

6. Jahrgang
T10856E

GUMMIKU**H**&

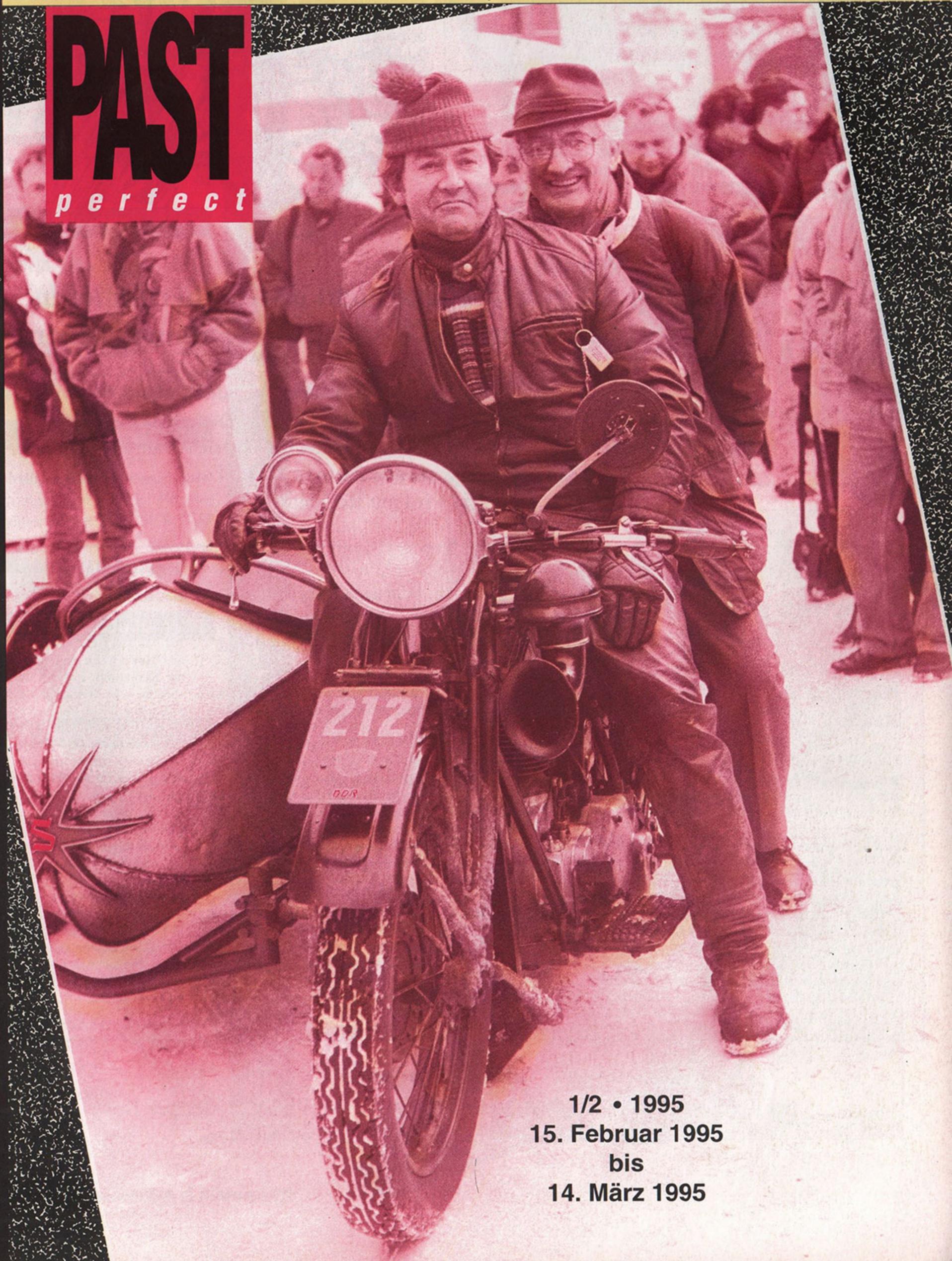
5,90 DM
öS 50 · sfr 5,90

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

PAST

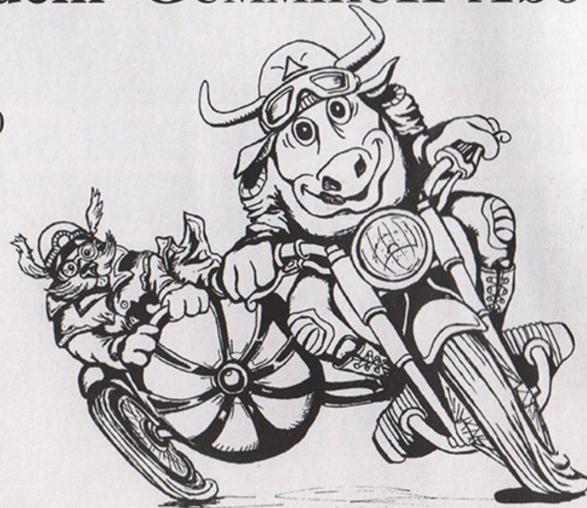
perfect



1/2 • 1995
15. Februar 1995
bis
14. März 1995

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 Spann- und Fahrtechnik von den 30er bis in die 50er Jahre. Der Autor Obering, Siegfried Rauch, einer der bekanntesten deutschen Zweiradpublizisten, ließ 1955 in diesem Buch keinen Aspekt der damaligen Seitenwagenfahrei außer Acht: Kapitel über Historie, Fahrtechnik, Seitenwagen- und Anschlußtechnik und den Einsatz von Gespannen ergänzen sich zu einem lesenswerten Band mit 112 Seiten und mehr als 100 Illustrationen.

24.80 DM

Krafträder von Ing. Michael Heise

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

24.80 DM

Werkstatt-Handbuch für Zweitaktmotoren von Obering, Siegfried Rauch

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

29,80 DM

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

Suzuki TS 400 Apache: Was lange währt, dann doch auch fährt, von Ralph Sutthoff 4

Die neue Triumph: Am Puls der Zeit - Neoklassiker von Ames 19

Scheeballschlacht auf der Burg: 25 Jahre Wintertreffen Augustsburg, von Claus Uhlmann 36

Sommerurlaub an der Adria: Ein Reisebericht von Christian Röcke 40

TECHNIK

Der Weidezaun war's: Tobias Pfluger berichtet über den Umbau einer R 69 S 20

Elektronische Regler: Qualität und Wirkungsgrad im Test, von Dipl. Ing. Frank Hahmann 46

BIKER'S SEELE

Das Militärrückbäckchen: Lesererfahrungen von Rüdiger Hackler mit seiner Maico MD 250 B 48

Ja damals: Paul Simsa und der alte Ledermantel 54

GESCHICHTE

Typenkunde: Yamaha XS 500 38

RUBRIKEN

Titelbild: D-Rad 0/5, Bj. '27, Gerhard Fenske aus Leipzig 1

Korrespondenz: Was die letzten 4 Wochen über unsere Schreibtische lief 11

Bestellservice: Welches Heft ich unbedingt noch brauche 18

Kleinanzeigen: Such & Find 24

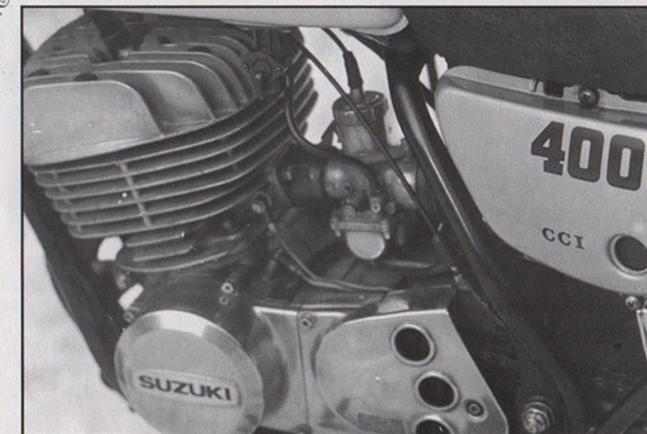
Impressum 33

Litera-Tour: Rüstungsproduktion, Zwangsarbeit und Vernichtung in den Frankfurter Adler-Werken 34

Termine & Treffen 46

Händlerservice: Wer verkauft die GP 55

GUMMIKUH & PAST PERFECT AUSGABE 68



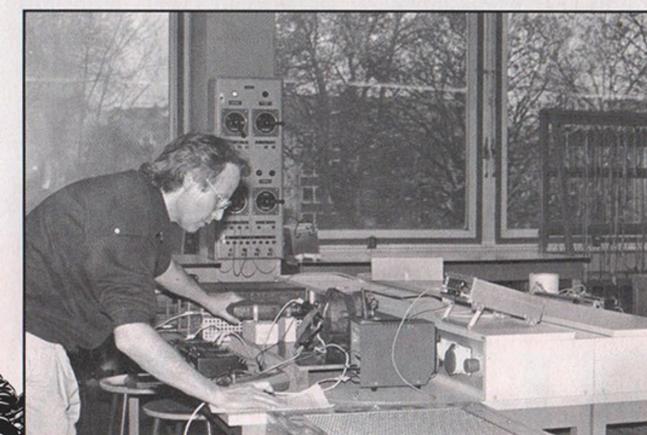
Trotz Macken, ein Motorrad zum Verlieben, Ralph Sutthoff und seine Suzuki TS 400, ab Seite 4



Claus Uhlmann erzählt Kurioses aus der DDR-Geschichte, ab Seite 35

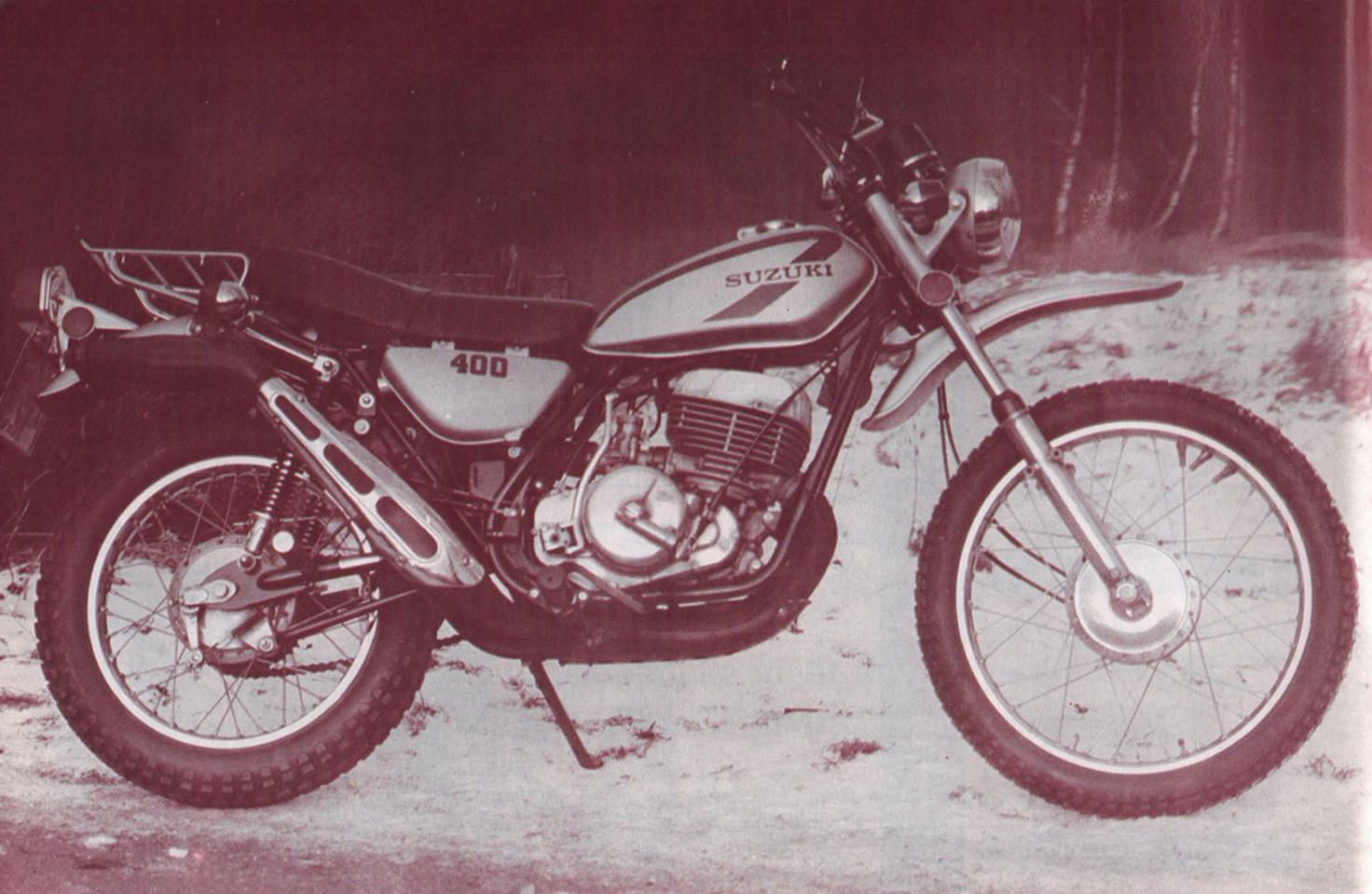


BMW R 69 S mit Telegabel, schön schaut's aus, ab Seite 20



Mit Meßgeräten am Puls elektronischer Regler. Aus unserer Testwerkstatt, von Frank Hahmann, ab Seite 50





Wie alles begann

Es war einmal in Australien. In Adelaide, der Landeshauptstadt Südaustraliens, machte sich allmählich das kalte Frühjahr breit. Mich zog es in die wärmeren Gegenden des Nordens.

Zuvor wollte ich mir die idyllischen Snowy Mountains und weitere, abgelegene Landschaften ansehen. Ein halbwegs zuverlässiges Motorrad mußte her. Also begab ich mich zum größten örtlichen Gebrauchtmotorradhändler. Eine geräumige Verkaufshalle präsentierte, locker angeordnet, etwa zwei Dutzend Gebrauchtmotorräder aller Preislagen. Ein freundlicher, älterer Herr eilte auf mich zu und fragte nach meinen Wün-

schzen. Er empfahl mir eine Honda CB 500 T, die optisch einen leidlichen Eindruck machte und auch vom Preis passabel erschien. Während er noch das Versicherungslabel der Maschine auf das „Verfallsdatum“ hin überprüfte, fiel mein suchender Blick auf eine graziöse Enduro mit auffallend großem Zylinder.

Es war eine Suzuki TS 400 Apache, deren Abbildung ich bereits früher in einem alten Motorradkatalog bewundert hatte. Leider befand sich der große Eintopf in einem arg mitgenommenen Zustand und schien für meine Zwecke weniger geeignet zu sein. Härtester Geländeinsatz hatte seine Spuren hinterlassen.

Weder ein Tacho, noch ein Drehzahlmesser beeinträchtigte

die Sicht des Fahrers auf den vollverchromten Frontscheinwerfer. Accessoires, wie Blinker, Rückspiegel und Auspuffendstück glänzten ebenfalls durch Abwesenheit. Immerhin gelang es, die Maschine nach dem vierten Tritt zum Leben zu erwecken. Der Motor klang, wider Erwarten, vertrauens-erweckend gesund. Wie der Leser sicherlich schon ahnt, habe ich genau das Motorrad schließlich gekauft.

Vielleicht war es eine irrationale Entscheidung, aber meine Neugier war einfach stärker. Einen Tag lang habe ich das Wrack notdürftig vor meiner Unterkunft, einer Jugendherberge, überholt und damit schließlich sogar etliche Tausend Kilometer abgespult. Natürlich

waren wir nicht die schnellsten, und gelegentlich neigte der Vibrator dazu, das eine oder andere Teil während der Fahrt abzuschütteln. Doch der Indsman aus dem Hause Suzuki hat mich überall brav hingetragen. Nur beim Anlassen zeigte sich die Apache notorisch von ihrer schlechten Seite. Das fehlende Deko-Ventil gestaltete die Anlaßprozedur zu einem Himmelfahrtskommando mit ungewissem Ausgang. Vor allem bei halbaufgewärmter Maschine reagierte der Kickstarter gelegentlich tückisch und schlug brutal zurück. Die üble Angewohnheit sorgte dafür, daß mein rechter Unterschenkel ständig in allen Farben schillerte. Umgekehrt wäre es ungesund gewesen, den Fuß auf dem Kickstar-

ter stehen zu lassen. Die 400 ccm besitzen genügend Bums, dem Piloten zu einem unfreiwilligen Flug über den Lenker zu verhelfen.

Einmal befuhr ich eine schmale Landstraße in einer gottverlassenen Bergregion. Die mit dem Frühstückskaffee befrachtete Blase hatte sich gemeldet, und ich hielt arglos am Straßenrand an, um mir Erleichterung zu verschaffen. Ein Stück hinter meinem Halteplatz lag eine Hofauffahrt, der ich zunächst keine besondere Beachtung geschenkt hatte. Das änderte sich augenblicklich, als ich gerade mein kleines Geschäftchen erledigen wollte. Aus der Ausfahrt spurtete mir im gestreckten Galopp ein riesiger Schäferhund mit gefletschtem Gebiß entgegen, offensichtlich in der Absicht, mich zum Frühstück zu verputzen. Der Schreck ließ mich mein Geschäftchen vergessen. Ich sprang zurück auf die Suzuki. Würde der störrische Einzylinder Einsicht zeigen und sofort anspringen?

Ein Tritt und . . . der Motor lief! Aus Rache ließ ich den Hund lange hinter mir herlaufen. Dank der spontanen Spurtfreudigkeit der TS konnte ich den wütenden Wolfsrachen immer exakt auf Abstand halten. Endlich gab der Hund die Verfolgungsjagd auf. So tuckerte ich unbeschadet, auf kleinen Wegen, über diverse Zwischenstationen Richtung Sydney. Dort war es an der Zeit, mich von meinem indianischen Weggefährten zu trennen. Mittlerweile hatte sich auch das polizeilich vorgeschriebene Versicherungslabel verabschiedet . . .

Der König unter den Enduros

Suzuki hatte die TS 400 Apa-

che parallel zur GT-Modellreihe von 1972 bis 1977 im Programm. Während ihrer Produktionszeit unterlag sie zahllosen Modifikationen (siehe Tabelle am Ende des Artikels). Bei ihrer Markteinführung erschien die Apache zweifelsohne als König unter den Enduros. Obwohl sie wie die Yamaha DT 125 E keinen Dynastarter hatte, leistete sie sich den Luxus einer 12 V Anlage. Zudem war Suzukis größter jemals gebauter Zweitakteinzylinder mit 34 PS aus 400 ccm die stärkste Enduro ihrer Zeit. Erst Jahre danach legte Yamaha mit der XT 500 noch 100 ccm zu. Die ebenfalls später erschienene Yamaha DT 400 reichte mit ihren 21 bzw. 17 PS weder an die Leistung noch an das Drehmoment der TS 400 heran. Sogar innerhalb der damaligen „Suzuki Familie“ (Suzuki Werbeslogan) nahm die Apache eine durchaus exclusive Stellung ein.

Nach den mehrzylindrigen GT 750/550/500 erzielte sie immerhin noch Platz 4 in der Hubraumrangliste. Auch preislich mischte sie in der Spitzengruppe mit. Zum gleichen Kurs bekam der Suzukiinteressent bereits die zweizylindrige 500er Titan.

Alte Apachen-Liebe rostet nicht

Die Erlebnisse in Australien blieben mir unvergessen. Als eingefleischter Fan alter Zweitakt-Suzukis mußte eine schmucke TS 400 meine Garage bereichern. Aber wie kommt man in Deutschland, Mitte der 90er Jahre, zu einer guten TS 400? In der alten Welt wurde sie nur in Frankreich und Italien, ansonsten vorwiegend im außer-europäischen Raum angeboten. Zwar war sie 1976 auch einmal

in unserem Motorradkatalog aufgeführt. Unter der Abbildung auf Seite 162 steht jedoch „Preis auf Anfrage“. Eingeweihte wissen um die Bedeutung: Kein normaler Verkauf, keine ABE und keine Ersatzteilversorgung. Die Chancen, bei uns eine gute TS 400, womöglich sogar mit TÜV, erwerben zu können, stehen also schlecht.

Umso blüffter war ich über die Mitteilung eines alten Bekannten, der im Februar 1994 bei mir anrief. Er sei letztes bei einem auf alte Japaner spezialisierten Händler in Essen/Heiligenhaus gewesen. Dort habe er eine respektable TS 400 im leicht restaurierbaren Zustand mit gültigem Kfz-Brief gesehen. Sowas hätte ich doch schon immer gesucht.

Nachdem ich flugs mit dem Händler einen Besichtigungstermin vereinbart hatte, sind wir dort gleich mit dem Anhänger aufgekreuzt. Verhandlungstechnisch war das natürlich ein Fehler. Denn der Preis stieg von den ursprünglich mal veranschlagten 2.600,- DM auf 3.300,- DM an.

Schließlich konnten wir uns auf 3.150 DM einigen. Bei dem angebotenen Fahrzeug handelte es sich um eine aus den USA importierte TS 400 M („M“ bezeichnet bei Suzuki das Modelljahr 1975). Das Typenschild auf dem Lenkkopf zeigte das Herstellungsdatum 9/74. Sie hatte erst 4099 Meilen auf der Uhr, einen deutschen Brief mit TÜV, einen nahezu makellosen Original-Lack und Chrom sowie ein Paar der selten gewordenen Original-Rückspiegel (die mit eingestanztem Suzuki S). Selbst die verzinkten Speichen waren gut erhalten und die Plastikgläser der Armaturen zeigten weder Risse noch Gelbstich. Daher glaubte ich, trotz einer

Reihe offensichtlicher Mängel, ein Motorrad, mit einmalig guter Ausgangsbasis zum Restaurieren erworben zu haben!

Beschreibung der TS 400 M, Modell 1975

Die TS 400 M wirkt, im Vergleich zu modernen Groß-Enduros, insgesamt recht zierlich. Die Maßstäbe haben sich nach 20 Jahren deutlich verschoben. Den ersten Eindruck dominiert das bullige Antriebsaggregat. Vier Achsen verbinden den Motortrieblock mit dem Doppelschleifenrohrrahmen. Der 34 PS starke Zweitaktmotor kommt mit den klassischen drei beweglichen Teilen aus und wird nach dem Patent von Dr. Schnürle gespült. Gefüttert wird der Kurzhuber aus einem 32er Mikunischiebervergaser mit 122, 5er Hauptdüse.

Vier Überstromkanäle sind für den Ladungswechsel, des für Zweitaktverhältnisse riesigen Einzylinders zuständig. Der Frischgasstrom der beiden vorderen Kanäle verläuft flach über dem Kolbenboden. Das soll den Kolbenboden thermisch bei Laune halten. Die kleineren hinteren Kanäle haben die Aufgabe, den Gasstrom zur Ausbildung der Spülschleife aufzurichten. Unter dem kalottenförmigen Brennraum findet sich in der Zylinderwand eine kleine Bohrung, die mit dem Auslaßkanal in Verbindung steht.

Wer einen genialen Abstimmungstrick vermutet, irrt. Die Bohrung hat lediglich die Aufgabe, beim Antreten die Kompression zu reduzieren, um dadurch das bei Vorgängermodellen vorhandene Deko-Ventil zu ersetzen.

Eine kugelgelagerte Kurbel-



SUZUKI

TS 400 APACHE

welle verhilft dem knapp 82 mm breiten Kolben zu 75 mm Hub. Groß dimensionierte Bohrungen in der Nähe der Hubzapfen dienen der Auswuchtung. Das Pleuel ist beidseitig nadelgelagert. Suzukis bewährtes CCI System (Cylinder Crankshaft Injektion) versorgt alle bewegten Teile last- und drehzahlabhängig mit Frischöl. Dabei durchwandert das Öl der einen Versorgungsleitung das linke Hauptlager, um dann in eine Ölsammelscheibe zu fließen, deren Stutzen im unteren Pleuellager mündet. Von da aus wird es durch die Zentrifugalkraft herausgeschleudert und vernebelt. Die zweite Versorgungsleitung spritzt das Öl direkt in den Ansaugkanal ein. Das rechte Hauptlager befindet sich außerhalb des durch Simmerringe abgeschotteten Kurbelgehäuseraumes und wird vom Getriebeöl mitgeschmiert. Daneben liegt das Zahnrad für den Primärtrieb, welches in die Verzahnung des Kupplungskorbes eingreift. Im Zentrum der Naßkupplung hat die Eingangswelle des 5-Gang-Getriebes ihren Platz. Am Ende befindet sich das Kickstartergetriebe. Beachtlich, in welchem eleganten Bogen der Konstrukteur den verchromten Kickstarter um den Kuppelgehäusedeckel herum gelegt hat.

Der Zylinderkopf verfügt über zwei Kerzengewinde, die zur Umrüstung auf Doppelzündung geradezu einladen. Bestückt sind die Gewinde mit den werkseitig empfohlenen 6er NGK-Kerzen. Eine batterieunabhängige, kontaktlose Magnetzündung liefert den Saft für die Blackbox, die den Zündzeitpunkt von 17° v.o.T. im Leerlauf bis zu 24° v.o.T. ab 3.500 U/pm hochregelt. Suzuki nannte seine elektronische Zündung, etwas unbedacht, P.E.I. („pointless electronic ignition“). Skeptikern der damals noch ganz jungen Technik bot der Name eine ideale Angriffsfläche für ihren Spott. „Pointless“ kann man nämlich auch mit „sinnlos“ übersetzen.

Bemerkenswerten Aufwand hat man um die Aufhängung des Auspuffs betrieben. Vor dem Auslaßkanal des Zylinders ist ein Labyrinthsystem angeflanscht, in welches der Auspuffkrümmer eingesteckt wird. Auf dem Krümmer sitzt eine asbesthaltige Dichtung, welche durch das Festziehen einer Überwurfmutter im Flansch auseinandergespreizt wird. Zwei Spiralfedern gewährleisten einen einigermaßen festen Sitz. Die Konstruktion dichtet nicht perfekt, aber ausreichend ab. Ölnebel auf den Kühlrippen sucht man vergeblich.

Hinter dem Krümmer taucht der Auspuff unter dem Motor ab, um auf der rechten Seite unterhalb der Schwinge wieder emporzusteigen. Den Beifahrer schützt ein verchromtes Blech vor dem Kontakt mit der voluminösen Auspuffbirne.

Den Abschluß bildet ein dicker, US-patentierter Endschalldämpfer der Marke „sparkerrester“. Fast überflüssig zu erwähnen: Der Auspuff ist nirgends starr mit dem Rahmen verschraubt, sondern überall in Federn und Gummielementen aufgehängt.

In der hinteren Hälfte der Auspuffbirne vollzieht sich die Geräuschdämpfung durch eine Reihe von Kammern, die mit einer langen „Flöte“ verbunden sind. Zudem soll der kompliziert aufgebaute Endschalldämpfer dem Lärm zuleibe rücken. Hin und hergeworfen trifft die Schallwelle zuletzt auf einen

raketenförmigen Einsatz, der mit einem verwirbelnden Propeller endet.

Der 8, 5 l fassende Benzintank (davon 0, 5 l Reserve) steckt in drei Gummielementen auf dem Rahmen. Unter seiner linken Vorderseite ragen Signalhorn und Zündschloß hervor. Der als passepartout ausgelegte Zündschlüssel paßt gleichfalls für Lenkerverriegelung und Tankverschlußklappe. An der aufklappbaren Sitzbank vermisst man ein kombiniertes Helm-Sitzbankschloß. Stattdessen hat man sich mit einem schlichten Öffnungshebel, Suzukifans von den ersten Triples her bekannt, zu begnügen. Unter der Sitzbank liegt der Einfüllstutzen für das

Motoröl und der Luftfilterkasten mit seinem Naßluftfilter. Hinter dem rechten Seitendeckel sind die 12V 5 AH Batterie und andere elektrische Bauteile angeordnet. Der linke Seitendeckel beherbergt den 1, 2 l Öltank samt Schauloch zur Ölstandskontrolle. Eine Ölkontrolllampe hielt Suzuki damals für entbehrlich. Das Rahmen-dreieck schließt unten der Werkzeugkasten ab.

Die 2,24 m lange Enduro steht auf einer Trailbereifung der Maße 3.00x21 und 4.00x18. Vorne verrichtet eine ölgedämpfte Teleskopgabel ihren Dienst. Die schwarzen Stoßdämpfer, an der in Kunststoffbuchsen gelagerten Hinterradschwinge, sind fünffach ver-

stellbar. Die Verzögerung erfolgt vorderradseitig durch eine Vollnabentrommelbremse. Im Hinterrad muß eine Halbnaßenbremse reichen.

Für die Ausleuchtung der Fahrbahn zeichnet eine 12 V 25/35 Watt Birne im kugeligen 160 mm Frontscheinwerfer verantwortlich. Das Rücklicht hat, bei diesem Modell, nicht mehr die bei alten Suzukis bekannte Form einer liegenden 8, sondern entfernte Ähnlichkeit mit alten Yamaha Rückleuchten. Die Armaturen bestehen einschließlich der Gläser aus Kunststoff. Lediglich die unteren Ränder tragen verchromte Zierringe. Schließlich habe ich das Heck mit dem ebenso schönen wie zweckmäßigen Originalgepäckträger verziert.

Von den sechs TS 400 Jahrgängen wurde das 1975er M-Modell am liebevollsten gestylt. So hat das M-Modell die meisten einheitlich lackierten Lackteile. Angefangen bei Scheinwerfer und Halter, über die Kotflügel und Seitendeckel, bis hin zum Kettenschutz, sind alle Teile in dezentem silbergrau-metallisch (stardust-silver) gehalten. Die roten Zierstreifen am Tank und der rote 400er Schriftzug auf den Seitendeckeln setzen, wie die gelben und roten Kappen der Leuchten, verhaltene Farbakzente. Das klassische Design besticht insgesamt durch eine, sonst bei Enduros eher selten anzutreffende, harmonische Linienführung.

Die TS 400 im optischen Vergleich

Ich bekam schon zu hören, daß meine TS 400 der XT 500 von Yamaha ähnelt. Die Suzuki war aber früher auf dem Markt. Wer hat da also von wem abgekupfert? Ansonsten findet man ein vergleichbares Design nur noch bei der kleinen Suzuki TS 125 und der viertaktenden Honda SL 125.

Suzukis damalige Mittelklasseenduro, die TS 250, gab es 1975 in der gleichen Lackierung aber abweichender, weni-

ger gefälligen Linienführung. Das betrifft vor allem die rechte Seite. Durch den schon in Motorradmitte hochgezogenen Auspuff entfällt der rechte Seitendeckel. Der verchromte Hitzeschutz scheint etwas zu groß geraten. Wie ein schlecht passendes Zubehörteil, steht der kerzengerade Kickstarter rückwärts gerichtet vom Motor ab. Man hätte sich wirklich mehr Mühe mit der Optik geben können.

In einem völlig anderen Design kommt die jüngere, der Suzuki TS 400 artverwandten Yamaha DT 400, daher. Eckige Kanten und wenig Chrom bestimmen das Erscheinungsbild, so wie es damals, nicht nur bei Yamaha, große Mode war. Geschmacksache. Weniger eine Frage des Geschmacks: Yamaha hat Antwort auf Suzukis große TS säuft 7 l auf 100 km und erreicht damit den bescheidenen Aktionsradius von nur 100 km (!). Der Tankverschluß, den man unfreiwillig häufig bedienen muß, läßt sich nur mit hohem Kraftaufwand aufdrehen. Zum Nachfüllen des Motoröls muß gar eigens die Sitzbank abgeschraubt werden, deren Befestigungsbolzen zu allem Überfluß auch noch unter dem Hinterradschutzblech liegen. Die Mängelliste ließe sich fortsetzen. Auch damalige Testberichte ließen an der DT 400 kein gutes Haar.

Das Geheimnis

Beim Betrachten der Bilder wird sich dem Leser eine Frage aufdrängen: Wieso sieht ausgerechnet ein Geländemotorrad nach über 20 Jahren wie laden neu aus? Gewiß, ich habe eine Menge daran geschraubt, und mittlerweile steckt in dem Motorrad nochmals das gleiche Geld, das ich damals für die Anschaffung hingeblickert habe. Aber schließlich habe ich das Motorrad mit nahezu makellosem Lack und Chrom und nur wenigen Meilen auf dem Tacho gekauft.

Sicherlich erklärt sich der äußerlich gute Zustand teilweise damit, daß die Enduro aus einer niederschlagsarmen Gegend der USA kommt und offensichtlich nie Regen oder Gelände gesehen hatte. Außerdem war die Lack- und Chromverarbeitung der alten Suzukis besser als bei so manchem anderen Hersteller. Aber warum hatte das Motorrad bei meiner Übernahme nur so wenige Meilen gelaufen? Es sollte mich einige Mühen kosten, dem Geheimnis auf die Spur zu kommen.

Der Motor klang von Anfang an mechanisch gut. Das Getriebe ließ sich butterweich durchschalten. Die Kupplung trennte einwandfrei. Der Auspuff qualmte zwar fürchterlich, aber das würde ich leicht in den Griff bekommen.

Dachte ich bis zur ersten Probefahrt. Denn die verlief ziemlich ernüchternd. Bei 3000 Touren begann der Motor zu spucken und riegelte einfach ab. Irgendwo war der Wurm drin. Anfangs glaubte, bzw. hoffte ich noch, daß es sich um einen leicht behebbaren Fehler handeln würde. Denn ein mechanisches Problem war auszuschließen. Der Motor entwickelte eine erstklassige Kompression, und wenn die Kurbelwellensimmerringe defekt gewesen wären, hätte sich der Leerlauf nicht so sauber halten können.

Erfahrungsgemäß klopft man in dem Fall zunächst die Zündung auf Mängel ab. Kerze und Stecker erneuern, prüfen, ob überall Saft an- und durchkommt, Zündung mit Stroboskop (Magnetzündler!) abblitzen und, aha, einige Grad Frühzündung zuviel entdeckt.

Leicht vermakelte Kreuzschlitzschrauben verriet mir, daß mein Vorbesitzer die werkseitige Einstellung geändert hatte. Aber konnten die paar Grad soviel bewirken? Natürlich nicht. Bei der anschließenden Probefahrt zeigte sich keine Besserung. Weitersuchen! Im Auspuff fehlte die „Flöte“, im Luftfilter der Einsatz, der Vergaserflansch war porös, das Schwimmmadelventil defekt,

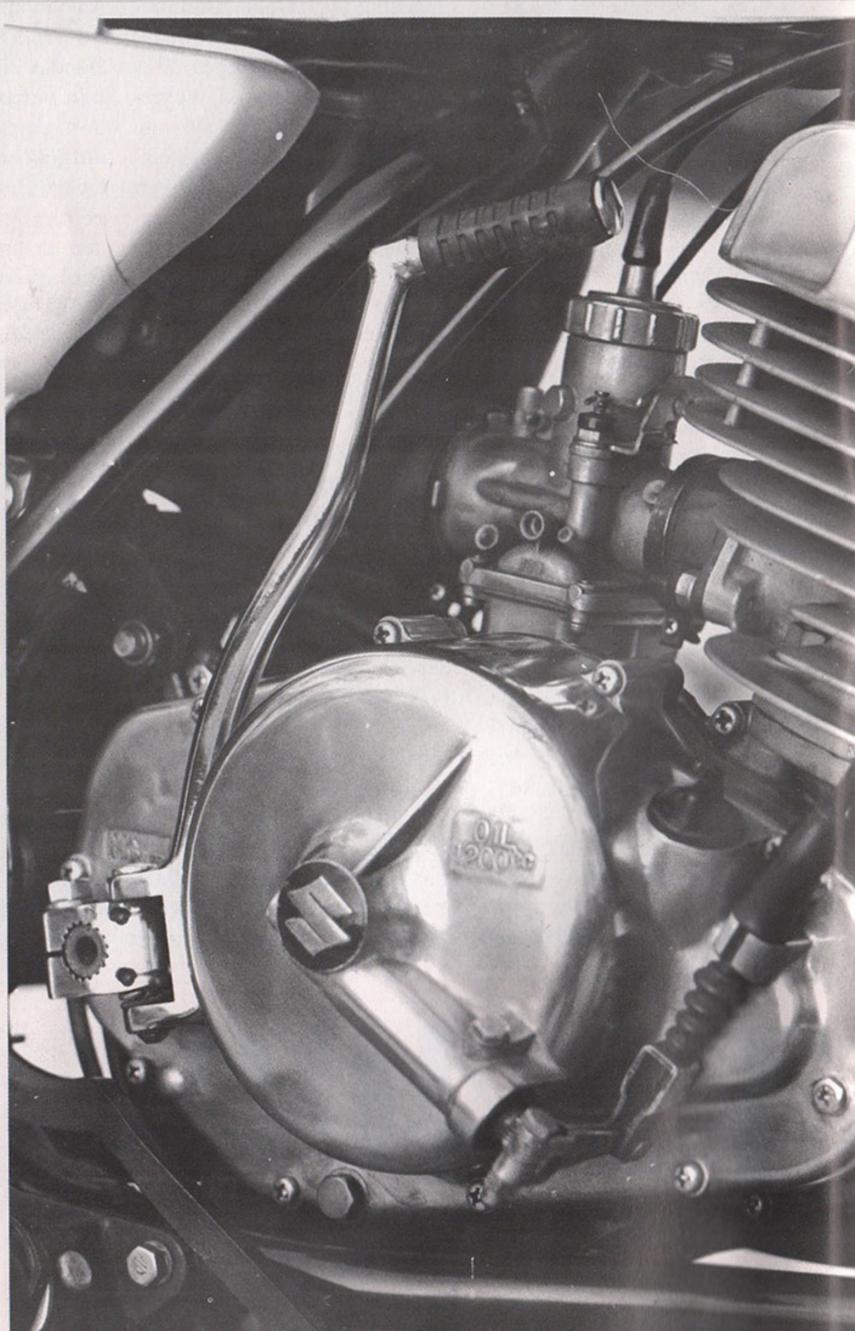
die Hauptdüse gleich 9 Stufen zu klein, und Vergaser- und Ölpumpeneinstellung standen sowieso daneben.

Nachdem alle diese Mängel behoben waren, lief die Kiste schlechter als vorher! Jetzt wurde es ungemütlich. Ich bin kein Elektriker, und als einzige Ursache blieb ein Defekt an der elektronischen Zündung denkbar. 1975 war die Technik bekanntlich noch nicht so ausge-reift wie heute und Störungen an der Tagesordnung.

Nach einem Telefonat mit SUZUKI DEUTSCHLAND schickte ich die Blackbox zur Überprüfung ein. An dieser Stelle muß ich die Leute auch mal loben. Obwohl die TS 400 in Deutschland nie verkauft wurde, haben sie mir die Blackbox kostenlos durchgeschickt und obendrein ein Werkstatt-handbuch zum Kopieren überlassen. Allein, die Diagnose vom Prüfstand fiel frustrierend aus: Die Blackbox arbeite innerhalb der Toleranzen und sei in Ordnung. Der Fehler konnte demnach nur noch beim Geber liegen. Mit Hilfe eines Bekannten, seines Zeichens Elektriker und ebenfalls Schrauber an „alten Japanern“, kamen wir dann des Rätsels Lösung auf die Spur.

Unter der Magnetglocke liegen vier Spulen. Zwei große sind für den Ladestrom der Batterie zuständig. Eine kleine Spule liefert den Impuls für die Zündung und eine etwas größere versorgt die Blackbox mit Spannung. Genau dieser Spule war es irgendwann, aus unbekannter Ursache, zu warm geworden, was zu einem Kurzschluß etlicher Wicklungen geführt hatte. Äußerlich war der defekten Spule nichts anzusehen. Erst eine Widerstandsmessung brachte an den Tag, daß mit der Spule etwas nicht stimmte. Der veränderte Widerstand der Spule bewirkte eine Verschiebung des Zündzeitpunktes und einen Zusammenbruch des Zündfunktens bei 3000 Touren.

Der Vorbesitzer hatte das Gemisch mit allen Mitteln abgemagert, um den schlappen



Zündfunken so wenig wie möglich zu belasten. Es blieb dann beim Kurieren am Symptom. Den eigentlichen Fehler hat er nie gefunden. Das war sozusagen mein Glück! Andernfalls hätte ich wohl nie eine TS 400 in einem solch einmaligen Zustand kaufen können. Den Motor hat der Defekt wenig beeindruckt. Nur der Auspuff war furchtbar zugekockt, was bei einem sauber eingestellten 2-Takter eigentlich nicht sein darf.

Austauschbedürftig waren diverse elektrische Komponenten. Das Blinkrelais schnurrte bloß und schaltete auf Dauerlicht. Im Scheinwerferkopf saß ein H 4

Einsatz aus der DDR, der die an sich gesunde Stromversorgung doch ein wenig überforderte. Hinten hatte der Vorbesitzer ein häßliches schwarzes kleines Rücklicht aufgeschraubt und dazu leider drei Löcher in den Kotflügel gebohrt. Glücklicherweise war das Originalrücklicht noch vorhanden, wenn auch leicht verbogen und mit gerissener Kappe. Die uralte (erste?)

Batterie hielt keinerlei Spannung mehr, so daß alle 5 Birnchen in den Armaturen ihren Geist aufgegeben hatten. Die Gummiaufhängungen von Batteriekasten und Auspuffanlage waren vollkommen morsch und mußten ersetzt werden. Es fehlten zudem diverse Aufkleber, die Originalenkergriffe sowie die Verschlussklappe des Werkzeugkastens samt Werkzeugset.

Die Zündung habe ich schon bald auf Doppelzündung umgerüstet. Ich brauchte dazu bloß die Zündspule der Suzuki GT 500 einzubauen. Ein zweites Kerzengewinde ist, wie gesagt, bereits angelegt. Die Laufkultur verbesserte sich nach dem Umbau derart signifikant, daß ich

mich frage, warum die Doppelzündung nicht serienmäßig vorhanden war.

Zur Zeit ist außerdem eine neue Blackbox in Herstellung, die ohne die Nachteile der Zündzeitpunktverstellung arbeiten soll. Davon verspreche ich mir eine Leistungssteigerung im unteren Bereich sowie einen geringeren Benzinverbrauch. Ob ein fixer Zündzeitpunkt andere Nachteile bringt, bleibt abzuwarten.

Nach und nach lief das Motorrad immer besser, so daß ich mich schließlich an höhere Drehzahlen heranwagen durfte. Dadurch offenbarte sich ein



weiterer Fehler. Die Vibrationen wuchsen bei schnellerer Fahrt auf ein unerträgliches Maß an. Was blieb mir übrig, als auch noch die Kurbelwelle auszubauen und zum Richten wegzugeben. Der Motoreninstandsetzer staunte nicht schlecht.

Nicht nur, daß die Kurbelwelle unvollständig zusammengepreßt war, der Zeiger der Mikrometeruhr auf dem Kurbelwellenstumpf schlug beim Rotieren der Welle fast über die halbe Skala aus. Kein Einzelfall! Bei der Nachfolgerin, der viertaktenden SP 370, sollen die Kurbelwellen damals gleich reihenweise wieder eingeschickt worden sein. Mit derartigen Schlampereien fügte Suzuki

sich selber viel Schaden zu.

Die Ersatzteilbeschaffung erwies sich als schwierig aber nicht hoffnungslos. Viele Neuteile konnte ich über eine deutsche Suzuki-Vertretung in den Staaten bestellen. Andere kompatible Teile befanden sich in meinem reichhaltigen Suzuki-Fundus. Dann zahlt es sich aus, auf einen Hersteller und bestimmte Jahrgänge spezialisiert zu sein.

Fahrbericht

Das Ankicken des Ballermanns erfordert einige Vorsicht. Man hängt ja an seiner Gesund-

keim solidarisch im Zweitakt. Aus dem Auspuff schallt ein leises aber etwas blechern tönendes „tonng-tonng“.

Nun darf man seinen Allerwertesten auf die Sitzbank senken. Sie ist an sich breit und wäre komfortabel, wenn die Schaumstoffpolsterung nach 20 Jahren nicht ihre frühere Elastizität verloren hätte. Auf den Leerlauf muß man bei kalter Maschine noch etwas achtgeben. Nun die Kupplung ziehen und den ersten Gang einlegen. Hat der geneigte Leser schon mal in der Landwirtschaft gearbeitet? Dann weiß er sicherlich auch, wie sich ein Trecker fährt.

Vergleichbar fährt sich die Apache. Kraftvoll zieht sie aus Kellerdrehzahlen an und ohne Temperamentsausbruch hoch. Das Durchzugsvermögen in jedem Gang und aus jeder Drehzahl heraus ist wirklich imponierend. Der Gasdrehgriff braucht bloß angeschaut zu werden, und der große Einpotf spurtet ohne Umschweife los. Vorausgesetzt, die Drehzahl liegt über Standgas. Andernfalls stirbt der Motor schlagartig ab.

Die Fahrgeräusche sind relativ leise, so daß sich auch empfindliche Gemüter nicht gestört fühlen. Das Pfeifen der Stollenreifen auf dem Asphalt übertrönt das leichte Jaulen des Motors. Nur beim Beschleunigen wird der Motor lauter. Er knurrt dann wie ein alter Hund. Vom Auspuff hört man fast gar nichts.

Bei 6000 U/pm fängt der rote Bereich an. Aber davon bleibt man vernünftigerweise lieber weg. Spätestens wenn die Drehzahlmessernadel gegen 5000 wandert, werden die Vibrationen für Fahrer und Motorrad unerträglich. Schalten müßte man eigentlich nicht.

Man tut es aber trotzdem, um höhere Drehzahlen zu meiden. 4500 Umdrehungen reichen für knapp 110 Sachen. Schneller geht's auf Dauer nicht. Für ein Motorrad, das für den amerikanischen Markt konzipiert wurde, reicht das ja auch aus.

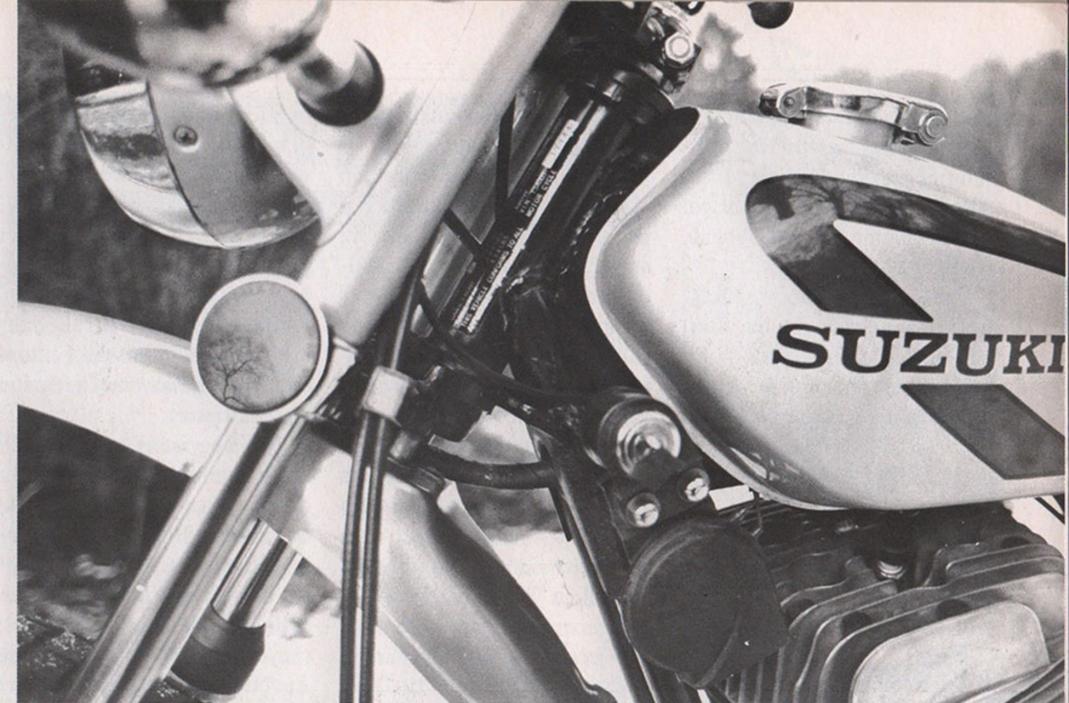
Echter Fahrspaß kommt im unteren Bereich auf, wenn man den nächsthöheren Gang einlegt und erneut das satte Drehmoment genießt. Die Fahrweise hinterläßt leider ihre Spuren. Die Gummistoßdämpfer des Kettenrades im Hinterrad halten der Belastung nur wenige Tausend Kilometer stand und sind danach ausgeschlagen.

Zweitakterfahrene werden sich interessiert fragen, wie es wohl um den Gleichlauf des großen Einzylinders bestellt sein mag („räng-teng-teng“). Ich spiele auf bestimmte, zweiktakt spezifische Phänomene an, die nicht unwesentlich zum schlechten Ruf des Arbeitsprinzips beigetragen haben und in der Praxis oftmals nur schwer zu bekämpfen sind. Während der Fahrt stottert der großvolumige Motor, solange er nicht richtig auf Zug arbeiten kann. Diese, von H.W. Bönsch als „Achtaktstottern“ bezeichnete Unart, dürfte bei der TS, allein durch seriennahe Maßnahmen, nicht in den Griff zu kriegen sein. Besser schaut es da schon mit dem sog. „Viertaktlauf“, oder auch „Schiebrückeln“ genannt, aus.

Nach einer Reihe von Zündaussetzern kommt es plötzlich wieder zu einem kraftvollen Leistungstakt. Der Motor erscheint gassüchtig und bockt, wenn man es ihm nimmt. Der TS-Motor schiebt im Teillastbereich jedoch überraschenderweise kaum unangenehm nach. Voraussetzung ist insoweit jedoch eine optimale Einstellung und eine gut aufgewärmte Maschine.

Touren- und Autobahnfahrten sind prinzipiell möglich. Das Gerät ist durchaus zuverlässig.

Für den Zylinder bot Suzuki bemerkenswerterweise nur einen Übermaßkolben an!



Die Serienübersetzung ist allerdings viel zu kurz, um lange Strecken schnell und bequem zu absolvieren. Der altersschwache Schaumstoff der Sitzbank läßt alle Vibrationen zum Fahrer durch. Zwar gewöhnt man sich ein bißchen an die Vibrationen, von einer komfortablen Reisemaschine kann aber wirklich nicht gesprochen werden. Zur eingeschränkten Tourentauglichkeit trägt auch die geringe Reichweite bei. Ein Benzinverbrauch von 5,5 - 6,5

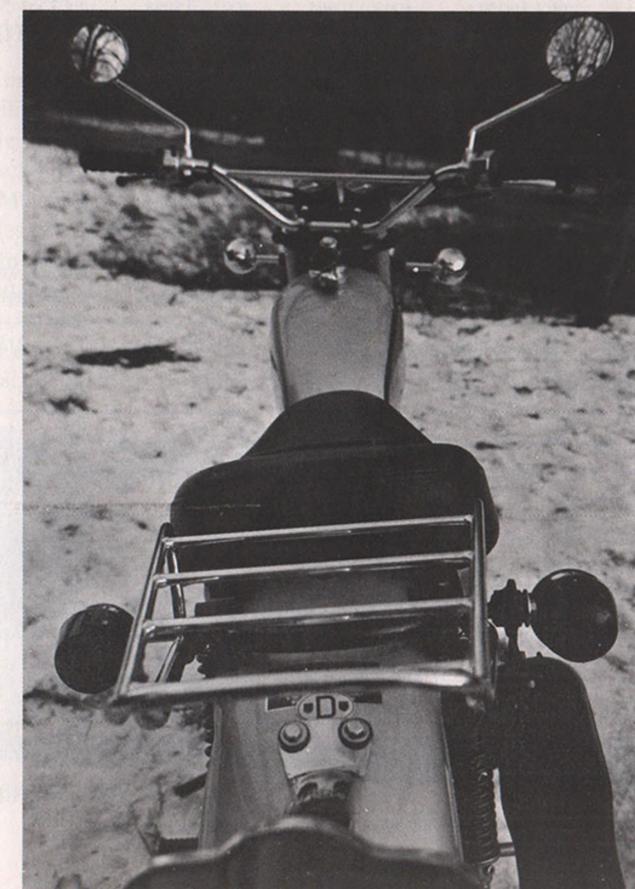
l auf 100 km bei einem 8,5 l Tank ergibt einen Aktionsradius von nur 140 Kilometern. Trübe Aussichten auch für die Sozia, die sich mit Fußrasten begnügen muß, die direkt an der Schwinge befestigt sind.

Freundliche Gefühle kommen gegenüber der 12 V Bordspannung auf. Die Lichtmaschine macht ihrem Namen alle Ehre. Selbst im ladefeindlichen, dichten Großstadtgetümmel kann man problemlos Fahrlicht einschalten, blinken, bremsen

(21 W Bremslicht!) und hupen. Wer Old-, Youngtimer und angejahrte 6 V Enduros gewohnt ist, freut sich über sowas.

Weniger glücklich stimmen einen die Verzögerungswerte der Bremsen. Gefahrbremungen mit pfeifenden Pneus sind unmöglich. Bewährte Abhilfemaßnahmen, wie Zentrieren der Bremsbacken, Aufrauen und Reinigung der Beläge mit Aceton brachten keine nennenswerten Verbesserungen. Bei Regen funktionieren die Trommelbremsen allerdings immer noch zuverlässiger, als die Scheibenbremsen ihrer GT-Schwester aus dem gleichen Haus. Regenfahrten sollte man dennoch lieber meiden. Das winzige Vorderradschutzblech hält nur geringe Mengen Spritzwasser von Fahrer und Maschine fern. Immerhin wird so der Motor nicht vom Fahrtwind abgeschattet.

Das und andere Ausstattungsmerkmale weisen darauf hin, daß die Apache nur bedingt geländetauglich ist. Selbst bei der Crossversion, der TM 400 Cyclone, rügten die damaligen Tester die unzureichenden Geländeeigenschaften. Stirbt der Motor in einer ungünstigen Hangposition einmal ab, fällt es schwer, das eigenwillige Aggregat wieder zu starten. Die gewichtigen Stahlfelgenreiter ga-



rantieren keinen optimalen Bodenkontakt. Die Rohrführung der Auspuffanlage unterhalb des Motors sieht zwar gut aus, erscheint aber im Gelände weniger zweckmäßig.

Weder das schmucke Rücklicht, noch die originalen Blinker sind flexibel und damit bruchsicher angebracht. Allein der gutmütige, bärenstarke Motor zeigt sich jedem Steilhang und jeder Belastung gewachsen.

Dabei verliert man nie die Kontrolle über das Hinterrad.

Wheelies sollte der sportlich orientierte Geländefahrer lieber vergessen. Ein verhältnismäßig langer Radstand, schwere Stahlfelgen, Stoßdämpfer in der Kupplung und ausgeschlagene Gummielemente in der Kettenradaufnahme wissen das wirkungsvoll zu verhindern. Das Motorrad wurde eben für den überwiegenden Straßeneinsatz konzipiert. So befindet sich am unteren Gabeljoch sogar eine Aufnahme für einen Lenkungsdämpfer, den es als Originalzubehör zu erwerben gab. Alles

in allem fühlt man sich mit der Apache auf alpinen, kurvenreichen Strecken am wohlsten. Da Schalten aus Leistungsgründen überflüssig ist, vermag sich der Fahrer optimal auf jede anstehende Kurve zu konzentrieren. Und auf steilen Straßenabschnitten bekommt der Eintopf endlich einmal eine adäquate Beschäftigung.

Was begeistert an dieser 20 Jahre alten Enduro? Mir gefällt das klassische Design und die beachtliche Elastizität des Motors, die einen Fahrspaß eigener Art bietet. Alte Testberichte rühmten das gute Aussehen („eyecatcher“) und die hohe Zuverlässigkeit. Heute ist der Indsman aus dem Hause Suzuki ein hübscher, handlicher Kurvenkratzer für mittlere Entfernungen bei strahlend blauem Himmel. Dem Leser, der nach

dieser Lektüre vielleicht Appetit bekommen hat, möchte ich die Anschaffung, falls er überhaupt eine angeboten bekommt, nicht uneingeschränkt empfehlen. Erheblicher Restaurierungsbedarf kann sich selbst bei neuwertigen Fahrzeugen einstellen. Wie fast alle älteren Fahrzeuge, verlangt sie liebevolle Pflege und aufmerksame Wartung. Zudem grenzen diverse Macken und die Gesamtkonzeption ihren Einsatzbereich ein. Für Kurzstrecken besitzt sie zuviel Hubraum, für Autobahn und Langstrecke fehlen ihr Geschwindigkeit und Komfort, und für den Geländeeinsatz ist sie zu empfindlich - und - zu schade!

Text: Ralph Sutthoff
Fotos: Ralph Sutthoff und Archiv



KORRESPONDENZ

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

„Magische Augen“ Leserbrief zur Ausgabe Nr. 67

Hallo Leute, jetzt ist's also passiert: GUMMIKUH im 3-D-Fieber! Was mag im Titelblatt versteckt sein? Die netten Mädels vom MZ-Stand auf der IFMA so ganz ohne? Oder mit einem neuen Naked-Bike aus Sachsen? Brille auf, Schnupfennase gaanz nah ans Titelblatt, lasziver Tunnelblick, Heft nach einer Viertelstunde langsam wieder weg - ?? - War da nicht was? Noch mal dasselbe - nix. NIX?!? Mit leichtem Schwindelgefühl, von den Augen nur das Weiße sichtbar, lege ich das vollgetriefte Heft beiseite. Nase geputzt, Augen auf normal Null, in fiebriger Erwartung gucke ich das Inhaltsverzeichnis an. Kein „Magie-Bild“ - Saubande!

Seite 15: „Ich mache Platz für Motorradfahrer“. In vorweihnachtlicher Ergriffenheit will ich als ultimativer In-Biker den

Aufkleber natürlich sofort haben. Der Zivi von nebenan hatte damals auch sowas auf seinem Auto, „Einander verstehen - miteinander leben“ oder so stand drauf. Fast hätte ich's vergessen, Pappi hatte auch einen hinten dran. „Ein Herz für Inder“ hieß das glaube ich. Wäre doch eine tolle Beilage zu dem Enfield Artikel gewesen, oder? Und für MZ- und BMW-Treiber gäbe es noch die „Ein Herz für Deutschland“-Papper von der Gummikuh - ein Muß für die „Made in Germany“- Fans, die die Rechte nicht nur zum Gasaufdrehen benutzen. Spaß beiseite - klebt Euch diesen Krampf auf Euer Winterauto, wie das geht, könnt Ihr ja in Stromis Klebekunde nachlesen, und vergeßt das damit verdeckte Rostloch genauso wie diese Peinlichkeit. Ich will ja nicht nur lamentieren, nein auch konstruktive Vorschläge gehören zu meiner Stärke. Lieber Ducsi, zur jährlichen HU für ältere Fahrzeuge hätte ich für die Ing's von der DEKRA folgende Anregung: HU einmal wöchentlich statt jährlich, dann sehen wir ja, ob die alten Möhren den Weg zur Prüfbahn noch schaffen... Hinsichtlich der Statistiken über ältere Kräder gibt's da was vom TÜV Rheinland. Die Mängeliste vergleicht verschiedene MRD-Typen im Alter von 2, 4 und 6 Jahren und wurde von Ilse Reuter im Motorrad-Report, Motorbuch Verlag Stuttgart 1982 veröffentlicht. Vielleicht gibt's da was Aktuelleres. Entschuldigt bitte meine Gehäbigkeiten und macht ansonsten weiter so.

Ein unfallfreies schönes Jahr wünscht Euch
Jörn aus Koblenz

Rängdängdäng wieder da!

-Was meint D.L. zum Thema neue MZ's aus der Türkei?-

Wischt ab Eure Tränen, Freunde, die Ihr wegen des Todes der guten alten MZ vergossen habt! Wie Phönix aus der Asche ist die gute alte Zweitaktmühle wieder auferstanden. Wie das kommt? Ganz einfach: Ein Gedenk des Beispiels von Zündapp's Chef Neumeyer, der die ganze Fertigungseinrichtung nach China verschertelt hat, nach dem Motto: „Für die ist das, was wir weg-schmeißen immer noch viel zu gut“, hat sich auch der neue Boß in Zschopau überlegt, wie er sein bißchen Taschengeld noch ein wenig aufbessern könne (vielleicht ist sein Rolls Royce bereits so staubig, daß er unbe-

dingt einen neuen braucht). Also streckte er ein wenig seine Fühler aus, und siehe da - es gab schließlich doch Leute, die der Meinung waren, ein so bewährtes und zuverlässiges Gerät dürfe nicht einfach sang- und klanglos von der Bildfläche verschwinden, sondern sei wert, am Leben erhalten zu werden. Schließlich war ja hinreichend

bekannt, daß die Auftragslage auch nach der Wende durchaus gut gewesen wäre, wenn die vielgeliebte Treuhand nicht alle potentiellen Kunden mit der Nachricht abgeschreckt hätte, die Firma würde liquidiert. Im Wesentlichen wurde sie das ja tatsächlich. Wie auch immer, die gute alte MZ segelt jetzt unter der Flagge des Halbmonds und wird in der Türkei gefertigt. Clever, wie die Türken sind, wissen sie natürlich um das Ansehen, das dieses gute Stück immer noch in der alten Heimat genießt; daher sind die 250er und die



In eigener Sache Neues Inhaltsverzeichnis

Fast 50 Seiten hat unser neues Gesamt-Inhaltsverzeichnis. Es ist wieder nach Stichworten in alphabetischer Reihenfolge gegliedert. Genau wie bisher kann man anhand von zwei verschiedenen Stichworten einen bestimmten Artikel oder Beitrag schnell finden. Das neue Verzeichnis beinhaltet alles über die Ausgaben 1 - 67.

Ebenfalls wie bisher gibt es diese Suchhilfe für 3,-DM in Briefmarken. Zum Nachbestellen alter Ausgaben ist dieses Werk natürlich auch hervorragend geeignet. Allerdings sind z.Zt. nicht mehr alle Hefte lieferbar.

300er bereits wieder in Deutschland erhältlich. Als Importeur fungiert die Firma „MZ am Heizhaus“ in Berlin. Alter MZ-Laden, noch aus der DDR-Zeit. Wenn die neuen Macher in der Lage sind, die alte Qualität einigermaßen zu halten (sollte eigentlich machbar sein), dann gibt es wieder eine brauchbare Alternative für Leute, die weder gewillt noch in der Lage sind, zwanzigtausend Mark für vier Zentner Eisen zwischen zwei Rädern auszugeben. Insofern also kann man der neuen alten Firma nur alles Gute wünschen. Daß das Bordwerkzeug in einem handgeknüpften Gebetsteppich gewickelt sein soll, hat sich übrigens als Falschmeldung herausgestellt!

David Longstroke
Foto: Claus Uhlmann

TS 400 „Apache“	1972 - J	1973 - K	1974 - L	1975 - M	1976 - A	1977 - B
Code Nr.	320	322	322	322	322	322
Rahmenart	Einfachschleife	Doppelschleife	Doppelschleife	Doppelschleife	Doppelschleife	Doppelschleife
Rahmen-Nr.	400 - 10001	400 - 19019	4003 - 10001	4003 - 15956	4003 - 24254	4003 - 30145
Lenkungsdämpfer	+	+	entfallen	entfallen	entfallen	entfallen
Antriebseinheit	schwarz	schwarz	silber	silber	schwarz	schwarz
Rahmen-Nr.	400 - 10001	400 - 19059	4003 - 10001	4003 - 15958	4003 - 24266	4003 - 30154
PS	34	34	34	33	33	33
Ritzeldeckel	geschlitzt	geschlitzt	gelocht	gelocht	gelocht	gelocht
Dekoventil	+	+	+	entfallen	entfallen	entfallen
Luftfiltertyp	stehend	liegend	liegend	liegend	liegend	liegend
Vergasersteuerung	einfach	einfach	einfach	einfach	Desmo	Desmo
Hauptdüse	210	210	210	122, 5	122, 5	122, 5
Schwimmerniv.	31, 75	31, 75	31, 75	27, 3	27, 3	27, 3
Drehmoment	4, 11	4, 11	4, 11	3, 99	3, 99	3, 99
Verdichtung	6, 8	6, 8	6, 8	7, 3	7, 3	7, 3
Endschalldämpfer	schmale Flöte	schmale Flöte	schmale Flöte	dickes Rohr	mitteldickes Rohr	mitteldickes Rohr
Auspuffblende	gelocht	Langloch/quer	Langloch/hoch	Langloch/hoch	Langloch/hoch	Langloch/hoch
Vorderrad/Felgen	3, 25 x 19/Stahl	3, 25 x 19/Stahl	3, 00 x 21/Stahl	3, 00 x 21/Stahl	3, 00 x 21/Alu	3, 00 x 21/Alu
Radnaben	silber	silber	silber	silber	silber	schwarz
Stoßdämpfer	schwarz/Kappe	schwarz/Kappe	schwarz/Kappe	schwarz	chrom	chrom
Gabelrohre	Stahl/Chrom	Alu	Alu	Alu	Alu	Alu
Fußrasten	Gummi	Gummi	Gummi	Gummi	Stahlklauen	Stahlklauen
Lenkergriffe	Lamellen	Lamellen	Lamellen	Lamellen	Wülste	Wülste
Lack	aspen gelb	coronado blau	cordba orange	silber grau	california orange	blau
Seitendeckel	schwarz	lackiert	lackiert	lackiert	lackiert	lackiert
Kotflügel / vorne	lackiert/lang	lackiert/lang	lackiert/kurz	lackiert/kurz	weiß/kurz	weiß/kurz
Kettenblech	chrom	chrom	chrom	lackiert	schwarz	schwarz
Lampe/Halter	Chrom/hufeisenf.	Chrom/rund	Chrom/rund	lackiert/rund	schwarz/rund	schwarz/rund
Zündschloß	oben	oben	unten	unten	unten	oben
Blinkerform	entfällt	entfällt	Eiform	Eiform	Y-Form	Y-Form
Rücklichtform	8-förmig	Buckel	Buckel	Buckel	Buckel	viereckig

Stellungnahme von Norton Deutschland zum Thema VFV (Heft 67)

Sehr geehrte Damen und Herren, der Brief von Herrn Armbruster kann so nicht unkommentiert hingenommen werden. Es ist richtig, daß VFV nicht „Verein für Vereinsmeierei“ heißt. Es wird mir versichert, daß es ebenso richtig ist, daß es sich nicht um den „Veteranen-Fälscher-Verband“ handelt, obwohl auf den Rennveranstaltungen des VFV Motorräder fahren, die so, wie sie dort starten, weder gebaut, noch zu Lebzeiten gefahren worden sind - ich denke hier u.a. an den „1956er Domiracer mit VFV-Veteranenpaß“, den mein erstauntes Auge kürzlich annonciert sah.

Beim VFV fahren auf jeder Veranstaltung mehr Domiracer als je produziert wurden (das waren nämlich im Höchstfall 2 Werksmotorräder), und 1956 kann es deshalb keinen Domiracer gegeben haben, da die einzigen Jahre, in denen Norton den Domiracer einsetzte, 1961 und 62 waren - aber dafür gibt es ja Zertifikate von selbsternannten Verbänden. Demgegenüber konnte man in Most ehrliche modifizierte Sportmotorräder der fünfziger bis siebziger Jahre fahren sehen, so wie es bei jedem Klubrennen der damaligen Zeit auch üblich und zu sehen war.

Andererseits waren auch die heute in Veteranenveranstaltungen aller Veranstalter zu beobachtenden Fälschungen zu sehen, die aber hier in fast allen Fällen ehrlich zugegeben und im Programm ausgedruckt waren. Somit war die Veranstaltung mit Sicherheit „authentischer“, als VFV-Läufe, in denen 50er Renn-Kreidler gegen 920 ccm Norton „Domiracer“ fahren, was ja im wirklichen Rennbetrieb nie geschehen ist (abgesehen davon, daß der „Domiracer“ unecht ist). Ich lasse die Frage dahingestellt, was passieren würde, wenn ich in Schleiz oder am Nürburgring mit meiner völlig authentischen, ungedämpften 1950er Manx und Cromwell-Helm in zeitgenössischem Leder versuchen würde, ohne „Veteranenpaß“, Lizenz, Gesundheitszeugnis und/oder Fürsprache eine Funktionärs einfach mal mitzufahren. Aber das gehört nicht hierher.

Wenn schon auf finanzielle Hintergründe eingegangen wird, sollte man vielleicht fairerweise sagen, daß für die Tageslizenz einer VFV-Veranstaltung nicht mal eine Stunde effektiver Fahrzeit herauspringt, während in Most mit zwangloser aber effektiver Organisation jeder Teilnehmer drei Tage lang die Möglichkeit hat, am Tag dreieinhalb Stunden auf der Strecke zu sein (oder sieben Stunden, wenn er ein Motorrad in der „langsam“ und ein Motorrad in der „schnellen“ Gruppe hatte). So wurde gerade bei den Leuten, die auch beim VFV fahren, diese Möglichkeit, einmal ausgiebig und ohne Zeitdruck Motorrad fahren zu können, ausdrücklich gelobt. Der Grund, warum wir bislang ohne ärztliche Untersuchungen und ähnliche Verwaltungsakte auskommen, liegt vielleicht einmal daran, daß praktisch alle Teilnehmer aktive, langjährige Motorradfahrer sind; zum zweiten hat keiner von ihnen das Rentenalter erreicht, und jeder weiß, daß er, falls er sich danebenbenimmt, sofort nach Hause fahren kann. Es geht zudem um keine Pokale oder gar eine Meisterschaft - wir fahren nur zum Spaß.

Bei den „wilden“ Veranstaltungen der Southern Division wie anderer Veranstalter aus dem Münchener Raum ist es bis heute zu keinem schweren Unfall gekommen und schon gar nicht zu Toten; vielleicht wissen unsere Leute um ihre Grenzen und versuchen nicht, heute noch zu beweisen, daß sie einst doch hätten deutscher Meister sein müssen. Auf Prominenz legen wir keinen großen Wert - wenn ein Prominenter alter Rennfahrer mitfahren möchte, so ist er natürlich herzlich willkommen, vorausgesetzt, er versucht nichts zu beweisen und vorausgesetzt, er ist noch in der Lage, Motorrad zu fahren, und er erwartet keine Privilegien.

Ich würde zu gern wissen, woher Herr Armbruster die Weisheit hat, daß die Southern Division „auch in Most ... in Zukunft nicht umhinkommen wird, nur noch gedämpfte Fahrzeuge fahren zu lassen.“ Wir halten in Most einen Zeitplan inklusive Mittagspause ein und in dieser Zeit waren Beschränkungen nie im Gespräch. Wenn natürlich erst Leute wie Herr Armbruster in vorausweisendem Gehorsam zu den

Rennstreckenverwaltungen gehen, dann werden sie schon dafür sorgen, daß Veteranensport in authentischer Form bald nur noch in Sibiriern möglich ist. In Deutschland haben sie es ja praktisch schon geschafft, weswegen deutsche Veranstalter nun ihre Veteranenrennen fast ausschließlich im Ausland abhalten müssen, sobald sie Motorräder in historisch korrekter Weise fahren lassen wollen.

Nun noch etwas zu der lahmen Begründung der Notwendigkeit einer Lizenz für Veteranenveranstaltungen: Wenn ehemalige Rennfahrer die Notwendigkeit einer Lizenz kennen, dann doch wohl von ihrer aktiven Rennzeit her. Wenn diese oder andere Leute meinen, sie wären heute noch gut und wollen Wettbewerbe fahren, dann sollen sie das tun, sich eine moderne Rennmaschine kaufen und gegen wirkliche Talente fahren.

Was beweist ein Zeller oder Anscheid damit, wenn er Kreise um ein paar Hobbyfahrer wie Sie und mich fährt? Doch letztendlich nichts, was er, Sie und ich nicht schon vorher gewußt haben, d.h. daß er ein Talent ist und wir nicht. Dies mit einem „Gleichmäßigkeitsreglement“ aus der Welt schaffen zu wollen, ist doch Unsinn. Gleichmäßig sind auch in Most die Leute, sobald sie den Kurs kennen, da von da ab jeder an seiner persönlichen Mut- oder Könnensgrenze fährt.

Man wird nicht den Wettbewerbscharakter abschaffen - das würde ja auch so eine Veranstaltung zum rollenden Museum degradieren - aber man sollte andererseits Leuten, die rücksichtslos etwas beweisen wollen, die rote Karte zeigen, bevor sie sich oder andere gefährden.

Es scheint leider in der deutschen Natur zu liegen, daß keiner den anderen nach seiner Façon selig werden lassen will.

Von mir aus kann der VFV machen, was er will - mich stört nur der Alleinvertragsanspruch von Armbruster & Co, die sich als Gralshüter des Veteranengeschehens aufspielen. Da sie das tun, müssen sie sich an diesem Anspruch messen lassen, und das Resultat ist recht kläglich.

Der Southern Division und den an-

deren „wilden“ Veranstaltern geht es um Spaß mit historischen Renn- und Sportmotorrädern - und diesem Anspruch sind die Veranstaltungen voll gerecht geworden.

Natürlich ist mir klar, warum Herr Armbruster so reagiert. Sollten sich noch mehr Veranstalter wie die Southern Division finden, werden die VFV-Veranstaltungen für Leute, die ausgiebig auf einem alten Motorrad auf der Rennstrecke fahren wollen, ohne sich vorher unnötigen Regeln zu unterwerfen - und glauben Sie mir, Herr Armbruster, das ist die Mehrheit der derzeit VFV-Läufe mitfahrenden Teilnehmer - nur noch auf „wilden“ Veranstaltungen zu finden sein, während beim VFV auf der Zielgrade des Hockenheimrings schallgedämpftes Würstchengrillen für Herren über siebzig veranstaltet wird.

Abschließend noch zur Klarstellung: Wir schielen nicht nach weiteren Teilnehmern aus dem VFV-Lager. Wenn Zeller, Anscheid & Co. bei uns fahren wollen, kann es ihnen leicht passieren, daß sie keine Startberechtigung mehr bekommen, denn an Teilnehmermangel leiden die „wilden“ Veranstaltungen weiß Gott nicht.

Wir sind der Meinung, daß es besser ist, 100 Leute drei Tage lang ausgiebig fahren zu lassen, als 400 Leute nach jeweils 14 Minuten von der Strecke zu winken.

Mit freundlichem Gruß Joachim Seiffert, Geschäftsführer Norton Motors GmbH

Hilferuf 98er Phänomen von 1937

Mir ist in Holland ein Motorrad „Phänomen“ mit 98ccm Sachs-Motor für 4000 Gulden angeboten worden. Leider fehlen mir für diese Maschine sämtliche Informationen. Kann mir jemand Angaben machen über Stückzahl etc. und den heutigen Wert. Für Info's, evtl. per Fax (04921/51711) wäre ich sehr dankbar.

Garrelt Mennenga, Tel. 04921/56955.

Leserbrief zu „Gedankensplitter Heft 67“

Liebe Leute, eigentlich kein Leserbrief-Schreiber, muß ich heute mal sagen, daß mir der Inhalt des o.a. Artikels gut getan hat. Er trifft meine Vorstellung von Motorrädern und Motorradfahren auf den Kopf, da ich den PS- und V_{max}-Wahn nicht teilen kann. Hatte dieserhalb schon Bedenken, daß mir irgendwo ein Zahn im Getriebe fehlte. Die Dickschiffe (BMW = 850 ccm die kleinste!!) und offen und noch schneller sind überhaupt und bei 100 km/h auf Landstraßen einfach - ich weiß nicht - überflüssig.

Und daß kleinere und mittlere Motorräder mit 2-Takt-Motoren (nicht unbedingt 2-Takt-Fan) sterben, ist nicht mehr nötig, da die in der TH Zschopau erdachte und jetzt reife Ficht Hochdruck-Einspritzung leichte, kräftige, saubere 2-Takter er-

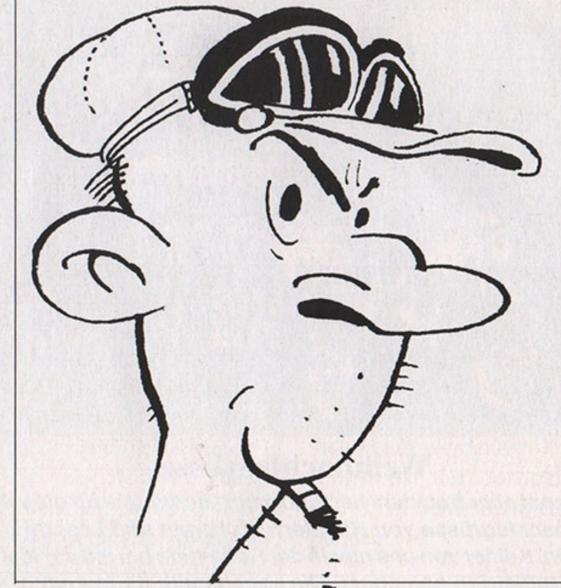
möglicht. Nur „kein Schwein“ interessiert sich m.W. dafür.

Nach 250er Rabeneick und BMW in den 60ern war es in 1992 soweit (Haus war bezahlt), daß ich wieder mitfahren wollte, aber vernünftig. Es gab angemessene Motorräder zur Auswahl.

Ich entschied mich (zu 50% um mitzuhelfen, die „Ossis“ durchzubringen) für die ETZ 251 e. 15.000 km = 1 Zündkerze, 1 Luftfilter, 2 x Trampeln und dann prima Stunden um 90 km/h und immer noch Geld in der Tasche.

Manchmal allerdings weiß ich nicht, ob mich die japsenhaften PS-gigantischen Yoghurtbecher mitleidig anschauen oder bewundern, daß ich mich traue, auch bei Tageslicht so eine Möhre zu bewegen.

Durch MZ den Blick gen Osten gewandt, kam ich - ich weiß



kaum wie - an eine Simson S 51 C (1989, 12V, 522 km, 200,- DM). Zu meinem Erstaunen macht sie sehr viel Spaß und brettert immer. Der Spaß war so groß, daß ich ihr noch ein Simson Röllchen (1994) an die Seite gab (Sohn und Tochter fahren mit). Was Sie über

Simson sage: m. E. Volltreffer. Haben Sie bis hierher gelesen? Na fein. Und ich hab's endlich mal gesagt. Artikel in diesem Sinne bekehren vielleicht einige, das überholte Großmannsgetue aufzugeben.

Mit freundlichem Motorradfahrergruß, Helmut Nostheide

Noch ein Leserbrief zu „Gedankensplitter“

Hallo Leute, nach kurzem Ringen muß ich jetzt doch schreiben. Das leidige Thema „David Longstroke“. Über seine letzten Ausrutscher in verschiedenen Artikeln kann man ja noch hinwegsehen, aber in der letzten GP, in seinem Artikel „Gedankensplitter“ (IFMA 94), ist wohl das einzig richtige, daß die IFMA in Köln war. Zu seiner netten 200er Cagiva ist zu sagen, daß es ja eigentlich ein CZ-Prototyp ist und das Ding ja wie alles andere aussieht, als wie eine FZR (ist gleich Yoghurtbecher!). Zum Thema - die einzige echte Neuheit - von Fichtel & Sachs. Es ist kein 2-Zyl.4-Takter mit zwei oben liegenden Nockenwellen, sondern nur ein Einzylinder!! Zum Thema „teure“ Gespanne: Es bleibt doch wohl jedem selbst überlassen, wieviel Geld er in ein Gespann stecken will oder nicht. Letztendlich zählt

doch hier der Grundgedanke „Gespannfahren“! Oder nicht?

Einspritzung kam zuerst von Japan, dann von Europa!!! Kawa, GPZ 1100 und 6-Zylinder 1300 ccm -Serienfahrzeuge. Goldwing-Diesel - warum nicht, solange niemand auf die Idee kommt, einen LKW-führerschein zu verlangen. Vor allem dürfte die Steuer interessant sein. Seine Behauptung, daß Duke, Hailwood und Agostini nur mit 80 PS-Maschinen und sonst nicht stärker fahren, ist ja wohl lachhaft. Hailwood fuhr 79 auf der Isle of Man mit einer Suzuki RG 500 in der Senior TT mit, und die hatte ja wohl mehr als 80 PS. Ich wage zu bezweifeln, daß auch nur einer von ihnen **nicht** versucht hätte, ein stärkeres Motorrad als sein Konkurrent zu haben! So sind auch alle auf der Isle of Man gefahren, und da ist es ja wohl

kein Unterschied, ob 250 PS oder 100 PS zu haben. Denn wie jeder Insider weiß, führen sie die Sulby-Gerade schon damals mit fast 300 km/h. Zum V8-Motor im Harley-Rahmen: Es soll ja sogar Leute geben, die haben 4 Zylinder-Motoren in ihrem Motorrad quer oder längs eingebaut.

Zum Thema feiger Motorradfahrer: Die gibt es meiner Meinung nach nicht. Da beim Motorradfahren ein gewisses Rest-Risiko immer bleibt. (Es gibt einfach zu viele Autofahrer!) Sicherlich fährst Du mit Deinem 4-Zylinder auf Autobahnen und Bundesstraßen nicht immer nach Vorschrift.

Die Frage, ob das Leben ab 250 beginnt, kann ich auch nicht beantworten, da es mir - ehrlich gesagt - wurscht ist. Dieser Artikel war im Ganzen gesehen nur ein Seitenquäler. Null Information über neue MOTOR-

RÄDER, z.B. XJ 900 S, die hat zwar einen Automotor, kann man aber als Tourenfahrzeug gelten lassen. Der Preis stimmt auch.

Laßt den guten Mann Artikel schreiben wie „Motorrad-Legenden“, das kann er wirklich. Dieser Artikel macht Lust, auf eine sehr gute Ausstellung zu gehen. Laßt ihn bloß nicht nach Sinsheim, sonst fängt der Terror von vorne an.

Um weiteres zu verhindern, noch ein kurzes: Laßt den lieben Alan Cathcart auf Seite 9 richtig auf der Enfield sitzen! Auf so einem Motorrad fährt man nicht „hanging off“. Sieht nicht nur doof aus, funktioniert auch nicht bei dieser Art von Motorrädern.

Ansonsten macht weiter so, Hauptsache, Ihr schreibt weiter über Motorräder der 50er, 60er und 70er Jahre, das zählt.

Tschüß Klaus Schielein.



Weihnachtsgrüsse

Zwar spät aber trotzdem herzlich möchten wir uns für die vielen Weihnachtsgrüsse von Händlern, Kollegen und Lesern!!! bedanken. Keiner von uns hier in der Redaktion hat mit der Menge von Grußkarten gerechnet! Die abgebildete Karte kommt von Peter Böhm aus Otisheim. Vielen Dank!

Rote Nummer ohne Ende

In der Oldtimerszene und bei den Zulassungsbehörden hat die Neuregelung der Vergabe von roten Kennzeichen für Oldtimer reichlich Staub aufgewirbelt. So langsam lichtet sich jetzt der Dunstschleier der ersten Verwirrung. Die Zulassungsstellen haben ihre Dienstanweisungen zur 49. Ausnahmereverordnung der StVZO, die die neue Vergabepaxis erst ermöglicht, erhalten, und allerorten wurde über die Neuregelung berichtet. Trotzdem gibt es immer mal wieder Fragen unterschiedlich-

ster Art zu diesem Thema. Die absolute Erleuchtung zum Thema rote Kennzeichen für Oldtimer bringt eine Broschüre, die von der Initiative Pro Oldtimer, die auch an der Erarbeitung der Ausnahmereverordnung maßgeblich beteiligt war, zusammen mit den zuständigen Länderbehörden ausgearbeitet wurde. Auf 36 Seiten wird dem nach der roten Nummer Lechzenden zunächst einmal die Ausnahmereverordnung selbst vorgestellt und im Anschluß daran anhand eines sehr umfassenden Fragenkataloges mit den Antworten die Dschungel der Verordnung leicht verständlich erläutert. Ein wahrhaft wunderbares Werk, von dessen Art es im Umgang mit Gesetzen und Verordnungen im übrigen Leben leider viel zu wenige gibt. Der bundesrepublikanische Föderalismus bringt es leider auch in Sachen roter Nummer mit sich, daß die Vergabe der roten Dauerkennzeichen bundesweit nicht absolut einheitlich abläuft.

Die hauptsächlichen Dinge sind aber alle in der Broschüre erklärt, so daß es nur noch marginale Unterschiede von Bundesland zu Bundesland und von Zulassungsstelle zu Zulassungsstelle gibt. Aber das gab es bisher ja auch schon und vor allen Dingen in viel gravierenderer Form - und es gab auch nicht diesen schönen „Oldiefahrers little Helper“.

Die Broschüre mit dem Titel „Information der Initiative Pro Oldtimer zur 49. Ausnahmereverordnung StVZO (Oldtimerverordnung)“ kostet 15,-DM incl. Porto und ist zu beziehen bei: Initiative Pro Oldtimer, Anke Kittner, Wehofer Str. 57, D-46539 Dinslaken, Telefax 02064/80188.

Unsere Wertung: 5 GUMMIKÜH'e

Ducsi

Viel Lärm um nichts DL und die „Verschenk“-Aktion von Yamaha Deutschland

Montes creant - et exit ridiculus mus! Berge gebären - und heraus kommt eine lächerliche Maus! Diese alte Weisheit der ebenso alten Lateiner beschreibt aufs trefflichste die groß angekündigte Ersatzteil-Verschenk-Aktion der deutschen Yamaha-Zentrale. Obwohl von vorneherein klar war, daß Hunderte von alten Yamaha-Fahrern sich auf diese Gelegenheit stürzen würden, wie ein Schwarm Schmeißfliegen auf einen warmen Kuhfladen, ließ man es sich nicht verdrießen, diese werbetreibende Goodwill-Aktion auch in der Tagespresse allenthalben bekannt zu machen. Die Folgen waren ebenso absehbar wie niederschmetternd: Die vielen Händler, die für ganze Herden von Interessenten pfundweise Formulare ausfüllten (die ganze Aktion wurde nur über das Händlernetz abgewickelt) und der Post ein Vermögen an Porto in den Rachen schmissen, bekamen für ihre Mühe und ihren guten

Willen gerade mal ein paar spärliche Brösel des groß angekündigten Kuchens hingeworfen. Ein mir bekannter Händler - einer der bedeutendsten in Bayern - bekam von der ganzen Aktion gerade mal ein (!!) Paket mit Teilen ab; und die fast ausschließlich von nur einem Typ (in diesem Fall wars die XT). Auf seine Anfrage hin wurde ihm mitgeteilt, man habe gar nicht so viele Teile und sei von dem breiten Interesse nicht nur überrascht, sondern auch etwas überfordert. Zur gleichen Zeit erschien in der örtlichen Tagespresse ein Inserat, das eben diese Aktion noch einmal anpries wie saures Bier. Nun kann mir keiner erzählen, man habe bei Mitsui nicht wissen können, daß so eine Aktion auf ein gewaltiges Interesse stoßen würde. Und nach dem Ton der Verlautbarungen zu schließen, nahm alle Welt an, daß hier ein Riesenhaufen von Teilen unters dankbare Volk gebracht werden sollte. Daß sich hinterher das gan-

ze als Windei herausstellen würde, war von Außenstehenden nicht abzusehen. Sinnvoller und weniger aufwendig wäre es da gewesen, jedem Händler ein paar Brocken zu Weihnachten zu schenken und ihn machen zu lassen. Das hätte etliche Leute erfreut und jede Menge Frust bei enttäuschten Kunden vermieden, die doch tatsächlich glaubten, daß ihnen etwas Gutes getan werden sollte. Wie die Dinge liegen, bleibt ein schaler Geschmack auf der Zunge und der starke Verdacht, einer Werbeaktion aufgesessen zu sein, die nichts anderes zum Ziel hatte, als den Namen YAMAHA als Wohltäter sowohl der Stammkunden, wie auch der Krebshilfe republikweit in die Schlagzeilen zu bringen. Wie sagte schon der Geheimrat Goethe: „Man merkt die Absicht und man ist verstimmt!“ Dabei kannte der den Namen Mitsui noch gar nicht.

David Longstroke

Tempo 30 - Zonen? Na klar.

Glückwunsch zum letzten Heft, gelungen, wie immer eigentlich. Was bekommt man sonst noch für 5,90 DM? Ein Hefeweizen, o.k. das ist vielleicht eine Alternative, aber auch schneller alle. Darum die nächsten Jahre meine Lieblingszeitschrift GUMMIKUH immer hübsch an meine Adresse. Kleine Mecker noch an Ducsi: Logisch, daß Tempo 30 den Schadstoffausstoß erhöht (s.GP Nr 67). Das weiß man auch ohne Werbung für so einseitig orientierte Interessenverbände. Aber bitte: wir fahren doch nun höchstens 5 % unserer Strecken durch diese Wohngebiete, die das betrifft (oder etwa nicht?). Ich meine, die Sicherheit der Kinder und älteren Leute, die bezüglich

des Verkehrsgeschehens vor ihrer Haustür nicht immer den Durchblick haben, ist eine ziemlich wichtige Sache und erscheint mir unantastbar. Bitte fordert, auch wenn Ihr anderer Ansicht seid, nicht im Namen aller Mopedfahrer die Abschaffung aller Tempo 30-Zonen. Ich glaub', das käme nicht so gut.

Thomas Kramer
Den Kommentar spricht heute Pater Ducsi:

Grüezi, Thomas!
Zunächst einmal vielen Dank für Dein Lob auf unsere Zeitung. Wir haben in der Redaktion gleich 'ne Flasche Sekt geköpft, als Dein Brief eintraf (das machen wir immer so, wenn wir mal gelobt werden). Zu der Sache mit der Verkehrsberuhigung muß ich mich aber ein bißchen wehren:



1. Die Angabe des Verursachers des Rundschreibens sollte keine Werbung für einen einseitig orientierten Interessenverband sein, sondern uns nur vor möglichen Anfragen von Interessenten an dem Rundschreiben bewahren, die uns nur von der Arbeit an der auch von Dir so geschätzten GUMMIKUH abgehalten hätten.

2. Ich persönlich und auch der Rest der Redaktion haben nichts gegen die Tempo 30 - Begrenzung in Wohngebieten, und wir werden auch nicht die Abschaffung dieser Zonen fordern.

Vielleicht habe ich mich da ein wenig mißverständlich ausgedrückt. Meine Kritik richtet sich nicht gegen die Tempobegrenzung an sich, die allein auch wohl kaum für erhöhte Schadstoffbelastungen sorgt, sondern gegen die baulichen Begleitmaßnahmen dieser Tempobegrenzung.

Diese baulichen Maßnahmen wie Ratterschwellen und im Zickzack verteilte Blumenkübel, die den durchgehenden Verkehr zum ständigen Stop and Go zwingen, sind der Casus Knacktus an der Geschichte, und genau das wurde in dem Rundschreiben auch belegt.

Ducsi

Europa im Wachstum

Seit dem 01.01.95 hat die Ausdehnungslust bei der schon reichlich fettleibigen Europäische Union wieder Hochkonjunktur. Österreich, Schweden und Finnland gehören jetzt auch dazu. Nur die Schweizer und Norweger haben sich bei Volksabstimmungen durch ein schlechtes Nö von der Verpflichtung, den immer unübersichtlicher werdenden Verwaltungswust der europäischen Union mitzufinanzieren, entbunden.



Für uns Motorradfahrer ergibt das wieder ein paar Veränderungen. Da die Zollkontrollen an den Grenzen zu den neuen Mitgliedstaaten entfallen, entfällt zum Beispiel bei Einkäufen auf den Veteranenmärkten in Italien die mitunter vom österreichischen Zoll erhobene Transportsicherheit für den Transit der Waren durch Österreich.

Das Einkaufen gestaltet sich wie bisher schon in den anderen Mitgliedstaaten der EU. Man kann also ab sofort auch in den neuen Mitgliedsländern günstige Schnäppchen schlagen, ohne sich hinterher noch mit irgendwelchen Zollformalitäten herumschlagen zu müssen. Die Personalpapiere müssen aber auch weiterhin mitgeführt werden und werden unter Umständen auch kontrolliert, da die Personenkontrollen noch nicht abgeschafft worden sind.

Ducsi

Altes Elefantentreffen Nürburgring (17-19. Februar)

Das von Henning Wiechorst ausgerichtete „Alte“ Elefantentreffen findet dieses Jahr nicht, wie üblich, am letzten Februarwochenende, sondern am Wochenende vorher - nämlich vom 17. - 19. Februar - wieder auf dem Campingplatz Müllenbach am Nürburgring statt.

Grund für die Vorverlegung ist der Karneval, der am letzten Februarwochenende regiert. Also Elefantentreiber, nichts wie hin in die Eifel.

Ducsi



Platzangst Teilemarkt in Neuruppin

Der MC Neuruppin, nordwestlich von Berlin, veranstaltete am 12.11.94 seinen 11. Veteranen- und Teilemarkt. Mit nunmehr 310 Händlern (15 DM Standgeld, LKW 25 DM) und 1200 Besuchern (3,-DM Eintritt) drohte das Marktspektakel fast auseinander zu bersten! Vom einfachen Normteil (sprich Schraube) über Militär-Kram und Fachliteratur bis zum toprestaurierten Oldtimer wurde alles angeboten. Und wenn der Veranstalter 1995 zum nahegelegenen Flugplatz umzieht, wird sicher auch Fluggerät dazugehört!

Noch vor einem Jahrzehnt erntete der Initiator Werner Weiner, ebenfalls mit Verkaufsstand dabei, bei seinen Clubkameraden Skepsis und Gelächter, die dann aber ganz schnell verstummten. Anbieter und Gäste kamen aus allen Himmelsrichtungen als auch aus dem Ausland.

Interessant war die Vorführung eines Lötverfahrens für Alu-Legierungen der Firma SCHIVA-Löttechnik.

Und wer die Winterkleidung zu Haus gelassen hatte, dem machte der eisige Wind „eindrücklich“ zu schaffen. Ein (oder mehrere) Glas Glühwein tat (en) da Wunder. „Marktführer“ Günter Musfeldt zeigte sich insgesamt zufrieden mit dem Ergebnis, bis auf... (siehe Überschrift). Voraussichtlicher Termin des nächsten Teilemarktes: zweites November-Wochenende 1995. Ergo: Terminlisten studieren!

Und wer die Stadtgrenze Neuruppins berührt hat, kann sich getrost von den Hinweisschildchen „weiterreichen“ lassen.

Lothar Schulze

Bald Neues zur Hauptuntersuchung für Oldtimerfahrzeuge ?

Zu unserem Bericht über eine eventuelle jährliche Hauptuntersuchung für Altfahrzeuge in GP Nr 67 bekamen wir Post von Martin Kraut, dem Vizepräsidenten des Bundesverbandes Deutscher Motorvetranen-Clubs (DEUVET):

Liebe Redaktion, Liebe Redaktion, immer wieder gerne lese ich Eure Zeitschrift, sie ist mir zum liebsten Motorrad-Magazin geworden. Vielleicht kann ich Euch hier ein paar weitere Informationen zum Thema jährliche HU geben. Am 20.12.94 nahm ich an einer Besprechung im Bundesverkehrsministerium teil, in der das Thema Hauptuntersuchung ein Hauptpunkt war.

Wir versuchen zur Zeit, sowohl Länder- als auch das Bundesministerium von einer Verlängerung der HU-Frist nach 29 StVZO von 2 auf 5 Jahre zu überzeugen. Wir haben aller-

dings einen sehr schweren Stand, weil die DEKRA und auch der TÜV für Fahrzeuge ab 6 oder 8 Jahre - je nach Studie - (Anmerk.: Hab' ich's nicht gleich gesagt!-Ducsi) vehement für eine Verkürzung der Frist auf ein Jahr eintreten. In den Ministerien sieht man die Notwendigkeit zur Verkürzung im Moment noch nicht so ganz ein, die Verlängerung der Frist für Oldtimer aber auch nicht.

Unsere stärksten Argumente sind die in der Regel geringen Laufleistungen sowie die überdurchschnittliche Pflege der Oldtimer und daß ein ähnliches Verfahren in der Schweiz erfolgreich praktiziert wird.

Wir könnten unserem Auftreten wesentlich mehr Gewicht verleihen, wenn wir vor allen Dingen mehr als die bisher nur 4 bei uns vertretenen Motorradclubs (BMW, Adler, Heinkel und Zündapp) zu unserem Ver-

band zählen könnten. Wir würden daher sehr gerne weitere Motorradclubs, die übrigens nicht markengebunden sein müssen und regional beschränkt sein können, in unseren Verband begrüßen.

Martin Kraut, Ebsdorfergrund

Lieber Martin, vielen Dank für die Information zum Thema HU. Wenn auch noch nicht alle Motorradclubs in Deutschland im DEUVET Mitglied sind, so könnten Euch doch zumindest groß angelegte Unterschriftenaktionen zu einzelnen Themen soviel Rückhalt verschaffen, daß Ihr den Damen und Herren Ministern mit samt Gefolge in Bund und Ländern so richtig Feuer unterm Hintern machen könnt.

Wir von der Redaktion würden solch eine Aktion gern unterstützen!

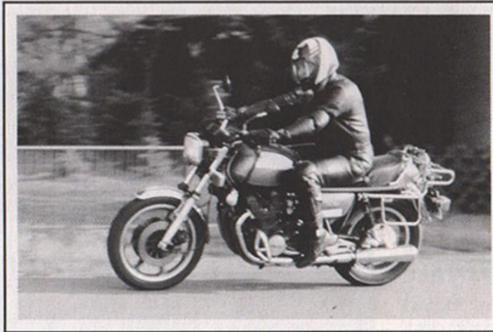
Ducsi

Kardanwellen für Yamaha XS 1100

Post von Claus Schultz aus Loxstedt

Jeder XS 1100 Fahrer sollte wissen, daß Yamaha den Kardanwellensatz nicht mehr liefern kann, weil die Produktion dafür eingestellt wurde. Grund des Verschleißes ist und bleibt die vernachlässigte Schmierung der Endverzahnung (Schubbewegung) in der innenverzahnten Buchse durch Längenausgleichsbewegung).

Was nützt dem „Kardanfahrer“ sein Motorrad ohne die wichtige Übertragungswelle? Nichts! Die Firma Claus Schultz, bekannt durch den Instandsetzungsdienst von speziell älteren Honda und Yamaha's, hat sich nun mit einer speziellen CNC-Dreherei aus Lüneburg zusammengesetzt, um auch hier eine brauchbare Lösung zu finden.



mengenabhängig. Die vorläufigen Produktionskosten belaufen sich z.Zt. etwa auf DM 800 - 950,-, wobei zu bedenken ist, daß vergleichbare Bigbikes mit Kettenantrieb auch schon bei Preisen von über DM 300,- pro Kettensatz

liegen. Rechnet man die Lebensdauer einer Kardanwelle ins Verhältnis zum Kettensatz, erübrigt sich die Diskussion um den hoch erscheinenden Preis, oder man entscheidet sich halt für eine Stilllegung des Bikes. Wer sich für diese Sache interessiert, sollte sich an Fa. Claus Schultz - Motorradklassikerdienst, Welle 18, 27612 Loxstedt, Tel.: 04744-5060 wenden.

Warum so wenig über MZ

Zu Eurer GUMMIKUH bleiben uns (?) für '95 folgende Wünsche: Weiterhin historische Tests und Geschichten wie: „Damals“ und „Schrauberstreif“ und so weiter. Ebenso gut und aufschlußreich: „Kleb' dir einen“. Die Richtung stimmt! Worauf wir (wer ist das bloß?) aber gern verzichten können, sind Geschichten wie: „Most“ - „Damenoberbekleidung“ oder

„Salzburgring“. Dafür gibt es einschlägiges Informationsmaterial. Ihr solltet Euren Platz sinnvoller ausnutzen. Übrigens interessiert mich, wo denn die MZ Schrauber und -Tips geblieben sind!? Habt Ihr euch alle von MZ getrennt, nachdem MuZ gegründet wurde? Material gibt es doch noch reichlich!

Zum Schluß noch eins: ist es

nicht verwunderlich, daß man die Produktion der MZ ins Ausland verkauft (Türkei) und nun dieses ach so umweltfreundliche 2-Takt Fahrzeug wieder nach Deutschland „reimportiert“?! Mit optimistischer 2-Taktfahne grüßt Euch

P.S. aus Hi.

Lieber P. aus Hi., daß wir uns 1992 und 1993 für den Erhalt von MZ und den damals über 2000 Arbeitsplätzen heiß gemacht hatten, brachte uns fast schon das Image ein, die MZ-Clubzeitung zu sein. Wir finden aber, daß Manfred Bolzanius (Vorsitzender des MZ-Club Deutschland) diese Aufgabe viel besser erfüllen kann. Seine Clubzeitschrift ist viel näher dran „am Ohr des MZ-Volkes“. Zugegebenermaßen haben wir uns 1994 etwas zurückgehalten in Sachen Sachsen-Harley. Was aber wahrscheinlich nur den MZ-Fahrern unter unseren Lesern aufgefallen sein dürfte! Nach wie vor sind wir aber an jedem Beitrag zu diesem Thema interessiert, du darfst uns also gern mit entsprechendem Material versorgen!! Bloß keine Hemmungen, lieber P. aus Hi. Übrigens, gerade jetzt im Winter werden stets zwei dieser Knalltakter von uns für Redaktionsfahrten bewegt. Ames

Warum Motorräder besser als Männer sind.

1. Vom Mopedfahren wirst Du nicht schwanger.
2. Mopeds haben keine Potenzprobleme.
3. Mopeds haben keine Saufkumpane.
4. Mopeds haben keine Ausreden, wenn es ans Garage-Aufräumen geht.
5. Du kannst auch mal die Mopeds mit Deinen Freundinnen tauschen.
6. Mopeds sind nicht eifersüchtig, wenn Du sie mit einem früheren Moped vergleichst.
7. Mit Deinem Moped kommst Du immer gleichzeitig (an).
8. Dein Moped kümmert sich nicht darum, wieviele andere Mopeds Du noch hast.
9. Dein Moped findet nichts dabei, wenn Du nach anderen Mopeds schielst.
10. Mopeds kaufen nicht ständig Mopedmagazine und hängen sich Poster von Fahrerinnen an die Wand.
11. Nie wirst Du hören: „Nein, ich will nicht, daß wir ein neues Moped bekommen!“, wenn Du eins willst.
12. Wenn bei Deinem Moped die Luft raus ist, kannst Du das an jeder Tankstelle beheben.
13. Wenn bei Deinem Moped was zu locker ist, kannst Du es wieder fest machen.
14. Wenn Dein Moped daneben ist, mußt Du es nicht mühsam trösten, bevor es wieder mit Dir fährt.
15. Du kannst ein altes Moped haben und wirst trotzdem beneidet.
16. Wenn Du Deinem Moped mal die Wahrheit sagst, ist es nicht gleich eingeschlappt.
17. Du kannst mit Deinem Moped solange rumfahren wie Du willst, ohne daß es müde wird.
18. Du kannst Dein Moped jederzeit auch mal stehen lassen, ohne daß es an seiner PS-Kraft zweifelt.
19. Dein Vater wird nicht Deinem Moped beistehen, wenn Du ihm den Laufpaß geben willst.
20. Mopeds sind nie zu betrunken zum Fahren.
21. Mopeds verlachen Dich nicht, wenn Du eine schlechte FahrerIn bist.
22. Dein Moped will nicht mit einem anderen Moped abends ausgehen.
23. Mopeds ist es egal, wenn Du zu spät heimkommst.
24. Du brauchst nicht zuvor duschen, wenn Du mit Deinem Moped fahren willst.
25. Wenn Dir Dein Moped nicht mehr gefällt, kannst Du es umspritzen oder umbauen.
26. Du kannst mit Deinem Moped sofort losfahren, ohne Dich schick zurecht zu machen.
27. Zum Mopedfahren brauchst Du als Schutz nur einen anständigen Sturzhelm.
28. Was für eine tolle Fahrt Du das letzte Mal mit Deinem Moped hattest, kannst Du jederzeit in gemischter Gesellschaft erzählen. Warum Motorräder besser als Frauen sind.

Die 28 Emanzenthesen schrieb die Frauenbeauftragte Dr. Andrea Jochmann-Döll in der MZ-Club-Zeitschrift

Leserbrief: YAMAHA Ersatzteil-Aktion

Hallo Leute, ihr habt vor einiger Zeit von der Yamaha-Teileaktion berichtet: das Yamaha Ersatzteile verschicken würde. Ich habe natürlich sofort eine Wunschliste bei meinem örtlichen Yamaha-Dealer abgegeben. Doch jedes Mal, wenn ich dort nachfrage, bekomme ich eine Absage. Könntet Ihr in Eurem Heft nicht einmal eine allgemeine Nachfrage stellen, ob überhaupt schon jemand in der Republik ein einziges Teil be-

kommen hat? Danke für Eure Mühe, und macht weiter so.

Jürgen Bickel

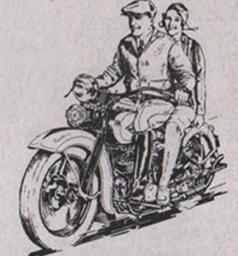
Lieber Jürgen, Dein Klagen, und das mehrerer anderer Leser und Händler, hat uns veranlasst den Mitsui-Leuten (YAMAHA-Deutschland) auf den Zahn zu fühlen. Tatsächlich (laut Pressestelle) hat sich der Importeur unsere Anregung aus Heft 65 zu Herzen genommen und zunächst Bestellungen der Clubs bedient. Händler sind natürlich auch

versorgt worden. Mehrere LKW-Ladungen haben das Werk in Neuss verlassen und müßten demnach auch irgendwann angekommen sein. Da aber unerwartet viele Bestellungen eingegangen sind, waren die Regale fix leer. Vielleicht hat ja dieser Ansturm auf „alte“ Modelle dazu geführt, daß sich die Leute von YAMAHA zur Nachfertigung von Ersatzteilen entschlossen, wer weiß, wir hoffen's jedenfalls! Ames

Wieder Freibier für Berliner?

Jörg Niemeyer, auch Nörgel-Jörg genannt, ist ja nicht nur Schreiber bei uns, sondern auch Teile- und Zubehörhändler in Berlin. Nach der Eröffnung seines Ladens im Sommer '94 ist der Aufstieg dieses Oldie-Spezies nicht mehr aufzuhalten.

Aufstieg in sofern, als jetzt ein Umzug vom Keller ins Erdgeschoss angesagt ist. Nicht weit weg vom alten Laden im Stadtteil Tempelhof in der Lankwitzer Str. 32 hat Jörg in einem Teil einer alten Bremsbelege-Fabrik eine neue Heimat gefunden. Das „alte“ Geschäft ist nun wegen der ganzen Wühlerei mit dem Umzug bis zum 1.3.95 nur noch nachmittags ab 14h geöffnet. Da ja ein Umzug eine Neueröffnung einschliesst müßte es doch eigentlich auch wie letzten Sommer gefeiert werden, oder? Ames



Dunlop übernimmt Pneumant

„Für den Osten nichts neues“

Der DDR-Reifenproduzent und Erstausrüster (nicht nur für MZ-Motorräder) ist zum 1.1.95 von der Treuhand an die Dunlop-Tochter SP-Reifenwerke GmbH verkauft worden.

Was Dunlop für die knapp 800 Arbeitsplätze bezahlt hat, bleibt der Fantasie jedes einzelnen überlassen. Zunächst soll wie bisher im Osten weiterproduziert werden.

Ames

Bestellservice

Es gibt die GUMMIKUH nicht nur jeden Monat neu, sondern wir bemühen uns, auch alle jemals erschienenen Hefte für Nachbestellungen auf Vorrat zu haben. Eine vollständige Inhaltsübersicht verschicken wir 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 "Pioma"	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	40
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
Münch	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
Panilla 175 Sport	34
Rickman-Story	21, 22, 24
Rudge 250	41
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	24
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
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

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
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	51
Zündapp 250S	40
Zündapp Elastic 200/250	53

Technik

Akkus	42, 43
Alarmanlage f. Motorrad	59
Alu polieren	10, 35, 36
Alu eloxieren	49
Alu löten	63
Axiallag. 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
Gummirestauration	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

Keineswegs ist dies die gesamte Inhaltsauswahl der GUMMIKUH & PAST perfect.

Das frisch überarbeitete Inhaltsverzeichnis (umfaßt Heft 1 - 67) kann gegen 3,- DM in Briefmarken bei uns bestellt werden.

NEUES INHALTSVERZEICHNIS !!

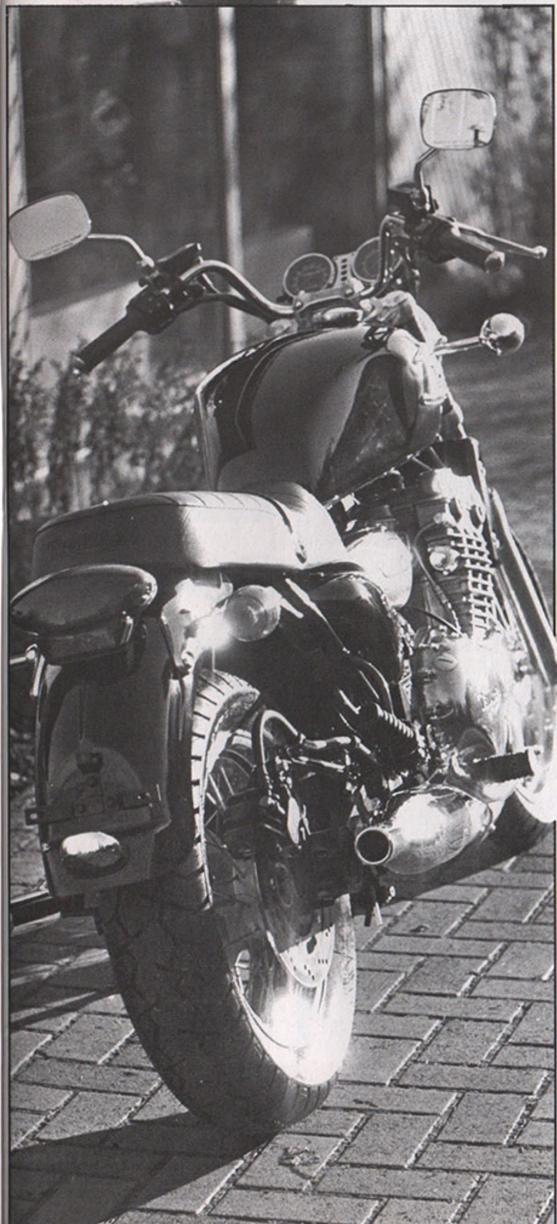
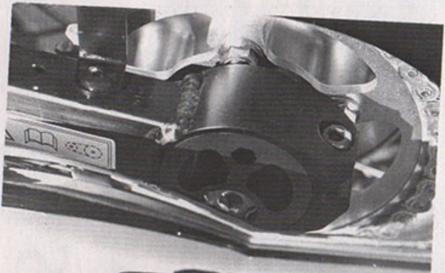
Preis ?
Jede Ausgabe kostet 5,90 DM (ab 12 Hefte gibt es Rabatt: 4,99 DM pro Heft) zzgl. Porto und Verpackung. Wir bearbeiten die Bestellung fix und legen der Sendung eine Rechnung bei.

So wird's gemacht:
Die gewünschten Hefte geben, die Nummer an- Thema steht hinter dem (17), per Telefon (0421/50 16 48) oder per Postkarte.
Mindestbestellmenge: 3 Hefte
Bestell-Adresse ?
GUMMIKUH:
BAUES-Verlag
Am Deich 57
28199 Bremen

Eigentlich ja nicht unsere Sache, dieser neumodische Kram. Aber als ich im Sommer letzten Jahres die ersten Foto's von diesem Nachfolger der Speed Triple zu sehen bekam, war ich doch ganz schön aufgeregt. Die Anlehnung an alte Zeiten bei der Namensgebung dieser modernen Teile war schon Grund genug, sich am Zeitungskiosk eine von diesen bunten Blättern reinzuziehen.

Nicht eindeutige Aussagen des Importeurs über endgültiges Aussehen und Termin der Vorführung machten die ganze Sache - sicherlich recht werbewirksam - noch spannender.

Im Dezember war es dann endlich so-



weit: Bei Lohrig & Kölle war eines der ersten zehn Exemplare, die nach Deutschland geschickt wurden. Also fuhr ich hin zum Anschauen.

Der erste Gedanke beim Betrachten dieses Eisenhaufens mit seinen grossen Kotflügeln aus richtigem Metall war: „Bei einem Harley-Händler wäre dieses aufgeputzte Dickboot im Schaufenster die Attraktion schlecht weg“. Chrom- und Beulenteile wohin man sieht! Dazu passende Balonreifen auf den Akrontfelgen und dieser ekelhafte Chopperlenker.

Die einzige Ähnlichkeit mit der ursprünglichen Thunderbird von 1952 besteht in den Gleichdruckvergäsern und dem Tankabzeichen. Eindeutig zu erkennen ist die Absicht der Engländer, den amerikanischen



kann. Wenn ein Hauptständer vorhanden wäre (scheint heute wohl niemand mehr zu brauchen), könnte man überhaupt nichts sehen von diesem Teil.

Die Sitzhöhe von 750 mm hat mich angenehm überrascht, da Leute mit solchen Dackelbeinen, wie ich sie besitze, es leichter haben, die 220 kg im Stand am Kippen zu hindern. Der Harley-Lenker allerdings

Die Hinckley-Thunderbird

Neue Triumph mit klassischem Namen

Markt zu erobern, auf Teufel komm heraus. Wahrscheinlich wird es dieses Motorrad schon im Frühling als Chopper-Version geben. Meine Erwartungen und die damit verbundenen Fantasien waren mit einem grossen „X“ im Kopf zunächst entwertet und später dann mit einem „Plopp“ verschwunden.

Mit meinem Fotoapparat habe ich mich dann nach besagtem „Plopp“ auf Detailsuche begeben, um außer meiner persönlichen Meinung diese Seite noch durch die eine oder andere Information aufzuwerten.

Also, die Verarbeitungsqualität entspricht absolut dem bisher gewohnten Standard der Vorläufer-Modelle. Die Seitendeckel vom Motor z.B. sind zur besseren Arretierung am Gehäuse geschraubt und gestiftet, gibt's sonst nur im Maschinenbau. Das Hinterrad ist in der Schwinge in Exentern gelagert. Die mehr oder weniger ungeschützte Kette kann so sauber gespannt werden. Wenig technischer Schnickschnack ist bei diesem Motorrad wirklich gut mit modernster Technik gepaart. Die Hebeleier für das Federbein ist so hinter dem Motor verbaut, daß man es nur von unten betrachten

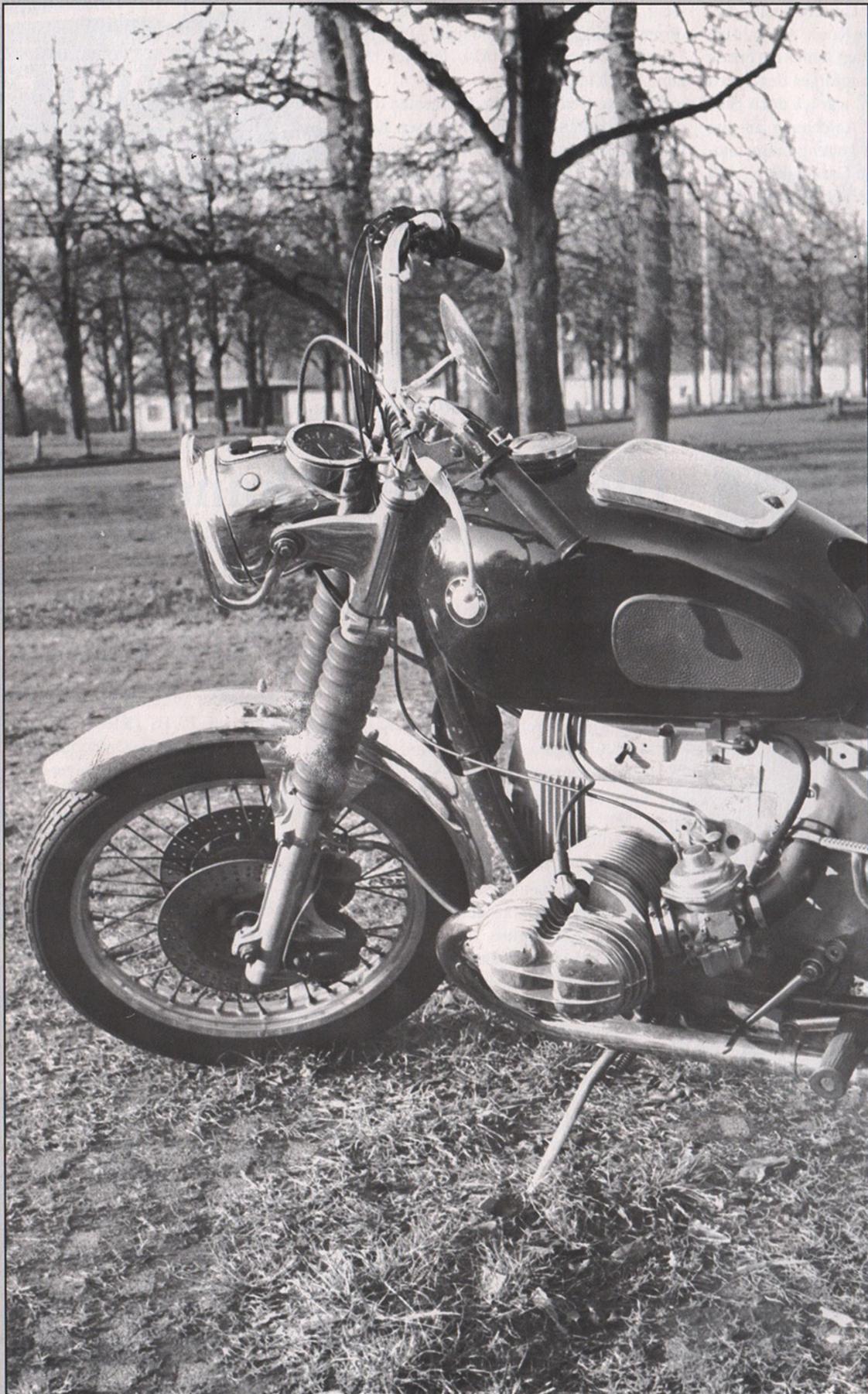
dürfte die Unverkleidete bei längeren Touren zum Stiernackenmacher werden lassen (es sei denn man fährt nur 50 Meilen pro Stunde).

Der Motor ist durch eine Leistungsreduzierung auf 70 PS (Speed Triple 80 PS) keine ausgesprochene Drehorgel mehr, hat aber auch seltsamerweise weniger Drehmoment als die Triple, 72 Nm statt 83 Nm. Der Auspuff des gestopften Motors sieht schön aus, hat aber den Nachteil, nur ein leises Säuseln aus seinen Öffnungen zu entlassen. Auch wieder ein Zugeständnis an den amerikanischen Markt. Eine europäische Version, wie es sie in der Modellgeschichte von Triumph in den 60er und 70er Jahren gab, würde bestimmt verschwundene Gefühle in mir wecken, trotz meiner kleinen Enttäuschung!?

Ames

Technische Daten

Motor:	3 Zylinder wassergekühlt
Hubraum:	895 ccm
Bohrung/Hub:	76 x 65 mm
Verdichtung:	10 : 1
Getriebe:	5 Gänge
Kupplung:	Mehrscheiben-Ölbakcupplung
Sitzhöhe:	750 mm
Radstand:	1550 mm
Trockengewicht:	220 kg
Tankinhalt:	15 l
Leistung:	51 KW (70PS) bei 8000 U/min 72 Nm bei 4800 U/min



Im Sommer kommt der Hochlenker ab.

DER WEIDENZAUN WAR'S

Umbau einer BMW R 69 S auf Telegabel

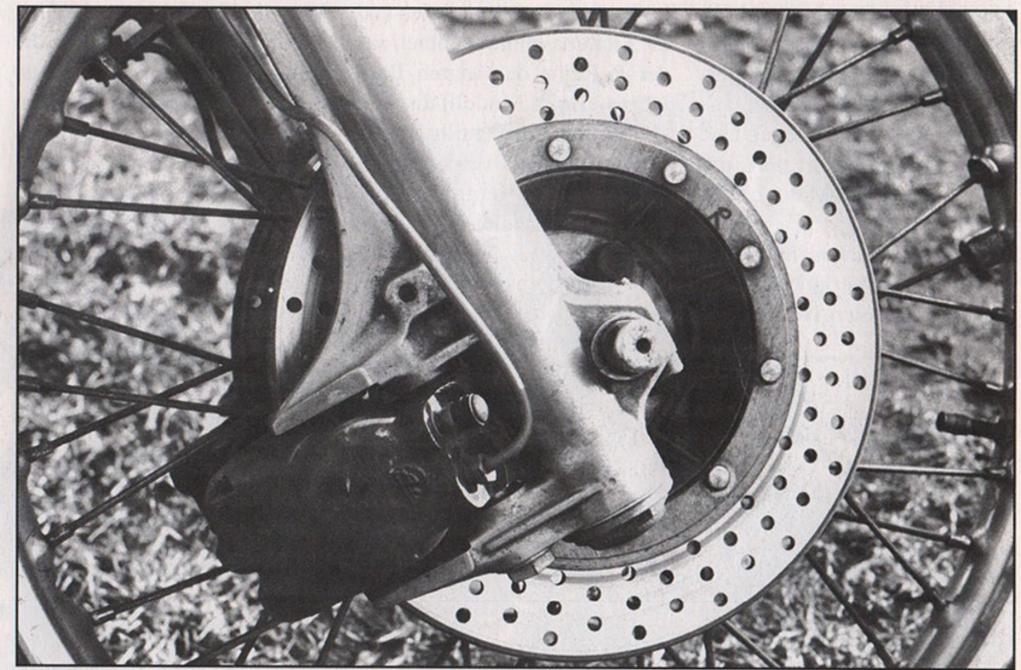
Gehen wir mal einige Jahre zurück. Wolfgang Zieseniß, stolzer Besitzer einer weitgehend originalen BMW R 69 S, ließ es ordentlich laufen. Das Wetter war gut, die Straße trocken. Er fuhr wohl ein bißchen schneller als die erlaubten 100 km/h. Die Landstraße führte ihn direkt auf eine T-Kreuzung zu.

Von Rechts wegen hätte Wolfgang dem Querverkehr Vorfahrt gewähren müssen. Er wollte dieses auch einhalten, schließlich war er ja nicht alleine auf dieser Straße unterwegs (außerdem hätte er rechts- oder linksherum bestimmt nicht mit über 100 km/h abbiegen können). Leider hatte der Bremszug seiner vorderen Trommelbremse irgend etwas dagegen. Wie sich später heraus stellen sollte, hatte besagter Bremszug sich am unteren Nippel verabschiedet. Alles Runterschalten zwecks verstärkter Motorbremse und verzweifelter Betätigen der verbliebenen Hinterradbremse nützten nichts. Mit Schmackes rauschte er über die Kreuzung, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu touchieren, geradewegs in einen rustikalen Weidezaun hinein.

Wolfgang blieb glücklicherweise relativ unversehrt, und auch der Bauer war mit 50,- DM für seinen teilzerstörten Weidezaun schnell wieder zufriedengestellt. Der BMW ging es nicht ganz so gut. Da war es mit 50,- DM nicht getan. Die Schwinggabel war hin!

Seither verbaut Wolfgang nur noch selbst zusammengelötete Bowdenzüge. Ihm ist seit damals auch noch nie wieder einer gerissen. Und falls es doch noch mal passieren sollte, weiß er ja, wo er sich bedanken darf.

Als die beschädigte BMW wieder zu Hause war, gab es mindestens zwei Möglichkeiten: möglichst original wieder aufbauen oder den Umbau auf Teleskopgabel in Angriff nehmen. Er entschied sich für die letztere Möglichkeit. In seinem großen Bekanntenkreis an



BMW-Fahrern liefen bereits einige andere Umbauten von Schwinggabel auf Teleskopgabel. Das war damals (vor ca. 20 Jahren) sehr beliebt und wurde häufig gemacht. Komisch, ich kann mich gar nicht daran erinnern. Vielleicht liegt es daran, daß ich zu der Zeit gerade damit beschäftigt war, Fahrzeuge der Kategorie „gemeiner Drahtesel“ (auch Fahrrad genannt) zu beherrschen.

Man kann also sagen, daß der Unfall ausschlaggebend war, die R 69 S auf Teleskopgabel umzubauen. Wie das Schicksal so mit einem umgeht.

Das BMW-Werk ist sehr hilfsbereit, was Umbauten angeht. Nach einem Telefonat mit BMW, in welchem Wolfgang seine Pläne schilderte, bekam er entsprechende Unterlagen zugesendet. Daraus ging hervor, welche Umbauten möglich sind, welche Teile dazu nötig würden und welche weiteren Anpassungsarbeiten zu erledigen wären. Außerdem sollten es geeignete Unterlagen sein, um nach dem Umbau bei der nötigen Eintragung in die Fahrzeugpapiere die Mannen vom TÜV zu überzeugen. Das

war dann aber leider doch nicht ganz so einfach, wie man meinen sollte! Doch zu diesem Problem später mehr.

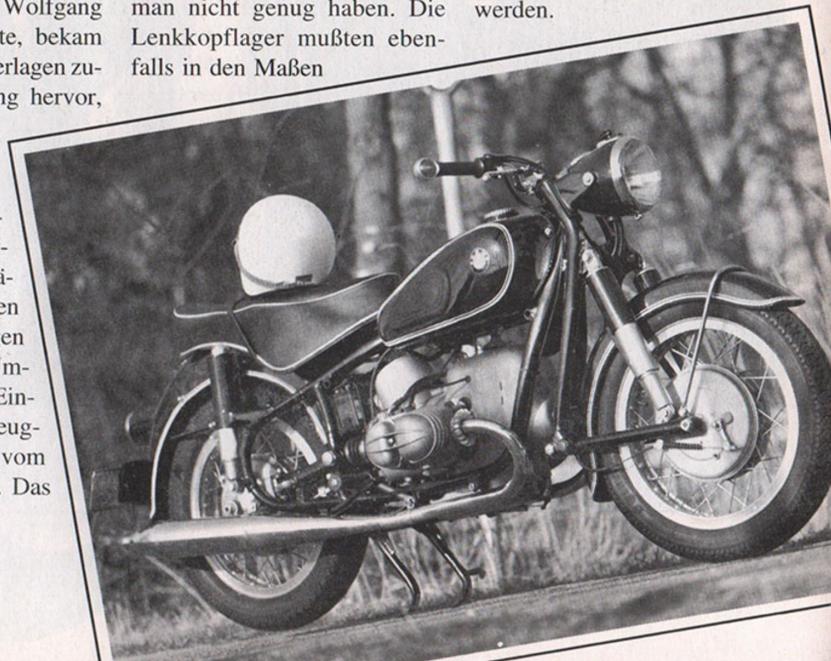
Inzwischen hat BMW aus den einzelnen Umbauunterlagen einen ganzen Katalog zusammengestellt. Diesen können „Umbauwillige“ direkt über BMW beziehen.

Für den Umbau sollten dann doch einige Arbeiten nötig sein. So konnte der originale hydraulische Lenkungsdämpfer nicht beibehalten werden. Er mußte einem selbstkonstruierten Reibungsdämpfer weichen. Diese Arbeit übernahm ein befreundeter Schloßer mit umfangreicher Werkstatt. Solche Freunde sind Gold wert. Von ihnen kann man nicht genug haben. Die Lenkkopflager mußten ebenfalls in den Maßen

Oben: Doppelscheiben sorgen für sicheres Bremsen

Unten: Das Original

geändert und angepaßt werden. Die neue Teleskopgabel selber mußte mit Hülsen noch etwas vorgespannt werden. Diese war ja ursprünglich für viel leichtere Rahmen konstruiert worden. Der Rahmen der R 69 S ist ja noch einer aus der „schweren“ BMW-Epoche. Die Rahmen ab der /5-Reihe (gebaut ab 1969) wurden aus Ovalrohren mit Inertgas zusammengeschweißt. Dadurch konnten sie vom Gewicht her leichter konstruiert werden.



Nur bei dem Gabelumbau sollte es aber nicht bleiben. Dazu kam eine gelochte Doppelscheibenbremsanlage, ebenfalls aus dem BMW-Teileregale. Und wenn man schon mal am Schrauben ist: der Motor ist von der R 75/5.

Allerdings auch nicht so ganz original, was die Innereien angeht. Kettenkasten, Nockenwel-

le, der komplette Ventiltrieb und die Lichtmaschine stammen aus der /6-Reihe des letzten Baujahres. Zum Modelljahrgang 1976 wurde der Ventiltrieb verbessert, und das vordere Nockenwellenlager vergrößert. Die Lichtmaschinenleistung wurde von 180 Watt auf 280 Watt erhöht. Der komplette Kabelbaum ist Eigenbau von Wolfgang.

Was die Kabelage angeht, hielt er sich zu Beginn noch an die genormten Farben, später dann nicht mehr unbedingt. Das kann dann schon mal zu heiteren Suchspielen führen. Doch bisher blieb er von größeren Elektrikmacken verschont. Was die Zündspulen angeht, war er wieder sehr experimentierfreudig. Es kamen bislang Zünd-

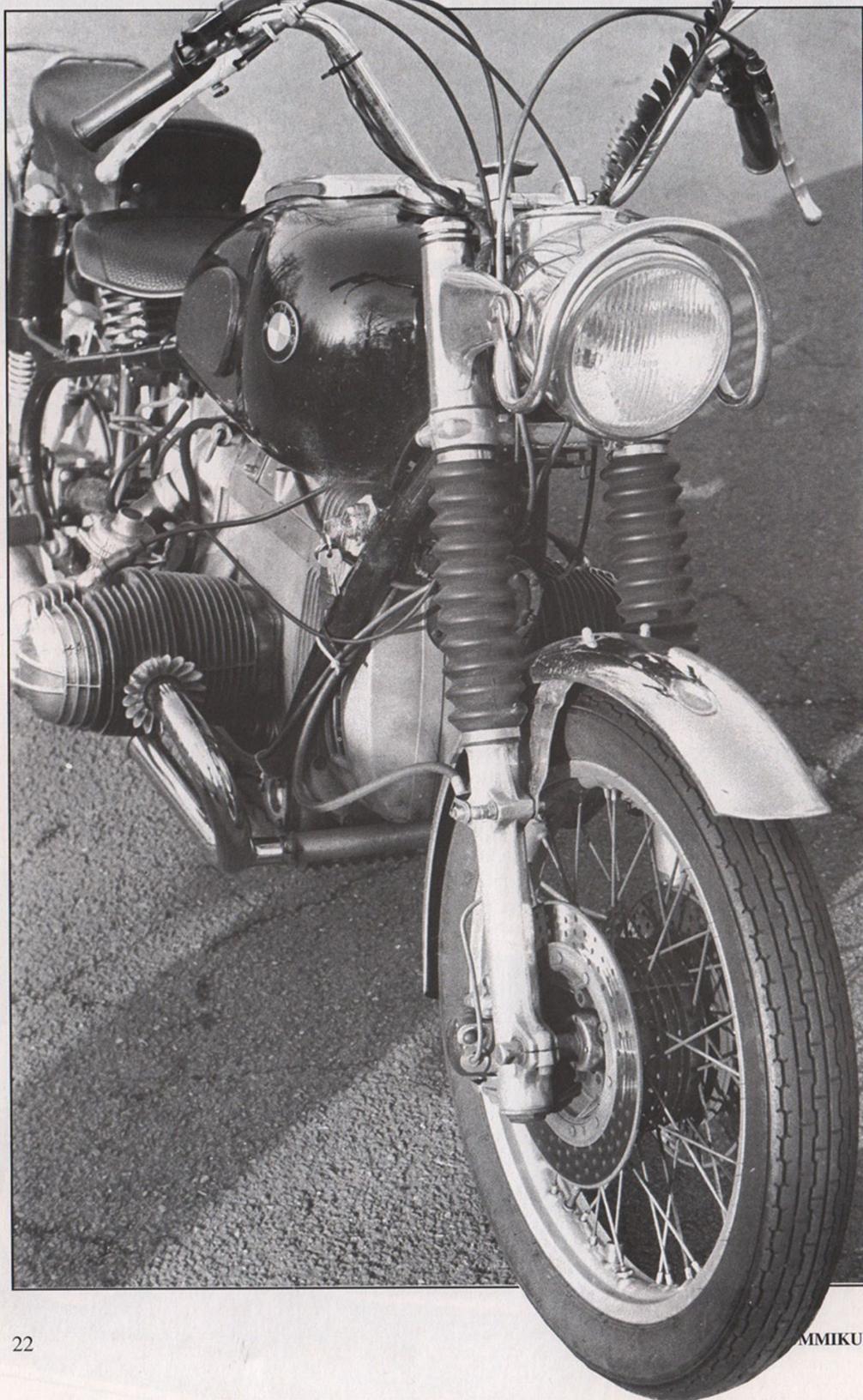
spulen aus dem Citroen 2 CV (Ente) und aus einem Zündapp-Kleinkraftrad zur Verwendung. Beide haben sich bewährt.

Für die Engländer-Fahrer und Norton-Spezialisten habe ich hier noch eine Rätselfrage. Laut Wolfgang ist das wunderschöne Hinterradschutzblech aus dem Norton-Ersatzteillager. Nur von welchem Modell, das weiß er nach all den Jahren nun nicht mehr. Vielleicht erkennt es ja jemand? Ornithologen unter unseren Lesern dürfen uns natürlich auch schreiben, wenn sie die Vogelfeder, die am Lenker steckt, näher identifizieren können.

Nun sollte man meinen, daß bei so einem Umbau wie hier beschrieben, keine größeren Probleme bei der Eintragung in die Fahrzeugpapiere vorkommen sollten. Doch weit gefehlt, wie ich schon andeutete. Der örtliche TÜV zeigte sich wenig kooperationsbereit. Die zuständigen Herren äußerten sich vorab schon mal sehr negativ (arg vorsichtig ausgedrückt) über die „sch... Motorradumbauten“. Bei der Begutachtung der Teleskopgabel bestritt der Prüfer die Tatsache, daß es sich hierbei um eine originale BMW-Gabel handelte. Die Mühe sich zu bücken, um das hervorgehobene BMW-Emblem an den Tauchrohren zu erspähen, war scheinbar zu groß. Es wurde mit einem nicht zitierfähigen Kommentar abgelehnt. Hier schieden sich dann die Kontrahenten im Streit!

Schlußendlich wurde die Maschine aber doch abgenommen, allerdings von einem weiter entfernten TÜV. Dieser hatte sich als konstruktiver und fairer erwiesen und war nicht von vorne herein gegen einen handwerklich sauber ausgeführten Umbau unter Verwendung von Originalteilen eingestellt. Rückschlüsse über die heutige Arbeitsweise des TÜV sollte man

Unter dem Ventildeckel arbeiten Teile aus der /6-Reihe



aber jetzt nicht gleich ziehen. Das beschriebene Geschehen liegt schließlich 17 Jahre zurück. Vielleicht hat sich der Prüfer von damals ja geändert (sind ja auch nur Menschen und daher in der Regel lernfähig), oder er ist sowieso schon in seinem wohlverdienten Ruhestand!

Die Probleme mit der Institution TÜV sind ja leider nicht neu. Im Rahmen der EU sollten die anderen Mitgliederstaaten aufpassen, daß sie nicht unser System unbesehen übernehmen. So viel ich weiß, ist der TÜV aber schon in einigen Ländern als „Aufbauhelfer“ aktiv.

Der neueste Streich, der mir in Sachen Fahrzeugüberwachung zu Ohren gekommen ist, stammt aller-



Oben: Motor von der R 75/5

Unten links: Das gab es 1960 noch nicht bei BMW



dings nicht vom TÜV.

Das Konkurrenzunternehmen DEKRA macht sich zur Zeit für eine jährliche Hauptuntersuchung für alle Kraftfahrzeuge stark, die älter als sechs Jahre alt sind. Natürlich völlig selbstlos, schließlich soll ja nur der Straßenverkehr sicherer werden. So ganz nebenbei muß natürlich auch Geld verdient werden. Die Investitionen für die ganzen neuen DEKRA-Stationen, die in den neuen Bundesländern entstanden sind (DEKRA ist dort der Marktführer), sollen sich vielleicht auch nur doppelt so schnell rentieren.

Mittlerweile hat das ganze Motorrad (Bj. 1960) ca. 450.000 km, und der Motor um die 130.000 km gelaufen. Für den Besitzer ist es ein Gebrauchsgegenstand, der ganzjährig gefahren wird. Daher bereut Wolfgang bisher den Umbau nicht. Eine originale BMW R 69 S würde ihm allerdings auch sehr gut gefallen. Alle Originalitäts-„Fanatiker“ sollten diese Einstellung ruhigen Blutes akzeptieren können. Die technischen Vorteile sind einfach nicht ab-

zustreiten. Der Motor ist halt stärker, die Bremsen viel besser, die Gabel in der Lenkung präziser und handlicher. Die Vorteile von 12 Volt gegenüber 6 Volt Elektrik müßen wohl nicht näher beschrieben werden.

BMW selber lieferte die R 69 S ab 1967 für den Amerika-Markt serienmäßig mit Teleskopgabel als Modell R 69 US aus.

Mittlerweile wird Wolfgang wieder von der großen Schrauberlust gepackt. Er hat da noch einen /5-Motor rumliegen, der noch irgendwie verbaut werden will. In Erinnerung all seiner Bekannten als „Schloßberggötter“ ist ihm der Gedanke gekommen, einen Rahmen selbst zu konstruieren. Inzwischen ist er auf der Suche nach einem vergriffenen Titel aus dem Motorbuch-Verlag: Rahmenbau.

*Text : Tobias Pfluger
Fotos: Tobias Pfluger + Archiv*

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-Koblenz, Besuche nach telefonischer Absprache. ADLER Strohmenger, Telefon: 0225/4 51 65

Für Adler M-Modelle Werkzeugkastendeckel, Nachbau, V 2 A poliert, Stk. 50,- DM, zu verkaufen, Tel.: 0821-880166.

- AERMACCHI -

Aermacchi Sprint 250, Bj. 67, USA-Modell, seltener Kurzhuber, orig. Lack, komplett überholt, VB 3.500,- DM, div. Motoren 250/350 ccm. Tel.: 04221-84595.

- ARDIE -

Biete neu- und Gebrauchtteile für alle Nachkriegsardies. T. Knaak, Römerstr. 7, 28203 Bremen. Tel.: 0421-71787.

- AWO -

350 ccm AWO Motor oder Teile gesucht. Tel.: 030-6720465 Martin.

AWO 425 Sport 15,5 PS, Bj. 61 m. SW-Übersetzung, Zustand 2-3, läuft gut einzeln oder mit Stoye II SW (unrest. aber komplett) günstig abzugeben. Tel.: 02161-679452, Fax: 02161-679040.

AWO-Sport-Rahmen für 100,- DM sowie andere Teile z.B. Kurbelwelle neu für 280,- DM zu verkaufen. Tel.: 03943-22848 oder 0171-4139978.

AWO-Sport-Rahmen mit KFZ-Brief für 100,- DM, AWO-Sport-Motor mit Schaltgetriebe für 500,- DM zu verkaufen oder Tausch gegen Original AWO oder Stoy-Teile. Tel.: 039425-6085 ab 19 Uhr.

AWO-Sportrahmen und Gabel, Getriebe und Motoren, günstig. Tel.: 0421-453445.

Suche für AWO-Sport: Sitzbank, Vergaser, Ventile. Tel.: 089-6371513.

Verkäufe für AWO/T 2 Vergaser u. eine Betriebsanleitung für Bj. 54 (A4 Kopie). Tel.: 02563-5810.

Wer liniert mir Tank, Schutzbleche und Seitenkästen meiner S-AWO? Lutz Klauder, Kochstr. 27, 04275 Leipzig,

oder am Wochenende Tel.: 06621-61244.

- BEKLEIDUNG -

1 Harro-Herren-Lederkombi (Gr. 50-52), rot mit Streifen, neuwertiger Zustand, (Neupreis über 1.000,- DM) für 500,- DM zu verkaufen. 1 Harro-Damen-Jacke (Gr.38-40), schwarz mit Streifen, kurz, 300,- DM. Tel.: 04174-2426.

1 Harro-Klassik-Lederjacke, lang, 70er-Jahre-Stil, Gr.48/50, Einzelanfertigung, Meisterstück! Neu! VB 400,- DM. Tel.: 05151-23119 oft versuchen.

Aus altem Lagerbestand alles neu: Levis Lether Mot. St. hoher Schaft, genähte Sohle 150,- DM Gr. 41, Belstaff Stormshield Jacke Gr. 48/50 150,- DM. S. Schneider Tel.: 09547-6459 ab 17.00

Suche 'Drax'-Geländesportalschalenhelm für mittelgroßen Kopf. Tel.: 07031-601666

Verkäufe: Damen-Lederkombi, 2teilig, Gr. 46, 300,- DM, Kinder-Kombi, 1teilig, Gr. 36, 200,- DM. Beide in gepflegtem Zustand. Tel.: 04921-56568.

Wachscotton Jacke & Hose, Gr. S, wie neu, zusammen 120,- DM. Hein G.-Sixdays-Jacke, Gr. M, 120,- DM u. Sixdays-Lasthose, Gr. S, 100,- DM, wenig getragen, zus. 200,- DM. Tel.: 05151-23119 (FAX), öfter versuchen.

- BENELLI -

2 Stck. Benelli Twin 250 ccm in Teilen billig abzugeben. Preisliste gegen Rückporto. Roger Henke, Birkstr. 28, 25917 Leck.

Suche 500 Quattro, 650 S, 650, 650 S 2 Tornado, 750, auch Teile, Literatur u. Werkzeug dafür. Tel.: 05921-74745, ab 18.00 h.

Suche: Rep., ETL. Betriebsanleitung, Prospekte von: 500 Quattro, 500 LS, 650 Bic., MS, Tronado, 650 S, Tornado 650 S2, 750 Sei, Sport Special 250, 500. Tel.: 05921-74745, ab 18.00 h.

- BMW -

1 x 19' Zoll, Rad u. Bereifung, 2 x HR Antriebe f. R 25/2 im Tausch gegen R 25/3 (o.), Preis VB. Suche Bremsankerplatte von R 51/3, Tel.: 02428-3154.

100/7, 76/96, technisch sehr gut, Lack sehr schlecht VB 5.900,- DM, S-Häubchen, original Daytona VB 350,- DM, noscher Vollverkleidung VB 350,- DM. Tel.: 05032-7656.

1A-Teile für R100 GS, ab Bj. 88: 2-Pers. BMW-Sitzbank neu gepolstert u. schw./rot bezogen VB 249,- DM, neue

BMW
MOTORRÄDER & ERSATZTEILE
R24-R27 • R51/2-08 • R50-69S • R50/5-100
z.Z. 50 Motorräder von 1949 - 1985 auf Lager
60 Seiten Katalog R24-69S
für 5,- DM in Briefmarken.
Uli's Motorradladen
Ulrich Seiwert
Gutleutstraße 144 • 60327 Frankfurt
Tel.: 0 69 / 23 93 19 • Fax 23 38 40



DAVIDA
Der Klassiker
REIFEN
BEKLEIDUNG
HELM E
Davida Helme mit
Lederausstattung ab 395,- DM.
ONS und OMK zugelassen!
40 verschiedene Lackierungen -
Sonderlackierung möglich.
Fordern Sie die Unterlagen
an oder besuchen Sie uns
nach telef. Vereinbarung.
Konrad Möllering
☎ 051 27/48 38

WAX-COTTON
ANZÜGE GIBT ES VIELE
ABER NUR EINEN
Barbour

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

Motorrad
Welling
Reparatur von BMW, MOTO-GUZZI
MZ-Vertragshändler
BMW-Gebrauchtteile, SITO-Auspuffanlagen für BMW ab
320,- DM, Gespannrahmen für BMW-Motoren, Schweißarbeiten,
Gespann-Umbauten, MZ-Rotax Gespann ab 9.800 DM
Donnerstag bis 20 Uhr geöffnet · Abholung/Anlieferung möglich
8501 Roßtal · Gewerberg 13 · Tel.: 09127-6223 · Fax: 09127-579015

u. /7, Rahmenheck /6, Orig.RS-Lenker, Tomaselli-239-Lenker (ähnl. Yamaha XS), Guzzi-T3-Lenker, alles VS. Tel.: 0531-791541.

BMW 25/3 Rad, 800 und 1000er Niko. Zylinder mit Kolben. Tel.: 09738-1542

BMW Benzinähne Marke Everbest zu verkaufen. Tel.: 06854-355.

BMW R25/3, top-restauriert. 7.000,- DM (Selbstkostenpr.). Tel.: 05505-1378

BMW R50: Zylinder und Kolben 68,5 400,- DM, Räderkastendeckel 70,- DM, Kupplung 150,- DM, Achsen a'25,- DM, Zylinderkopf li. 200,- DM. Suche für BMW R60/2: Einzelsitze, Gespannfolgen, 24 Liter Tank. Tel.: 04321-41634 oder 28117.

BMW R75-5 Telegabel, Rad, Schutzblech und Lampe zu verkaufen. Tel.: 06854-355.

BMW R80RT in Teilen. Verkl. 450,- DM, Einzelsitz 80,- DM, Tank 100,- DM, Räder v.u.h. 380,- DM, Auspuffanlage kpl. 250,- DM, und Kleinteile. Suche Sportzubehör für Boxer. Tel.: 02150-4703.

Isetta Rumpfmotor '300' ccm zu verkaufen o. gegen 25/3 o. 51/3 Teile zu tauschen, z.B. Lima-Nabenteile, Schutzbleche-Tank. Tel.: 02428-3154.

K 1.100 LT, 92/96, 98 PS, 11.000 Km, met., Vollausst. z.B.: ABS, KAT. Radio mit Fernbed., heizb. Griffe, lack. Felgen usw. wegen Zeitmangel, VB 20.600,- DM, Tel.: 0421-625902, abends.

K100: 2 Luftmengenmesser a'25,- DM, 4 Zündspulen a'40,- DM, 1 Zündbox 60,- DM (Teile sind geprüft und neuwertig). Tel.: 04174-2426.

R 24, rest. mit Original-Brief, läuft ohne TÜV u. Zulassung, VB Tel.: 0421-563215, nur Wochenende.

R 75/6, Bj. 76, orig. 65.000 km, guter Zust., TÜV neu, mit Zubehör, VB 5.400,- DM, Tel.: 06150-2851.

R 90/6, Bj. 75, rot, 65000 km, viele Neuteile, schön und zuverlässig. VB 7.750,- DM evtl. mit Krauserkoffern. Tel.: 06171-57784 abends.

R100R, Bj. 92, rot, div. Extras, Kickstarter, läuft prima. VB 10.400,- DM. Weiteres unter Tel.: 030-4448343.

R25/3 Teile: Getriebe 80,- DM. Tele 80,- DM, Rahmen 80,- DM, u.v.a.m. Liste gegen Rückporto. R. Henke, Birkstr. 28, 25917 Leck. Tel.: 04662-1713 nach 18 Uhr.

R75/7, Bj. '77, TÜV 9/95, ca. 77000 km, schwarz, druckgel. Kipphebel. VB 4850,- DM. Tel.: 02241-44270.

Suche 3 Loch Nabe von R80St oder GS.

Bernd Rosenberger, Tel.: 07143-92111.

Suche für 15 Kurzschwinge eine original Sitzbank. Auch schlecht, dann aber extrem billig. Tel.: 0511-2105179 (abends).

Suche für BMW Typ R60/7 Bj. 79 original Sitzbank (2Personen), Fußrasten hinten, Gepäck- und Kofferträger, Koffer BMW, Ersatzteilliste auch Kopie. Tel.: 09353-2558.

Suche für R 69 S Heinrich-Tank, gr. Ölwanne, DZM-Winkeltrieb (vom Magneten aus), kaufe evtl. auch Restteile en bloc, Tel.: 04541-83144.

Suche R2. R20, R12 Ersatzteile. Verkaufe R26 unrest., komp. Suche R80RT oder R100RT nur guter Zustand, auch älteres Bj. Tel.: 05363-1205.

Suche Sitzbank für 84' R100. Tel.: 05505-1378 öfter versuchen!

Suche 12V-Gleichstrom Lima für BMW R50/2. Tel.: 05372-1232.

Tausche: R69/S Zylinderkopf links gegen rechts. Tausche R25/2 Tank gegen R25/3 Tank. Tel.: 02366-41068.

Verkäufe BMW R25/3 mit LS 200. Div. Neuteile mit Belegen VB 9450,- DM. Tel.: 05362-2541 ab 19 Uhr.

Verkäufe kotflügel hinten, Rücklicht, Schorsch-Meier Sitzbank für R50-R69S. Suche Kotflügel hinten + Fahrersattel für R26. Tel.: 07321-45367.

Verkäufe R80RT in Teilen. Verkl. kompl. 480,- DM, Tank 90,- DM, Einzels. 80,- DM, Räder v. u. h. 380,- DM, Lederpacktaschen mit Halter (alt) 35,- DM. Alles VB. Tel.: 02150-4703.

Verkäufe V2A-Krümmen Durchm. 38mm für BMW /5/6/7 neu! 320,- DM. Tel.: 04207-801506.

Verkäufe zerl. BMW R50, kompl. oder in Teilen, 1 Satz Räder R50-69S, für 60/5/6 je ein Satz Zylinder mit Kolben und Köpfen. Tel.: 09822-5562.

- BSA -

BSA B44 Shooting Star, 450 ccm-Einpotp, 31 PS/138 kg, Bj. 68, orig. rot/creme, Zustand 3, Auspuff/Batterie fehlen, Blankobrief und Neuteile. VB 3.900,- DM. Tel.: 05062-89249 oder 05332-2179.

- DKW -

Diverse Teile für DKW Motorräder zu verkaufen. Vergaserverkleidung für RT 175S (Originalteile in gutem Zustand) kompl. für 200,- DM. Tacho für RT 175S oder VS für 80,- DM. Tel.: 06184-51404 ab 19 Uhr.

DKW SB 200. Suche Dekompressionsv. und Fußrasten, evtl. tauschen gegen SB

Teile. Tel.: 04662-3294.

Für RT 125: Schwarzer Tank 70,- DM, Spulenkasten kompl. mit Deckel 150,- DM, Lichtmaschine 140,- DM, neuer Regler für Spulenkasten 100,- DM. Tel.: 06184-51404 ab 19 Uhr.

Für RT250/2: Vorderradnarbe mit Bremstrommel und Bremsbelägen für 60,- DM, Vorderradfelge gut erh. mit Bremstrommel für 80,- DM, Federbeine Hinterrad 40,- DM/Steck., verbeulter Tank u. Sitzbank je 50,- DM, Zylinder und Zylinderkopf 120,- DM, Beulenfreier Tank kompl. entlackt 80,- DM, Schutzblech f. vorne kompl. 80,- DM. Tel.: 06184-51404.

Rennmaschine 250 SS Ladepumpe, Bj. 35 mit Wertgutachten - Preis auf Anfrage (oder Tausch gegen DB S-Klasse ab Bj. 90). Tel.: 04174-2426.

Suche für 350er SB/NZ einen Hinterradkotflügel. Tel.: 030-4448343.

Suche Rahmen Prosto 98, Motor DKW VS 250, auch Einzelteile, Elektroteile, NZ 250, Tel.: 07275-3935.

Verkäufe Kettenkasten für RT 250 S u. für RT 200 neuen Zylinder m. Kolben u. Kettenrad. Tel.: 09467-314, abends.

Verkäufe Kotflügel vorne für RT 125/W, RT 250/2 und Kettenkasten f. 250S. Tel.: 09467-314 abends.

- DNEPR -

Boxer-Gespann Dnepr 11. Motor läuft gut 250 km, Beinschilder, Verdeck, Ersatzreifen, Zoll-Papiere dr. Reperaturanleitung, VB 2.100,- DM. Tel.: 08531-3350 k. Neubauer.

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

Für M 72 oder K 750 dringend Lichtmaschine gesucht. Bitte alles anbieten. Zu verkaufen DKW, MZ, Heinkel. Tel.: 08051-61973 ab 18 Uhr.

Suche 18' Rad, biete 19' im Tausch. Jens Tel.: 04321-41634 oder 28117.

Suche 750 ccm SV-Motor für M72. Tel.: 05202-3308.

- DUCATI -

Ducati 900 SS, Bj. 92, 12000 km, Diopa Sitzbank, Stahlreflex, 1. Hand, VHB 13500,- DM. Tel.: 09945-2404.

GT-Rahmen mit Brief, div. Kleinteile, Tel.: 0711-876865, tags, Tel.: 0711-4570569, abends.

Suche Ducati 175 Sport oder Tur. Mot. Bj. 57-58, oder alles anbieten. Original Brief oder nur Kopie. Motor für Ducati 200-250, Bj. 57-58. Tel.: 08142-18429.

Suche von 350 GTL kompl. V-Rad

Gabel mit Bremse, Lenker, Armaturen und Instrumenten. Tel.: 07524-3595 ab 18 Uhr

Verkäufe in Kopieform jegliche Unterlagen über alte 1 und 2 Zylinder Ducatis ab 1945. Alte original Prospekte auch Tausch. 450er Motor in Teilen. Tel.: 07524-3595 ab 18 Uhr.

Wer hat eine Monster aus Italien importiert? Suche 860 GT ohne Brief. Teilerlager. Fax und Tel.: 06233-64058.

WHB u. ETL für Pantah, je 25,- DM, suche NCR-Alutank für Pantah. Tel.: 0241-507469.

- DÜRKOPP -

Biete gebrauchte Ersatzteile und Motoren für MD 150 und MD 200, T. Knaak, Römerstr. 7, 28203 Bremen. Tel.: 0421-71787.

Suche Teile für Dürkopp MD 200 Bj. 52. Tel.: 08456-2290 ab 17 Uhr.

- EMW -

Wer hilft? Suche dringend für R35/3 Kardan-Solo(5,63:1) komplett oder nur Teilerad und Ritzel (45:8). Möglichst Tausch gegen BK 350/AWO/evtl. EMW-Motorenteile. Tel.: 07227-8527.

- ENFIELD -

Enfield in Dia Bullet 350, orig. Ozeanblau, Zustand 2-, Bj. 76, 8500 km, 17 PS-Brief ohne Besitzereintrag, 23 PS-Motor, sofort zulassungsfähig, VB 3.800,- DM. Tel.: 05062-89249 oder 05332-2179.

- EXPRESS -

Ich benötige sämtliche Informationen über die Radex 125 (ILO), Bj. 50. Besonders interessant sind alte Bilder, Prospekte, Hintergrundinfos usw. Tel.: 0711-5782489.

- GESPANN -

IG Gespannfahrer e. V. sorgt für Kontakte. Infos Tel.: 05932-2699.

Interesse am Gespannfahren? Die IG Gespannfahrer bietet Euch bundesweit Hilfe, Infos, Veranstaltungen u.v.m. rund ums Gespann. Näheres Tel.: 030-6361117. (AB)

MZ ES 300, Bj. 62, Gespann mit allem Zubehör (s. GK 60). 2.750,- DM, Wünsch-SW, Bj. 62, 1.100,- DM. Suche

Fiete's Gespann-Schuppen
Alte Neusser Landstr. 243 50769 Köln
Büro 0221/785502
privat /785710
Fax /785710

Ersatzteile für Elastik-SW (4 Punkt an AWO-S), Tel.: 02661-7170, AB.

MZ ETZ 251 m. Velorex SW - rot - neuer Wildschrei-Motor, Schwinge vorn, 17 PS eingetr. wahlw. Betrieb, lange Sitzbank, elektron. Regeler und Zündung, Koffer u. Halter an Maschine u. SW, Beinschilder und Windscheibe a. Wunsch. Inspektion u. Teile (Kette, Bremsbel., etc.) neu, Handbücher u. v. E-Teile. VB 4.850,- DM. Tel.: 02161-679452, Fax. 679040.

MZ-ES 250/2 Gespann, Bj. '69, 29000 km, Zubehör, guter Originalzustand, Blankobrief. VHB 1.950,- DM. Tel.: 0511-6966106.

Suche 16 Zoll-Räder für MZ-Gespann ETZ-250 in gutem Zustand. Tel.: 04422-3684.

Ural mit Schwinggabel, neu mit TÜV DM 5.200,-, Tel.: 05476-1648.

BMW R50 mit Steib S250, Bj. 68, guter Zustand, TÜV a.W. neu o. auch einzeln. Tel.: 09738-1542.

Dnepr K750, Bj. 56, SV, 22 PS, komplett restauriert, TÜV 97, Mallaga-Rot, Blickfang, 6.150,- DM. Tel.: 0231-283674.

Dnepr MT 16 TWD, schwarz, Bj. 89, 45 PS, 21000 km m. BMW-Motor 800, BW-Antrieb, Rückwgg., div. Zubehör und E-Teile, TÜV 3/95 oder neu. VHB 8.250,- DM. Tel.: 05154-8909 16-22 Uhr.

WASP Moto-Cross mit Straßenzulassung, Technik XS 650, Dellorto-Verg. 50 PS, TÜV fällig, braucht etwas Arbeit, ist zugelassen und fahrbereit, div. Teile vorhanden. VB 5.900,- DM. Tel.: 05381-782332.

- HARLEY-DAVIDSON -

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

- HEINKEL -

Suche Heinkel Roller 103-A2, Jens Tel.: 04321-41634 oder 28117.

- HERCULES -

3 Scheinwerfer BW-Hercules K125, neu, kpl. ohne Tacho. Stück 45,- DM. Tel.: 04662-1713 nach 18 Uhr.

Enduro 7-Gang. Verkäufe, kaufe oder tausche. Tel.: 0911-890457.

Hercules 125 Military, Vorderradschwinge neu mit Dämpfer 300,- DM. Tel.: 08458-4099

Suche ET für Hercules 315, 318, und 322. Tel.: 09467-314 abends.

Verkäufe 320/175 cbm/kein TÜV. Heise Tel.: 0214-601619.

Verkäufe 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 -

CB 360 G Lacksatz, Siba-Motor (Kolben def.), Vergaser 160,- DM, CB 450 K 5 Rahmen ohne Brief, Lack neu (schw.) 50,- DM, Lars Tel.: 04307-414. CB 450 K, 2-3 Ztr. Teile en bloc abzugeben, VB 300,- DM, CB 250 K Rahm. m. Gabel, Tank u. Schwinge m. Brief zu verkaufen, VB 200,- DM, Tel.: 06502-6878.

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

500 Four, Bj. 73, TÜV neu, sehr guter Zustand, original, VB 3.200,- DM. Tel.: 0521-86744.

CB 550F Bj. 1976, seit '83 abgemeldet, komplett zum Aufbauen oder Schlachten VB 800,- DM. Tel.: 07353-1564

CB FOUR 500: 1 Motor (teilüberholt für 800,- DM) 1.200,- DM, 1 Zylinder (aufgebohrt auf 550 ccm) + 2 Kolben 60,- DM. Tel.: 04174-2426.

CM 400T Bj. 82, 27PS zu verkaufen, ca. 35000 km, hübsches Motorrad für kleine Frauen, TÜV neu, VB 2.700,- DM. CX 500 Bj. 79, 27PS 45000 km, TÜV 10/96, schwarz, zu verkaufen. VB 3.200,- DM. Tel.: 05354-1208.

CX 500 in Teilen, Motor, Rahmen, Vergaser, 27 PS, Kardan, Zündspulen, Schalter, Kühler, Rücklicht, Instrumente, Federbeine, Lacksatz u.v.m. Tel.: 02324-79688.

GB 500 Clubman, 8/92-10/96, 28 KW, keine Graue, Inspektion neu, der Hit: nur 1.650 km, quasi neu!! 6.900,- DM. Tel.: 05151-23119 (FAX), öfter versuchen.

GL 1000 K1. 5.000,- DM VB. Tel.: 02634-1272.

Rahmen mit Brief für CB 750 F1 300,- DM zu verkaufen. Tel.: 03943-22848 oder 0171-4139978.

Rarität! Honda Motra CT 50 JC; 50 ccm-Viertakter-Getriebe mit 2x3 Gängen (Untersetzung). Farbe: Natogrün. 2.800,- DM. Tel.: 06826-6473. **Bitte Foto rechts beachten !!!**

Suche für CB 250 N / CB 400 N Kurbelwelle oder kpl. Motorrad z. Ausschlach-

ten, ruhig defekt. Tel.: 04221-84595.

Suche für CB 250N / CB 400N Schlachtfahrzeug, gute Kurbelwelle oder Motor. Tel.: 04221-84595.

Suche GL 1000 K1 und 2 Teile. Rasch, Tel./Fax: 0421-257221.

Suche XL 500 zum Schlachten. Alles anbieten. Tel.: 0521-86744.

Teile für CB 750 K u. F-Modelle, günstig. Suche alles Mögliche von alten Fours. Alles Anbieten, nur an Wochenenden. Tel.: 02676-1240.

Teile für CB 750 K u. F-Modelle günstig, suche MRD-Kataloge 1 u. 2, Prospekte von Four's gesucht. Nur an Wochenenden Tel.: 02676-1240.

Verkäufe CB 250G, Bj. 75, 34000 km, 07/96 TÜV, neuer Kettenkid, neue Lima, läuft super, ideal für Anfänger VB 1.500,- DM. Tel.: 05137-50818 ab 19 Uhr.

Verkäufe für Honda CB 250/360 G - od. CJ - V2A Gepäckträger u. Motorschutzbügel, opt. 1 a. Weitere Zub./E-Teile auf Anfrage. Felix, Tel.: 0421-891012 nach 19.00 h.

XL 500 R, in Teilen, Rahmenkrümmer, OZM, Gepäcktr., Tank, Schutzblech vorn, Gabel, Zündung, Kleint., Tel.: 0711-876865, tags, Tel.: 0711-4570569, abends.

- HOREX -

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

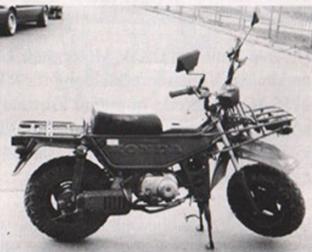
350 Flachtank VB 6.500,- DM. Tel.: 09738-1542 Horex-Regina-Gespann, 400 ccm, Bj. 54, Zustand 2+, Seitenwagen, Modell 'Falke', sehr selten. Zu verkaufen 14.500,- DM VHB. Tel.: 07261-64713 oder 07063-6597 ab 17.30 Uhr.

Rep. Anl. für KH 250, Z400 F, ZXR 750, je 25,- DM. Tel.: 0241-507469.

Suche div. Teile für TS 125, Auspuff, Seitendeckel (rechts), Motor, bzw. Zylinder und Kopf und Kolben, evtl. Tausch Bastert 98ccm fast komplett. Tel.: 05705-388.

Verk. Z 440 A als Teileträger od. z. Rest., ohne Papiere, Motor 1A, leichter Unfall, Batt. neu, kpl. od. in Teilen, VB 350,- DM, Tel.: 06421-44931, AB.

Z 650 D - Teile - kpl. Motor, 37.000 km für 1.800,- DM sowie Blinker-Lenkerarmaturen-Elektrik u. Bremsenteile zu verkaufen. Tel.: 03953-22848 oder 0171-4139978.



- IFA -

Biete Oldtimergespann, IFA BK 350 + Stoye II TMC Boot, Bj. 57, 10 KW, ält. Restauration, Lack müßte erneuert werden, TÜV 6/96, VHB 4.800,- DM. Tel.: 05772-7368

- ILO -

Motor, M 200, Orig.-AT-Motor, vom Werk, VB 650,- DM, Motor, V 49/3, neu, VB 480,- DM, div. ILO-Ersatzteile, Tel.: 040-5511086.

- JAWA -

Jawa 500 Königswelle, fahrbereit VB 7.800,- DM. Tel.: 07191-53382 ab 20.00

Kinder-Motorradsturzhelm, ca. 2-5 Jahre, 25,- DM, Jawa 350 fabrikneu, aber Bj. 91, Trommelbremsen, rot, Sturzbügel, sw-tauglich, Abgasgutachten, 2.900,- DM, Tel.: 09954-7263.

Suche für Jawa 150ccm, Typ 352, Bj. 54, Kupplungshebel, Hauptständer, Fußrastengummis, Bremsbeläge Durchmesser 140/25mm, Gummis für Scheinwerfergehäuse, J. Wutzler, Albert-Schweizer-Ring 18, 08112 Wilkau-Haßlau.

Suche Jawa oder ESO 2 Ventil Speedwaymotor. Tel.: 07272-5149.

- KAWASAKI -

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

2500A Motorteile, Hinterrad, Dunlop 4.00H18, Vergaser, Bremsscheiben+U-Zangen, Elektrikteile, Haupt- u. Seitenständer zu verk.. Tel.: 0171-6541447.

KZ 650 Bj. 78, TÜV 5/96, Lack lilametallic neu, 4-1 von Marving und 2 Motorrad in Teilen. VB 3.300,- DM. Tel.: 092881-58386.

Rep. Anl. für KH 250, Z400 F, ZXR 750, je 25,- DM. Tel.: 0241-507469.

Suche div. Teile für TS 125, Auspuff, Seitendeckel (rechts), Motor, bzw. Zylinder und Kopf und Kolben, evtl. Tausch Bastert 98ccm fast komplett. Tel.: 05705-388.

Verk. Z 440 A als Teileträger od. z. Rest., ohne Papiere, Motor 1A, leichter Unfall, Batt. neu, kpl. od. in Teilen, VB 350,- DM, Tel.: 06421-44931, AB.

Z 650 D - Teile - kpl. Motor, 37.000 km für 1.800,- DM sowie Blinker-Lenkerarmaturen-Elektrik u. Bremsenteile zu verkaufen. Tel.: 03953-22848 oder 0171-4139978.

Z 650 Teile z.B. Motor, Gabel, Räder, Bremse, Sitzbank 2 + Lima, Anlasser u.v.m. Tel.: 02324-79688.

Z650D-Teile-kompl. Motor 37000 km für 1.800,- DM, sowie Blinker-Lenkerarmaturen-Elektrik und Bremsenteile zu verkaufen. Tel.: 03943-22848 oder 0171-4139978.

- KREIDLER -

Suche Fahrzeugbrief für Florett Moccik, Bj. ca. 1965, oder Rahmen mit Papieren, Zustand egal. Biete diverse Floretteile. Tel.: 07171-44557 abends.

Verkäufe für 50ccm Kreidler (Breitwandzyl.) 11 PS Tuning, Anleitung aus den 70ern. Tel.: 07524-3595.

- LITERATUR -

'Das Motorrad' Nr. 14/63 bis Nr. 10/77, kpl. 258 Hefte u. 45 Hefte von 77 bis 90 nur kpl. günstig gegen Gebot abzugeben, div. Prospekte von Adler, BMW, Honda, BSA, AIS, Norton, NSU, Moto Morini, MZ, Simson, Suzuki, Triumph, Zündapp, DKW, Ducati usw., Tel.: 06432-7245.

Dell Orto Vergaserlisten auch SSI, sowie E-Teil Kataloge über alle ital. Marken, Werkstatt und Einstellinstruktionen. Tel.: 07524-3595 ab 18 Uhr.

Ersatzteilkatalog Honda CB450 K3 - K7 u. CL450 K3 - K6, Original, kein Nachdruck zu verkaufen. Tel.: 06502-6878.

Jegliche 1+2 Zylinder Literatur wie WHB, ETK, BTL, u.s.w. Prospekte auch in Farbe. Tel.: 07524-3595 ab 18 Uhr.

Markt f. klassische Automobile und Motorräder 1985-06/91 + Sonderheft in 10 Markt-Sammelordnern VB 350,- DM. B. Klebingat, Tel.: 08193-6294 Fax 4619.

Motorradhefte (Testberichte) 1960 bis 1990 je 5,- DM. Reper. Anleitungen Yamaha RD 200, XT 250, XS 400 dohc, SR 500, XJ 550, XT 600 je 25,- DM. Tel.: 0241-507469

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

Suche 'Das Motorrad' 14/50, 10/52, 13/52 siuw 'Das Motorrad' vor 1945 u. 'MO'. Tel.: 02064-80639.

Suche 60 Jahre Zündappgeschichte von Siegfried Rauch. Tel.: 0231-893841.

Suche alles über Benelli 500 Quattro, 50 ULS, 250 Sport Special, 650 Bicks, Tornado 650 S, Tornado 650 S 2, 750 SE, Tel.: 05921-74745, ab 18.00 h.

Suche das Buch von der Deutsch-

landfahrt 1924: 'Mit dem Motorrad durch Eis und Schnee' auch nur leihweise zum Lesen. W. Höfig Tel.: 06249-7428.

Suche Handbuch und Werkstattbuch für Honda GB 500 Clubman, verk.: Handbuch orig. für SR 500 und SRX 600, BMW Werkstattbuch, Harley 1000 und Honda 750, XS 650. Tel.: 06897-768531.

Vekäufe Blätter v. 'Classic, Moments-Kalender', 93 u. 94, Rennsport der 60er, s/w-Fotos, 50 x 50 cm, ideal zum Rahmen, 19,- DM Stck., incl. Versandrolle. Tel.: 02331-589551.

Verkäufe 'Das Motorrad' Einzelhefte 69-89, kompl. 69-89. 'Motorrad Classic' 90-93 und andere Hefte einzeln. Tel.: 04921-56568.

Verkäufe Ariel HB 31, Matchless Prosp. 31, Velocette Instr. Book ohe-Modells, 25-31, Puch, FN, Sarolea, Gillet, BSA, Pantner-Literatur. Tel.: 0561-65547.

Verkäufe Motorrad 1985, H 1-26 DM 60,-, Motorad Classic 6/90, 1 B/S 6/91 DM 40,-, Tel.: 0351-2371587.

Verkäufe oder tausche folgende Zeitschriften: KFT, Illustrierter Motorsport, Der Deutsche Straßenverkehr, Motorrad, PS, MO, Motor Klassik. Suche KFT vor 1967, Straßenverkehr vor 1957, Das Motorrad vor 1952! Bestandsliste gegen frankierten Rückumschlag bei Andy Schwitzer, Nauwallmodener Str. 14, 38729 Bodenstein.

MOTALIA

Endlich gibt es sie: Eine Zeitung nur für italienische Motorräder! Testberichte mit Messen der Beschleunigung und der Höchstgeschwindigkeit überlassen wir gerne anderen Motorradzeitschriften. 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

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:

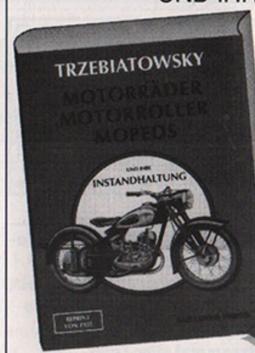
Mir ist bekannt, daß ich das Abonnement innerhalb von 7 Tagen schriftlich widerrufen kann. Hierzu genügt die fristgerechte Absendung des Widerrufs.

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.

WK-VERLAG
Lagesche Str. 105 • D-32108 Bad Salzuffen

Bestell-Tel. 0 52 22 / 92 75-0
(8-20.00Uhr) Fax 92 75-50

- MAICO -

Das Medium für alle MAICO-Fahrer

MAICO Letters

Kostenloses Probeexemplar?

Postkarte an:
SYNOVA-Marketing
Unterbüscherhof 69
42799 Leichlingen

Bundeswehr - Maico 250 ccm, mit TÜV, 1.400,- DM. Tel.: 05476-1648.

Maico M250B, Bj. 59, 12000 km, TÜV neu, Reparaturanleitung, Motorgehäuse und Getriebe. VB 1800,- DM. Tel.: 05129-7104.

Suche Maico-Moped 'Wiesel' u. MP 120, Tel.: 04524-8832.

- MIELE -

Moped - Miele Model, K 52, Bj. 60, Farbe: blau-creme, Originalzustand, Preis VB o. zu tauschen, suche BMW E-Teile. Tel.: 02428-3154.

- MOPED -

Suche Luxus-Moped, wie Blechbanane, NSU T, TT oder Cavalino, usw. Tausche Telefonkarten, Silbermünzen gegen Top-restauriertes Moped. Tel.: 04186-8692.

- MOTO GUZZI -

850 T 3, grünmet., neu lackiert, Reifen, Batterie, Töpfe neu, Bj. 78, 49.000 km, Zustand 1-2, FP 6.500,- DM, Tel.: 0981-17877 od. 0981-840155.

Achtung Fahrer kleiner Guzzis! Vergaser-Deckel aus ALU, poliert, für V 50/ Monza/V65/V75, schöner u. robuster als Plastik! 29,- DM, Tel.: 0761-64611.

F. LMZ: Lenkradarmat. li. und re. je 50,- DM, Rücklicht 40,- DM, WZ-fach 10,- DM, Seitend. li. und re. je 70,- DM, Zündspule 20,- DM, Zylinder m. Kolben 850 ccm 200,- DM, Tel.: 08331-81631.

Für Le Mans 1/2: Langer Tank u. 1-Mann-Höcker-Sitzbank aus Polyester-Material, ohne TÜV, 400,- DM, AGO-Sitzbank 150,- DM, Stucchi-Verkl. 300,- DM, Tel.: 08331-81631.

Moto Guzzi Nuovo Falcone 1975, 57000 km, 4.500,- DM, Tel.: 0761-580400.

Suche f. V7 Sport/750S-S3 kompl. Blinkersatz vorne und hinten, kompl. Umbausatz auf Linksschaltung, Tel.: 06227-53408 (A.B. rufe zurück)

Suche Motor oder Motorteile V 35, Tel.: 09179-1775.

Suche original Sitzbank und Schutzbleche für Le Mans 1. Tel.: 02364-16157 od. 68556

Verkaufe Teile für Le Mans. 2. Liste gegen frankierten Rückumschlag. Peter Kindermann, Im Kalker Feld 16, 87700 Memmingen. Tel.: 08331-81631.

- MOTO MORINI -

Morini 350 Touring Bj. 79. Extras. VHB 2750,- DM, Tel.: 05282-8642.

Moto Morini 3 1/2 Touring 27 PS, 25.000 km, TÜV 5/96, VB 3.333,- DM, Tel.: 0241-507469.

WHB und ETL für 3 1/2 je 25,- DM, Tel.: 0241-507469.

- MV AGUSTA -

MV 175 CST OHC, Originalzustand, dt. Blankobrief, neue Reifen, 2.400,- DM, Tel.: 0211-285112.

- MZ -

1xETZ-Typ 250 ohne Motor, Zustand '5' mit ohne Brief u. Div. 100,- DM, Tel.: 05121-57128.

2x Rahmen und Blechteile für Ts 250. Mit Brief. Außerdem: Zylinder und Zylinderdeckel 'alte Form', Getriebe und KW 60/90 Watt Lima. Für ES, ETS, TS und TS/1. Tel.: 05121-57128.

3 ES 250, 250/2 175 Militär alles in Teilen (Riesenhafen), ca. 5 Motoren

MZ-TREFF - INFO
Ersatzteile für alle MZ-Modelle

z.B. ES-ETS Kettenräder
Ansaugummi 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. 06071/7315 · Fax 81284
Großteilhaber für ETZ 125/150, ETZ 250/251, IS 250, 250/1
und Gespannteile
60seitige Liste MZ gegen 3,50 DM in Briefmarken anfordern

Spezialzube-
hörkatalog
5 DM Schein
oder Münze

Gespansservice · Tauschteile
Blitzversand aller Teile,
auch für alte Modelle

- Vollverkleidung
- Einzelsitze
- Lederkoffer
- Klappprsten

Fa. Wildschrei
56829 Brieden
0 26 72 / 85 40

u.v.m. zusammen VB 999,- DM wg. Platzmangel. Tel.: 07031-277684

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

Biete MZ ETZ 250 de Luxe, Bj. 84, 15 KW, guter gepflegter Zustand, TÜV auf Wunsch neu, Motor bei 45000 km überholt, Belege vorhanden, km-Stand 53000, blau, läuft 1A, 1.500,- DM, Tel.: 05772-7368.

Biete Oldtimergespann. MZ/IFA BK 350, 2-Takt-Boxer, mit Kardan, Bj. 57, 10 KW, TÜV 6/96, Stoye TML-Boot, 92 rest., Motor 90 überholt, guter Zustand, VHB 5.000,- DM + Teile + Literatur + neuen Auspuff. Tel.: 05772-7368.

ES 150, bzw. 150/1: Suche cremefarbene Beinschilder und Einzelsitze. Fax und Tel.: 05383-1662 öfters probieren.

ES 250/0 oder /1. Brauche dringend noch folgende Neuteile: Fußschaltwelle mit Schaltstück und Führungsbolzen, Kurvenwalze, Schaltarretierfeder, Auspuffwurfmutter - weiterhin alles an Spezialwerkzeug für ES/TS. Tel.: 0511-3883885 od. 05130-4927

ETZ 125/150: Suche Infos aller Art, spez. Werkstattliteratur, Sonderwerkzeug, günstigste Teilquellen, Tel.: 0202-465299, ab 20.00 h.

ETZ 251, Sitzbank gesucht. Tel.: 0671-73388, abends.

Für MZ-ETS/ES/TS 150 kompl. Kolben- und Zylinderpaarung 0 km. Kolben: 56,47 m/m. Preis VB. Tel.: 05121-57238 Anrufb.

Für TS 250. 2 Obstkisten voll Teile neu und gebraucht. Tel.: 03901-23947.

Für TS/1: Motorgehäuse, ebenso: Getriebe (5Gg.) und KW, Kupplungsdeckel, Limadeckel, Kupplung, Lima; Alles 2x in gutem Zustand. Habe auch Blechteile. Tel.: 05121-57128.

Habe 2 Motoren im Rep.- bedürftigen Zustand abzugeben. Typ: ES-250. Interessenten/ Nur Abholer melden sich bitte tel. unter 05121-57128.

Morini 350 Touring Bj. 79. Extras. VHB 2750,- DM, Tel.: 05282-8642.

MZ BK 350 Teile: Getr., Rad, Kuppelung, u.s.w. Preis VB. Tel.: 09738-1542

MZ ES 250/2: Einzelsitze, neu, 200,- DM, alle Blechteile neu schwarz lackiert 350,- DM, Ersatzteilager 400,- DM, Jens Tel.: 04321-41634 oder 28117.

MZ ETZ 250 Gespann + Lasten BW, Bj. 84, 3000 km + Teile 2.500,- DM, Tel.: 04954-6530.

MZ Teile, ES 1/2, ETS, TS, SW, ganze Kfz. u. viele Teile, Bücher, Werkzeug..., ca. 2.000 kg, nur kpl.! Preis VB oder Tausch gegen 4-Takter mit TÜV, Tel.: 040-6308426, ab 20.00 h.

MZ TS 150, Bj. 81, 28000 km, Gepäckträger; guter Zustand, 300,- DM; alte Simson-Mopeds VS. Tel.: 03601-421161.

MZ-Club Deutschland, kostenlose Infos, Manfred Bolzenius, Baarstr. 114, 58636 Iserlohn.

MZ-IFA. Suche Getriebe für BK 350 SW oder Solo. Tel.: 06394-1620.

Sitzbänke neu für ETS und TS 125/150 95,- DM, Lima ETZ neu, kompl. 175,- DM, Blinker ETZ 251, neu Stück 12,- DM, Krümmer ETZ neu 29,- DM, Tank ETZ 250 neu 95,- DM, Gebr. Teile alle mod. Tel.: 05381-782332.

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

Such MZ 500 Rotax. Billig oder Unfallmaschine. Tel.: 0031-365325812 (NL)

Suche für ES 250/1: Seitenwagenanschlüsse, Auspuff. Tel.: 0711-4201689.

Suche für ES 250/2 guten Motor. Tel.: 02133-90348.

Suche für ETZ 250 '86 Pleuelsatz -E- mit 32er Kurbelzapfen. Tel.: 06501-13598. Rufe zurück.

Suche für ETZ 250 Kupplungsabzieher (Original Werkzeug). A. Wnendt, Am Tempelberg 8F, 14469 Potsdam-Eiche, Tel.: 0331-961225.

Suche MZ 301 (u.U. auch 251) zum Ausschachten. Alles anbieten, rufe zurück. Tel.: 07171-44557.

TS 250, Bj. 75, TÜV 96, ehemaliges Behördenrad, in gutem Orig.-Zustand, Einzelsitze, Ledertasche, neuer Hi-Reifen, Seitenständer, ca. 12 Tkm, 10 KW eingetr. 1.000,- DM, Tel.: 04873-9312, nach 18.00.

TS 250/1 Zylinderkopf 8,5 für Leistungsreduzierung und Knieschutzbleche zu kaufen gesucht. Tel.: 069-7073691.

Verkaufe ETZ 250, Bj. 89, ca. 10000km, mit Lastenbeiwagen, TÜV 11/95, Stillgelegt, 600,- DM. Tel.: 03583-690543

Verkaufe MZ ES 150, Bj. 1968, TÜV 5/95, gute Grundlage, Motor läuft. VHB 350,- DM. Tel.: 04343-1357 Volker.

Ver. MZ TS 250/1, Bj. 77, noch kein TÜV aber technisch und optisch sehr gut. 400,- DM VB. Tel.: 05052-1731.

Verkaufe MZ-ETZ 250, Bj. 88, neuwertig, mit Sebering. Auspuff, Fehling-Kofferträger u. vielen E.Teilen, breits Vorderrad, Chromschutzblech usw., Preis: 1.400,- DM. Werner Smit, Kiesbahn 16, 49809 Lingen.

Verkaufe Teile von ES-ETZ neu und gebraucht. Rahmen ES/0 50,- DM z. Rest. RT 125 300,- DM, ES/1 Gespann 800/1.100,- DM, ES 250/2 Solo 700,- DM sowie viele Neuteile ES/0 u./1 Tel.: 09127-57492 Klaus.

Verkaufe: TS 150 Motor in Teilen VB 150,- DM, TS 250 kompl. in Teilen VB 350,- DM. Tel.: 040-7608144.

Wildschrei-Motor ETZ 251 m. geand. Steuerzeiten und Zylinderbeschichtung ca. 500 km gef. kompl. m. Lima und Zündung. VB 750,- DM. Tel.: 02161-679452. Fax 02161-679040

- NORTON -

Suche 850er Motor, auch überholungsbedürftig, sowie Federbetrahmen. Tel.: 05603-5702.

Suche für Commando 750 großen 24 l Tank, Blech od. GFK, Tel.: 0451-495123, bitte abends anrufen.

Suche für Commando 750 Roaster Blechtank. Tel.: 0231-283674.

Verkaufe Tank von Norton Modell 7,

mit Öltemperaturinstrument und orig. Benzinhähnen ohne Tankdeckel und Kniegummis. Delle hinten links oben. VB 500,- DM. Tel.: 08331-81631.

Verkaufe Tank von Norton, Modell 7, mit Öltemperaturinstrument u. Orig.-Benzinhähnen ohne Tankdeckel u. Kniegummis, Delle hinten links oben. VB 500,- DM, Tel.: 08331-81631.

- NSU -

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

Konsul 500, kpl. teilrest., Triumph 250, nicht kpl., Zündapp0, Bj. 56, 175 S, nicht rest., Victoria 250, Bj. 38, zu verkaufen. Tel.: 07275-3935.

Konsul II WerkstattHandbuch gesucht. Auch andere technische INFO'S. Tel.: 04141-66106 ab 19 Uhr.

NSU Fox 4kw 98ccm, rot, Bj. 52, 1 Vorb. Motorüberh. TÜV neu, TOP Zustand, VHB 5.000,- DM. Evtl. Inz. Inz. NSU Lux oder NSU Maxy. Tel.: 09721-48953.

NSU OSL 251, Bj. 38, sehr guter Zustand zu 95 % kpl., VB 2.400,- DM, Tel.: 04144-4635.

Suche für 38 er 'Quick' Tunenzughebel: links/rechts/Gas mgl. kpl., Tel.: 04752-7567.

Suche Konsul 500 Tank, Kotflügelende hinten u. Rücklicht sowie Kopie vom Fahrzeugbrief, Tel.: 06407-8150.

Suche Supermax-Motor - Kurbelwelle mit 14 mm-Zapfen, Zustand (fast) egal. Tel.: 06171-57784 abends.

- PANNONIA -

Pannonia P10, Bj. 69, orig., 15.000 km, in sehr schönem Original-Zustand; mit Gespannanschlüssen. 1.950,- DM. Tel.: 06826-6473. FOTO unten !!



Pannonia T5, Bj. '66, 16 PS, top-restauriert (pink-metallic und Chrom) mit Gespannanschlüssen. 2.850,- DM. Tel.: 06826-6473. FOTO rechts !!

- PANTHER -

Panther 175KS. Suche Kettenrasten und Zubehör/Dekompressionsventil für DKW SB200 evtl. tauschen gegen andere DKW SB-Teile. Tel.: 04662-3294.

- PUCH -

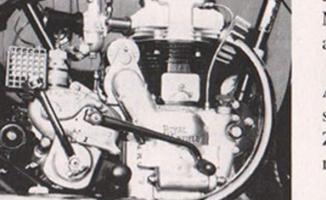
Puch 250 Doppelkolben mit 1 Jahr TÜV alltagstauglich VB 3.800,- DM. Tel.: 07191-53382 ab 20 Uhr.

- ROLLER -

Suche Ersatzteile für einen Binz-Roller. Oder wer hat Info's über diesen Roller? Tel.: 07172-21547.

- ROYAL ENFIELD -

Modell 'G' 350 ccm, Bj. 57, VA-Speichen, Höckle Kurbelwelle, Mahle Schmiedekolben gebohrt auf 420 ccm. Alle Lager neu, Lack sw. neu, Rahmen, Schwinge beschichtet, only VA-Schrauben. 3x Auspuff VA/Megafon/Standart. Viele Einzelteile, Getriebe usw. wg. Hobbyaufgabe für 8.000,- DM. Tel.: 0711-6404663 Klaus. Siehe FOTO !!



- SACHS -

Tausche Kolben 17S Sachs Durchm. 62,94 mit 18er Kolbenbolzen gegen 15er Bolzen. Tel.: 02366-41068.

- SEITENWAGEN -

Für Steib LS200: Original Aluminium-Trittbrett, 40,- DM. Tel.: 06171-57784 abends.

Stoye II SW komplett, gute Restaur.-Basis günstig abzugeben. Tel.: 02161-679452, Fax: 02161-679040.

Suche für Wünsche-Seitenwagen Sitz, Lampen und das geriffelte Frontalblech, Literatur, Fotos, Prospekte u. andere Teile alles anbieten. BK-Teile wären auch toll. Tel.: 030-7425361, Anrufbeantworter, Petra verlangen.

Suche Jupiter mit Anschlüssen für Guzzi 1000SP, Tel.: 05482-307 abends - bitte öfter versuchen!



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

Vergaser VHBZ20 neu 80,- DM. Tel.: 040-5511086.

Simson Moped SR 1, Bj. 55, zum Rest., 140,- DM, Tel.: 02162-21337. Sitzbank für Schwalbe/ Habicht neuwertig 50,- DM. Tel.: 05402-4270.

Alter Oszilligraphenschirm, ca. 40 Jahre alt, sehr gut erh. 90,- DM, auch Tausch gegen Teile von SR 500, Jawa 350, BMW/7, Sanglas. Tel.: 09954-7263.

- SOLO -

Heinemann-Motorradtrailer 450 kg zulässiges Gesamtgewicht, 4 Jahre alt. Brief. 900,- DM. Tel.: 07641-49876.

Betrieb gesucht, der meinen Motorradtank teilverchromt!!! L. Klauder, Kochstr. 27, 04275 Leipzig, oder am Wochenende Tel.: 06621-61244.

- SONSTIGES -

1xBridgestone (ax 120/60 7R17 BT50F) Neu! 190,- DM. Tankrucksack HG (HY Big Deluxe) Neu! 75,- DM. Tankrucksack Harro Elefantentoy 417 40l, Der Klassiker! Sehr gut erhalten, mit neuer Regenhaube 90,- DM. Tel.: 05151-23119 oft versuchen.

BMW 730 iA, 5/87, 127 Tkm, luxurbeige, RC, 225/60 Alu, noch 1 Jahr MPR-Garantie, Zust. 1-2, 18.300,- DM. Nehme evtl. Solo-Ural 650, XS 650, CB 350K oder ähnliches in Zahlung. Tel.: 09954-7263.

80er Kreidler Mustang guterh. VB 980,- DM, Hercules K103/59 prima orig. Zust. 850,- DM, Bismarck M150 Bj. 52 teilrest. m. Sachsmot. 650,- DM, Wandener 98 Bj. 38 zum rest. 780,- DM, Tauschkurbelwelle BMW 700 PKW 100,- DM, Adlerrahmen, Mu.MB a'200,- DM, Zündapp Kreidler DKW Mopeds a'200,- DM. Tel.: 09608-788 ab 19 Uhr.

Elektrolytische Verkupferung und Glanzverchromung selbst gemacht, Funktion, Daten und Aufbau einer Anlage 50 Seiten 15,- DM. Zubehör lieferbar. Tel.: 04662-1713.

Follow Me, der zerlegbare Harley erprobte Krad-Trailer für 1 Maschine, 0,5 m Platzbedarf, verkauft Tel.: 02102-50892 oder 0211-653040, Piel.

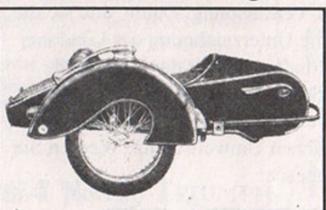
Goggo-Motor, kpl., 250 ccm, 190,- DM, Tel.: 02162-21337.

Adler MB 200 kpl. und 2 zerlegte Maschinen + Neuteile VB 3.500,- DM, Zündapp Norma Luxus mit Brief zum restaurieren 1.200,- DM VB, Dellorto

Hercules 220 PL, Bj. 67, Moped; Vespa-Boxer Bj. 76; Solo Moped Bj. 80. Die Fahrzeuge befinden sich in gutem fahrbaren Zustand. Preis VB. Aachen Tel.: 0241-13369.

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). Komplett 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

Taten statt Warten



Greenpeace Aktivisten tragen weltweit zu positiven Veränderungen bei: Durch ihren Schlauchboot-Einsatz vor einem Atomüll-Schiff in der Japanischen See verhindern sie die weitere Atomüll-Verklappung. Damit sind sie die entscheidende Kraft für die Unterzeichnung der Londoner Konvention, die ein dauerhaftes Verbot der Atomüll-Verklappung beinhaltet. So sorgen Greenpeace Aktionen weltweit für Aufsehen, weil sie direkt etwas bewirken. Unterstützen Sie erfolgreichen Umweltschutz: Werden Sie Fördermitglied bei Greenpeace!

GREENPEACE

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

Vorname/Name _____

Straße/Hausnummer _____

Postleitzahl/Ort _____ 02021

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

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

OLD STYLE

Spez. HD.WL. + BT Motor- u. Getriebeüberholung, kompl. Restaurierung, Ersatzteile + Zubehör

K.Mendes

Bremer Str.8, 28844 Weyhe
Tel.+Fax: 0421 - 893298

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

Hiro Motor 125ccm OKM mit gr. Ersatzteillager. Alles neu. E-Teile- und Reparaturkatalog. Preis VS. Tel.: 07302-4943.

Husquarna: Verkaufe Fahrgestell, kompl. für Husky 250-415, Bj. ca. 68(46 g.-Motor) Preis g. Tel.: 0561-821554.

Marzocchi-Telegabel 80,- DM, Jawa 175ccm Bj. 58 1 ZTNR Blech/Telegabel/Motorteile 40,- DM, BK 350 Vorderrad neue Speichen, Restauriert 100,- DM. Tel.: 04662-1713.

Meister 98er. Suche Teile. Lampenhalter, Kettenschutz, evtl. von anderen 98er kaufen oder tauschen DKW SB Teile. Tel.: 04662-3294.

Motorradgarage auch als Diebstahl- und Witterungsschutz L 250 B 125 H 150cm zu verkaufen. Tel.: 02736-8262.

Motorradhebebühne zu verkaufen. Tragkraft 300kg, Länge 2,20m, Breite 0,75m, Höhe 0,80m, Hydr. Antrieb, Preis 600,- DM. Tel.: 04488-71429.

Motorradhefte von 1960 bis 1990 je 5,- DM, suche nach Testberichten. Tel.: 0241-507469.

Reifen: 3,00/3,25/3,50 x16/18/19 Zoll, neuwertig ab 15,- DM Fabrikat Michelin/Pirelli/Conti 18 Zoll-Vorderrad mit Duplex-Bremse kompl. 45,- DM. Tel.: 04662-1713 nach 18 Uhr.

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 36 · Telefax 08502/3227

Huschke & Wirth GmbH

Motorrad- & Autoreparaturen
Zylinderschleiferei
Elektron. Zündanlagen
Glasstrahlarbeiten
BMW + Yamaha

Am Kuhlenkamp 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. (071 61) 210 99, Fax (071 61) 219 20

Suche BMW R75/5 Modell. Maßstab egal, am liebsten in Schachtel, alles anbieten!! Tel.: 09641-3322 abends.

Suche brauchbare, fahrbereite Velosolex Mofa zu vernünftigem Preis. Angebote an: Emil Fuchs, Enzianweg 12, 71384 Weinstadt.

Suche für EMW R35/3 Kardan 5,6: 1 (Solo). Überhole fachgerecht und günstig Motoren für AWO, IFA/BK, EMW/BMW, Junak und JAWA. Auf Anfrage auch andere Motoren und Tuning/Verbesserungen. Tel.: 07227-8527.

Suche ital. Sportsupermaschine, wie: Motobi-Catria; Parilla 175 ccm; Mondial 175, OHC-Sport; Bianchi-Tonala; Morini-Tresette-Settebelo 175; MV 175 Sport. Tel.: 0561-821554.

Tausche Fahrradkindersitz und Oszillographenschirm gegen Motorradzubehör- oder Kleidung, oder verkaufe (10,- DM und 70,- DM). Tel.: 09954-7263.

Teile für Maico M250 B, NSU oSL Z51 Rennm., NSU Lux, NSU Superlux, Teile für Hercules 321, Hofmann Motor und Tacho, Maico MZ 50. Tel.: 07121-42881 ab 18 Uhr.

Ventilsitzdrehgeräte Fa. Hunger 20-60

mm, 45° manuell und elektrisch, Piloten Stahle, Ventilknecht, neuwertig, VHS. Fa. D. Schlupp, Tel.: 04101-35252.

Verkaufe: Dichtungen DKW 125, RT 175, SB 200, Maico-Taifun 400, NSU Quickly, 2+3 Gang Hercules, 2 + 3 Gang Moped u. K 125 T. Tel.: 05921-74745, ab 18.00 h.

Verkaufe: Dichtungen Triumph DB 6 250, BW 250, Horrex 350, Viktoria Bergmeister V 35 u. Moped Vicky, Vespa Getriebe. Tel.: 05921-74745, ab 18.00 h.

Versch. Angebote: DKW Blut, bl. Teile, billig, DKW Zündapp Motor(h), BMW R62 Teile, Stolz Seitenwagen und Teile davon Burman/Hurth Getriebe, 500 SS Räder, komplett Motor 500 SS. Tel.: 0221-727838.

Yamaha XS 750, Bj. 77, Rahmen mit Telegabel, V.u.H.-Rad mit Brief 200,- DM, suche Vorderrad und Zündanlage für BMW R51/3, verkaufe 350er Regina-Motor (dreigeteilt), generalüberholt, einbaufertig, gegen Gebot. Tel.: 06432-82753.

- SUZUKI -

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

Biete GT 750, Wasserbüffel, Bj. 74,

20000 km, Zustand 2, Verschleißteile neu, Stahlreflex, etc., 4.980,- DM. Tel.: 0231-283674.

Suche div. Teile für TS 125, Auspuff, Seitendeckel (rechts), Motor, bzw. Zylinder und Kopf und Kolben, evtl. Tausch Bastert 98ccm fast komplett. Tel.: 05705-388.

Suche T500 oder GT500 Vorderbaugabel, Rad, Schutzblech, Scheinwerfer. Tel.: 02528-1411 öfter versuchen.

Verkaufe für GS 400 Restdichtsatz 20,- DM, gedr. Z-Lenker + Gutachten 60,- DM, GSX E 750 + 1100 Restteile auf Anfrage. Tel.: 05772-7368.

Verkaufe RV 90, Bj. 76, TÜV 2/95, auf Wunsch neu, guter Originalzustand, 3200 km. VB 2.000,- DM. Tel.: 04747-8677.

Verkaufe Suzuki TS 250A, Bj. 76, TÜV 10/95, Kolben und Zylinder und Motorsimmeringe neu (beläge). Sehr schöne Enduro! VB 1.700,- DM. Tel.: 05052-1731.

- TEILE -

CX 500 in Teilen, z.B. Rahmen mit Brief, Gabel, Rad hi., Lacksatz, Rücklicht, Instrumente, 27 PS Vergaser u.v.m. Tel.: 0171-2455958.

Harley Davidson HD/250/SS, 2-Takt,

BIKE BRITISH TRIUMPH

Großersatzteillager für Triumph pre 1990

Neue/Gebrauchte · Motorrevisionen · Rekonstruktionen

Täglich Expressversand / In- und Ausland

EXCL. - HDL

Lohrig & Kölle

HOTLINE 04242/10 92/10 93

28857 SYKE · SCHNEPKER STR. 15

Niemeyer's!

Klassisches Motorradzubehör,
Restaurierungsbedarf & Bekleidung

Ich ziehe um!

Ab 1. März bin ich in der
Lankwitzerstraße 32, 12107 Berlin - Tempelhof

Tel. (030) 706 65 06

... neben Reifen Müller

5 Minuten vom U-Bahnhof Alt-Mariendorf

Bj. 76, 200,- DM, RT 125/3, Bj. 61, alles neu u. TÜV, 3.000,- DM, Tel.: 05242-55466, Theo. FOTO ???

RD250, Bj. 75 in Teilen, z.B. Rumpfmotor, Öltank, Rahmen mit Brief, Lima, Vergaser, Bremse, Räder, u.v.m. Tel.: 02324-79688.

Reifen neu Dunlop 3,50x19 65,- DM, Smiths Style Armbanduhr neu 90,- DM (im Markt kostet die 120,- DM). Tel.: 0711-6404663.

Royal Enfield Rücklichthalter neu, Schutzblechhalter hinten runde Form B. 54, Triumph O/F Trommelbremschwinge, div. Brit-Bike-Teile mehr, Tel.: 05062-89249 öfter probieren!

Suche Getriebe für BK, BK 350 SW oder SOLO. Tel.: 06394-1620.

Verkaufe nachgefertigte Gummiformschläuche für Pränafe-Kettenkasten (Breite 40 mm, Höhe 62 mm, innen 48 x 30), Stück 55 DM. Norbert Neder, Reuther Str. 15, 8550 Forchheim, Tel.: 09191/94315 ab 20.00 Uhr

Verkaufe Reperaturanleitung NSU-Quickly, neu. Tel.: 07940-2617.

- TORNAX -

Verkaufe Fantic TX 350 Trail, Bj. 80, 157 ccm, VB 1.000,- DM, Tel.: 05193-7727.

- TRIUMPH (D) -

Triumph BDG 250 H/S/L/SL Teile neu und gebraucht. Tel.: 04542-2217 auch Fa.

- TRIUMPH (GB) -

Verkaufe Fantic TX 350 Trail, Bj. 80, 157 ccm, VB 1.000,- DM, Tel.: 05193-7727.

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

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

2 Kolben, Triumph, Übermaß + 0,040' / 1,016 mm, Originalbohrung 2,7948' / 70, 988 mm, Tel.: 0221-854488, Christian.

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

- URAL -

Motor 649ccm, neu incl. Lima, Verg., Zündung, Kupplung. 800,- DM. S. Renner, Gartenstr. 12, 66484 Winterbach. Tel.: 06337-8772.

Verkaufe Ural-Motor IMZ, ca. 400 km, kompl. 1.200,- DM. Ural Telegabel m. Bremse, dt. Lack 350,- DM. Schutzblech v. Spritzverzinkt und schw. Lack 100,- DM. Tel.: 0511-6042270.

- VELOCETTE -

Verkaufe Rarität: Velocette 200 ccm, Bj. 1964 fahrbereit, guter Zustand, Tel.: 05655-8051

- VESPA -

Suche Vespa 90SS und Lambretta 150 Li und Vespa 400 + Ape. Tel.: 05655-8051.

- VICTORIA -

Suche f. Victoria 155 (Blechbanane), Zyl.-Grill, Gebl.-Verkl., Schalthebel, Scheinw. od. Schlachtfahrz., Tel.: 0511-6046461 od. 6102168.

Suche für Victoria KR 20ZBL, Bj. 35, Kettenkasten, Tacho, Lampe, Tank, Auspuffendtopf, Literatur, Wolfgang Stein. Tel.: 04663-606 nach 20 Uhr.

Victoria KR 25 Aero, Bj. 51, 9 PS, 250ccm, VHB 1.600,- DM. Tel.: 0441-73946.

Victoria Pionier mit Kolumbus-Motor Umbau im Stil der 50er Jahre (Telegabel, Geradwegfederung, Sitzbank). VB 2.500,- DM. Tel.: 0911-674295.

- YAMAHA -

Für RD 250 Bj. 73-75 div. Teile zu verkaufen, Rahmen mit Brief, Motorblock kompl. mit Lima, Zylinder und Kolben 0 km, Sitzbank, Elektrik und Kleinteile, alles VS. Tel.: 05381-782332

XS Alles für die XS 650
Karl-Pfaff, Str. 30/70597 Stuttgart
Degerloch · Telefon 0711/7655723
Fax 0711/763801 · Katalog (80S)
DM 10,- Schein, Scheck oder Briefm.

Restaurierungen
Ersatzteile
Karl Deibel schnell
zuverlässig
seit 1968

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

**YAMAHA
Klassiker
125-750 ccm**

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!

Motorroller XC 180, 14 PS, 4-Takt, Bj. 84, 16.00 km, 2.900,- DM, Tel.: 02162-21337.

1-5, RD 125-350) sowie frühe FS 1. Außerdem E.-Teile, Lit, Prospekte, Tel.: 02152/80240

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

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

RD 250, Bj. 75 ohne TÜV, mit 3x250 Motor, 1x400 Motor u. viele Ersatzteile. Tel.: 06872-5885 Markus (morgens).

Teile f. RD luftg., Tank orig. Lack rot 150,- DM, Vorder- u. Hinterrad 200,- DM, Motor (1A2) überholt m. 350er Zylinder und Auspuff 650,- DM, zurückv. Rasten (RaasK) 150,- DM, 2-teil. Stummel. 50,- DM. Tel.: 05250-50122.

RD 250, Bj. 75, in Teilen z.B. Rumpfmotor, Öltank, Rahmen, Vergaser, Lima, Bremse, Räder u.v.m., Tel.: 02324-77970.

Verkaufe für 2-Zyl. Rennm., Bj. 72/73, wassergek. Zylinderblock u. -Kopf, Tel.: 0561-885473.

Produktion-Racer TA 125 (neu Bj. 1973). Außerdem Neuteile für frühe Enduros und RD125-400, sowie Original-Literatur ab 1967-1979. Fax und Tel.: 02152-80179.

Verkaufe SR 500. CDI-Box, Regler, Tacho je 60,- DM. Tel.: 0241-507469.

SR 500, Bj. 83. Seit 88 abgemeldet, 55000 km, 24-Liter-Tank, Koffer, VB 2.500,- DM. Tel.: 06438-4175.

Verkaufe Yamaha XS 650, Bj. 76, 34/50 PS, schw./chrom., Paragraph 21 neu. Motor vor 10000 km kompl. überholt, Verschleißteile neu. Wer Chrom mag, wird begeistert sein. Tel.: 0911-330037.

Suche für YDS 3 Zylinderköpfe u. Mutteln für Auspuffkrümmer, suche für YR3 rechten Zylinder u. Original-Gepäckträger. Tel.: 0221-583647.

XS 400, Bj. 80, Dichtsatz u. Bremsbacken hinten 50,- DM, gedr. Z-Lenker u. Gutachten 60,- DM, Suzuki GS400, Restdichtsatz 20,- DM u. GSX 750 u. 1100 E-Teile a. Anfrage, Tel.: 05772-7368.

Suche für YDS 6 Sitzbank, Auspuffanlage, Vergaser u. Original-Gepäckträger, suche für YDS 5 Mutteln für Auspuffkrümmer. Tel.: 0221-583647.

XS 650, Bj. 84, TÜV 7/96, Extras, und XS 650, Bj. 76 in Teilen, aber vollständig VB 6.500,- DM, Tel.: 0491-66653.

Suche Motor für SR 250 und Rep.-Anl. bzw. WHB für RD 200, SR 250, XT 250, SR 500, XJ 550, je 25,- DM, Tel.: 0241-507469.

- ZÜNDAPP -

Für KS 600 Fahrersitz, Vergaser, Vergaserverkleidung, Tacho, Zündschloss gesucht. Evtl. Tausch gegen Motorteile. Tel.: 06021-20519.

GS 125, Bj. 76, suche dringend Rahmen mit od. ohne Brief, beide Schutzbleche, Seitendeckel, Auspuff, auch Briefkopie u. Bilder sowie Teilequellen-Tips, Tel.: 05751-14520.

KS 100, Typ 518/01, 8,2 PS, Bj. 68, Krad ist in Grundlack gelegt u. muß noch blau lackiert werden, eine Zündapp KS 100 steht als Ersatzteilträger dabei, mit 3 Motoren insges., zusammen 1.500,- DM, auch Tausch gegen Zuzahlung m. Zündapp GS 125. Tel.: 05751-14520.

KS50-Teile: Gussräder Stück 30,- DM, WC-Kühler 20,- DM, div. Kleinteile. Tel.: 04662-1713 nach 18 Uhr.

Moped Bergsteiger, blau mit Beinschildern, ca. 4000 km, guter Zustand, läuft gut, bei Interesse günstig abzugeben. Preis VB. Tel.: 02161-679452, Fax: 02161-679040.

Suche Rücklicht für 200S. Tel.: 0231-893841.

Verk. Zündapp KS-100 Typ 518-01, Bj. 68, 8,2 PS Version. Krad ist gestrahlt u. grundiert, incl. 3 Motore. 2. kpl. KS 100 dabei nur zusammen für 1.500,- DM, suche GS 125 Maschine/Teile. Tel.: 05751-14520, öfter versuchen.

- LAST MINUTE -

Aermacchi Sprint 250, Bj. 60, USA-Modell, seltener Kurzhuber, Orig.-Lack, kpl. überholt, VB 3.500,- DM oder Tausch gegen BSA-Twinteile. Tel.: 04221-84595.

AWO - suche größeren Kolben für AWO-Sport oder Information über pas-

sende Kolben, um mehr Hubraum zu erreichen. AWO-Spezialisten bitte melden. Tel.: 09421-41275.

BMW R 50 - Räderkastendeckel 10,- DM, Kupplung 150,- DM, Zylinderkopf 200,- DM, Kurbelwelle 350,- DM, Steckachsen 25,- DM. Tel.: 04321-41634.

Ca. 20 alte Räder z.T. noch mit Orig.-Bereifung zu tauschen o. Preis, VB. 1 altes Welthölzer Emailleschild zu verkaufen od. gegen BMW R 25/30 o. R 51/3 Teile zu tauschen. Tel.: 02428-3154.

Gesuche: ARDIE B 251 Lampe, möglichst kpl., Kettenkasten, Vorderrad oder ganze Maschine zum Ausschlichten. Tel.: 04277-652, ab 18.00 h.

Honda - suche TL 125 S, Tel.: 04484-1622, abends öfter vers.

IG. 'Stadtroller Berlin' sucht IWL-Fahrer zwecks Erfahrungsaustausch. Kontakt: Manfred-J. Pech, Alsterdorfer Str. 260, 22297 Hamburg. Tel.: 040-5117119.

Indian - tausche Vorderradkotflügel Chief 30er Jahre gegen Scout 600 ccm. H. Dombrovig, Tel.: 0048-68870201, Polen.

Literatur - BMW Reparaturanleitung R 80 GS - R 100 R DIN A 4 im Ordner 50,- DM, Montagehandbuch Jawa Typ 353/354 deutsch 30,- DM. Tel.: 06236-3580.

Moto Morini Werkstatthandbuch, 350-500 ccm Motor, zu verkaufen, 25,- DM, Tel.: 04461-71203.

MZ ES 250/2 alle Blechteile, neu,

CLASSIC BIKES

DAVIDA: HALBSCHALEN- UND JETHELME
VANSON LEDERKOMBIS UND JACKEN
40IES - 70IES STYLE RACE SUITS NACH ORIGINAL-
SCHNITTEN VOM US-HERSTELLER
MOTORRADBEKLEIDUNG UND ZUBEHÖR
BIKER- UND ENGINEERBOOTS
T-SHIRTS · STULPENHANDSCHUHE

SOUTHERN DIVISION
BLUTENBURGSTRASSE 75 RGB · 80634 MÜNCHEN
PHONE 089-134452 · FAX 089-1675786
OPEN: Mo - Fr 11:00 - 18:30 · Sa 10:00 - 14:00
LANGER DONNERSTAG



- STÄNDIGE VERKAUFAUSSTELLUNG: IMMER MINDESTENS 30 KLASSISCHE MOTORRÄDER DER 20ER BIS 70ER JAHRE, FAHRBEREIT ODER ZUM RESTAURIEREN AB LADEN.
- STARR-RAHMEN TRIUMPH UND BSA ZUM SELBSTAUFBAUEN
- TRIUMPH / NORTON / BSA: ÜBER 9000 EINZELPOSTEN AN NEU-ERSATZTEILEN
- GUT SORTIERTES PRE-UNIT SECOND-HAND TEILELAGER
- JAPANESE VERSCHLEISS-TEILE FÜR GÄNGIGE MODELLE
- SR 500 UMBAU- UND VERSCHLEISS-TEILE
- ALUTANKS MIT GUTACHTEN FÜR BRITEN/ITALOS/JAPS 600.- - 800.-
- BELTDRIVE-CONVERSION-KITS 700.- - 900.-
- EIGENE WERKSTATT FÜR RESTAURIERUNG UND REPARATUR AN OLDIES, HARLEYS UND CLASSIC-JAPANESE
- ERSATZTEILKATALOG FÜR BRITISH BIKES (AUCH VERSAND) AB APRIL '94 (BITTE SCHRIFTLICH ANFORDERN!)

Der Spezialist für ganz schwierige Fälle
Mechaniker- Meister
Hermann Rauh
Tel. 09 666 - 1486 ab 19 Uhr

schwarz lackiert 350,- DM, MZ ES 250/2 Ersatzteillager 350,- DM, MZ ES 250/2 Einzelsitze, noch original verpackt 200,- DM. Suche für BMW R 60/2: Fliehkraftregler, abgeflachte Vordergabel, 24 l Tank, Einzelsitze. Suche 18'

Dnepr-Rad, biete 19' Rad im Tausch. Suche Heinkel Roller 103 A 2. Tel.: 0432-41634.

MZ ES 300, Bj. 54, 1. Hd., Zustand 2, 1.600,- DM, Tel.: 04481-6553.

MZ Lastenseitenwagen, neu, schwarz, VB 1.200,- DM. Tank ETZ 150, schwarz, guter Zustand, 100,- DM. Tel.: 05665-30613.

MZ TS 150, rest., TÜV neu, Tel.: 02463-6200.

NSU Lux, FN M 90, Teile für Maico MZ 50 B, Jawa Königswelle-Gespann, Triumph BDG 250, NSU OSL 251 Renner, UT 175. Tel.: 07121-42881.

Steib S 500 Boat 1.700,- DM. Yamaha RD 250 600,- DM. Horex 350 Flach-tank By 51 DM 6.500,-. Honda CB 250 Tank 60,- DM, BMW R 50 Rad mit Bremsankerbl. 650,- DM. 800 u. 1.000 Zylinder je 600,- DM, Tel.: 009738-1542.

Suche Küchenmotor ohv 500 und Teile von Ardie RBK 505 Bergfreund, verkaufe Moss-Getriebe, Jubi-Tank, OSL-Motor 350, JAP 600sv-Teile. Tel.: 0561-65547, vorm.

BMW R 90 S Brief mit defektem Rahmen zu verkaufen. VB 350,- DM. Tel.: 08441-9965

BMW R 25/3, Baujahr '54 mit LS 200. Guter Zustand, diverse Ersatzteile, Preis VB. Tel.: 05362/2541, nach 19.00

NSU: Spezial-Max '55, zerlegt, Chrom neu. Aus Zeitmangel, 1.950,- DM, Nähe Hannover, Tel.: 05043/2978



DIE ZEITSCHRIFT GUMMIKUH & PAST perfect erscheint im
Baues Verlag GbR
Am Deich 57 · 28199 Bremen
Rainer Baues, Ute Nennstiel, Jupp Jäckels †
Tel.: 0421/50 16 17
Fax: 04 21/50 44 48
ISSN 0944 - 3681
DK 629.11(05)(091) 1949/1979"
Chefredakteur : Rainer Baues (verantwortlich)
Redaktionelle Mitarbeit :
Alan Cathcart, Ducs, Dipl. Ing. F. Freitag, Reinhard Hopp, Stefan Katzer, Uwe Kremer, David Longstroke, Obering, Siegfried Rauch, Thomas Reichl, Andy Schwietzer, Dr. Paul Simsa, Wilhelm Springmann, Jürgen Strohmenger (stromi).

GUMMIKUH-Vertretung Bereich Süd:
Jutta Jäckels, Braunfelsstr. 199a, 54459 Wittingen/
Trier, Tel. + Fax: 06501/16011
Repro & Titelrealisation: Baues Offset Druck
Fotos: Rainer Baues, Uwe Kremer
Layout: Uwe Kremer, Peter Ullrich
Satz: pu/
DIE ZEITSCHRIFT - ORGANISATION
Erscheinungsweise: Monatlich am 15.
Vertrieb:
Ute Nennstiel
Verkaufspreis 5,90 DM/Heft
Verkaufspreis Österreich 50 ÖS/Heft
Verkaufspreis Schweiz 5,90 sfr/Heft
Abonnement: zwölf Ausgaben 59,90 DM inkl. Versand und Mehrwertsteuer
Abonnement Ausland: 69,00 DM inkl. Versand, 89,00 DM inkl. Luftpostversand
Druck: Baues Verlag, Am Deich 57, 28199 Bremen

DIE ANZEIGEN
Verantwortlich für Anzeigen:
Tobias Pfluger, Platenstraße 7, 30451 Hannover
Tel. + Fax: 0511/210 35 08
Anzeigenschluß (gewerblich):
Jeweils am 20. des Vormonats
Anzeigenpreise: Private Fließsatzanzeigen bis zu 200 Zeichen sind für Abonnenten kostenlos. Für gewerbliche Anzeigen gilt Preisliste 5 vom 15. Mai 1993. Der Verlag behält sich vor, Anzeigen abzulehnen.
KLEINGEDRUCKTES
Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Falle nicht anerkannt werden.
Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Alle Artikel werden nach bestem Wissen aber ohne Gewähr veröffentlicht. Die Zeitung und alle in ihr enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Eine Verwertung ohne Einwilligung des Verlags ist strafbar.
GUMMIKUH® ist ein eingetragenes und geschütztes Warenzeichen.

LITERA TOUR

Wir lebten und schliefen zwischen den Toten

Mit dem vorliegenden Buch von Ernst Kaiser und Michael Knorn erschien ein Zeitdokument über die Adlerwerke in Frankfurt, das in der Oldtimerszene unerbetene Erinnerungen hervorruft. Die Autoren befassen sich mit der Rüstungsproduktion, Zwangsarbeit und Vernichtung von KZ-Häftlingen in den Adlerwerken.

Beschrieben wird ab 1933 zunächst die Entwicklung der Adlerwerke von der

„organisationsstärksten Autofabrik Deutschlands“ (gemeint ist die gewerkschaftliche Arbeit) bis zur Nazifizierung der Belegschaft, beginnend bei der Werkleitung bis zum Arbeiter.

Die Adler Betriebsräte kamen am 02.05.1933 in Schutzhaft und wurden anschließend als politische Gegner aus dem Betrieb entlassen.

Weiter schildert das Buch die Arisierung von vier jüdischen Betrieben, die auf einem 20.000 qm umfassenden Gelände zwischen dem Werk I und II lagen. Durch gezielte Judenverfolgung mit Hilfe der Justiz und der Gestapo gelang so das organische Zusammenwachsen der zwei Werksteile. Hierdurch konnte dann die einsetzende Rüstungsproduktion systematisch aufgebaut werden, so daß Adler im Laufe der Jahre zum größten Hersteller von Schützenpanzerfahrzeugen in Europa aufstieg.

Ab 1942 beschäftigte Adler Hunderte von Zwangsarbeitern und Kriegsgefangene und ab 1944 auch jüdische KZ-Häftlinge. Hierzu wurde direkt auf dem Werksgelände ein Lager unter dem Decknamen „Katzbach“ eingerichtet. Die vorliegenden Forschungsergebnisse belegen, daß es das Schlimmste der 28 Konzentrationslager im damaligen Volksstaat Hessen gewesen ist. Von den ca. 1600 Häftlingen fanden zwischen August 1944 und März

1945 mindestens 528 Männer und Frauen den Tod in den Adlerwerken. Täglich gab es Schläge und Erschießungen. Bei der Evakuierung des Werkes im März 1945 erfolgte eine Rückführung der Häftlinge zur Vernichtung in das Lager Dachau bzw. wurde ein Teil der Häftlinge zu Fuß in das KZ Buchenwald getrieben. Lediglich bei 48 Häftlingen ist gesichert, daß sie den Krieg überlebten.



Ernst Kaiser
Michael Knorn

Rüstungsproduktion, Zwangsarbeit und
Vernichtung in den Frankfurter Adlerwerken

Campus

Über acht Jahre recherchierten Kaiser und Knorn zu diesem Buch. Behinderungen, Desinteresse und Gleichgültigkeit der Justiz, der Stadt Frankfurt und der Rechtsnachfolger des Unternehmens werden in dieser Aufbereitung deutlich. Nach der Untersuchung der Versorgungslage kommen die Autoren in dem Buch zum Schluß, daß SS und Adler-

werke die Häftlinge bewußt verhungern ließen. Die Unternehmensleitung hatte kein Interesse, das Leben der Zwangsarbeiter zu retten. Viel mehr war man bemüht, den Makel eines vormals „roten“ und „jüdischen“ Betriebes loszuwerden.

Nach dem Film „Schindlers Liste“, der zeigte, welche bescheidenen aber wirkungsvollen Hilfen möglich waren, wiegt das Verhalten der Verantwortlichen in den Adlerwerken um so schwerer.

Daß nach 1945 in Deutschland niemand etwas Genaues, etwas Konkretes gewußt haben wollte, entsprach der Absicht der Mörder und ihrer Helfer. Die Abschaffung eines ganzen Volkes als Verwaltungsmaßnahme war und ist in der Tat dem normalen Verstand unvorstellbar. Die bei Adler durch Arbeit und Hunger zu Tode gequälten Menschen waren in ihrer ohnmächtigen Wehrlosigkeit nicht nur hilflos, sondern absolut verlassen. So unfaßbar wie das Geschehen in den Adlerwerken (aber nicht nur dort) während des II. Weltkrieges und so haarsträubend die Widerstände gegen eine Aufarbeitung, so beschämend ist der Überdruß der Öffentlichkeit bei diesem Thema.

Wer aber alles über die Adlerwerke wissen möchte, der sollte auch dieses schwarze Kapitel der Firmengeschichte nicht aussparen. Auf 328 Seiten findet man einen bewegenden Bericht, dem sich Kurzbiographien der Unternehmensleitung, der zitierten KZ-Häftlingen sowie Tabellen mit Produktionszahlen und Fotos anschließen.

Ernst Kaiser, Michael Knorn: „Wir lebten und schliefen zwischen den Toten“. Rüstungsproduktion, Zwangsarbeit und Vernichtung in den Frankfurter Adlerwerken, Campus Verlag, Frankfurt/New York, ISBN 3-593-35035-1, Preis: DM 49,-, kart.

Johann Kleine Vennekate

Seit 25 Jahren wird das Städtchen Augustusburg nahe Chemnitz mit dem Schloß über der Stadt im Januar von „verrückten Motorradfahrern“, wie vor Jahren die Bürgermeisterin der Stadt sagte, in

Besitz genommen.

Im November 1970 begann die Geschichte... Winterfeste Motorradfahrer suchten ein Ausweichziel für ihre Winterfahrt, denn der bisherige Endpunkt, die Burg Hohnstein in der Sächsischen Schweiz, stand

nicht mehr zur Verfügung, weil die dortige Verwaltung nicht mehr mitspielen wollte. Ein paar Fahrer um Heiko Wilhelm fragten deshalb beim Motorsportclub MZ Zschopau an, ob man nicht mit dessen Hilfe rechnen könnte. Der damalige und

jetzige Chef des Clubs, Hermann Hoffmann ließ sich, anfangs skeptisch, von Ing. Herbert Friedrich, damals Entwicklungsleiter bei MZ, letztes Jahr leider verstorben, sowie von Werner Salevsky, wohl einer der berühmtesten Gelände-

Schneeballschlacht auf der Burg



Auch die Hackenwärmerfraktion schaffte es diesmal auf die Burg

Werksfahrer, schließlich doch überzeugen, das Treffen durchzuführen. Der Motorsportclub organisierte ja damals die Geländefahrten „Rund um Zschopau“, richtige schwere Prüfungen, kein Hochgeschwindigkeits-Motocross, meist Läufe zur Europameisterschaft im Motorrad-Geländesport. Also fand Mitte Januar 1971 das erste Wintertreffen für Motorradfahrer statt. Der Club hatte - wegen der widrigen Wetterverhältnisse - mit etwa 40 Fahrern gerechnet, es kamen aber 181 Fahrer mit 145 Maschinen aus allen Teilen der DDR. Ein Beweis für das Interesse an solchen Veranstaltungen. Die Disziplin der Fahrer erlaubten es, spätere Treffen in den Schloßhof zu verlegen, das erste fand noch vor der Burg statt. Mit Unterstützung der örtlichen Organe, Stadtverwaltung, Polizei und vielen Helfern wurden die Probleme des sozialistischen Alltags, Papier für die Teilnehmerlisten, Dieselkraftstoff für die Schneeräumfahrzeuge oder auch eine Sonderzuteilung für 2000 Bockwürste, gemeinsam gelöst. Nach den motorsportfeindlichen Beschlüssen des DTSB (Deutscher Turn- und Sportbund der DDR), denen sich der ADMV, einziger Motorsportverband der DDR beugte, mußte als Alibifunktion für das Treffen schon mal die Erhöhung der Verkehrssicherheit herhalten, die die Teilnehmer mit einer unfallfreien An- und Abreise bewiesen.

Im Laufe der Zeit fand das Wintertreffen immer mehr Zu-

spruch, vielen Interessenten mußte abgesagt werden, da die Kapazität der Jugendherberge auf der Burg begrenzt war. Vielleicht waren auch manchen maßgeblichen Leuten so eine Menge wilder Reiter nicht ganz geheimer...?

Ob nun Teilnehmer nach Marken ausgesucht oder MZ-Fahrer bevorzugt und Fahrer von „Westmaschinen“ benachteiligt wurden, das sei dahingestellt, ein harter Kern war jedes Jahr da, bei jedem Wetter. Unter den Motorrädern, die auf der Burg präsentiert wurden, fand sich auch immer ein nicht unbeträchtlicher Teil restaurierter Oldtimer, die oftmals auf Achse zur Burg gefahren wurden. Ich erinnere mich noch, als ich als Zuschauer per Trabant unterwegs, bei etwa 15°C unter Null und verschneiter und glatter Straße, von einer 500er Standard überholt wurde, als ob schönster Frühling wäre. Dabei fuhr der Kerl auf dem Motorrad ausgesprochen sicher.

Jedes Jahr gab es Eigenbauten zu bestaunen, die KTS-Koch's Trabant-Simson aus Schwerin, ein Gespann auf Simson Sport Basis mit einem 600 ccm Zweitaktmotor aus dem Trabant, oder die Schumann Drei- oder Vier-

Teilnehmer ein Telegramm, mit dem zu „erfahrenem“ Wort und Kürzel, zum Beispiel „Z-W“ für zehntes Wintertreffen, oder einfach „MZ“. Nun mußten, innerhalb von 12 Stunden, Orte mit diesen Anfangsbuchstaben angefahren werden, die Entfernung (Luftlinie) war dann der Wertungsparameter.

Teilnehmer damaliger Treffen können davon Geschichten erzählen, denn als Beleg dienten Stempel aus den angefahrenen Orten. So mancher Pförtner eines VEB, der zur nächtlichen Stunde von einem verummten Motorradfahrer um den begehrten Stempel gebeten wurde, hat sicher an „subversive Elemente“ gedacht, die seinen Betrieb ausspionieren wollten!

Jedoch gab es seit Mitte der achtziger Jahre auch im Erzgebirge keine richtigen Winter mehr, oftmals sogar frühlingshafte Temperaturen, sodaß das Treffen seinem Namen nicht mehr so richtig gerecht wurde, was die Wetterverhältnisse betraf. Als dann, nach der Maueröffnung, nicht nur die Grenze, sondern auch das Treffen auf der Augustusburg offen wurde, begrenzte nur noch das Wetter die Teilnehmerzahl. Die Augustusburg schien aus den Nähten zu platzen. Der MC MZ Zschopau e.V. hatte inzwischen aufgegeben, ganz einfach weil der Club ohne Unterstützung vom Motorradwerk Zschopau das Risiko eines solchen Treffens finanziell und auch aus Gründen der Haftung nicht mehr eingehen konnte. Die Mitgliederzahl des Vereines war von ca. 400 auf 75 geschrumpft, die Auflagen bei der Organisation des Treffens wurden nicht geringer.

Inzwischen liegt die Organisation des Treffens in den Händen der Schloßdirektion, denn das Wintertreffen ist auch ein wirtschaftlicher Faktor geworden.

den Fahrer und Zuschauer bringen schließlich Geld auf die Burg und in die Region. Übrigens, zu DDR-Zeiten stand das Treffen mehrmals auf der Kippe. Einmal sollte die Burg, just am Montag nach dem Wintertreffen-Termin, der passende Hintergrund für ein Jagdessen von Erich Honecker und dem bulgarischen Partei- und Staatschef Todor Shiwkow sein. Damals wurde nur mit Unterstützung der Polizeibehörde einer Absage des Treffens begegnet. Der Burghof mußte bis Sonntag 12 Uhr geräumt sein, nebenbei wurde das Schloß schon von dem üblichen Sicherheitsrummel überzogen, Nachrichtentechnik installiert,

damit die Genossen am Montag in Ruhe schlemmen konnten. Ein weiteres Problem entstand, als im Februar 1987 in einer westdeutschen Motorradzeitschrift vom vergangenen Treffen Fotos erschienen. Die Bildunterschriften waren wohl von jemandem gemacht worden, der das Treffen noch nie besucht hatte, die Fotos jedoch authentisch. Jedenfalls erregte die Veröffentlichung das Mißfallen der ADMV-Führung, auch Egon Krenz aus der Ex-DDR Chefetage bekam davon Wind und forderte Aufklärung. Kontakte zu Westmedien, das war damals wohl das Schlimmste, was dem „sozialistischem

Vaterland“ angetan werden konnte. Wieder einmal folgten auf diesem Vorfall strengere Auflagen für die Durchführung des Wintertreffens.

Nach dem Ausflug in die Geschichte des Treffens nun zur Jubiläusveranstaltung 1995. Diesmal war das Wetter endlich wieder einmal richtig winterlich, die Teilnehmer, die bereits ab Donnerstag angereist waren, hatten mit allen „Spezialitäten“ des Winters zu kämpfen. Vereiste Fahrbahnen oder Schneeverwehungen, so artete die Anfahrt zur Strapaze aus. Aus ganz Deutschland und den Nachbarländern reisten sie an. Den Preis für die weiteste Anreise erhielt Jean-Luc Lauf aus Toulouse, er war die 1700 km auf einer MZ ETZ 125 gefahren. Annemie Dirks aus Vosselaar in Belgien gewann die Damenwertung, 750 km auf ihrer BMW R100 GS sind eine beachtliche Leistung im Winter.

Am Sonnabend, dem Haupttag des Treffens, herrschte bereits in den Morgenstunden reger Betrieb in und um Augustusburg. Erstmals wurde der Bereich außerhalb der Burg in das Treffen einbezogen. So verteilte sich der ganze Betrieb etwas mehr. Der Burghof war nicht so überfüllt, wie zu den vergangenen Treffen. Dadurch konnte man auch noch am Nachmittag die ausgestellten Motorräder betrachten, die „Tordurchquerungszeiten“ sanken unheimlich. Auf einer Bühne gab es neben Musik von Radio PSR Gespräche mit u.a. Verantwortlichen des Motorrad- und Zweiradwerks Zschopau. Trotz aller Widrigkeiten - nicht erreichte Absatzziele und Entlassungen - blickten Peter Karel Korous, sowie Rennleiter

Christian Steiner optimistisch in die Zukunft. Ob alle Bemühungen um MuZ von Erfolg gekrönt sein werden, wird die Zukunft zeigen. In der britischen SoS Meisterschaft konnte jedenfalls Mike Edwards mit einer Rennversion der MuZ „Scorpion“ beachtliche Erfolge erzielen.

Immer noch bilden die Zschopauer Motorräder einen großen Anteil der Maschinen, die zum Wintertreffen kamen. Der Rest war bunt gemischt. Von Simson SR2 50 ccm aus Suhl bis zur Harley Davidson (Solo wohlgerückt!) hatten die Teilnehmer den Burgberg erklommen.

Besondere Aufmerksamkeit unter den zahlreichen Gespannen fand eine Maschine gleich am Wappentor im Burghof. Auf der Sitzbank steht „Kauni“, aber das Teil sieht wie eine ETZ 251 aus, mit Velorex Seitenwagen. Aufklärung findet dann der Interessent bei „Fiete“, der das Gespann nicht nur per Achse von Köln nach Augustusburg gefahren hat, sondern auch gleich eine der ersten „Kanunis“ in Deutschland umgebaut hat. Das Motorrad selber kommt aus der Türkei und ist ein Lizenzbau der MZ ETZ 251/301. Da-

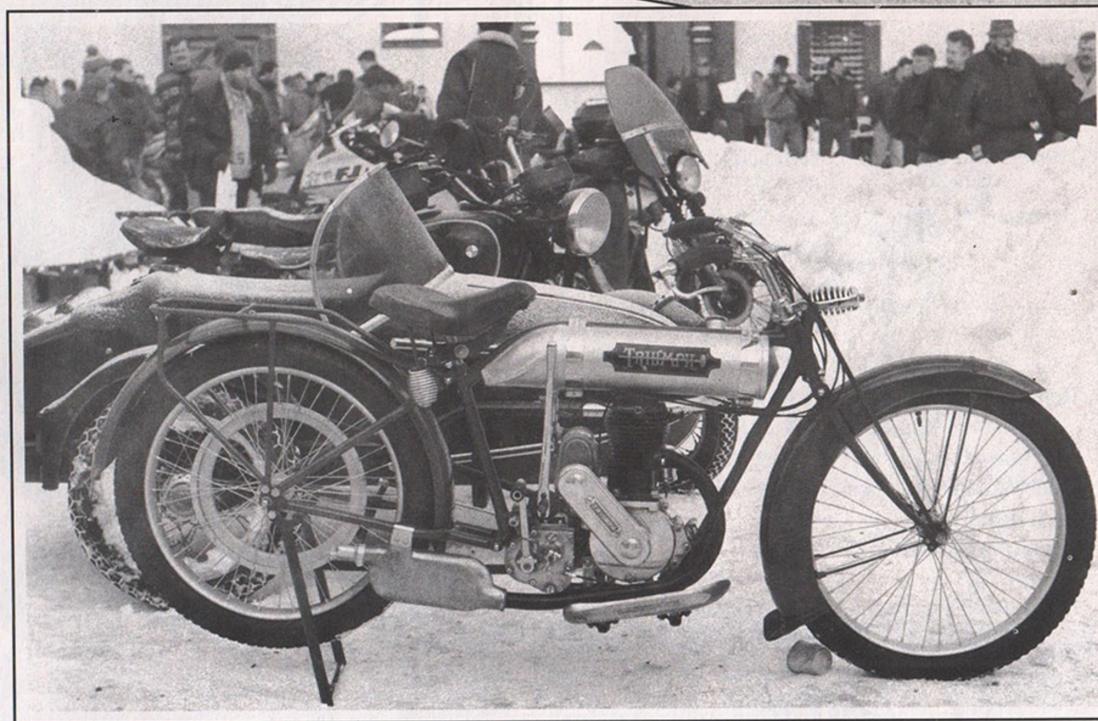
bei kommen einige Zuliefererteile auch von ehemaligen MZ Lieferanten aus Sachsen. Das komplette Gespann soll, je nach Ausführung, um die 8.000,- DM kosten, die Solomaschinen um die 4.000,- DM. Schön, daß es auch weiterhin Zweitakter mit dem MZ-Logo geben wird. Schade, daß sie nicht aus Zschopau kommen.

Und wie bleibt das 25. Wintertreffen auf der Augustusburg in Erinnerung? Viele der älteren Teilnehmer vermissen wohl die Gemütlichkeit der früheren Jahre. Trubel und Zaungäste wurden von Jahr zu Jahr mehr. Die vielen Zuschauer sind der Schloßverwaltung wiederum willkommen, denn sie lassen Geld auf der Burg. Wenn die Organisation weiter so gut funktioniert wie dieses Jahr, dann wird es noch viele Treffen auf der Burg geben. Die historische Kulisse ist allemal faszinierend, trotz der in die zehntausend gehenden Zuschauer trifft man Freunde,

die man oft das ganze Jahr nicht sieht. Der Teilemarkt am Fuß der Burg hält so manches Schnäppchen bereit, und die zum Teil „wilden Reiter“ auf ihren Stahlrössern sind alleine sehenswert.

Text: Claus Uhlmann
Fotos: Claus Uhlmann und Uwe Kremer

Wahrscheinlich der jüngste aktive Teilnehmer



TYPENKUNDE

Technische Daten: Yamaha XS 500

- Motor:** Viertakt
- Zylinderzahl:** 2
- Bohrung - Hub:** 73 x 59,6 mm
- Hubraum:** 498 ccm
- Leistung:** 49 PS bei 8.500 U/min
- Verdichtung:** 8,5 : 1
- Kühlung:** Luft/Fahrtwind
- Ventilspiel (kalt):** 0,15 - 0,2 mm E; 0,2 - 0,25 mm A
- Schmierung:** Naßsumpf, 3 l
- Vergaser:** Mikuni; ältere Modelle: Keihin CV 32
- Elektrik:** 12 V
- Zündkerze:** NGK D8 ES
- Elektrodenabstand:** 0,6 - 0,7 mm
- Zündanlage:** Batteriezündung mit Spule
- Vorzündung:** max 41° vor OT
- Unterbrecherabstand:** 0,3 - 0,45 mm
- Kupplung:** Naß-Kupplung
- Primärtrieb:** Zahnrad
- Getriebe:** 5-Gang
- Hinterradantrieb:** über Kette
- Rahmen:** Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen
- Vorderradgabel:** hydraulische Einwegdämpfer
- Hinterradfederung:** hydraulische Dämpferbeine
- Bremse** vorn: Ein-Scheibenbremse (Sonderwunsch Zwei-Scheiben)
- hinten: Simplex-Trommelbremse
- Reifen** vorn: 3.25 x 19
- hinten: 3.5 x 18
- Leermasse:** ca. 193 kg
- Höchstgeschwindigkeit (Solo):** 170 km/h
- Tankinhalt:** 15 l
- Vorläufermodell:** TX 500
- Bauzeit:** 1976 - 1979
- Hersteller:** Yamaha Motor Company

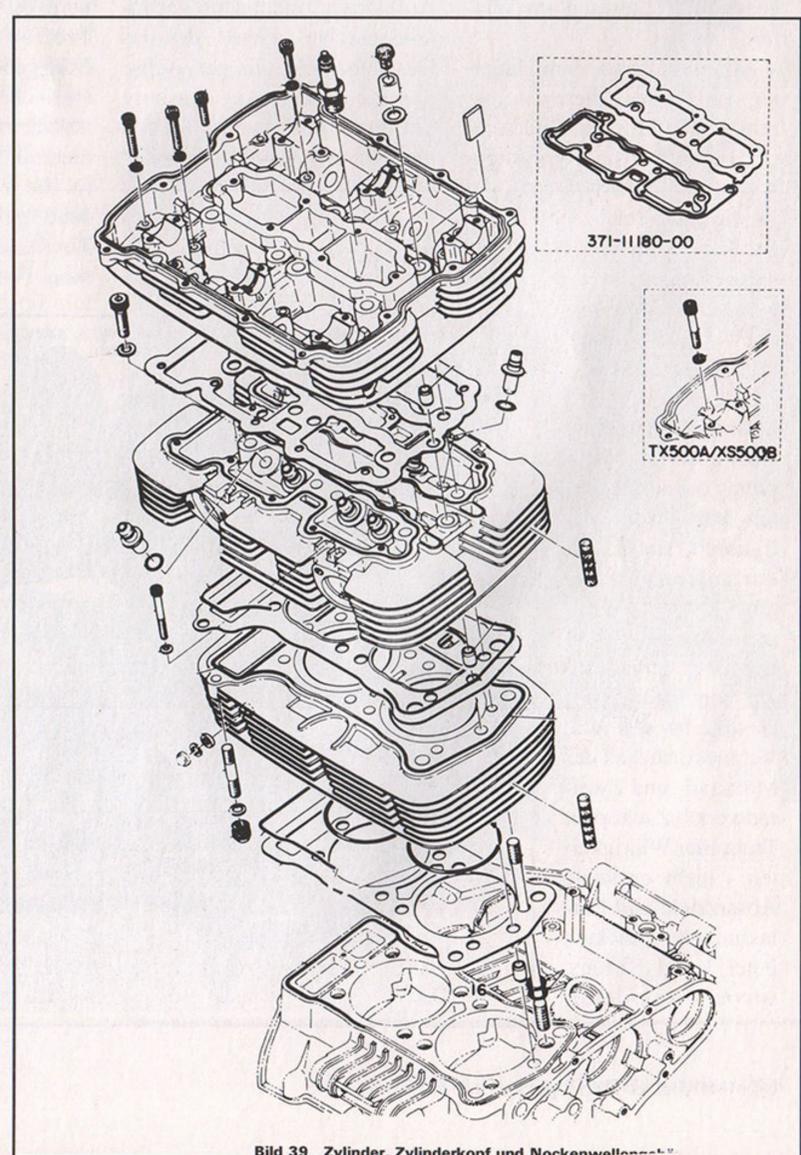
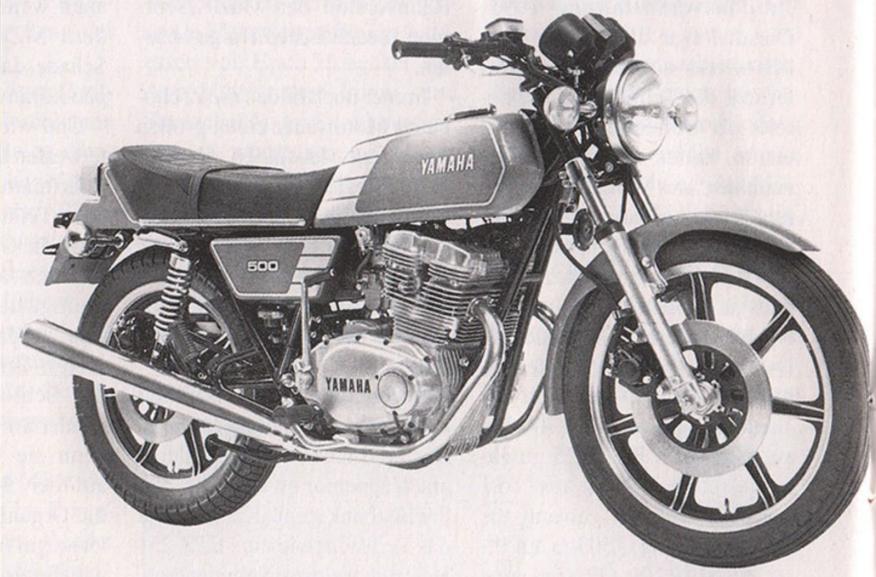
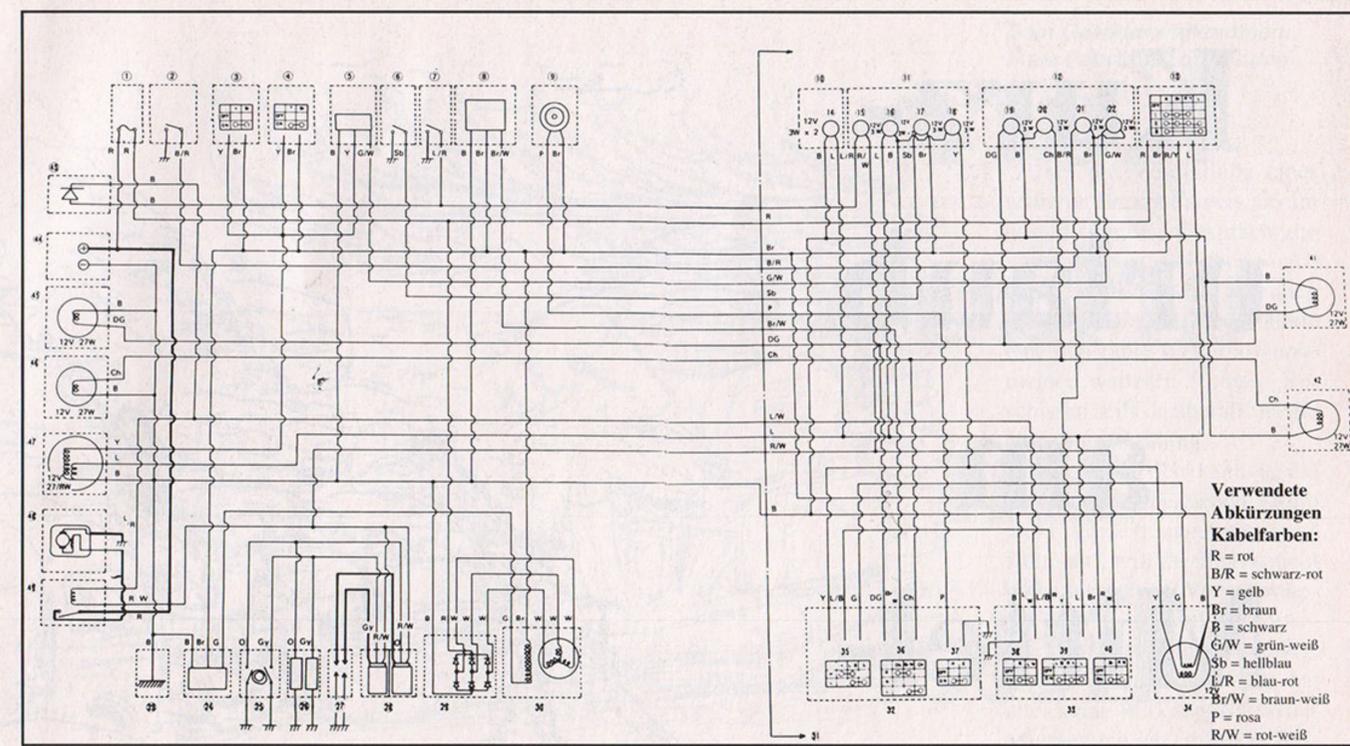
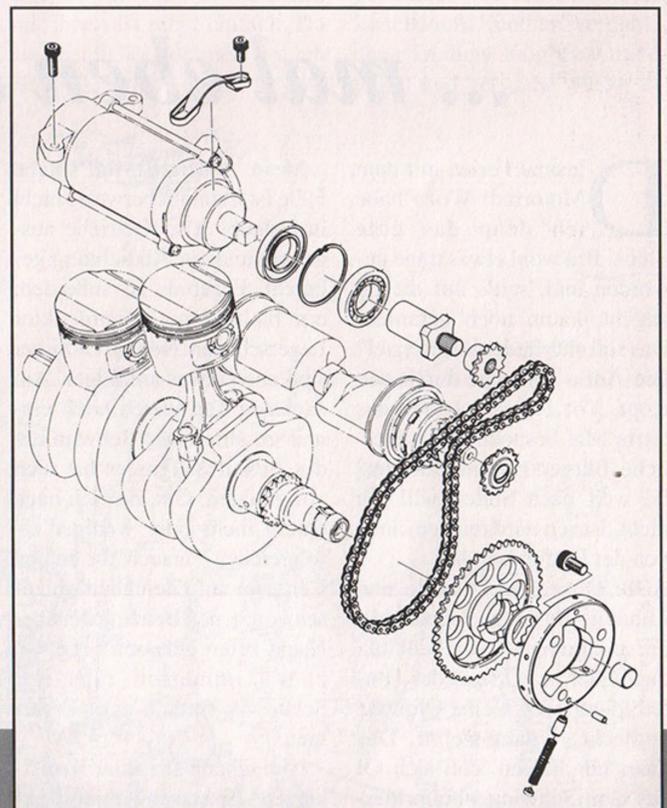
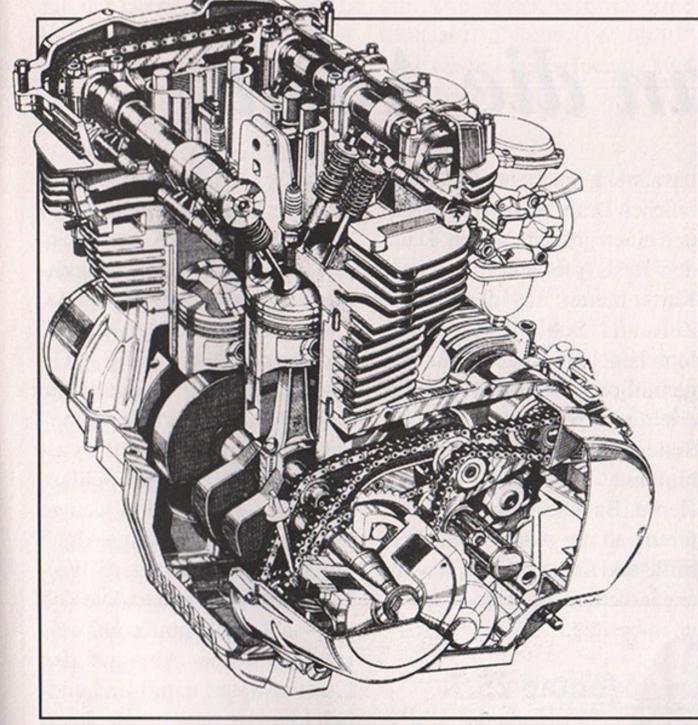


Bild 39 Zylinder, Zylinderkopf und Nockenwellenantrieb



- | | | | | | |
|-----------------------------|-----------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|------------------------------|
| 1 Hauptsicherung | 10 Rundinstrumente | 19 Blinkanzeigeleuchte rechts | 28 Zündspule | 37 Hornknopf | 46 Blinkleuchte hinten links |
| 2 Ölwechselschalter | 11 Kontrollleuchtsatz 1 | 20 Blinkanzeigeleuchte links | 29 Gleichrichter | 38 Sicherheitsschalter | 47 Schluß-Bremsleuchte |
| 3 Bremslichtschalter vorn | 12 Kontrollleuchtsatz 2 | 21 Öldruckanzeigeleuchte | 30 Drehstromgenerator | 39 Fern-/Abblendschalter | 48 Anlasser |
| 4 Bremslichtschalter hinten | 13 Zünd-Licht-Hauptschalter | 22 Bremslichtwarmlampe | 31 Stromkreis im Lenkerbereich | 40 Zündschalter | 49 Anlasser-Schaltrelais |
| 5 Bremslichtwarnschalter | 14 Skalenbeleuchtung | 23 Masseanschluß | 32 Schalterkombination | 41 Blinkleuchte vorn rechts | |
| 6 Leerlaufanzeigeschalter | 15 Ladekontrollampe | 24 Spannungsregler | 33 Scheinwerfer | 42 Blinkleuchte vorn links | |
| 7 Massechalter für Anlasser | 16 Standlichtlampe | 25 Unterbrecherkontakte | 34 Abblendschalter | 43 Anlasserknopf | |
| 8 Blinkgeber | 17 Leerlaufanzeigelampe | 26 Kondensator | 35 Abblendschalter | 44 Batterie | |
| 9 Signalhorn | 18 Fernlichtkontrolle | 27 Zündkerze | 36 Blinkerschalter | 45 Blinkleuchte hinten rechts | |

- Verwendete Abkürzungen Kabelfarben:**
- R = rot
 - B/R = schwarz-rot
 - Y = gelb
 - Br = braun
 - G/W = grün-weiß
 - Sb = hellblau
 - L/R = blau-rot
 - Br/W = braun-weiß
 - P = rosa
 - R/W = rot-weiß
 - L = blau
 - DG = dunkelgrün
 - Ch = dunkelbraun
 - R/Y = rot-gelb
 - L/W = blau-weiß
 - G = grün
 - O = orange
 - Gy = grau
 - W = weiß
 - L/B = blau-schwarz



XS 500

YAMAHA



Kurz- urlaub am Mittel- meer



... mal eben an die Adria

Diesmal Ferien mit dem Motorrad! Wozu habe ich denn das gute Stück. Bin wohl etwas träge geworden und, seit's auf die 50 zugeht, kaum noch gefahren. Das soll sich ändern! Reiseziel? Die Adria geht mir durch den Kopf. Vor zwanzig Jahren das letzte Mal besucht. Der widerliche Bürgerkrieg in Bosnien? So weit nach Süden will ich nicht. Istrien wird reichen, auch von der Entfernung her. Also: Ölwechsel, Ventile und Zündung einstellen, Gepäckträger montieren. Getriebeöl ok, dann aber bei Öffnen des Hinterradgetriebes kleine Ölquelle entdeckt! Unangenehm. Das kann nur heißen, daß sich Öl aus dem Schwingenholm hierher verirrt hat. So geht's nicht, da ist eine kleinere Reparatur nötig.

Mein Spezialist für solche Fälle ist freundlicherweise nicht in Urlaub. Also Getriebe ausgebaut und zur Abdichtung gebracht. Ergebnis ist außerdem ein bislang nicht entdeckter Lagerschaden. Nun ja, Oldtimer sind eben etwas anfälliger. Am nächsten Tag gleich noch einmal zu ihm: Der Schwimmer des linken Vergasers hat sich vollgesogen. Gut, daß ich nach einem mehr oder weniger erfolgreichen Versuch, die beiden Vergaser auf Gleichlauf einzuschwören, den Benzinahn über Nacht offen gelassen habe. So kam's immerhin raus. Im Schuppen stinkt's zum Erbarmen.

Nun scheint alles klar. Ersatzkerzen, Ersatzschwimmer, Ersatzschrauben und Werkzeug eingepackt. Die dafür im Tank der R60 gelassene Lücke reicht

tatsächlich auch noch für ein bißchen Draht (man weiß ja nie) und einen großen Lappen. Dann den Rest vorbereitet: Ein paar Kartenblätter aus dem Atlas, Zelt und Schlafsack, Kochtöpfchen und Kocher, für das gemütliche Frühstück mit Eiern und Speck noch eine im Sonderangebot erstandene Minipfanne. Dazu zwei T-shirts, Hemd, Badehose und - als Referenz an die Adria - Taucherbrille und Schnorchel. Ich wußte gar nicht mehr, daß ich sowas noch besitze.

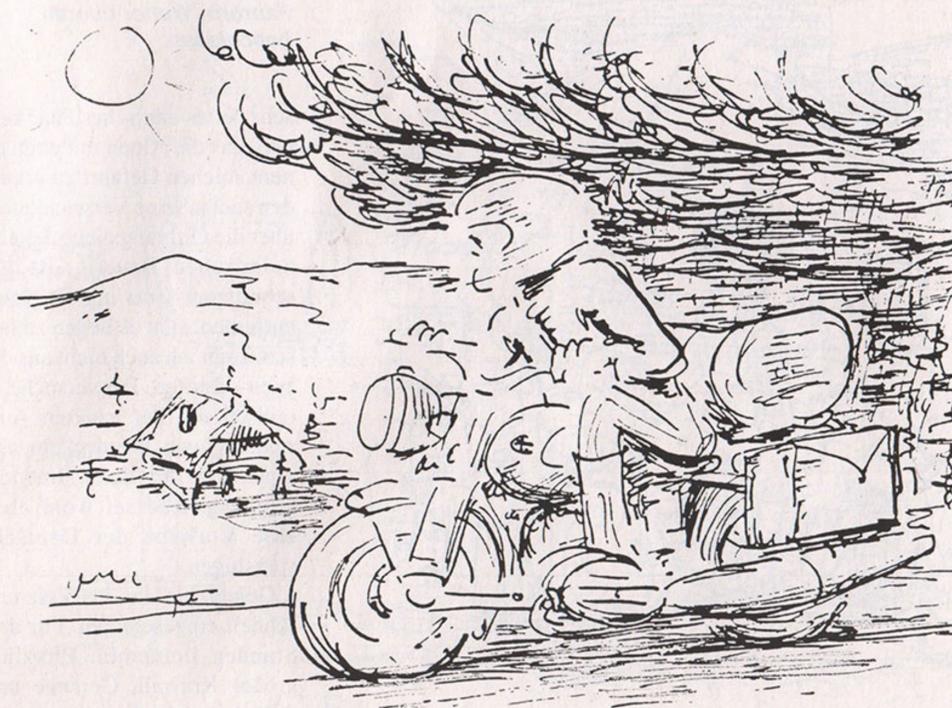
Montag 25.7.

Schon morgens recht warm, erste Wolken bilden sich über dem Schwarzwald. Ich überlege den Zeitpunkt des Aufbruchs. Gewitter sind angesagt. Das spricht

für sofort. Andererseits: Mehr als sechs Stunden im Sattel werde ich wohl kaum aushalten, und was soll ich schon nachmittags auf irgendeinem Zeltplatz.

Also noch etwas gewartet, Motorrad beladen, zwei Packtaschen und die wasserdichte Rolle für das „mobile home“ auf den Gepäckträger. Das ist nicht so gut. Heftiges Schlackern am Lenker schon wenige Meter nach dem dann doch durch immer schwärzere Wolken erzwungenen Start. Die Zelt- und -schlafrolle muß wohl weiter nach vorne. Also auf den hinteren Sattel damit und endlich los.

Diesem Gewitter kann ich noch entkommen. Freie Fahrt bis zum Bodensee. Nun bin ich endlich im Urlaub. Nur nicht allein! Zwischen Ludwigshafen und Lindau zeigt sich wieder



einmal, welche Anziehungskraft dieses Gewässer hat, auch wenn man nur an ihm vorbeifährt. Es ist warm und wird langsam heiß.

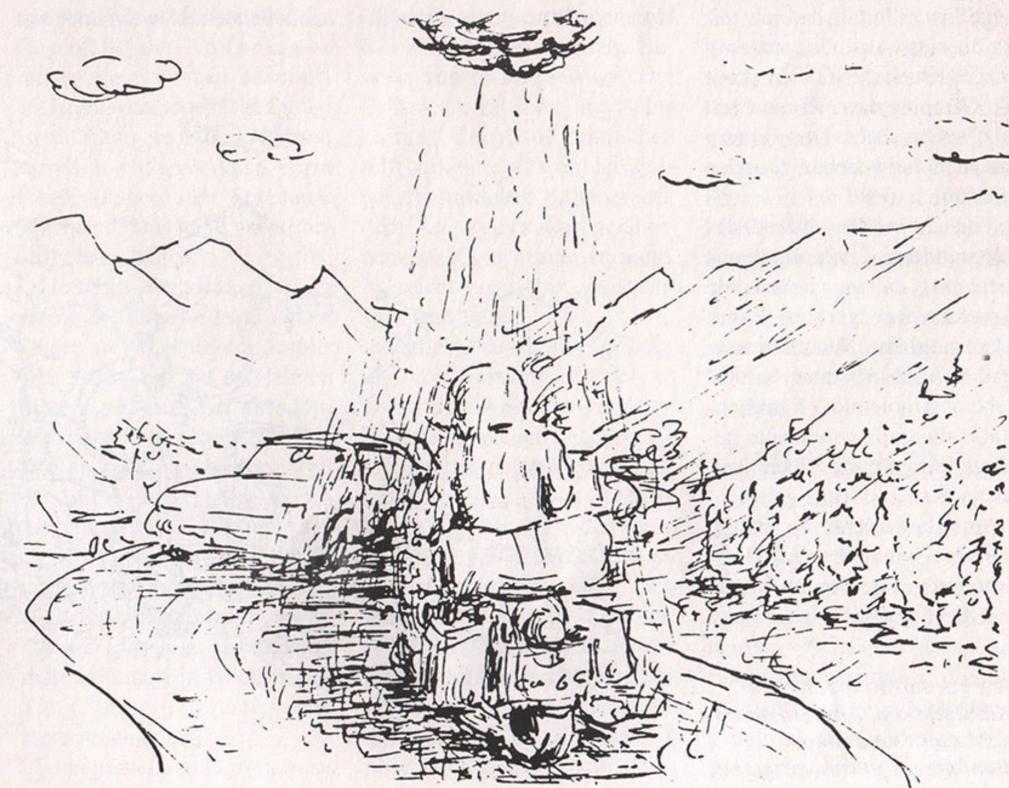
Auf die Bremse, aufpassen, daß der Leerlauf nicht abstirbt, Kupplung, wieder ein paar Meter vor, Gas und an einer Kolonne vorbei, abbremmen, Schweißausbrüche, den Reißverschluss der Lederjacke runter, Helmvisier auf, wieder Gas, Jacke halb zu, ich denke an meine empfindliche rechte Stirnhöhle, Visier also wieder runter, bis es unerträglich wird. Und so bis Bregenz.

An der Grenze kein Stau. Mit Freude registriert. Flotte Fahrt auf der Rheintalautobahn. Vor dem Arlberg dann plötzlich Regen aus einer Wolke, die nichts vermuten ließ. Während ich noch überlege: Regencombi an oder ignorieren, zieht die Nässe schon zwischen die Beine. Entscheidung abgenommen! Die folgenden zwanzig Minuten bringen wieder trockene Jeans, in die alten Lederstiefel ist ohnehin nicht allzuviel hineingelaufen.

Regen aus einer einzigen Wolke. Zu spät für die Regencombi.

Ähnliches ein paar mal bis kurz vor Innsbruck. Dann aber eine richtig schwarze Wand im Inntal. Freundlicherweise lädt eine Raststätte zum Absteigen ein. Die ersten Schritte sind mühsam. „Nichts gewöhnt!“ sage ich mir und schleiche zum Kaffeeautomaten.

So zu Gange dröhnt eine Harley-Gemeinde ein und beschließt wohl, in Ermangelung gleichwertiger Partner, dann wenigstens neben einem Oldtimer zu parken. Das Gespräch mit ihnen ist nicht einfach. Da sie aber daher kommen, wo ich hin will, bin ich an Wetteraus-



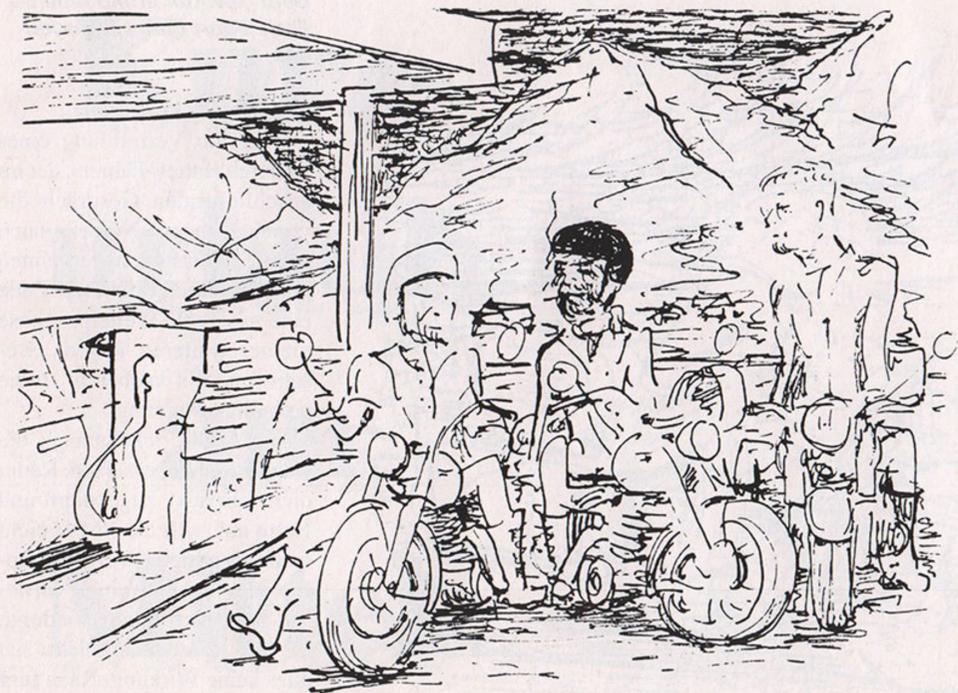
Dem Gewitter entkommen. Freie Fahrt bis zum Bodensee.

sagen heftig interessiert.

Über die Vermittlung eines weiteren Harley-Fahrers, der im anschließenden Gespräch die vorangegangene Nutzung auch anderer Marken zu erkennen gibt, erschließt sich am Ende eine miserable Wetterprognose meiner weiteren Route. „Beschissen sei's da überall“ ist die einhellige Meinung.

Was soll's, ich kann ja die Regencombi überziehen. Kaum dicht verpackt, zugeknöpft und Helm auf, will die BMW nicht mehr anspringen. Vergaser tupfen oder nicht, zweimal vortreten mit oder ohne Zündung, Vollgas dabei oder nicht: hat alles keine Wirkung. Nach fünf Minuten bin ich am Ende. Reiß mir alles runter. Bin klatschnass bis auf die Haut. Drehe eine Kerze raus. Sie ist absolut trocken.

Na gut, Benzinüberfluss kann's nicht gewesen sein. Ich gebe mich vor den heimlichen Zuschauern meines vergeblichen Treibens möglichst uneteiligt und versuche wieder et-



Gespräche mit den Harley-Fahrern: Wetter überall beschissen.

sehr nettes dänisches Paar kennen, das die Alpen mit eben einem solchen Gefährt zu erkunden sucht. Seine Verwunderung über die Ordnungsliebe der einheimischen Bauern, die geschnittenes Gras immer gleich entfernen, statt es liegen zu lassen, kann ich auch nicht aus der Welt schaffen. Ich versuche es optisch mit der exakten Ausrichtung von Bierdeckeln und akustisch mit dem Hinweis, Ordnungsliebe sei wohl eben eine Vorliebe der Deutschsprachigen.

Gegen 11 Uhr ins Zelt und schnell eingeschlafen. Für drei Stunden immerhin. Plötzlich großer Krawall, Gerenne und Gelächter. Ich versuche zu ignorieren, stecke Ohropax ins Gehör, der Lärm bleibt. Den anderen ringsum geht's doch jetzt genauso, sage ich mir. Keiner macht sich bemerkbar. Nach 20 Minuten hänge ich also meinen Kopf aus dem Zelt und vermittele den zwei angetrunkenen Spätheimkehrern, daß sie das Maul halten sollen. Sie tun's. Anschließend hält mich der Ärger

was abzutrocknen. Als ich kurz drauf noch einmal antrete: freundliches Brummen von beiden Zylindern.

Hier beschleicht mich zum erstenmal der Gedanke, daß SIE es vielleicht besser weiß mit dieser Fahrt an die Adria. Zu Konsequenzen meinerseits führt das jedoch nicht. Gegen 19 Uhr Einfahrt ins Zillertal, das ich mir für die erste Alpenüberquerung ausgesucht habe. Gleich drauf ein Campingplatz. Kommt mir jetzt schon recht. Der Hintern tut nach rund sieben Stunden erbärmlich weh.

Vorsicht bei der Auswahl des Zeltstandortes! Ich weiß aus Erfahrung, daß man neben üble Krachmacher geraten kann. Also mögliche Nachbarn auspähen und Abstand halten! Scheint problemlos, Familienplatz, allenfalls vereinzelt genügend strapazierte Alpenbiker, die nachts wohl Ruhe geben.

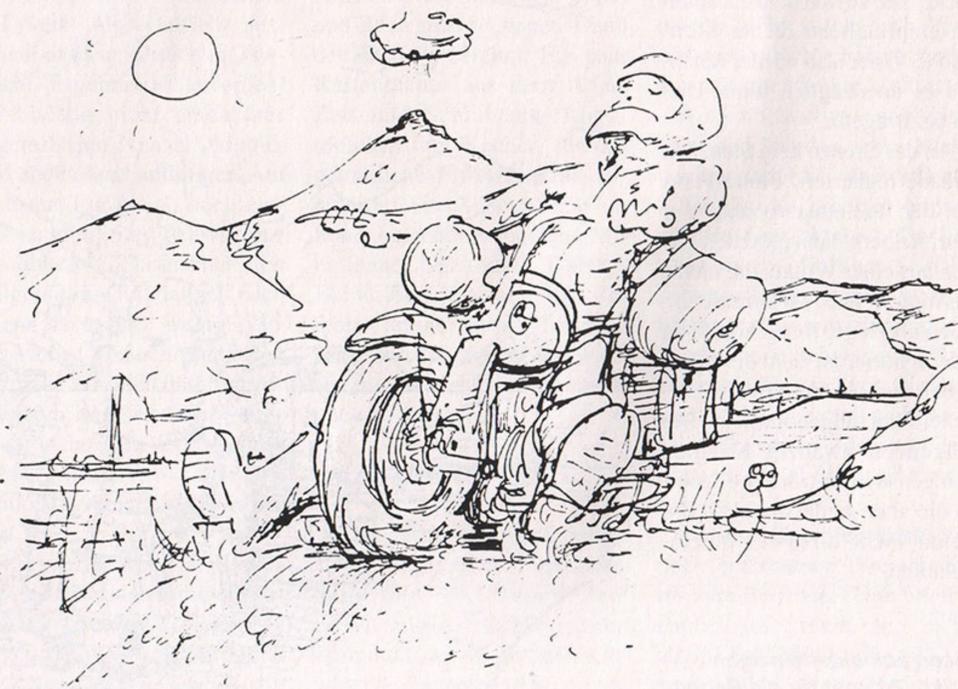
Am Platz nichts zu Essen, aber im benachbarten Dorf. Schön, etwas Bewegung tut gut. Das Dorf entpuppt sich beim

Betretten eher als Karikatur eines solchen, obwohl sein Name bestimmt in keinem Alpenbaedeker steht. Wähle mir einen der hier mehrfach vertretenen Barockgasthöfe und bekomme ein wirklich gutes italienisches Nudelgericht. Felix Austria!

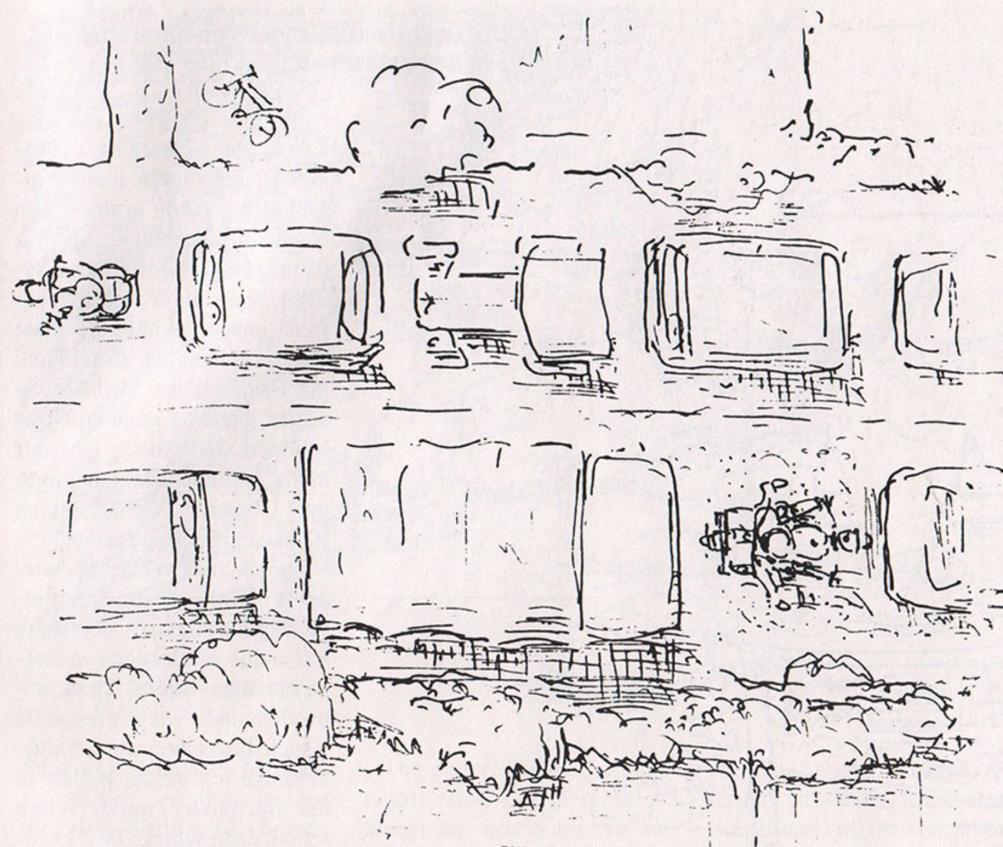
Am Nachbartisch erzählt eine blond gefärbte junge Frau ih-

rem nur mäßig interessierten Gegenüber von den immer wiederkehrenden Widrigkeiten ihres Lebens. Ich bedauere sie etwas, zahle und gehe dann, da am Gespräch nicht beteiligt.

Der Campingplatz ist noch lebendig. Wohnwagenpiloten erzählen sich ihre letzten Rangiererlebnisse. Lerne beim abschließenden Rotwein noch ein



Das Vorderrad macht sich selbstständig. An Lenken ist nicht mehr zu denken, allenfalls an Bremsversuche.



Stop and Go auf schnurgerader und knallvoller Straße.

zwei davon.

Anschließend sehr schöne Auffahrt zum Felbertauern. Einer schweren Maschine, die mich zunächst im Rückspiegel bedrängt, dann aber nicht recht überholen will, führe ich ein paar flach gefahrene Linkskurven vor (Rechtskurven kann ich nicht so gut) und bin sie los. Hinter dem Tunnel mal wieder ein paar kurze Schüttungen, anschließend heiß und stickig durch Lienz und den Plöckenpaß hinauf.

Lire habe ich nicht eingewechselt, der Tank ist voll, Slowenien ja auch nicht mehr weit, denke ich. Bis Udine stimmt das auch. Dann aber gerate ich in ständig zunehmender Hitze in den italienischen Feierabendverkehr. Keine Lire, keine Autobahn. Stop and go auf schnurgerader und knallvoller Straße bis kurz vor Triest. Aus dem Helm rinnt der Schweiß. Einen solchen Brutofen habe ich noch nicht erlebt.

Endlich die Grenze, freundlicher Empfang. Beim Geldwechsel werde ich mit unzähligen Prospekten über Slowenien traktiert. Habe kaum Platz dafür, höre aber von einem Motel gleich hinter der Grenze. Es ist inzwischen schon bald 21 Uhr. Hier will ich bleiben. Zimmer kein Problem. Ich werfe Helm, Nierengurt und Jacke ab, trinke erst einmal ein Bier, dann noch eins, quäle mich durch ein miserables Essen, trage mein Zeug auf's Zimmer, dusche und falle ins Bett.

Mittwoch 27.7.

Das Frühstück ist noch unerfreulicher als das Abendessen. Gummibrot und als Kaffee ein undefinierbares Gewässer. Dazu Berichte einer Familie, die der Adria entnervt den Rücken zugekehrt hat: Affenhitze, kein Wasser usw. Es muß hier wohl

noch eine Weile vom Schlafen ab. Die beiden Krachmacher haben da vermutlich weniger Mühe.

Dienstag 26.7.

Eigentlich habe ich ja alles dabei: Kocher, Kaffee usw. Der Platz bietet aber ein komplettes Frühstück. Ich nehme an. Gut gestärkt reihe ich mich in den Verkehr der Zillertalstraße ein. Er ist gewaltig. Sowohl in meiner Richtung als auch entgegenkommend. Schon morgens um Neun ist in beiden Richtungen eine durchgehende Schlange unterwegs. Das Schwitzen wird bald wieder zum Problem. Ich erwünsche Helm und Lederjacke. (Letzteres hätte ich vielleicht nicht tun sollen.)

Mühsame Überholaktionen in der ersten Paßauffahrt bringen nicht viel, dabei sind Paßkehren ja das Schönste am Motorradfahren. Hier sitzt aber auch immer ein schleichender Pkw in der Kurve.

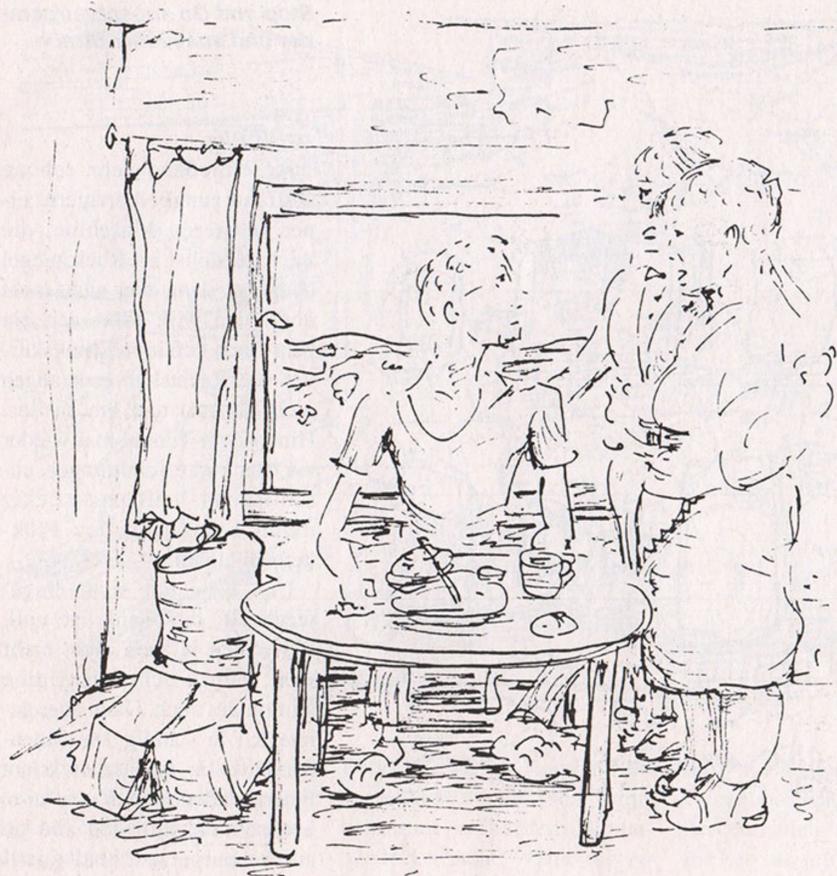
Oben angekommen - es ist der Gerlos-Paß - will mich die Maschine plötzlich abwerfen. Das Vorderrad macht sich selbstständig und schlägt wie wild hin und her. Wir schlackern auf die Gegenfahrbahn. An Lenken ist nicht mehr zu denken, allenfalls an Bremsversuche. Die Straße ist zufällig gerade frei. Komme ziemlich entnervt kurz vorm Straßengraben zum Stillstand. Was jetzt? Das hätte auch übel ausgehen können.

Heftiges Nachdenken. Hing meine Zeltrolle vielleicht schon länger an der Seite des Sattels oder ist das erst auf den letzten Metern passiert? Bei aller Unwahrscheinlichkeit beschließe ich, ersteres zu glauben, weil das die plötzliche Schüttelei einfacher erklären würde. Vertäue die Rolle neu, hänge die Packtaschen soweit nach vorne, wie es eben gerade geht und bekomme die Maschine wieder einmal nicht an. Ein Blick in den Tank: Ziemlich leer. Also Reserveschaltung.

Unten in einem Dorf namens

Wald ist Schluß. Wußte gar nicht, wie gering der Reservespielraum ist, habe ihn früher wohl nie gebraucht. Keine Tankstelle weit und breit, aber ermutigende Antworten auf meine Fragen an mögliche Besitzer von Ersatzkanistern. Die Beste: „Damit habe ich nichts zu tun“. Recht so! Schließlich hilft mir ein dort wohl ansässiger freundlicher Italiener mit dem Rest seines Rasenmäherbenzins. Geld nimmt er nicht. Es reicht prima bis zur nächsten Tankstelle.

Mittlerweile ist es Spätmittag, und ich bin immer noch in Österreich. Ansätzen zu neuen Schüttelversuchen begegne ich mit Drehungen am Lenkungsdämpfer, was zwar Abhilfe bringt, für den Rest der Reise aber ein etwas eckiges Fahrverhalten nach sich zieht. Zwischendurch auch Erfreuliches: In Mittersill kann ich den zu Hause vergessenen Pfeifenstopfer durch ein Modell ersetzen, das ich schon lange vergeblich gesucht habe. Ich nehme gleich



Das Frühstück ist noch unerfreulicher als das Abendessen.

haben, wenn die Jacke - zugegeben auch durch mein Verschulden - schon in der ersten Nacht stiften geht? Als mir dann noch ein junger Sachse erzählt, wie sehr er sich darüber freut, unbeklagt über die letzte Woche gekommen zu sein und die hygienischen Verhältnisse seines letzten Campingplatzes schildert, beschließe ich, mir nichts weiteres anzutun. Adria ade! Oberhalb Triests habe ich sie ja wenigstens gesehen.

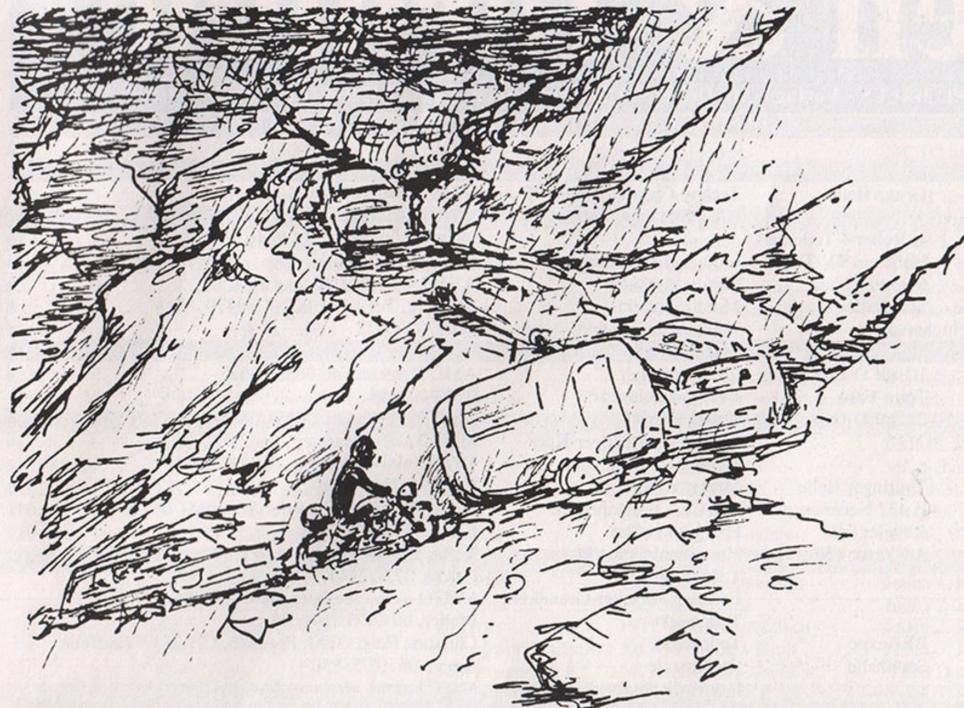
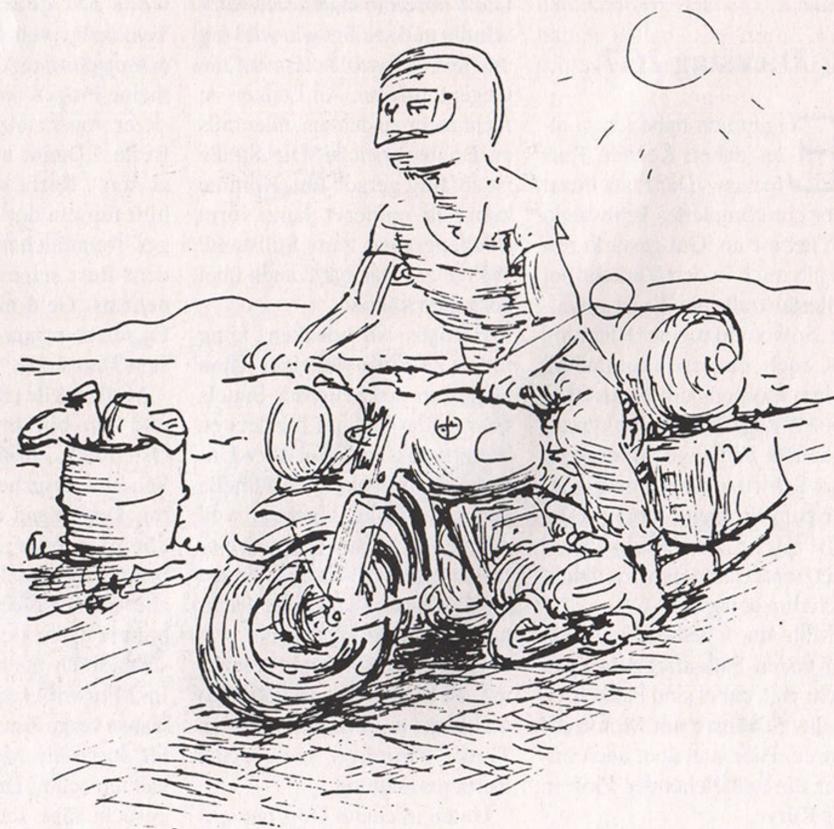
Zurück zur Grenze. Als wieder einmal leichte Schüttelversuche einsetzen, überprüfe ich meine mittlerweile mitaufgeschlachten Stiefel. Uralt, unbequem und - wie ich feststelle - auch fast schon ohne Sohle, versenke ich diesen Ballast in der nächsten Tonne. Wenn schon, denn schon. Die Birkenstockschlappen passen auch viel besser zum T-Shirt. Nur der Helm stört eigentlich noch und

der heisseste Sommer seit Jahren sein. Na ja. Ich suche mein Zeug zusammen und finde die Lederjacke nicht. Es dämmt mir: Habe sie gleich nach der Ankunft auf eine Bank in der Bar fallen lassen und dann schlichtweg vergessen.

Man erinnert sich. Ja ja, da hätte sie gelegen, sei jetzt sicher irgendwo bei der Rezeption. Bin erleichtert, aber dort ist sie nicht. Heftiges Telefonieren des Personals - mit wem auch immer - und schließlich das Ergebnis: Leider, ja leider wisse man auch nicht, was mit ihr geschehen sein könnte. Immerhin freundlich, daß sich alle erinnern!

Jedoch was nun? In der Hitze brauche ich eigentlich keine Jacke, könnte mir ja notfalls auch Ersatz besorgen. Wie lange würde ich aber womöglich noch Freude an meinem Motorrad

Anstatt Stiefel ohne Sohlen nun weiter im Birkenstock-Look.



Ein Gewitter ist losgebrochen. Kehre 24, Kehre 25, ich ahne, was mir bevorsteht.

war's auch noch, wie die Karte zeigt. Wir sitzen lange beim Bier und bereden deutsch-deutsches. Was mir auffällt: Von Geld, Beruf und sozialem Status ist nicht die Rede. Kein Getue und Gehabe, einfach sympathisch, auch die Kinder.

Donnerstag 28.7.

Frühstück zusammen mit einem einsamen Alpenradler. Habe unterwegs schon immer die unermüdlichen Paßfahrer bestaunt, die sich weder aus den gewaltigen Steigungen noch aus dem allgegenwärtigen Lärm und Gestank etwas zu machen scheinen. Nun ein leibhaftiges Exemplar. Er gibt immerhin zu, daß ihm die Abfahrten mehr zusagen als die Aufstiege. Bin trotzdem voller Bewunderung. Mir macht Radfahren schon in der Ebene etwas Mühe. Die Familie aus Halle verabschiedet mich herzlich. Angesichts der zunehmenden nördlichen Breite habe ich das T-Shirt durch ein Hemd ergänzt und mühe mich im Verkehrsstrom in Richtung Inntal. Österreich ist doch größer, als gedacht. Bei Wörgl endlich auf die Autobahn.

Abgesehen von einer verlorenen Tabakdose - unterwegs vergessen, die Packtasche zu schließen - ist von dieser letzten Etappe wenig zu berichten. Benzinabgang aus dem linken Vergaser läßt sich durch Nachziehen des Flansches beseitigen. Nach sieben Stunden kann ich die Maschine in den Schuppen zurückschieben.

PS: In der Woche darauf Anruf meiner Bank. Der slowenische Währungsrest, den die Bank nur mit spitzen Fingern nahm und weiterreichen wollte, ist nun keine Mark mehr wert. Man bedauert, mich freut's irgendwie.

Text und Zeichnungen: Christian Röcke

führt schon wieder zu Schweißausbrüchen, jedenfalls bis hinter Udine. Dann wird's besser.

Da meine einzige Landkarte in der Jacke verblieb, verlasse ich mich auf mein geografisches Gespür: Österreich liegt im Norden, ist also kaum zu verfehlen. Das breite Alpental, dem ich nun folge, wendet sich aber mehr und mehr nach Osten. Tarvisio, das immer wieder angezeigt ist, sagt mir nichts, wohl aber die Sonne in meinem Rücken! Ich erinnere mich, den Hinweis auf einen Paß und die Landesgrenze gesehen zu haben. Das ist allerdings schon eine ganze Weile her.

Ich wende also und lande nach geraumer Zeit tatsächlich in Österreich. Es ist das Gailtal und, wie ich den ergänzenden touristischen Hinweisen der Speisekarte eines am Wege liegenden Gasthofes entnehme, als wilde Grenzregion in seiner Geschichte immer wieder gebeutelt worden. Das ist wohl bis heute nicht ohne Auswirkungen auf die heimische Küche geblieben. Das freundlich servierte Essen ist von eigenartiger Konsistenz und nur schwer einzunehmen. Ich lasse einiges liegen.

Die weitere Richtung ist klar: Nordwesten. Der Name Lienz taucht auf den Schildern auf. Ich fühle mich fast schon zu Hause. Hier kann ich wählen: Felbertauern oder Großglockner. Ich erinnere mich, daß beides dicht nebeneinander liegen muß. Warum also nicht zur Abwechslung eine neue Route. Mache mich auf den Weg zum Großglockner. Weiter vorne in den Bergen sieht's finster aus, im T-Shirt wird es empfindlich kalt. Die Regenkombi schafft Abhilfe.

Dann eine Mautstation, aber kein Tunnel! Soweit im einsetzenden Guss überhaupt noch etwas zu erkennen ist, scheint die Straße noch höher hinauf zu wollen. Ich frage, ob ich denn so auch nach Innsbruck komme. „Ja, das geht schon“ ist die Antwort. Von Zweifeln geplagt werde ich 34 DM los und gerate in einen nicht enden wollenen Aufstieg.

Mittlerweile ist ein rasantes Gewitter losgebrochen, es schüttet eiskalt aus vollen Kübeln. Am besten geht es noch meinen Füßen, die sich unter den warmen Zylindern verstecken können. Der Rest friert erbärmlich. Kehre 24, Kehre 23,

ich ahne, was mir bevorsteht. Es geht tatsächlich voll über die Berge, und es geht, wie üblich, langsam. Diese Straße muß eine unglaubliche Anziehungskraft auf Europas Autofahrer ausüben. Obwohl dank des Gewitters so gut wie nichts zu sehen ist, schleicht hier eine endlose Kolonne vor sich hin. Ich stelle mir vor, wie warm und trocken sie alle es jetzt haben, beneide sie und nutze, wann immer es geht, die Gegenfahrbahn.

Schließlich doch der kaum noch erwartete Abstieg. Es dauert lange, bis die Hände wieder einigermaßen beweglich werden. (Immerhin sind die in der Hitze weggepackten Handschuhe so wenigstens trocken geblieben.) Der erste Gasthof unten im Tal nimmt mich auf. Ich verkrieche mich erst einmal unter der Bettdecke und zittere warm. Ein zufälliger Blick auf die Zimmernummer: Es ist die 13. Das paßt wenigstens.

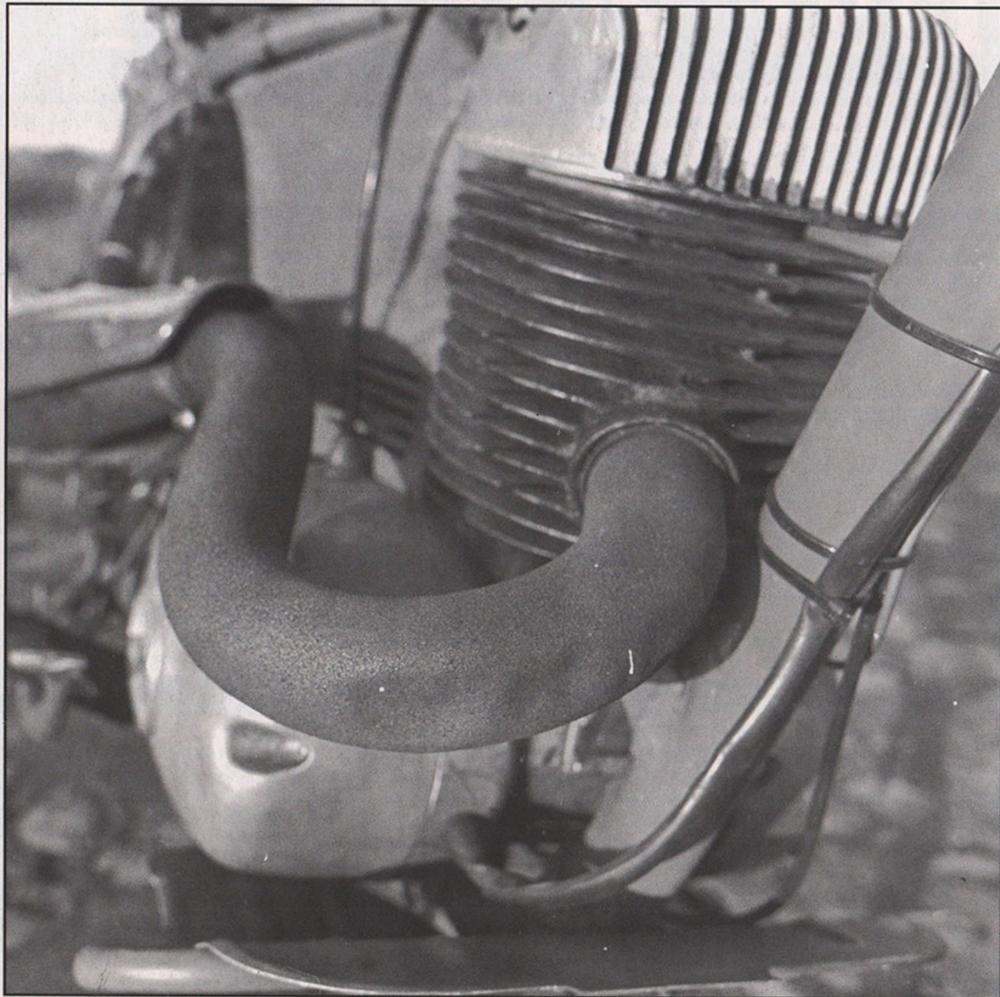
Der Rest des Abends verläuft sehr angenehm. Gutes Essen und nettes Zusammensein mit zwei Familien aus Halle und Meißen. Ich erfahre, daß ich die „Großglockner-Hochalpenstraße“ erlebt habe und freue mich mächtig. Ein schöner Umweg

Treffen & Termine

Terminaufnahme für Veranstalter: BAUES - Verlag • Am Deich 57 • 28199 Bremen • Tel.: 0421/501617 • Fax 0421/504448

von	bis	Ort	Treffpunkt	was	Infos bei	(# = Neuer Termin)
Februar 1995						
16. 2.	-19. 2.	Essen	Gruga Halle	Techno Classica Essen '95	SIHA, 02407/17300	
#17. 2.	-19. 2.	Nürburgring		Altes Elefanten-Treffen	Wiekhorst, 02236/2382	
#18. 2.	-19. 2.	Hart/Lauberweinting	1. Roller + Teilemarkt		08709/95063 o. 0871/28040	
#18. 2.	-19. 2.	Schwerin	Halle am TV-Turm	Motorradausstellung	040/6720164	
#18. 2.	-26. 2.	90471 Nürnberg	Messezentrum	Motorradschau	AFAG, 0911/86070, Fax 860735	
#25. 2.	-26. 2.	Langenfeld/Rheinland	Stadthalle	Motorradmarkt	Schwarz, Tel + Fax 0221/739479	
#25. 2.	-26. 2.	I Novegro/Mailänder Flughafen		Veteranenteilemarkt	I-02/70200022	
März 1995						
#4. 3.		Kerzenheim	1.Lauf D-Cup	Veteranentriall	AMC Kerzenheim, 06351/6685	
4. 3.	- 6. 3.	I Boario	Terni-Foro	Veteranenteilemarkt	0744/403365	
#5. 3.		Kerzenheim	2.Lauf D-Cup	Veteranentriall	AMC Kerzenheim, 06351/6685	
#10. 3.	-12. 3.	Hanau		Schrauber-Anfänger-Kurs	MOTO aktiv, Marburg, 06421/82085	
#10. 3.	-12. 3.	Hockenheim		Schrauber-Grundkurs	MOTO aktiv, Marburg, 06421/82085	
11. 3.	-12. 3.	99096 Erfurt	Thüringer Halle	Motorrad '95	05257/4572 u. 5998	
#17. 3.	-19. 3.	B 437 Neuenburg	MZ-Club Frühjahrstreff		Anm.: 0234/850286, Info: Westphal, 04488/1818	
17. 3.	-19. 3.	Varrel	Rütteler Feld	Frühjahrestreffen	Lenz, 0234/850286	
#18. 3.	-19. 3.	I Lonigo	A4 Verona/Vicenza	Veteranenteilemarkt	Valle, I-0444/831655	
18. 3.	-19. 3.	Kassel		Technorama	Leicht, 0731/24452	
#24. 3.	-26. 3.	Hockenheim		Frauen-Schrauber-Grundkurs	MOTO aktiv, Marburg, 06421/82085	
#25. 3.		A Traun/Oberösterreich		Teilemarkt	Pfaller, 0042/732/640068	
#25. 3.	-26. 3.	CH Bern	BEAexpo	Teilemarkt	Christine Rais, OTM, Postfach, CH-2537 Vauffelin	
#26. 3.		63225 Langen	Stadthalle	Oldiemanie	Kraus, 06103/53850	
#31. 3.	- 2. 4.	Marburg		Frauen-Schrauber-Grundkurs	MOTO aktiv, Marburg, 06421/82085	
April 1995						
1. 4.	- 2. 4.	I Reggio Emilia		Veteranenteilemarkt	0360/425852 o. 0522/344447	
1. 4.	- 2. 4.	Mönchengladbach	Kaiser-F-Halle	MFP Bike Show	Luise, 02435/3274 (ab 20 h)	
#7. 4.	- 9. 4.	Hockenheim		Elektrik-Grundkurs	MOTO aktiv, Marburg, 06421/82085	
#7. 4.	- 9. 4.	Regensburg		Schrauber-Grundkurs	MOTO aktiv, Marburg, 06421/82085	
8. 4.		72718 Reutlingen	Eissporthalle	Veteranenteilemarkt	07473/8970 (Tel + Fax) o. 07157/61275, Fax 65896	
#8. 4.	- 9. 4.	NL Schiedam-Noord	Margriethal	Motorradbörse	Bosveld, NL-01882/1596	
#15. 4.		Elbingrode/Ostharz		24.fourstroke/Veteranentriall	Rudi Munstermann, 05829/448	
15. 4.	-16. 4.	I Luca	Palazetto d' Sport	Veteranenteilemarkt	I - 0583/490790	
15. 4.	-17. 4.	Wickrath	Opel Geiser	Oldtimerausstellung	MSC Wickrath, 02166/53237	
#21. 4.	-23. 4.	Hockenheim		Elektrik-Grundkurs	MOTO aktiv, Marburg, 06421/82085	
#22. 4.		Lengerich	TÜV-Station	Motorrad-Tag beim TÜV	05481/2292, Fax 82878	
#22. 4.		A-5230 Mattighofen		Oldtimer-Teilemarkt	IMVC, 07742/3012	
22. 4.	-23. 4.	62743 Aschaffeng-Obernau	Mehrzweckhalle	Ducati-Ausstellung	06028/20958	
#23. 4.		32469 Petershagen	B 482 Nähe KW	2. Italofrühstück	Jörg, 0571/46813, Jürgen, 0571/43805 ab 18.30	
#23. 4.		B Bilstain	Pre65 Trial	Veteranentriall	087/762359	
#29. 4.	-30. 4.	Ludwigshafen	Stadthalle	Veterama	Seidel, 06203/13507	
#30. 4.		CH Spreitenbach		Ducati-Geburtstagsfeier	Ducati-Club-CH, CH-056/720715	
#30. 4.		F Urbeis	Euro-Cup	Veteranentriall	0033/88619460	
30. 4.		Mönchengladbach		Oldtimer-Ralley bis Bj. '66	MSC Wickrath, 02166/53237	
Mai 1995						
1. 5.		55457 Gensingen	Zum Adler	8. Oldie-Maiausfahrt	Veteranenstammtisch Gensingen, 06704/2208 (Tel + FAX)	
#6. 5.		Hockenheim		Roller-Tuning	MOTO aktiv, Marburg, 06421/82085	
6. 5.	- 7. 5.	Heide	2 Tage Vet-Ralley "Nordseeküste" + Treffen		DDAC Heide, 04834/8336	
6. 5.	- 7. 5.	Schweinfurt	Sternfahrt hist. Fahrzeuge (100 Jahre Fichtel&Sachs)		Alt, 06108/72500	
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.	Bopfingen		Schrauben am eig. Motorrad	MOTO aktiv, Marburg, 06421/82085	
12. 5.	-14. 5.	33129 Dellbrück-Bentfeld		Moto Guzzi Treffen	MGC Paderborn, 05250/1507 o. 7194	
#13. 5.		Fuldabrück	5.Lauf D-Cup	Veteranentriall	Rudi Munstermann, 05829/448	
#14. 5.		Fuldabrück	4.Lauf D-Cup	Veteranentriall	Rudi Munstermann, 05829/448	
#19. 5.	-20. 5.	Spreewald	10.Oldtimer-Treffen Spreewald		George, 03542/41225 o. 63500	
#19. 5.	-21. 5.	Mannheim		Schrauben am eig. Motorrad	MOTO aktiv, Marburg, 06421/82085	
#19. 5.	-21. 5.	21773 Wanna		IGG-FRühjahrestreffen	Gödeker, 04757/529 o. 05932/2699	
#20. 5.	-21. 5.	86343 Königsbrunn		Teilemarkt	Drescher, Brahmstraße 34, 86179 Augsburg	
#20. 5.	-21. 5.	Repperndorf b. Kitzingen		Teilemarkt	Ammon, Kreuzstraße 6, 97424 Schweinfurt	
#21. 5.		A-5230 Mattighofen		Frühjahrsausfahrt	IMVC, 07742/3012	
#21. 5.		52525 Heinsberg	13.Selfkant-Motorrad-	Veteranen-Ralley	VFC-Heinsberg, 02452/3686	
#25. 5.	-28. 5.	Hessen-Thüringen		ADAC-Oldtimerfahrt	069/74380269	
25. 5.	-28. 5.	Hart	Frühjahrestreffen		07223/6888	
#27. 5.		88605 Meßkirch		Teilemarkt	Hobein, Leitshofen 11, 88605 Meßkirch	
#28. 5.		Sinsheim	Museum	Oldietreffen	07261/61116	
28. 5.		47839 Krefeld	2. Oldtimer Rallye	Oldtimer Club Hüls	Rauschenbach, 02151/743105 o. 733696	
#29. 5.	- 9. 6.	GB Isle of Man		Tourist Trophy 1995	GB-0624/624006 o. 661930, Fax 661923	
Juni 1995						
#2. 6.	- 3. 6.	PL Tor Poznan	Rennstrecke	Motorradtraining Motorräder I	TCH-Moto, 030/4167083, Fax 4168526	
2. 6.	- 5. 6.	53639 Königswinter	Heisterbacherrott	Heinkel-Treffen	Fischer, 02244/81107	
#3. 6.		Ebstorf	5.Lauf D-Cup	Veteranentriall	MC Ebstorf, 05821-1009	
3. 6.	- 5. 6.	Raum Süddeutschland		Hecker-Treffen	Hecker, 06421/32375	
3. 6.	- 5. 6.	Ibbenbüren		Veteranentreffen	Vehrkreisverein, 05451/53111 u. 53777	
4. 6.		Grevenbroich	Kapellen/Erft	NSU-Zweiradtreff	NSU-Quickly Fan Club, 02182/2403, FAX 3083	

9. 6.	-11. 6.	Paderborn		Laverda Treffen	Laverda-Register, Stoni 040/7124203	
10. 6.	-11. 6.	B Antwerpen	IFA-Treffen Flandern	Teilemarkt + Rundfahrt	Cornelis, Herentalsbaan 209, B-2100 Antwerpen	
10. 6.	-11. 6.	26345 Bockhorn		Veteranen u. Teilemarkt	Ahlens, 04453/7333, Fax 72888	
#15. 6.	-18. 6.	56514 Neuwied	20. Veteranenralley "Quer durch Neuwied"		MVM Neuwied, 02634/1644, Fax 7463	
15. 6.	-18. 6.	Luxb. Vianden		Panther-Treffen	Panther Club, Möhrke, Dorneyrstr.67a, 44149 Dortmund	
15. 6.	-18. 6.	57172 Hilchenbach-Lützel		1. Tornax-Treffen	Heimann, 0271/86339	
#16. 6.	-18. 6.	Hockenheim	Schrauben am eig. Motorrad f. Frauen		MOTO aktiv, Marburg, 06421/82085	
24. 6.		55457 Gensingen	Grillplatz	7.Oldie-Treffen	Veteranenstammtisch Gensingen, 06704/2208 (Tel + FAX)	
#24. 6.	-25. 6.	GB Bonanza-Trial	Euro-Cup	Veteranentriall	Bernd Kreutz, 02402/72647	
Juli 1995						
#1. 7.	- 2. 7.	Gressenich	Euro-Cup	Veteranentriall	Bernd Kreutz, 02402/72647	
#7. 7.	- 9. 7.	27612 Loxstedt/Hahnenknoop	Schützenhalle	6.Norddt.Klassiker Treffen	Claus Schultz, 04744/5060	
#8. 7.	- 9. 7.	Buch am Wald/Mittelfr.		NSU-Konsul Treffen	Zorn, 09823/8229 o. Früh, 06039/5965	
8. 7.		55457 Gensingen	Zum Adler	7. Oldie-Orientierungsfahrt	Veteranenstammtisch Gensingen, 06704/2208 (Tel + FAX)	
#16. 7.		Schwarzwald	4.Schwarzwälder Veteranen-Ausfahrt		Mayer, 07422/22129 ab 18.00	
21. 7.	-23. 7.	72178 Salztetten		Veteranentreffen	Müller, 07486/1301	
#22. 7.		SF Mustiala		Italiener-Motorradtreffen	Bella-Italia-Verein, Fax 00358/754/4115	
#29. 7.	-30. 7.	56410 Montabaur/Wirzenborn	Gelbachtal	Veteranen-Treffen/Teilemarkt	Schaaf, 02602/4327	
August 1995						
#4. 8.	- 6. 8.	Estland Võru		4.Jögevarett	EMMK Estonia, Tallinn +372/24393368	
5. 8.	- 6. 8.	Marpingen		Oldtimertreffen	MC Schutzblech, 06853/4429	
#19. 8.	- 1. 9.	GB Isle of Man		Manx Grand Prix	GB-0624/624006 o. 661930, Fax 661923	
#19. 8.		24306 Plön		Veteranenralley	ARCD Plön, 04522/8604	
#20. 8.		A-5230 Mattighofen	Kindstall	Gleichmäßigkeitsfahrt	IMVC, 07742/3012	
Ständiger Termin						
		10777 Berlin	Irish Pub	Engländer Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag 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-Klönnschnack	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr	
		Hamburg-Winterhude	Gastst. Kanal 9	MZ-Stammtisch	Jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat	
		22941 Bargtheide/Elmenhorst	Gastst. Voß (B75)	FMC Comet Stammtisch	Jeden Donnerstag 20 Uhr. 04532/3548	
		26689 Apen	Leuchtturm	Motorrad-Klönnschnack	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	
		28870 Otterstedt	Gasthaus am See	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Dienstag im Monat, 0421/60 28 900, E. Paul	
		28870 Posthausen	Gastst. Cordes	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 042 61/83 2 64	
		28870 Fischerhude	Gastst. Am Bocksberg	Oldtimerclub Fischerhude	Jeden 2. Do./Monat, 19.00, Info 04293/7631	
#		Harpstedt/Bassum	Gastst. Z. Kreuzkrug	Bremer Italo Club	Jeden 1. Do./Monat, 20 Uhr, 04432/1610, 04207/801506	
		29683 Dorfmark	Gastst. Böhmegrund	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat 04261/83264	
		31188 Grasdorf/Nettlingen	Vorholzer Rast, B444	Seitenwagenstammtisch	Jeden letzten Samstag/Mon. ab ca. 15 Uhr, 05121/86539	
		33106 Paderborn	Schmiedehütte	Motorradstammtisch	Jeden Donnerstag ab 20.30, 05251/57451, 05254/7106	
		34587 Niedervorschütz	Gasthof Forstmühle	MZ-Stammtisch	Jeden 3. Samstag im Monat ab 19.30 Uhr 05665/30613	
		38329 Wittmar	Waldhaus zurASSE	Motorradstammtisch	Jeden Dienstag ab 19.30 Uhr, Info 05331/32040	
		38329 Wittmar	Waldhaus zurASSE	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 18 Uhr, 0531/696965	
		38329 Wittmar	Waldhaus zurASSE	Roller-Stammtisch	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 17 Uhr, 05331-45676	
		40549 Düsseldorf	Weg a.Handweiser	Waserbüffel Stammtisch	Jeden 2. Freitag im Monat ab 20 Uhr, 0211/5048100	
		47804 Krefeld/Hüls	Gasthof "Berg & Tal"	Oldtimerstammtisch	Jeden 2. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr, 02151/753758	
		47906 Kempen	Gasthof "Berg & Tal"	Oldtimerfrühstücken	Jeden Sonntagmorgen, Info 02151/734202	
		49152 Bad Essen	"Ölflück"	DDR-Fahrzeug-Stammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat 20 Uhr, 05472/4828	
		49638 Nortrup	Ponyhof, Schneebee.	Motorrad-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat ab 20 Uhr, 04444/632	
		42651 Solingen-Kohlfurth	Jagthaus Spark	Heinkel-Stammtisch	Jeden 1. Freitag 19.30 Uhr Tel.: 05436-707	
		52080 Aachen	Café Hubraum	GB 500-Stammtisch (XBR-)	Jeden letzten Do. im Monat ab 19 Uhr, 0221-426220	
		52062 Aachen	Parkpl. Siegel	Ausfahrt, 50er Jahre Kräder	Jeden Sonntag ab 10 Uhr, H. Heiliger, 0241/511556	
		52224 Stolberg-Vicht	Autonom.Zentrum	MC Kuhle Wampe Aachen	Wirsching, Mariahilfstr. 1-3, 52062 Aachen	
		54338 Schweich	Gaststätte Moll	Vichter-Motor-Club	Jeden 1.Freitag im Monat, 20 Uhr, 02402/7969	
		54550 Daun-Pützborn	Gasth. Junges	Engländer-Stammtisch	Jeden 1.+3. Montag, 20 Uhr :06578/1478 bzw. 06502/6878	
		54550 Daun-Pützborn	"Zur alten Schmiede"	Veteranenstammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 19 Uhr, Tel. 06952/4331	
		55457 Gensingen	"Zur alten Schmiede"	Kawa-Stammtisch	Jeden 2. Freitag im Monat ab 19 Uhr, Tel. 06952/4331	
		56271 Isenburg	Gasthaus Zum Adler	Veteranen-Stammtisch	Jeden Montag ab 20 Uhr 06704/2208 Peter	
		57271 Hilchenbach-Vormwald	Gasthof Isenburg	Oldie-Stammtisch	Jeden 1. Dienstag im Monat, ab 20 Uhr, 02634/1644	
		58453 Witten	Gastst.Zollposten	Italiener Frühstücken	Jeden 1.Sonntag im Monat ab 10.30 Uhr	
		59302 Oelde	"Zur Waldeslust"	MZ-Stammtisch Ruhrtal	Jeden 2. Do. im Monat, Tel.: 02330-12467	
		68732 Schwetzingen	Gasthof Hui buh	Wasserbüffelstammtisch	Jeden letzten Samstag im Monat ab 17 Uhr, 0251-525761	
		72649 Wolfschlügen	„Zum blauen Loch“	MZ-Stammtisch Rhein/Neckar	Jeden letzt.Dienst. im Monat ab 19.30 Uhr, 0621/478438	
		74363 Eibensbach-Güglingen	Hexenbanner-Stuben	Heinkel-Stammtisch	Jeden 3. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr 07123/34 5 66	
		74542 Braunsbach/Kocher	Felsenkeller	Veteranen-Fahrer-Stt.	Jeden letzten Sonntag im Monat ab 9.30 Uhr	
		77652 Offenburg/Bd.	Gasthof Löwen	Oldie-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat 19 Uhr. Info 07183/41595	
		Freiburg	Gasthaus Anglerheim	MZ+Jawa Stammtisch	Jeden Sonntag um 10 Uhr, Info : 0781/1572	
		81739 München	Pizzeria Kroneneck	Italo-Stammtisch	Jeden Freitag ab 20.30 Uhr 0761/64611	
		85893 Reichertshausen	Motorradstammtisch München		Jeden Mittwoch ab 19.30, Völker, 089/6351196	
		87724 Ottobeuren	Gasthof Lindermeier	Motorradtreffen	Jeden 2. Sonntag im Monat 17.30 Uhr, 0841-59214	
		91619 Oberzenn	Elderner Kaminstube	Italo-Stammtisch	Jeden 1. Fr. ab 20 h, Tel. 08331-81631	
		91735 Muhr am See	Cafe Rialto	Klassiker-Stammtisch	Jeden Donnerstag ab 19 Uhr, Info 07302/4853	
		97074 Würzburg	Sound Island	Moto Uhr Stammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 19 Uhr 09844/671	
		CH Herrliberg, Zürichsee	Gasthof Mönchswald	Oldie-Stammtisch	Jeden 3. Freitag ab 20 Uhr 09831/9149, ab 18 Uhr	
			Gasthof St. Bruno	Klassikerstammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 20 Uhr, 0931/81730	
			Restaurant Blümlialp	Oldiestammtisch	Jeden Do.ab 19.30 h bei gutem Wetter, 004119232816	



Der Bericht über die Bundeswehr-MAICO in Heft 66 hat mich inspiriert, auch einmal ein paar Zeilen und Erlebnisse mit diesem Motorrad zu Papier zu bringen.

Seit 20 Jahren bin ich dem Oldtimerbazillus verfallen und besitze neben einigen Zündapp, Horex und NSU auch einige 98er aus den fünfziger Jahren. Ein Bekannter bot mir vor einigen Jahren ein Motorrad an, welches er loswerden wollte. Es handelte sich um eine MAICO M 250 B aus dem Baujahr 1959, Zustand gut, zivile Papiere, nicht angemeldet aber 1 1/2 Jahre TÜV, original und vollständig, fahrbereit, Preis: DM 600,- (waren das Zeiten ...). Gekauft habe ich die MAICO, weil sie mir gefiel. Fahrerlebnisse habe ich mit ihr jede Menge gesammelt, doch davon später. Im original Militärzustand ist sie ge-

blieben. Die einzige Aufarbeitung, Restauration war nicht nötig, beschränkte sich auf eine Teillackierung. Nachdem ich millimeterdicke 6fache Farbschichten auf Tank, Schutzbleche, Lenkungsdämpfer, Lampe und Rahmen mit zunächst Trockenschleifpapier 80er Körnung, danach immer feiner, zu Leibe gerückt war, hatte ich die beste Grundlage für das Aufbringen neuer Originalfarbe vom Bund. An der Technik war nicht viel zu machen, sie läuft halt. Warum soll ich etwas auseinander reißen, was funktioniert?! Im Stich gelassen hat mich die MAICO nie.

BW MAICO's fahren noch viele herum, in allen erdenklichen Zuständen. Gesehen habe ich abenteuerliche Umbauten von wilden Asphalt Cowboys. Der Purist wendet sich mit Grauen ab, aber Änderungen an Motorrädern hat es früher und

ganz früher schon immer gegeben, individuell und dem Zeitgeist folgend. Noch vor 15 Jahren war Abneigung beim TÜV zu erleben. Tenor: Wer fährt denn noch mit sowas (Militärbock)? Heute ist das ganz anders. Original ist gefragt, und das ist das, was den Mann beim TÜV erfreut. An einem Osterwochenende fand ein Oldtimer-Clubtreffen einer französischen Automarke statt. Es war Kaiserwetter erster Güte! Da ich auch ein Auto dieses edlen Fabrikats besitze und zu diesem Zeitpunkt Clubmitglied war, wollte ich das Treffen unbedingt besuchen. Bei dem schönen Wetter bin ich mit der MAICO hingefahren. Angekommen, erblickte ich an die 50 bis 60 sauber in Reih und Glied geparkte schwarze 11er. Von meiner Ankunft nahm niemand Notiz. Als ich mit dem Helm unterm Arm über die Wiese schlenderte, fragende

Blicke meiner Clubkameraden. Seit wann braucht man im 11er Helm und Lederjacke? „Wo ist dein Auto?“ - „Zuhause“, antworte ich, „keine Bange, es fährt! Bei dem schönen Wetter macht Motorradfahren mehr Spaß, da dachte ich mir, kommst zum Autotreffen mal mit was anderem.“

Junge, Junge, da hatte ich in ein Wespennest gestochen! Spontane Reaktionen: „Wenn überhaupt Motorrad, dann doch wohl ne BMW!“ - „Nee, ne alte MAICO,“ antwortete ich. Mitleidiges Lächeln bis zum amüsierten Grinsen. - „Noch dazu ein Militärmotorrad, also das geht aber nicht!“ Die anwesenden Kinder guckten dem Geschehen interessiert zu, fanden das alte Motorrad irgendwie toll. Die hohen Herren vom Club waren entrüstet, daß ich es gewagt hatte, zum Clubtreffen mit einem alten Motorrad und dazu noch mit so einem (...) zu erscheinen. Ich habe gefälligst mit dem Auto teilzunehmen! (Gedankenstrich)

Als sich der eiserne Vorhang endlich anhub, durfte man als Wessi mit dem Motorrad die neuen Bundesländer besuchen. Für diese Fahrt kam für mich nur die MAICO in Betracht. Keiner meiner anderen Motorrad-Oldtimer hätte mich dazu gereizt. Es war schon ein erhebendes Gefühl, mit einem Militärmotorrad vom „Klassenfeind“ den ehemals russisch besetzten Sektor unter die Räder zu nehmen. Die Gelegenheit, in den Grenzanlagen herumzufahren und Fotos zu machen, sehe ich heute schon als zeithistorisches Erlebnis an. Plötzlich, vor meiner Stiefelspitze, ein frisch abgebrochenes Stück Schraube. Au weia, die war eben noch am Seitenständer! Da die MAICO nur eben diesen

Das Militärrierböckchen

Seitenständer besitzt, war an ein gefahrloses Weiterfahren natürlich nicht zu denken. Im nächsten Dorf treffe ich einen jungen Mann mit einer neuen japanischen Enduro. Auf meine Frage, ob es hier eine Tankstelle oder Werkstatt gäbe, antwortet er: „Fahr hinter mir her, ich hab Schrauben zu Hause.“ Dort angekommen, kommt sein Vater aus dem Haus und betrachtet nachdenklich mein Motorrad. „Das ist die erste von euch, die ich in natura sehe, früher nur mit dem Fernglas durch den Zaun,“ erzählt er. „Ich mag alte Motorräder,“ sage ich, „das ist die jüngste aus meiner Sammlung.“ - „So, so, dann hab ich was für dich,“ meint er und geht ins Haus. Als er zurückkommt, legt er mir einen i.o.e. gesteuerten 500er MAG Motor von 1926 vor die Füße. Auf mein totales Erstaunen erzählt er mir, daß in Ermangelung von Elektromotoren im Sperrgebiet man mit solchen alten Motoren stationäre Geräte wie Holzsägen, Wasserpumpen und Förderbänder als Antriebsaggregate verwendet hat. Ich war völlig baff... Mein lieber Mann... Meiner MAICO verdanke ich es, sehr nette Leute in der Ex-DDR kennengelernt zu haben - heute verbindet uns Freundschaft - und diesen herrlichen Motor zu besitzen.

Während der Fahrt zu einem Oldtimertreffen plötzlich helle Geräusche aus dem Motor (?), dann wieder weg! 3 km vorm Ziel schrilles Kreischen wie eine Kreissäge. Die Kupplung trennt überhaupt nicht mehr, die Schalterei gestaltet sich brutal. Am Ziel angekommen, keine Spur mehr von Getriebeöl, alles trocken. Nach Auffüllen merkliche Beruhigung des Maicomotors, auch die Kupplung trennt wieder. Inzwischen weiß ich, daß

viele M 250 B Fahrer dieses Problem kennen. Deshalb immer mal wieder den Getriebeölstand kontrollieren. Mit dem breiten Lenker läßt sich die Maschine prima fahren. Gewarnt sei allerdings vor Schräglagen. Mit den Geländereifen ist das eine heikle Angelegenheit. Mit Straßenreifen ist die Fahreier erheblich verbessert. Die Sitzposition ist herrschaftlich aufrecht mit gutem Knieschluss am Tank. Für Fahrer mit Körpergröße über 190 cm ist die Sitzbank zu kurz. Ewig hängt man auf dem Buckel, wo sich der Soziushalterriemen befindet. Ach ja, beim Besuch eines 250 km entfernten Oldtimertreffens begleitete mich eine Freundin. Während der Rückfahrt mußte ich ständig kurz aufstehen, hervorgerufen durch Sekt in den eisernen Fußrasten und am Lenker sowie der fortwährenden Rutscherei auf der

Sitzbank. Die Freundin fragte, warum ich das mache? „Weil mir der Hintern allmählich wehtut,“ antwortete ich. „Auf diesem harten Sitz hat mir schon während der Hinfahrt alles wehgetan, ich wollte aber nichts sagen,“ resümierte sie.

Fazit:

Fahrkomfort schlecht, auf Langstrecken miserabel, ein rauher Knüppel. Es gibt wesentlich bequemere alte Motorräder, vor allem solche mit Sätteln. Als Oldtimereinsteiger Fahrzeug ist die MAICO M 250 B zu empfehlen, so selten sind die Dinger nicht. Der Kaufpreis ist gering, die Teileversorgung gut. Unterhaltungskosten: Versi-

Luftdruck
vorn: 1,6 ÷ 1,8 atü
hinten: 1,8 ÷ 2,4 atü

cherung billig, Verbrauch nicht wirtschaftlich, 5 - 6 1/2 l Gemisch 1:25 sind viel. Vom Baujahr '59 gibt es nicht sehr viele Maschinen, aber ab Bj. '62 jede Menge. Wenn die original ledernen Packtaschen dabei sind, ist das ein großes Plus, weil diese, falls man sie bekommt, recht teuer sind. Ohne Taschen ist die Maschine eine schlanke Erscheinung. Die Taschen lassen die Optik der MAICO wesentlich wuchtiger erscheinen. Restaurierempfehlung: In Original-Zustand zurückverwandeln.

Text und Fotos:
R.H.F. + Archiv



Meßdaten zu Qualität und Wirkungsgrad elektronischer Regler

Von der Firma Oldtimer Elektrik aus 29582 Hanstedt I (Tel.: 058-22/3009) erhielten wir einen elektronischen Regler zu Testzwecken. Wir haben dieses Testobjekt zum Anlaß genommen, uns einmal etwas genauer mit der Funktionsweise dieser und ähnlicher Geräte zu beschäftigen. Der Regler mit integriertem Gleichrichter wird von der Firma PCB (POWER-CONTROL-BOX) genannt, und es gibt ihn für Ein- und Dreiphasen Wechselstrom Lichtmaschinen. Getestet wurde die Ausführung für Dreiphasen-Wechselstrom-Lichtmaschinen mit den Abmessungen von 100 x 75 x 21 mm.

Eingesetzt werden kann dieser Regler bei Lichtmaschinen, die als Rotor einen Dauermagneten (auch Permanentmagnet genannt) haben. Da diese Lichtmaschinen über keinen Regelkreis (Feld- bzw. Erregerwicklung) verfügen, kann die Spannung hier nur im Hauptstromkreis geregelt werden. Dies geschieht z.B. über Zenerdioden, welche einen zusätzlichen Laststrom fließen lassen, wenn die Zenerspannung überschritten wird, und so die Lichtmaschine daran hindern, die Spannung weiter ansteigen zu lassen oder wie im vorliegenden Fall durch Bauteile, die die Lichtmaschine bei Überschreiten der eingestellten Spannung kurzschließen. Früher war diese Art der Regelung nicht möglich, da die hierfür benötigten Leistungshalbleiter nicht zur Verfügung standen bzw. viel zu teuer waren. Eigentlich ist diese Art der Spannungsstabilisierung durch

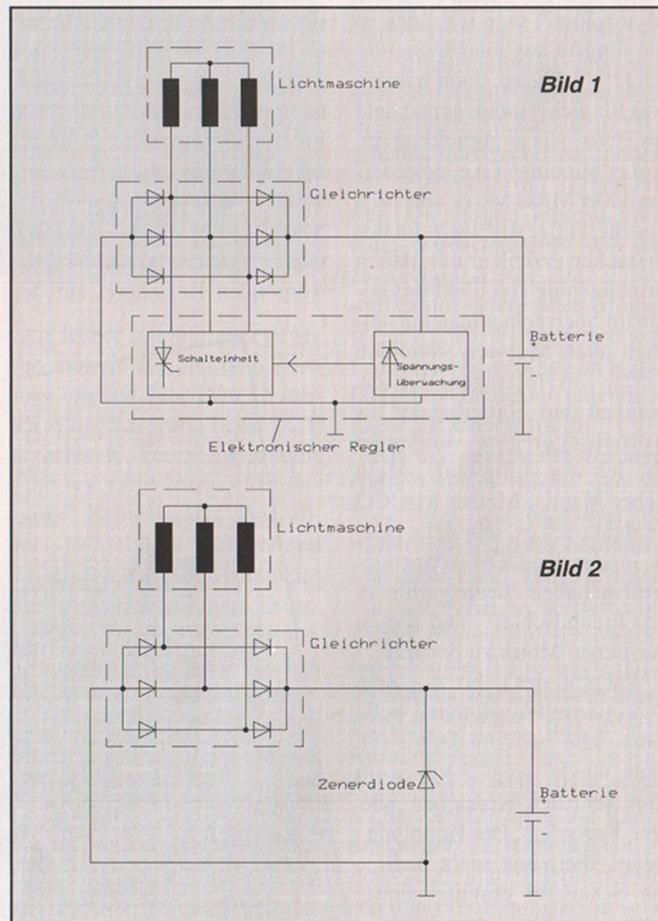
Einschalten von zusätzlichen Verbrauchern schaltungstechnischer Murks, da die überschüssige Energie im Regler und zum größten Teil in der Lichtmaschine in Wärme verpufft. Kein Kraftwerksbetreiber käme auf die Idee, die Netzspannung so zu regeln. Das sagt natürlich nichts darüber aus, daß diese Art der Spannungsversorgung im Motorrad über viele Jahre problemlos funktioniert. Auch handelt es sich meist um relativ kleine Leistungen. Ein Mitarbeiter eines Lichtmaschinen-Herstellers sagte, daß bei Lichtmaschinen mit Dauermagnet nicht mehr als 300 Watt drin sind. Es gibt auch Vorteile bei diesen Lichtmaschinen. Zum einen sind sie billiger in der Herstellung, und sie besitzen keine Schleifkontakte (für die Erregerwicklung) die zu Störungen führen können.

Bild 1 zeigt einen prinzipiellen Aufbau eines elektronischen Reglers wie er z.B. in einer Yamaha SR500 eingesetzt wird. Mit einer kleinen Zenerdiode wird die Batteriespannung überwacht. Bei höheren Spannungen schaltet die Zenerdiode durch und als Folge davon einer der Thyristoren (je nach Phasenlage der Wechselspannung) der Schalteinheit. Der Strom fließt nun von einer Phase der Lichtmaschine über diesen Thyristor und zurück über zwei Dioden auf der linken Seite des Gleichrichters zu den beiden anderen Phasen der Lichtmaschine. Die Thyristorschalteinheit liegt parallel zu den Dioden auf der rechten Seite des Gleichrichters und den Verbrauchern. Beim Durchschalten eines Thyristors geht die Lichtmaschinenspannung hier fast

auf Null zurück. Die Dioden auf der rechten Seite des Gleichrichters verhindern, daß Strom von der Batterie in die Thyristorschalteinheit fließt. Ein Thyristor braucht nur einmal kurz angesteuert zu werden, er bleibt dann so lange durchgeschaltet, bis ein gewisser Mindeststrom unterschritten wird. Das geschieht hier jedesmal kurz vor Erreichen des Nulldurchgangs des periodischen Wechselstromes.

ner Leistungs-Zenerdiode. Die Schaltung ist sehr viel einfacher aufgebaut (der Gleichrichter wird in jedem Fall benötigt), da die Spannungsstabilisierung nur aus einem Bauteil besteht.

Bei der Schaltung mit Zenerdiode wird die Lichtmaschine nur um den Betrag mehr belastet, der nötig ist, um die Spannung auf den Sollwert zu halten. Der Nachteil der Zenerdiode ist die größere Erwärmung (Motor daher nicht unnötig im



Solange die Schalteinheit nicht anspricht, ist praktisch nur der Gleichrichter in Betrieb. Zum Vergleich zeigt Bild 2 eine Spannungsregelung mit ei-

Stand mit wenig eingeschalteten Verbrauchern hochdrehen lassen) und die ungenauere Spannungs Konstanz gegenüber der Regelung mit Thyristoren.

Dafür wird aber die Lichtmaschine etwas mehr geschont. Wenn nämlich bei der Regelung mit Thyristoren die Sollspannung überschritten wird, so wird durch den (beinahe) Kurzschluß (beinahe) die gesamte in der Lichtmaschine erzeugte Leistung auch selbst in der Lichtmaschine verbraucht - also in Wärme umgesetzt.

Wenn eine genauere Spannungsregelung mit der Zenerdiode möglich wäre, so würde ich eher dieser Schaltung den Vorrang geben, zumal hier auch keine so hohen Ströme geschaltet werden müssen, welches eher mal zu Störungen führen kann.

Nun aber zum Test des vorgestellten Reglers. Bild 3 zeigt das Anschlußschema für die PCB der Firma Oldtimer Elektrik. Drei Kabel (Reihenfolge ist egal) gehen von der Lichtmaschine in die PCB, zwei Kabel gehen von der PCB zur Batterie - ganz einfach.

Als erstes wurde die Ansprechspannung der PCB getestet, also die Spannung, bei der die Schalteinheit der PCB einen Kurzschluß der Lichtmaschine verursacht. Diese lag knapp unter 14,4 Volt am Ausgang der PCB (zwischen rotem und schwarzem Kabel gemessen). Auch bei Temperaturschwankungen (+/- 10 °C der Zimmertemperatur) blieb die Spannung bis auf einige Hundertstel Volt annähernd konstant. Bei niedrigeren Temperaturen stieg die Spannung leicht an. Von der Firma Oldtimer Elektrik wird eine Ausgangsspannung von 14,2 Volt angegeben. Es kann nach Firmenangabe eine Sicherung von

15 Ampere in die Plus-Leitung geschaltet werden, danach muß der Regler für eine Ausgangsleistung von mindestens 213 Watt ausgelegt sein.

Als nächstes wurde getestet, ob bei Stillstand der Lichtmaschine eventuell ein Strom von der Batterie zur PCB fließt. Bei einer Batteriespannung von 12,0 V wurde hier ein Strom (ein sogenannter Leckstrom) von 0,76 Milliampere ermittelt. Dieser Strom kommt z.B. durch nicht ganz sperrende Halbleiter, wahrscheinlich aber durch Verluste in Kondensatoren der PCB zustande. Dieser Leckstrom ist nicht weiter tragisch, die Batterie entlädt sich sowie von selbst innerhalb von einigen Monaten, der Vorgang

wird nur etwas beschleunigt. Bei der Überwinterung sollte man jedoch daran denken, die Batterie ab und zu nachzuladen, besser noch an ein Ladehaltungsgerät (sog. Frischhaltegerät, s. auch Heft 51 Seite 46) anzuschließen. Bei der Ladung mit einem unregelmäßigen Ladegerät (wenn die Batteriespannung über 14 V steigen kann) sollte die PCB nach Angabe der Firma Oldtimer Elektrik von der Batterie abgeklemmt werden.

Die folgenden Versuche sollten die Frage klären wie sich die PCB unter Belastung verhält. Insbesondere interessierte uns, welche Verluste dabei in der PCB auftreten. Dazu war es nötig, die Eingangs- und Aus-

gangsleistung an der PCB zu messen. Da uns die hierfür benötigte Ausstattung (z.B. ein 3-Phasen-Leistungsmesser) fehlte, wurden die folgenden Versuche an der Hochschule für Technik (HT) in Bremen durchgeführt. Daß dies ermöglicht wurde, dafür möchten wir uns - besonders bei Herrn Schwier, der uns auch bei den Versuchen geholfen hat - bedanken.

Zunächst einmal zum Versuchsaufbau. Eine Lichtmaschine mit Dauermagnet stand uns leider nicht zur Verfügung, da eine Lichtmaschine mit Dauermagnet am Motorrad normalerweise keine geschlossene Einheit bildet, sondern der Dauermagnet auf einer Welle des Motors sitzt und die Statorwicklung irgendwie darüber befestigt ist, man hätte zu Testzwecken - mangels Lagerung - die Lichtmaschine samt Motorradmotor nehmen müssen. Dies hätte uns große Probleme bereitet, diese Einheit hätten wir im Labor kaum laufen lassen können. Wir haben eine „normale“ Lichtmaschine mit Erregerwicklung genommen, den Erregerstrom haben wir dann für die Dauer des jeweiligen Versuches konstant gehalten,

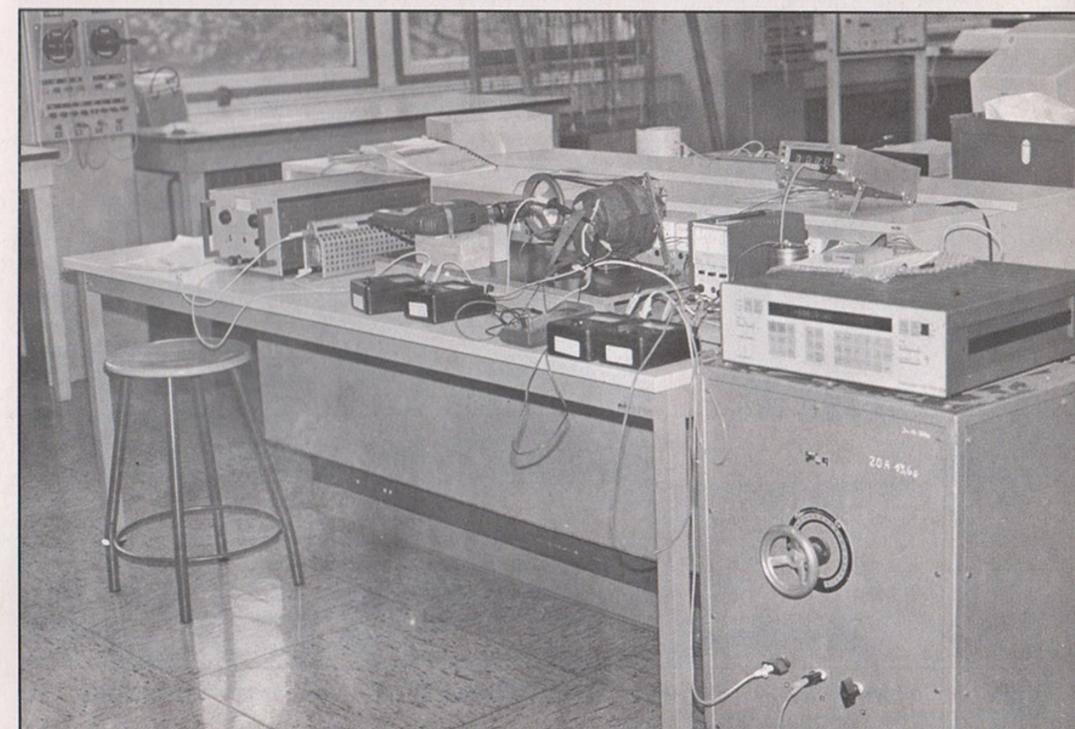
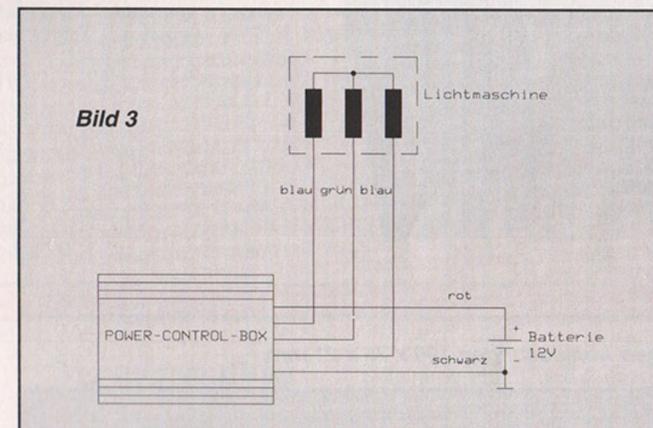


Bild 6a: Versuchslabor in der Hochschule für Technik in Bremen. Rechts neben dem Tisch steht kein Tresor, sondern der Widerstand R 2. Darauf liegt der 3-Phasen-Leistungsmesser.

daus resultierte ein konstantes Erreger - Magnetfeld, etwas anderes macht ein Dauermagnet auch nicht.

Der Versuchsaufbau ist auf Bild 6a zu sehen, Bild 6b zeigt die Anordnung Bohrmaschine und Lichtmaschine, auf Bild 6c ist der Regler zu sehen. Als Antrieb für die Lichtmaschine wurde eine stufenlos regelbare Bohrmaschine eingesetzt, bei-

de wurden mit einem Keilriemen gekoppelt. Der Versuch machte mehr Probleme als erwartet. Nur allzu leicht rutschte der Keilriemen durch oder die Bohrmaschine überhitzte. Zwischen Lichtmaschine und Regler wurde ein 3-Phasen-Leistungsmesser geschaltet, um die Eingangsleistung an der Lichtmaschine zu messen. Am Reglerausgang wurde die Aus-

gangsspannung (UA) und der Gesamtstrom (Iges) (Verbraucherstrom) gemessen. Als Belastung für Lichtmaschine und Regler wurde eine Motorradbatterie (12 V / 19 Ah) und ein regelbarer Widerstand (R2, von 13,6 Ohm bis Null einstellbar) verwendet. Der Batteriestrom (IBat) wurde ebenfalls gemessen, welches bei diesen Versuchen allerdings zweitrangig

war. Bild 4 zeigt die Schaltung des Versuchsaufbaus.

Als erstes zeigte sich, daß bei Ansprechen der Spannungsregelung der PCB, also wenn die Spannung den Sollwert überschreitet, es sehr starke Rückwirkungen von der Lichtmaschine zur antreibenden Bohrmaschine gab, die Bohrmaschine fing dabei an zu ruckeln.

Das ist darauf zurückzuführen, daß, wie eingangs erwähnt, beim Ansprechen der PCB die Lichtmaschine praktisch kurzgeschlossen wird, hierdurch fließt ein hoher Strom, welcher ein starkes Magnetfeld in der Lichtmaschine zur Folge hat. Dieses Magnetfeld ist immer so gerichtet, daß es der antreibenden Kraft (Bohrmaschine) entgegenwirkt. Die Bohrmaschine erwärmte sich dadurch innerhalb kurzer Zeit so stark, daß wir sie abschalten mußten. Fast hätten wir sie verheizt. Die PCB erwärmte sich hierbei jedoch kaum. Das ist auch leicht zu erklären, da durch den beinahe entstandenen Kurzschluß an der PCB fast keine Spannung abfällt und sich die Leistung aus Spannung mal Strom ergibt, entsteht an der PCB trotz eines hohen Stromes nur eine geringe Leistung (ein großer Wert mal Null ergibt Null).

Die Firma Oldtimer Elektrik gibt an, der Betrieb ohne Batterie ist grundsätzlich möglich, jedoch sollte bei dauerndem Betrieb ohne Batterie an deren Stelle ein Kondensator von 10000 F installiert werden.

Der eben beschriebene Vorgang der Rückwirkung auf die Lichtmaschine wird sicher auch so im Motorrad stattfinden. Durch die größere Massenträgheit und größere Belastbarkeit der Lichtmaschine wird man hiervon wenig merken. Ich würde aber empfehlen, lieber doch mit Batterie zu fahren, da diese als Puffer wirkt und die Spannung nicht so schnell den Sollwert der PCB überschreitet und diese dadurch nicht so oft anspricht.

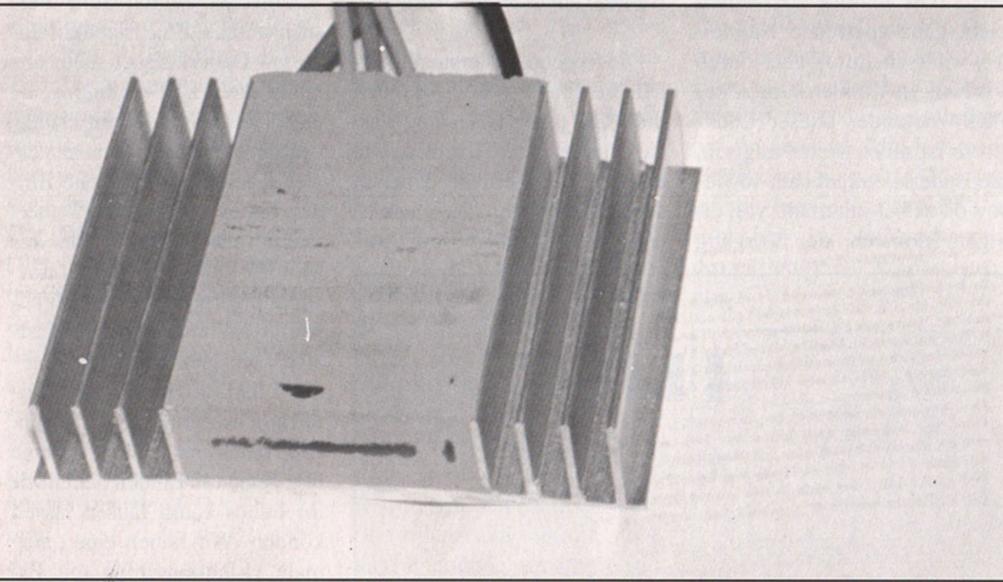


Bild 6b: Der getestete Regler mit den Abmessungen 100 x 75 x 21 mm.



Bild 6c: Improvisationen haben ihre Tücken: Während des Versuchs rutschte der Keilriemen, und die Bohrmaschine wurde heiß.

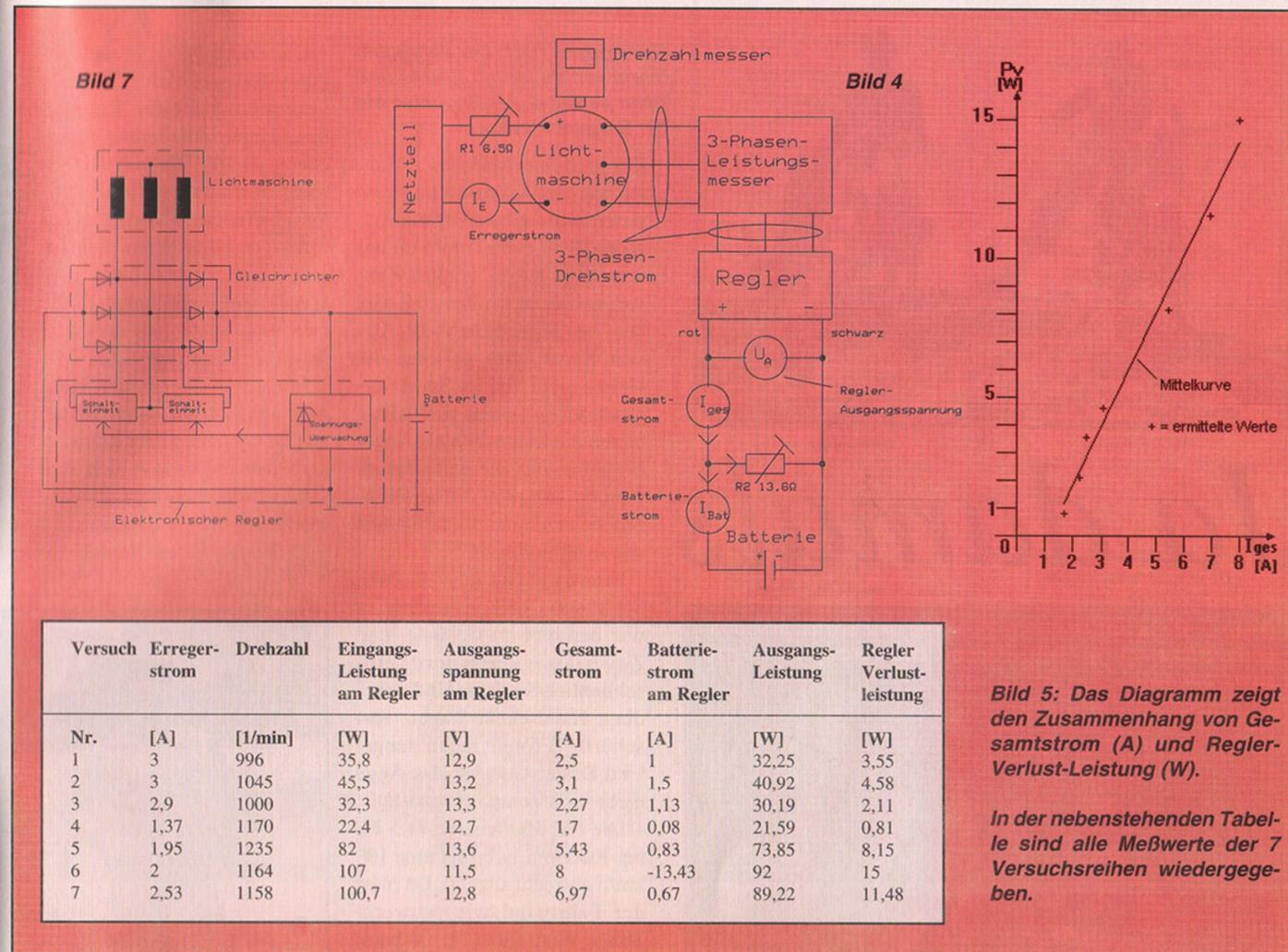


Bild 5: Das Diagramm zeigt den Zusammenhang von Gesamtstrom (A) und Regler-Verlust-Leistung (W).

In der nebenstehenden Tabelle sind alle Meßwerte der 7 Versuchsreihen wiedergegeben.

Versuchsaufbau

Bei den folgenden Versuchen wurde die Spannung der Lichtmaschine immer unterhalb der Sollspannung der PCB gehalten, es ist dann praktisch nur der Gleichrichter in Betrieb. Eine Leistungsmessung bei Ansprechen der PCB ist wenig sinnvoll, da dann, wie eben dargestellt, praktisch die gesamte Leistung in der Lichtmaschine selbst verbraucht wird.

Die Tabelle gibt Aufschluß über die Meßwerte. Die Eingangsleistung wurde am 3-Phasen-Leistungsmesser abgelesen, die Ausgangsleistung ergibt sich als Produkt von Ausgangsspannung mal Gesamtstrom. Die Verlustleistung (Pv) in der PCB ergibt sich als Differenz von Eingangs- zu Ausgangsleistung. Bild 5 gibt die Verlustleistung in Abhängigkeit des Gesamtstromes wieder.

Der durchschnittliche Strombedarf (Abblendlicht, Rücklicht, Zündung) am Motorrad dürfte so zwischen 6 und 7 Ampere liegen. Bei einem Ausgangsstrom von ca. 7 Ampere und einer Ausgangsleistung von ca. 89 Watt entsteht im Regler eine Verlustleistung von fast 11,5 Watt, das sind ca. 12,9% der Ausgangsleistung! Eine Gleichstrommessung (I = 1,5 A) zwischen Regler Eingang- und Ausgang ergab eine Spannungsdifferenz von nur 0,76 Volt. Da immer zwei Dioden im Stromkreis liegen, beträgt der Spannungsabfall je Diode 0,38 Volt, vermutlich wurden hier Schottky-Dioden verwendet. Normalerweise werden Siliziumdioden für den Gleichrichter verwendet, diese haben mit ca. 0,8 Volt jedoch einen erheblich höheren

Spannungsabfall, und damit tritt auch eine noch höhere Verlustleistung auf. Es wird bei dem vorliegenden Regler also eine Spannungsdifferenz von zweimal 0,42 Volt gegenüber herkömmlichen Schaltungen eingespärt, welches gerade bei schwachen Lichtmaschinen den Verbrauchern und der Batterie-ladung zugute kommt.

Weitere Gleichstrommessungen ergaben, daß keine Thyristoren sondern vermutlich Transistoren in der Schalteinheit verwendet werden. Dadurch wird der Kurzschluß der Lichtmaschine bereits nach Unterschreiten der Sollspannung und nicht erst nach Unterschreiten eines Mindeststromes aufgehoben. Eine recht pfiffige Schaltung also. Es dürfte sich um einen prinzipiellen Aufbau nach Bild 7 handeln. Etwas Ge-

naueres läßt sich nicht sagen, da die Schaltung vergossen und auf einem Kühlkörper montiert ist.

Fazit:

Der Regler hält exakt die Ausgangsspannung ein und verursacht weniger Verluste als herkömmliche Regler mit Siliziumdioden und Thyristoren, trotzdem halte ich einen Preis von 250,- DM für nicht ganz wenig. Zum Vergleich, ein Original - Regler für eine Yamaha SR 500 kostet ca. 230 DM, was ich auch für relativ hoch halte.

Text: Dipl.Ing. Frank Hahmann
Fotos: Jens Weyers

Aus unserer Test-Werkstatt



Geländetest 1941: Der Versuchsfahrer rechts ist mit Kombi und Helm gerüstet, der Begleiter wie ein Bergwanderer.

Der perfekte Marquardt-Mantel war ein Luxustraum, vom piekfeinen Lederanzug nicht zu reden. Und etwas muß du auf dem Kopf haben, wußten Kenner, es macht im Ernstfall viel aus - bestätigte mein Vater, Arzt von Beruf. Ihm gefielen die Helme nicht, die im Sport vorgeschrieben waren (im Alltag hätten die Leute dich als Angeber gefrotzelt), die Halbschalenformen könnten böse Ringbrüche erzeugen. Lederhauben waren altmodisch.

Eisern mit Hut fuhr Uli Pohl, der Maico-Chefkonstrukteur, er war berühmt im Gelände- und Zuverlässigkeitssport einschließlich Sixdays. Und unbedingt Handschuhe tragen, zerschürfte Pfoten reuen lange. Und Brille, Gott hat das Auge nicht für's Tempo geschaffen.

Die NZ 350 leistete 11,5 PS bei 4000/min, es bringt rund 100 km/h aufrecht sitzend. Da bläst der Fahrtwind wie schwerer Sturm, Windstärke 11, nah beim Orkan mit Stärke 12 (ab 105 km/h). Geschwindigkeit wurde voll empfunden, auch das Hören war am Fahren beteiligt.

Bis heute setze ich einen Integralhelm nur für sehr viel schnellere Maschinen auf - und gern wieder ab. Es war ein ganz anderes Motorradfahren, und Können bedeutete, die Motorleistung voll auszuschöpfen statt wie heute vom überreichlichen kw-Vorrat etwas abzupapfen.

Die DKW NZ war auch ein gutes Beispiel dafür, daß ein verwindungssteifer Rahmen ohne Hinterradfederung ein sicheres Gefühl für die Hinterhand vermittelt. Etliche hinterradgedeferte Maschinen der fünfziger Jahre lagen nicht so gut. Und die NZ hatte eine Hand- und Fußschaltung, die mir noch heute lieb und wert wäre.

Ja damals, aber in den Himmel will ich die alten Zeiten auch nicht heben. Der Zahnarzt sagte damals, wenn es nicht wehtäte, würden die Patienten die Rechnung nicht glauben.

Text u. Fotos: Paul Simsa



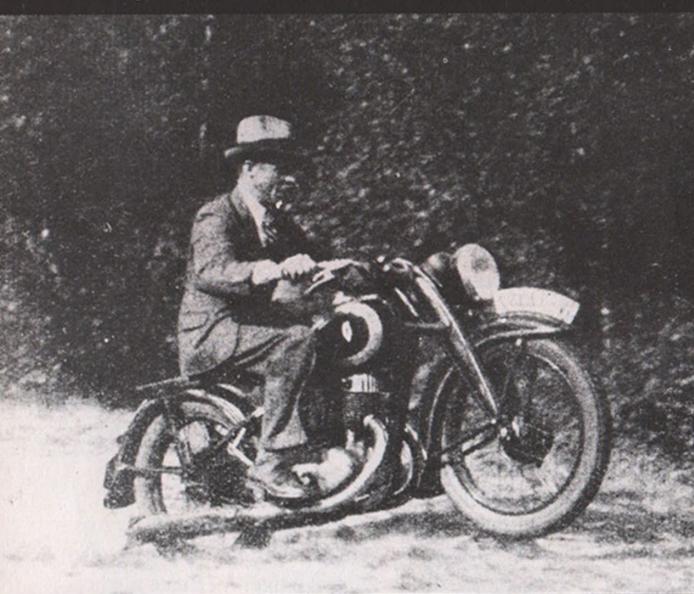
Teuerste Kluft zirka 1956, Helm unüblich. Unter die Regensachen mußten Jackett und Halbschuhe passen, man hatte kein Auto.

In der Bundesrepublik liefen (Stichtag jeweils der 1. Juli):

1950: 539.853 Autos, 929.516 Motorräder
 1955: 1.675.873 Autos, 2.494.503 Motorräder
 1960: 4.209.906 Autos, 1.892.479 Motorräder
 Die meisten Motorradfahrer (einschließlich Roller, ohne Mopeds) waren verhinderte Autofahrer, oder sie brauchten das Dach überm Kopf, sobald es bezahlbar war; für's Motorrad reichte das Geld daneben nicht. Die Bemühungen der Branche um optimale Wetterkleidung zahlten sich nicht aus. Der Motorradmarkt sackte unaufhaltsam ab, bis nur der harte Kern übrigblieb.
 Tiefpunkt 1972:
 14.830.507 Autos, 198.221 Motorräder.

Ja damals

Drauf und los mit Hut, das Motorrad war ein Gebrauchsgerät. Ob so oder in Mantel, Joppe, Lederanzug, das ergab sich irgendwie.



Motorradmann und -frau sind heute unheimlich vernünftig, fahren nicht mit Flatterhosen und machen sich mit Helm auf den Sturz gefaßt. Wie konnte er nur so verantwortungslos sein, der Herr mit Hut anno dazumal? Sicher ein Anfänger, den jemand mal fahren ließ? Nix da, Leute, das ist ein Tester, der die neue DKW NZ 350 probiert. Sein Urteil zum Bild: „Die NZ 350 fährt sich auch im Gelände beachtlich gut. Da sie verhältnismäßig wenig wiegt (vollgetankt nur 145kg, ein recht günstiger Wert in der 350er Klasse), kommen auch Nichtathleten damit im Gelände zu recht.“
 1936/37 schaltete DKW auf die NZ-Reihe um, und wir sind in den fünfziger Jahren genauso gefahren wie die Väter einst im Mai: Normalerweise einfach in Alltagsklamotten aufs Motorrad gestiegen oder auch im Sonntagsanzug, ein hoffentlich wasserdichter Mantel und die Gisenia-Überziehhose wurden zusammengespart.
 Wohl dem, der einen Wehrmachts-Kradmantel auftrieb.



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

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

Reifen Kastenholz
 Mönchsgasse 14
 50737 Köln

BMW-Vertragshändler
 Fa. Ball
 Weinstraße 67
 76887 Bad Bergzabern

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

Fiete's Gespann Schuppen
 Alte Neusser Landstraße 243
 50769 Köln

Southern Division
 Blütenburgstraße 75
 80634 München

British Bikes
 GLM-Motorräder
 Fischerstraße 1
 31039 Rheden

Adler-Museum & Antiquitäten
 Strohmenger
 Kölner Straße 150
 53919 Weilerswist

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

Bücherstube Lehrte
 Ittener Straße 28
 31275 Lehrte

GUMMIKUH Süd
 Braunfelsstraße 199 A
 54459 Wiltingen

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

Motorradmuseum Augustsburg
 Schloß Augustsburg
 09573 Augustsburg

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

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

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

MZ-Vertragshändler
 Michael Dietze
 Kölner 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 (bis 28.2.95)

BMW-Vertragshändler
 Fa. Labitzke
 Kirchhofstraße 20
 40721 Hilden

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
 Motorrad-Handel GmbH
 Ruhlsdorfer Straße 158
 14513 Teltow

Big Banana
 Michael Buchholz
 Macherscheiderstr. 16b
 41468 Neuss

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

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

MZ-Vertragshändler
 AT-Zweiradtechnik
 Dorfstraße 19
 41540 Dormagen

Veteranen-Ersatzteile
 Heumann
 Fuchsberg 3-5
 64807 Dieburg

British Bikes
 Brandó's
 Mittelweg 2
 22941 Bargteheide

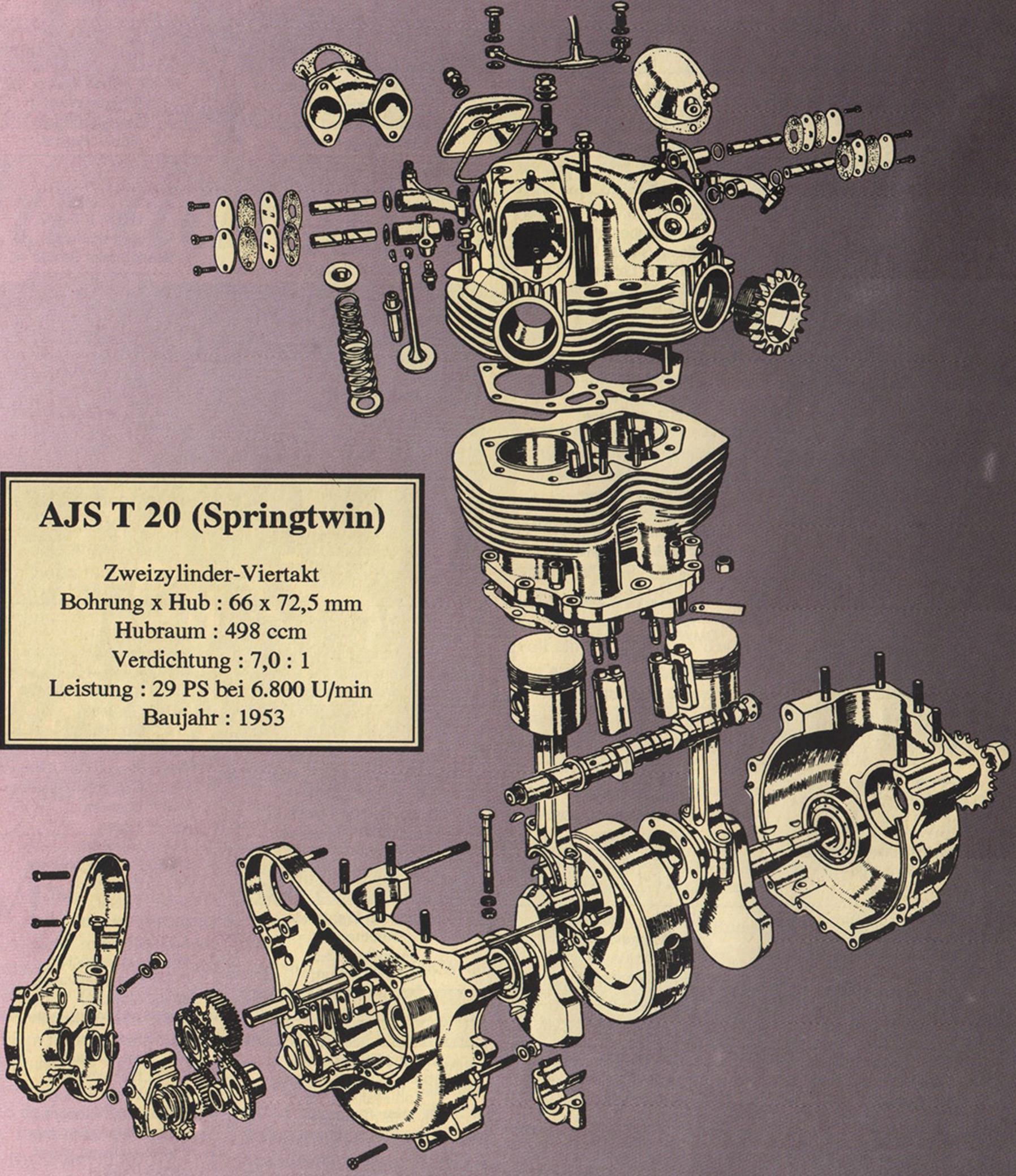
Fahrräder und Mopeds
 Reich GmbH
 Mont-Cenis-Str. 310
 44627 Herne

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

Schuhmann Motorradservice
 Mech.Werkstatt + Restaurierung
 Mu.Z-Vertragshändler • Bahnhof-
 staße.5. • 29355 Beedenbostel

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

Deutsches Zweiradmuseum
 Deutschordensschloß
 74172 Neckarsulm



AJS T 20 (Springtwin)

Zweizylinder-Viertakt
Bohrung x Hub : 66 x 72,5 mm
Hubraum : 498 ccm
Verdichtung : 7,0 : 1
Leistung : 29 PS bei 6.800 U/min
Baujahr : 1953