sich den schütteren Spitzbart raufenden Psychiater und einigen stämmigen Pflegern in weißen Kitteln. Meinen Informationen zufolge gelang es, ihn wieder einzufangen und dazu zu bringen, für den Endlauf die vorhandenen Schwierigkeiten noch zu verschärfen. Wie von einigen Teilnehmern zu hören war, soll es anderswo, z.B. in Barcelona, um ca. 50 % schwerer sein. Dort haben sie scheinbar noch schlimmere Sadisten.

Gegenüber einem in (einstmals) freier Natur abgehaltenen Trial sind die Verhältnisse in der Halle grundverschieden. Die Hindernisse können beliebig böswillig gestaltet werden und bieten während der gesamten Veranstaltung gleiche Verhältnisse. Bei einem Freiland-Trial spielt das Wetter schon mal eine große Rolle, dazu kommt, daß jeder Fahrer an kritischen Stellen etwas herausfräst oder Wurzeln u.ä. blankpoliert, so daß sich die Verhältnisse ständig ändern - was nicht zuletzt zum Reiz einer solchen Veranstaltung beiträgt. Andererseits natürlich kann kein noch so verbohrter Naturapostel meckern, wenn in der Halle über Kisten und Reifen geturnt wird, man ist vom Wetter unabhängig und - vor allem - man bringt eine Menge Zuschauer unter, die nicht von Sektion zu Sektion laufen müssen und alles von ihrem Tribünenplatz überschauen können. Und letztendlich kann man damit bedeutend mehr Eintrittsgeld kassieren, was nicht nur dem Veranstalter, sondern auch den Fahrern zugute kommt, die damit endlich nicht mehr vom Draufzahlen leben müssen, wie das noch vor wenigen Jahren üblich war.



Rechts : Hier schraubt der Nachwuchs vehement am Gasgriff. Die Dame im Hintergrund mit der Nummer 15 hält sich noch vornehm zurück.

Unten links : Jeder konnte mal probieren: Schnupperrunden auf drei Beinen unter Aufsicht machten Spaß.

Insgesamt glaube ich daher, daß diese Sache auch in Deutschland gute Aussichten hat, vor allem, wenn die Medien dahinterkommen, daß hier aufregender Sport geboten wird, der sich gut vermarkten läßt. In anderen Ländern hat man das schon eher begriffen, vor allem in Spanien tut sich da sehr viel. Als die Trialfahrerei begann, da waren es Männer wie Sammy Miller auf großvolumigen Viertaktern, die den Sport dominierten. Dann kamen die spanischen Zweitakter wie Ossa und Montesa, und später zogen die Japaner ebenfalls mit 250ern nach. Inzwischen ist man bei den Motoren auf 125 ccm heruntergekommen. Bis auf die Wurstreifen hat das ganze Ding nahezu Fahrrad-Dimensionen, wiegt so gut wie nichts, und das Winzmotörchen sieht man kaum. Dennoch katapultiert dieser winzige Schnurrer Moped und Mann nahezu senkrecht in die Höhe. Unglaublich. Außer der Fantic, die ja schon lange im Geschäft ist, wird neuerdings auch bei uns die GasGas angeboten, die letzte Entwicklung auf diesem Gebiet, meines Wissens ebenfalls in Spanien beheimatet. Die meisten Teilnehmer am Sinsheimer Hallentrial fuhren dieses Gerät.

Der große Knüller, das piéce de resistance, war jedoch der an der Stirnseite der Halle aufgebaute Felssturz mit Wasserberieselung. Etwa acht Meter hoch ging es unglaublich steil hinauf bis auf eine Holzplattform mit Fernsehkamera, auf der gewendet werden mußte (nein, nicht auf der Kamera!). Dann begann der Abstieg. Bevor der Fahrer jedoch über die kantigen Felsen nach oben klettern konnte, mußte er nach dem ersten Drittel noch mal ein Stück runter und quasi auf dem Absatz wenden. Dann erst konnte er den Miniwasserfall in Angriff nehmen.

Das Fahrerfeld bildete sozusagen die Crème de la crème des Hallentrialsports. Weltmeister, Vize, deutscher, tschechischer, holländischer Meister - zum Aussuchen. Als einziger Nicht-Meister der erst 18jährige Hans Greiner, der in diesem Elitefeld eine ausgezeichnete Figur machte.

Da jeweils nur zwei Fahrer zusammen auf den Kurs gingen, von Sektion zu Sektion von der ganzen Fotografenmeute begleitet, dauerte es bis kurz vor Mitternacht, bis die ganze Veranstaltung gelaufen war. Ich hatte nur eine Plakette für den Vorlauf und verzog mich danach erschöpft in den VIP-Raum, um mich etwas zu erholen. Während meiner Abwesenheit hatten die Kollegen, die sich später zum Ort des Geschehens begaben, die Schlacht am kalten Büfett bereits für sich entschieden, und ich konnte gerade noch eine Tasse Kaffee und zwei winzige Scheiben Wurstbrot ergattern. So rächt sich übertriebenes Pflichtbewußtsein.

Insgesamt muß man dem Veranstalter bescheinigen, daß die Ausstellung "Faszination Motorrad" durchaus geeignet ist, ein Vakuum auszufüllen, das in dieser Hinsicht im süddeutschen Raum besteht. Mit Sicherheit wird diese Veranstaltung in Zukunft noch mehr Aussteller anziehen und zu Saisonbeginn einen guten Überblick über den Markt verschaffen können. Vielleicht bequemt sich irgendwann auch einmal das öffentlich-rechtliche Fernsehen, dem attraktiven Hallentrial eine paar Minuten Sendezeit in der Sportschau einzuräumen. Die Leistungen der Aktiven hätten eine solche Anerkennung wahrlich verdient!

Text und Fotos : David Longstroke

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 (# = Neuer Termin)
März 1994						
19. 3.	-20. 3.		Kassel		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		Techno Classica Essen	S.I.H.A. Messe GmbH, 02407/17300, Fax 17711
25. 3.	-27. 3.	48612	Horstmar	Gasthof Westarp	Mike-the-Bike-Treffen	02558/7122
#26. 3.	-27. 3.	I	Varenna/Como	Passo del Cainallo	Adlertreffen	0039/2998/8451
26. 3.	-27. 3.	CH	Bern	BEA-Gelände	Oldtimer & Teilemarkt	OTM Tel: 0041-32-581810, Fax 581910
April 1994						
2. 4.	-4. 4.	GB			3-Tage Vet-Trial England	Bernd Kreutz, Tel : 02402-72647
2. 4.	- 4. 4.	I	Udine		Veteranenteilemarkt	Puntupiu, Italien 0429/800646
#3. 4.			Köln/Verteilerkreis	BAB Kreuz Köln-S	ab 10 Uhr Oster-Corso	Kuhle Wampe Köln, 0221/342377 (13-18 Uhr)
9. 4.	-10. 4.	HL	Schiedam-Noord	Margriethal	Veteran.Motorrad Markt	v.d.Putten, NL-01608-20840
#9. 4.	-10. 4.	I	Reggio Emilia	Centro Esposizione	Oldtimer Flohmarkt	
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
#29. 4.	- 1. 5.		Brockdorf	Holler Wettern	Sechszylindertreffen	04829/1491
#30. 4.			Düsseldorf	TÜV-Vogelsangerweg	Motorradtag	TÜV-Rheinland : 0211/6354-116
Mai 1994						
1. 5.		53881	Euskirchen	Dom-Esch	13.Veteranen Ralley	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 Kreutz, Tel : 02402-72647
1. 5.		55457	Gensingen	Zum Adler	7. Maiausfahrt	Motorrad-Veteranen Gensingen, 06704-2208 Peter
#1. 5.		21435	Stelle	Parkplatz an B4	3. Iallofrühstück	04171/50424 o. 04174/4886
#6. 5.	- 8. 5.	31039	Rheden		Engländertreffen	Klaus Sprengel, 05182/51765
#6. 5.	- 8. 5.		Hannover		4. Italientreffen	Moto Guzzi Stammtisch H, 0511/3524117
7. 5.		74172	Neckarsulm	Marktplatz	Um/Eigenbau-Motorräder	Dt.Zweiradmuseum, 0713235271, Fax 2393
7. 5.		66606	St. Wendel	St. Wendel	4. Oldtimertreffen	Klär Tel : 06851-809-136
7. 5.	- 8. 5.	34277	Fuldabrück	3. + 4. Lauf	Pre-65 Deutschland Cup	AMC Fuldabrück, 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 Bergzaubern, 06349/8506
7. 5.	-15. 5.	79540	Lörrach b. Basel	Messe	11.Regio	Messe GmbH, 07621/12040
#8. 5.		49429	Visbek/Kr.Vechta)		4.Italo+BMWBoxer Frühstück	04445/2466
11. 5.	-15. 5.	GB	Peterborough	Banbury Run 94	14.Int. Veteran Cycle Ralley	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	Augustusburg		1. Standardtreffen	Lüllau, 04131/64815
#12. 5.	-15. 5.	S	Stockholmstrakten		Värtreffen Moto Guzzi Club	Alge, Schweden 08/7747521
13. 5.	-15. 5.		Paderborn	Paderborn	3. Int.Moto Guzzi Treffen	MGC Paderborn 05250/1507
13. 5.	-15. 5.		Ellwangen		Sternfahrt Jubiläumstreffen	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 Kreutz, Tel : 02402-72647
14. 5.	-15. 5.	34346	Hannover-Münden	Wiershausen	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, Österreich 07742/3012
15. 5.		NL	Soesterberg		Italdag/Motorradausstellung	
#15. 5.		I	Mendrisio/TI	Rest.Picadilly	Oldtimer Flohmarkt	
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
#21. 5.	-23. 5.	F	Le Revard (Savoien)		Honda CBX-Treffen	0049/7821/271304
22. 5.		47803	Krefeld	Berg u. Tal Oldtimer Sommerfest mit Ausfahrt		Oldtimerfreunde-Hüls, 02151/753758 o. 734202
#27. 5.	-28. 5.	GB	New Venue	Int. Ralley d. Moto Guzzi Club's England		Irwin, 0044/949/61004
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, Italien 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, Tverräsen 35, N1315 Nesäya, Norwegen
4. 6.		7410	Reutlingen	Eissporthalle	Veteranen + Teilemarkt	Anmeldung : Edgar Schwarz, Tel + Fax: 07473-8970
4. 6.		A-5230	Mattighofen		Oldtimer-Teilemarkt	IMVC Mattighofen, Österreich 07742/3012
#9. 6.		GB	Isle of Man	Crosby Hotel	TT-Meeting	Int.Laverda Owners Club, GB 0434/604648
11. 6.	-12. 6.	26345	Bockhorn	Bockhorn	13. Veteranen- u. Teilemarkt	Herbert Ahlers, 04453-7333, FAX 72888
#11. 6.	-12. 6.		Grebehain/Vogelsberg		Ducati-Treffen	Ducati Freunde Hessen, 06042/3433 o. 06474/8112
12. 6.		26345	Bockhorn	Bockhorn	12.Frieslandralley 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
#17. 6. -19. 6.	NL	Boxmeer	Vortum-Mullem	Moto-Guzzi-Treffen,	de Zeeuw,Van Bijnkershoeklaan 383,NL-3527 XK Utrecht
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
#24. 6. -26. 6.		Düren	Grillplatz Hürtgen	Motorradtreffen Italiener	Motorradfreunde Eyfalia-Nord, 02235/6417
#25. 6. -26. 6.	I 36100	Vicenza		Int.Moto-Guzzi-Treffen	I, 0444/562087

Juli 1994

#1. 7. - 3. 7.	S	Norberg		Sommertreff Moto-Guzzi-Clubs	Moto-Guzi-Club, Alge, Schweden 08/7747521
#1. 7. - 3. 7.		Karlsruhe		12.Int.Azzurri-Treffen	Knapp, 07271/52727
2. 7.	84453	Mühldorf		8.Inntal Veteranen Ralley	Oldtimerfreunde Mühldorf, 08631/7367
2. 7. -3. 7.	GB	Bonanza	Veteranan Trial	Euro-Cup England	Bernd Kreutz, Tel : 02402-72647
3. 7.	23795	Bad Segeberg		14.Int.Veteranen Ralley	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
#8. 7. -10. 7.	GB	Eaton		Mittsommer Ralley	Moto-Guzzi Club GB, Irwin, 0044/94961004
#9. 7. -10. 7.	I	Montecatini Terme		Int.Moto-Guzzi-Treffen	Moto Guzzi Prato, d' Oro, Italien 0330/730617
9. 7. -10. 7.		Gressenich	Veteranan Trial	Euro-Cup Deutschland	Bernd Kreutz, Tel : 02402-72647
10. 7.	CH	Spreitenbach	Schwarzwaldausfahrt d. 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 Ospen + 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

August 1994

#5. 8. - 7. 8.	Estland	Kukulinna	Hotel-Camping	3.Int.Jögevatreff	EMMK Estonia, Tallinn +372-2-4393368.
6. 8.	25821	Bredstedt	Stollberg	6.Int.Veteranen-Orientierungsf.	MC Rund um den Stollberg, 04671/3720
6. 8.	55595	Bockenau	Oldtimertreffen + Ausfahrt in de Hunsrück		Schöffling, 06758/1306
11. 8. -15. 8.	A-9372	Eberstein	Campingplatz	Custom Bike Weekend	MCC Living Free, 0043-4264-8416 oder 2881
13. 8. -14. 8.	25462	Rellingen		Egeskov-Löb + Teilemarkt	Hansen, Buchenstraße 24, 25462 Rellingen
19. 8. -21. 8.	36404	Oechsen		4.Motorradtreffen	Gehb, Straße d. Einheit 91, 36404 Oechsen
20. 8. -25. 8.	29565	Brockhöfe/Uelzen	Brockhöfe	Six-Four-Stroke-Pre-65 Fun Days,	Munstermann, Tel : 05829-448
20. 8. -21. 8.	63675	Schotten	3. Meisterschaftslauf f. histor. Renn- u. Supersportf.		Nennbüro: Fax 07221/22835
20. 8. -21. 8.	63675	Schotten	6.Schottenring Gand Prix f. histor. Renn- u. Sportf.		MSC Rund um Schotten, 06044/2868 o. 8447
20. 8. -21. 8.		Otterbach	Motorrad-Museum	13.Veteranen Veranstaltung	MSC Kaiserslautern, 0631/14331 (Herr Asai)
20. 8.	24306	Plön		15.Int. Plöner Veteranenralley	Rathmann, 04522/8604
21. 8.	A-5230	Mattighofen	Kindstal	Gleichmäßigkeitsfahrt	IMVC Mattighofen, Österreich 07742/3012
21. 8.		Essen-Borbeck	Dampfbierbrauerei	1.Classic Day 94	Wybrilla, 0209/209157
26. 8. -28. 8.	64711	Erbach/Odenwald	21.Jahrestreffen Adler-Motor-Veteranen-Club		Holst, 04102/63326
#27. 8. -28. 8.		Hennef	Euro-Gewerbepark	Oldtimermesse	02241/50545
27. 8.	67133	Maxdorf	4.Deutsche Weinstraßenfahrt f. Veteranenfz.		Veteranenfreunde Schloß Wachenheim, 06237/5103
27. 8. -28. 8.	29565	Brockhöfe/Uelzen	5. + 6. Lauf	Deutschland-Cup 22. fourstroke	Trial, Munstermann, Tel : 05829-448
27. 8. -28. 8.	79540	Lörrach	REGIO-Freizeitpark	1. Int. Oldtimer- u. Teilemarkt	Messe Lörrach GmbH, Tel.: 07621-2707, FAX: 12092

September 1994

2. 9. - 3. 9.	CH	Lignieres	Rennstrecke	Ducati-Festival	Töff-Eggä, CH 052/282967
3. 9. - 4. 9.	74889	Sinsheim	Auto+Technik Mus.	Motorrad-Klassiker Treffen	07261/61116
3. 9.	78166	Donaueschingen	VS-Schwenningen	Veteranen u. Teilemarkt	Ketterer, 0771/8003-134 FAX 8003-179
4. 9.	73221	Kirchheim/Teck		8.Veteranenralley	MCKT Kirchheim, 07024/8708
10. 9.	69168	Wiesloch	Schatthausen	Veteranen-Trial	MSC-Schatthausen, 06222-73916
10. 9.	45721	Haltern	Lippramsdorf	Oldtimertreffen + Ralley	OC Münsterland, 02360/1797
10. 9.		Hockenheim	4.Mstschaftslauf f. historische Renn- und Supersportfz.		Nennbüro : Fax 07221/22835
10. 9.	95478	Kemnath/Stadt		4. Veteranen + Teilemarkt	Opolka, 09641/332 - fax 7128
10. 9. -11. 9.	25560	Puls		6.Int.SH Oldtimertreff + Markt	Zernitz, 04892/1090, FAX 1839
11. 9.	A-5230	Mattighofen		Herbstausfahrt	IMVC Mattighofen, Österreich 07742/3012
17. 9.	97318	Kitzingen	5.Kesselring Oldtimer Ralley		AMC Kitzingen, 09321/7354
17. 9.	39118	Magdeburg	3.Magdeburger Oldtimertreffen		MC Magdeburg, 0391/616353
18. 9.		Heiligenhaus	6. ADAC Rhein.-Berg Motorrad Veteranen Ralley		MSC Heiligenhaus, 02206/81178
24. 9.	63755	Alzenau	9.Veteranen Ralley "Rund um den Hahnenkamm"		AMC Alzenau, 06023/2683
24. 9. -25. 9.	I	Imola, Rennstrecke zwischen Bologna u. Rimini		Veteranenteilemarkt	
#25. 9.	09337	Hohenstein(Erzg)	Sachsenring	Veteranentreffen	Tröger, 037295/2091

Oktober 1994

1. 10. -2. 10.		Emmendingen	Emmendingen	7. + 8. Lauf Pre-65 Deutschland Cup,	AMC Unterer Breisgau, Tel : 07641-6219
3. 10.		Emmendingen	Emmendingen	5. Veteranen-Trial	AMC Unterer Breisgau, Tel : 07641-6219
3. 10.	09573	Augustusburg	Schloß	Oldtimertreffen	037291/(20)267
8. 10. - 9. 10.		Mannheim		Veterama A+M	Veterama GmbH, 06203/13507
15. 10. -16. 10.	CH	Spreitenbach	Herbstweekend Ducati Club CH		Schmid, CH 056/720715
23. 10. -24. 10.	NL	Arnheim		Veteranan-Trial Euro-Cup Holland,	Bernd Kreutz, Tel : 02402-72647

November 1994

13. 11.	B	Mons	Veteranan Trial	Euro-Cup Belgien	Bernd Kreutz, Tel : 02402-72647

Ständiger Termin

10777	Berlin	Irish Pub	Engländer Stammtisch	Jeden 1. Montag im Monat ab 20 Uhr. 030/8210951
	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

Ständiger Termin (Fortsetzung)

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
	Hamburg 76	Gaststt. Intakt	Oldiestammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr
20255	Hamburg	Lutterorothstr. 33	Brit-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat
21357	Bardowick	Fa. Damen&Bruns	BMW-Klönschnack	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr
	Hamburg-Winterhude	Gaststt. Kanal 9	MZ-Stammtisch	Jeden 2. und 4. Mitttwoch im Monat
22941	Bargteheide/Elmenhorst	Gaststt. 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
	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	Gaststt. Cordes	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 042 61/83 2 64
28870	Fischerhude	Gaststt. Am Bocksberg	Oldtimerclub Fischerhude	Jeden 2. Donnerstag im Monat, 19 Uhr, Info 04293/7631
29683	Dorfmark	Gaststt. Böhmegrund	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 04261/83264
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. Freistag im Monat 20 Uhr, 05472/4828
	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
# 52062	Aachen	Autonom.Zentrum	MC Kuhle Wampe Aachen	Wirsching, Mariahilfstr. 1-3, 52062 Aachen
54338	Schweich	Gasth. Junges	Engländer-Stammtisch	Jeden 1.+3. Freitag, 20 Uhr :06578/1478 bzw. 06502/6878
54536	Kröv/Mosel	Gaststt. 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
# 58453	Witten	"Zur Waldeslust"	MZ-Stammtisch Ruhrtal	Jeden 2. Do. im Monat, Tel.: 02330-12467
59302	Oelde	Gasthof Geisterholz	Wasserbüffelstammtisch	Jeden letzten Samstag im Monat ab 17 Uhr, 0251-525761
64385	Pfaffen-Beefurt	Gasthof Waldklause	Engländerstammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 069/571397
72658	Bempflingen	Sportheim Waldeck	Heinkel-Stammtisch	Jeden 3. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 07123/34 5 66
74363	Eibensbach-Güglingen	Felsenkeller	Veteranen-Fahrer-Stt.	Jeden letzten Sonntag im Monat ab 9.30 Uhr
74542	Braunsbach/Kocher	Gasthof Löwen	Oldie-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat 19 Uhr. Info 07183/41595
77652	Offenburg/Bd.	Gasthaus Anglerheim	MZ+Jawa Stammtisch	Jeden Sonntag um 10 Uhr, Info : 0781/1572
	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
	Ulm	Cafe Rialto	Klassiker-Stammtisch	Jeden Donnerstag ab 19 Uhr, Info o7302/4853
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 o9831/9149, ab 18 Uhr
97074	Würzburg	Gasthof St. Bruno	Klassikerstammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 20 Uhr, 0931/81730
CH	Herrliberg, Zürichsee	Restaurant Blümlisalp	Oldistammtisch	Jeden Do.ab 19.30 h bei gutem Wetter, 004119232816

Eine Bitte an alle Veranstalter:

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

DIE ZEITSCHRIFT
GUMMIKUH & PAST perfect
erscheint im

Baues Verlag GbR
Am Deich 57 • 28199 Bremen
Rainer Baues, Ute Nennstiel, Jupp Jäckels †
Tel.: 0421/50 16 17
Fax: 04 21/50 44 48

ISSN 0944 - 3681
DK 629.11(05)(091)"1949/1979"

Chefredakteur : Rainer Baues (verantwortlich)

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

Fotos & Titelrealisation : Baues Offset Druck

Fotos : Rainer Baues, Uwe Kremer

Layout : Uwe Kremer, Peter Ullrich

Satz : pu/.

DIE ZEITSCHRIFT - ORGANISATION

Erscheinungsweise: Monatlich am 15.

Vertrieb:
Ute Nennstiel
Verkaufspreis 5,90 DM/Heft
Verkaufspreis Österreich 50 ÖS/Heft
Verkaufspreis Schweiz 5,90 sfr/Heft
Abonnement: zwölf Ausgaben 59,90 DM inkl. Versand und Mehrwertsteuer
Abonnement Ausland: 69,00 DM inkl. Versand, 89,00 DM inkl. Luftpostversand

Druck : Baues Verlag, Am Deich 57, 28199 Bremen

DIE ANZEIGEN

Verantwortlich für Anzeigen :
Ute Nennstiel
Anzeigenschluß (gewerblich) :
Jeweils am 20. des Vormonats
Anzeigenpreise:
Private Fließsatzanzeigen bis zu 200 Zeichen sind für Abonnenten kostenlos. Für gewerbliche Anzeigen gilt Preisliste 5 vom 15. Mai 1993. Der Verlag behält sich vor, Anzeigen abzulehnen.

KLEINGEDRUCKTES

Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Falle nicht anerkannt werden.
Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Alle Artikel werden nach bestem Wissen aber ohne Gewähr veröffentlicht. Die Zeitung und alle in ihr enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Eine Verwertung ohne Einwilligung des Verlags ist strafbar.
GUMMIKUH ® ist ein eingetragenes und geschütztes Warenzeichen

SEELEY MANX

500 Test

ALAN CATHCART

Die Vorstellung vieler Leute im Westen, japanische Fans klassischer Motorräder seien ein Volk von Metallpolierern, ist nicht nur ungenau, sondern auch ungerecht. Natürlich gibt's bei den Japanern - wie wohl sonst überall auch - diese Freaks, die ihre Maschine mit ins Wohnzimmer nehmen und sie als viel zu kostbar zum Fahren betrachten. Einem großen Teil der Fans ist es aber absolut nicht bange, sich begeistert auf ihren Klassiker zu schwingen und diesen trotzdem in bestem Zustand zu halten. Vor allem ist ihre Begeisterung nicht nur auf heimatliche Klassiker beschränkt; auch geschichtsträchtige europäische und amerikanische Motorräder sind vertreten.

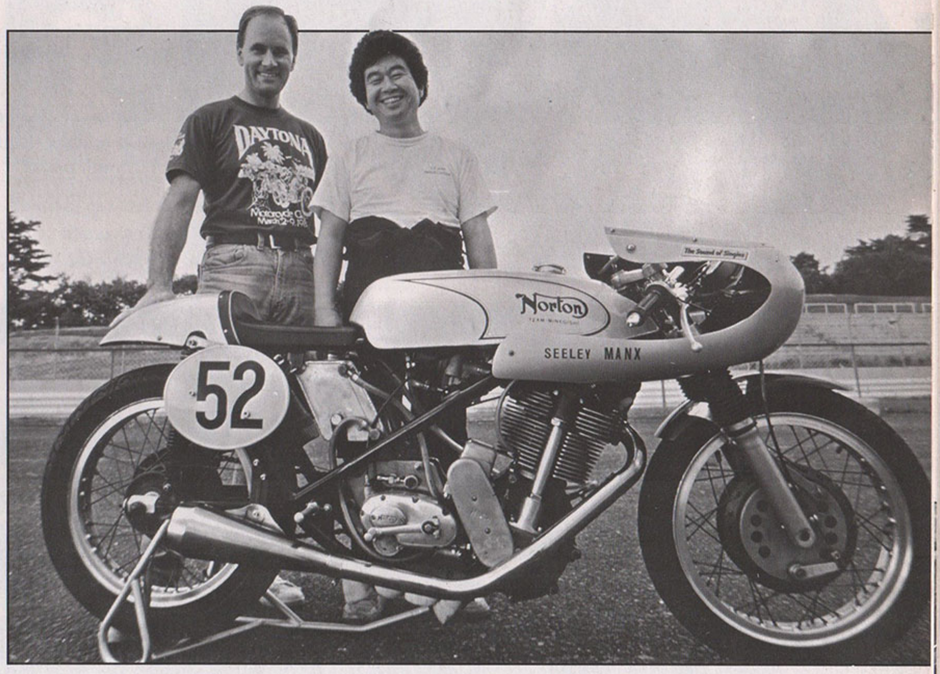
Japans florierende Klassik-Rennszene ist das beste Beispiel dafür, und auch der CRM (Classic Racing Motorcycles - klassische Rennmotorräder)-Club liefert mit seinen wachsenden Aktivitäten den schlagenden Beweis: das jährlich halbe Dutzend der von diesem Club veranstalteten Renntage ist von Jahr zu Jahr mit immer mehr Klassikern, egal welcher Herkunft, besetzt. So zum Beispiel Honda CB 750, einzelne NSU Sportmäxe oder auch Matchless G 50, um nur einige zu nennen. Allen Motorrädern gemeinsam ist aber die Tatsache, daß sie im tadellosen und vor allen Dingen renntauglichen Zustand sind.

Mittlerweile folgen die Japaner dem Beispiel der Europäer und konstruieren immer mehr Spezialitäten für diese Rennszene, indem sie u.a. Komponenten mehrerer Epochen miteinander variieren. Dabei kann natürlich nicht verwundern, daß diese Spezialkonstruktionen zum größten Teil auf Honda-Basis entstehen. Manch eine dieser Spezialitäten aber sieht aus, als sei sie direkt von einem englischen Klassik-Rennen 7000 Meilen ostwärts auf die andere Seite der Welt nach Sugo oder Suzuka verpflanzt worden.

Eine dieser Maschinen - ich wage zu sagen, daß es für einen British Bike Fan wohl kaum etwas Interessanteres geben dürfte - ist Kiyoshi Minegashis bemerkenswerte Seeley Manx 500. Zum ersten Mal fiel mir Minnies Manx beim letztjährigen CRM-Renntag in Sugo auf. Ich fragte mich damals nur, warum ich wohl erst um die halbe Welt nach Japan jetten mußte, um zum ersten Mal eine von einem Manx-Norton-Motor befeuerte Seeley zu Gesicht zu bekommen. Ich will mich hier nicht ausdrücklich festlegen, aber soweit ich weiß, hat bisher niemand diesen eigentlich so naheliegenden Rennzwitter auf die Räder gestellt. In den Seeley-Rahmen wurde ja wohl fast jeder Motor aus den Jahren vor 1970 mit mehr oder weniger Erfolg verpflanzt, und es gab zu den Seeleys auch die Gegenstücke von Norton, z.B. die 350er und 500er Petty Manx. Aber eine Seeley Manx?

Es mußte wohl wirklich erst ein vom britischen Einzylinder-Virus befallener Japaner kommen, der mit Geduld über lange Zeit die nötigen Teile zusammentrug, bis er vergangenes Jahr endlich eine Seeley Manx zusammenschrauben konnte. Ich konnte das Resultat seiner Bemühungen nach der Zufallsbegegnung beim Trainingstag in Sugo fahren, und ich wundere mich immer noch, warum keiner früher auf diese Idee kam.

Minnies Manx ist ein Sammelsurium aus in den vergangenen Jahren sorgsam zusammengetragenen Teilen, die ursprünglich für den Zusammenbau einer "originalen" Manx Norton gedacht waren. Aber Minegashi-San konnte einfach kein intaktes Manx-Norton-Fahrwerk auftreiben, und so kam es letztendlich zu diesem seltenen Kompromiß. Sein Freund Katsuji Ono, Herausgeber von Japans führendem Klassik-Motorrad-Magazin "Clubman" und selbst einer der Stars der CRM-Rennen (er fährt eine Seeley G 50, die dem guten Namen dieses Motorrads alle



Kiyoshi Minegashis (Minnie) hinter seinem British Bike made in Japan

Ehre macht), bot ihm einen Seeley Mark 3-Rahmen aus seiner Reserve sowie eine Kiste von Teilen, die er erst kurz zuvor für seine Matchless-getriebene Seeley erstanden hatte, zum Kauf an. Minnie nahm das Angebot an und baute also seinen eigenen Exoten, in dem der langhubige Manx-Norton-Motor das Herzstück bildet. Die Tatsache, daß es sich beim Seeley Mark 3-Rahmen um einen Rahmen ohne Unterzüge handelt, machte den Einbau des Norton-Langhubers erst möglich. Der hochbauende Motor mit dem massigen Nockenwellengehäuse hätte nie und nimmer in so einen Rahmen mit Unterzügen gepaßt. Der Seeley-Rahmen erlaubte es Minnie, den Motor leicht nach vorne geneigt einzubauen, und er schlug damit gleich zwei Fliegen mit einer Klappe. Durch die Neigung (20°) arbeitet der 1 5/16 Zoll Amal-GP-Vergaser mit stärkerem Gemisch-Fallstrom, und zweitens bringt der so geneigte Motor mehr Gewicht aufs Vorderrad, so wie es bei den modernen GP-Maschinen üblich ist. Dadurch verbessert sich das Handling in den schnellen Ecken.

Einige Norton-Spezialisten hatten Minnie wegen der Neigung keine guten Hoffnungen für die Standfestigkeit des Motors gemacht. Aber diese Unkenrufe bestätigten sich nicht, und es gab keine Probleme mit der Trockensumpfschmierung und der Ölfilterung. Der langhubige Motor wurde auf dem Gerippe eines Motors aufgebaut, den Minegashi vor ein paar Jahren während einer Reparatur an einem Formel-3-Rennwagen entdeckte. Dies erklärt auch den tief verrippten, beschichteten Aluminium-Zylinder. Zu Beginn der 50er Jahre wurden die Motoren in CooperManier direkt hinter dem Fahrer in den Rennwagen verbaut. Die dadurch auftretenden Kühlungsprobleme erforderten u.a. eben auch diese tiefen Kühlrippen.

Minnie behielt den Zylinder damals zurück, und er paßt wunderbar zu dem markigen Aussehen dieser unleugbar stattlichen Maschine. Minnie montierte ihn auf ein Paar Manx-Kurbelgehäusehälften, deren Produktionsjahr anhand ihrer Serien-Nr. A11M5517 mit 1947 beziffert werden kann und die ursprünglich zu einem sogenannten Manx-"Einnocken"-Motor gehörten. Trotzdem verpflanzte Minnie einen "Doppelnokken"-Zylinderkopf aus 1951er Spätproduktion in den Motor. Ein 1 5/16 Zoll Amal-GP-Vergaser besorgt anstelle des serienmäßigen RN9-Instruments, das in den ersten Jahren vor Beginn der Kurzhuber-Ära verwendet wurde, die Gemischbildung.

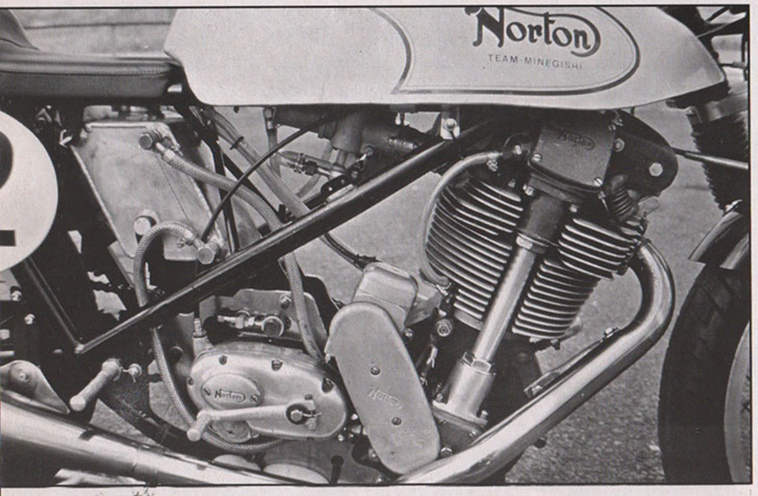
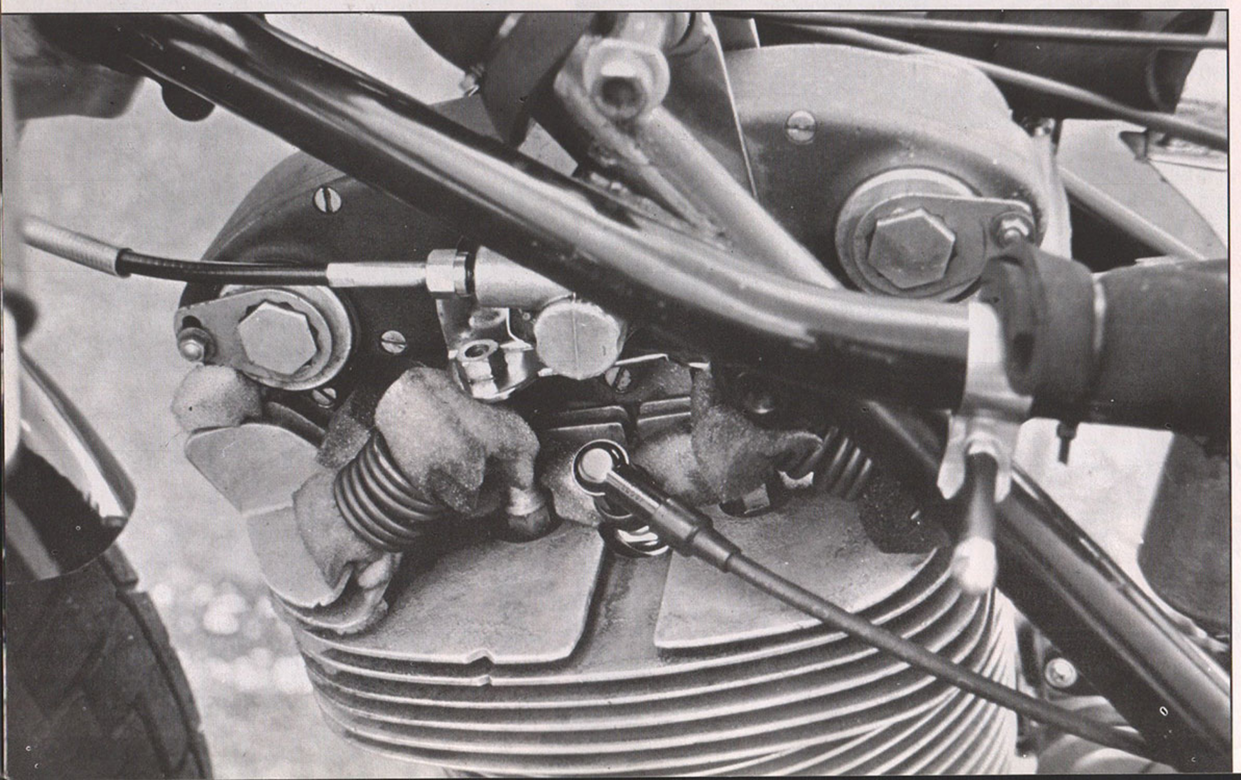


Foto links : Der Motor mußte um 20 Grad nach vorn geneigt werden, damit er überhaupt in den Rahmen paßte

Foto unten : Schon mal so ein gewaltiges Nockenwellen-Gehäuse gesehen ?



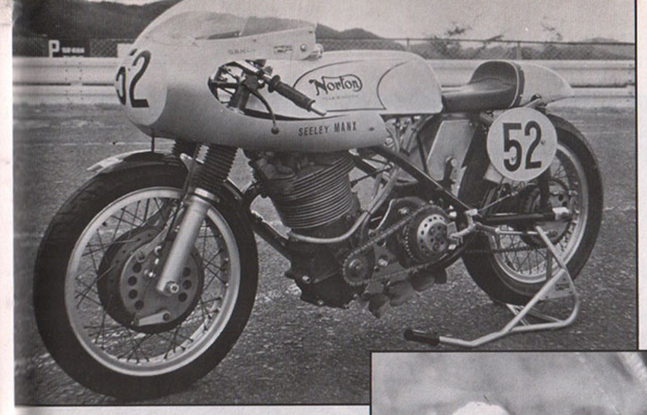
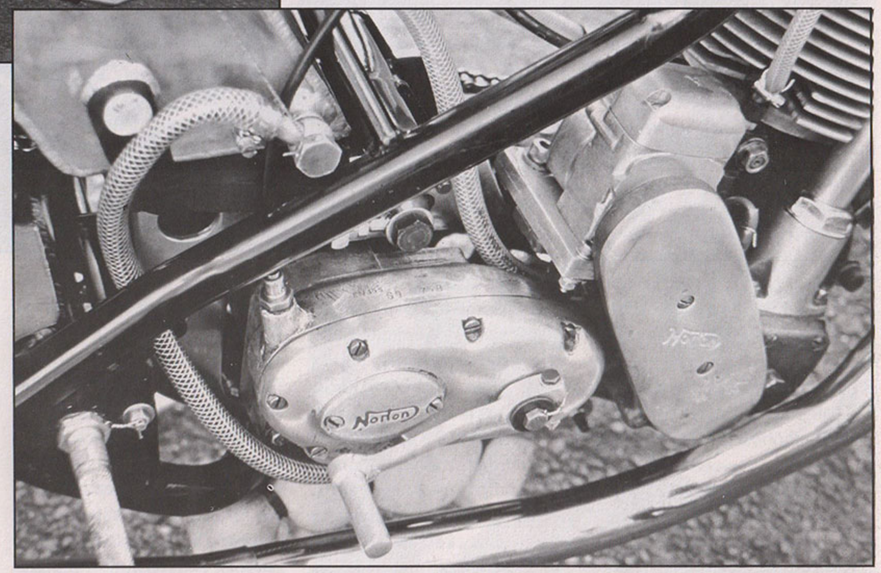
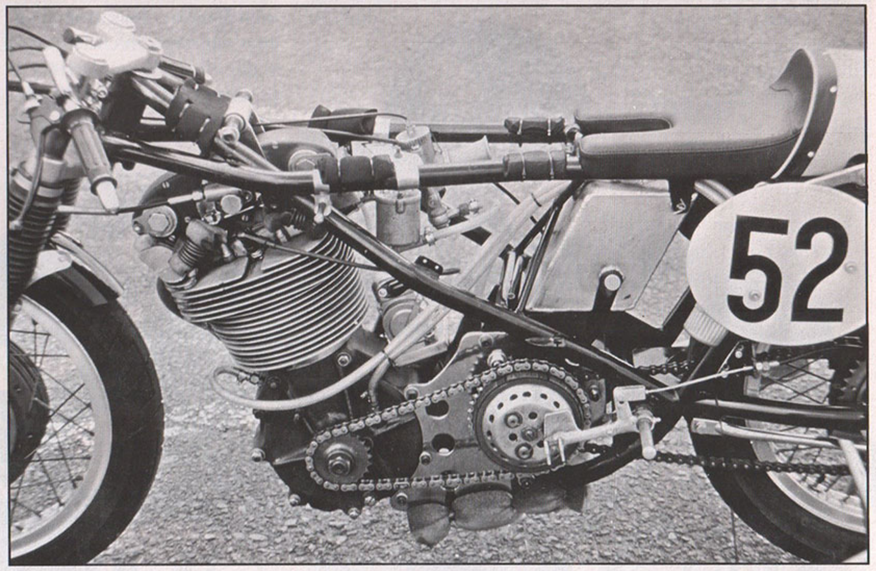


Foto rechts : Der Magnetzünder ist von Mitsubishi ! Heute noch in Speedwaymotoren verbaut !!

Foto rechts unten : Trotz des hochbauenden Motors : Die Verbindung von Lenkkopf- und Schwingenlager ist ein fast gerades Rohr





Am interessantesten ist aber wohl der Mitsubishi-Magnetzünder, der nach nur leichten Modifikationen an der Ankerplatte problemlos montiert werden konnte. Das Ding wurde in den frühen 50er Jahren entwickelt, und ob ihr's glaubt oder nicht, es wird heute noch größtenteils in den Einzylinder-Viertakt-Speedway-Motorrädern, die bei den sogenannten Gamble-Rennen am meisten gefragt sind, verbaut. Große Summen an Geld werden bei diesen eigentümlichen "Gamble Rennen" eingesetzt, die im Stadion auf ovalen gepflasterten Rundkursen in ganz Japan stattfinden, und wo mit alten Motorrädern japanischer Produktion, bei denen Zuverlässigkeit die wichtigste Voraussetzung ist, gefahren wird.

Offensichtlich ist dieser Zünder ein Geniestreich, denn bisher ist noch keiner der Favoriten damit liegengeblieben. Für all diejenigen von uns, deren Lucas-Rennmagnet aus dem letzten Loch pfeift und die keine Aussicht auf Nachfertigung dieses Teils haben, könnte der Mitsubishi-Magnet möglicherweise die Lösung des Problems bedeuten.

Ich besaß vor 10 Jahren selbst mal eine Seeley G 50 Mk3 und bin damit auch Rennen gefahren. Als ich auf dem von Minnie selbst gefertigten und schön geformten Alusitz der Seeley Manx für ein gutes Dutzend Runden um Sugo Platz nahm, überkam mich gleich im ersten Moment ein überzeugendes Gefühl. Entscheidender aber war für mich die direkte Vergleichsmöglichkeit mit der Seeley G 50 von Ono-San, die dieser mir freundlicherweise für das Rennen am Vortag geliehen hatte. Ich muß sagen, daß die Seeley Manx das eindeutig bessere Handling besaß. Das ermöglichte mir, den schnellen Bergab-Rechtsschwung am Fuß des Hügels (die härteste Passage in Sugo) mit Vollgas im letzten Gang zu nehmen, ohne daß die Maschine auf den Buckeln im Kurveninneren unruhig wurde. Bei der Seeley Matchless hatte ich an dieser Stelle wegen erheblicher Fahrwerksunruhen das Gas zumachen müssen. Die Telegabel der Seeley Manx war wohl genau richtig abgestimmt, und ich meine, daß das Mehr an Vorderradlast auch zur Stabilität beigetragen hat.

Bei Onos Seeley G 50 hatte die Abstimmung der Telegabel auf den Bodenwellen zu Len-

kerschlagen geführt. Die nächste schärfere Rechtskurve nahm ich im 3. Gang der frühen 50er Jahre Norton-4-Gang-Getriebebox mit traditioneller Rechtsschaltung, danach in den letzten Gang, um gleich danach vor der Schikane abzubremsen. Hier war Vorsicht angebracht, um nicht den tiefgeschwungenen Auspuffkrümmer just an dem Punkt, an dem er wieder aufwärts zum Megaphon führt, durchzuschleifen. Diese Schwäche zeigt sich eben gerade in der vorher angesprochenen Kurve und in der Schikane. Allerdings ermöglichte der gute Grip, den die Dunlop-Arrowmax-Straßenreifen in H-Ausführung boten, erst das Aufzeigen dieses Schwachpunktes. Eine hochverlegte Auspuffanlage mit einem Hitzeschutzblech ist bei der hier durch die verwendeten 18 Zoll-Räder erreichten niedrigen Bauhöhe wohl unumgänglich.

Das wirklich gute Handling ermutigt dazu, die Maschine hart ranzunehmen und beschert dem Treiber bestenfalls einen Haufen Fassungslosigkeit und schlimmstenfalls einen Besuch in den Büschen zur Aufnahme von Bodenproben.

Als Minnie gerade das Schweißgerät ausgepackt hatte, fragte ich ihn gleich danach, ob er nicht einen feinen Deckel für den Primärantrieb anfertigen könne. Es hatte mich doch ziemlich nervös gemacht, wenn ich mit den Fingern hinter dem Knie die Benzinhahnstellung kontrollierte und dabei in die Nähe der offenlaufenden Primärkette kam.

Die Vorderradbremse an der Seeley Manx arbeitete sehr zufriedenstellend, und trotzdem war das höhere Gewicht des Motorrads gegenüber seinem G 50-Pendant immer zu spüren. Die Seeley Manx wiegt mit mehr als 145 kg trocken einen deutlichen Schlag mehr als die G 50.

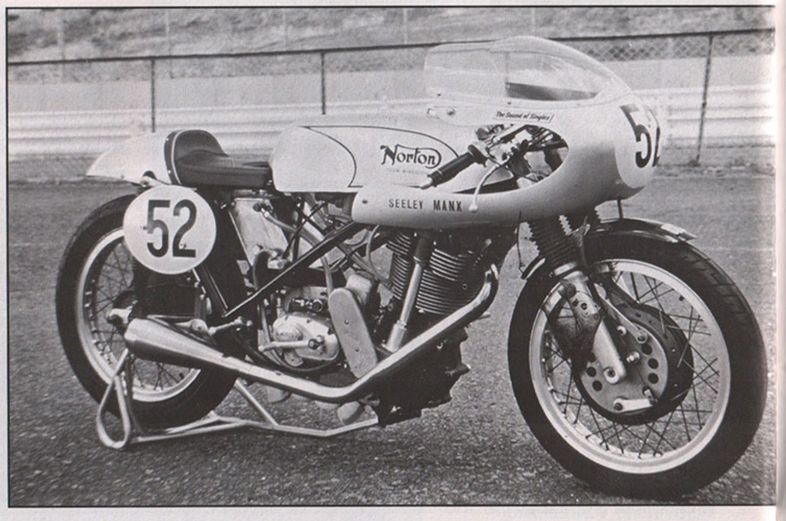


Foto oben : 145 kg wiegt der Einzylindermotor mit Rädern dran.

So mußte ich mit der Manx die Kurven früher anbremsen und mit etwas geringerer Geschwindigkeit durcheilen, als mit der Matchless. Hier zeigten sich auch die Grenzen des Vierganggetriebes. Die großen Drehzahl-Sprünge zwischen den Gängen schmälern die Einsatzmöglichkeit der Motorbremse. Ohne vorher ein wenig von der Höchstgeschwindigkeit runtergebremst zu haben, riskiert man beim Runterschalten einen Motorschaden durch Überdrehen des Motors. Beim Beschleunigen gibt's das gleiche Problem. Ab 4.000 U/min. geht der Auspuffsound von Gestotter in einen klaren Schlag über, und der Motor hängt willig am Gas. Zuerst dachte ich, daß der von Minnie bei 6.500 U/min. festgelegte rote Bereich auf dem Drehzahlmesser doch sehr optimistisch gehalten sei, aber der Motor drehte spielerisch leicht in diesen Drehzahlbereich und schien auch höheren Drehzahlen nicht abgeneigt.

Ein ganz anderes Verhalten legte die letzte 500er Langhub-Manx an den Tag, die dem Kanadier Tom Mc Gill gehört. Ich fuhr diese Maschine in den vergangenen fünf Jahren bei verschiedenen Veteranenrennen in Nordamerika inklusive Daytona. Tom war der Meinung, daß man den Motor bis 7.000 U/min. drehen könnte und dadurch mehr Leistung zur Verfügung stand. Werkseitig war der rote Bereich (sicherlich auch wegen des großen Hubs von 100 mm) bei 6.200 U/min. angesetzt. In der Praxis war bei Toms Motor bei 6.500 U/min. die Luft raus, und die letzten 300 Umdrehungen bis dahin waren auch nur noch Quälerei.

Die japanische Manx drehte wirklich mit Leichtigkeit und fühlbar steigender Leistung an die 6.500er Marke. Da das Ganze mit weitaus weniger Vibrationen abging als ich erwartet hatte (dies beruhte auf Erfahrungen mit Mc Gills Maschine), zeugt dieses vom großen Können Minegashis im Motorenbau und sichert ihm einen ordentlichen Klaps aus der Schulterklopfmaschine.

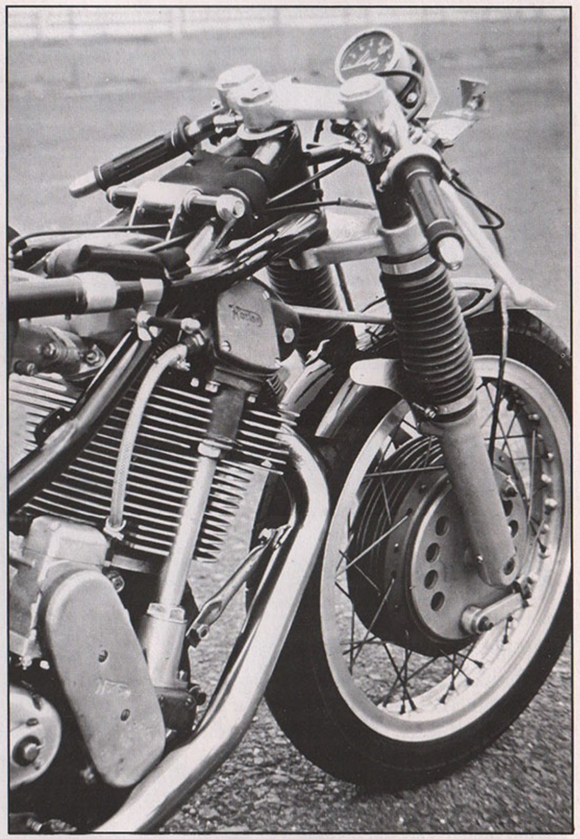
Gestört wurde das Vergnügen auf Minnies Manx wirklich nur durch die schon angesprochenen, vom betagten Viergang-Getriebe verursachten Drehzahl-Sprünge. Ich bekam einfach keinen Anschluß im Drehmomentbereich, wenn ich beim optimalen Schaltpunkt von 6.500 U/min. den Hebel trat. Als ich Minnie nach dem Test darauf ansprach, erklärte er mir, daß er schon alles mögliche versucht hätte, um so ein Fünfgang-Getriebe zu ergattern, aber es wäre in Japan einfach keines aufzutreiben. Wir konnten uns gegenseitig helfen. Minnie besorgte mir die beiden noch für unser Honda 250 Vierzylinder-Projekt benötigten Keihin-Vergaser, und er kann seiner Seeley Manx jetzt so eine schöne 5-Gang-Box implantieren. Ich muß ihn unbedingt überreden, mich das Motorrad noch mal fahren zu lassen, wo es jetzt doch alle nötigen Gangstufen intus hat.

Viele unter den japanischen Klassiker-Freunden waren sehr beeindruckt von Kiyoshi Minegashis Handarbeit beim Aufbau der Seeley Manx und auch bei der Restauration der drei frühzeitlichen Honda-Production-Rennmaschinen, die in den hubraumschwächeren Klassen eingesetzt werden. So sehr, daß sie ihn ermutigten, sein Hobby zum Beruf zu machen. Daraufhin gab Minegashi sein Herrenschneidergeschäft auf und arbeitet seither als Japans erster und bisher auch einziger Restaurator für klassische Rennmaschinen. Andere werden folgen, aber sie müssen schon sehr gut sein, um mit Minegashi konkurrieren zu können. Minnie und zwei seiner Freunde waren im vergangenen August sogar hier in England beim CRMC-Klassik-Rennen in Cadwell Park. Sie hatten fürs Wochenende von Len Haggis drei 250er Einzylinder-Ducatis gemietet.

So sie hier auftaucht, dürfte Minnies Manx wohl nur schwer zu schlagen sein.

Text und Fotos (statisch): Alan Cathcart
(Fahrfotos) Clubman Magazin
Übersetzung: Ducsi

Foto rechts : 200 mm legt der Kolben bei jeder Umdrehung in diesem Motor zurück !!



Technische Daten: Seeley Manx 500

Motor: Einzylinder-Viertakt, luftgekühlt, zwei obenliegende Nockenwellen.
Bohrung x Hub: 79,62 x 100 mm = 499 ccm Hubraum
Leistung: 28,34 = 28 kW 38,53 = 39 PS
Verdichtung: 9,5:1
Vergaser: Durchmesser 1 5/16 Zoll Amal-GP-Rundschiebervergaser
Zündung: Mitsubishi Magnetzünder
Getriebe: Norton 4-Gang-Getriebe, Rechtsschaltung
Kupplung: Mehrscheiben-Trockenkupplung
Rahmen: Chrom-Molybdän-Stahl-Doppelrohrrahmen ohne Unterzüge
Federung: vorn: hydraulisch gedämpfte Seeley-Teleskop-Gabel, hinten: Rundrohrschwinge mit 2 Girling-Federbeinen
Bremsen: vorn: 8 Zoll Doppelsimplex-Seeley-Trommel hinten: 7 Zoll Simplex-Manx-Trommel
Räder/Reifen: Felgen-Durchmesser 18 Zoll
Reifen: vorn 90/90-18 Dunlop-Arrowmax, hinten 110/90-18 Dunlop-Arrowmax
Gewicht: ca. 145 kg trocken
Höchstgeschwindigkeit: ca. 193 km/h
Baujahr: 1986
Besitzer: Kiyoshi Minegashi, Tokyo/Japan.

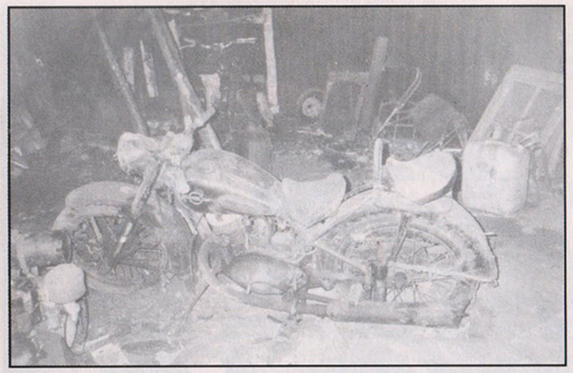


Foto links : Wegen einer Reifenpanne wurde dieses Moped 1965 abgemeldet

Im Sommer 1992 war ich auf der Suche nach einem MZ-Beiwagen, es sollte ein Gespann für meine Frau werden. Und wie es dann so ist, man fragt hier und dort, unter anderem wußte auch ein Freund von meiner Suche. Dieser Freund nun arbeitet hauptsächlich auf Montage und fragte auch seine Kollegen aus den neuen Bundesländern, und siehe da, es fand sich zwar kein einzelner Beiwagen, aber der Großvater des einen Kollegen hatte ein komplettes MZ-Gespann zu verkaufen. Wir fuhren dann zwei Wochen später in die neuen Bundesländer, um das Gespann anzusehen.

Scheunenfund ISH Typ 49

oder : Die Suche nach einem MZ-Beiwagen

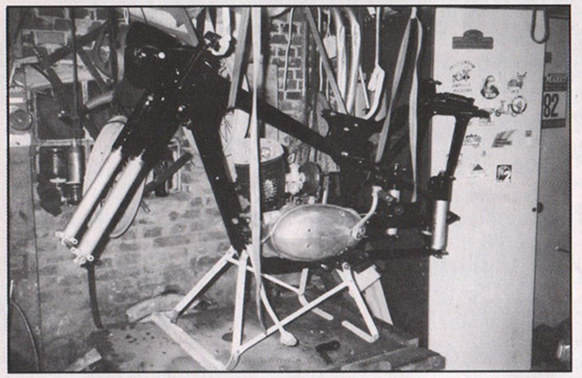
Dort angekommen, wurde man sich schnell handelseinig, und das Gespann wurde auf einen Kleinlaster verladen. Kurz bevor wir uns verabschieden wollten, fragte die Enkeltochter des Großvaters, ob wir Interesse an einem ganz alten Motorrad hätten. Es würde in dem alten Stall hinten im Garten stehen. Das Interesse war natürlich da, und wir gingen zu diesem besagten alten, teilweise zerfallenen Stall, der ungefähr 50 m von dem Wohnhaus entfernt stand. Voller Neugier konnte ich es kaum erwarten, daß die Türen geöffnet wurden. Dort stand es nun, ein ziemlich stark verrostetes Exemplar eines Motorrades, auf den ersten Blick aber ziemlich komplett. Der erste Eindruck war so schlecht, daß meine Frau sagte: "Was willst du mit dem Haufen Schrott?" Ich fragte den Großvater, was es denn für ein Fabrikat wäre, und er sagte: "Es ist eine ISH Baujahr 1954. Wir haben das Motorrad 1965 abmelden müssen, weil mein Sohn eine Reifenpanne hatte und es schwieriger war, passende Reifen zu bekommen, als ein anderes Motorrad." Des weiteren standen in dem Stall noch zwei weitere zerlegte Motorräder, eine Jawa und eine MZ, hier kam aber jede Hilfe zu spät. Der Großvater sagte, daß die Kinder die Fahrzeuge zerlegt hätten, die ISH aber wohl zu alt zum Spielen gewesen sei.

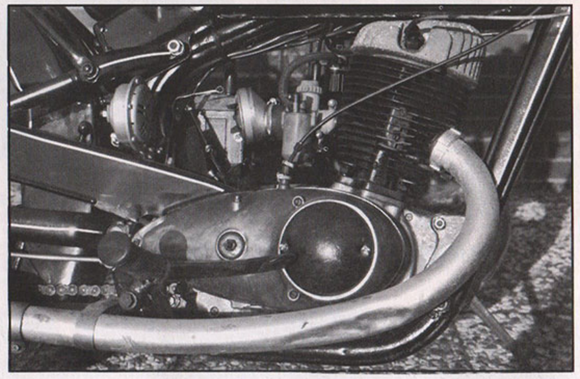
Beim Versuch, das Fahrzeug zu bewegen, stellte ich fest, daß die Kette so stark verrostet war, als hätte jemand die Kettenglieder miteinander verschweißt. Da auf dem Kleinlaster ohnehin kein Platz mehr war, machten wir ab, daß ich mich wieder melden würde, um das Motorrad abzuholen.

Kurz vor Weihnachten 1992 schrieb ich dem Großvater einen Brief und fragte, wann ich das Fahrzeug abholen könne. Wir machten einen Termin ab, so daß wir dann am 28. Dezember 1992 Richtung Osten fuhren, um das Motorrad abzuholen. Gegen Mittag kamen wir an dem Standort an und bereiteten alles für den Transport nach Meldorf vor. Die Kette wurde durchgesägt, und siehe da, das Fahrzeug ließ sich schieben. Nachdem wir alles eingeladen und festgezurrt hatten, tranken wir noch einen Kaffee, und zu meiner Überraschung bekam ich den original Kfz-Brief und eine Steuerbescheinigung.

Foto links unten : Der selbstgebaute Montageblock leistete beim Wiederaufbau gute Dienste

Foto rechts unten : Eine MZ-Lichtmaschine und passend gemachte Kupplungsbeläge einer NSU-Max komplettierten den Motor





In Meldorf angekommen, wurde erst einmal alles mit Kriechöl eingesprüht und der Zylinder mit Kriechöl gefüllt. Zwei Tage später begann dann das Zerlegen, man glaubt es kaum, keine einzige Schraube wurde abgerissen, weil das Motorrad mit einer dicken Ölkruste versehen war. Der Motor ließ sich auch wieder drehen und wurde nach einer äußeren Reinigung erst einmal auf die Werkbank gestellt.

Nach einigen Tagen wollte ich dann den Motor zerlegen, er war aber wieder fest. Es stellte sich heraus, daß der Motor vollkommen voll Wasser war, und dieses war nun bei Temperaturen unter null Grad Celsius gefroren. Beim Zerlegen stellte ich dann fest, daß sich in dem Motor eine dicke Schlammschicht befand, die mit Getriebeöl überhaupt keine Ähnlichkeit mehr hatte. Die Lagerkäfige hatten sich total zersetzt, aber die Wellen und die Zahnräder waren durch die Schlammschicht regelrecht konserviert, so daß dort keine tiefen Rostspuren zu sehen waren. Dafür zerbröselten der Vergaser und die Lichtmaschine bei der Reinigung.

Der Motor wurde dann neu gelagert und abgedichtet. Als Ersatz für die Lichtmaschine nahm ich eine MZ-Lichtmaschine, die ohne Probleme eingesetzt werden konnte. Ein Vergaser der Firma Bing und die passend gemachten Kupplungsbeläge einer NSU-Max komplettierten den Motor. Es folgten die üblichen Arbeiten am Fahrwerk: Reinigen, Sandstrahlen, Grundieren und Lackieren. Ein großes Problem war das Demontieren der Reifen, denn diese waren so hart wie Stein geworden und ließen sich nur mit einer Eisensäge von den Felgen entfernen. Bei der Montage gab es keine größeren Probleme, so daß der erste Probelauf, allerdings noch auf einem Montagebock, schon im Mai stattfinden konnte. Im August erfolgte dann eine Probefahrt mit einer roten Nummer. Die Fahrt erwies sich als problemlos. Für die Restaurierung habe ich etwas mehr als 200 Stunden gebraucht.

Das Motorrad hat nach Tachometerangabe 49.000 km gelaufen, und anscheinend sind auch noch der erste Kolben und Zylinder im Einsatz. Das Getriebe hat einige Verschleißerscheinungen, die aber nicht die Fahreigenschaften beeinträchtigen. Eine neue Chromschicht für die Auspuffanlage ist sinnlos, denn die Anlage hat starke Rostnarben und Beulen, so daß sie mit hitzefester Farbe lackiert wurde. Ansonsten ist der DKW-Nachbau nicht zu verleugnen, auf einigen Bauteilen befindet sich das Firmenzeichen von DKW/Audi, die Audi-Ringe. Das Rücklicht fehlte, und die Lampe stammt von einer MZ-BK 350. Als Ständer ist leider nur der Seitenständer vorhanden. Bei dem Fahrzeug handelt es sich wahrscheinlich um ein Armeemodell, denn die Kotflügel sind tiefer heruntergezogen als bei der Normalversion.

Über eventuelle Unterlagen über die ISH würde ich mich freuen.

Jürgen Klinger, Friedrichshöfer Str. 12, 25704 Meldorf. Tel.: 04832/4201

Technische Daten laut Kfz-Brief:
ISH Typ 49, Baujahr 1954, 350 ccm, 11,5 PS Kurzleistung. Russischer Nachbau der Vorkriegs-DKW NZ 350 mit einigen Änderungen, wie Telegabel und Hinterradfederung.

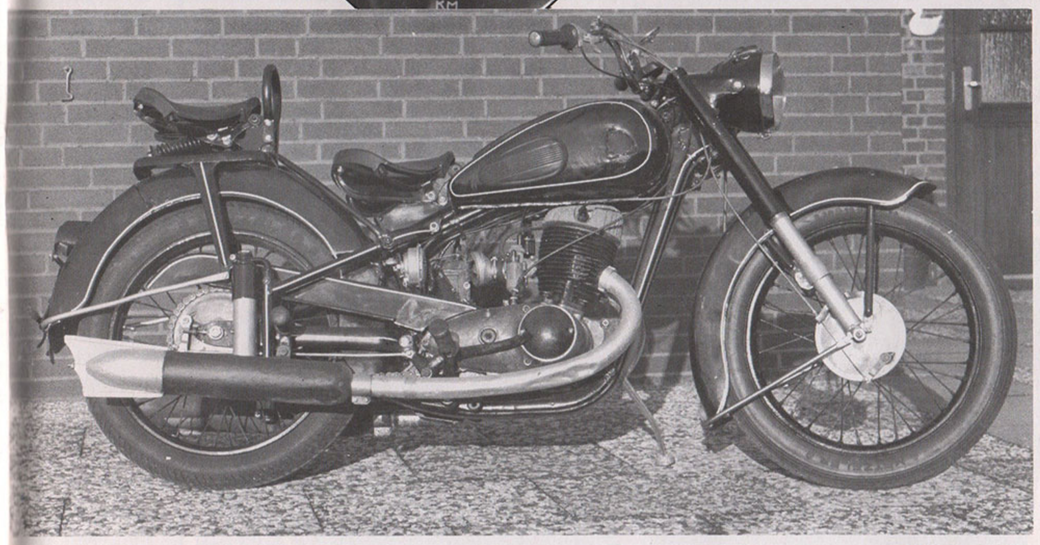
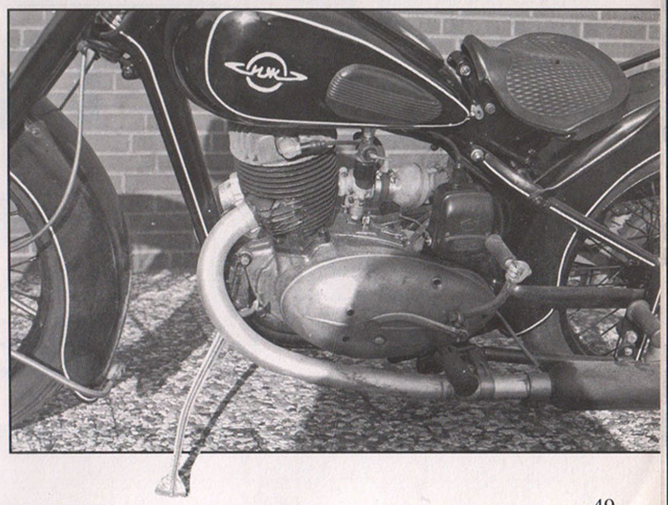


Foto oben links : Im August 1992 konnte ich die erste Probefahrt machen

Foto unten : Die Auspuffanlage wurde lackiert, weil sie starke Rostnarben und Beulen hatte.



Das Wunder des selbst beweglichen Eisenhaufens

Teil 3

David Longstroke

3. TüV-Geschichten.

In der guten alten Zeit, während der 50er Jahre also, konnte man mit den Leuten vom TÜV zumeist noch verhandeln und auch mal für etwas Ausgefallenes einen Stempel bekommen, wie die Geschichte von der Schwingen-BMW beweist. Das lag daran, daß es damals noch eine Menge von alten, gestandenen Fachleuten gab, die erst zu dieser Zeit allmählich durch junge Checklisten-Abhaker ersetzt wurden, die sechs Wochen vorher noch nicht wußten, wie man Inschenier schreibt. Vor allem die Chefs der Prüfstellen waren zumeist altgediente Elektro-Ingenieure, die über einen glasklaren Ingenieurverstand und fundiertes Wissen verfügten. Die waren in der Lage, auch mal was durchzurechnen oder auf Grund ihrer Erfahrung innerhalb Sekunden im Kopf zu überschlagen und daraufhin eine vernünftige Entscheidung zu fällen, die sie sich auch jederzeit zu verantworten getrauten. Dazu kommt natürlich, daß die Behörden noch nicht jede einzelne Schraube in irgendeiner Bauvorschrift festgehalten hatten, sondern der Vernunft einigen Spielraum ließen.

Ich habe schon erwähnt, daß einer meiner Freunde zu Beginn der 80er Jahre seine windelweiche BMW-Bremse durch eine vornehme Fontana-Vierbackenbremse ersetzt hatte und damit beim TÜV rausflog. So ein Unfug wäre damals unmöglich gewesen. Aber die erste Generation von schlecht ausgebildeten Vorschriftenbefolgern ohne eigenes Denkvermögen begann eben zu dieser Zeit, eine vernünftige Einrichtung in einen sturen Kommißbetrieb zu verwandeln. Damals konnten wir uns mit besserem Fachwissen noch gelegentlich durchsetzen. Heute interessiert nur irgendeine hirnlose Vorschrift. Wie etwa die, daß Beiwagen keine Bremse brauchen (egal, wie schnell die Fuhre ist) oder daß die Handgriffe von Soziussätteln nicht starr sein dürfen, sondern beweglich sein müssen - was für den Sozius ernste bis schlimmstenfalls tödliche Folgen haben kann, weil er da hinten beim Bremsen keinen Halt findet.

Aber zu der Zeit, von der ich erzählen will, ging es noch etwas ziviler zu, und es fehlte nicht an humorvollen Szenen. Damit meine ich nicht den Scherz, den sich manche alten Fahrer leisteten, die noch nie im Leben die Vorderbremse benutzt hatten und auch nie daran dachten, solches zu tun. Die schworen Stein und Bein, daß sie mit der Hinterradbremse die Mühle "sofort" zum Stehen brächten (dieser Glaube ist bei der Firma Harley-Davidson heute noch verbreitet).

Natürlich war bei diesen Leuten die Vorderbremse denn auch völlig unwirksam, und wenn sie zum TÜV mußten, "frisierten" manche ihre Bremse, indem sie Kolophoniumpulver in die Trommel gaben. Wagte es daraufhin jemand, die Vorderbremse zu betätigen, so schmolz das Kolophonium durch die Reibungswärme blitzartig und klebte die Bremsbeläge an die Trommel, worauf das Rad mit einem Ruck blockierte und der bedauernswerte Prüfer schwungvoll zu Boden ging. Die jüngeren Ingenieure kannten diesen Trick noch nicht (alte Hasen sahen sich die Trommelräder erst auf Spuren von glitzernden Kolophoniumkörnchen hin an), worauf der Besitzer jenes Gammelhaufens meist mit unschuldiger Miene zu fragen pflegte, ob die Bremse so gut genug sei ... Solche unfeinen Scherze erledigten sich mit steigender Motorleistung von selbst, weil die junge Fahrergeneration den Nutzen einer Vorderradbremse meist einsah.

Echte Sternstunden, wie sie Johann Hetzler mit seiner Triumph-Knirps beim TÜV erleben durfte, waren selten; doch ein paar Schmunzel-Affären habe ich selbst erlebt. Die eine ergab sich, als ich mit meiner 250er Bianchi einmal wieder zur Überprüfung mußte. Ich hatte einen wunderschönen neuen Auspufftopf montiert, der nicht nur vor Chrom glänzte, sondern auch einen kernigen Sound von sich gab. Der Prüfer war ein junger Mann, frisch von der Schule, und sein Professor hatte ihn offensichtlich mit Dampfmaschinen-Wissen aus dem vorigen Jahrhundert vollgestopft.

So stellte er mit einigem Erstaunen fest, nachdem er die technischen Daten gelesen hatte: "So, also 65 zu 75 Millimeter hat die Maschine. Das ist ja ein Kurzhuber!" Worauf ich erklärte: "Nein! 75 mm ist ja der Hub und nicht die Bohrung: die hat bloß 65 Millimeter." - "Sag ich ja", meinte er darauf, "ein Kurzhuber." - "Ein Kurzhuber", hielt ich dagegen, "ist doch ein Motor, bei dem die Bohrung größer ist als der Hub - oder zumindest quadratisch!" - "Solche Motoren gibt es überhaupt nicht!" erklärte er daraufhin mit der Bestimmtheit des Fachmanns, worauf ich ihn fragte, ob er schon mal den Namen BMW gehört habe, deren Motoren ein Hub-Bohrungsverhältnis von 68/68 aufwiesen - von der unterquadratischen NSU-Max gar nicht zu reden. Der Herr Ingenieur behauptete, noch nie von derart extremen Verhältnissen gehört zu haben. Auf meine Frage, was er denn dann als Langhuber bezeichnen würde, erklärte er: "Ein Langhuber ist ein Motor mit einem Hub-Bohrungsverhältnis von 1,5 zu 1. Meine Horex-Regina (es erstaunte mich, daß er überhaupt ein Motorrad fuhr!) läßt sich gerade noch als Langhuber einstufen!"

Nachdem ich solcherart die Sachkenntnis des Herrn Ingenieurs überzeugend demonstriert bekommen hatte, wunderte es mich auch nicht mehr, daß meine Maschine zu laut war. Natürlich behauptete ich das Gegenteil. Er meinte, wenn er sage zu laut, dann sei das auch so. Schließlich wurde er wütend: "Also gut, Ich schicke Sie jetzt zur Geräuschmessung, und wenn das Motorrad zu laut ist, müssen Sie die Messung bezahlen. Das kostet Sie dreihundert Mark!" Also fuhr ich zur Geräuschmessung. Diese fand auf einer gesperrten Straße statt und erfolgte in der Weise, daß der Fahrer im zweiten Gang am Meßgerät vorbeifuhr, wobei er auf die Fußbremse latschte und gleichzeitig Vollgas gab, um hohe Belastung zu simulieren.

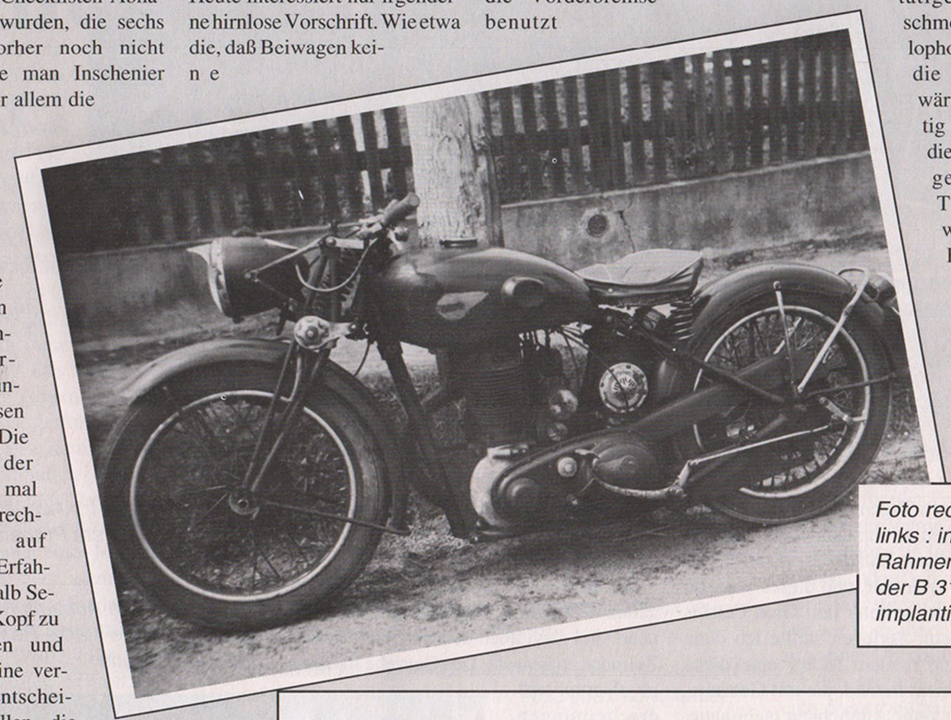


Foto rechts und links : in diesen Rahmen wurde der B 31 - Motor implantiert.

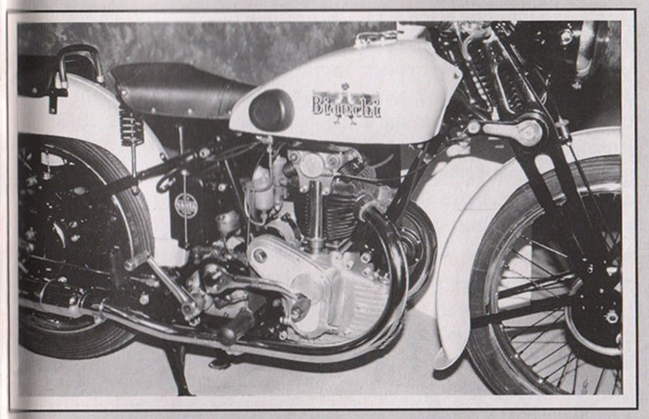
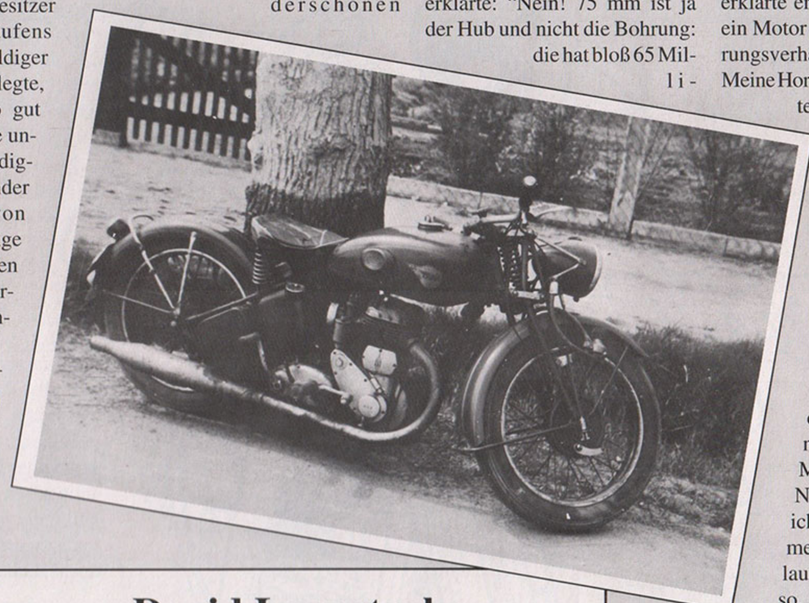


Foto links : Orginal-Bianchi von 1939. Meine hatte noch Handschaltung.



Teil 1 und 2 dieser Geschichte erschienen in der GUMMIKUH Nr. 57

Ich litt mit meinem gequälten Motor. Danach sagte man mir, die Lautstärke sei eben noch in Ordnung, und ich machte mich auf den Weg, um meinen Superingenieur wieder zu treffen. Dieser fragte voller Spannung: "Na, wie ist es denn gelaufen?" - "Ach, wissen Sie", entgegnete ich ihm mit größtmöglicher Lässigkeit, "wenn das Motorrad noch zwei Phon leiser ist, erzeugt es negativen Schall!" Für einige Sekunden sah er mich fassungslos an.

Dann nahm sein Gesicht die Farbe einer reifen Tomate an und er brüllte: "Sie wollen mich wohl verarschen?!" Ein Blitzmerker.

Das nächste bemerkenswerte Erlebnis hatte ich, als ich mit der BSA B 31 zur Abnahme fuhr. Was die Sache etwas kompliziert machte, war die Tatsache, daß der kopfgesteuerte 350er Motor in einem Rahmen eingebaut war, der vorher einen 500er sv-Motor enthalten hatte. Umbauprobleme gab es nicht: alle Haltebleche paßten!

Nur war der 500er total hinüber und außerdem in Steuer und Versicherung ein ganzes Stück teurer. Weil ich in Eile war (und außerdem jeden Pfennig dreimal umdrehen mußte), baute ich gar keine Batterie ein. Standlicht brauchte ich nicht, und die Zündung erfolgte über einen Magneten. Also kaufte ich mir eine kleine Ballhupe, die an den Lenker geklemmt wurde und fuhr hin. Nach einiger Zeit hatte sich eine Gruppe von fünf oder sechs wartenden Motorradfahrern angesammelt, und schließlich erschien auch jemand, der sich um die Abnahme kümmern wollte. Ich kam als zweiter dran. Beim Studium meiner Papiere umwölkte sich die Stirn des Herrn Ingenieurs, und er gab sich einen sichtlichen Ruck, um die ganze Sache auch genau zu inspizieren. Von außen erschien alles in Ordnung - da drückte er auf den Hupenknopf, der mit dem Abblendschalter eine Einheit bildete. "Ihre Hupe geht ja nicht!" meinte er streng. Ich erklärte, daß da gar nichts gehen könne, weil keine Batterie da sei. "Hier ist meine Hupe!" sagte ich und drückte auf den Gummiball. Quäk, quäk, tönte es etwas kläglich. Der Herr TÜV wurde zornig. "Das ist doch keine Hupe!" rief er. Worauf ich entgegnete: "Laut StVZO ist ein helltönendes Horn vorgeschrieben. Das ist ein helltönendes Horn!" Und ich quäkte noch zweimal.

Er wurde wütend. "Sie wissen wohl alles besser!" knurrte er. "Wenn ich auf den Knopf drücke, dann muß ich was hören!" - "Also gut", erklärte ich, "ich baue den Knopf raus, dann können Sie nicht mehr draufdrücken!" In den Gesichtern der umstehenden Motorradfahrer war inzwischen ein amüsiertes Grinsen getreten, was den Prüfer noch mehr auf die Palme brachte.

Wütend rüttelte er so lange an meiner Ballhupe, bis er die schwachen Haltebleche verbogen hatte und das ganze Ding locker wurde. "Da, schauen Sie doch", bellte er, "das ist ja nicht mal fest!" Neben mir holte ein Motorradfahrer in aller Ruhe einen Schraubenzieher aus der Jackentasche, reichte ihn mir und sagte: "Da, Kumpel, zieh' das Ding wieder fest!" Das Grinsen in den Gesichtern der Umstehenden ging inzwischen fast bis zu den Ohren, und der wütende Prüfer verlangte, ich solle das Licht einschalten. Dazu mußte ich erst den Motor starten, der sofort seine Arbeit aufnahm. Dann holte ich meinen Geldbeutel aus der Tasche, fischte ein Zehnpfennigstück heraus und schaltete das im Scheinwerfer befindliche Zündschloß auf Beleuchtung. Der Prüfer, der vor meiner Maschine in die Hocke gegangen war, um genau in den Scheinwerfer schauen zu können, kam mit offenem Mund in Zeitlupe hoch. Fassungslos wollte er wissen: "Was machen Sie denn da?" - "Ich schalte mein Licht ein!" gab ich Auskunft, worauf er würgte: "Sie - Sie - Sie können doch nicht mit einem Geldstück das Licht einschalten! Haben Sie denn keinen Zündschlüssel?"

Friedlich versuchte ich ihm zu erklären, daß ich schon eine ganze Menge von diesen verdammten Zündschlüsseln verloren hätte, weil diese immer die Neigung hätten, ein Loch in die Hosentasche zu bohren, um dann auf Nimmerwiedersehen zu verschwinden. Aber ein Geldstück hätte ich schließlich immer dabei.

In diesem Augenblick kam gerade der Chef des Ganzen vorbei, und mein Inquisitor faßte diesen am Ärmel, wies anklagend auf mich und stöhnte: "Schauen Sie sich mal den da an! Mit einem Geldstück schaltet der sein Licht ein!!" Der Chef lachte und meinte: "Na und? Laßt ihn doch!"

Sichtlich geknickt kam mein Freund wieder zu mir zurück und machte weiter. Er fragte mich: "Sagen Sie mal - Sie haben doch da einen anderen Motor eingebaut. Da ist das Fahrzeug doch schwerer geworden." Mit viel Geduld versuchte ich ihn zu überzeugen, daß ein Fahrzeug kaum schwerer werden könne, wenn man einen großen Motor durch einen kleineren ersetzte. Er wollte es einfach nicht glauben. Da packte mich endgültig die Wut, ich lehnte mir die Maschine an den Bauch, hob an Gabel und Hinterradstrebe das ganze Ding in die Waagerechte und fragte: "Wo ist das jetzt schwer?!" Später gingen wir damit auf die Waage. Das Gerät wog genau 150 kg.

Jetzt aber hatte mein persönlicher Berater einen neuen Kritikpunkt entdeckt: den Vorderreifen. Hinten war ein 3.50/19 montiert, während ich auf dem Vorderrad einen 3.00/19 hatte. Das war ihm zu klein. Er wollte vorn ebenfalls einen 3.50/19 sehen. Ich wollte nicht. Ich hielt ihm einen Vortrag über schmale und breite Aufstandsellipsen, Schräglaufwinkel und Lenkeigenschaften breiter und schmaler Reifen. Er hatte keine Ahnung und verstand immer nur Bahnhof. Schließlich bemühte er nochmals seinen Chef, der ihm empfahl, die Maschine mit Sozius zu wiegen. Da mischte ich mich ein und erklärte, daß es sich nicht um den Hinter-, sondern den Vorderreifen handelte. Der Chef machte große Augen, schüttelte den Kopf und meinte: "Was? Vorderreifen? Na, dann laßt ihn doch fahren!"

Trotz dieser offensichtlichen Niederlage gab sich der eifrige Erbsenzähler noch nicht zufrieden. Er kam mit einer dicken Schwarte an, die alle Motorradhersteller in Deutschland enthielt, und schlug sie auf, um mir einige Einträge zu zeigen. Sein einziges Argument war, daß alle Hersteller hinten und vorn die gleiche Reifengröße hätten, und daher müßte ich auch ... Meine Entgegnung, daß eine Fabrik das nur wegen der vereinfachten Lagerhaltung mache, interessierte ihn nicht. Da blätterte ich selbst in dem dicken Wälzer, bis ich ganz hinten auf den Namen Zündapp stieß. Und da stand: Zündapp S 250, vorne 3.25/16, hinten 3.50/16. "Da, sehen Sie mal", sagte ich, "und nun rechnen Sie mal die Tragfähigkeit von einem 3.25/16 gegen einen 3.00/19 aus." Er rechnete nicht. Entnervt gab er auf. Es war alles in allem ein anregender Vormittag.

Text und Fotos : David Longstroke
Comics : Thomas Reichl

Was gibt's Neues aus Zschopau

MZ-Werk Montagehalle: Am Anfang des Montagebandes

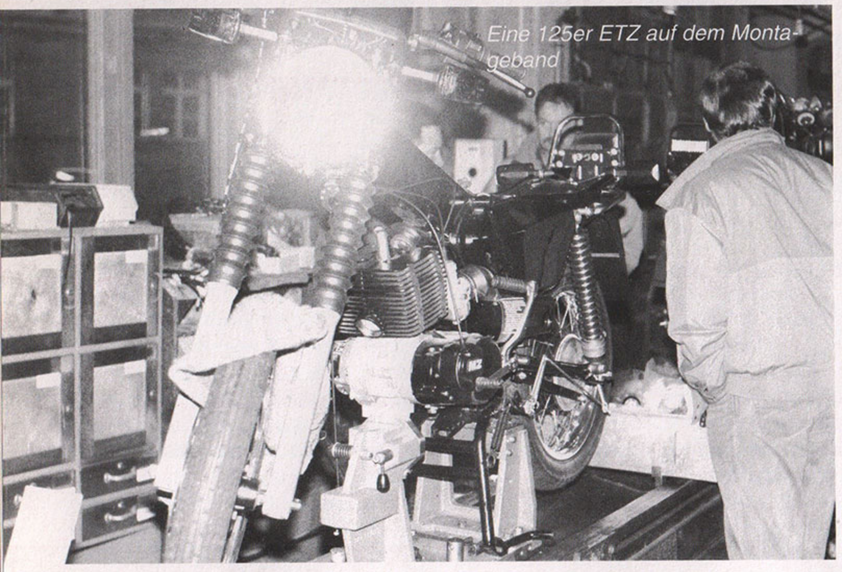
Gleich zu Beginn des neuen Jahres konnte ich durch glückliche Zufälle zweimal im alten MZ-Werk im Dischautal an einer Besichtigungstour teilnehmen. Das erste Mal führte Christian Steiner, der derzeitige Leiter der MuZ-SOS-Truppe, sachkundig eine Gruppe Halbwüchsiger durch die Außenanlagen des Werkes. Ein Besuch der Montagehallen war wegen der Bauarbeiten nicht möglich.

Das MZ-Werk ist derzeit eine Baustelle: Baufälliges wird abgerissen, allerorts wird saniert. Auch an der Beseitigung der Altlasten, die nun einmal in einer Metallverarbeitung anfallen, wird gearbeitet. Aber das Kernstück des Werkes - auch die alte Motorenmontagehalle wird gerade rekonstruiert - bleibt ja erhalten. Einige Firmen, meist "Abspaltungen" vom Ex-"VEB MZ", arbeiten schon auf dem Werksgelände und sorgen somit für Leben in den traditionsreichen Gebäuden.

Die wirklich interessanten Erklärungen von Herrn Steiner erspare ich den Lesern, da vieles schon in früheren "GP"-Heften behandelt wurde. Übrigens, die jungen Leute, die an der Führung teilnahmen, waren ziemlich interessiert an der Geschichte des Werkes; anschaulicher kann Geschichtsunterricht ja auch nicht sein.

Eine Woche später, wieder zufällig, konnte ich sogar noch einmal die - jedenfalls für mich - "Heiligen Hallen" betreten. Zum Wintertreffen hatte irgendein Oldtimerclub, angereist im Bus, die Chance, noch mal das alte Werk zu besichtigen. Ein paar Zaungäste hatten sich angeschlossen. Sogar MuZ-Chef Peter Karel Korouz gab bereitwillig Auskunft über geplante Aktivitäten vom MZ-Nachfolger.

Die Produktion der Zweitaktmodelle von 125-300 ccm läuft demnächst aus. Derzeit werden noch Restbestände montiert. Von Fließbandproduktion scheint nicht viel übrig zu sein, auf einem Band werden neben den Zweitaktern auch die 500er Modelle "Silver Star Classic" und "Country" produziert. Das zweite Band kann vorübergehend wegen Bauarbeiten nicht genutzt werden, auf einer Seite der Halle werden neue Fenster eingesetzt.


Eine 125er ETZ auf dem Montageband

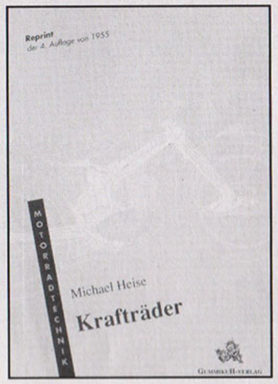
Derzeit werden die Motorräder auf einer Baustelle gefertigt, die MZ-Werker machen halt alles möglich. So geht im alten Werk "Beim Rasmussen", wie alte Zschopauer noch heute sagen, eine große Epoche sächsischen Motorradbaus zu Ende. In den Hallen, die einst zur größten Motorradfabrik der Welt gehörten, wo auf dem Fließband, auf dem heute die letzten ETZ 125 montiert werden, schon die legendäre RT 125 gebaut wurde, werden bald andere Gewerbe einziehen.

Im Sommer wird das Werk endgültig vom "Motorrad- und Zweiradwerk" geräumt sein, welches seinen Sitz schon in den relativ neuen Gebäuden in Hohndorf hat. Dort wird ab April auch das neue Modell MuZ "Scorpion" in den Versionen "Tour" und "Sport" gefertigt. Ein neues Einsteigermodell ist auch geplant, eine 125er mit Wasserkühlung. Der Hubraum wird wohl das einzige sein, was noch an die traditionellen MZs erinnert. Wie die "Neue" aussieht, war noch nicht zu erfahren. Kommentar von P. Korouz auf die Frage, ob ein großes, äh, sehr großes Motorradjournal in einer ihrer letzten Ausgaben richtig geraten hätte: "Die glauben, daß die 125er so aussieht."

Also, lassen wir uns überraschen, wie es mit der erzgebirgischen Motorradschmiede weitergeht, ich jedenfalls weine den Zweitaktern schon eine Träne nach, ich bin mit ihnen immer gut gefahren, ebenso wie mein Vater, mein Onkel und mit uns viele andere Motorradfahrer. Gewiß ist jedenfalls: viele der Zschopauer Motorräder leben weiter, und der Teufel soll mich holen, wenn bei mir nicht immer mindestens eine MZ fahrbereit ist ... *Claus Uhlmann*

GUMMIKUH & PAST *perfect*

Krafträder
von Ing. Michael Heise



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

Zweitaktmotoren
von Ing. Michael Heise

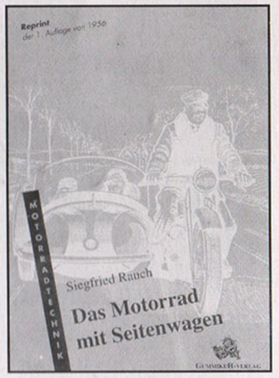
Ing. Michael Heise hat sich mit Zweitakt-Motoren seit jungen Jahren nicht nur theoretisch intensiv beschäftigt, sondern sein Wissen und seine Erkenntnisse in die Praxis umgesetzt - so konstruierte er beispielsweise einen Gegenkolben-Zweitakter für Motorräder. Er schrieb mehrere Bücher und gehörte zu den frühen Mitarbeitern der Zeitschrift »Das Motorrad«.
Michael Heise ist einer der Zweitakt-Motoren-Kenner, die mit ihrem Optimismus die 30 Jahre währende Zeit überstanden haben, in der die Zahl der »Fachleute« größer wurde, die behaupteten, der Zweitaktmotor habe in der heutigen Motorentechnik keinen Platz mehr.
In diesem Buch bringt er viel Interessantes von den historischen Vorläufern des derzeit weltweit wieder »im Vormarsch« befindlichen Zweitakt-Motors.
24.80 DM

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

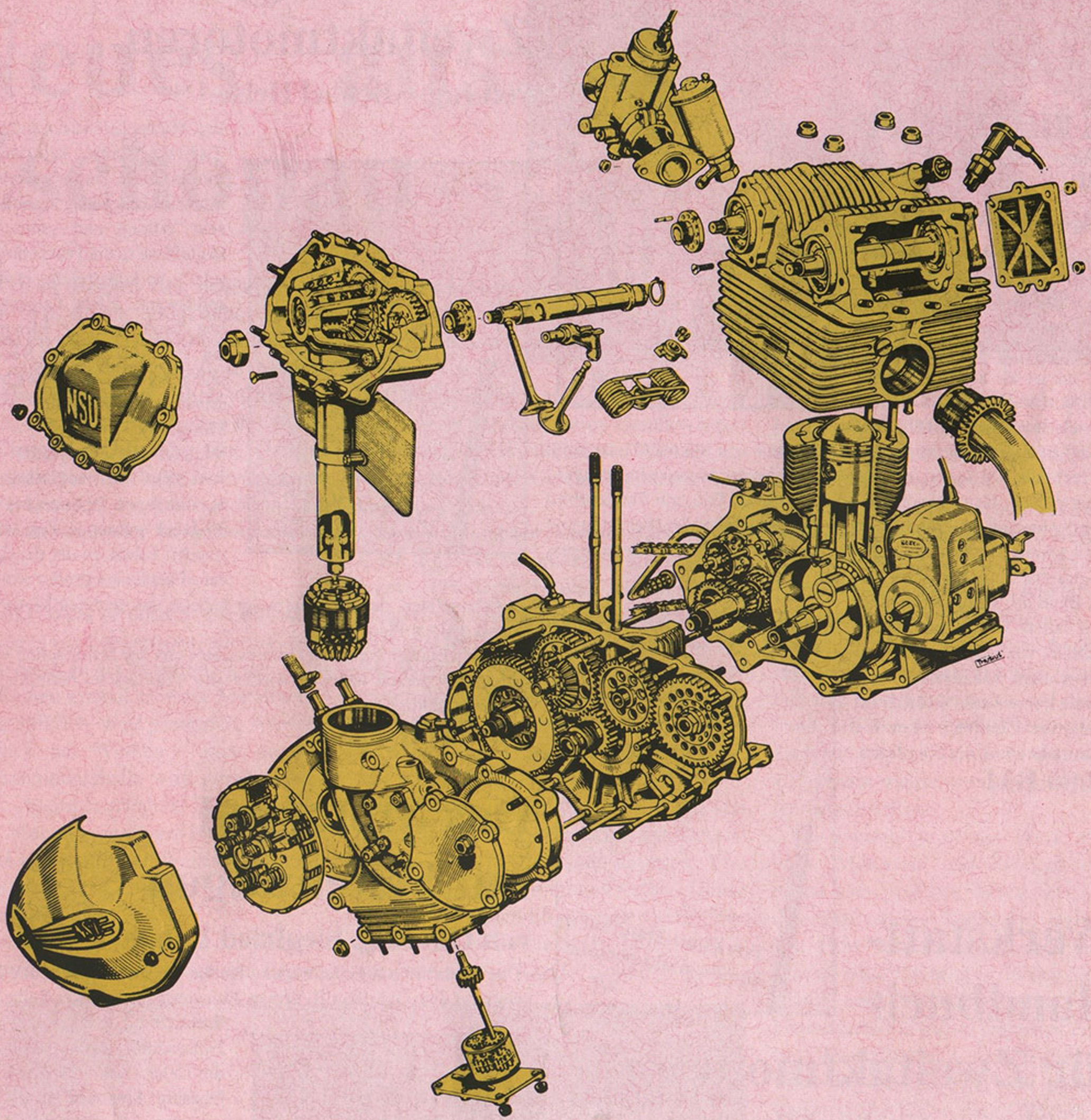
Das Motorrad mit Seitenwagen
von Obering. Siegfried Rauch

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

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



NSU Rennfox

Einzylinder DOHC
Bohrung x Hub : 54 x 54 mm
Hubraum : 125 ccm
Leistung : 12 PS bei 10.500 U/min bis 14 PS bei 11.000 U/min
Bauzeit : 1951 - 1952