

m  
o  
t  
o  
r  
r  
a  
d  
g  
e  
s  
c  
h  
i  
c  
h  
t  
e  
(n)  
66

5. Jahrgang  
T10856E

# GUMMIKU**H**&

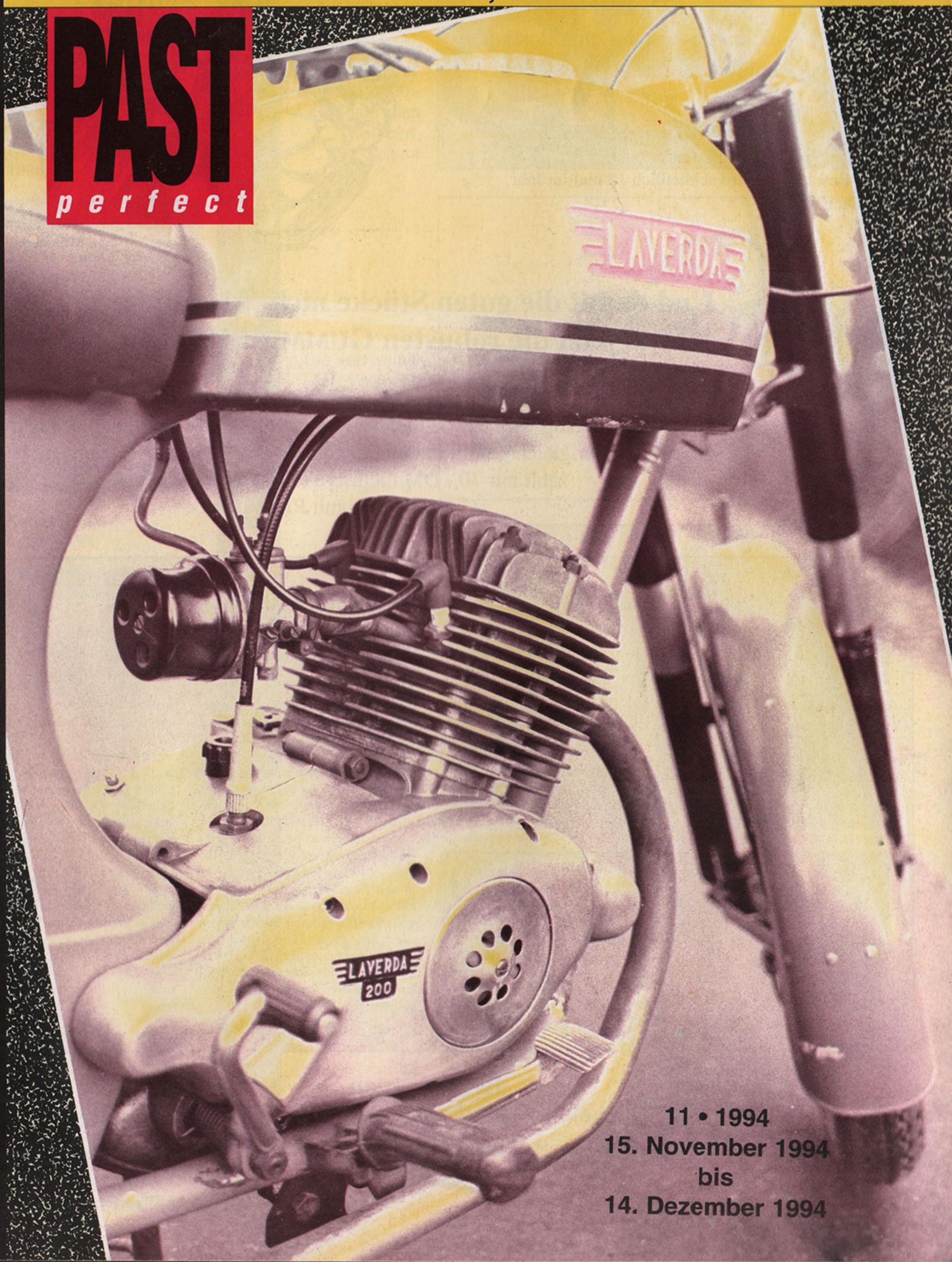
5,90 DM  
öS 50 · sfr 5,90

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

## MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

# PAST

*perfect*



11 • 1994  
15. November 1994  
bis  
14. Dezember 1994

# Bequemer leben mit dem GUMMIKUH-Abo!

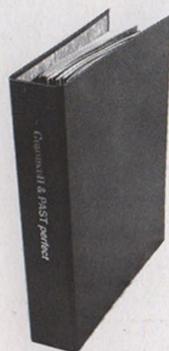
Die GUMMIKUH & PAST perfect gibt es jeden Monat für nur DM 4,99 statt 5,90 also mit ca. 15% Preis-Vorteil im Abo. Deshalb gleich anrufen oder eine Postkarte schreiben und das Jahresabo\* bestellen.

\*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 inklusive Porto u. Verpackung. Geliefert wird mit Rechnung.



## Unsere Reprints :

### Das Motorrad mit Seitenwagen von Obering. Siegfried Rauch

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

24.80 DM

### Krafträder von Ing. Michael Heise

Alte Bücher über alte Motorräder sind oft genauso teuer und selten wie die Maschinen selbst. Der GUMMIKUH-Verlag schafft Abhilfe: Bei uns ist als zweites Reprint ein Buch erschienen, das in den 50ern schon einmal viele Tausende begeisterter Leser hatte. »Krafträder« von Michael Heise stellt auf mehr als 100 Seiten fast alle vorkommenden Motorradtypen und -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 Gemischauflbereitung 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

- Down under Desmo:** Alan Cathcart auf einer umgebauten Königswelle 4  
**Kölner Nachlese:** Unser sächsischer Beobachter Claus Uhlmann von der IFMA '94 18  
**Salzburger Nockerln:** 25 Jahre Salzburger Ring von David Longstroke 20  
**Lückendorfer Treff:** Motorradtreffen in Sachsen Claus Uhlmann 44

## TECHNIK

- Fahrbericht:** Ames auf einer Maico M 250/B 48

## BIKER'S SEELE

- Das Privileg, lernen zu dürfen:** Eine CB 250 G von 1974 als Erstlingsrestaurierung, von Kai Holger Drews 37

## GESCHICHTE

- Historischer Test:** Die Tornax S 250 40

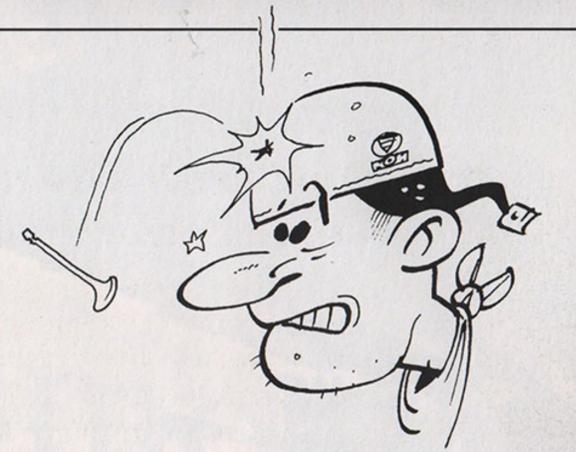
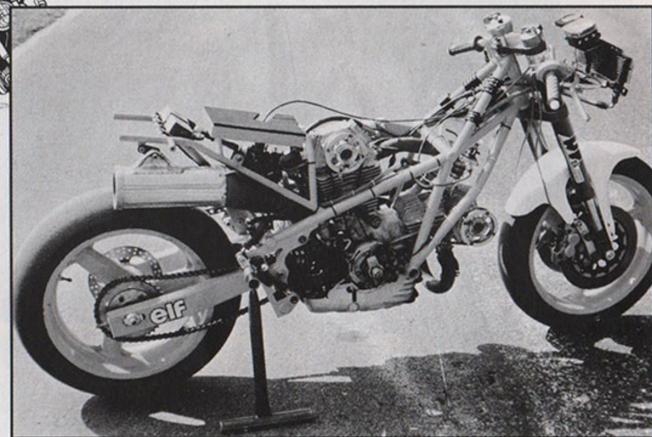
## RUBRIKEN

- Titelbild:** Laverda 200 Anfang der 60er, ein niedlicher und leichter Zweizylinder 1  
**Korrespondenz:** Was die letzten 4 Wochen über unsere Schreibtische lief 12  
**Kleinanzeigen:** Such & Find 24  
**Händlerservice:** Wer verkauft die GP 35  
**Litera-Tour:** Motorradtraum Alpen 36  
**Termine & Treffen** 46  
**Impresum** 47  
**Bestellservice:** Welches Heft ich unbedingt noch brauche 55

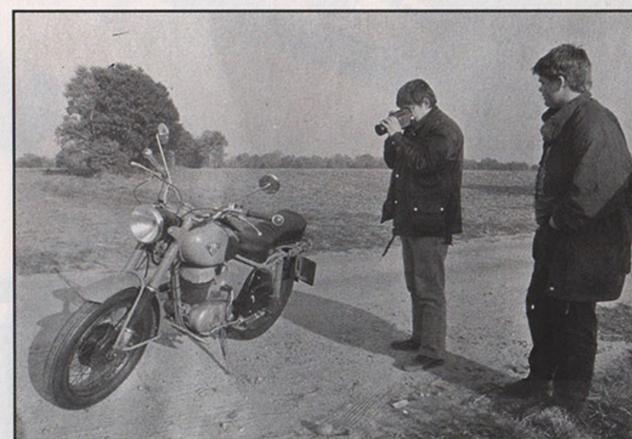
GUMMIKUH & PAST PERFECT AUSGABE 66



Mitten aus der australischen Wüste: RV1-Spezialfahrwerk und Vee-Two-2-Ventiler, gefahren von Alan Cathcart, ab Seite 4

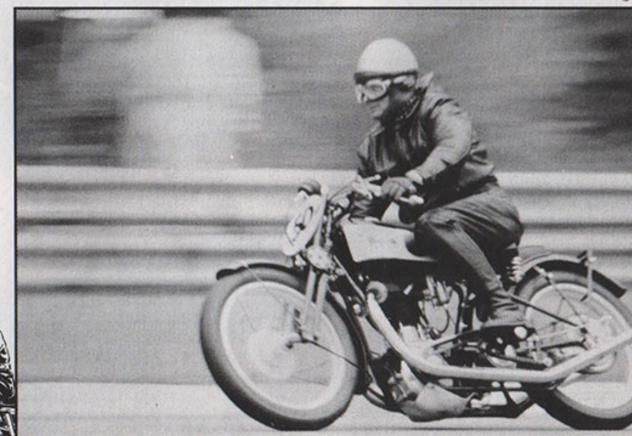
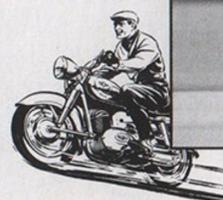


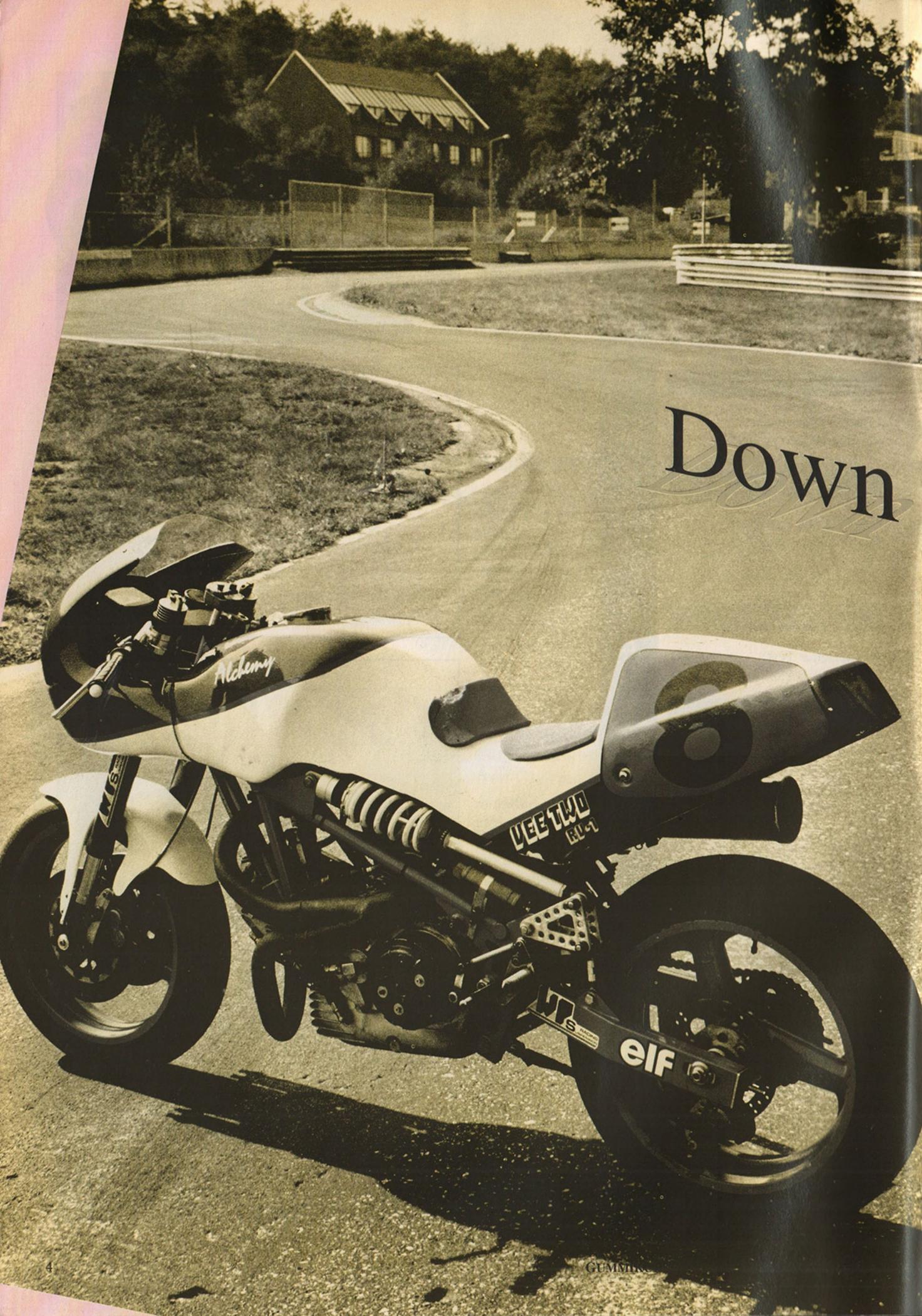
Die verzweifelten Versuche von K.H.Drews, in die Motorradrestaurierung einzusteigen, ab Seite 37



Auf einer Maico über Stock und Stein, der Fahrbericht von Ames, ab Seite 48

Ein Wiedersehen in Salzburg? Über das 25-jährige Bestehen der Rennstrecke schreibt David Longstroke, ab Seite 20

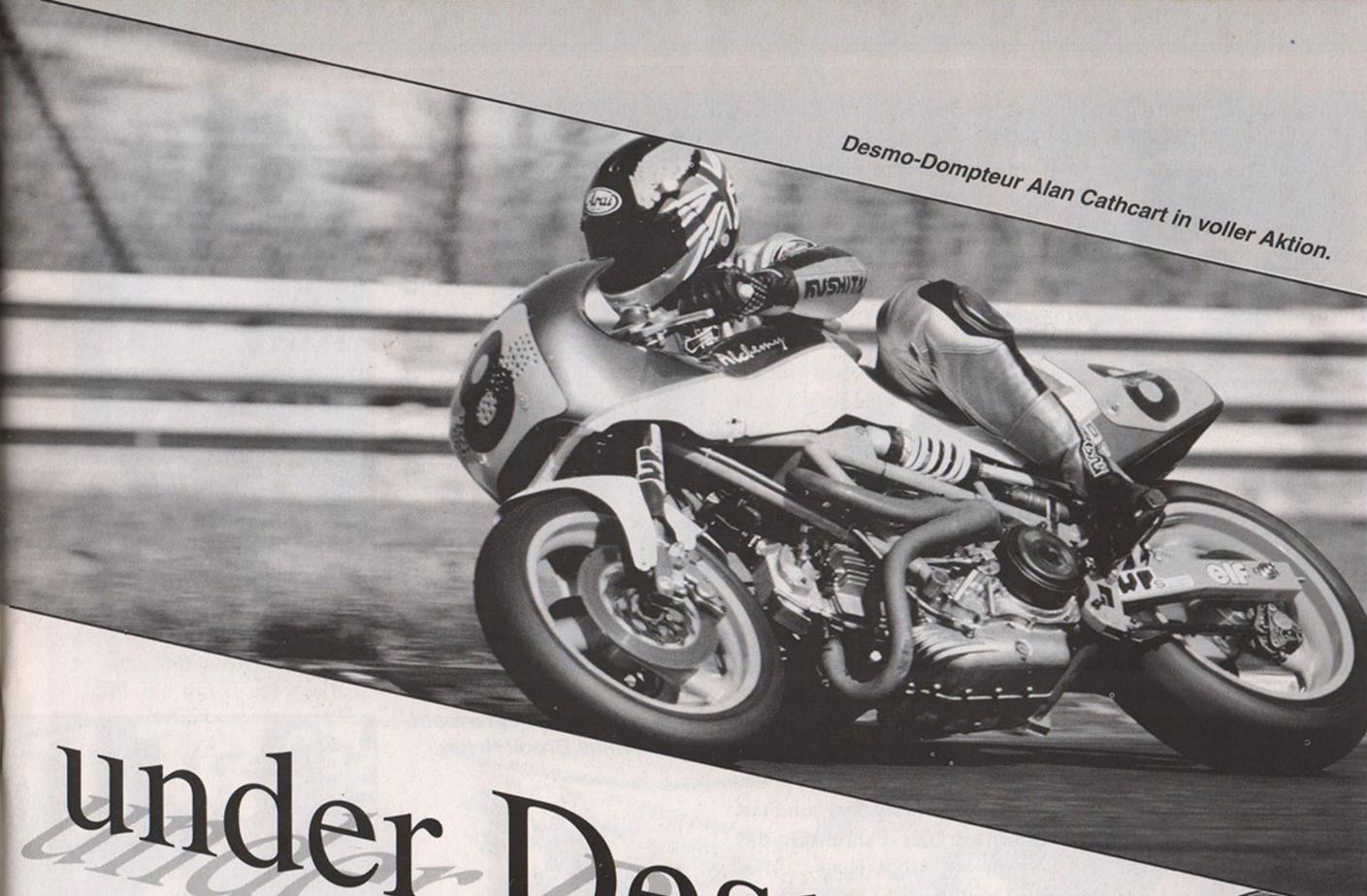




Down

# under Desmo

Desmo-Dompteur Alan Cathcart in voller Aktion.



**P**erth in West-Australien ist die abgelegenste Großstadt der Erde. Näher an Djakarta als an Sydney und durch eine mehr als 1000 Meilen große endlos gährende Wüste von den übrigen Wirtschaftszentren Australiens abgeschnitten, ist Perth von der normalen Motorradszene soweit entfernt, wie man sich das nur vorstellen kann, und es gibt weder alle 10 Wohnblocks eine Tankstelle noch ordentliche Straßen zum Fahren.

Aber trotz dieser abgelegenen Geographie ist Perth paradoxerweise eines der weltweit größten Hochtechnologiezentren im kraftfahrzeugtechnischen Bereich. Hier ist z.B. Ralph Sarich's Orbital Engine Co angesiedelt. Automobil- und Motorradhersteller, darunter sind Firmen wie Honda, Yamaha, Cagiva und Piaggio, haben Lizenzen für Sarich's Patente gekauft, um umweltfreundliche Zweitaktmotoren mit Benzineinspritzung entwickeln zu können.

Nur einen Steinwurf vom Orbital Hauptquartier entfernt lebt ein anderes Genie, das seine Innovation ganz dem Motorradsektor widmet: Der in Neuseeland geborene Brook Henry, dessen Firma Vee Two Australia sich weltweit einen Namen durch hochwertige Zubehörteile für die „richtigen“ Ducati-Motoren - die mit den Königswellen - gemacht hat.

Vee Two-Teile werden weltweit exportiert. Von Brook's selbstkonstruierter Trockenkupplung über Spezialgetriebe, Sportnockenwellen, erleichterte Kurbelwellen und hochpräzise Pleuelsätze bis zu Aufbohrsätsen und überarbeiteten Zylinderköpfen, die mit einem flacheren Ventilwinkel als die von Dr. T. angewandten 72 Grad arbeiten, gibt es von Vee Two so ziemlich alles, was das Herz des Königswellentuners begehrt.

Dr. T. ist natürlich der gran-

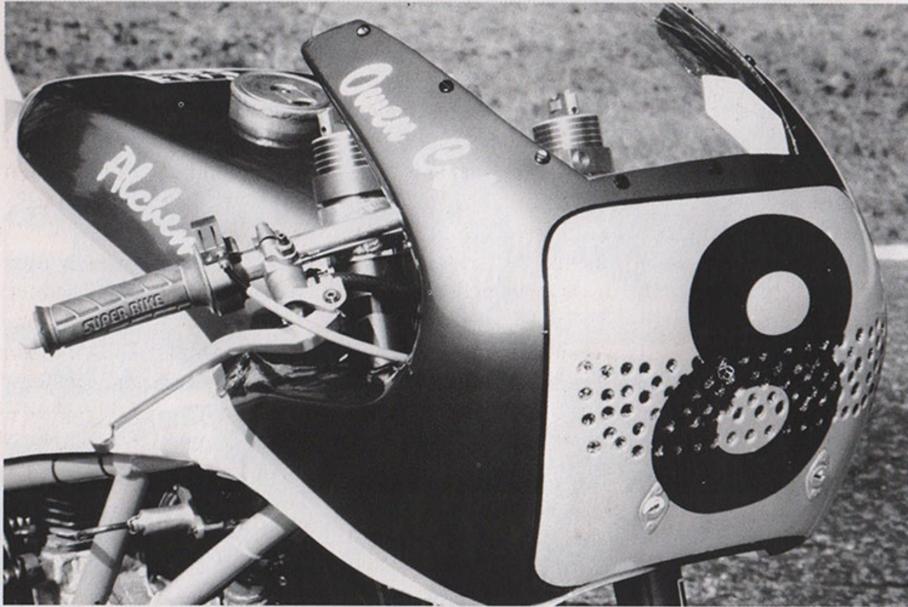
diöse Ingenieur Fabio Taglioni und den Ducatisti wohlbekannt. Er war für die 2-Ventil Ducatis das, was sein Nachfolger Massimo Bordi heute für die seit einigen Jahren in der Super-Bike Klasse für Furore sorgenden 4-Ventil Ducatis ist, der Vater des Erfolgs. Brook Henry möchte mit den 4-Ventilern nichts zu tun haben. „Niemand hat bisher die 2-Ventiler bis zum Ende weiterentwickelt, und die Nachfrage nach unseren Produkten bestätigt meine Ansicht. Das 2-Ventil Desmo Konzept ist immer noch entwicklungsfähig und hat auch einige Vorteile gegenüber den 4-Ventilern: Der Ventiltrieb ist leichter und unkomplizierter, die Abmessungen sind kompakter, und die Kosten sind auch wesentlich geringer. Wenn man ein großes Portemonnaie und ordentlich Elektronikkenntnis-

se hat, kommt man natürlich nicht an den 4-Ventilern mit Einspritzung vorbei. Aber für Leute, die einen einfach aufgebauten Motor wollen und den sie selbst für relativ wenig Geld zu einer dem Aufwand angemessenen Leistungsstufe bringen können, ist der 2-Ventiler sicherlich der bessere Weg.

Man muß sich nur dem Stand der Fahrwerks- und Materialtechnik anpassen und entsprechend modernisieren. Von unseren RV-1 Spezialfahrwerken für den Königswellen Desmo Motor konnten wir 50 Stück verkaufen, und außerdem sind wir gerade bei der Fertigstellung der Konstruktionspläne für unseren eigenen Vee Two 2-Ventil Desmo Motor.

Dieser Motor wird ohne all





die vom Ducati-Werk aus Kostengründen in der Massenproduktion eingegangenen Kompromisse aufwarten.

Die großen Zweizylinder-Motoren unserer Kunden sind alle zwischen 10 und 20 Jahre alt, und entsprechend gealtert ist natürlich auch das Metall dieser Motoren. Wir ersetzen schon nahezu jedes Teil im Motor durch nach neuesten Erkenntnissen verbesserte Teile aus besserem Material. Zur Zeit müssen wir gerade neue Kurbelgehäuse fertigen, um die Motoren am Laufen zu halten, und darum können wir den Weg auch gleich ganz zu Ende gehen und unseren eigenen Motor bauen. Und genau das werden wir tun!"

Starke Worte - und auch Taten über das Motorrad, das für Brook Henry und seinem Team als rollendes Testlabor für all die vielen V-Zweizylinder Teile, die garantiert nicht in Bologna hergestellt wurden, fungierte: Die RV-1.

Die Geschichte begann 1983 mit einer aus einem Versicherungsschaden stammenden 900 SS. Brook hat seine Interpretation von Dr. T.'s originaler V-Twin-Konstruktion ständig weiterentwickelt und den Rahmen von Taglioni's Gedanken dabei weit verlassen, um auf den Rennstrecken rund um

die Welt ordentlich Erfolge einzuheimsen. Owen Coles, der einige Zeit in Deutschland in der Pro Super Bike Klasse am Start war, war der Fahrer für das Team von Brook Henry. Coles ließ mit der RV-1 auf drei Kontinenten Ducati-Kunden auf 888 „Otto Valvole“ Maschinen ganz schön alt aussehen und das nicht nur in den BEARS (British, European, American Racing Series) und F1-Rennen in Australien und Asien, sondern auch in Europa.

Der bemerkenswerteste Erfolg war aber wohl der 4. Platz beim Battle of Twin Rennen 1991 in Daytona, das Doug Polen auf einer 888 Ducati Werks-Rennmaschine vor der Britten V 1000 und einer weiteren 888 Werksmaschine gewann. Dabei ist Daytona der weltweit schnellste Kurs, wo Battle of Twin Rennen ausgetragen werden, und dies läßt erst ermesen, was es heißt, daß die Down Under 2-Ventil Desmo einer ganzen Horde von 4-Ventil Ducatis den Auspuff gezeigt hat. Ich war völlig gespannt darauf zu erfahren, wodurch dieses ermöglicht wurde, und bei einer Stippvisite des Team's in Zolder / NL bekam ich die Chance, meine Neugierde zu stillen.

Die auffälligste Änderung, die Brook vorgenommen hat, ist

**Oben rechts: Der extraterrestrische Genius Brook Henry.**

**Rechts: Brachialvau im saugend schmatzenden Gitterrohrrahmen. Schön zu sehen: Apper Hinterkopf mit eingebautem Motor kein Problem, die Zahnriemensteuerung und die offen laufende Kröberzündung. Aber mit Königswellen sieht der Motor doch viel besser aus.**

der Umbau des Nockenwellen-antriebs auf Zahnriemen. Dies geschah aus den gleichen Erwägungen, die auch Fabio Taglioni bei der Konstruktion des zahnriemengesteuerten Ducati-Pantah Motors zugrunde legte: Die Verringerung der Reibungswiderstände, die durch die vielen Zahnräder im Königswellenantrieb ziemlich hoch waren, dadurch weniger Leistungsverlust, die Gewichtersparnis und natürlich nicht zuletzt die viel einfachere und dadurch kostengünstigere Montage. Weiteres Gewicht sparte Brook durch den Einbau einer abgedrehten 900 SS-Rollenlagerkurbelwelle, die um fast 50% ihres Gewichts erleichtert und anschließend neu gewuch-

tet worden war sowie eine sich selbst mit Strom versorgende Kröberzündung mit fest eingestellter 32 Grad Frühzündung, die er auf dem rechten Kurbelwellenstumpf montierte.

Durch diese Zündanlage konnte auch auf die Batterie, die Lichtmaschine, die Zündspulen und noch einige andere Elektronikkomponenten verzichtet werden. Die Zahnriemen (zwei 19 mm breite aus dem Automobilzubehör) montierte Brook zwischen der Kröber Zündanlage und dem Kurbelgehäuse. Die Zahnriemen laufen mit Kurbelwelldrehzahl zu den beiden großen Riemenrädern der Nockenwellen. Durch die direkt auf der Kur-

belwelle laufenden Zahnriemen konnte das bei den Ducati-Pantah Motoren übliche untere Zahnriemenrad ebenfalls eingespart werden.

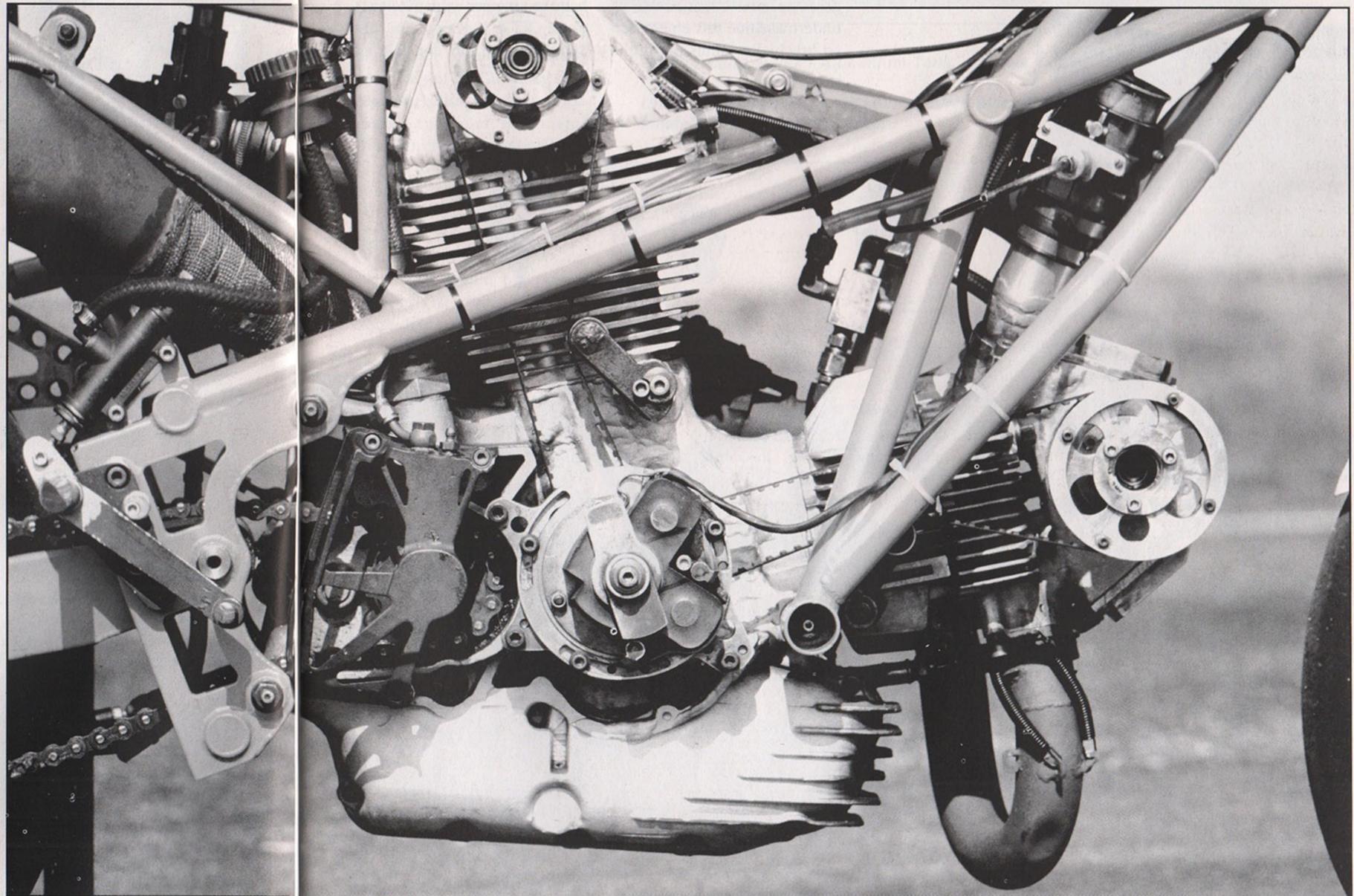
Die Nockenwellen schleift Brook ebenfalls selbst. Diese haben ein weitaus steileres Nockenprofil als die legendären NCR-Imola Nocken. 18 mm Ventilhub am Einlaßventil sind ein wahrhaft gewaltiger Wert. Die Zylinderköpfe sind reine Kunstwerke. Ursprünglich waren sie einmal originale 900 SS Königswellen-Zylinderköpfe. Brook warf die Innereien heraus, sägte die Königswellendorne ab, verschweißte die Löcher und trug noch Material mit Rippen auf, die zu den Mille-

Zylindern mit 88er Bohrung paßten.

Das ergab einen Hubraum von 905 ccm bei originalem Hub von 74,4 mm. Danach konstruierte er das Nockenwellengehäuse neu und setzte dieses etwas weiter von der Spitze des Zylinderkopfes an, um den Ventilwinkel verändern zu können. Dabei hatte er aber nicht die Absicht, dem 60 Grad Ventilwinkel der Pantah-Zylinderköpfe nachzueifern. Nur 44 Grad beträgt der Winkel zwischen dem 47,5 mm großen Edelstahl-Einlaß und dem 42 mm großen Auslaßventil. Zwei 40 mm Lectron Flachschiebervergaser, von denen der vordere auf Fallstromprinzip mit

halbexterner Schwimmerkammer umgeändert wurde, besorgen das Gemisch für den Brenner.

Abhängig vom zugelassenen Benzin und den gefahrenen Kursen wird mit einer Verdichtung zwischen 11 und 14 : 1 gearbeitet. Brook verbaut eigene Kolben, die er aus soliden geschmiedeten Aluminium-Rohlingen fertigt. Diese Kolben werden genauso wie die überarbeiteten 900 SS-Pleuel, die mit gehärteten Buchsen und einem speziellen Vee Two Hubzapfen ausgerüstet sind, im Vee Two Katalog angeboten. Die Kurbelwelle ist eine Standard 900 SS-Welle, die um 2,5 kg (das sind mehr als 50% des



Originalgewichts!) erleichtert wurde. So bleibt in der Tat nicht viel Schwungmasse übrig.

Das vertikal geteilte Kurbelgehäuse gehört standardmäßig zur Mille (links) und früheren 750 GT (rechts) und ist aus Sandguß, so daß leicht zusätzlich Material aufgeschweißt werden kann, um danach eine Wärmebehandlung zu bekommen. Mit dem Schalthebel rührt man im Vee Two-eigenen, enger gestuften 5-Gang-Getriebe, für Kraftschluß sorgt die Vee Two Spezial-Trockenkupplung, beides hergestellt auf der haus-eigenen Fräsmaschine.

Ich war Down Under in Brook Henry's Werkstatt. Die

meisten der kleinen Spezialteile-Hersteller würden wohl vor Neid erblinden: Die 6 Mann starke Werkstattmannschaft von Brook kann nahezu jedes Teil aus Metall in höchster Qualität herstellen. Ich glaube, die Lage der Werkstatt weit ab vom Schuß ist wohl nicht ganz schuldlos daran.

Da ich die RV-1 bereits ein Mal in ihrer früheren Ausführung, damals hieß sie noch Webrook-Ducati, gefahren war und ein weiteres Mal 1987/88 in Neuseeland ein Rennen gegen sie bestritt, hatte ich mich auf ein Motorrad mit wohl etwas mehr Biß als damals eingestellt. Aber mit einer solch star-

ken Maschine, wie ich sie hier beim Test vorfand, hatte ich nicht gerechnet.

Owen Coles' großartigen Leistungen mit dieser Maschine gebührt gehöriger Respekt, und ich glaube auch, daß er die vielen Siege, die er mit der RV-1 bei den Straßenrennen in Australien gegen die versammelte moderne Superbike-Elite von Ducati errang, nicht zuletzt seinem herausragenden Fahrkönnen zu verdanken hat.

Die RV-1 ist wahrhaftig nicht leicht zu beherrschen, und trotzdem hat diese Maschine mit ihrer eigenartigen Mischung aus Altertum und Moderne und den hervorragenden Fahrleistungen großen Anteil an Coles' Erfolgen. Nie habe ich eine Zweizylindermaschine mit einem derart brachialen Bums im mittlere-

ren Drehzahlbereich und soviel Drehmoment im unteren Drehzahlbereich gefahren.

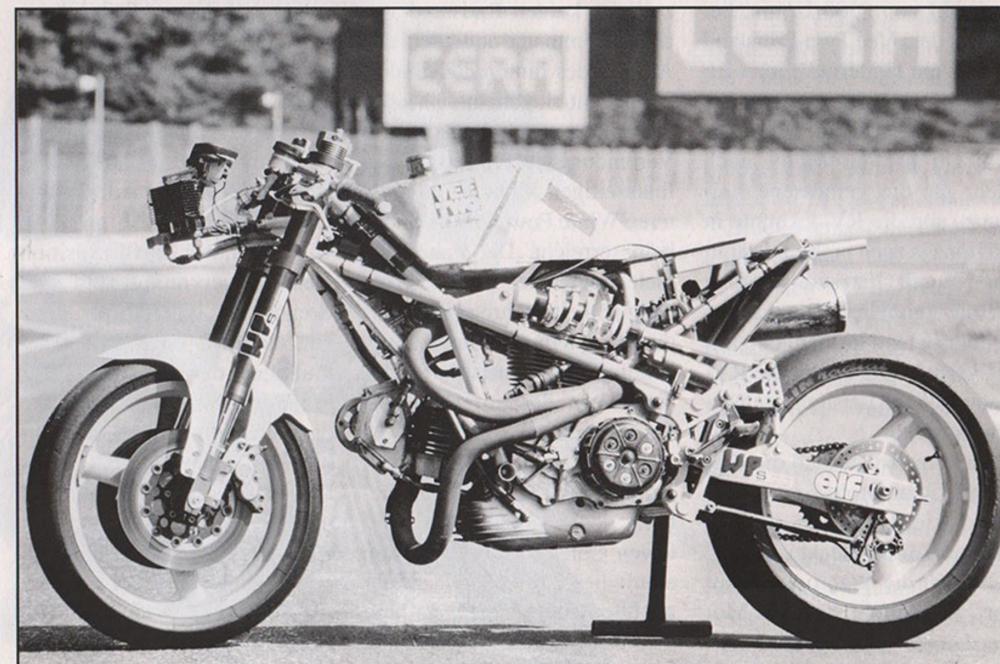
Auch die Britten V 1000 gibt sich in diesen Bereichen weit aus humaner. Ohne Probleme könnte man diesen Motor in ein Fahrwerk mit mehr als 2 Meter Radstand packen, um damit bei den verrückten Bergaufdraggerrennen in den USA an den Start zu gehen.

Wheelies sind bei der RV-1 an der Tagesordnung. Besonders die Passage über die Kuppe hinter der Boxergasse in Zolder ließ dem Vorderrad keine Chance mehr auf Bodenkontakt. Für den Wheelie-Süchtigen Owen Coles genau das richtige Motorrad. Ich selbst hatte seit meiner wilden Zeit auf einer TT-F1 Kawasaki am „Highlander“ bei der Isle of

Man-TT nicht wieder soviel Herzklopfen wie mit der RV-1, wenn ich besonders aus den langsamen Kurven heraus das Vorderrad kaum unter Kontrolle halten konnte. Angst vorm Fliegen? Nein, das nun wirklich nicht - dann schon eher vor einem unfreiwilligen Abstieg. Kurzes Antippen der Hinterradbremse direkt vor der Kuppe brachte etwas Hilfe, aber die einzige Möglichkeit, das Vorderrad einigermaßen in Bodennähe zu halten, war mich ganz nach vorn zu packen.

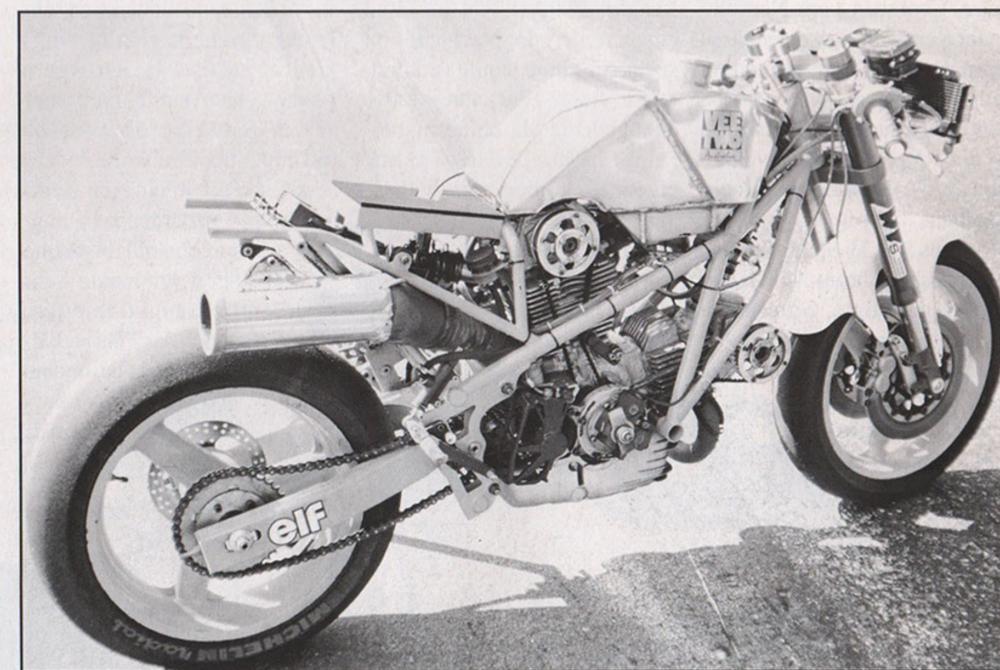
Nun glauben Sie bloß nicht, daß dieser Motor eine Art von Trecker ist und ellenlange Zeit braucht, um auf Drehzahl zu kommen. Das Starten des Motors erfordert einen beherzten Schubs, und dabei muß man ähnlich wie bei einem Zweitakter etwas mit der Kupplung spielen. Auch das Anfahren erfordert wegen der minimalen Schwungmasse ordentliches Gefühl in der Kupplungshand, sonst stirbt der Motor gleich wieder ab.

Druck ist aber schon ab Standgas, noch weit bevor bei 3000 Touren beginnende Kröber-Drehzahlmesser anzeigt, mehr als genug vorhanden. Die Gasannahme des Mo-



*Oben: Leichtbau pur - Aluminium-Tank, und was nicht dran ist, wiegt auch nichts.*

*Unten: Soweit außen sitzt kein anderes Monofederbein. Es ist während der Fahrt einstellbar und leicht zu putzen.*



tors ist geradezu elektrisierend. Die gravierenden Massenerleichterungen am Kurbel- und Ventiltrieb, die verringerte Reibung durch den Umbau auf Zahnriemensteuerung und das ganze kombiniert mit den radikalen Nockenprofilen und der hohen Verdichtung haben eine wirklich phänomenale Wirkung

auf das Ansprechverhalten des Motors.

Selbst der kleinste Dreh am leichtgängigen Gasgriff wird sofort ohne die geringste Verzögerung in Drehzahl umgesetzt. Auch die 4-Ventil Ducati Motoren drehen nicht so leichtfüßig hoch, wie der RV-1 Motor, der mit jeder Kurbelwellen-

umdrehung deutlich mehr an Leistung zulegt und dabei bis auf einen minimalen Einbruch knapp über 6000 U/min keineswegs auf sattes Drehmoment zugunsten höherer Leistung verzichtet.

Leichtfüßig dreht die RV-1 bis 8000 U/min. Die letzten 500 Touren bis zur Höchstleistungs-



drehzahl von 8500 U/min, bei der auf dem Vee Two-Prüfstand 110 Ps am Hinterrad gemessen wurden, verläuft die Leistungskurve etwas flacher. Vom Gefühl her hat der Motor noch mehr als die gemessene Leistung, und die RV-1 konnte in Daytona ja auch problemlos mit der 4-Ventil Guzzi von Dr. John Wittner mithalten. Die war auf dem Prüfstand in Mandello mit 10 PS mehr, als die für die RV-1 angegebene Leistung, gemessen worden.

Da kommt natürlich die Frage auf, ob im Moto Guzzi Prüfstand vielleicht ein kleiner Lügenbaron versteckt ist.

Als ich die Webrook Ducati vor 7 Jahren fuhr, hatte der Motor damals schon zuviel Leistung für das bereits modifizierte Ducati Fahrwerk. Dieser Leistungsüberschuß brachte damals ziemliche Stabilitäts- und Traktionsprobleme. Brook Henry ließ sich daraufhin nach eigenen Vorgaben vom Neuseeländer Ken McIntosh einen kleineren Rahmen mit kürzerem Radstand bauen. Dieser Rahmen bildet auch das Fahrwerk für die RV-1 und wurde dann auch in die Kundenmaschinen eingebaut.

Der aus TS 23 Stahlrohren - besser gesagt Chrom-Molybdän Stahl - gefertigte Gitterrohrrahmen besitzt nicht nur eine modernere Lenkgeometrie als der Originalrahmen, sondern er ermöglicht auch einen gerade für Zwei-

zylinder kurzen Radstand von nur 1380 mm und außerdem den Ausbau des hinteren Zylinderkopfes mit eingebautem Motor.

Der kurze Radstand wurde in Verbindung mit der klugerweise linksseitigen Montage des hinteren White Power-Monofederbeins erreicht. Der Fahrer erhielt dadurch nebenbei noch die Möglichkeit, während der Fahrt die Dämpfereinstellung zu verändern. Dies wurde durch das Verändern der mit Hilfe des Universitäts-Computers in Auckland/Neuseeland konstruierten progressiven Umlenkhebeli des Federbeins erreicht. Owen Coles meinte dazu, daß er mit dieser Technik eine Menge über Fahrwerkseinstellung gelernt hat. Die Umlenkhebeli beinhaltet eine Höhenverstellung. Owen hatte das Heck stark angehoben, um der Maschine ein leichteres Lenkverhalten zu verleihen. Durch das Anheben des Hecks wurde der statische Lenkkopfwinkel von 63 Grad etwas steiler, der Nachlauf von statisch 100mm wurde verkürzt.

Mit dieser Einstellung übernahm ich die Maschine zu meinem Testritt. „Es ist wirklich eigenartig, aber man kann das Heck bis zum „Geht-nicht-mehr“ für leichteres Handling anheben, ohne a u c h

nur ein bißchen an Stabilität zu verlieren.“, sagte Owen, bevor ich losfuhr. Er mag ja vielleicht recht haben, aber ich konnte mich weder mit der Sitzposition noch mit seiner Fahrwerkeinstellung so richtig anfreunden. Obwohl ich genauso groß bin wie Owen, war die Sitzposition ziemlich verkrampft und sehr beengt. Den Oberkörper ganz eng auf dem Tank anliegend, mußte ich die Ellenbogen seitlich hinausstrecken und übe dadurch ziemliche Kräfte auf die weit gespreizten, flachen Lenkerstummel aus. Zusammen mit dem stark angehobenen Heck brachte ich die Maschine einige Male zum Übersteuern.

Lange, schnelle Kurven lieben sich noch ziemlich gut fahren, aber bei Bodenwellen verleitete mich diese Körperhaltung zu zu starken Lenkkorrekturen, und es schien, als würde mir das Vorderrad wegknicken. Langsame Kurven, wie die 3-fache Schikane, ließen sich sehr leicht durchheilen. Allerdings nicht so präzise, wie ich es gern gehabt hätte, und auch hier schien zeitweilig das Vorderrad einklappen zu wollen.

Alles in allem ein sich ziemlich wild gebärdendes Rennpferd, und obwohl die White Power Feder Elemente sehr ordentlich funktionierten, fand ich das Fahrverhalten nicht besonders vertrauens-

erweckend.

Viel schlechter fand ich allerdings die Bremsanlage. Die Doppelscheibenanlage am Vorderrad benötigte einen herben Kraftaufwand am Hebel, um wenigstens etwas Wirkung zu zeigen. Und das auf einem Kurs wie Zolder, wo man einige Male ganz mächtig in die Eisen steigen muß und durch solche bärenmäßigen Handkräfte schnell ermüdet.

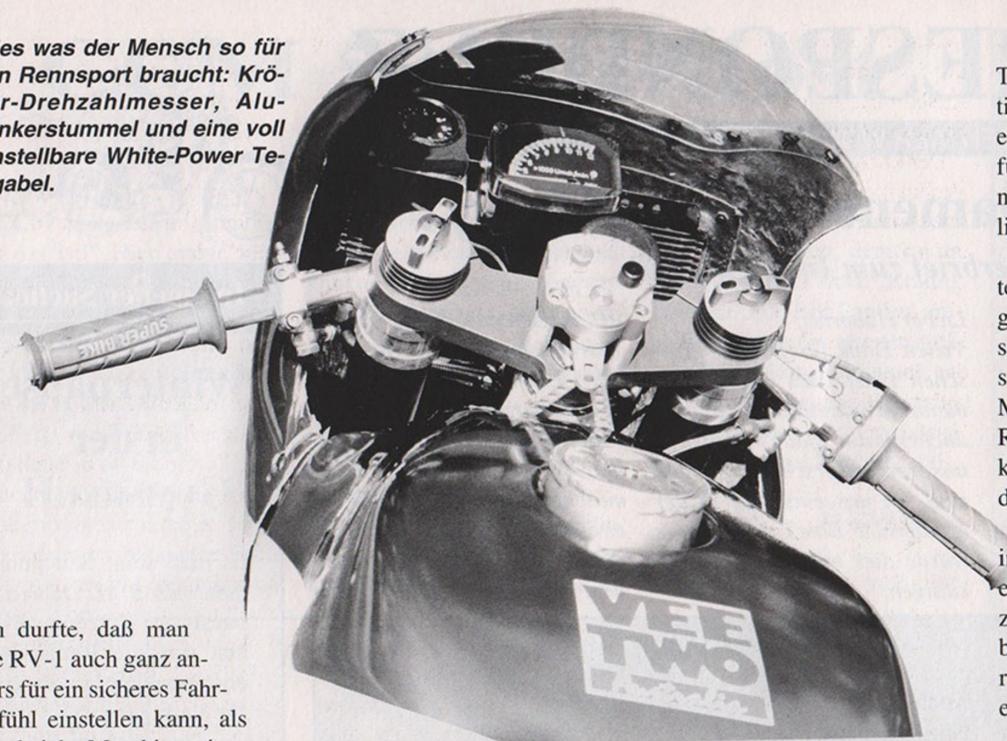
Bei näherem Hinsehen entdeckte ich auch den Grund dafür: Die vorderen 280 mm Bremsscheiben entstammten einer Serie von Aluminiumscheiben, die Brembo vor mehr als 8 Jahren einmal aufgelegt hatte und die niemand haben wollte, weil sie nichts taugten.

Die RV-1 bringt mit 132 kg trocken äußerst wenig Gewicht auf die Waage - die statische Gewichtsverteilung von vorn/hinten 52/48% ist durch Owen's Fahrwerkseinstellung noch weiter in Richtung Vorderradlast verschoben - und benötigt trotz der guten Motorbremswirkung größere Bremsen mit deutlich mehr Biß und weniger Handkräften.

Die schlappen Bremsen und die sehr straff gedämpfte Vorderradgabel, die beim Bremsen kaum eintauchte, gaben mir ein etwas totes Gefühl, so ähnlich, als säße ich auf einem achschenkeln Gelenkten Motorrad.

Ich würde ja nicht sämtliche Einstellungen verändern, aber ich weiß von einer Kundenmaschine, die ich einmal fah-

**Alles was der Mensch so für den Rennsport braucht: Kröber-Drehzahlmesser, Alu-Lenkerstummel und eine voll einstellbare White-Power Telegabel.**



ren durfte, daß man die RV-1 auch ganz anders für ein sicheres Fahrgefühl einstellen kann, als dies bei der Maschine mit Owen's Fahrwerkseinstellung der Fall war.

Mir persönlich gelang es in 20 Runden auf dem Kurs in Zolder einfach nicht, mit der Maschine warm zu werden. Dabei liegt die RV-1 besser auf der Straße als die Webrook damals. Besonders nachdem es mir gelang, am hinteren WP-Dämpfer die Dämpferrate noch ein wenig zu erhöhen. Aber man muß einfach sagen, daß die RV-1 weitaus schwieriger am Limit zu bewegen ist, als eine moderne 888 oder auch eine Pantah, und gerade dies belegt Owen Coles' großartige Leistung mit der RV-1.

Gleichzeitig gebührt Brook Henry ein dickes Lob dafür, daß er den großen Desmo Zweizylinder so effektiv überarbeitete, daß eigentlich gleich eine ganz neue Konstruktion dabei herauskam.

**Links: Knie als Ohrwärmer sind für Alan auf diesem Motorrad kein Problem.**

Technische Daten	
<b>Motor:</b>	90 Grad V-Zweizylinder/Viertakt, luftgekühlt, je 1 obliegende Nockenwelle über Zahnriemen gesteuert
<b>Bohrung/Hub:</b>	88 x 74,4mm
<b>Hubraum:</b>	905 ccm
<b>Leistung:</b>	81 KW (110 PS) / 8500 U/min (am Hinterrad)
<b>Verdichtung:</b>	12,3 : 1
<b>Vergaser:</b>	2 x 40mm Lectron Flachschieber-Vergaser
<b>Zündung:</b>	Kröber CDI Zündung ohne Batterie
<b>Getriebe:</b>	5-Gang
<b>Kupplung:</b>	Vee Two - Mehrscheiben Trockenkupplung (8 Stahl-7 Reibscheiben)
<b>Rahmen:</b>	Stahl-Gitterrohrrahmen
<b>Federung:</b>	Vorn: White Power Upside-Down Telegabel, Standrohre 40 mm Hinten: Stahlrohrschwinge mit Dreiecksverbund und 1 White Power Monofederbein über progressive Umlenkhebel angelenkt
<b>Lenkkopfwinkel:</b>	63 Grad (statisch)
<b>Nachlauf:</b>	100mm (statisch)
<b>Radstand:</b>	1380mm
<b>Gewicht:</b>	132 kg (mit Öl, ohne Benzin)
<b>Gewichtsverteilung:</b>	(vorn/hinten) 52/48 %
<b>Bremsen:</b>	Vorn: 2 x 280mm Brembo Aluminium-Scheiben mit Brembo 4-Kolben Zange Hinten: 1 x 185mm Yamaha Stahlscheibe mit Brembo 2-Kolben Zange
<b>Räder:</b>	Vorn: 15/61-17 Michelin Diagonal-Reifen auf 3.50-17 Marvic-Felge Hinten: 18/67-17 Michelin Radial Reifen auf 5.50-17 Marvic-Felge
<b>Höchstgeschwindigkeit:</b>	265 km/h (gemessen 1991 in Daytona)
<b>Baujahr:</b>	1989
<b>Hersteller:</b>	Vee Two Wholesale, Perth, West Australia

Für die weltweit wachsende Teilnehmerzahl in der 2-Ventiler Battle of Twin - Klasse ist er genau die richtige Adresse für nicht ganz so hoch technologisierte Desmo V-Zweizylinder wie die Ducati 888.

Brook Henry's nächste Weiterentwicklung wird nicht lange auf sich warten lassen. Und sollte der Vee Two Motor erscheinen, wird die RV-2 die Maschine sein, um ihn auf der Rennstrecke weiterzuentwickeln, so wie die RV-1 es für dieses Projekt war.

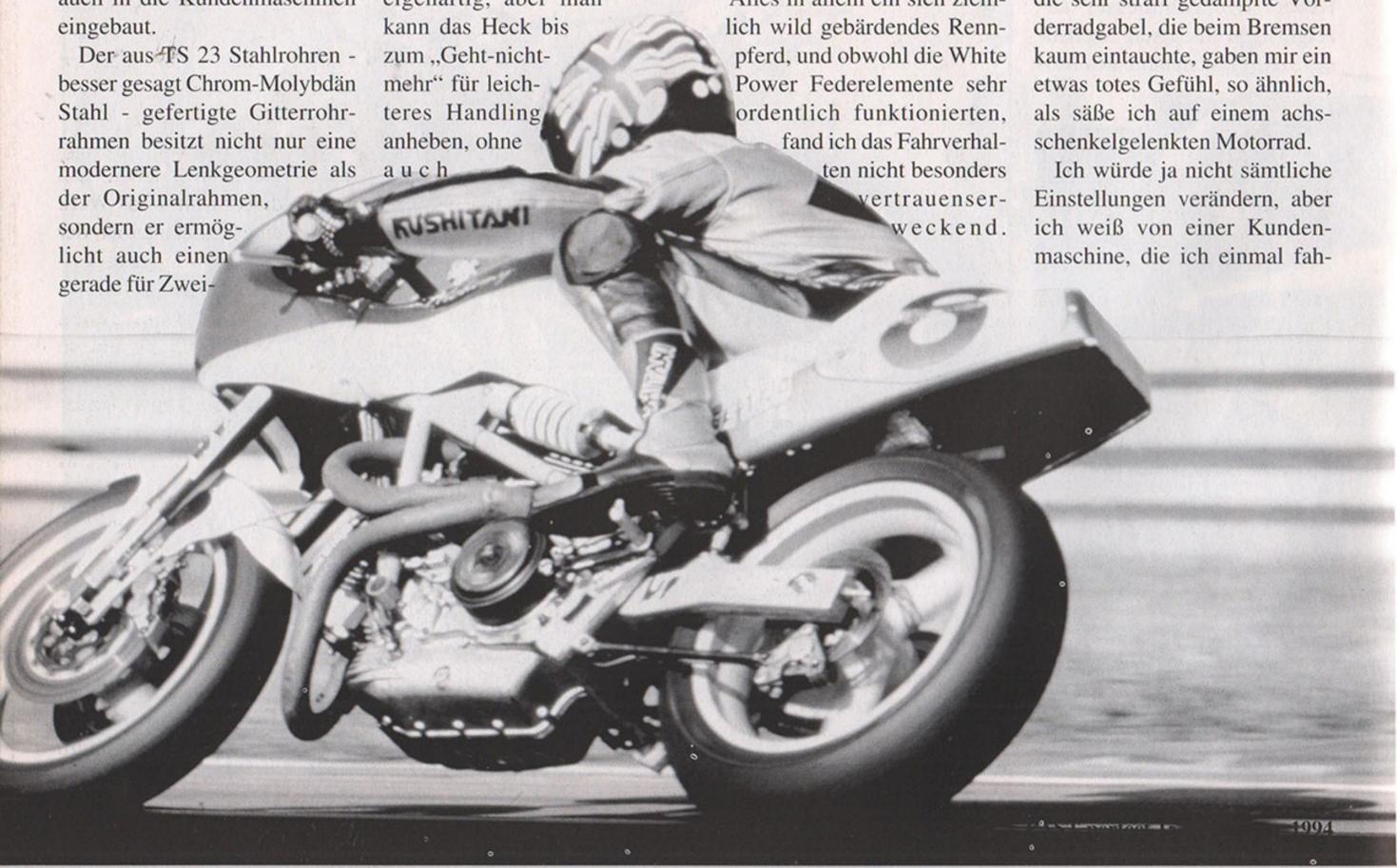
Ich bin Königswellen-Ducati in diversen Ausführungen über einen Zeitraum von fast 2 Jahrzehnten gefahren und habe dabei gute und schlechte Erfahrungen gesammelt. Aber nicht einer von diesem guten Duzend

oder so von mir gefahrenen großen Ducati V-Motoren hatte diese Leichtfüßigkeit, die Kombination aus Spitzenleistung und mächtigem Drehmoment, die diesen Motor so einzigartig macht.

Brook Henry's Motor fühlt sich nicht nur anders als ein konventioneller Ducati-Motor, sondern eher wie ein vom Werk nur für Rennen entwickelter Motor an. Vor allem mag man gar nicht glauben, daß dieser Motor das Werk eines Einzelnen ist, der soweit weg vom Geburtsort des Motors in dieser abgelegenen Stadt lebt, und um so mehr muß man die Erfolge der Down Under Desmo lobpreisen.

So warten wir auf neue Taten aus dem Hause Wizzard of OZ.

*Text: Alan Cathcart  
Übersetzung: Ducsi  
Fotos: Kyoichi Nakamura*



# KORRESPONDENZ

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

## Keine Damenoberbekleidung ?

Leserbrief zum Inhalt der GP

Hallo!

Anlaß meines Briefes ist der Damenoberbekleidungstest. Nichts gegen Jutta oder ihren Schreibstil. Aber das Thema. Ich bin der Meinung, in einer Zeitschrift über MOTORRÄDER der 50er, 60er und 70er Jahre möchte ich mehr über Motorräder, deren Technik und Themen, die mir helfen, oben genannte Motorräder zu reparieren, zu pflegen und zu fahren lesen. Das heißt, mehr Technik ins Heft! Natürlich nicht nur. Auch Wellenbrecher, Red-Porsche-Killer-Killer, Literaturbesprechungen usw. sollen sein. Ich bin

bestimmt kein Inbegriff des Durchschnittslesers, aber ich denke (hoffe), daß noch mehr Leute so denken. Liegt es nicht auch in Eurem Interesse, dies herauszufinden? Auch wenn es Arbeit bedeutet, einen Stapel Post bzw. Fragebögen auszuwerten, hier mein Vorschlag: Startet doch mal so eine Fragebogenaktion, in der Ihr einzelne Rubriken und/oder Themen (-bereiche) mit einer Skala von ++ (richtig mehr davon) bis — (könnte man auch weglassen) bewerten laßt.

Ich hoffe, Ihr möchtet auch mehr über Eure Leser bzw. deren Interessenschwerpunkte wissen.

Also bis dann,  
Hubertus

Lieber Hubertus,

Vielen Dank für Deinen kritischen Brief. Das Thema Damenoberbekleidung war gedacht für die „paar“ Frauen in unserer Leserschaft. Frauen sind bei uns eindeutig in der Minderheit! Eine Leserumfrage würde dies mit Sicherheit bestätigen.

z.B. verzichten können. Glatten Journalismus, wie er auf fast allen Uni's gelehrt wird, entgegen wir mit ganzen Artikeln voller subjektiver Empfindungen (wenn mich eine Testmaschine fastziniert, schreib ich es auch so). Gerade das Thema Motorrad ist voll von Emotionen, versuche doch mal einen



**Was nützt das schönste Motorrad, wenn eine schlecht sitzende Lederkombi den Fahrspaß erst gar nicht aufkommen läßt?**

Nach dem Grundsatz der Demokratie müßten wir uns aber nach der Mehrheit richten und das tun, was Du forderst. Alle Zeitungen arbeiten nach diesem Prinzip. Denn, passen wir uns der Mehrheit an, haben wir logischerweise auch die Mehrheit der potenziellen Leser als Käufer unserer Zeitung. Demokratie ist aber auch „die Unterdrückung von Minderheiten“. Dieser Tatbestand schafft Nischen, die wir mit unserer GP versuchen zu besetzen. Wir machen deshalb eine Zeitung für „Randgruppen“! Auf den allgegenwärtigen Farbenflash anderer Blätter muß unser Leser

HARLEY-Fahrer objektiv davon zu überzeugen, sich auf eine BMW zu setzen! Unsere Zeitung ist so etwas wie ein „Naturprodukt“. Jeden Monat sieht sie anders aus. Je nach „Wetterlage“. Mit vorgefertigten Standardartikeln wollen (können) wir nicht leben. Nur diese Philosophie bewahrt uns vor dem Schicksal, zu einem „Werbeblatt“ zu verkommen. Also, um endlich auf das Thema Leserumfrage zu kommen: Die von uns 1990 durchgeführte Umfrage werden wir im Frühjahr 1995 wiederholen. Diesbezügliche Vorbereitungen sind in Arbeit! Rainer Baues



In eigener Sache:

## Winterpause in der GUMMIKUH

Es muß sein! Seit nun mehr als 5 1/2 Jahren intensivster Nutzung stehen uns die Redaktionsräume mit Inventar zur Verfügung.

Gnadenlos haben wir das Mobiliar und die Arbeitsgeräte malträtirt. Auflösungserscheinungen sind nicht mehr zu leugnen. Renovieren ist angesagt!

Fremdfirmen für diese Arbeiten können und wollen wir uns nicht leisten (die machen sowieso nicht das, was sie machen sollen).

Also nutzen wir den öden Dezember mit seinen Feiertagen für ein ruhiges „Arbeiten am Bau“ mit der gesamten Mannschaft.

Um nicht mitten im Bauschutt eine hektisch zusammengestellte Januar-Ausgabe zu produzieren, haben wir uns entschlossen, das Jahr 1995 mit der Februar-Ausgabe zu beginnen.

Abonnenten erhalten selbstverständlich trotzdem ihre 12 Ausgaben, d.h., das Abo wird automatisch um einen Monat verlängert.

Wir bitten alle Leser um Verständnis!!

Das GP-Team

## CCM 500 in Most (Ausgabe 65)

Lieber David

„...CCM 500, keine Ahnung was das ist!“ Hier einige klärende Bemerkungen:

CCM ist die Abkürzung für Clews Competition Machines, eine kleine Bude in Bolton, England, die in den Siebzigern nach der Pleite von BSA deren 500er unit singles B 50 für Moto Cross Zwecke weiterentwickelt hat. Bei der Maschine, die in Most mitgefahren ist, handelte es sich auch um einen umgebauten

Crosser von ca. 1975. Geändert war, soweit ich das im vorbeigehen beurteilen konnte, nur die Gabel, die etwas moderner und mit Scheibenbremse ausgerüstet war, wenn ich mich recht erinnere italienischer Herkunft, außerdem die Fußrasten, die natürlich weit nach hinten versetzt waren. Eine Spezialität von CCM waren

die an den Motorseitendeckeln angebrachten Fußrasten für den Moto Cross Betrieb. Deshalb hat auch Ames die in Heft 62 abgebildete BSA irrtümlich für eine CCM gehalten, weil sie eben diese Seitendeckel dran hatte, es war aber ansonsten eine stinknormale B 50 SS (Street Scrambler), aber das nur nebenbei.

Alan Clews, früher selber aktiv im Cross und Trial, gründete die Firma Anfang der 70er Jahre, das erste Modell kam 1972 heraus und unterschied sich nur durch Details von der bis dahin noch käuflichen B 50 MX (Moto Cross). Als dann BSA entgültig pleite war, machte es sich Clews zur Aufgabe, den

wunderschönen, kompakten Motor weiter zu verbessern und konkurrenzfähig gegenüber den elenden Zweitaktstinkern zu halten, die damals in Massen die Moto Cross Pisten überfluteten.

Dabei durchliefen die Motorräder aus der Shiffnall Street die unterschiedlichsten Entwicklungsstufen, wie z.B. Hubräume von 500, 580 und 620 ccm, Dreiganggetriebe, Vierventil-

Wer sich für die Historie der Marke interessiert, dem sei an dieser Stelle das Buch „Rolling Thunder“ von Bill Lawless empfohlen, das in der zweiten Auflage bei Willow Publishing erschienen ist und das selbstverständlich über mich zu beziehen ist (siehe Such + Find: „Niemeyers Klassik“).

Jörg Niemeyer

P.S.

1993 wurde erstmals nach 1965



kopf usw.. Auch Fahrwerk und Gabel wurden ständig weiterentwickelt. Das ging die ganzen 70er hindurch, nebenbei wurden außerdem Enduros und auch mal eine 350er Trialmaschine angeboten (so eine steht z. B. bei Sammy Miller im Museum).

Letztendlich war aber der Siegeszug der Stinketakter nicht aufzuhalten, und so gab es denn auch CCM's mit Hiro-Zweitaktmotoren. In den achtziger Jahren wurde die Firma an Armstrong verkauft, die unter anderem Maschinen mit Rotaxmotor an die Armee lieferten, sowie Trialmotorräder mit Hiromotor bauten, die in England zu nationalen Meisterehren kamen.

die 500er Klasse im Moto Cross wieder von Viertaktern gewonnen, nämlich von einer Husaberg, Abkömmling bzw. Überbleibsel von Husqvarna, nachdem die Firma an Cagiva verkauft wurde.

Zweitaktmuffel Jörg hat recht. Wenn man bedenkt, daß ich selbst lange Zeit diese knapp 100kg Schütteleisen gefahren habe, wird klar, wie viele verschiedene Varianten es um dieses schöne Motorrad gegeben hat.

Grund genug, in einer der kommenden Ausgaben der GP eine Geschichte über diese Marke zu schreiben!

Gell, Jörg!?!

Gruß Ames

## Abschied vom bequemen Leben

Leserbrief des GUMMIKUHMüden Schweizers Martin Schrott

Liebe GUMMIKUH-Macher/innen.

Ihr könnt mein Abo auslaufen lassen. Euer Heft war früher für Leute, die selber an Nachkriegsmotorrädern schraubten, recht interessant. Aber das lief irgendwann aus. Und für 6 Seiten Polemik/Politik mit unnachweisbaren Behauptungen/Zitaten von D. Langhub in der Nr. 63 und 1 1/2 Seiten Video-Kritik über ein Video, das man sich eh nicht kaufen soll, in der Nr. 64 wird mir Euer Heft langsam zu teuer. Also, besten Dank für das bisher geschickte, aber mein Abo werde ich nicht erneuern.

Martin Schrott

Tja, Martin.

Da Dir schon die knapp 70 Mark (Auslandsabo) für ein ganzes Jahr GUMMIKUH zu teuer werden, hätten

Dich die 50 Mark für das überteuerte Video vielleicht schon in den Ruin getrieben. Gottseidank konnten wir das in unserer Auffassung als eine Art „Warentest“ verhindern. Und David Longstroke hat unserer Meinung nach nicht ganz unrecht. In der GP Meinung zu veröffentlichen und zur Diskussion zu stellen, ist tatsächlich unsere Absicht. Wir drucken sogar Meinungen ab, die nicht unbedingt die Unseren sind. Ansonsten danken wir Dir für Dein bisheriges Abo und für die Mühe, uns Deine Entscheidung zu erklären. Ducsi

# Neue Windschutzscheiben für MZ - Seitenwagen

Die Firma IDEAL bietet jetzt eine Windschutzscheibe für den MZ(Stoye)-Seitenwagen an. Die immer noch zahlreich im Straßenverkehr befindlichen MZ-Gespanne veranlaßten die Firma, eine speziell auf den MZ-Beiwagen zugeschnittene Scheibe ins Programm aufzunehmen. Großen Wert wurde

gelegt auf die Sicherheit in Bezug auf das verwendete, äußerst zähe Scheibenmaterial, welches mit einem TÜV-Gutachten geliefert wird.

Die aus U-Profil gefertigte Aluminiumeinfassung der Scheibe sorgt für gute Stabilität und Unfallschutz. Der Übergang zwischen Scheibe und dem

Kunstlederabschluß (Schwarz mit umlaufender roten Biese) zum Boot hin besteht ebenfalls aus Aluminiumprofil, welches in der Mitte sickenartig vertieft ist.

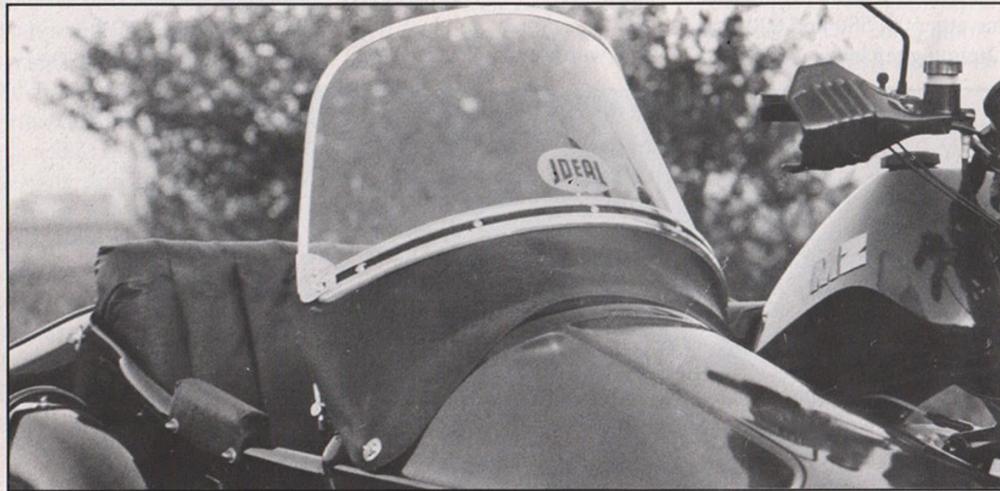
Damit ist eine ausreichende Stabilität der Scheibenbefestigung gewährleistet. Mit einer um ca. 6 cm geringeren Höhe gegen-

über der Original-MZ-Scheibe ist sie etwas strömungsgünstiger. Die reduzierte Scheibenhöhe entspricht dem Wunsch vieler MZ-Fahrer. Eine Staubschutzdecke für den MZ-Seitenwagen ist zur Zeit in der Planung. Die Windschutzscheibe incl. Befestigungsmaterial, Kunstlederabschluß mit roter Biese und Materialgutachten kostet zurzeit 140,- DM zuzügl. Mehrwertsteuer.

Das Lieferprogramm der Firma IDEAL beinhaltet unter anderem Seitenwagenscheiben für den Org. Steib-Seitenwagen, sowie diverse Scheiben für Roller, wie z.B. die Heinkel-Roller. Ebenfalls neu im Programm sind Packtaschen für Mopeds.

**IDEAL-Windschutzscheiben, F. Hoffmann, Von-Leerodt-Straße 13, 52445 Titz-Haselweiler, Tel.: 02463-5031.**

Hans-Josef Pistel



# Rote Nummern für die alten Schätze

## Neue Regelung der Vergabe

Nun ist es soweit! Soeben ist die 49ste Ausnahmege-  
nehmigung zur StVZO (Straßenverkehrszulassungsordnung) in Kraft getreten.

Sie erlaubt bundesweit eine neue Form des Umgangs mit der roten Nummer. Ab sofort sind die Zulassungsstellen der Länder autorisiert, rote Nummern für den „wiederkehrenden Gebrauch“ an Oldtimerbesitzer auszugeben. Voraussetzung dafür ist laut Verordnung ein „zuverlässiger“ Antragsteller. Also polizeiliches Führungszeugnis und ein Kontoauszug aus „Flensburg“ werden wohl

Voraussetzung sein für die begehrten kleinen Heftchen mit dem dazugehörigen Schildchen. Genaues ist diesbezüglich nicht konkret in der Ausnahmeverordnung festgelegt. Die ganze Sache ist tatsächlich als Versuch zu sehen. Den Ländern wird in der Handhabung relativ freie Hand gelassen, um Erfahrungen für eine eventuell spätere Gesetzesänderung zu sammeln. Wer in den Besitz dieser Nummer kommt, kann fortan verschiedene Fahrzeuge mit **einem** Kennzeichen bewegen. Egal ob es sich dabei um ein altes Auto oder Motorrad handelt. Eine TÜV-Plakette ist dabei nicht erforderlich. Weil die Behörde

davon ausgeht, daß Oldtimerbesitzer von sich aus (!) auf den ordnungsgemässen Zustand ihres Lieblings achten und weil ja auch sonst der Sinn eines roten Kennzeichens (Überführungs- und Probefahrten mit gerade restaurierten Fahrzeugen) verfehlt wäre.

Diese neue „Freiheit“ bedeutet nun nicht, daß ab sofort alte Fahrzeuge vom TÜV befreit sind und lustig durch die Gegend kutschiert werden können. Die Gefahr des Mißbrauchs ist der Knackpunkt und soll eben von den Länderbehörden genauestens beobachtet werden. Ein Versuch mit dieser Regelung läuft in Bayern schon seit

1990 ohne nennenswerte Klagen.

Also noch einmal, Leute, die ihren Veteranen jeden Tag als Alltagsgerät benutzen, müssen nach wie vor die weißen Backbleche an ihrem Fahrzeug transportieren. Weitere Fragen zu diesem Thema MUSS jede Zulassungsstelle beantworten! Man kann sich aber auch vertrauensvoll an die lobenswerten Mitinitiatoren wenden, z.B. Initiative Pro Oldtimer, Wolfgang Steinmetz, Kirchgasse 4, 67592 Flörsheim-Dalsheim, 06243/8956, Fax 7553. Wir bleiben am Ball!

# LAUT IST OUT Krach oder Musik

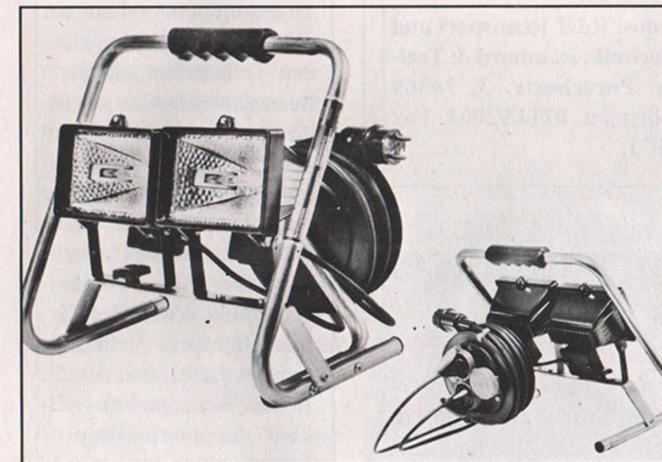
Stolz teilt uns der IVM in einer Presseinformation mit, daß der MC Kuhle Wampe, die Polizei und die Verkehrswacht eine groß angelegte Geräuschmeßaktion in der Eifel durchgeführt haben. Die Aktion war eigentlich ein voller Erfolg!

„Eigentlich“ deshalb, weil das korrekte Messen der Fahrgeräusche an den Motorrädern dauernd durch vorbeifahrende LKW's und Glockengeläut der Dorfkirchen gestört wurde. Aber das Ziel vor Augen, die Spreu vom Weizen zu trennen, machte den Akteuren immer wieder Mut.

Macht weiter so Leute. Irgendwann einmal, wenn es schon lange keine Motorradfahrer mehr gibt, weil das schlechte Gewissen bei dem Gedanken,

sich auf solch ein umweltverpestendes, energieverwendendes und emotionsgeladendes Krachgerät zu setzen, alle positiven Gefühle im Keim erstickt, können wir ja dem eigentlichen Sinn des Namens „Kuhle Wampe“ entsprechend überall im Lande Schrebergärten aufziehen und dort bei gemeinsamen Treffen über alte Zeiten plaudern und fachsimpeln über die neuesten Erungenschaften der Schädlingsbekämpfung.

Ames



2 Halogenstrahler mit insgesamt 500 Watt Stromaufnahme sind an dieser „mobilen Licht- und Stromstation“ von Brennenstuhl montiert. Die mitgelieferten 5 m Gummikabel sowie die drei Steckdosen sind spritzwassergeschützt und damit auch draußen auf dem Parkplatz sogar bei Regen zu gebrauchen (wenn das man gutgeht ??). Jeder Strahler ist einzeln schalt- und schwenkbar. Preis: 170,-DM, demnächst im Fachhandel zu bekommen.

# Zahlen und Fakten Verkehrstaschenbuch von Aral

420 Seiten zum Thema Straßenverkehr. Gesetzestexte, Versicherungen und Steuern, Kfz-Produktion und -Handel, Bezeichnungen der Kraftstoffsorten, Entfernungstabellen deutscher und europäischer Städte. Sogar der Verlauf sämtlicher Bundesstraßen ist aufgeführt. Das dicke Büchlein ist zwar hauptsächlich aufs Auto fixiert, bietet aber trotzdem uns Mopedfahrern genügend brauchbare Informationen. Selbst Zahlenmuffel werden bei der Lektüre den einen oder anderen „Aha-Effekt“ haben.



**ARAL-Verkehrstaschenbuch 1994/95, ARAL AG Abtl. Öffentlichkeitsarbeit, 44776 Bochum, 10,-DM.**

# FAM-Bibliothek Interessantes nicht nur für unsere schweizer Leser

Die FAM (Freunde alter Motorräder, Schweiz) unterhält für ihre Mitglieder eine eigene Bibliothek. Gesammelt wird hier sämtliche der Or-

tungen und Werkstatthandbüchern auch Videos und Tonbänder zum Thema Motorrad. Ob die Umsetzung dieser

Bezeichnung	Kat.	Haupttitel	Untertitel
ANTHER	BAH	Panthers Models 65 and 75	Instruction Booklet
ANTHER	ETL	PANTHER motor cycles models 65 and 75	Illustrated spares list
ANTHER	ETL	Panther motor cycle model 100	Illustrated spares list
PUCH	BAH	PUCH Motorrad Typ 125 SV(S) und 175 SV(S)	Beschreibung-Betrieb-Instandhaltung
PUCH	BAH	PUCH Motorrad Typ 250 TF	Beschreibung-Betrieb-Instandhaltung
PUCH	BAH	PUCH 125	Reparatur-Anleitung
PUCH	BAH	PUCH Motorrad Typ "250"	Beschreibung-Betrieb-Instandhaltung
PUCH	BAH	PUCH Motorrad Typ 125 TL und 150 TL	Beschreibung-Betrieb-Instandhaltung
PUCH	BAH	PUCH Motor-Roller R125 / R125	Das Wichtigste in Kürze
PUCH	ETL	PUCH Motor-Roller R125 / R125	Ersatzteilkatalog
PUCH	ETL	PUCH Motorrad Typ 125SL / 150TL / 125TL	Ersatzteile-Verzeichnis
PUCH	ETL	PUCH Motorrad Typ "500 Z"	Ersatzteile-Verzeichnis
PUCH	ETL	PUCH Motorrad Typ 125	Ersatzteile-Verzeichnis
PUCH	ETL	PUCH Motorrad Typ "250"	Ersatzteile-Verzeichnis
PUCH	PRO	PUCH-Modelle 1937	Beschreibung-Betrieb-Instandhaltung
PUCH	PRO	PUCH Motorräder mit Doppelkolbenmotoren	Beschreibung-Betrieb-Instandhaltung
PUCH	PRO	PUCH Motorräder mit Doppelkolbenmotoren	Beschreibung-Betrieb-Instandhaltung
PUCH	WHB	PUCH Motorrad Typ 125 TL und 150TL	Beschreibung-Betrieb-Instandhaltung
PUCH	880	Reiseprogramm Sachsenring 1938	By Riders of the Past and Present.
PUCH	880	Reiseprogramm Hockenheim 1957	By Riders of the Past and Present.

ganisation zur Verfügung stehende Literatur über Oldies. Anhand einer jährlich neu erscheinenden und sauber gemachten Literaturliste kann jedes interessierte Mitglied fehlende Infos für sich durch eine kleine Gebühr verringern. Das Bibliothekenprogramm umfaßt neben Betriebsanlei-

Idee nur bei den ordentlichen Schweizern Erfolg hat, kann vielleicht das Ehepaar Züger aus Buttikon zumindest teilweise klären. Barbara und Hans Züger sind nämlich die „Bibliothekare“. **B. und H. Züger, Mürtschenblick 31, 8863 Buttikon/SZ, Schweiz 055/645256.**

# Jeden Tag HARLEY schauen HEEL-Kalender 1995

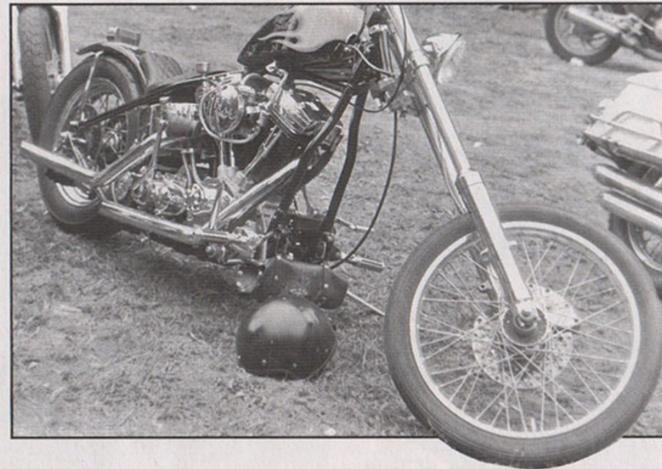
Für das Format des Kalenders (480 x 670 mm) braucht man genügend Platz an der Wand. Fotograf Rebmann bewirkt allein mit dieser Größe schon einen imposanten Eindruck beim Betrachter. Ansonsten liegt der Schwerpunkt der Bilder mehr in der Ästhetik als bei den technischen Details.

Maschine und Hintergrund haben ihren eigenen Reiz, wenn sie auch farblich nicht unbedingt immer zusammen passen.

Schön sind die fehlenden (sonst üblichen) Pin-Up-Girls. Die abgebildeten Eisenhaufen sind fast alle umgestrickte Serienmaschinen, gebaut zwischen 1940 und 1994. Das Kalendarium besteht nur aus Zahlen, so daß Monat und Wochentag in die Bedeutungslosigkeit verschwinden.

Auch die Fotos geben keinen Aufschluß darüber, in welcher Jahreszeit man sich gerade befindet.

Aber dafür gibt es ja Digitaluhren oder Leute, die man fragen kann.



„Best of Harley-Davidson“ 1995, 13 Seiten Vierfarb-Druck im Format 480 x 670 mm, spiralgebunden, HEEL-Verlag, Hauptstr. 354, 53639 Königswinter, Preis: 49,80 DM,

## Rennsportteile am Hockenheimring Racing Jumble für Autos und Motorräder

Veranstalter, Aussteller und Besucher des am 22. Oktober abgehaltenen Rennsportmarktes im Motodrom Hockenheim waren sich einig: Die Veranstaltung hat eine Lücke in der Motorsportszene geschlossen. Bei schönem Herbstwetter fanden auf Anhieb eine Menge von An-

biotern und Interessenten zu dem erstmals durchgeführten Markt, der künftig jährlich allen Freunden des modernen und historischen Rennsports die Möglichkeit bieten soll, Teile, Zubehör und auch ganze Rennfahrzeuge zu kaufen oder anzubieten. Der zweite „jumble“ im nächsten Jahr findet voraus-

sichtlich wieder am dritten Oktober-Wochenende statt. Es werden auch dann wieder Autos und Motorräder vertreten sein.

**Infos: R&T Rennsport und Technik, Reinhard & Trela, Porschestra. 3, 74369 Löchgau, 07143/2003, Fax 4971.**

## EU-Vorhaben gefährdet Motorradfahrer Nachrichten vom VDI

Während alle Welt bemüht ist, das Motorradfahren sicherer zu machen, wird in Brüssel unaufhörlich daran gearbeitet, uns Motorradfahrer von den Straßen zu Schubsen. Dort wird nämlich erwogen, künftig alle Verkehrsteilnehmer auch bei Tag

zur Fahrt mit eingeschaltetem Licht zu verdonnern. „Den Motorradfahrern, für die dies bisher als einzige Gruppe gilt, ginge damit die wichtigste Stütze ihrer ohnehin geringeren Wahrnehmbarkeit im Straßenverkehr verloren,“ so der VDI.

Entschieden ist zwar noch

nichts, aber allein der Vorschlag macht uns klar, daß bei den Entscheidungsträgern der Europäischen Gemeinschaft Motorradfahrer nicht existent sind und somit auch keine Lobby haben.

Ames

**MOTORRADBORSE**  
Kontakt: Tel. 0531-331415 Fax 0531-346116

Veteranen  
Teilemarkt  
Neuheiten  
Bekleidung  
Schnäppchen  
Spannung  
Spaß  
Action

**GROSSMARKT  
HANNOVER**

**21.+22. Jan. 95**  
Sa. 13-20 Uhr  
So. 10-19 Uhr

Fordern Sie schnell Infomaterial und Anmeldung an!

## Der Norden wacht auf Norddeutsche Motorradbörse

Nach der Technorama im September, die sich dieses Jahr nicht in Kassel sondern in Hannover abspielte, gibt es im kühlen Januar noch einmal die Möglichkeit, das eine oder andere Schnäppchen zu machen. Bereits das dritte Mal findet eine Motorradbörse in den Räumen des Blumengrossmarktes in Hannover statt. Diese Veranstaltung ist zwar nicht speziell auf alte Motorräder ausgerichtet, bietet aber auch privaten Anbietern die Möglichkeit, ihren Keller zu entrümpeln und auf der Börse den einen oder anderen Teilesucher glücklich zu machen. Da sich der ganze Spaß in einer 4000 qm Halle abspielt, wird natürlich das Angebot nicht die Ausmaße der Technorama (mit Freigelände) annehmen, aber dafür wird es sicher gemüthlicher. Der Termin für diese Veranstaltung ist der 21. und der 22. Januar. Wer mehr Infos z.B. über das bunte Beiprogramm wünscht, wende sich an:

**Agentur Beinhorn, Husarenstr. 22, 38102 Braunschweig, Jens Rosenberg, 0531/331415, Fax 346116.**

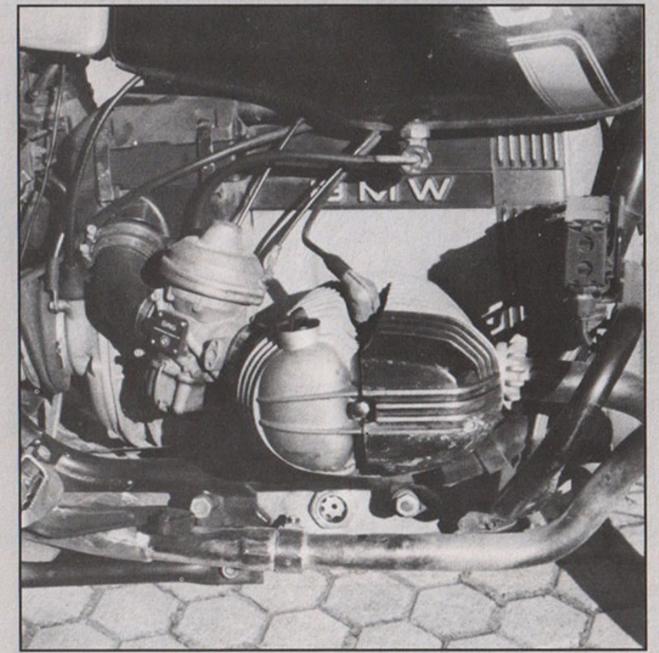
## Die richtige Peilung Ölschaugläser für BMW

Wer keine Lust mehr auf dreckige Finger bei der Ölstandskontrolle am BMW-Boxer Motor hat, für den gibt es bei der Fa. MaSto-Tuning in Bopfingen nun eine Umrüstmöglichkeit auf ein Ölschauglas. Die Montage des Sichtfensters ist rechts oder links möglich, wird allerdings nur von der Firma MaSto selbst durchgeführt. Die Umrüstmöglichkeit besteht ab Modell 60/6 (also Typ 247), andere Modelle (246 + 248) auf Anfrage. Der Umbau kostet 275,-DM incl. Öl- und Filterwechsel, wobei das Öl und der Filter extra bezahlt werden müssen.

Auch für Bruchpiloten hat die Tuningfirma etwas im Programm, nämlich geteilte Ventildeckel (rund und eckig). 70,15 DM kostet so ein halber Deckel und ist auch über Nachnahmeversand zu beziehen.

Richtig teuer wird's, wenn man als kurzbeiniger BMW-Artist unterwegs ist. Für gut 2.300,-DM incl. TÜV-Mustergutachten reduziert MaSto die Sitzhöhe bei den GS-Modellen auf 77 cm (11 cm niedriger als das Original) und ganze 72 cm werden bei den R 80/100R Modellen erreicht.

Dafür bekommt man auch schon ein Sprungbrett für die BMW, Stiefel mit höheren Absätzen +



eine Morini 3 1/2 mit niedriger Sitzhöhe.

**Info's: MaSto-Tuning, Karl-**

**strasse 20; 73441 Bopfingen, 07362/3609.**

Ducsi

## Bilder für das Wohnzimmer Jetzt schon an Weihnachten denken!

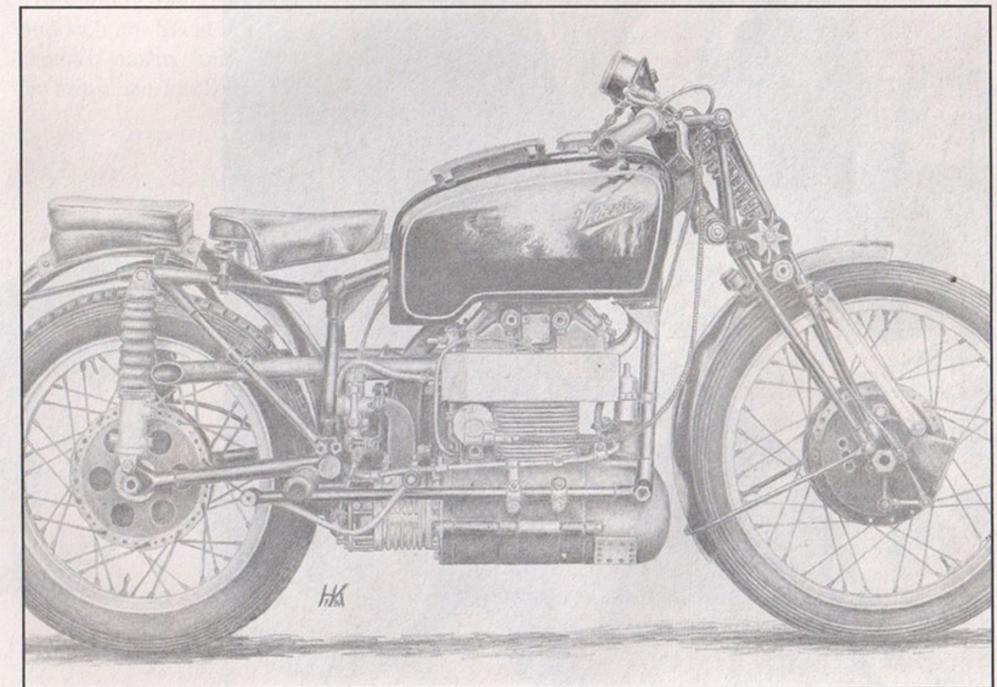
Dieses Jahr hat Dr. Helmut Krackowizer sich ausschließlich englischen Maschinen gewidmet, nämlich in seiner Bildmappenserie mit vier gedruckten Radierungen.

Im einzelnen sind dies: eine SUNBEAM 500 von 1926, eine 500er Königswellen-NORTON von 1938, die legendäre VELOCETTE 500 mit Kompressor-Motor und Kardanantrieb und eine AJS 350 7R, die schon 1938 mit einer Hinterradfederung ausgestattet war. Diese 4 Renner können direkt beim Meister in Salzburg durch Zusenden eines 50 Markscheines geordert werden. Geliefert wird solange der Vorrat reicht. Wenn die limitierte Auflage vergriffen ist, bringt der Postbote statt der heiß ersehnten Mappe nur die 50 DM zurück. Soll

das Weihnachtsfest nicht in einem Fiasko enden, ist also Eile geboten!

„Motorrad Meilensteine“ Serie 6, 4 Drucke im A3 Format, Preis 50 DM, Dr. Hel-

mut Krackowizer, J. Thorakstraße 22, A-5026 Salzburg-Aigen.



## Eindrücke aus der Sicht unseres sächsischen Beobachters

Die internationale Fahrrad- und Motorradausstellung, die vom 5. - 9. Oktober in Köln stattfand, gehört zu den größten ihrer Art. Demzufolge wird ein Messebesuch zu einem ausgedehnten Spaziergang, der Ausstellungskatalog ist ziemlich umfangreich.

Atemberaubende Neuigkeiten gab es nicht zu bewundern, kein Wunder, nie war die Auswahl an Motorrädern so groß wie heute. Auch für den ausgefallensten Geschmack findet sich ein Motorrad, welches durch Zubehör auch noch individuell gestaltet werden kann.

Nun sollen querbeet ein paar interessante Motorräder ins Licht gerückt werden. Ich beschränke mich hier auf die eher klassischen Motorräder, die vollverkleideten Pseudorennern sind ja wohl etwas fehl am Platze in unserem Blatt.

BMW nimmt mit vier Modellen Abschied von den Flat Twins der alten Generation. Mit jeweils 60 PS kann man zwischen der R100 R in schwarz mit der klassischen weißen Doppellinierung, der R100 „Mysic“, Farbe „mysicrot“ (halt ein Metallicrot), der R100 PD als Reise-Enduro und der R100 RT wählen. In optischen und Ausstattungsdetails unterscheiden sich diese Modelle von den Basismodellen.

Die neuen Vierventil-Boxer gibt es nun auch als 850er und 1100er Roadster. Diese un-

verkleideten Modelle kann man, wie bei BMW gewohnt, auch mit Extras wie heizbaren Lenkergriffen, ABS oder geregelterm KAT ordern. Außerdem sind auf Wunsch Drahtspeichenräder lieferbar.

MuZ, die andere deutsche Motorradfirma, stellte erstmals einen Prototyp der „Cobra“, mit dem Triebwerk der Yamaha TDM850, aus. Die „Scorpion“ Baureihe wird um die „Super Sport“ erweitert, eine vollverkleidete Maschine, die mit einem Sportkit 58 PS aufs Hinterrad bringen soll. Ganz frisch aus der Werkstatt auf dem MuZ-Stand war ein Scorpion-Gespann zu sehen. Das Gespann ist eine Entwicklung von Reinhard Klädke, ehemals ein erfolgreicher Werksfahrer im Geländesport. Der Seitenwagen ist eine völlige Neuentwicklung.

Ein umlaufender Rohrrahmen mit Überrollbügel über der Sitzlehne gibt dem „Schuh“ Stabilität, die Bodenwanne ist mit dem Rahmen verschweißt.

Die Haube ist nach alter MZ/ Stoye Tradition aufklappbar, ein kleiner Kofferraum ist ebenfalls vorhanden. Ein Prototyp befindet sich bereits in der Fahrerprobung. Das Ausstellungsgespann zeigte zwar, halt prototypenmäßig, noch viele Detailmängel, machte aber ansonsten einen guten Eindruck. Eine tolle Idee von den Zschopauern! Wenn der Preis unter 20.000 DM bleibt für das komplette Gespann, dann ist das eine echte Alternative zu den Dick Schiffen auf dem Gespannmarkt.

Neben einigen völlig neuen Marken aus Fernost und dem ehemaligen Ostblock, wie Kini-

Yamaha bringt mit der XJ 900S „Diversion“ einen Nachfolger der XJ 900F. Mit Kardanantrieb und Teilverkleidung gibt sich die Maschine bestens geeignet für Tourenfahrer.

Ein interessantes Motorrad der 34 PS Klasse bringt Cagiva mit der „River 600“. Dieser Tourer mit 600 ccm Einzylinder glänzt durch Ausstattungsdetails wie 18l-Tank, Windschutzscheibe, serienmäßigen Koffern mit Innentaschen, die als Rucksack zu tragen sind, sowie einen bequemen Soziusplatz.

Die britische Marke Triumph, die mit ihrem Baukastensystem fast alle Wünsche abdeckt, bringt nun eine Maschine mit Namen „Thunderbird“ auf den Markt. Garniert mit optischen Details aus glorreichen Zeiten der britischen Motorradindu-



Oben: Grüße aus Steintal.

Rechts: Aufgesägte CBR's geben der Messe einen Hauch von Technik.



# Kölner

tec aus Indien oder Motovelo aus Rußland, tauchten auch europäische Marken aus der Versenkung auf. Der wiederaufgestandene Landmaschinenproduzent Laverda brachte zum Beispiel eine 650er Zweizylinder auf die IFMA. Der Einspritzmotor leistet 70 PS bei 8900 U/min und lehnt sich in der Optik an den derzeitigen Geschmack an.

Die Heilbronner Familie Zimmermann belebt gerade die Firma Maico wieder. Auf dem Stand gab es eine 250 ccm Zweitakt-Crossmaschine, ein 500er Moto-Cross-Gespann und eine Enduro mit Honda XR 600 Triebwerk zu sehen.

Die großen Hersteller aus Japan erweitern ihre Modellpalette unter anderem um einige „Naked Bikes“, man kann auch Motorrad dazu sagen, ganz einfach. Als Beispiel sei hier nur die Suzuki GSF 600 „Bandit“ genannt, mit Vierzylindermotor und Sechsganggetriebe.

**Bu.mi.f. Verkehr Matthias Wissmann beim Smalltalk mit MuZ Chef Korous.**



# Nachlese

strie, war der 900 ccm Dreizylinder ein echter Blickfang auf dem Triumph-Stand. Wo bei sich die anderen Modelle wahrlich nicht zu verstecken brauchten.

Auf dem Zubehörmarkt erschienen zur IFMA 1994 erstaunlich viele Anbieter vom in-

dischen Subkontinent, vor allem bei der Lederbekleidung. Diese Firmen waren aber wohl eher an eventuellen Importeuren und Händlern interessiert.

Ein interessanter Jet-Helm fand sich am Stand von Frank Thomas, einem Anbieter von der britischen Insel. Der Helm

hat eine Fiberglas/Kevlarschale und ist relativ leicht. Der Messtand von Frank Thomas war übrigens (ausgestattet mit alten Reklameschildern, Tankstellenzubehör und je einer Vorkriegs-BSA und Velocette, ein origineller Blickfang auf der Kölner Messe.

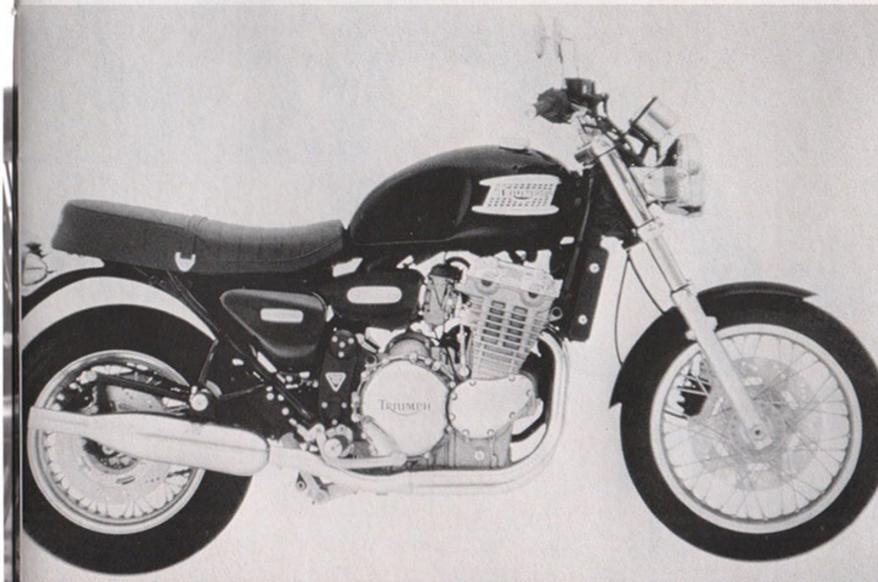
Falls nun jemand die eine oder andere Mar-

ke vermisst, so bitte ich um Vergebung. Das erste Mal auf der IFMA hat mich das Angebot schon etwas erdrückt, so daß ich mich einfach auf das mir wesentlich Erscheinende konzentriert habe.

Wie anders muß das doch 1950 gewesen sein, zur ersten Nachkriegsausstellung der deutschen Zweiradindustrie, damals noch in Frankfurt. Einen Katalog dieser 1. Messe konnte ich kürzlich auf einem Flohmarkt erstehen. Keine hundert Seiten hat er, was war das damals übersichtlich. Es gab noch viele deutsche Marken: Göricke, Rabeneick, Hecker, Steib, Riedel mit der Imme; eine Anzeige meldete „DKW ist wieder da“.

Wie sich die Zeiten doch ändern....

Text und Fotos: Claus Uhlmann



**K**alt wars und der Himmel dunkelgrau überzogen, als ich mich auf den Weg machte, um beim 25-jährigen Jubiläum des Bestehens des Salzburgrings dabei zu sein. Dabei waren diese 25 Jahre keineswegs während der ganzen Zeit vom Klang der Motoren und vom Duft verbrannten Öls erfüllt, wie das Jubiläum vermuten lassen konnte; es lagen vielmehr einige Jahre dazwischen, in denen die Stille über der Strecke nur von gelegentlichem Muhen unterbrochen wurde, das von den angrenzenden Viehweiden herübertönte.

Die Ursachen für diese Jahre der Stille lagen (wieder einmal) im Ruhebedürfnis einiger Geldsäcke, die sich - nachdem die Rennstrecke längst bestand - in

der Nachbarschaft Grundstücke gekauft hatten und sich vom unvermeidlichen Lärm einer Rennstrecke über Gebühr belästigt fühlten. Und wo es nach Geld riecht, da sind auch willfährige Politiker nicht weit, die sich im Bemühen, den wohlgeborenen Herrschaften zu gefallen, schier überschlagen.

Hockenheim läßt grüßen!

Also wurde der Salzburgring gesperrt, und der Rennzirkus mußte nach Zeltweg umziehen. Die Betreiber des Salzburgrings jedoch gaben nicht so schnell auf. Sie starteten eine Umfrage unter den Anwohnern, die sich zu 80% für den Fortbestand der Rennstrecke einsetzten. Immerhin war durch den Massenansturm der Rennbesucher so manche harte Mark bei den einheimi-

chen Zimmervermietern hängen geblieben. Also wurde das strikte Verbot wenigstens für Oldtimer-Veranstaltungen wieder aufgeweicht. Und so konnte zum 25-jährigen ein prallvolles Programm geboten werden, das neben nicht weniger als 10 Auto-Klassen (die teilweise zusammengelegt wurden) auch 4 Motorrad-Klassen zu bieten hatte, wobei ebenfalls jeweils 2 Klassen zusammen an den Start gingen. Leider waren keine Seitenwagen dabei, die für noch mehr Spannung gesorgt hätten.

Dafür waren viele bekannte Rennfahrer und interessante Maschinen am Start, die das Herz des Enthusiasten höher schlagen ließen. John Surtees, in den fünfziger Jahren sieben-

mal Weltmeister und Startfahrer bei Gilera, hatte eine BMW-Kompressormaschine dabei, wie sie 1939 von Georg Meier zum TT-Sieg gefahren wurde - sogar mit der legendären Startnummer 49. Niemand weiß mit letzter Sicherheit, ob es die Original-Meier-Maschine ist, aber sie könnte es jedenfalls gut sein. Direkt schade, daß der Meier-Schorsch erst gegen Mittag ein wenig zum Zuschauen auftauchte und keine Anstalten machte, seinen Sonntagsanzug gegen das alte Leder zu vertauschen. Da wäre erst was los gewesen!

Der bei uns nur als Trialfahrer bekannte Sammy Miller (nicht ganz 1.200 Siege, vorwiegend bei Trialveranstaltungen und mehrfacher Trial-Weltmeister, als noch auf Dampf-

hämmern getrialt wurde) war zu seiner Zeit auch ein sehr guter Straßenrennfahrer - u.a. auf einer NSU-Sportmax - und ist ein begnadeter Bastler, der in seinem völlig umgebauten Museum eine ganze Anzahl seltener Rennmaschinen ausgestellt hat. Er hatte die einzige erhaltene wassergekühlte Vierzylinder-AJS-Kompressor-500er dabei, die er in mühseliger Arbeit wieder aufgebaut und zum Laufen gebracht hatte. Diese Maschine fuhr erstmals in einem Rennen (im Ulster Grand Prix von 1939) eine Runde mit über 100 mph.

Ebenfalls 1939 gab die Zweizylinder-Kompressor von Velocette ihr Debut, die wegen ihres urweltlichen Gebrülls den Spitznamen „Roarer“ erhielt. Sie

sollte auf der TT von 1939 den schnellen BMWs Paroli bieten. Nach einigen wenig befriedigenden Trainingsrunden jedoch kam sie nie wieder zum Einsatz. Der Velocette-Papst Ivan Rhodes entdeckte die traurigen Überreste (alle Innereien fehlten!) vor einigen Jahren und brachte das Monstrum wieder zum Laufen. Der alte Kämpfer Mel Gibson brachte sie zum Salzburgring - das erste Mal war damit diese einmalige Maschine außerhalb Englands zu sehen!

Neben diesen Kostbarkeiten fielen die anderen Motorräder geradezu ab, wenn auch ungerichtet. Immerhin gab es da noch einige der ehemals un-

schlagbaren DKWs mit Ladepumpe, die nicht nur für ihre Leistung, sondern auch für ihr trommelfellzerreißendes Kreischen berühmt waren, dem allerdings die von Luigi Taveri gefahrene Vierzylinder 250er Honda nicht weit nachstand.

Als Glanzstück darf auch die vollverkleidete DKW-Dreizylinder von Karl Zimmermann gelten, mit den Autogrammen von Siegfried Wünsche und August Hobl auf dem Tank, die äußerlich von der 300er MZ von Heinz Rosner kaum zu unterscheiden war. Ebenfalls unter einer Vollverkleidung - nicht so elegant, aber ebenso wirksam - versteckte sich eine 350er Guzzi mit Doppelnockenmotor, wie

sie unter dem unvergessenen Fergus Anderson zu Weltmeisterehren gekommen war. Die Engländer nannten diese plump wirkenden Verkleidungen der ersten Generation übrigens treffend „dust-pin fairing“, also „Mülleimer-Verkleidung“...

Zwei 125er Honda-Zweizylinder-Rennmaschinen heulten ebenso um den Kurs, wie die singende Suzuki-Säge von 50er Weltmeister Hans Georg Anscheidt, die mit zwei Zylindern und 14 Gängen einen Endpunkt in der Entwicklung der Schnapsglas-Motoren darstellte.

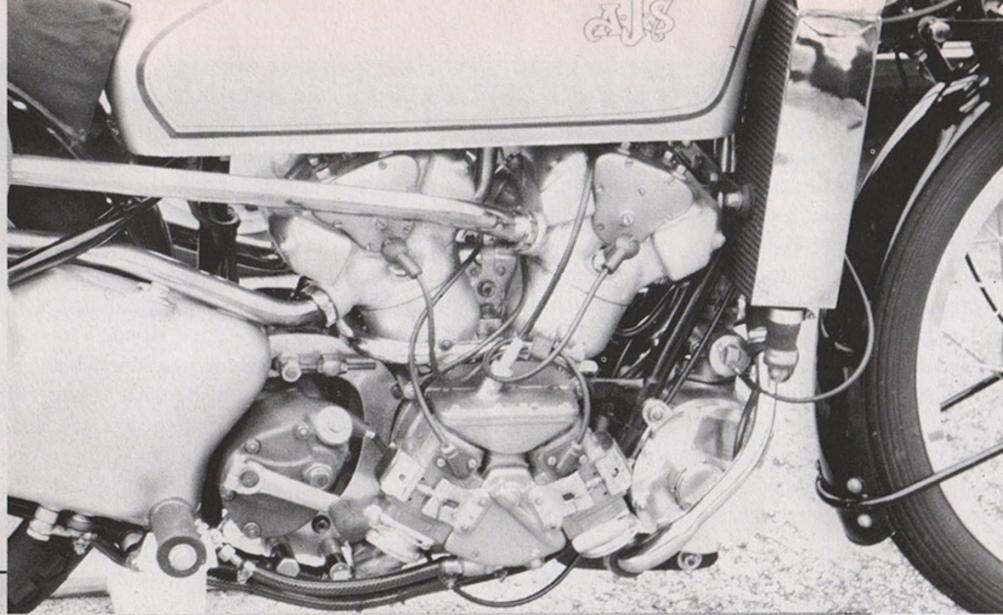
Sogar eine der berühmten 500er MV-Agustas war



Die Gilera Saturno von Traber/Schweiz (1936) vor der 250er DKW SS (mit Ladepumpe) von Dr. Hoefken.

# Salzburger Nocke(rl)n

# Oldtimer - Grand - Prix auf dem Salzburgring



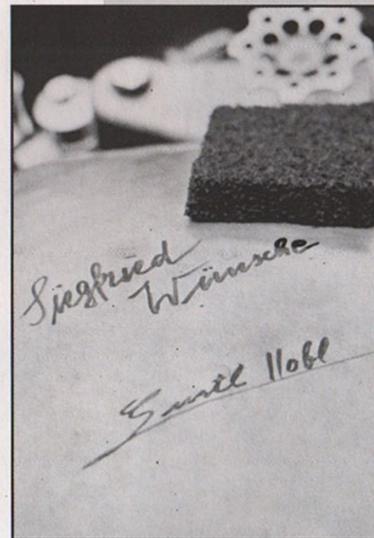
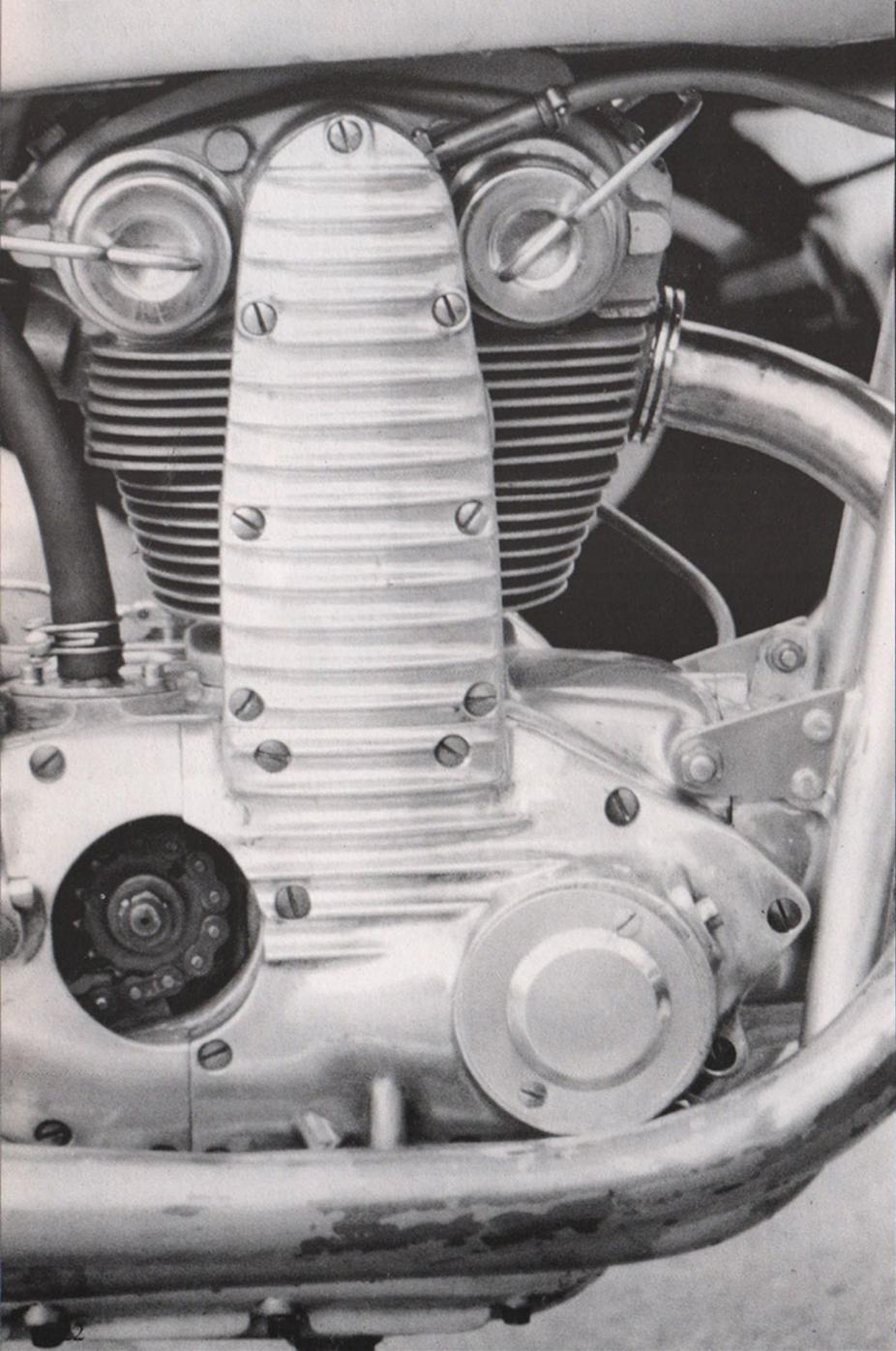
anwesend, daneben ein ehemaliger NSU-Zweizylinder-Werksmotor in einem Fahrwerk made in Great Britain.

Die Guzzisti waren zahlreich vertreten, allen voran Arthur Wheeler, der seine 250er Gambalunghino aus den 50er Jahren dabei hatte und mit nunmehr 78 Jahren noch längst nicht ans Aufhören denkt (er hat erst letztes Jahr wieder geheiratet!), sowie neben etlichen Dondolinos zwei wunderschöne Gambalungas, die bei ihrem Erscheinen anfangs der 50er eine Sensation darstellten. Man bedenke: Die Neukonstruktion eines 500er Rennmotors mit nur einem Zylinder, Stoßstangen (!) und noch dazu relativ langem Hub (!!). So etwas konnte sich nur Guzzi leisten.

**Links oben: Sammy Miller brachte die Kompressor-AJS von 1939 mit.**

**Links: Die 125er Mondial konnte mehrmals Weltmeister werden, bis sie von der NSU-Rennfox entthront wurde.**

**Unten: Fahrendes Autogrammheft: Zimmermanns 3-Zylinder DKW.**



Daß es daneben von Nortons, BMWs, Gold Stars, Aer Macchis und Boy Racern nur so wimmelte, war ganz selbstverständlich. Und daß BMW-As und Meier-Nachfolger nach dem Kompressor-Verbot Walter Zeller nicht nur seine BMW-RS mit der berühmten Startnummer 21 dabei hatte, sondern auch noch mit einer Vorkriegs-

Kompressor gegen John Surtees antrat, gab der Sache eine besondere Würze.

Aus den dreißiger Jahren kam eine Menge von ebenso alten wie berühmten Marken. Da gab es ein paar Königswellen-NSUs, die nach dem damaligen NSU-Werksfahrer Tom Bullus benannt waren, jede Menge Rudges aller Baujahre, eine äußerst seltene 350er Motosacoche-Königswelle von 1930 und eine ganze Anzahl heute längst vergessener, einst jedoch berühmter Marken, von denen ich nur die Excelsior „Manxman“ oder die Calthorpe erwähnen will, neben der Cotton-Blackburne, auf welcher Marke der größte Fahrer der Vorkriegszeit, Stanley Woods, seine ersten Erfolge errang.

Sah der Samstag noch trübe und regnerisch aus, so kam am Sonntag dann doch die Sonne etwas heraus, und alle Beteiligten - Fahrer wie Zuschauer - konnten eine herrliche Veranstaltung genießen, die vor allem in der Nachkriegs-Rennklasse mitreißende Duelle bot und zeigte, daß die alten Kämpfer noch nichts verlernt hatten.

Leider muß hier auch der Wermutstropfen erwähnt werden, der in

den Freudenbecher fiel. Im Gegensatz zu den Autos, die den Kurs im Uhrzeigersinn befuhren, wurden die Motorradfahrer links herum auf die Reise geschickt. Und da passierte im Lauf der Nachkriegs-Rennmaschinen ein ernster Zwischenfall: In der Fahrerlager-Schikane verbremste sich anscheinend der deutsche Fahrer Helmut Kilian mit seiner Matchless G 50. Er flog aus der Kurve und krachte gegen die völlig ungeschützte Leitplanke. Weder Strohballen noch alte Reifen waren davor geschichtet - völlig unverständlich, angesichts der sonst hervorragenden Streckensicherung.

Bei den Autos war das kein neuralgischer Punkt, da bei umgekehrter Fahrtrichtung die Leitplanke an der Innenseite der Kurve war. Der Sturz sah sehr schlimm aus, und der Fahrer wurde in die Klinik gebracht. Später jedoch wurde mir versichert, es sei nicht so schlimm gewesen, wie zunächst befürchtet; der Fahrer habe sich lediglich - wenn auch schwere - Prellungen zugezogen. Hoffen wir daher für Helmut Kilian das Beste.



**Prominenz im Pressezelt: Schorsch Meier, die große Vaterfigur des deutschen Motorradrennsports, zwischen Prof. Dr. Kräckowitzer und 50er Weltmeister Hans-Georg Anscheidt (ganz rechts). Ganz links die charmante Gattin von Georg Meier.**

Was wesentlich schwerer wiegt, ist die Gefahr, daß auf Grund dieses Vorfalls wieder irgendwelche mißgünstigen Gegner dieser Veranstaltung Oberwasser bekommen und schlimmstenfalls ein Verbot zumindest für Motorrad-Veranstaltungen erwirken könnten. Es gibt auf diesem Gebiet ja genügend Beispiele für solcherlei Salami-Taktik.

Wollen wir also hoffen, daß uns diese schöne Veranstaltung noch möglichst lange erhalten bleibt, damit auch unsere Kinder noch den Klang der Kompressoren erleben und das Können längst verstorbener Ingenieure bewundern dürfen.

Text und Fotos:  
David Longstroke



**Lauter alte Hasen: Hans Braumandl (Österreich) auf Matchless G 50 mit der Nr. 4 neben Walter Zeller auf BMW RS. Dahinter Karl Schleich (Österreich) auf BSA Gold Star.**

# SUCH & FIND



**Service für Abonnenten:** Kostenlose, private Kleinanzeige per Fax 04 21 / 50 44 48 oder per Karte an den

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

## - AERMACCHI -

SS 350 EZ 74, viele Teile. Tel.: 04355-852.

Suche Aermacchi SX, guter Zustand, Tel.: 07252-86459.

## - AJS -

Modell 18, 500 ccm, Bj. 52, Starrahmen, rest. TÜV, 9.500,- DM, Tel.: 06704-2208.

## - ARDIE -

Suche für Ardie B 252 hint. Kotflügel, Telegabel od. Standrohr und verschiedene Kleinteile, Tel.: 09645533.

Verkaufe Motor für B 251, Kolben fehlt, sonst kpl., KW dreht, 300,- DM, Tel.: 09645-533.

## - AWO -

425 T, 2 x zerlegt, Neut., 1.200,- DM, Tel.: 06136-7256 ab 20.00 h.

AWO-T Rahmen u. Gabel, Getriebe + Motoren, günstig, Tel.: 0421-453445.

Motor 350 ccm, auch Teile gesucht, Tel.: 030-6720465.

Sport u. Tourenrahmen je 100,- DM sowie andere Teile, z.B. Kurbel-

welle überholt, 280,- DM, zu verkaufen, Tel.: 03943-22848 oder 0171-4139978.

Sport u. Tourenrahmen, je 100,- DM, sowie andere Teile, z.B. Kurbelwelle überholt 280,- DM, zu verkaufen, Tel.: 03943-22848 oder 0171-4139978.

Suche Rücklicht für AWO T, auch Nachbau oder ähnliches. Tel.: 09353-2558.

TS, Bj. 56, gt. Orig.-Zust., 100% kpl. u. fahrbereit, aus 1. Hand, org. 27Tkm, zum Restaurieren (Optik), VB 2.300,- DM, Tel.: 02607-1056, ab 17.00 h.

Sonderheft 'MZ'! Auf 32 Seiten interessante Artikel aus der GUMMIKUH und jede Menge Wissenswertes über die Zschopauer Maschinen, inkl. MZ-Stammbaum u. toller Postkarte! DM 7,80 inkl. Versand beim GUMMIKUH-Verlag, FAX 0421/504448 oder per Post: GK-Verlag, Am Deich 57, 28199 Bremen

## - BEKLEIDUNG -

'One size fits all!!' Restposten, Super-Reflexionsgurte aus GB für Moppetfahrer, Stck. 15,- DM, Tel.: 04262-3887, ab 17.00 h.

2 Lederanzüge günstig zu verkaufen, Tel.: 06150-2253.

Lederhose, Erdmann Reiterhose, Gr. 54-56, guter Zustand, 150,- DM, Tel.: 040-871442.

Verkaufe Gore-Tex Stiefel, Dayton Voyager, Gr. 47, da zu klein, 1/1

2 Saison gefahren, guter Zustand, Farbe: Schwarz, Preis: 140,- DM. Tel.: 0041-53-394243. Wachsjacke Gr. 50, 50,- DM, Tel.: 04231-81720.

## - BENELLI -

Benelli Tornado 650. Tel.: 04355-852.

## - BMW -

24 Liter-Tanks-Boxer, a 120,- DM, BMW R 69 S, Hinterradschwinge, geändert für 15/6/7 usw. Achsantrieb, Preis 250,- DM, BMW Fahrzeug-Briefe m. Unfallrahmen, R 65, R 45, R 50/50 u. R 50/5 a 100,- DM. Tel.: 04764-588.

75/5 Rumpfmotor 600,- DM, 75/6 Motor mit Getr. 1.650,- DM, 69 S Räder St. 50,- DM, 75/5 Rahmen, Gabel, Schwinge, 4-Gang-Getriebe, Scheinwerfer mit Tacho. 800 Nicasilzylinder mit Kolben 5 Tkm gelaufen 600,- DM, 1.000 Zylinder 600,- DM. Tel.: 09738-1542.

Biete Auslaßventile für R 75/5 - R 75/7 bis R 80/7, 38 mm Teller. Suche im Tausch Auslaßventile für R 65 mit 50 PS und 36 mm Teller oder R 100 mit 70 PS und 42 mm Teller. Tel.: 030-4448343.

Bing Vergaser B 53 als 1/26/111 und 112 US - gereinigt u. überholt, je 125,- DM, 1/26/70 u. 1/26/9 je 80,- DM, Tel.: 04832-4394.

Su. BMW-Teile 1/5/6, Armaturen, Auspufftüten, Tel.0421-453445

Gespännübersetzung u. Seitenwagen f. 51/3 ges. Tel: 02377-78179.

Hördentank, Sitzbank u. S-Tank abzugeben, Tel.: 0212-208649.

**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

**DAVIDA**  
Der Klassiker  
REIFEN  
BEKLEIDUNG  
HELM E  
Davida Helme mit Lederausstattung ab 228,- DM, GFK-Schale mit Kork, Versch. Lackierungen. Besuchen Sie uns nach tel. Vereinbarung, oder fordern Sie Unterlagen an.  
Konrad Möllering  
☎ 051 27/48 38

**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 · Gewerberg 13 · Tel.: 09127-6223 · Fax: 09127-579015

K 1.100 LT, 92/96, 98 PS, 9.800 km, blau-met., Vollausst. z.B.: ABS, KAT, Radio m Fernbed., heizb. Griffe, lack. Felgen usw., wegen Zeitmangel, VB 20.900,- DM, Tel.: 0421-625902, abends.

PVM-Hinterrad für BMW-Boxer, 3,0 x 18 neu, zu verk., Pr. 300,- DM. Tel.: 04764-588.

R 100 RT, Bj. 82, TÜV 9/95, 50 Tkm, sehr gepflegt, VB 7.500,- DM, Tel.: 05101-2248.

R 25/3, suche Tank, Tel.: 05468-6978, Fax 6357.

R 26/27, verk. vorderen Schwingenträger, prima Zust., neu schwarz lackiert, 190,- DM, Tel.: 05383-1662 u. FAX, öfter probieren.

R 50: Kupplung 180,- DM, Zyl. Köpfe 500,- DM, Ventildeckel 2tlg. 60,- DM, Gabel 300,- DM, Sitzbank (Leder) 150,- DM. Suche für BMW 60/2: Fliehkraftregler, 18' Gespann felgen, 24l Tank, Einzelsitze, abgeflachte Gabel, u. Rücklicht R 51/3, Lastenboot MZ, Motorradmodelle, Motorradkatalog Nr.1, Tel:04321-41634 o. 28117, Grimm.

R 51/3 zum Restaurieren gesucht, ohne TÜV, ohne Brief, auch Teile. Tel.: 0161-1425969, FAX 04221-71231.

R 60/5, orig. 47.000 km, Bj. 73, TÜV 7/96, Auspuffanl., Batterie, Reifen u. vieles mehr, neu, Topzustand, 5.600,- DM, Tel.: 06842-52821.

R 60/7 mit R 75/7 Motor, Bj. 6/77, TÜV 9/95, 76.000 km, neue Reifen VB 5.200,- DM.

R 60/7, EZ 77, viele Neuteile, Lack, Kolben, Batterie, Auspuff, Reifen, sehr gepflegt, 5.500,- DM, Tel.: 05128-5434.

R 69/S Eigenbau-Crosser 2.500,- DM, R 69/S Zyl. geh. 73,5, 250,- DM/ Paar, R 27 V-Schwinge 300,- DM, R 51/3 Lima 350,- DM, R 51/3 Motor 1.300,- DM, Tel.: 04793-1733, nach 16.00 h.

R 75/5, Tele-Gabel mit Rad, Schutzblech und Lampe zu verkaufen, Tel.: 06854-355.

R 75/7, Bj. 77, TÜV 9/95, 76.000 km, neue Reifen, VB 4.950,- DM, Tel.: 02241-44270.

R 90/6, daytonarot, 65Tkm, Zustand 2, v. Verschleißteile neu. Läuft schön und zuverlässig. VB 7.750,- DM, BMW-Koffer 35 l optional. Tel.: 06171-57784, abends (AB).

Suche 38er-Hoske-Rohre mit Gutachten aus den 70igern (Kopie), auch getrennt anbieten. Tel.: 05865-1357 nach 19.00 h.

Suche BMW R 100RS bis Bj. 1982, Zustand egal, auch Unfall, mit oder ohne Brief, nur billig, da Rahmen vorhanden. Tel.: 08331-81631, ab 17.00 Uhr.

Suche BMW Vorkriegsmotorrad, Tel.: 05363-1205.

Suche R 75/5/6/7 Rahmen, evt. mit Gabel und Schwinge, Tel.: 0231-212387.

Suche: Original-Seitenständer und Bordwerkzeugsatz für BMW R 27, Tel.: 0511-405071, Meier.

Tausche linken Zylinderkopf R 69/ S gegen rechten und BMW R25/2 Tank gegen 2S/3 Tank. Tel.: 02366-41068.

Verkaufe BMW R 75/6, Bj. 74, Monza-blau, 85.000 km, sehr guter Originalzustand, Kofferh., Sturzbl., Voltm.Uhr, Doppel-Scheibenbr., Rahmen- u. Motornr ident. 7.000,- DM, Tel.: 08441-9965.

Verkaufe für R 50 - R 69 V 2 A - Auspuffanlage, neu, kpl., 700,- DM, Tel.: 04207-801506.

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

Verk. Teile von R 100 CS, Bj. 83, z.B. Motorteile, Getriebe, Kardan etc. günstig. Tel: 07562-8032 o. 2474

Verkaufe: BMW R 51/3 Telegabel ohne Lampenhalt. Oldt. GOGGO-Coupe, TS 250, TÜV 5/96, top Zustand, Steib S 500, original, guter Zustand, Tel.: 04203-1402, ab 18.00

Zweizylinder im Tausch gegen Gogomobil-Coupe, Bj. 58, TÜV 96, gesucht. Tel.: 02571-6922.

## - BSA -

A 7, 500 ccm, Bj. 54, rest. 27/32 PS, 8.000,- DM, Tel.: 06704-2208.

B 31, 350 ccm, Bj. 54, rest. 17 PS, Motor 0 km, 5.500,- DM, Tel.: 06704-2208.

Suche gebr. Tank für B 25 SS oder B 50 Victor und 4-Federkupplung für A 10. Tel.: 06502-6878, ab 18.00 Uhr.

## - DKW -

RT 125 W, Bj. 1951, TÜV 10/96, 2.000,- DM, RT 125-Teile (Motor-Blech) 500,- DM, RT 125/2 aH, Rahmen, Gabel 150,- DM, Tel.: 05551-7245.

DKW RT 250/H, Bj. 54, kpl. unrest., Originalzustand 1.800,- DM, Tel.: 040-7645584.

RT 125: Zylinder 52er, Bohrung 60,- DM, Zyl.-Kopf 20,- DM, Kupplung/Kicksegment/Reparaturanleitung ab 10,- DM, Hinterrad Halbnabe 50,- DM, Preisliste gegen Porto. R.Henke, 25917 Leck, Birkestr. 28.

RT 175/S, suche Schutzbleche, Vergaserverkleidung, Packtaschen, BW-Maschine, tausche auch! Bitte alles anbieten (gerissen, verbeult..). Tel.: 05551-7245.

Suche gute, fahrbereite RT 125 mit Trapezgabel, Solms, Charlotten 17, 42105 Wuppertal.

Verkaufe DKW Luxus Spezial 200, Bj. 30, restaur. und fahrbereit, VHB. DKW RT 125/2, Bj. 54, Rennmaschine, letzter Einsatz 58, Tel.: 0471-305467, ab 18.00 Uhr.

Verkaufe Kotflügel vorn für RT 175 und für RT 250/2 und für RT 125/W, Tel.: 09467-314, abends.

## - DNEPR -

Dnepr 11, Exportmodell, kein Inlandsmurks, 200 km, TÜV 3/96, KAT, deutsch. Handbuch, Werkzeug, techn. und opt. topfit, 5.900,- DM, Tel: 0711-332061. Leute bitte anrufen, sonst kündigt er sein Abo!

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

M 11, Exportqualität, kien Inlandsmurks, Kat, 2 Schwinsättel, 300 Km probegefahren, TÜV 3/96, dtsh. Handbuch, 5.900,- DM, Tel.: 0711-332061.

MT 11 Gespann, neu, Rückwertsgang, Beinschilder, einzelne Sättel,

fahrbereit, 0 KM, VB 2.200,- DM, Tel.: 04141-66106, ab 19.00 h.

MT 11 in Teilen, kpl. Motorrad, Bj. 93, Motor, Getriebe, Achsantrieb neu, einzelne Sättel, alles VS, Tel.: 04141-66106.

## - DUCATI -

Suche 450 1 Zyl. Motor auch defekt. Verk. außerdem jede Menge 1 Zyl. Teile. T: 07524-3595, ab 18.00

## - DÜRKOPP -

Hinterrad und Tank mit Werkzeugkasten zu verk. Tel.: 06831-88755.

## - EXPRESS -

Suche Reparaturanl. für ILO 125 ccm, Farbfotos von Express Radex 125. Gibt es einen Express-Club in Deutschland? A. Behrendt, Tel.: 0711-5782489.

## - GESPANN -

BMW K 1, EML-Speedline II, Bj. 93, 15.000 km, 98 PS, Autoreifen, 30 l Zusatztank, Beiwegenspiegel, Zusatzinstrumente, Farbe: rot, Topzustand, VB 42.499,- DM, Tel.: 0221-5801498.

ETZ 250 u. Lastenbeiwagen, Bj. 87, TÜV 5/96, dazu unrest. Personenbeiwagen, Neureifen, 14.000 km, kpl. 2.450,- DM, Tel.: 02151-733696, Di.-Fr. 10.00-18.00 h.

Gespännzubehör u. Seitenwagen für BMW R 51/3 gesucht, Tel.: 02377-78179

M 72 Gespann, Bj. 52, Blankobrief, Neulack, olivgrün, Motor u. Getriebe mit Neut. rest. 4.800,- DM, techn. Unterlagen, muß noch zusammengebaut werden 7.000,- VB, Tel.: 040-5511086.

M 72 Gespann, Bj. 57, mit vielen Neuteilen (Getriebe, Regler, Vergaser) voll fahrbereit mit Papieren, tausche gegen MZ ETZ 250 oder 251 Gespann. Tel.: 05051-2851

MZ ES 250/2 Gespann mit kpl. überholtem 5-Gang-Motor. Kurbelwelle, Kolben u. alle Lager neu. Auch sonst sehr schön, VB 2.500,- DM, Tel.: 0531-347933.

MZ-Gespann ES 250/1, Bj. 64, TÜV 11/95, zugelassen, läuft wie verückt, 1.750,- DM, T: 030-7529822

WAX-COTTON  
ANZÜGE GIBT ES VIELE

ABER NUR EINEN

**Barbour**

SIE SOLLTEN  
IHN  
„erfahren“

Info von: IMPORT + GROSSHANDEL  
Gerald Brabetz

Falkensteiner Weg 8 · 65719 Hofheim  
Tel. 061 92/64 44 · Fax 061 92/267 75

Suche günstig Dnepr MT 16 mit Brief, (u. TÜV), Unterlagen, Schnittmodell, Wankelmotor, Bruse, H.-Marchwitz-Str. 38, 14806 Belzig/Mark.

Suche günstig Dnepr oder Ural mit RW-Gang, SW-Antrieb, mögl. m. Brief (u. TÜV), Unterlagen, Wankel-Schnittmod., V. Bruse, Marchwitz-Str. 38, 14806 Belzig.

Su. Motor IMZ Ural, 650 ccm, 33 PS, auch defekt, Tel.: 05831-1546.

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

XS 650 Carrell TR 500, 15', Schwinge, Fettkasten, gr. Tank, EML Bremsanl. etc., VB 9.700,- DM, Tel.: 06502-20505, ab 20.00 h.

#### - GILERA -

150 Strada EZ 6/75 TÜV 9/95, 23.000 km, viele Neuteile, techn. und opt. gut, zu verkaufen, VB 2.200,- DM, Tel.: 02301-7896.

#### - HARLEY-DAVIDSON -

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

#### - HEINKEL -

Verkaufe Heinkel 103 AO, TÜV 10/95, VB 4.300,- DM, Tel.: 0471-305467.

Verkaufe Heinkel Tourist 103 A 2 u. div. Ersatzteile. Zustand 3, VB 2.900,- DM, Tel.: 0491-66653.

#### - HERCULES -

Suche Ersatzteilliste für K 125 T ab Bj. 72 sowie Bedienungsanleitung. Peters, Tel.: 04322-3927.

Suche ET für Hercules 313 bis 322 (150-250 ccm), Tel.: 09467-314, abends.

Suche Teile für K 105 Bj. 69, betr. Anleitung, re. Seitendeckel, Luftf. Kasten, Ritzel, Briefkopie oder ganze Maschien. Tel.: 07732-10790.

Verk. nachgefertigte Tankembleme für Hercules 212, 3-Reihe, K 175, K 100 etc., 24.80 DM. Norbert Neder, Reuther Str. 15, 8550 Forchheim, Tel.: 09191/94315 ab 20 Uhr

#### - HONDA -

Service und Reparatur für klassische Honda + Yamaha CB 125-900 und XS 250-1100  
Andere Maschinen auf Anfrage!  
Fa. Claus Schultz, Welle 18 (B6), 27612 Loxstedt,  
Telefon 0 47 44 / 5060

900 Bold'Or, total neu aufgebaut, Motor überholt, Moto Italia Fußrasten, Bimota 4in2, Gimbel V. Verklg., Eckard Bremsscheiben usw., 1 Vorbesitzer, Preis VB 3.500,- DM, Tel.: 04764-588.

Bold'Or, 750 RC 04 und 900 RC 01 Teile zu verkaufen, Tel.: 03943-22848 oder 0171-4139978.

CB 250 N, TÜV 5/95, 17 PS, Zustand 1 A, Tel.: 0209-209157, Gel-senkirchen.

CB 400 Four, Bj. 75, TÜV 8/96, guter Zust. 2.800,- DM, Honda CB 450 K 5, Bj. 72, Chrom top, guter Originalzustand, 2.800,- DM, Tel.: 06842-52821.

CB 550, Bj. 74, seit 88 abgemeldet, g. Zustand, Ventil abgerissen, eingetr. H-Lenker, FP 1.000,- DM, T: 05921-75599. P.S. Habe außerdem n. Kisten m. alten dtsh. Teilen

CB 750, F 2, Bj. 78, TÜV 6/96, 4 in 1 Auspuff, Batt. Reifen vo/hi und Stummel nue mit TÜV. Opt. 2 techn. 3-, VB 3.200,- DM oder tausche gegen Enduro XL 250, 500, 600, SR 500 - XT 250, 500 mit TÜV. Tel.: 02234-31947 ab 20.00 h.

CB 92, CS 90 oder S 90 in jedem Zustand, sowie Ersatzteile, Entfernungen sind kein Problem, Tel.: 09545-4746, evtl. Anrufbeantworter.

CX 500, 1 x rot, 82.000 km, Koffer, Uhr, guter Zust. 2.000,- DM, 1 x schwarz, 106 Tkm. Gepäckträger, guter ustand, VB 1.500,- DM, zusammen 3.200,- DM, bei beiden dt. Brief vorhanden! Tel.: 0041-53-394243.

Für Honda CB 750 F 1: Sturzbügel, 70,- DM, Schalldämpfer für 4in1, chrommäßig, 50,- DM, Tel.: 04133-6556.

GL 1.000 K 1, 5.000,- DM, CB 550 K, 2.500,- DM, Tel.: 02634-1272.

Kleinkrafträder SS 50 ohne Brief und Dax mit Brief zum Restaurieren, VB zusammen 1.200,- DM oder

Tausch gegen NSU-Fox-Teile, Tel.: 091791775.

Rahmen mit Brief für CB 750 F 1, 300,- DM, zu verkaufen, Tel.: 03943-22848 oder 0171-4139978.

Suche für Honda 400 Four, kpl., 2. Scheibenbremse, ungelocht, Tel.: 07252-86459.

Suche Motor und andere Teile für CBX 650E, dito Handbuch, RA usw., Tel.: 0211-285112.

Suche/Tausche versch. CB 72/77 u. C 77-Teile, su. kpl. Fahrwerk ohne od. mit defektem Motor. Tel.: 07903-518.

Teile für CB 750 F1, F2 u. K-Modelle, Knobelbecher, Gr. 39, alles VB, 2 Fliehkraftverst. für CBX 1000 Tel.: 02676-1240 nur an Woenden.

Teile für CB 750 K u. F - Modelle günstig, nur an Wochenenden, suche Prospekte für alte Four's, Tel.: 02676-1240.

Vergaserbatterie CB 750 KO, 350,- DM, Tank orig. K 7 Lack, 200,- DM, Tel.: 06150-2851.

Verkaufe CB 250 G, Bj. 75, 34 Tkm, 07/96 TÜV, neuer Kettenkid, neue Lima, diverse Ersatzteile, läuft Super, ideal für Anfänger, VB 1.500,- DM, Tel.: 05137-50818, ab 19.00

Verkaufe f. GL 1100 2 Nockenwellen, 1 Zylinderkopfdeckel, Auspuffanlage, Edelstahl (auch für GL 1000), Tel.: 031-8791580, Schweiz.

Verkaufe Honda CB 750 Four, orig. kpl. überholt, weinrot, Mat. Kosten über 6.500,- DM, Ersatzteile u. Extras soeben eingef., TÜV 5/96, FP 5.200,- DM, Tel.: 043-698596, 040-3900087.

Verkaufe Honda CJ 360 T, Rarität, Bj. 72, 27/34 PS, schöner Zustand, veredelt. An Sammler oder ernsthaft Interessierte, VB 3.000,- DM, Tel.: 0421-891012, Felix.

Verkaufe Honda CS 500, Bj. 81, engl. Modell, metallic-grün, schwarz neu lack., neue Bereif., 27/50 PS, TÜV neu, guter Zustand, VH 3.200,- DM, Tel.: 0421-891012.

Verkaufe Honda CS 500, Bj. 81, engl. Modell, metallic-grün, schwarz neu lack., neue Bereif., 27/50 PS, TÜV neu, guter Zustand, VH 3.200,- DM, Tel.: 0421-891012.

Verkaufe Kettencast für CB 500 T / CB 450 K, ist kpl. u. neuwertig, Preis VS, Tel.: 06106-75493.

Verkaufe Kettencast für CB 500 T / CB 450 K, ist kpl. u. neuwertig, Preis VS, Tel.: 06106-75493.

#### - HOREX -

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

Resi 350 ccm, Bj. 56, I. Hand, Motor überholt, Tel.: 00421-583952

Suche Horex Gagina Motor 350 oder 400 ccm, Tel.: 040-7153187.

#### - JAWA -

Ende 50er u. 60er Jahre, auch Teile und Literatur gesucht. Bitte keine Mondpreise. Tel.: 06202-71830, abends, FAX: 06202-780161.

#### - KAWASAKI -

**Z 1, Z 900, Z 1000**  
Motorräder, neue und gebrauchte Teile  
Kostenlose Liste anfordern bei  
**ROLAND LENDEN**  
Prauheimer Landstraße 72  
60488 Frankfurt - Fax 069/763155  
Telefon 069/70 08 08 oder 76 66 31

GP 2500 S, Bj. 91, 19.000 km, blau-weiß, scheckheftgepflegt, Preis 5.800,- DM, Tel.: 0441-66885, Fax 62355.

Nur Kettensatz (2 Ritzel u. Kette) für GPZ 500, NP 219,- DM für FP 80,- DM, wegen Fehlkauf, Tel.: 02607-1056, ab 17.00 h.

Suche Zylinderkopf mit Ventilen für LTD 440 A Kawasaki, Bj. 1980, oder ganzen Motor für 440 LTD. Tel.: 02872-7220, ab 20.00 h.

Verkaufe Z 1 A, Baujahr 74, TÜV 5/95, grünmetallic, 4 in 4 neuwertig, Doppelscheibe, VA-Gepäckträger, 49.000 mls, 27/81 PS, VB 9.500,- DM, Tel.: 04851-3044, ab 17.00 h.

Z 650 D - Teile - kpl. Motor 37.000 km für 1.800,- DM, sowie Blinker-Lenkerarmaturen-Elektrik u. Bremsenteile zu verkaufen. Tel.: 03943-22848 oder 0171-4139978.

Z 650 D-Teile-kpl. Motor, 37.000 km für 1.800,- DM, sowie Blinker-Lenkerarmaturen-Elektrik und Bremsenteile zu verkaufen. Tel.: 03943-22848 oder 0171-4139978.

#### - KREIDLER -

Florett, Bj. 62, Original, Farbe: Rot, läuft tip-top, 990,- DM, Tel.: 0421-583952.

Verkaufe Zyl. u. Kolben, fabrikanneu, für Gebläsekühlung 100,- DM, Tel.: 05202-3308.

#### - KTM -

GT 125 RS Straßenmotorrad i. Teilen m. Ceviani-Gabel, Bj. 75, Pr. VB 650,- DM, Tel.: 04764-588.

#### - LAVERDA -

750 Rahmen, 1 x Hinterrad m. Boran-Flge, 1 x Tank, 1 x Schwinge, kpl. Armaturen, Fußrasten usw., Preis VB 650,- DM, Tel.: 04764-588.

Biete Laverda - 1.000 Teile, z.B. Lenker 5-fachverstellbar, ND-LIMA, Kleinteile, Tel.: 040-7124203, ab 18.00 h.

#### - LITERATUR -

Jegliche Literatur für 1 + 2 Zyl. Ducs in Kopieform, auch Prospekte (Farbe). Tel.: 07524-3595 ab 18.00 h.

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

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

Verk. Motorrad Edition Ordner I-7 auf Wunsch mit Übernahme gegen Gebot, Tel.: 06725-2656 oder 1686.

Verkaufe oder tausche 'Motorrad' Hefte '77-91, suche Heft 20, 21/91 u. Jahrgang 92, 93, sowie Mo 11/79. Tel.: 04851-3044, ab 17.00 h.

#### - MAICO -

Das Medium für alle MAICO-Fahrer  
**MAICO Letters**  
Kostenloses Probeexemplar ?  
Postkarte an:  
SYNOVA-Marketing  
Unterbüschhof 69  
42799 Leichlingen

M 250, rest. zuverläss., feuerrotes Prachtstück, TÜV 05/95, Belege über E-Teile für ca. 2.000,- DM, vorhanden, VB 1.600,- DM, Tel.: 04231-81720.

MD 250, Bj. 76, mit Brief, zum Restaurieren od. als Teileträger, 500,- DM, Tel.: 02133-90348.

Suche Auspuffanlage für Maico Blizzard S 1, Bj. 1956, kpl., in guter Chromqualität oder Edelstahl. Tel.: 02732-228851, Blöcher.

Suche für M 250 SI, Bj. 55, gebrauchte o. neuwertige Auspuffanlage und die Rahmenverkleidungen, Tel.: 09644-1434, Ficker.

#### - MATCHLESS -

G 3 L, 350 ccm, Baujahr '51, Starrahmen, sehr guter Originalzustand, Nachweis alle 4 Vorbesitzer seit 1951, TÜV, 6.500,- DM, T: 06704-2208.

Suche Unterlagen über Matchless G 80, Bj. 1964, 500 ccm, Nortonbremse u. Gabel, techn. Daten u. Reparatur-Anleitung, Fahrgest.-Nr. A 86652, Motor G 80, 134583, Tel.: 0202-663324.

**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

#### MOTORRÄDER • MOTORROLLER • MOPEDS UND IHRE INSTANDHALTUNG



Endlich wieder da!  
**TRZEBIATOWSKY**  
Seit 2 Jahrzehnten von allen Motorrad- und Oldtimerfans gesucht!  
Dieser **originalgetreue** Reprint von 1955, mit neuester Technik in bester Qualität reproduziert, stellt auf über **1000 Seiten mit 1618 Abbildungen**, mit mehrfarbigen Tafeln, Tabellen und Daten, das wohl umfangreichste und versierteste Werk dar, welches je über motorisierte Zweiräder veröffentlicht wurde.  
Sichern Sie sich noch heute Ihr Exemplar der limitierten Auflage, für nur **128,- DM**, zzgl. 7,- DM Versandkosten.  
Bestell-Tel. 0 52 22 / 92 75-0  
(8-20.00Uhr) Fax 92 75-50

**WK-VERLAG**  
Lagesche Str. 105 • D-32108 Bad Salzuflen

#### - MOTO GUZZI -

Lafronconi Auspuffanlage schwarz, 38 mm, Preis 250,- DM und 1-

Mannhöcker für Moto Guzzi, Preis 150. Tel.: 04764-588.

Moto Guzzi V 7 Teile zu verk.: 4-Gang-Getr. in T., Gabel o. Brücken, Lafronconi, zusammen 900,- DM od. einzeln. Tel.: 0651-140804, Dietmar.

Nuovo Falcone militare rot, sehr guter Zustand, viele Neuteile, angemeldet, Festpreis 5.800,- DM, Tel.: 02151-561773 nach 18.00 h.

SP 1.000, 9/79, 11/94, 82 Tkm, VB 4.000,- DM (Tausch?), Tel.: 06532-1677, abends.

V 35/V 50 - Teile: Monza-Rahmen m. Brief, Monza-Tank und Sitzbank, V 35 II-Sitzbank, V 35 I-Köpfe, Gabelfedern, Kupplung Rep. Satz Kreuzgelenke V 35 I/V 50I, 24er-Vergaser und anderen Klein-kram, günstig, alles VS, Tel.: 05026-8999.

Verkaufe Nuovo Falcone EZ 7/75, Originalzustand (u.a. dunkelblau, Packtaschen), TÜV 7/96, ca. 20.000 km Motor überholt, div. Ersatzteile, VB 6.600,- DM, Tel.: 030-8816241, FAX.

#### - MV AGUSTA -

'One size fits all!' Restposten, Super-Reflexionsgurte aus GB für

# 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: .....

Straße: .....

PLZ, Ort: .....

Datum + Unterschrift: .....

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

Moppetfahrer, Stck. 15,- DM, Tel.: 04262-3887, ab 17.00 h.

**- MZ -**

**MZ-TREFF - INFO**  
Ersatzteile für alle MZ-Modelle

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

**kostenlos Preisliste anfordern!**  
**Probefahren mit MZ 500 R**  
MZ-TREFF Inh. Rainer Blaschke  
Trierer Str. 15 / Postfach 17  
54518 Osann-Monzel  
Tel.: 06535/210 oder Fax: 1364

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

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

1 Paar Federbeine nur wenig gefahren, neueste Ausführung für MZ 250/251/500, 80,-DM, Tel.: 06074-25538, abends.

17 PS Rück/22 M Rüstsatz für TS/TS-1 250 ER, incl. Kopie für TÜV-Vorführung. Tel.: 05121-57128 (PS).

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

BK 350 Gespann, Bj. 56, unrest., 90% kpl., Motor dreht, Getr. o.k., muß kpl. rest. werden, FP 1.500,-DM, Tel.: 02607-1056, ab 17.00 h.

Country 500 Rotax 34 PS, 10.000 km, Langstrecke, Kofferträger Hepko u. Becker, Sturzbügel, Erstzulassung 03/94, 7.200,-DM, Tel.: 05282-8642.

ETZ 301, Bj. 92, wie neu, 3.100,-DM, ES 250/1, Bj. 64, m. BW (-

Elastic, z.Form), 1.800,- DM, RT 125, u. Touren AWO, n. kpl., je 400,- DM, Tel.: 06621-73363.

Motor, ETZ 250 mit Frischöl-dosierung, günstig zu kaufen gesucht, Tel.: 030-6720465, Martin.

MZ ES 250/2, Gespann, Lastenboot, Totalaufbau, VA-Schrauben+Krümmer+Speichen, Ersatzteile, Literatur, 17 PS im Brief, Neulack schwarz, 2.500,-DM, oder Tausch gegen Heinkel Roller 103A2 Tourist. Tel.: 04321-41634 oder 28117.

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

Seitenwagen Superelastik, Bj. 90, gut, rostfrei, kpl. VB 750,- DM, Tel.: 07171-44557, Körner.

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

Suche div. Teile für TX 250/1:A.A. Vo.-Rad, Tank, Sitzbank, Gep.-Träger etc., Tel.: 0212-208649.

Suche für ES 250/2 Kurbelwelle und Seitenwagen (Personen oder Lasten ist egal, Zustand auch). Tel.: 02361-88138.

Suche für MZ-Gespann 15 Zoll Hinterrad u. Gabelstabilisator u. 300 ccm Kolben, Zylinder evtl. Tausch gegen ETZ 250, Tel.: 05052-1731.

TS 250, Bj. 74, 17 PS, Reifen, Batt. neu, Blankobrief, 900,- DM, Sitzbank für Schwalbe 60,- DM, ETZ Tanks mit leichten Dellen u. verschiedene Teile. Tel.: 05402-4270

TS 250, Bj. 77, TÜV 9/96, 80.000 km, NVA, jedoch jetzt rot, guter Zustand, Preis 1.250,- DM, Tel.: 02151-733696, Di.-Fr. 10.00-18.00

TS 250, Bj. 80, u. 1 x TS 250 in Teilen zu verkaufen, VB 700,-DM, Tel.: 04764-588.

Umrüstsatz 17 PS, für TS 250-250/1, kpl. incl. Kopie-Gutachten, Pr.

VB, suche für ETZ 250 Sebring-Auspuff mit Krümmer. Tel.: 05121-57128.

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

Verk. MZ ETZ 150 30.000 Km (Motor ca. 8.000 Km), fahrbereit, Vollabnahme fällig, VB 550,- DM u. TS 250/1 Technik gut, Optik 3, VB 500,- DM, viele Teile für MZ neu und gebraucht, günstig. Tel.: 05381-782332.

Verkaufe ETZ 250, schwarz, Bj. 83, TÜV, 4/96, ETZ 251 Verg. u. Ersatzteile (Gabel, Motor), Tel.: 05052-1731.

Verkaufe für RT 125/2 vier Vergaser (BVFNB 20/1) zus. 35,- DM, 2 Sitzbänke für BK 60,- DM, Tel.: 02563-5810.

Verkaufe Lasten-Superelastik-seitenwagen (Alte Form), ES 250/2, Teile, Rahmen mit Brief, ES 250/1, zerl., brauche Platz, alles fast geschenkt! Tel.: 05831-1546.

Verkaufe MZ Skorpion-Tour, 6/94, 4.000 Km, grün, VB 7.850,- DM, Tel.: 0203-330061 (Martin)

Verkaufe Spezialwerkzeugkiste! Für ES 250/1, ES 250/2 und TS Modelle 250,- DM, Tel.: 05831-1546.

**- NORTON -**

Koni-Stoßdämpfer für Commando, neu mit Garantie 295,- DM, pro Paar, auch für andere Brit.-Bikes, Ölfilterpatrone f. Norton 11,- DM pro Stck., Tel.: 06502-6878.

Verkaufe für Commando Fastback V 2 A Schalldämpfer, neu, 430,-DM, Tel.: 04207-801506.

**- NSU -**

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

1 Gepäckbrücke für hinteren Kotflügel, MAX/LUX, sehr gut, schwarz, 100,- DM, Tel.: 06074-25538, abends.

NSU 500, neuwertig, Consul-Ausstellungsstück, TÜV neu, Festpreis 19.500,- DM, Bj. 51, Tel.: 05655-8051.

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

OSL 251, Strassenrennmaschine, FN 500 ccm. Tel.: 07121-42881, ab 18.00 h.

Standard-MAX-Motorgehäuse mit Kühlrippen vorn und Kurbelwelle mit Schlammhüse aus einer der ersten Serien (ca. 1953), VB 140,-DM, Tel.: 06171-57784, abends (AB).

Suche für Supermax, Bj. 59, Bremshebel, Fahrerfußraste rechts, Beifahrerrasten, Kickstarterhebel, Schalthebel. Tel.: 0041-53-394243.

Suche OSL 251 Wehrmachtsausführung, Angebote an Helmut Widmann, Tel.: 07544-3155.

Suche Supermax-Motor ab Bj. 8/1956 (ab Nr. 3 224 000), auch unvollständig oder kpl. Fahrzeug, Tel.: 06171-57784, abends (AB).

Supermax-Motor, 250 ccm, 18 PS, kpl. mit Zündanlage u. Vergaser, VB 1.000,-DM. Tel.: 06432-82753, ab 18.00 h.

Verkaufe 2x Quickly, unrestauriert, je 200,- DM. Tel.: 02366-41068.

**- PANNONIA -**

P 10 Gespann, Neut., 1.500,- DM, Tel.: 06136-7256 ab 20.00 h.

T 5, Bj. 68, 16 PS, fahrbereit m. dtsh. Brief u. allen Gespannschlüssen, Br. u. Ausp. neu, Motor überholt, 1.100,- DM, Tel.: 06826-6473 (siehe Foto gegenüberliegenden Seite !!!).

**- REH -**

Honda - suche Rennmaschinen von 1960-1985 sowie deren Literatur, bitte alles offerieren. Tel.: 0041-41-541860, Zihlmann, CH-6032 Emmen.

**- RIXE -**

R 175 ILO, Bj. 52, bis auf Motor zerlegt, 500,- DM, Tel.: 06150-2851.

**- ROLLER -**

Berlin - Motorteile zu verkaufen. Tel.: 0451-65409, ab 18.00 h.

Neuteile für 'Berlin' - Krümmer für Auspuff 50,- DM, Kickstarterhebel 40,- DM, Dichtung für Motordeckel 10,- DM, Lufthebel 20,- DM, Auspuffmutter 25,- DM, Gummigriff links 15,- DM, Benzinbahn 30,- DM, Gebrauchtteile auf Anfrage. Tel.: 030-4468343.

**- ROYAL ENFIELD -**

Bullet 350, G 2, Bj. 1953, restauriert, Superzustand 1-2, verkauft für 8.000,- DM oder Gebot, Tel.: 02102-50892, Piel.

Verkaufe Royal Enfield Bullet 350 EZ, 1953, Zustand 1-2 und Enfield India Bullet 350 EZ, 1984, besser als neu, Tel.: 02102-50892 od. 0211-653040, Piel.

**- SACHS -**

Meister Sachs 150 ccm, Bj. 54, zum Restaurieren 700,- DM, Tel.: 0407645584.

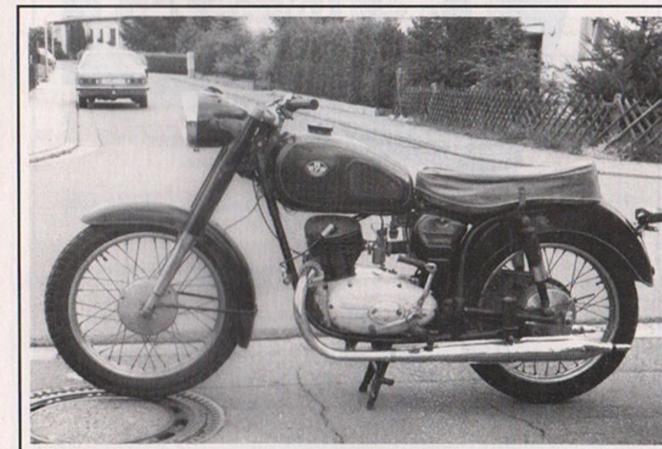
**- SANGLAS -**

1 x 500 S 2, 16.000 km, 1.800,- DM, 1 x 400 E, teilzerlegt, 1.200,- DM, viele E-Teile, Tel.: 05821-43218, abends.

**- SEITENWAGEN -**

DUNA, m. Aluboot, 500,-DM, zum Rest., SW. STEIB TR 500, Vorkriegsmodell, Bj. 1950, rest. m. Zündapp-Rad, 4.200,- DM, Tel.: 06826-6473, FAX.

für Steib LS 200: Trittbrett aus Alu, orig. 40,- DM., Für NSU-Gespann: Metzler Reifen Block C 5 3.50\*19,



Profil 90%, 50,- DM, Tel.: 06171/57784, abends (AB).

Steib S 500 Boot mit Sitz u. neuen Zierleisten 1.800,-DM, Tel.: 09738-1542.

Suche Rücklicht für AWO I und Emblem für Stoye I Seitenwagen, rund. Durchmesser 72 mm in Alu, auch Kunststoffnachbau, Schriftzug 'Stoye', Tel.: 09353-2558.

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

**- SIMSON -**

Mofa-Motor zu verkaufen. Tel.: 0451-65409, ab 18.00 h.

Verkaufe Simson Duo, Bj. 82 nur 8.800 km, 95% fertig, mit Papieren, 1.600,- DM VB, Tel.: 05022-340.

**- SONSTIGES -**

'Das Motorrad', 450 Hefte 1953-85, en bloc 500,- DM, Esso-Gemisch-Zapfsäule, unrest. 750,-DM, Tel.: 08422-1466, FAX: 08422-1866.

1 Satz PVM-5Speichenräder, neuwertig, hint. 3,0x18, vorne 2,15x 18, f. 390,- DM. Motorradanhänger f. 2 Räder, Pr. 400,- DM. Motorradanhänger f.2 Räder mit Aluplatte, nicht ganz fertig, 390,- DM. Doppel-Duplex-Trommelbremse 320 mm Grimeca 300,- DM, BP-Motorrad-Tanksäule, fahrb., zu verk. VB 350,- DM, Tel.: 04764-588.

Bakker Susi GS-1.000, Motor n. 10.000 km, wie neu, kpl. zu verk. (noch keine Zulassung), Pr. VB 3.200,-DM. Knoscher Habschale f. BMW-Boxer, Fußrastenanlage, 1 Mann-Höcker, zus. VB 550,- DM. Fallert, 2-Pers.-Sitzbank f. alle Bo-

**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

xer BMW, Preis 150,- DM. Dellorto Verg.-Batt. 36 mm, f. 4-Zyl.Mot. Pr. VB 550,- DM, Tel.: 04764-588.

Biete Oldtimergepann BK 350 rest., Bj. 57, VB 6.000,- DM, Zündapp DB 234 u. Teilträger VB 5.000,- DM, Jawa Bj. 57, zum Restaurieren VB 900,- DM, Tel.: 05772-7368.

**EDELSTAHLSCHRAUBEN**  
A2 Mutttern 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

**EDELSTAHLSCHRAUBEN**  
Mutttern, 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 38 · Telefax 08502/3227

**Huschke & Wirth GmbH**

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

**POLIEREN WIE PROFIS!**

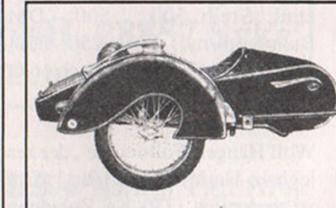
• mühelos mit Ihrer Handbohrmaschine!  
• Metalle - auch Alu  
• Autolack  
• Plexiglas  
Gratisinfo direkt vom Hersteller  
Heinrich Kreeb GmbH & Co  
Postfach 701 G, 73007 Göppingen  
Tel. (07161) 210 99, Fax (07161) 219 20

**ADLER - BMW - DKW - HOREX - NSU TRIUMPH - VICTORIA - ZÜNDAPP**

Wenn Sie eines dieser Motorräder restaurieren, dann finden Sie bei uns vieles, was Sie dazu benötigen.

Fordern Sie unter Angabe Ihres Motorrad-Typs kostenlose Ersatzteillisten an!

**ERSATZTEILE für alle STEIB - Seitenwagen**



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

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

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

## KREMPL ELEKTROTECHNIK

bietet an:

### Vollautomatisches Ladegerät für Bleiakku 12 V

- Zyklische Ladung/Dauerladung
- I/U Kennlinie
- Automa. Abschaltung bei Ladeschluß
- Keine Entladung des Akkus bei Stromausfall
- Schutz gegen Kurzschluß
- Schutz gegen Verpolen
- Geschützt gegen Netzspannungsspitzen
- Garantiert maximale Batterielebensdauer
- Außen mini, Innen maxi
- Preis: 223,- DM

Sie wollen mehr wissen? Dann 1,- DM in Briefmarken an

### KREMPL - Elektrotechnik

Am Anger 5, 87634 Obergünzburg, Tel.: 083 72 / 15 40

Honda CB 250, Auspuff, Motor-  
teile etc. zu verkaufen, Tel.: 05731-  
4592.

Mars-Stella, Bj. 53, 150 ccm, TÜV-  
fähig, Motor 1 a, neue Reifen, VB  
1.100,- DM, Tel.: 06432-82753, ab  
18.00 h.

Mini Mobi, Bj. 1970, Preis 180,-  
DM, Tel.: 02151-733696, Di.-Fr.  
10.00-18.00 h.

MZ TS 250/1 Gespann, Tel.: 04355-  
852.

Suche Magura Alu-Stummel für  
Standrohr Durchmesser 30, 32, 35  
mm, Tel.: 02593-7376.

Suche für Enduro oder GS MJT rot  
AX Motor, Tel.: 05282-8642.

Suche für XS 650: engl. Rücklicht,  
orig. Lit. u. Prospekte, suche für  
KAWA Z 1/900: orig. Lit. u. Pros-  
pekte. Tel.: 02273-69626.

Suche GUMMIKU u. Past Perfekt,  
Nr. 14, auch als Kopie. Tel.: 02355-  
2501.

Suche Hefte 'Das Motorrad' Nr.  
17/75, PS-Nr.: 6/77. H. Steinmann,  
Hansetor 6, 22113 Oststeinbek.

Suche Junak M 10 Teile und Litera-  
tur, Tel.: 0451-601486.

Tausche BSA C 12, Bj. 56, rest.,  
dtsh., Papiere, gegen gut erhaltene  
Emailschilder oder Blechretroautos  
m. Wertausgleich. Tel.: 0651-49699  
oder 84409.

Terrot HST, Bj. 29, 950 ccm, teilr.,  
kpl., zu verkaufen oder Tausch ge-  
gen Steib TR 500 od. Vorkriegs-  
SW oder Zündapp KS 600/750 Teil-  
e, H. Schwarzer, Tel.: 07520-2177,  
abends.

Verkaufe 2 Kawasaki KT 250 Trail,  
Bj. 70 + 72 für 3.000,- DM, zusam-  
men oder auch einzeln für Stück  
2.000,- DM, Tel.: 02302-71999 oder  
02302-14509.

Verkaufe 750 F 1 Tank, Preis: 1  
Kasten Bier, Tel.: 0211-285112.

Verkaufe Rahmen mit Schw., Ga-  
bel, Räder, Tank u. Auspuff für  
HUSQUARNA, ca. Bj. 67/68, Rah-  
men mit Schw. für Benelli, 125 C 2,  
Tel.: 0561-821554.

Verkaufe Rahmen ohne Br. für  
Benelli 125 C 2, dito Ducati 200/  
175, dito MZ TS 250. Tel.: 0561-  
821554.

Verkaufe WHB für CB 250/400 T  
u. Zephyr 750, 'Das Motorrad', 80-  
94 u. versch. MO, PS u. MRS, Hin-  
terrad für Z 650 F, XJ 550, Z 550  
LTD., suche Prosp. u. Lit. für XS  
650, 21/900, Tel.: 02273-69626.

Verkaufe Zündmagnet und Öler für  
Astra Motorrad, Tel.: 05363-1205.

Vorkriegs-Seitenwagen, überholt,  
ähnl. Steib 500, 2.500,- DM,  
Buhnmotorrad, Jawa 250, 650,-  
DM, Tel.: 04793-1733, nach 16.00  
Uhr.

Wolf Hänger 'Follow Me', der zer-  
legbare Harley-Trailer für 1 Krad  
zu verkaufen, 370 Kg Zuladung,  
geringer Platzbedarf, VB 1.000,-  
DM, Tel.: 0210-250892, 0211-  
653040.

### - STEIB -

Biete Richter Kabine für TR 500,  
guter Originalzustand zu verkauf-  
en oder Tausch gegen Kabrio-Ver-  
deck mit Panoramascheibe für S  
250, Tel.: 02266-45097.

Suche für Steib S 250 Richter-Ka-  
bine, auch Teile oder defekt, Tel.:  
05363-1205.

### - SUZUKI -

Biete GT 750 Teile, z.B. Tank,  
Zündspulen, Lima, Anlasser, Ver-  
gaser u.v.m., Tel.: 02324-77970.

FS 850 G Gespann, GS 750 in Teil-  
en, GS 850 in Teilen. Tel.: 04355-  
852.

### - TEILE -

Batterien 6 V 77 AH, neu, trocken  
vorgeladen, orig. Ford Rundpole  
diagonal H 175 x B 215 x L 170, Bj.  
78. Tel.: 0611-507167.

CB 250 K 4 Motor zerlegt, Aus-  
puff, Sitzbank, günstig, Tel.: 05731-  
4592.

Diverse Horex, NSU Max, Adler  
Motorteile zu verkaufen, Tel.: 0421-  
583952.

Smiths Magnetic Drehzahlmesser I  
XRSM, 3003/19, 1x 3003/23, beide  
4: I und Black Face für Stück 100,-  
DM zu verkaufen, beide gut und  
o.k., Tel.: 04328-7140, öfter versu-  
chen.

Suche für BMW R 50 2 Hoske  
Rohre mit Außen-Konus und Ernst  
Hoske Schriftzug für Schutzblech,  
Tel.: 04921-56568.

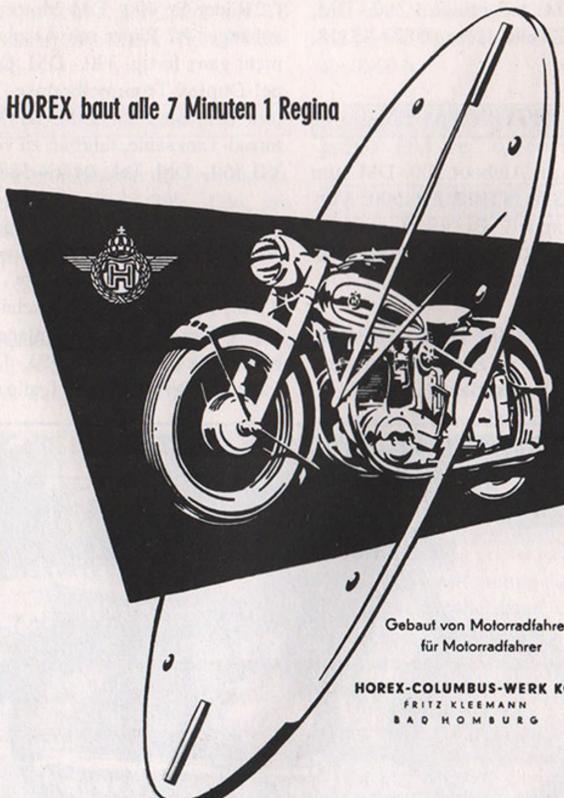
Suche Teile für Z 440: Gabel, In-  
strumente und Reparaturanleitung,  
Tel.: 06421-44931, Anrufbeantwor-  
ter.

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,  
8550 Forchheim, Tel.: 09191/94315  
ab 20.00 Uhr

Wegen Platzmangel: 10 kpl. unfall-  
freie Rahmen von Adler bis Zün-  
dapp an schnell entschlossenen

### - Historische Anzeige -

**HOREX baut alle 7 Minuten 1 Regina**



Gebaut von Motorradfahrern  
für Motorradfahrer

**HOREX-COLUMBUS-WERK KG.**  
FRITZ KLEEMANN  
BAD HOMBURG

Selbstabholer für nur FP 250,- DM  
gesamt, Tel.: 02607-1056, ab 17.00  
h (Nähe Koblenz).

### - TRIUMPH (GB) -

Bonneville, Bj. 79, top Zustand,  
optisch Ende 60er, Motor nach kpl.  
Überholung 7.000 km (mit Bele-  
gen), anschauen lohnt. VB 9.750,-  
DM, Tel.: 04144-7364.

Speed Triple 900, schwarz, o. Zu-  
lassung, 900 km, 16.900,- DM,  
Hockerabd., Dynojet-Kit. Tel.:  
05128-5434.

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

### - VELOREX -

Seitenwagen Typ 562, neuw. Zu-  
stand, mit allem Zubehör, wie Ge-  
päckträger, Stoßfänger, 2 versch.  
Spritzdecken, Cabriofaltdach u.  
Universal Anbausatz, zusammen  
1.100,- DM, Tel.: 09545-4746, evtl.  
Anrufbeantwörter.

### - VESPA -

Roller, Bj. 1946-78 u. Lambretta  
Innocent, ab 125 cc gesucht, Tel.:  
05655-8051.

Suche für 150 GS 3 BA, Werkstatt-  
buch od. Rep.-Buch (natürlich auch  
in Kopie), anfallende Kosten erset-  
ze ich selbstverständlich, Lutz  
Klauder, Rüsternweg 9, 36251 Bad  
Hersfeld.

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

**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

### - VICTORIA -

Ersatzteilkatalog Vicky Luxus mit  
Motor M 51 D und Spezialwerkzeug  
gesucht. Tel.: 07365-1414 oder  
6658.

Zweiräder - Victoria Bergmeister  
m. LS 200 w.w. kpl. rest. Zust. 2  
blau, TÜV 5/95, Preis VB, Victoria  
Bergmeister kpl. zerlegt, Preis VB,  
Tel.: 02857-1043.

### - YAMAHA -

Cup XS-400 v. Verbesserungen wie  
Brembo, BVM, 300 Br. Scheiben,  
gr. Vergaser, 36 Gabel usw. zu 50%

fertig, Preis VB 1.950,- DM. Tel.:  
04764-588.

DT 400, suche Teile bzw. kpl. Krä-  
der. Alles, wirklich alles anbieten.  
Tel.: 05505-1378.

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

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



**XS**  
650 LADEN

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

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

**zentrale & versand: h. grammatikopoulos, karl-pfaff.-str.30,  
70597 stuttgart, tel: 0711 / 76 55 723, fax: 0711 / 76 38 01**  
unsere stützpunkthändler: anke & uwe lücht,  
25373 ellerhop/oha 1, beim rasthaus, tel. 04120/1557;  
bike scheune, 32805 horn - bad meinberg, tel: 05233 / 3376

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

**TRIUMPH**

**Exklusiv Händler**  
**Großersatzteillager für Triumph pre 1990**

☆ täglich Expressversand ☆  
☆ Neu- und Gebrauchtmotorräder ☆

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

**BSA Norton Triumph**  
und alle anderen englischen Maschinen  
Kostenlose Gebrauchtmotorenliste  
anfordern

**GLM-Motorräder**

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

RD 250, Bj. 79, 27 PS, TÜV 8/95,  
38 Tkm, Preis VB, Tel.: 0911-  
330038 (N).

RD 250, Bj. 79, TÜV neu, 27 PS,  
Zweizylinder-Zweitakt, luftge-  
kühlt, VB 1.800,- DM, Tel.: 0911-  
330037 (Nbg.)

Restaurierungen  
Ersatzteile  
schnell  
zuverlässig  
seit 1968

**Karl Deibel**  
Zweirad  
GmbH

77978 Schuttertal  
Schwarzwald  
Tel. 07826-326  
Fax 07826-366

**YAMAHA  
Klassiker  
125-750 ccm**

RD 500 Gabel m. 2 Ersatzholme,  
neuwertig, VB 490,- DM, Tel.:  
04764-588.

seltener Twin XS 500, DO HC 4  
Ventiler, Motor zerlegt (kein  
Bruch), Bj. 77, TÜV 5/96, Reifen  
neuwertig, VB 1.500,- DM, Tel.:  
05250-50122.

SR 500 Classik-Umbau, z.B. 20 l  
Alutank, Auspuff kpl. Gabelfed. +  
Konis, Poppelschmierung, verst. O-  
Ringkettens. etc. Neupr. 9.500,-  
DM, VB 4.200,- DM, Tel.: 07022-  
53327.

SR 500, Bj. 84, klass.: Alu-Tank,  
Höcker, Dopp.-Scheibe Marzochi,  
D'ELL'ORTO etc. alles eingetr.,  
Motor überholt, sauschnell, 3.800,-  
DM, Tel.: 02233-595456, tags,  
0221-5995403, abends.

Suche für XS 750 E (74 PS), kpl.  
Motor, auch defekt für kleines Geld.  
Tel.: 06106-75493.

Suche sämtliche 2T-Twins bis Bj.  
73 (L 1, AS 1-3, CS 1-5, DS 3-7,  
MW 1-2, R 1-5, RD 125-350) sowie  
frühe FS 1. Außerdem E.-Teile, Lit,  
Prospekte, Tel.: 02152/80240

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

Verk. für SRS 600 ladeneue Gabel-  
standrohre 500,-DM (Neupreis  
640,- DM). T: 07562-8032 o. 2474.

Verk.f. XS400 Dichtsatz u. Brems-  
backen 40,- DM, gedr. Z-Lenker +  
Gutachten 70,- DM, GS 400 u. 550,  
Restdichtsätze 30,- DM, GSX 1.100  
Teile a. Anfrage, Tel.: 05772-7368.

XS 400 Teile, gesamte Elektrik,  
Armaturen, Räder m. Br.Sch. u.  
Reifen, guter Zust., Pr. 290,- DM.  
Tel.: 04764-588.

Jeden Monat für nur 4,99 DM statt 5,90 DM, also mit ca. 15 % Preisvorteil im Abo. Deshalb gleich anrufen, faxen oder Postkarte schreiben und bestellen!



**Klarer Fall:**  
Die GUMMIKUH per Post!

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

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

XS 500, Motor zerlegt (kpl. u. gereinigt, kein Bruch), Bj. 77, TÜV 96, VB 1.250,- DM, Tel.: 05250-50122.

XS 750, Bj. 78, TÜV 8/96, Originallack, 3-Zyl. Viertakt, VB 2.500,- DM, Tel.: 0911-330037 (Nbg.)

XT 500, Rumpfmotor gesucht, auch defekt oder sämtliche Zündungsteile am Motor, auch im Tausch mit SR 500 Zündung außer Lichtmaschine, Tel.: 0421-625902, abends.

**- ZÜNDAPP -**

2-Gang Combinette, Bj. 57, Typ 423, fahrbereit mit orig. Papieren, angemeldet, zu verkaufen 1.000,- DM, Tel.: 02331-588169.

Biete 'Zündapp-Dienst', Reklameschild, Emallie, weiß mit rotem Punkt, Ecken schlecht, im Tausch gegen KS 100/125 Schlachtfahrz. o. Teile, Tel.: 02171-1055, FAX 1060.

DB 201 zum Aufbau od. Schlachten u. div. Teile z. B. Zubehör-Fußschaltung, K-Welle, Tanks, Gabeln, Räder, K-flügel, Auspufftöpfe, Anruf lohnt. Tel.: 06432-2792.

DB 201, '51, nicht ganz kpl., 750,- DM u. diverse Teile: Kurbelwelle neu gelagert 180,- DM, Gabel 120,- DM, Hi-Rad kpl. 100,- DM, 20 Rahmenteile 40,- DM, Auspufftöpfe kpl. li. u. re. 110,- DM, div. Zündapp-Prospekte u. ETL. Tel.: 06432-7245.

Suche für KM 48 Motor Kettenrad hinten oder Riemenscheibe und Motorbefestigung, suche für Triumph Knirps linke Motorverkleidung. Tel.: 02366-41068.

Suche Zündapp-Stationär-Motor 600 ccm u. Zündapp-Nähmaschinen, Tel.: 08263-717.

**- LAST MINUTE -**

Bekleidung - Lederhose, Erdmann, Reithose, ...Käufer bitte nochmal melden. Tel.: 030-4618340.

Bellstaff Jacke noch org. verpackt, Gr. 48, 220,- DM u. Gr. 46 200,- DM, rot-gelbe engl. Enduro Stiefel, Marke Ahsman, neu, Gr. 41, 60,- DM, St. Schneider, Tel.: 09547-6459.

Berlin Roller, Bj. 59, Pr. VB, Einsparanhänger dazu, VB, Motorrad Jawa 179 und Jawa 150, Bj. 60/61, zus. 700,- DM, 3 Kreidler, Amazone, Bj. 53, Mopeds, Pr. VB, Tel.: 07268-718.

Biete Motorrad-Test '83, Motorrad-Aktuell '79/'80, Oldtimer-Magazin '91, Volvo 120 T Betriebsanweisung, Glas Preisliste '63. Suche Oldtimer-Katalog III, '93. (S. Knittel) Tel.: 05043-2978.

BMW - Suche für 25/3 Tank, für 90/6 Cockpitverkleidung u. Scheibe, Sitzbank. Tel.: 05468-6978.

BMW - verkaufe BMW R 26, Bj. 58, TÜV mit BMW Originalteilen aufwendig rest.. aus Platzmangel

zum Selbstkostenpreis 7.500,- DM, Tel.: 05182-52233 bis 18.00 h, ab 18.30 h Tel.: 05182-4961, Schubi.

BMW R 50/5 u. R 11 zu verkaufen, Tel.: 05655-8051.

BMW R 50: Zylinder Paar 400,- DM, Köpfe Paar 400,- DM, Kurbelwelle 350,- DM, Kupplung 150,-

DM, Vordergabel 300,- DM, BMW R 69 S Kolben gebraucht 30,- DM, suche für BMW R 60/2 Vordergabel (abgeflacht), Flihkraftregler, Einzelsitze, 24 l Tank, Lampen- topf. Tel.: 04321-41634 oder 28117.

BMW-Teile - Bing Vergaser B 53, 1/26/111 u. 112 überholt, je 125,- DM, 1/26/70 u. 1/26/9 je 80,- DM.

**Solange der Vorrat reicht ...**

**Aus den Beständen der Firma VA-Aumann sind noch folgende Edelstahl-Auspuffanlagen in sehr guter Qualität zu günstigen Preisen abzugeben:**

- 1 x Laverda 1.000 Jota komplett mit Krümmer
- 1 x Moto Morini 3 1/2 komplett mit Krümmer
- 1 x BMW R 50 - R 69 komplett mit Krümmer
- 2 x Moto Guzzi V7 (nicht V7-Sport) komplett mit Krümmer
- 1 x Krümmer Laverda 750 GT
- Krümmer BMW /6 und /7 38 u. 40 mm
- 1 Satz Laframconi-Nachbau LeMans I + II mit Krümmer
- Diverse Sammler und Krümmer für Moto Guzzi (große Modelle)
- 1 Satz Schalldämpfer für BSA, Ausführung Typ „Goldstar“

**Die Preise sind allesamt telefonisch zu erfragen bei: Rainer Oeding, Tel.: 04207/801506**

**Der Spezialist für ganz schwierige Fälle**



Mechaniker- Meister  
Hermann Rauh  
Tel. 09 666 - 1486 ab 19 Uhr

BMW: Verkaufte Vollschiwingabel für Solo-Gespann, Typ ? VB. Für / 5 Blinker Kusto in schwarz a 10,- DM, Lenkdämpfer 10,- DM, 1 Satz neuer (OVP) Kegelrollenlenklager 50,- DM, 2 Benzinhähne a 20,- DM, Tel.: 040-6308426, ab 20.00 h.

Dnepr/Gespann MT 11, 33 PS, E 24/94, TÜV 3/96, 2.200 km gel., Motor neu gelagert, Zündl., Westqualität, Beinsch., Scheiben, div. Ersatzteile u. Zubehör u. Handbuch, VB 3.500,- DM, Tel.: 0431-332268, ab 19.00 h.

Heinkel - Tachometerantriebssteile für Tourist, Ritzel 16 Z. 95,- DM, auch andere Marken. Tel.: 08422-1466, FAX: 08422-1866.

Honda CB 500 T, Bj. 75, guter Originalzustand, 2.400,- DM, Tel.: 08431-41214.

Honda CB 750, Four, Mod. F1, Bj. 77, Halbverkleidung, Stummel- lenker/Originallenker, Handbuch, neue Kupplung gibts dazu, 3.400,- DM, auch Tausch geg. Ural o. MZ- Gespann m. Wertausgleich. Tel.: 0441-7775904.

Kreidler - suche Abzieher für Kurbelwellenlager Bo 17. Tel.: 07444-2975.

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

Literatur - verkaufe 'Das Motorrad 50er u. 60er Jahre, FN, Sarolea, Gillet, Brougn, Panther, BSA-Literatur, diverse Prospekte anderer Marken, suche NSU Konsul BTA, ETL, Tel.: 0561-65547.

Literatur zu verkaufen - Motorrad- Kataloge, Jg. 75 und 76, Tel.: 004152-2228290, bis 22.00 Uhr möglich.

Literatur: Suche für Kawasaki Z 44 LTD TWIN, Handbuch/ Rep.Anleitung. Tel.: 07127-3868.

Maico - Zylinder und Kolben für MD 50, fabrikneu, noch verpackt, 90,- DM, Tel.: 05202-3308.

Moto Guzzi Airone 250, gt. Zustand angemeldet, TÜV 1/96, VB 5.200,- DM, Tel.: 0561-315254.

Moto Guzzi Nuovo Falcone EZ 07/ 72, TÜV 04/96, 25 PS, ca. 28 Tkm gel., Beinschilde, Ochsenaugenbl., Orig.Zust., div. Ersatzteile, VB 4.500,- DM. Tel.: 0431-332268.

Motorrad-Katalog von 1973, 1974 u. 1976 gesucht. Außerdem 'Das Motorrad' von 1952, W. Höfig, Tel.: 06249-7428.

MZ - Einzelteile, suche frü ES 250 Doppelport, Bj. 57, vorderes Schutzblech, beide Krämmer, hintere Verkleidung, Zustand egal! Sonderwerkzeug für ES 250, Tel.: 06054-2512.

MZ - suche für ETZ 251 - Gespann 16'-Vorderrad sowie 15'-Hinterrad, (kein Schrott anbieten), Tel.: 02463-6280 v. 20-22 Uhr.

MZ - suche neuen ETZ 301 - Zylinder mit Kolben oder neuen ETZ 301 - Motor, Tel.: 02463-6280 von 20-22 h.

MZ - TS 150, Bj. 1984, incl. Teilträger 400,- DM, Schwalbe Automatik 400,- DM, Tel.: 04422-3684.

MZ ES 250/2, EZ 75, 47.500 km, Hi-Reifen, Batterie neu, TÜV 9/95, Optik mies, einige ET, 400,- DM. Info: Urban, Mühlenstr. 73, 13187 Berlin, rufe zurück.

MZ u. BMW, MZES 250/2, Lastengespann, Totalaufbau, VA Schrauben u. Krümmer u. Speichen, E-Teile, Literatur, alles original, 17 PS umgerüstet, 2.500,- DM od.

Tausch gegen Heinkel Tourist 103 A 2. Tel.: 04321-41634 od. 28117.

Norton - verkaufe Krümmer, neu noch verpackt, für Norton Dominator 650, 130,- DM, Tel.: 05065-580, ab 18.30, Michael.

SBL-Rückleuchten (Nachbau) 30,- DM, Kupplungslamellen alle DKW ab 7,- DM, Bowdenzüge nach Muster Stck. 5,- DM, Dichtungen etc., Liste mit Preis gegen Porto. R. Henke, Birkstr. 28, 25917 Leck.

Seitenwagen - suche sehr leichten SW, z.B. Steib, Stolz o. a. unrest., Harm Funk, Niebuhrstr. 1, 21785 Neuhaus/Oste.

Suche 'Der Scheinwerfer', Betriebszeitung vom VEB MZ Zschopau, auch leihweise oder als Kopie. Tel.: 06249-7428.

Suche 'Quick' unrest., Bj. 49-54, auch alle Teile dazu, Zustand egal. Harm Funk, Niebuhrstr. 1, 21785 Neuhaus/Oste.

Suche BMW R 100 RS bis Bj. 1982, Zustand egal, auch Unfall, mit oder ohne Brief nur billig, da Rahmen vorhanden, Tel.: 08331-81631, ab 17.00 h.

Suche f. 750 ccm V-Jap, Bj. 1913: 1 Vergaser Marke Amag-Multiplite-Jet-Type, für FN M 90 od. Sahara: Tacho u. od. Zeituhr, Tankkissen u. Kleint., für NSU 501 T, Bj. 27: Vergaser, Vord.- u. Hinterrad kpl., Hauptständer u. Kleint.. Tel.: 02607-6065, Thomas o. Mischael.

Suche für BK 350 (3-Punktanschluß) Wünschseitenwagen in vernünftigen Zustand. BK-Teile wären auch nicht schlecht. Tel.: 030-7425361 ab 18.00 h., Petra verlangen.

Suche für DKW RT 350 S, Bj. 58: Kettenkasten, f. Lohmann Diesel:

**Sonderangebote**

**Lagerräumung für Teile von 1970 bis 1985**

**SUZUKI**

- einige Restteile von GT-Modellen (380 - 550), z.B. Vergaser, Instrumente, Schaltereinheiten, diverse Getriebeteile, Ölpumpen, usw. Ständer, verschiedene Blechteile (KEINE ORIGINALTEILE)  
- diverse Teile GSX 550 (auch Lackteile) Schwingen, Zentralfederbein, Räder, Gabel, Brems- teile, Bremsscheiben, usw...

**KAWASAKI**

- nur noch ein paar Teile für GPZ 750 UT, GT 550, Z 550, z.B. Kardan mit Schwinge GT 550, Vergaser, Batterien, Bremsanlagen, Gabeln, Räder (KEINE ORIGINALTEILE)

**HONDA**

- überwiegend Teile aus den Jahren '75 bis '85, alle möglichen Modelle (z.B. CB 4400 N, CB 500 Four, GL 1000 - KEINE ORIGINALTEILE) wie Gabeln, Räder, Bremsanlagenteile, Regler, Anlasser, Batteriekästen, Gleichrichter, Tachos, Drehzahlmesser, Gabelbrücken, Gabelholme, Lichtmaschinen, Schwingen, diverse Sitzbänke, Schaltereinheiten, usw.  
- z.B. Schwinge mit Kardan GL 1000, Hinterrad GL 1000 (Speiche), usw.  
- von den Four-Modellen sind nur noch Restbestände da, aber sehr viele Motor- und Getriebeteile.

**YAMAHA**

- Restposten für überwiegend Modelle der XS Baureihe ... wenig XS 650 ... keine XS 500 - dazu noch Teile für FJ 1200 und XS 600  
- KEINE SR Teile mehr

**!!! SOLANGE VORRAT REICHT !!!**

**Motorräder Ersatzteile Michael Dietze 58256 Ennepetal Kölner Straße 191-205 Tel.: 02333/87020 Fax: 02333/87721**

org. Tank, für BMW /5: Lampe, kpl. od. Teile u. Behör.-Tank (Topzust.) sowie eine BMW/5 m. Unfall- Motor- od. sonstigen Schäden (Gammel usw.). Zahle wirklich gut od. habe Tauschmat. Tel.: 02607-6065, Thomas od. Mischael.

Suche für Hercules K 125 S Bedienungs- oder Reparaturanleitung, auch Kopien, danke. Tel.: 0511-2107999.

Suche für Moto Guzzi V 7 Spezialsitzbank, Kardan, SW-Anschlüsse, Teile aller Art. G. Pausch, 93051 Regensburg, Fikentscherstr. 9.

Suche Kindermotorrad mit u. ohne Seitenwagen, Tel.: 006106-14280. Tel.: 06106-14280.

Suche Orig.-Seitenwagen für DKW RT 250/2 nur guter Zustand u. alle Anbauteile. Tel.: 09561-94559, nach 20.00 h.

Suche Orig.-Seitenwagen für DKW RT 250/2, nur guter Zustand und alle Anbauteile, Tel.: 09561-94559, nach 20.00 h.

Suche preiswertes Gespann (Marke/Alter/Zustand egal, aber kopl.)

oder gespanntaliches Motorrad (s.o.) oder alte BMW (auch in Teilen), Tel.: 0231-212387.

Suche schwarze Lederkombi, Gr. 52-54, Zustand egal, Tel.: 07562-8032.

Suche Tank für 301/351 TS mit Tachoöffnung. Biete Rumpfmotor 301 T. Tel.: 02151-791250.

Suche Teile u. Information über Indian Warrior, Schüttoff 500 ohv, Montgomery 500, FN M 86, Raleigh 500, Bj. 30/31, Caventry Eagle 500 ohv 38/39, Tel.: 0561-65547.

Suche Unterlagen sowie Brief od. Kopie von Roller Triumph Automatic T 10 und Seitenteile für Yamaha XJ 550, Tel.: 02151-753758 od. Tel.: 02151-564292.

Suche Yamaha PW 80 Kinder-Crosser oder ähnliches Modell anderer Hersteller. Nicht älter als 2 Jahre. Tel.: 04206/9931

Tausche 4 geg. 1 - ES 250/2, RT 125/2, Jawa 175 ccm, AWO/S geg. Triumph T 110 o. T 120 Bonne. o. Royal Enfield 700 Meteor. Tel.:

03307-36848, abends.

Telegabeln - Kreidler, Flori, Florett RS/Honda CB 125 M, CB 400 T/ Yamaha XS 250, DT 80, RD 50 M/ MZ TS 150/Hercules 80 Ultra zu verkaufen VS, Tel.: 02041-31362.

Triumph Bonneville 750, Euro, Bj. 87 (eine der letzten), wie neu, 2.000 km gelaufen, TÜV 06/97, FP 12.000,- DM, Tel.: 08431-41214.

Verkaufe in gute Hände V 7 GT 850, EZ 72, 41.000 km, weiß, Koffer, Literatur, kein Behördenfahrzeug, alles original, guter Zustand, VB 7.500,- DM, Tel.: 02691-646.

Verkaufe Herculex 313, Bj. 53, 150 ccm, 6 PS, TÜV neu, Preis 2.500,- DM, Tel.: 04671-3547.

Verkaufe Honda CBX, 6 Zylinder, Bj. 1978, mit Motorschaden. Tel.: 07422-22129, ab 18.00 h.

Verkaufe Honda CJ 250 T, Bj. 76, AT-Motor, 2.200 km gelaufen, 27 PS, alle Verschleißteile neu, sehr guter Originalzustand, Preis VS, Tel.: 05182-52233 bis 18.00 h, ab 18.30 h Tel.: 05065-580. Michael.

Verkaufe Triumph (GB), T25, Trail Blazer 250, TÜV neu, kpl. überholt, läuft sehr gut, E-Zündung, 2. Ausp.anlage zuverlässiges Alltagsbike, VB 4.900,- DM, Tel.: 05182-51756, Klaus oder ab 18.30 Tel.: 05182-4961, Schubi.

Vespa - Roller u. Lambretta, Bj. 1946-78, ab 90 ccm, gesucht, Tel.: 05655-8051.

Yamaha - Rarität für Kenner, XS 500 DOHC, 4 Ventiler, Motor zerlegt und gereinigt (kein Bruch), TÜV 5-96, Maschine ist komplett, VB 1.250,- DM, Tel.: 05250-50122.

Zündapp - suche GS 125 zum Neuaufbau, fefektes Motorrad oder auch rest. Maschine anbieten od. jemand benennen, der eine GS 125 oder auch Teile hat, bin für jeden Tip dankbau. Tel.: 05751-14520, öfter versuchen.



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

Motorradmuseum Augustusburg  
Schloß Augustusburg  
09573 Augustusburg

Bücherstube Lehrte  
Itener Straße 28  
31275 Lehrte

MZ-Spezialservice  
Firma Wildschrei  
Hauptstraße 26  
56829 Brieden

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

Italiener und Engländer  
Motorradladen Yorkstraße GmbH  
Yorkstraße 15  
10965 Berlin

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

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

In folgenden Städten gibt es die GUMMIKUH jeden Monat neu in der Bahnhofsbuchhandlung:

Niemeyer's  
Klassisches Motorradzubehör  
Hertelstraße 1 A  
12161 Berlin

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

Achim Reid  
Antiquitäten  
Kirchstraße 11  
58300 Wetter-Wengern

33330 Gütersloh  
33613 Bielefeld  
34117 Kassel-Hauptbahnhof  
34131 Kassel-Wilhelmsh.  
35290 Gießen  
37073 Göttingen  
42283 Wuppertal-Barmen  
42287 Wuppertal-Oberbarmen  
42897 Remscheid-Lennep  
44787 Bochum  
45127 Essen  
45468 Mülheim  
45659 Recklinghausen  
46446 Emmerich  
46483 Wesel  
46535 Dinslaken  
47533 Kleve  
49074 Osnabrück  
51643 Gummersbach  
55180 Mainz  
55543 Bad Kreuznach  
59759 Arnsberg  
67655 Kaiserslautern  
74172 Neckarsulm  
82354 Weilheim i. OB  
83435 Bad Reichenhall  
92302 Neumarkt/Oberpf.  
92637 Weiden/Oberpf.  
94032 Passau  
94315 Straubing  
95028 Hof  
95615 Marktredwitz  
97070 Würzburg

Scuderia Classica  
Markus Brendel  
Ruhlsdorfer Straße 158  
14513 Teltow

BMW-Vertragshändler  
Fa. Labitzke  
Kirchhofstraße 20  
40721 Hilden

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

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

Big Banana  
Michael Buchholz  
Macherscheiderstr. 16b  
41468 Neuss

Veteranen-Ersatzteile  
Heumann  
Fuchsberg 3-5  
64807 Dieburg

British Bikes  
Brando's  
Mittelweg 2  
22941 Bargteheide

MZ-Vertragshändler  
AT-Zweiradtechnik Feld  
Dorfstraße 19  
41540 Dormagen

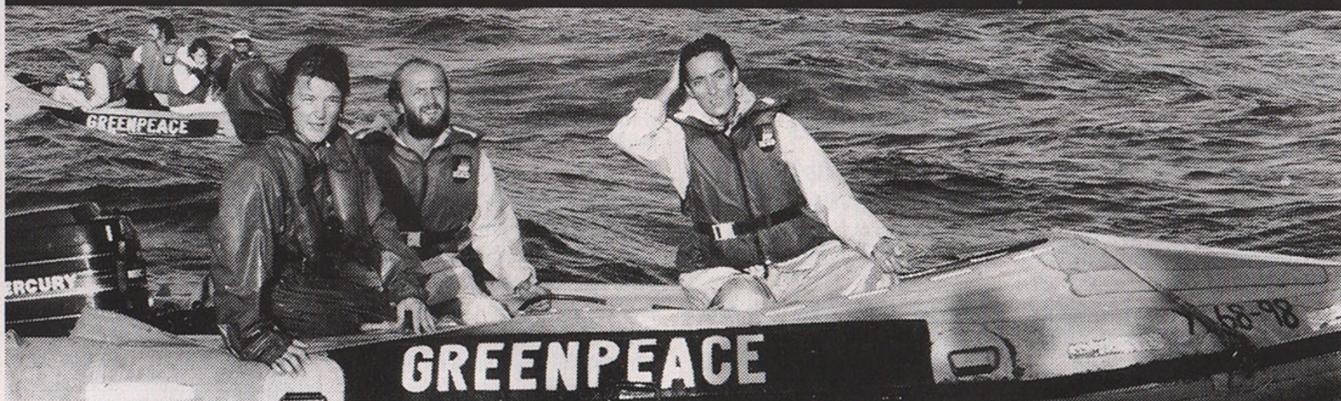
Yamaha XS 650-Laden  
Herbert Grammatikopoulos  
Karl-Pfaff-Str. 30  
70597 Stuttgart

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

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

Deutsches Zweiradmuseum  
Deutschordensschloß  
74172 Neckarsulm

# Taten statt Warten



Umweltschutz geht uns alle etwas an - Frauen wie Männer. Denn aktiver Umweltschutz bedeutet Sicherung unserer gemeinsamen Zukunft und trägt zugleich zum Erhalt der Lebensgrundlagen kommender Generationen bei. Deshalb: Wenn Sie mehr wollen als bloß schöne Worte, engagieren Sie sich! Der Einsatz lohnt sich: Greenpeace Aktionen sorgen weltweit immer wieder für Aufsehen, weil sie ganz direkt etwas bewirken. Unterstützen Sie erfolgreichen Umweltschutz: Werden Sie Fördermitglied bei Greenpeace!

**GREENPEACE**

Informieren Sie mich, wie ich Greenpeace unterstützen kann. 4 DM in Briefmarken lege ich bei.

Vorname/Name

Straße/Hausnummer

Postleitzahl/Ort 02014

Greenpeace e.V., 20450 Hamburg, Konto-Nr. 17 31 77, Ökobank, BLZ 500 901 00



## „Motorradtraum Alpen“

Vorab gesagt: mir gefällt das Buch, aber nicht zum Mitnehmen auf Tour. Dafür ist es zu groß (260 mm auf 220 mm) und zu schade (DM 68,-). Es ist halt ein großformatiger Bildband.

Das Buch ist reichhaltig und farbig illustriert, die Fotos sind größtenteils gut „geschoßen“ und fast immer scharf! Es macht Spaß, einfach darin herumzublättern und von seinem nächsten Urlaub in den Alpen zu träumen. Oder man schwelgt in Erinnerungen von schon bekannten und gefahrenen Touren, wobei man dann den Text von Bruno Geser mit den eigenen Eindrücken vergleichen kann. Leider ist sein Schreibstil von der etwas zu trockenen Art: sehr sachlich und ohne Emotionen. Daher staubt es beim Lesen, so daß man vor Beginn der Lektüre bei seinem Getränkehändler vorbeischauchen sollte (zwecks Kiste Bier oder so). Auch einen leichten Hang zum „Oberlehrerton“ kann der Autor nicht abstreiten. So sollte z.B. einwandfreier technischer Zustand der Motorräder, hochgebirgstaugliche Motorradfahrerbekleidung und Ratschläge, wie immer genug Benzin im Tank zu haben, bei allen von uns als bekannt vorausgesetzt werden können.

Diese Ratschläge haben den Autor und Fotografen allerdings nicht davon abhalten können, immer wieder mangelhaft bekleidete Motorradfahrer abzubilden. Da akzeptiere ich auch nicht den Text zu einem dieser Fotos, wo darauf hingewiesen wird, wie leichtsinnig das ist.

Und nun will ich mal zu dem Wesentlichen dieses Buches kommen. Um es kurz und bündig zu sagen: wie kommt man von Wien nach Nizza, wobei man möglichst auf stark befahrene und gut ausgebaute

Hauptstraßen verzichtet und dafür viele Pässe und „Hoch- und Höchstgebirgsstraßen“ mitnimmt.

Die gesamte beschriebene Tour ist 2.160 km lang und führt durch 5 Länder (A, CH, D, F, I). Das ganze hat der Autor in 20 Einzelabschnitte unterteilt, die man auch als einzelne Tagestouren „abfahren“ kann.



Sämtliche Strecken sind mit normalen Straßenmotorrädern gut zu bewältigen. Die wenigen Schotterstrecken auf den beschriebenen Routen sollten kein Problem darstellen.

Einige „Highlights“ sind z.B. die Großglockner-Hochalpenstraße, die Route Bormio-Davos (über die höchste Paßstraße der Ostalpen), von Bellinzona nach Gletsch

durch das Val Tremola („Tal des Zitterns“) oder die Tour von Matigny nach Courmayeur, wo sich vor einem das Montblanc-Massiv erhebt.

Zu jeder Tourbeschreibung gehört eine Kartenskizze über den Streckenablauf und eine Grafik mit den zu überquerenden Höhenmetern. Außerdem werden die einzelnen Etappen genannt, die Streckenlänge, die Paßöffnungszeiten mit Uhrzeit, etwaige Mautgebühren und die passende Generalkarte.

Am Anfang des Buches findet man die Einreise- und Verkehrsbestimmungen der Alpenländer und eine Übersicht der befahrenen Paß- und Bergstraßen mit Angaben zu Höhe, Länge, Steigung, Gefälle und sehr wichtig, die Öffnungszeiten. Diese sollte man sich anschauen, bevor man seinen Urlaub plant, denn einige sind nur während der Sommermonate befahrbar.

Wer über den Stil des Autors hinweglesen kann und im kommenden Winter von einer Tour durch die Alpen träumen möchte, soll sich das Buch kaufen oder zu Weihnachten schenken lassen. Wer dann wirklich losfahren möchte, braucht noch etwas anderes für unterwegs (z.B. den „Denzel“), sofern er überhaupt eine „Urlaubsanleitung“ benötigt.

„Motorradtraum Alpen“, 144 Seiten / 97 Farbfotos, 20 Grafiken und eine Übersichtskarte, Autor: Bruno Geser, Verlag: BLV München, ISBN: 3-405-14419-1, Preis: 68,- DM

Tobias Pfluger

Es begann im Jahre 1983. Im Frühjahr hatte ich den Motorradführerschein gemacht und träumte nun von meiner ersten Maschine - vorzugsweise eine Ducati 900 SS Mike-Hailwood-Replica oder so. Dies scheiterte allerdings an zwei Klippen:

Eine bestand darin, daß ich

um. Dem Ungestüm meiner damaligen 19 Jahre fiel zuerst der hintere Kotflügel zum Opfer, den ich mit der Flex auf ein „sportliches“ Maß kürzte - das Fehlen des Katzenauges war mir egal. Weiterhin montierte ich einen (etwas verbogenen) M-Lenker in Mattschwarz, wie mir ohnehin das ganze Motorrad viel

zu viel „unsportlichen“ Chrom aufwies. Und da ein sportliches Motorrad rot zu sein hatte, schliß ich Tank und Seitenteile (die sich in tadellosem Originalzustand befanden) mit der Bohrmaschine ab und übermalte alles mit roter Farbe, die bei uns im Keller herumlag. Das Ergebnis war dermaßen blama-

bel, daß ich später noch einmal zähneknirschend 100 DM in eine Lackierung investierte...

Aber sie fuhr immer, wenn auch mit Einschränkungen. Anders ausgedrückt: Ich genoß das Privileg, lernen zu dürfen...

## Das Privileg lernen zu dürfen

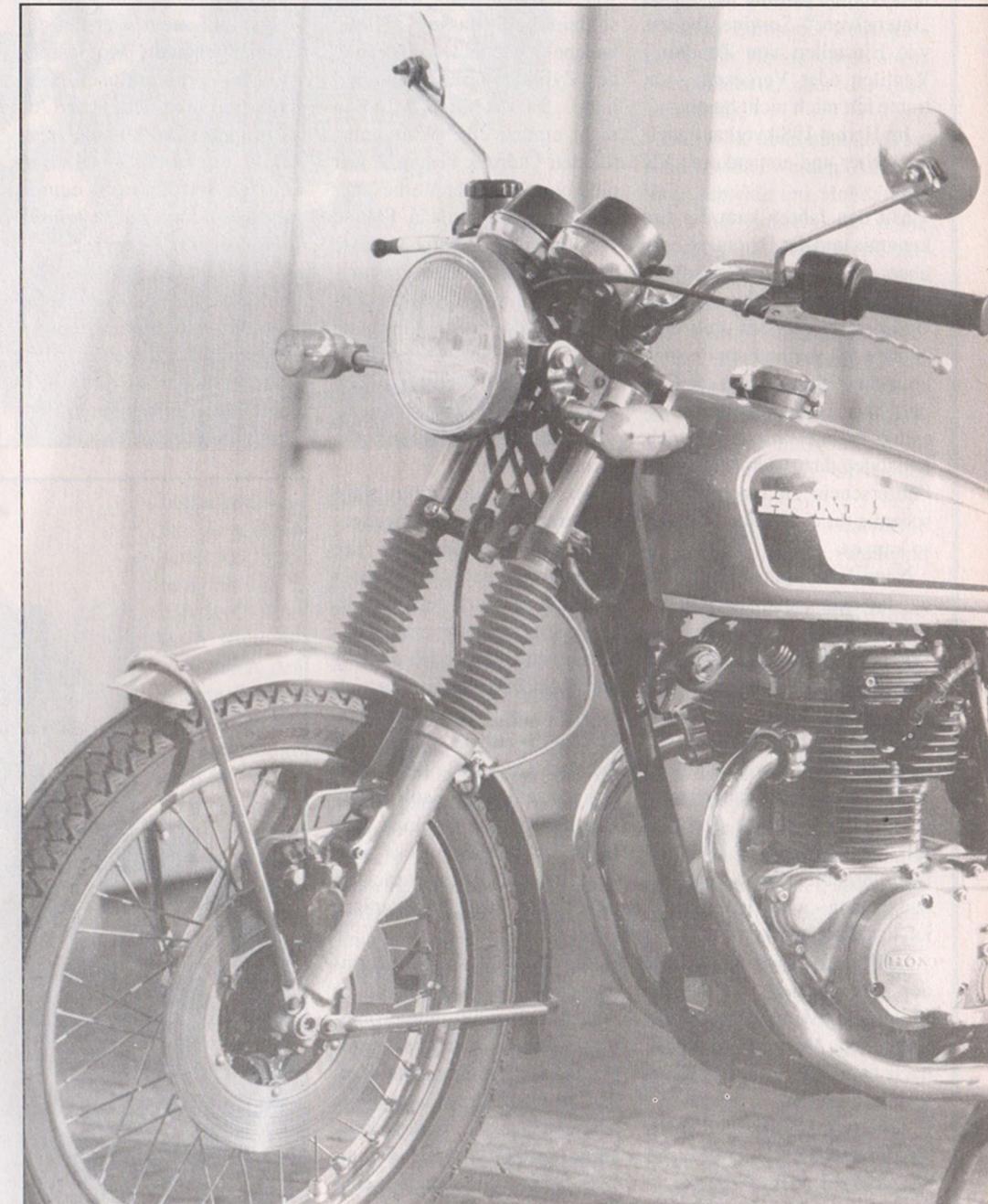
etwa nach 3 Fahrstunden die Prüfung gemacht hatte, die Überlandfahrt fand sogar - aus Terminmangel - erst hinterher statt. Im Gegenzug hatte ich meinem Fahrlehrer hoch und heilig versprechen müssen, mir nicht sofort eine schwere Maschine zu kaufen.

Die andere Klippe war weniger ideeller Natur und bestand im chronischen Geldmangel eines gerade mit der Schule fertig gewordenen Abiturienten.

Nun ja, nachdem ich 4 Wochen gejobt hatte, waren 1600 DM beisammen, die für ein Motorrad und die entsprechenden Klamotten langen mußten. Größeres Einkommen war die nächsten 15 Monate im „Staatsdienst“ nämlich nicht zu erwarten...

Und eines trüben Tages im September stand ich dann vor ihr: Eine Honda CB 250 G, Baujahr 1974 in blau-metallic und mit ca 20.000 km auf der Uhr. Nach teilweise gelungener Probefahrt (ich habe sie dauernd abgewürgt, weil die Fahrerschulmaschine, eine 550er Suzuki, doch etwas mehr Drehmoment gehabt hatte) wechselte das gute Stück für 1000 DM den Besitzer, und ich fuhr sie stolz mit dem Hänger eines Freundes nach Hause.

Den Winter über hatte ich dann Gelegenheit zu zahllosen Umbaumaßnahmen - geisterte doch in meiner Phantasie stets das Bild eines italienischen Cafe-Racers oder einer Egli her-



Bei Regen oder Nebel lief sie nie schneller als 50, was sich nach monatelanger konzeptionsloser Suche als konstruktionsbedingter Fehler der metallischen Kerzenstecker herausstellte. Das Anspringen war auch so eine Sache - irgendwann sprang sie immer an, aber nicht unbedingt dann, wann ich wollte. So nebenbei lernte ich dann alles über Zündkerzen, Kettenfett (das in der Dose zum Warmmachen - riesige Saurei!) und wie man einen Hinterreifen sowie neue Gabel-Wellendichtringe montiert. Was ich über 16.000 km nie tat, waren „intensivere“ Servicearbeiten wie Einstellen von Zündung, Ventilen oder Vergasern - da traute ich mich nicht heran.

Im Herbst 1984 verkaufte ich sie weiter und erstand eine XS 500.

Mit den Jahren kam die Erkenntnis und das Bedauern darüber, daß ich mein erstes Motorrad ziemlich verhunzt hatte. Und dann ergab sich die Gelegenheit, als meine Frau den begonnenen Einser durch die Geburt unseres Sohnes nicht beenden konnte. Wie bringe ich jemanden dazu, den Motorradführerschein zu machen? Ich schenke ihr ein Motorrad - und so kam es.

Neun Jahre später kaufte ich wieder eine blaue CB 250 G, Baujahr 1974. Diesmal für 500 DM mit Nockenwellenschaden und teilweise zerlegtem aber komplettem Motor, ansonsten tadellos in Schuß. Ich hatte die feste Absicht, diesmal stilgerecht vorzugehen. Zudem sollte es der erste Motor sein, den ich in Eigenregie zusammenschraubte. Der Zusammenbau begann - und wieder genoß ich das Privileg...

Leider kannte ich niemanden, der sich speziell mit diesem Motorrad auskannte, so daß die folgenden Aktionen teilweise nach dem Motto „learning by losing“ abliefen.

Als erstes machte ich mich auf die Suche nach der Ursache des Nockenwellenschadens. Die

Ölversorgung war offensichtlich zusammengebrochen, die Lager im Kopf völlig zerstört. Dies ist, wie ich mittlerweile weiß, bei den alten Honda-Motoren eine konstruktionsbedingte Schwäche. Der Motor der CB 250 G hat zudem keinen Ölfilter zum Wechseln, sondern stattdessen im Ölsumpf ein Schutzgitter, gefolgt von einem Zentrifugalfilter im Hauptstrom unmittelbar vor der Ölpumpe.

Nach Abnahme des rechten Gehäusedeckels erkannte auch ein Blinder sofort die Ursache für den Motorschaden: Das Sieb war zentimeterdick mit einer schleimigen Masse verklebt, welche jegliche Ölversorgung des Zylinderkopfes verhindert hatte. Da die alten Motoren nicht einmal eine Warnlampe für den Öldruck besitzen, war die Folge klar. Der Vorbesitzer war offensichtlich ein Freund von flüssiger Dichtungsmasse gewesen, mit welcher sogar - anstelle der originalen Papierdichtungen - die Gehäusedeckel reichlich abgedichtet worden waren. Beim Anziehen hatte die abgedrückte Dichtmasse auch zur „inneren“ Abdichtung geführt.

Ich reinigte den Ölkreislauf und erstand einen „neuen gebrauchten“ Zylinderkopf, die Nockenwelle nebst Kipphebeln schienen mir noch verwendbar. Da der Motor schon einmal geöffnet war, brachte ich Kolben und Zylinder in den Fachbetrieb zum Vermessen und, na klar: Das Laufspiel war so groß, daß die erste Übergröße fällig war. Das ganze ließ ich also vom ersten Fachbetrieb an einen weiteren Fachbetrieb zwecks Aufbohren und Honen weiterleiten, um es dann später komplett abzuholen.

Die Montage im Wohnzimmer ging bei ungemütlicher Außentemperatur ohne Probleme vonstatten. Nebenbei erneuerte ich die Zündkontakte, Kerzen, Bremsbeläge, Gabel-Wellendichtringe, montierte Faltenbälge und eine Stahlflexleitung (was sich als sehr empfehlens-

wertiger Stilbruch erweist) und sah überall so nach dem Rechten. Nach längerem Nachdenken (wegen der Steuerzeiten) gelang auch die korrekte Montage der Nockenwelle. Als zusätzliches Gimmick fand ich in einer Grabbelkiste beim Händler für 10 DM eine Benzinanzeige, welche anstelle des normalen Tankdeckels angebracht werden konnte.

Und, oh Lohn der Mühe, es geschah, wovon ich nie zu träumen wagte: Sie sprang auf Schlag an und tuckerte ruhig im Lerrlauf vor sich hin (aber nicht mehr im Wohnzimmer).

Stolz auf meinen ersten zusammengebauten Motor fuhr ich nach problemloser Neuabnahme durch den TÜV (Alles original) 200 km sehr vorsichtig, wechselte das Öl, nach weiteren 800 km noch einmal dasselbe, diesmal mit Reinigung des Siebes im Ölsumpf. Es war schon wieder fast zugesetzt, was wohl auf den noch im Motor befindlichen Schlamm zurückzuführen war. Zu meiner Überraschung fanden sich aber auch einige Metallspäne, deren Herkunft mir unerklärlich war.

Leider leckte der ansonsten tadellos trockene Motor etwas Öl aus dem Wellendichtring, der sich zwischen Nockenwelle und Zündung befindet. Der Austausch sollte kein Problem sein. Doch als ich die Unterbrecherplatte wieder auf dem Zapfen der Nockenwelle befestigte, brach dieser ab. (Kommentar: „Gngngngn...“)

Bei genauer Begutachtung der Nockenwelle wurde die feine bläuliche Farbe an dieser Stelle sichtbar. Die Welle war wohl beim damaligen Motorschaden ebenfalls „etwas“ überhitzt worden. Man lernt nicht aus, dachte ich, und weil es sich lohnen muß, wurden neben einer Nockenwelle auch gleich neue Kipphebel bestellt...

Im Laufe der nächsten 1500 Km stellte sich ein Ölverbrauch von 1,5 Liter/1000 km sowie eine Höchstgeschwindigkeit nach Tacho von 125 km/h im 5. von 6 Gängen heraus, mit angelegten Ohren. Das eine war mir zuviel, das andere zuwenig.

Dazu kam, daß die Maschine meiner Frau, die nur 1,60 m groß ist, mehrfach umgekippt

war. Wegen des TÜVs mußte nämlich eine famose Feder am Seitenständer montiert werden, mit welcher dieser „automatisch“ hochklappt, was er mit Begeisterung auch bei abgestellter Maschine und minimaler Erschütterung tat.

Als erste Umbaumaßnahme wurde die Feder gekappt, seitdem keine Probleme mehr (für den nächsten TÜV-Termin wird

der Seitenständer anmontiert). Als nächstes ergab sich nach erneuter Demontage und Kontrolle durch einen Bekannten vom Fach ein Kolbenlaufspiel von 10/100 bis 13/100mm. Im betreffenden Fachbetrieb reklamiert und dort erneut nachgemessen, betrug es allerdings nur noch 5/100mm, und der hohe Ölverbrauch müsse wohl durch verschlissene Auslaßventil-

irgendwie fehl am Platze zu sein und verließ den Laden.

Auch weitere Nachforschungen über korrektes Laufspiel (sogar bei Honda Deutschland habe ich angerufen) brachten keine brauchbaren Ergebnisse. Anscheinend waren sich die Fachleute noch nicht einmal darüber einig, wo sich die richtigen Meßpunkte für das Laufspiel befinden, und irgendwann

dieser Motor seine theoretischen 27 PS in der Praxis ohnehin nie erreichte, bin ich damit zufrieden. Diesen Winter wurde noch eine neue O-Ring-Kette montiert und bei der Gelegenheit die Plastikbuchsen der Schwingenlagerung gegen Bronzebuchsen ausgetauscht.

Der Motor reagiert - auch was die Laufgeräusche angeht - sehr sensibel auf korrekte Einstellung von Zündung und Ventilen sowie richtige Spannung der Steuerkette. Der Benzinverbrauch liegt, nachdem die Vergaser mit einer Glaszündkerze eingestellt worden sind, bei 4-4,5 Liter Eurosuper (laut Auskunft von Honda ginge sogar Normalbenzin, aber das muß nicht sein).

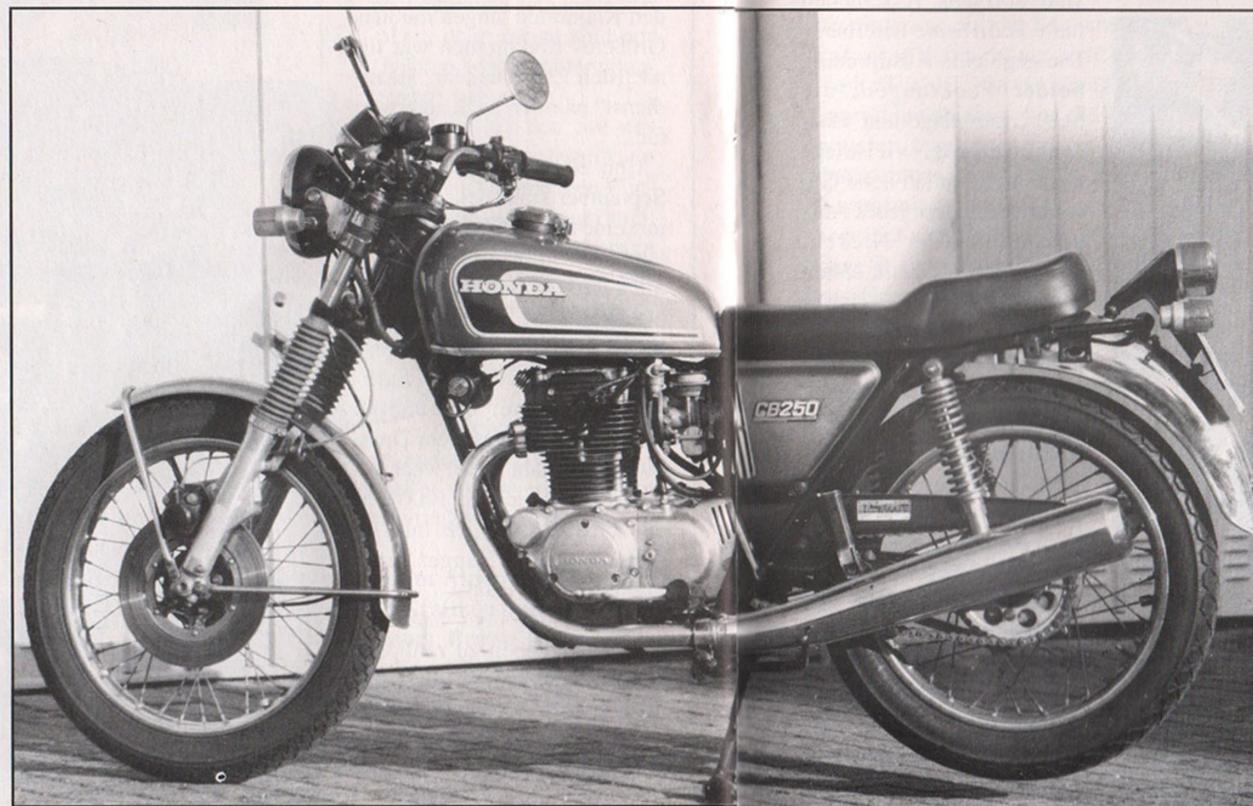
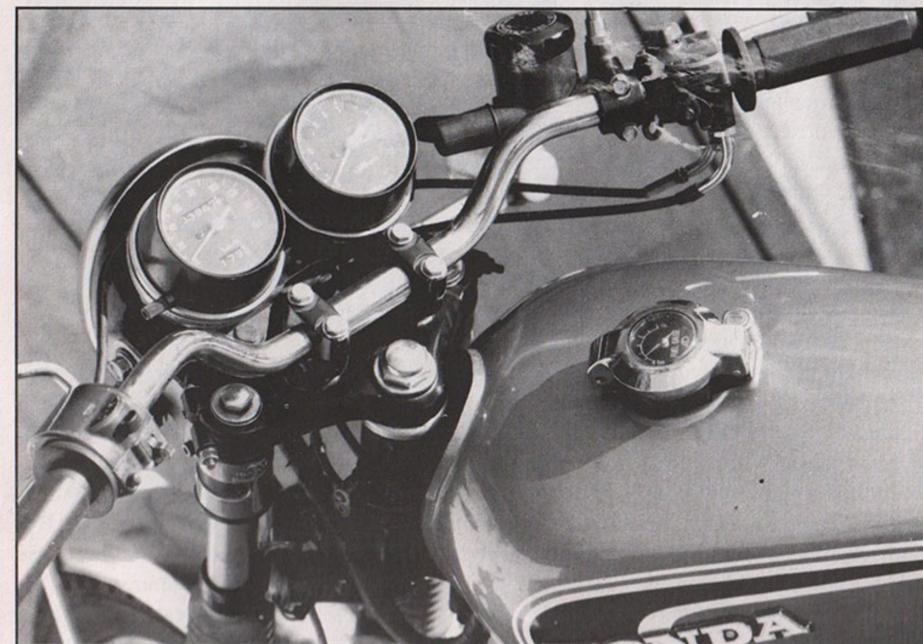
Das sollte überhaupt noch lobend erwähnt werden: Auf Anfrage schickte uns Honda eine Kopie der Einstelldaten sowie Auszüge aus dem Werkstatthandbuch. Das sind zwar ohnehin keine großen Geheimnisse, aber man freut sich ja doch, wenn man die genauen Unterlagen hat. Erfreulich war auch, daß alle Ersatzteile innerhalb einer Woche lieferbar waren, sogar so Sachen wie ein rechter Auspufftopf.

Nun wäre meine Geschichte eigentlich zu Ende, wenn da nicht...

Ich las in der Zeitung folgende Anzeige: „CB 250 G - Teile, Rahmen mit Brief etc. für 100 DM zu verkaufen“. Nun besitzen wir einen zweiten Rahmen mit Brief, einen bis auf das Kurbelgehäuse und Kleinteile fast kompletten Motor, zwei Räder, Gabel etc.

Könnte man nicht aus den vorhandenen Teilen später mal einen Cafe-Racer aufbauen? Motor auf 360 ccm aufbohren, vernünftig gelagerte Nockenwelle, außenliegende Ölsteigleitungen zum Zylinderkopf, Ölkühler, kontaktlose Zündung....?

Text und Fotos:  
Kai Holger Drews



führungen verursacht worden sein. Auf meinen Einwand, daß das Öl dann doch wohl direkt durch den Auspuff hätte verschwinden müssen und sich nicht in mehrere Millimeter dicken Ablagerungen auf den Kolben befinden dürfe, wandte sich der Fachhändler einem Kunden zu, der gerade seine CBR 600 für eine CBR 900 RR in Zahlung geben wollte. Ich hatte das Gefühle,

gab ich dann auf.

Diesmal brachte ich die nächste Übergröße Kolben selber zum (zweiten, s.o.) Fachbetrieb und bestand auf einem Laufspiel von 3,5/100mm. Zudem ließ ich von meinem Bekannten neue Ventilführungen einsetzen. Beim erneuten Zusammenbau der Maschine stellte sich auch die Ursache für die Metallspäne heraus: Beim Abnehmen des linken Seitendeckels fiel mir eine M6 Sicherungsscheibe unbekannter Herkunft entgegen, die bei laufendem Motor von der Lichtmaschine „mitgenommen“ worden war und so den Deckel von innen etwas erleichtert hatte.

Nach der üblichen Einfahrprozedur stellte sich auch der Erfolg ein: Der Ölverbrauch ist nicht meßbar, und die Maschine dreht im 6. Gang fast aus. In Anbetracht der Tatsache, daß



## Motor und Antrieb

Der Ilo-Zweizylinder stellte wieder einmal unter Beweis, daß er hohen und vielseitigen Ansprüchen gerecht wird, sei es mit sportgerechter Spitzenleistung und spritzigem Temperament oder mit gu-

dem schlecht eingefahren war. Erst später erwies er sich auf allen Straßen und selbst in schwerem Gelände als vollgasfest (nur auf der Autobahn verlangte er noch etwas Gefühl bzw. eine reichere Vergasereinstellung, welche den niedrigen Verbrauch kaum beeinträchtigt). Klingeln, Kerzensorgen oder andere störenden Symptome kennt der Ilo nicht.

Das Getriebe mit eng beieinanderliegenden oberen Gängen, dafür etwas weitem „Sprung“ zwischen beiden unteren, ist für schnelle Strassenfahrt prädestiniert; Schaltung jederzeit exakt,

wenn auch nicht besonders leichtgängig; die Kupplung funktioniert tadellos und mit geringer Hebelkraft.

- Die Kapselung der Kette in Kunststoffprofilen macht Klappern unmöglich.

# Tornax S 250 250 ccm

ten Allroundeigenschaften eines anspruchslosen Gebrauchsmotors, die gleich dem - speziell für einen Zweitakt-Twin! - recht guten Durchzug im mittleren und unteren Bereich gegenüber früheren Prüfungen verbessert erschienen. - Er sprang stets leicht an, „kalt“ nach kurzem Vergaserfluten, „warm“ sogar mit kurz von Hand (!) gedrücktem Kickstarter; Einsatz und Übergang befriedigen bei allen Drehzahlen, die Viertaktneigung ist weitgehend unterdrückt und der 4. Gang reicht noch unter 40 km/h hinab, wobei die Maschine dank der guten Auspuff- und Ansaugdämpfung sehr geräuscharm rollt; auch von mechanischen Geräuschen kann kaum noch die Rede sein, obwohl der Testmotor gemäß dem Zustand von Kolben und Zylind-

## Fahreigenschaften

Neben dem Doppelschwingenfahrwerk nach dem neuesten Stand der Technik und den langhubigen (vorn 110, hinten 80 mm) ölgedämpften Federbeinen bietet die S 250 - kurzgefaßt - ein Optimum an Ansprechempfindlichkeit, Schluckvermögen für Bodenwellen und Schlaglöcher (wobei diese Wirkung durch die Reifenübergröße 3,50-16 und durch die bisher beste Sitzbank (!) ergänzt wird). Je nach Verwendungszweck sind übrigens verschieden

harte Federbeine lieferbar. - Die geglückte Abstimmung beider Federungen, die Schwerpunktlage und Massenverteilung, vielleicht auch das ziemlich hohe Gewicht verhindern jedes Aufschaukeln oder Nicken. Mehr noch als beim ersten Eindruck festigt sich dieses Urteil mit zunehmender und großer Fahrstrecke; denn wie in guten und teuren Wagen, in deren Fahrkomfort-Bereich die Tornax weit vorstößt, werden Langstreckenfahrten zu einer Frage der Konzentration statt der physischen Fahrerbeanspruchung! Um so mehr, als Fahrkomfort und Fahrsicherheit naturgemäß zum Schnellfahren verleiten. Bei ausgeprägter Richtungsstabilität - der Lenkungsdämpfer wurde nie betätigt und Rückwirkungen



nicht „übertagt“ und mittels Stoßstange elegant anzusetzen ist; tief herabgezogene Schutzbleche, erstklassiges Werkzeug und liebevolle Verarbeitung ... (Die Sitzbank wurde schon oben erwähnt.)

## Kleine Wünsche

- Gesamtes Fahrwerk systematisch „abmagern“.
- Bremszug zur Hinterbremse kürzer ausführen.
- Bremspedal weniger gekröpft und tiefer einstellbar.
- Genauere Tachoanzeige.

## PRÜFUNG

### Gewicht

fahrfertig, mit vollem Tank (Doppelsitz) 168 kg  
(vorn 73 kg, hinten 95 kg)  
zulässiges Gesamtgewicht 314 kg

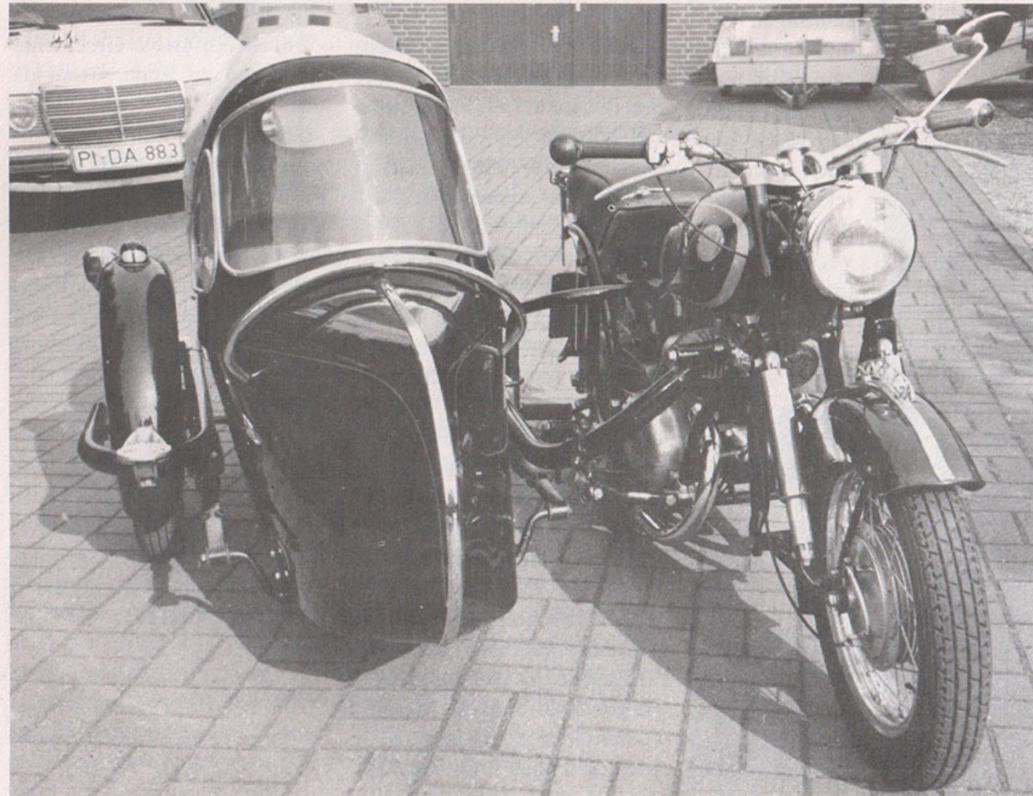
### Leistungsgewicht

fahrfertig 11,1 kg/PS  
mit 1 Person = 75 kg  
16,0 kg/PS

## BEWERTUNG

Mit der vorderen und hinteren Federbein-Langschwinge besitzt die Tornax S 250 wohl das fortschrittlichste Serienfahrwerk in bezug auf Bodenhaftung der Räder (Fahrsicherheit) und Fahrkomfort. Nachdem man ihre ungewöhnliche Federungsgüte bereits anlässlich der letzten IFMA feststellen konnte, wurde sie in unermüdlichem Versuch und harter Wettbewerbserprobung ausgefeilt. Daß Ernst Wewer sich dabei - auch mit Rücksicht auf den schnellen und temperamentvollen Motor - zu keinerlei Kompromißlösung bereitfand, beweist u.a. die zunächst mit Skepsis betrachtete, inzwischen aber erwiesene Eignung zum Seitenwagenbetrieb.

„Schwarze Josefine“ S 250 mit Austra Omega (Österreich)



der Federung auf die Lenkung waren trotz kritischer Beobachtung nicht zu bemerken - erfordert das Kurvenfahren geringe und kurze Gewöhnung, um die besonders in scharfen, langsamen Kurven spürbare Tendenz zum Übersteuern („hineinfallen“) fahrtechnisch richtig auszuwerten. Dann aber läßt sich die Tornax spielend und fast ohne Rücksicht auf Wegeverhältnisse bis zur Grenze der Reifenhaftung ausfahren und beherrschen. Auch im Gelände überdecken die ausgezeichneten Federungseigenschaften weitaus alle übrigen Kriterien. - Erwähnenswert auch die zweckvolle Öldauerschmierung der Schwingenlager!

## Bremsen

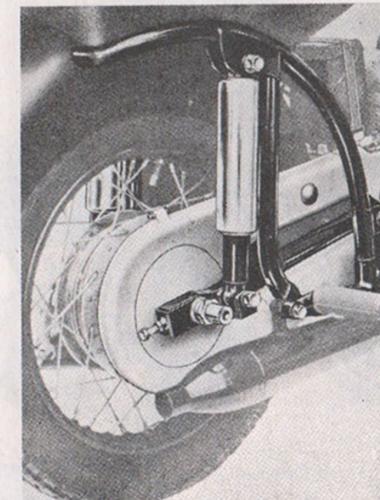
Die großen Leichtmetall-Vollnaben (trotz 16"-Räder) werden natürlich allen Ansprüchen und Belastungen gerecht; d.h. Bremswerte sind nur noch von der Bodenhaftung abhängig. Bei feinfühlig ansprechender und dosierbarer Vorderbremse machte sich der lange Bowdenzug nach hinten in dieser Beziehung etwas störend bemerkbar.

## Ausstattung

Nach Tornax-Tradition ist die S 250 sorgsam und reichlich ausgestattet, z.B. mit versenktem Tankdeckel, praktischem Ganganzeiger, einem Mittelständer, der unten

## Höchstgeschwindigkeit

aufrecht sitzend im Mittel 107 km/h  
(liegend 114 km/h)



Hinterrad  
80 mm  
Federweg  
←



→  
Vorderrad  
110 mm  
Federweg

## Beschleunigungszeiten

von 20 auf 40 km/h im 2. Gang	3 sec
von 30 auf 60 km/h im 3. Gang	6,5 sec
von 40 auf 70 km/h im 4. Gang	9,5 sec
0 bis 80 km/h (1.-3. Gang)	12,5 sec
1 km mit stehendem Start:	42,5 sec
Durchschnitt	85 km/h

## Kraftstoffverbrauch

(Kraftstoff ohne Öl, Hauptdüse 115, Filter-Dämpferkammer)

bei gleichbleibender Geschwindigkeit	
50 km/h	2,8 L/100 km
70 km/h	3,7 L/100 km
90 km/h	4,9 L/100 km
Vollgas*) = 107 km/h	5,9 L/100 km

\*) Nur theoretisch-meßtechnisch interessant. Entscheidend ist der Reiseverbrauch.

## Durchschnittsverbrauch

Auf schneller Langstreckenfahrt in Norddeutschland, teilweise wettbewerbsmäßig „gejagt“, dann allerdings auf Nebenstraßen und Geländestrecken ...

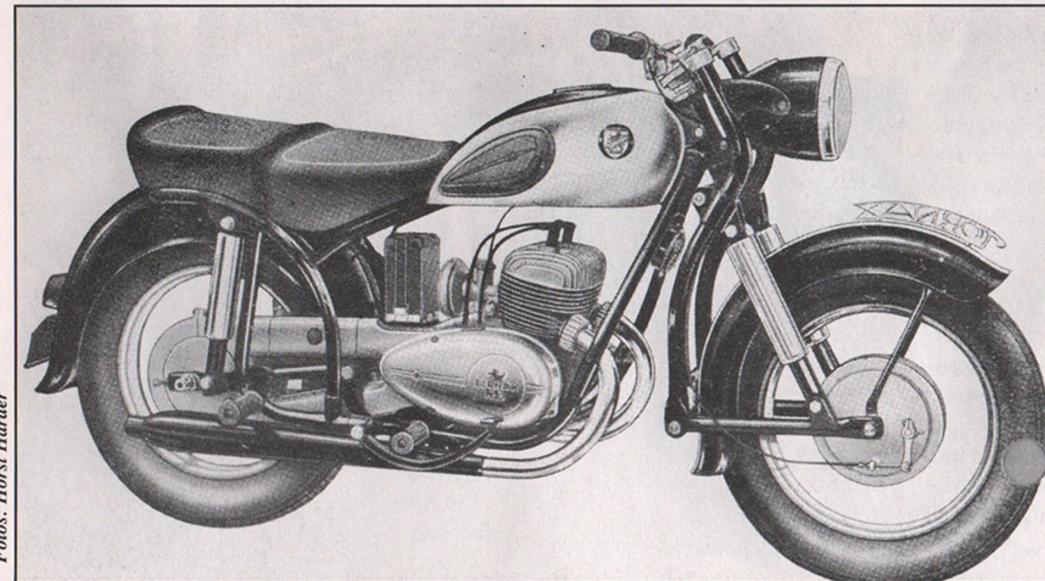
4,3 - 4,7 - 4,9 L/100 km

## Bremsweg

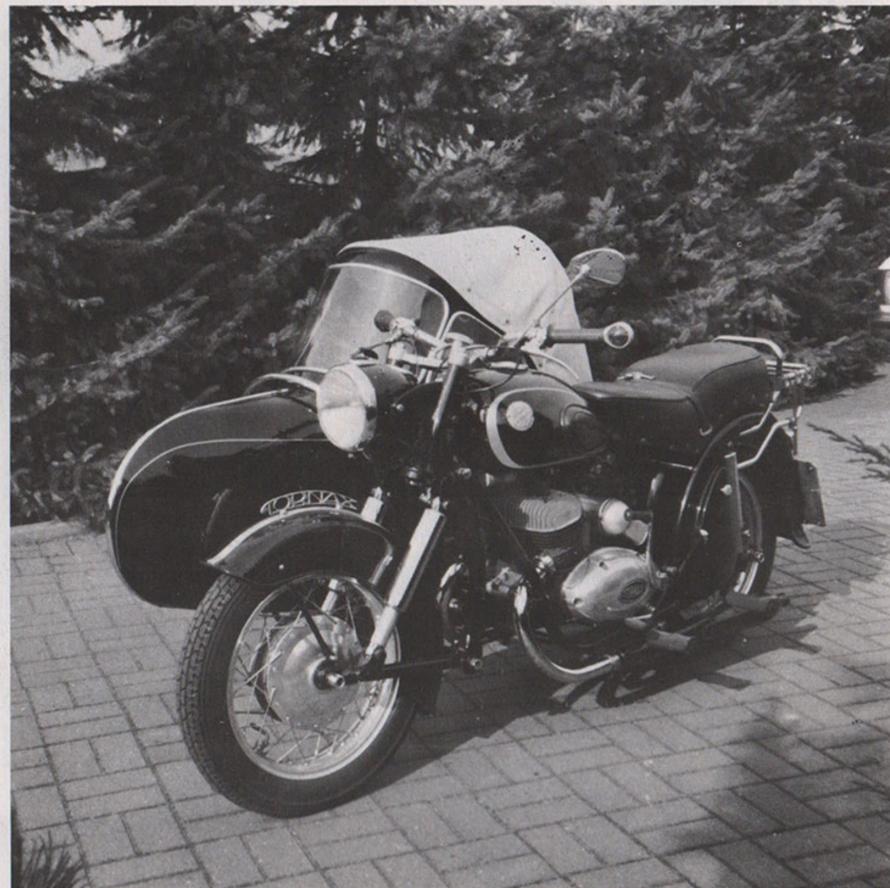
aus 50 km/h auf trockenem Asphalt Vorderrad 17 m, Hinterrad 24 m, beide Räder 13 m (Bremsverzögerung 7,4 m/sec<sup>2</sup>)

## Abmessungen

Radstand:	1.300 mm
Sattelhöhe:	780 mm
größte Länge:	1.960 mm
größte Breite:	660 mm
größte Höhe:	1.015 mm



Fotos: Horst Harder



## Bereifung

Beide Räder 3,50-16  
empfohlener Luftdruck (Sozius)  
vorn 1,4 atü, hinten 1,6 (1,9) atü

## Prüfung

4700 bis 7100 km; Hamburg, August/Sep-  
tember 1954.

Tester Dipl.-Ing. Helmut Hütten

## KENNZEICHNUNG: Tornax S 250

## Motor

ILO-M2-125, Zweitakt-Twin (Parallel-Zweizylinder) mit Umkehrspülung, Flachkolben. - Bohrung 52 mm, Hub 58 mm, Hubraum 244 ccm. - Verdichtungsverhältnis 6,8:1. Höchstleistung 15,1 PS bei 6000 U/min (entsprechend ca. 105 km/h im 4. Gang). - Zusammengesetzte Kurbelwelle, in 3 Kugellagern und 1 Rollenlager (Antriebsseite) laufend, Pleuel auf Rollen. Mahle- oder KS-Vollschaft-Flachkolben mit kleinen seitlichen Aussparungen (keine „Fenster“) und je zwei Kompressionsringen. Gemeinsamer Graugußzylinderblock, einzelne abnehmbare Leichtmetallköpfe.

## Elektrische Anlage

Noris-Zündlichtmaschine MLZSn 2/45/60 R, 6 Volt, 45/60 Watt. - Zündkerzen: 14 mm Gewinde, Wärmewert

240. - Zündeneinstellung: 3-3,5 mm vor o.T. - Batterie über Getriebe, vor Hinterschutzblech (7 Ah).

## Vergaser

Bing-Schrägdüsen-Vergaser 1/24/61 mit Ansaugeräuschkämpfer, Naßluftfilter und Startklappe. - Hauptdüse 115 (Einfahrdüse 120), Nadeldüse 1508, Leerlaufdüse 35, Einsatz 3, Nadelstellung 2. Raste.

## Schmierung

Durch Beimischung von Motoröl zum Kraftstoff (SAE 50 bzw. Spezial-Zweitaktöle) 1:25, während Einfahrzeit 1:20.

## Kupplung

Mehrscheibenkupplung (3 korkbelegte, 4 Stahlscheiben).

## Getriebe

ILO-Viergang-Blockgetriebe mit Fußschaltung und elektrischer Leerlaufanzeige. Schalthebellage und Schaltungsnormgerecht. - Getriebe-  
stufung: 2,91 - 1,53 - 1,14 - 0,92:1. - Schmierung gemeinsam mit Ölbadkette durch 1,4 Ltr. Motoröl (SAE 30).

## Antrieb

Von Kurbelwelle linksseitig zur Kupplung über Duplex-Hülseketten 3/8 x 7/32", 56 Hülse endlos. Übersetzung 19 Z : 44 Z = 1:2,32. - Von Getrieberitzel rechts zum Hinterrad mittels Rollenketten 1/2 x 5/16", 110 Rollen mit Schloß, vollgekapselt in Leichtmetallgehäuse bzw. eingesetzten Kunststoff-Profilen, einzeln für Ober- und Untertrum. Übersetzung 17 Z : 48 Z = 1:2,82. Gesamtübersetzungen: 19 - 10,1 - 7,5 - 6,0:1.

## Fahrwerk

Doppelrohrrahmen, gemufft und hartgelötet bzw. verschweißt, mit dem Temperguß-Steuerkopf verschraubt. - Vorderradfederung durch Langschwinge mit ölgedämpften Federbeinen\*). Lagerung zwischen kräftigen S-förmigen Holmen. - Hinterradfederung durch Schwinge mit ölgedämpften Federbeinen\*). - Beide Schwingenlagerungen arbeiten mit Ölschmierung aus angebaute Reservoir. - Lenkungsdämpfer.

\*)Hemscheidt, System-Zenz.

## Räder

Tiefbettfelgen 2,15 B x 16" (Leichtmetall). - Pränafa-Leichtmetall-Vollnaben, mit Steckachsen, austauschbar. (Hinterradbremse gegenüber Antrieb, mit dem Rad auszubauen).



Erster  
Klasse  
fahren —  
auch  
auf  
dem  
Motorrad



## Bremsen

Pränafa-(Vollnaben-)Innenbackenbremsen, 180 mm Durchmesser, 30 mm breit. Gesamtbremsfläche ca. 216 qcm. (Zulässiges Gesamtgewicht: Bremsfläche = 1,45 kg/qcm). - Beide Bremsen von Hand nachstellbar, Vorderbremse durch Stellschraube am Handhebel während der Fahrt.

## Tank

Satteltank („Büffelform“) mit ca. 14 Ltr. Inhalt und zweifacher Reserveschaltung (Reservehahn links und zweiter Hahn für rechte Tankhälfte für ca. 1 bzw. 2 Ltr.). Einfüllöffnung und Tankdeckel in Tankoberseite eingelassen, mit besonderem Überlauf nach unten. - Große Kniekissen. Typenschild am Steuerkopf, Rahmen-Nr. rechts daneben.

## Ausstattung

Breite Hasselbach-Doppelsitzbank. - VDO-Tachometer im Scheinwerfer, nachts be-

leuchtet (zeigte in Prüfling ca. 13 % zuviel Strecke und über 20 % zuviel Geschwindigkeit). - Mechanischer Ganganzeiger zwischen Scheinwerfer und Lenker. - Lenkschloß im Steuerkopf, gleicher Schlüssel für großen Werkzeugkasten, links unten neben Hinterrad. - Soziusrasten. - Chrom-

Vanadium-Werkzeug. - Schwarze Hochglanzmaillierung mit vielen Chrom- oder Leichtmetall-Blankteilen.

## Preis

2195,- DM ab Werk (Luxusausführung)  
1995,- DM (Standardausführung)  
(Jahressteuer 36,- DM, Mindesthaftpflichtprämie 65,- DM).

## Hersteller

Tornax-Werk E. Wewer, Wuppertal-Langerfeld.



Bereits zum 17. Mal hatte der MC Robur Zittau e.V. unter Fahrleiter Jürgen Kießlich zum Motorradfahrer-Treffen in die Lausitz eingeladen.

Nun gibt es ja verdammt viele Treffen für uns Motorradfahrer in Deutschland. Warum also gerade nach Lückendorf in die äußerste Ecke Sachsens fahren? Zum einen ist die Landschaft dort ziemlich einmalig. Das Zittauer Gebirge, der Berg Oybin mit seiner Klosterruine, kleine verträumte Ortschaften, sogar eine Schmalspur-Dampfeisenbahn gibt es dort. Lückendorf selbst ist Luftkurort, in fast jedem Haus gibt es Übernachtungsmöglichkeiten. Ohne Frühstück kann man schon für weniger als 20,- DM übernachten, oftmals gibt es auf Wunsch

auch Frühstück. Hotels und Ferienwohnungen gibt's auch und viele gute, preiswerte Gaststätten.

Nun aber zum Treffen selber. Das Motorradfahrer-Treffen ist offen für alle Arten Zwei- und Dreiräder. Natürlich überwiegen 5 Jahre nach der Maueröffnung „westliche“, ääh fernöstliche Produkte. Früher fanden sich in Zittau immer eine Anzahl britischer Motorräder, zum Teil tolle Eigenbauten, die um einen Originalmotor „ganz einfach“ herum gebaut wurden.

Dieses Jahr gab es viele interessante Klassiker zu bestau-

nen. Hans-Lothar Stegmann war z.B. mit einer BMW R35 aus Hildesheim gekommen. Und Karel Mares aus Liberec/Reichenberg gehört ja mit seiner Böhmerland sowieso zum Stammpublikum. Mit der Bison war Axel Fey aus Ludwigslust in Brandenburg gekommen. Die Bison ist ein Eigenbau, laut Axel ein „RGW Motorrad“, der Motor ist vom Saporoshez, Getriebe und Kardan von der M72, weitere Teile stammen von MZ und Pannonia. Halt Teile, die es so in der DDR gab, und aus denen sich Axel ein Einzelstück baute, mit dem er auf Langstrek-

ken geht, auch heute noch, wo es ja Alternativen gäbe.

Ersatzteile scheinen keine allzugroßen Probleme zu sein, ich wurde Zeuge, wie der Axel Motorenteile (neu, wohlgemerkt) zum Nulltarif angeboten bekam. Auf dem Treffen von Jürgen Kießlich und dem rührigen MC Robur Zittau, übrigens immer noch im ADMV, fühlt man sich gleich wohl, egal ob man zum 17. Mal dabei ist oder erst zum zweiten. Jeder wird wohlwollend aufgenommen, egal welches Motorrad er fährt. Hauptsache, man ist Motorradfahrer und nicht nur

# Lückendorfer



**Hauptsache Kuchenblech, auch wenn das Rücklicht verdeckt wird !?!**

# Treffen

23. - 25. 9. 1994

Motorradbesitzer. Mehr aus Spaß an der Freude gibt es einen Wettbewerb, bestehend aus Gleichmäßigkeitsfahrt, Bergprüfung und Geschicklichkeitsfahren. Dazu ist wohl der größte Teil des MC Robur auf den Beinen, was sich in einem perfekten Ablauf auszahlt.

Abends bei Benzingsprächen geht es dann an die Preisverteilung. Höhepunkt war wie immer die Verteilung der fast schon legendären Wanderpokale für den besten Einzelfahrer und die beste Mannschaft. Für alle Teilnehmer gibt es eine Erinnerungsplakette, einen Pokal und für mich das wichtigste Mitbringsel, ein Familienfoto von allen Teilnehmern.

Am Vormittag vor der Gleichmäßigkeitsfahrt kletterte der Fotograf auf eine Leiter, um auch alle Teilnehmer, immerhin ca 100, aufs Foto zu bekommen. Abends liegt für je-

den ein Abzug vor.

Also, wer in wunderschöner Umgebung ein tolles Wochenende unter Gleichgesinnten erleben will, nächstes Jahr am letzten Septemberwochenende gibt es das 18. Treffen in Lückendorf. Und die Nenngebühr beträgt noch immer 25,- DM beim MC Robur Zittau.

Noch ein Nachsatz zum Treffen: Seit Juli 1992 besitzt der MC Robur Zittau in Großschön-

au ein sehr interessantes Motorrad- und Technikmuseum. In einer ehemaligen Weberei sind in einem Saal die verschiedensten Zweiradexponate ausgestellt. Neben Phänomen-Fahrrädern und Motorrädern finden sich DKWs, NSUs, ein Wanderer Heeresmodell und zwei Ariels. Die Fahrzeuge sind meist Leihgaben von Clubmitgliedern, bzw. aus dem Fundus der ehemaligen ROBUR-Werke Zittau, die eine lange Tradition im Fahrzeugbau vorweisen können.

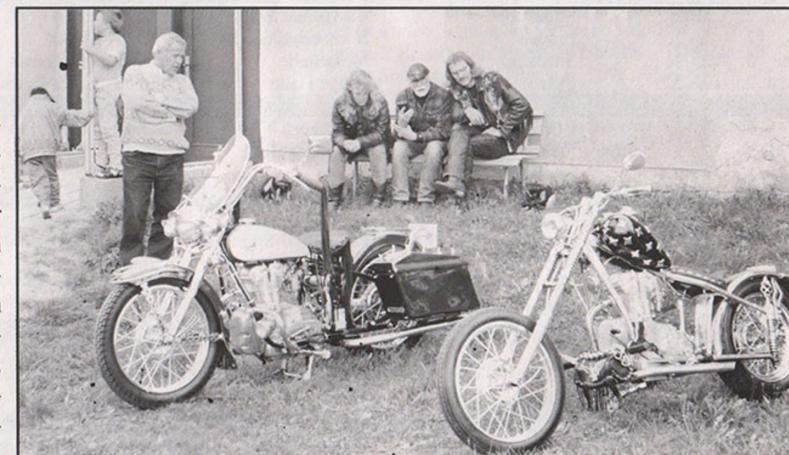
Vervollständigt wird die Sammlung durch Werbeschilder, Motorradbekleidung aus vergangenen Zeiten und Vitrinen mit allerlei Spielzeug, Postkarten, Rennprogrammen aus vergangener Zeit.

Gleich am Eingang zum Museum steht eine Dampfmaschine von 1903, die früher der

Stromerzeugung für die Weberei diente. Wer das Museum, geöffnet übrigens vom 4. April bis 30. Oktober Sonnabend und Sonntag von 10.00 - 12.00 Uhr und 13.00 - 17.00 Uhr, besucht, kann sicher auch erfahren, wie es zum Aufbau des Museums gekommen ist und welche Probleme es mit der Treuhand um die Übernahme der Weberei gab.

Jedenfalls ist das Museum einen Besuch wert, die Patina der alten Weberei und all die alten Fahrräder und Motorräder passen großartig zusammen. Ach ja, Eintritt kostet's auch, irgendwie scheint der Preis mehr zur ehemaligen DDR zu passen, Erwachsene 1,50DM, Gruppen pro Person 1,-DM, Kinder 0,50DM, das ist wirklich extrem preiswert, oder?????

Text und Fotos: Claus Uhlmann



**Gegenüberliegende Seite links: Hilfe beim Aufbocken der BSA Gold Star  
Rechts oben: Oluf Zierl beim Interview mit zwei AWO-Fahrern  
Rechts unten: AJS Springtwin und BSA Gold Star**

# 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)
<b>November 1994</b>						
11. 11.	-13. 11.	Köln-Ahrweiler		ADAC Youngtimer Rallye	02232/12118	
#11. 11.	-13. 11.	Leonberg/Glemseck	Solitude-Rennstrecke	Gespanntreffen	AMSC Leonberg, 0711/858659	
11. 11.	-20. 11.	Essen		27. Motor-Show Essen	Herdemerten, 0201/7244244	
13. 11.		B Mons	Veteranen Trial	Euro-Cup Belgien	Bernd Kreuz, Tel.: 02402-72647	
20. 11.		Wittmar b. Wolfenbüttel	Waldgast. zur Asse	3. MZ-Flohmarkt	Werner, 0531/696965	
20. 11.		A2340 Mödling	Sporthalle	Teilemarkt	Paul, 0043/2236/22967	
24. 11.	-27. 11.	Ulm	Messegelände	Motorradmesse	Schall GmbH, 07025/2061, Fax 5452	
25. 11.	-27. 11.	St. Margarethen	IGG-Gespanntreffen mit Kurzlehrgang f. Fortg.		Anmeldung: Wolf, 04825/7161	
26. 11.	-27. 11.	I Novogro	Flugplatz Mailand	Veteranenteilemarkt	02/70200022 (Italien)	
<b>Dezember 1994</b>						
9. 12.	-11. 12.	Lahstedt b. Peine		9. Wintertreffen	05172/5500 o. 3120	
3. 12.	- 4. 12.	68642 Bürstadt 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	
#3. 12.	- 4. 12.	Neumünster	Holstenhallen	Motorrad-Weihnachtsmarkt	04249/603	
#7. 12.		B B-Ranst	Sporthalle De Velling	Oldtimermarkt pre '70	Guldentops, 0032/3/4856587	
11. 12.		24392 Süderbrarup		Veteranen-Teilemarkt	BMW-Club Angeln, Tel+Fax 04641/8433	
<b>Januar 1995</b>						
7. 1.	- 8. 1.	Wilhelmshaven	Stadhalle	Motorrad-Markt	Rübner, 02064/55943, Fax 59554	
#14. 1.	-15. 1.	Schloß Augustsburg		Wintertreffen	037291/20267 o. 6528, Fax 20591	
14. 1.	-15. 1.	Paderborn	Schützenhalle	Motorrad-Markt	Rübner, 02064/55943, Fax 59554	
#20. 1.	-22. 1.	Ranunngen	!! Neuer Platz Rhön !!	Wintertreffen Mo+Gespann	Dresl, 09738/1542 o. 593	
21. 1.	-22. 1.	Duisburg	Rhein-Ruhr-Halle	Motorrad-Markt	Rübner, 02064/55943, Fax 59554	
21. 1.	-22. 1.	Hannover	Großmarkt	Motorradbörse	0531/331415, Fax 346116	
#28. 1.		CH Escholzmatt	Tennishalle	Int. Zweirad-Auktion	CH - 04171/2988 o. 077410/833	
28. 1.	-29. 1.	Wolfzburg	Congress Park	Motorrad-Messe	Rübner, 02064/55943, Fax 59554	
28. 1.	-29. 1.	Ulm		Moto Classica	Hansen, 06245/6666, Fax 29432	
<b>Februar 1995</b>						
#3. 2.	- 5. 2.	Solla-Loh	Bayrischer Wald	Elefantentreffen	BVDM, Bauer, 0841/59214, Fax 59034	
4. 2.	- 5. 2.	Emden	Nordseehalle	Motorrad-Markt	Rübner, 02064/55943, Fax 59554	
#9. 2.	-12. 2.	Sinsheim	Messehalle	Faszination Motorrad	Messe Sinsheim GmbH, 07261/6890, Fax 689220	
#16. 2.	-19. 2.	Essen	Gruga Halle	Techno Classica Essen '95	SIHA, 02407/17300	
<b>März 1995</b>						
#4. 3.	- 6. 3.	I Boario	Terni-Foro	Veteranenteilemarkt	0744/403365	
#11. 3.	-12. 3.	99096 Erfurt	Thüringer Halle	Motorrad '95	05257/4572 u. 5998	
#18. 3.	-19. 3.	Kassel		Technorama	Leicht, 0731/24452	
<b>April 1995</b>						
#1. 4.	- 2. 4.	I Reggio Emilia		Veteranenteilemarkt	0360/425852 o. 0522/344447	
#15. 4.	-16. 4.	I Lucca	Palazetto d'Sport	Veteranenteilemarkt	I - 0583/490790	
#15. 4.	-17. 4.	Wickrath	Opel Geiser	Oldtimerausstellung	MSC Wickrath, 02166/53237	
#22. 4.	-23. 4.	62743 Aschaffenberg-Obernau	Mehrzweckhalle	Ducati-Ausstellung	06028/20958	
#30. 4.		Mönchengladbach	Oldtimer-Ralley bis Bj. '66		MSC Wickrath, 02166/53237	
<b>Mai 1995</b>						
#6. 5.	- 7. 5.	Ulm	Messehallen	Technorama	Leicht, 0731/24452 ab 19 Uhr	
#6. 5.	- 7. 5.	Rostock	Museumshafen	Oldtimertreffen	04171/62687, Fax 63442	
#12. 5.	-14. 5.	33129 Dellbrück-Bentfeld		Moto Guzzi Treffen	MGC Paderborn, 05250/1507 o. 7194	
<b>Juni 1995</b>						
#2. 6.	- 5. 6.	53639 Königswinter	Heisterbacherrott	Heinkel-Treffen	Fischer, 02244/81107	
#3. 6.	- 5. 6.	Raum Süddeutschland		Hecker-Treffen	Hecker, 06421/32375	
#9. 6.	-11. 6.	Paderborn		Laverda Treffen	Laverda-Register, Stoni 040/7124203	
#15. 6.	-18. 6.	Luxb. Vianden		Panther-Treffen	Panther Club, Möhrke, Dorneyrstr.67a, 44149 Dortmund	
#10. 6.	-11. 6.	26345 Bockhorn		Veteranen u. Teilemarkt	Ahlers, 04453/7333, Fax 72888	
<b>September 1995</b>						
#3. 9.		Schüttorf/Rheine	Innenstadt	Oldtimertreffen	Roofing, 05923/2133, Fax 4163	
<b>Ständiger Termin</b>						
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		
10825	Berlin	Kias, Insbr./F.Elsaßstr.	XS 650 Rüttlers Klub	Jeden 3. Do., Langer, 030/7929726, Klatt 8115278		
13403	Berlin	Schornweberstr.82	MC Hermsdorf-Treffen	Jeden Donnerstag ab 20 Uhr, 030/4138823, 4522899		
20357	Hamburg	Sternschanze	Motorrad-Stammtisch	Jeden 3. Sonntag im Mon., 10 bis 12 Uhr 040/6915387		
	Hamburg 76	Gastst. Intakt	Oldiestammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr		
20255	Hamburg	Lutterothstr. 33	Brit-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat		
21357	Bardowick	Fa. Damen&Brunns	BMW-Klönsschnack	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr		
	Hamburg-Winterhude	Gastst. Kanal 9	MZ-Stammtisch	Jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat		
22941	Bargteheide/Elmenhorst	Gastst. Voß (B75)	FMC Comet Stammtisch	Jeden Donnerstag 20 Uhr, 04532/3548		
26689	Apen	Leuchtturm	Motorrad-Klönsschnack	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 10 Uhr 04409/8140		
27299	Langwedel	Connys Cafe	Harley-Stammtisch	Jeden 1. Samstag im Monat ab 15 Uhr 04232/3553		
27721	Ritterhude	Circus Circus (B74)	SR 500-Treffen	Jeden 2. Samstag im Monat, INFO Tel. 0421/625902		
	Delmenhorst	Kämmerei	Italiener-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat, 04432/1610 o. 04207/801506		
28870	Otterstedt	Gasthaus am See	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Dienstag im Monat, 0421/60 28 900, E. Paul		

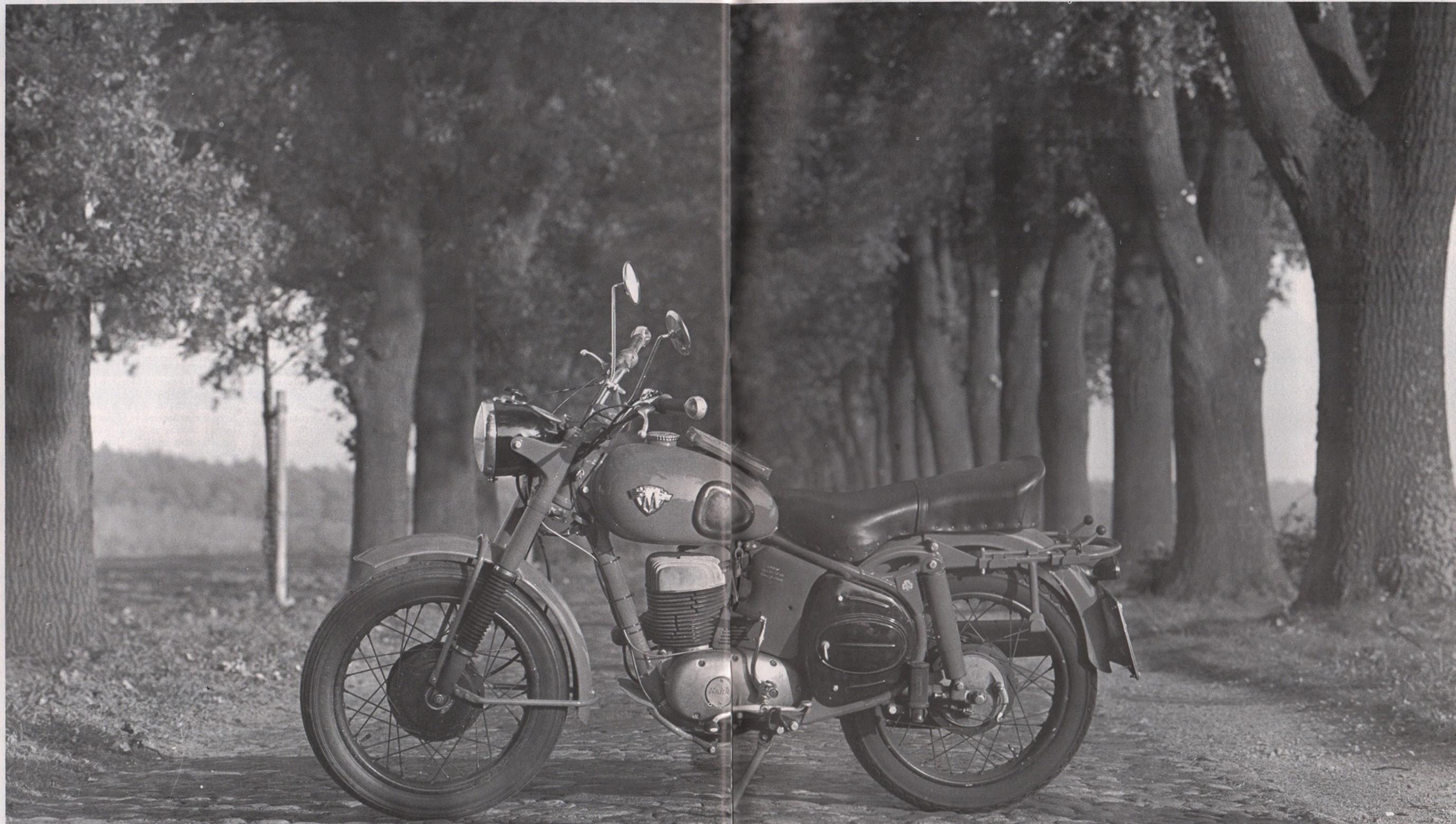
## Ständiger Termin Fortsetzung:

28870	Posthausen	Gastst. Cordes	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 042 61/83 2 64
28870	Fischerhude	Gastst. Am Bocksberg	Oldtimerclub Fischerhude	Jeden 2. Donnerstag im Monat, 19 Uhr, Info 04293/7631
29683	Dorfmark	Gastst. Böhmegrund	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 04261/83264
#	31188	Grasdorf/Nettlingen	Vorholzer Rast, B444	Seitenwagenstammtisch
	33106	Paderborn	Schmiedehütte	Motorradstammtisch
	34587	Niedervorschütz	Gasthof Forstmühle	MZ-Stammtisch
	38329	Wittmar	Waldhaus zur Asse	Motorradstammtisch
	38329	Wittmar	Waldhaus zur Asse	MZ-Stammtisch
	38329	Wittmar	Waldhaus zur Asse	Roller-Stammtisch
	40549	Düsseldorf	Weg.a.Handweiser	Waserbüffel Stammtisch
	47804	Krefeld/Hüls	Gasthof "Berg & Tal"	Oldtimerstammtisch
	47906	Kempen	Gasthof "Berg & Tal"	Oldtimerfrühstücken
	49152	Bad Essen	"Ölfleck"	DDR-Fahrzeug-Stammtisch
		Ellenstedt	Ponyhof, Schneebee.	Motorrad-Stammtisch
	49638	Nortrup	Jagthaus Spark	Heinkel-Stammtisch
	42651	Solingen-Kohlforth	Café Hubraum	GB 500-Stammtisch (XBR-)
	52080	Aachen	Parkpl. Siegel	Ausfahrt, 50er Jahre Kräder
	52062	Aachen	Autonom.Zentrum	MC Kuhle Wampe Aachen
	52224	Stolberg-Vicht	Gaststätte Moll	Vichter-Motor-Club
	54338	Schweich	Gasth. Junges	Engländer-Stammtisch
	54550	Daun-Pützborn	"Zur alten Schmiede"	Veteranenstammtisch
	54550	Daun-Pützborn	"Zur alten Schmiede"	Kawa-Stammtisch
	55457	Gensingen	Gasthaus Zum Adler	Veteranen-Stammtisch
	56271	Isenburg	Gasthof Isenburg	Oldie-Stammtisch
	57271	Hilchenbach-Vornwald	Gastst.Zollposten	Italiener Frühstücken
	58453	Witten	"Zur Waldeslust"	MZ-Stammtisch Ruhrtal
	59302	Oelde	Gasthof Geisterholz	Wasserbüffelstammtisch
	68732	Schwetzingen	„Zum blauen Loch“	MZ-Stammtisch Rhein/Neckar
	72658	Bempflingen	Sportheim Waldeck	Heinkel-Stammtisch
	74363	Eibensbach-Güglingen	Felsenkeller	Veteranen-Fahrer-Stt.
	74542	Braunsbach/Kocher	Gasthof Löwen	Oldie-Stammtisch
	77652	Offenburg/Bd. Freiburg	Gasthaus Anglerheim	MZ+Jawa Stammtisch
			Pizzeria Kroneneck	Italo-Stammtisch
	81739	München		Motorradstammtisch München
	85893	Reichertshausen	Gasthof Lindermeier	Motorradtreffen
	87724	Otobeuren	Elderner Kaminstube	Italo-Stammtisch
		Ulm	Cafe Rialto	Klassiker-Stammtisch
	91619	Oberzenn	Sound Island	Moto Italia Stammtisch
	91735	Muhr am See	Gasthof Mönchswald	Oldie-Stammtisch
	97074	Würzburg	Gasthof St. Bruno	Klassikerstammtisch
	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><b>DIE ZEITSCHRIFT</b> GUMMIKUH &amp; 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><b>Chefredakteur:</b> Rainer Baues (verantwortlich) <b>Redaktionelle Mitarbeit:</b> Alan Cathcart, Ducesi, 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><b>GUMMIKUH-Vertretung Bereich Süd:</b> Jutta Jäckels, Braunfelsstr. 199a, 54459 Wittlingen/ Trier, Tel. + Fax: 06501/16011 <b>Repro &amp; Titelrealisation:</b> Baues Offset Druck <b>Fotos:</b> Rainer Baues, Uwe Kremer <b>Layout:</b> Uwe Kremer, Peter Ullrich <b>Satz:</b> pu/.</p> <p><b>DIE ZEITSCHRIFT - ORGANISATION</b></p> <p><b>Erscheinungsweise:</b> Monatlich am 15. <b>Vertrieb:</b> 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 <b>Druck:</b> Baues Verlag, Am Deich 57, 28199 Bremen</p>	<p><b>DIE ANZEIGEN</b></p> <p><b>Verantwortlich für Anzeigen:</b> Ute Nennstiel <b>Anzeigenschluß (gewerblich):</b> Jeweils am 20. des Vormonats <b>Anzeigenpreise:</b> 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><b>KLEINGEDRUCKTES</b> Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Falle nicht anerkannt werden. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Alle Artikel werden nach bestem Wissen aber ohne Gewähr veröffentlicht. Die Zeitung und alle in ihr enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Eine Verwertung ohne Einwilligung des Verlags ist strafbar. GUMMIKUH® ist ein eingetragenes und geschütztes Warenzeichen.</p>
---	---	---



*Rettung in letzter Minute*

Bundeswehr  
Maico  
M 250/B



**A**ls ich Anfang der 70er Jahre, gerade 18 Jahre alt, fast meine gesamten Ersparnisse für den Führerschein-Klasse 1 (Führerschein fürs Auto stand überhaupt nicht zur Diskussion, 1. aus philosophischen und 2. aus finanziellen Gründen) verbraucht hatte, mußte natürlich sofort ein Motorrad her, egal woher, schließlich wollte man fahren. Für unsere erschwierliche Angebote gab es ja nur auf dem Gebrauchtmotorradalter deutscher Motorräder. Scheunenfunde waren noch an der Tagesordnung und für minimales Geld zu haben. Geschraubt wurde dann was das Zeug hielt, ohne Rücksicht auf Verluste. Die Erfahrungen aus der vergangenen Moped- und Mofazeit konnten selbst ohne richtiges Werkzeug auf die neu erstandenen Bastelobjekte angewendet werden. Mein Gott, was haben wir damals die armen Maschinen

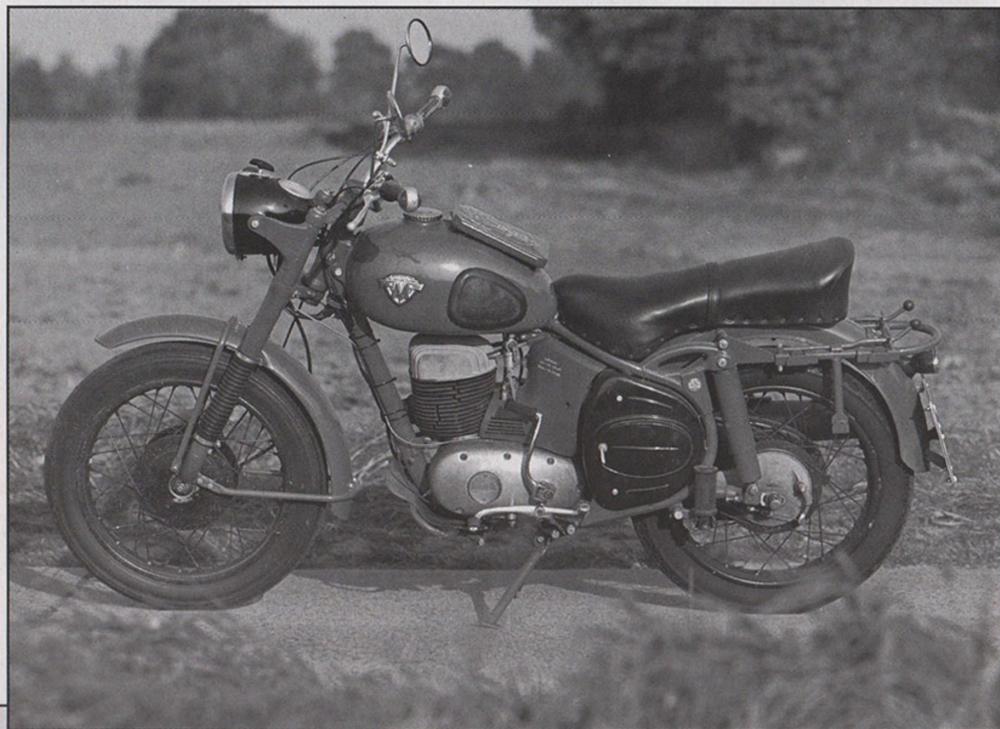
findliche Öffnung für den Gaszug gefummelt und mit einer quer zum Schieberloch verknotteten M3 Schraube arretiert). Man brauchte nur den Bindfaden stramm ziehen, und ab ging die Post. In Ermangelung eines ordentlichen Bowdenzuges

Hülle ist seit dem für mich die simpelste Sache der Welt.

Nun, ich erzähle das alles, weil just zu dieser Zeit die Bundeswehr dabei war, auffällig viele ihrer über 10.000 MAICO M 250/B Krads abzustoßen. Billiges und geradezu ideales

das vierte- oder fünftmal genenigt).

Vielorts gab es Händler, die sich auf den Ankauf von Bundeswehr-MAICO's spezialisiert hatten, ohne sonst auch nur die Spur von dieser Marke zu kennen. Vertragshändler brauchte



**Oben: Kein Wald- und Wiesenmotorrad**

**Links: Das Ausgangsprodukt des Behördenkrad's von MAICO, die GS 250**

Bastelobjekt für viele meiner damaligen Leidensgenossen. Der günstige Einstandspreis und die absolut häßliche Farbe (oliv- RAL 6014) lie-

ßen der Bastlerphantasie freien Lauf. Egal was man an diesen Dingen veränderte, es war in jedem Fall eine Verbesserung der Optik. Natürlich haben schon damals die Männer mit den grauen Kitteln Einhalt geboten, wenn die Ergebnisse unserer Phantasien zu sehr ins Abenteuerliche abglitten (den Film „Easy Rider“ hatten wir uns damals mindestens schon

man nicht zu werden, um mit den ausgedienten Bundeswehr-Kradmelderfahrzeugen Geld zu verdienen. Für die Ersatzteilversorgung mußten dann einzelne Fahrzeuge zu reinen Teilenträgern degradiert werden. Da natürlich immer die gleichen Teile kaputt gingen, standen dann bei besagten Händlern mehrere Maschinen in der Ecke, an denen überall haargenau die gleichen Teile nicht vorhanden waren. Die Elektrik war gottseidank von Bosch und defekte Teile konnten direkt beim nächsten Boschdienst bestellt werden. Ich denke da z.B. an den Regler, der genauso wie die Zündspule unten im Motor hinter dem rechten Seitendeckel sitzt. Die dort herrschenden Temperaturen gepaart mit den Einzylinder-Vibrationen hatten doch irgendwie entscheidenden Einfluß auf seine Lebensdauer.

Die von uns gefahrene Maico war schon auf einen „high-tech“ Regler mit elektronischen Eingeweidern umgestellt und unter die Sitzbank verpflanzt worden. Seitdem gibt es diesbezüglich keine Sorgen mehr.

Die Firma Maico selbst hatte scheinbar wenig bis gar kein Interesse, sich um diesen „Nachlaß“ zu kümmern. Zu dieser Zeit war die nur noch sehr kleine Firma erfolgreich dabei, Wettbewerbsmaschinen für den Geländesport zu bauen und ihr vorletztes Modell, die MD 250 zu entwickeln. Dieses sehr leichte und giftige Motorrad mit Drehschieber wurde später als 250 WK mit Wasserkühlung das letzte, was MAICO für die Straße produzierte.

Die M 250/B wurde ab 1959 ausschließlich für die Bundeswehr gebaut. Zu der Zeit stand es um die Firma MAICO, wie schon oft, äußerst miserabel. Otto und Wilhelm Maisch, die eigentlichen Herren im Haus, hatten gerade den Stuttgarter Willy Tecklenburg davon überzeugen können, als Geschäftsführer in die marode Firma einzutreten. Mit ihm kam dann der rettende Auftrag der Bundeswehr über ein Volumen von 13.000 Stück M 250/B zu einem Preis von knapp 2.000,- DM je Motorrad. Das war Rettung in letzter Minute, zumal Otto Maisch im darauffolgenden Sommer seine Gefängnisstrafe wegen früherer Vergehen antreten mußte (Näheres zu der aufregenden und lehrreichen Vergangenheit der Gebrüder Maisch haben wir in Heft 8 beschrieben). Schon in den Jahren davor hatte MAICO kleinere Aufträge vom Bund erhalten, sie hatten aber alle nicht diese Dimensionen und auch nicht diesen entscheidenden Einfluß auf das Weiterbestehen der Motorradschmiede. Ein Wunder war es schon, daß die sonst so peniblen Behörden bei der Prüfung der Vertrauenswürdigkeit ihres Lieferanten vor Auftragserteilung nicht Anstoß

genommen haben an den doch etwas skurrilen Geschäftsmethoden der Firma in der Vergangenheit. 1958 wurde gerade ein Firmenteil wegen Zahlungsunfähigkeit liquidiert. Bedingungen seitens des Bundes, die für eine Auftragserteilung erfüllt sein müssen waren, schon damals nicht leicht zu erfüllen. Eine Gewährleistung der Ersatzteilversorgung über 20 Jahre war durchaus Bestandteil solcher Verträge.

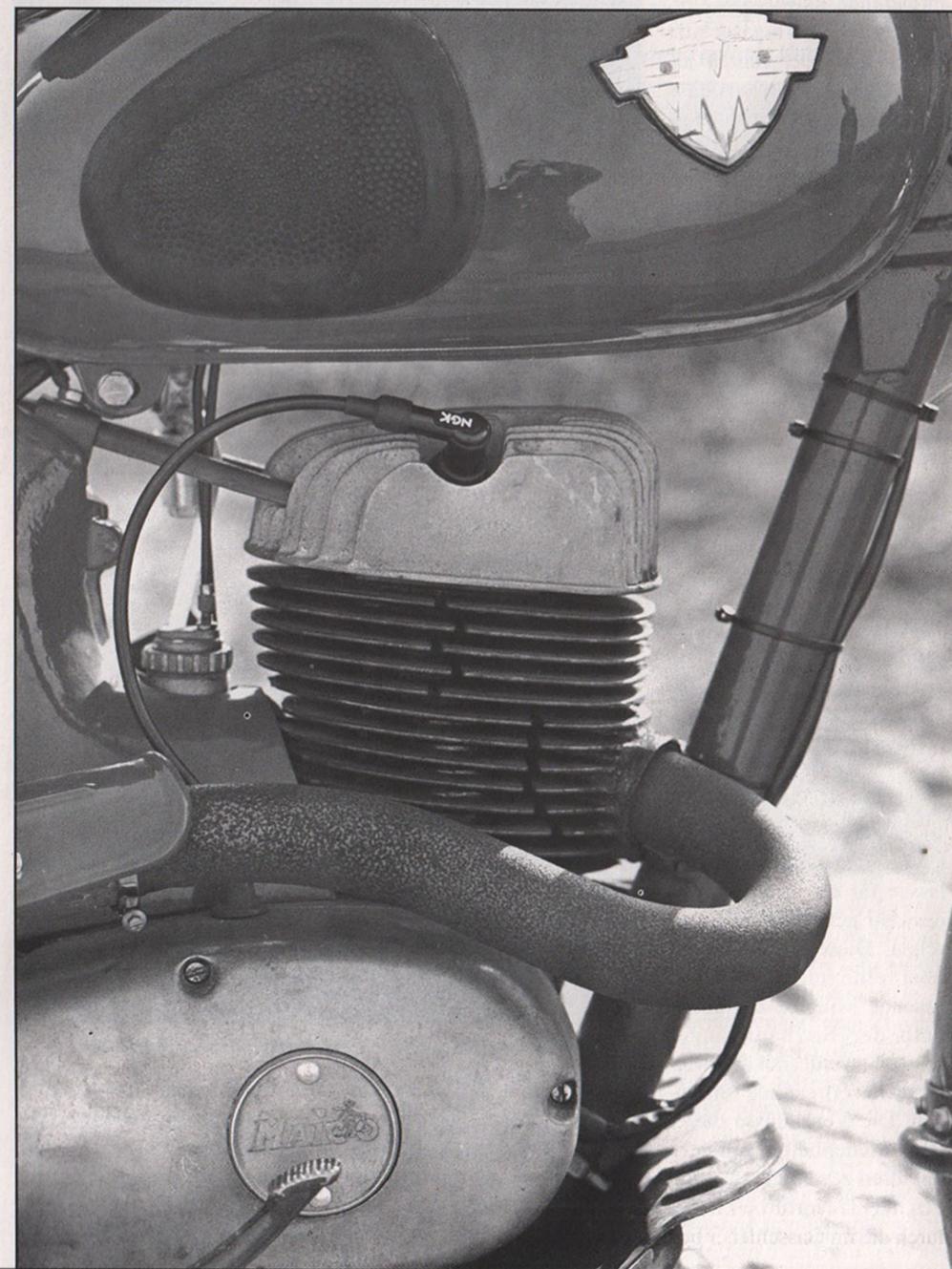
Zu diesen Bedingungen gehörte z.B. auch eine genaue Beschreibung der technischen Ausstattung des Motorrades.

Die M 250/B, aus der 250er Geländesportversion entwickelt, bekam deshalb statt dem 21" Vorderrad ein 18" Rad, da die Vorgaben der Behörde besagten, daß Vorder- und Hinterrad austauschbar sein müssen. Die Geländegängigkeit sollte dabei trotzdem erhalten bleiben. Auch der Soziussitz

war Teil der Verträge. Der Einzylinder-Zweitaktmotor mußte so ausgelegt sein, daß er in einem Geschwindigkeitsbereich zwischen 3 und 100 km/h! problemlos zu fahren und zu beschleunigen sei!

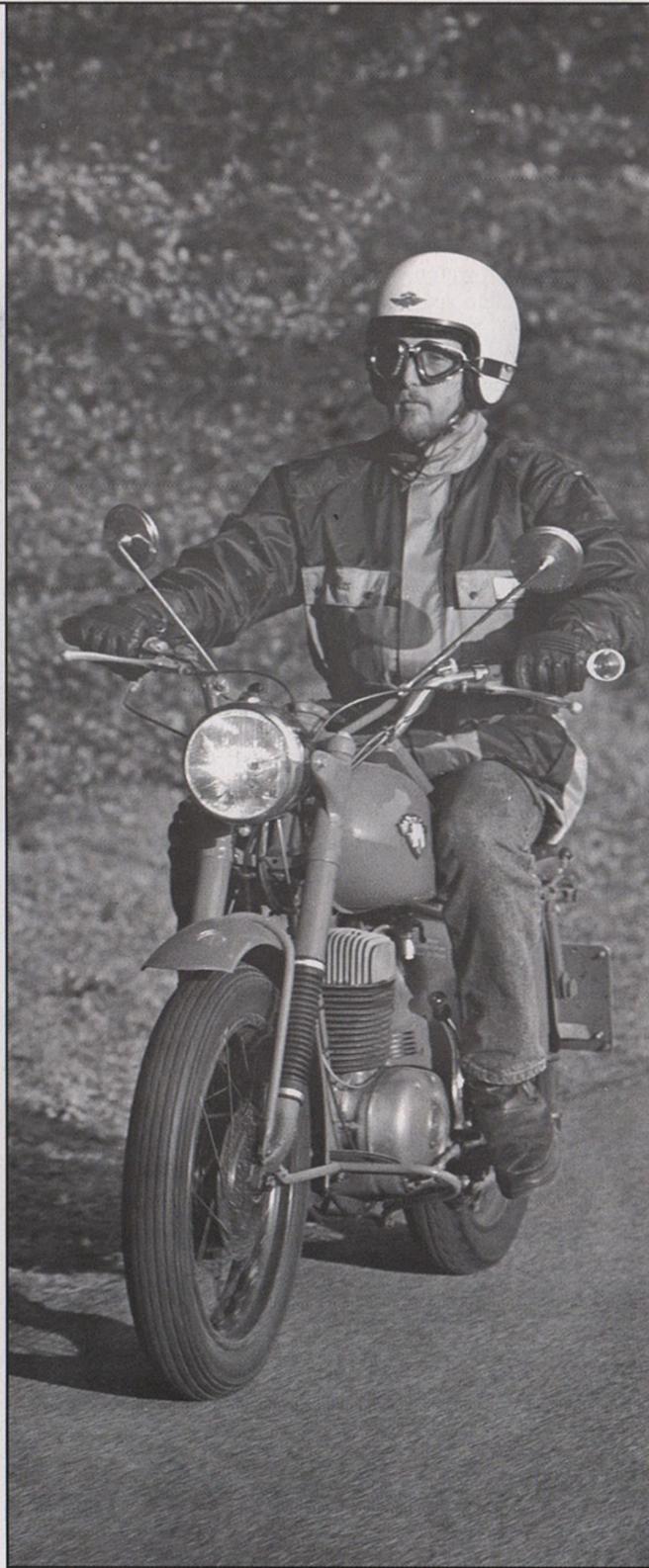
... Und genau das tut er auch! Ich bin mit unserem Testobjekt im vierten Gang und 40 km/h durch die Gegend getuckert und konnte jederzeit ohne bemerkenswerte Widerstände beschleunigen,

**Viele Besitzer haben die Zündspule aus dem Motor an die frische Luft geholt. Hier ist sie noch am Original-Platz.**



eine Eigenschaft, die dieses Motorrad in die Nähe von englischen Dampfhämmern Marke BSA B35 befördert! Auch der Klang der Auspuffanlage läßt zumindest den einen oder anderen Fußgänger den Kopf neugierig verdrehen, wenn man im hohen Gang durch die Stadt fährt. Der Zweitakter ist zwar unverkennbar, aber der Ton hat was. Trotz des Graugußzylinders und wegen der guten Ansaugeräuschkämpfung ist der Auspuff der dominierende akustische Teil. Am 26er Bing-Vergaser sitzt ein in den 50er Jahren als Massenprodukt gehandelter Naßluftfilter, der allerdings in einem extra Gehäuse verbaut wurde, welches gleichzeitig die 6V Batterie beherbergt. Die Frischluft für den Viertellitermotor wird dadurch unterhalb der Sitzbank angesaugt. Luftfilterkasten und halb hochgelegter Auspuff waren ebenfalls Teil der von der Behörde geforderten Spezialitäten. Sie sollten im „Ernstfall“ Wasser- und Schlamm durchfahrten ermöglichen. Die GS von Maico, das Basismodell für die Behördenausführung, hatte diese Extras nicht vorzuweisen. Sie wurde trotzdem sehr erfolgreich bei Wettbewerbsveranstaltungen wie „Six-days“ eingesetzt, eine Tatsache, die MAICO sicherlich zu ihrem guten Ruf verhalf.

Der höhergelegte Auspuff an unserem Testobjekt mußte aber noch genügend Platz lassen für die von der Bundeswehr geforderten Packtaschen. Diese Dinge waren über eine nicht zu übersehende Mimick, die unterhalb der Sitzbank angeschweißt wurde, mit dem Motorrad unzertrennlich verbunden. Die Verschlüsse dieser Packtaschenhalter erinnern mit ihren gewaltigen Ausmaßen an Tresortürbeschläge russischer Herkunft. Viel-



Ochsenaugen und Spiegel sind keine 32 Jahre alt.

leicht gab es ja bei der Bundeswehr statt der Lederkoffer für geheime Kurierfahrten Spezialbehälter aus Panzerplatten. Ähnliche Überlegungen befie-

len mich auch beim Fahren mit unserer Testmaschine, da auch gleichzeitig der Federweg mit meinem Gewicht gleich „null“ war. Solo und ohne Koffer wird es mit Sicherheit bei den „Oli-

ven“ nach jedem Manöver erhöhte Mengen an Krankmeldungen gegeben haben. Ausfall sämtlicher Kradmelder, oder so. Die hinteren Stoßdämpfer nämlich tragen, besonders im Solobetrieb, ihren Namen zu Unrecht. Nicht einstellbare Feder Vorspannung zwingt jeden Konstrukteur, im wahrsten Sinne des Wortes, zu schmerzlichen Kompromissen. Im Solobetrieb zu hart und im Zweipersonenbetrieb zu weich, lautete das Testergebnis von Ulrich Schwab in der Zeitschrift „Kraftrad“ von 1960. Auch wenn die Zuladung mit 220 kg aus heutiger Sicht einen respektablen Wert darstellt, können zwei vollgepackte bis an die Zähne bewaffnete „Oliven“ locker das Gewicht übersteigen. Die dann zu weichen Federn sorgen nach erfolgter Fahrt wieder zu bedrohlichen Ausfällen in der Mannschaft.

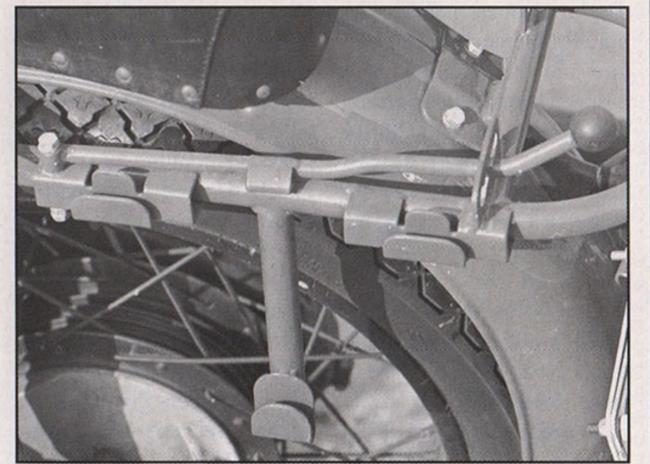
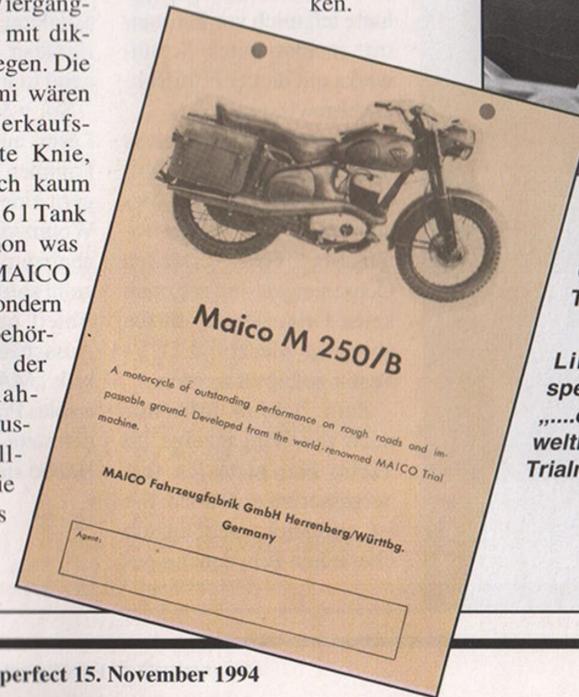
Unsere Testmaschine war wie gesagt mit den serienmäßigen nichteinstellbaren Stoßdämpfern ein harter Brocken. Aber nicht nur die Hinterradfederung ist die „Härte“. Die Sitzbank erinnert mich an so manche Winterfahrt. Nach einer knackig arktischen Nacht wischt man morgens den Tau von der Sitzbank und erzeugt so für den Betrachter des Polsters den Eindruck eines angenehm anpassungsfähigen Sitzmöbels. Noch nicht richtig wach, wird einem beim Versuch sich zu setzen, schlagartig bewußt, in welcher Jahreszeit man sich gerade befindet. Nicht die Kälte, vielmehr die Härte der gefrorenen Bank ist der Grund für das folgenden Erwachen. Die Vorderradgabel ist auch nicht viel angenehmer. Allerdings spricht sie wenigstens ab und zu nochmal an und zeigt somit ihren guten Willen. Hier ist sicherlich weniger eine zu starke Feder der Übeltäter, vielmehr die Dämpfung läßt zu wünschen übrig. Versuche mit verschiedenen Ölsorten würden sicherlich etwas mehr Komfort in den vorderen Bereich bringen.

Insgesamt benötigt das Fahrwerk trotz des absolut stabilen Rahmens aus Ovalrohren (!) bei zügiger Landstraßenfahrt die volle Aufmerksamkeit des Fahrers. Kurven sind schon wegen der Geländereifen mit Bedacht zu nehmen. Der maico-typische Lenkungsdämpfer mit dem schönen Einstellknopf hat durchaus seine Berechtigung, kann aber natürlich die Fahrwerksschwächen nur lindern, nicht aber beseitigen. Im Zweipersonenbetrieb wird er sicherlich gut für Ruhe sorgen (konnte ich leider nicht ausprobieren). Bei mäßiger Fahrweise macht sich die MAICO bestimmungsgemäß wesentlich besser. Der breite, von MAICO selbst gefertigte 800 mm Lenker läßt das Mittelgewicht (Leermasse 155 kg, gemessen!) ganz hervorragend dirigieren, im unteren Geschwindigkeitsbereich gibt sich die Maschine wesentlich handlicher, als dies der optische Eindruck des vielen „Eisens“ vermitteln will. Hier liegt eindeutig die Domäne der M 250.

Heute noch als Neumaschine von einem MAICO-Händler zum Verkauf angeboten, würde sie wahrscheinlich als kleine Reise-Enduro angeboten werden. Bei Geschwindigkeiten unter 100 km/h genehmigt sich der Zweitakter auch „nur“ knapp 5 Liter Brennstoff. Die Schaltwippe für das Vierganggetriebe läßt sich gut mit dicken Reisetiefeln bewegen. Die Kniekissen aus Gummi wären sogar ein kleines Verkaufsargument gegen kalte Knie, werden sie heute doch kaum noch angeboten. Der 16 l Tank ist heute ja auch schon was Besonderes. Da die MAICO keinen Hauptständer sondern nur eine, wie es im behördendeutsch heißt, an der linken unteren Rahmenseite befindliche ausschwenkbare Abstellstütze besitzt, liegt sie voll im Trend. Das Hinterrad wird von einer Steckachse gehal-

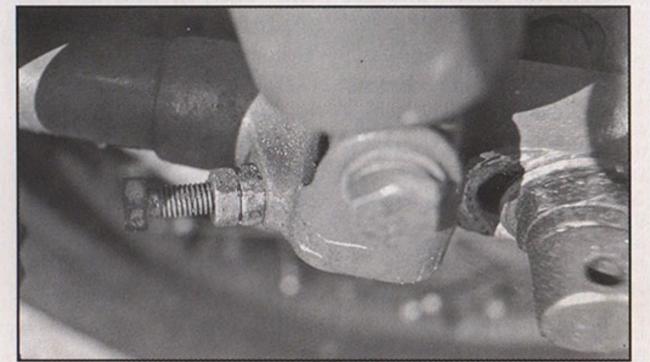
ten, was den Radwechsel erleichtern soll. Vorder- und Hinterrad sind fast identisch, Bremse und Felge haben die gleiche Größe. Und dann natürlich der Kettenkasten, heute ja beklagenswerterweise fast ein unentschlüsselbares Geheimwort für die Hersteller von Motorrädern. Ein im Kettenkasten eingebautes Wartungsloch, das mit einem Deckel verschließbar ist, gibt im Bedarfsfall Einblick in den Zustand der Antriebskettenspannung. Steinschlaggitter und Motorschutzblech mit integriertem Sturzbügel haben unterwegs in der Wildnis auch ihre unbestreitbaren Vorzüge.

Zurück zu unserer Testmaschine: Habbo Lüpkes, Besitzer dieses guterhaltenen Exemplares, hat wohl vor zwei Jahren, als er die MAICO im gebrauchten Zustand erstehen konnte, das Glück gehabt, nicht eines dieser von mir beschriebenen Bastelobjekte zu erhalten. Der Originalzustand ist im Wesentlichen nur dadurch verändert worden, daß nämlich das komplette Motorrad feuerrot lackiert wurde. Mit dieser Farbe erscheint dieses Behördenkrad in einem völlig anderen Bild. Wenn nicht der Kartenhalter und die monströsen Kofferträger wären, könnte man tatsächlich an eine Enduro denken.



Oben: Tresorverriegelung für wichtiges Transportgut.

Unten: Technisch hervorragend gelöste Kettenspannung.



Oben: Lenkungsdämpfer und Ganganzeige im Tacho.

Links: Werbeprospekt für's Ausland, „...entwickelt aus den weltberühmten MAICO Trialmaschinen..“

Die ehemals olivfarbenen Schrauben sind nicht rotgespritzt, sondern zum größten Teil durch nichtrostende Alternativen aus dem Zubehörhandel ersetzt worden. Anfängliche Schwierigkeiten mit dem Motor mußten damals gleich nach dem Kauf bewältigt werden. Die auf der Getriebeeingangswelle sitzende Kupplung hat scheinbar von Haus aus mit dem

Drehmoment von 2,25 mkg ihre Probleme. Neue Beläge mit anderer Reibpaarung bringen kaum Verbesserung. Wenn man mit dem Motor richtig zur Sache geht, wird das Schalten in den nächst höheren Gang mit entsprechender Verzögerung ans Hinterrad weitergegeben. Beim Überholen eines LKW's auf der Landstraße z.B., wenn der Gegenverkehr doch schneller ist als man gedacht hat, und hektisches Schalten, Beten, der starre Blick und nasse Haut absolut nichts nützen, dreht der Motor durch und der Fahrer auch.

Einfache und preiswerte Abhilfe schafft der Einbau einer zusätzlichen Kupplungsfeder. Der Anpreßdruck der Kupplungsbeläge wird damit erhöht. Diese

#### Motorschutz und Sturzbügel für's Gelände.

technische Verbesserung macht es aber trotzdem notwendig, das Kupplungsspiel absolut korrekt einzustellen. Ist das Spiel zu klein und damit die Kupplung zu stramm, rutscht sie wieder. Ist das Spiel zu groß, kann man das klauengeschaltete Getriebe nicht vernünftig schalten. Das Getriebe ist übrigens auch Schmiermittellieferant für die Kurbelwelle und hat auch diese in der damaligen Zeit üblichen „Schaltstrecken“. Vom Ersten in den Zweiten schaltet man entweder mit dem Hacken (dank der Schaltwippe möglich) oder, in dem man das ganze Bein wie ein Hund zum Urinieren anhebt.

Die Bremsen sind von Habbo ebenfalls überarbeitet worden. Die Leichtmetallnaben der Räder sind von innen mit Gußringen gefüllt und leiden wie bei anderen Marken auch gern unter Verzug. Ausdrehen derselben schafft hierbei ein völlig neues Sicherheitsgefühl

### Technische Daten

<b>Motor:</b>	Einzyylinder-Zweitakt
<b>Bohrung:</b>	67 mm
<b>Hub:</b>	70 mm
<b>Hubraum:</b>	247 ccm
<b>Verdichtung:</b>	7:1
<b>Leistung:</b>	14,5 PS bei 5200 U/min 14,9 PS bei 5240 U/min
<b>Drehmoment:</b>	2,25 mkg/bei 3800 U/min
<b>Vergaser:</b>	Bing Schrägdüsenv. mit Startervergaser 2/26
<b>Elektrik:</b>	Bosch Gleichstrom, 6 V 45/60 W
<b>Zündkerze:</b>	Champion L81, Bosch W 240 T1
<b>Fahrwerk:</b>	Verschweißter Ovalrohrrahmen, Telegabel ölgedämpft, Schwinge mit ölgedämpften Federbeinen (nicht einstellbar)
<b>Bereifung:</b>	3,25/3,50-18, beide Reifen gleiche Felge
<b>Bremsen:</b>	vorn und hinten Leichtmetall-Vollnaben mit Gußeinlage, 160 mm x 30 mm breit
<b>Tank:</b>	16 l
<b>Verbrauch:</b>	4 l/100 km ? (Werksangabe)
<b>Leermasse:</b>	155 kg
<b>Preis:</b>	2.000,- DM (nur für die Bundeswehr)

#### ADRESSEN:

**Maicoletters**, Peter Vagt (Redaktion), Fierthstrasse 2, 23684 Gleschendorf, Tel. und Fax 04524/8832  
 Probehefte beim Herausgeber, siehe „SUCH & FIND“ unter „MAICO“  
**Händler:** Ference Wald, Trendelburgerweg 28, 34385 Bad Karlshafen, 05672/8353, Fax 8257.

#### Maico 250/B

beim Bremsen. Ich war jedenfalls bei meiner Probe-fahrt überrascht von der guten Wirkung. In Erinnerung meiner eigenen Erfahrung hatte ich mich vor Fahrtantritt meines guten Schuhwerks mit dicker Profilsohle vergewissert.

Alle weiteren Arbeiten an diesem 32 Jahre alten Motorrad sind kaum von Bedeutung. Die an diesem roten „Massivteil“ verbauten Ochsenaugen sind natürlich keine Originalteile, dürfen aber jetzt wieder mit TÜV-Segen gefahren werden.

Zum Schluß fällt mir noch die Ganganzeige im Tacho ein, hätte ich fast vergessen zu erwähnen. Sie ist natürlich mechanisch über einen Bowdenzug ge-

steuert und funktionierte bei der Testfahrt durch's norddeutsche Flachland ausgezeichnet. Ich habe versucht herauszubekommen warum MAICO diesen Aufwand für diese technische Spielerei betrieben hat, konnte mir aber leider keiner überzeugend klar machen.

So, wer jetzt vielleicht beim Lesen auf den Geschmack gekommen ist und Weihnachten gern eine MAICO M 250/B im Wohnzimmer unter dem Tannenbaum sehen möchte, wird ja wohl sofort im „SUCH&FIND“ Abteil nach etwas Passendem Ausschau halten. Unter der Rubrik „MAICO“ ist da als „feuerrotes Prachtstück“ die von uns getestete Maschine angeboten. Habbo sieht wohl nur noch rot?

Fotos und Text: Ames



### Bestellservice

Es gibt die GUMMIKUH nicht nur jeden Monat neu, sondern wir bemühen uns, auch alle jemals erschienenen Hefte für Nachbarbestellungen auf Vorrat zu haben. Eine vollständige Inhaltsübersicht gibt's gegen eine Gebühr von 3 DM in Briefmarken.

#### Schwerpunkthemen

Adler, Geschichte	4
Adler, von Dr. Paul Simsa	45
Adler M 250 S	39
AJS 350 16C (Trial)	14
Ardie	65
AWO 425	13
Barbour-Bekleidung	34
BMW R25/3 + Steib LS 200	52
BMW RS 500 von Walter Zeller	30
BMW R51/3+R50/5	25
BMW R 61	38
BMW R 69 S	48
BMW R 75/5	39
BSA A 10	32
BSA A 65	38
BSA Gold-Star DB 32	44
BSA Gold Star Motor	20
BSA Twins	8 - 9
BSA/Norton Café Racer	12
Bücker-Werke	20
DKW	3
DKW Ingolstadt	50
DKW-IFA-MZ	36
Dnepr MT 12, Test	32
Ducati 860/900 GTS	47
Ducati 900 SS	31
Duo 1000 km-Test	45
EMW R35/3	11
England(Süden) Reise	49
Express-Werke	12
Garelli 350 Split Single	43
Gespann KS - Zündapp mit Panhard-Motor	17
Gilera 4-Zylinder	59
Gilera Saturno "Piuma"	51
Gilera Strada 150	56
Harley-Davidson, Geschichte	29
Harley 61 cu.in. 8V- Racer	47
Hercules-Nürnberg I+ II	31, 32
Hertweck, Carl	35
Honda in den 60er Jahren	28
Honda CB 500 F	10
Horex	5
IFA BK 350	35
IFA RT125	14
ILO-Motoren	23
Junak M 07 C	64
Kawasaki Z 200	13
Kawasaki Z 900	42
Kawasaki 500 Mach III	44
Kawasaki KZ 900 Ltd	56
Kreidler RS Restaurierung	57
Laverda 750 SF	33
Laverda 1200 C3	55
Maico	8
Matchless G50	40
Metisse G50 Mountaineer	36
Morini 3 1/2	60
Moto Guzzi	9
Moto Guzzi	25 - 26
Moto Guzzi V7 Spezial	54
Moto Guzzi Nuovo Falcone	46
Moto Guzzi 350 Werksrenner	61

München	26
MV Agusta 750 Imola	57
MZ • Die Geschichte	24
MZ ES 250	18
MZ ES 300	60
MZ RT 125	21
Nimbus Typ II	53
Norton Commando	19
Norton Federbett	24
Norton Manx /Jawa-Motor	20
Norton/BSA Café Racer	12
Norton John Player	52
NSU	2
Parilla 175 Sport	34
Rickman-Story	21, 22, 24
Rudge 250	41
Triumph BDG 250H	9
Triumph Boss	31
Triumph T 120R	18
Velocette Venom Clubman II	3
Victoria Bergmeister	44
Victoria KR 26 N	6
Vincent Black Shadow	65
Yamaha XS 650	33
Zündapp 200S	17
Zündapp 250S Trophy	7
Zündapp KS 601	32
Zündapp Norma	29

#### Preis ?

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

Sanglas 500 S	11
Silk-Zweitakter	23
Suzuki GT 750	45
Triumph (D)	6
Triumph-Twins (GB)	45, 47, 48
Triumph (GB) 1970 bis heute	63
Triumph T 140 E	48
URS	35
Velocette	27, 28
Velorex	38
Veteranen-Trial	27
Victoria	7
Vincent Grey Flash	56
Westphal, Robert	20
Zündapp	1, 15, 16
Zündapp KS 900 4-Zyl.	49

#### Typenkunde

Adler MB 250	64
Ardie BD 176	2
AWO 425	25
BMW R26	1
BMW R50	13
BMW R51/2	5
BMW R 90/S	61
BSA A 65	36
BSA C 12 (Competition)	63
BSA Gold Star B34	27
DKW RT 200S	8
DKW RT 250/2	20
Ducati 350 Scrambler	14
Ducati 750GT	23
Dürkopp M 125A	11
Dürkopp MD 200	54
Gilera 150	21
Hercules K 125 BW	37
Hoffmann Gouverneur MP 250	24
Honda C 71 + CS 76	57
Horex Regina 2	22
Horex Regina 350	4
IFA BK 350	28
JAWA 350	30
Laverda 750SF	12
Moto Guzzi Nuovo Falcone	10
MV Agusta 125	16
MV Agusta 750 S	41
MZ ES 250	15
NSU Max	34
Puch 125 SV(S) 175 SV(S)	38
Puch 250SG	19
Puch 250TF	26
Horex Resident	31
Jawa 350	25
Maico 175 SS	19
Maico M 200 S	58
Mars Stella 175	42
Moto Guzzi "S" Klasse	62
Moto Guzzi 750 S / 1000 S	62
Norton Challenge P 86	63
NSU Fox	65
NSU Lux	24
NSU OSL 251	51
NSU Spezialmax	44
NSU Superfox	9
NSU Sport-Konsul	48
Panther KS 150	16
Schwimmende MZ Nautic	62
Simson Sport mit Stoye-SW	37
Suzuki GT 750	23
Triumph Boss	26
Triumph Cornet	32
Triumph Speed Twin	33
Triumph twenty one	18
Victoria Bergmeister	64
Gespann 350	65
Victoria KR 26 N "Aero"	17
Victoria Swing	61
Yamaha XS 1100	51
Zündapp 175 S	40
Zündapp 250S	41
Zündapp Elastic 200/250	53
Akkus	42, 43
Alarmanlage f. Motorrad	59

#### Hist. Test- und Fahrberichte

Adler MB 250 S	28
Ardie BD 176	29
Beart Norton 350	65
BMW R26	13
BMW R 50	36
Bücker Ilona II	27
Bultaco TSS 250	64
Derbi 50 ccm	59
DKW RT 175 S	30
Hercules K 101	55
Hercules K175S	8
Hoffmann Gouverneur	11
Honda CB 750 F	22
Honda Drixton 500	62
Horex Regina 4	10
Horex Resident	12

#### So wird's gemacht:

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

#### Mindestbestellmenge: 3 Hefte

Alu polieren	10, 35, 36
Alu eloxieren	49
Alu löten	63
Axiallager f. BMW-Kipphebel	63
Bleifreies Benzin	50
Bowdenzüge	23
Bremsen	21, 23
BSA B 40 Motor	46, 47, 48
Dämpfer, hydraulische	36
DKW-Elektrik	41 - 43
Einradanhänger	60
Einspeichen	12
EMW R 35/3 Restaurierung	59
Entlacken	35
Gasgestänge für BMW's	54
Gilster	53
Gummirestaurierung	29
Haarriß-Prüfung	22
Hebebühne selbstgebaut	58
Helmtest (Jethelme)	30
Heizgriffe selbst bauen	34, 60
Honda Zündanlagen	17
Hupen, Reparatur von...	40
Jethelme: Davida/Chevignon	63
Katalysatoren	45
Ketten	24 - 29
Kolben erneuern	31, 32
Kreuzgelenke überholen	61
Kurbelwelle wuchten	39
Lack f. japanische Motorräder	27
Lichtmaschinen (Honda)	22
Löten	37, 39
Materialanalyse	35
Pannenhilfeschema	33
Pulverbeschichten	39
Öl	8 - 10
Öl und Chemie	30
Öls, Eigenschaften des-"Red-Porsche-Killer" - Killer	64
Regler, elektronische	37
Reglereinbau	39
Rucksacktest	56
Schaltzeichen	38
Schrauben	4 - 7
Schweißtechnik	40
Simmerringe	8 - 11, 44
Seitenständer, Der sichere...	40
Stromprüfer	43
Synchrotester (elektronisch)	65

#### Bestell-Adresse ?

**GUMMIKUH-BAUES-Verlag  
Am Deich 57  
28199 Bremen**

Vergaser	1 - 5
Warnblinkanlage	41
Zweitakt-Schmierung	19
Zweitakter aktuell	62
<b>Umwelt &amp; Restaurieren</b>	
Asbest	14
Entrosten	54
Festgegangene Kolben	17
Gehörschutz	15
Hautschutz und Reinigung	19
Helme	20 - 21
Katalysator	24, 45
Kraftstoff	12
Lacke	18
Lärm	15
Ölbeseitigung	13
Reinigen mit Sprit	12
Säuren und Schutz	16
Tempo kontra Öko	62
Verchromen	23 - 28

# DKW 350

("singende Säge")

3 Zylinder Zweitakt

Bohrung x Hub : 53 x 52,8 mm

Hubraum : 349,5 ccm

Leistung : 31 - 45 PS bei 9.700 - 11.000 U/min

Bauzeit : 1953 - 56

