

m
o
t
o
r
r
a
d
g
e
s
c
h
i
c
h
t
e
(n)
62

5. Jahrgang
T10856E

GUMMIKU**H**&

5,90 DM
öS 50 · sfr 5,90

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

PAST

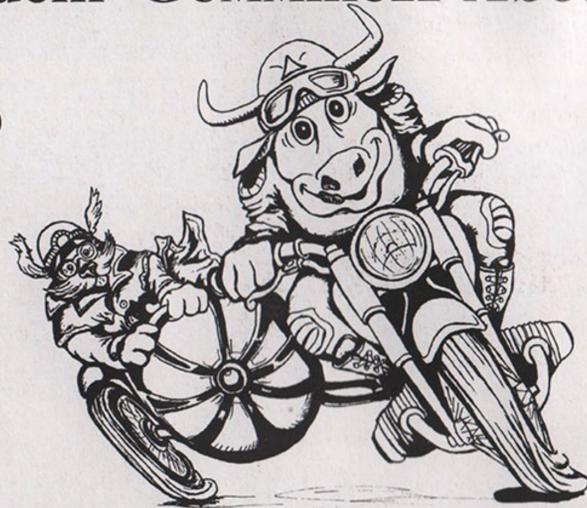
perfect

7 • 1994
15. Juli 1994
bis
14. August 1994



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 Spann- und Fahrtechnik von den 30er bis in die 50er Jahre. Der Autor Obering, Siegfried Rauch, einer der bekanntesten deutschen Zweiradpublizisten, ließ 1955 in diesem Buch keinen Aspekt der damaligen Seitenwagenfahrei 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 -Baarten 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 Gemischauferbereitung 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

Moto Guzzi's S-Klasse:
Fahreindrücke der 750 S im Vergleich zur 1000 S 4

Honda Rennmaschine:
Alan Cathcart fuhr eine **DRIXTON**-Honda mit 500 ccm 40

TECHNIK

DKW Geist in Zwickau:
Jens Kraus informierte sich über den Stand der Zweitaktforschung 20

Neulich in Bremerhaven:
MZ WS 125 Nautic 36

BIKER'S SEELE

Tempo kontra Öko:
David Longstroke zum Thema Geschwindigkeitsbeschränkung 46

RUBRIKEN

Titelbild :
BMW R 24 1

Korrespondenz :
Was die letzten 4 Wochen über unsere Schreibtische lief 13

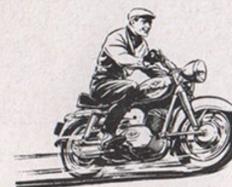
Litera-Tour :
DKW, AUTO UNION, MZ, von Peter Kurze und Christian Steiner 19

Kleinanzeigen :
Such & Find 24

Händlerservice :
Wer verkauft die GP 28

Termine & Treffen 33

Impressum 35



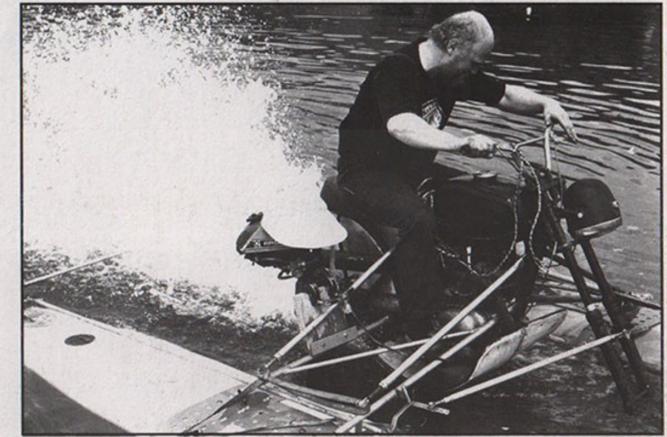
GUMMIKUH & PAST PERFECT AUSGABE 62



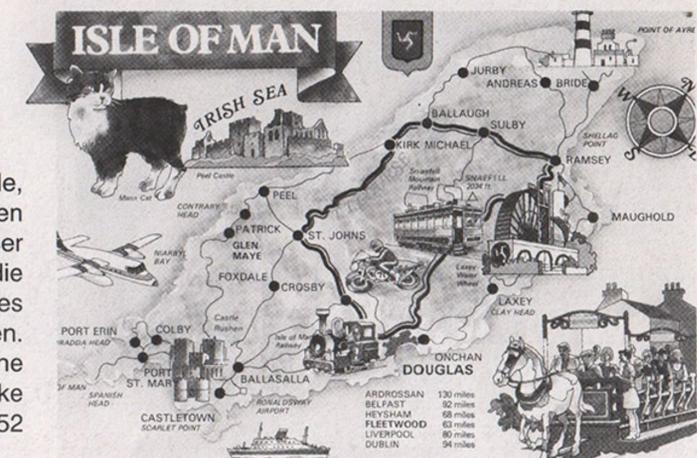
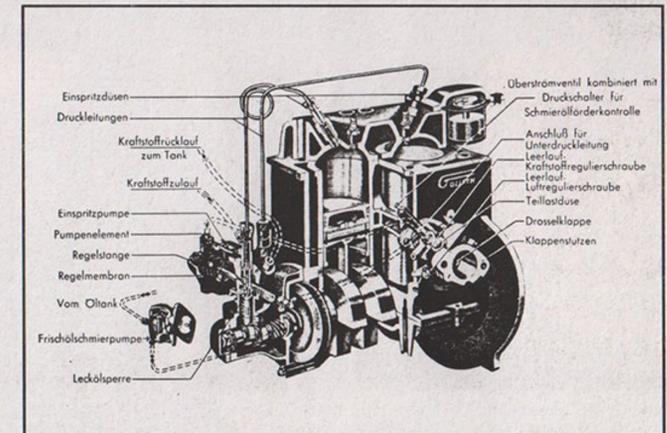
„Neu“ gegen „alt“, Udo Stünkel vergleicht die **MOTO GUZZI 750 S** mit der 1000 S ab Seite 4



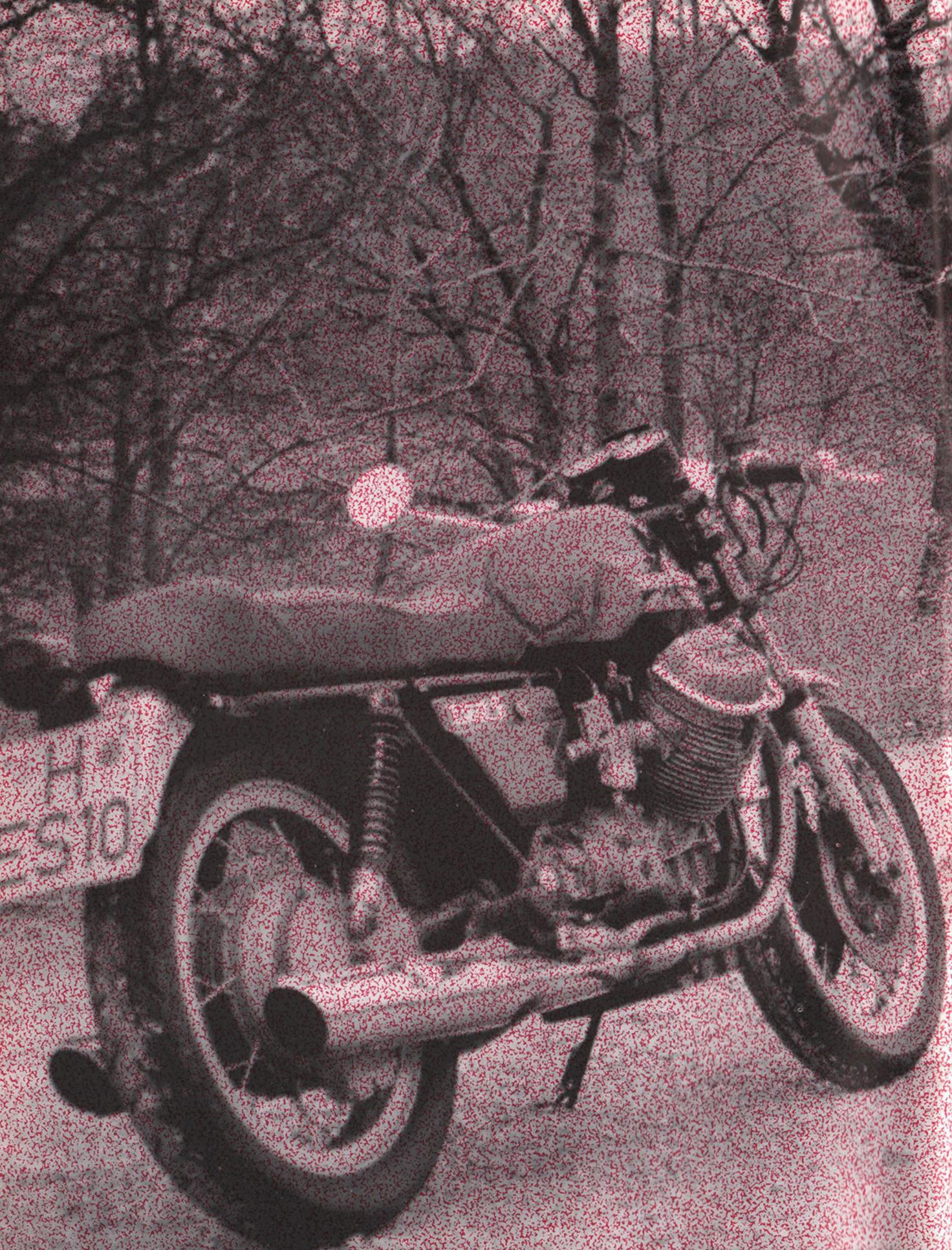
Uwe Tellmann lebt an der Küste. Seine Idee, ein Motorrad zu Wasser zu lassen, liest sich ab Seite 36



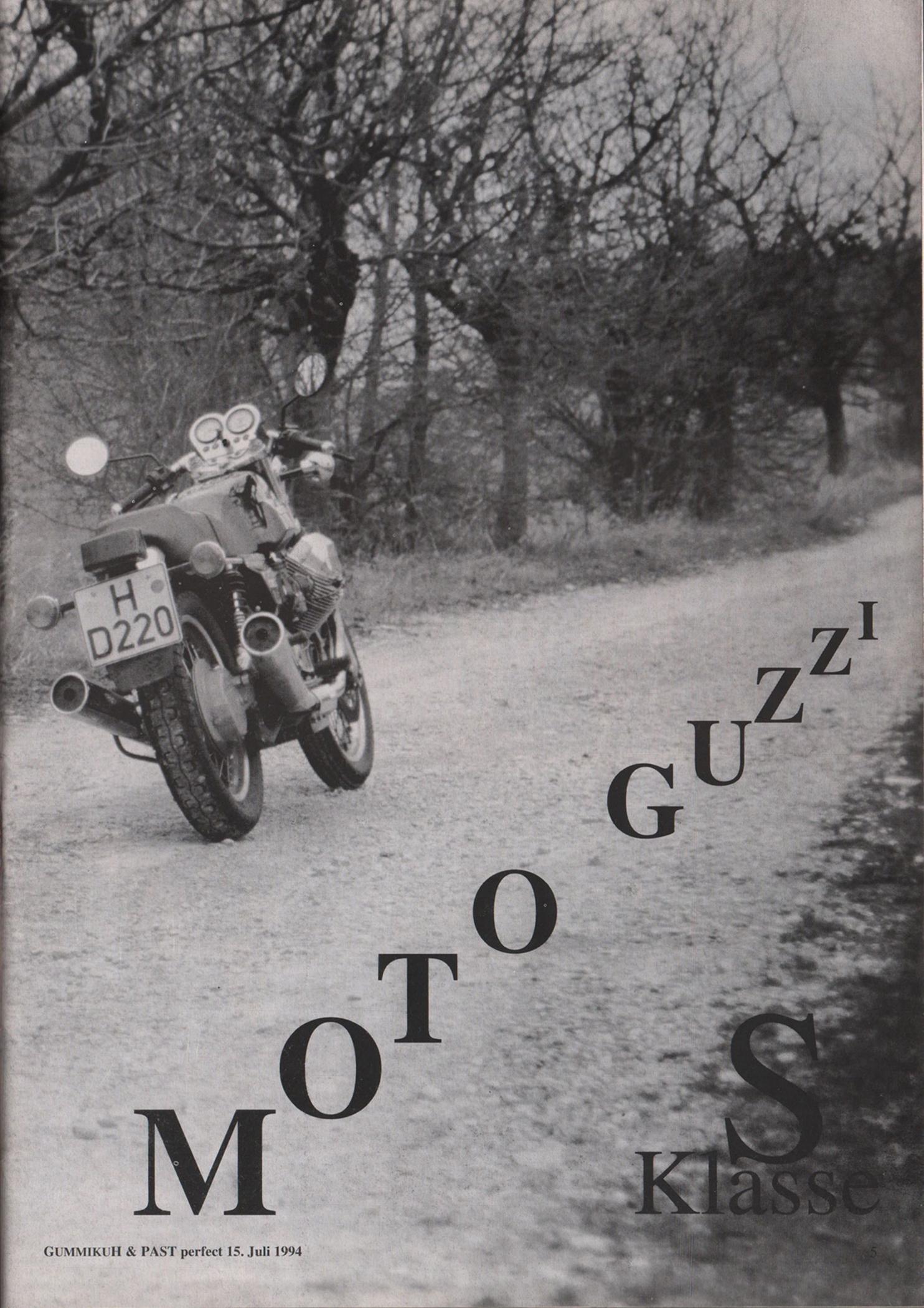
Einspritzer für Zweitaktmotoren, die Alternative für Emissionsminderung? Ein Bericht aus der Hochschule Zwickau ab Seite 20



Gruß an alle, stand hinten auf dieser Postkarte, die wir von Ames bekamen. Seine Eindrücke ab Seite 52



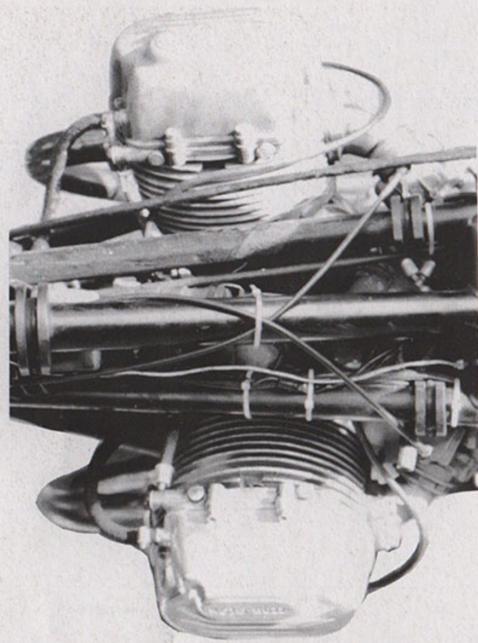
Fahreindrücke der 750 S im Vergleich zur 1000 S



MOTO
Klasse
G U Z Z I

GUMMIKUH & PAST perfect 15. Juli 1994

Wie im Straßenverkehr:
Rechts vor Links.



1969 stellte der Graf Domenico Agusta zwar die erste italienische 750 S auf die Räder, doch dieses Fahrzeug war für den größten Teil der Kundschaft ebenso unerreichbar, wie die Rennmaschinen der Hubschrauberfirma aus Gallarate für japanische Werksteams einige Jahre zuvor.

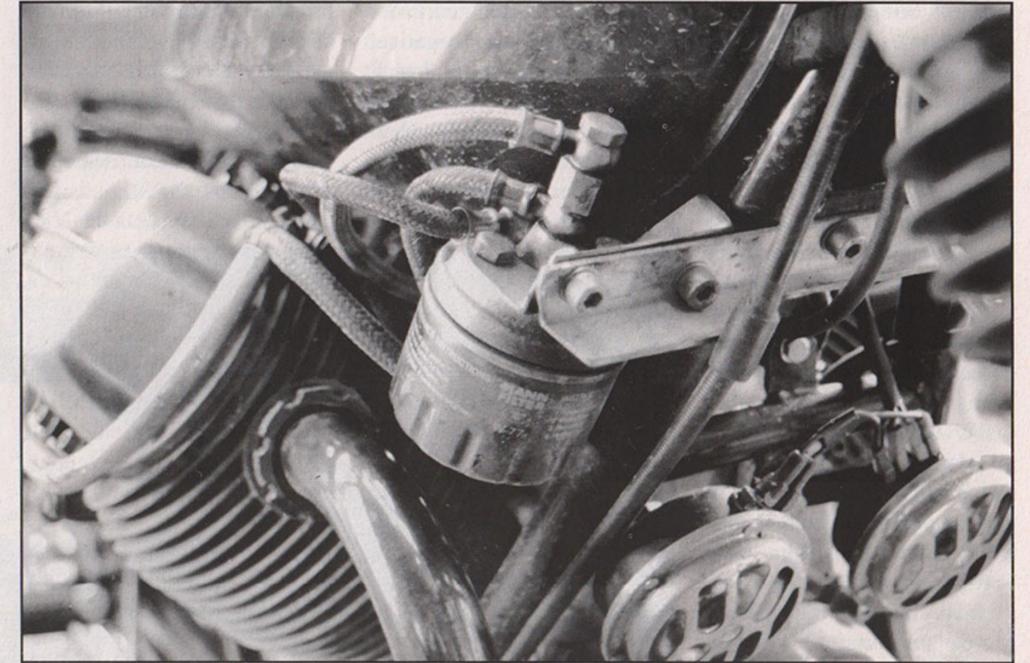
Bislang waren die markanten Zweizylinder (oder hat schon mal einer einen „echten“ V-7 Motor gesehen?) aus Mandello als unverwüsthliche Behörden- und Langstreckentrecker berühmt geworden. Versuchsreihen der italienischen Polizei hatten ebenso wie ausführliche Autobahntests deutscher Importeure und Elefantentreiber den

Maschinen nichts anhaben können - Klacks erklärte die V 7 werbewirksam zum langersehnten „Büffel“ (siehe GUMMIKUH 54).

Zu Beginn der siebziger Jahre wurde es in der Dreiviertel-Liter-Klasse schon etwas lebhafter: Honda war seit 1969 der Überflieger, Kawasaki und Suzuki hatten ihre Dreizylinder im Programm, Norton hatte die alte Atlas inzwischen als Commando aufgemöbelt, Triumph und BSA boten Tridents und Rockets an, in Deutschland erwartete man gespannt eine R 75/5 S als sportliche Variante der barocken Bajuvarin. In Italien tat sich bei einigen Herstellern was: die echte Treckerfirma Laverda baute seit genau

mer Zeit einen Twin und stellte schon einige Jahre einen Prototyp einer Ein-Liter-Dreizylinder vor. Ducati hatte mit einem interessanten V-2 großes Interesse erweckt und bereitete die Serienfertigung vor.

Im Jahre 1971 wollte die Firma Moto Guzzi es allen beweisen, daß man mit einem Betonmischer auch Rennen fahren konnte. Auf dem Le Mans-Kurs wurden einige Vorserienmaschinen der V 7 Sport für das 24-Stunden-Serienmaschinenrennen „Bol d'Or“ an den Start gebracht - und mit recht gutem Erfolg auch ins Ziel. Zwar ging der „Goldpott“ an eine BSA Rocket-3, doch konnten die Ingenieure vom Comer See zufrieden sein: vier von fünf ge-



starteten Maschinen hielten durch, eine blieb die ersten zehn Stunden in Führung und kam schließlich als dritte, eine weitere als sechste ins Ziel. Grund genug, auf der 1971er Motorradausstellung in Milano die Serienversion dieser Rennmaschine vorzustellen.

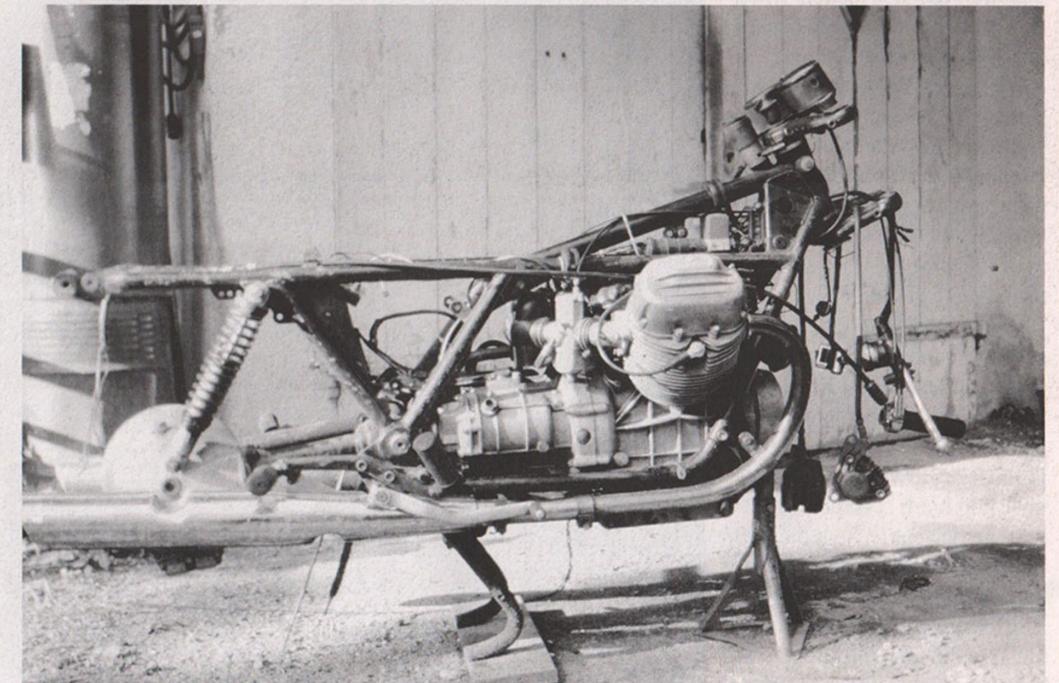
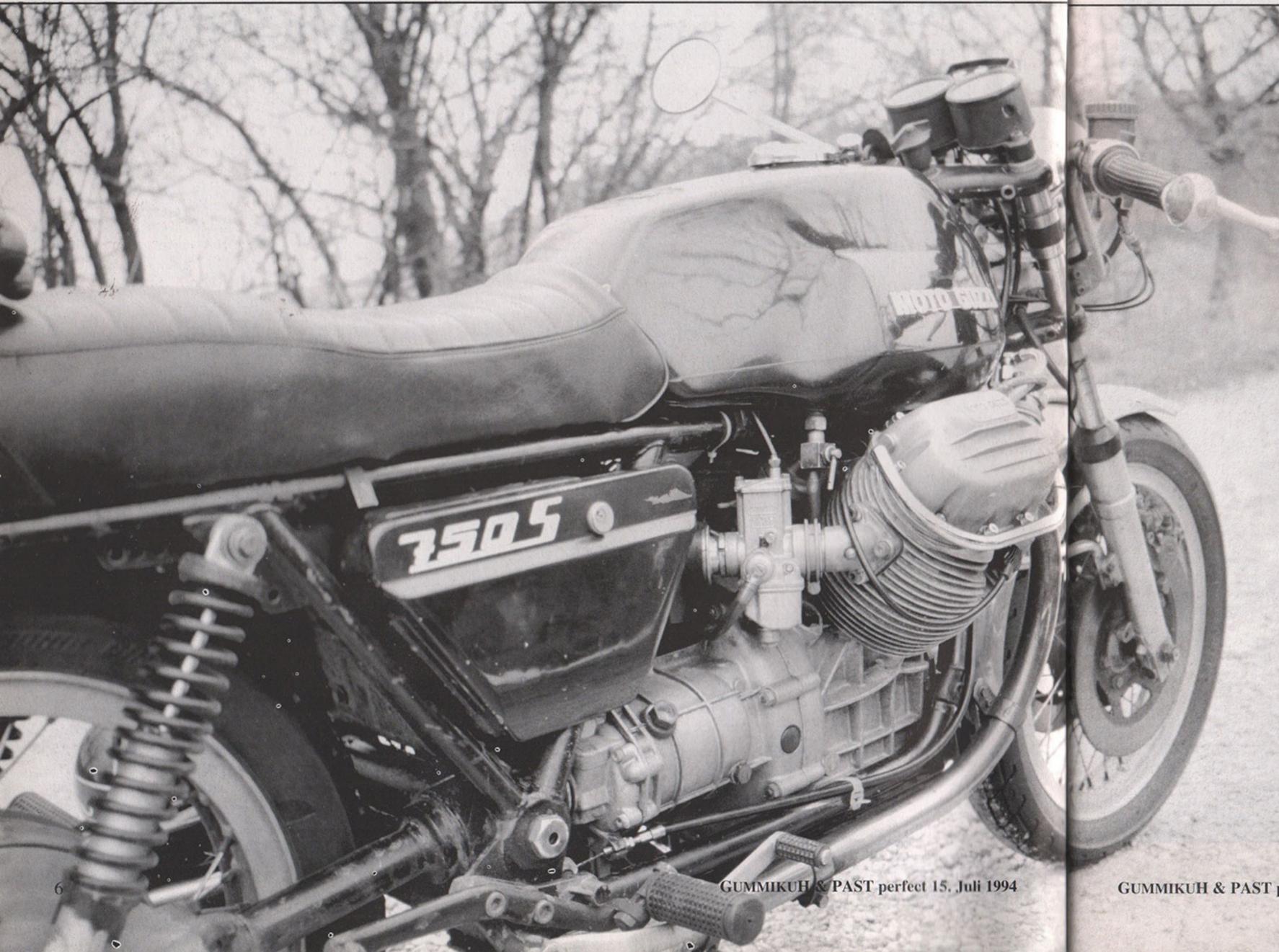
Die V 7 Sport schlug ein wie eine Bombe, sie wurde von italienischen Motorradjournalisten trotz großer Konkurrenz zum Motorrad des Jahres gewählt.

Klacks testete 1971 einen dieser „Blitzbrummer“, wie die V 7 Sport von ihm benannt worden war. Es war eine Maschine aus der ersten Serie, mit rot lackiertem Rahmen und Sicherungskasten-Beleuchtung, außerdem hatte sie das alte Antriebsgehäuse ohne Ölwanne. Noch mehr Lob als der bärenstarke kultiviert laufende Motor erntete das Fahrwerk aus geraden Rohren. Es war wesentlich steifer als der alte V 7 Rah-

Oben: Da der Motor werkseitig keinen Feinfilter besitzt, baue man ihn selbst an, aber bitte nicht neben den Krümmer.

Unten: Der Rahmen ist vom Vorgängermodell V 7 Sport übernommen worden.

Links: Im Gegensatz zur V 7 Sport gab's eine Doppelscheibenbremse vorn, eine geänderte Getriebeübersetzung und eine Kette für den Nockenwellenantrieb.



men mit weit ausladenden doppelten Unterzügen. Man konnte damit im Vergleich zu anderen gleichstarken 750ern um einiges schneller um verwinkelte Kurven und über schlechte Straßen fahren.

Um die Maschine niedrig zu halten, wurde die Lichtmaschine von oben auf den vorderen Kurbelwellenstumpf verlegt. Die alte mit Keilriemen angetriebene Auto-Lima leistete 300 Watt, die neue aus der /5er BMW bekannte Bosch-Lichtmaschine nur noch 180 Watt. Gelegentlich auftretende Kinderkrankheiten ließen manchen Kunden über den technischen Fortschritt ins Grübeln geraten.

Um den eng eingepassten Motor ausbauen zu können, waren die beiden Unterzüge verschraubt, so daß man die gesamte Antriebseinheit nach unten herablassen konnte. Im Motor selbst hat sich auch einiges getan: eine Nockenwelle mit schärferen Steuerzeiten kam zum Einsatz, um das Leistungsband nach oben zu heben, die Zylinderbohrung wurde gegenüber der V 7 Spezial um einen halben Millimeter auf 82,5 mm reduziert, um in der 750er Klasse nicht zu mogeln (748,4 statt 757,4 ccm Hubraum). Von außen war auf den ersten Blick eine Versteifung des Gehäuses durch Rippen zu erkennen.

Hinter dem Motortrumm verbarg sich ein neues Fünf-Gang-Getriebe, das durch schnelles Umbauen der Fußhebel rechts oder links geschaltet werden konnte. Der erste Gang war immer nach oben, die anderen nach unten zu schalten.

Wenn das trocken 206 kg schwere (das ergibt immerhin eine Leermasse von 230 kg) und 70 SAE-PS starke (daraus wurden 62 DIN-PS) Gefährt aus der Höchstgeschwindigkeit von über 200 km/h sportlich verzögert werden sollte, kam die 220 mm starke belüftete Doppel-duplexbremse vorne schnell auf Betriebstemperatur und auch häufig darüber hinaus. Sie bremste zwar sehr gut, aber nicht sehr oft hintereinander.

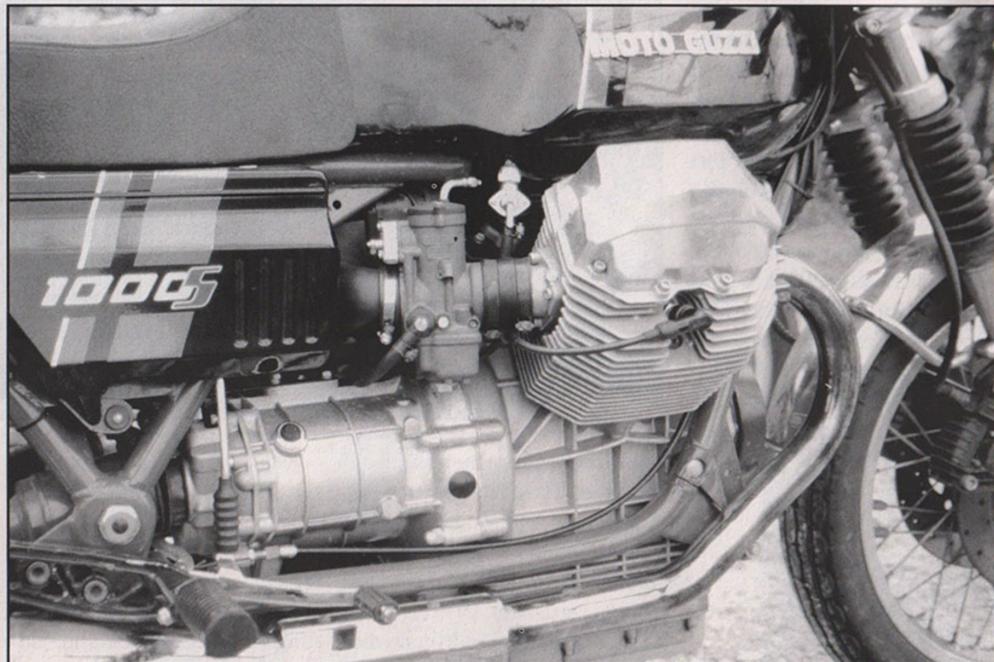
Die häufig notwendige Einstellung zur optimalen negativen Beschleunigung war auch nicht jedermanns Sache. Hydraulische Scheibenbremsen hatten sich im Motorradbau inzwischen bewährt, und so wartete man hoffnungsvoll, bis auch diese Neue-

rung bei Moto Guzzi Einzug halten würde.

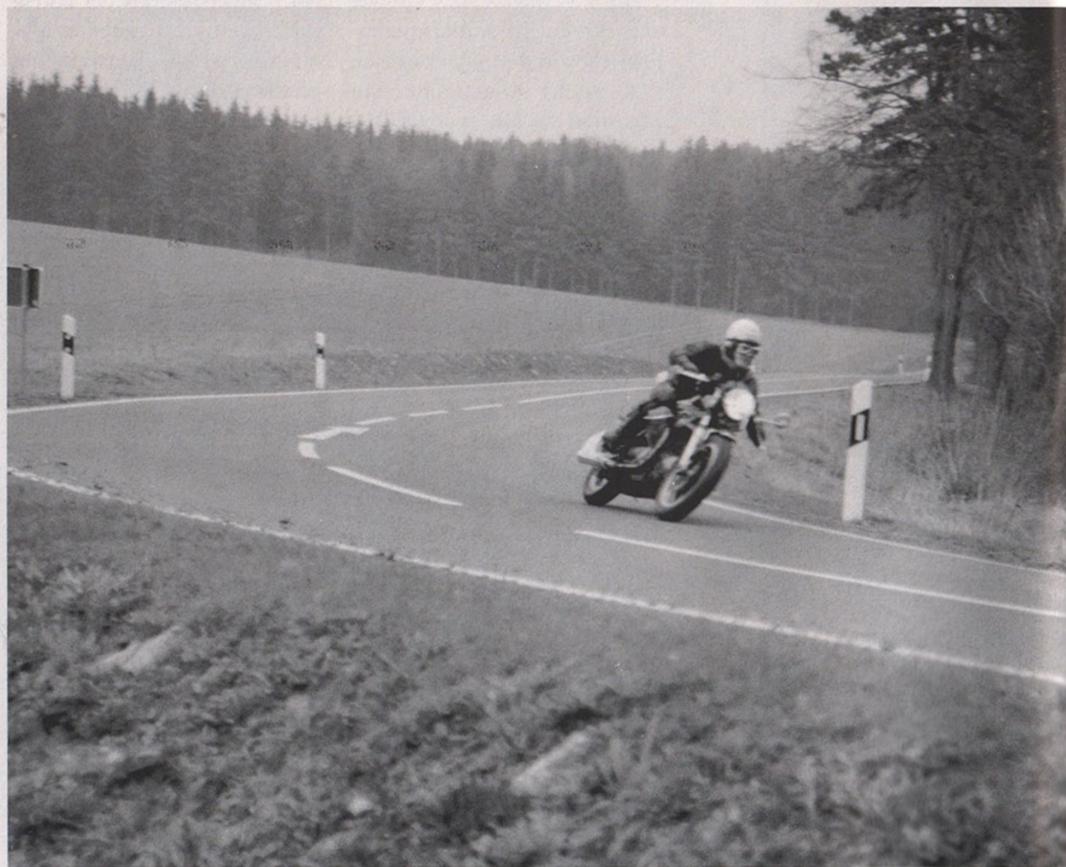
Zwei Jahre nach Beginn der Serienfertigung kam Ende 1973 eine solche Maschine auf die Ausstellungspodeste des Mailänder Salons. Die Schöpfer hatten es intern unspektakulär VK1

getauft (gegenüber VK für die Sport), aber die Bezeichnung V 7 erschien ihnen wohl doch zu altmodisch, und so nannten sie es schlicht 750 S.

Bis auf die Brembo-Doppel-scheibenbremse und als Werkzeugfach dienende Seitendeckel



Technisch basiert die 1000 S auf der "Le Mans V"



unterschied sich die S äußerlich nur noch durch die Lackierung von der Sport. Dieses Streifen-Design sollte sich später bei der S 3 und viel später bei der 1000 S wiederfinden.

Innerlich war bis auf die Nockenwellensteuerung auch alles beim alten geblieben. Hier übernahm jetzt aus Kostengründen statt drei Stirnrädern eine Duplexkette den Antrieb der direkt im Motorgehäuse gleitgelagerten Nockenwelle.

In den zwei Jahren der Produktion wurden etwas über 1000 Exemplare fertiggestellt, nach Deutschland exportiert wurden die Maschinen als V 7 Sport mit Scheibenbremsen, was eine komplette TÜV-Abnahme sparte. Die Zeitschrift „Das Motorrad“ bekam überhaupt nichts von der 750 S mit, auch als die S 3 herauskam (wieder fast baugleich, nur eine Scheibenbremse im Hinterrad und dadurch erstmals Integralbremse) ignorierte man konsequent das Vorgängermodell.

Unsere Testmaschine ist halbwegs original und unrestauriert.

Der Tank und die Seitendeckel haben nachträglich eine Le Mans I -Lackierung erhalten, die Auspufftüten sind von der T 3, ein in Gummi aufgehängter Scheinwerfer mit H4-Reфлектор sorgt für kontinuierliche Beleuchtung, Ochsenaugenblinker für den Segen des deutschen TÜV. Die Originalreifen der Größen 3.25 und 3.50-18 wurden gegen etwas breitere mit den Dimensionen 100/90 bzw. 110/90 ausgetauscht. Avon Roadrunner II sorgen für guten Bodenkontakt.

Die erste Probesitzung fiel überraschend aus, die Maschine reicht für Menschen über 1,80 Meter kaum hin - zu niedrige Sitz- oder besser Liegeposition. Um die Knie nicht an die Zylinderköpfe, sondern in die dafür vorgesehenen Einbuchtungen am Tank zu bekommen, muß man sich schon fast auf den Soziusplatz begeben. Nun hat man die Beine entsprechend zusammengeklappt und muß feststellen, daß die Arme viel zu kurz sind. Also weit nach vorne beugen und fallenlassen. Die Hände ruhen jetzt auf dem genialen Moto Guzzi Schwannenhalslenker, einer Art nach

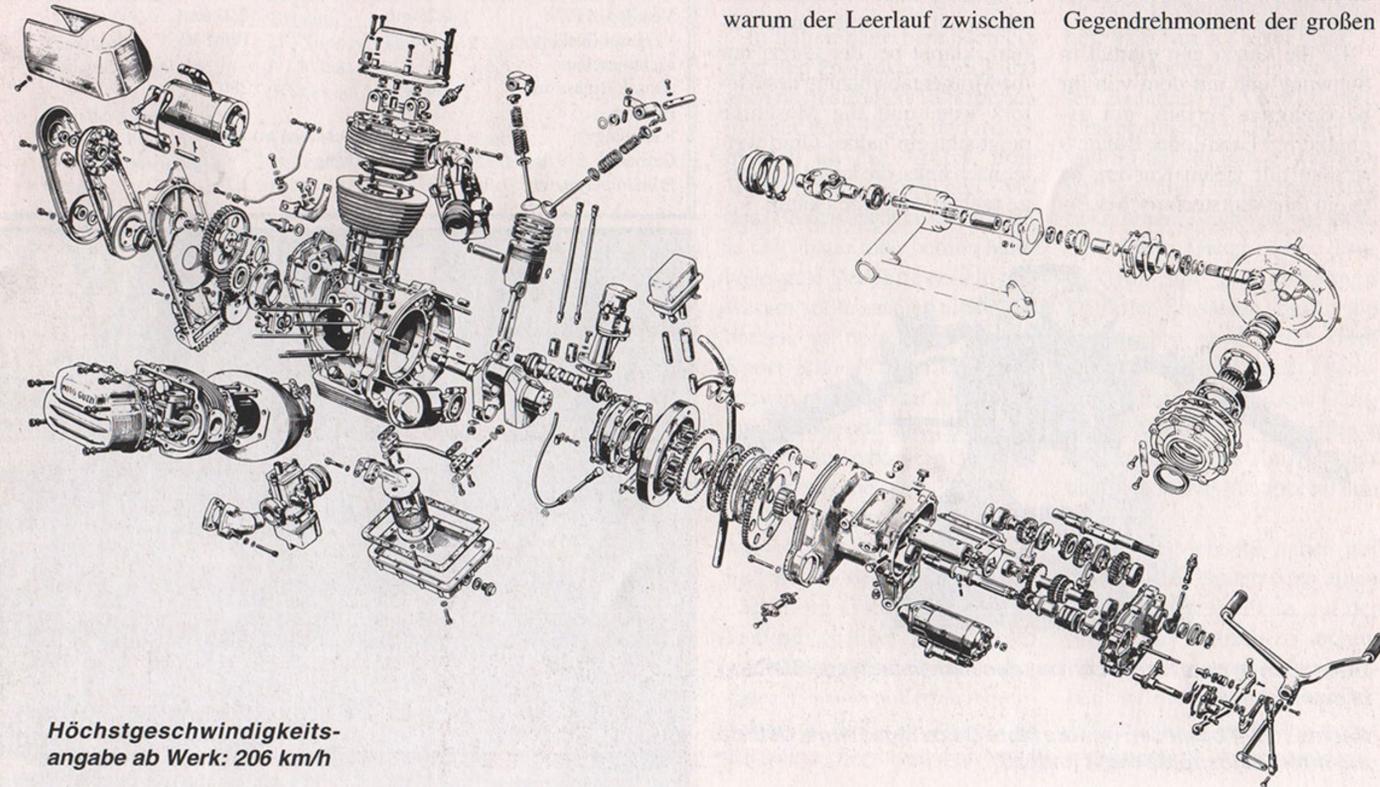
oben verlängertem Stummel, den man in der Höhe und der Anstellung verstellen kann. Für nicht so sportlich ambitionierte Leute läßt sich auch eine annehmbare Sitzposition finden. Wenn jetzt noch die Fußrasten verstellbar wären, vielleicht einen Tick niedriger... die sportliche Beinfaltung kann aber auch durch die etwas durchgeessene Sitzbank kommen.

Vor den ersten Fahrversuchen sollte man auf jeden Fall einen Blick in die Betriebsanleitung werfen: erstens sind darin die deutschen Übersetzungen der vier Kontrolleuchten erklärt (grün bedeutet „Licht“, orange ist Leerlauf, vielleicht aber auch erster oder zweiter, die beiden roten stehen für Öldruck und Regler - erstere sollte bei laufendem Motor gar nicht leuchten, die zweite sollte spätestens bei 2000/min aus sein). Zweitens erspart man sich langes Suchen nach dem Startknopf oder dem Kickstarter und erfährt dafür die Bedeutungen der unbeschrifteten Schalter sowie des multifunktionalen Zündverriegelungs-Starterschlosses - alles genau wie beim Auto. Und drittens braucht man sich nicht mehr darüber zu wundern, warum der Leerlauf zwischen

dem vierten und fünften Gang liegt. Der Begriff „Hochschalten“ erhält manchmal eine völlig neue Bedeutung, die sowohl gut zu hören, als auch im drei-Uhr-Bereich des Drehzahlmessers abzulesen ist, egal ob man eine rechts oder links zu schaltende Ausführung fährt.

Durch Drehen des Zündschlüssels wird zunächst einmal der schwere Bosch-Autoanlasser in Betrieb gesetzt, der sich trotz seiner Kraft von 600 Watt und einer schon fast verschwenderischen Batteriekapazität von 32 Ah nur mühsam und der Begleitakustik nach auch nur widerwillig die Arbeit aufnimmt. Nach etwa einer Motorumdrehung kann er sich auch wieder in seine Ruhelage zurückziehen. Der Mischer läuft.

Die beiden 30er Dell'Orto Flachschiebervergaser schnüffeln beherzt nach Frischluft, die sie auch zu Genüge aus der unten offenen Gummiglocke bekommen können. Ein italienisches Sportmotorrad mit Luftfilter, wo gibt's denn sowas? Schon nach wenigen Sekunden nimmt der Motor ohne Choke Gas an und entwickelt dabei neben der Unsitte, seinen Fahrer durch das beträchtliche Gegendrehmoment der großen



Höchstgeschwindigkeitsangabe ab Werk: 206 km/h

linksdrehenden Massen stets nach rechts abwerfen zu wollen eine beträchtliche Geräuschkulle aus der Ansauglocke und den Ventildeckeln - was ein viertel Milimeter Luft doch für einen Krach erzeugen kann. Aus dem Auspuff klingt ein eher sonorer Ton.

Mit wenig Kraftaufwand am Kupplungshebel, dafür aber umso mehr am Gasgriff läßt sich die Maschine in Bewegung setzen. Unten herum etwas müde, setzt der Motor mit höheren Drehzahlen immer mehr Reserven frei, bis bei 7500/min der gesunde Menschenverstand oder aber etwas später die Gesetze der Physik der Leistungsentfaltung Einhalt gebieten. Um das durch die scharfe Nockenwelle der V 7 Sport entstehende Leistungsloch zu überbrücken, ließ Klacks bei seinen Testfahrten die Kupplung erst bei 6000/min kommen und legte so mit der „Kanonenkugel“ Zeiten von unter fünf Sekunden bis 100 km/h hin. Ich tue meinem Reifenhändler diesen Gefallen nicht.

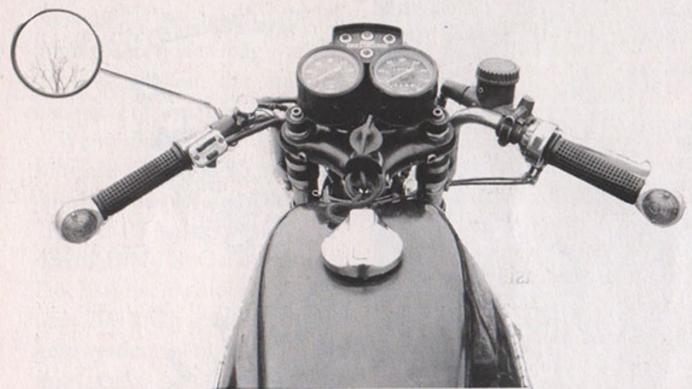
Die Nockenwellen wurden bei dem Nachfolgemodell S 3 entschärft und damit der Durchzug aus unteren und mittleren Drehzahlen etwas verbessert.

Ist die Guzzi erst einmal in Schwung und auf dem von ihr bevorzugten Terrain, gut asphaltierten Land- oder Bundesstraßen mit vielen Kurven, ist es ein fahrwerkstechnisches Er-

lebnis, mit dem Adler aus Mandello durch die Landschaft zu sausen. Brettmäßige Straßelage mit tiefem Schwerpunkt und schmalen Reifen, absolute Spurstabilität und gute Handlichkeit lassen auch nach 20 Jahren den Konstrukteuren eine gehörige Menge Respekt zukommen.

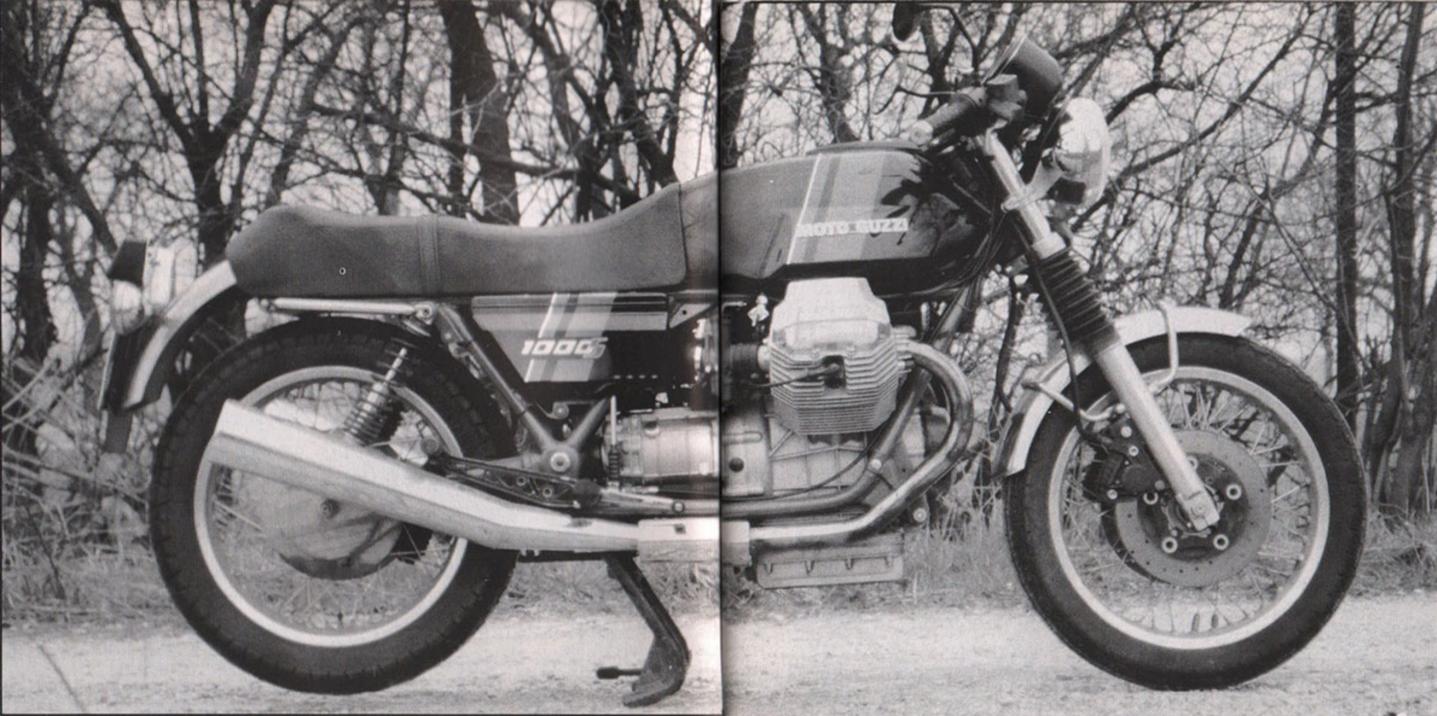
Für Fahrer, die Anfang der 70er Jahre von irgendeinem anderen Motorrad auf die Sport-Guzzi gestiegen sind, muß es ein Sprung in eine neue Dimension gewesen sein. Der Brummer schnurrt in der vom Fahrer dafür vorgesehenen Linie um jede Kurve, bis der Ständer oder die Raste schleift. Plötzliche Kurskorrekturen von der Idealinie kosten hingegen schon etwas Kraftaufwand; alte Seemannsweisheit: Länge läuft! Gewöhnungsbedürftig werden hierdurch wiederum enge Kehren.

Durch das sportliche Fahrwerk bringen einen auch plötzliche Lastwechsel nicht gleich in Lebensgefahr. Klappt eine GUMMIKUHE beim Gaswegnehmen in Kurven fast völlig in sich zusammen (jaja, Nicht-BMW-Fahrer machen so etwas manchmal und drohen, mit den Ohren auf der Straße zu schleifen), klappt bei der Guzzi nur die Momentabstützung des Motors weg, und die Maschine neigt sich ein halbes Grad weiter nach links, die kurze Schwingen reagiert hingegen kaum.



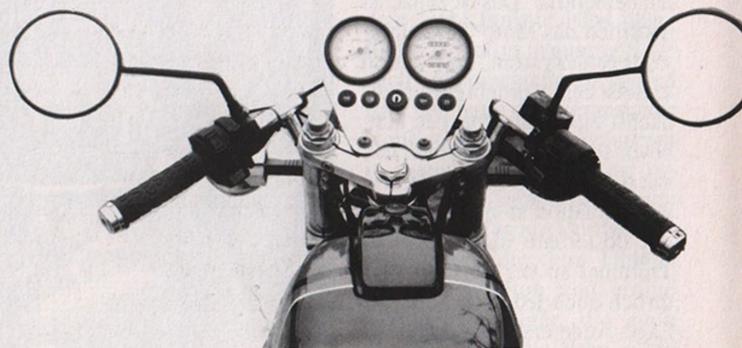
Oben: Schon damals ein Lenker, den man in fast jede Stellung bringen konnte.

Rechts: 1974 bewiesen uns die Moto Guzzi Ingenieure, daß sie mit ihrer Philosophie recht hatten.

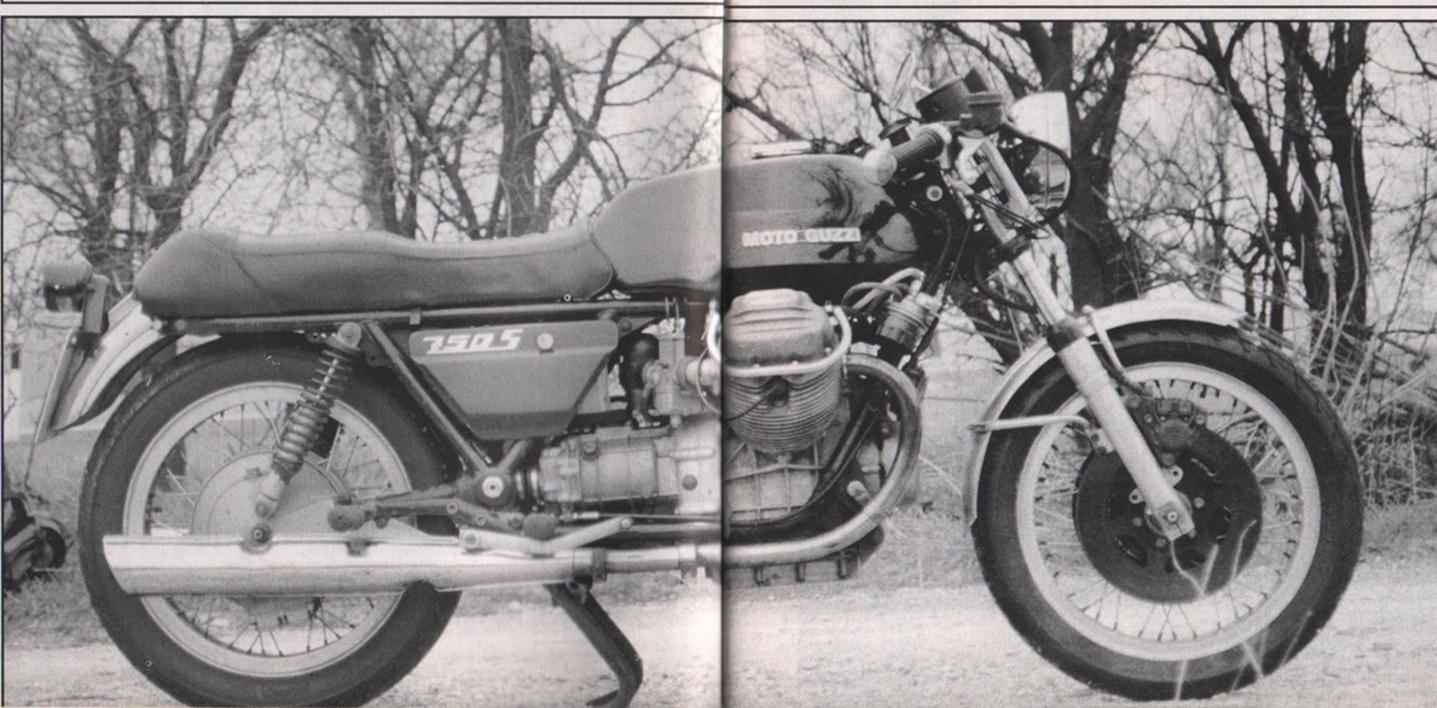


Links: 1000 S, für einen Laien kaum zu unterscheiden, wenn's da nicht den eckigen Motor geben würde.

Unten: Schade, daß die Instrumente so aufdringlich geworden sind.



Technische			Daten		
Moto Guzzi	750 S Bj. 1974	1000 S Bj. 1991	Moto Guzzi	750 S Bj. 1974	1000 S Bj. 1991
Motor:	Zweizylinder V-Motor, Zylinderwinkel 90°, Tunnelgehäuse, komplett gleitgelagert, eine untenliegende, über Duplexkette angetriebene Nockenwelle, „Nigusil“- beschichtete Leichtmetallzylinder		Sekundärübersetzung:	4,111/4,375/4,625 (wahlweise)	4,71
Bohrung :	82,5 mm	88 mm	Rahmen:	Doppelschleifenrohrrahmen, Unterzüge abnehmbar	
Hub:	70,2 mm	78 mm	Lenkkopfwinkel:	62°	
Hubraum:	748,4 ccm	942 ccm	Nachlauf:	110 mm	106 mm
Verdichtung:	9,8 : 1	9,8 : 1	Radstand:	1485 mm	
Leistung:	62 PS	81 PS	Federweg vorn: 120 mm	140 mm	
bei U/min:	7400	7250	Federweg hinten:	60 mm	75 mm
Drehmoment:	67 Nm bei 6250/min	83 Nm bei 6200/min	Sitzhöhe:	740 mm	780 mm
Steuerzeiten:	E ö: 40° vor OT E s: 70° nach UT A ö: 63° vor UT A s: 29° nach OT	E ö: 32° vor OT E s: 57° nach UT A ö: 65° vor UT A s: 27° nach OT	Leermasse (vollgetankt):	ca. 235 kg	249 kg
Ventilspiel E/A:	0,25 mm	0,22 mm	zulässige Gesamtmasse:	390 kg	440 kg
Vergaser (Dellorto):	VHB 30	PHM 40	Räder vorn:	3.25 H 18	100/90 V 18
Lichtmaschine (Bosch Drehstrom):	182 W	280 W	Räder hinten:	3.50 H 18	120/90 V 18
Batterie:	32 Ah	30 Ah	Bremsen vorn (Brembo):	Doppelscheibe 300 mm	
Kupplung:	Zweischeiben trocken		Bremsen hinten:	Duplex-Trommel 220 mm	Scheibe 270 mm
Getriebe:	Fünfgang		Tankinhalt:	21 l Super verbleit	22,5 l Super plus
Primärübersetzung:	1,375	1,24	Verbrauch / 100 km:	5-7 l (Test), 8-10 l (Klacks auf V 7 Sport)	4-6,5 l
			Beschleunigung 0-100 km/h:	6 sec	5 sec
			Höchstgeschwindigkeit:	185 km/h	200 km/h
			Bauzeit :	1974 - 1975	1991 -



1990

Moto Guzzi zehrte immer noch von einem dritten Platz beim 24-Stunden-Rennen im französischen Le Mans und bot das gleichnamige Modell inzwischen in der fünften Generation an, was zwar ein paar Kubik und immer mehr PS, aber trotzdem immer weniger Käufer brachte - kam der deutsche Importeur auf die Idee, die alte S-Klasse wieder auferstehen zu lassen.

In Italien hatte man noch ein paar alte Prospekte der S 3 und auch noch die alten Tankformen in einer Ecke liegen und machte sich an die Arbeit, dem Wunsch zu entsprechen. Mit dem Baukasten-Klassiker „Mille GT“ hatte man bereits halbwegs gute Verkäufe erzielt, und warum sollte man es nicht ausnutzen, auf der „Naked-Bike“-Sport-Klassik-Welle mitzuschwimmen, anstatt hinter den japanischen oder auch Bolognesischen Supersportlern chancenlos herzuhecheln.

Die 1000 S basiert auf der Le Mans V mit 949 ccm Hubraum und 81 PS bei 7400/min. Zunächst mit Gußrädern angeboten, gab es über „wahlweise“ schließlich nur noch Speichenräder. Chrom, poliertes Aluminium und Edelstahl lassen den Klassiker, der, weil bei Moto

Guzzi neuester Stand der Technik, eigentlich keiner ist, in der Verkaufsstatistik der Firma ganz nach oben schnellen und der Le Mans das verbliebene Wasser abgraben, so daß die Firma gegensteuern muß. Ab 1992 wird die 1000 S nur noch mit dem Mille GT-Aggregat angeboten, das bedeutet kleinere Ventile, anderer Auspuff und 36er statt 40er Dell'Orto-Vergaser. 71 PS bei 6600/min kommen dabei heraus, zum Trost liegen jetzt bereits bei 3200/min 79 Nm Drehmoment an (vorher: 82,6 Nm bei 6200/min).

Das Fahrwerk ist in den letzten 20 Jahren im Wesentlichen gleichgeblieben. Die Gabel ist von 35 auf 40 mm gewachsen und hat eine Luftunterstützung bekommen. Nach wie vor ist es eine Moto Guzzi-eigene Produktion mit geschlossenen Dämpfer-Einsätzen, die in die Standrohre geschraubt sind. Hinten verrichten in der Federvorspannung (750 S) und Dämpfung (1000 S) verstellbare Stoßdämpfer von Koni (früher auch schon mal Marzocchi) ihre Dienste.

Die 20 Mehr-PS haben auf dem 1000 S-Hinterreifen einen Zentimeter mehr Platz, auf der Straße für Vortrieb zu sorgen. Ob sie mehr Anpreßdruck haben, ist nicht leicht herauszufinden: die Tausender wiegt vollgetankt 239 kg, die Drei-

viertelliter zwischen 228 und 240 kg, groß wird der Unterschied nicht sein.

Beim Fahren hingegen machen sich schon einige Feinheiten bemerkbar. Das ist zunächst natürlich das Moto Guzzi Integralbremssystem, das einen klassischen Vornebremser zunächst ziemlich zupacken läßt, bevor er sich daran gewöhnt hat, mit dem rechten Fuß so gut wie jede Situation zu meistern. Die gut dosierbare dicke Duplex-Trommel an der 750er ist natürlich auch jederzeit Herr der Lage. Andererseits muß man einen 1000 S-Piloten ausdrücklich warnen, bei der Siebeneinhalber vorne veteranenmäßig zuzupacken, die Bremsen sind auch heute noch absolut Stand der Technik.

Die ganz unten angebrachten Schwanenhals-Lenker der 750er vermitteln in Verbindung mit den unergonomischen Schaltern einen wesentlich sportlicheren Eindruck als die oben angebrachten Stummel mit dem bequemen Touren-Cockpit der Tausender. Die kleinen schwarzen Veglia-Instrumente und die Lampenkonsole wirken wesentlich zierlicher als das große nach oben gezogene Chromherz mit den weißen Instrumenten.

Das 750er Traktor-Getriebe läßt sich schnell nach unten durchtreten, krachfreies Herunterschalten (nach oben also) geht eh nur mit Zwischengas. Das neue alte Getriebe der Tausender wirkt zwar auch etwas behäbig, läßt sich aber wesent-



Die Sitzposition der 1000 S wirkt etwas entspannter gegenüber der 750 S.

lich leichter rauf und auch wieder runter schalten.

Der Motor hingegen läuft wesentlich weicher und ruhiger als der ruppige und klapperige Große. Im Drehzahlbereich zwischen 4000 und 5000/min sind einfach keine Vibrationen festzustellen. Dafür ist die Leistungsentfaltung auch in allen Drehzahlbereichen eher als sanft zu bezeichnen, während man bei der Tausender schon von recht druckvoll sprechen kann. Die 20 Mehr-PS und 200 ccm machen sich schon bemerkbar. Nicht hingegen im Verbrauch: Nimmt sich die 750er, fast unabhängig von der Fahrweise, immer fünf Liter

Super verbleit aus den (natürlich schon etwas ausgejackelten) 30er Flachschieber-Vergasern, so ist man bei der Tausender immer mit mindestens einem halben Liter Super plus weniger dabei. Nach 350 km ist man auch richtig erleichtert, wenn einem ein Tankstop die Chance gibt, die Unterschenkel mit frischem Blut zu versorgen.

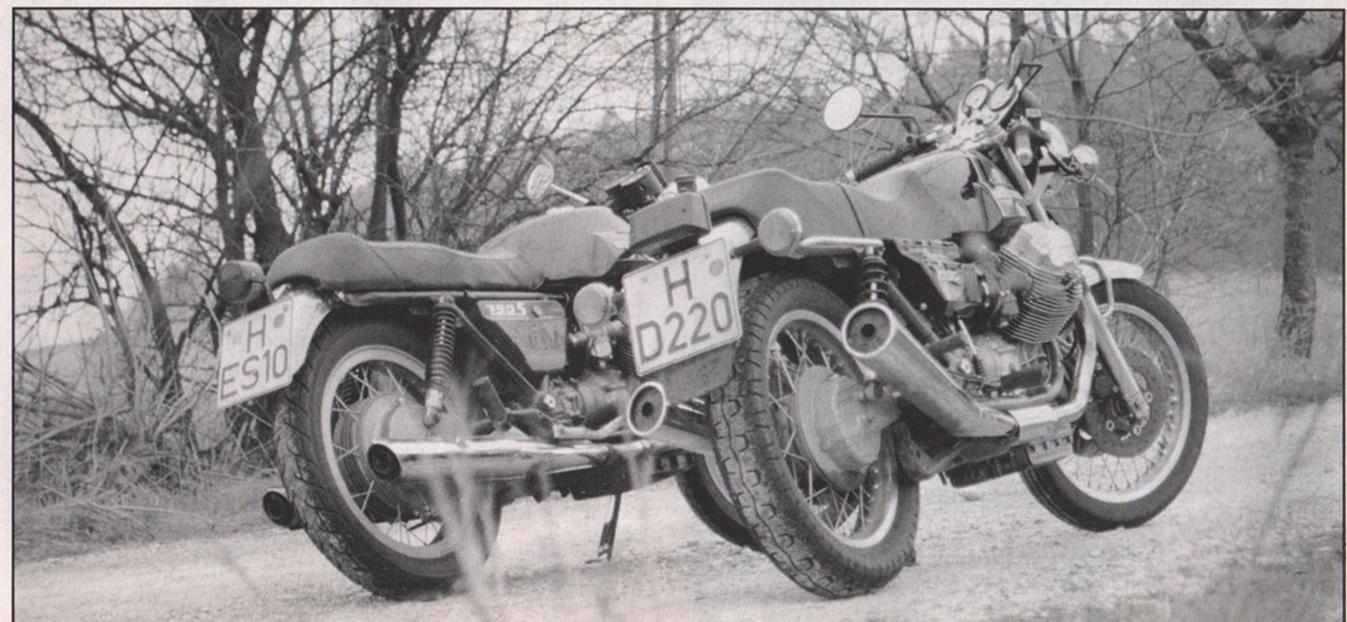
Der Ölverbrauch der drei Jahre und dreißigtausend Kilometer alten S-Replika tendiert erwartungsgemäß gegen Null, bei dem Original ist er zum größten Teil darauf zurückzuführen, daß der kleine Ölabscheider über der Motorentlüftung häufig etwas überlastet ist und immer etwas Schmierstoff-Nebel in die Umwelt bläst. Der Getriebeentlüftungsschlauch hinterläßt ebenfalls Spuren auf dem

Asphalt, aber nur so lange, bis die richtige Füllhöhe erreicht ist, die scheinbar etwas unterhalb der dafür vorgesehenen Kontrollbohrung liegt.

Bei einem kürzlich beendeten Vergleichs-Dauertest, der die Maschinen in ihren Geburtsort Mandello del Lario, nach Pisa und zurück über die französischen Alpen führte, waren nach 4000 km an Schäden ein gerissener Kupplungszug (1000 S) und ein abvibriertes Kontakt am Bremslichtschalter (750 S) festzustellen.

Man könnte das Testergebnis dennoch in beiden Fällen als „Zuverlässig und Tourentauglich“ zusammenfassen.

Text: Udo Stünkel
Fotos: Graas-Pfeifer, Kohne, Stünkel



KORRESPONDENZ

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



Zweimal Bockhorn! Das erste und das letzte Mal



Man hatte mich vorher gewarnt. „Bockhorn ist immer ganz nett, von der Atmosphäre her, aber gute Geschäfte machen kann man dort nicht. Da oben sitzt das Geld nicht so locker wie in Süddeutschland“. So der allgemeine Tenor derer, die ich vorher befragt hatte.

„...und nimm festes Schuhwerk mit!“ hatte ich mindestens genauso oft gehört. Hätte ich doch bloß auf diese guten Menschen gehört, aber ich dachte, als frischgebackener Einzelhändler müßte ich auf jedem Veteranenmarkt im Umkreis von 500 km präsent sein.

Also ging es am Freitag früh los. Keine 10 Stunden und 2 Staus später konnten wir uns schon in die Warteschlangen vor dem Tor in Bockhorn einreihen. Es dauerte eine Weile, bis wir zum Eingang vorgedrungen waren, als uns das ganze Ausmaß der Katastrophe zu

Ohren kam: Die Wiese, auf der wir eigentlich stehen sollten, war abgesoffen und wir wurden zu einer Nebenstraße dirigiert, wo wir uns ausbreiten sollten. Da die Straße aber passierbar bleiben mußte, bat man uns, unseren Stand eher in die Breite gehen zu lassen, als in die ursprünglich zugesicherte Tiefe. Kein Problem, man ist ja kooperativ und freut sich nun, überhaupt angekommen zu sein, was übrigens mit unserem Transit Bj. 70 nicht unbedingt selbstverständlich ist.

Die Nachtruhe, die wir gehofft hatten zu erlangen, wurde empfindlich von einer Bande Ford-„Youngtimer“-Besitzern gestört, die offensichtlich das erste Mal von Zuhause fort waren und entsprechend aufgekratzt ihre erste Nacht durchmachten. Naja, man ist ja tolerant und war auch mal jung— obwohl? soo jung war ich glaub' ich nie.

Aber das ist ein anderes Thema. Ärger kam erst am nächsten Morgen auf, als der Veranstalter herumging und von allen denen, die ihren gemieteten Platz nicht haben konnten, noch mehr Platzmiete verlangte, weil man sich ja nun breiter gemacht hatte als vereinbart.

In dem Moment, wo er meinte, ich sei ein lieber Kerl und solle so bleiben wie ich bin, wurde mir erst klar, was für ein Idiot ich war, als ich ihm noch mehr Geld in den Rachen geworfen hatte. Alle anderen nämlich hatten ihm Prügel angedroht! Naja, das nennt man wohl Lehrgeld. Nun fing auch bald die nicht endenwollende Prozession von Spaziergängern und Veteranenfahrzeugen an, die der Veranstalter an uns vorbei leitete, weil alles an-

dere wohl hoffnungslos überfüllt war. Daß es in unserer Ecke auch Veteranenteile zu kaufen gab, das hatte der Veranstalter wohl versäumt, dem Publikum in irgendeiner Weise klar zu machen. So kamen dann auch den ganzen Tag nur Dorfbewohner vorbei, die zum Hinterausgang wollten und einige Schnäppchenjäger, die auch wirklich die letzte Ecke inspizierten, das normale Publikum begnügte sich mit dem Angebot auf dem normalen Platz.

Auch von den Anbietern eilig angebrachte Schilder mit dem Hinweis, daß es in unserer Ecke außer polnischem Kunsthandwerk auch noch Veteranen-Teile zu kaufen gäbe, halfen nichts. Fazit. Wir hätten unseren Stand auch im Stau am Bremer Kreuz auf der Autobahn aufbauen können, oder auf einer beliebigen Dorfkirmes, das Interesse der vorbeiflanierenden Massen wäre das gleiche gewesen.

Das hatte mit einem Veteranenmarkt nicht mehr viel gemein und es drängt sich der Gedanke auf, daß es hier jemandem nicht mehr reicht, daß er sich doof verdient hat, jetzt will er sich auch noch dusselig verdienen. Aber in Zukunft ohne mich!

Jörg Niemeyer



Neues aus dem Betonmischer - Kaufhaus

Mit Moto Guzzi sah es in den letzten Jahren ja nicht sonderlich gut aus. Stetig sinkende Neverkäufe, überalterte Modelle und mangelnde Fertigungsqualität ließen den traditionsreichen Hersteller zu einem absoluten Exoten seitens des Marktanteils in Deutschland verkümmern.

Trotz alledem gehören Maschinen der Marke Moto Guzzi auf Italo-Treffen immer mit zur stärksten Fraktion. Daß aber selbst die fliegenden „Betonmischer“ aus Mandello, wie Guzzis mitunter genannt werden, nicht ewig halten und auch immer wieder lohnenswerte Objekte für bildschöne Umbauten sind, haben schon vor Jahren die Guzzi-Enthusiasten der Fa. Stein-Dinse in Braunschweig erkannt und für Guzzi-Fahrer

das reinste Kaufhaus eingerichtet. Hier gibt's für Vau-Guz-



Der Moto Guzzi Zubehör- und Ersatzteilkatalog '94

zisten wirklich so gut wie alles: Ersatzteile, Edelizeubehör, Tuningteile, Neumaschinen und auch Drumherumschnack wie T-Shirts, Jacken,

Uhren, Hosenträger, Emaille-schilder und all so'n Zeug. Damit man nicht immer 40 Guzzi-Fahrer für 'ne Kaffee-fahrt im Omnibus nach Braunschweig zusammenschleppen muß, um bei Stein-Dinse einkaufen zu können, hat die Firma auch einen Katalog aufgelegt. Der Katalog ist in DIN-A4-Format auf Hochglanz-Papier gedruckt und erlaubt dem Leser auf 150 Seiten das Schmökern und Schwelgen in Guzzinien. 267 Fotos, Abbildungen und Zeichnungen, teilweise in Farbe, stellen zunächst einmal das Stein-Dinse „Moto-Guzzi-Kosmetik-Team“ vor und zeigen dann die von Stein-Dinse vertriebene Produktpalette. Auf der Rückseite des Kataloges steht dann auch noch, wie man mit der Kaffee-fahrt die Firma in Braunschweig finden kann. Den lobenswerterweise kostenlosen dicken Katalog gibt's bei:

Stein-Dinse, Im Alten Dorfe 3, 38112 Braunschweig, Tel.: 0531/210210, Fax: 0531/314110.
Ducsi

Kein Versehen!!

Entwarnung für alle Abonnenten! Das die GUMMIKUH vom 15. Juni schon am 12.6. im Briefkasten war, ist kein Versehen und schon gar nicht der Anfang neuer Gewohnheiten gewesen. Mit nichten! Also, jegliche Hoffnung auf die Zukunft müssen wir enttäuschen. Es war nur unser exelentes Verhältnis zur ÖTV, dem wir es zu verdanken haben, mit dem Versand der Zeitschrift vor dem Streik der Postler den drohenden Anrufen der Abonnenten entgegenzuwirken. Vielleicht kommt diese Ausgabe dafür, als Ausgleich sozusagen, etwas später als am 15. des Monats. ...wir werden sehen. Rainer

Soll ich nun Grüßen oder nicht?

Hallo GUMMIKUH-Redaktion!

Ich muß es loswerden! Ich besitze eine Vespa - Cosa und ein BMW R27 Gespann. Wenn ich mit meiner Vespa zur Garage fahre (1,5 km), um mein Gespann zu holen, werde ich evtl von Vespisten begrüßt, Motorradfahrer blicken stur geradeaus, kein Kopfnicken, nichts.

Habe ich dann das Gespann unterm Hinterteil, grüßen Motorradfahrer, oftmals mit Winkarien, meine Frau und ich kriegen jedesmal Lachanfälle.

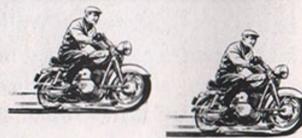
Warum diese Klassifizierung, wir sitzen doch alle in einem Boot, ob auf Zwei- oder Dreirädern! Gebt doch mal einen Denkanstoß, es kann doch freundlicher auf unseren Straßen zugehen, oder!?

Euer eifriger Leser
Hans Hartmann aus Berlin

Hier nun der Denkanstoß: Es ist doch einfach schön, wenn man auf der Straße begrüßt wird, egal mit was für einem Gefährt man gerade unterwegs ist, oder!?

Ames

Telefonspielregeln für Urlauber	
Die Übersicht nennt die Vorwahlnummern aus dem Ferienland nach Deutschland und die unterschiedlichen Telefonspielregeln.	
♫ bedeutet, daß vor dem Wählen erst ein Wählton abgewartet werden muß.	
Stand Mai 1994	
(A) 0049	(I) 0049
(B) 0049	(J) 0049
(BE) 0049	(K) 0049
(CH) 0049	(L) 0049
(CZ) 0049	(M) 0049
(DK) 0049	(NL) 0049
(E) 07 49	(P) 0049
(F) 19 49	(PL) 0 049
(FR) 99049	(S) 00949
(GB) 01049	(SK) 0049
(GR) 0049	(SL) 0049
(H) 0049	(TR) 0049
(HR) 9949	(YU) 9949



Leitplankenprotektoren

Vor etwa einem Jahr berichteten wir darüber, daß die Firma Dr. Wack mit dem Verkauf jeder Packung S 100 Reiniger eine Mark direkt in die Anschaffung von Leitplankenprotektoren stecken wollte. Hier nun die Bilanz dieser Aktion: 1993 konnten über 1000 Protektoren an 10 Gefahrenstellen anverschiedenen Stellen der Republik in-

stalliert werden, 1994 bis jetzt 227 Stück vorwiegend im Bereich Tübingen. Spenden von Händlern haben die ganze Sache noch beschleunigt. Weil die Aktion so positiv aufgenommen wurde, will das innovative Chemie-Unternehmen weiterhin diesen aktiven Unfallschutz fördern. Hoffen wir, daß so etwas Schule macht.



Tourenfahrer unterwegs..

Nachrichten vom BVDM

In jedem Jahr ein neues Ziel, abseits der Autobahnen über reizvolle Strecken zu interessanten Orten touren. Abwechslungsreiche Motorradkilometer, gemütliche Abende unter Freunden, Benzingsprache, Punktejagd oder auch nicht - im Mittelpunkt steht der Tourenspañ für jung und Junggebliebene. Vom 2. bis 4. September findet die 17. BVDM

Deutschlandfahrt für Tourenfahrer statt. Das Veranstaltungsgebiet liegt im Bereich der Generalkartenblätter 9, 11 und 36 mit Ziel in der alten Hansestadt Lemgo. Die Ausschreibung (bitte DM 2,- Rückporto beilegen, danke) ist zu bekommen bei:

Heinz Sauerland, Klosterfeld 1, 47589 Uedem, Tel. 02825-1494



Rennspañ ohne Auflagen für klassische Motorräder

Zum zweiten Mal gibt es das Training für klassische Motorräder auf der Rennstrecke in Most (Tschechien). Unterstützt von Jo Seifert (Norton Motors Deutschland), soll die Idee des Veranstalters „den Geschädigten der deutschen Veteranen-Rennveranstaltungen“ Gelegenheit gegeben werden, ihre Motorräder auf einer abgesperrten und voll gesicherten Rennstrecke nach Lust und Laune zu bewegen, es gibt also keine Auflagen bezüglich Aus-

puff, Lizenzen, Gesundheitszeugnissen oder Integralhelmen. Deshalb nennt sich das Ganze auch nicht Rennen sondern Training. Es gibt also keine Pokale zu gewinnen. Spaß soll es halt machen. Das Nenngeld beträgt 210,- DM, Meldeschluß ist Mitte Juli, Trainingstermin 2. - 4. September. Unterlagen gibt es bei: **Norton Motors GmbH, Manthalstr. 5, 82335 Berg, Tel. 08151/28708.**

Ames

MZ Leistungsreduzierung

Hallo Ihr Lieben im hohen Norden, wenn ich nicht so leserbriefschreibfaul wäre, hättet Ihr es schon im letzten Heft berichten können: Es gibt noch Leistungsreduziersätze für die TS 250. In Heft 5 (59) schrieb nämlich M. Bolzenius richtig, daß die Umrüstung der TS'en ein größeres Unterfangen ist. Es muß vieles erneuert werden. Falsch war, daß es die Teile nicht mehr gibt, denn getreu unserem Firmenspruch: „Kriegst du keine Teile ran, rufe mal in Brieden an“ haben wir noch viele Umbausätze mit Gut-

achten am Lager. Frei Haus pro Satz für 229,- DM. Bei dem Preis sollte man bedenken, daß nicht nur Versicherung gespart wird, sondern auch Verschleißteile wie Vergaser und Kettenrad gleich erneuert werden. Allerdings ist die Nachfrage groß, zu lange warten sollte man nicht, zumal kein Nachschub in Sicht ist.

Mit besten Grüßen,
Firma Wildschrei

So, nun aber genug umsonst geworben, gell Herr Wildschrei!

Rainer

Schau-Eindrücke vom Veteranen Trial

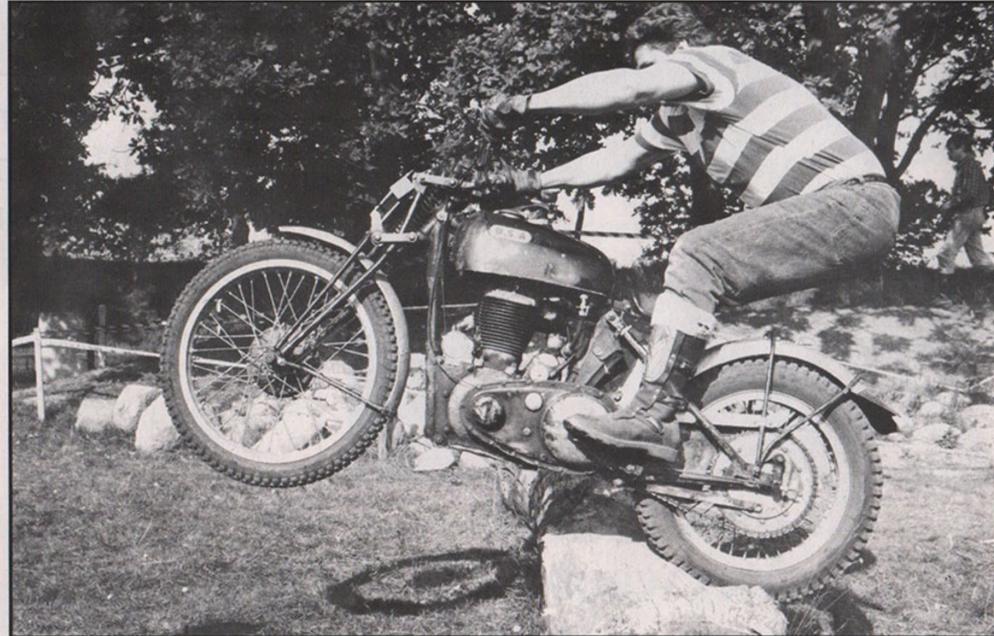
Liebes GUMMIKUH-Team!
Einem Tip Eurer Zeitung folgend, bin ich am 14.05.94 nach Bilstain/B gefahren, um ein Veteranen-Trial anzugucken. Es waren ein paar Veteranen-Trialer zu sehen, aber der eigentliche Lauf war wohl schon vorher (sprich 12. oder 13.05.). Statt dessen wurde ein offizieller Trial-Weltmeisterschaftslauf ausgetragen. Ich hatte früher mal zwei Läufe in Osnabrück angeschaut und war über die „Familiarität“ der ganzen Veranstaltung überrascht. Viele Zuschauer bewegten sich per Motorrad von Sektion zu Sektion, und keiner regte sich drüber auf! Dem Programmheft zufolge hat der RDMC (Le Royal Dison Motor Club) eine Sektion „Retro“, die insgesamt 11 Veranstaltungen in der Reihe „Trial des vieilles tiges“ (Trial der alten Kisten) veranstaltet (Mopets vor 1970). In Bilstain ist der nächste Lauf aber erst am 12. Mai 1995. Weiterhin wurden Rundfahrten durch Belgien

für alte Motorräder organisiert (u.a. Tour de Belgique, 600 km an 2 Tagen, 4. und 5. Juni 1994). Ein Veteranentrial ist zudem angekündigt für den 18. und 19.06.1994: 1. Charly Tipple Veteranen-Gedächtnis-Trial in den Basler Sandgruben, Veran-

stalter.: MSC Stadtlohn e.V./ADAC Deutschland. Wo das liegt, weiß ich aber nicht. In Belgien ist die Szene anscheinend ganz schön rege. Und so weit weg ist es auch nicht.

Tschüß,
Thorsten Kammler

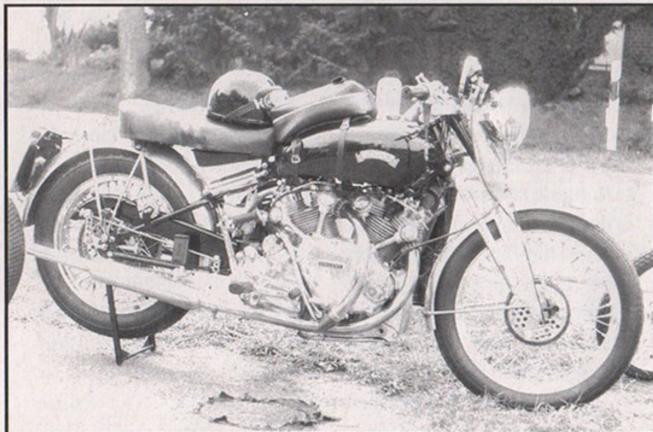
Wer mehr über diese Veranstaltungen erfahren will, wende sich bitte an:
Rudi Munstermann,
05829/448 oder an die Zeitschrift „Trialsport“ 05145/6520



Teilemarkt bei Karl Rebuschat Alles für englische „Lady`s“

Wie im letzten Jahr organisiert der Classic British Bike Club auch dieses Jahr seinen Teilemarkt für britische Motorräder zusammen mit Karl Rebuschat an seinem Museum in Gelsenkirchen. Abgesehen von den interessanten Verkaufs- und

Tauschobjekten auf diesem Markt lohnt allemal ein Besuch des wunderbaren Museums. Also, Termin merken: Sonntag den 4.9.94, Wallstr.57 in Gelsenkirchen-Horst. bei Info-Bedarf: Paul Hanenberg 02554/8682.



Die Werksrenner von Moto Guzzi (GP 61)

Sehr geehrte Redaktion, freue mich jedesmal über eine neue Ausgabe der GP; so auch diesmal über die Nummer 61. Mit Trauer werde ich aber befallen, wenn ich im Artikel meines Freundes Cathcart über die Werks-guzzi den Namen ihres Konstrukteurs in allen möglichen Varianten falsch wiedergegeben sehe. Er hieß Carcano und nicht anders. Ich finde, Sie sind Ihren Lesern sowie Cathcart eine Berichtigung schuldig! Am Rande auch, daß die Probefahrten anlässlich

des Salzburger „Oldtimer Grand Prix“ im Jahre 1985 oder 1987 stattfanden und nicht vergangenen Herbst. Nichts für ungut, aber das mußte berichtet werden!

Herzlichst,
Ihr Helmut Krackowizer



Noch mal was zu „Gewerkschaft und Tempo“

Betr.: David Longstroke in GP Heft Nr. 59 „Gewerkschaft und Tempo“; Thomas Kramer in Nr. 60 „Tempo, Tempo, Tempo...“ Liebe Freunde!

Wie technisch weltfremd muß man eigentlich sein, um sich fast wörtlich den dauernden Ausführungen einer bestimmten politischen Richtung anzuschließen. Der praktische Nutzen hoher PS-Zahlen und damit unstreitig erreichbarer hoher Geschwindigkeiten liegt doch nur zu einem geringen Teil in Letzterem. Wo ist eine Höchstgeschwindigkeit bei der heutigen hohen Verkehrsdichte überhaupt noch erreichbar? Wenn es dann in wenigen Bereichen noch möglich ist - warum eigentlich nicht. Auch was den Spritverbrauch angeht, ist doch alles - wie David richtig darstellt - relativ.

Wesentlich aber sind bei höheren PS und dem damit verbundenen „Ballast“ m.E. folgende Punkte:

- 1) Stärkere Fahrzeuge besitzen in der Regel wesentlich bessere Fahrgestelle und Bremsen; der vermeintliche Ballast stellt also eine erheblich größere passive Sicherheit dar.
- 2) Durch bessere Beschleunigung ergeben sich wesentlich kürzere Überholwege und auch damit größere Sicherheiten.
- 3) In kritischen Situationen eröffnet sich als aktive Sicherheit die Möglichkeit einer „Flucht nach vorn“. Versucht das mal mit 50 PS (Pkw). Ferner: Höheres Tempo führt z.B. bei mir eben nicht zu vorzeitiger Ermüdung, sondern eher „Dahinrollen“ bei 80-120 km/h. Letzteres ist mir von längeren Anhängerfahrten um 80 km/h bestens negativ bekannt. Bei 80-120 km/h besteht eben

kein Spielraum für variable Geschwindigkeit. Ich muß annehmen, daß Thomas Kramer in den letzten 10-15 Jahren nicht mehr auf der Autobahn war. Sonst wären ihm sicher Theorie (Lkw + Bus 100) und Praxis (Lkw + Bus 100-120 und mehr!!) keine unbekannte Tatsache. Abschließend: Eine Gewerkschaft sollte sich, wie David Longstroke richtig feststellt, um die Wahrnehmung der Interessen von Arbeitnehmern gegenüber Arbeitgebern kümmern und nur insofern auch politisch aktiv sein; dort ist wahrlich genug zu tun!

Letztlich zur GUMMIKUH selbst: Bitte bleibt, wie Ihr seid und nehmt auch weiterhin kritische Dinge - wie zuletzt „Organspende“ - auf.
Mit herzlichen Grüßen
Gunther Lingelbach

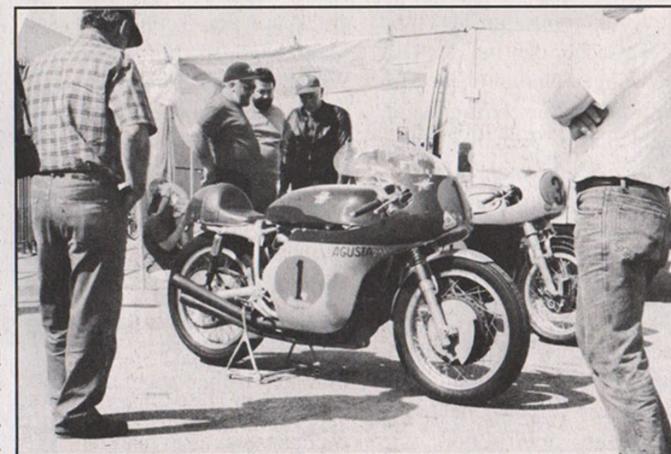
5. internationales MV AGUSTA Treffen



In der Schwäbischen Alb in Onstmettingen bei Albstadt werden sie sich vom 23. bis zum 25. September aus aller Welt treffen. Die Motorräder, die einem immer so dieses eigenartige Gefühl entlocken, wenn man vor ihnen steht. Ich kann es nicht richtig beschreiben, es ist so eine Mischung aus Harmonie und Ehrfurcht. Diese Ausstrahlung, die nur eine MV AGUSTA hat, wie ich finde. ...äh, jedenfalls hat der dortige MV-Club für eine Teilnehmergebühr von 45.- DM für das Wochenende allerhand zu bieten. Es ist genügend Platz für Zelte oder Wohnmobile auf dem Gelände, Frühstück und Abendessen so-

wie ein Erinnerungsgeschenk sind ebenfalls im Preis enthalten. Teure Mopeds müssen eben nicht unbedingt teure Treffen zur Folge haben.

Anmeldungsunterlagen und nähere Infos gibt es bei:
Utz Raabe, Tel. 07072/7174 oder Anke Mündörfer Tel. 0621/379569.



Neue Knarre von Hazet

916 S heißt die neue Umschaltknarre von Hazet. Sie ist deshalb neu, weil die Nuß nun endlich auf dem Halbzoll-Vierkant über einen speziellen Mechanismus fixiert werden kann.



Das ist zwar keine Erfindung von Hazet, aber trotzdem für manche Zwecke sehr nützlich. Erst durch Drücken des Löseknopfes auf den Knarrenkopf wird die Nuß wieder frei gegeben. Dazu braucht man keine zweite Hand. Ob es diese Arbeitserleichterung auch irgendwann in 3/8 Zoll geben wird, ist bei Hazet noch nicht zu erfahren. Aber ein Adapter tut's ja meistens auch. Die 1/2 Zoll Knarre gibt es jedenfalls für ca. 70.-DM ab jetzt im Handel.

An alle NICHT-abonnenten

Es gab mal in einer englischen Motorradzeitung eine ganz besondere Abonnementwerbung. Das Foto eines Redakteurs, der gerade versuchte, einen Hund zu töten, füllte fast eine ganze Seite aus. Der dazugehörige Text machte dem Leser klar, daß er nur durch sein Abo verhindern könnte, daß dieser Hund zum Abdecker kommt.

Ähnliche Gedanken sind uns auch schon gekommen, wenn wir hier in der Redaktion über die Trägheit und Dickköpfigkeit mancher Abo-Leugner seniert haben. Alle Versuche, Abonnenten zu bevorzugen, waren nur von geringem Erfolg.

Wir haben uns nun nach langen Kämpfen dazu entschlossen, mittelklein beizugeben und die GUMMIKUH in den Markt zu streuen. Von nun an werden wir unsere Zeitschrift sukzessiv auch über die Bahnhofsbuchhandlungen (jedenfalls in Deutschland) verkaufen. Mit Rücksicht auf unsere treuen Händler werden wir natürlich nicht alle Bahnhofsbuchhandlungen beliefern können, schließlich ist der Motorradhändler am „dich-testen dran“ am Leser.

Das alles hält uns natürlich nicht davon ab, auch in Zukunft unsere Abonnenten als echte Kumpels zu betrachten, die von uns die Zeitschrift preisgünstiger und vor allem freihaus erhalten.

Rainer Baues

In Sachen „April Scherz“

Post vom VFV

Im Gegensatz zu kleineren Veranstaltern organisiert der VFV pro Jahr zwischen 6-8 Veranstaltungen, bei denen um die VFV Meisterschaft gefahren wird. Die Anzahl der Nennungen liegt regelmäßig über 300 und die Veranstaltung muß in 2 Tagen durchgeführt werden. Das Organisationsteam besteht aus 8-10 ehrenamtlichen Helfern und der Arbeitsaufwand ist durch die größeren Teilnehmerzahlen größer als bei Läufen mit moderneren Maschinen.

Bedingt durch das große Teilnehmerfeld mit Maschinen von 50-1000 ccm und zugelassenen Fahrern in den Altersgruppen von 18-75 Jahren, hat sich der VFV schon vor vielen Jahren entschlossen, diese Läufe nur nach den Regeln der deutschen Sportgesetzgebung durchzuführen.

Das persönliche finanzielle Risiko der ehrenamtlichen Organisatoren wird dadurch auf ein Minimum reduziert. Dies zur Organisation.

Sämtliche Regeln, die Außenstehende vielleicht als Vorschriften oder Einschränkungen betrachten, sind von der Fahrer-versammlung, dem Organisationsteam vorgeschlagen und werden bei mehrheitlicher Annahme nach Zulassung durch die OMK an die Fahrer weitergegeben. Durch diese Maßnahmen waren z.B. unsere Maschinen schon auf 110 dbA gedämpft, bevor von der OMK Vorschriften erlassen wurden. Deshalb wird bei uns nach wie vor mit diesem Geräuschniveau gefahren, und es sind keine Anzeichen vorhanden, daß dieser Wert in nächster Zeit gesenkt werden muß. Wir haben lediglich große Schwierigkeiten, Rennstreckenbetreiber zu fin-

den, die in Deutschland dieses Geräuschniveau noch zulassen. Die Geschwindigkeit der Maschinen hat durch diese Reduktion in keiner Weise gelitten und dies kann durch gemessene Rundenzeiten auch einwandfrei nachgewiesen werden.

Das nicht langsam gefahren wird, dürfte schon allgemein aufgefallen sein, zumal das Geheimnis des Gleichmäßigkeitsfahrens darin liegt, an der persönlichen Grenze entlang zu fahren. Rennfahrer, wie Walter Zeller, Heinz Luthringhauser, Siegfried Schauzu, Wolfgang Kalauch, Willi Scheidbauer, Alfred Stöcker und Ronald Vooth fühlen sich in unseren Reihen so wohl, daß sie schon seit Jahren begeistert mitfahren.

Mit freundlichen Grüßen
Horst Armbruster vom VFV

DEKRA Motorradtreffen im Osthartz

Auf dem ehemaligen Gelände einer Segelfliegerschule in Ballenstedt im Osthartz hat im Mai das zweite DEKRA-Motorradtreffen stattgefunden. Die Dekra AG in Stuttgart hat den Motorradfahrer schon lange entdeckt und verstärkt nun die Ausbildung von Sachverständigen und Prüfern auf diesem Gebiet. Die Konkurrenz zum TÜV und die Tatsache, daß bei der DEKRA ungewöhnlich viele Motorradfahrer beschäftigt sind, macht dieses Vorhaben schon fast zu einer Notwendigkeit. Jenes Motorradtreffen im Harz versammelte nun viele dieser „DEKRA-Biker“ und natürlich auch „Normalsterbliche“. Das sehr gut organisierte Treffen machte aber nicht den Eindruck einer Werbeveranstaltung. Das großzügige Gelände der alten Schule bot aber schon, wie

„Honnie“ sagen würde, Welt-niveau an. Auf dem Flugplatz stand der weltgrößte Doppel-decker für Rundflüge zur Verfügung, ein Crossgelände, Schwimmbecken, das urige Schulungsgebäude und jede Menge Gegend zum Fahren hinterließen alles andere als einen improvisierten Eindruck auf den Teilnehmer. Man konnte sowohl auf der Wiese im Zelt als auch in festen Unterkünften übernachten. Ausflüge in den Harz und Geschicklichkeits-fahren fanden bei den ca. 250 Teilnehmern regen Anklang. Interessant bei dem Geschicklichkeitsturnier fand ich die Idee, mit einer Papier-tüte über dem Kopf eine bestimmte, vorher abgefahrene Strecke zurückzulegen, um dann genau am markier-

ten Ende auf der Linie zu stoppen. Probefahrten auf von verschiedenen Händlern zur Verfügung gestellten Maschinen waren ebenfalls willkommener Programmteil. Ich glaube, nächstes Jahr wird's voller. Rainer



LITERA TOUR

Motorräder aus Zschopau

1932 kostete ein DKW-Motorrad mit einer Leistung von 4 PS (2,9 kW) rund 530 Mark. Mit einer Rate von 10 Mark pro Woche konnten sich die Bürger der Weimarer Republik den motorisierten Drahtesel leisten. Das Ratenzahlungssystem, die Fließbandfertigung, der Verkauf über geschulte Händler (Neuigkeiten in der Motorradbranche) und der Bau robuster Motorräder waren das Rezept, der Welt größter Motorradhersteller zu werden. Das DKW-Werk, in der kleinen sächsischen Stadt Zschopau am Rande des Erzgebirges gelegen, war auch im Motorsport erfolgreich. So errangen die Sachsen als erste Ausländer (vor BMW) die englische „Tourist Trophy“ 1938 auf der Isle of Man. Im Krieg vor Bomben verschont, wurde die Fabrik 1945 von der sowjetischen Militärregierung bis auf die letzte Fertigungsmaschine demontiert.

Erst 1949 wurde das Werk für die Motorradproduktion wieder freigegeben. In der folgenden Zeit entwickelte sich der „volkseigene Betrieb“ (VEB), der 3.000 Mitarbeiter zählte, zur größten Motorradfabrik Europas. Über die Hälfte der Produktion exportierte man in den Orient, in die Schweiz, nach Holland, Belgien, England, Portugal, Dänemark, nach Kuba, Polen, Ungarn, Bulgarien, Tschechoslowakei, China, in die USA, nach Afrika und auch in die nahe Bundesrepublik. Im Zuge der Vereinigung beider deutscher Staaten geriet das Motorradwerk in den Besitz der Treuhandanstalt (THA). Deren Ziel war es, nachdem der Verkauf der Unternehmung scheiterte, die Firma zu liquidieren. In aller letzter Minute konnte

sich das Werk von der THA lösen und fertigt heute mit 250 Mitarbeitern modernste Motorräder, die mit Designpreisen („Int. Design-Award“ New York und „Designers & Art Directors Association“ London) ausgezeichnet wurden.

Die Vorkriegszeit, der beschwerliche Weg des Wiederaufbaus, die Beschaffung von Produktionsmaschinen, von Motorradteilen,

Angegliedert ist eine Typenkunde mit Technischen Daten aller in Zschopau gebauten Serienmotorräder und die Biographien einiger Personen, die die Geschicke des Werkes lenkten (Vorkriegszeit: Jörgen Skafte Rasmussen, Dr. Hahn, Hermann Weber, August Prüssing - Nachkriegszeit: Walter Kaaden, Kurt Terpe, Walter Winkler, Werner Salevski). Das Vorwort schrieb Peter Kirchberg, der Berater in historischen Fragen der Auto Union GmbH („Traditionspflege“-Firma von AUDI). Ein kurzes Nachwort steuerte der MuZ-Geschäftsführer Petr-Karel Korous bei.

Fazit: Das Buch ist für Freunde der sächsischen Motorräder sehr zu empfehlen. Die Fotos sind teilweise etwas klein, aber von guter Qualität. Das 120seitige Werk wartet mit über 250 Abbildungen auf. Zwei Klappatafeln zeigen passend zur Typenkunde die Bauzeiten der einzelnen Modelle.

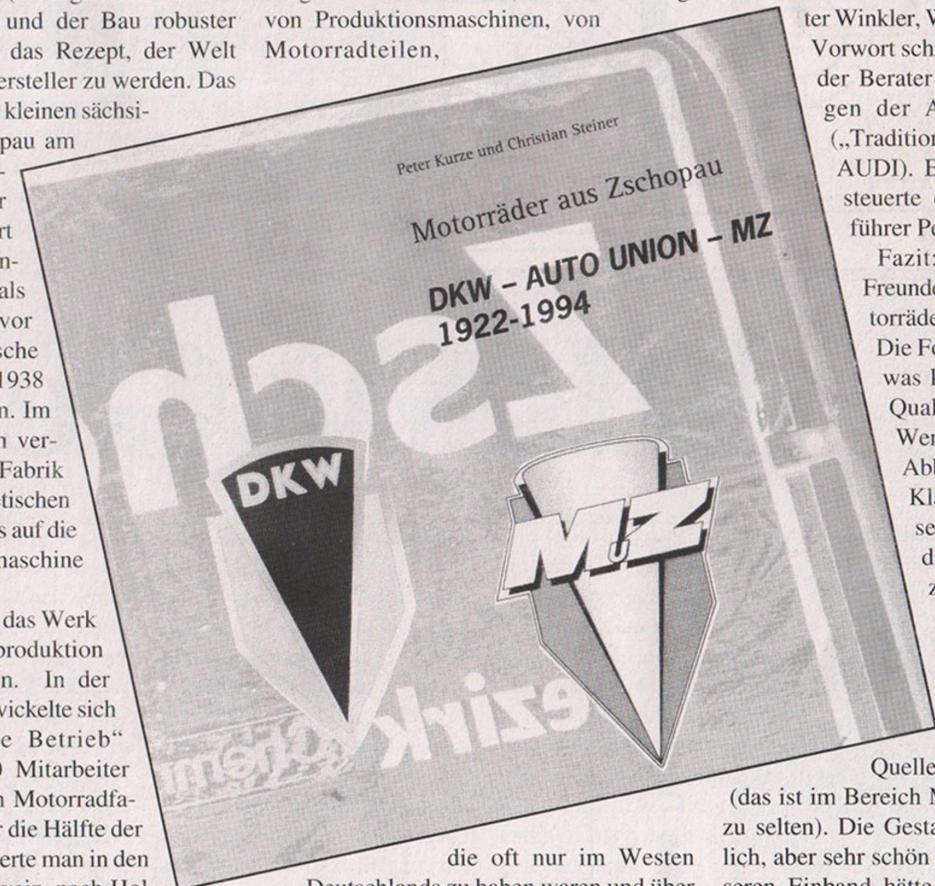
Ein ausführliches Namens-/Firmenregister und eine genaue Offenlegung der verwendeten

Quellen runden das Buch ab

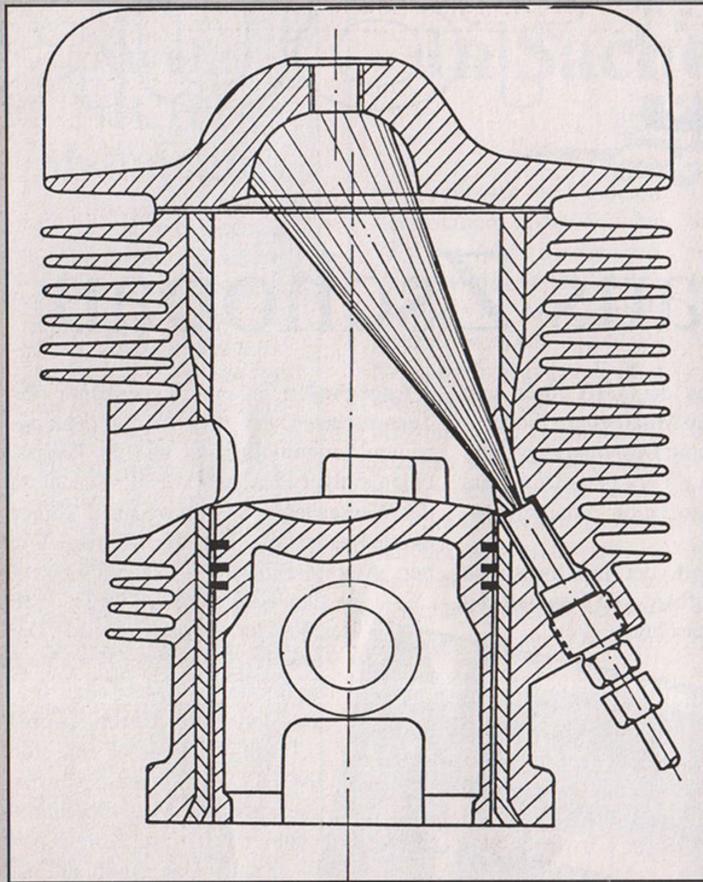
(das ist im Bereich Motorradliteratur viel zu selten). Die Gestaltung ist ungewöhnlich, aber sehr schön gelungen. Einen besseren Einband hätte die Geschichte von DKW und MZ verdient, doch ist das beim Preis von 29,80 DM wohl nicht möglich.

Robert Leunig

Peter Kurze und Christian Steiner:
Motorräder aus Zschopau DKW -
AUTO UNION - MZ 1922 - 1994, Bogen-
schutz-Verlag, Iserlohner Straße 29,
28199 Bremen, Preis : 29,80 DM
ISBN : 3-927485-10-1



die oft nur im Westen Deutschlands zu haben waren und über die Grenze geschmuggelt werden mußten, die Auseinandersetzung mit dem sozialistischen Behördenapparat und den Kampf um das Überleben in der Treuhandzeit beschreibt ein Buch, daß vor einigen Tagen erschien. Peter Kurze, ehemaliger Chefredakteur der „GummikuH“, und Christian Steiner, früher Pressesprecher des „VEB Motorradwerke Zschopau“, verfaßten die Unternehmensgeschichte dieser Fabrik.



Direkteinspritzung wie beim Diesel, der Erfolg ist enorm.

„Brrooaam, Brrooaam - Patsch - Patsch“ hallten Gewehrsalven gleich die Fehlzündungen über den Hof der Technischen Hochschule Zwickau. Das Institut für Verbrennungskraftmaschinen in der Lessingstraße war dabei, einen neuentwickelten Motor zu testen. Dies und geheimnisvolle Vibrationen hinter verschlossenen Türen in den Kellergängen fallen mir immer wieder ein, wenn ich an meine Studienzeit Mitte der 80er Jahre zurückdenke. Blödsinnigerweise für Fertigungsprozeßgestaltung immatrikuliert, schaute ich neidisch auf die Kommilitonen in der Sektion Kraftfahrzeugtechnik.

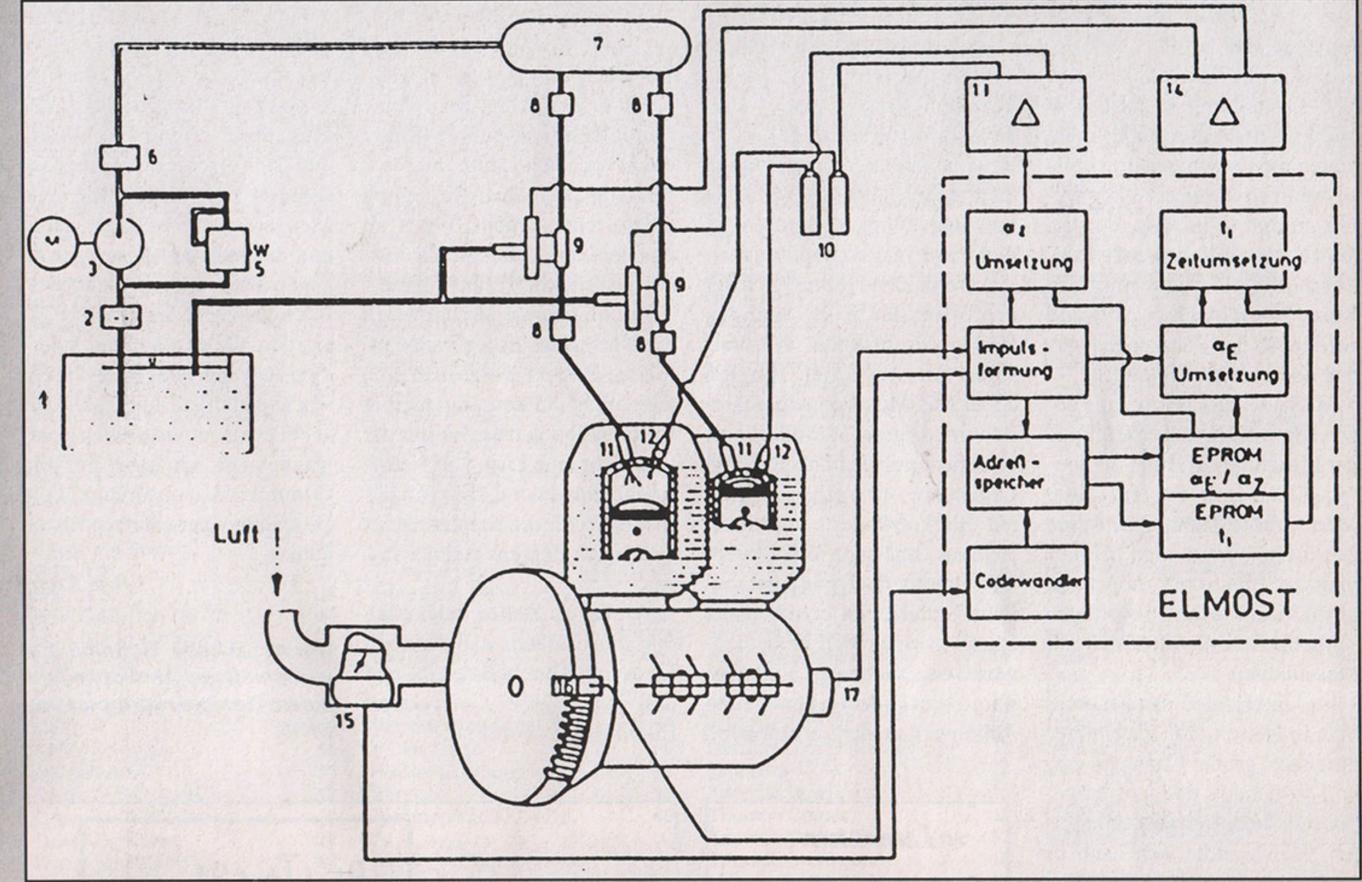
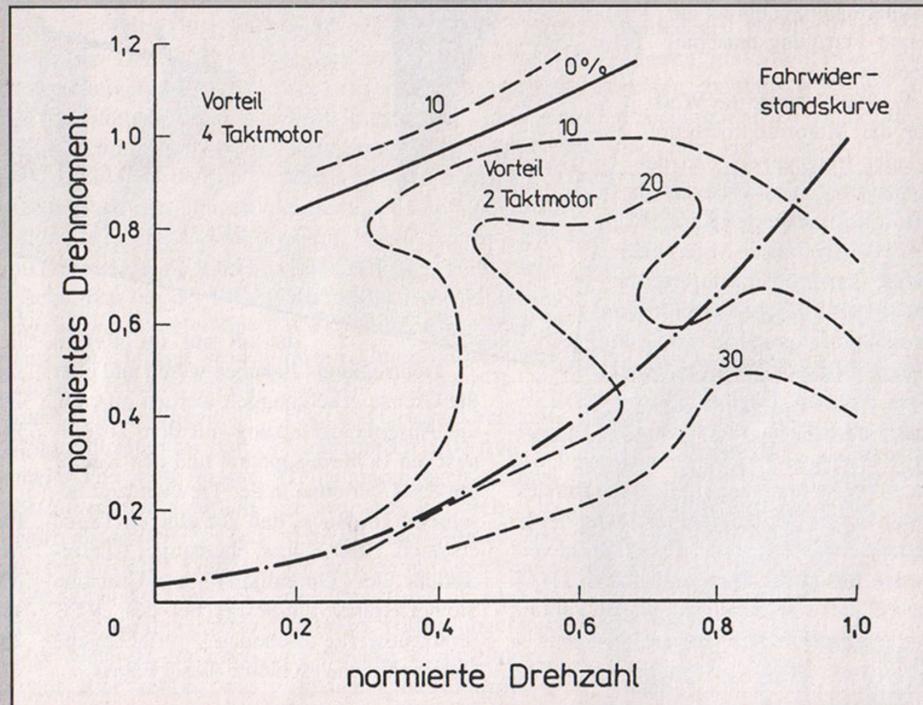
Ich hatte noch das Glück gehabt, bei einem alten DKW-Meister meine Lehre als Kfz-Mechaniker machen zu dürfen. Schon von zu Hause her durch die MZ-Motorräder meines Vaters erblich belastet, hatte mir dieser endgültig jenen DKW-Geist nahegebracht, den man am ehesten vielleicht als Genialität durch Einfachheit, besser: als Beschränkung auf das wesentliche, nämlich Zweckmäßigkeit, definiert, wohlgerne, immer den kommerziellen Erfolg im Auge behaltend. Es war daher kein Wunder, daß mich alles, was mit Kraftfahrzeugen im Allgemeinen und Zweitaktern im Besonderen zu tun hatte, faszinierte. Das blieb auch nach der Wende so. Über Nacht waren durch Artikel in der Presse interessante Motor- und Fahrzeugentwicklungen aus DDR-Zeiten bekanntgeworden, die der Öffentlichkeit bisher aus unerfindlichen Gründen vorenthalten worden waren.

DKW-Geist

Vergleich des spezifischen Kraftstoffverbrauchs.

Der Zweitakt-Ottomotor:
Benzin-Direkteinspritzung
2 Zylinder
 $V_H = 0,6 \text{ dm}^3$
 $P_e = 19 \text{ kW}$
 $n = 4.200 \text{ U/min}$
Oktanzahl 88

Der Viertakt-Ottomotor:
Vergaser
4 Zylinder
 $V_H = 1,1 \text{ dm}^3$
 $P_e = 37 \text{ kW}$
 $n = 6.000 \text{ U/min}$
Oktanzahl 92



in Zwickau

Daß die Ingenieure in der Lessingstraße weit mehr als nur Fehlzündungen fabrizieren konnten, war mir schon immer klar gewesen. Nur - wo waren die Ergebnisse ihrer Forschungen gelandet? In Trabi und Wartburg gewiß nicht. Wie sah es überhaupt mit der Zusammenarbeit mit MZ aus? Und: Gibt es eine Zukunft für den Zweitaktmotor?

Diese Fragen beschäftigten mich, und so rückte ich eines Tages bei Professor Behrens, dem Leiter des Instituts für Verbrennungskraftmaschinen an der jetzigen Fachhochschule in Zwickau, an. Ich hatte damals einige Artikel für eine Motorradzeitschrift geschrieben, vielleicht würden sie sich ja auch für was Technisches in-

teressieren. Und so hatte Professor Behrens die Freundlichkeit, meine laienhaften Fragen ausführlich und mit Nachsicht zu beantworten.

Vor der Wende hatte das Institut ca. 30 Mitarbeiter. Bereits in den 70er Jahren gab es Arbeiten an einem Zweitakteinspritzmotor gemeinsam mit dem Automobilwerk Eisenach und MZ nach dem Prinzip der Druckstoßeinspritzung - für damalige Verhältnisse eine absolute Novität. Diese wurde dann in einem Wartburg getestet. Im Trabant wurde ein kennfeldgesteuerter Einspritzmotor ausprobiert, mit dem Resultat, daß man Verbräuche um die 250 g/kWh erzielte. Dies entspricht in etwa dem Verbrauch eines Vorkammerdieselmotors, erklärte

mir der Professor. Dieses Prinzip verwirklichte die Zwickauer auch an einer 250er MZ.

Warum denn diese Entwicklungen nie in der Serie Verwendung fanden, wollte ich wissen. Ich hatte gedacht, Befehl von oben oder etwas in dieser Richtung. Die Antwort zeigt jedoch, daß die Ursachen zwar systembedingt, aber doch tiefgründiger und komplexer waren, als ich es mir vorgestellt hatte. Zum einen gab es keine elektronischen Lieferteile, man hätte alles selbst bauen müssen, dazu fehlte es aber an kompetenten Partnern. Import ging wegen fehlender Devisen auch nicht. Ein weiterer Aspekt war die stark emotional geführte Diskussion um die Ablösung des Zweitakters durch den Viertakt-

Oben: Druckstoßeinspritzung mit elektronischer Motorsteuerung. Das ganze sieht doch etwas wirr und anfällig aus.

- Legende:**
- 1 = Tank
 - 2 = Vorfilter
 - 3 = Pumpe
 - 4 = Pumpenantrieb
 - 5 = Druckregelventil
 - 6 = Filter
 - 7 = Druckbehälter
 - 8 = EVKS
 - 9 = Absperventil
 - 10 = Zündspule
 - 11 = Einspritzdüse
 - 12 = Zündkerze
 - 13 = Endstufe Zündung
 - 14 = Endstufe Absperventil
 - 15 = Drosselklappengeber
 - 16 = Drehzalgeber
 - 17 = Bezugsmarkengeber

SUCH & FIND



Service für Abonnenten: Kostenlose, private Kleinanzeige per Fax 04 21 / 50 44 48 oder per Karte an den GUMMIKU-Verlag • Am Deich 57 • 28199 Bremen (Andere: 5 DM in Marken, max. 200 Anschläge)

... und der Sonder-Service: Wer seine Anzeige auch in der nächstmöglichen Ausgabe des Motorrad-Magazins MO sehen will, der legt 5 DM in Briefmarken, Schein etc. bei. • H = Händleranzeige

- ADLER -

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

- AERMACCHI -

Sprint 350, Bj. 72, Italien-Modell, kpl. zum Herrichten, VB 1.900,- DM od. Tausch gegen BSA-Twinteile. Tel.: 04221-84595.

- AWO -

Achtung AWO-Fahrer. Versende gegen 30,- DM im Brief Umbauanleitung von Magnet- auf Batteriezündanlage. Tel.: 09421-41275, Meindl.

AWO 425 Sport-Motor, rest. 800,- DM, Getr. rest. 250,- DM, Tank 100,- DM, Verg. 60,- DM, Zündm. 60,- DM, Kurbelwelle 150,- DM, Rahmen für Sport und Touren u.v.a. sowie sandstrahlen. Tel.: 03943-22848.

- BEKLEIDUNG -

Ein Paar neuwertige Damenmotorradstiefel, Leder, schwarz, Gr. 36/37, für DM 70 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
Guttenstraße 144 · 60327 Frankfurt
Tel.: 0 69 / 23 93 19 · Fax 23 38 40

WAX-COTTON
ANZÜGE GIBT ES VIELE
ABER NUR EINEN

Barbour

SIE SOLLTEN
IHN
„erfahren“

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

Harro Eisbärhaut, guter Zustand, Gr. 52, 800,- DM. Tel.: 06201-53237.

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

Lederk. 2-teilig, Jacke rot, Hose schwarz, günstig zu verkaufen. Tel.: 06150-2253.

Suche ERBO Motorradstiefel hose cobra schwarz, Gr. 52, 106, 98 od. ähnl., neu, gebraucht od. auch defekt, auch Massenanfertigung. Tel.: 069-864214 od. 069-4106363, Thomas H. verlangen.

Suche Wachsjacke GR. 42 und schwarze Lederkombi Gr. 52/54, Zustand (fast) egal, Tel.: 07562-8032 o. 8918.

- BMW -

BMW 25/3, VB 7.500,- DM, BMW 60/7, VB 5.500,- DM, BMW R 60/2, Zustand 1, Gespann, 26.000,- DM, DNEPR-MT 10, BMW 60/5 Technik, 5.000,- DM. Tel.: 02452-89592, Leisten.

BMW/5 Hinterrad gesucht. Tel.: 0421-453445.

BMW R24-27, Motorräder, Ersatzteile neu u. gebraucht. S. Meyer, Bahnhofstr. 22, 67586 Hillesheim, Tel.: 06733-8195 od. 7281, Fax: 8134, fordern Sie umfangreichen Teilekatalog gegen 5,- DM an. H

Ersatzteil-Verkauf, BMW-Boxer: Hinterradantrieb 37/11, VB 450,- DM, BK-Moto-V2A-Schalldämp-

feranlage mit 2 Interferenz-Rohren, 38 mm Auslaßdurchmesser VB 750,- DM. Tel.: 0201-57594.

R 60/5 Rahmen verm. m. Papieren, VB 300,- DM. Tel.: 08457-7167 ab 13.00 h.

R 26, Bj. 56, guter Zustand, bis auf wenige Teile, fahrbereit, abgem., 3.500,- DM, zum Restaur., Tel.: 04122-43354.

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

R 50: Ölwanne 30,- DM, Magnetzündler 200,- DM, Lima GV 300,- DM, Zyl.-Köpfe VHS, Limadeckel 50,- DM, Kupplung 150,- DM, 12 V Drehstromlima 200,- DM, MZ ES 250/2: Limamit Fliehkraftregler (2Stck.) Tel.: 04321-41634.

R 51/3 Teile, Rahmen, St. kpl. Tank, Blech, Gabel, Teile, Getriebe, Kleinteile, 2.500,- DM, Seitenwagen Stolz, Typ Berlin 1.000 cb, V2 Blackburne Motor, Bj. 20, 1.000,- DM, Tel.: 0221-727838.

R 60/5/6/7 Zylinder (Schliff nötig) zu verkaufen oder zu tauschen, Andy, 05383/1662

R 75/5 Rahmen m. Brief, Gabel, Lampen, Tank, Kotflügel, Vollverkleidung usw. u. R 90/6 Rahmen m. Brief, Tank u. Kotflügel u. 30 l Kunststofftank, VB. Tel.: 02607-6065 ab 17.00 h.

R 75/5 Zyl. Kopf 70,- DM, Choppersitzbank 50,- DM, BMW 25/3 Lampentopf 40,- DM. Tel.: 04321-41634 oder 28117.

Verkaufe BMW R 100/s, Bj. 77, Classic-Umbau, sehr viele Neuteile, bleifrei, Nikasil, etc. VB 7.500,- DM. Tel.: 07562-8918, öfter versuchen.

Suche Achsantrieb für /7 Übers.: 11/33 bzw. 11/34, 11/32 zu kaufen oder zu tauschen, biete dito 11/37 oder R 25 Teile, Tel.: 06569-7892.

Suche f. R 60/2 Langgewindezylinderköpfe, abgeflachte Vorderschwinge, Motorradkatalog Nr. 1, Lampentopf. Tel.: 04321-41634 oder 28117.

Suche für R 27 Heinrich Lenkerverkleidung, Tel.: 030-8554962, Hans.

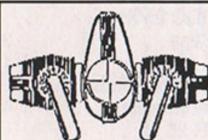
Verkaufe BMW R 100 RS 82/95, rot, 130.000 km, Langstrecke, guter Zustand, 5.900,- DM. Tel.: 0511-824781.

Verkaufe für R 90 S Brief mit stark beschädigtem Rahmen, VB 600,- DM. Tel.: 08441-9965.

Verkaufe gut erhaltene Denfeld Sitzbank für alles BMW's, bis 1969 für 200,- DM. Tel.: 06775-2656 oder 1686.

Verkaufe WÜDO-Cockpit (wie R 90 S) für R 80 R/R 100 R, schwarz, neuwertig, Tel.: 04231-81720, abends.

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



Motorrad Welling

Reparatur von BMW, MOTO-GUZZI MZ-Vertragshändler

BMW-Gebrauchteile, SITO-Auspuffanlagen für BMW ab 320,- DM, Gespannrahmen für BMW-Motoren, Schweißarbeiten, Gespann-Umbauten, MZ-Rotax Gespann ab 9.800 DM

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

- DKW -

RT 175 S, grün, Bj. 58, TÜV 07/95, Literatur u. E-Teile, 1.300,- DM. DKW RT 250 S, schw., Bj. 56, 15 PS, 1.400,- DM. Tel.: 05662-3869.

Block 200, Bj. 33, rest. 3.200,- DM, VB, Tel.: 0421-453445.

DKW RT 175, Schutzblech vorn, Werkzeugkasten, Rahmen, Räder, Antriebe 230,- DM, RT 200/H Rahmen, Werkzeugkasten, Hinterrad, Teilmotor 180,- DM, RT 2502 Schutzblech vorn. Tel.: 09467-314, abends.

DKW, Bj. 39, 98 ccm, Originalzust., 2,5 PS, mit Brief, VB 2.000,- DM, Tel.: 07121-42881.

RT 2 1/2 PS, suche geschlossene Gabelscheide rechts u. links, Abdeckscheibe für Schwungscheibe, 2 St. Abziehbilder DKW o. Auto-Union-Ringe. Tel.: 0381-4898442.

S. ET für RT 250H und suche Kontakt zu anderen Besitzern zwecks Erfahrungsaustausch, mögl. süddeutscher Raum. Tel.: 08166-8339.

Suche für NZ 500 Motor, Vorder- und Lenkjoch. Tel.: 04122-43354.

- DNEPR -

Dnepr 11 - Gespann, Exportqualität, TÜV 3/96, U-Kat, 200 km, umfangreicher Werkzeugsatz, durchgecheckt und probegefahren. 5.900,- DM. Tel.: 0711-932061.

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

- EMW -

R 35/3, EZ 10/57, TÜV 4/94, jahrbereit, zur HU vorbereitet, Auspuff neu, aus akutem Zeitmangel, VB 3.350,- DM. Tel.: 0641-86475.

- GESPANN -

BMW 75/7 Gespann, Stern-Umbau, wahlweiser Betrieb, Bj. 73, umgebaut 1993, bleifrei, neue Kolben, VB 8.000,- DM, R 90 Rumpfmotor mit Getriebe VB 1.500,- DM, Tel.: 04532-23605.

CX 500 / EML 37 km, 67 Tkm, EZ6/84, bildschöner Neuaufbau, BMW-Verkl. & Lack, TÜV neu, sehr viele Extras/Details/Umbau-

ten/V2A, aber kein Firlefan, VB 10.500,- DM, Tel.: 02352-31944.

ETZ 251-Gespann, rundrum 16, breiter Lenker, Stahlflex, kpl. 2er Motor u. viele neue u. gebrauchte Teile, Zustand 3, 2.100,- DM VB, Tel.: 04434-1340 od. 0421-821186.

MW 750, 22 PS, Bj. 70, Originalzustand (also unrest.), verzollt. 1.700,- DM. URAL M 63, Bj. 1971, 2.600,- DM, Tel.: 05476-1648.

Ural Tourist Gespann, neu, Brief, TÜV, 32 PS, 650 ccm, Zubehör, Inspektion, VB 5.500,- DM, Handbuch 30,- DM, Rep. Anleitung 60,- DM, Ersatzteile, Zubehör. Tel.: 02303-63710.

Ural Tourist Gespann, neu, TÜV, 32 PS, 650 ccm, dtsch. Verbesserungen, Inspektion, Handbuch, Rep. Anl., VB 5.200,- DM, Tel.: 02303-63710, FAX 60607.

Verkaufe nagelneuen MZ ETZ-Gespannrahmen mit Nummer u. Blanko-Typenschild für 700,- DM, Tel.: 06438-5459.

- GILERA -

Rarität! Gilera 300, Bj. 58, 300 ccm 4-Takt-ohv, guter unr. Orig.-Zustand, Motor dreht, zum Restaurieren für nur FP 1.950,- DM, Tel.: 02607-6065.

Verkaufe Gilera Strada 150, 2 J. TÜV, dazu jede Menge Teile, VB 2.500,- DM. Tel.: 0551-374030

- HARLEY-DAVIDSON -

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

Verk. Springergabel für 750er Modelle bis 1952, 800,- DM, Tank WL 300,- DM, Rahmen für WL-Modell, 800,- DM, Tel.: 030-4448343, abends.

- HEINKEL -

Heinkel Tourist 103 AO, Bj. 56, DKW SB 200, Bj. 34, MZ RT 125 2 mal, Tel: 08051-61973, ab 18.00.

- HERCULES -

Hercules Moped 219, Bj. 58, teilrest., läuft, 1.000,- DM, Tel.: 06409-6459.

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

- HONDA -

CB 125 - 250, Teile: Vergaser, Schwingen, Räder Elektrik, Tanks etc., keine kpl. Motoren. Tel.: 04221-84595.

CB 350 K 4, zum Restaur., Bj. 72, orig. Lack, seit ca. 10 Jahren stillgelegt, 1.500,- DM, Tel.: 04122-43354.

Original Honda Gepäck- u. Kofferträger, neu, 15% unter Neupreis für CB 500 AB'93, Tel.: 06571-8449 oder 64 72.

CB 750 F 1, Bj. 76, nach Überholung ca. 14.000 km, viele Neuteile verbaut (Chrom- u. Originalteile), 4.600,- DM, Raum GG, F., Tel.: 06152-7946, tagsüber.

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

Motor CB 900 B.D. or günstig zu kaufen ges., auch leicht def. (Ventilschaden o. ähnl.) Selbstabh. bis 200 km v. Rastatt. Tel.: 07227-8527.

CB 500, Bj. 1973, Motor defekt, 1.000,- DM. Für CB 250: Tank, Rahmen, Felgen. Tel.: 04133-6556.

CB 500 Four, Bj. 76, mit Sporttank + Zubehör, VB 3.300,-, Fax: 421-504448.

Verkaufe Honda CM 185 T, 2 Jahre TÜV, 24.000 km, Kofferträger, Sturzbügel, Versch.-Teile neu, VB 2.100,- DM. Tel.: 0551-374030, Beth.

Verkaufe Honda XL 250, Enduro, Bj. 76, 13.000 km, 17 PS, Zustand wie neu, VB 2.600,- DM, Tel.: 0941-40567 + FAX.

- HOREX -

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

MOTALIA

Endlich gibt es sie: Eine Zeitung nur für italienische Motorräder! Testberichte mit Messen der Beschleunigung und der Höchstgeschwindigkeit überlassen wir gerne anderen Motorradzeitungen. Wir befassen uns mehr mit dem Drumherum: Zubehör, Tuning, Eigen- und Umbauten, Erfahrungsberichte, Literatur und die Italienszene mit ihren Clubs, Treffen und Rennen nehmen einen breiten Raum im redaktionellen Teil ein. Dazu kommen kostenlose Kleinanzeigen und der umfangreiche Terminkalender für Italiener-Treffen weltweit. MOTALIA erscheint monatlich in Deutschland, Österreich und der Schweiz. MOTALIA ist erhältlich im Abonnement und bei wenigen engagierten Italienerhändlern. Der Abonnementpreis für ein Jahr (12 Ausgaben) beträgt für je ein Heft 40,- DM, für je 5 Hefte pro Monat 135,- DM und für je 10 Hefte monatlich 220,- 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: Mir ist bekannt, daß ich das Abonnement innerhalb von 7 Tagen schriftlich widerrufen kann. Hierzu genügt die fristgerechte Absendung des Widerrufes.
Straße:
PLZ, Ort:
Datum + Unterschrift:

>>> 9 von über 9.000 lieferbaren Titeln! <<<

<p>HONDA</p> <p>Motorroller International Vespa, Lambretta, Heinkel & Co. Kaufberatung und Geschichte. Über 200 Modelle aus aller Welt Schrader-Motor-Guide Über 300 Abb. und sehr informative Begleittext. SV 22118.....DM 58,00</p> <p>HONDA Motorcycle Identification Guide 1959 bis 1988. In diesem Buch wird fast jedes Modell und jede Modellvariante mit Abbildung und Daten vorgestellt. Ca. 800 Abb. engl. Text, mit allen USA Modellen. MI 115210.....DM 50,00</p>	<p>Deutsche Mopeds der 50er Jahre 1950 bis 1959 Schrader-Motor-Chronik Band 58. Die Serie dokumentiert anhand von Prospekten, Katalogen, Test- und Fahrberichten die Entwicklung der Mopeds. Kreidler, Miele, Simson u.v.m. SV 22114.....DM 19,80</p>	<p>INDIAN Motorräder 1901 bis 1953 Endlich in Deutsch! Jedes Modell von 1901 bis 1953, Kaufberatung u. Modellkunde, Adressverzeichnis der Clubs und Spezialisten. 164 Abb. Schrader-Motor-Guide. Nr. 7, ca. 158 Seiten, Hardcover 22117.....DM 58,00</p>	<p>Indian</p> <p>INDIAN Motorcycle Photographik History Über 550 z. T. farbige Fotos der schönsten INDIAN Motorräder zusammengetragen von Jerry Hatfield. Alle Maschinen incl. Militär-Krädern mit Daten und der Modellentwicklung. Pb., Text in engl., ca. 240 S. MI 119046.....DM 68,00</p>	<p>Deutsche Fahrrad-Motoren M. Nábinger präsentiert fast alle deutschen Fahrrad-Hilfsmotoren. Sehr viele Abb. und interessanter Text. 90 Seiten, Hardcover. Restbestand, nur solange Vorrat reicht. Früher 58,00 DM! PO 493.....DM 30,00</p>	<p>KRÄDER DER WEHRMACHT Über 200 Photos aus den Einsätzen mit den versch. Krädern der Wehrmacht. Sehr interessanter Begleittext, Hardcover, 192 Seiten PV 107247.....DM 49,80</p>	<p>Typentafel Deutscher Motorräder 1935-1938 Alle Modelle mit Abb. und technischen Daten sowie Produktions-Zeiträumen. Als Standardwerk für alle Motorradinteressierten WK 390.....DM 30,00</p>	<p>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!</p>
---	--	---	---	---	--	--	--

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

- IFA -

Verkaufe BK 350, Bj. 56, Teile 100% orig., Farbe leider blau, zugell. TÜV 5/96, sehr guter Zustand, Preis: 2.400,- DM. Tel.: 06054-2512.

- JAP -

Suche Deckel f. Magnantriebskettengehäuse für JAP 300 ccm sv, Bj. 22, biete ev. hintere Gehäusehälfte. Thomas Rongen, Tel.: 07471-71132.

- JAWA -

JAWA 350, Bj. 62, stillg., kein TÜV, lief aber super, dazu Teile noch und nöcher, 680,- DM, Tel.: 03583-690543, Markus verlangen.

Jawa Typ 356, 175 ccm, Bj. 1958, 9,5 PS, kpl. m. Brief, 900,- DM, Tel.: 04531-84932.

- KAWASAKI -

Z 1, Z 900, Z 1000

Motorräder, neue und gebrauchte Teile
Kostenlose Liste anfordern bei

ROLAND LENDEN
Praunheimer Landstraße 72
60488 Frankfurt • Fax 069/763155
Telefon 069/70 08 08 oder 76 66 31

- KREIDLER -

Floretteile: Bremstrommeln, Ankerplatten, Backen, Polräder, Kiste, Kleinteile, 2 Motoren (gebläsegek.), Vergaser, n. komplett gegen Gebot. Körner Tel.: 07171-44557.

Rarität, Kreidler 80 ccm, letztes Modell, Erstzulassg. 89, orig., 5.000 km, Motorradzul. bis 10 PS, 2 Jahre TÜV, VB 800,- DM, Tel.: 0941-40567 + FAX.

- LAVERDA -

Suche Kolben Laverda SF II, 1. Übermaß, mögl. neu. Tel.: 07227-8527.

- LITERATUR -

BSA B 44 VS Workshop Manuel, 1968, org., neu, 50,- DM, orig. Preisliste dazu, neu, 40,- DM. R. Enfield Bullet Workshop Manual, Kopie, 30,- DM. Diverse Triumph-Teilepreislisten, Kopien, a 30,- DM. Tel.: 05062-89249.

Motorradhefte (Testberichte) 1960 bis 1990 je 5,- DM. Tel.: 0241-507469.

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

Suche 'Das Motorrad' 1949, 14/50, 10 + 13/52, Motorrad-Katalog 70-75 sowie 'MO', Tel.: 05341-14639, So.-Do. ab 18.00 h.

Suche 'Das Motorrad' 1949, 14/50, 10+13/52, Motorrad-Katalog 70-75 sow 'MO', Tel.: 05341-14639, So.-Do. ab 18.00 h.

Suche das Buch 'Zündapp KS 75' von Rauch/Sengfelder, Motorbuch-Verlag gebr. zu kaufen. Tel. 05383/1662

Suche das Buch von Thozel über Motorräder aus den 50er Jahren. Tel.: 0421/513255 (abends)

Suche deutsche Straßenverk. 1 E JRG bis 7/56 + 5/58 KFT 10/67 + 12/76 und Bücher, Motorjahr 56/57 + 70 + 72 + 73 + 74 + 76 und 81 bis

Ende und Motorradkalender. J.P. Labuyere, Noordhoeklaan 33, NL-4464, BC Goes, Niederlande.

Suche für Maico M250B (Bundeswehrmaschine) Ersatzteilkatalog und Werkstatthandbuch. Nur original. Telefon 0421/513255 (abends)

Suche für MZ ES 250/1 Reparaturhandbuch, Betriebsanleitung und Ersatzteilliste evtl. nur zum Kopieren, auch übrige Literatur, bin für alles dankbar. Tel.: 0228-262423.

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

Teilelisten + Manuals für Norton 49-62 u. Ariel Square Four 39-54, Prospekte für Münch 73-74 u. Excelsior 1936 zu verk. o. tauschen. Tel.: 08422-1466.

Verkaufe GUMMIKUHEfte Nr. 57-61, 20,- DM (incl. Porto), Tel.: 040-7213769, Frank.

Verkaufe Motorrad Edition, Tel.: 06725-2656 oder 1686.

Internationale KFZ-Literatur

KFZ LITERATUR-KATALOG
Wir haben Bücher für schnelle Bukschulden!
(Seite 31, Stand. Nr. 32 11748)

...und auch sonst eine Großauswahl internationaler KFZ-Literatur im täglichen Versand!

Gesamtkatalog No. 12
Stand: Oktober 1993
ca. 5.000 Titel internationaler KFZ-Literatur von 1930 bis heute
MOTORRAD, MOPED, KAWASAKI, HONDA, TRIUMPH, INDIAN, BSA, SYM, KREIDLER, WEHRMACHT, WEHRMACHT, WEHRMACHT

WK-VERLAG
Lagesche Str. 105 • D-32108 Bad Salzuflen • Tel. 05222 92 75-0 • Fax 92 75-50
Germany

DAS WAR NOCH NICHT DA!

KFZ-Literatur-Katalog

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

ANTIQUARIAT!

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

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

Antiquariatskatalog No. 10
September 1993

Über 2800 antiquarische Titel auf 98 Seiten

Best. Nr. 47 178
Bestell. Nr. 47 178
Bestell. Nr. 47 178

Historische Original-Bücher, Prospekte, Plakate, Zeitschriften ab ca. 1930 bis ca. 1993 aus dem KFZ- und Motorradbereich.

WK-VERLAG
100 Ober 10 Jahren
Buchhandel und Spezialverlag
für Motorliteratur
Lagesche Straße 105 • D-32108 Bad Salzuflen
Telefon 05222 92 75-0 • Telefax 05222 92 75-50
Germany

Verkaufe Ural Gespann Handbuch 30,- DM, Rep. Anleitung 60,- DM, Ersatzteile. Tel.: 02303-63710, Fax: 60607.

- MAICO -

MAICO LETTERS

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

Für die Restaurierung einer MAICO M 175 F suche ich Tips (insbes. hinsichtl. Farbe/Lackierung) u. Ersatzteile. Tel.: 06321-60386.

Hilfe: suche dringend neuen oder gebrauchten (beulenfrei) Auspuffkrümmer f. M 200 T, Bj. 54. Wer kann weiterhelfen? Bernd Rieker, Tel.: 07471-7683.

Kettenrad für Maicoletta, neu, Tel.: 09467-314, abends.

Maico M 250 B, Bj. 65, 15 PS, 5 km, Totalaufbau, verzinkt, VA-Schrauben, Spezialwerkzeug, Literatur, Neulack 'Sahara' 2.800,- DM (oder Tausch gegen Heinkelroller).

Suche Tank und Kickstarter für Maico M 151, Tel.: 0201-270902.

Verkaufe Literatur z. B. Prospekte, Ersatzteillisten für Maico-Fahrzeuge, Tel.: 04524-8832, FAX, Peter Vagt.

Verkaufe Maico M 250/B, Bj. 60, TÜV neu u. div. Ersatzteile, VB 1.200,- DM, Tel.: 05476-1466, Gernot.

- MOPED -

Suche Betriebsl. für Victoria Vicky III Moped, Bj. 54, Betr. Erl.Nr.: 1248. auch Teile für Vicky III, Tel.: 0551-374030.

Suche ILO Motor Typ V 50 mit Kühlgebläse u. Reversierstarter od. Sachs 50 mit Kickstart u. 2-Gang-Handschtaltung. Tel.: 07172-21547.

- MOTO MORINI -

3 1/2 Touring, 24.000 km, TÜV 5/96, 3.500,- DM, Tel.: 0241-507469, abends.



- MZ -

MZ-TREFF - INFO
Ersatzteile für alle MZ-Modelle

z.B. ES-ETS Kettenräder
Ansauggummi ES-ETS-TS-7/1
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

500 Saxon FUN EZ. 4/93. 12000 km, Pneumanträger, Rep.-Buch, viele E-Teile, Preis VS, Tel.: 07371-13954.

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

Auflösung: Mein gesamtes privates MZ-ETZ-Lager von ES-ETZ 6V/12V ELT., Fahrwerke, alle Blechteile, Motoren, Getriebe usw., bitte Tel.: 05121-57128, voraussichtl. Ende 6-94.

Ersatzteile f. ES/TS neu u. gebr. fast alles. Tel.: 05552-7902.

ES 250/2, 1973, 11.000 km, incl. Seitenwagen (z.Z. abgebaut, aber eingetragen), Zweitmotor, Beinschilder, viele Ersatzteile, Originallack, ehemaliges DDR-Fahrschulgespann, Farbe beige, TÜV 8/95, 1.600,- DM, Tel.: 089-6371513 (abends).

ETS 250, TÜV, gespanntaugl., VB 1.000,- DM, ES 175/2, Zustand gut, ohne Brief aber sauber, VB 500,- DM. ES 250/1 Reste, billig. ES 250/0 Originalzustand Preis VB, Tel.: 0451-473434.

ETZ 150, EZ 02/90, TÜV 07/94, aus Platzgründen zu verkaufen. 850,- DM, Tel.: 040-7373299.

ETZ 251, aus Schwingenumbau folg. Teile: Telegabel, Felgen, Schutzblech v., Ständer, Speichen, alles 12.000 km gelaufen f. zus. DM 100,-. Tel.: 06438-4175

Militär-TS 250/1, E 27/83, mit altem Originalzubehör in gutem Zustand, wenig km für 800,- DM zu verkaufen, Tel.: 03943-22848, abends oder Anrufbeantworter.

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

Spezialzubehörcatalog
5 DM Schein oder Münze

Gespansservice - Tauschteile
Blitzversand aller Teile, auch für alte Modelle **NEU**

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

MZ-Club Deutschland Info gegen 1,70 DM in Briefmarken an R. Schramm, Oststr. 10, W-5804 Herdecke 1

RT 125/2 zu verkaufen, aus Zeitmangel, bj. 57, kpl. fahrbereit, VB 900,-, Tel.: 07151-64392.

RT 125/2, suche Kontakt zu Besitzern zwecks Erfahrungsaustausch, Tel.: 02305-31842, am Wochenende.

Sonderheft 'MZ'! Auf 32 Seiten interessante Artikel aus der GUMMIKUHE und jede Menge Neues und Wissenswertes über die Zschopauer Maschinen, inkl. MZ-Stammbaum und toller Postkarte! DM 7.80 inkl. Versand beim GUMMIKUHE-Verlag, FAX 0421/504448 oder per Post: GK-Verlag, Am Deich 57, 28199 Bremen 1

Suche für BK 350 Endantrieb Kardan, Auspuff kpl., Kolben mit passendem Zylinder. Tel.: 02306-81572.

Suche für MZ ES 250/0-Doppelport-Rahmen (Vorgänger vom Standard) und Vorderschutzblech voll gebogen. Gut erhaltene Auspuffanlage rechts u. links. Jörg Poppe, Rhönstr. 50, 63633 Birstein.

Suche original Werkstatthandbuch von MZ für ETZ 250. Telefon: 0421/513255 abends

Superelastik - alte Form, VB 300,- DM, Tel.: 05051-2851.

TS 250/1 5-Gang und TS 250 4-Gang Motor gebraucht zu verk., außerdem div. Blech- und Fahrwerksteile für diese Modellreihe, Tel. 05383/1662

TS 250, original rest., Motor neu, 17 PS, TÜV neu, VA-Schrauben, Elektrik u. Reifen neu, Chrombügel, Tank-Pad, Gepäckträger, Foam Grips, Belege auf Papier, Foto u. Vidio, Preis VB, Tel.: 0421-1654847.

Verk. gebrauchte MZ-Teile aller Art. Tel.: 0421/4986441

Verkaufe ETZ 125 E, E Z9/92, brilliant rot, Seitenträger, Ölpumpe, H 4, Zustand 1 A und Lastenwagen, neu, schwarz, 0 km, Preis VB, Tel.: 05665-30613, Thomas.

Verkaufe jed. MZ-Ersatzteile u. Reifen, Military TS 250 ohne Papiere, TS 250 Motor u. 1 ETZ 250-Gespann, Motor leicht defekt - läuft fast - Preis VS. Tel.: 05254-7106.

Verkaufe MZ Ifa RT 125, Bauart wie DKW, Bj. 62, 99% restauriert, Einzelsitze, gesandstrahlt, Neulack, mit Unbedenklichkeitserklärung für Neubrief, Vereinbarung 2.000,- DM. Tel.: 02306-81572.

Verkaufe MZ RT 125/3, Bj. 58, neu rest., TÜV 5/95 mit vielen Teilen u. Literatur, kleinere Arbeiten an elektr. nötig, wg. Studium, VB 1.100,- DM, Tel.: 0821-411935.

Verkaufe: TS 250/ 1 Rahmen (gat, noch TÜV, 17 PS eingetragen)! B.W. wahlw. eingetr.) günstig. ETS kpl., unverbastelt mit zwei Motoren, suche Gabelstab. ETZ, Körner Tel.: 07171-44557.

- NORTON -

Suche Commando, letzte Ausführung, Tel.: 089-6371513 (abends).

- NSU -

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

Super-Luchs, unrest., mit diversen Neuteilen, VB 2.500,- DM, Tel.: 08441-9965.

NSU Ersatzteile für fast alle Modelle, Liste DM 3,-, NSU-Motzke, Nr. 13, 6405 Büchenberg, Tel. 06656/8605 H



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

Motorradmuseum Augustusburg
Schloß Augustusburg
09573 Augustusburg

Italiener und Engländer
Motorradladen Yorkstraße GmbH
Yorkstraße 15
10965 Berlin

Niemeyer's
klassisches Motorradzubehör
Hertelstraße 1 A
12161 Berlin

MZ, Jawa, Simson, Bajaj
Martin Timm
Kröpelin Str. 19
18209 Bad Doberan

British Bikes
Brando's
Mittelweg 2
22941 Bargtheide

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

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

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



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

British Bikes
GLM-Motorräder
Fischerstraße 1
31039 Rheden

Bücherstube Lehrte
Itener Straße 28
31275 Lehrte

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

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

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

BMW-Vertragshändler
Fa. Labitzke
Kirchhofstraße 20
40721 Hilden

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

MZ-Vertragshändler
AT-Zweiradtechnik Feld
Dorfstraße 19
41540 Dormagen

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

Presse & Buch im Bahnhof
Wolfgang von Lengerke
Hauptbahnhof
44787 Bochum

Davida-Helme, Mietwerkstatt
Motorrad-Lust
Bonner Wall 124
50677 Köln

Reifen Kastenholz
Mönchsgasse 14
50737 Köln

Adler-Museum & Antiquitäten
Strohmeier
Kölner Straße 150
53919 Weilerswist

Metzen's Raritätenladen
Reklameschilder
Galeria Hortenpassage
54290 Trier

GUMMIKUH Süd
Braunfelsstraße 199 A
54459 Wiltingen

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

MZ-Spezialservice
Firma Wildschrei
Hauptstraße 26
56829 Brieden

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

Achim Reid
Antiquitäten
Kirchstraße 11
58300 Wetter-Wengern

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

Veteranen-Ersatzteile
Heumann
Fuchsberg 3-5
64807 Dieburg

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

Deutsches Zweiradmuseum
Deutschordensschloß
74172 Neckarsulm

Teile für klassische BMWs
Martin Kornhas
Durlacher Allee 105
76131 Karlsruhe

BMW-Vertragshändler
Fa. Ball
Weinstraße 67
76887 Bad Bergzabern

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

Dnepr-Importeur
Firma Theo Däschlein
Ansbacher Straße 57
91572 Bechhofen

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

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

Emailierte NSU Abzeichen für
NSU OSL 251, Bj. 51, (seitl. am
Tank), in einwandfreiem Zustand.
Tel.: 09621-63911

Prinz 4, fast so gut wie ein Gespann,
Bj. 69, 30 PS, TÜV neu, s. g. Zu-
stand, weiß, Motor überholt, VB
3.300,-DM, Tel.: 0911-620510(N).

Tausche rest. OSL 601, Bj. 39, Zust.
1, gegen unrest. 2-Zylinder NSU
kpl., biete Abziehbild 1919-27
(NSU Rosette) 10,-DM, Tel.: 0521-
86744.(FAX).

- ROLLER -

50 ccm, Bj. 54, VB 1.300,- DM, +
Ersatzteile. FAX 0421-504448.

Für Roller IWL-'Berlin': kpl.
Gebläsemotor, 150,- DM, Roller
'Berlin': Kraftstofftank 20,- DM,
Vergaser 30,- DM, Zündschloß 40,-
DM, Dichtung f. Kuppl.-Deckel 10,-
DM, Tel.: 030-4448343.

- SEITENWAGEN -

BMW-Vorkriegsseitenwagen, Bj.
30-39, Alu, mit Spitzheck, Guß-
emblem (BMW) am Bug, kpl. mit
Anschlußteilen zum Restaurieren.
VB 1.600,-DM, Tel.: 06432-82753.

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

- SIMSON -

SR 4/4, Habicht, Bj. 1973, 49 ccm,
3,5 PS, Beinschild, 600,- DM, Tel.:
05402-4270.

SR II, Bj. 59, 1,5 PS, dkl.-rot, Orig.-
Lit., E-Teile, E-Motor, 650,- DM.
Tel.: 05662-3869.

Suche Simson-Roller SR 50: Teile,
defektes Fahrfahrzeug, Spez. Werk-
zeug 4-Gang-Motor, Handbuch.
Wer kennt sich mit den Motoren
aus? Tel.: 06438-1047, abends.

- SONSTIGES -

Suche Motorrad Nr.: 2/73, 7/73, 23/
73, 17/75, 8/75, 6/77, 11/79, 11<
80 und PS Heft 7/75. Tel.: 040-
7124203.

Mars, von meiner Stella DS habe
ich noch 2 Tankembleme (neu orig.
werkverpackt) 1 Emblem, ge-
braucht, 1 Kotflügelabz., gebraucht,
1 Kettenkastenschaulochdeckel.
Tel.: 0511-834434.

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,
Fa: 8134, Täglich VERSAND, H

Junak: Suche Briefkopie von 350er
Kunak 17/19 PS, Typ M 7 und M
10, mögl. als Gespann. Unkosten
werden erstattet. Tel.: 07227-8527,
bitte öfter versuchen.

1 Satz Krauser-Koffer, neu., 25 l,
VB 199,- DM, Tel.: 0651-828208.

Schwalbe, Bj. 86, 3,6 PS, gelb,
10.930km, Orig.-Lit., E-Teile 950,-
DM. Tel.: 05662-3869.

Suche TAMIYA-Bausätze M 1/6
von BMW R75/5, R 90 S und Hon-
da CB 750 Four. Tel: 06438-5459.

Verkaufe UT TS 175 F, UT KTN
175, Teile f. UT TS 175 F, BMW R/
25/3, DKW RT 100. Tel.: 07121-
42881.

Verkaufe Gepäckträger Krauser
'K1' mit 2 Koffern 'LF 35' von
Mepco & Becker mit Anbausatz für
SR 500, 250,- DM. Michael, Tel.:
05043-2978

Verkaufe orig. WHB, CB 250/400
T, 70,- DM u. 750 Zephyr 100,-
DM, suche orig. Literatur für XS
650 u. KAWA Z 1-Z1000, Prosp.
usw. Tel.: 02273-69626.

- SUZUKI -

Suche gute Sitzbank für GT 750
Modell B, Risse an Nahtstellen kein
Problem. Polsterung sollte o.k. sein.
Tel.: 06223-49779.

Suche Giuliani-Sitzbank für GT 500.
Bin an allen Teilen für T/GT 500
interessiert. Tel.: 0651/53245, Tho-
mas verlangen.

GT 250, Bj. 78, TÜV 9/94, zum
Herrichten. Preis: 800,- DM, Tel.:
06340-343, 06340-5424.

Suzuki 750, Wasserbüffel, Liebha-
berfahrzeug, über 200 km/h, TÜV,
Bestzstd. (auch als Gespann mög-
lich) zu verkaufen. Tel: 05655-8051

Suzuki für GT 250, Kettensatz (Ket-
te, Ritzel, Rad) 0 km, VB 75,- DM,
Tel. 05341-14639, So.-Do. ab 18.00

T 500, Suche Motor, Tel.: 08458-
4099.

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
Glasstrahlarbeiten
BMW+Yamaha
Am Kühlenkamp 48
44795 Bochum
Tel.: 0234/472598 Fax: 0234/472477

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

POLIEREN WIE PROFIS!
• mühelos mit Ihrer Handbohrmaschine!
• Metalle - auch Alu
• Autolack
• Plexiglas
• Gratisinfo direkt vom Hersteller
Heinrich Kreeb GmbH & Co
Postfach 701 G, 73007 Göppingen
Tel. (071 61) 2 10 99, Fax (071 61) 2 19 20

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 ko-
stentlose Ersatzteillisten an!

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

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

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



Motorradliteratur ?

Niemeyer's !



Klassisches Motorradzubehör, Restaurierungsbedarf & Bekleidung
Dipl.-Ing. Maschinenbau (FH) Jörg Niemeyer

Größte Auswahl an Reparaturanleitungen, Handbüchern, Ersatzteil-
listen, Fachbüchern und Bildbänden aller Motorradmarken durch
Übernahme von Ronny's Motorradbuchladen !

Außerdem bieten wir alles für den "täglichen" Bedarf des Veteranenfreundes

Die neue Adresse für Liebhaber älterer Motorräder in Berlin !

Hertelstraße 1 A, 12161 Berlin - Friedenau
Tel. (030) 821 67 89 Fax (030) 822 27 03

Geschäftszeiten : Di - Fr 11 - 18 Uhr, Sa 10 - 13 Uhr
Montags geschlossen

- TEILE -

Biete für Suzuki GT 250 Kettensatz
(Kette, Ritzel, Rad) 0 km, VB 75,-
DM, Tel.: 05341-14639, So.-Do.
ab 18.00 h.

Suche Kröber Drehzahlmesser auch
defekt, Tel.: 06502-6878.

Verkaufe Münch Tank, 20 Liter,
Polyester, 400,- DM, Tel.: 0271-
62448.

Verkaufe nachgefertigte Gummi-
formschläuche für Pränafta-Ketten-
kasten (Breite 40 mm, Höhe 62
mm, innen 48 x 30), Stück 55 DM.
Norbert Neder, Reuther Str. 15,
85550 Forchheim, Tel.: 09191/94315
ab 20.00 Uhr

- TRIUMPH (D) -

Suche TWN-Vorkriegsmotorräder
in Top-Zustand. Tel.: 004161-
9619850 (Schweiz), abends ab
20.00 h oder Anrufbeantworter.

- TRIUMPH (GB) -

1 Triumph Tiger 750, Bj. 82, 18.000
km, im sehr guten Zustand, VB
10.000,- DM, Tel.: 003388-530380,
Elsaß.

Suche WHB, BA, Prospekte, auch
zum Kopieren für T 120 R, Bj. 70,
Tel.: 05034-4258 Udo

- VESPA -

Vespa-Roller + Lambretta, Bj. 48-
78, gesucht. Tel.: 05655-8051.

- VICTORIA -

Avanti Moped nach ital. Vorbild,
Bj. 60, leider zerlegt, aber kpl. mit
Handbüchern u. Papieren. VB 550,-
DM. Tel.: 05052/1731.

- YAMAHA -

RD 125, Bj. 75, suche brauchbaren
Gepäckträger und Reparatur-
handbuch, Tel. 0421/4919049

SR 500 Bremshydraulik, Gußräder
CDI-Bow, Tacho. Tel.: 0241-
507469.

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 Unfall oder defekte SR 500
bis 700,- DM, Tel.: 06421-44931,
Anrufbeantworter.

Suche Verkleidung, BA und E.-
Teile für TA 125, Tel.: 02152/80240
Suche MZ bis 500,- DM, möglichst
fahrbereit und nicht so weit weg.
Tel.: 07181-21637, Kuhn, 73614
Schorndorf.

- ZÜNDAPP -

DB 201, Bj. 51, nicht ganz kpl., VB
900,- DM u. folgende Teile: Aus-
puff kpl. je 70,- DM, Gabel 150,-
DM, Kurbelwelle neu gelagert 180,-
DM, K-Flügel, Räder, Tanks, Ver-
gaser, Kleinteile, mehrere Kisten
voll, will für alles kpl. ca. 1.500,-
DM. Tel.: 06432-2792

DB 203 Comfort, Bj. 53, zerlegt,
total kpl., zum Rest., für 990,- DM,
Tel.: 06409-6459.

Suche Rücklicht und Kettenschutz
für NORMA evt. ganzes Motorrad
als ET-Träger, Tel.: 04744-1568,
ab 17.00 h.

Moped 434 mit Beinschild incl.
600,- DM, Neuteile, tausche gegen
NSU Quickly oder verkaufe für
400,- DM. Tel.: 06074-25538.



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



JÖRG WINKELMANN
TRIUMPH
TWINNS
BIS BAUJAHR 1983

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

BRITISH BIKES WEIGELT
60439 Frankfurt · Nassauer Str. 14

BSA · NORTON · TRIUMPH

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

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

KS 50 SS, zum Restaur., Bj. 71,
orig. Lack, wenig Rost, VB 800,-
DM, Tel.: 04122-43354.

5 x KS 125, Bj. 71-75, nur kpl.
2500,- DM, Tel.: 0201-411717, ab
20.00 h.

Motor für DB 234, HR für 175 S
und DB 200, Tacho 60 mm, Tel.:
09467-314, abends.

Suche gute Fotos von original rest.
Zündapp Norma, Tel.: 04744-1568,
ab 17.00 h.

BSA Norton Triumph
und alle anderen englischen Maschinen
Kostenlose Gebrauchsmaschinenliste
anfordern

GLM-Motorräder

Ersatzteile
Kundendienst
Zylinderschleiferei
Neu- und
Gebrauchsmaschinen
An- und Verkauf
Fischerstraße 1 · 31039 Rheden
Tel. 05182-51831, Fax 1572

Jeden Monat für nur 4,99 DM
statt 5,90 DM, also mit ca. 15 %
Preis-Vorteil im Abo.

Klarer Fall :
Die GUMMIKUH per Post !



Bequemer leben mit dem GUMMIKUH-Abo !

Deshalb gleich an-
rufen, faxen oder
Postkarte schreiben
und bestellen !

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

GUMMIKUH · Süd Jutta Jäckels
Braunfelsstraße 199 A
54459 Wiltingen
Tel.: 06501 - 160 11
Fax : 06501 - 160 11

- LAST MINUTE -

Verk. Sport-Combinette (1964) mit
Ersatzmotor, C 50 Super (1974),
alles mit Betriebserlaubnis. Preis
VS. Kawasaki 2200, Bj. 1979, zu
verkaufen, Preis VS. Tel.: 06407-
1297.

16 Einzylind.-Kurbelwellen, teilw.
neu gelagert m. Flugrost, 50er bis
60er Jahre, 50- ca. 350 ccm,
Zuordnung nicht möglich, en bloc
abzugeben. VB 1.000,- DM, Tel.:
06221-80255.

Bekleidung, auweia, zu groß, Harro
Lederjacke, neu Gr. 50, schwarz,
Schnitt wir Barbour, NP 650,- DM,
100,- DM billiger. Goslar, Tel.:
05321-22709.

BMW R 50-69, suche Vorderrad-
schwinge, evt. nujr Gabel in und
um Bremerraum. Tel.: 0421-
625902, abends.

BMW, H-Rad R 80-Einarm 300,-
DM, /5-/7-Teile: Koffer rechts 80,-
DM, 19 Zoll Felge 50,- DM, Kot-
flügel hinten 50,- DM, Bremshebel
10,- DM, 2 x Metzler Cross 4,50 -
18 DM 100,-, Tel.: 04484-1622.

BMW, tausche 25/2 gegen 25/3
Tank, tausche Zylinderkopf rechts
R 69/S gegen links, suche Achsan-
trieb 7/27 für R 60. Tel.: 02366-
41068.

Condor 250 ACT zerlegt, diverse
Neuteile, Schweizer BMW-Nach-
bau, gegen Gebot über 2.000,- DM
(sonst Telefongeld sparen) Tel.:
04514-73434.

Laverda SFI: Tank, Gabel, Bremse
v.-h., Rahmen, Hauptständer, Ket-
tenschutz, Zündspulen, Startrelais,
Regler, Anlasserfreilauf sowie teil-
zerlegter Motor. Tel.: 0251-57906,
evtl. abends.

EMW, verkaufe 35/3 EZL, Bj. 53,
mit Ostbrief, Motorläuft, ETL BAC
RTA neue Batterie u. Ersatz-
getriebe. Tel.: 05921-74745.

Fichtel u. Sachs, tausche KW neu
für 175 ccm gegen KW 150SM51.
Tausche altes Gehäuse 1378156
gegen Einheitsgehäuse nach
1378157. Tel.: 02366-4425.

Für Suzuki GT 250 Kettensatz (Ket-
te, Ritzel, Rad) 0 km, VB 75,- DM,
Tel.: 05341-14639, So.-Do. ab
18.00 h.

Honda CB 750 Four-Motor, Nr. CB
750 E - 1114027, zerlegt, nur kpl.,
Preis VS, ab 7.8., Tel.: 0202-
465299.

Honda, biete für XL 185 Seiten-
deckel li. u. re. in rot, Tauchrohre,
Vorderbremse, Griffe etc. Für CM
400 Seitendeckel re. in rotmetallic.
Tel.: 05043-2978.

Honda, verkaufe für CX 500, Bj. 79
folgende Teile.; Rahmen mit Brief,
Gabel, Räder neu bereift, Elektrik
kpl., Schutzbleche usw., zusammen
für 400,- DM, Tel.: 06162/83696.

Kawasaki, suche Z 650 B, Unf.,
defekt ode. in Teilen. Tel.: 07723-
4781, evtl. Anrufbeantworter.

Kreidler, verkaufe Florett, 3-Gang-
fußschaltung, Typ K 54, teilrest.,
evt. ca. 450,- DM, Neuteile und
Benutzteile, VB 500,- DM, Tel.:
05921-74745.

Moto Guzzi, Achtung Fahrer 'Klei-
ner' Guzzis! Vergaserdeckel aus
Alu, poliert, für V 50/Monza/V 65/
V75, schöner u. robuster als org.
Plastikdeckel, 28,- DM, Tel.: 0761-
64611.

Motobi, suche Ersatzteile für alle
Krafteier neu und gebraucht. Tel.:
040-5511086.

MZ u. Gespanne: Suche für Super-
elastik Anschluß an MZ Brems-
hydraulik oder kpl. Fahrgest., Sitz
und Persenning. Tel.: 02324-72583.

MZ, suche Haube (klappbar), gut
erhalten f. Stoje Superelastik - Sei-
tenwagen, Bj. 1964 o. kpl. Seiten-
wagen, Tel.: 0911-705238.

Suzuki, verkaufe Teile 500 GT und
500 T, auch Rahmen u. Motoren-
Neuteile u. Literatur usw., Tel.:
05921-74745.

MZ-TS 250/1 Rahmen mit DDR-
Brief 50,- DM, Maico M 250/B-
Teile Motoren, Felgen, Kleinteile,
VB 250,- DM, MZ 2 teilrest. VB
4.000,- DM, Tel.: 05051-2851.

NSU, 2 x Supermax fast kpl. viele
NT, zerlegt, neu., plus zentnerwei-
se Teile, neu u. gebr. wg. Umzug
nur kpl. 8.500,- DM, FP. Tel.: 040-
7401691.

Suche für Kawasaki VN 15 günstig
großen Tank, Zustand egal, Tel.:
0421-541481, ab 18.00 h.

NSU, Lambretta-Roller, Bj. 55, Anlasser, Motor fest, Vergaser u. Auspuff fehlen, schlechter Zustand, 200,- DM, Tel.: 05946-1579, abends.

Suche Klapp-Mofa-Motorfahrrad-Moped-m. Ballonreifen - a. - defekt - zerlegt. Biete o. Tausche 4-Alben Motorrad Edition aus Archiv-Verlag gegen Gebot, Neupreis: 1.200,- DM. Heinz Fischer, von-Hutten-Str. 29, 22761 Hamburg.

Suche linken Hepco-Becker-Koffer, 35 Z, Goslar, Tel.: 05321-22709. Suche MZ, ES 250/2 Gespann in gutem Zustand, auch Tausch gegen ETZ 125 E, Bj. 92, oder neuen Lastenseitenwagen möglich. Tel.: 05665-30613, Thomas.

Suche von Imperia Literatur u. Teile, Plakette, Anstecknadel, 2-Zylindermotor von MAG oder JAP. K.-H. Römer, Ostlandstr. 24, 34582 Borken, Tel.: 05682-9950.

Tausche Teile Stoye TM (BK): 2 Druckfedern, Nabenblende, Trittplatte gegen Teile, Elastik SW (AWO, /0): Zugfeder Sitz usw. mit WAG. Tel.: 02661-7170, abends.

Teile, verkaufe von Suzuki 500 T und GT, Motoren, Rahmen, Tanks, Sitzbank, Neuteile und Gebrauchtteile. Tel.: 05921-74745.

Teile/Sonstiges: Verkaufe Amal-Vergas., 1 x 276 DR/IAT, Bj. 49-54 BSA - 1 x 276 BI/IAM, Bj. 55-56, Royal Enfield - beide überholt, neue Schieber usw. a 135,- DM, KDunlop K 70 brandneu 3,50 x 19 never used, Nachweis 150,- für 100,- DM, 2 x Hupe 12 Volt 3 1/2' a 45,- DM, Smiths-Style-Armbanduhr, 105,- DM. Tel.: 0711-6404663.

Verkaufe kleinen, alten Chromgepäckträger, kl. rote Pichler-Verkl. mit Zert., 2 Motorradabdeckplanen. Suche Motorradliteratur. Michael: 05043-2978.

Verkaufe Vergaser für Ardie RBV 350, NSU 251 OSL, Superlux, Lux, 125 ZDB, NSU Prima D, Lambretta, Tel. 09467-314, abends.

Yamaha XT - 250 Motor, innen 1 A, mit Gehäuseschaden gegen kleines Entgelt oder ETZ 250 Ersatzteile. Mattern, Tel.: 0621-478438. Achtung: Bin 7/94 in Urlaub.

Verkaufe BMW R 51/3 Getriebe mit Luftf. u. Kardanw., guter Zu-

stand, 800,- DM, Heinkel 150 Zweitakt-Roller alle Teile od. kpl. Gabel R 75/6 u. Stolz SW, Bj. 51 f. 250er. Tel.: 0221-727838.

Verkaufe BMW R 26, Bj. 56, Fahrwerk, Rahmen, Schwinge, Felgen (Alu), neue Reifen, Kardan, Achsantrieb, Dämpfer vorn, hinten Alu Schutzbleche, Tank nicht orig. usw., Raum Unterfranken, VB 1.250,- DM, Tel.: 09353-2558.

Yamaha XS 650 - Schlachtfest: z. B. Motor mit Ventilkloppern, läuft aber. Rahmen mit TÜV, Räder (Speiche), Armaturen, Rest ist schlecht weil 73.000 km. Tel.: 04514-73434. P.S.: Entsorge kostenlos TX 750 Wracks u. Teile.

Verkaufe Le Mans IV-Gespann mit EML Midi, Bj 87, 30.000 km, näheres bei Anruf, 06501-16011, Jutta

Tankrucksack Harro, 15 Z, f. kl. Tankformen, 60,- DM, Goslar, Tel.: 05321-22709.



Nach Auflösung von Bodennebel zunehmendes Artensterben

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

Informieren Sie mich, wie ich Greenpeace unterstützen kann!

Vorname Name _____ Straße Nr. _____ A 3

PLZ Ort Zustellpostamt _____ 01026

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

GREENPEACE

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)
Juli						
#15.	7. -17.	7.	Nähe Bad Tölz	Reindlschmiede	4.Guzzi Einzylindertreffen	Mayer, 08841/79379, Fax 79473
16.	7. -17.	7.	Limburg	Linter	Teilemarkt + Ausfahrt	Menges, 06431/41768
16.	7. -17.	7.	66802 Überherrn		Grenzland Oldtimertreffen	Rettler, 06836/1332
#16.	7.	97737 Gemünden			Veteranen Veranstaltung	MSC Gemünden, Brandl, 09351/3144
17.	7.	63762 Großostheim	Pflaumheim		Sternfahrt 1200 Jahr Feier	Bergmann, 06026/1507, Fax 2659
17.	7.	53332 Bornheim-Brenig			10 Jahre Veteranen Ralley	MVC Bornheim-Brenig, 02222/1882, Fax 65247
17.	7.	54290 Trier	Konz		10.Int. Konzer Oldtimertreffen	Wallner, 0651/42288, Fax 44617
22.	7. -24.	7.	Schrecksbach		Italo Treffen	MSC Schrecksbach, 06698/310
22.	7. -24.	7.	91578 Leutershausen	St. Zorn	Gespanntreffen	MOC Leutershausen, 09823/8229
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
22.	7. -24.	7.	91578 Leutershausen		Gespanntreffen	Zorn, MOC Leutershausen, 09823/8229
23.	7. -24.	7.	P Águeda	pre '65 Moto Cross		Niemeyer, Hertelstr.1, 12161 Berlin, 030/8210951
#32.	7. -24.	7.	Zittau	7.Zittauer Veteranen-Fahrzeugbau-Treff		MC Robur-Zittau, 035841/2708
#23.	7. -31.	7.	BRD	2.000 km durch Deutschland		Krön, Erlenstraße 3, 41844 Wegbeck/Merbeck
23.	7.	NL Barneveld		Gleichmäßigkeitstreffen		Benhoornfederatie 0031/73/443000
24.	7.	GB Donington Park	British Motorbike	Grand Prix		Tagliaferri, 0044/455/251700 o. Fern, 0044/332/810048
29.	7. -31.	7.	66540 Neuenkirchen/Saar	Wiebelskirchen	Rickmantreffen	Schuster, 06821/51123
29.	7. -31.	7.	18196 Niex/Rostock	Landschulheim	Rostocker Oспен + GP Treffen	Uwe:0421/501617 o. Ralf: 0381/715653
29.	7. -31.	7.	GB Glercoe/Highlands	Scotland	Bridger, 123 London Road, Hertford Heath, SG13 7RH GB	
29.	7. -31.	7.	GB Peak District	Laverda Ralley	Int.Laverda Owners Club	Cudlipp, GB 0434/604648
29.	7. -31.	7.	47546 Kalkar/Bramenhof	Monreberg	Klassik-Motorrad-Zeltlager	Voranmeldung : Vollrath, 02824/3808
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
#29.	7. -31.	7.	79106 Freiburg	5.Victoria Sternfahrt nach Freiburg		Fluery, Robert Koch Str. 7, 79106 Freiburg, 0761/28859
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
#30.	7. -31.	7.	54338 Schweich bei Trier		2-Takt-Treffen	06502/3130 (Wolli), 06502/1213 (Jo)
#31.	7.	F-69869 St.Christoph		Festival du side-car		Bourgeon, F-7404/7438
#31.	7. -1.	8.	67677 Enkenbach/Pfalz		50 ccm Treffen	IG Enkenbach, Platz, Bergstr.1, 67677 Enkenbach
August 1994						
3.	8.	Schloß Augustusburg	4.Oldtimer - Wintertreffen		Museum Schloß Augustusburg, 037291/267, Fax 591	
#5.	8. - 7.	8.	Speyer		2.Motorrad-Super-Treffen	Auto & Technik Museum, 07261/61116
#5.	8. - 7.	8.	Kottmarsdorf	Löbau-Neugersdorf	Engländer TReffen	Hanusch, Breitscheidstraße 43, 02727 Neugersdorf
5.	8. - 7.	8.	Salzhäusen	Amelinghausen	Italo-Party	Voranmeldung: Mau, 040/3906967
5.	8. - 7.	8.	Estland Kukulinna	Hotel-Camping	3.Int.Jögevatreff	EMMK Estonia, Tallinn +372-2-4393368.
#5.	8. - 7.	8.	CH Grünenmatt		7.Italo-Motorrad-Treffen	Italo-MC-Schweiz, CH 031/7010210, Fax 7010150
6.	8.	25779 Hennstedt	Ducati-Carstens	Grillfest		Fa.Carstens, 04836/1550
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
#7.	8.	25557 Hanerau		Christophorus-Oldtimerralley		Dreiseikelmann, 04872/1001
11.	8. -15.	8.	A-9372 Eberstein	Campingplatz	Custom Bike Weekend	MCC Living Free, 0043-4264-8416 oder 2881
#12.	8. -14.	8.	A Wien	Schloß Wetzdorf	12.Wasserbüffel Club Treffen	Chytra, 0043/1/3303303; Krause, 030/3238187
12.	8. -14.	8.	97903 Collenberg	Reistenhausen	3.Guzzi Fest	MGZ Kupferpaste, 09375/8345
12.	8. -14.	8.	64732 Bad König		Engl-Italo-Treffen	Hahn, 06023/3233
#12.	8. -14.	8.	CH Andermatt		20 Jahre FAM Jubiläums-Veranstaltung	Kohler, 0041/1/9232816
12.	8. -15.	8.	L7661 Medernach	Hosingen	HD-Charity Ralley	00352/804521
13.	8.	78112 St-Georgen-Peterzell	Peterzell		Veteranenralley	MSC Peterzell, Hagenmoosstr.17, 78112 St-Georgen
13.	8.	Landsberg	Issing		Goggo-Motorrollertreff	Scharpf, Tel 08247/6321
13.	8. -14.	8.	25462 Rellingen		Egeskov-Löb + Teilemarkt	Hansen, Buchenstraße 24, 25462 Rellingen
#13.	8. -14.	8.	Steinbach b. Ansbach		3. Ansbacher Spaghetti-Treffen	0981/95509, abends 65141
#19.	8. -21.	8.	NL Utrecht		Oldtimerbörse + Teilemarkt	0031/30/328808
19.	8. -21.	8.	F Rautalampi	Moto Guzzi Ralley	Sarin, Itämäenkatu 18, SF-33400 Tampere, Finland	
19.	8. -21.	8.	36404 Oechsen		4.Motorradtreffen	Gehb, Straße d. Einheit 91, 36404 Oechsen
#19.	8. -21.	8.	Raum Stuttgart		2.Int. Ducati-Treffen	Ducati-Club-Cavallo, 07141/241274
20.	8. -25.	8.	29565 Brockhöfe/Uelzen	Brockhöfe	Six-Four-Stroke-Pre-65 Fun Days, Munstermann, Tel : 05829-448	
#20.	8. -21.	8.	89537 Giengen	3.Sternfahrt und Teddy-Bär Ralley		OC Giengen, 07322/8575
#20.	8. -21.	8.	64732 Bad König/Od.		6. Brit.-Ital. Klassikertreffen	Hahn, 06063/57387
20.	8. -21.	8.	66798 Rammelfangen/Saar		Oldtimertreffen	MF Weinbachtal e.V., 06837/1042, 06835/3711
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
#20.	8.	Schwarme			Oldtimertreffen	MSC Schwarme, Eggers, 04203/1402
21.	8.	Bad Iburg	Roller-Museum		Moped/Hilfsm. Treffen	Knäuper, 0541/73291
21.	8.	A-5230 Mattighofen	Kindstal		Gleichmäßigkeitstreffen	IMVC Mattighofen, Österreich 07742/3012
21.	8.	Essen-Borbeck	Dampfbierbrauerei		1.Classic Day 94	Wybrilla, 0209/209157
26.	8. -27.	8.	12305 Berlin	Steglitz	Veteranen-Ralley	MC Steglitz e.V., Fax + Tel. 030/7444417
26.	8. -29.	8.	GB Shaftsbury	V-Twin Ralley	Moto-Guzzi-Club GB Treffen	Irwin, 0044/949/61004
26.	8. -28.	8.	64711 Erbach/Odenwald		21.Jahrestreffen Adler-Motor-Veteranen-Club	Holst, 04102/63326
#27.	8. -28.	8.	NL Hengelo-Gld.		Motorrad Ralley bis Bj.1940	Kreunen, NL 031/57533434
27.	8. -28.	8.	Hennef	Messehalle	10 Jahre Zündapp Treffen	Arndt, 02241/50545
27.	8. -28.	8.	Hennef	Euro-Gewerbepark	Oldtimermesse	02241/50545

27. 8.	67133	Maxdorf	4.Deutsche Weinstraßenfahrt f. Veteranenfz.	Veteranenfreunde Schloß Wachenheim, 06237/5103
27. 8. -28. 8.	29565	Brockhöfe/Uelzen	5. + 6. Lauf Deutschland-Cup 22. fourstroke	Trial, Munstermann, Tel : 05829-448
27. 8. -28. 8.	79540	Lörrach	REGIO-Freizeitpark	1. Int. Oldtimer- u. Teilemarkt Messe Lörrach GmbH, Tel.: 07621-2707, FAX: 12092
#27. 8.		Kraichgau	4. Kraichgau Rundfahrt	Jawa u. CZ Freunde, 07045/688
#28. 8.		Nürburgring	Gleichmäßigkeitlauf f. hist. Renn- u. Sportmaschinen	MSC Porz, Cramer, 02202/55051, Fax 22585

September 1994

#2. 9. - 4. 9.		Tschechin/Dresden	Rennstrecke Most	Classic Bike Training	Meldung : Norton Motors, 08151/28708, Fax 21103
2. 9. - 4. 9.		Kiel-Falkenstein	anne Ostsee	7.Italo-Treffen	Hasselbrink, 04381/7701
2. 9. - 3. 9.	CH	Lignieres	Rennstrecke	Ducati-Festival	Töff-Eggä, CH 052/282967
3. 9. - 4. 9.		Nürnberg		Ardie-Treffen	Ardie-IG, Knaak, 0421/71787
3. 9.	83620	Feldkirchen-Westerham	Stadlberg	6. NSU-Treffen	Völker, 089/6351196
3. 9. - 4. 9.		Daun-Pützborn		4.Laverda Treffen	Joest, 02241/387800
3. 9. - 4. 9.	74889	Sinsheim	Auto+Technik Mus.	Motorrad-Klassiker Treffen	07261/61116
#3. 9. - 4. 9.	CH	Bern	BEAexpo	19.Oldtimer+Teilemarkt Bern	RTB, CH-032/581810, Fax 581910
3. 9.	78166	Donaueschingen	VS-Schwenningen	Veteranen u. Teilemarkt	Ketterer, 0771/8003-134 FAX 8003-179
4. 9.	I	Turin	Colle del LYS	Ducati Treffen	Gianni, Italien Tel+Fax 011/4733269
4. 9.	45899	Gelsenkirchen-Horst	bei Rebuschatt	CBCC-Teilemarkt	Hanenberg, 02554/8682; Mende, 04343/6384
4. 9.	73221	Kirchheim/Teck		8.Veteranenralley	MCKT Kirchheim, 07024/8708
8. 9. -10. 9.	I	Valle San Liberale	Treviso	Laverda Treff des Ducati Club	Via Sante Zanon, I-31010 Fonte Alto (Treviso), Italien
9. 9. -11. 9.	24407	Kragelund		16.int.Nimbus Treffen	Nissen, 04642/2919
9. 9. -11. 9.	N	Molde		Moto Guzzi Treffen	Vandevjen, Tverråsen 35, N-1315 Nesåya, Norwegen
10. 9.	69168	Wiesloch	Schatthausen	Veteranen-Trial	MSC-Schatthausen, 06222-73916
10. 9.	45721	Haltern	Lippamsdorf	Oldtimertreffen + Rallye	OC Münsterland, 02360/1797
10. 9.		Hockenheim		4.Mtschaftslauf f. historische Renn- und Supersportfz.	Nennbüro : Fax 07221/22835
10. 9.	95478	Kemath/Stadt		4. Veteranen + Teilemarkt	Opolka, 09641/3322 - fax 7128
10. 9. -11. 9.	CH4566	Kriegstetten		10.Jahre Swiss-Lambretta	Winiestörfer, 0041/65/352337
10. 9. -11. 9.	25560	Puls		6.Int.SH Oldtimertreff + Markt	Zernitz, 04892/1090, FAX 1839
10. 9. -11. 9.	I	Prinzippina Mare (GR)	2.Incontro	Motocicli. Moto Guzzi Treff	Vasellini, Via Podgora 48, I-58100 Grosseto
10. 9. -11. 9.	F	Beauval		pre '65 Moto Cross	Niemeyer, Hertelstr.1, 12161 Berlin, 030/8210951
#10. 9.		Ludwigshafen	5.Vorderpfälzische ADAC	Oldtimerfahrt	AMC Ludwigshafen, 0621/581029, Fax 583994
11. 9.	A-5230	Mattighofen		Herbstausfahrt	IMVC Mattighofen, Österreich 07742/3012
16. 9. -18. 9.		Engelthal	Sportgelände	Goldwing Treffen	Heinrich, 09151/202, Kliemantat, 09151/70524
16. 9. -18. 9.		Elben		6.Italiener Treffen	Moto Guzi Club Olpe-Biggese, 02762/2743
#16. 9. -18. 9.	27612	Loxstedt		10 Jahre Hulla Treffen	Petersen, 04703/1349
17. 9.	97318	Kitzingen	Kesselring	5.Kesselring Oldtimer Rallye	AMC Kitzingen, 09321/7354
17. 9.	39118	Magdeburg		3.Magdeburger Oldtimertreff	MC Magdeburg, 0391/616353
17. 9. -18. 9.	I	Treviso	Valle San Liberale	Ducati 1-Zyl-Treffen	Ducati-Club, Via Sante Zanon, I-31010 Fonte Alto, Italien
#17. 9. -18. 9.	I	Bersiceto (BO)		Veteranenteilemarkt	MCP, Giovanni, I-051/823637 (Fax)
#17. 9. -18. 9.	92237	Sulzbach-Rosenberg		Jahrestreffen des OVC	OVC 09661/52529
18. 9.	I	Mandello del Lario(CO)	Raduno Moto d'Epoca	MC Carlo Guzzi Treff	Via del Fosso 20, I-22054, Mandello del Lario (CO)
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
23. 9. -25. 9.	02763	Zittau		17.Motorradtreffen	Kieblisch, Heydenreichstr. 15, 02763 Zittau, 03583/512631
#23. 9. -25. 9.	72461	Albstadt-Onstmettingen	"Schnäppchenpark"	5.int. MV-Agusta-Treffen	Mündorfer, 0621/379569
24. 9. -25. 9.	I	Imola, Rennstrecke zwischen Bologna u. Rimini	Veteranenteilemarkt		
#24. 9.	09306	Zetteritz		"Rund um den Rochlitzer Berg"	OC Rochlitz, Dorfstraße 5, 09306 Zetteritz
25. 9.	09337	Hohenstein(Erzg)	Sachsenring	Teilemarkt im Fahrerlager	Tröger, 037295/2091
30. 9. - 2.10.		Grimma/Sachsen	HG Grethen	Oldtimerfahrt	R.Nürnberg, Semmelbergstr. 10, 04683 Naunhof

Oktober 1994

1. 10. -2. 10.		Emmendingen	Emmendingen	7. + 8. Lauf Pre-65 Deutschland Cup, AMC Unterer Breisgau, Tel : 07641-6219
3. 10.		Emmendingen	Emmendingen	5. Veteranen-Trial AMC Unterer Breisgau, Tel : 07641-6219
3. 10.	09573	Augustsburg	Schloß	Oldtimertreffen 037291/(20)267
8. 10. - 9. 10.		Mannheim		Veterama A+M Veterama GmbH, 06203/13507
15. 10. -16. 10.	CH	Spreitenbach		Herbstweekend Ducati Club Schmid, CH 056/720715
22. 10. -23. 10.	I	Rimini		Veteranenteilemarkt 0541/377342 (Italien)
22. 10. -23. 10.		Berlin		Panther Treffen Panther Car Club, PCCD Möhrke, Tel+Fax 0231/652745
23. 10. -24. 10.	NL	Arnhem		Veteranen-Trial Euro-Cup Holland, Bernd Kreuz, Tel : 02402-72647

November 1994

13. 11.	B	Mons	Veteranen Trial	Euro-Cup Belgien	Bernd Kreuz, Tel : 02402-72647
24. 11. -27. 11.		Ulm	Messegelände	Motorradmesse	Schall GmbH, 07025/2061, Fax 5452
26. 11. -27. 11.	I	Novegro	Flugplatz Mailand	Veteranenteilemarkt	02/70200022 (Italien)

Dezember 1994

3. 12. -4. 12.	68642	Bürrstadt b. Mannheim		Moto Classica	Hansen, 06245/6666, Fax 29432
3. 12. - 4. 12.	56357	Holzhausen	Turnhalle	Motorradausstellung	OC "N.A.Otto", Tel+Fax 06772/8366

Januar 1995

28. 1. -29. 1.		Ulm		Moto Classica	Hansen, 06245/6666, Fax 29432
----------------	--	-----	--	---------------	-------------------------------

Ständiger Termin

10777	Berlin	Irish Pub	Engländer Stammtisch	Jeden 1. Montag im Monat ab 20 Uhr. 030/8210951
	Berlin-Karlshorst	Heizhaus	MZ-Stammtisch	Jeden 2. Donnerstag im Monat ab 18 Uhr. 030/4025830
10557	Berlin	Werftstr.	(Vet.-) Trialstammtisch	Jeden 2. Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr. 05829/448
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	Lutterorothstr. 33	Brit-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat
21357	Bardowick	Fa. Damen&Bruns	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. Voß (B75)	FMC Comet Stammtisch	Jeden Donnerstag 20 Uhr. 04532/3548
26689	Apen	Leuchtturm	Motorrad-Klönchnack	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 10 Uhr 04409/8140
27299	Langwedel	Connys Cafe	Harley-Stammtisch	Jeden 1. Samstag im Monat ab 15 Uhr 04232/3553
27721	Ritterhude	Circus Circus (B74)	SR 500-Treffen	Jeden 2. Samstag im Monat, INFO Tel. 0421/625902

ständiger Termin ff

		Delmenhorst	Kämmerei	Italiener-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat. 04432/1610
		Otterstedt	Gasthaus am See	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Dienstag im Monat. 0421/60 28 900, E. Paul
		Krefeld/Hüls	Gastst. Cordes	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 042 61/83 2 64
		Fischerhude	Gastst. Am Bocksberg	Oldtimerclub Fischerhude	Jeden 2. Donnerstag im Monat, 19 Uhr, Info 04293/7631
		Dorfmark	Gastst. Böhmegrund	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 04261/83264
		Niedervorschütz	Gasthof Forstmühle	MZ-Stammtisch	Jeden 3. Samstag im Monat ab 19.30 Uhr 05665/30613
		Wittmar	Waldhaus zur Asse	Motorradstammtisch	Jeden Dienstag ab 19.30 Uhr. Info 05331/32040
		Wittmar	Waldhaus zur Asse	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 18 Uhr, 0531/696965
		Wittmar	Waldhaus zur Asse	Roller-Stammtisch	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 17 Uhr, 05331-45676
#	40549	Düsseldorf	Weg.a.Handweiser	Waserbüffel Stammtisch	Jeden 2. Freitag im Monat ab 20 Uhr, 0211/5048100
	47804	Krefeld/Hüls	Gasthof "Berg & Tal"	Oldtimerstammtisch	Jeden 2. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr, 02151/753758
	47906	Kempfen	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, Schneebsee.	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
	42651	Solingen-Kohlforth	Café Hubraum	GB 500-Stammtisch (XBR-)	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	Vichtler-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
#	57271	Hilchenbach-Vormwald	Gastst.Zollposten	Italiener Frühstücken	Jeden 1.Sonntag im Monat ab 10.30 Uhr
	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 Waldklaus	Engländerstammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 069/571397
#	68732	Schwetzingen	„Zum blauen Loch“	MZ-Stammtisch Rhein/Neckar	Jeden letzt.Dienst. im Monat ab 19.30 Uhr, 0621/478438
	72658	Bempflingen	Sportheim Waldeck	Heinkel-Stammtisch	Jeden 3. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 07123/34 5 66
	74363	Eibensbach-Güglingen	Felsenkeller	Veteranen-Fahrer-Stt.	Jeden letzten Sonntag im Monat ab 9.30 Uhr
	74542	Braunsbach/Kocher	Gasthof Löwen	Oldie-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat 19 Uhr. Info 07183/41595
	77652	Offenburg/Bd. 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
	81739	München		Motorradstammtisch München	Jeden Mittwoch ab 19.30, Völker, 089/6351196
	85893	Reichertshausen	Gasthof Lindermeier	Motorradtreffen	Jeden 2. Sonntag im Monat 17.30 Uhr, 0841-59214
	87724	Ottobeuren	Elderner Kaminstube	Italo-Stammtisch	Jeden 1. Fr. ab 20 h, Tel. 08331-81631
		Ulm	Cafe Rialto	Klassiker-Stammtisch	Jeden Donnerstag ab 19 Uhr, Info 07302/4853
	91619	Oberzenn	Sound Island	Moto Italia Stammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 19 Uhr 09844/671
	91735	Muhr am See	Gasthof Mönchswald	Oldie-Stammtisch	Jeden 3. Freitag ab 20 Uhr 09831/9149, ab 18 Uhr
	97074	Würzburg	Gasthof St. Bruno	Klassikerstammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 20 Uhr, 0931/81730
	CH	Herrliberg, Zürichsee	Restaurant Blümlisalp	Oldistammtisch	Jeden Do.ab 19.30 h bei gutem Wetter, 004119232816

Eine Bitte an alle Veranstalter:

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



<p>DIE ZEITSCHRIFT 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, DuCSI, Dipl. Ing. F. Freitag, Reinhard Hopp, Stefan Katzer, Uwe Kremer, David Longstroke, Oberger, Siegfried Rauch, Thomas Reichl, Andy Schwietzer, Dr. Paul Simsa, Wilhelm Springmann, Jürgen Strohmenger (stromi).</p>	<p>GUMMIKU-Vertretung Bereich Süd : Jutta Jäckels, Braunsfeldstr. 199a, 54459 Wittlingen/ Trier, Tel. + Fax : 06501/16011 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 50 ÖS/Heft Verkaufspreis Schweiz 5,90 sfr/Heft Abonnement: zwölf Ausgaben 59,90 DM inkl. Versand und Mehrwertsteuer Abonnement Ausland: 69,00 DM inkl. Versand, 89,00 DM inkl. Luftpostversand Druck : Baues Verlag, Am Deich 57, 28199 Bremen</p>	<p>DIE ANZEIGEN</p> <p>Verantwortlich für Anzeigen : Ute Nennstiel Anzeigenschluß (gewerblich) : Jeweils am 20. des Vormonats Anzeigenpreise: Private Fließsatzanzeigen bis zu 200 Zeichen sind für Abonnenten kostenlos. Für gewerbliche Anzeigen gilt Preisliste 5 vom 15. Mai 1993. Der Verlag behält sich vor, Anzeigen abzulehnen.</p> <p>KLEINGEDRUCKTES Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Falle nicht anerkannt werden. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Alle Artikel werden nach bestem Wissen aber ohne Gewähr veröffentlicht. Die Zeitung und alle in ihr enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Eine Verwertung ohne Einwilligung des Verlags ist strafbar. GUMMIKU® ist ein eingetragenes und geschütztes Warenzeichen.</p>
---	---	--

neulich
in
Bremerhaven ...

Daß einer übers Wasser geht, ist ja nichts neues, gab's schon vor fast zweitausend Jahren. Ich weise diesbezüglich auf einschlägige Literatur hin. Daß aber jemand über's Wasser fährt, und denn auch noch mit dem Motorrad, ist schon was besonderes, oder?

Wir haben einen entdeckt, der das kann! Und zwar in Fischtown oder Bremerhaven, wie es auf hochdeutsch heißt. Leute, die hier im Norden direkt am Meer leben, sind ohnehin salzwassergeschädigt und glauben oft, daß alles, was es auf der Welt gibt, sowieso irgendwann aus dem Meer gekommen ist, oder zumindest im Meer in seiner Urform entstanden ist. Uwe Tellmann, von dem hier die Rede ist, könnte vielleicht so, oder ähnlich, gedacht haben, als er sich dazu entschloß, seiner alten Emme aus den 70ern die See zu zeigen. Ich meine, ich versuche ja nur eine Erklärung zu finden, warum einer auf die Idee kommt, mit dem Motorrad über's Wasser fahren zu müssen. Denn, einfach war dieser Umbau der alten MZ bestimmt nicht.

Allein der Antrag bei der Hafenbehörde auf eine Genehmigung dürfte dort für einige Verwirrung gesorgt haben. Anträ-

ge dieser Art werden sicherlich nicht alle Tage gestellt. An der TS 125 mußte z.B. eine Leistungsreduzierung vorgenommen werden, da Wasserfahrzeuge mit mehr als 4,5 PS nur mit einem entsprechenden Bootsführerschein auf dem Wasser bewegt werden dürfen. Auch müssen für den Fall, daß auf hoher See der Motor schlapp macht, Ruder an „Bord“ mitgeführt werden.

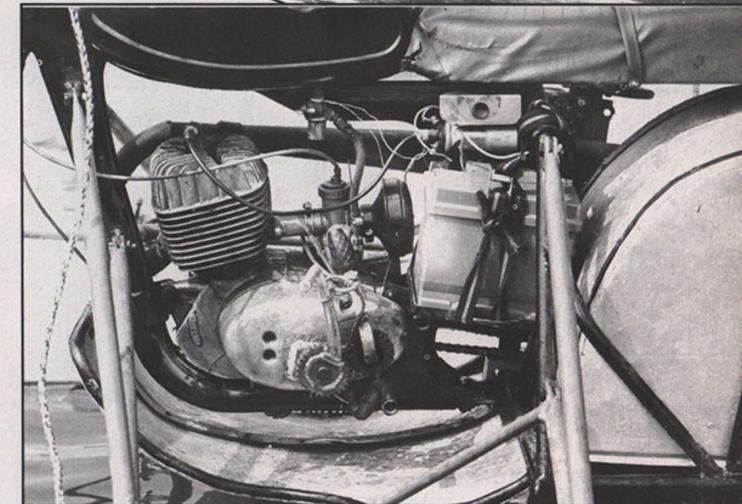
Vier Wochen hat es gedauert, bis die MZ TS 125 sich in die MZ WS 125 Nautic verwandelt hatte. Zwei ausgesiente Surfbretter dienten Uwe Tellmann als Schwimmkörper für die von Haus aus relativ leichte 125er. Sie sorgen für geringen Tiefgang und guten Geradeauslauf. Lenken kann man das ganze Gerät natürlich auch. Hier hat der geniale Konstrukteur in idealer Weise den Schiffbau mit dem Fahrzeugbau verbunden.

Links: Hiermit wird das Wasser umgerührt.

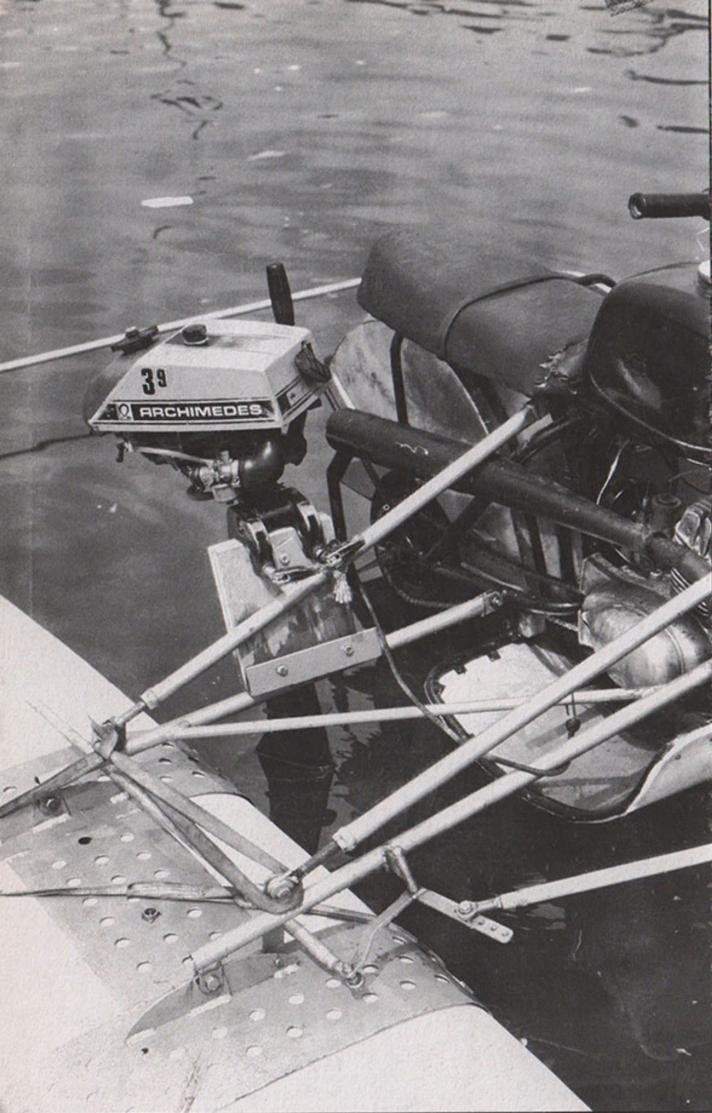
Rechts: Kurzer Tankstop, und schon geht's wieder raus Richtung Meer



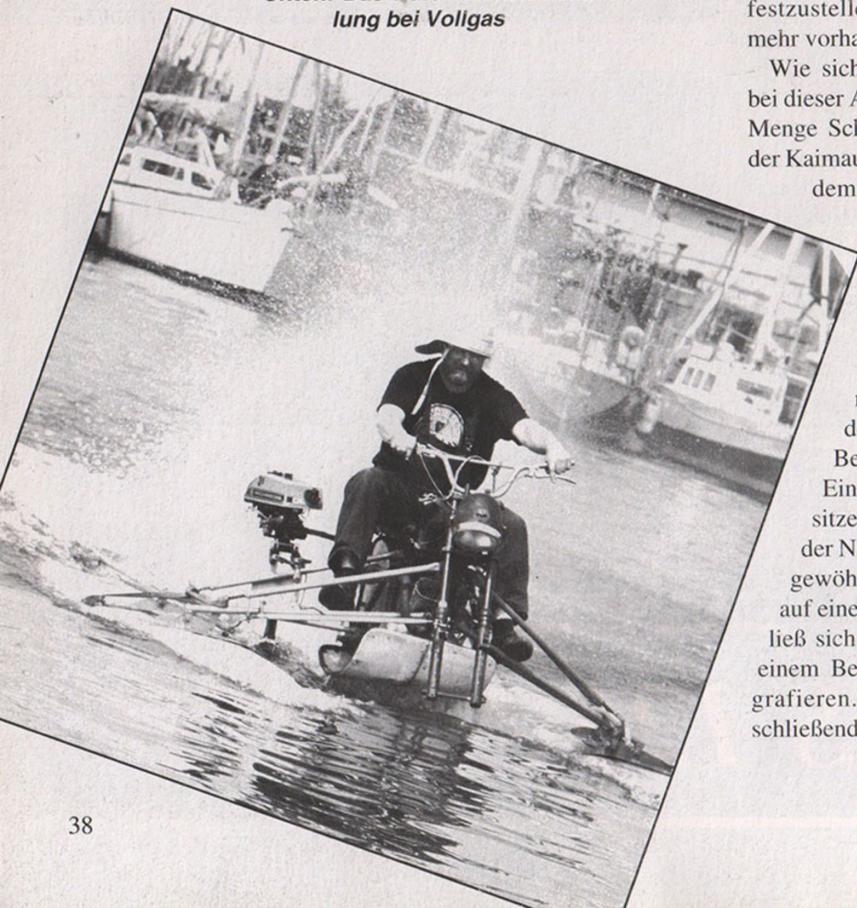
Mitte:
Große Batterie, damit die
Lichter auf hoher See nicht
ausgehen.



MZ WS 125 NAUTIC



**Oben: Der Außenborder dient nur als Lenkhilfe
Unten: Das Hafenbecken kommt in Wallung bei Vollgas**



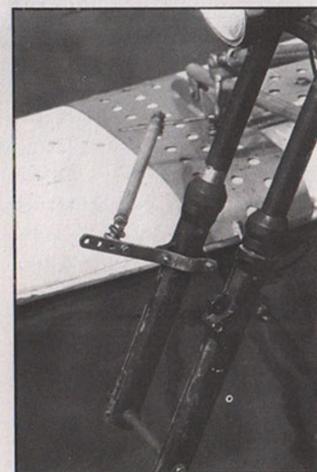
Von einem Gabeltauchrohr wird über ein Gestänge und eine Umlenkung die im Heck der Surfbretter befindliche „Ruderanlage“ gesteuert. Jedes Brett hat zu diesem Zweck ein eigenes Ruder verpasst bekommen, beide sind wiederum mit einem Gestänge miteinander verbunden. Steuerbewegungen am Lenker des Motorrads werden so exakt in die Bewegung im Wasser übertragen. Wenn der Lenkereinschlag mal absolut nicht ausreicht, um das Motorradboot z.B. in eine enge Anlegebucht zu manövrieren, hat das Fahrzeug noch einen kleinen Außenbordmotor dabei. Er ist so montiert, daß es quasi möglich ist, den ganzen Apparat 90° zur Fahrachse zu bewegen. Bei unserem Test im Bremerhavener Fischereihafen mußte der Außenborder nur einmal angeschmissen werden. Als nämlich, fast schon am Hafenausgang angekommen, der Tank der Emme benzinlos wurde. Dabei fiel auf, daß es völlig egal ist, ob so etwas auf dem Wasser oder auf der Strasse passiert. Die Reaktion ist immer dieselbe, erst 20 mal treten, nachdem der Motor ausgegangen ist und dann erst den Tank öffnen, um festzustellen, daß kein Sprit mehr vorhanden ist!!!

Wie sich das gehört, waren bei dieser Aktion natürlich jede Menge Schaulustige am Rand der Kaimauern versammelt, um dem Schauspiel beizuwohnen. Unter Ihnen war übrigens auch ein im Dienst befindlicher Hafenzwischenmann. Das einzige Ansinnen, welches dieser doch sehr freundliche Beamte hatte, war mit Einverständnis des Besitzers eine Sitzprobe auf der Nautic. Um diesen ungewöhnlichen Augenblick auf einem Foto festzuhalten, ließ sich der gute Mann von einem Bekannten dabei fotografieren. Wie sich im anschließenden Gespräch heraus-



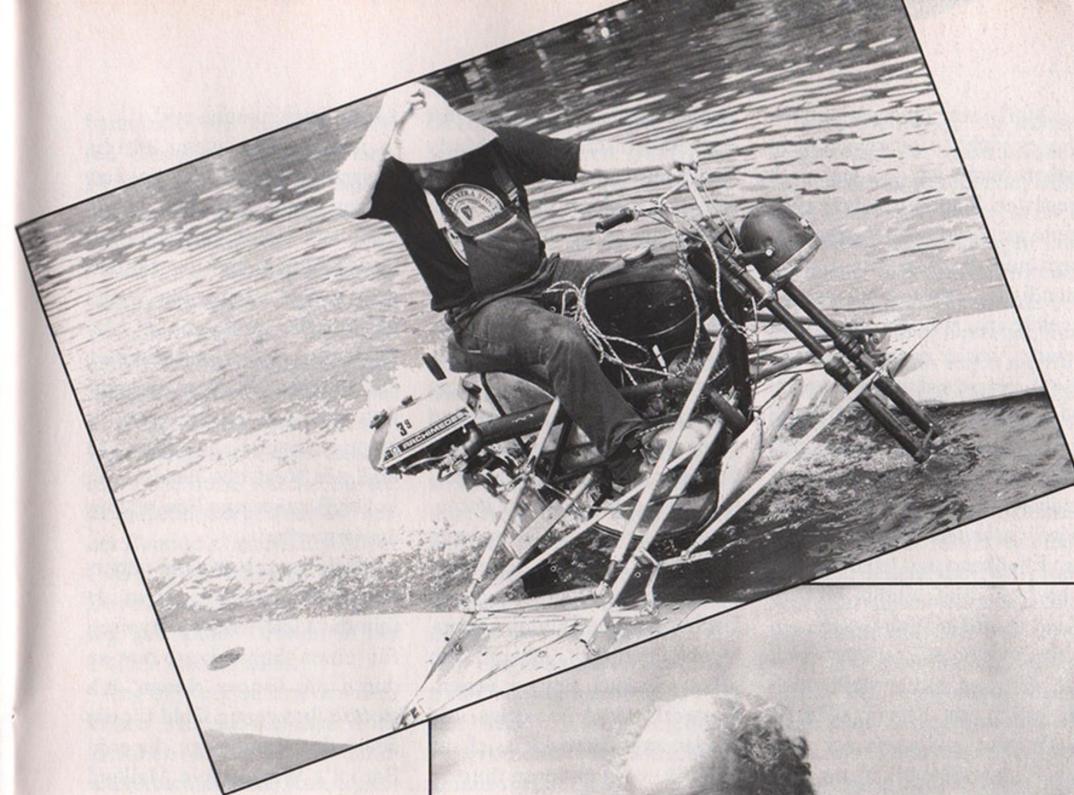
Oben: Ein Blick auf die Ruderanlage, alles in VA-Qualität

Unten: Hier verschmilzt der Schiffbau mit dem Maschinenbau.



stellte, ist er seit langem Abonnent der GUMMIKU, was natürlich alles erklärt!

Nach Befüllen des MZ-Tanks mit Zweitaktgemisch sprang die MZ denn auch wieder an. Der Kickstarter ist übrigens auch eine Sonderanfertigung von Uwe Tellmann. Durch die Veränderungen am Rahmen hinter den Fussrasten fehlte der Platz für den Radius des Kickstarters. Es wäre nicht einmal der halbe Weg zum Treten übriggeblieben. Also sitzt jetzt der Kickstarter unterhalb der eigentlichen Welle vom Getriebe auf einer Nebenwelle. Mit einem Zahnradpaar hat nun diese Nebenwelle Verbindung zur Kickstarterwelle.

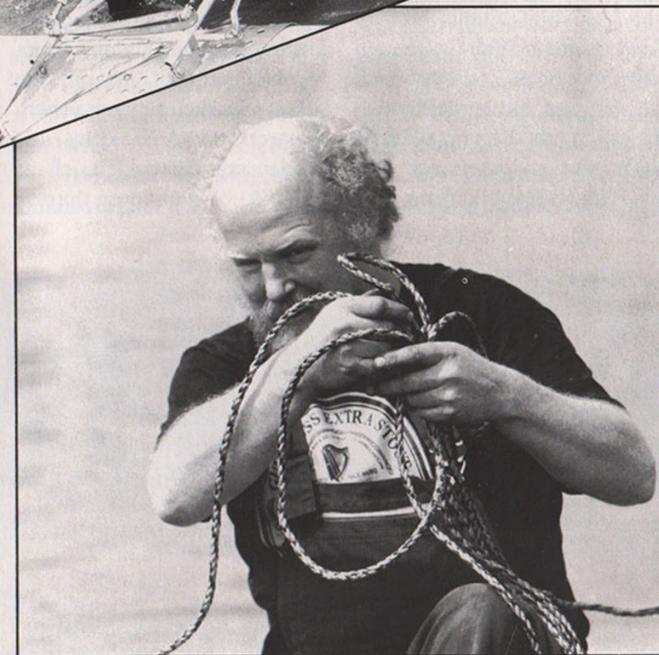


Oben: Festhalten ist angesagt.

Als Ergebnis dieses Umbaus wird nun der Motor mit einer Vorwärtsbewegung des Kickers in Gang gesetzt (genauso wie die italienischen Fantics lange Zeit angeschmissen wurden).

Das Zahnrad der Kickstarterwelle ist dabei hohlgebohrt, um Platz zu schaffen für die Schaltwelle, die bei der MZ TS wie früher bei den DKW's an gleicher Stelle sitzt. Geschaltet wird jetzt mit einem selbstgebauten Handhebel, der wie gesagt aus dem hohlgebohrten Zahnrad ragt. Sieht interessant aus das Ganze.

Wenn ein Gang eingelegt ist, überträgt der Motor seine 4,5 PS durch das breite Schaufelrad im umgebauten Rahmenheck aufs Wasser. Volle Beschleunigung bewirkt eine nach hinten gerichtete Wasserfontäne von bemerkenswerter Höhe. Etwas mehr Tiefgang würde sicherlich den Wirkungsgrad dieses Antriebes erhöhen. Für den MZ typischen Kettenkasten war leider kein Platz mehr, was der Konstrukteur allerdings durch die Verwendung einer VA-Kette etwas auffangen konnte.



Überhaupt ist dieses Material sehr häufig an der Nautic vertreten. Alles was mehr oder weniger mit Wasser in Berührung kommt, mußte notgedrungen hieraus gebaut werden.

Ich muß unbedingt noch etwas zu dem Spezialbootsanhänger loswerden: Am Ende der Testfahrt, als die Nautic aus dem Wasser geholt werden mußte, konnte ich verstehen, welchen Zweck unter anderem die immer noch in der Gabel befindliche Steckachse hat. Der Bootsanhänger wird, wie bei „richtigen“ Booten, unter das noch schwimmende Fahrzeug geschoben, solange bis ein mit Klinke und Hebel versehener Mechanismus sich mit der Steckachse vereint und sie festklemmt. Nun kann das Fahrzeug mit samt Hänger problemlos aus dem Wasser gezogen werden, ohne daß Panik aufkommt. Den Hänger hat Uwe Tellmann übrigens extra bauen müssen, logisch, es gab natürlich nichts Passendes zu kaufen.

Text und Fotos: Ames

Links: An der Ankerleine könnte man vielleicht noch die eine oder andere Verbesserung vornehmen.

Unten: Alte Zündappräder und Material vom Schrott bilden die Grundlage für den Bootsanhänger.



„Marly“ Drixl war eine jener Persönlichkeiten, die den klassischen Straßenrennsport maßgeblich prägten und die sogar in der heutigen Motorradszene sehr vermisst werden. Othmar Drixl war zwar, wie viele seiner Schweizer Landsleute sehr eigenbrötlerisch, gleichzeitig sprach er aber eine handvoll Fremdsprachen, die es ihm ermöglichten, sich überall in Europa Zuhause zu fühlen. Obwohl er selber kein besonders guter Fahrer war, erinnert man sich noch sehr gut an die kleine Serie von Drixton-Rahmen, die er in den 60er Jahren auf Initiative des britischen Aermacchi-Importeurs Syd Lawton für Aermacchi- und Honda-Motoren baute.

„Marly war einer der Leute, die es sich zu eigen gemacht hatten, immer auf dem technisch neuesten Stand zu sein,“ erinnerte sich Syd. „Aber trotz diesem und der Tatsache, daß er ständig irgendwelche guten Geschäfte machte oder solche anleierte, war er notorisch pleite. 1964 lief ich ihm zum ersten Mal über den Weg. Ich hatte erst kurz vorher nach Bill Webster's Tod dessen Aermacchi-Import übernommen. Marly arbeitete in einer Fabrik am Fließband und lebte mit seiner Frau und einem kleinen Kind in einem Wohnwagen am Ufer eines Sees. Er wußte wohl, wer ich war und er stellte sich für mich als hervorragender Vermittler zwischen der dort ansässigen Bevölkerung und

mir heraus, da ich damals selbst kein Italienisch sprach. Marly sprach ebensogut Italienisch wie Englisch und ich merkte recht bald, daß er mich überreden wollte, ihm ein Rennmotorrad zur Verfügung zu stellen.“ Drixl fuhr nach ihrem Zusammentreffen tatsächlich mit der Unterstützung von Syd ein paar Rennen in England und während einer dieser Stippvisiten Mitte der 60er in England diskutierten die beiden ein neu aufgetauchtes Problem. Avon hatte sich ganz aus dem Rennsport zurückgezogen und die neuen Dachreifen von Dunlop harmonierten überhaupt nicht mit dem schon sehr leichtfüßigen Serienfahrwerk der Aermacchis, besonders negativ wirkten sich die damals verwendeten harten

Gummimischungen aus.

„Marly sagte, wenn ich ihn nur mit genügend Material versorgen würde, könnte er mir ein Fahrwerk bauen, das auch mit den Dunlop Reifen gut fahrbar sei“, so Syd. „Ich wußte, wenn ich ihm das Geld gab, um Material für ein Dutzend Rahmen zu besorgen, hätte er vermutlich wohl nur das Nötigste für einen einzigen Rahmen besorgt und den Rest des Geldes mit vollen Händen zum Fenster hinaus geworfen.“

Marly war zwar nicht unehrlich, aber es schien, als würde ihm das Geld, völlig untypisch für einen Schweizer, nur so durch die Finger rinnen. Ich steckte ihm genug Geld für die ersten drei Rahmen zu, die er in Baroni's Werkstatt in Mailand

baute und von mir als „Drixton“-Rahmen verkaufen ließ. Drixton setzte sich aus Silben unserer Nachnamen Drixl und Lawton zusammen.“

Etwa 20 bis 25 Drixton-Aermacchi Rahmen entstanden zwischen 1965 und 1968 und einige davon schnappten sich führende Privat-Rennfahrer aus dem Grand-Prix Sport, wie z.B. Kel Carruthers, und es existieren auch noch welche davon. Tom Robinson gewann mit seiner Drixton zweimal den 350er Classic Bike/Kennings Titel und Dave Dearden führte fast ständig mit seiner Drixton in der 1985er Meisterschaft.

Die im Vergleich zu den zierlichen Metisse-Rahmen doch ziemlich derbe, ja fast landmaschinenähnliche Konstrukti-

on der Drixton ließ sich, so Syd, sehr leicht erklären. „Marly hatte stets ein glückliches Händchen in diesem Geschäft. Er brachte sich an diesen frühen Rahmen nicht nur selbst das Rahmenschweißen bei, sondern er baute diese Rahmen auch noch, ohne daß ein Motorgehäuse zur Verfügung stand. Leider konnte man für gewöhnlich kaum bereits existierende Teile an diesen Fahrwerken verwenden. Aber Marly blieb beharrlich bei der Sache und bekam sie letztendlich auch mehr oder weniger in den Griff, obwohl meiner Meinung nach die von ihm eingebaute exzellente Baroni-Gabel zum größten Teil für das wirklich ausgezeichnete Fahrverhalten der Maschinen verantwortlich war.“

Terry Dennehy, ein unentwegter aus der australischen kontinentalen Rennszene, hatte seine Zelte unter anderem auch in Mailand aufgeschlagen und zeigte sich von dem Auftritt der Drixton-Aermacchis so sehr beeindruckt, daß er Drixl bat, ihm ein Fahrwerk für einen modifizierten Honda CB 450 Zweizylindermotor mit den zwei obenliegenden Nockenwellen zu bauen.

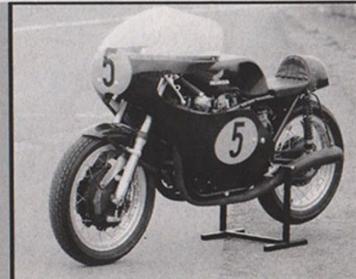
Dieser Motor war erstmals 1965 auf dem Markt erschienen und leitete die Ära pfeilschneller japanischer Straßenmaschinen ein. Der mit 70 x 57,8 mm Bohrung/Hub überquadratisch ausgelegte Motor leistete im Serientrimm 43 PS bei 8.500 U/min und verhalf den „schwarzen Bombern“ zu gro-

ßer Dynamik und brachte eine Menge Rennerfolge in der Klasse für seriennahe Maschinen und schien damit eine ideale Basis für eine günstige Kurzstrecken-Rennmaschine zu sein, die gegen solche Rivalen, wie die Seeley G 50 und dergleichen, damals das Rückgrat des GP-Sports bildende Maschinen antreten sollte.

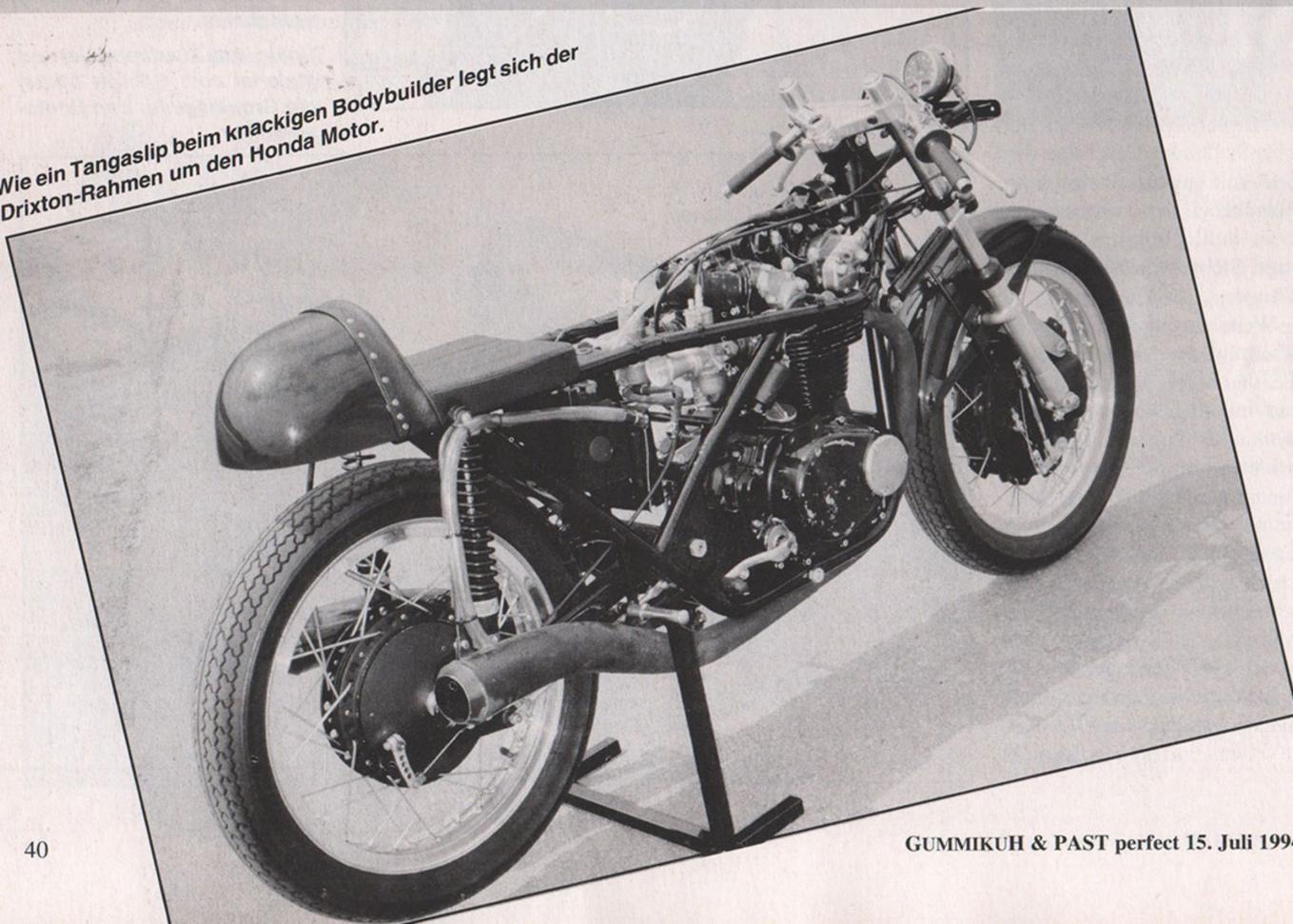
Schnell verfügbare Ersatzteile war einer der wichtigsten Punkte für die kostenbewußten Mitglieder im kontinentalen Rennzirkus und so konstruierte Drixl 1967 den Rahmen und baute den ersten Prototypen über den Winter. Allerdings wurde die Maschine wegen mangelnder Vorbereitungen erst gegen Ende der 68er Saison rennfertig.

Drixton-Honda 500

Alan Cathcart

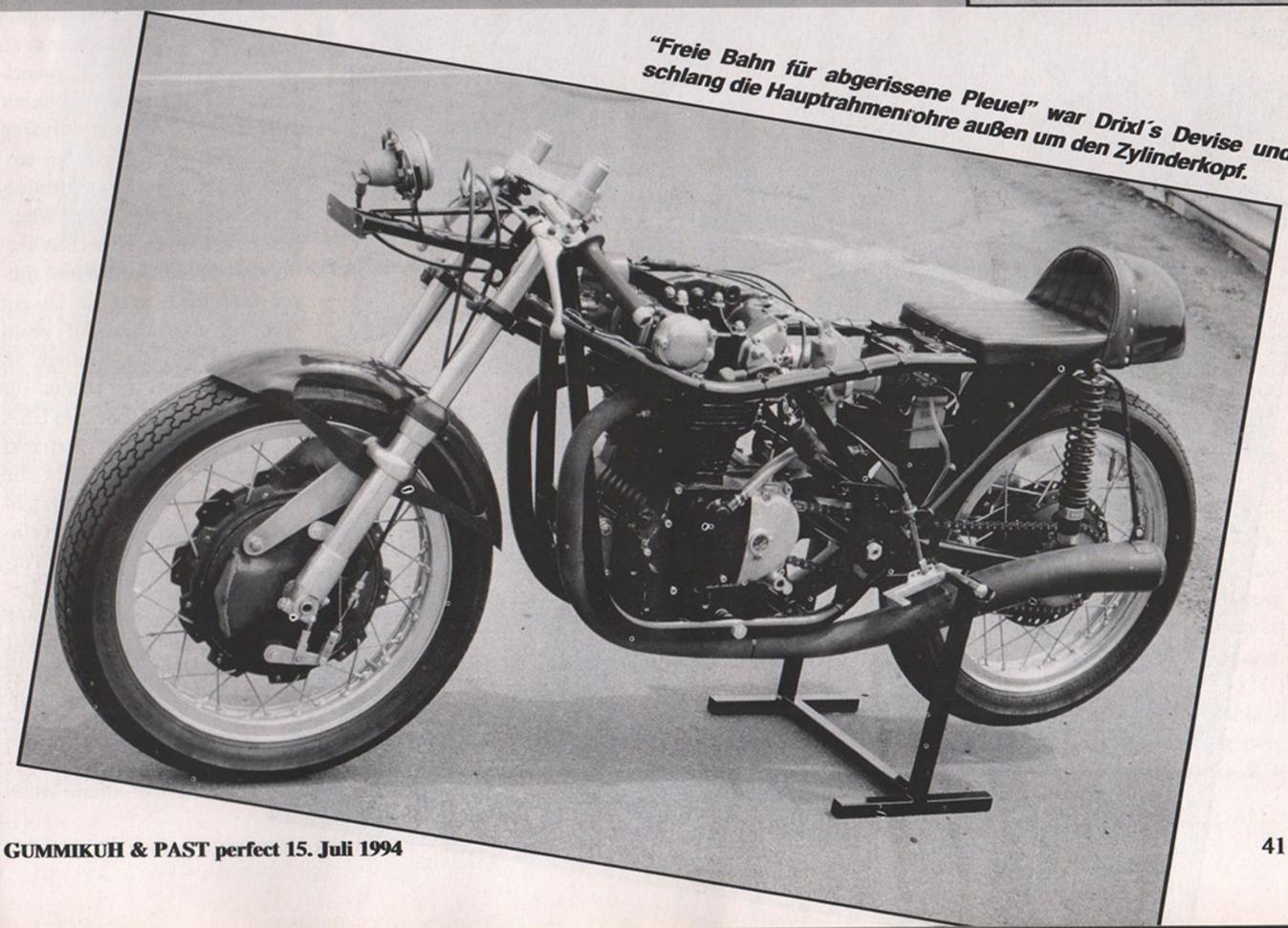


Wie ein Tangaslip beim knackigen Bodybuilder legt sich der Drixton-Rahmen um den Honda Motor.



GUMMIKUH & PAST perfect 15. Juli 1994

„Freie Bahn für abgerissene Pleuel“ war Drixl's Devise und schlang die Hauptrahmenrohre außen um den Zylinderkopf.



GUMMIKUH & PAST perfect 15. Juli 1994

Wenn man die hervorragenden Fahrleistungen bedenkt, die schon der serienmäßige Honda-Motor versprach und auch die schnelle Ersatzteilversorgung sowie die verhältnismäßig niedrigen Kosten berücksichtigt, überrascht es doch sehr, daß nur zwei, allerhöchstens drei der Drixton Hondas gebaut wurden. Dennehy behielt natürlich die erste für sich und setzte sie mit einigem Erfolg ein. Ein vierter Platz beim italienischen Grand Prix 1969 in Imola und ein fünfter Platz beim Ostdeutschen-Klassiker waren seine besten Resultate.

Die andere Maschine erwarb Godfrey Nash, ein britischer Felgenhändler und weiterer Intimus im kontinentalen Rennzirkus. Die Maschine wurde aber bald an Lewis Young verkauft, der sie 1970 bei den Grand Prix Rennen einsetzte. Sein größter Erfolg war der fünfte Platz beim belgischen GP in Spa vor Dennehy auf dessen Drixton. Danach ging die Maschine in den Besitz von Brian Lee, einem Schützling von Syd Lawton und Lee warf das doch sehr

einengende Viergang-Getriebe raus und baute ein Fünfgang-Getriebe ein, bevor er die Maschine letztendlich doch weiter verkaufte.

Mittlerweile erscheint es möglich, daß für Ray Brenigan, einem australischen Freund von Dennehy, eine dritte Drixton gebaut wurde. Allerdings gibt es bis heute keine Bestätigung dafür, denn Drixl machte sich 1969 unter merkwürdigen Umständen aus Baroni's Werkstatt aus dem Staub und als er später in der Nähe der schweizer Grenze wieder auftauchte, hatte er sich definitiv aus dem

Motorradfahrwerksbau zurückgezogen und statt dessen eine Elektroausrüsterfirma gegründet, die er bis heute noch betreibt.

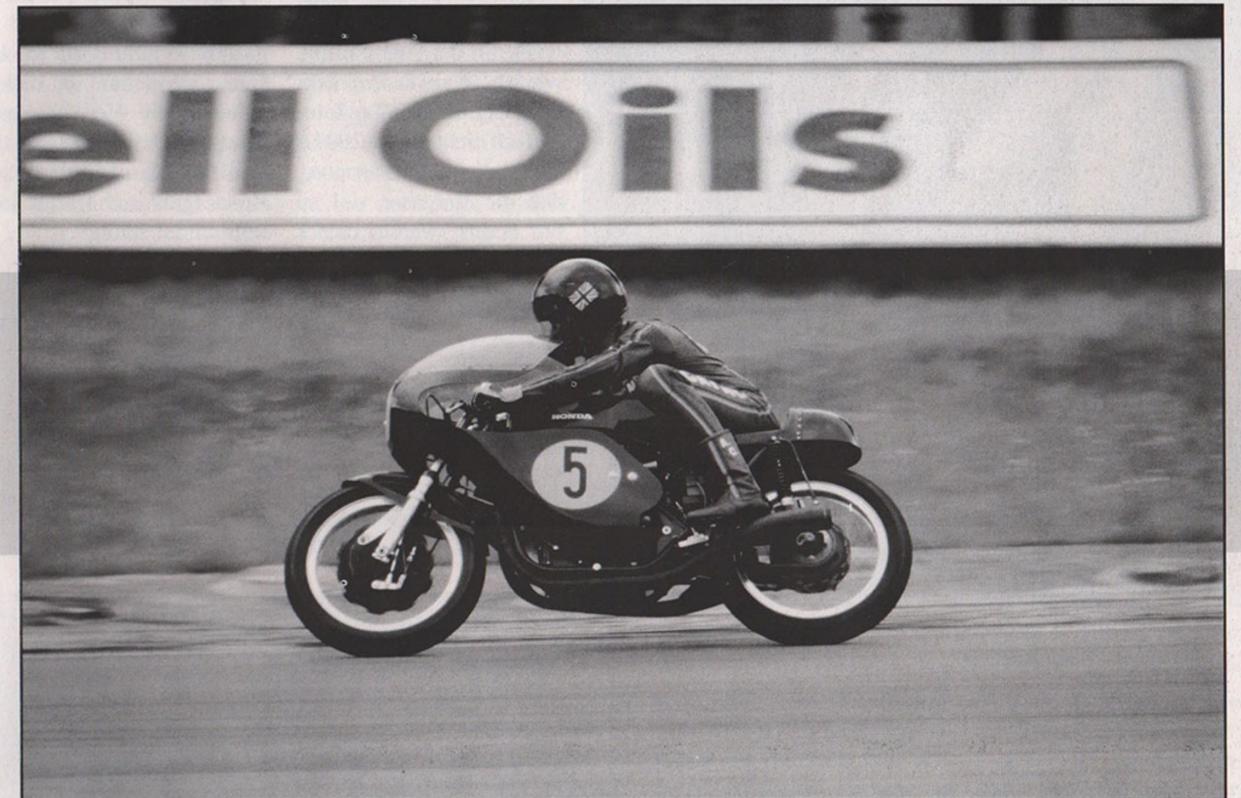
Dick Linton ist in der Classic-Rennszene bestens bekannt als einer, der Aermacchi-Hauptmatadore. Von den Aermacchis sind noch ein paar Dutzend Maschinen auf den Rennstrecken rund um die Welt im Einsatz und Linton fördert dies mit seinem FCL-Ersatzteilehandel. Er ist allerdings auch selbst als Rennfahrer sehr erfolgreich. Vor ein paar Jahren suchte Dick nach einer passenden Maschine für seinen Sohn, der am Beginn einer Rennkarriere stand, und Linton Senior stolperte über eine 500er Zweizylinder-Rennmaschine Marke Honda, die sich dann als eine völlig heruntergekommene Drixton-Special herausstellte. Dick restaurierte die Maschine in der für ihn typischen Art sehr penibel und hatte anschließend eine sehr schöne Maschine, der es nur noch an der Feinabstimmung auf der Rennstrecke fehlte. Aber bevor diese Arbeit beendet werden konnte, hatte sich Mark Linton mit dem Yamaha TZ-Virus total infiziert und so wurde die Drixton an den amerikanischen Klassikerliebhaber Pete Johnson verkauft. Ein Sieg und ein zweiter Platz bei seinem ersten Start bei Oldtimer-Rennen überzeugten Mr. Johnson zu seiner persönlichen Genußnutzung von der Effizienz dieser Maschine, und sie ist ein sicherer Startkandidat beim nächsten Klassik-Rennen in Daytona. Bevor die Honda für die Verschiffung nach den USA in einen Verschlag verpackt wurde, hatte ich das Glück, die Maschine in Brands Hatch fahren zu dürfen. Dazu noch einmal vielen Dank für das Vertrauen, das mir der neue Besitzer entgegenbrachte. Dick Linton hat sich ein dickes Lob dafür verdient, daß er diese interessante historische Rennmaschine vor dem Schrotthaufen bewahrte, vor allem, wenn

man Fotos vom Zustand der Maschine zum Zeitpunkt sieht, als er sie erwarb, und diese mit dem heutigen Zustand vergleicht. Er hatte ein paar Änderungen gegenüber dem Original vornehmen müssen, doch die Art und Weise, in der diese durchgeführt wurden, besticht. Es ist unmöglich nachzuvollziehen, um welche der zwei oder drei von Drixl gebauten Maschinen es sich hierbei handelt. Es ist aber gut möglich, daß es sich

Drixl verbauten Fontana-Trommelbremsen werden auch schon lange nicht mehr gebaut und so versieht im Vorderrad eine 230 mm Robinson Doppel-Duplex-Trommelbremse ihren Dienst (glücklicherweise eine aus der mittleren Bauperiode und die einzigen dieser Firma, die nicht nach dem Alles-oder-Nichts-Prinzip funktionieren). Im Hinterrad bremsen eine Honda-Trommel. Den 450er Honda-Motor gab es in zwei Ausführ-

verstärkten Pleueln ein. Obwohl ich glaube, daß Dennehy die serienmäßigen Torsionsstäbe gegen ordinäre Ventilfedern getauscht hat (freundlicherweise hatte die Honda-Konstrukteure im Zylinderkopf genug Platz dafür gelassen, so daß es schien, als ob sie selbst nicht an die einwandfreie Funktion dieses exzentrischen Ventiltriebs glaubten), würde ich meine Hand nicht dafür ins Feuer legen.

ältere Typ ist, montierte Dick den Zylinderkopf der späteren Version mit den größeren Ventilen. Die Ventile waren allerdings G&S Spezialanfertigungen mit Cosworth-typischen flachen Tellern, die das Verdichtungsverhältnis auf 10,5 : 1 erhöhten. Nockenwellen, sowie die sehr lange Steuerkette, entstammten der Serie, aber Dick brachte es fertig, das neue Fünfgang-Getriebe in das alte Gehäuse einzubauen.



Der langgestreckte Tank läßt den Fahrer fast über der Hinterachse residieren.

dabei um Dennehy's Maschine handelt, da diese hier in England verkauft wurde, nachdem Dennehy auf der Suche nach einigen gebrauchten Ferraris Schwierigkeiten mit dem britischen Zoll bekam.

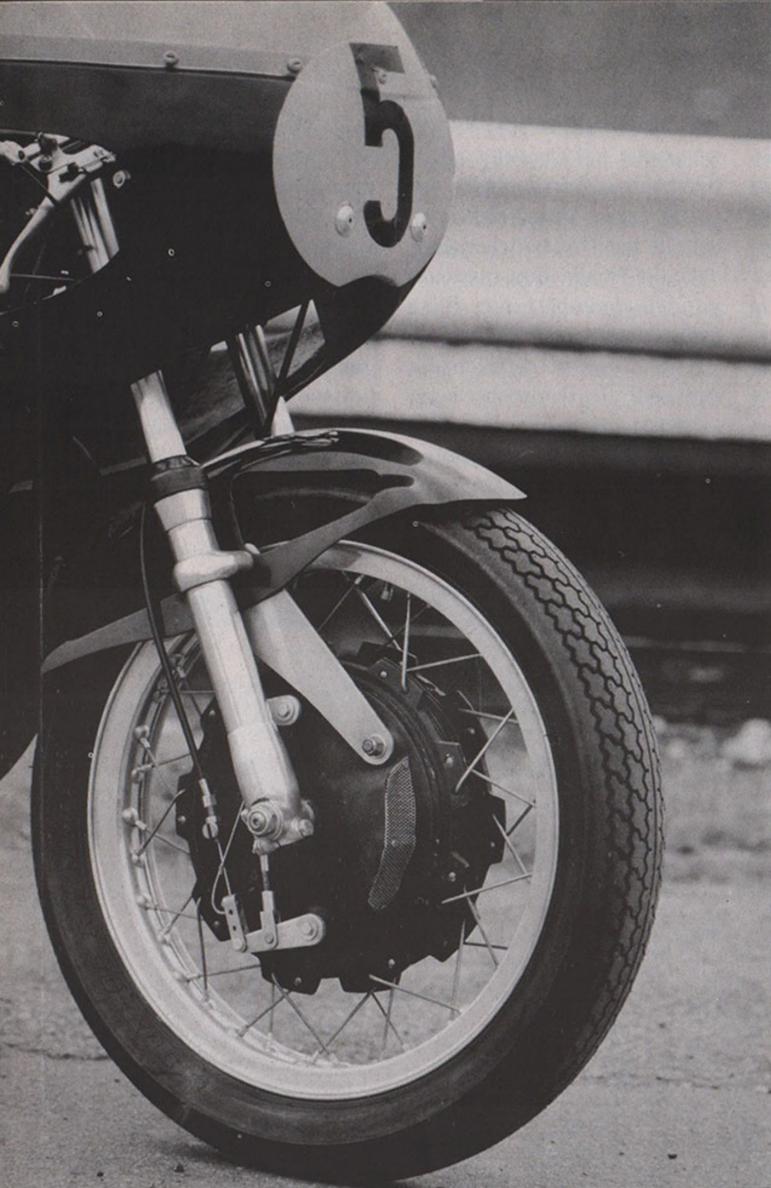
Der Doppelschleifen-Rohrrahmen ist identisch mit dem in Dennehy's Maschine, von der es Fotos aus dem Baujahr gibt. Als Dick die Maschine erwarb, steckte vorn im Lenkkopf eine alte Marzocchi-Telegabel und ersetzte diese durch die auch im Original verwendete 35 mm Ceriani-Telegabel. Die von

Einmal mit 360° Kurbelwelle für den heimischen Markt in Japan, und für die Exportversion bekam der Motor eine Kurbelwelle mit 180° Hubzapfenversatz. Diese steckt auch mitsamt dem Schwungrad und dem gekürzten Wellenstumpf ohne den Generatorläufer in diesem Motor. Wenn man Berichten aus der damaligen Zeit Glauben schenken darf, erhöhte Dennehy die Leistung durch Aufbohren der Zylinder von 70 auf 74 mm, was 499 ccm ergab, und er baute eine völlig neue Kurbelwelle mit

Auf jeden Fall zeigte sich der eingebaute Motor zu dem Zeitpunkt, als Dick die Maschine erwarb, in relativ gutem Zustand. Es waren Kolben mit einem Millimeter Übermaß eingebaut, die den Hubraum auf 462 ccm anheben und die Torsionsstäbe waren auch noch vorhanden und Dick behielt beides bei. 1968 wurden die CB 450 Motoren von Honda überarbeitet. Neu waren vor allen Dingen die größeren Ventile und ein Fünfgang-Getriebe.

Obwohl der in der Drixton-Honda eingebaute Motor der

Den alten Zahnrad-Primärtrieb sowie die Ölbadkupplung mit sieben Reibscheiben und sechs Federn konnte er weiter verwenden. Das Honda-Kurbelgehäuse hatte keine Motorenentlüftung in üblicher Form und so wurde ein Auffangtank für die Öldämpfe mit einer Rücklaufleitung zum Sumpf des naßsumpfungeschmierten Motors montiert. Gezündet wird durch eine Batterie-Spulenzündung, deren Zündzeitpunkt bei 45° (!) fest eingestellt ist. Die Anlage besteht aus zwei Zündspulen, die aus der Kawasaki 250



Robinson's 230 mm Doppelduplex-Trommel, die einzige nicht vom Typ "Witwenmacher".

Scorpio stammen und den originalen Honda Kontakten. Eine zwar hochgelegte, aber ziemlich grobschlächlige Auspuffanlage steckte am Motorrad, als Dick es erwarb. Er ließ bei Pipecraft in Guildford nach seinen eigenen Angaben Rohre für die Honda anfertigen, die Jack Williams von AMC durch seine bei Restaurationsarbeiten an Aermacchi-Schalldämpfern gewonnenen Erfahrungen ergänzte. Wie Linton später erfreulicherweise auf Fotos von Dennehy's Motorrad erkannte, entsprach seine nachgefertigte Auspuffanlage optisch fast genau dem Original.

Vorausgesetzt, man flutet die 30 mm Amal Mark 1 Vergaser, die wie die damals von Dennehy verwendeten, extrem großen 38

mm Dell'Ortos per Gummi-flansch am Zylinderkopf montiert sind, wirklich gut, springt die Maschine sehr leicht an und es ertönt bald ein gieriges Röhren aus den zwei Megaphonen. Der Gasgriff ist ziemlich schwergängig, verursacht durch die eingebauten starken Schieberfedern, die ein Schieberklemmen verhindern sollen. Dieser Gasgriff fällt allerdings, verglichen mit den massiven Vibrationen, die das 180° Kraftpaket austellt, kaum ins Gewicht. Ich bin nie eine serienmäßige CB 450 gefahren. Aber wenn die Vibrationen durch die für die Export-Versi-

Schön geschwungene Megaphone, im Rahmendreieck sitzt die Batterie

on verwendete 180° Kurbelwelle soviel geringer sind, als bei der japanischen Ausführung mit 360°, dann muß die Japanausführung wirklich mörderisch vibrieren. Der 180° Motor läuft im mittleren Drehzahlbereich relativ ruhig, aber je näher man sich an das Drehzahllimit von 10.500 U/min für diesen nur leicht getunten Motor quält, um so heftiger werden diese Vibrationen.

Quälen ist das richtige Wort, denn die Honda wollte in der Ausführung, wie ich sie an diesem nicht besonders heißen Tag fuhr, einfach nicht über 9.200 U/min drehen. Ich vermute, daß die Vergaser viel zu fett bedüst waren, dieses

würde auch die wirklich schlimmen Vibrationen erklären. Trotz dieser nicht gerade idealen Voraussetzungen zeigte sich die Drixton, verglichen mit einer am selben Tag getesteten Matchless G 50 äußerst lebendig und zog dieser beim Beschleunigen auf und davon, bevor sie bei der Hälfte der Gaden in den Drehzahlbereich über 9.200 U/min kam und wie gegen Gummi lief. Dick hatte die Verbesserung der Vergaserabstimmung stets im Visier, doch dann packte auch ihn der TZ-Virus, und er schob die Vergaserabstimmung auf die lange Bank. Ich nehme an, daß Pete Johnson die Vergaserabstimmung nach meiner Testfahrt endlich durchführte, seine Rennergebnisse lassen jedenfalls darauf schließen.

Auch wenn der Honda Motor ein wenig enttäuschte: das Drixton-Fahrwerk war eine echte Offenbarung und ich hatte nicht im geringsten diese Handlichkeit der Maschine erwartet.

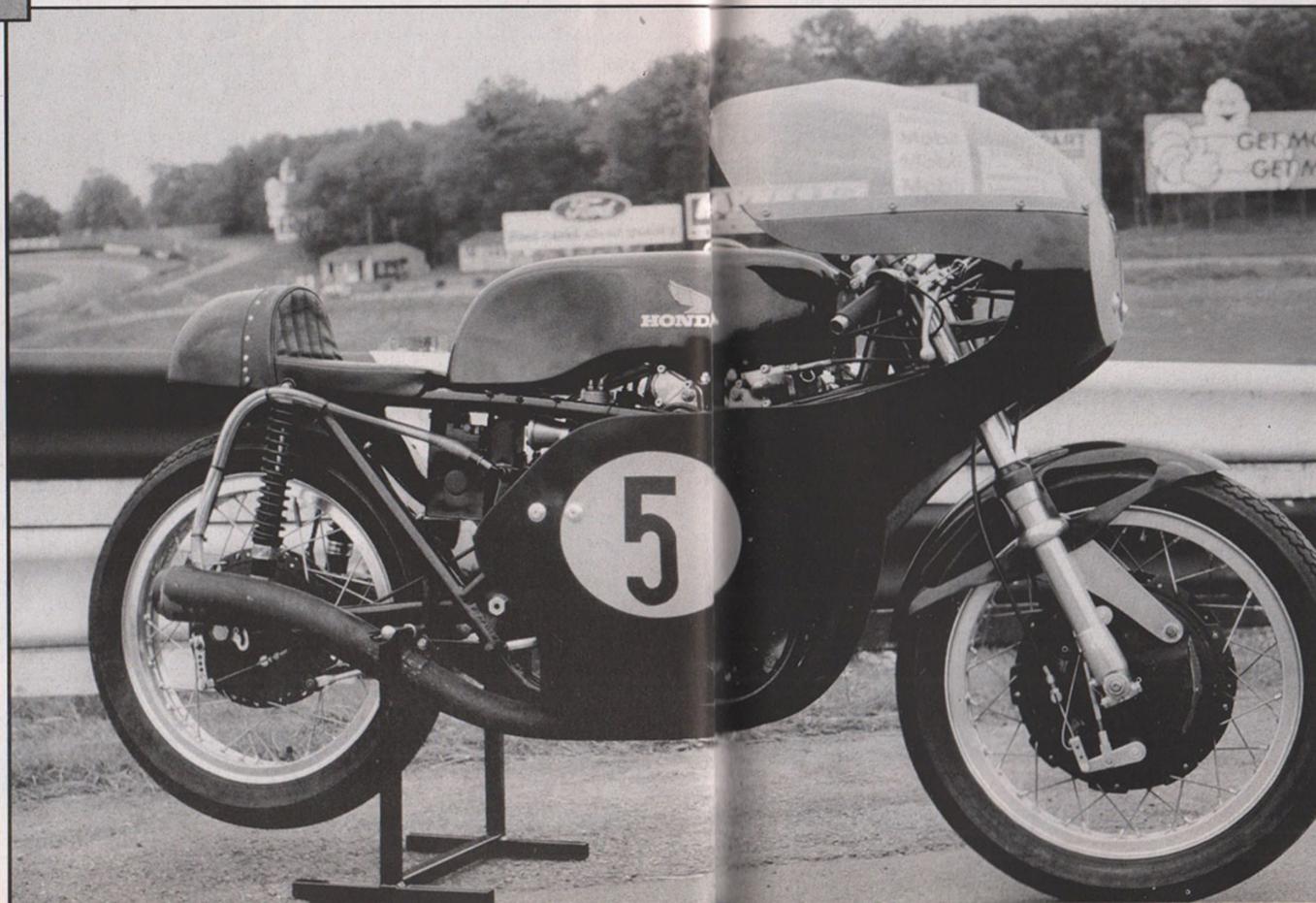
Die Sitzposition ist leicht gestreckt aber o.k., und die Schräglagenfreiheit ist mit den Dunlop KR 124 S Reifen, die auf etwas breiteren Felgen als beim Original aufgezogen sind, enorm. Die Maschine zieht wie auf Schienen ihre Bahn und gibt dem Fahrer stets ein sicheres Gefühl, egal wie schräg man um die Ecken pfeift. Dabei bleibt das Lenkverhalten absolut neutral und berechenbar, und die argen Vibrationen verhindern, daß man sich zu fest an die Lenkerstummel klammert. Der Lenkungsdämpfer erschien mir völlig unnötig, außerdem

war der hier montierte, nicht einstellbare Dämpfer ziemlich wirkungslos. Die Bremsen funktionierten gut, verlangten aber ein sehr beherztes Zupacken und verführten mich dazu, weit mehr als gewöhnlich mit der Hinterradbremse zu bremsen. Überhitzungserscheinungen konnte ich bei den Bremsen trotz zwanzig schneller Runden in Brands nicht feststellen. Die Ceriani-Gabel und die Girling-Gasdruckfederbeine verhärteten sich auf der ausgangs der berüchtigten Paddock-Kurve gelegenen Bodenwelle beinahe zu Stahlstangen und so flog ich innerhalb weniger Sekunden bergab durch den leichten Bogen am Fuß des Hügels. Alles, was ich zu tun hatte, war den Motor im richtigen Drehzahlbereich zu halten, und

dazu hatte meine linke Hand ordentlich zu tun, da sich unterhalb von 6.000 U/min überhaupt nichts abspielte. Mit stotterndem und spuckendem Motor wanderte die Nadel des Tourenzählers durch diesen Bereich und erst ab 6.500 U/min lief der Motor richtig gut bis hinauf zu der bereits bei 9.200 U/min beginnenden Gummiband. Das größtenteils serienmäßige Fünfgang-Getriebe - in mindestens einer der Drixton-Hondas waren wahrscheinlich Zahnradpaare aus deutscher Produktion, allerdings nicht von Schafleitner, verbaut - hatte zwar nicht gerade optimale Gangabstufungen, es ließ sich aber schön, mit leichtem Druck schalten. Geschaltet wurde rechts, erster Gang nach oben. Na ja. Und wenn der Honda

Motor erst mal richtig sauber läuft und voll ausdreht, dann hat die Maschine einen richtig tiefen, knackigen Klang. Aber wenn ich richtig nachdenke, ist mir sowieso noch nie eine Renn-Honda untergekommen, die nicht hervorragend klang - und wie stets mit Ihnen? Marly Drixl mag vielleicht ein kleiner Gauner gewesen sein. Aber wenn überhaupt, dann war er einer von der lebenswerten Sorte, so man den Erzählungen überhaupt glauben darf. Wenn ich an die Fahrt mit Pete Johnson's Drixton-Honda zurückdenke, verstand er allerdings auch eine Menge vom Motorradfahrwerksbau. Schade, daß er nicht dabei blieb.

*Text: Alan Cathcart
Fotos: Phil Masters
Übersetzung: Ducsi*



Technische Daten : Drixton-Honda 500

Motor:	2 Zylinder Viertakt, luftgekühlt, Kurbelwelle mit 180° Hubzapfenversatz, 2 kettengetriebene obenliegende Nockenwellen, Ventiltrieb über Torsionsstäbe
Bohrung/Hub:	71 x 57,8 mm
Hubraum:	462 ccm
Verdichtung:	10,5 : 1
Leistung:	53 PS / 39 kW bei 10.500 U/min
Zündung:	Kontaktgesteuerte Batteriezündung
Vergaser:	Zwei 30 mm Durchmesser Amal Concentric Mark 1 Schiebervergaser
Kupplung:	Mehrscheiben-Ölbادهkupplung
Getriebe:	5-Gang Getriebe, rechts geschaltet, Primärtrieb über Zahnräder
Rahmen:	Doppelschleifenrohrrahmen aus Stahl
Federung:	Vorn: 35 mm Ceriani Teleskopgabel; Hinten: Stahlrohrschwinge mit 2 Girling Gasdruckstoßdämpfer
Bremsen:	Vorn: 230 mm Durchmesser Robinson Doppel Duplex Trommelbremse; Hinten: 210 mm Durchmesser Honda Simplex Trommelbremse
Reifen/Räder:	Vorn: Dunlop KR 124 S / 3.25 x 18 Hinten: Dunlop KR 124 S / 3.50 x 18
Gewicht:	(mit Öl, ohne Benzin) ca. 129 kg
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 225 km/h
Baujahr:	1968
Besitzer:	Pete Johnson, Pennsylvania (USA)

Tempo contra

Meinung zum Thema Umwelt und Verkehr

Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen sei gut und notwendig, meint Leser Thomas Kramer in einem Leserbrief, und er argumentiert dazu sachlich und engagiert. Eigentlich wollte ich ja nicht schon wieder eine Diskussion mit meinen Lesern anfangen, aber andererseits geht's hier

um so viel Grundsätzliches, daß ich doch nicht umhin kann, Stellung zu beziehen.

Lieber Thomas, wir wissen beide, daß Statistiken mit Vorsicht zu genießen sind. Sie kommen bekanntlich gleich nach der normalen Lüge und der Notlüge. Und Churchill mit der Zigarre sagte einmal:

„Ich glaube keiner Statistik - es sei denn, ich hätte sie selber gefälscht!“

Der Mann hatte ja so recht. Gerade solche Statistiken sind es aber, mit denen versucht wird, die Kraftfahrer (die ich hier nicht in Auto- und Motorradfahrer aufteilen kann) zu den Sündenböcken für alles und jedes zu machen. Doch dazu später.

Daß jedes Kfz bei mehr Tempo mehr Sprit braucht, hat sich inzwischen sogar bis zu mir herumgesprochen. Bloß da gibt's auch wieder Unterschiede zwischen kleinen Drehorgeln, die in den höchsten Touren wimmern, und großvolumigen Motoren, die bei gleicher Geschwindigkeit im Teillastbereich laufen. Und dann gibt's da noch deutsche Fahrzeugdiesels, die saufen (ich meine da die ganz berühmten ...), und französische oder auch italienische, die nur die Hälfte brauchen. Auch bei VW gibt's inzwischen was Sparsames: bloß waren die Dinger bislang entsetzlich laut! Wenn's dann trotzdem mal einer probiert (als Alibi), dann kommt so eine Mißgeburt wie die Swatch-Krücke dabei raus, die mit viel Brimborium dem staunenden Volk vor Augen geführt wird.

Schon in den 20er Jahren hatte die Post Elektroautos, die teilweise noch in den Nachkriegsjahren genutzt wurden.

Dabei gibt's schon seit ein paar Jahren einen kleinen Franzosen, der auch bloß 3,5 Liter (im Testdurchschnitt!) braucht, aber wenigstens ein richtiges Auto für vier Leute darstellt.

Natürlich sind Kats bei Vollgas so gut wie unwirksam. Das wird in der Werbung nur verschwiegen. Auch das ist ein Argument für Motoren, die groß genug sind, daß man sie nicht mit Vollgas schinden braucht. Damit kommen wir schon zum nächsten Punkt, daß der praktische Nutzen hoher PS-Zahlen in hoher Endgeschwindigkeit besteht. Das tut er eben gerade nicht! Daß ich persönlich alles, was über 100 PS hinausgeht, ob auf zwei oder auf vier Rädern, für ausgemachten Blödsinn halte, ist meine rein persönliche Meinung. Aber wenn ich auch von den nominell 72, tatsächlich (nach über 100.000 km) vielleicht etwa 60 wirklich verfügbaren Pferden meines Mopeds die meiste Zeit nur etwa die Hälfte einsetze, so ist die stille Reserve doch von Wichtigkeit: erstens würde ich ein Gerät mit nur 35 PS dann ständig an der Leistungsgrenze bewegen, was weder vom Verbrauch noch von der Lebensdauer her das Gelbe vom Ei ist, und außerdem brauche ich die Zusatzgäule dringend zum Überholen. Bei der heutigen Verkehrsdichte werden die Freiräume zwischen Gegenkommern immer kleiner, und wer da mit einem Plus von 5 km/h vorbeischieben will, lebt verdammt gefährlich. Also den

Öko ?

von David Longstroke

Zweiten ausjubeln bis 11.000 (bei 9.500 ist der rote Strich!) und notfalls den Dritten noch reinschmeißen - wenn ich erst vorbei bin, kann ich's wieder ruhiger angehen.

Was die 300 bis 400 PS in Luxuskarossen angeht, die dienen meist nur der Psyche ihres Besitzers, der oft ein ganzes Leben gebraucht hat, genug zu scheffeln, daß er endlich der Menschheit zeigen kann, wie ein richtiger Millionär aussieht. Deshalb und weil er sich körperlich meist bereits in einem Zustand zwischen Scheintod und Verwesung befindet, zieht er es auch vor, das Leistungspotential nicht zum Fahren, sondern lieber zum Beeindrucken minderjähriger Bienen zu nutzen.

Die Sache mit dem hohen Tempo, das zu vorzeitiger Ermüdung führt, bedarf dringend der Präzisierung. Was ist eigentlich hohes Tempo? Das läßt sich nicht in km/h ausdrücken, weil das sehr vom Alter des Fahrers, seiner Erfahrung, seinem Gesundheitszustand und seinem persönlichen Geschwindigkeitsempfinden abhängt. Und da ist nicht nur hohes Tempo, sondern auch aufgezwungenes langsames Tempo gefährlich!

Wenn ich in diesem Zusammenhang von mir selbst spreche, dann nur deswegen, weil ich mich und meine Reaktionen eben kenne. Das sieht dann so aus, daß meine persönliche Geschwindigkeit etwa zwischen 100 und 130 liegt. Was darüber, aber auch darunter liegt, strengt

mich mehr an.

Dazu kommt, daß für mich die Autobahn so stinklangweilig ist - egal, ob ich langsam oder schnell fahre -, daß ich nach spätestens 300 km verdammt aufpassen muß, nicht am Steuer einzuschlafen. Vor allem nachts. Auf zwei Rädern machen mir 600 bis 800 km am Tag überhaupt nichts aus. Vor allem auf Landstraßen (ich meide sowieso Autobahnen, wenn's eben geht). Andererseits habe ich schon Leute gesehen und erlebt, die Reaktionen zeigen, als ob sie zwei Pfund Schlaftabletten geschluckt hätten. Und das voll wach und ausgeschlafen und bei relativ niedrigen Geschwindigkeiten.

Daß ich nicht an weniger Unfälle bei gleichmäßigem Verkehr glaube, habe ich schon erwähnt. Man sieht's ja in der Urlaubszeit. Im übrigen wird durch das ständige Aufpassen auf den Vordermann die Aufmerksamkeit enorm beansprucht, was wiederum entsprechende Ermüdung zur Folge hat.

Was die variable Geschwindigkeit zwischen 80 und 120 betrifft, so ist es ein alter Hut, daß bei einer entsprechenden Beschränkung jeder danach trachtet, das, was erlaubt ist, wenigstens auch bis zur Grenze auszunutzen. Es gibt keinen Menschen, der in irgendeiner Stadt auch nur 2 km/h weniger als die erlaubten 50 fährt. Tut er's trotzdem, wird er damit schlagartig zum Verkehrshindernis. Mich hat schon mal eine Streife angehalten, weil ich auf

einer ruhigen Nebenstraße bloß 35 gefahren bin. Die Jungs meinten, wer so verdächtig langsam fahre, müsse sturzbesoffen sein.

Ich weiß ja nicht, mein lieber Thomas, warum Du Motorrad fährst. Ich tu's jedenfalls nicht, um vom Punkt A nach Punkt B zu kommen (dafür nehme ich das Auto), sondern aus Freude am Fahren (abseits der Autobahn). Und da will ich auch gar keine Minuten sparen, sondern jede Minute genießen. Man fährt Auto, um anzukommen. Man fährt Motorrad, um zu fahren. Und das tust Du wohl auch. Hoffe ich wenigstens.

Und es geht auch gar nicht so sehr um mich oder Dich persönlich, es geht vielmehr um die Tatsache, daß Politiker bar jeden Sachverständs die eine oder andere Absicht propagieren, um einen bestimmten Zweck damit zu verfolgen. Und der heißt in jedem Fall: Wählerstimmen ergattern. Da verspricht man dem Parteivolk, für ein Tempolimit einzutreten, damit man als Kanzlerkandidat genug Unterstützung findet. Im Hinblick auf die Wahlen jedoch gibt man das lieber sofort wieder auf, um die Wähler nicht zu vergraulen. Wer einem Politiker irgendein Versprechen glaubt (es sei denn, es handle sich um die Ankündigung, daß wir noch mehr zur Kasse gebeten werden), ist selber schuld.

Was nun das Tempolimit betrifft, so brauchen wir das meiner persönlichen Meinung nach so dringend wie einen Kropf. Wir hatten schon mal ein paar Jahre so was wie eine „Richtgeschwindigkeit“ von 130 km/h, und rückblickend läßt sich sagen, daß die Sache ganz gut funktionierte. Die meisten Leute bewegten sich etwa in diesem Geschwindigkeitsbereich, ohne sich durch eine Strafdrohung belästigt zu fühlen. Und wer viel unterwegs ist, wird bemerken, daß der meistfrequentierte Tempobereich immer noch der zwischen 100 und 130

ist (daher auch die Häufung der Unfälle in diesem Bereich). Nur wenige fahren schneller. Und wegen dieser paar Prozent einer ganzen Nation ein Tempolimit zu verordnen, ist nicht nur unsinnig, sondern auch gefährlich und vor allem teuer. Gefährlich deswegen, weil ich meine Aufmerksamkeit nicht nur auf Straße und Vordermann (mit einem Auge im Rückspiegel) zu richten habe, sondern auch noch ständig den Tacho im Auge behalten muß, weil mir immer die Drohung im Hinterkopf spukt, daß an der nächsten Brücke eine Kamera versteckt ist, die nur darauf lauert, mich bei ein paar km/h zuviel gnadenlos abzuschießen. Was das außerdem für meinen Gemütszustand bedeutet, möchte ich lieber nicht näher ausführen. Im übrigen müßte die Polizei auch noch zusätzliches Personal dafür abstellen, wo doch gerade die GdP immer moniert, daß zu wenig Stellen verfügbar seien.

Daß die Polizei (ohne eigene Schuld, wie ich ausdrücklich feststellen möchte!) inzwischen von einer Organisation, die ursprünglich dem Schutz der Bürger vor Kriminellen diente, zu einer Truppe herabgewürdigt worden ist, die nur noch dazu dient, den unergründlichen Staatssäckel zu füllen, wofür sich eben dieser Staat immer wieder neue Gesetze und Verordnungen einfallen läßt (z.B. die neue Bußgeldverordnung!),



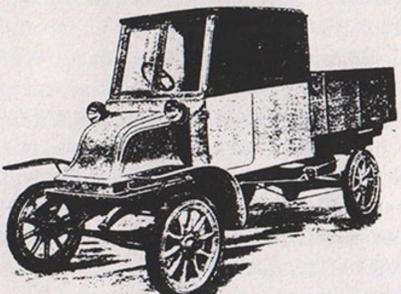
ZENTRALE:
Berlin N 65,
Ofener Str. 4-5

Fernsprecher:
Moabit 8678 u. 1045
Telegr.-Adr.:
Modymagbau

FABRIK: Driesen, Neumark.

Aktiengesellschaft
für
Akkumulatoren- u. Automobil-Bau

Elektromobile
für
Personen- und Lasten-
Beförderung



Elektrowagen Marke „ELEKTRIC“

spricht nicht eben für das Verantwortungsbewußtsein der Politiker gegenüber dem Anspruch des Bürgers auf Schutz vor Gefahr gegen Leib, Leben und Eigentum. Warum sonst müssen in Großstädten die Einwohner aus eigener Initiative Bürgerwehren aufstellen, um wenigstens Überfälle auf offener Straße und in U-Bahnen einzudämmen (wenn schon nicht zu verhindern). Gestern erst hat mir jemand erzählt, daß in einer größeren Stadt irgendwelche Randalierer einen U-Bahnwagen kurz und klein geschlagen haben. Bis die Polizei kam, waren die schon längst über alle Berge. Und dann sollen dieselben bereits hoffnungslos überlasteten Beamten auch noch auf Autobahnbrücken oder im Gebüsch neben der Fahrbahn lauern? Sie wären zu Fuß auf der Straße in Rufweite und in U-Bahnhöfen von weit größerem Nutzen!

Die Ursache all dieses Elends liegt in einer Regierung, die den Ehrgeiz hat, jeden Bürger von der Wiege bis zur Bahre und vom Frühstück bis zum Bett lückenlos zu überwachen und dazu weder Mittel noch Scheinargumente scheut. Schon heute ist Deutschland das am striktesten verwaltete Land der Welt, zumindest soweit es sich um sogenannte Demokratien handelt. Stück für Stück werden Freiräume abgebaut und durch Verordnungen ersetzt - angeblich stets zum Besten der Bürger -, und wenn wir nicht verdammte aufpassen, stehen all unsere Rechte und Freiheiten irgendwann nur noch auf dem Papier des Grundgesetzes, um das sich in der Praxis schon heute kaum jemand kümmert (wir hatten schon vor Jahrzehnten mal einen Innenminister, der erklärte, er könne nicht den ganzen Tag mit dem Grundgesetz unter dem Arm herumlaufen). Das ist es, was mir in diesem Zusammenhang echte Sorgen bereitet.

Was anderes ist der Vorwurf, die Kraftfahrer seien die größten Öko-Sünder und demzufol-

ge allein für das Ozonloch und den Treibhauseffekt verantwortlich. Um hier etwas Durchblick zu bekommen, muß ich etwas weiter ausholen. Die Ursachen für CO₂-Überschuß und Ozonloch lassen sich in einem Satz zusammenfassen: Verbrennung fossiler Energieträger. Diese sind: Kraftstoffe, Kohle (insbesondere Braunkohle) und Erdgas. Dazu kommt noch die Wärmeabgabe aus Kernkraftwerken (von der Strahlenbelastung wollen wir zunächst noch nicht reden). Die fossilen Brennstoffe werden in folgenden Brennstellen verheizt: in Kraftwerken und Industriebetrieben zur Stromerzeugung, Eisenverhüttung u.ä.; in Kraftfahrzeugen, in Flugzeugen sowie in Millionen von Häusern. Davon macht der Verbrauch der Kraftfahrzeuge keineswegs den größten Teil aus. Dieser entfällt auf Kraftwerke, Industrie und Hausbrand.

Daß einzig und allein beim Verkehr versucht wird, den Schwarzen Peter zu landen, läßt sich einfach erklären aus der Tatsache, daß der einzelne Kraftfahrer nicht in der Lage ist, sich gegen höhere Treibstoffsteuern, motormordende Diesel-ASU und ähnliche restriktive Maßnahmen zu weh-

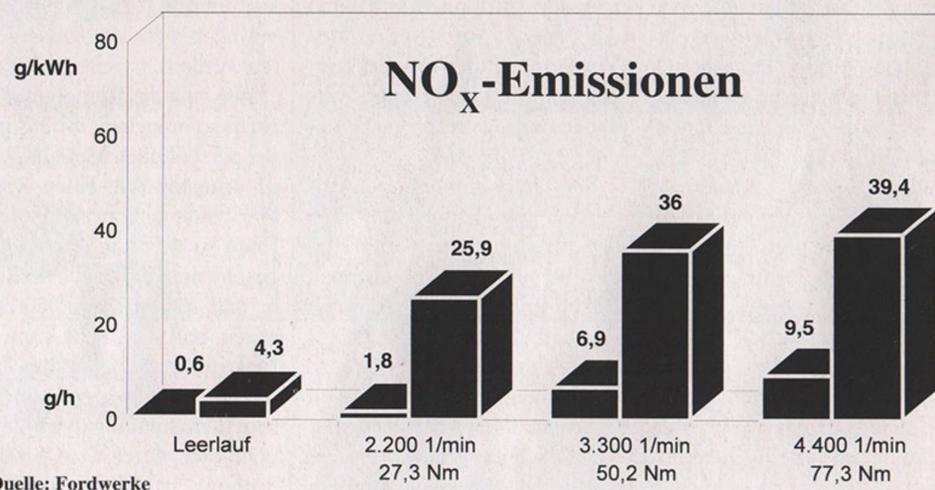
ren. Jeder Politiker, der versucht, sich mit der Industrie anzulegen (das tut ohnehin schon deswegen keiner, weil genügend unserer Volksvertreter gleichzeitig industrielle Interessen vertreten), wird mit dem Argument verlorener Arbeitsplätze eiskalt abgeblockt. Das macht die Arbeitsplätze zwar keineswegs sicherer, aber die Politiker kleinlaut. Da man aber auf jeden Fall einen Sündenbock braucht, muß der Schwächste herhalten. Immer wieder hört man, daß der Individualverkehr zugunsten der Massentransportmittel eingeschränkt werden müsse. Ist ja alles schön und grün. Nur gehen all diese Leute von den Verhältnissen in den Städten aus, die in der Tat unerträglich sind, wogegen Millionen, die auf dem flachen Land leben, ohne Fahrzeug schlicht aufgeschmissen sind. Ich selber z.B. habe 12 km bis zum nächsten Supermarkt, 13 km bis zur nächsten Bahnstation, 2 km bis zur nächsten Bushaltestelle (der Bus fährt zwei- oder dreimal täglich) und schon 2 km bis zum nächsten Bäcker. Zum Metzger sind's 4 km, aber dafür in entgegengesetzter Richtung. Und dann kommen ein paar Ober-schlaue und verlangen, der Sprit

müsse fünf Mark kosten! Was dann passiert, ist ganz klar: Jeder muß fünf Mark für den Sprit berappen. Nur der Unternehmer und der Ladenbesitzer schaffen sich deshalb noch lange kein Spar-Auto an. Die hauen den Spritpreis auf ihre Waren drauf und der Verbraucher zahlt nicht nur seinen eigenen überbeuerten Sprit, sondern den vom Geschäftsmann noch dazu! Das Ganze also zweimal!

Was also kann man wirklich für die Umwelt tun? Antwort: Wenig, solange die Regierung so handelt, wie sie es tut und vor allem, solange andere Regierungen, wie z.B. die der USA, eine Verringerung des CO₂-Ausstoßes nicht einmal in Erwägung ziehen wollen. Bei allseits gutem Willen und tatkräftigem Einsatz aber wäre eine ganze Menge machbar. Kraftfahrzeuge ganz abschaffen ist Unfug. Also konstruktiv was tun.

Kat ist gut, wirkt aber kaum bei Vollgas. Mehr Diesel bauen ist sinnvoll: erstens wegen des

Rechts: Der von Ford und Orbital entwickelte Dreizylinder 2-Takt-Motor von 1992 (Zeichnung: Ford Werke). Es hieß, 1994 wolle Ford einen Fiesta mit 2 Takt Motor bauen. Warten wir es ab.



Emissionsvergleich 1,2 L 3-Zyl. 2-Taktmotor / 1,4 L 4-Zyl. 4-Takt

geringeren Verbrauchs, zweitens wegen des sehr geringen Schadstoffausstoßes (der Ruß kommt hauptsächlich aus schlecht eingestellten Lkw-Dieseln und sogar da fast nur bei Vollgas).

Ich habe nur noch keinen Politiker erlebt, der mit einem Diesel durch die Lande fährt. Die Leute halten alle Versammlungen ab, beteuern wortreich ihren Einsatz für den Umweltschutz, und dann lassen sie sich in die Polster ihrer Bonzenschleuder mit 4 oder 5 Liter Hubraum und livriertem Chauffeur sinken und entstinken in einer dichten Qualmwolke. Neulich erst haben sie dem Po-

lizeipäsidenten von Berlin seine nagelneue und sündteure Karre geklaut (ha, ha!). Das Ding hatte nicht mal eine Diebstahlsicherung (ha, ha, ha!). Wozu braucht der Mann so was? Der könnte doch mit der U-Bahn zum Dienst fahren. Da hätte er wenigstens Kontakt zur Bevölkerung und ihren Sicherheitsproblemen.

Machen wir weiter: Da gibt's einen Herrn Elspeth, der südlich von Nürnberg (in Hilpoltstein) einen Motor entwickelt hat, der erstens sparsam und zweitens mit Rapsöl läuft. Für die Entwicklung bekam er Zuschüsse vom Bayerischen Staat. Jetzt ist das Ding produktions-

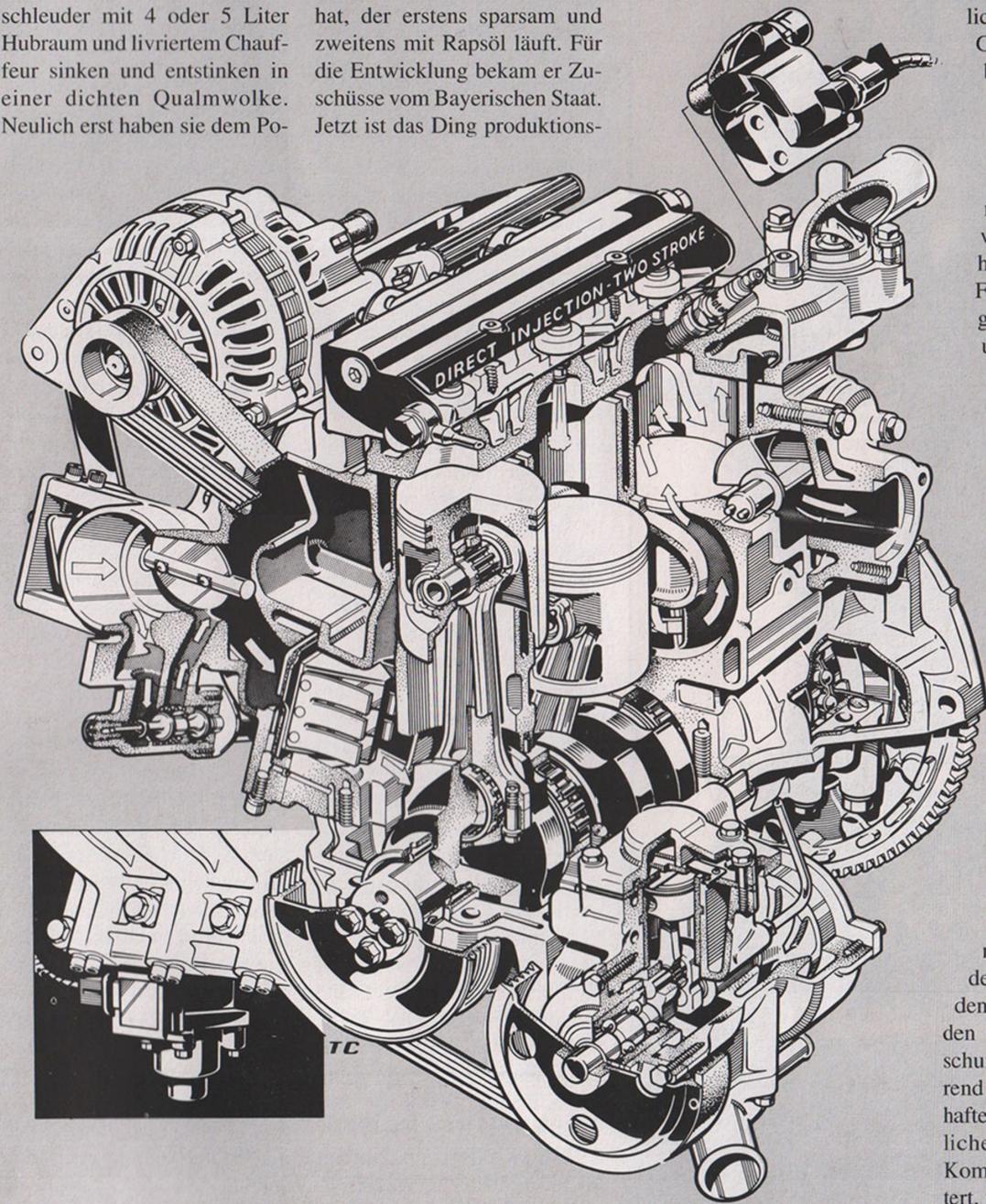
reif, aber keiner will's haben. Warum? Fragt mal einen Araberscheich, der ein dickes Aktienpaket von Mercedes oder BMW in seinem Zelt aufbewahrt!

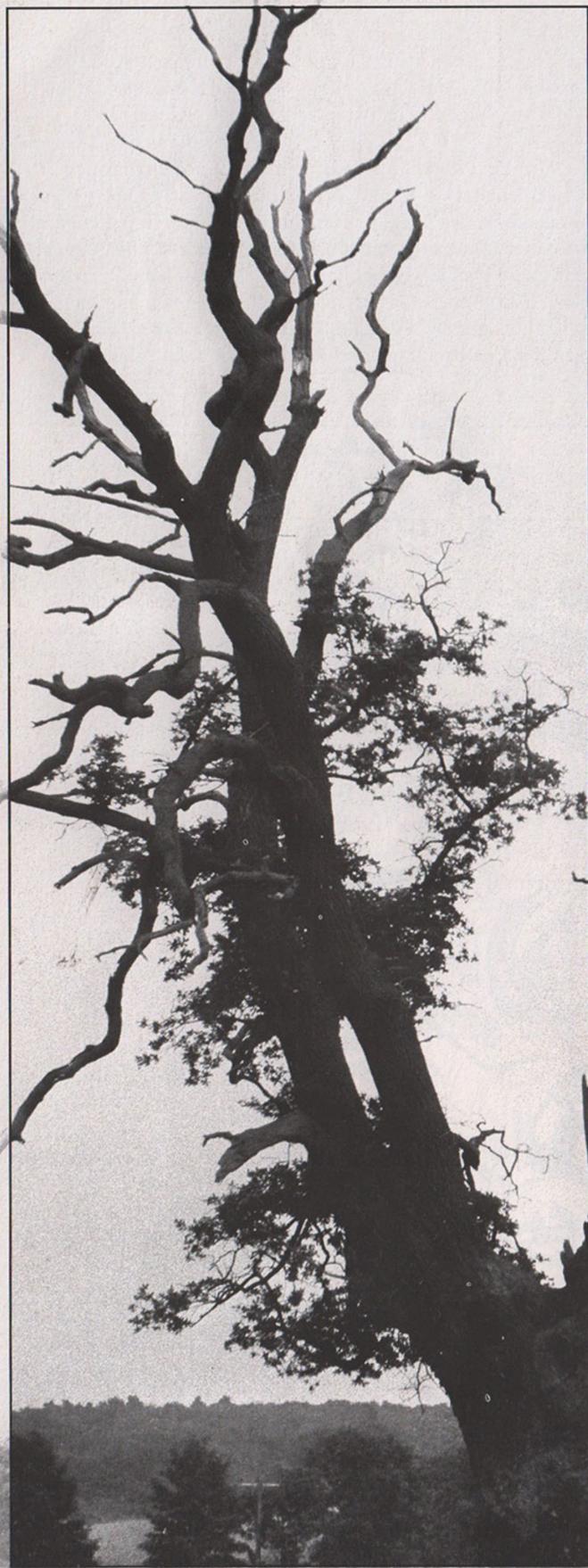
Oder der Mann mit dem Knickpleuel. Das nimmt den Seitendruck des Pleuels vom Kolben weg und sorgt damit für eine ganze Menge weniger Reibung (damit auch für wesentlich verringerten Verschleiß, weil der Laufbahndruck durch

den Kolben entfällt). Und wo weniger Reibung, da auch weniger Verbrauch. Auch das will niemand haben. Da fällt mir immer der Schlager ein: „Kein Mensch ruft mich an, keine Sau interessiert sich für mich ...“

Dann gäbe es noch Wasserstoff als Treibstoff, der gar keine schädlichen Abgase, sondern nur Wasserdampf produziert. Für die Forschung in dieser Richtung ist aber kein Geld da. Das hat man schon alles der Atom-Lobby in den unersättlichen Rachen geschmissen.

Gefördert wird allenfalls (in bescheidenem Maß) der Elektroantrieb. Das ist auf jeden Fall eine Sackgasse. Einmal, weil auch die besten Batterien nicht genug Leistung abgeben und vor allem nicht lange vorhalten (bei kommunalen Fahrzeugen, die ihren geregelten Feierabend haben und über Nacht aufgeladen werden können, wäre das jedoch gut machbar. In den zwanziger Jahren hatte die Post elektrisch angetriebene Fahrzeuge mit hohen Kastenaufbauten zur Paketbeförderung, die teilweise noch in den ersten Nachkriegsjahren benutzt wurden). Zum anderen, weil auch Elektroantriebe ihren Strom aus Kraftwerken bekommen, die ihrerseits wieder die Umwelt belasten. Möglichkeiten gäbe es also schon, sie werden nur nicht genutzt. Vor allem auf dem Gebiet der turbogeladenen Zweitakt-Diesel wird in den USA eine intensive Forschungsarbeit betrieben, während in Deutschland jede ernsthafte Forschungsarbeit an kleinteiligen Eifersüchteleien und Kompetenzstreitigkeiten scheitert, von finanzieller Unterstützung durch Industrie oder Regierung ganz zu schweigen.





Schönes Deutschland.

Soviel zur Lage auf dem Fahrzeugsektor. Wie aber schaut es bei den anderen Beteiligten aus? Nehmen wir mal die Industrie. Die heizen hauptsächlich mit schwerem Heizöl, das so zäh ist, daß es erst angewärmt werden muß, um überhaupt fließen zu können. Was da aus den Schloten kommt, ist zusammen mit dem Ausstoß der chemischen Betriebe ebenfalls ein anrüchiges Aroma. Bei den Kraftwerken sieht's nicht besser aus. Viele sind inzwischen von Kohle- auf Ölfeuerung umgestellt worden, was den Schadstoffausstoß zwar nicht wesentlich vermindert, aber dafür einige verarmte Kamelzüchter notdürftig am Leben erhält, die ihrerseits wieder dafür sorgen, daß bei Rolls Royce noch ein paar Arbeitsplätze übriggeblieben sind. Besonders "umweltfreundlich" sind da vor allem die Braunkohlekraftwerke, die außer CO² und sonstigen Abgasen auch ganz schöne Mengen Schwefel produzieren.

Es stimmt schon, daß alle diese Stinker mehr oder weniger mit Abgasreinigern ausgestattet sind; es geht aber trotzdem noch genug in die Höhe, um die Entscheidung der Bundesregierung, die erst kürzlich veröffentlicht wurde, nämlich den Kohlepennig auf 8,5 % des Strompreises heraufzusetzen, um die Kohlekraftwerke weiter ausbauen zu können, zumindest als zweifelhaft erscheinen zu lassen. Bei gleicher Gelegenheit wurde auch das Atomgesetz dahingehend geändert, daß eine Betriebsgenehmigung erteilt werden kann, auch ohne daß die Entsorgung/Endlagerung der Brennstäbe gesichert ist. Die hat zwar bisher auch noch niemand entsorgt, weil man keine brauchbare Endlagerstätte finden konnte, aber jetzt ist dieser Zustand legal geworden. Der Atomschrott (100 kg täglich im Schnitt pro Kraftwerk!) strahlt also weiterhin in wassergefüllten sogenannten Abklingbecken oberirdisch still vor sich hin. Wer nun behaupten will,

Kernkraftwerke seien umweltfreundlich (bis auf das vernachlässigbar geringe GAU-Restrisiko), dem muß ich leider sagen, daß erstens trotz Abschirmung immer Strahlung in die Umgebung emittiert wird und zweitens der enorme Bedarf an Kühlwasser ganze Flüsse aufheizt (mit entsprechend tödlicher Wirkung auf das dort vorhandene Leben) und die Atmosphäre noch dazu.

Nun wird immer behauptet, wir bräuchten immer noch mehr Kraftwerke (vor allem atomare), damit die Lichter nicht ausgingen. In Wirklichkeit sinkt der Strombedarf vor allem in den Haushalten durch neue, sparsamere Geräte, und der Gesamtbedarf steigt wesentlich weniger, als es die Kraftwerksbetreiber prognostizierten. Daher fährt eine ganze Anzahl von Heizkraftwerken nur auf Teillast, und eine Menge Strom wird ins Ausland verkauft (noch vor etlichen Jahren hat eine Großstadt jedem einen ordentlichen Zuschuß bezahlt, der seinen Gasboiler gegen einen elektrischen ausgetauscht hat - nur, damit das neu gebaute Kraftwerk auch genügend ausgelastet war!). Könnte man hier vielleicht was einsparen? Man könnte! Wenn die Bundesregierung nur einen Bruchteil der Summen, die das Atomprogramm verschlungen hat, auf alternative Energien verwendet hätte, könnten wir heute wahrscheinlich die Hälfte aller Kraftwerke abschalten. Allein die erzielbare Menge an Biogas aus der Landwirtschaft könnte sechs Atommeiler ersetzen, wie mir ein Experte erst vor kurzem versicherte. Dabei hat Biogas noch den Vorteil, daß das gesamte freiwerdende CO² beim Nachwachsen der Futterpflanzen wieder verbraucht wird. Das ist übrigens auch ein Detail, das den Elspeth-Diesel interessant macht. Ferner hat man schon kleinere Kraftwerke gebaut, die mit Stroh geheizt werden. Davon gibt's ebenfalls genug. Und in den Häusern könnte wieder

mehr Holz verbrannt werden (vorausgesetzt, daß für jeden gefälltten Baum mindestens drei neue gepflanzt werden. Und daran hapert's.). Bei der Wasserkraft gibt es auch noch genug Raum für kleine Anlagen. Es soll ja gar kein Riesenstaudamm sein! Das Argument, daß Wasserräder im Winter zufrieren, ist heute überholt: wir haben ja keinen Winter mehr! An den Küsten entlang könnte man Windkraftwerke bauen. Die Technik ist inzwischen ausgereift und zuverlässig. In Holland und Belgien macht man das schon lange. Ebenso wären Gezeitenkraftwerke an manchen Küstenstrichen machbar. Und was den verbleibenden Bedarf an Heizkraftwerken betrifft: die vorhandenen sind alle ein Opfer der für Deutschland typischen Gigantomanie geworden. Daher sind sie weit von den Städten entfernt und müssen ihre gesamte Abwärme über Flußwasser an die Luft abgeben, anstatt ein paar tausend Wohnungen damit zu versorgen. Also wenn schon, dann mit Kraft-Wärme-Kopplung, lieber viele kleine Einheiten an dem Ort, wo sie auch gebraucht werden. Da kann dann auch wieder mit regenerativen Brennstoffen geheizt werden, die kein zusätzliches CO² erzeugen. Als stationäre Kraftmaschinen könnte man auch den zu Unrecht vergessenen Sterling-Heißgasmotor einsetzen, der mit beliebigen (umweltfreundlichen) Brennstoffen betrieben werden kann und außerdem auch noch fast geräuschlos läuft.

Nun gibt es auch noch die internationale Seite. Und da muß man leider sagen, daß im Ausland (und gerade bei den großen Industrienationen wie USA, Frankreich und Japan) eher noch weniger für die Umwelt getan wird als bei uns. Der wesentliche Beitrag Frankreichs zum Umweltschutz besteht darin, die Atomkraftwerke nach Möglichkeit an die Ostgrenze zu bauen, damit im Fall eines Krachs der ganze Dreck vom

stets zuverlässigen Westwind zu uns getrieben wird. Dabei könnte man mit internationaler Zusammenarbeit (bitte, was ist das?) z.B. die ganze Sahara mit Fotozellen bepflastern, die mindestens die Hälfte von Afrika (wenn nicht mehr) mit Strom versorgen könnten. Erdwärme vor allem in vulkanischen Gebieten wäre ein weiteres Thema (sogar in Deutschland!), und es gibt mindestens noch ein halbes Dutzend anderer Möglichkeiten, die ich im Augenblick nicht alle im Kopf habe. Es gäbe mehr als genug Möglichkeiten, die Atmosphäre zu schonen. Aber solange die UNO nicht einmal zwei Leute unter einen Hut bringt, die sich um ein paar qkm Land oder darum streiten, wer denn nun der echte und einzige Erlöser sei, kann man jeden Gedanken auf Vernunft aufgeben. Es gäbe noch eine Menge zu sagen, aber einmal muß ja Schluß sein. Und wenn jetzt einer fragt, was der ganze Quatsch denn eigentlich mit uns zu tun habe, so möchte ich antworten: Solange eine Regierung vor der Industrie zu Kreuze kriecht und sich ihren Diktaten beugt, sich weder willens noch fähig zeigt, etwas wirklich Wirksames zu unternehmen, solange wehre ich mich dagegen, den Prügelknaben zu spielen, der alles bezahlen soll und noch dazu gefälligst Beifall zu klatschen hat. Heuer ist Wahljahr. Na denn ...

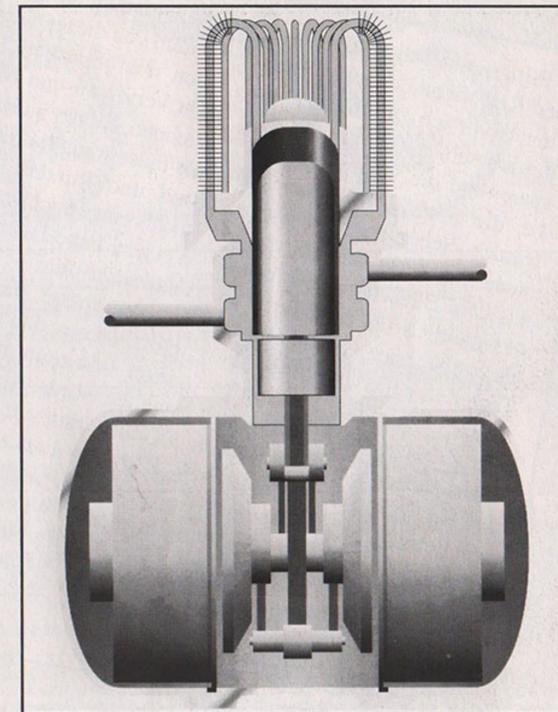
(Übrigens: Als die Menschheit die Zahl von 5 Milliarden erreicht hatte, wurde dieses Ereignis im UNO-Hauptquartier stürmisch gefeiert!!).

P.S. Gäbe ja noch so viel zu sagen. Über Luftverkehr, Autobahngebühren und Bevölkerungsexplosion (daher meine Schlußbemerkung) dank Papst und nicht vorhandener Alterssicherung in Drittländern sowie Männlichkeitswahn bei Orientalen. Zwei Milliarden könnte die Erde eben noch ertragen. Ich selbst

habe schon ein schlechtes Gewissen, wenn ich an die Zukunft meiner Kinder denke. Von deren Kindern gar nicht zu reden. So gesehen, müßten wir alle Motorräder sofort einstampfen, weil sie ja nicht der reinen Zweckbewegung dienen, sondern ausschließlich der lustbetonten Benutzung. Bloß finde ich eben ein Leben

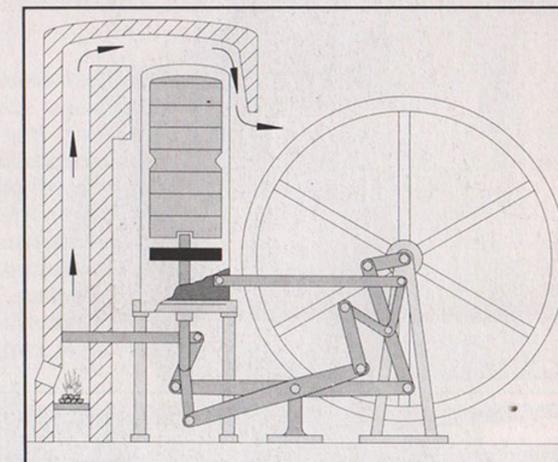
ohne ein bißchen Lust nicht mehr lebenswert. Aber das ist die unausweichliche Zukunft der Menschheit: ein Heer von Lemmings, das sich ungehemmt weitervermehrt, bis alle sich gegenseitig auffressen unter der wohlwollenden Aufsicht von einigen privilegierten Überlemmings.

David Longstroke



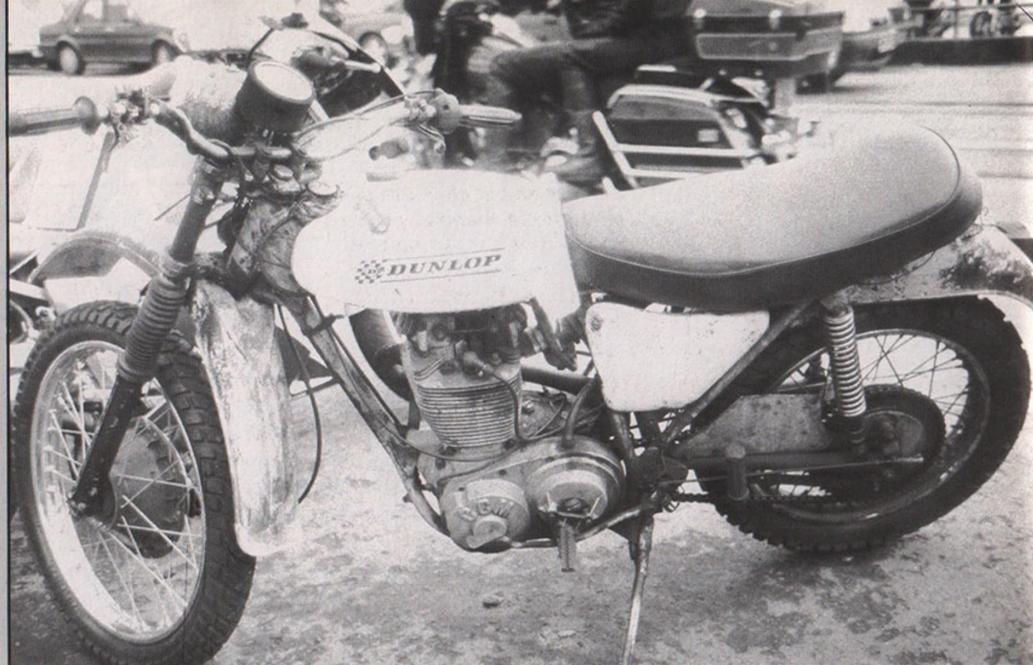
Stirling Motor von 1992 bis zu 3 kW Leistung.

Bereits 1818 wurde der Sterling Motor zum Antrieb von Wasserpumpen eingesetzt (Herrmann Wärmesysteme)





TT Mode gibt es in allen Varianten



Oben: Steht hier einfach so rum, eine CCM (BSA Motor mit Magnesiumgehäuse.)

Links: Die Rennwoche hat begonnen, auch die Hotels sind vollbelegt.



Alkohol macht gleichgültig! ...mir doch egal.

Unten links: Die Straße ist abgesperrt, in ein paar Minuten knallen hier die Renner direkt vor den Füßen mit gut 230 km/h vorbei.



Unten rechts: Noch ein Man-Zeichen. Eines der größten Wasserräder der Welt. Früher wurde damit das Zinkbergwerk von Laxey wasserfrei gepumpt. Alle anderen Maschinen in diesem Bergwerk wurden mit Dampf betrieben.



Anreise mit der Fähre nach England

Dieses Jahr sind wir mit der Fähre von Rotterdam nach Hull bzw. von Hull nach Zeebrügge an- und abgereist. Wie wir finden, eine Alternative zu den Fähren die im Süden Englands anlegen. Von der Kostenseite her muß man sich klar machen, rein rechnerisch geht die ganze Sache nicht auf. Wenn man aber das Benzin, die Zeit und den Streß für die Fahrt vom Süden aus einmal fast durch ganz England in seine Überlegungen mit einbezieht, hat die bequeme Nachtfahrt mit der Fähre nach Hull doch einen gewissen Reiz. Wenn ich nur daran denke, wie wir in den letzten Jahren immer hetzen mußten, um von Dover oder Harwich in einem Tag nach Heysham zu braten, um noch rechtzeitig die gebuchte Fähre zur Insel zu erwischen. Ein Vergnügen ist eigentlich etwas anderes. Wir haben dann später diesen Part der Reise mit einer Übernachtung (Bed and Breakfast egal wo) auf zwei Tage verteilt, was aber auch nicht das Gelbe war, Streß war es trotzdem irgendwie. Die holländische Firma „NORTH SEA FERRIES“ läßt ihre Fähren nachts fahren, egal ob man nun von Belgien oder von Holland aus starten will. Die Fahrt dauert ca. 12 Stunden, so daß morgens um ca. 9.00 Uhr in Hull angekommen, noch fast der ganze Tag für die 250 km bis Heysham zur Verfügung stehen, vorausgesetzt man hat die Fähre nach Douglas entsprechend für den Abend bei der „Isle of Man Steam Packet“ gebucht.

Zurück zur England-Fähre: Nach dem Einschiffen wird kurze Zeit später das Bord-Restaurant eröffnet, und ein reichhaltiges Buffet mit warmen und kaltem Essen (nicht nur englische Küche) gibt einem die Möglichkeit, sich den Bauch vollzuschlagen, ohne dabei auf seinen Geldbeutel zu achten, das Mahl ist nämlich im Fährpreis enthalten.

Die hier abgebildete Preisliste gibt die Standardpreise von 1994 wieder. Sonderpreise gibt es noch für Familien, an Wochenenden und natürlich in der Hauptsaison.

Passagiere - Nebensaison (1.1.-9.6. und 12.9.-31.12.)				
Tarife (inclusive Verpflegung und Unterkunft)	Erwachsene	Kinder (2-13)	Jugendli. (14-24)	Senioren (ab 60)
Verstellbare Schlafsessel (ab 14 Jahre)	140,-	-	75,-	75,-
Economy-Kabine	178,-	89,-	120,-	120,-
Special-Innenkabine mit Dusche u. WC	215,-	107,-	-	150,-
Special-Außenkabine mit Dusche u. WC	237,-	118,-	-	175,-
Mehrpriest bei Benutzung einer 2-Personen Kabine als 1-Personen Kabine	50 %	100 %	100 %	100 %



Fahrzeuge-Nebensaison (1.1.-9.6. und 12.9.-31.12.)

für touristische Zwecke, maximale Länge 6 Meter	Preis
PKW / Kleinbusse / Wohnmobile	
nicht höher als 2,40 m	178,-
höher als 2,40 m (Di bis Fr)	356,-
höher als 2,40 m (Sa bis Mo)	178,-
Anhänger / Trailer incl. Deichsel	
nicht länger als 2,50 m	87,-
von 2,51 m bis 6 m Länge und nicht höher als 2,40 m inkl.	178,-
höher als 2,40 m	356,-
Wohnwagen inklusive Deichsel	
bis 6 m Länge (Di bis Fr)	178,-
bis 6 m Länge (Sa bis Mo)	89,-
Motorräder mit Seitenwagen	87,-
Motorräder / Mopeds	69,-
Fahrräder	gratis

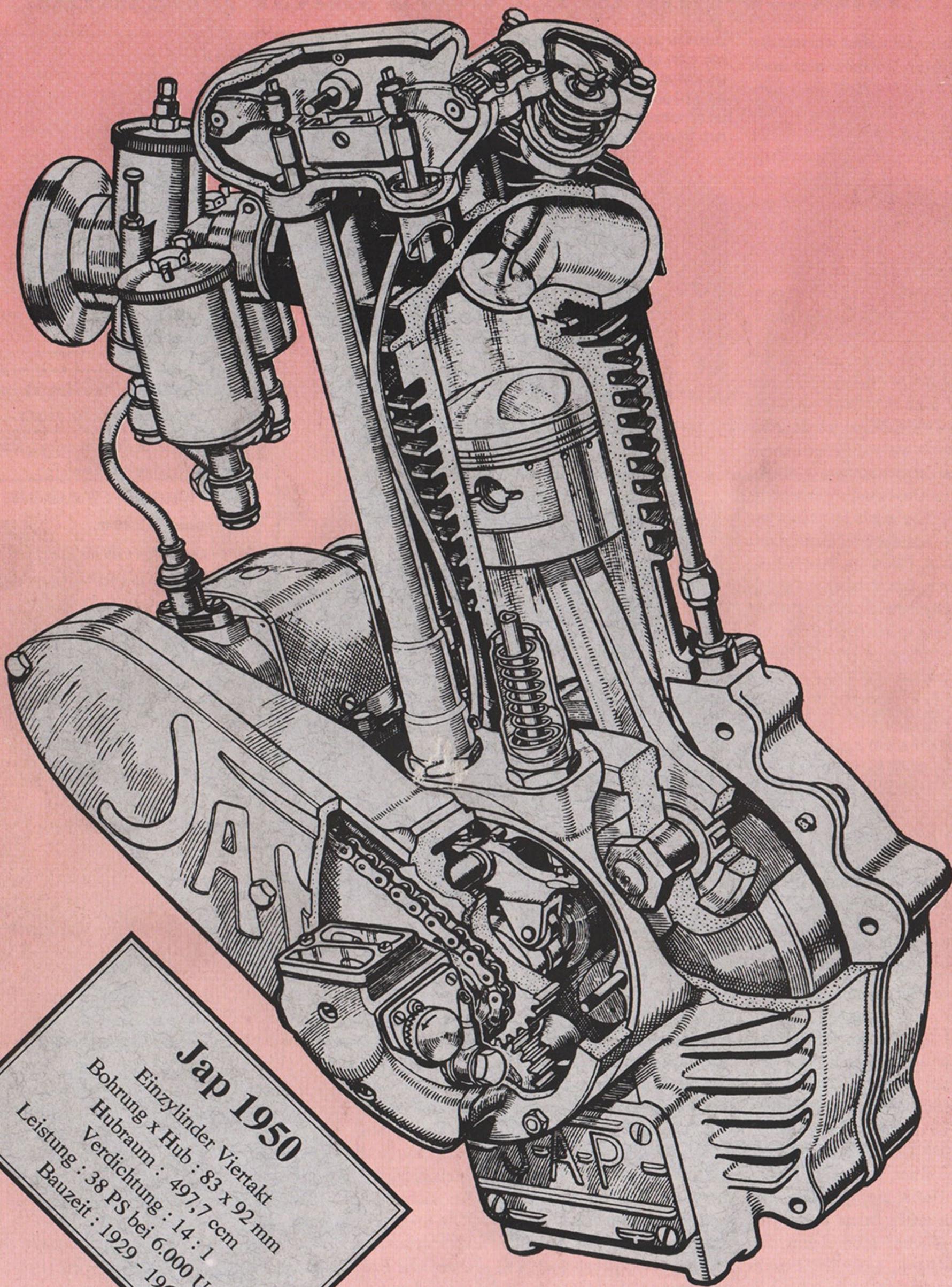
NÖR

Wer anschließend noch Rummel mag kann die Disco, das Kino oder zur Aufbesserung der Reisekasse die Spielbank besuchen. Jeder, wie er es mag. Nachtruhe findet unsereins entweder in diesen „Pullmann“-Sesseln, wie es sie auch auf anderen Fähren gibt, oder (wir haben ja Urlaub) man erlaubt sich den Luxus einer Kabine. Die billigste Form dieses Schlafraumes kostet in der Nebensaison (bis 10. Juni) mal gerade 30 Mark Zuschlag. Dafür hat man dann aber auch seine Ruhe und kann die ganzen Motorradutensilien diebstahlsicher unterbringen. Für die ganz Genüßlichen gibt es natürlich noch Steigerungen in Qualität und Ausstattung der Kabinen. Zwei Personen sollten es aber schon mindestens sein, die sich ein sol-



ches Ruhelager gönnen, sonst muß ein leeres Bett mitbezahlt werden (die kleinsten Kabinen sind mit zwei Betten ausgestattet). Morgens dann, wenn die Lautsprecher zum Wecken brüllen (6.30 Uhr) gibt es nochmal ein Frühstücks-Buffet im Restaurant, welches aufgeteilt ist in kontinental und englisch. Man kann beides probieren oder auch nicht. Auch das Frühstück am nächsten Morgen ist ebenfalls im Preis enthalten. Beide Fährtrouen, von Zeebrügge wie auch von Rotterdam, bieten den selben Service an. Bei unserer Tour war die Fähre nach Zeebrügge etwas leerer. Die verwendeten Schiffe unterschei-

den sich eigentlich nur durch ihr Alter. Die älteren Schiffe fahren auf der Strecke Zeebrügge - Hull (Baujahr 1974) sind aber, und da sind wir natürlich ganz stolz drauf, in Bremen gebaut worden. Zwischen Rotterdam und Hull sind die Schiffe 13 Jahre jünger, sind dafür aber entweder aus Schottland oder Japan. Wir haben uns während der zwei Reisen auf beiden Schiffen recht wohl gefühlt. Weitere Informationen kann man am besten im Reisebüro oder direkt bei GPC Lerchesberggring 11, 60598 Frankfurt, Tel. 069/684010 anfordern.



Jap 1950

Einzyylinder Viertakt
Bohrung x Hub : 83 x 92 mm
Hubraum : 497,7 ccm
Verdichtung : 14 : 1
Leistung : 38 PS bei 6.000 U/min
Bauzeit : 1929 - 1963