

5. Jahrgang
T10856E

GUMMIKUH &

5,90 DM
öS 50 · sfr 5,90

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

PAST
perfect

4 • 1994
15. April 1994
bis
14. Mai 1994

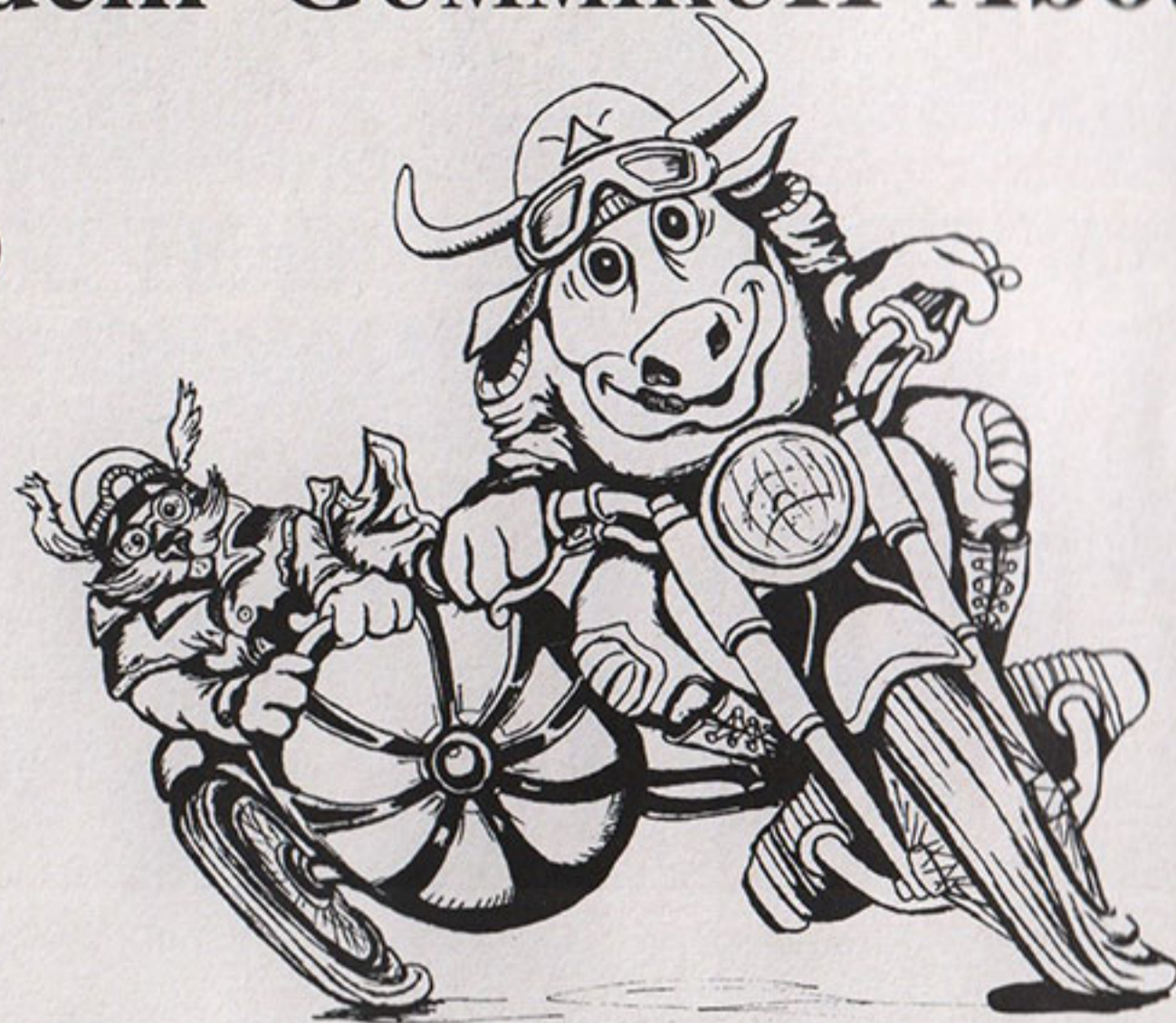


m
o
t
o
r
r
a
d
g
e
s
c
h
i
c
h
t
e
(n)
59

Bequemer leben mit dem GUMMIKUH-Abo!

Die GUMMIKUH & PAST perfect gibt es jeden Monat für nur DM 4,99 statt 5,90 also mit ca. 15% Preis-Vorteil im Abo. Deshalb gleich anrufen oder eine Postkarte schreiben und das Jahresabo* bestellen.

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



Und damit die guten Stücke nicht überall herumliegen, gibt es jetzt die robusten GUMMIKUH - Sammelordner.

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

Unsere Reprints :

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

Krafträder von Ing. Michael Heise

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

24,80 DM

Werkstatt-Handbuch für Zweitaktmotoren von Obering. Siegfried Rauch

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

29,80 DM

Zweitaktfahrzeugmotoren 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

Bestellungen

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

UNTERWEGS

- Elefanten am Nürburgring 10
- Das Monument : Ein Überrest der italienischen "T.T." 38
- Derbi 50 ccm : Ein spanischer Renner der 70'er Jahre mit erstaunlicher Technik 48

GESCHICHTE

- Die Vierzylinder Gilera : Manfred Schaab erzählt von der Geschichte der legendären Maschine 4
- Adler MBR 250 S : Kaum zu glauben aber wahr, der 250 ccm Roller von Adler 37

TECHNIK

- Die Rote aus Eisenach : Eine EMW R 35/3 mit Stoye I Seitenwagen wird restauriert 16
- Alarm, Alarm : Alarmanlagen, eines Tages vielleicht Bestandteil eines Versicherungsvertrages ? Wir haben schon einmal eine getestet 22

BIKER'S SEELE

- Messetypen : Hans Hohmann hat sich da so seine Gedanken gemacht 34
- Opa Hentze und seine Gespanne : Teil 8 44
- Last not least : Aktuelles von David Longstroke 54

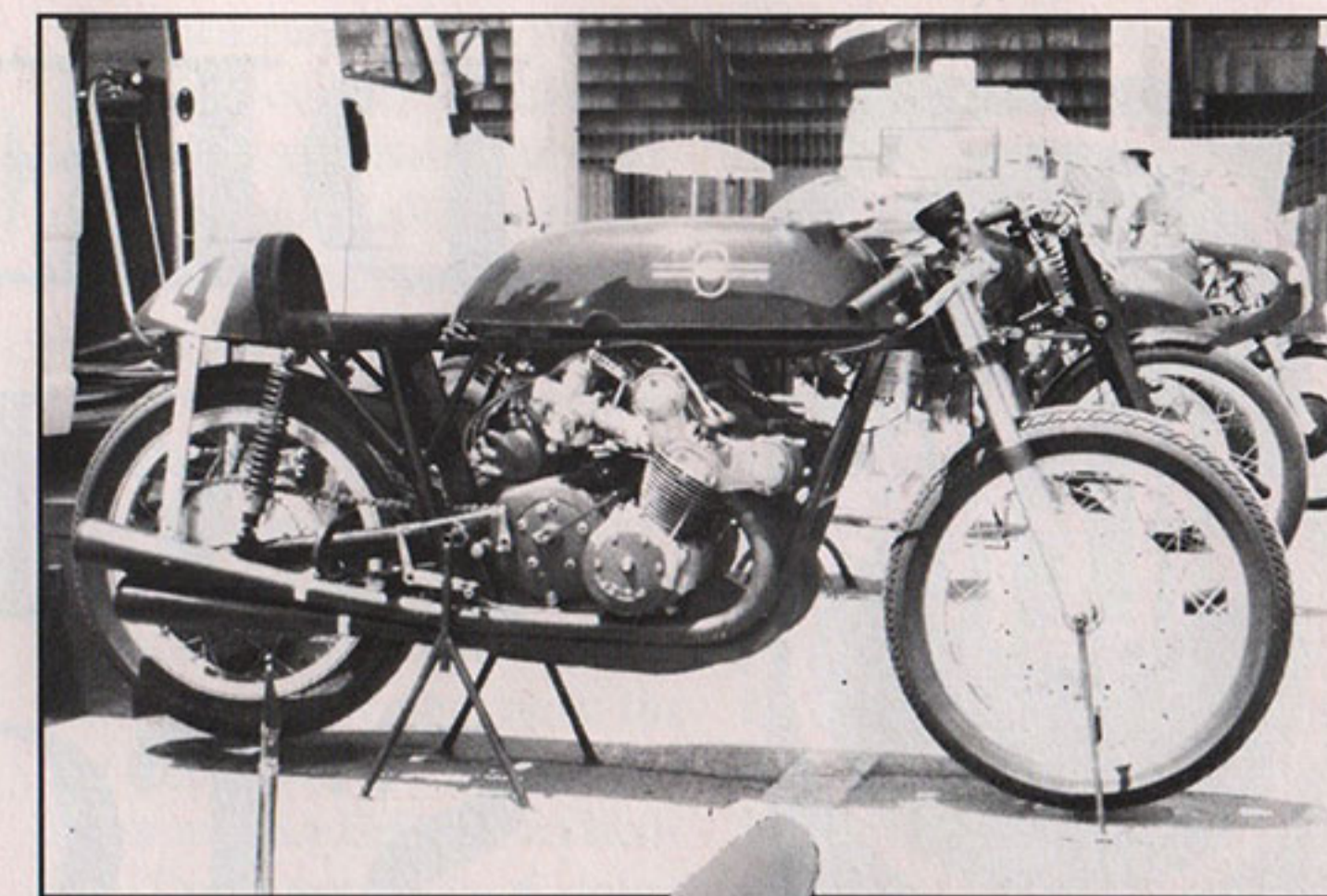
RUBRIKEN

- Korrespondenz : Was die letzten 4 Wochen über unsere Schreibtische lief 11
- Titelbild : Leserfoto : Glücklich mit seiner Zündapp Bella 1
- Kleinanzeigen : Such & Find 24
- Händlerservice : Wer verkauft die G P 29
- Termine & Treffen 41
- Impressum 43
- Bestellservice : Welches Heft ich unbedingt noch brauche 55

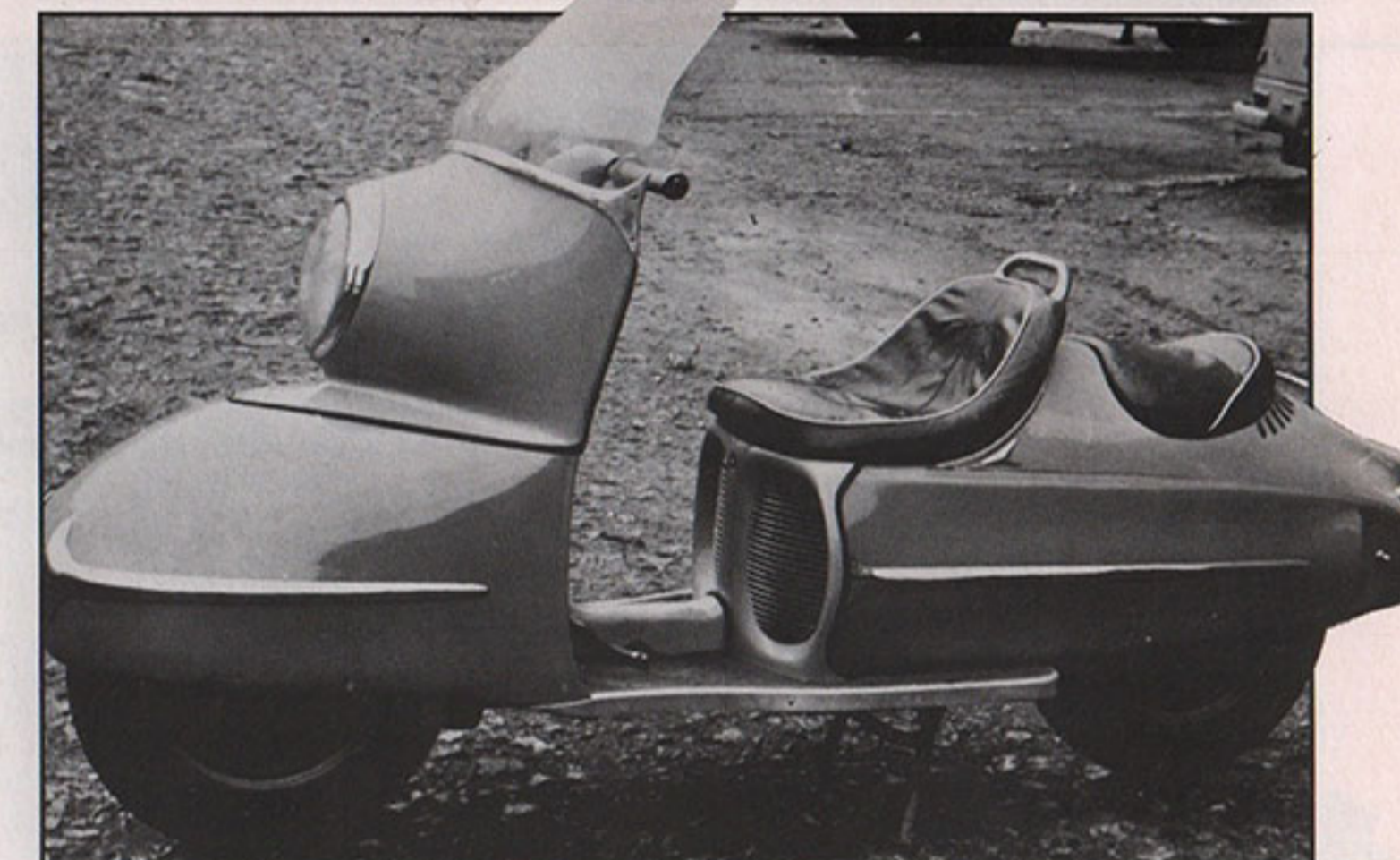
GUMMIKUH & PAST PERFECT AUSGABE 59



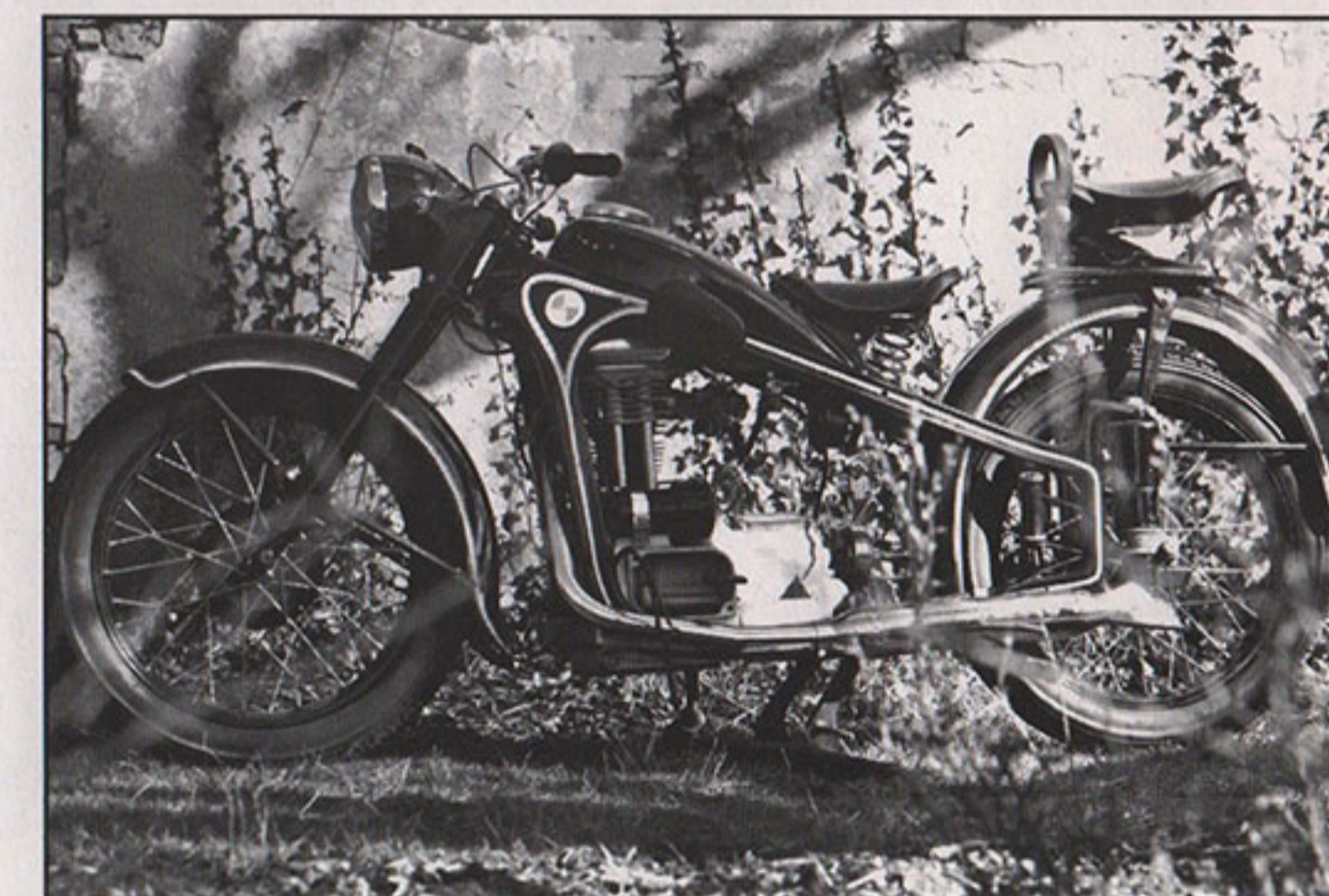
1923 wurde die Idee zu diesem später sehr erfolgreichen Motorrad das erste Mal in die Tat umgesetzt : Gilera's 4 Zylinder ab Seite 4



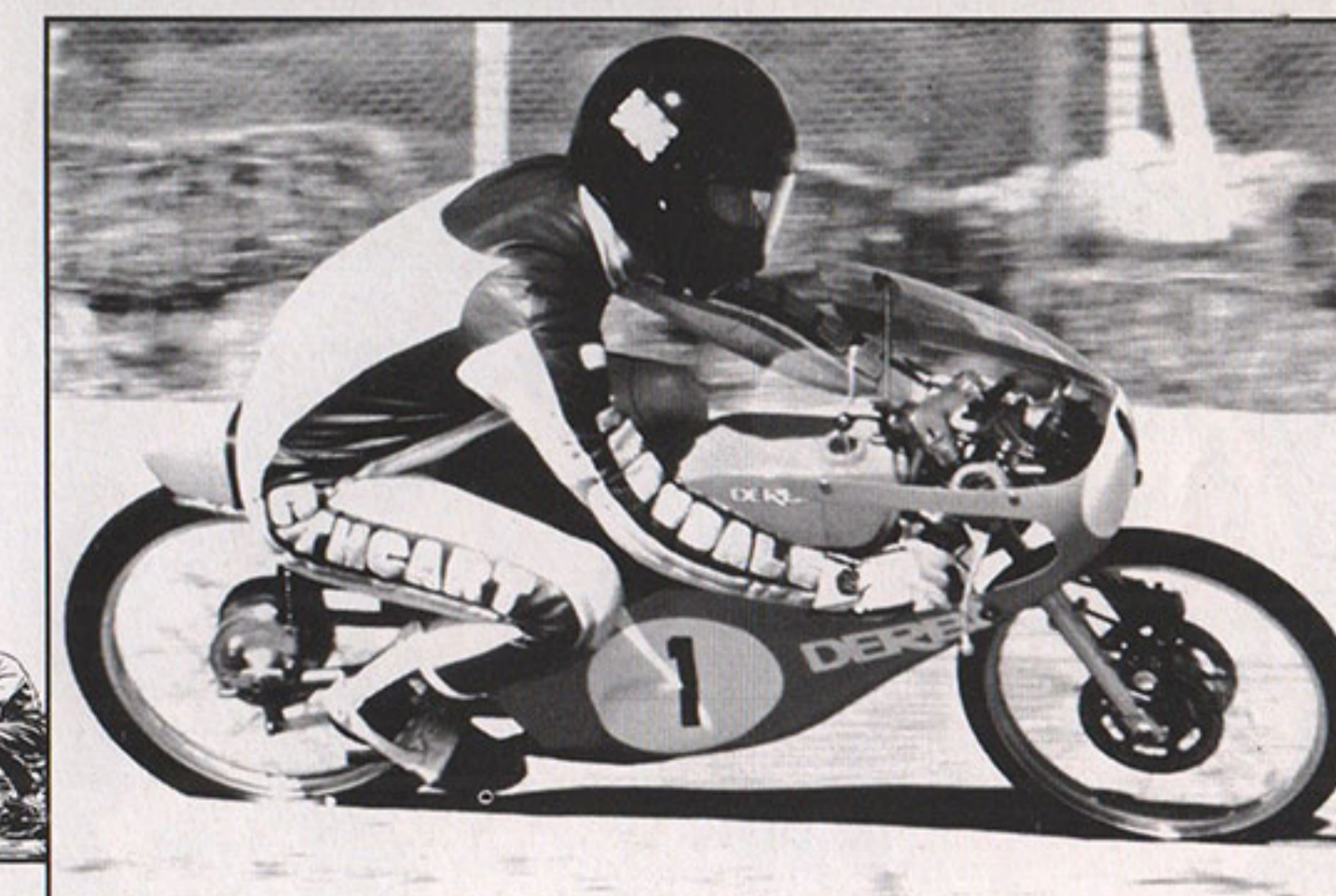
Fast 40 Jahre war dieser Roller von Adler in der Versenkung verschwunden. Wir haben ihn wieder aufgespürt. ab Seite 37

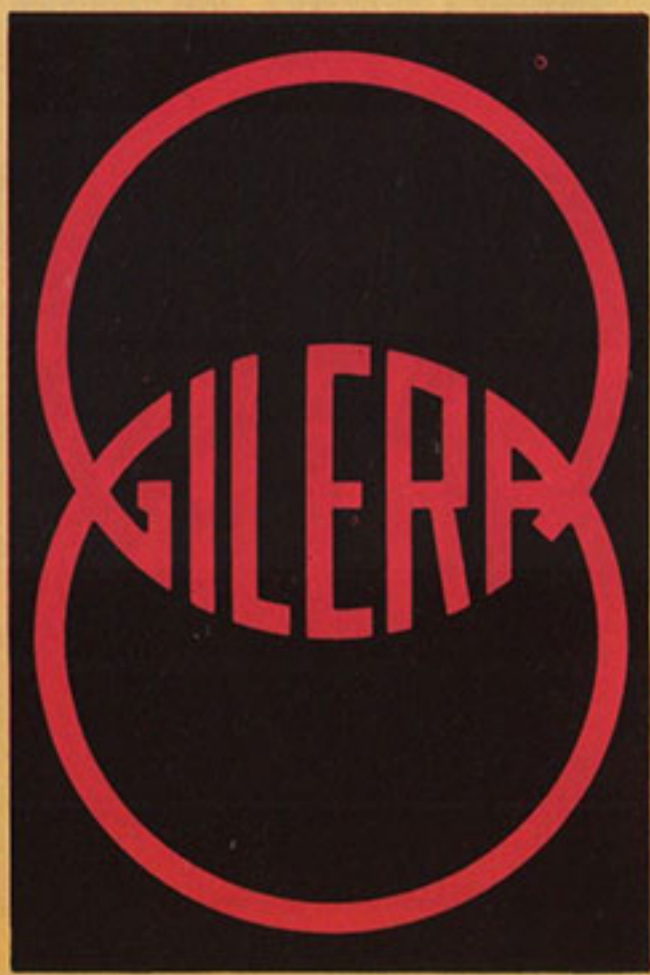


Kein BMW "Nachbau" ist diese schöne EMW aus Eisenach, ab Seite 16



Spaniens Kreidler fuhr Alan Cathcart vor Ort, ab Seite 48

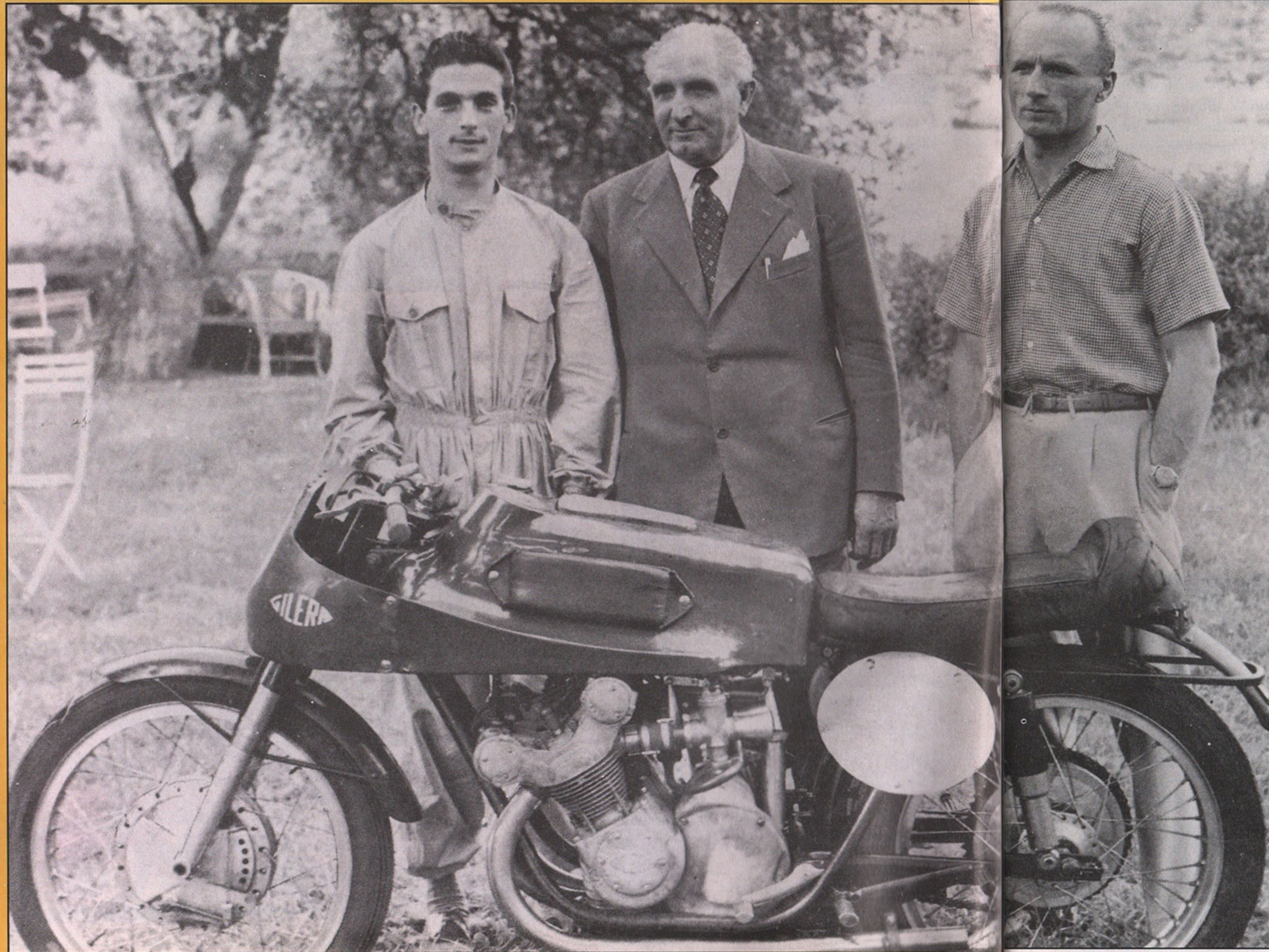




DIE VIER-ZYLINDER STORY

Links unten : Firmenchef Guiseppe Gilera (Mitte) mit Umberto Masetti (links), der auf Gilera dreimal (1950, 1953, 1954) italienischer Meister und zweimal (1950 u. 1952) Weltmeister wurde und Nello Pagani (rechts), zweimaliger italienischer Meister u. 1949 Vizeweltmeister. Vor ihnen steht die Gilera Weltmeistersmaschine von 1951.

Rechts : 1953 hatte diese Schöne hinten noch 16" Räder



Sechs Fahrer- und vier Markenweltmeisterschaften, der Gewinn der Europameisterschaft und unzählige Siege sind verbunden mit den legendären Vierzylindermaschinen von Gilera.

Fahrer wie Serafini, Pagani, Taruffi, Milani, Frigerio, Armstrong, McIntyre, Liberati sowie der Superstar dieser Zeit, Geoff Duke standen für den Erfolg Gileras. Nach Duke's Rücktritt wurden die Maschinen bei ihrem Comeback dann

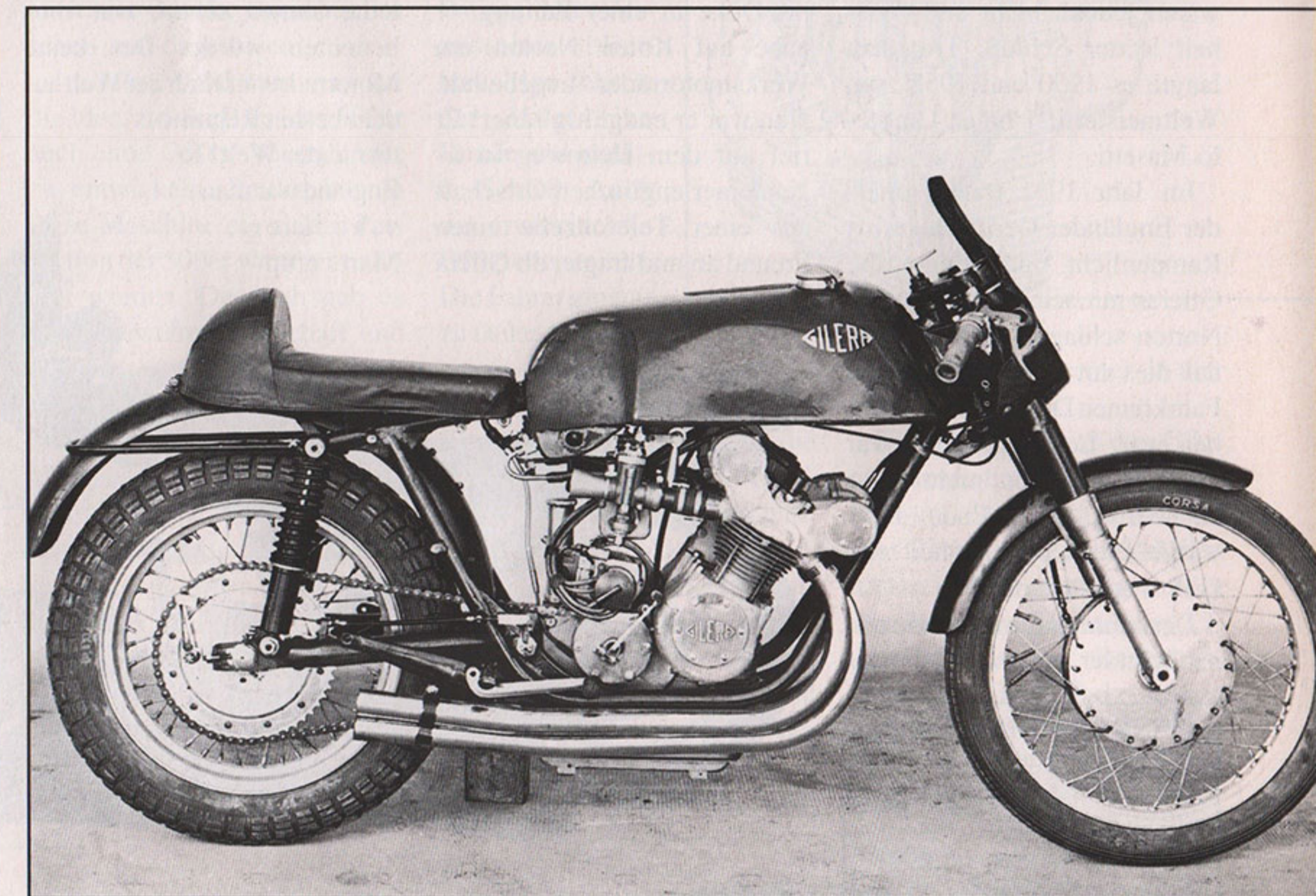
Der wassergekühlte Vierzylinder leistet 60 PS, hatte ein horizontal geteiltes Kurbelgehäuse, einen mächtigen Roots-Kompressor und einen Preßstahlrahmen incl. Trapezgabel.

Piero Taruffi siegte mit dieser Maschine gleich beim ersten Renneinsatz 1935 beim G.P. von Tripolis. Danach ging man daran, Rekorde zu fahren. Taruffi erzielte Weltrekorde für den Kilometer mit 244,482 km/h, um nur ein Beispiel zu nennen. Doch trotz aller Erfolge trennte sich der reiche Graf von

auf der Kompressor-BMW. Gleichzeitig wurde eine 250er Vierzylinder entwickelt.

Erst Honda sollte rund 20 Jahre später in dieser Hubraumklasse über so einen Motor "nachdenken". Die 250er kam jedoch nie zum Einsatz, der Zweite Weltkrieg und das Kompressorverbot stoppten dieses Motorradprojekt. Aber die 250er war nicht für die Katz, diente doch genau ihre Konstruktion als Vorbild für alle nachfolgenden Motoren.

Nachdem die Rondine 1946



von John Hartle, Derek Minter und dem Argentinier Caldarella unter der "Scuderia Duke" bewegt. Kurzzeitig wurde auch Phil Read als Ersatzfahrer engagiert, doch davon später.

Doch wie begann es? Der Ursprung reicht bis ins Jahr 1923 zurück! Die Ingenieure Carlo Gianni und Pietro Remor bauten für einen stinkreichen Grafen ein Vierzylinder-Motorrad, fahrtwindgekühlt, 500 ccm und 26 PS bei 6000 U/min. Dieser Apparat wurde 1927 verbessert. Doch die Rennerfolge blieben aus. Erst 1934 gab es eine neue Version, die mit einem Lader versehene "Rondine".

seinem Unternehmen. Die Motorradabteilung ging 1936 in den Besitz von Gilera über.

Auch unter den neuen Besitzern, die Piero Taruffi und Ing. Remer gleich "mitkauften", wurden zunächst Rekorde gefahren. Erst 1937 ging es mit der richtigen Rennerei los. Man hatte die weiterhin Rondine genannte Maschine mittlerweile auf 80 PS gebracht und erreichte in der normalen Rennversion über 230 km/h.

Eine in Fahrwerk und Motortechnik modifizierte Maschine verhalf Dorino Serafini 1939 zum Gewinn der Europameisterschaft, vor Schorsch Meier

noch einmal eingesetzt wurde, aber um den Kompressor kastriert, setzte sich Pietro Remor wieder an das Zeichenbrett.

Heraus kam ein neuer Motor mit einem leicht langhubigen Hub/Bohrungsverhältnis, horizontal um den Zylinderblock laufenden Kühlrippen und einem mächtigen 5-Liter-Ölsumpf. Es war also ein durchgehender Zylinderblock und ein einteiliger Zylinderkopf vorhanden. Das Kurbelgehäuse war an den Zylinderblock angegossen, der Ventilwinkel betrug 90 Grad. Es gab natürlich keinen Lader mehr, und der Motor war nun luftgekühlt.

Der Nockenwellenantrieb geschah durch schrägverzahnte Stirnräder in der Mitte der Kurbelwelle. Es gab eine Mehrscheiben-Naßkupplung und ein angeblocktes Vierganggetriebe, das mittels geradeverzahntem Primärtrieb in Bewegung gesetzt wurde. Gespeist wurde der bildschöne Motor von 2 Webervergäsern und leistete 48 PS bei 8500 U/min. Es war Nello Paganì, der das Motorrad erstmals im Jahre 1949 im Rennen einsetzte. Der Preßstahlrahmen und die Parallelogrammgabel waren jedoch nicht der Weisheit letzter Schluß. Trotzdem langte es 1950 und 1952 zum Weltmeistertitel unter Umberto Masetti.

Im Jahr 1951 trat erstmals der Engländer Geoff Duke ins Rampenlicht und konnte die Gileras mit seiner Einzylinder-Norton schlagen. Jeder wußte, daß dies nur dem überragenden Fahrkönnen Duke's zuzuschreiben war. Leistungsmäßig war die Norton schon nicht mehr ebenbürtig. Und Ende 1951 wurde die Überlegenheit der Gilera erdrückend.

Der Motor hatte nun 4 einzelne Zylinder und vier Dellorto-

gen. Duke spekulierte auf die seit Jahren in der Entwicklung befindliche Vierzylinder-Norton. Norton bot Duke "Werksmaschinen" an, was immer das bedeuten mag. Durch Eifersüchteleien innerhalb des Norton-Werkteams speiste man Duke jedoch mit "normalen" Manx-Modellen ab. Der war verständlicherweise sauer! Duke hatte einen "Termin" beim damaligen Norton-Boß, der jedoch krank daniederlag. Man tauschte Höflichkeiten aus, kein Wort von Werksmotorrädern. Dann las Duke in einer Zeitung, er habe auf Knien Norton um Werksmotorräder angebettelt. Nun war er endgültig sauer! Er rief auf dem Heimweg in irgendeiner englischen Ortschaft aus einer Telefonzelle einen Freund an und fragte, ob Gilera

wohl noch Interesse an ihm hätte. Zweimal hatte Geoff Duke Gilera schon einen Korb gegeben. Der Freund versprach anzurufen, er tat dies auch und sagte Duke, daß Gilera nach wie vor Interesse hätte.

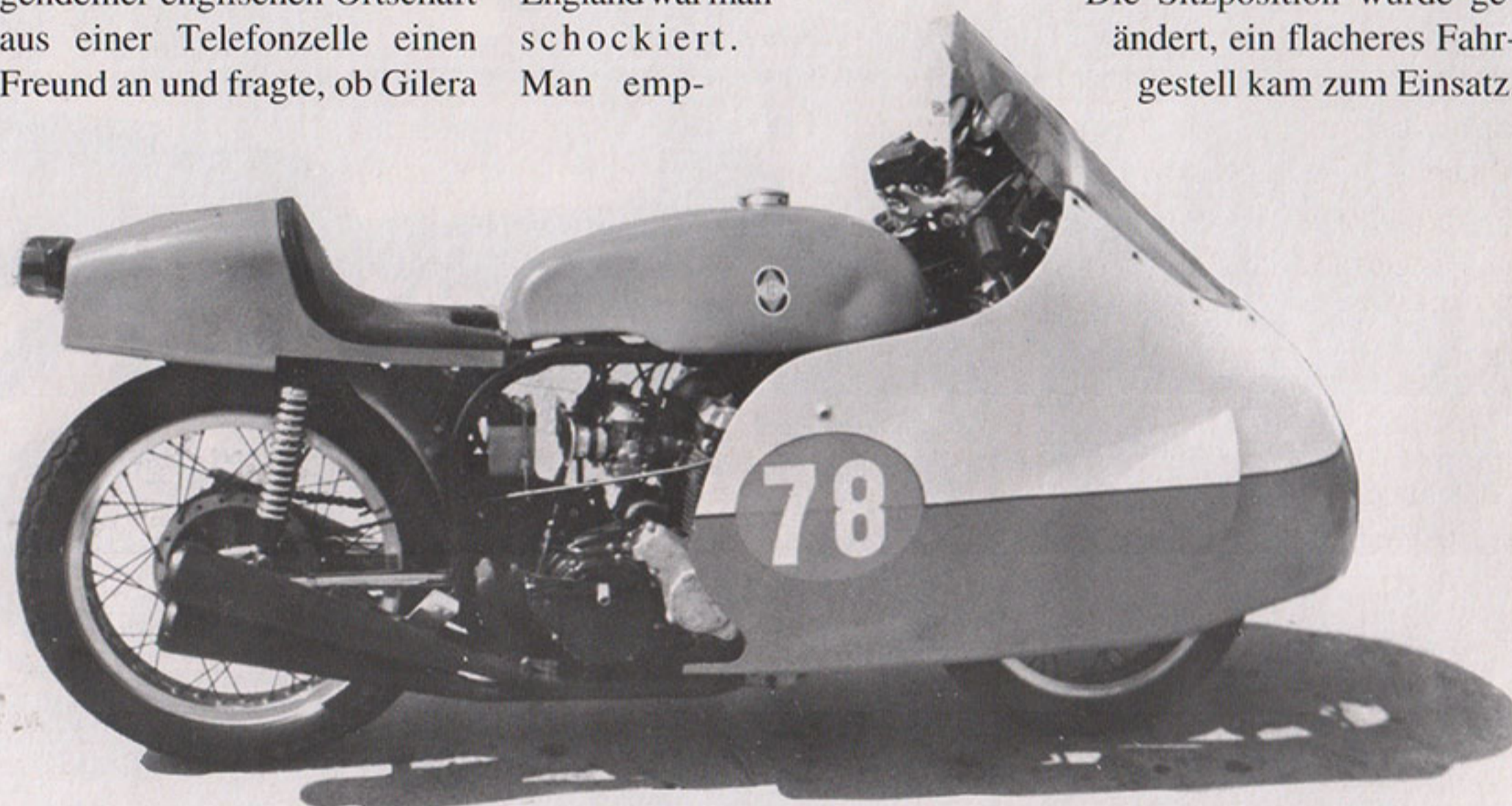
Noch am selben Tag bekam Duke ein Telegramm von Gilera: "Froh Sie zu haben. Kommen Sie so schnell wie möglich nach Monza, um Maschine zu testen."

Duke setzte sich sofort ins Flugzeug und machte sich auf den Weg zu Gilera. Die Fachleute ahnten schon, was dies bedeuten würde. Der beste Motorradrennfahrer der Welt auf dem besten Rennmotorrad der Welt! In England war man schockiert. Man emp-

fand die Entscheidung von Duke als einen Verrat. Duke konterte gelassen: Besser ich gewinne als Engländer auf einem italienischen Motorrad, als daß ich verliere auf einem englischen! Daß die Entscheidung für Geoff Duke auch finanziell versüßt wurde, versteht sich von selbst.

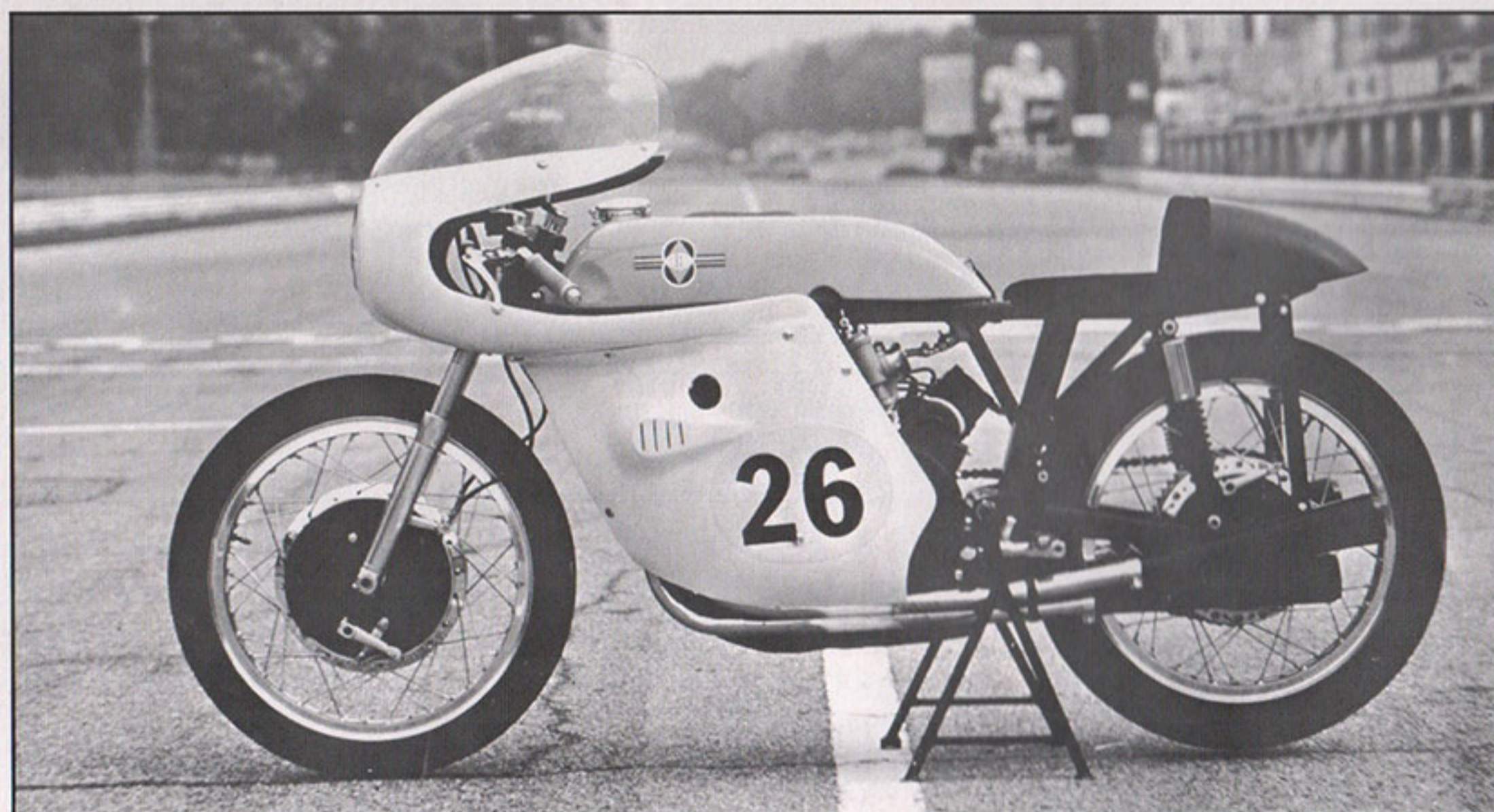
Der Wechsel von Duke zu Gilera mußte diesen breiten Raum in meinem Bericht einnehmen, weil hierdurch der unvergeßliche Ruhm der Gilera Vierzylinder begründet wurde. Die Kombination Geoff Duke und Gilera erwies sich in den folgenden 3 Jahren als nahezu unschlagbar! Piero Taruffi, inzwischen Chefingenieur, verbesserte das Motorrad ständig.

Die Sitzposition wurde geändert, ein flacheres Fahrgestell kam zum Einsatz.



Rechts: Auf der Isle of Man gesehene "Gilera-Replica" mit japanischem Vierzylindermotor. Das Fahrwerk schien von einer Norton zu stammen. (Foto Felix Hasselbrink)

Rechts unten: Das Original dagegen (Foto: Cathcart)



Vergaser, sowie einen neuen Doppelschleifenrahmen mit Telegabel und hydraulisch gedämpften Federbeinen. Man hatte nun gesunde 52 PS bei 9000 U/min, genug um die Norton, die BMW, die Guzzi und alles andere in Schach zu halten, wenn, ja wenn es da nicht einen Geoff Duke gegeben hätte. Duke wußte, daß er es mit der Norton bei all seinem Fahrkönnen nicht mehr schaffen konnte, die Gileras zu schla-

Man experimentierte mit Radgrößen und Reifenbreiten und hatte schließlich ca. 55 PS zur Verfügung. Trotzdem mußte man sich nun vermehrt dem Motor widmen. Pietro Remor, der Vater der Gilera, wechselte noch 1949 zu MV Agusta und baute dort nach altbewährtem Muster einen Rennvierzylinder, der nun auch schon 60 PS auf die Rolle brachte. Nach dem ersten Titelgewinn von Duke überraschte Gilera jedenfalls mit einem neuen Motor. Das Triebwerk war nun auf der ganzen Breite des Kurbelgehäuses vertikal verrippt. Und nun gab es den hervorstechenden Weitwinkelzylinderkopf. Der Ventilwinkel betrug nun 100 Grad. Der Motor leistete 65 PS bei 10400 U/min und hatte einen Zylinderneigungswinkel von 30 Grad nach vorne.

Die Kurbelwelle war neunteilig und war in sechs mächtigen Lagerblöcken gelagert. Der Hub betrug 58,8 mm, die Bohrung 52 mm, das ergab einen Hubraum von 499 ccm. Wieder gab es einen Stirnradsatz in der Kurbelwellenmitte zum Antrieb der beiden oberliegenden Nockenwellen sowie der untenliegenden Ölpumpe. Die Nocken-

wellen betätigten über Tassenstößel die beiden Ventile je Zylinder.

Der Motor hatte vier Dellorto-Vergaser mit einer Schwimmerkammer für zwei Mischkammern. Die Vergaserquerschnitte variierten zwischen 25 und 28 mm. Das klauengeschaltete 5-Gang-Getriebe konnte nach Demontage der Kupplung am Stück entfernt werden. Es war ein sogenanntes Kassettengertriebe. Heutige moderne Rennmotoren rühmen sich solcher Konstruktionsdetails. Dabei gilt auch hier der alte Spruch: alles schon mal dagewesen!

Im Jahre 1956 kam man auf die Idee, auf der Basis der 500er auch eine 350er Vierzylinder zu entwickeln. Leider konnte diese Maschine nie zu der Perfektion der 500er weiterentwickelt werden. Dennoch gab es die Vizeweltmeisterschaft und den dritten Gesamtsieg durch Bob McIntyre und Libero Liberati mit der kleinen "Gilli". Die "Kleine" leistete 49 PS bei 11000 U/min und mußte sich nur Keith Campbell auf seiner Moto Guzzi geschlagen geben. Die 500er bekam noch eine Leistungsspritze. Ende 1957 erreichte man 70 PS bei 10500 U/min.

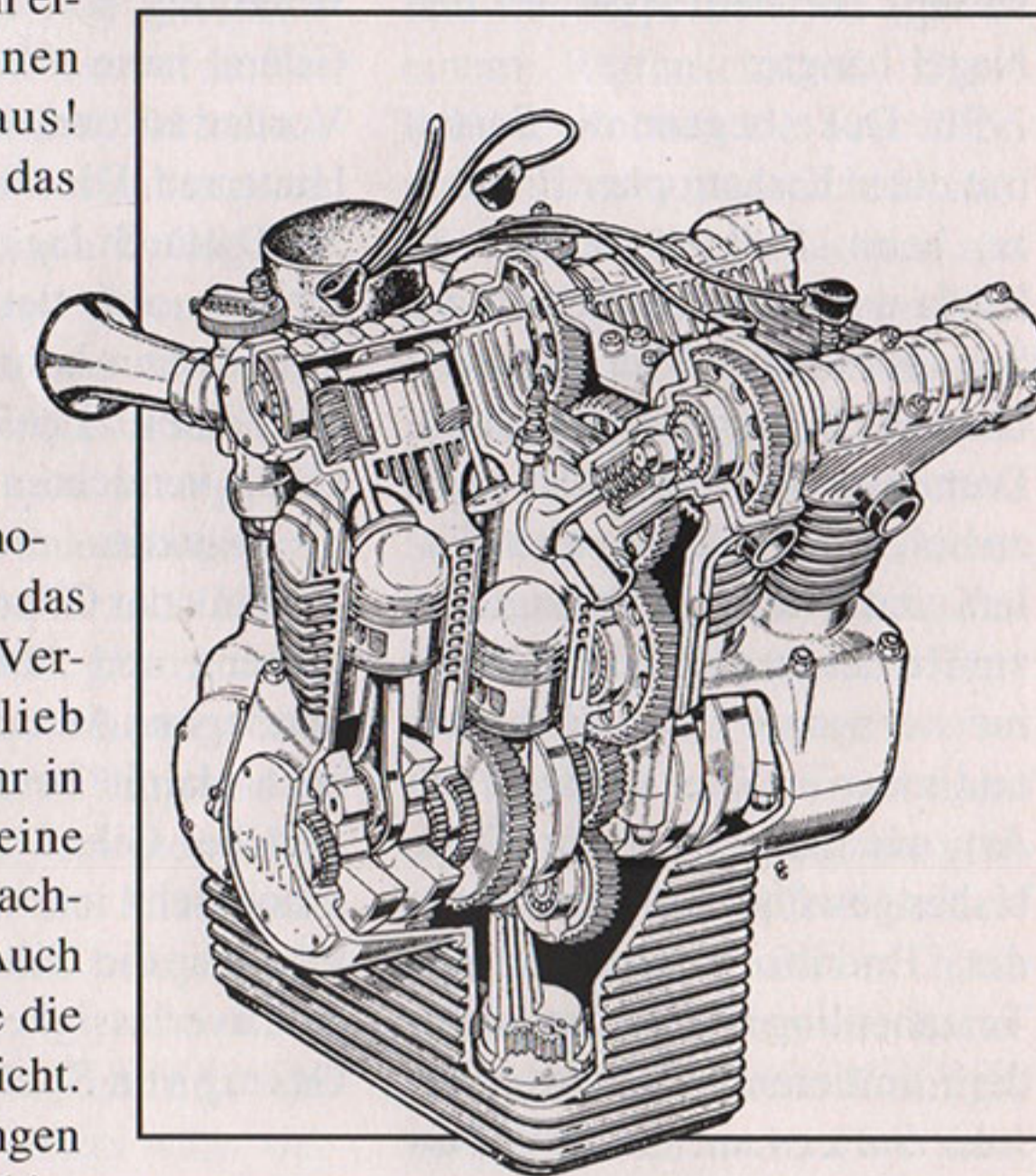
Aber auch Rahmen, Bremsen und Federbeine wurden ständig wei-

terentwickelt. Es gab auch Rückschläge, wie sie der Motorsport halt immer parat hat. Gleich zu Anfang seiner Gilera-Zeit fiel Duke in Spa weit in Führung

liegend wegen eines gerissenen Gaszuges aus! Dann kam das Jahr 1955, und es kam die Dutch-TT in Assen. Die Privatfahrer sortierten über das Preisgeld, der Veranstalter blieb hart. Man fuhr in der 350er eine Runde und machte Schluß. Auch das erweichte die Offiziellen nicht. Die Fahrer gingen zu Duke. Und hier zeigte sich, daß Duke auch ein untadeliger Sportsmann und Kumpel war. Er überredete die Werksfahrer sich den Privatfahrern anzuschließen. Das half. Es gab mehr Geld.

Kurze Zeit danach entschuldigte sich Duke schriftlich beim Veranstalter, ohne eine Antwort zu erhalten. Die bekam er und 16 andere Fahrer dafür von der F.I.M. Sperre für die nächste Saison! Das klingt alles nicht

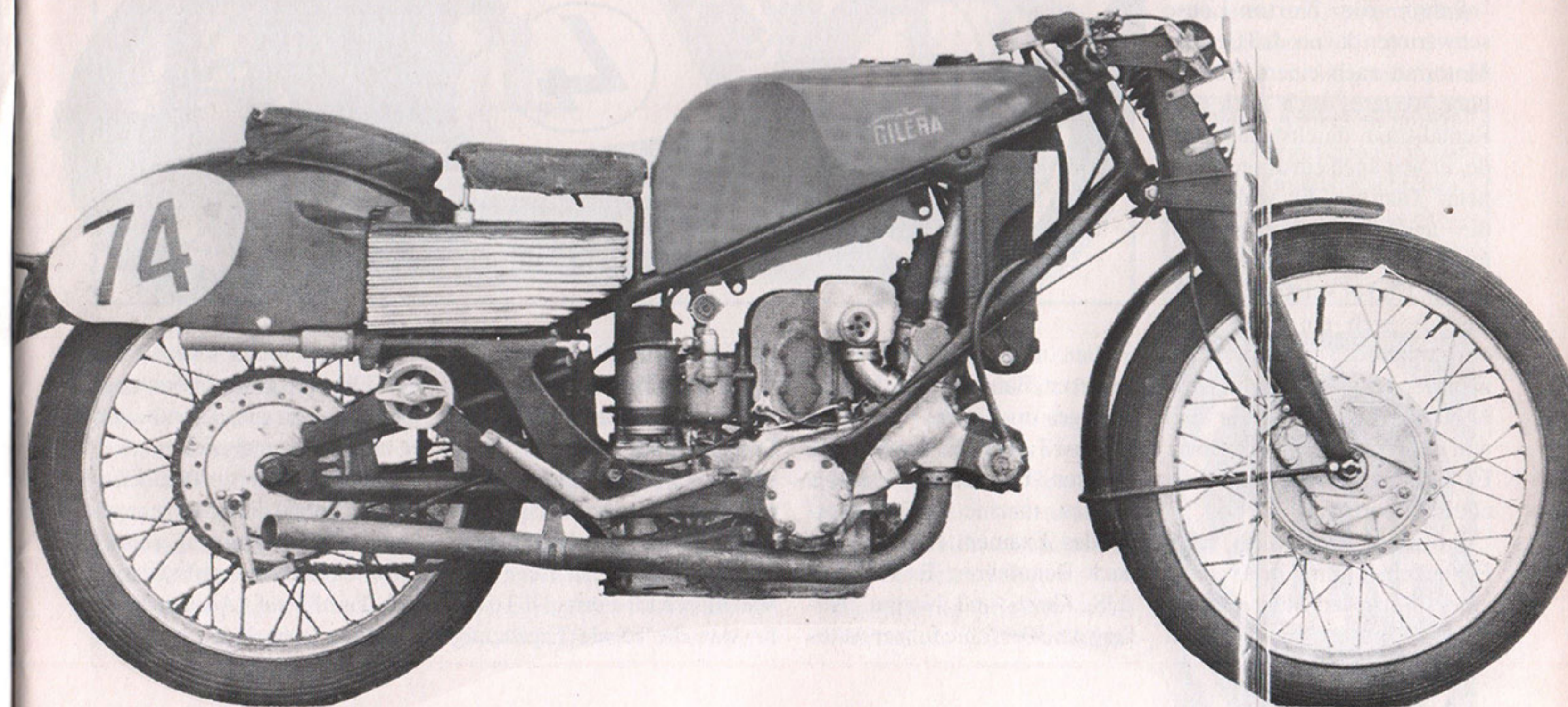
neu, auch heute ist die F.I.M. noch genauso ein weltfremder, arroganter Sauladen. Diese Sperre bescherte John Surtees und dem Erzrivalen MV Agusta den



ersten Weltmeistertitel in der 500er Klasse.

Dieser Stachel saß den Gilera-Männern tief im Fleisch. Duke fuhr mit der Gilera in diesem Jahr Rennen, die kein Prädikat hatten und gewann auch dort, wie er wollte. Dann, zum Ulster-G.P. war der Bannstrahl erloschen. Doch Duke stürzte mit der 500er. Die große Zeit von Geoff Duke neigte sich dem Ende entgegen.

Unten: 1939 war die Vierzylinder noch wassergekühlt



GUMMIKUH & PAST perfect 15. April 1994

Die Gileras waren aber weiterhin erfolgreich. Das Jahr 1957 begann ziemlich aufregend. Bob McIntyre kam neu ins Gilera Team. Er ersetzte Ray Armstrong, der den Sport an den Nagel hängte.

Für Duke begann die Saison mit einer Katastrophe. Er stürzte beim Frühjahrsrennen in Imola und verletzte sich an der Schulter schwer. Vier von sechs Grand Prix mußte er auslassen. Damit war für Duke nichts mehr zu holen. Trotzdem gewann Gilera den Titel und gelangte so zur Revanche gegen MV. Weltmeister wurde Libero Liberati, und zwar in einer überlegenen Art, wie man es nur von Duke bisher gewöhnt war. Zweiter in der Endabrechnung wurde Teamneuling Bob McIntyre vor dem amtierenden Weltmeister John Surtees auf der MV. Das ging den Gilera Mannen natürlich runter, Titel zurück und das ohne Duke!

Libero Liberati errang 1957 den Titel vor Bob McIntyre, beide auf Gilera! Was machte nun die Kombination Duke-Gilera so schnell. Da war natürlich das überragende Fahrkönnen von Geoff Duke. Er war aber auch ein perfekter Analytiker, der den Technikern immer präzise Angaben machen konnte. Hinzu kam seine schonende Fahrweise.

Schon die Norton-Leute schwärmten davon, daß Geoff's Motorrad nach einem Rennen ohne weiteres auch noch eine Renndistanz durchstehen würde. Er war auch ein ausgezeichnete Taktiker. Er wollte nie die anderen demoralisieren, wenn er siegte, war ihm das genug. Und er verstand es meisterhaft, sich ein Rennen so einzuteilen, daß er eben vor dem nächsten durchs Ziel fuhr, ohne ein überhöhtes Risiko für sich und das Material einzugehen. Er hatte immer Reserven, vor allem fahrerisch.

Trotzdem machte er auch Fehler, einer führte in Assen zu einem Topp-speed-Sturz mit der 350er Norton, bei dem die

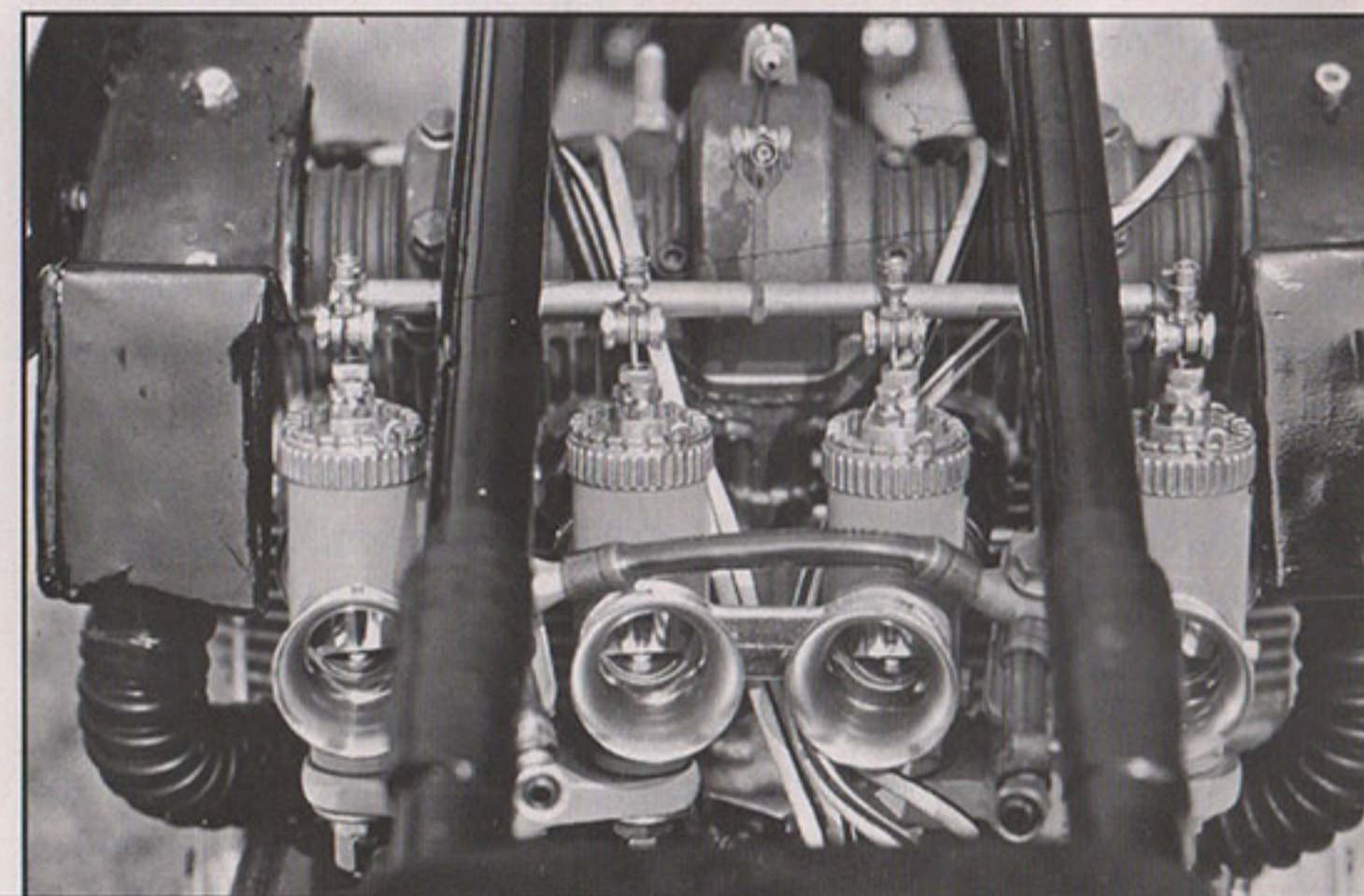
Maschine über 100 m weit durch die Gegend flog.

Noch heute schwärmt Geoff Duke von der Gilera. Vor allem die ausgezeichnete Gewichtsverteilung hob er hervor. Die Gilera hatte 60 % auf dem Vorderrad und 40 % auf dem Hinterrad. Die Norton hatte 50/50. Dadurch lag die Gilera viel ruhiger auf dem Vorderrad. Irgendwann konnte man sogar auf einen Lenkungsdämpfer völlig verzichten!

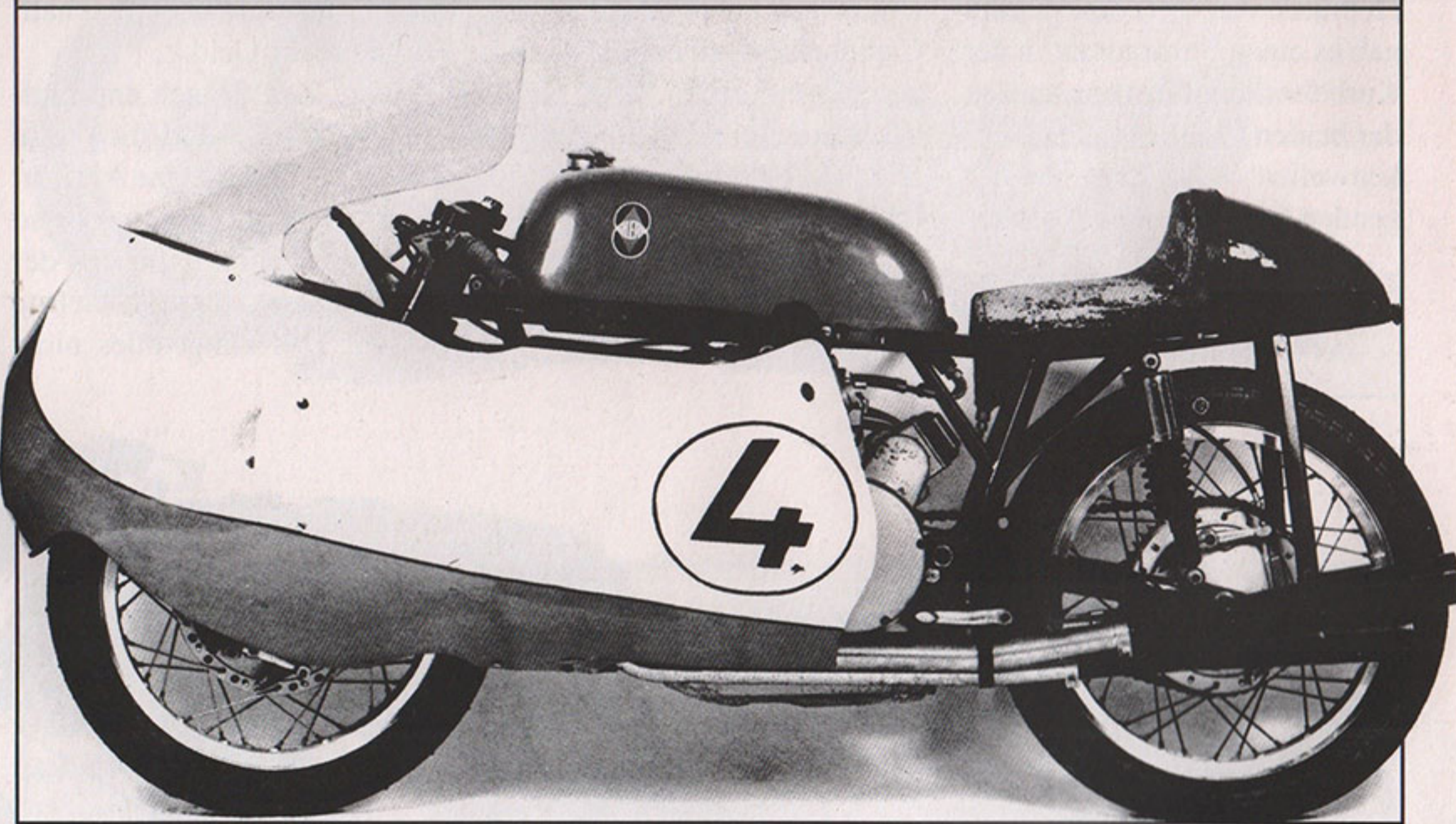
Hinzukam die überlegene Technik der Gilera, ihre Motorleistung und zum Schluß ihre überlegene Aerodynamik, denn auch damit beschäftigte man sich bei Gilera zu dieser Zeit schon sehr intensiv. Nicht zuletzt war die Gilera ein Muster an Zuverlässigkeit, bis auf den Gaszug von Spa!

und Motorradrennen, er gehörte zur Scuderia Ferrari. Mit der "Rondine" fuhr er später Weltrekord. Später, als Konstrukteur bei Gilera, fuhr er weiterhin, so nebenher, auch Autorennen. Er wurde Zweiter bei der Targa Florio, am Steuer des Zweiliter-Ferrari gewann er seinen einzigen Grand Prix, näm-

zum genialen Fangio, zum draufgängerischen Moss und zum schnellen Kling. Hielt er sich anfangs noch zurück, so fuhr er 1955 in Monza das Rennen seines Lebens. Rundenlang kämpfte er in seinem Mercedes gegen seinen Stallgefährten Fangio um die Führung - und wurde schließlich Zweiter.



Oben links und rechts: Eine Schande, solch einen schönen Motor hinter eine Verkleidung zu stecken (Fotos: Cathcart)
Unten links: Diese monströse Verkleidung bekam in den Sechzigern eine "modernere" Form
Unten rechts: So wurde die Verkleidung 1963 - 1966 gebaut



Hier muß man nun einen weiteren Baustein des Gilera-Erfolges erwähnen.

Piero Taruffi! Er wurde 1906 geboren. Er studierte Maschinenbau, machte ein hervorragendes Examen. Aber er war auch Rennfahrer. Er fuhr auf AJS, Guzzi und Norton. Anfang der 30er Jahre fuhr er Auto-

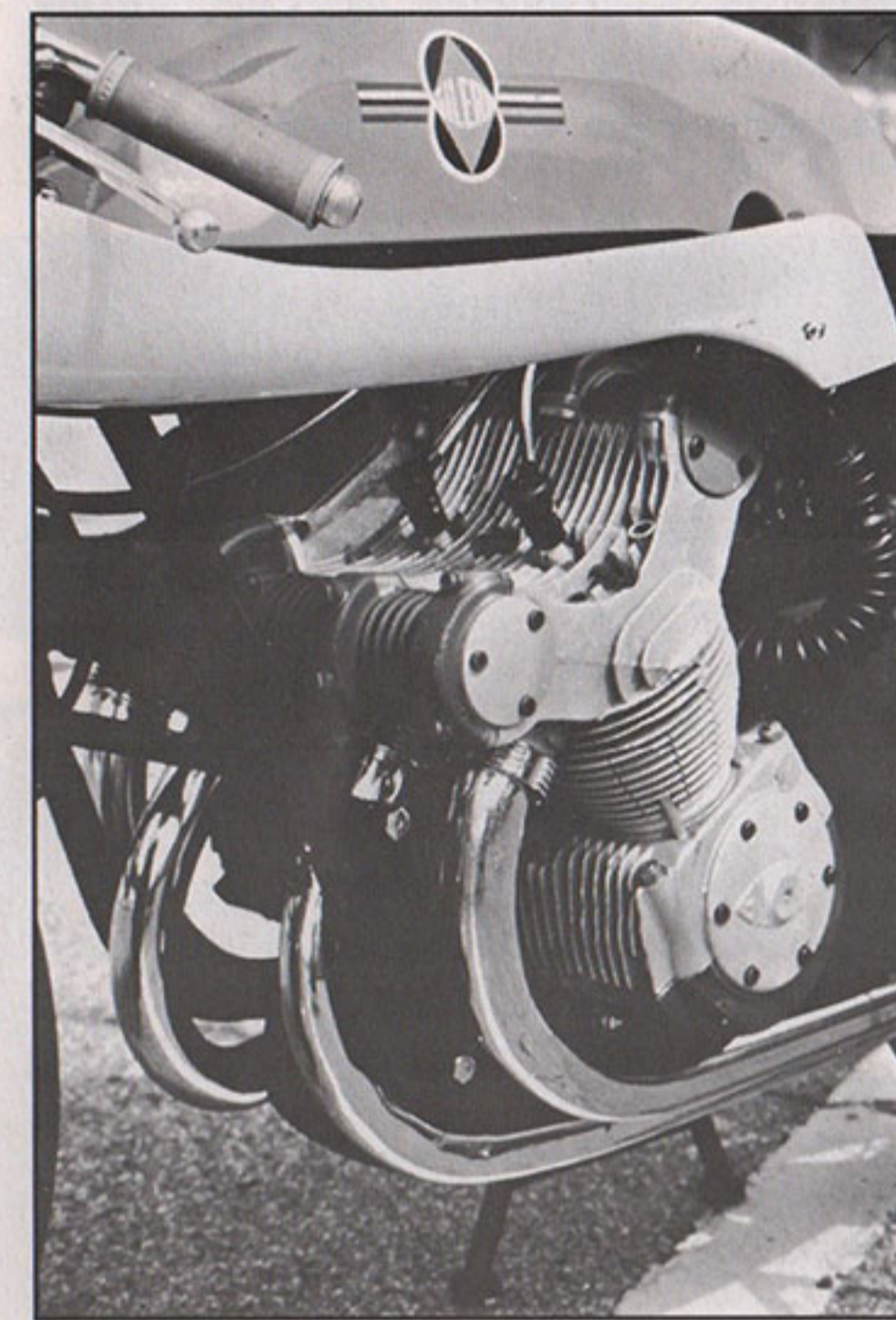
lich 1952 den G.P. der Schweiz. Sowohl als Fahrer als auch als Konstrukteur war er der große Denker seiner Zeit. Sein Buch "Stil und Technik des Rennfahrers" gehört zu den klassischen Werken über den Motorsport. Für zwei Rennen gehörte er 1955 zum Mercedes-Formel-1 Team. Er war die ideale Ergänzung

Taruffi war auch als Rennleiter bei Gilera die große Interaktionsfigur. So wie Duke, konnte auch er als Fahrer analysieren.

Und nun, auf der anderen Seite, konnte Taruffi die Analysen von Duke geradezu genial umsetzen. Vom aktiven Rennsport zog sich Taruffi auf "Anraten" seiner Frau zurück. Er war mit

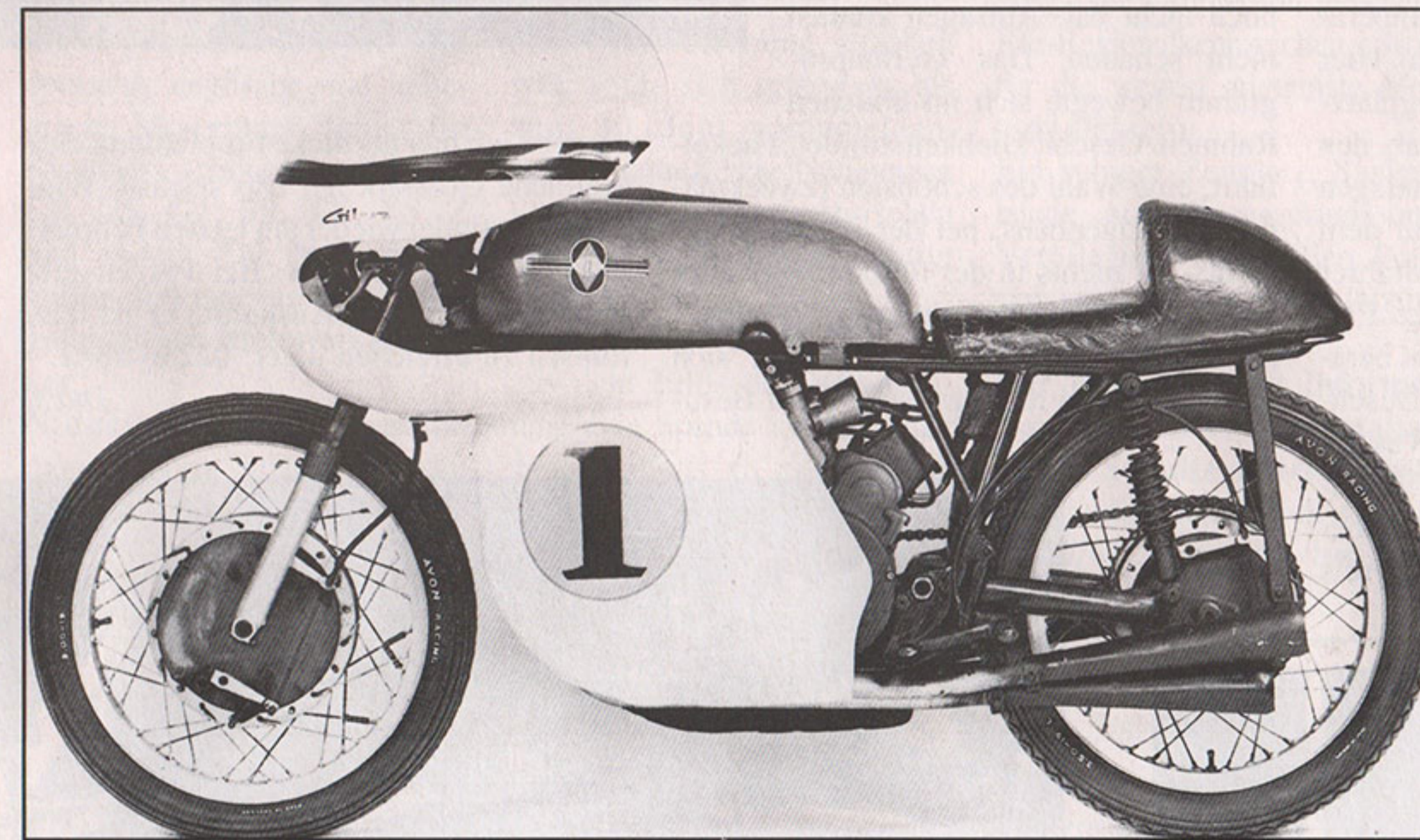
einer bildschönen, wesentlich jüngeren Dame verheiratet, von deren Vorzügen er wohl noch länger naschen wollte.

Gilera hatte eigentlich nie ein großes Interesse an der Seitenwagenklasse. Dennoch gab es



tödlich! Aber auch die Milani-Brüder fuhren nicht nur solo. Albino Milani brachte es 1952 ebenfalls zum Vizeweltmeister hinter C. Smith auf Norton.

Ende 1957 zogen sich Gilera, Mondial und Moto Guzzi vom Motorsport zurück. Im Jahre 1962 hatte Bob McIntyre einen tödlichen Unfall. Man wollte im Jahr danach ein Gedächtnisrennen durchführen und bat prominente Rennfahrer, auch Ex-Fahrer, eine Ehrenrunde zu drehen. Geoff Duke beschwatzte Gilera, ihm eine Vierzylinder rauszurücken, was die auch machten. Duke merkte sofort, daß hier jemand im stillen Kämmerlein dieses



auch dort Erfolge. Ercolo Frigerio war einer jener, die mit der Vierzylinder Seitenwagenrennen bestritten. In den Jahren 1949, 1950 und 1951 langte es sogar zum Vizeweltmeister, jeweils hinter der Seitenwagenlegende Eric Oliver auf Norton.

Ein Jahr später verunglückte Frigerio in Bern mit der Gilera

Motorrad weiterentwickelt hatte. Er fuhr als "Rentner" auf Antrieb schnellere Rundenzeiten, als in seinen besten Tagen!

Das reizte den alten Duke mächtig. Er schaffte es, bei Giuseppe Gilera Vierzylindermaschinen loszueisen und meldete sein eigenes Rennteam, die "Scuderia Duke". Fahrer waren

Derek Minter, John Hartl und der Argentinier Calderella. Nach einigen Anfangserfolgen stürzte Minter schwer und brach sich die Wirbelsäule.

Als Ersatz wurde Phil Read engagiert. Natürlich war die Zeit nicht stillgestanden. In Hockenheim war man viel zu langsam. Aber es gab auch Erfolge. In Monza unterlag Calderella mit einem Schnitt von 196 km/h dem neuen MV Agusta Star Mike Hailwood nur ganz knapp. Siege gab es zu Saisonbeginn in Silverstone und Brands Hatch. Bei der TT 1963 gab es durch Hartl und Read einen zweiten und einen dritten Platz, und bei der Dutch TT belegten Hartl und Read gar die Plätze eins und zwei mit den betagten Gileras.

Manch einer meinte, der Rückzug von Gilera wäre vielleicht doch etwas überhastet geschehen, aber leider war der Entschluß von Giuseppe Gilera nicht mehr rückgängig zu ma-

schafft, nur die Demonstration der Leistungsfähigkeit ließ man sich nicht nehmen.

Schon 1955 fuhren Milani/Milani in Monza alles in Grund und Boden, scheiterten aber an einem Reifenschaden. Diese Scharte wetzten sie aber 1956 umso überzeugender wieder aus. Die Milani-Brüder siegten mit der Vierzylinder-Gilera in Monza nach Belieben. Die dominierende BMW-Armada machte lange Gesichter. Ein wahrer Segen für die deutschen Seitenwagen-Cracks, daß die Italiener sonst kein Interesse an Seitenwagenrennen hatten.

Allerdings muß man dazu sagen, daß schon Frigerio vom Leistungspotential der Gilera eigentlich gegen Oliver hätte siegen müssen, aber die Italiener hatten halt keine Trainingsmöglichkeiten und so war man im Seitenwagensport den Engländern und Deutschen fahrerisch deutlich unterlegen. Nur auf Strecken wie Monza, da konnte man die Gilli rennen lassen.

Später bewegte noch der Schweizer Florian Camathias ein Gilera-Gespann und plagte sich mit den zeitgenössischen Seitenwagen-Stars wie Deubel, Scheidegger und Vincent, nur um einige zu nennen. Aber ein großer Erfolg blieb aus, zumal Camathias auch an seinen Eigenbauten und seinem Basteltrieb scheiterte.

Manfred Schaab

Dieser Artikel ist in ähnlicher Form schon einmal in der "Motalia" erschienen. Wir danken deshalb Felix Hasselbrink für seine Unterstützung.



Elefanten im Ring

Zum fünften Male seit 1989 traf sich am 26./27. Februar eine große Herde von "Elefantentreibern" am Nürburg-Ring beim von Henning Wiekhorst ausgerichteten sogenannten "alten Elefantentreffen". Altes Elefantentreffen deshalb, weil dieses Treffen an die Tradition der von Ernst "Klacks" Leverkus in den 50er Jahren initiierten Wintertreffen anknüpfen soll. Abgesehen davon, daß von dem eigentlichen Namensgeber (dem als 'Grüner Elefant' in die Annalen eingegangenen Zündapp-KS601-Gespann) nicht mehr viel zu sehen ist, kann man dieses Ansinnen als gelungen bezeichnen.

Ca. 2500 MotorradfahrerInnen gaben sich auf dem Campingplatz Müllenbach in wirklich familiärer und friedlicher Atmosphäre ein Stelldichein. Eigentlich war das Wetter für ein Wintertreffen viel zu warm. In Bremen gab's mehr Schnee als am Ring, aber was soll's. Man muß ja nicht immer mit 'nem Lagerfeuer in der Hosentasche herumlaufen. Wegen der hohen Temperaturen ging es ziemlich schlammig zu. Hier aber gleich ein Lob für den Campingplatzbesitzer, der sich die größte Mühe gab, den Treffenbesucher saubere Sanitäranlagen vorfinden zu lassen. Verglichen mit dem vom Bundesverband der Motorradfahrer im Bayerischen Wald ausgerichteten Elefantentreffen, wo man nicht schlecht beraten ist, wenn man eine aufblasbare Dusch- und WC-Kabine mit integriertem Wasserkreislauf dabei hat, sind die 25,- DM Eintrittsgebühr, die man am Nürburg-Ring bezahlen muß, wirklich gut angelegt. Im Preis

inbegriffen ist ein Zeltplatz, auf dem man den Schlafsack nicht unbedingt mit Karabinerhaken am Boden festnageln muß. Ganz im Gegenteil zum Bayerischen Wald, wo man sonst wegen der Steilhanglage nicht weiß, in welchem Zelt man am nächsten Morgen wach wird.

Sehr erfreulich war auch, daß die Krawallmacher nur äußerst spärlich vertreten waren. An Motorradmarken gab's zwischen jung und alt wieder viel zu sehen, und Schadensmeldungen gab's bis auf ein paar verbrannte MZ-Kupplungen eigentlich keine. Wir von der GUMMIKUH hatten die Chance genutzt und einen Info-Stand errichtet. Ute und Jutta konnten eine Menge von Treffenbesuchern mit unseren heißgeliebten GUMMIKUH-T-Shirts beglücken. Ihr wißt ja - JoeBar ist out, es lebe die GUMMIKUH! Wer noch nicht hat, Anfragen können nicht schaden. Das Treffenprogramm bewegte sich im üblichen Rahmen. Geschicklichkeitsturnier, Fackelfahrt, eine Wahl des schönsten (zweckmäßigsten) Eigenbaus, bei der ich mich mir nichts, dir nichts in der fünfköpfigen Jury wiederfand. Gut fand ich die eigens eingerichtete Moto-Cross-Strecke, damit sich die Heißsporne nicht zwischen den Besu-

chern austoben mußten. Alles in allem ein wirklich schönes Wintertreffen mit nur einem Mangel: es gab keinen Schnee. Ansonsten



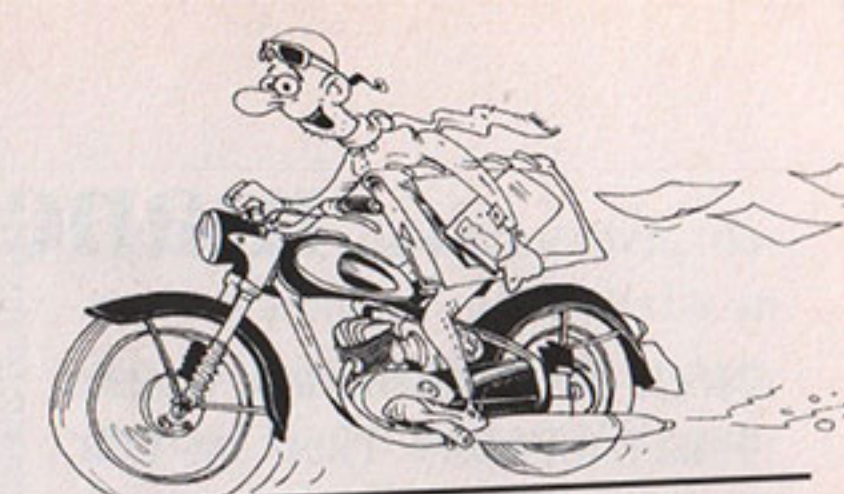
vergebe ich hier als dicke Empfehlung eine dreifache GUMMIKUH. Das nächste Wintertreffen findet wieder am letzten Februarwochenende 1995 statt. Bei Fragen gibt Henning Wiekhorst Auskunft. Er ist telefonisch zu erreichen unter: 02236-2382.

Ducsi



KORRESPONDENZ

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



5. norddeutsches Motorradklassiker-Treffen mit Motorradmarkt : 8.-10. Juli 1994

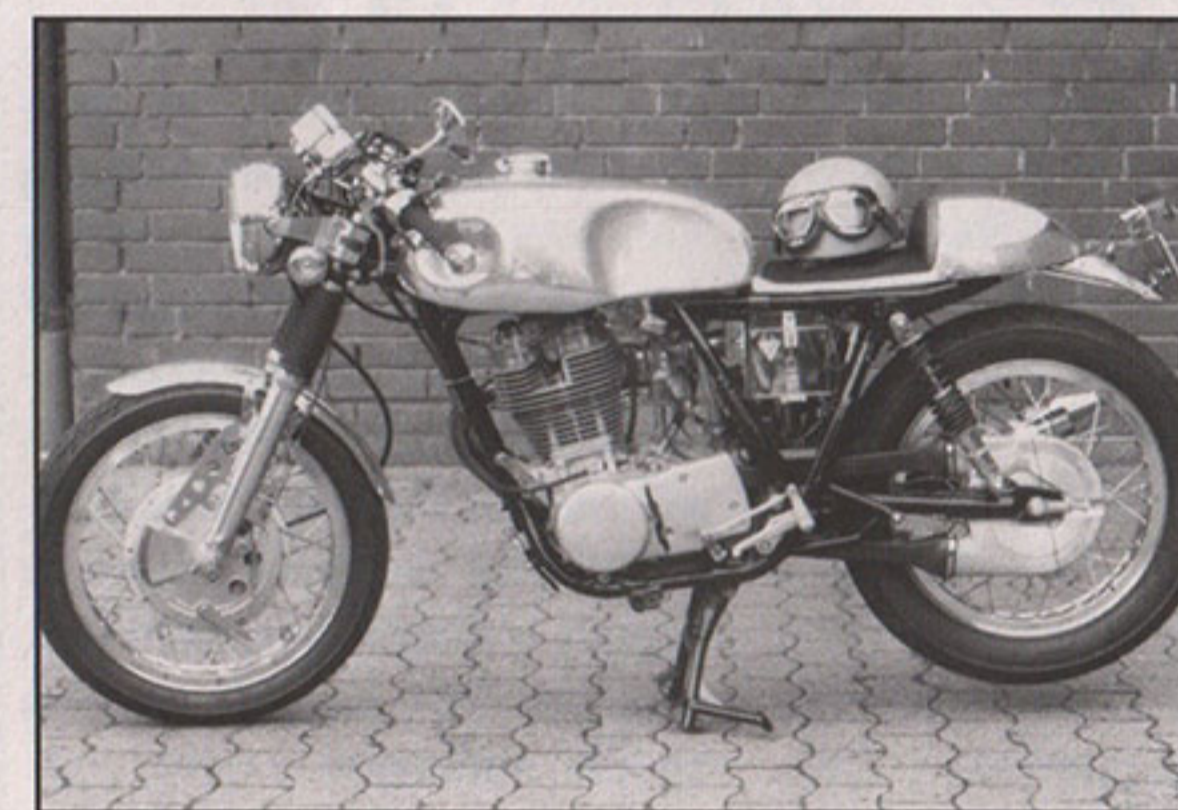
Als kleines Jubiläum wird das von Claus Schultz und seinen Freunden organisierte Klassikertreffen für gepflegte europäische und japanische Motorräder in Loxstedt-Hahnenknoop 10 km südlich von Bremerhaven veranstaltet. Um den "Klassikeranspruch" zu wahren, sind alle eingeladenen, die ein mindestens 14 Jahre altes Motorrad fahren. Außerdem sind alle Fans von alten Motorrädern willkommen, auch wenn sie ein neueres Motorrad fahren und sie sich dem familiären Charakter des Treffens anpassen. Eine Takt- und Hubraumbegrenzung besteht nicht.

Geplant ist eine leichtere Orientierungsfahrt sowie ein Motorradschönheitswettbewerb für deutsche, englische und italienische Motorräder, ferner für besonders schöne Japaner wie CB, GS, GT, SR, TX, XS, Z und andere. Die Veranstalter hoffen auf eine große Beteiligung dieser Motorrad-Klassiker.

Neu sind eine private Gebrauchtmotorradbörse (kein Teilemarkt) sowie am Haupttag (9.7.) ein Butterkuchen-Essen und ab 21 Uhr im Saal ein "Irishischer Abend"

mit Folkmusik einer Livegruppe und echtem irischem Bier neben günstigeren alkoholfreien Getränken.

Für alle Wettbewerbe ist eine kostenlose Nennung erforderlich. Wer privat sein gebrauch-



tes Motorrad verkaufen möchte oder seine Nennung abgeben will, sollte sich spätestens bis zum 30. Juni voranmelden. Später eintreffende Nennungen können aus organisatorischen Gründen nicht berücksichtigt werden.

Wie auch im letzten Jahr wird aus dem Erlös der Veranstaltung eine Spende im Sinne der Motorradfans an einen guten Zweck geleistet. Neu ist auch der Beschluß des Veranstalters, daß Fahrer von mindestens 30

Jahre alten und zugelassenen Motorrädern freie Durchfahrt zum Gelände haben. Großzügig wird auf dem "Jubiläumstreffen" auch die Pokalvergabe sein. Neben den Siegern der Wettbewerbe gibt es auch Eh-

runger für die weiteste Anreise und dem ältesten zugelassenen Motorrad sowie einen Gruppenpreis (keine festen Klubs) für

die größte Gruppe mit gleichem Kfz-Regionalkennzeichen sowie für die weitest angereiste Motorradfahrerin.

Ein ruhiger Zeltplatz, Saalgebäude, Ausstellungsgelände und Verpflegung zu sozialen Preisen sind auch wie im letzten Jahr vorhanden.

Für Nennung und Information steht der Veranstalter Claus Schultz unter 04744-5060 oder schriftlich (Welle 18, 27612 Loxstedt) zur Verfügung.

BMW R 75/5 Antriebsverzahnung

Leserbrief von Jörn Broschk, Ausgabe 58.

Womit Jörn Broschk aus Koblenz Probleme hat, ist nicht das Hinterradgetriebe seiner BMW R 75/5, sondern - wie er ja auch schreibt - die Antriebsverzahnung am Hinterrad, auch Mitnehmerverzahnung genannt. Das Problem ist bekannt: BMW verwendet eine falsche Materialpaarung, so daß sich die Verzahnung mit der Zeit ausschlägt,

vor allem im Gespannbetrieb. Die Geschichte ist auch nicht einfach auszutauschen, da der weiche Zahnkranz mit dem Tellerrad des Hinterradgetriebes verschleißt ist. Ein Mann kann helfen: Gespannbauer Reinhold Hollweg, Westpreußenstraße 4 in 29459 Clenze, Tel.: 05844-566, dreht das ausgelutschte Zahnrad ab und schweißt ein neues aus besserem Material (gehärtet) auf. Das kostete bei ihm vor Jahren etwa 350 Mark.

Lieferzeiten waren allerdings enorm, da er das nebenberuflich machte.

Hans Hohmann Firma Welling aus 90574 Roßtal bietet gleichfalls Ersatz zum Aufschießen oder Nieten oder Schrauben an, das Stück für 250,- DM. Klaus Welling bietet ebenfalls an, nach Anlieferung der kaputten Teile die notwendigen Arbeiten für eine Reparatur auszuführen. Rainer

Edel, edel ...

So, liebe Leute, das miese Halbjahr neigt sich dem Ende zu, und es ist an der Zeit, die guten Stücke wieder aus der Garage zu holen. Besitzern von italienischen Klassikern, denen im Winter eingefallen ist, daß sie ihrem Moped noch was Edles spendieren könnten und die ihr Geld nicht vollständig dem Osterhasen in den Rachen gepumpt haben, denen kann vielleicht die Fa. Bartholli zu einem feinen Stück Motorrad verhelfen. Die in Troisdorf ansässige Firma fertigt Dreh- und Frästeile vom Allerfeinsten aus Aluminium, Edelstahl oder auch aus Titan vorwiegend für italienische Motorräder. Ich konnte mich selbst von einigen dieser Teile, wie zum Beispiel den Ansaugtrichtern, den Bremsflüssigkeitstopfdeckeln und den Zünderdeckeln für die Guzzi, überzeugen. Bei den Ansaugtrichtern und den Bremsflüssigkeitstopfdeckeln kann ein kleines Auslösedrähtchen für eine am Moped installierte Selbstschußanlage aus DDR-Beständen nicht schaden. Diese Teile wurden in meinem Bekanntenkreis schon mehrfach geklaut. Sonderanfertigungen sind auch kein Problem. Alles eine Preisfrage. Einen Katalog gibt es für 7,- DM, die beim Teilekauf verrechnet werden, unter folgender Adresse:

**Bartholli Italo Parts
Lucasstraße 10
D-53844 Troisdorf
Tel.: 0228-455623,
Fax: 455622**

Ducsi



... manchmal fühle ich mich verwaigelt!

Noch die Aufforderung unseres Finanzmiserers Theo im Ohr, daß Sparen das Gebot der Stunde sei und wir alle unser Tun und Handeln danach auszurichten hätten, glaubte ich meinen Augen nicht mehr trauen zu dürfen, als ich dieser Tage meinen Postkasten ausleerte. Gleich vier Briefe von unser aller Teilnehmer Theo füllten zur Freude der Papierindustrie und der Bundespost meinen Briefkasten. Nicht, daß es um verschiedene Steuern gegangen wäre, o nein, es ging in allen vier Schreiben um die Kfz-Steuern für meinen Fuhrpark. Der erste Umschlag enthielt die Mitteilung, daß ich aufgrund einer Neubemessung ein Guthaben von sage und schreibe 4 DM hätte und man mir dieses rücküberweisen müssen wollen sollte. Na denn, dachte ich so bei mir, wenn's zu schwierig ist, dies beim nächsten Einzug zu berücksichtigen, dann überweist halt. Brief Nr. 2 barg einen Scheck über 2 DM, weil wegen Neubemessung usw. und den Hinweis, daß dem Finanzamt meine Bankverbindung nicht be-

kannt sei und man deshalb den Scheck erstellt hätte. Aha, so weit, so klar, die 4 DM überweist mir das Finanzamt also auf ein Konto, das man nicht kennt, oder



gerung von Scheck 1 zu Scheck 2 ja 650 %, und das wären dann wohl mindestens, wenn nicht noch mehr, aber ach, zu früh gefreut, denn der letzte Umschlag enthielt die Aufforderung, 14 DM nachzutragen.

Die Arbeitsweise der bürokratischen Mühlen (die einzigen Mühlen, die mehr Wind erzeugen, als sie normalerweise zum Betrieb nötig hätten) wird mir immer unverständlicher, denn die Rücküberweisung der nun unter dem Strich verbleibenden 7 DM mit dem Hinweis Kfz-Steuererstattung hätte doch wohl voll auf genügt und dem Steuerzahler, also dir und mir, einiges an Kosten erspart. (Wer traut sich, unserem Theo zu sagen, wo das Sparen anfängt?)

Die totale Verwirrung löste jedoch meine Rückgabe des 15-DM-Schecks zusammen mit der Zahlungsaufforderung über 14 DM aus. Unter Anspielung auf einen ehemals bekannten Schlagertitel legte ich noch einen

Zettel bei mit der Aufschrift: eine Mark für Theo, denn Theo, der ist ... Theo aber wollte meine Mark nicht. Und auch sonst hat sich keiner erbarmt und sie einfach der nächststehenden Kaffeekasse zugeführt. Nein, ich erhielt einen 4seitigen Computerbescheid mit ungezählten handschriftlichen Ergänzungen (und DM 1,— Porto!), der mir klar machen sollte, daß man den Scheck über 15 DM der Steuerschuld zugebucht und damit verbucht habe. Anschließend hat man den Überschuß von 1 DM umgebucht und einem anderen Kfz zugebucht, weshalb man bei nächster Fälligkeit 1 DM weniger abbucht. Hätte dieser grandiose Fachmann des Um-, Zu-, Ver- und Abbuchens, der den letzten Bescheid erstellt hat, schon früher ver- und walten dürfen, wären mindestens 4 DM an Porto, einiges an Kuverts und Papier, Überweisungs- und Scheckgebühr sowie an teurer Arbeitszeit und Computernutzung gespart worden. Und sparen sollen wir doch alle, oder wie war das, Theo??

Norbert Neder

hat einer zwischen Brief 1 & 2 die Kontonummer verschlampt, oder was? Mensch Theo!! Das dritte Schreiben gab wieder einen Scheck frei, diesmal über 15 DM, die aus vorgeannten Gründen ... Freudig erregt öffnete ich Umschlag Nr. 4, denn immerhin war die Stei-

Leserbriefe zum Messebericht von David Longstroke, Ausgabe 58

Hey folks!

Ihr schafft es doch tatsächlich, daß ich mich über fast jede Ausgabe der GUMMIKUH ärgere. Stein des Anstoßes diesmal: der Artikel von Mister Longstroke über die Messe in Sinsheim. Meine Frage dazu: Wie kann man einen Mann, der mit seinen Gedanken scheinbar irgendwo in den 50ern oder 60ern hängengeblieben ist, einen solch aktuellen Artikel verfassen lassen? Daß er gut Geschichten schreiben kann, beweist er ja einige Seiten später mit seinem selbstbeweglichen Eisenhaufen. Aber der Mist, den er über die Messe abgelassen hat, trieb mir echt die Zornesröte ins Gesicht. Da ich manchmal zum Überreagieren neige, schlief ich

erst mal zwei Nächte drüber, aber auch beim wiederholten Lesen tendierte ich zu einer Abokündigung. Da das bei Euch aber über die Rechnung läuft, werde ich Euch nächstes Mal wohl mit Nichtbezahlen derselben strafen. Warum in aller Welt hat mir der liebe Gott die Past Perfekt weggenommen? Ihr seht, auch ich traure den guten Zeiten hinterher.

Positives am Rande: Ducsi schafft es echt gut, Alans Artikel ins Deutsche zu übersetzen, und daß Ihr beim Treffen am Ring anwesend wart, war auch ein netter Zug. Tschüß bis zum nächsten Bockmist Eurerseits oder dem nächsten Anfall meinerseits.
Marcus Lacroix,
27801 Dötlingen

Liebe GUMMIKUH-Leute!

Seit ein paar Monaten bin auch ich Abonnent Eurer Zeitschrift, und ich muß sagen, ich freue mich jedesmal wieder auf den Fünfzehnten.

Aber die "wunderbare Schreibung" von Eurem David Longstroke im letzten Heft (Nr. 58) fand ich doch etwas zuviel des Guten.

Er mag ja ein versierter Fachmann sein, aber ein Klugscheißer dazu! Wenn er alles weiß und kennt und der Rest der Welt zu dämlich ist, es zu begreifen (TÜV-Geschichte), ist das ja wunderbar für ihn, aber

alles zu verdammten, was nicht 100%ig sinnvoll-nützlich-

billig ist (Motorräder in Sinsheim), finde ich doch etwas sehr einseitig.

Motorräder (auch alte) fährt man doch in erster Linie, um Spaß zu haben und eben, weil es so unvernünftig ist, und Herr Longstroke hat bestimmt in seinem Wohnzimmer nicht auch nur ein Kofferradio stehen. Musik hören kann man damit auch. Er wußte doch bestimmt vorher, daß es auf der Messe nur "so neumodisches Zeug" zu sehen gibt - warum geht er dann hin?

Trotz allem werde ich die GUMMIKUH weiterhin lesen (siehe oben)

und verbleibe mit lieben Grüßen,
Mathias Cramer
Köln.



Kein Aprilscherz!

Ab dem 1. April 1994 ist die Landstraße L 499 durch das Elmsteiner Tal im Pfälzer Wald für uns Motorradfahrer zumindest an den Wochenenden unerreikbaar geworden: die von den Behörden angeordnete Streckensperrung tritt dann in Kraft! Obgleich dies einem Offenbarungseid gegenüber dem durch einen Bruchteil unserer motorradfahrenden Minderheit verursachten Lärmterror gleichkommt, konnten sich die politisch Verantwortlichen nicht zur Weiterführung der effektiven Vorbeugungsmaßnahmen entschließen. Da nach einer Sperrungsverfügung rasches Handeln der betroffenen Motorradfahrer erforderlich ist, wollen die Motorradfreunde Neustadt im BVDM durch ihren Einspruch gegen die Sperrung den Weg für juristische Maßnahmen ebnen. Diese kosten aber auch Geld! Zum Zweck einer solidarischen Lastenverteilung haben die MFR Neustadt ein Spendenkonto eingerichtet: **Volksbank Neustadt/Weinstraße: Spendenkonto "Elmsteiner Tal", Konto-Nr.: 98 98 00, BLZ: 546 900 00.** Die Spenden werden ausschließlich zur Finanzierung der Klage verwendet. Nach dem Verfahren werden überschüssige Mittel bei gleichartigen Begebenheiten (z.B. Sudelfeld) verwendet. Wir fordern daher ALLE Motorradfahrer und Motorradfahrerinnen auf, mit ihrer Spende die Aktivitäten gegen diese und andere Streckensperrungen aktiv zu unterstützen! Für weitere Fragen steht Ihnen Herr Lorch von den MFR Neustadt im BVDM unter Telefon-Nr.: 0621-6297183 gerne zur Verfügung.
Bundesverband der Motorradfahrer e.V.

Auch das die Entscheidung der pfälzer Behörden mittlerweile mindestens die 70ste Streckensperrung in Deutschland bedeutet, ist kein Aprilscherz.

Ames



Nepp, Nepp, Nepp ...

Die Stiftung Ducsi-Test hat wieder zugeschlagen, und wer mein privateigenes Sondermodell BMW R 100 RR kennt, weiß, was das heißt. In diesem Fall kamen mir ein Paar Regenüberziehtiefel unter die Füße. Besagte Objekte werden von der Firma Detlev Louis für nicht gerade wenige 49,50 DM untergerade mopedfahrende Volk geworfen. Das Oberteil der Überziehtiefel besteht aus beschichtetem Nylon, an das eine PVC-Sohle genähkleistert ist. Das Einschlüpfen wird durch den bis zur Sohle hinunterreichenden Klettverschluss leicht ge-

macht. Sofern die Stiefelsohle in die Sohlenform des Überziehers paßt, geht das Anziehen locker vonstatten, was - gleich vorweg gesagt - das Beste an den Dingen ist. Als optischen Gag gibt's dann auch noch eine "Schalthebelverstärkung", die aus einem ebenfalls per Klettverschluss befestigten und wahrlich schalthebeleinschüchternen zweiten Stück Nylon besteht.

Schlechtes Wetter zum Testen hatten wir diesen Winter ja wieder mehr als genug, aber leider konnte ich den Gebrauchswert der Überzieher nur insge-

samt vier Tage erkunden, danach waren die Verhüterlis in die ewigen Jagdgründe eingezogen. Nach längerer Regenfahrt gibt's Wassereinbruch in den Überziehtiefeln. Den Zweck erfüllen die Teile also schon mal nur unzulänglich. Für den Robustitätstest hatte ich mir das Elefantentreffen im Bayernwald ausgesucht, und das war dieses Jahr wegen des abtauwenden Schnees und ordentlich viel Matsch wirklich allererste Güte als Härtetest. Nach sechs Stunden war alles gelaufen, und meine Lederstiefel hatten wieder freie Aussicht auf den Bayerischen Wald, weil sich als erstes die unheimliche Schalthebelverstärkung verabschiedete und kurz darauf auch die Ehe zwischen Laufsohle und Oberteil der Überzieher geschieden war. Gott sei Dank hatte ich noch'n zweites Paar Stiefel mit. Fazit: Wer Freude an einfachen Anziehen von Überziehern hat, sollte vielleicht mit dem Motorradfahren aufhören. Unser Testobjekt hat über Mopedfahrers Stiefel meines Erachtens jedenfalls nichts zu suchen. Vor allem nicht zu diesem Preis. Daher die ganz dicke Zitrone.

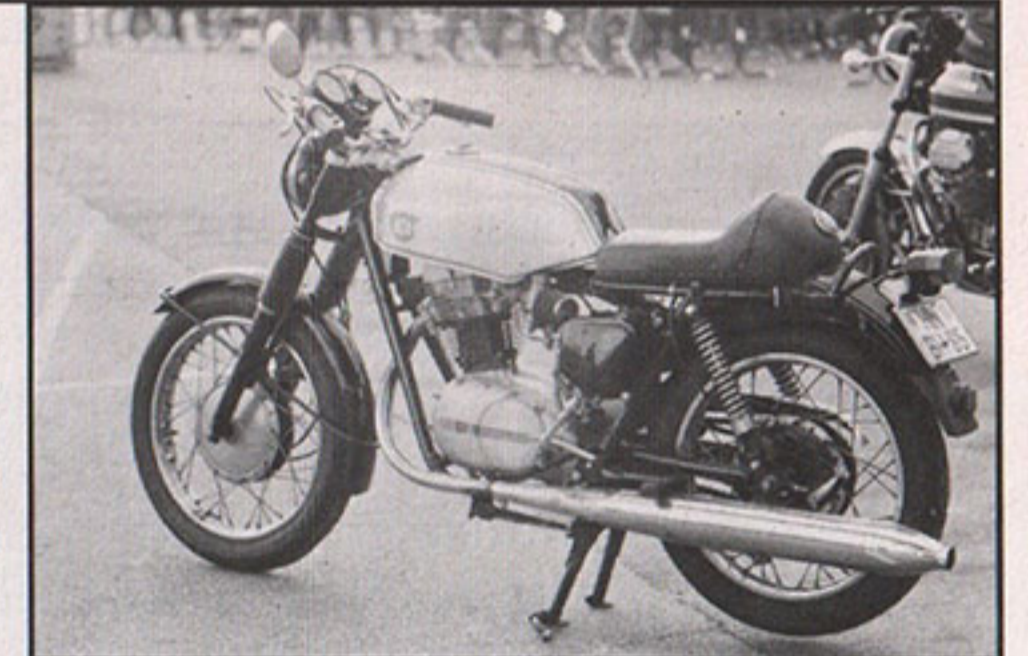
Ducsi

Motorrad-Eigenbau-Wettbewerb mit TÜV

Der MC Robur Zittau e.V. veranstaltet zusammen mit dem TÜV Rheinland einen Motorrad-Eigenbau-Wettbewerb. Am 25.6.1994 können selbstgebaute und selbst umgebaute Maschinen Ehrenpreise sammeln. Die Veranstaltung in Zittau ist reinweg als Wettbewerb gedacht und hat mit einem Treffen nix zu tun. Die wichtigste Bedingung für eine Teilnahme resultiert wohl aus der Tatsache, daß der TÜV Rheinland Mitveranstalter ist. Der sicherlich mit viel Schweiß und Liebe gewerkelte Selbstbau muß nämlich einen Kfz-Brief haben und darf auf keinen Fall -

und das steht so in der Ausschreibung - aus technischen Gründen jemals aus dem Verkehr gezogen worden sein. Ein wesentliches Kriterium bei der am Sonnabendnachmittag stattfindenden Bewertung durch die Jury ist dann auch der "Zustand entsprechend der Straßenverkehrsgesetze" (wieder laut Ausschreibung).

Des weiteren sind wichtig: sauberer optischer Zustand (hoffentlich regnet es nicht), Ideenreichtum (aber nur mit TÜV) und angenehme Formgebung. Ob während der Veranstaltung auch Graukittel anwe-



send sein werden, konnten wir leider nicht herausfinden. Da die Veranstaltung aber am Wochenende stattfindet, ist wohl nicht davon auszugehen.

Ames

Nennungsschluß ist der 30.5.1994. Die Teilnahmegebühr beträgt 25,- DM. Die Unterlagen können angefordert werden bei: Jürgen Kießlich, Heydenreichstraße 15, 02763 Zittau

Immer wieder neu : Unendliche TÜV-Geschichten

Hallo, Einiges lief natürlich wie immer schief. Die Geschichte von David Longstroke spiegelt genau das wieder, was ich beim TÜV immer wieder erlebe. Wahrscheinlich könnte man ein ganzes Buch darüber schreiben. Nun zu meiner Abnahme beim TÜV. Wie schon erwartet, lief technisch alles glatt, bis auf den Sozialschaltegriff, aber das hatte ich ja erwartet. Der Prüfer bestand darauf, daß ich den Griff gegen einen elastischen auszuwechseln habe. Erst, nachdem ich ihm den betreffenden Paragraphen der StVZO vorlegte, lenkte er ein und sagte, daß es nicht verboten sei, aber es wäre besser, wenn ich den Griff auswechseln würde zur Sicherheit meiner Sozia.

Was der erzählte, interessiert mich nicht, der Griff ist nicht verboten, also bleibt er dran. Außerdem bin ich in Bezug auf einen beweglichen Griff der gleichen Meinung wie David Longstroke. Probleme gab es nur noch bei einer Anfrage wegen einer anderen Reifengröße, meine RT hat nämlich 2,75x17 auf Felge

1,60x19, aber Reifen dieser Größe gibt es nur noch aus Fernost, welche absolut unzufriedenstellend im Profil und Fahrverhalten sind. Da ich zur Zeit solche Dinger von Sheng-Shin drauf habe, möchte ich beim nächsten Mal auf 3,00x19



von Metzeler ausweichen. Ich dachte, fragte mal den TÜV-Menschen, wie das so aussieht mit Eintragung und so. Jetzt ging es los, er fragte, ob das denn überhaupt paßt mit der Felge. Ich erklärte ihm freundlich, daß auf der Felge 1,60x19 ein Reifen der Größe 3,00x19 zulässig sei und verwies auf das technische Reifenhandbuch von

Metzeler, wo dies beschrieben ist. Er antwortete mir, daß er eine Eintragung nicht verantworten könne, ich bräuchte eine Freigabe des Motorradherstellers. Nach dieser Antwort fragte ich nicht weiter, es hätte sowieso nichts gebracht. Nachdem ich dann meine Rechnung bezahlt hatte, besah ich mir den Prüfbericht genauer und - siehe da - was stand dort? Geringe Mängel und der Hinweis "Haltegriff Beifahrer klappt nicht ein"??? Wenn der Griff ein-klappt, ist es doch kein Haltegriff mehr! Aber was soll's, ich hab's geschafft. Weiter beim Straßenverkehrsamt. Nachdem ich meine ganzen Unterlagen vorgelegt hatte, erklärte ich dem Beamten,

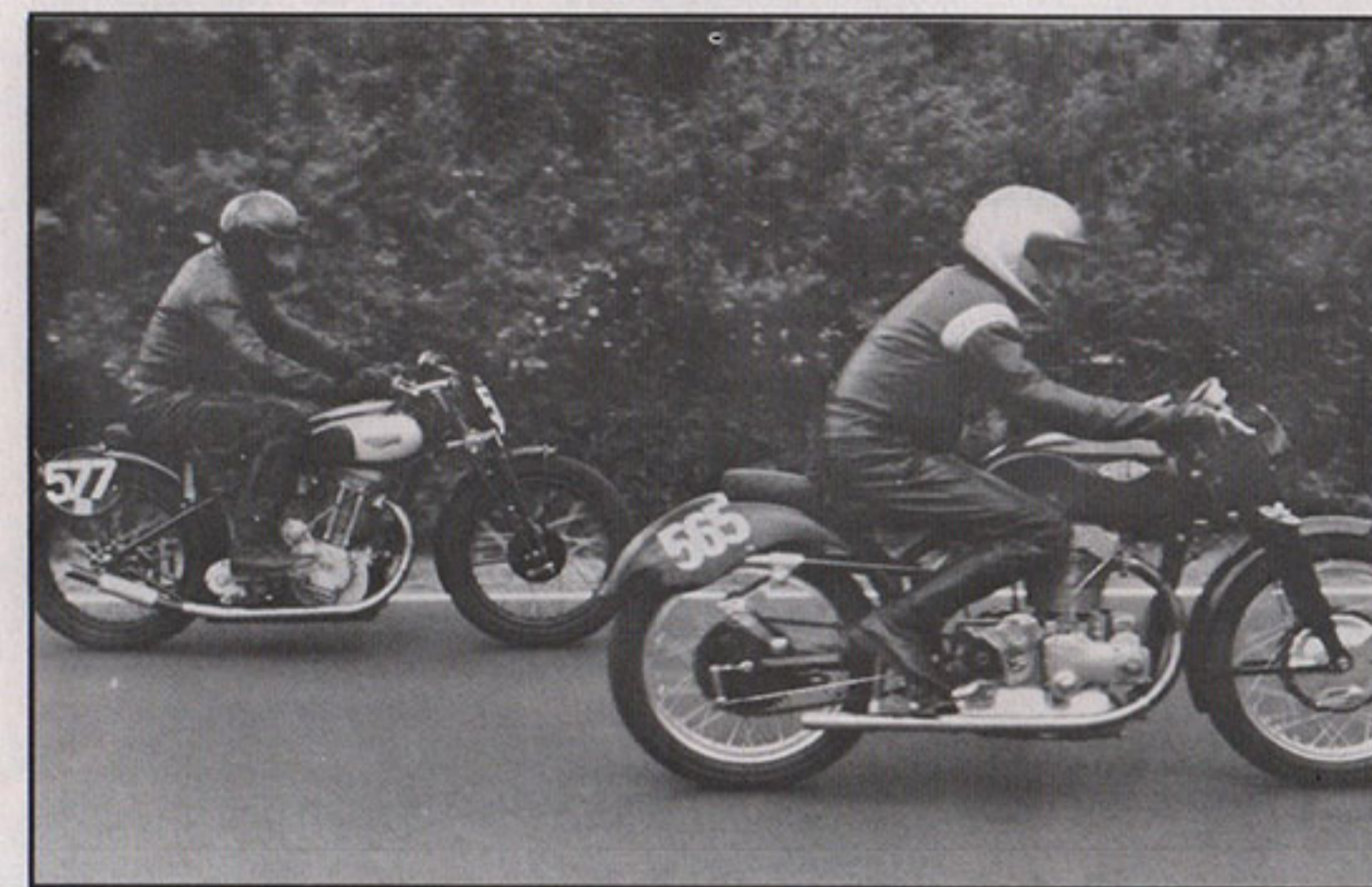
daß ich ein kleines Kennzeichen bekäme. Das verneinte dieser Mensch. Erst nachdem ich ihn auf das Baujahr hinwies, kramte er die StVZO hervor und sagte wieder nein. Ein kleines Kennzeichen gäbe es nur bis zum Erstzulassungsdatum 1.7.1957, und meine RT ist vom 10.8.1957. Erst nachdem ich ihm erklärte, er solle

noch mal nachschauen, denn kleine Kennzeichen gäbe es bis Erstzulassungsdatum 1.7.1958, guckte er nochmals, und - siehe da - er hatte sich geirrt. Daß doch noch irgendwas schiefgelaufen war, bemerkte ich erst zu Hause, ich hatte nämlich nur ein Jahr TÜV bekommen. Ein Tippfehler der Schreibkraft. Wenigstens haben die sich entschuldigt und mir ohne Probleme nach einer Woche die richtige Plakette aufs Nummernschild geklebt. Ach ja, meinen Original-Fahrzeugbrief habe ich auch wiederbekommen, gegen Entrichtung von 40,- DM Bearbeitungsgebühr und einigen Ecken weniger, aber dafür mit einigen Stempeln mehr, damit ja niemand auf die Idee kommt, mein Motorrad noch mal zuzulassen.

Fazit: Ohne Studium der StVZO und Eure Unterstützung (Bericht über kleine Kennzeichen vor einem Jahr) wäre dieser Tag wohl noch schlimmer verlaufen. Ich fasse es nicht, so viel Brief habe ich noch nie geschrieben, aber ich sagte ja schon am Anfang, mit TÜV-Geschichten könnte man ein ganzes Buch füllen. *Marko Greese*

Veteranensportler aufgemerkt !

Der Veteranenfahrzeugverband VFV hat während des vergangenen Winters Überlegungen angestellt, wie der Veteranensport attraktiver und zugleich umweltfreundlicher gestaltet werden könnte bei gleichzeitig vereinfachten Teilnahmebedingungen. Da man in der Vergangenheit mit der vorgeschriebenen Reduzierung von Schallemissionen gute Erfahrungen gemacht hat, wurde beschlossen, die zulässige Lautstärke von Veteranenmotorrädern noch weiter zu reduzieren, und zwar auf einen Wert von 58 dBA. Da dies für die meisten Rennmaschinen der 50er und 60er Jahre nicht ohne weiteres möglich ist, andererseits aber gerade diese Maschinen auf großes Publikumsinteresse stoßen, wird den Fahrern nahegelegt, die Leistung besagter Maschinen durch geeignete Maßnahmen (wie z.B. niedrigere Verdichtung, kleinere Vergaser, veränderte Ventilzeiten etc.) so weit zu reduzieren, daß eine entsprechende Geräuschkämpfung ohne Schaden für den Motor möglich ist. Der VFV betont dabei ausdrücklich, daß man seitens des Verbandes schon immer bestrebt war, den Veteranenveranstaltungen den ihnen irrtümlich zuerkannten Charakter von



Rennveranstaltungen zu nehmen, indem man eine Gleichmäßigkeitswertung vornahm. Durch die nunmehr beschlossenen Maßnahmen hofft man, den Gleichmäßigkeitsgedanken weiter zu fördern, bei dem ja Spitzengeschwindigkeit nicht die geringste Rolle spielt und auch gar nicht spielen soll. Ein weiterer Vorteil ergibt sich aus der Tatsache, daß bei wesentlich reduzierter Leistung auch die wertvolle Substanz der historischen Motoren geschont wird und diese somit dem interessierten Publikum um so länger erhalten bleiben. Außerdem hat der Zuschauer damit auch Gelegenheit, bei niedrigerer Geschwindigkeit die interessanten Maschinen besser in Augenschein nehmen zu können.

Eine weitere Verbesserung betrifft die Teilnahmebedingungen für Fahrer. War bisher zur Teilnahme an Veteranenveranstaltungen zumindest eine nationale Lizenz erforderlich (was die Gleichmäßigkeitsprüfungen dann doch wieder in die unerwünschte Nähe einer Rennveranstaltung rückte), so soll diese Bestimmung dahingehend gelockert werden, daß der jeweilige Veranstalter berechtigt ist, eine Tageslizenz für solche Teilnehmer auszugeben, die bisher über keine Lizenz verfügten. Voraussetzung dafür ist, daß die Maschine dem neuen Reglement entspricht und daß der Fahrer mit Vollvisierhelm und TÜV-geprüftem Protoktoranzug ausgerüstet ist. Während des Trainings muß jeder An-

tragsteller auf eine Tageslizenz zwei Runden unter Aufsicht eines Sportkommissars zurücklegen, die bei einer maximalen Durchschnittsgeschwindigkeit von 64 km/h (entsprechend 40 mph für britische Teilnehmer) oder - je nach Fahrzeugtyp auch weniger - um nicht mehr als 1,6 km/h (1,0 mph) differieren dürfen.

Man ist seitens des VFV fest davon überzeugt, daß die beschlossenen Maßnahmen geeignet sind, durch neue Teilnehmer frischen Wind in die Szene zu bringen, die bisher von immer den gleichen Leuten dominiert wurde, die noch dazu in vielen Fällen nicht bereit waren, dem Gleichmäßigkeitsgedanken Priorität einzuräumen, sondern solche Veranstaltungen zur Austragung privater Rennen mißbrauchten. Man hofft damit, sowohl bei einem breiten Publikum als auch bei Behörden und Umweltschützern auf Zustimmung zu stoßen, damit der Sport mit historischen Maschinen noch möglichst lange ausgeübt werden kann. Interessenten können beim Veteranenfahrzeugverband gerne nähere Auskünfte einholen bzw. sich die neuen Teilnahmebedingungen zusenden lassen. *David Longstroke VFV, Buchenstraße 24, 25462 Rellingen/Hamburg, Tel.: 040-365571.*

Alan for president

Wie uns vom englischen "Future Perfect Racing Team" mitgeteilt wurde, hat es unser Testspezialist für Exoten und Raritäten Alan Cathcart bereits zum vierten Male geschafft, den Rest der Motorjournalisten - Auto und Motorrad - in Grund und Boden zu schreiben und wurde dafür mit dem "Rootes Gold Cup" ausgezeichnet. Dieser Preis wird jährlich von der Gilde der Motorjournalisten, der Mitglieder in mehr als 20 Ländern angehören, für die herausragendsten Erfolge eines Gildemitgliedes im Motorsport vergeben. Der gute Alan gewann 1993 mit der Bridge-

stone-bewährten Ducati-Supermono den in fünf Läufen ausgefahrenen niederländischen Sound of Single-Titel und verteidigte den japanischen Titel, den er bereits 1986, 1987 und 1992 gewonnen hat. Den mit 500 Pfund Sterling ausgeschriebenen 2. Preis beim erstmals vergebenen Titel "Journalist des Jahres" erhielt Alan für seine ausgezeichneten und weltweit veröffentlichten Testberichte für vor allem in der 250 ccm-Weltmeisterschaft eingesetzte Werks-Rennmaschinen sowie drei in der Superbike-WM favorisierte Werksmaschinen. *Ducsi*

Honda XL 185-Treffen

Nicht das Motorrad ist zu klein, sondern die Straßen sind einfach zu groß. Ein Treffen speziell für "XL"-Fahrer organisiert die IG-Honda XL 185 für den 4.-5.6.1994. Das mittlerweile 6. Treffen der fast 150 IG-Mitglieder findet dieses Jahr auf dem Campingplatz in Michelstadt/Odenwald statt. Wer nach dem Treffen noch Zeit und Lust hat, kann seiner kleinen Enduro noch die mittelgroße Welt zeigen. Bis zum 12.6.1994 unternimmt die IG nämlich eine Tour über die Eifel ins Sauerland. Es werden dabei verschiedene Punkte angefahren, wie z.B. die "alte Schmiede" in Daun-Pützborn in der "Nähe" vom Nürburgring. Infos über

Treffen und Tour gibt es bei: **Ralf Krug, Schiffenbergrstraße 26, 35415 Pohlheim, Tel.: 06404-5242**



IG für klassische Nippons

Die IG für klassische japanische Motorräder mausert sich langsam. Mittlerweile gibt es eine eigene kleine Zeitung. Diese kleine Gazette beinhaltet Kleinanzeigen, ein bißchen Geschichte und, was sicher besonders zu erwähnen ist, Tips für die mittlerweile mau werdende Ersatzteilbeschaffung. Es wird berichtet über Nachfertigung von Teilen bzw. deren Vorbereitung. Die IG veranstaltet übrigens vom 14.-15. Mai 1994 in Bietigheim in Baden ihr 2. Treffen. Bietigheim liegt ca.

10 km südlich von Karlsruhe (genaueres ist in unserem Terminteil zu erfahren). Wer bei der IG Mitglied werden will oder mehr Informationen haben möchte, wendet sich am besten an: *Stefan Hauch, Klingelhüttenweg 7a, 69118 Heidelberg, Tel. 06221-808170*

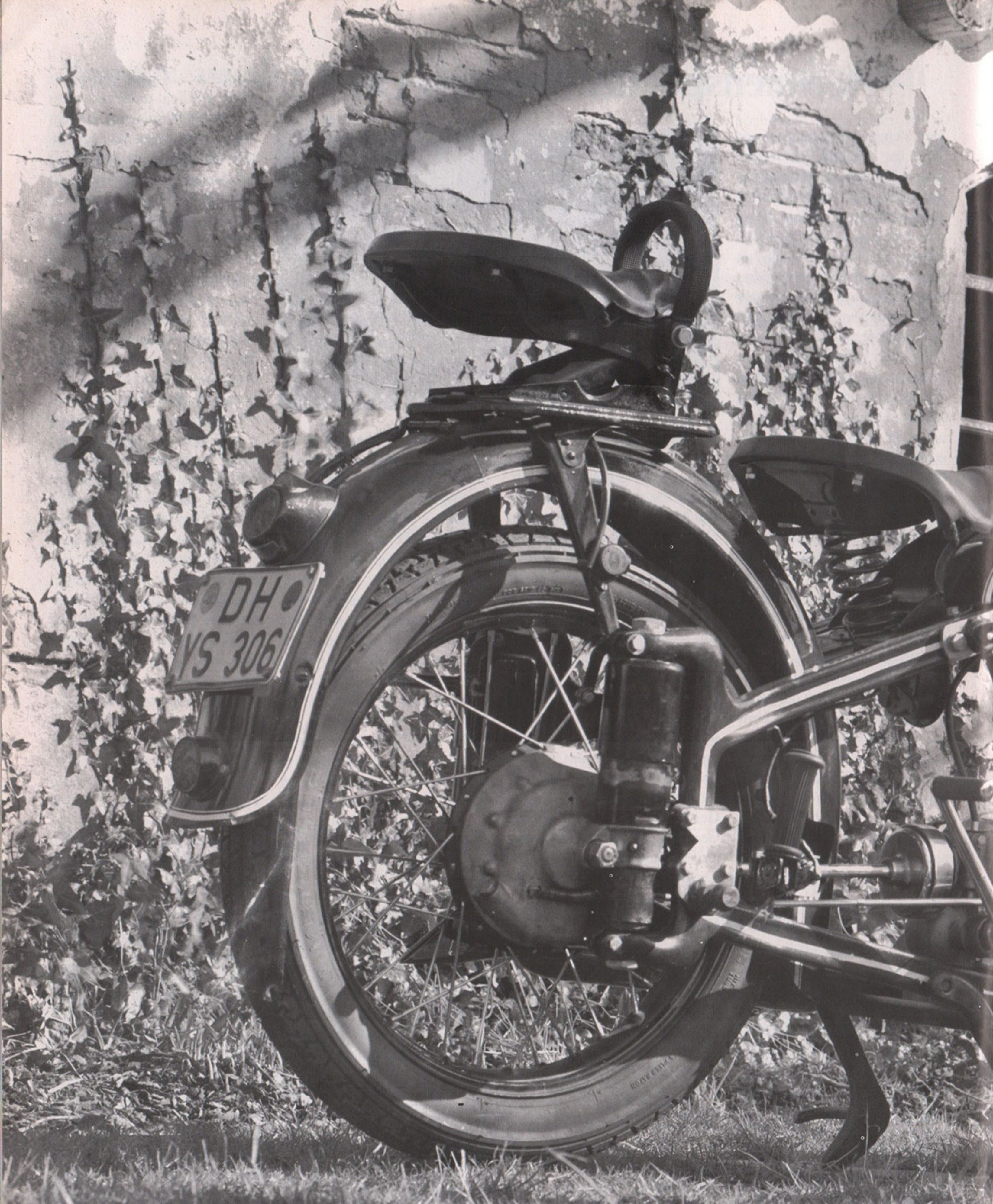


WK-Antiquität

Zirka alle drei Monate bringt der WK-Verlag seinen Antiquariatskatalog heraus. Das 96 Seiten dicke Historienwerk teilt sich auf in original Literatur über Fahrräder, Motorräder und Autos, wobei der Motorradteil etwa die Hälfte des Kataloges füllt. Angeboten werden ordentlich sortiert: Allgemeines, Betriebs- und Reparaturanleitungen, Prospekte und Ersatzteillisten in verschiedenen Gebrauchszuständen. Der Gebrauchszustand wird bei jedem Objekt mit einer "Zeugnissnote" von 1 bis 5 dokumentiert.

Korrekt finde ich das Angebot eines Abos für vier Ausgaben mit einem Preisvorteil. Genau wie bei unserem GUMMIKUH-Abo verlängert sich die Zustellung des Hefts nicht automatisch. Es muß also nicht extra gekündigt werden. **WK-Verlag, Lagescher Straße 105, 32108 Bad Salzufen, Tel.: 05222/9275-0.**





Die rote EMW aus Eisenach

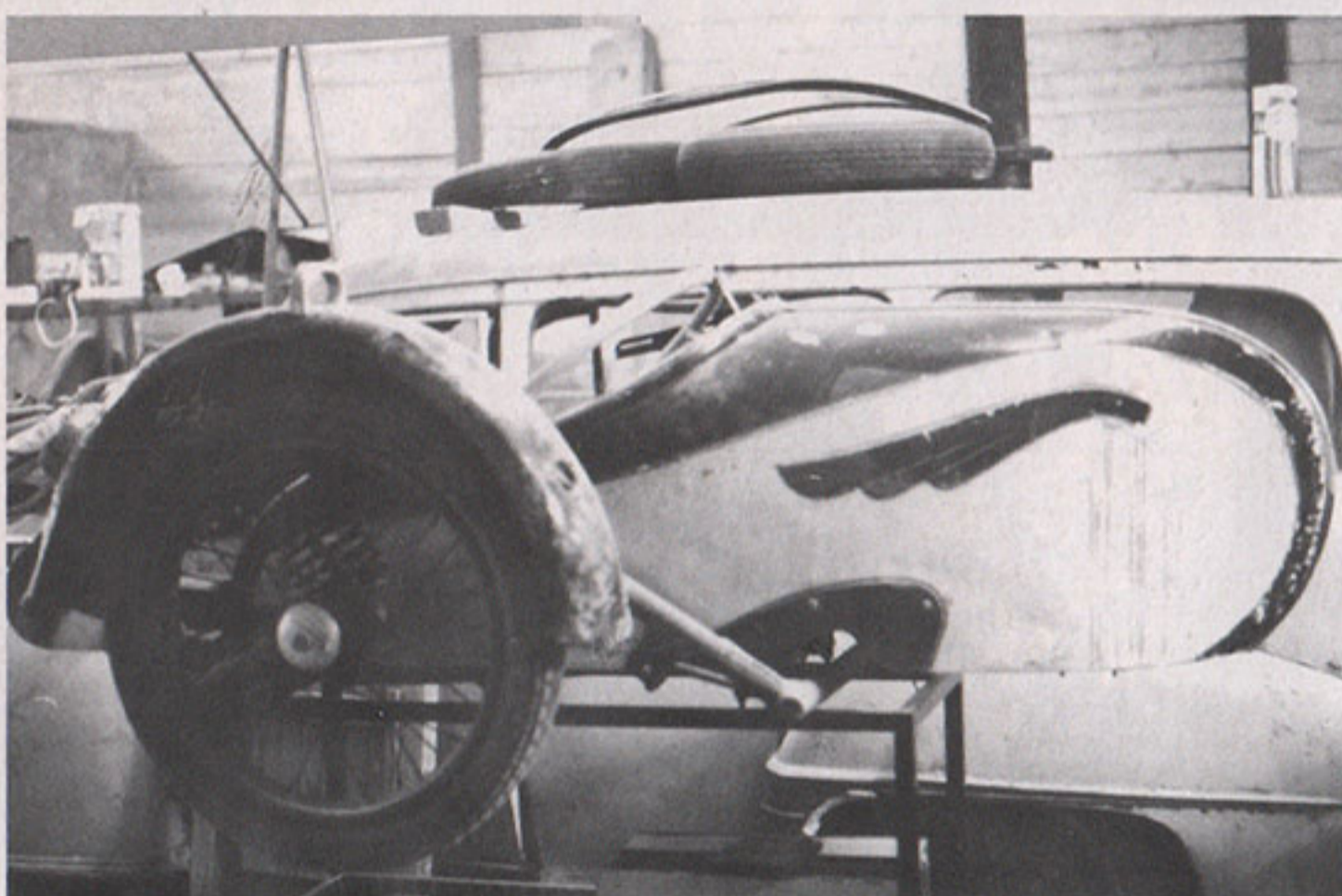
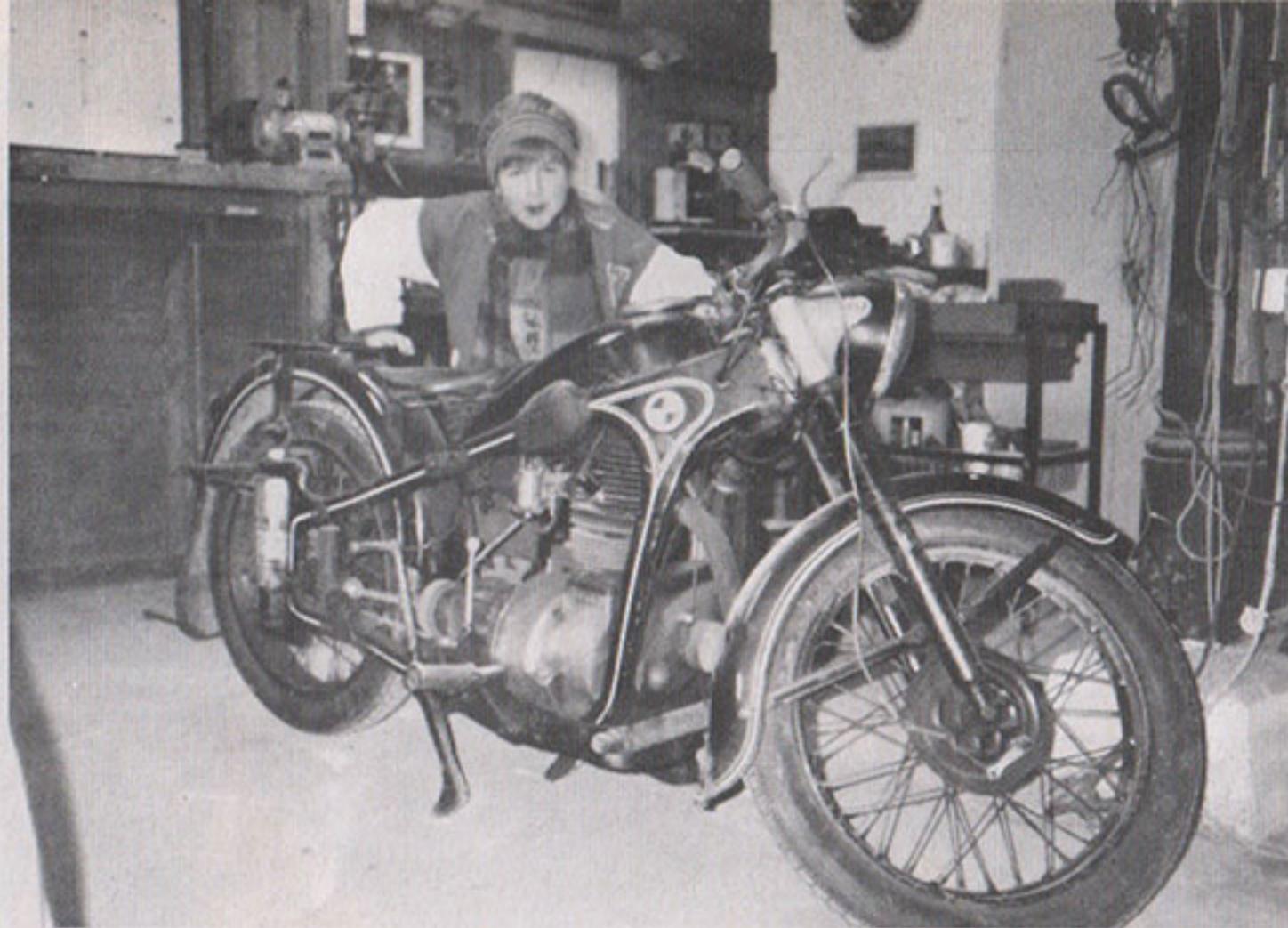


Die Restauration einer EMW R35/3 mit Stoye-I-Seitenwagen

Rechts : Vor der Restaurierung

Unten : Original gab es nicht so viele Chromteile

Darunter : Heiß begehrt der Stoye I



Restauriert hatte ich schon diverse Motorräder, als ich mich dazu entschloß, daß es auch gerne mal eine DDR-Maschine sein könnte. Bisher hatte ich es mit V7 von Guzzi oder auch kleinen Sachs-Zweitaktern wie Miele K 100 und Bismark versucht.

Nach einem gewissen Lehrlauf war es mal wieder soweit. Ich las diverse Motorrad-Oldtimer-Zeitschriften und fand auch ein Angebot, das mich ansprach. Eine EMW sollte es sein, und

möglichst als Gespann. Es sollte bewußt ein Motorrad sein, was aus den Gründerjahren des ehemaligen Arbeiter- und Bauernstaates stammte. Allein die Änderung des blau-weißen Emblems in ein rot-weißes mit der Inschrift "Eisenacher Motorenwerke" mußte für die damaligen Bayerischen Motorenwerke eine Provokation gewesen sein. Außerdem wollte ich es selbst wissen, ob die ständigen Vorurteile einiger BMW-Fahrer gegenüber der "Ost-

block"-BMW sich bestätigten. So hörte ich Dinge wie schlechte Gußqualität des Motorengehäuses oder schlechter Stahl oder Schweißungen, die nicht hielten, oder, oder, oder!

Nun, die Abstammung der EMW von der 1937 für das faschistische Militär gebauten BMW R35 Geländesport, die wiederum von der R4 abstammte, ist nicht zu leugnen. In großen Stückzahlen wurden beide Typen an die faschistische Wehrmacht geliefert. Woher allerdings die Geländesportfähigkeiten kommen sollten, ist bis heute ein Rätsel geblieben. Die Wahrscheinlichkeit, daß BMW kurz vor dem Ausbruch des zweiten Weltkrieges mit einem für die Wehrmacht tauglichen Motorrad präsent sein wollte, um an den kommenden Rüstungsprofiten teilzuhaben, ist nicht von der Hand zu weisen. So ist bereits die Produktion zu Beginn des zweiten Weltkrieges von München nach Eisenach verlegt worden, somit man doch mit erheblich weniger Luftangriffen der Alliierten rechnen mußte. Dieses wirkte sich natürlich aus heutiger Sicht für die BMW-Werke nachteilig aus, da nach dem zweiten Weltkrieg das Gebiet Thüringen an die damalige sowjetisch besetzte Zone fiel. So begann man in der damaligen SBZ bereits 1946 mit der Fortführung der zunächst noch unveränderten R35-Version.

Natürlich kam es zu Spannungen der jetzt voneinander unabhängig arbeitenden Betriebe, die beide aber unter dem

blau-weißen Emblem arbeiteten. So kam es dazu, daß es später eine Namensänderung in EMW geben mußte, und da es auch um die Darstellung politischer Gegensätze ging, machten die Eisenacher prompt aus dem Weiß-Blau natürlich ein Weiß-Rot.

Aber nicht nur das Emblem wurde im Laufe der Jahre geändert. So wurde eine Hinterradfederung konstruiert und die Teleskopgabel in eine hydraulische verändert, was das Erscheinungsbild einer BMW R35 zur EMW R35/3 doch anders darstellt. Sie wirkt länger und schlanker als ihr Vorläufer von BMW, der doch mehr ein gedrungenes und behäbiges Bild abgibt. Ein weiteres Detail ist der Umbau von Hand- auf Fußschaltung, wobei es für den Handbetrieb auf der rechten Seite noch einen zusätzlichen Handhebel gibt. Des Weiteren gab es optische Veränderungen. So wurde der Sozius nur noch von einer mittleren Feder gehalten, die Hupe seitlich montiert, das Rücklicht wurde durch eine Art Eberform ähnlich wie bei einigen BMW-Modellen ersetzt. Selbstverständlich wurden auch der Brems- und Kupplungshebel dem Stil der 50er Jahre angepaßt, und das DDR-Einfachtacho durfte nicht fehlen.

Von Unproduktivität konnte man in den Gründerjahren der DDR, was den Bau dieses Motorrades anging, nicht sprechen, denn es wurden in Eisenach mehr Motorräder dieses Typs gefertigt als in München vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges. Sicherlich geschah dieses auch im Rahmen des wirtschaftlichen Wettbewerbs der beiden Systeme, und man muß es einfach anerkennen, daß die Menschen den Mut aufbrachten, gegen den Giganten BMW anzutreten. Viele dieser Modelle wurden allerdings auch nicht auf den kapitalistischen Weltmarkt gebracht, sondern gingen auch zu einem großen Teil als Reparationszahlungen des zweiten Weltkrieges in die

ehemalige Sowjetunion und andere sozialistische Länder.

Am 8.4.1991 machte ich mich dann auf die Socken nach Braunschweig, mit Anhänger bewaffnet und Geld dabei. Ich kam also völlig unproblematisch in Braunschweig an und wurde von einem ehemaligen DDR-Bürger begrüßt. Da stand es nun, das Fahrzeug der VEB-Automobilwerke EMW. Es stand schön warm in einem Party-Keller mit Teppichboden und sprang ziemlich direkt nach dem ersten Anklicken an. Optisch hatte sie allerdings sehr gelitten, was mich aber durch meine bisherigen Erfahrungen nicht abschreckte, sie zu kaufen. So ging es ab nach Kiel zum Restaurieren. Ich zerlegte erst einmal wie üblich alle Teile und hatte natürlich zuvor den Fotoapparat zum Einsatz gebracht. Typisch für DDR-Old-

timer ist, daß sie in den meisten Fällen fahrfähig sind, da sie oft bis zuletzt benutzt und gefahren werden. So auch hier. Der Motor schien bereits überholt, denn Lager und Kurbelwelle waren spielfrei. Genauso waren im Zylinder noch die Spuren durch das Zylinderhonen zu sehen, und der Kolben samt Ringen hatte kaum Ablagerungen durch die Verbrennung aufzuweisen.

Mit Motor und Getriebe war ich zufrieden. Was zu erneuern war, stellte sich im Prinzip als Null-Problem dar. So bestellte ich mir einen Nachbau der Auspuffanlage, und man verzeihe mir, daß ich die Fischschwanzform wählte, ich fand sie einfach schöner. Ein neuer Kabelbaum mußte her, die Kupplung baute ich komplett neu ein, wobei sich dieses nicht als unbedingt einfach erwies.

Nun ein Zugeständnis an die BMW-Kollegen. Als ich die Hinterradfederung demontierte, stellte ich fest, daß die Achsaufnahme, also das Auge, das als Klemmsystem vorgesehen ist, gebrochen war. Es war ein schlechter, stark poröser Guß. Der Versuch, die Bruchstelle zu schweißen, scheiterte, obwohl ich hierfür einen befreundeten Kollegen eingespannt hatte, dessen Schweißprüfung darin bestand, sich ein 12 m langes Aluminiumboot zu bauen. Also mußte ein neues Teil her. Keiner wollte so richtig eins herausgeben. Ich stellte fest, daß es sich hierbei anscheinend nicht um eine Einzelerscheinung handelte.

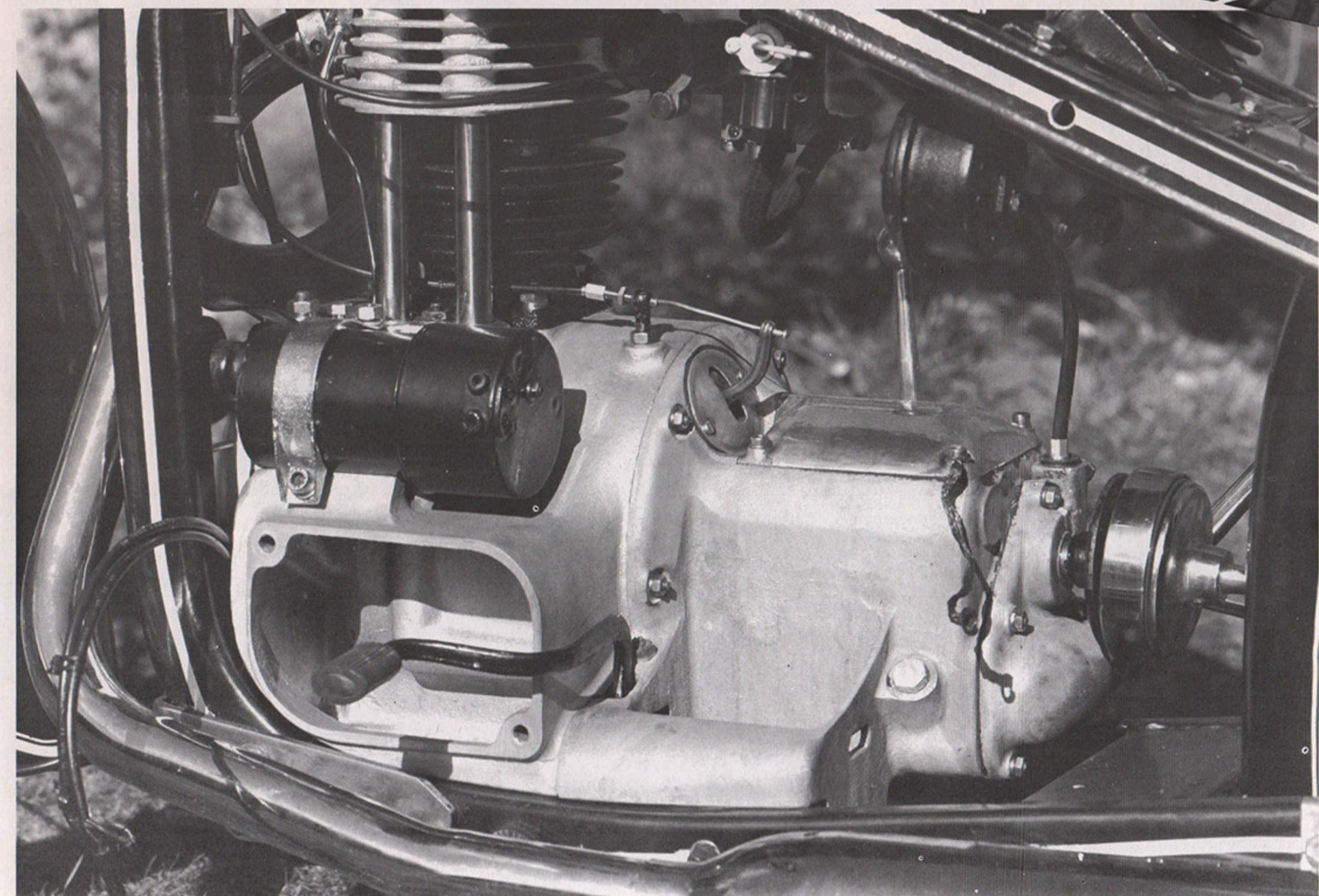
Was ich jetzt erzähle, wird man kaum für möglich halten, aber es ereignete sich so: Mit meinem Freund Karl-Heinz fuhr ich nach Thüringen, um

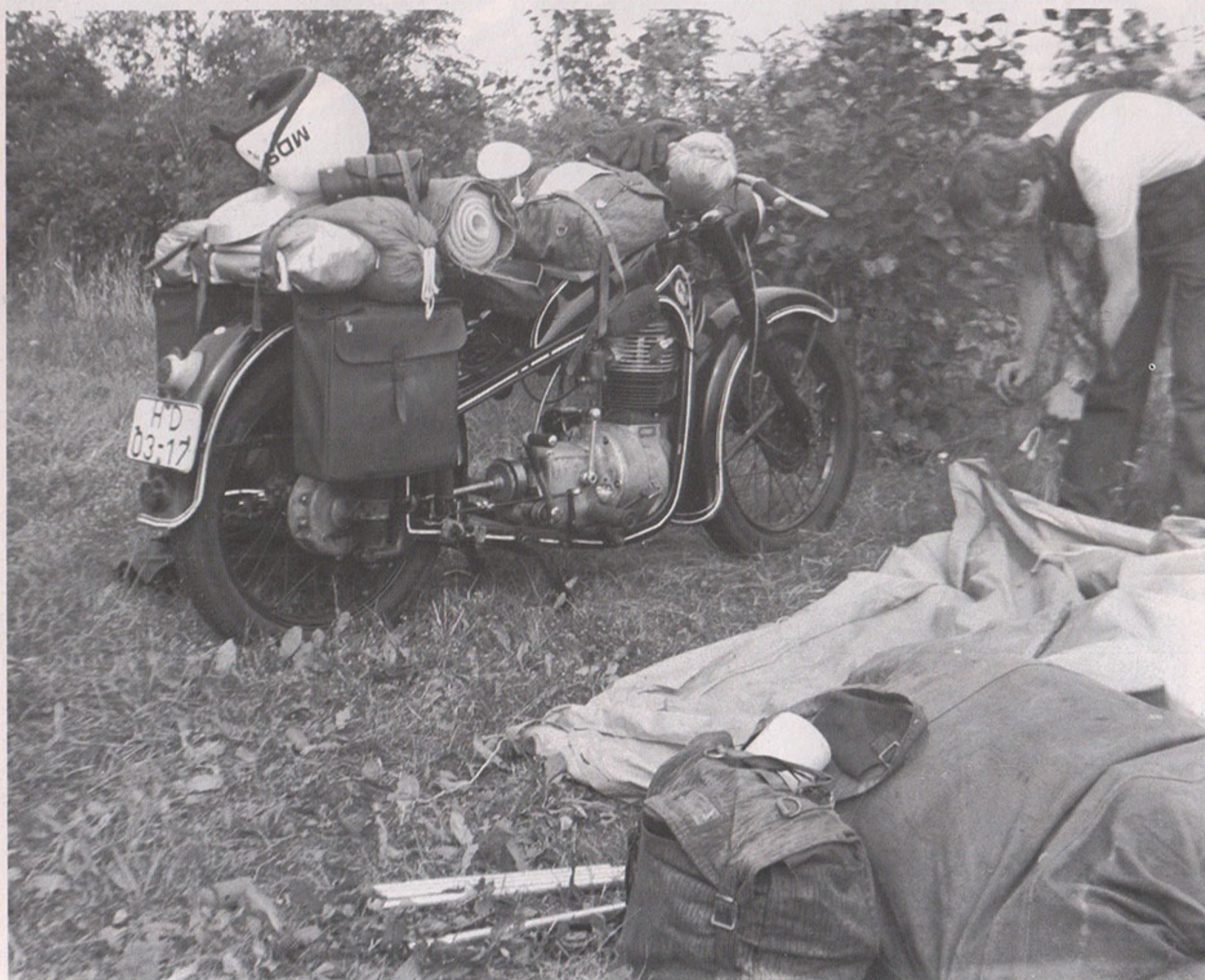
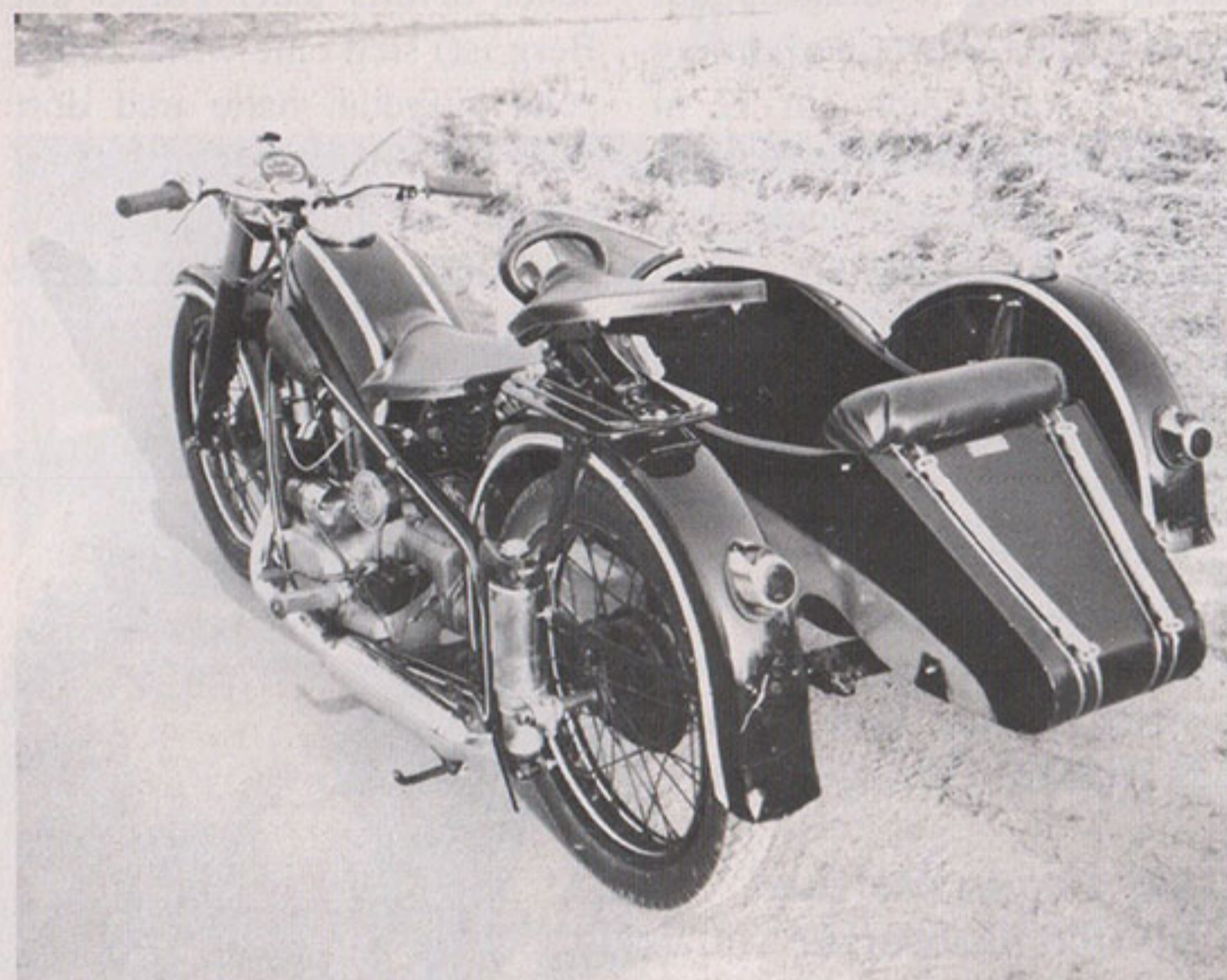
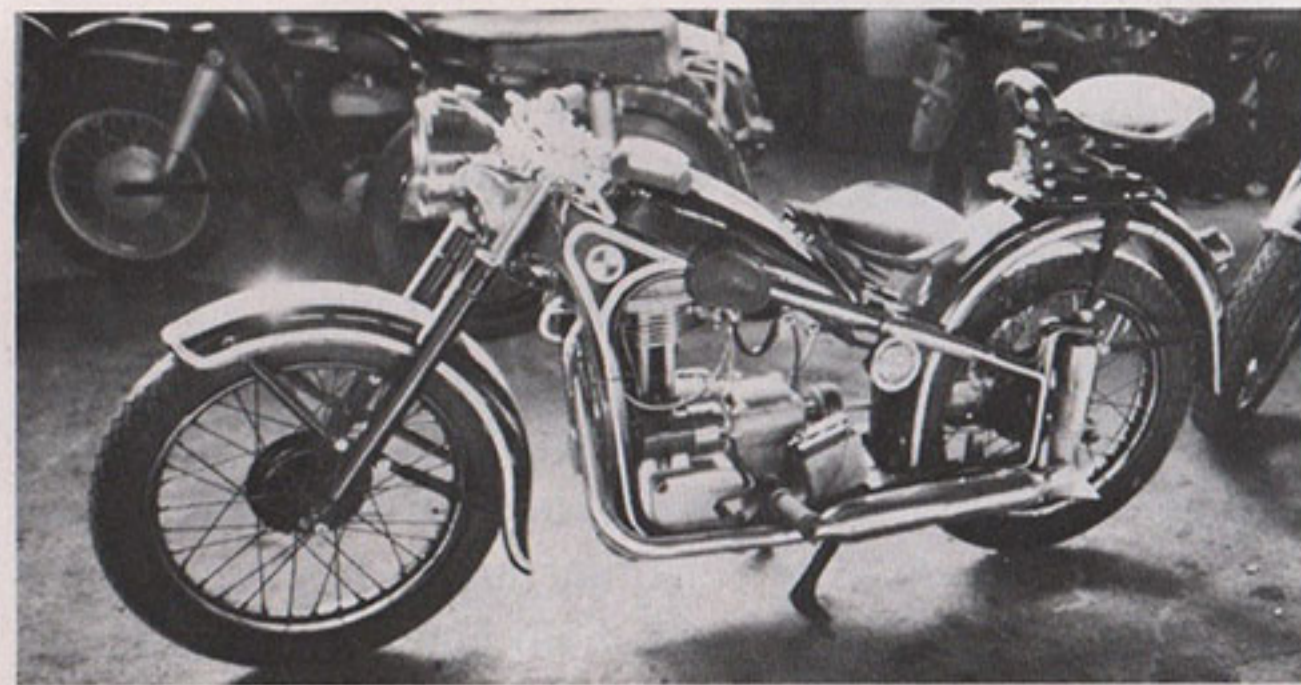
seinen Schwager zu besuchen. Es dauerte nicht lange, und ich kaufte dort viele kleine Kostbarkeiten ein, um meinem Hobby zu frönen, u.a. einen IWL-Roller Berlin. Ich erkundigte mich im Dorf Gräfenhain nach einem dazugehörigen Einspuranhänger. Ich erfuhr, daß oberhalb eines kleinen Berges (wobei für mich als Norddeutscher bereits jeder Hügel ein Berg ist) sich eine wilde Müll-ecke aufgetan hatte und dort noch so ein Anhänger stand. Nichts wie hin - und tatsächlich, da war er. Aber ich traute meinen



Unten : Wer hat das schon ? Werkzeugkasten im Motor (hinter dem Fußschalthebel), Batteriekasten am Getriebe (rechts neben dem Fußschalthebel)

Rechts : Der Handschalthebel ist noch ein Überbleibsel der Vorkriegszeit





Augen nicht. Daneben lag ein zerschnittener Rahmen einer EMW mit der kompletten Achsaufnahme. Ich fühlte mich wie Hans im Glück.

Die Restaurierung nahm dann eigentlich einen unproblematischen Verlauf. Unverschämte empfand ich den Preis für die neu angebotenen Bremsbeläge, so daß ich auf das altbewährte Bremsband zurückgriff, was in der Industrie oftmals im Maschinenbau Verwendung findet. Wie man auch sehen kann, habe ich der EMW ein stärkeres Chrompaket verpaßt, was man mir verzeihen möge, wenn man auf absolute Originalität besteht. Originell empfand ich die mechanische Verstellung des Abblendlichtes über ein Seilzugsystem, wobei zu erwähnen ist, daß mir leider der Original-Verstellhebel bis heute fehlt.

Nicht ganz ohne war die Wiederherstellung des Seitenwagens Stoye I. Der Stoye I hat ein sehr spitzes, kanu-ähnliches Boot.

Mit diesem Boot mußte der Vorbesitzer öfter angeeckt sein, denn die Spitze des Bootes war krumm und verbeult. Diese spitze Form machte mir deshalb auch beim Ausbeulen zu schaffen. Ich war gezwungen, den Boden des Bootes zu öffnen, um die Aluminiumflächen wieder ins rechte Lot zu bekommen. Ganz ist es mir nicht gelungen, denn die Aluhaut war sehr weich, und hatte ich eine Beule raus, war die andere wieder drin. Trotzdem, mit viel Geduld und Beharrlichkeit war die Form wiederhergestellt, von kleinen Dellen abgesehen. Mit Filz und Polierpaste wurde das Alu poliert, und man kann sich fast wieder drin spiegeln.

Die Maschine und das Seitenwagengestell wurden dann gestrahlt, verzinkt und neu lackiert, wobei der Lackierer mit den vielen weißen Streifen eine Menge Arbeit hatte, denn diese sind lackiert. Das heißt, erst eine weiße Schicht, die dann später

abgeklebt wird, dann schwarz lackiert, später Klebestreifen abziehen und die ganzen Teile nochmals mit Klarlack überziehen.

Es gibt nichts Schlimmeres, als bei alten Maschinen die Streifen aufzukleben, denn original sind sie ab Werk meist von Frauen mit der freien Hand gezogen worden. Da man die originalen Goldstreifen des Seitenwagengestells noch gut sehen konnte, habe ich diese auch frei aus der Hand nachgezogen. Leider fehlen mir noch die beiden Embleme am Seitenwagen, die sich bereits als eine Rarität entpuppten.

Das Fahrgestell des Seitenwagens war gut erhalten, und ich wechselte sämtliche Schrauben und Muttern gegen nichtrostendes Material aus. Die mittlere Zugfeder und die Gummis, die für den Federungskomfort des Bootes wichtig sind, wurden erneuert. Die Zugfeder war so vergammelt, daß ich sie beim Auseinanderbauen mit der Flex trennen mußte. Das Boot schwingt jetzt gut durch, ähnlich wie bei dem dänischen Bender-Seitenwagen. Der Versuch, den Sitz zu erhalten, stellte sich als Fehlschlag heraus.

Die Innereien der Rückpolsterung hatten einen fast 40jährigen Geruch angenommen, der selbst nach drei Tagen des Austrocknens nicht mehr rauszukriegen war. Es blieben also

das leidige Holzgestell als Orientierung über und das Metallgestell des Sitzes, wobei auch hier die Federn und Drähte erneuert werden mußten. Mit neuem Filz, rotbraunem Skaibezug löste ich das Problem Sitz an einem Vormittag.

Die größten Schwierigkeiten stellten sich beim Neuaufpolstern mit den Ecken heraus. Ich

Technische Daten

Hersteller: VEB Automobilwerk EMW/Eisenach
Typ: R 35/3
Baujahr: 1954
zul. Anhängelast: Seitenwagen 147 kg, Anhänger 122,5 kg
Hubraum: 340 ccm
Nutzleistung: 14 PS
Leergewicht: 170 kg
zul. Gesamtgewicht: 365 kg
Reifengröße: 350x19
Höchstgeschwindigkeit: 100 km/Std.

gab mein Bestes, und ich ließ die Ecken wie ein Fächer immer überlappen, so daß sich die Ecken in Falten rund auflegten. Anders ging es nicht, denn eine Ledernähmaschine stand nicht zur Verfügung.

Nachdem es nun vollbracht war, Motor eingestellt, und sie sprang nach drei-, viermal Kicken an. Diesem immer wieder erhebenden Gefühl folgte selbstredend die Probefahrt. Nun bemerkte ich, Kupplung und Bremse mußten noch mal korrigiert werden, wobei sich mein verwendetes Bremsband als gut greifend herausstellte. Das Motorrad läuft behäbig, faßt schnaufend. Der Seitenwagen ist weit vom Motorrad weg, und man sitzt tief in der Maschine drin. Gerade aufrecht sitzend macht sich der Rücksitz im Kreuz bemerkbar. Alles in allem aber eine lohnende Restaurierung und ein schöner Fahrspaß.

*Text : Detlef Ganzel
 Fotos : Archiv / Ganzel*



Erste Fahrt durchs Dorf

Von der Firma SOFTLINE in Berlin wurde uns die Motorrad - Funk - Alarmanlage CB-202 für einen Test zur Verfügung gestellt. Die CB-202 ist die preisgünstigste Anlage, die SOFTLINE anbietet. Der Preis beträgt 199,- DM mit FTZ-Zulassung und 175,- DM ohne FTZ-Zulassung (Betrieb in Deutschland nicht zulässig!). Die Anlage besteht aus der Alarmkonsole (Funkempfänger/Alarmauslöser, Maße ca. 79 x 32 x 105 mm), einer Piezo-Alarmsirene (Maße ca. 59 x 67 mm) und zwei Fernbedienungen (Maße ca. 38 x 16 x 59 mm) welche ein codiertes Signal aussenden können, mit einer Reichweite von ca. 50 Metern. Die Alarmausübung soll laut SOFTLINE - Prospekt bei Stoß, Erschütterung und Neigung erfolgen. Der Einbau der Alarmkonsole im Motorrad ist nicht lageabhängig. Es ist eine Betriebsspannung von 12 V nötig. Der Anschluß ist relativ einfach, es sind nur 5 Drähte anzuschließen. Von der Alarmkonsole gehen zwei Drähte an die Batterie (+/-), je ein Draht der Alarmkonsole und der Alarmsirene werden verbunden, ein Draht geht von der Alarmsirene zur Batterie (-).

Die Stromaufnahme beträgt unter 7/1000 Ampere bei Alarmbereitschaft wie auch im deaktivierten Zustand und ca. 0,2 Ampere bei Alarm. Die Spannung der Stromversorgung sollte für eine sichere Funktion nicht unter 11 Volt sinken. Die Alarmsirene hat einen durchdringenden Intervallton, der weit zu hören ist. Nach einem Alarm (ca. 15 s) geht die Anlage wieder in Alarmbereitschaft. Der Alarmton läßt sich auch per Dauerdruck auf die Fernbedienung auslösen. Die Anlage kann nur über die Fernbedienung scharf gemacht oder deaktiviert werden (auch während des Alarms möglich). Hierzu hat die Fernbedienung zwei Tasten (rote Taste = Anlage scharf; blaue Taste = Anlage deaktiviert). Die Tasten können mit einer Sicherheitskappe vor unbeabsichtigter Betätigung gesichert werden.

rechts : Alarmkonsole

den. Laut Anfrage bei SOFTLINE hat jede Anlage eine eigene Codierung. Der Fall, daß sich beim Deaktivieren zufällig eine andere Anlage mit gleicher Codierung in Reichweite der Fernbedienung befindet und diese gleich mit deaktiviert wird, kann demnach nicht passieren.

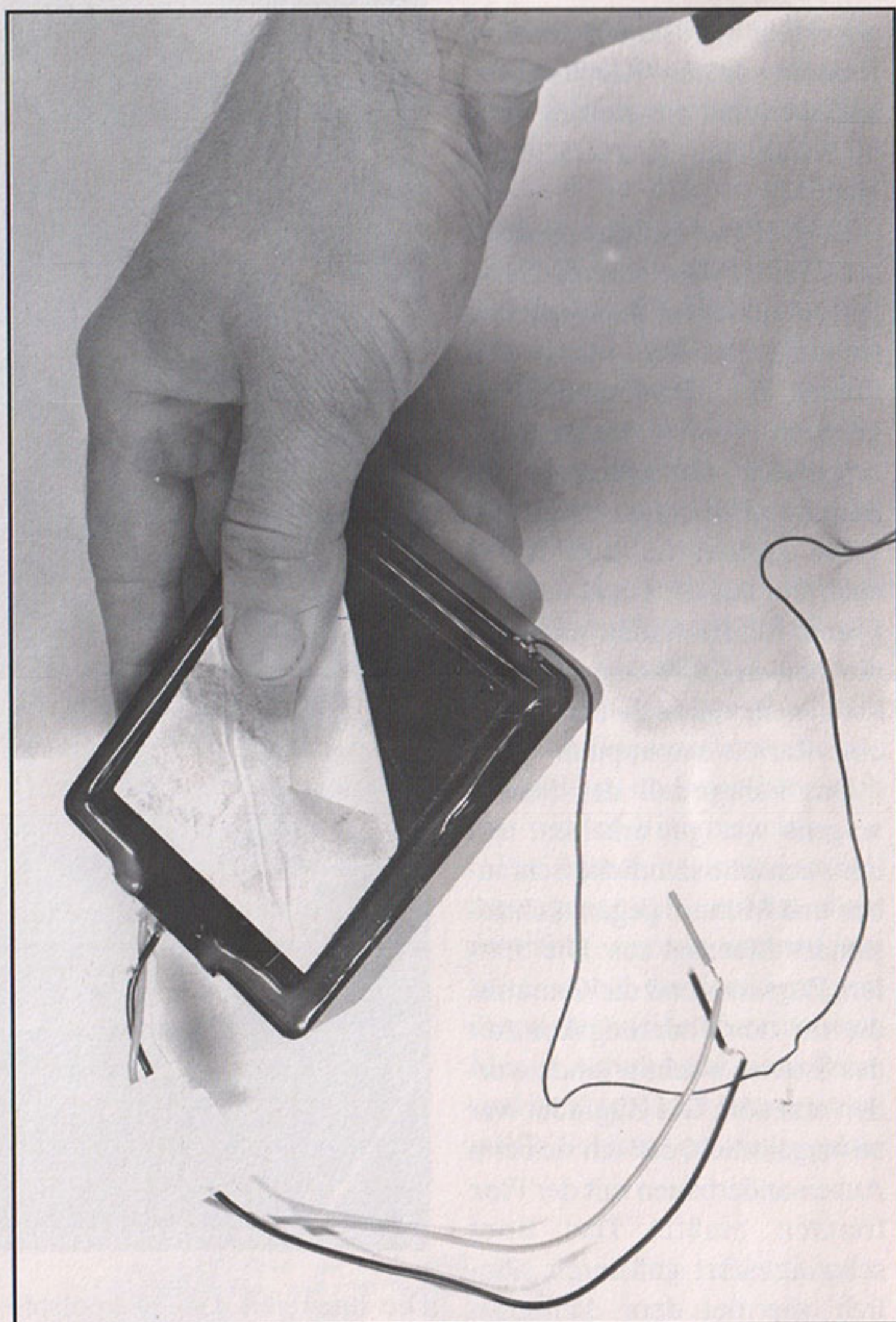
Nun zum Praxistest der Anlage

Die Alarmkonsole wurde an einer Yamaha SR500 befestigt und angeschlossen. Für eine gute mechanische Kopplung wurde die Konsole direkt mit dem Kunststoffgehäuse (auf der Rückseite befindet sich ein Gummi mit Klebeschicht) auf einem Metallrohr befestigt. Es wurden nun einige Tests durchgeführt wie:

- Wackeln am Lenker - Auf- und Abbocken des Motorrades vom Hauptständer - Aus- und Einklappen des Seitenständers
- Hin- und Herschwenken (Nei-

- gen) des Motorrades - Schlagen auf die Sitzbank

Dabei stellte sich heraus, daß die Anlage nicht auf alle Einflüsse reagiert. Wackeln am Lenker führte nur bei starken Bewegungen zum Alarm. Das Auf- und Abbocken des Motorrades führte nur manchmal zum Alarm, wurde die Maschine vorsichtig abgebockt, so gab es in keinem Fall Alarm. Bei der Betätigung des Seitenständers gab es nur Alarm, wenn er aus völlig ausgeklapptem Zustand losgelassen einschnappte. Beim Hin- und Herschwenken des Motorrades gab es keinen Alarm. Auch beim Schlagen auf die Sitzbank nicht.



Piezo - Alarmsirenen

Nach den Erfahrungen des Tests kann wohl gesagt werden, daß der Versuch, das Lenkradschloß zu knacken (dies wurde allerdings nicht getestet) sicher zum Alarm führen wird. Wird aber z.B. eine nicht abgeschlossene Maschine vom Seitenständer genommen und weggeschoben, so ist die Wahrscheinlichkeit sehr groß, daß kein Alarm ausgelöst wird. Die Firma SOFTLINE gibt an, die Fehlalarmsicherheit für die ersten Modelle nach den strengen Richtlinien des TÜV Bayerns ausgelegt zu haben. Das getestete Modell soll allerdings schon der Nachfolgegeneration, mit einem feineren Sensor, angehören. Ich meine, die Empfindlichkeit hätte ruhig noch höher ausfallen können. Ideal wäre es, wenn die Empfindlichkeit für die Alarmauslösung stufenlos eingestellt werden könnte. Ich möchte außerdem bezweifeln, daß sich in der Alarmanlage ein Neigungssensor befindet, es handelt sich vermutlich um einen Rüttelsensor (Magnet mit Induktionsspule).

Nach meinen Recherchen beim TÜV Südwest (beim TÜV Bayern konnte ich leider nichts in Erfahrung bringen) gibt es für Motorräder zur Zeit auch noch keine Bestimmungen über Alarmanlagen oder Wegfahrsperren. Für PKW wurde dies bereits EG-weit geregelt, für Deutschland gelten die Bestimmungen in § 38 b der StVZO. Hierzu gibt es auch eine Hotline beim TÜV Südwest (Tel.: 0711/7002-117). Ich habe dort einen Herrn ausfindig gemacht (Herr Falk), der sich auch schon mit Motorradalarmanlagen beschäftigt hat. Er könnte sich

vorstellen, die Regelungen für PKW Anlagen sinngemäß auf Motorräder zu übertragen. Vorgeschrieben ist aber - wie gesagt - bis jetzt nichts.

Die Firma SOFTLINE gibt in ihrem Prospekt an, daß Versicherer ggf. Prämiennachlässe in der Kasko bei Einbau einer Alarmanlage geben. Ein Anruf bei mehreren Versicherungen (u.a. HUK-Coburg) ergab jedoch jedes mal einen abschlägigen Bescheid. Die Sache sollte jedoch jeder interessierte Motorradfahrer bei seiner Versicherung klären. Seit Mitte 1993 gilt die Regelung, daß bei ei-

nem Diebstahl eines neuen PKW ohne anerkannte Alarmanlage, 10% des Wiederbeschaffungspreises von der Versicherung abgezogen werden. Für Motorräder gilt diese Regelung nicht!

Fazit

199,- DM für diese Funk- Alarmanlage sind sicher nicht zu viel, wenngleich die Empfindlichkeit für die Alarmauslösung höher sein könnte. Am besten finde ich die Möglichkeit, die Alarmsirene per Fernbedienung ertönen zu lassen. Man stelle sich vor, man sitzt am Straßencafe, die Maschine in Sichtweite, und jemand versucht gerade an dem guten Stück rumzufummeln, ein Knopfdruck genügt

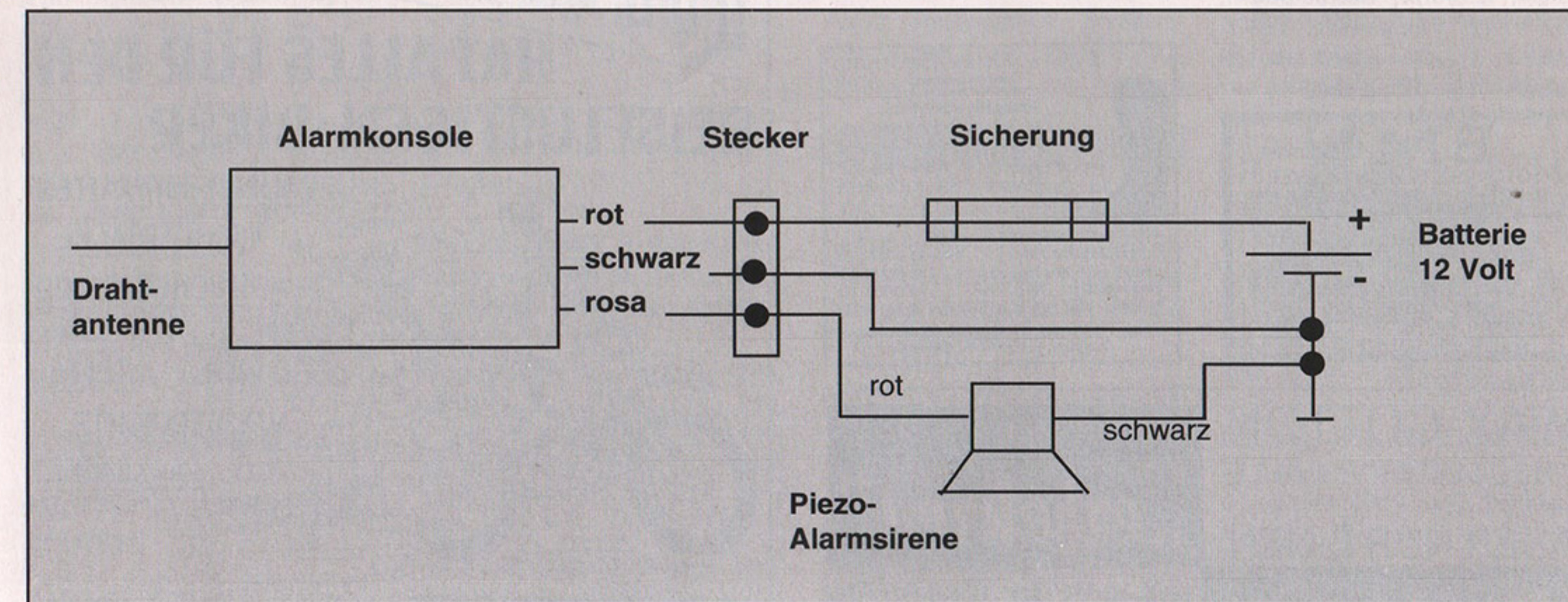
Die Firma SOFTLINE bietet übrigens noch andere Alarmanlagen sowie Zubehör an, z.B.: Stiller Alarm, Akku-Notstromversorgung, Warnblink-Set usw.

Dipl.Ing. Frank Hahmann



links : Fernbedienung

Motorrad - Alarmanlage



Schaltplan der SOFTLINE Alarmanlage

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-Köln-Blenz, Besuche nach telefonischer Absprache. ADLER Strohmenger, Telefon: 02254/51 65

- AERMACHCHI -

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.

- AWO -

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

- BEKLEIDUNG -

Gr. 54/110 preiswert abzug.: Bullson 'Flyer' m. Thermohose, Thermokombi, H.G.-Wachscottonkomi, Knobelbecher 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

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

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

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.

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

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

Typ 304, 5 Tkm, 2. Bremsscheibe 4.500,- DM, Tel.: 08709-3661.

- BMW -

15/6/7: Luftf. Geh. u. Eins.: je 10,- DM, Anlasserdeckel 20,- DM, 2 Schalldämpfer: 80,- DM, 1/5: Blinkerschalter (neu) 45,- DM, R45/65: Konis (neu) 185,- DM, R 60: 2 Vergaser m. 5 Zügen: 100,- DM, BMW 15/6/7: Piranha-Zündung kpl. m. Anleitung 165,- DM. Tel.: 02161-679452, FAX: 679040.

75/5 - Tank, keine Beule 170,- DM, Alu-Blinker 25,- DM, Zylinderköpfe 300,- DM, Chromseiten-deckel, HA-Übersetzung 9/32, Nockenwelle zu verkaufen. Tel.: 03943-22848, abends, Thomas Scholz, Elise-Crola-Str. 24, 38855 Wernigerode.

75/5-Tank, keine Beule, 170,- DM, ALU-Blinker 25,- DM, Zylinderköpfe 300,- DM, Chromseite-deckel, 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 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

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

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.

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

HAT ALLES FÜR DEN REISELUSTIGEN BIKER...

BEQUEME ISOMATTEN
SCHLAFSÄCKE
KOCHEGESHIRR
ZELTE
WASSERDICHT
PACKSÄCKE!

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

Motorrad Welling
Reparatur von BMW, MOTO-GUZZI
MZ-Vertragshändler
BMW-Gebrauchteile, SITO-Auspuffanlagen für BMW ab 320,- DM, Gestannrahmen für BMW-Motoren, Schweißarbeiten, Gestann-Umbauten, MZ-Rotax Gestann ab 9.800 DM
Donnerstag bis 20 Uhr geöffnet · Abholung/Anlieferung möglich
8501 Roßtal · Gewerberg 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-Boxer: Hinterradantrieb 37/11 VB 450,- DM, BK-MOTOR-V2A-Schalldämpfanlage mit 2 Interferenz-Rohren, 38 mm Auslaßdurchmesser VB 750,- DM, 800 ccm-Kolben, Zylinder und Köpfe, Preis VS, Tel.: 0201-57594.

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

Jede Menge BMW Boxer Teile zu verkaufen 90/6 u. 90 S - Motoren, Getriebe, Schwingen, Rahmen m. Brief, Verkleidg., Räder usw. Preise auf Anfrage. Tel.: 04764-588.

Motorradzubehör, suche für BMW 80ST Koffer, die zu Krauserhalten passen. (Enduroauspuff). Tel.: 06501-16044.

R 25/3 suche Lima und original Vord. Schutzbl., R 50/2, Bj. 61, suche Zylinderkopf rechts, Tel.: 04202-3103.

R 27, 12.65, TÜV neu, schwarz, nicht rest., jedoch gt. Zustand, diverse Teile neu, VB 4.800,- DM, Tel.: 05272-8945.

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

R 60/2, Zylinderköpfe neu mit Ventilen, gegen Gebot. Tel.: 02103-240524, Dienst.-Samstags 9-18.00 h.

R 60/5, Bj. 1970 vor 2 Jahren rest., TÜV 12/95, 7.300,- DM VB, Tel.: 0228-262423.

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

R 90/S Bj. 75, abgem. seit 92, Motor 30.000 gel., Fahrw. Koni-White, Power, Köpfe + Verg. neu, WÜDO Schwungsch.+Ölwanne, Habermann Höcker + Verkleidung, mehr unter Tel.: 0201-683471.

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

R60/6/76/94/8 original Zustand, Chrom + Lack neu, Reifen u. Technik o.k., VB 5600,- DM, ansehen lohnt sich. Tel.: 0431-391622.

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 BMW-Lederpacktaschen u. Georg Meier-Rennbrötchen für R 68-R69, Thomas Kohler im Hausacker 47, CH-8706 Feldmeilen, Tel.: 00411-9232816.

Suche E-Teile R 60/5 org. Sitzbank, Rücklicht, Stoßdämpfer u. Literatur, Tel.: 05363-7904.

Suche für BMW R 60/2 Kurbelwelle + Zylinder od. Defektmotor. Tel.: 04321-41634 oder 28117.

Verk. Tank 90/S, VB 180,-DM, Sitzb. u. Bürzel 90/S 120,- DM, Gläser, Vollverkl. Monza, SLI 5 f 15,4, VB 150,- DM, Tel.: 05363-7904.

Verkaufe Sitzbank Original Denfeld für alle BMW's bis 1969, guter Zustand, 200,- DM, Tel.: 06725-2656 oder 1686.

Scuderia Classica
Morini Ducati Guzzi Laverda u.a.
Motorräder · Ersatzteile
Zubehör · Service ...
Ruhlsdorfer Straße 158 · 14513 Teltow (b. Berlin) · Tel./Fax 03328 - 47 16 20 · Funktel. 0172 - 857 79 63

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

Verkaufe Teile f. /5, z. B. Tank 18 u. 24 l, Kotflügel, Gabel usw., suche alles f. R 50-69 S, außer Motor (wirkl. alles!). Tel.: 06409-6459.

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. Teilerträger, Tel.: 02266/7050j.

Verk. v. C 15 Star: Tank, Schutzbleche vorht., Lampe kpl., Seitendeckel, Öltank, Rearnumberplate, Tacho, Tankemblem, Stoßdämpfer, Gabel kpl., Tel.: 06502-6878.

- DKW -

1 DKW Hummel, in Teilen zu verkaufen, 1 Motor DKW Victoria 'Vicky' 50,- DM oder Teile, Preisliste geg. Rückporto. R. Henke, 25917 Leck, Birkstr. 28.

Diverse ET für DKW RT 125 - RT 250/2 zu verkaufen. Tel.: 09467-314, abends.

DKW 250 H, Bj. 53, zum Aufarbeiten zu verkaufen, Preis VB, Krad ist zerlegt. Tel.: 04703-648, ab 19.00 h.

Jetzt bestellen: GUMMIKUH-Ringsammelordner !!!

DKW RT 250/2, kpl., original, kein Rost. Einzelsitze, Motor defekt, sonst guter Zustand. VB 850,- DM. Tel.: 04231-81720.

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

- DNEPR -

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

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.

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

- 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.

Eine von 7800: MZ ES 300 Gesp., Bj. 62, 18, 5 PS, 4. Hd., TÜV 6/95, 92 teilrest. 100% org., reichhalt. Zubehör, FP 4.000,- DM, Tel.: 02661-7170.

Moto Guzzi, tausche GAZ 69 M top rest., angemeldet mit TÜV gegen V 7 700 Teile od. kpl. oder

WAX-COTTON ANZÜGE GIBT ES VIELE
ABER NUR EINEN
Barbour

SIE SOLLTEN IHN
„erfahren“
Info von: IMPORT + GROSSHANDEL
Gerald Brabetz
Falkensteiner Weg 8 · 65719 Hofheim
Tel. 061 92/6444 · Fax 061 92/26775

sonst. Guzzi ab 850 ccm. Evt. Wertaugleich. Tel.: 040-4227730.

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

Ural-Gespann, nagelneu, dtsh. Brief, TÜV, 34 PS, 650 ccm, Rückwärtsgang, Handbuch, Rep.Anl., Zubehör 4850,- DM, Tel.: 02303-63710.

Verkaufe DNEPR MT 10, BMW-Technik 60/5, zerlegt, kpl., Kabelbaum muß neu, gute Substanz, VB 7.400,- DM. Tel.: 02452-89552.

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.

URAL-Gespann neu, Bj. 94, 34 PS, 650 ccm, m. Zub. u. Handbuch, VB 5.000,- DM, Tel.: 02303-63710.

Verkaufe Molotow K + 750 mit SW-Antrieb + RW-Gang mit TÜV + D + Vergaser, Kolben, Speichen usw. Tel.: 07135-15529.

- HARLEY-DAVIDSON -

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.

- HEINKEL -

2 Takt Rollerteile für Typ 14 gesucht. Suche auch Teile für 103 A 1 und 103 AZ, Klaus Hassels, 48268 Greven, Tel.: 02571-6922, FAX 02571-52579.

- HERCULES -

2 x K 100, Bj. 58, orig., unrest. (kpl., fahr., orig. Brief/Teiletr.), div. ET & Lit.; 1 x Rabeneick, Bj. 57 (baugleich, Sachs 100/3 Mot.),

i.T., zus. VB 1200,- DM (auch einzeln). Tel.: 0931-16773.

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

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

- HONDA -

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

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 100, blau, EZ 10/73, 16.500 km, stillgelegt seit 11/87, m. Gepäckträger für 1.000,- DM, Neuteile (Belege), Michelin M 38 vo/hi neu, n. Batterie (noch trocken), 1.500,- DM, Tel.: 06071-71571.

CB 125/200 Twin: viele neue u. gebrauchte Teile abzugeben (keine Motorteile) Tel.: 04221-84595.

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 450, K1-K5, Motor gesucht. Tel.: 02634-1272.

CB 750 K 1, neu aufgebaut, Näheres am Telefon 05741-61654.

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

GL 1000-Bj. 74-75, neues Hint.Rad/Speiche-Hitzbleche-Tankuhr-Kotflügel, günstig, Bol'dor-Tank neu 300,- DM, Tel.: 05706-493.

Kolbenringe Std. für CB 900/CBX, neu 60,- DM/Stz. Tel.: 04135-601.

Marvin Auspuffanlage f. CBX 6 Zylinder 250,- DM, Tel.: 0043-7229-89927.

Rennmotorrad oder Teile oder Literatur, Fotos etc. bitte 'alles' offerieren. Tel.+FAX 0041-41-541860, H.-R. Zihlmann, Rüeggisinger Str. 145, CH-6032 Emmen.

Suche Einmannsitzbank, Honda CB 500, Clubman, Tel.: 06772-6618.

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

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

Teile für CBX 1000, CB 750 F u. K - Modelle, original Honda-Lacke, je Dose 8,- DM, Gabelbeine für CB 450 K, Knobelbecher Größe 39, Paar VB 30,- DM, öfter versuchen, Tel.: 02676-1240.

Teilelager-Restposten, alles originalverpackt, Kombi voll günstig, Teile von 73-90. Ein Schnäppchen. Tel.: 05706-493.

Verk. für Honda CB 900 H 4 Scheinwerfer, f. Kawa Z 650 H 3 Scheinwerfer u. Vergaser, Tel.: 0531-56595.

- HOREX -

HOREX-NEUTEILE
- Teilliste 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

- IFA -

BK 350 IG, Tel.: 030-3668959.

- IMPERIA -

Suche von Imperia Reklameblätter aus alten Motor-Sport Zeitschriften der 20er + 30er Jahre, auch Teile, Plaketten + Anstecknadel, KH Römer, Ostlandstr. 24,

34582, Borken, Tel.: 05682-9950.

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

- INDIAN -

Verkaufe Indian Chief, Bj. 1935, guter Zustand, fahrbereit, TÜV 7/95, VB Tel.: 06725-2656 oder 1686.

- JAWA -

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

Jawa 634, Bj. 83, 23 PS m. Gespannanschl., 1.100,- DM, zweite Maschine als Teileträger für 900,- DM, Tel.: 06826-6473.

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, Tel.: 07346-5178

- 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

650 F4, EZ S.1/84, 1. Hd., sehr gepflegter Originalzustand, div. sinnvolle Extras, jed. m. leichtem Sturzschaden zu verkaufen, VB 4.500,- DM, Tel.: 06502-6878, ab 18.00 h.

Verkaufe Motor AE 80 und Kleinteile, evtl. Rahmen mit Schein (Motor 80,- DM, Rahmen 50,- DM, Rest VHS oder alles zusam-

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

Motorräder aus Suhl Die Bibel für Schrauber an modernen 2-Rädern. Die gesamte Technik leicht verständlich mit astreinen Zeichnungen. 420 Seiten Best.-Nr.: MD 3.....DM 44,00	Das 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	ITALIENISCHE MOTORRÄDER Die Maschinen von Benelli und Cagiva, über Fanfani, 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	BSA BUYER'S GUIDE Der legendäre US-Verkaufsliteratur 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 Über 200 Photos aus den Einsätzen mit den versch. Krädern der Wehrmacht. Sehr interessanter begleitend, Hardcover, 192 Seiten PV 107247.....DM 49,80	DKW und MZ 2 Marken - Eine Geschichte von Rauch, Lange und Bach. Alle Motorradtypen und Gespanne mit über 200 verschiedenen Varianten. Ca. 500 zum Teil farbige Abbildungen im Hardcover gebunden, 232 Seiten MB 1395.....DM 69,00	KFZ LITERATUR-KATALOG 228 Seiten mit fast 5.000 Titeln intern. KFZ-Literatur. Schutzgebühr 5,- DM zuzügl. 3,- DM Porto in Deutschland oder zuzügl. 10,- DM Porto ins Ausland!
--	--	---	---	--	--	---

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

men 150,- DM) Victor Göbel, Tel.: 07346-5178.

- 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.

- 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.

Laverda 750 S, Bj. 1970, 3/95, 50 PS, offene Trichter eingetragen, Borrani, Smith, schräge Tüten, guter Originalzustand, 3.800,- DM, Tel.: 0431-563524.

'Besser fahren auf NSU' '49, 173 S. 250,- DM, BMW R 26 Instruction Manual 50,- DM, Ariel Owner's Guide '48-'49, BSA Handbuch, Modelle 1948-'52 CZ 125-250 ETL '64, EM-J aWa '52 und '59 125-175 und 250 ccm. Tel.: 06432-7245.

- LITERATUR -

Biete Ersatzteilliste FN M 70 'Sahara', Bj. 28, in deutsch, gute Fotokopie 25,- DM incl. P & P (Scheck od. Geldscheine). J. Niemeyer, Hertelstr. 1, 12161 Berlin, Tel.: 030-8210951.

Auto-Motor-Sport, 256 Hefte 1964-1974, 300,- DM. Tel.: 05155-8329.

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

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

Motorrad Edition, Ordner 1-7 zu verkaufen, Sammelübernahme möglich, ungelesen, zum Selbstkostenpreis. Tel.: 06725-2656 oder 1686, B. Deister.

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

MR/Tourenfahrer, Heft 10/11-81 bis 5/91 in Sammelordnern - nur kpl., VB, Markt für klassische Automobile u. Motorräder 1990 + 1991, VB, Tel.: 0228-634553 u. 0228-9777386.

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

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.

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.

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

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

Verk. Ural-Gespann Handbuch 30,- DM, Reparaturanleitung 60,- DM, Ersatzteile, Tel.: 02303-63710.

Verkaufe Markt ab 1/83-12/93, 250,- DM, Motorrad ab 1971, Heft 1,- DM, Tel.: 09467-314 abends.

Verkaufe Rep.Anlt. AWO T+S, Kopie 20,-DM. Betr. Anlt. EMW Kopie 10,- DM, 'Motorrad', Jg. 79-82, jeder Jg. 40,- DM, Jg. 83-85 pro Heft 1,- DM, Bikers News Jg. 89-91 pro Heft 2,- DM. Tel.: 040-7608144.

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

Maico M 250 D, restauriert, Neulack 'sahara', VA-Schrauben, verzinkt, Literatur, Ersatzteile, Spez.-Werkzeug, 2800,- DM oder Tausch gegen Heinkel Roller Tel.: 04321-41634 oder 28117.

Suche Maico, M 151, auch Teile, Tel.: 0201-270902.

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.

- 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.

Verk. Victoria Preciosa, Typ RM 51, Bj. 1959, fahrbereit, kpl. bis auf Kettenschutz, Papiere vorh., VB 500,-, Tel.: 06021-69723.

- MOTO GUZZI -

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, Fußrostanlage, Lafrancconi eingetragen, VB 7.500,- DM, T 4, 60.000 km, TÜV neu, guter Zustand, VB 6.000,-, Tel.: 06543-6252.

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.

V 35 II, Bj. 82, 34 PS, 40 Tkm, Auspuff u. Reifen neu, TÜV auf Wunsch, VB 2700,- DM, Tel.: 0711-766884.

V 35 IMOLA, Bj. 81, kein TÜV, Brief vorh. gute Subst., kpl., VS, Tel.: 05026-8999.

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

- MOTO MORINI -

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

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

350 T, 27 PS, H 4 Scheinw., Kettenkasten, Stahlflex, Bremsschl., Bj. 79/35000 km, deutschsprachiges Werkstatthandbuch, 3.150,- DM, Tel.: 05282-8642.

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 -

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

Alle Ersatzteile TS bis ETZ ständig am Lager, tgl. Versand, Probefahren 500 R, MZ-Vertragshändler 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 Metzler 3.50/16, 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 175/250 Teile billig abzug., verschenke 4 Rahmen RT 125/3 und 1 x ES 250 ohne Brief. Tel.: 04662-1713 nach 18.00 h.

ES 250/0, bin interessiert an neuen od. neuwertigen Ersatzteilen, z.B. Chromteile (Auspuff, Federbeinabdeckungen etc.) Seitenbleche (V1-Modell) in schwarz/gold u. Rückleuchten. Tel.: 05130-4927.

ES 250/2: Hinterradschwinge 25,- DM, Lichtmaschine (mit Fliehkraftregler) 2 Stck. 100,- DM. Tel.: 04321-41634 oder 28117.

ETZ 250e EZ 87 17 Tkm, Reifen neu, 900,- DM, Simson Mopeds ab 500,- DM. Tel.: 03601-421161.

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

MZ 500, günstig zu kaufen gesucht, Wankel-Schnittmodell, Prosp.Unterlagen f. Suzuki RE 5 Wankel, Bruse, Marchwita Str. 38, 14806 Belzig.

MZ ES 150 2 x, Bj. 68/72, 1. Hd., Originalzust., Originalliteratur, E-Teile zus. 1.150,- DM, Tel.: 05662-3869.

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

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

RT 125/3 und TS 150 Motoren, Stck. 150,- DM, Jawa 175/350, Teile-Motoren ab 100,- DM, Preisliste gegen Rückporto. R. Henke, 25917 Leck, Birkstr. 28.

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

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:**

Motorradmuseum Augustusburg Schloß Augustusburg 09573 Augustusburg	British Bikes GLM-Motorräder Fischerstraße 1 31039 Rheden	Dauid-Helme, Mietwerkstatt Motorrad-Lust Vogelsanger Straße 200 50825 Köln	Teile für klassische BMWs Martin Kornhas Durlacher Allee 105 76131 Karlsruhe
Italiener und Engländer Motorradladen Yorkstraße GmbH Yorkstraße 15 10965 Berlin	MZ-Laverda-Simson Jawa Zweirad-Schröter Nienburger Straße 1 31608 Marklohe	Adler-Museum & Antiquitäten Strohmeier Kölner Straße 150 53919 Weilerswist	BMW-Vertragshändler Fa. Ball Weinstraße 67 76887 Bad Bergzabern
MZ, Jawa, Simson, Bajaj Martin Timm Kröpeliner Str. 9 18209 Bad Doberan	Motorrad-Bücher WK-Verlag Lagesche Straße 105 32108 Bad Salzuflen	Metzen's Raritätenladen Reklameschilder Galeria Hortenpassage 54290 Trier	BMW, Honda, Guzzi, MZ Motorrad Welling Gewerbering 13 90574 Roßtal
British Bikes Brando's Mittelweg 2 22941 Bargtheide	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 Marktstett
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

Verkaufe für TS 250, Sonderwerkzeuge, Montage Motor u. Getriebe, kpl. Preis, 50,- DM. W.-H.Clewe, 23948 Klütz, Breitscheidstr. 56.

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

Verkaufe RT 125 zum Restaurieren und jede Menge Teile. Tel.: 040-7608144, abends.

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

- NSU -

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.

Max 300 Kurbelwelle ohne Pleuel u. Hubzapfen, Motorgehäuse, Zylinder 650,- DM, Tel.: 0043-7229-89927.

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

NSU Neuteile, Tel.: 06656-8605, FAX: 06656-7739. H

Suche für Super Max Öltank mit Mikrofilter, Benzintank mit gutem Chrom f. Supermax, Supermax Schwinge h. Zahle gut. Biete Standard Max Gabel, rostig, kpl. 10,- DM, Tel.: 06171-57784, abends.

Suche für Supermax: Kettenkaste kpl., auch restaurationsbedürftig. Suche auch großen Tank (beulenfrei). Tel.: 06171-57784, abends.

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

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

Super Max Rahmen mit Horex, Telegabel, Tank, Öltank, Werkzeugkasten u. Lampe, neu lackiert in blau. VB 1.550,—, Tel.: 040-7401691

- PUCH -

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

- 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.

Zündapp 50 ccm, 2,9 PS, Bj. '74, VB 650,- DM, Tel.: 02452-89552.

- SEITENWAGEN -

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

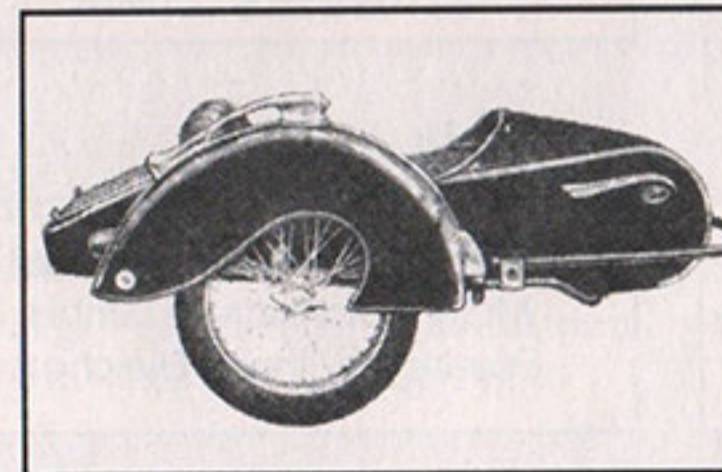
Steib LS 200, zerlegt, für 750,- DM, Neuteile 2.000,- DM. Tel.: 0441-73946.

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

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

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.

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.

- SONSTIGES -

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.

Kaufe, rest., biete, tausche: 4 Alben Motorrad-Edition—Archiv-Verl. NP 1.200,- DM. CB. o. Oldy 250er Honda/DAX-Monkey o. ähnlich D. Blasi-Klappmoped-Motorfahrrad, auch zerlegt. Heinz Fischer, von Huttenstr. 29, 22761 Hamburg.

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.

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

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.

Stationärmotoren verschiedene, z. B. ILO, FuS, ca. 30 Stück, VB, Tel.: 04703-413, Heiting, Bexhövede.

Suche Amazonas 1600 od. ähnl. Eigenbau mit Automotor, mögl. mit Solozulassung. Bitte alles anbieten. Panhard-KS-Besitzer a. Heft 17 bitte melden. Tel.: 0211-791122/23.

Suche AMC, Rickman o. ä. Rahmen-Fahrgestell o. kpl. Motorrad, auch defekt, Tel.: 08634-5339.

Suche für BMW'S Behördentank mit Werkzeugfach, Gabel, Einzelsitz und kpl. Scheinwerfer. Zahle sehr gut. Tel.: 02607-6065.

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 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.

Tatran-Roller: Laufrad, Armaturen, Alu, Blech + and. 'Vorne'-Teile, Tel.: 04105-3672.

Tausch, suche AWO od. EMW mit SW auch Last.SW. Biete Yamaha SR 500, Bj. 79. Rudolf Bardolf, Ratibostr. 7, 97424 Schweinfurt. Tel.: 09721-803025.

Verk. Victoria Preciosa, Typ RM 51, Bj. 1959, fahrbereit, kpl. bis auf Kettenschutz, Papiere vorh., VB 500,—, Tel.: 06021-69723.

Verkaufe BMW R 65 ezl 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.

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

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

Verkaufe neuwertigen BMW/7 Tank, kpl. Gläser-Verkleidung, Gepäckträger sowie Tank und

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

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

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

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

Über 2.800 Originale
KFZ-Prospekte, technische und allgemeine KFZ Literatur, historische Plakate, Motorrad- und Auto-Kataloge, Jahressbände, 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 (0522) 92 75-0 · FAX 92 75-50

POLIEREN WIE PROFIS!
• mühelos mit Ihrer Handbohrmaschine!
• Metalle - auch Alu
• Autolack
• Plexiglas
Gratisinfo direkt vom Hersteller
Heinrich Kreeb GmbH & Co
Postfach 701 G, 73007 Göppingen
Tel. (071 61) 210 99, Fax (071 61) 219 20

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

Schutzblech hinten für /5, Tel.: 02607-6065.

XT/SR: Rumpfmotor, VB 450, Tank, Seitend., Vorderrad SR Bj. 92, wie neu, VB Hepko-Tr. + 2 HG 35 LK. 350M, s. Teile Honda TL 125 (evtl. Tausch), MV Augusta 125 S. Tel.: 06438-1047, abends.

- 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.

Für GT 250, Kettensatz (Kette, Ritzel, Rad) 0 km, VB 75,-

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

DM, Tel.: 05341-14639, So.-Do. ab 18.00h.

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.

GT 200 X 5, Bj. 1979, 20.000 km, TÜV 9/95, EL Starter, 2. Motor, in Teilen, VB 1.700,- DM. Tel.: 09965-200.

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

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

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

- TEILE -

Alles von A-Z für klassische Motorräder. Liste gegen DM 3,- in Briefmarken. Kühnel, Dionys-Danegger-Str. 26, 93055 Regensburg, Tel.: 0941-40567. H

BMW R 50, Zündmagnet: 180,- DM, Ölwanne: 30,- DM, Luftfilter: 50,- DM, Lichtmaschine 6 V: 300,- DM (oder Tausch gegen 12 Lima), Zyl.Köpfe Kurzgewinde: 500,- DM (oder Tausch gegen Langgewinde), Lmdeckel 6 V: 50,- DM (oder Tausch gegen 12 V), Tel.: 04321-41634 oder 28117.

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. Schalteinheiten 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 Motorrad-Batterie 6 V, 16 Ah, schwarz, auch defekt. Tel.: 089-6371513.

Suzuki GS 750/850/1100, diverse Teile: Gabeln, Räder, Tanks, Bremsen..., Yamaha SR 500, Hinterrad Guss und Nabe f. Speichenrad / 230 mm Doppel-Simplexbremse. Tel.: 04355-852.

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

Verkaufe nachgefertigte Gummiformschläuche für Pränafe-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

Motorradanhänger 'Motorkuli', Bj. 68, einachsiger, restauriert, 950,- DM, Tel.: 06826-6473 (Foto)

Yamaha XS 650 SE-Tank, 50,- DM, Tel.: 0451.8966672.

- TRIUMPH (D) -

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

- UT -

Rahmen u. Schwingen sowie Räder für 175 ccm, rostig, fast zu verschenken, 80,- DM, Tel.: 07331-200420.

- VESPA -

PK 80, Bj. 83, gt. Zust., Neuteile, Chrom, FS. Kl. 1 A, Vers.-Kl. bis 10 PS, VB 1800,- DM, Tel.: 05026-8999.

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

Verk. div. Teile f. Ciao, Boxer, neu, Hinterradgetriebe, Verschleißteile, etc., 1 Zentner an Bloc für VB 350,- DM, alles orig. verpackt. Tel.: 05271-33749.

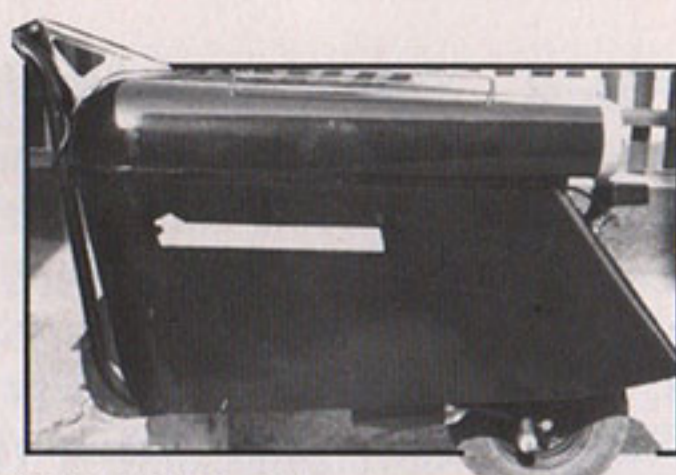
- VICTORIA -

Biete Literaturkopien, Tel.: 0421-71787.

DKW Victoria, Vicky-Motor und DKW Hummel in Teilen abzugeben. Preisliste geg. Rückporto. R. Henke, 25917 Leck, Birkstr. 28.

Für KR 150 N, Bj. 1940, Schutzblech hinten und andere Teile gesucht. Tel.: 02232-29562.

KR 25 HM, Bj. 53, 250 ccm, 10,5 PS, kpl., Original, s. g. Motor, mit Hirafe, Erstbrief VB 2.200,- DM, Honda CB 125, Bj. 73, 2-Zylinder, Viertakt, Original mit Kfz.-Brief, VB 800,- DM, Unfall-Mokick, Honda CB 50 J, Bj. 84, m. Papieren, Motor läuft traumhaft. VB 430DM, Böhm, Tel.: 06432-82753.



- LAVERDA-BSA-MOTOGUZZI-TRIUMPH-BMW -

VA Auspuffanlagen

für fast (alle) Europäer

z.B. Krümmer MZ ES 250 Satz 150,- DM
 Krümmer Guzzi Cali Satz 450,- DM
 Krümmer DUC Darmah Satz 450,- DM

VA AUMANN Tel. + Fax
04432 - 1610

- MATCHLESS-DUCATI-VINCENT-ENFIELD -

JORG WINKELMANN

TRIUMPH TWINS

BIS BAUJAHR 1981

Service, Restaurierung und Neuaufbau - Wuchten von Kurbeltrieben - Ersatzteile und Austauschmotoren mit Garantie - TÄGLICHER VERSAND - Am Mühlenberg 95 27432 Barchel Bremerförde Telefon 04766 762

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

Exklusiv Händler

Großersatzteillager für Triumph pre 1990

★ täglich Expressversand ★
 ★ Neu- und Gebrauchtmotorräder ★

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

BSA Norton TRIUMPH

und alle anderen englischen Maschinen
 Kostenlose Gebrauchtmaschinenliste anfordern

GLM-Motorräder

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

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

Suche Teile für Bergmeister wie Rahmen, Kotflügel, Tacho usw., bitte alles anbieten. Suche Kontakt zu Bergmeister Besitzern. Manfred Sprenger, Tel.: 06772-5433, bin vom 10.-24.4. in Urlaub.

- YAMAHA -

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.

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 18.00h, Fr.-So., Tel.: 0208-877156.

RD 350, Bj. 73, TÜV 2/96, 1.500,- DM, Tel.: 06426-6564.

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

SR 500 Sitzbank, Großräder, 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.

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

Suche XS 650 Motorgehäuse od. defekten Motor u. XS Zubehör. Tel.: 09191-94315, ab 20.00 h.

Verkaufe für XS 650 HM-Kupplungs-umbau auf rechte Seite, suche Ketten-schutzblech und Schutzblech hinten mit Blinker und Lampe. Frank Tel.: 05344-5830.

Verkaufe Yamaha RD 350, Bj. 73, TÜV 2/96, Zustnd 2-3, 1500,- DM, Tel.: 06426-6564.

Vetter: Wer hat Windjammer für XJ 650, eingetragen oder kann bei Eintra-

gung helfen? Tel.: 0201-271885.

XS 650 Teile (auch Motor), VB 1.250,- DM, suche XS 550 mit Motorschaden. Tel.: 05250-50122.

- ZÜNDAPP -

Mokick-Rahmen, kpl., Bj. 70, 80,- DM, Tel.: 05662-3869.

Suche Motorgehäuse f. Zündapp K 400/500, Bj. 1935 u. Vergaser u. Ölpumpe, Tel.: 09634-422.

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

Verkaufte Zündapp 250 S, Bj. 57, unrest. VHS. Tel.: 05222-22865.

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 -

BMW R 35, Bj. 51, Tel.: 0391-370487, nach 18.00 h.

BMW: verkaufe BMW R 67/2, 27 PS, Bj. 53, TÜV 08/95, Orig.Zust., Halbna-ben, km 7.800, nicht unter 10.000,- DM, Tel.: 04203-1402.

Condor 250 (wie BMW R 27), Bj. 57, zu verkaufen, auch als Gespann, Tel.: 05655-8051.

DKW: biete Vorderrad und kopl. Schwingen für DKW VS 175/200. T. Knaak, Tel.: 0421-71787.

Gespanne URAL-M 63, Bj. 68, 2.800,- DM sowie MW 750, 22 PS, Seitenventil-Boxer, 1.900,- DM, diverse Ural-Ersatzteile, Tel.: 05476-1466.

Gespanne: Dnjepr / Ural: Umbau auf BMW Motor, kpl. Bausatz (läuft z.Z. mit TÜV) R 60 Motor + geänd. Getr. + Auspuff etc. VB 1.600,- DM, Tel.: 05505-1378.

Horex: Ersatzteillisten BTA's, Hausposthefte, Prospekte in Original und billigem Nachdruck, auch 'Das Motorrad' mit Horex-Testberichten (Originale gegen Gebot) oder Tausch (Vorkrieg). Tel.: 06432-7245.

Jawa CZ 450, 175 ccm zum Ausschlichten, 300,- DM, Tel.: 05354-1208.

Literatur: Suche Motorrad Reisen & Sport-Hefte. Tel.: 06407-1297.

Moto Guzzi: Y 50 in Teilen fast kpl. u. Werkstatthandbuch f. VB 1.000,- DM, Tel.: 05354-1208.

MZ ETZ 250, Bj. '87, chm. Exportmodell, blaumet./chrom, Hepco-Träger, HG-Cockpit, Bereifung, Auspuff, Vergaser u.a. neu, TÜV, 17 (21) PS, auch E-Teile, erst 9,8 TKM gelaufen, läuft einwandfrei, umsthdh. 1.900,- DM, Tel.: 030-2004776.

MZ: Verkaufe MZ-ETZ 250 Teile, suche ETZ 251 Tank und Vorderradschwinge für Gespann. Tel.: 06407-1297.

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

Vespa-Roller, Bj. 46-78, u. Lambretta-Roller, 1. Serie, TV 175, Bj. 58-59, gesucht. Tel.: 05655-8051.

Somson-Schwalbe, Bj. '84, ockergelb, erst 1 Tkm, 4-Gang, 3,7 PS, 60km/h m. Batt., 1.500,- DM, Tel.: 030-2004776.

Simson-Habicht, Bj. '75, orig. gut erh., erst 5.8 Tkm, 3,4 PS, 4 Gang 60 Km/h,

m. Batt. fährt einwandfrei, umsthdh. 1.200,- DM, Tel.: 0030-2004776.

Simson-Sperber, Bj. '69, absolute Rarität da erst 580 km gelaufen, blau/weiß, voll original, 7 PS, 70 km/h, Einfahrer gesucht, umsthdh. gg. Liebhaberbetob, Tel.: 0302004776.

Norton: Suche diverse Teile für 650 SS und 750 Atlas, Tel.: 06502-6878.

Yamaha Teile SR 500: Auspuff kpl., neu 150,- DM, Tank rot 100,- DM, EGU 20 Liter Tank rot/silber, mit kleiner Delle 100,- DM, Tel.: 07022-53327.

Zu verkaufen: Yamaha RD 400, Bj. 76, E-Zündung, Akrontfelgen etc., guter Zustand, Anruf lohnt, VB 3.000,- DM, tausche auch gegen Trail- od. GS-Motorrad. Tel.: 02842-60058.

**ATTENTION:
NSU MAX and NSU LUX
motorcycle owners:**

**Please write or telephone
Val Albert at 9811 Maury
Road, Fairfax, VA. 22032
US (703) 978-0838 or (703)
978-1991 FAX. Add Your
engine and frame number
information to the NSU
data base register. We
also have a current list of
NSU parts suppliers.**

**Bequemer
leben mit dem
GUMMIKUH-Abo !**

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

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 Italienerzene 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 40,- 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 Kieler Spar- und Leihkasse zu überweisen.

MOTALIA im Abonnement GP *

Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an:
 Verl. Hasselbrink, Schönberger Str. 2, 24321 Lütjenburg
 Ja, ich möchte MOTALIA ab der nächsten Ausgabe abonnieren.
 Den Betrag von 40,- 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.



Durch finanzielle Hörigkeit einem Zeitschriftenverleger gegenüber bin ich häufiger gezwungen, mich auf Motorradmessen den Menschen auszusetzen. Jahrelange Studien ermöglichen es, verschiedene Spezies zu erforschen. Die Darsteller einer beliebigen Messe unterteilen sich in:

Die Familie :

Aus der Eingangstür bricht eine Apokalypse herein. Aus der alles niederwalzenden Staubwolke schält sich eine unübersehbare Schar von zwei Kindern heraus, die mit Mühe von ihren Eltern verfolgt werden. Zielstrebig lemmingt der Heuschreckenschwarm auf die Motorräder mit Seitenwagen zu, allem voran der Schlachtruf: "Kummapappasowashammerau!"

Während der Händler mit schreckverzerrtem Gesicht zwischen Fluchtreflex und selbstlosem Red-Adair-Einsatz schwankt, wirft sich bereits das erste Kind auf die Beiwagenschnauze und hinterläßt mittels seiner Spielzeugpistole streichholzschachteltiefe Spurrillen im Lack. Unterdessen markiert der mitgebrachte Cockerspaniel das Vorderrad - was er an sämtlichen ausgestellten Fahrzeugen wiederholt. Die Mama hilft ihrem jüngsten Monster auf den Wildlederbezug des Seitenwagensitzes, worauf es augenblicklich aus verschiedenen Öffnungen zu tropfen beginnt. Während sein Geifer in das Sitzkissen läuft, wird entschlossen ein geschmolzener Müsli-Riegel in die Bootsbeflockung eingerieben.

Der Erzeuger ist derweil nicht untätig. Er nimmt auf dem Motorrad Platz, indem er mit der prallen Tragetasche voller Prospekte auf dem Tank herumscheuert. Nun stiert er ins Leere zwischen den Instrumenten, schiebt debil die Unterlippe vor und betätigt rhythmisch mittels des Gasgriffs die Beschleunigerpumpe, bis der Vergaser überläuft.

Mit geübter Bewegung und dem Kinderwagen blockiert die Mutter inzwischen etwaige Zugänge, auf denen Rettungsmannschaften zugunsten des geschredderten Fahrzeugs einschreiten könnten.

Der erste Alien sitzt unterdessen zwischen Beiwagen und Maschine und zersägt mit seinem schweizer Taschenmesser die Bremsleitung. Das Motoröl hat er schon abgelassen.

Im Hintergrund sehen wir verschwommen den Händler, die rechte Hand in einen Hallenpfeiler gekrampft, die linke tastet nach dem Herzen, während sich seiner Kehle ein Laut entringt, den Lämmer bei Ritualschlachtungen von sich geben.

Unserem Zeitschriftenstand nähert sich derweil



Der Papst :

Er hat die Midlife-Krisis schon lange hinter sich gelassen und die Halbglatze unter einem Filzhut versteckt. Die Brauen sind hochgezogen und die Lider weit nach hinten geklappt, so daß ich seine Augäpfel rundum betrachten kann. Mit geöffnetem Mund lehnt er sich über den Tresen, sein Kopf stößt auf mich zu wie die Phyton aufs Kaninchen. Es gab bei ihm Sauerkraut und Bratkartoffeln. Überganglos und unmißverständlich macht mir der Papst klar, daß er schon bei Stalingrad Motorrad fuhr, eine erbeutete Harley nämlich, und in den 50ern die 250er Triumpff (der Nachtschiff war Birnenkompott). Natürlich mit Seitenwagen, wenns glatt war. So baute er ihn etwa achtmal am Tag an und ab, fuhr damit ständig zur Arbeit sowie ununterbrochen durch Schnee und Eis.

Er weiß alles. Als Leiter der geheimen Versuchsabteilung einer großen Motorrad-

fabrik (so lautet die interne Berufsbezeichnung für Pflörtner) ist ihm nichts Zweirädriges fremd. Während sein Unterkiefer oszilliert und er die Kurzdistanz-Hypnose fortsetzt, läßt er mich auch über die Zusammensetzung des letzten Abendbrots nicht im Unklaren. Ein schwacher Hinweis meinerseits auf die ausliegende Zeitschrift verursacht einen Schlag der flachen Papsthand auf den Papierstapel, und ohne den stieren Blick von meinen Pupillen abzuwenden, steigert er den Diskant um eine Oktave und stellt fest, daß er alles wisse, was darin stehe und jemals stehen werde. Leider läßt meine Aufmerksamkeit für den Papst nach, denn neben meinem rechten Knie schrillt eine Horde

Jäger und Sammler :

"Hamsieaufkleberoderwasanderesfürkinder?" Zeitgleich schnellen sechseinhalb Krakenarme unter den Tisch, beschlagnahmen alle vorhandenen 376 Aufkleber, entfernen sämtliche Spielzeug-Motorräder, die ich das Stück zu zehn Mark abrechnen muß, zerreißen nebenbei fünf Bücher und haben sich bis knapp an die Kasse vorgearbeitet, als

Der Verleger :

mit heiserem Sturmschrei und schwäbischem Spagat hinzuspringt. Widerwillig ziehen sich die Jäger und Sammler zurück, und unter Flüchen, die das Pflaster St. Paulis zum Erröten bringen würden, schleifen sie ihre schweren Trophäenbeutel Rich-

tung Nachbarstand. Die schweißfeuchte Hand des Verlegers zählt zitternd den verbliebenen Bestand, sein Atem geht stoßweise, und die Händler der umliegenden Stände gehen vorsichtig ein paar Schritte zurück, da sie wissen, daß gleich wieder eine Anzeigenakquisition über sie hereinbrechen wird. Die böse Ahnung bestätigt sich, der Verleger greift sich die gefürchtete Ledermappe und steuert rücksichtslos auf den ersten Händler zu, den er routiniert in eine Hallenecke drängt. Mit kräftigen Hand- und Kieferbewegungen überzeugt er ihn von der Notwendigkeit einer sofortigen ganzseitigen Vierfarbanzeige, bis dem Gegenüber das Blut aus dem Ohr läuft und er unterschreibt. Wie eine Zebraherde eines der ihren dem Tiger opfert, um ungehindert davonzukommen, atmet der Rest



MOTORRADMESSE



Der Händler :

erleichtert auf: Für diesmal gerettet! So einem Händler gehts nämlich schon sehr dreckig, wie ich beim Besuch an seinem Stand erfahre. Mit riesigem Verlust verschenkt er seine Produkte, die Kunden besitzen die Frechheit eines Rudels Kojoten (wobei man ein sehr herzliches Verhältnis zu ihnen hat), die Geschäfte gehen gut (wenn ein redaktioneller Bericht bevorsteht) und gleichzeitig schlecht (wenn die Sprache auf Anzeigenrechnungen kommt). Bitter beklagt sich der Händler darüber, daß nie ein Test seiner einzigartigen Kreationen erscheint, obwohl man ja ein Motorrad nur zwei Kilometer fahren müsse, um es zu beurteilen, und länger bekämen es die Redakteure ohnehin nicht. Der Kollege wiederum ist beleidigt, weil ein Bericht behauptet habe, eines seiner Gespanne würde Abgase in den Seitenwagen ziehen, und dabei habe er eigenhändige Tests mit Frau und Hund gefahren, und beide hätten es knapp überlebt, wenngleich der Hund nur um zehn Minuten.

Das Gebiß eines anderen Kollegen ist gefletscht, als er seiner Meinung über anwesende und nicht anwesende Konkurrenzprodukte Ausdruck gibt. Das kann ja alles nicht halten, und das Material taugt nichts, und viel zu leicht ist es und entsetzlich häßlich, und das Gewicht ist zu hoch, der Radstand zu lang und zu kurz, alles auf Biegung, Dehnung, Scherung und Torsion beansprucht, und schließlich sei die ganze

Konstruktion von ihm selbst abgekupfert.

Wie gewünscht nicke oder schüttele ich den Kopf in der Hoffnung, in einer Schimpfpause fliehen zu können. Das gelingt mir, und ich renne

Dem Bekannten :

in die Arme. "AHAHAHAHAHA!" lachbrüllt er und haut mir die laverdagestähle Linke auf die Schulter, daß das Schlüsselbein splittert. Ich habe ihn wirklich ewig nicht gesehen, seit vorgestern. Was ein Zufall, daß man sich auf dieser Messe trifft, er wohnt ja volle fünf Kilometer weit weg! Er lädt sich an unserem Stand auf acht bis fünfzehn Tassen Kaffee ein, das muß ja gefeiert werden, einen Konjack habt ihr wohl nicht da, AHAHAHAHA!, ist euer Blättchen immer noch so schlecht, zum Glück hab ichs noch nie gelesen, und was treibt die Frau, AHAHAHAHAH!, und hast du immer noch diese Schrottmühle kauf dir mal was gescheits was macht die Gsundheit ich hab in letzter Zeit dauernd Sehnscheidenentzündung links weiß gar nicht wies kommt anderlaverdakannsjanichtliegen.



Tief atme ich ein und aus und lerne

Den Esser :

schätzen. Gemeint ist nicht Wallraff, sondern der Besuchertyp, der schweigend und mit gesenktem Blick am Stand vorbeiwatschelt. Beide Hände umklammern ein amorphes Stück Pappe, aus dem der Geruch angebrannter Semmelbrösel steigt. Während der Mensch andächtig seine Fangzähne in den Hamburger schlägt, weicht die Menge vor ihm und dem spritzenden Tomatenfleisch zurück. Nach dem Verzehr der Papierserviette ist der Mensch am Stand mit schwäbischen Spezialitäten angelangt. Eine Spur fettiger Zwiebelringe markiert seinen Weg durch die Messe. Stumm deutet er auf drei Portionen Schupfnudeln mit Sauerkraut, ordert eine Schüssel Maultaschen und verlangt mit einer Kopfbewegung zwei Weißwürste mit süßem Senf - was immer daran schwäbisch sein mag.

Die Messe ist rum, die Besucher werden zum Ausgang gebeten. Ich stecke das Geld des Verlegers ein, fülle meinen Kinderwagen mit Bratwürsten, schiebe das von mir zerschrammte Motorrad in die Ecke und schimpfe noch ein wenig vor mich hin.

Es ist ein gutes Gefühl, als einziger auf dieser Welt normal zu sein.

Autor : Hans Hohmann
Comics : Robby Holz

Die Wiederentdeckung : Adler MBR 250 S

Viele werden es nicht glauben, kaum einer hat es gewußt. 40 Jahre mußten vergehen, bevor endlich jemand darüber schreibt. Die Rede ist von dem Adler MBR 250 S Roller.

Zugegeben, die Frankfurter Motorrad schmiede hat von diesem technischen Schmuckstück nicht sehr viele Exemplare produziert, doch hatte die hervorragende

nik, die bei der damaligen Qualität des Aluminiums oft bei z.B. Autokarosserien Risse durch Vibrationen zur Folge hatte. Der TÜV hat damals bei dem Wort Aluminium immer prophylaktisch nein gesagt.

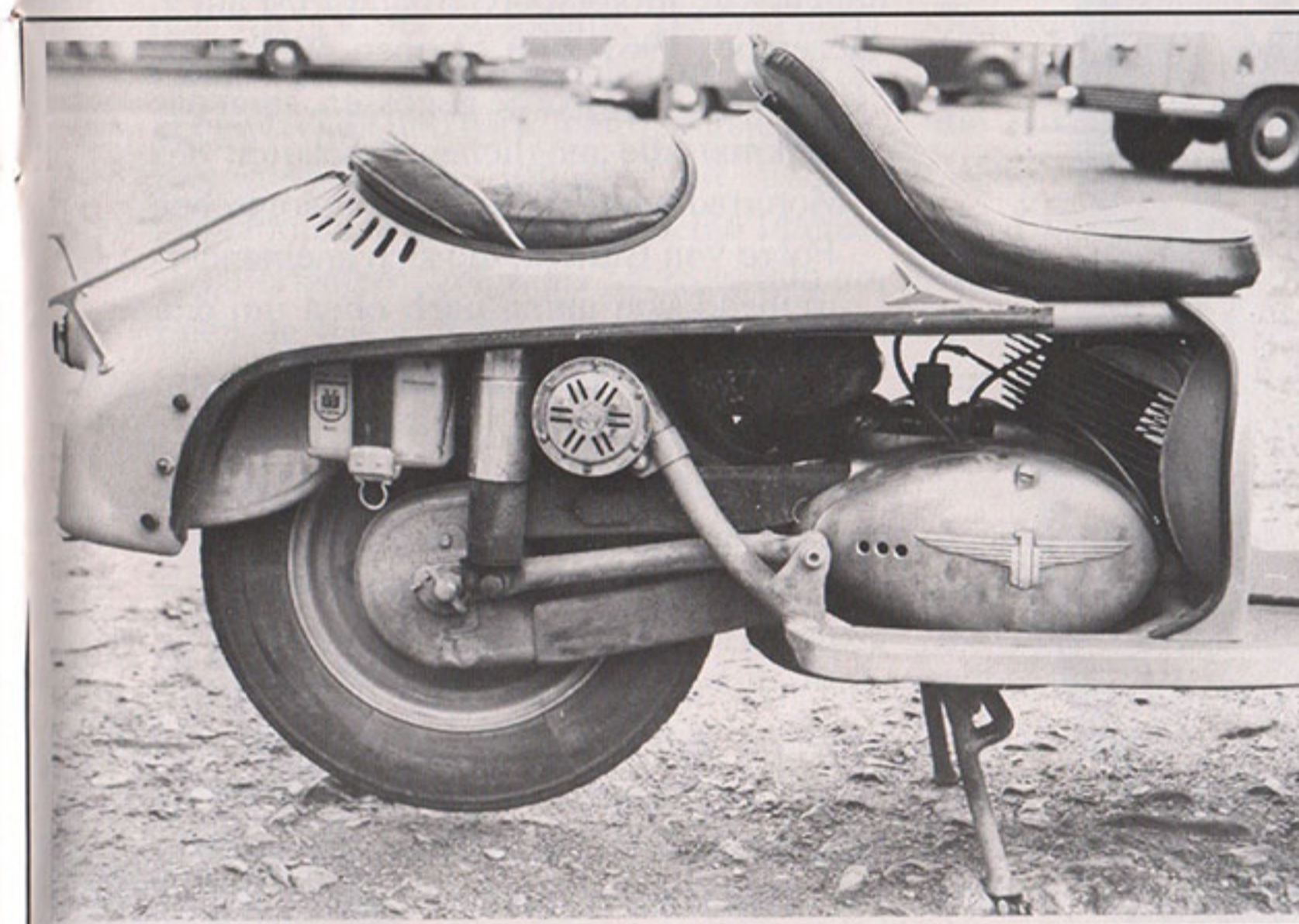


Man mußte schon einen sehr guten Namen haben, um Muster- oder Einzelgutachten zu erhalten. Die MBR 250 S hatte vorn und hinten Schwinge und eine gekapselte Kette. Der Radwechsel wurde durch eine einteilige Steckachse an beiden Rädern erleichtert.

Die Produktion des Rollers wurde

gewesen. Zumindest die aerodynamische Form mit etwas veränderter Scheibe hohe Endgeschwindigkeiten versprochen hätte. Schade jedenfalls, daß es selbst in Deutschland nur noch ein einziges Exemplar dieses Schmuckstücks gibt ... Oder weiß irgend ein Leser mehr?

Autor: Ames
Fotos: Dr. Paul Simsa



Verarbeitung dieses stromlinienförmigen Rollers schon ganz klare Züge der entwickelten Serienfertigung. Technisch war der Roller für die damaligen Verhältnisse auf dem neuesten Stand.

Der Motor z.B. stammte aus der damals gerade modernsten Variante aus dem Hause Adler, der M 250 S. Er hatte 18 PS bei 5.800 Umdrehungen und wurde ja auch zur Genüge für Sportveranstaltungen bis in die 70er Jahre eingesetzt. Das Fahrwerk des Rollers war als Rohrrahmen ausgelegt und, man höre und staune, zwecks Gewichtersparnis aus dünnwandigem Chrommolybdän-Stahl hartgelötet.

Das Gewicht des Gefährts schien überhaupt bei der Entwicklung eine starke Rolle gespielt zu haben. Das gesamte Blechkleid sowie die Trittbretter waren aus Aluminiumblech in Form gebracht worden. Überall waren zwecks Gewichtseinsparung Löcher gebohrt und gestanzt worden. Eine Tech-

1955 leider wieder eingestellt. Vermutlich hat es bei diesem Modell, trotz des Kühlergrills im Blechkleid vor dem Motor, erhebliche Temperaturprobleme gegeben. Denn schon die Beine des Fahrers müssen die Löcher im Chassis verstopft und so eine vernünftige Kühlung des Motors unmöglich gemacht haben. Die wassergekühlte Version des Motors, wie sie damals bei Rennen eingesetzt wurde, hätte sicherlich als Triebwerk dem Roller mehr Erfolg gebracht.

Der Roller wäre dann sicherlich bei der TT auf der Isle of Man 1956 in der Scooterklasse für die Teilnehmer ein ernstzunehmender Konkurrent



Der Circuito del Lario war das italienische Gegenstück zum Mountain-Course auf der Isle of Man. 50 Kilometer lang schlängelte sich die Strecke auf öffentlichen Straßen durch und um die sich am nördlich von Mailand gelegenen Comer See erhebenden Berge. Erstmals wurde 1921 die italienische Tourist-Trophy, wie die lokale Presse das Ereignis titulierte, auf dem anspruchsvollen Kurs ausgefahren und von da ab jährlich bis zum Ausbruch des 2. Weltkrieges wiederholt. Einzig zu Beginn der 30er Jahre gab es Unterbrechungen, als der ausrichtende Club durch die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise in Schwierigkeiten geriet.

Der Star dieser Rennserie war der große Tazio Nuvolari, der in der 350er-Klasse mit seiner Werks-Bianchi zwischen 1927 und 1930 den Titel in Serie abräumte. Zweimal kam er sogar als Erster durchs Ziel - die Rennklassen wurden damals alle gleichzeitig gestartet.

Der Circuito del Lario startet an der Seeseite von Bellagio und klettert dann in kleinen Schritten bergauf vom See weg Richtung Süden. Man kann den Kurs auch heute ganz einfach mit dem Motorrad abfahren.



Die Straßen und Ortschaften haben sich gegenüber den Vorkriegsjahren nur sehr wenig verändert. Wenn man sich durch eine schier endlos erscheinende Reihe von Ramsey Hairpins windet, dann kann man den hohen Tribut ermesen, den diese Strecke damals von den Fahrern und vor allem von den Maschinen forderte. Wenn man die Anhöhe erreicht hat, folgt die Straße in schnellen Kurven einem Gebirgsrücken durch einen dunklen Wald. Schlagartig ändert sich das Panorama und man bekommt einen herrlichen Ausblick auf den über 300 m tiefer gelegenen See. Der Ort heißt Civenna, und hier steht eines der beeindruckendsten Denkmäler der Motorradgeschichte: das Lario Monument. Dieses Denkmal setzte sich der italienische Motorsportverband FIM am 9. Dezember 1961 zum eigenen 50jährigen Jubiläum. Aus Bronze gegossen, zeigt das Denkmal alle möglichen Spielarten des Motorradfahrens in einer chronologischen Folge von Bildern, die sich aneinanderreihend von unten nach oben um den Sockel des Denkmals winden.

Das Lario Monument

Gewidmet all denen, die beim Motorradfahren den Tod fanden, ziert das Denkmal oben ein großer künstlicher Lorbeerkranz. Die Fahrer und Maschinen sind in den Bildern alles andere als deutlich gezeichnet, und doch ist es möglich, einige Motorräder zu erkennen. Beginnend am Fuß des Sockels erkennt man, wie ein Fahrer auf einer Maschine mit flachem Tank und Parallelgrammgabel über ungeteerte Straßen hoppelt, während ein anderer Fahrer an seiner Maschine gerade eine Zündkerze wechselt. Auf dem nächsten Bild erkennt man zwei Fahrer auf Maschinen, die aussehen wie 1920er Sunbeams. Beide Fahrer haben sich Reserveschläuche um den Körper gewickelt und verfolgen das erste Rennmotorrad - eine Bianchi mit flachen Gabelholmen. Um das allgemeine Interesse zu erläutern, zeigt das nächste Bild ein Ehepaar, das sich auf einer Karte über die Streckenführung informiert.

Danach folgen zwei Bilder mit etwas düsterem Hintergrund: als erstes ein Motorradpolizist, der einem unglücklichen Falschüberholer die Kelle zeigt, und als zweites zwei Soldaten auf einer Gilera Saturno in Kriegsversion. Die bei den Vorkriegsrennen unerwartet hohen erzielten Geschwindigkeiten verdeutlicht im nächsten Bild ein großer Drehzahlmesser, bei dem die Nadel im roten Bereich steht, und eine Start-/Zielflagge wird für einen Fahrer vielleicht zum Start des Mailand-Taranto oder eines Berg-Rennens geschwungen. Als nächstes wird die starke Ausbreitung des Motorrads vor dem Krieg gezeigt. Man erkennt Mopeds, einige Solomaschinen und ein Pärchen auf einem großen Einzylinder-Zweisitzer. Könnte glatt 'ne Matchless sein. Alle fahren ohne Helm oder Lederkappe und mit wehenden Haaren. Zwei Roller - eine Vespa und eine Lambretta, um ja keine Werbung zu betreiben - zeigen das Aufkommen des ersten Rollerbooms. Danach geht's wieder zum Rennsport, allerdings nur zum Straßenrennsport, zurück. Weder Gelände-, Speedway- noch Trial-Sport werden gezeigt, alles Varianten, die erst vor etwas mehr als 15 Jahren in Italien aufkamen.

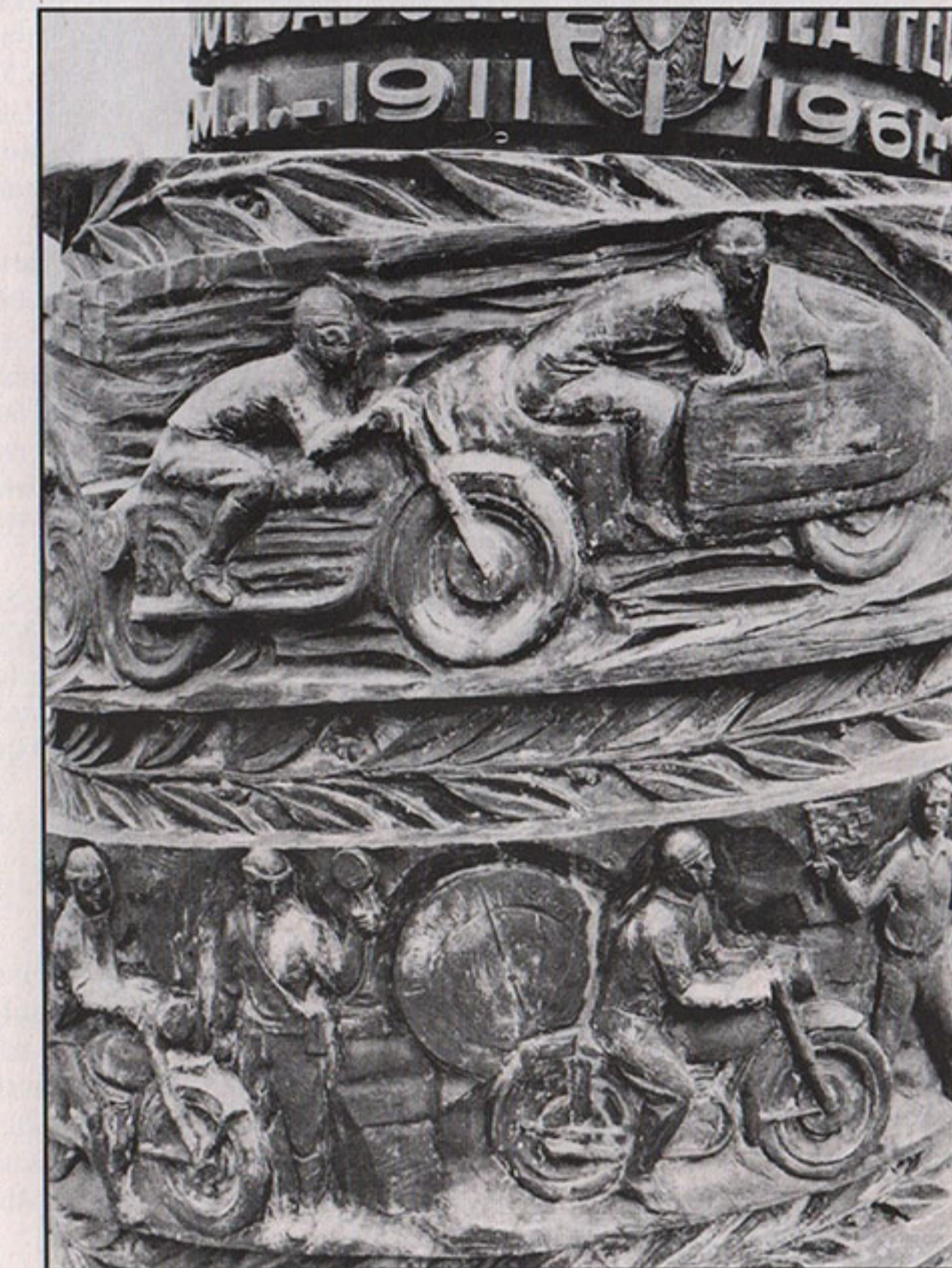
Die Bilder zeigen hervorragend die Spannung und wie anspruchsvoll die Rennen damals waren. Man erkennt eine Moto Guzzi mit liegendem Zylinder - es ist be-

stimmt keine Aermacchi -, eine stromlinienförmige Mondial, eine unverkleidete 4-Zylinder-Maschine mit flach auf dem Tank liegendem Fahrer, vielleicht eine frühe MV? Und dann kommt das vielleicht beste Bild auf dem Denkmal: ein Renngepann, das mit heraushängendem Beiwagenpiloten eine harte Linkskurve meistert - wirklich super. Die Bilder enden mit einem dem Wind und der Siegesgöttin hinterherjagenden Motorradfahrer, der in die Zukunft blickt.

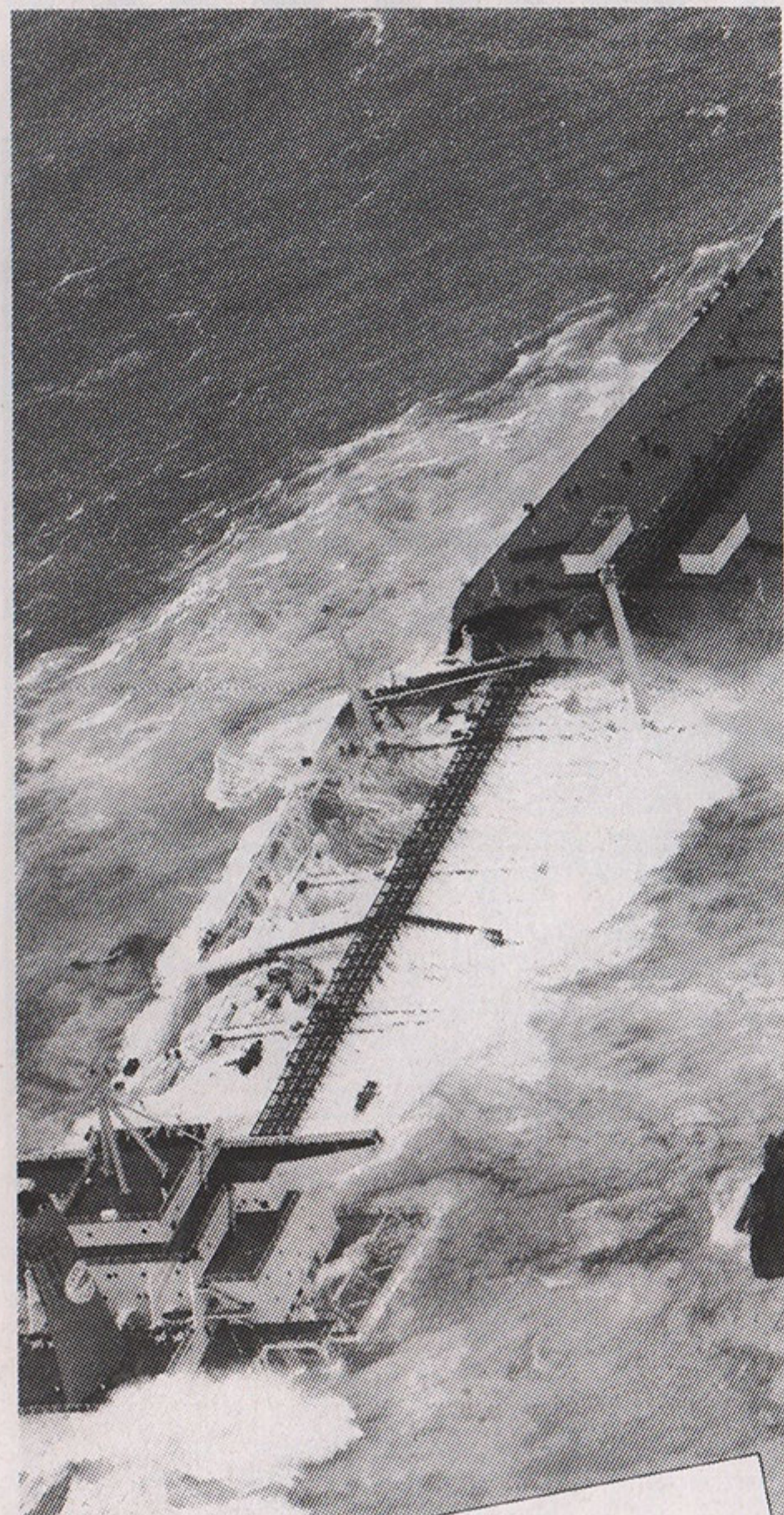
Die wichtigste Tatsache an der Existenz des Denkmals ist aber die, daß das Denkmal die Liebe und den Respekt der Italiener für das Motorradfahren zeigt. Unvorstellbar, daß der britische Verband einmal ein solches Denkmal errichten wird. Es fehlt einfach der Enthusiasmus, der diesen italienischen Verband so auszeichnet. Vielleicht errichtet sich ja der Veteranen-Club in einigen Jahren so ein Denkmal zum 50jährigen Bestehen. Wenn sie es tun, dann hoffe ich, daß das Denkmal auf die Isle of Man kommt und daß es dort nicht, wie das Lario Monument, an vergangene Rennen erinnert.

Die Rennen auf dem Circuito del Lario gibt es schon lange nicht mehr. Es wurden einige Versuche unternommen, um die Rennen nach dem 2. Weltkrieg wieder zu starten. Aber die Tatsache, daß das Gebiet um den Kurs ein Erholungsgebiet war und ist und daß man für die Rennen nicht nur die Straßen, sondern auch die Hauptbahnstrecke von Bellagio nach Lecco hätte sperren müssen, ließen diese Versuche scheitern. Am nächsten kam man der Wiederaufnahme 1959, als der Conte Agusta versprach, mit einer Hubschrauberflotte alle Notfälle und sonstigen Dinge aus dem gesperrten Gebiet herauszufliegen. Leider wurde aus diesem Angebot aber nichts, und so erinnert heute nur noch das Denkmal an die Rennen auf dem Circuito del Lario.

Text und Fotos : Alan Cathcart
Übersetzung: Ducsi



GREENPEACE



MS-B-K Hamburg

Ich möchte mehr über Greenpeace wissen!

Vorname, Name _____
 Straße, Hausnummer _____
 Postleitzahl, Ort, Zustellpostamt _____
 Greenpeace e.V., Vorsetzen 53, 2000 Hamburg 11
 Spendenkonto: Nr. 2061-206, PGiroA Hamburg, BLZ 200 100 20

Es ist die Menschheit selbst, die Schiffbruch erleidet.

LITERA-TOUR

Motorrad-Oldtimer restaurieren

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

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

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

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

Motorräder aus Zschopau - DKW & MZ 1922 bis 1993

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

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

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

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

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

Wir liefern per Post gegen Rechnung.

Bestellen Sie noch heute direkt beim Verlag

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

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)
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	ab 10 Uhr Oster-Corso	Kuhle Wampe Köln, 0221/342377 (13-18 Uhr)
9.	4. -10.	4.	HL	Schiedam-Noord	Veteran.Motorrad Markt	v.d.Putten, NL-01608-20840
9.	4. -10.	4.	I	Reggio Emilia	Oldtimer Flohmarkt	
16.	4. -17.	4.		Ludwigshafen	Motorrad-Veterama	Veterama GmbH, Tel.: 06203-13504
#22.	4. 24.	4.		Berlin-Brandenburg	Oldtimer-Tage	Gaideck, 030/4943867, FAX 4933434
22.	4.			Nürburgring	VfV-Einstellfahrten	Nennbüro: Fax 07221/22835
22.	4. -24.	4.	35721	Herborn	Hessen-Nassau-Marathon	Jopp, 02772/41222, Fax 41402
#23.	4. -24.	4.		Reinheim/Odenwald	Gespannlehrgang Anfänger	BVHK, Römerdorf 19, 55545 Bad Kreuznach
#23.	4. -24.	4.		Osnabrück	Motorrad + Teilemarkt	DHD Märkte : 0521/63573, FAX /63564
#23.	4. -24.	4.	NL	Assen	GleichmäBigkeitsrennen	Benhoornfederatic 0031/73/443000
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	Sechszylindertreffen	04829/1491
30.	4.			Düsseldorf	Motorradtag	TÜV-Rheinland : 0211/6354-116
#30.	4.		NL	Holten	GleichmäBigkeitsrennen	Benhoornfederatic 0031/73/443000
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	Motorrad-Veteranen Gensingen, 06704-2208 Peter
1.	5.	21435		Stelle	Parkplatz an B4	04171/50424 o. 04174/4886
#6.	5. - 8.	5.		Bremerhaven		1. Honda CB 750/4 Club D, 06374/4071
6.	5. - 8.	5.	31039	Rheden		Klaus Sprengel, 05182/51765
6.	5. - 8.	5.		Hannover		Moto Guzzi Stammtisch H, 0511/3524117
#7.	5. - 8.	5.	NL	Lelystad		Benhoornfederatic 0031/73/443000
7.	5.	74172		Neckarsulm	Marktplatz	Dt.Zweiradmuseum, 0713235271, Fax 2393
7.	5.	66606		St. Wendel	St. Wendel	Klär Tel.: 06851-809-136
7.	5. - 8.	5.	34277	Fuldabrück	3. + 4. Lauf	AMC Fuldabrück, Tel.: 0561-44320 (Stauffenberg)
7.	5.			Heide/Holstein	Fichtenhain	v.Possel, 04839/624
7.	5.			Husum		AC Nordfriesland, 04841/73646
7.	5.			Bad Bergzabern		ADAC OC Bad Bergzabern, 06349/8506
7.	5. -15.	5.	79540	Lörrach b. Basel	Messe	Messe GmbH, 07621/12040
8.	5.	49429		Visbek/Kr.Vechta)		04445/2466
#8.	5.			Brinkum		A.Ernst, 0421/892158
#8.	5. -15.	5.		Fischbachau	Klassik-Hotel	08028/1675
11.	5. -15.	5.	GB	Peterborough	Banbury Run 94	Mrs.Denton, GB 0664/813151
12.	5.			Brokstedt		LBC Holstein, 04342/81488
12.	5. -14.	5.	09526	Pfaffroda	Kinder+Jugendpens.	Bolzenius, 02371/42135
12.	5. -15.	5.	09573	Augustusburg		Lüllau, 04131/64815
12.	5. -15.	5.	S	Stockholmstrakten		Alge, Schweden 08/7747521
13.	5. -15.	5.		Paderborn	Paderborn	MGC Paderborn 05250/1507
13.	5. -15.	5.		Ellwangen		Oldtimer Verein Ellwangen, 07961/53445
14.	5. -15.	5.	76467	Bietigheim/Baden	Honda Schaaf	Hauch, 06221/808170 o. Rosner 0641/65539
14.	5. -15.	5.	CH		1. Meisterschaftslauf	Nennbüro: Fax 07221/22835
14.	5.	33428		Harsewinkel	3.Int.Spökenkickerfahrt f. Motorräder b. 1914	Beckmann, 02588/1381
14.	5.	B		Bilstain		Bernd Kreutz, Tel.: 02402-72647
14.	5. -15.	5.	34346	Hannover-Münden	Wiershausen	Fette, Tel.: 05541-2139 oder 2158
15.	5.	47839		Krefeld	Krefeld	Rauschenbach, 02151-733405 oder 733696
15.	5.	A-5230		Mattighofen		IMVC Mattighofen, Österreich 07742/3012
15.	5.	NL		Soesterberg		
15.	5.	I		Mendrisio/TI	Rest.Picadilly	Oldtimer Flohmarkt
20.	5. -23.	5.		Ringelau/Bay.Wald		Int.Treffen
21.	5. -22.	5.	45659	Recklinghausen	Recklinghausen	Alt-Roller-Freunde München, 089/764081
21.	5. -23.	5.		Ibbenbüren	Verkehrsverein	Schalkowski Tel.: 0202-300848
21.	5. -23.	5.	F	Le Revard (Savoien)		Verkehrsverein 05451/53111 o. 53136
22.	5.	47803		Krefeld		0049/7821/271304
27.	5. -28.	5.	GB	New Venue	Berg u. Tal Oldtimer Sommerfest mit Ausfahrt	Oldtimerfreunde-Hüls, 02151/753758 o. 734202
#28.	5.	56230		Ransb.-Baumbach	Int. Ralley d. Moto Guzzi Club's England	Irwin, 0044/949/61004
#28.	5. -29.	5.	NL	Ommen		MSC Kannenbäckerland, Fuchs, 02623/4255
28.	5. -10.	6.	GB	Isle of Man	Tourist Trophy	Gödeker, BRD 05932/2699
28.	5. -29.	5.	I	Jesi	ABA Ost	Info/Anmeldung : T.T.Deposits, POBOX 5, Douglas, Isle of Man, IM 99 1AF
29.	5.	71149		Bondorf		MC Leone Rampante, Italien 0731/202915
						Kessler, 07457/8024, fax 4380
Juni 1994						
2.	6. - 5.	6.		Heeslingen		TWN Jahrestreff
#2.	6. - 5.	6.		Köln bis Weserbergland	Löwenherz-Tour	TWN Zweirad IG, 04281/2417 bzw. 04286/409
#2.	6. - 5.	6.		Walpersdorf/Siegerland	Netphen	Frühzeitige Anmeldung über : 0221/6804442
#3.	6. - 5.	6.	58513	Lüdenscheid		Wolfgang + Jutta Heye, 02737/3272
3.	6. - 5.	6.	56514	Neuwied		Theißen/Göbel, 02351/51377
3.	6. - 5.	6.	N	Kongsberg		Mittelrhein e.V., 02634/1644, FAX 7463
4.	6.	7410		Reutlingen	Eissporthalle	Vandevjen, Tverråsen 35, N1315 Nesåya, Norwegen
4.	6.	A-5230		Mattighofen		Anmeldung : Edgar Schwarz, Tel + Fax: 07473-8970
9.	6.	GB		Isle of Man	Crosby Hotel	IMVC Mattighofen, Österreich 07742/3012
#11.	6.			Speyer	Technik Museum	Int.Laverda Owners Club, GB 0434/604648
						07261/61116

11. 6. -12. 6.	26345	Bockhorn	Bockhorn	13. Veteranen- u. Teilemarkt	Herbert Ahlers, 04453-7333, FAX 72888
11. 6. -12. 6.		Grebein/Vogelsberg		Ducati-Treffen	Ducati Freunde Hessen, 06042/3433 o. 06474/8112
12. 6.	26345	Bockhorn	Bockhorn	12.Frieslandrallye bis Bj'66	in de Frey, Tel : 04453-71835 (ab 20 Uhr)
#17. 6. -19. 6.		Franken		Engländertreffen	Stammtisch Nürnberg/Fürth, 0911/794830
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 Bijkershoeklaan 383,NL-3527 XK Utrecht
#18. 6. -19. 6.		Hennef		"Motorrad pur", Markt	VNB, 02241/50545 FAX 58523
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
#18. 6.	52224	Stolberg-Vicht	Mehrzweckhalle	Oldtimer-Treffen	Janser, 024027/7969
#19. 6.	52224	Stolberg-Vicht	Mehrzweckhalle	8.Int.ADAC-Oldtimer-Ralley	Janser, 024027/7969
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.	55457	Gensingen	Grillplatz	6.Motorrad-Treffen	Peter : 06704/2208
25. 6. -26. 6.	136100	Vicenza		Int.Moto-Guzzi-Treffen	I, 0444/562087

Juli 1994					
1. 7. - 3. 7.	S	Norberg		Sommertreff Moto-Guzzi-Clubs	Moto-Guzzi-Club, Alge, Schweden 08/7747521
1. 7. - 3. 7.		Karlsruhe		12.Int.Azzurri-Treffen	Knapp, 07271/52727
#2. 7.	A	Dürndorf 26	Gasthaus Holzang	5.Classic Bike Treffen	Danner, 07615/7373 o. Erbler, 07244/384
2. 7.	84453	Mühlhof		8.Intal Veteranen Rallye	Oldtimerfreunde Mühlhof, 08631/7367
2. 7. -3. 7.	GB	Bonanza	Veteranan Trial	Euro-Cup England	Bernd Kreuz, Tel : 02402-72647
3. 7.	23795	Bad Segeberg		14.Int.Veteranen Rallye	AMSC Bad Segeberg, 04551/84853
7. 7. -27. 7.	67592	Flörsheim-Dalsheim		Classic Highland Fling	CAAR, 06243/8956
8. 7. -10. 7.	27612	Loxstedt-Hahnenknoop	Loxstedt	5. norddt. Klassikertreffen	C.Schultz, 27612 Loxstedt, Welle 18, Tel.: 04744-5060
8. 7. -10. 7.	GB	Eaton		Mittsommer Rallye	Moto-Guzzi Club GB, Irwin, 0044/94961004
#9. 7.	A-3730	Eggenburg/NÖ		7.Classic + Bike Treffen	Grath, A-3730 Eggenburg/Niederösterreich
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 Kreuz, Tel : 02402-72647
10. 7.	CH	Spreitenbach	Schwarzwaldausfahrt	d. Ducati Clubs CH	Schmid, CH 056/720715
#10. 7. -11. 7.	NL	Lelystad		Gleichmäßigkeitsrennen	Benhoornfederatie 0031/73/443000
#13. 7.	NL	Hengelo Gld.		Gleichmäßigkeitsrennen	Benhoornfederatie 0031/73/443000
#16. 7. -17. 7.	66802	Überherrn		Grenzland Oldtimertreffen	Rettler, 06836/1332
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
#23. 7.	NL	Barneveld		Gleichmäßigkeitsrennen	Benhoornfederatie 0031/73/443000
#22. 7. -24. 7.	91578	Leutershausen		Gespanntreffen	Zorn, MOC Leutershausen, 09823/8229
29. 7. -31. 7.	18196	Nies/Rostock	Landschulheim	Rostocker Oспен + GP Treffen	Uwe:0421/501617 o. Ralf:0381/715653
#29. 7. -31. 7.	35435	Wettenberg	Krottdorf-Gleiberg	Oldiefete	Gemeinde Wettenberg, 0641/80424
#29. 7. -31. 7.		Matting b. Regensburg		2. Regensbrg. Engländertreffen	Henze, Ziegelsdorfer 118, App219, 93051 Regensburg
#30. 7.	55457	Gensingen	Gasthaus Adler	6. Orientierungsfahrt	P.Kohl : 06704/2208
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	Gebh, 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	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.		Gelskirchen	bei Rebuschatt	CBBC-Teilemarkt	Hanenberg, 02554/8682
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 + Rallye	OC Münsterland, 02360/1797
10. 9.		Hockenheim		4.Mstschaftslauf f. historische Renn- und Supersportfz.	Nennbüro : Fax 07221/22835
10. 9.	95478	Kemmath/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 Rallye	AMC Kitzingen, 09321/7354
17. 9.	39118	Magdeburg		3.Magdeburger Oldtimertreffen	MC Magdeburg, 0391/616353
18. 9.		Heiligenhaus		6. ADAC Rhein.-Berg Motorrad Veteranen Rallye	MSC Heiligenhaus, 02206/81178
24. 9.	63755	Alzenau		9.Veteranen Rallye "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

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	Werfistr.	(Vet.-) Trialstammtisch	Jeden 2. Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr, 05829/448	
13403	Berlin	Schornweberstr.82	MC Hermsdorf-Treffen	Jeden Donnerstag ab 20 Uhr, 030/4138823, 4522899	
20357	Hamburg	Sternschanze	Motorrad-Stammtisch	Jeden 3. Sonntag im Mon., 10 bis 12 Uhr 040/6915387	
	Hamburg 76	Gastst. Intakt	Oldiestammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr	
20255	Hamburg	Lutterothstr. 33	Brit-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat	
21357	Bardowick	Fa. Damen&Brun	BMW-Klönchnack	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr	
	Hamburg-Winterhude	Gastst. Kanal 9	MZ-Stammtisch	Jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat	
22941	Bargtheide/Elmenhorst	Gastst. VoB (B75)	FMC Comet Stammtisch	Jeden Donnerstag 20 Uhr, 04532/3548	
26689	Apen	Leuchtturm	Motorrad-Klönchnack	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 10 Uhr 04409/8140	
27299	Langwedel	Connys Cafe	Harley-Stammtisch	Jeden 1. Samstag im Monat ab 15 Uhr 04232/3553	
27619	Schiffdorf	Gasth.FriedheimerSee	Fischereihavenrennen-Stat.	Jeden letzten Do. im Monat, 20 Uhr, 04764/588	
27721	Ritterhude	Circus Circus (B74)	SR 500-Treffen	Jeden 2. Samstag im Monat, INFO Tel. 0421/625902	
	Delmenhorst	Kämmerei	Italiener-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat, 04432/1610	
28870	Otterstedt	Gasthaus am See	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Dienstag im Monat, 0421/60 28 900, E. Paul	
28870	Posthausen	Gastst. Cordes	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 042 61/83 2 64	
28870	Fischerhude	Gastst. Am Bocksberg	Oldtimerclub Fischerhude	Jeden 2. Donnerstag im Monat, 19 Uhr, Info 04293/7631	
29683	Dorfmark	Gastst. Böhmegrund	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 04261/83264	
34587	Niedervorschütz	Gasthof Forstmühle	MZ-Stammtisch	Jeden 3. Samstag im Monat ab 19.30 Uhr 05665/30613	
38329	Wittmar	Waldhaus zur Asse	Motorradstammtisch	Jeden Dienstag ab 19.30 Uhr, Info 05331/32040	
38329	Wittmar	Waldhaus zur Asse	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 18 Uhr, 0531/696965	
38329	Wittmar	Waldhaus zur Asse	Roller-Stammtisch	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 17 Uhr, 05331-45676	
47804	Krefeld/Hüls	Gasthof "Berg & Tal"	Oldtimerstammtisch	Jeden 2. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr, 02151/753758	
47906	Kempen	Gasthof "Berg & Tal"	Oldtimerfrühstücken	Jeden Sonntagmorgen, Info 02151/734202	
49152	Bad Essen	"Ölfleck"	DDR-Fahrzeug-Stammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat 20 Uhr, 05472/4828	
	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	
#	52224	Stolberg-Vicht	Gaststätte Moll	Vichter-Motor-Club	Jeden 1. Freitag im Monat, 20 Uhr, 02402/7969
54338	Schweich	Gasth. Junges	Engländer-Stammtisch	Jeden 1.+3. Freitag, 20 Uhr 06578/1478 bzw. 06502/6878	
54536	Kröv/Mosel	Gastst. Kröver Berg	Motorrad-Stammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr 06571/84 49	
54550	Daun-Pützborn	"Zur alten Schmiede"	Veteranenstammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 19 Uhr, Tel. 06952/4331	
54550	Daun-Pützborn	"Zur alten Schmiede"	Kawa-Stammtisch	Jeden 2. Freitag im Monat ab 19 Uhr, Tel. 06952/4331	
55457	Gensingen	Gasthaus Zum Adler	Veteranen-Stammtisch	Jeden Montag ab 20 Uhr 06704/2208 Peter	
56271	Isenburg	Gasthof Isenburg	Oldie-Stammtisch	Jeden 1. Dienstag im Monat, ab 20 Uhr, 02634/1644	
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 Waldeklaus	Engländerstammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 069/571397	
72658	Bemflingen	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. Freiburg	Gasthaus Anglerheim	MZ+Jawa Stammtisch	Jeden Sonntag um 10 Uhr, Info : 0781/1572	
		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	Ottobereun	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	Oldiestammtisch	Jeden Do.ab 19.30 h bei gutem Wetter, 004119232816	

Eine Bitte an alle Veranstalter:

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



<p>DIE ZEITSCHRIFT GUMMIKU & PAST perfect erscheint im Baues Verlag GbR Am Deich 57 · 28199 Bremen Rainer Baues, Ute Nennstiel, Jupp Jäckels † Tel.: 0421/50 16 17 Fax: 04 21/50 44 48</p> <p>ISSN 0944 - 3681 DK 629.11(05)(091)1949/1979"</p> <p>Chefredakteur: Rainer Baues (verantwortlich) Redaktionelle Mitarbeit: Alan Cathcart, Ducusi, Dipl. Ing. F. Freitag, Reinhard Hopp, Stefan Katzer, Uwe Kremer, David Longstroke, Oberg, Siegfried Rauch, Thomas Reichl, Andy Schwietzer, Dr. Paul Simsa, Wilhelm Springmann, Jürgen Strohmeier (stromi).</p>	<p>GUMMIKU-Vertretung Bereich Süd: Jutta Jäckels, Braunsfeldstr. 199a, 54459 Wiltingen/Trier, Tel. + Fax: 06501/16011</p> <p>Repro & Titelrealisation: Baues Offset Druck Fotos: Rainer Baues, Uwe Kremer Layout: Uwe Kremer, Peter Ullrich Satz: pu/.</p> <p>DIE ZEITSCHRIFT - ORGANISATION</p> <p>Erscheinungsweise: Monatlich am 15. Vertrieb: Ute Nennstiel Verkaufspreis 5,90 DM/Heft Verkaufspreis Österreich 5,00 €/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</p>	<p>DIE ANZEIGEN</p> <p>Verantwortlich für Anzeigen: Ute Nennstiel Anzeigenschluß (gewerblich): Jeweils am 20. des Vormonats Anzeigenpreise: Private Fließsatzanzeigen bis zu 200 Zeichen sind für Abonnenten kostenlos. Für gewerbliche Anzeigen gilt Preisliste 5 vom 15. Mai 1993. Der Verlag behält sich vor, Anzeigen abzulehnen.</p> <p>KLEINGEDRUCKTES</p> <p>Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Falle nicht anerkannt werden. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Alle Artikel werden nach bestem Wissen aber ohne Gewähr veröffentlicht. Die Zeitung und alle in ihr enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Eine Verwertung ohne Einwilligung des Verlags ist strafbar. GUMMIKU® ist ein eingetragenes und geschütztes Warenzeichen.</p>
---	--	---

Es hatte auch tatsächlich etwas gebracht. 140 Km/h erreichte sie jetzt immer. Natürlich nur ohne Gegenwind. Jeder Gespannfahrer weiß, daß die Dinger Windrührmaschinen sind. Der Luftwiderstandsbeiwert ist außerordentlich hoch. Bis in den Geschwindigkeitsbereich um 100 Km/h machte sich das noch nicht bemerkbar, dafür würden je nach Größe des Fahrers und des Gespannes 20 bis 25 PS reichen. Wenn's darüber hinaus gehen soll, steigt der Bedarf an PS im Quadrat zum Verhältnis der Steigerung der Geschwindigkeit. Um beispielsweise 160 Km/h zu erreichen, hätte meine Guzzi entweder 80 bis 100 PS haben müssen oder eine Vollverkleidung. Ernsthafte Überlegungen in dieser Hinsicht habe ich aber nie ange-

stellt. So schnell kann man nur auf der Autobahn fahren, und das war mir nun doch zu langweilig. Immer geradeaus und aufpassen, daß man nicht einschläft! Meine Vorstellung vom Gespannfahren war das nicht!

Mir ist das einmal sehr deutlich geworden. Um ein paar Kilometer einzusparen, war ich auf die Autobahn gefahren. Steifer Gegenwind und das Gas bis zum Stehkragen auf — sie

ging gerade 120 km/h. Auf der Überholspur setzte ein Käfer zum Überholen an. Er war vielleicht 2 - 3 Km/h schneller als ich, und die beiden Mädchen, die drin saßen freuten, sich mächtig, als sie neben mir waren. Sie bemerkten nicht, daß die Autobahn über eine Strecke von 2 bis 3 Kilometern ganz leicht anzusteigen begann. Dem Käfer ging natürlich schnell die Puste aus, und er fiel langsam zurück. Die Guzzi hatte wohl viel Arbeit mit dem Gegenwind, aber die Steigung bemerkte sie gar nicht. Nun glaubten die Mädchen, ich hät-

te beschleunigt, um sie nicht überholen zu lassen und drohten mir empört. Am höchsten Punkt der Steigung hatte ich einige hundert Meter Vorsprung gewonnen. Zum Glück reichte mein Vorsprung bis zur nächsten Abfahrt, und ich konnte mich verdrücken. Womöglich hätten sie mich, zornig wie sie waren, noch mit Gegenständen beworfen. Nach dieser Episode war ich etwas frustriert, hatte doch gedacht, ich hätte ein schnelles Gespann, und da fährt ein Käfer an mir vorbei. Nee nee, in Zukunft blieb ich auf Land und Bundesstraße, da war ich der King.

Hab das auf einer Fahrt nach Tilburg (Holland) festgestellt. Ich wollte unseren Freund Rolf Mimhoff mal in Aktion erleben. Er war Motorradrennfahrer und fuhr in der 125er und 250er Klasse. Die Rennen in Tilburg waren damals recht bekannt und, obwohl nationale Veranstaltungen, doch mit internationalen Fahrern sehr gut besetzt. Man hatte mir empfohlen, in den Innenbereich des Rundkurses zu gehen, dort wären die interessantesten

Streckenabschnitte am besten einzusehen. Was sich als gute Empfehlung erwies. Man konnte so dicht an die Strecke heran, daß einem die Kumpels fast über die Fußspitzen fuhren. Damals sah man das mit der Absperrung noch nicht so verbissen, nur an besonders gefährlichen Stellen gab es sowas wie eine Sicherheitszone. Allerdings muß ich dazu noch sagen, daß die Zuschauer auch disziplinierter waren.

Für mich war aber die Fahrt nach Tilburg mindestens ebenso reizvoll, wie der Besuch des Rennens. Ich wollte das Gespann doch mal auf einer längeren Strecke scharf fahren. Die Strecke war mir bekannt, als Fernfahrer war ich sie oft gefahren. Fast ausschließlich Bundesstraßen, nur einmal ein Stück von ca. 30 Km auf der Autobahn. Es war Sonntag, also ruhiger Verkehr. Gegen sieben Uhr fuhr ich los und war gegen zwölf Uhr da. Den Grenzaufenthalt einschließlich eines kleinen Imbisses und 'ner Zigarette, sowie einmal Tanken abgerechnet, hatte ich vier-einhalb Stunden.

Für die Rückfahrt, das Rennen war gegen 18 Uhr beendet, ich hatte also eine relativ verkehrssarme Zeit, brauchte ich an reiner Fahrzeit vier Stunden. Auf meinem Tacho standen 780 Km Gesamtstrecke. Das ergab einen Schnitt von 92 Km/h und das fast nur auf Bundesstraßen. Ich glaube, daß man der Guzzi dafür ein hohes Lob aussprechen durfte. Unter 130 durfte die Tachonadel nicht fallen, sonst wäre das nicht zu

schaffen gewesen. Für mich war das gleichzeitig so was wie eine Selbstbestätigung. Ich hatte gerade eine schwere Darmoperation hinter mir und wollte wissen, wo ich mir schon einen Schein für die Müllverbrennungsanlage holen müßte, oder ob's noch ein paar Jahre ginge. Ich war nach der Fahrt zwar einigermaßen geschafft — Gespannfahren ist harte Arbeit — aber am nächsten Tag war ich schon wieder ganz brauchbar und verschob die Angelegenheit mit der Müllverbrennungsanlage für's erste.

Im Jahr darauf fuhr ich mit ihr zur Dutch TT nach Assen. Ich wollte nicht immer nur Zuhörer sein, da mußte ich auch mal selber hin. Ab Holländische Grenze brauchte man keine Karte oder Straßenschilder mehr zu beachten. Ein unaufhörlicher Strom Motorradfahrer bewegt sich in Richtung Assen — man braucht nur hinterherzufahren.

Bei der Durchfahrt durch die Stadt Assen merkte ich, daß es stimmt, was man mir erzählt hatte. Das war tatsächlich ein Volksfest! Auf dem Parkplatz gingen mir die Augen über — soviel Motorräder auf einem Haufen, das ging über mein Vorstellungsvermögen — das waren ja Zehntausend! Als ein Kundiger mir dann sagte, daß dieses nicht der einzige Parkplatz wäre — es gäbe noch mehrere — war ich völlig fassungslos. Dann entdeckte ich viele ganz besonders schöne, einige ganz besonders seltene Exemplare darunter und hatte einige Zeit mit Fotografieren

zu tun. Angekommen war ich etwa eineinhalb Stunden vor Beginn des Rennens. Von der Strecke her hörte ich schon seit einiger Zeit Motorengeräusche, machte mir aber gar keine Gedanken, hatte viel zu viel mit der Betrachtung der schönen Apparate zu tun. Irgendwann hab ich auch mal auf die Uhr gesehen. Na fein, das Rennen lief schon seit einer Stunde, sollte ich vielleicht auch mal an die Strecke gehen. Kauf mir 'ne Eintrittskarte und maschierte los, um mir einen Platz zu suchen. Fehlanzeige — ich bin sicher fünf oder sechs Kilometer um die Strecke gelaufen, aber eine Stelle, von der ich einen Blick auf das Renngeschehen hätte werfen können, fand ich nicht. Bin also wieder nach Hause gefahren — sozusagen mein eigenes Rennen. Ganz schön verrückt — fährt der Kerl nach Assen, nur um sich auf einem Parkplatz Motorräder anzusehen!

Aber um's Fahren geht's uns Motorradfahrern ja schließlich in erster Linie, nicht so sehr darum zuzuschauen, wie andere fahren. Das ist so, wie mit dem Essen — von zukucken wird man nicht satt! Im Jahr darauf bin ich mit Hella noch einmal nach Assen gefahren und hab dieses Mal die Rennen gesehen, das schönste aber war die Fahrt hin und zurück.

In der Nähe von Delmenhorst gibt es einen Bundeswehrübungsplatz, landschaftlich schön, wie alle derartigen Plätze, die sich die Bundeswehr unter den Nagel reißt. An Wochenenden wurde der Platz

auch gerne von Enduro - Fahrern und solchen, die es gerne weden wollten zum Trainieren benutzt. Ich mochte auch ganz gerne dahin fahren, einerseits um ein wenig im Gelände herumzukrebsen — ganz vorsichtig, versteht sich — andererseits weil sich am Rande des Geländes ein Segelflugplatz befand. Die Start und Landeübungen erinnerten mich an einen Sommer in Ostpreußen während meiner Militärzeit. Aus unerfindlichen Gründen hatte sich die Großdeutsche Luftwaffe entschlossen, mich zum Piloten auszubilden (viel lieber wollte ich zu den Panzern). Dazu gehörte die Segelfliegerausbildung. Die A - Prüfung machten wir auf der Frischen Nahrung. Unsere Haupttätigkeit diente dabei der Stärkung unserer Beinmuskulatur beim Raufschleppen des Schulgleiters 38 auf den Hang der jeweiligen Düne, und anschließendem Ausziehen des Gummiseils zum Starten des Fluggerätes. Mit den vorgeschriebenen 30 Sekunden für den Prüfflug wurde es auch nicht so genau genommen — 20 bis 30 Sekunden genügten. Hauptsache, man brachte die Kiste ohne allzu harten Bums und einigermaßen waagrecht wieder auf den Boden und landete nicht gerade in dem einzigen vorhandenen Gebüsch.

Die B und C machten wir dann auf einem richtigen, gut ausgerüsteten Segelflugplatz in der Nähe von Allenstein. Die ersten Windenstarts machten wir noch auf dem offenen SG 38.



Opa brauchte öfter mal was Neues, und wenn es nur die Farbe war. Wie hier gut zu erkennen in Blau!

Fortsetzung von Ausgabe 56

Teil 8

Alle meine Motorräder

Opa und seine 5 Gespanne

“Sobald die Winde angezogen hat und das Leitwerk vom Boden frei ist, wird der Knüppel bis an den Bauch gezogen, und da bleibt er, bis ihr das Zeichen zum Ausklinken bekommt, verstanden!”. So wurde uns das in der üblichen militärischen Form vom Fluglehrer, der dabei freundlich lächelte (oder was er dafür hielt), mitgeteilt. Mit einem markigen “Jawoll!” übertönten wir unser Muffensausen und los ging’s.

Den SG 38 muß ich dazu wohl etwas näher erklären. Der Gleiter betand, wie jedes andere Segelflugzeug, aus Rumpf, Tragfläche und Leitwerk. Nur daß der Rumpf kein geschlossener Hohlkörper war, in dem man saß. Er bestand aus zwei Längsholmen, einer oben, einer unten, die mit einigen Leisten verstrebt waren. Auf dem unteren Holm, etwas erhöht, waren zwei Bretter als Sitz und Rückenlehne angebracht, darauf saß der zukünftige

Luftheld. Natürlich waren An schnallgurte vorhanden, sonst wären wir wahrscheinlich schon bei der ersten Kurve (oder was wir dafür hielten — unser Fluglehrer war ständig anderer Meinung) vom Brett gerutscht. Der Gleiter wäre wohl auch ohne Pilot ziemlich heil wieder gelandet, was von dem Piloten sicher nicht angenommen werden kann.

Man saß also recht frei in der Landschaft, und wenn einen die Winde dann plötzlich vorwärts riss sah man, wie der Boden sich unter einem entfernte — das erzeugte doch ein ziemlich ungutes Gefühl in dem Körperteil, auf dem man saß. Was zur Folge hatte, daß man den Knüppel nicht mehr so fest am Bauch hielt, wie befohlen. Gleichzeitig war es notwendig, nach dem Außenwinker Ausschau zu halten, der einem das Zeichen

zum Ausklinken geben sollte. Der Mann stand mit einer Fahne ca. 200 - 300 Meter seitlich von der Winde. Mehr als 100 bis 150 Meter Höhe haben wir bei unseren ersten Windenstarts sicher nicht erreicht.

Nachdem sich unser Fluglehrer von seinem Wutanfall erholt hatte, machte er’s uns vor. Au verdammt, der konnte es wirklich! Was der mit dem klapprigen SG 38 aufstellte, ließ uns die Haare zu Berge stehen. Unsere ehrfürchtige Bewunderung ließ ihn dann auch wieder ganz menschlich werden. “Ihr seht also, man fällt nicht raus aus dem Ding, und kaputt geht’s auch nicht”, grinste er stolz.

Wir haben in den folgenden Tagen doch soviel dazu gelernt, daß wir auf dem

G r u n a u

Baby weiterschulen durften. Das war immerhin schon ein riesiges Segelflugzeug und sogar bedingt kunstflugtauglich. So richtig konnte ich mich aber doch nicht mit der Segelfliegerei anfreunden. Mir fehlte dabei die Kraftquelle — sprich Motor.

Um flugfähig zu bleiben, brauchte ein Segelflugzeug Fahrt. Fahrt bedeutete, wenn kein Aufwind vorhanden ist, Höhenverlust. Das heißt: Du mußt relativ schnell wieder runter. Und außerdem mußt Du immer schön darauf achten, daß die Kiste ausreichend Fahrt macht. Wird sie zu langsam, sprechen die Ruder nicht mehr an.



Foto links und rechts : Nicht nur auf der Straße, sondern auch im leichten Gelände mußte Opa sein V7 Gespann testen

Der erfahrene Mann hört es am Klang der Fahrtgeräusche, wenn das Flugzeug zu langsam wird. Natürlich hatten wir einen Fahrtenmesser im Cockpit, aber wenn wir nur den im Auge hatten, vergaßen wir bestimmt irgend eine andere wichtige Tätigkeit. Weil uns die Erfahrung fehlte, merkten wir immer erst dann, daß wir was falsch gemacht hatten, wenn die Ruder schwammig wurden oder das Flugzeug unvorhergesehene und nicht beabsichtigte Figuren flog.

Zum Glück für uns war das Grunau Baby gutmütig — es stabilisierte sich von alleine, wenn man Knüppel und Pedale selbst überließ. Voraussetzung war allerdings, daß man erstens merkte, was los war und zweitens noch ausreichend Höhe hatte. Wenn einem ein solcher Schnitzer bei einer Höhe von nur noch 50 bis 60 Metern passierte, gehörte schon sehr viel Glück dazu,

ohne Bruch davonzukommen. Es spricht für die Fähigkeiten unseres Fluglehrers, daß unsere Gruppe von 20 Mann nur ein Flugzeug im Laufe des Lehrgangs zerschmissen hat (selbstverständlich hat auch unsere hervorragende fliegerische Beigabung dazu beigetragen!)

Später bei der Motorfliegerei, von der ich auch noch die Anfangsgründe studieren durfte, fühlte ich mich wohler. Da gab’s ‘nen Gashebel, mit dem man auf die Fahrt Einfluß nehmen konnte, und vor einem brummte ein Motor und vermittelte den Einruck der Kraft, die das Flugzeug vorwärts zog. Doch nun genug davon, hoffe keinen gelangweilt zu haben. Motorradfahren und Fliegen haben manches gemeinsam, und ich kann mir gut vorstellen, daß mancher Motorradfahrer gerne den Sportfliegerschein machen würde.

Eigentlich wollte ich ja von dem Bundeswehr - Übungs-

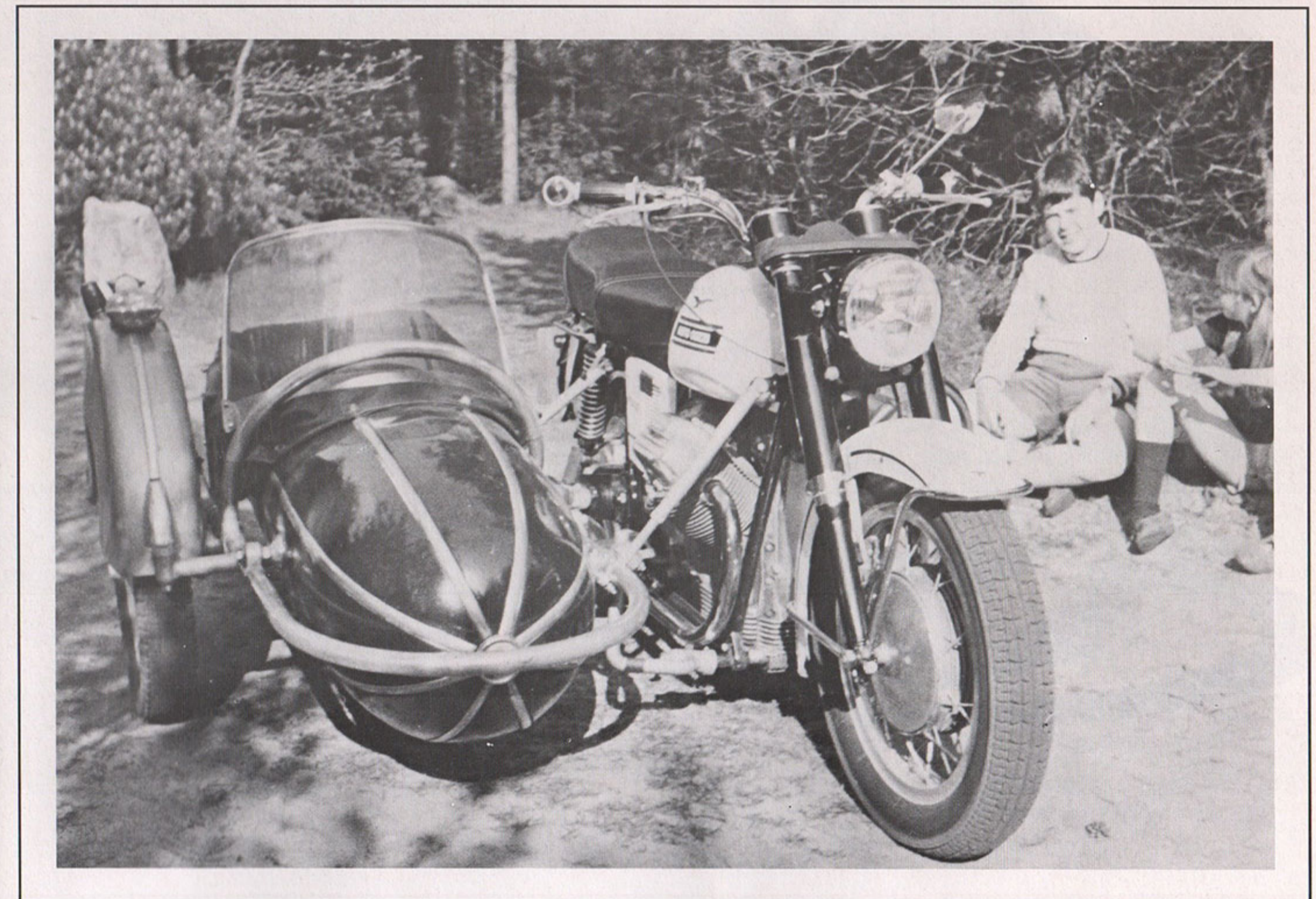
platz erzählen. Kommt mit etwas Verspätung. Wenn ich mich also lange genug an den Segelfliegern erfreut hatte, machte ich mich auf, um das zu tun, was ich ursprünglich wollte. Nämlich vorsichtig ein wenig im Gelände herumkriechen. Mit der entsprechenden Zurückhaltung, die bei einem Straßengespann mit einem Leergewicht von sieben Zentnern notwendig war.

Wenn ich das Gerät in ein deftiges Sandloch gepolkt hätte, wäre wohl ein mittlerer Kranwagen nötig gewesen, um es wieder auf festen Boden zu zerren. Aber auch bei ruhiger Fahrweise macht die Sache viel Spaß. Das Gelände bestand aus lauter kleinen Hügeln und Tälern. Einige Täler waren tückischerweise am Boden mit Wasser bedeckt, was man oft erst im allerletzten Augenblick bemerkte, weil die Sicht versperrt war. Hindurchfahren verbot sich aus zwei Gründen.

Einerseits bestand die Möglichkeit, daß das Wasser die Luftfilter überfluten könnte, andererseits lag mir gar nichts daran, den Rest des Tages damit zu verbringen, das Gespann mit dem Dampfstrahler zu reinigen.

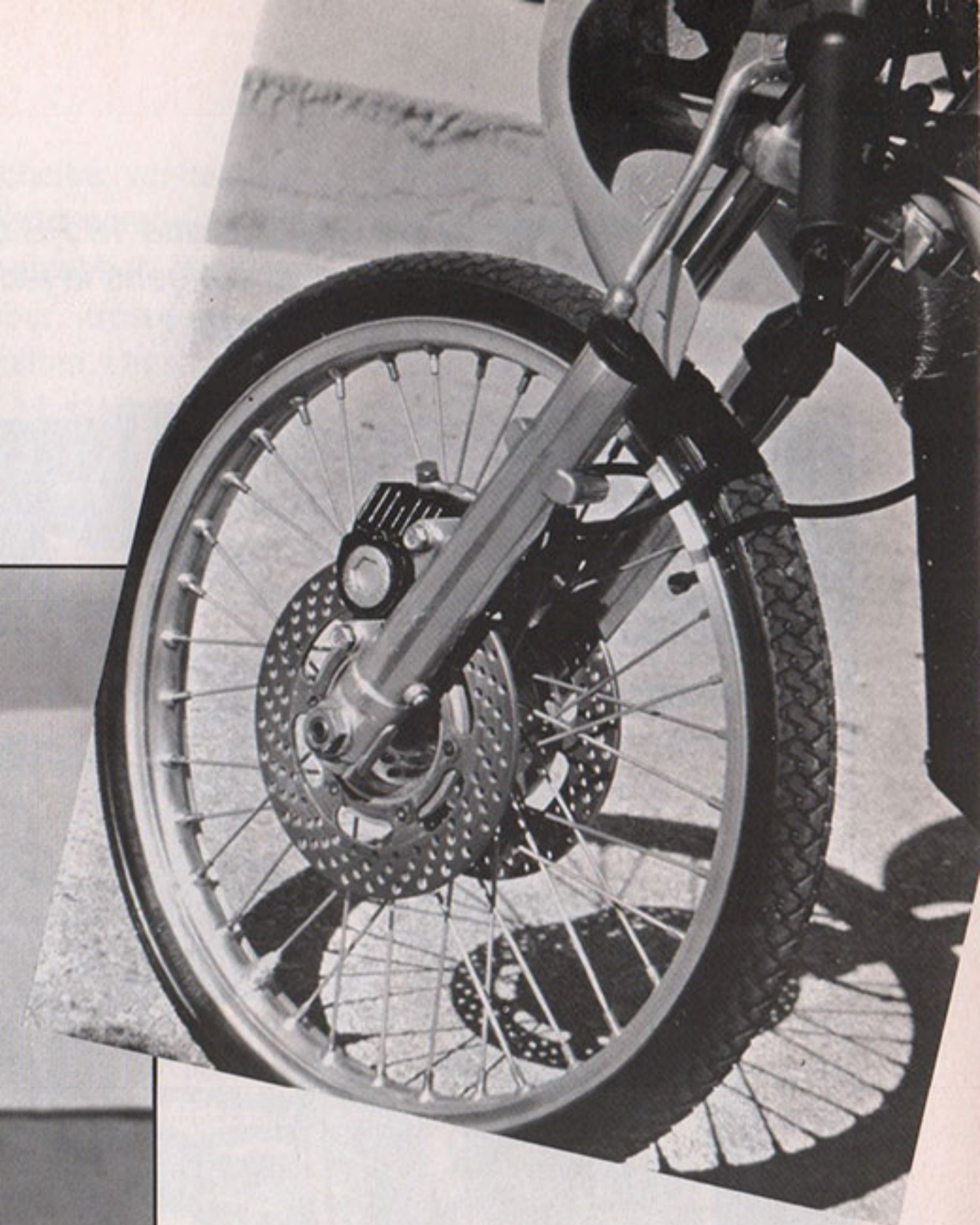
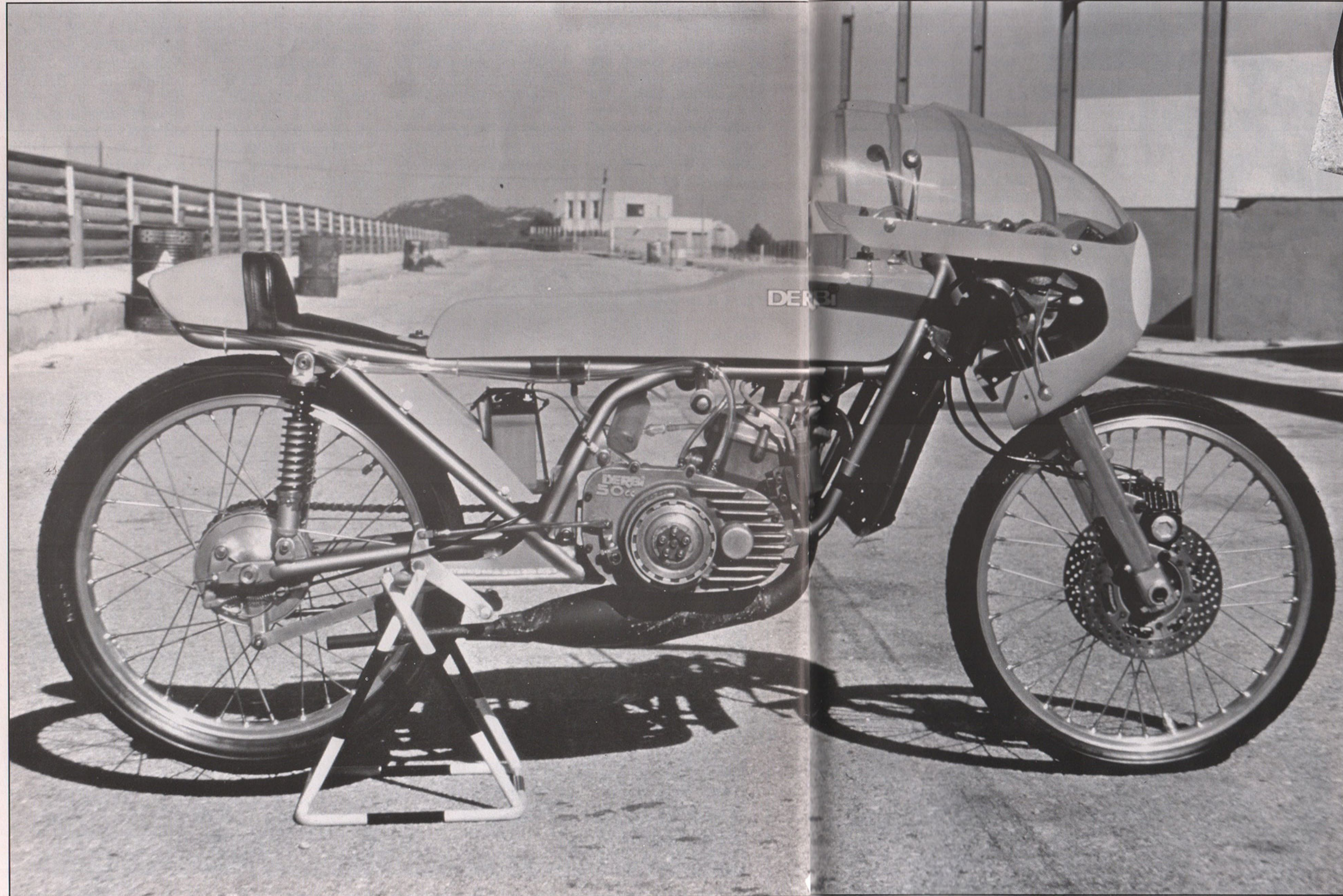
Da stand man dann, vor einem das unergründliche Schlammloch, rechts und links steile Hänge. Wie kriegste die verdammten sieben Zentner jetzt rückwärts den Hang hinauf? Mit 20 bis 30 mal hin und her war’s schließlich geschafft, und warm war dir auch geworden. Ebenso konnte es statt eines Wasserlochs eine riesige Fläche Pulversand sein, vor der man plötzlich stand. Man war eben, wenn man den ausgefahrenen LKW- und Panzerspuren folgte, dauernden Überraschungen ausgesetzt.

Text und Fotos :
Opa Hentze
(Wird fortgesetzt)



Derbi 50 ccm

Angel Nieto Replika



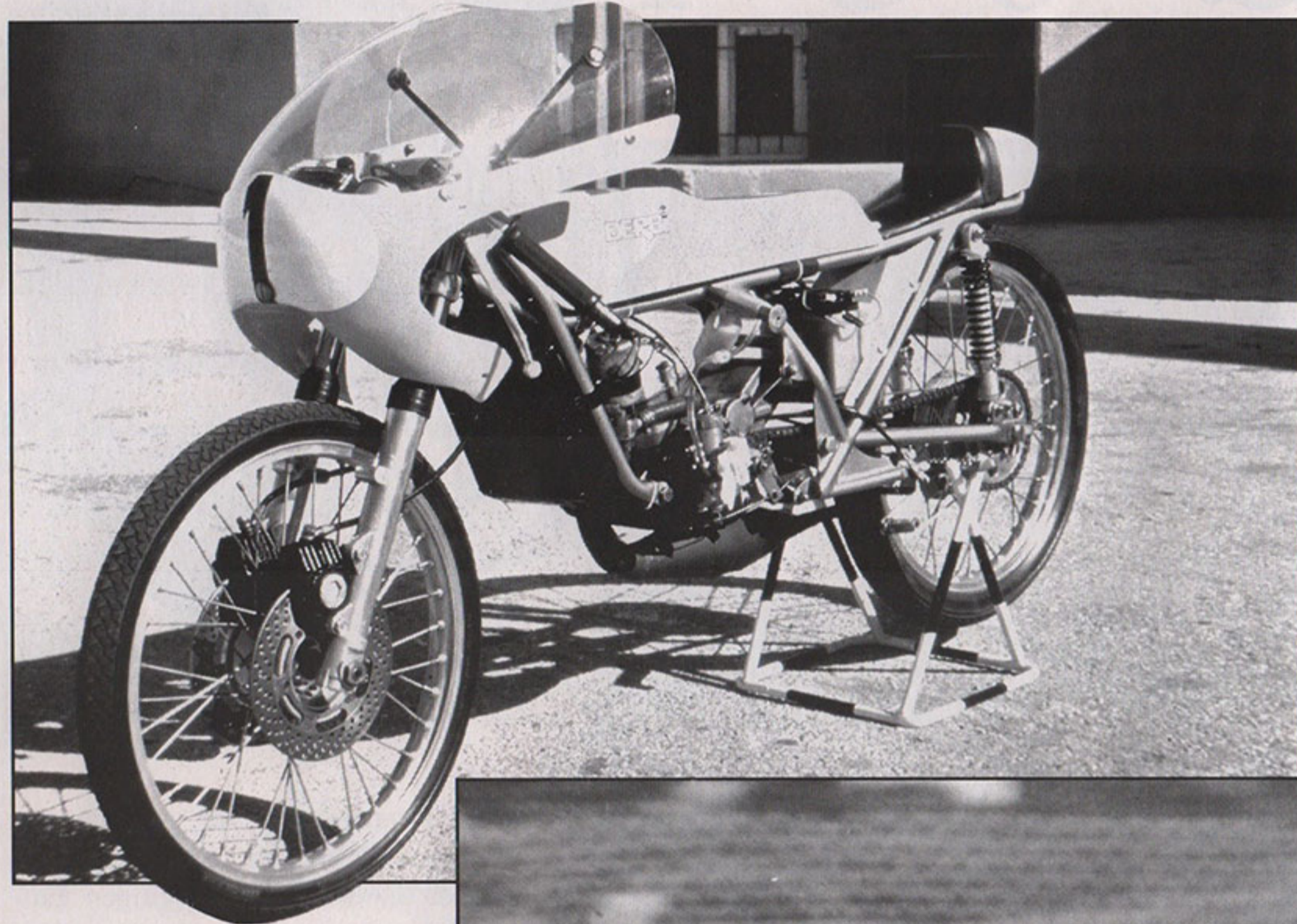
Die Rennerei in der sogenannten Schnapsglasklasse hat in den vergangenen 15 Jahren einen gewaltigen Entwicklungssprung durchgemacht. Dies zeigte sich bei einem Testtag im spanischen Calafat, wo ich die Gelegenheit hatte, einen famosen 50 ccm Derbi-Renner zu fahren. Mein Freund und Team-Gefährte bei Klassik-Rennen Joaquin Folch hatte diese Maschine erst kurz vorher total neu aufgebaut und überließ sie mir für ein paar wilde Runden.

Das Motorrad entstammt einer Serie von 100 geplanten sogenannten "Angel Nieto Replika", die Derbi Ende 1972 auf Initiative des spanischen Motorsportverbandes auf Band legte, und der legendäre Benjamin Grau gewann mit unserem Testobjekt von 1973-1975 die spanische 50 ccm-Meisterschaft in Serie. Laut Paco Tombas wurden allerdings nur 85 Maschinen tatsächlich gebaut. Unsere Testmaschine hier trägt die Motor-Nummer CC 153. CC steht für Carreras Cliente = Kundenrennmaschine.

Foto links : Spanisches Fliegengewicht der Schnapsglasklasse

Foto oben rechts : Die Bremsen sind so wirkungslos wie ein Stück Holz

Foto unten : Das Original hatte 18 PS bei 15.500 U/min (das sind übrigens in jeder Sekunde 258 Umdrehungen) !



Obwohl die Replika technisch weitaus weniger Ähnlichkeit mit der Werks-Rennmaschine von Angel Nieto hat, als zunächst von Derbi angekündigt wurde, bildete die kleine Maschine fast ein ganzes Jahrzehnt lang das Rückgrat in der 50 ccm-Klasse auf der iberischen Halbinsel und brachte Fahrern wie z.B. Ricardo Tormo oder den Gali-Brüdern große Erfolge ein. Um die Kundenmaschinen wettbewerbsfähig zu machen, war allerdings ein beträchtlicher Grad an Tuning und Weiterentwicklung vonnöten. Benjamin Graus 50er hatte wohl nicht zuletzt wegen seiner engen Kontakte als 125er- und 250er-Derbi-Werksfahrer immer das Nonplusultra an Replika-Teilen intus, und trotzdem gab's noch große Unterschiede zu Nietos 1972er Weltmeistermaschine. Nietos Renner hatte einen wassergekühlten liegenden Einzylindermotor, der in seiner letzten Version ca. 18 PS leistete, und die Maschine war gewichtsmäßig total optimiert.

Die Nieto-Replika wurde von einem luftgekühlten Einzylindermotor mit fast senkrecht stehendem Zylinder befeuert und war äußerst robust konstruiert.

Ben Grau erhielt seine 50er von Derbi als Lohnersatz, und bevor ihm diese Maschine zum ersten 50ccm-Titel verhalf, hatte er mit Unterstützung des Werkteams schon eine Menge Modifikationen vorgenommen.

In den folgenden Jahren erhielt diese Maschine dann auch den wassergekühlten Motor mit überarbeiteten Kanälen, es wurden Scheibenbremsen, ein Mikuni-Vergaser mit größerem Durchlaß als die serienmäßige IFA-Einheit, eine verbesserte Motoplat-Zündung und ein Werksauspuff montiert. Nachdem Grau mit der Maschine

seinen dritten Titel gewonnen hatte, verkaufte er sie, und sie wurde auch weiterhin bei lokalen Rennveranstaltungen eingesetzt. Joaquin Folch erwarb die Maschine vor drei oder vier Jahren in einem völlig heruntergekommenen Zustand, und unser Testtag hier in Calafat war der erste Auftritt nach der gründlichen Restauration.

Vor zehn Jahren fuhr ich ein paarmal eine rauhe Doppelnocken-Honda Viertakt 50er, aber es war überhaupt kein Vergleich mit der Herausforderung, diese zierliche und spindeldünne Derbi mit dem Leistungsband einer Rasierklinge um den Kurs zu treiben. Es gab zu Beginn einige Vergaserprobleme, die Paco Tombas teilweise abstellen konnte, bevor er sich auf eine

Testrunde begab. Als er zurückkam, meinte er nur, da wäre ein riesiges Leistungsloch, und die Operation, dieses zu beseitigen, würde wohl viel länger dauern, als wir noch Zeit zur Verfügung hätten. Fahrbar sei das Motorrad allerdings.

Joaquin stülpte sich die alte Halbschale über und drehte ein paar Runden. Danach war ich an der Reihe. Ich hatte direkt vorher einige Runden auf Jorge "Aspar" Martinez' 80 ccm-Weltmeistermaschine gedreht - der Unterschied hätte kaum größer sein können. Als ob man von einer Yamaha OW 81 auf eine Manx Norton steigt. Trotz des kürzeren Radstands ist die Sitzposition auf der 50er viel gestreckter, und ich konnte sogar meinen Kopf hinter der Ver-

kleidungsscheibe verstecken - auf Aspars 80er unmöglich. Die 50er ist unglaublich dünn und schmal, aber trotzdem sehr niedrig gehalten. Du sitzt förmlich in der Maschine drin, und meine Knie und Ellenbogen hatten auf dem ehemals Grauschen Motorrad regen Kontakt. Ganz im Gegenteil dazu die 80er mit ihrem aufrecht stehenden Mono-Hinterradfederbein. Auch wenn man sich nur mit der halben Leistung der 50er davonpackt, ist der Krafteinsatz wesentlich effektiver.

Die mickrigen Reifen auf der 50er verleiten einen dazu, mit möglichst wenig Schräglage in Kurven nicht die spärliche Reifenhaftung auszukosten und so wenig wie möglich Rollwiderstand aufzubauen. Auch sonst

erfordert die 50er weit mehr Geschicklichkeit und Konzentration als die 80er, gerade wegen der fast wirkungslosen Scheibenbremsen, die eher mit einem Stück Holz zu vergleichen waren. Ich dachte zunächst, daß die Klötze veraltet wären, was jedoch nicht stimmte. Meine erste Ducati 750 SS hatte vor zehn Jahren die gleichen wirkungslosen Scarab-Bremsen. Erst ein Lockheed-Bremsenkitt ließ mich damals verstehen, warum sich so viele Leute über die miesen Bremsen der großen Ducs aufregten.

Ähnlich groß wie bei den Bremsen ist auch der Unterschied bei der Hinterradfederung zwischen 50er und 80er. Die Stereo-Dämpfer mit dreifach verstellbarer Federvorspan-

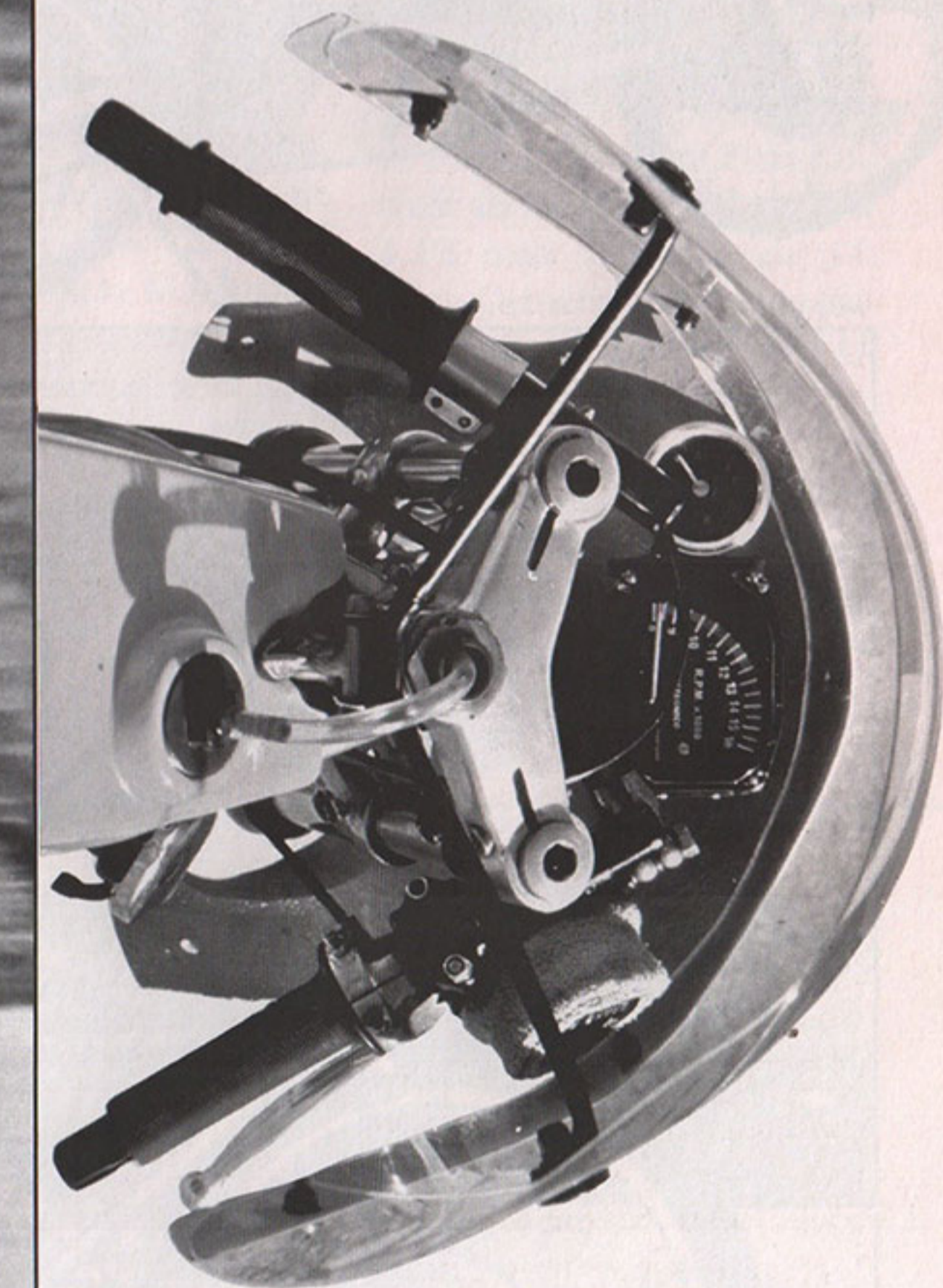
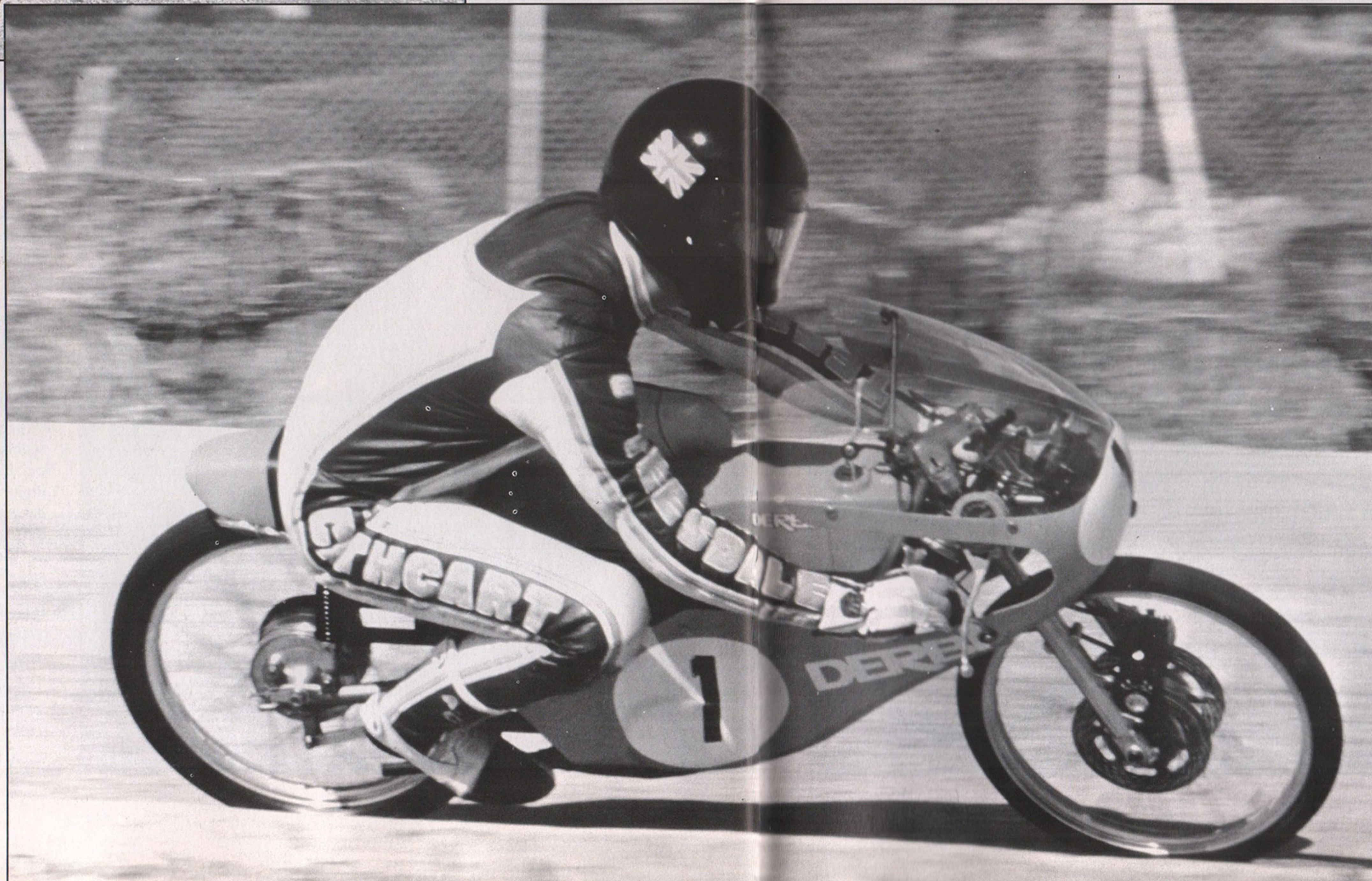


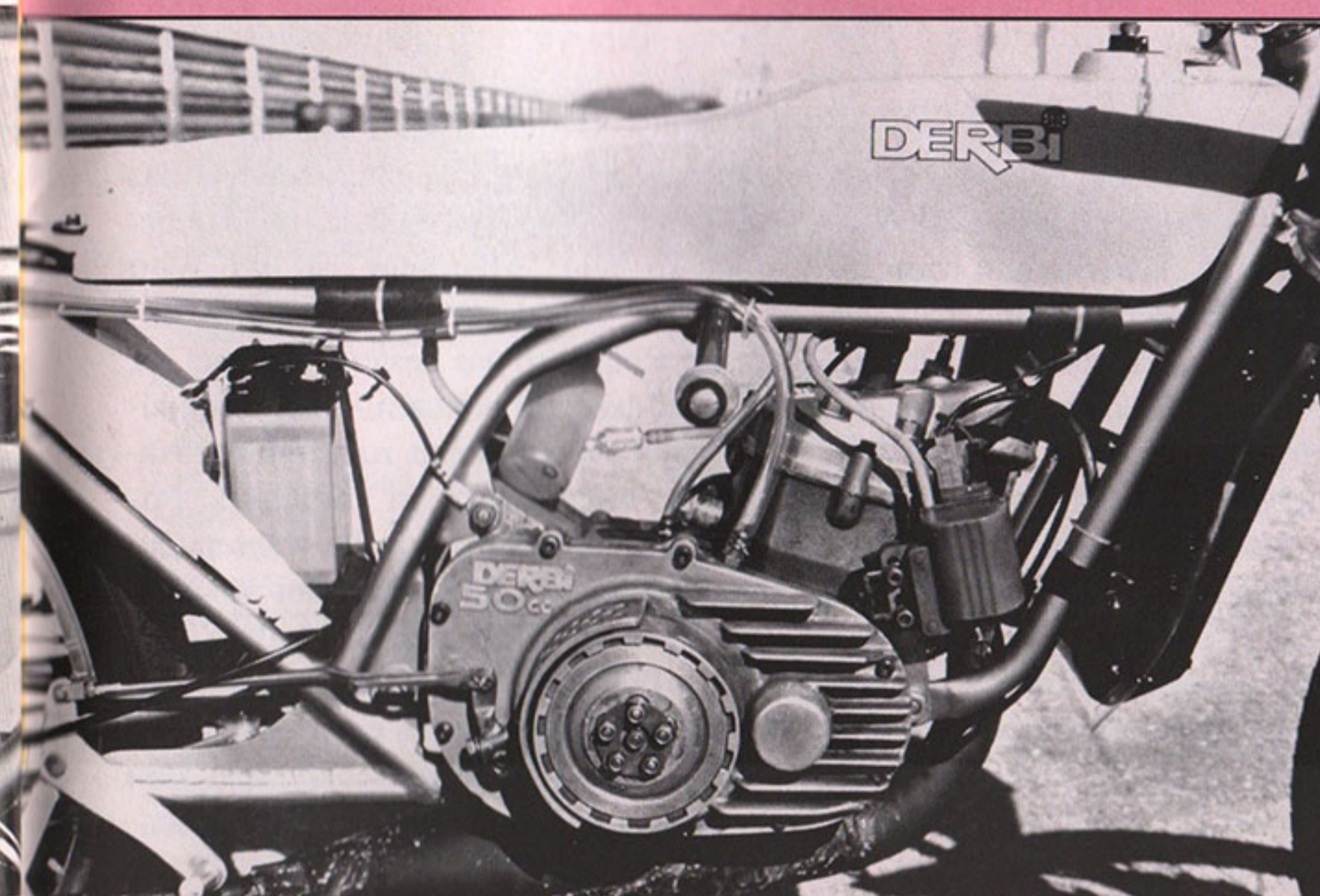
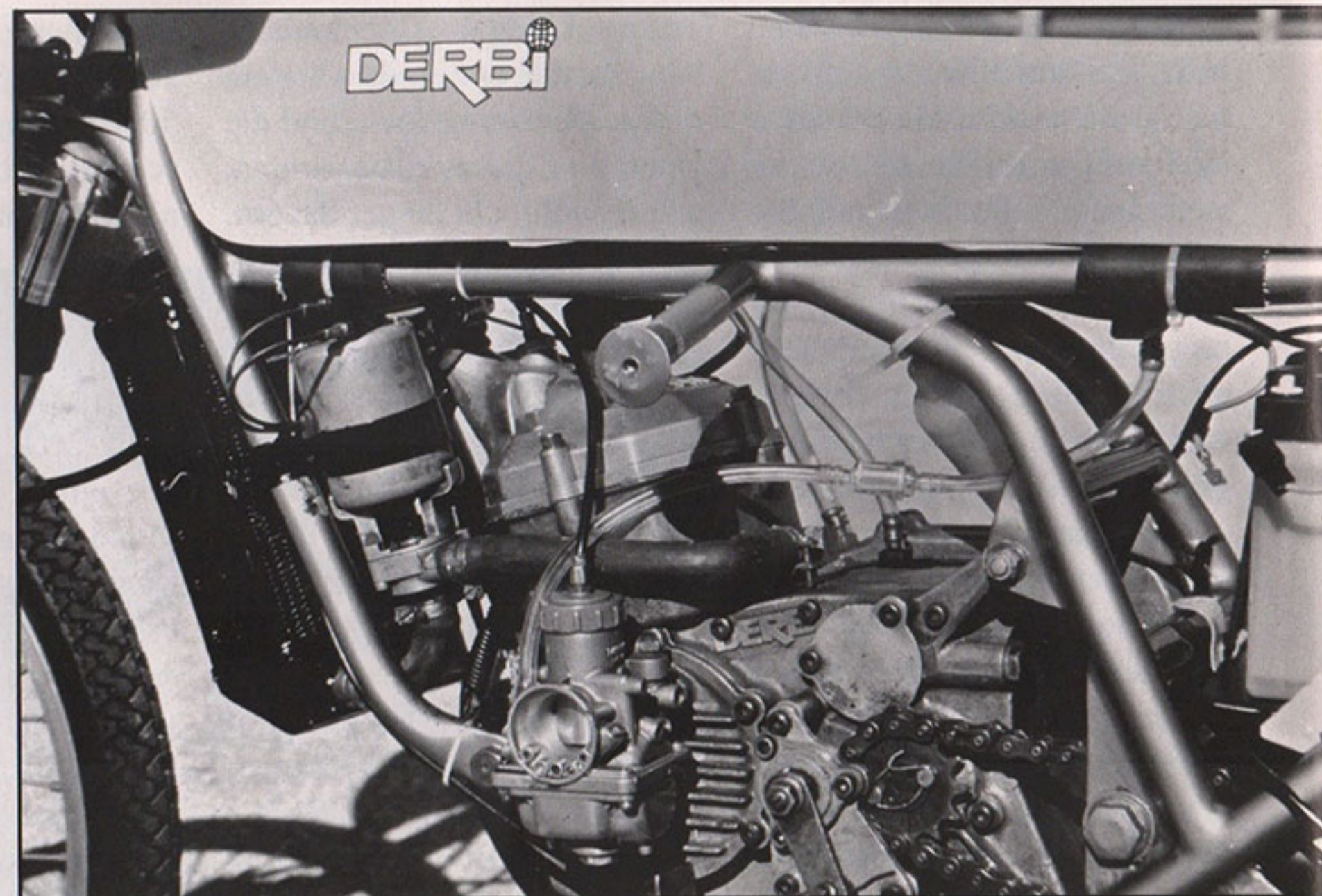
Foto oben : Kröber war in den Siebzigern auch in Spanien ein Begriff

Foto links : Knie und Ellenbogen pflegen auf diesem kleinen Flitzer regen Kontakt

nung der 50er Derbi sind wirklich Lichtjahre vom Ansprech- und Fahrverhalten des an der 80er verbauten White-Power-Monofederbeins entfernt. Ich war total erstaunt, wie viele neue Buckel ich im Kurs von Calafat mit der 50er entdeckte. Auch ein Versuch mit der weichsten Einstellung brachte keine Besserung. Die Maschine hüpfte weiter über den Kurs wie ein wildgewordener Springbock, und nach jedem Sprung gab's 'ne beinharte Landung.

Foto rechts : Der Motor der Replika entspricht nicht dem Original. Hat auch (nur) 17 PS

Foto unten links : Die zahme Version mit luftgekühltem Motor und Duplexbremse



Das 6-Gang-Getriebe wird mit dem rechten Fuß geschaltet. Und das bei einem Drehzahlband wie eine Rasierklinge

halten (Maximal-Leistung und Drehmoment liegen bei der gleichen Drehzahl an, das sagt schon sehr viel über die Charakteristik), und man muß sich gleichzeitig mit dem zwar leichten Handling, aber auch der beinharten Pseudofederung der zierlichen Maschine arrangieren, während man flach auf dem langgestreckten Tank liegt und seine Hemmungen bekämpft.

Eines ist in den vergangenen 15 Jahren gleichgeblieben: beide Maschinen müssen mit Einsatz gefahren werden, nur eben mit dem Unterschied, daß die 80er Derbi es dem Fahrer wesentlich leichter macht als die ältere 50er. Die eine ist benutzerfreundlich, die andere nicht.

Ich habe aber wohl kaum Grund zum Murren, denn irgendwann werde ich doch noch alle Nerven zusammennehmen und Hugh Anderson nach 'ner Testrunde mit seiner Exwerks-50ccm-Zweizylinder Suzuki RK 66 fragen. Die wiegt zwei Kilo mehr als die Derbi, hat auch ca. 2 PS mehr Leistung, ein 14-Gang-Getriebe und ein nutzbares Drehzahlband von 850 U/min. Alles ist eben relativ.

*Text: Alan Cathcart
Fotos: Alan Cathcart,
Claudio Boet
Übersetzung: Ducsi*

Wenn man das Reifenli mit einmal außer acht läßt, so kann man der Maschine ein gutes Handling attestieren. Offensichtlich hat Derbi bei der Konstruktion des offenen Stahl-Gitterrohrrahmens ein gutes Händchen gehabt. Und als wäre das alles zusammen-

genommen noch nicht genug, um sich damit herumzuplagen, verlangt auch noch der Motor absolut volle Konzentration, um ein Überdrehen zu verhindern, und es erfordert ein flinkes Händchen an der Kupplung, wenn man aus langsamen Ecken wie z.B. der Haarnadelkurve oder der Schikane in Calafat heraus-

das Motörchen im Drehmomentbereich halten will.

Die durch das rechtsgeschaltete 6-Gang-Getriebe vorgegebenen Drehzahlsprünge sind gut gewählt, aber sie können nicht verheimlichen, daß das Leistungsband von 2.500 U/min. sehr schmal ist. Mit dem hier gefahrenen Zylinder liegt das

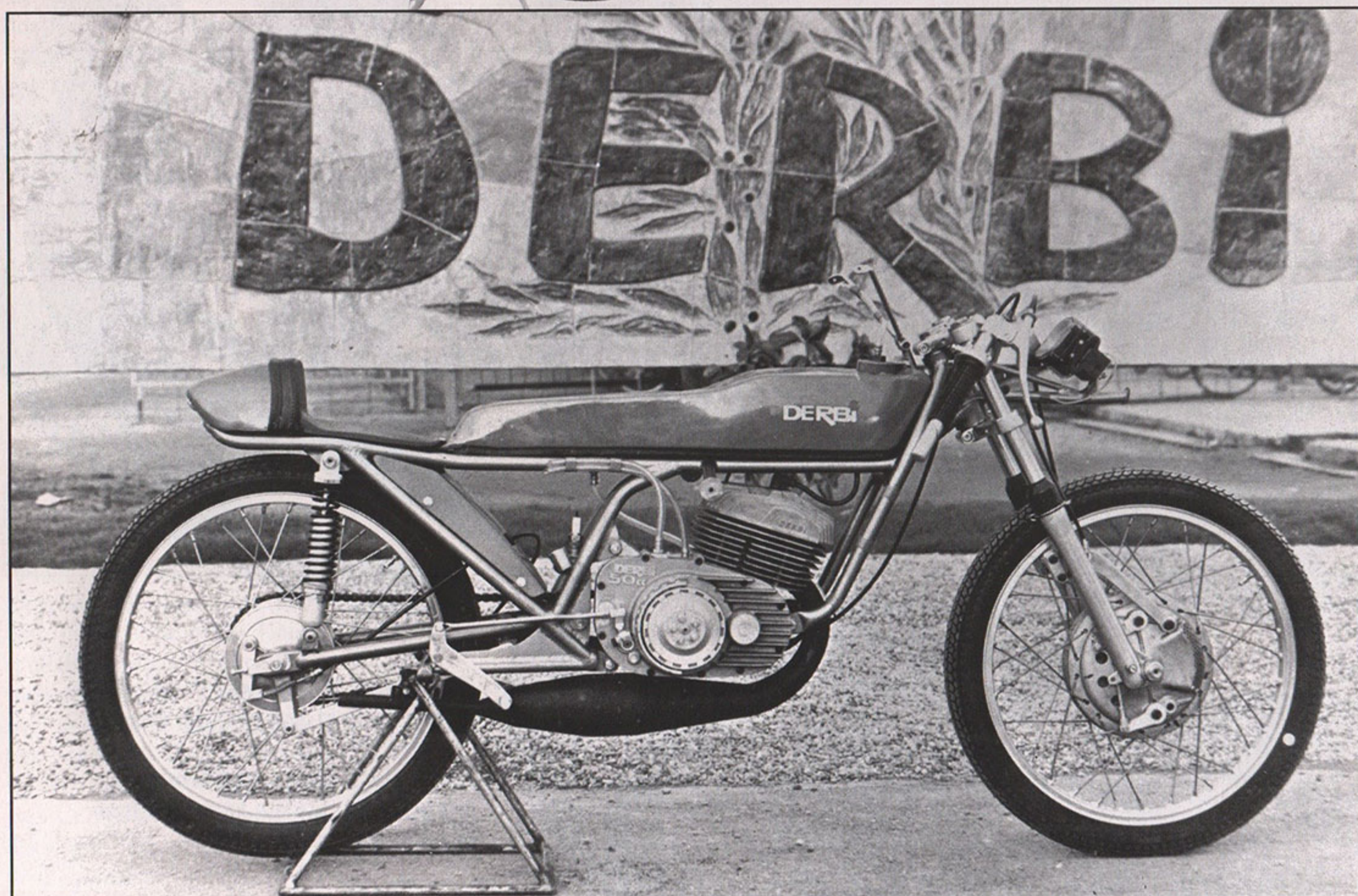
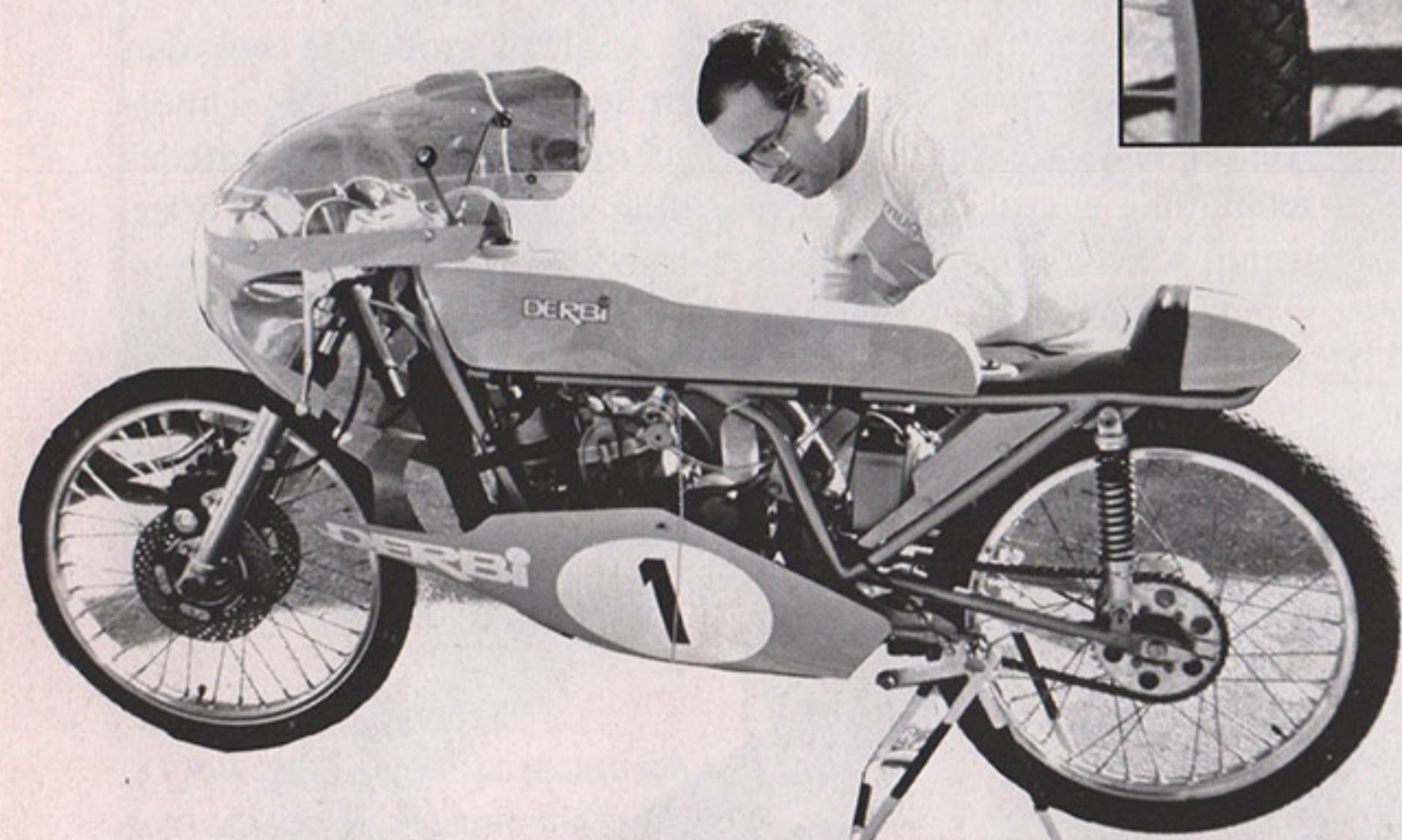
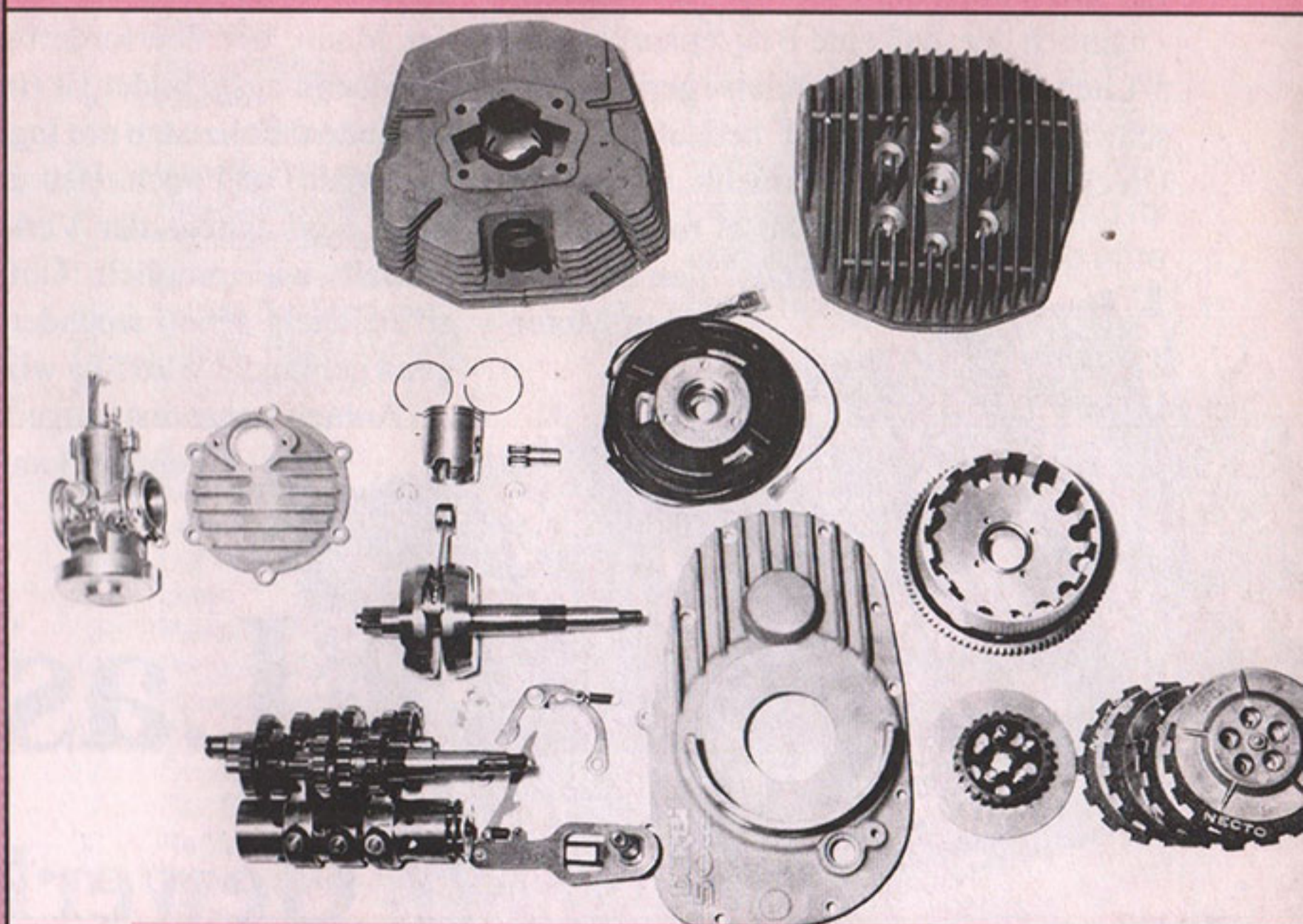
Band zwischen 13.000 und 15.500 U/min. Der Kröber-Drehzahlmesser zeigt zwar auch nur bis 16.000 U/min. an, aber es war kinderleicht, den Motor weiter ausdrehen, und das sei, so Paco Tombas, der schnellste Weg, um die Kurbelwelle zu ruinieren. Das Loch in der Vergaserabstimmung zwang mich

dazu, den Motor zu 14.000 U/min. zu überreden, um ab da wie ein Lichtblitz durch das Leistungsband zu flitzen und dann schnellstmöglich hochzuschalten, damit der Motor nicht überdrehte.

Na ja, meistens hat's ja geklappt. Jedenfalls rannte die Maschine auch nach 15 Runden unter meinem Kommando noch sehr gut, und sie scheint bei weitem nicht so empfindlich zu sein, wie Paco Tombas es annimmt. Man hechelt wirklich die ganze Zeit danach, den Motor im gesunden, aber leistungssträchtigen Bereich zu

Technische Daten

Motor: Drehschiebergesteuerter Einzylinder-Zweitakt, wassergekühlt
Bohrung/Hub: 38x43 mm
Hubraum: 48,77 ccm
Leistung: ca. 17 PS bei 15.500 U/min.
Vergaser: 1x26 mm Durchmesser Mikuni
Zündung: Motoplat CDI-Elektronik-Zündung, kontaktlos
Getriebe: 6-Gang, rechtsgeschaltet
Kupplung: Mehrscheiben-Trockenkupplung
Rahmen: Offener Stahl-Gitterrohrrahmen
Federung: vorn: Teleskop-Gabel "Telesco", Standrohr 30 mm Durchmesser; hinten: Zwei-Armschwinge mit Stereo-Dämpfern
Radstand: 1.225 mm
Bremsen: vorn: hydraulische Doppelscheibenbremse Typ "Scarab", Scheiben-Durchmesser 200 mm; hinten: 140 mm Durchmesser Simplex-Trommelbremse
Räder/Reifen: vorn: 6/67-18 Michelin PZ 2 auf WMO-Leichtmetallfelge mit Drahtspeichen; hinten: 7/81-18 Michelin PZ 2 auf WMI LM-Felge mit Drahtspeichen
Gewicht: 65 kg
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h
Baujahr: 1973
Besitzer: Joaquin Folch, Barcelona (ES)



Panther Modell M 100

Einzylinder-Viertakt, 2-Ventile OHV

Bohrung x Hub : 87 x 100 mm

Hubraum : 598 ccm

Leistung : 23 PS bei 5.500 U/min

Baujahr : 1928 - 1963

