

6. Jahrgang
T10856E

GUMMIKU**H**&

5,90 DM
öS 50 · sfr 5,90

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

PAST
perfect



4 • 1995
15. April 1995
bis
14. Mai 1995

HONDA
MADE IN JAPAN

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.

Schwerpunktt Themen

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 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
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
Egli-Enfield	67
England(Süden) Reise	49
Express-Werke	12
Garelli 350 Split Single	43
Gespann KS - Zündapp mit Panhard-Motor	17
Gilera 4-Zylinder	59
Gilera Saturno "Piuma"	51
Gilera Strada 150	56
Harley-Davidson, Geschichte	29
Harley 61 cu.in. 8V- Racer	47
Hercules-Nürnberg I+ II	31, 32
Hertweck, Carl	35

Honda in den 60er Jahren	28
Honda CB 500 F	10
Horex	5
IFA BK 350	35
IFA RT125	14
ILO-Motoren	23
Junak M 07 C	64
Kawasaki Z 200	13
Kawasaki Z 900	42
Kawasaki 500 Mach III	44
Kawasaki KZ 900 Ltd	56
Kreidler RS Restaurierung	57
Laverda 750 SF	33
Laverda 1200 C3	55
Maico	8
Matchless G50	40
Metisse G50 Mountaineer	36
Morini 3 1/2	60
Moto Guzzi	9
Moto Guzzi	25-26
Moto Guzzi V7 Spezial	54
Moto Guzzi Nuovo Falcone	46
Moto Guzzi 350 Werksrenner	61
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
Suzuki TS 400	68
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
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	12
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 500	68
Yamaha XS 650	33
Zündapp 200S	7
Zündapp 250S Trophy	32
Zündapp KS 601	29
Zündapp Norma	7

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
Horex Rebell	67
Horex Regina 4	10
Horex Resident	12 - 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
Tornax S 250	66
Triumph Boss	26
Triumph Cornet	32
Triumph Speed Twin	33
Triumph twenty one	18
Victoria Bergmeister	64
Gespann 350	64
Victoria KR 26 N "Aero"	66
Victoria Swing	17
Yamaha XS 1100	61
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
Elektronische Regler	68
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

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.

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 !!

GESCHICHTE

Excelsior Manxman:
Claus Uhlmann hat eine der raren 500er bei Chemnitz entdeckt 8

25 Jahre Honda CB 750:
Reinhard Hopp gratuliert zum Geburtstag 32

UNTERWEGS

Das Rat-Bike:
Was man alles aus einer Militär-Sachs machen kann, stellt uns Tobias Pfluger vor 20

BSA Rocket 3 im Renneinsatz:
von Alan Cathcart 34

Wat'ne Schlammschlacht:
Ducsi berichtet vom Elefantentreffen am Nürburgring 46

Eine Begegnung mit der britischen Art:
David Longstroke zu Besuch bei Southern Division 47

TECHNIK

Roller - Mania:
Restaurierung eines Heinkel Rollers von Detlev Ganzel 4

Historischer Test:
Zündapp Elastic 200 / 250 aus dem Jahre 1955 48

BIKER'S SEELE

Opa und seine 5 Gespanne:
Diesmal die letzte Folge und ausnahmsweise mit einem Auto von Opa Hentze 42

RUBRIKEN

Bestellservice: Welches Heft ich unbedingt noch brauche 2

Korrespondenz: Was die letzten 4 Wochen über unsere Schreibtische lief 10

Händlerservice:
Wer verkauft die GP 31

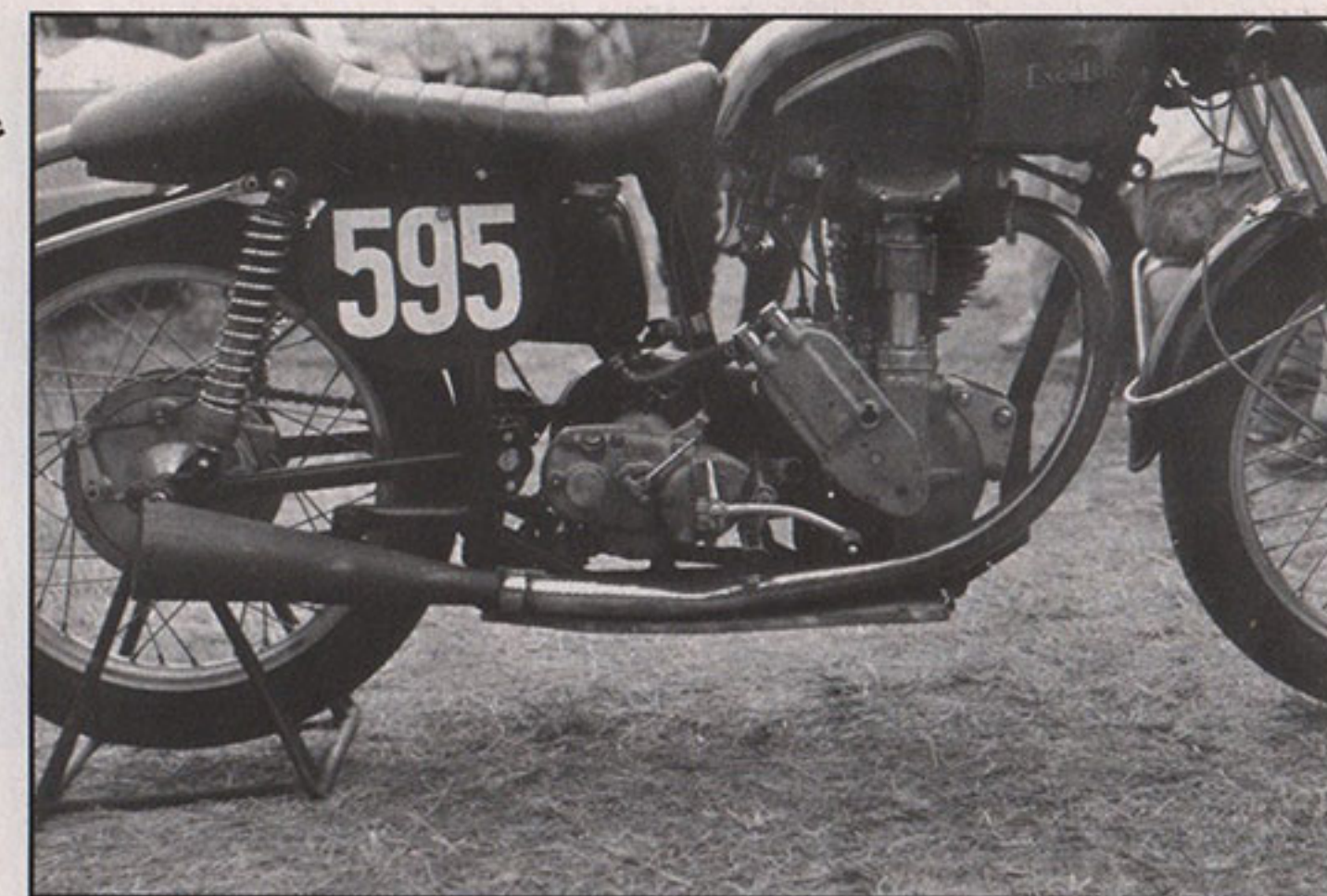
Impressum 55

Litera-Tour:
Tourenkarten für Deutschland 17

Unsere 5 Neuen: 5 neue Reprints aus unserem Verlag 18

Kleinanzeigen: Such & Find 23

Termine & Treffen 52



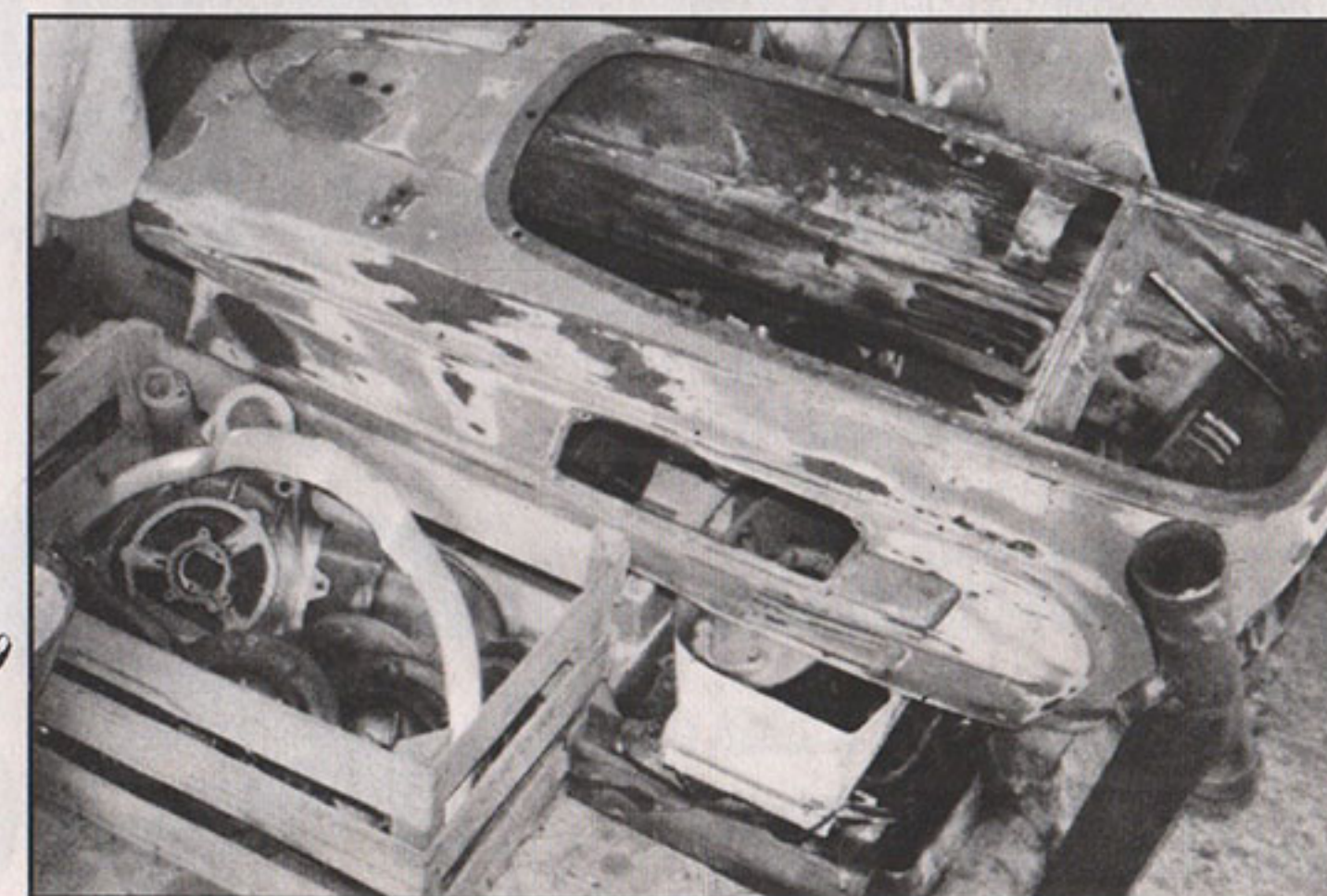
Excelsior mit MZ-Technik, eine Sachsen-Manx, ab Seite 8



„Sinnvolles“ aus der Militärproduktion machen? Ein Eigenbau von Klaus Seidenstücker, ab Seite 20



Letzter Check, bevor Alan für uns auf die BSA-Rakete steigt, ab Seite 34



Viertakt-Roller von Heinkel, der Tourist A 2, ab Seite 4

GUMMIKU H & PAST PERFECT AUSGABE 70



Sicherlich ist dies nicht der erste Bericht einer Heinkel-Restaurierung, aber diese Arbeit wurde zum Schrecken mit glücklichem Ende! Begonnen hatte alles eigentlich in der Techniker-Fachschule in Kiel. Dort lernte ich Ulli kennen, den Besitzer eines Heinkel Tourist A2. Zu diesem Zeitpunkt restaurierte ich gerade meine „Miele K 100“ Bj. 54. Ulli war davon sehr begeistert und erzählte mir von seinem Tourist, den er für billige 200,- DM gekauft hatte. Zerlegt, versteht sich.

Zuvor einige geschichtliche Hintergründe zum „Tourist A2“. Nicht gerade als ein antifaschistischer Industrieller à la Schindler konnte sich „Ernst Heinkel“ bezeichnen. So stellte er sein Heinkel Luftfahrt-Imperium in der Nazizeit voll in den Dienst des „Totalen Krieges“. Schwere Kampfflugzeuge und Nachtjäger, Langstrecken-Aufklärer und Schnellbomber entstanden u.a. in Oranienburg, Rostock, Warnemünde sowie in den requirierten „Vereinigten Ostwerken“ Krakau. Die Heinkel-Werke entpuppten sich zu einer großen NS-Rüstungswerkstatt und produzierten bis 1945 mehr als 10.000 Flugzeuge.

Nach dem Krieg hatte es den Eindruck, als bemächte Herr Heinkel sich der „Persilscheinregelung“, denn er konnte sich seiner neuen Tätigkeit, nämlich der Herstellung von Zahnrädern, Getrieben und Kurbelwellen zuwenden. Immerhin mit ca. 300 Beschäftigten konnte Heinkel den Auftrag, für den Nachkriegsrennwagen „Veritas“ einen Motor zu entwickeln, an Land ziehen. Dann wurden komplette Motoren für Vidal und Sohn (Tempo) und für die Flugzeugfabrik „Saab“ entwickelt. Mit dem Bau eines speziellen Zweitaktmotors (Dreizylinder) konnte Heinkel seine Position ausbauen.

Das Geld floß also wieder, und Heinkel brachte nach einer Entwicklungszeit von 3 Jahren

1953 seinen ersten „Tourist“ auf den Markt. Bis Juni 1954 stellte Heinkel 6.500 Exemplare her. Dieser Roller hatte eine Leistung von 7,2 PS und 150 ccm. 1954 war die Nachfrage so groß, daß die Produktion eine Tagesleistung von 110 Stück erzielte. Gleichzeitig wurde jetzt die Leistung auf 9 PS und 175 ccm erhöht. Aus bisher 6 wurden 12 V, aus dem Kick- ein Dyna-Starter. 1955 wurden 4-Gang-Getriebe und Zoll-Räder eingeführt. Durch das 1960 geschaffene neue Styling versprach man sich einen neuen Absatzschwung. Im August 1965 stellte man die Produktion nach mehr als 100.000 Exemplaren ein.

Nun aber zurück zu unserer 1994/95er Heinkelgeschichte. Nach der Techniker-Ausbildung kam von Ulli die Frage: „Kannst Du mir bei der Restaurierung behilflich sein?“ Der Kampf begann, denn ich sagte ja. Wir trafen uns also und machten eine Checkliste. Zerlegt war der Roller nun wirklich bis ins Detail. So lagen selbst der Motor und das Getriebe im Pappkarton, die Blechteile hatten selbstverständlich Löcher an Stellen, wo keine hingehörten. Blinker gab es zwei verschiedene Paare, was sich nachher als vorteilhaft erwies (aus 2 mach 1). Über die angelaufenen Aluteile will ich mich gar nicht auslassen. Nun kamen die bisher üblichen Dinge. Es wurde gereinigt, gestrahlt und verzinkt. Vorher schweißte ich die Blechteile, wobei die Löcher alle zugeschweißt wurden, die nicht zuzuordnen waren.

Das Schleifen und Lackieren überließen wir einem guten Freund von mir, der Spaß daran fand, am Endergebnis beteiligt

zu sein. Wir entschieden uns für ein Weinrot/Elfenbein, weil dies Ullis Lieblingsfarben sind. Während sich der Lackierer mit dem verbeulten Blech beschäftigte, machte ich mich an das Sortieren der Fahrwerks- und Motorenteile. Beim Sortieren half uns die originale Teileliste

von Heinkel. Damit konnten wir zu dieser Zeit mehr anfangen als mit der Reparaturanleitung. So fing ich vorne an und breitete mich in meiner Werkstatt aus. Selbstverständlich stellte sich hier der erste Fehlbestand heraus, oder die ersten Schäden. Was aber die Teileversorgung

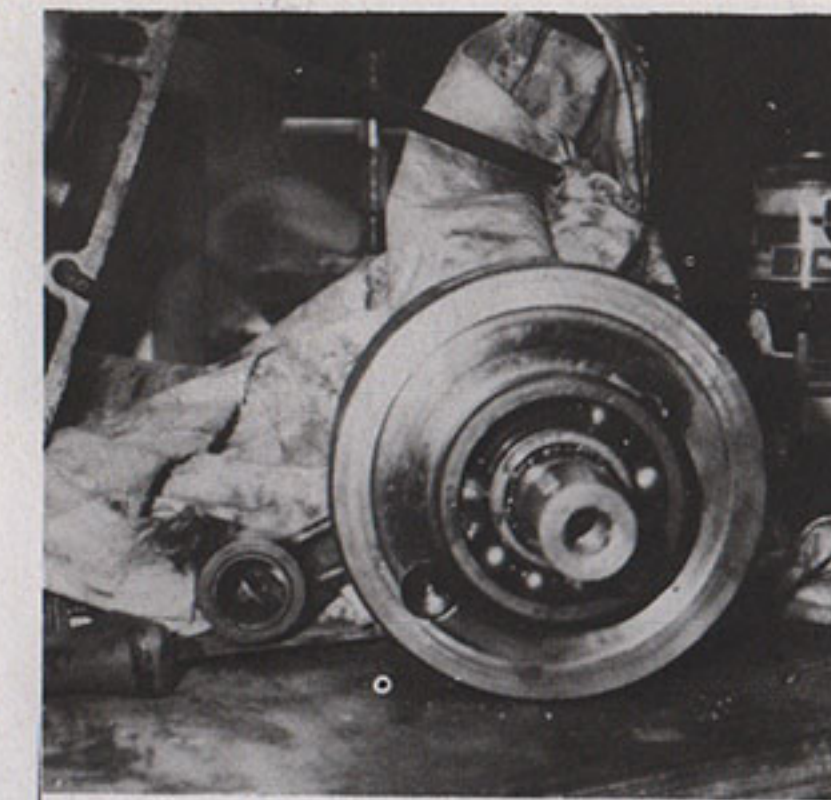


Kurz vor dem ersten Kick.

anbelangt, konnten wir mehr als zufrieden sein. So habe ich über zwei Händler im Raum Niedersachsen die Teile bestellen können und immer ein paar Tage später erhalten. Das Sortieren der Teile hat einen Bärenanteil der Zeit verschluckt, die wir für den Aufbau benötigten. Deshalb der Rat: Zerlegen ja, aber dann selber. Es ist etwas anderes, wenn man weiß, wo welche Sachen hingehören. Jeder hat seinen eigenen Arbeitsstil, und der meines Vorgängers war....

Nun, kein Gejammer, frisch ans Werk. Als erstes bauten wir den Motor auf. Die Lager waren allesamt defekt. Besonders das eine Kurbelwellenlager. Erstaunlich war, daß die Lagersitze im Gehäuse und das Gehäuse selbst nicht beschädigt waren, denn es waren bereits die ersten Kugeln des Lagers ausgewandert. Das Ausbauen der Lager war mit leichtem Anwärmen des Gehäuses über einer einfachen Kochplatte kein Problem. Die Lager selber erfüllten alle die DIN Norm, so daß ich sie beim Großhändler sehr günstig einkaufen konnte. Die Lagerung des Pleuels auf der Kurbelwelle war von jahrelangem Gebrauch gekennzeichnet. Positiv war, daß sämtliche Teile des Getriebes vorhanden waren und ich somit nach Anleitung das Getriebe zusammensetzen konnte. Das Problem war eben nicht die Technik, sondern dieses einem Puzzle ähnlichen Durcheinander.

Nun machte ich beim Zusammenbau den einen Fehler, der mich nachher dazu veranlaßte, den Motor nochmals auszubauen und zu zerlegen (Übung macht den Meister). Ich ging natürlich nach Buch vor und setzte die Markierungen der Nockenwelle und der Kurbelwelle ordnungsgemäß zusammen, meinte ich!

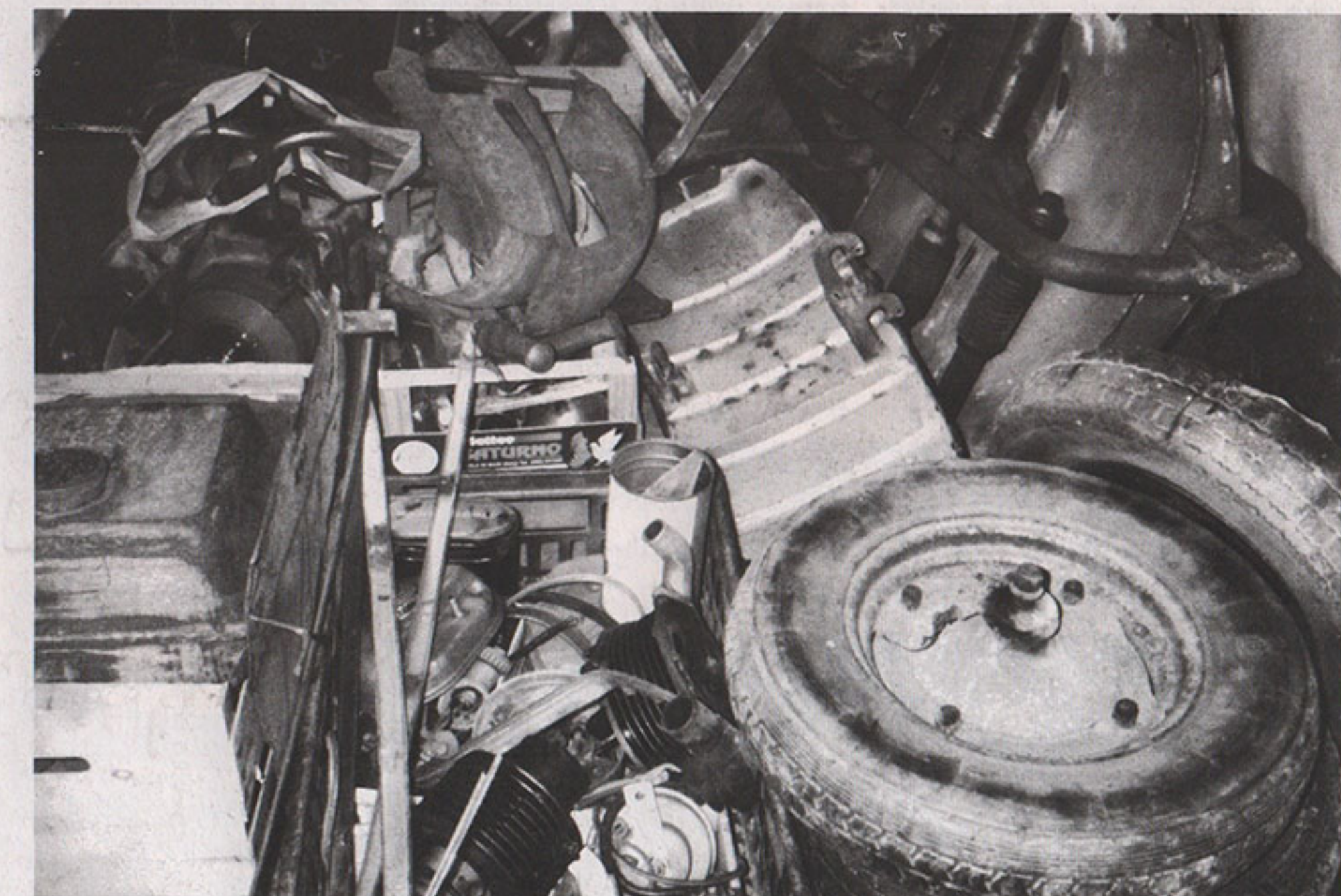
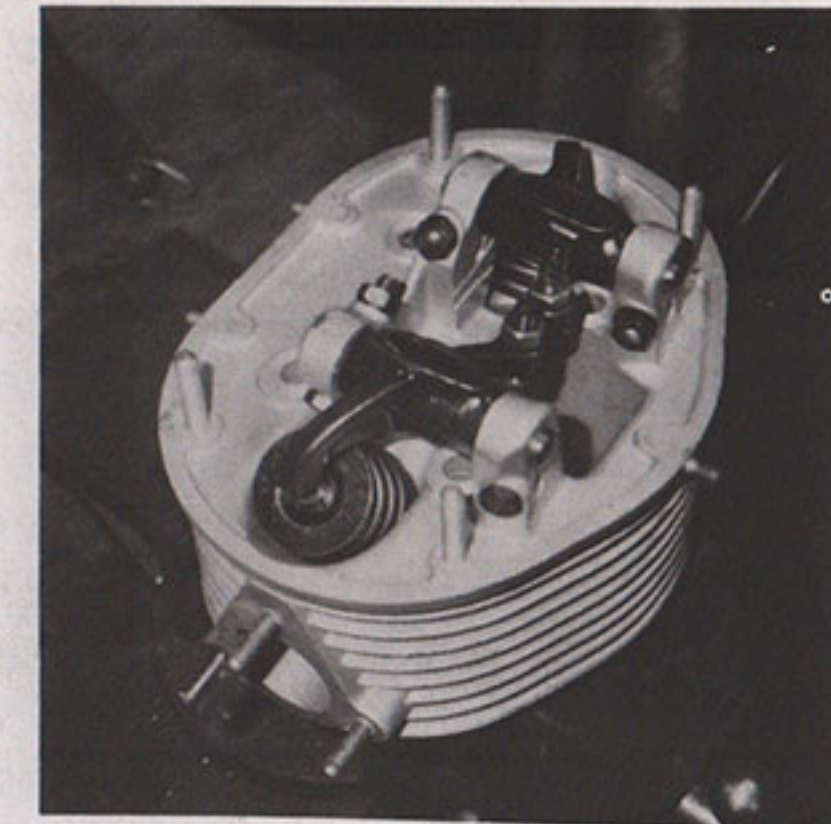


Na ja, lange Rede kurzer Sinn, es hatte natürlich was mit unserem Vorbesitzer oder wem auch immer zu tun. Auf dem Nockenwellenrad war groß und deutlich eine eingeschlagene Markierung zu sehen. Daß diese aber

Alle Lager waren defekt, besonders das eine Kurbelwellenlager.

Dieser neue Zylinderkopf ist für Bleifrei-Benzin ausgelegt.

nicht jene war, um die richtigen Steuerzeiten zu bekommen, hätte ich feststellen können, wenn ich etwas genauer hingeschaut hätte, denn die Steuerzeitenmarkierungen waren zwei auf dem Zahnrad markierte Striche. Jene, die ich benutzte,



Einmal Heinkel-Roller für 200,- DM bitte!

HEINKEL
AH

waren mit dem Körner geschlagen. Ich weiß bis heute nicht, warum diese Markierungen gesetzt wurden.

Jetzt bei der Kupplung angelangt, stellte ich fest, daß die Zähne des Zahnrades am Kupplungskorb sehr abgenutzt waren. Auch das und neue Kupplungsfedern waren kein Problem zu bekommen. Von nun an beschlossen wir allerdings, keine Kompromisse mehr einzugehen und überholten den Motor bis auf einige kleine Teile auf null km. Wir wechselten oder erneuerten deshalb gleich mehr als eigentlich geplant.

Einige werden sicherlich denken, daß es zu teuer ist. So gesehen erstmal vielleicht. Bedenken wir allerdings, daß allein ein neuüberholter Motor vom Händler gemacht bei ca. 2.500,-

Roller -

Mania

Restaurierung eines
„Heinkel Tourist A2“
Baujahr 1961

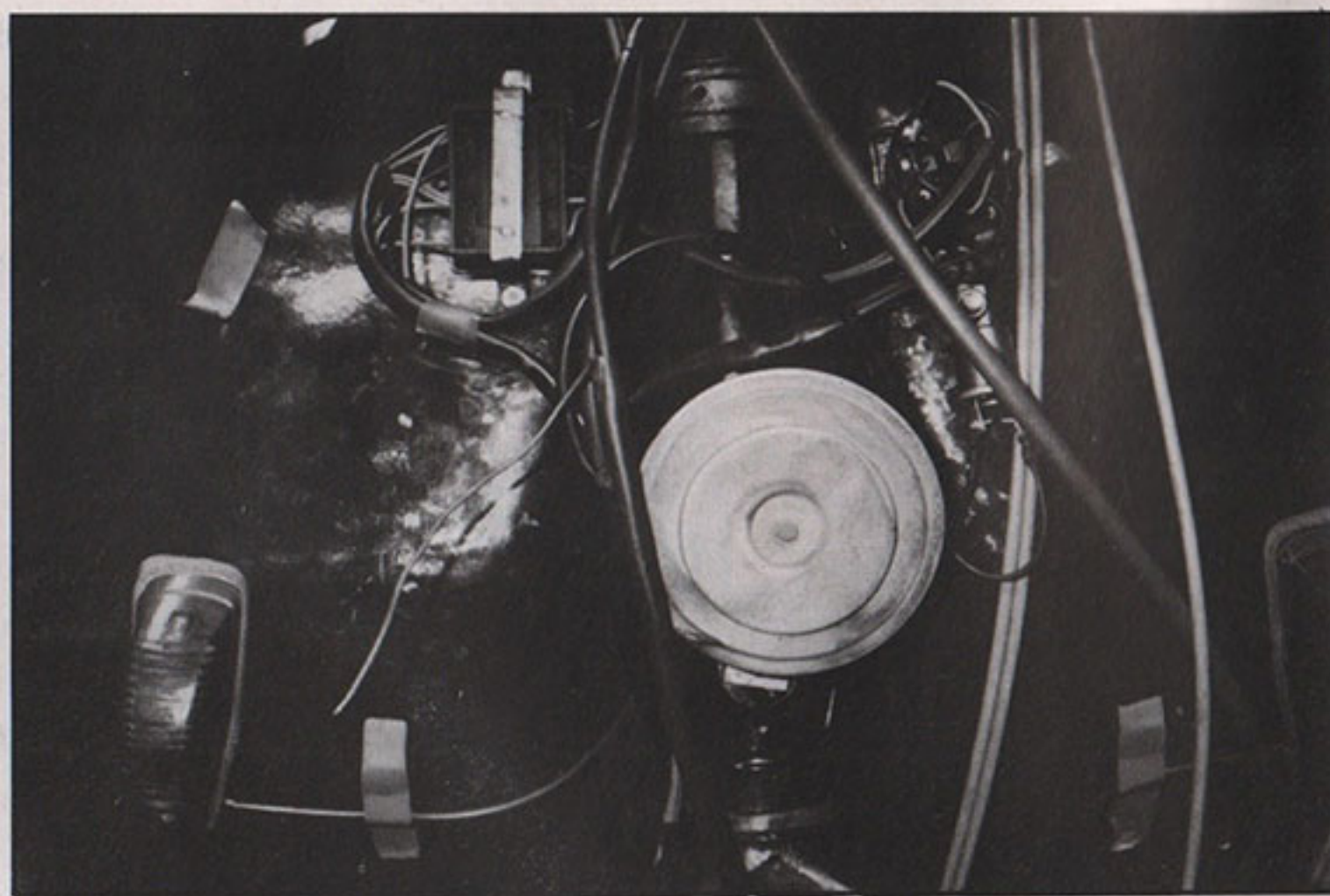
DM liegt und wir immerhin hier die Umstellung auf Bleifrei mitbedacht haben, scheint es mir doch die richtige Entscheidung gewesen zu sein. Nachdem der Motor nun komplett montiert war, kam das Problem mit den Steuerzeiten auf mich zu. Ich prüfte die Kompression und stellte also fest, daß es man gerade für 3 bar reichte. Das war entschieden zu wenig. Jetzt allerdings die Ursache zu ergründen, war nicht ganz einfach, da ich ja fest davon überzeugt war, daß ich die Steuerzeiten richtig gesetzt hatte. Kolben, Zylinder, Dichtungen und Kopf waren neu bzw. generalüberholt. Bei Beobachtung der Ventile stellte ich jedoch fest, daß beim Überschneiden der Ventile das Auslaßventil zu lange offen blieb.

Somit war es ziemlich klar, der Motor mußte nochmal auseinander. Ich korrigierte meinen Fehler schnellstens und konnte dann das Antriebsaggregat montieren. Der Einbau der Kupplung konnte auch nur nach der Reihenfolgenangabe der Lamellen über das Buch erfolgen, da die Scheiben außen und innen stärker sind. Probleme machte auch das Lager hinter dem Kupplungsstift. Die Kugeln, die im Korb waren, fielen immer heraus, so daß ich sie mit spezieller Vaseline (Bundeswehr) einsetzte. Sie hielten bestens. Die Kupplungsfeder und Lamellen ließen sich ganz einfach mit 2 Schraubzwingen

spannen.

Da es sich bei dieser Restaurierung um einen Totalaufbau handelte, werde ich natürlich nicht jedes Detail darstellen, denn das würde zu weit führen. Der Lackierer hatte zwischenzeitlich gute Arbeit geleistet. Die Aluminium- und Chromteile waren erstaunlich gut erhalten, und das große Trittbrett war weder gebrochen noch verbraucht. So waren die Polierarbeiten sehr erfolgreich. Der Aufbau des Rahmens mit der Gabel und der Blechteile war relativ unproblematisch. Der Einbau des Motors machte sich insofern etwas kompliziert auf, wenn man nicht weiß, wie die Gummilagerung sitzt. Dank eines Heinkel-Freundes aus meinem Motorradclub löste ich das Problem. Der Kabelbaum mußte neu gezogen werden. Die vorderen Blinkleuchten waren nur noch als Kappe und Gummi existent, so daß wir die Innereien selber bauen mußten. Hierbei kamen mir die Standard-Verkleidungsblinker von Hein Gericke gut gelegen. Ich änderte sie etwas ab und hatte dann Erfolg.

Was für einen eigentlichen Motorradschrauber etwas nervend ausfällt, ist das Legen der Bowdenzüge. Dieser Heinkel besitzt eine 4-Gang-Handschialtung. Die Handschialtung wird mit zwei Zügen betätigt. Das Hauptproblem ist das genaue



Die komplette Elektrik wurde neu gemacht. Bei den vorderen Blinkleuchten mußten die Innereien selbst gebaut werden, da nur noch Kappe und Gummi vorhanden waren.

Justieren der Gänge. So heißt es noch lange nicht, daß dann auch der Leerlauf stimmt oder der 2. Gang genau paßt. Es ist auch m.E. ein Unterschied spürbar, ob man bei laufendem Motor schaltet oder bei stehendem und das Hinterrad von Hand dreht. Jedenfalls nahm das richtige Austüfeln eine längere Zeit in Anspruch.

Ein Problem gab es noch. Das war die Kupplung. Sie war hart und stramm ohne Ende, und ich glaube, daß es auch in die Kategorie Erfahrungsschatz einzuordnen ist, auch wenn dies, was ich erzähle, eher simpel erscheint. Um die Kupplung weicher zu machen, probierte ich also aus, neue Lager bzw. Kugeln in das Lager zu setzen. Was hierbei merkwürdig war, daß die alten Kugeln ein Maß von 4,3 mm aufwiesen, ich die neuen aber mit 4,5 mm einsetzte und sie trotzdem gut in den Käfig reinpaßten. Der Käfig war nicht de-

Technische Daten:

Motor (Typ: 407 A-1): Luftgekühlter Einzylinder-Viertakt-Motor; OHV; Bohrung/Hub: 60,0/61,5 mm; 173 cm; 9,5 PS bei 5.750 U/min; Batterie-Anlaß-Zündlichtmaschine „Bosch“ 12 V - 90 Watt; Vergaser: Bing 1/20/51 (mit Beschleunigerpumpe); serienmäßig E-Starter.

Kraftübertragung: Viergang-Klauengertriebe (Handschaltung), Getriebe-Hinterrad (geschlossener Kettenkasten) durch Kette im Ölbad.

Fahrwerk/Fahrgestell: Verwindungssteifer Stahlrohrrahmen, elastische Dreipunkt-Motoraufhängung, doppelseitige Gabel mit Teleskopfederung und hydraulischem Teleskopstoßdämpfer hinten; nicht teilbare 4-Lochfelgen / ab 1963 geteilte 5-Lochfelgen; Reifengröße 4.00 x 10''.

Baumaße und Gewichte: Radstand: 1.380 mm; Gesamtlänge: 2.020 mm; größte Breite: 710 mm; größte Höhe: 1.000 mm; Eigengewicht: 148 kg; Zul. Gesamtgewicht: 350 kg

Verbrauch: 3,0 l/100 km
Fahrleistung: 93 km/h
Kaufpreis: 1.940,- DM (ohne Reserverad und Gepäckträger)
Baujahr: August 1960 bis 31. Dezember 1965
Produktionszahlen: ca. 55.000 Stück

Auflistung der Motoren-Neuteile und der Kosten:

Lager, Simmerringe	77,15 DM
Kurbelwelle, Dichtungen, Scheiben etc.	408,37 DM
Kupplungskette	41,92 DM
Kettenrad und Federn	154,33 DM
Kupplungs-Gummikappe	56,- DM
Kohle für LiMa	
Zylinderkopf im Tausch	415,15 DM
Zylinder im Tausch	246,39 DM
Kolben neu	
Kerze und Stecker	17,50 DM
Gesamt Motorradinstandsetzung	1.416,81 DM

fekt. Desweiteren baute ich einen neuen Hebelarm mit einem 2 cm längerem Hebel. Dies brachte zwar eine leichte Verbesserung, konnte mich aber nicht zufriedenstellen. Nun, der Bowdenzug war neu, aber er war trocken. Bowdenzugöler

und die Sache ließ sich butterweich schalten, zumal die 2 cm Hebelarm auch einen zusätzlichen Erfolg bewirkten.

Zwei Fixpunkte gab es noch! Zum einen der Tacho. Ich mußte ihn erstmal mit einem Rostlöser befreien, denn es war trotz des Aluminiumgehäuses alles oxidiert. Ich bekam ihn aber in mühevoller Kleinarbeit wieder funktionsfähig. Dieses Teil gehört bei dem Tourist zu den Stücken, die sich nur für sehr teures Geld neu erwerben lassen und den eigentlichen Kaufpreis von 200,- DM, den Ulli für den ganzen Roller bezahlt hatte, weit übersteigen.

Zweiter Fixpunkt: Völlig ohne Erfolg blieb der Versuch, das zerborstene Kunststoffgehäuse des Rücklichtes zu reparieren. Das alte Duroplaste-Gehäuse brach nach meiner Klebeaktion beim Schrauben

völlig auseinander. Der zweite Versuch, der Sache mit Wärme beizukommen, gab meiner Geduld und auch der alten Duroplaste den Rest.

Nun aber etwas Positives: Nicht ganz billig, aber eine



Lösung, die längere Lebensdauer verspricht, als die 35 Jahre alte Duroplaste. In Niedersachsen gibt es wieder einen Händler, der einen original super „Aluminium Druckguß“ Nachbau anfertigt und der die alten Gläser - sofern sie noch heil sind - in Zahlung nimmt. Hierbei mußte Ulli denn auch noch einmal 200,- DM investieren.

Alles in allem schnellten die Kosten für den Aufbau nochmals in die Höhe, so daß nochmal ca. 2.200,- DM dazukamen. Sicherlich könnte man jetzt die Frage stellen, hat sich der billige Kauf gelohnt? Ich glaube ja. Denn für 3.600,- DM Materialkosten steht Ulli jetzt ein voll neu aufgebautes, an nichts ge-

sparter und mit Bleifreiventilen versehener Heinkel Tourist zur Verfügung.

Der Roller springt heute auf Schlag an, hat einen wunderbaren Lauf im Stand. Die Schaltung ist trotz Handbedienung butterweich, und der Fahrspaß auf dem Ding ist nicht zu unterschätzen, denn für mich ist Rollerfahren auch eine neue Erfahrung, bei der es mir als alter Motorradhase gelungen ist, Vorurteile abzubauen. Die Restaurierung hat sich gelohnt. Mit Ulli wird der Heinkel-Roller eine neue Blütezeit erleben. Die Heinkel-Fan-Gemeinschaft hat Zuwachs bekommen, und auch ich schaue mich bereits öfter nach einem günstigen, vielleicht im Detail besser erhaltenen Modell um.

Text + Fotos: Detlev Ganzel

Kontakte:

Heinkel-Club, Klingenbergstraße 90, 74080 Heilbronn, Tel.: 07131-32010

Heinkel-Literatur:

Kurt Fräsch, Tel.: 07121-300637

Restaurierung beendet - auf zum TÜV

Manxman

Rebuild in Chemnitz

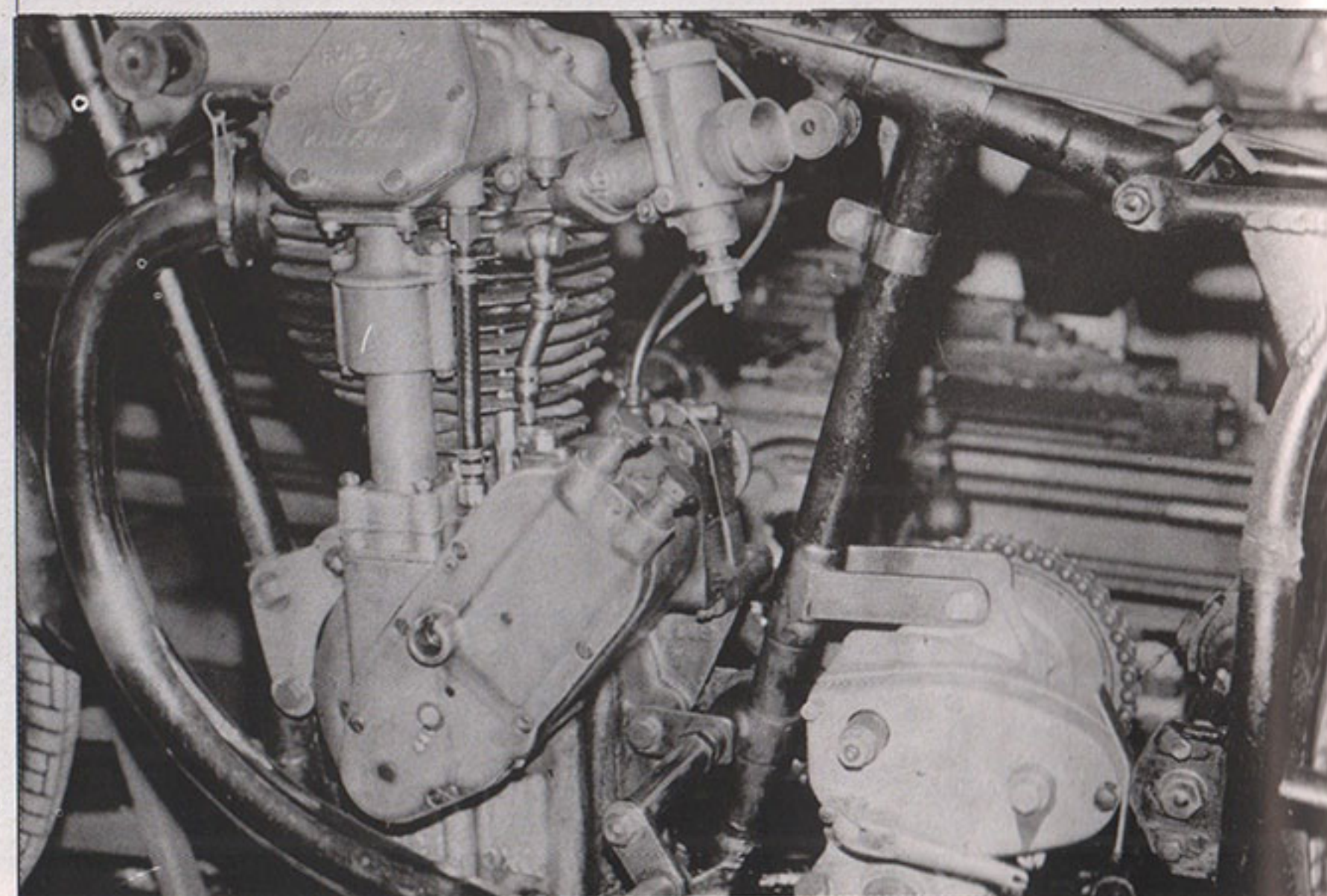
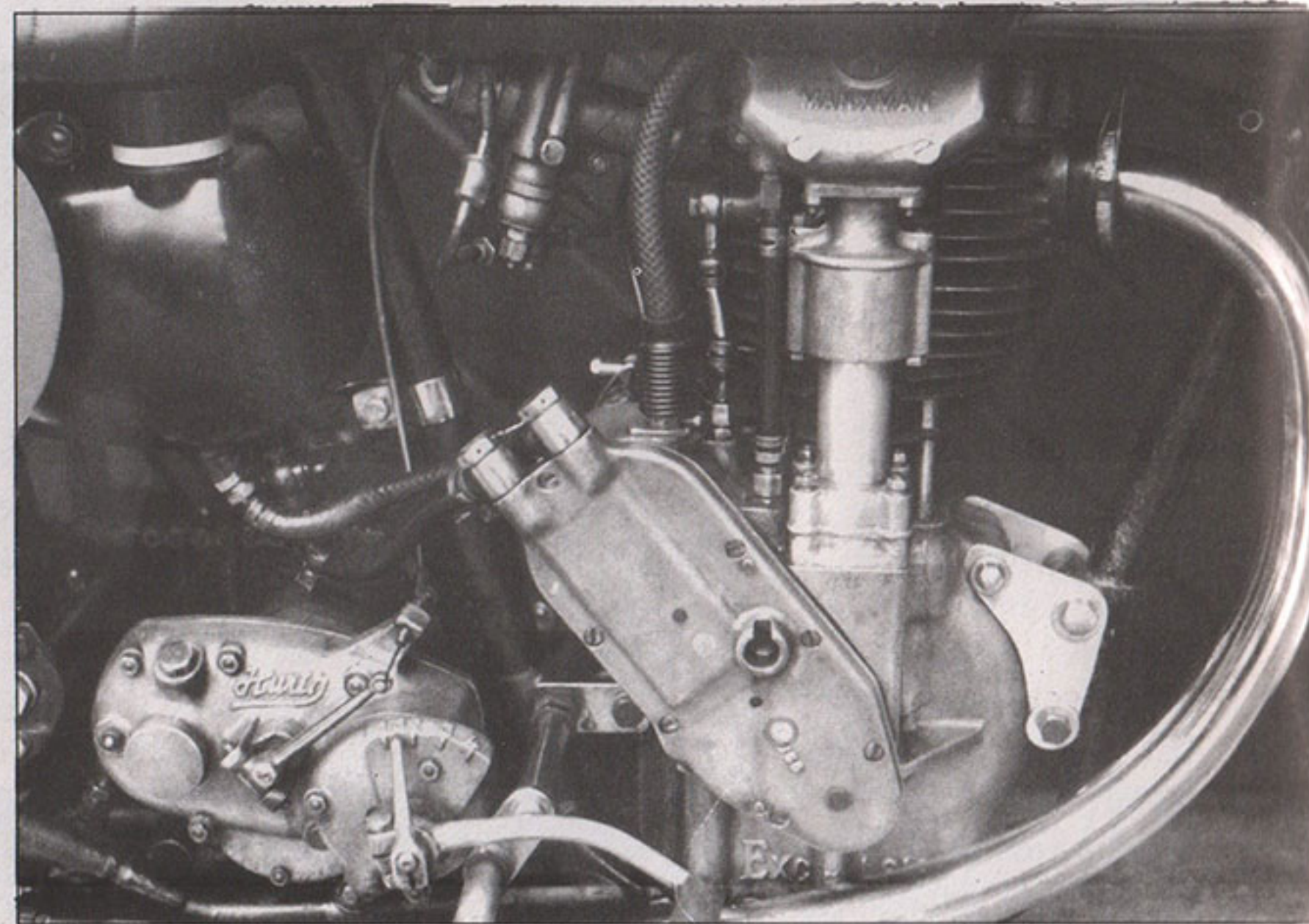
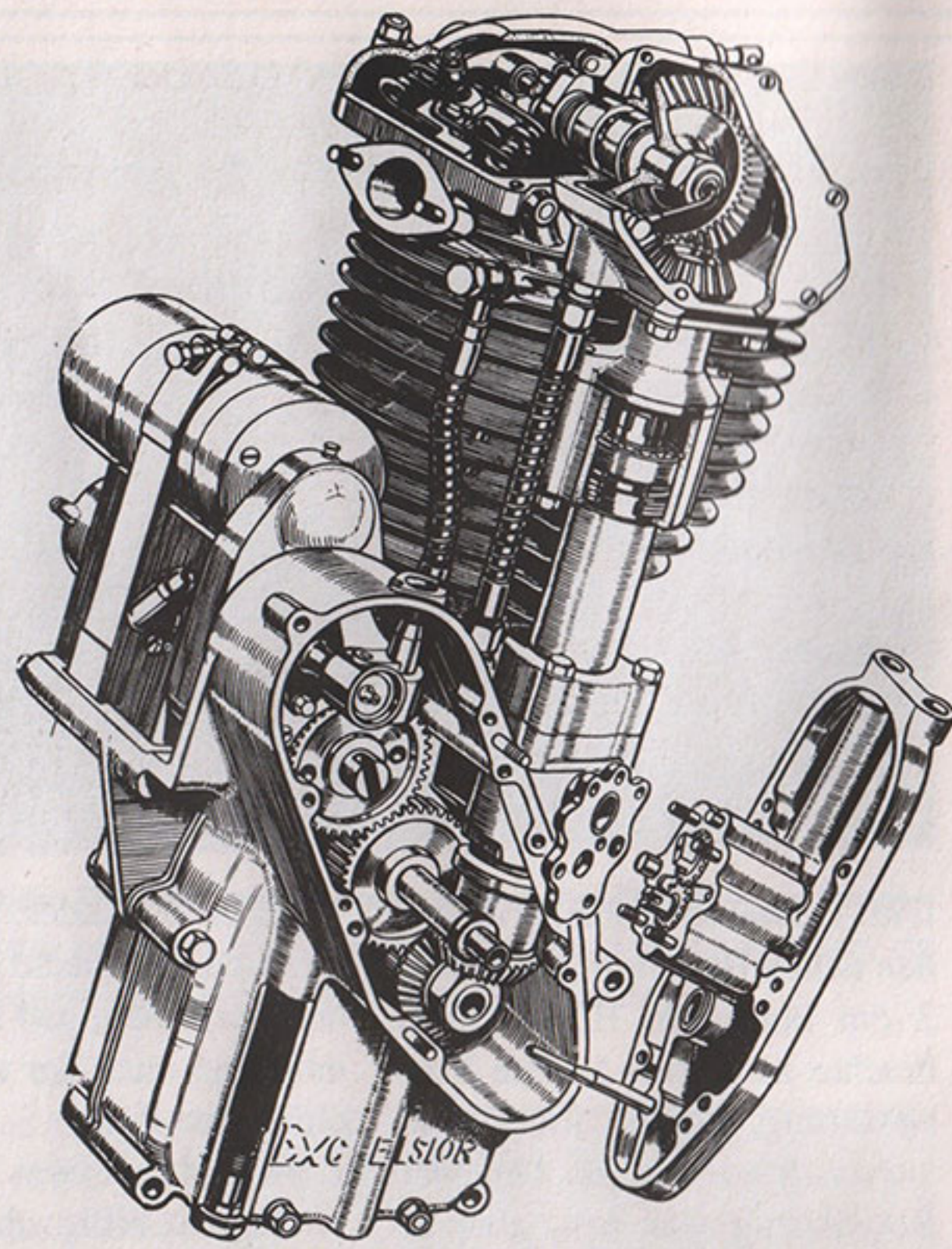


Und das in der 250er Klasse, wo DKW eine Menge erstklassiger Fahrer auf Top-Maschinen an den Start gebracht hatte. Immer im Schatten der kleinen Manxman Baureihe blieben die 350er und erst recht die 500er Ausgaben, da es in diesen Klassen in Großbritannien ganz einfach mit Norton oder Velocette mächtige Konkurrenz gab. Deshalb gab und gibt es auch viel weniger „große“, Manxman. Umso erstaunlicher ist es, daß schon seit einigen Jahren eine fahrbereite 500 ccm Excelsior Manxman in einem Vorort von Chemnitz steht. Erst hatte Gerhard Winkler gar nicht so richtig mitbekommen, was er sich da für eine Seltenheit im

Tausch für eine Gefälligkeit für einen anderen Motorradfreund an Land gezogen hatte.

Die Fragmente, in der Hauptsache Rahmen und Motor, hatte der Vorbesitzer bei einem Schrotthändler entdeckt und somit der Volkswirtschaft der DDR wertvolle Sekundärrohstoffe entzogen. Ein Glück!! Die Vergangenheit der geretteten Teile wird wohl immer im Dunkeln bleiben. Jedenfalls begann vor Jahren ein neues Leben für die Manxman Reste. Da in der ehemaligen DDR immer ein Bedarf an Individualität war, wurde die Excelsior „zeitgemäß“ neu aufgebaut. Der ehemalige starre Rahmen wurde hinten mit einer Schwinge ausgerüstet, die Federbeine stammen aus dem MZ

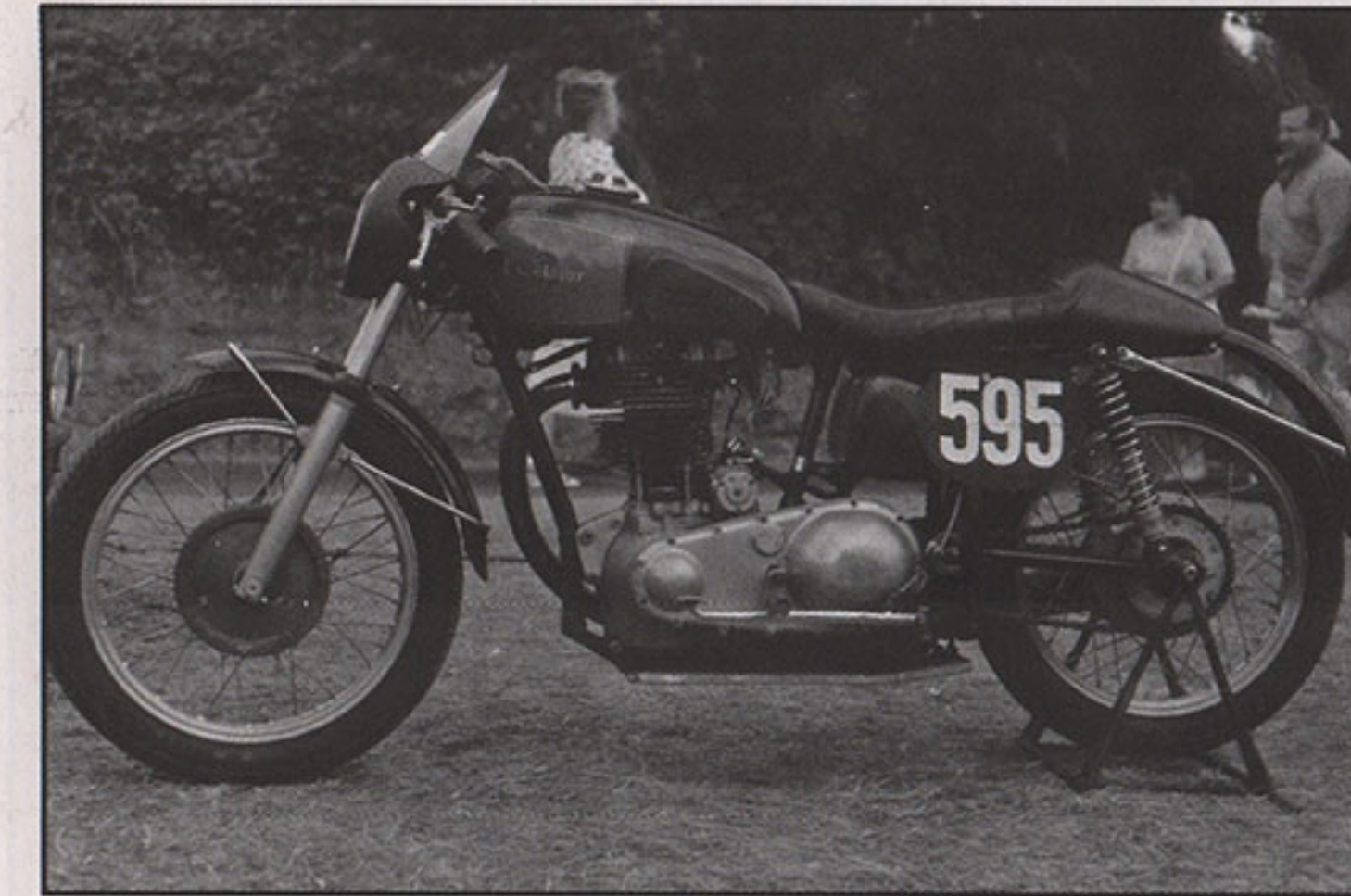
Bei einem Schrotthändler entdeckt, Excelsior Manxman 500. Oben mit Hurth-Getriebe, unten mit dem originalen Albion.



Regal. Die Telegabel ist ebenfalls Zschopauer Ursprung. Bis in die letzte Saison hatte die Excelsior ein Hurth Getriebe, jetzt stehen zwei Getriebe von Albion zur Verfügung, dem Originalausstatter der Manxman-Modelle. Eines ist das Seriengertriebe mit Kickstarter, das andere hat eine rennmäßige Getriebeabstufung. Im Vorderrad sorgt eine Hoske-Bremse für die nötige Verzögerung, die früher einmal im Krauß/Huber Rennspann Dienst getan haben soll. Da der Gerhard als Maschinenbau- und Kfz. Meister nicht nur das nötige Fachwissen, sondern auch die entsprechenden Maschinen im Keller, einer ausgedienten Backstube, stehen hat, konnte er die meisten Arbeiten der Manxman selber machen. Seine Lüftungs- und Heizungsbaufirma, die in der gesamten Ex-DDR unter anderem Öl- und Gasfeuerungsanlagen betreute, hat er inzwischen aufgegeben. Nun kann er sich, inzwischen fast 70 Jahre jung, seinem Hobby widmen. Schon vor dem Mauerfall gab es ja im Rahmen des ADMV der DDR in der Sektion „Historischer Motorrennsport“ die Möglichkeit, ältere Rennmaschinen rennmäßig auf abgesperrten Strecken zu bewegen. Die Excelsior ist aber damals nie so richtig gelaufen, klar, es standen keinerlei Unterlagen zur Verfügung, geschweige denn Einstellwerte. Erst 1990 auf dem Nürburgring konnte der Winkler, Gerhard endlich Kontakt zu anderen Excelsiorfahrern aufnehmen. Vor allem britische Motorradfreunde wurden auf die Maschine aufmerksam, handelte es sich doch um eine 500er, von der auf der ganzen Welt nicht einmal mehr ein Duzend existieren... Endlich konnten die Einstelldaten in Erfahrung gebracht werden: Ventilspiel bei kaltem Motor; Einlaß 0,008 inches, das sind 0,2 mm; Auslaß 0,004 inches, also 0,1 mm. Zündzeitpunkt 45 mm oder 40°

vor OT. Der Vergaser ist bei der 500er Manxman, im Prospekt das Modell F14 oder G14, ein Amal TT 38 mit einer 150er Hauptdüse. Da die Vergaserbedüsung beim Neuaufbau der

oder ein Sieg auf dem Nürburgring zeigen, daß man auch mit fast 70 Jahren immer noch gut drauf sein kann. - Wobei die Plazierungen in der VFV-Wertung manchmal nicht so ganz



Maschine viel zu groß gewesen ist, liegt der Verdacht nahe, daß der Motor früher in einer Sandbahnmaschine gelaufen ist. Inzwischen läuft die Maschine ganz prächtig und sorgt mit ihrem Fahrer, ihr erkennt ihn am braunen Regenkombi und an dem flüssigen und gleichmäßigen Fahrstil, bei den VFV-Läufen in der Klasse Post Vintage über 350 ccm, Baujahr 1931 - 1949 immer für Aufmerksamkeit. Zumal der Gerhard ziemlich erfolgreich bei den Gleichmäßigkeitsläufen des VFV ist. Ein dritter Platz in der Gesamtwertung seiner Klasse 1993, gute Plazierungen bei den 1994er Läufen, so ein dritter Platz in Schleiz

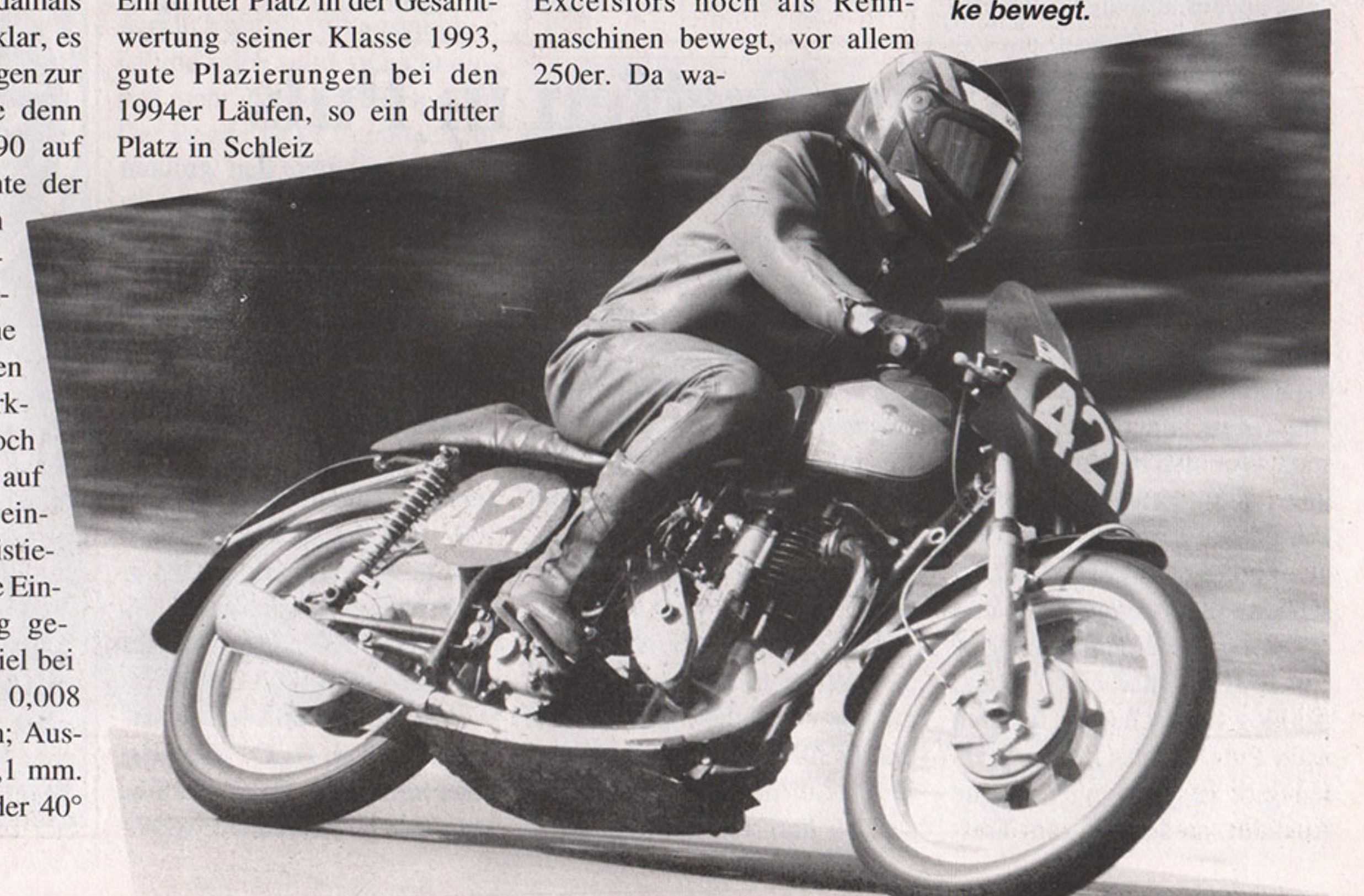
zu durchschauen sind, jedenfalls für einen Außenstehenden. Aber der Spaß steht zum Glück im Vordergrund.

Quasi als Trainingsmaschine fährt der Gerhard übrigens eine BMW R100 R, die er auch mal bis in die Alpen treibt. Und zur Zeit ist eine MZ RT 125/3 in Arbeit, die bei Ausflügen zu Veteranentreffen genutzt werden soll, natürlich auf eigener Achse. Noch ein Wort zu Manxman, klar das Teil ist nicht „originool“, aber eindeutig authentisch. Nach 1945 wurden viele Excelsiors noch als Rennmaschinen bewegt, vor allem 250er. Da wa-

ren sicher auch Umbauten angesetzt, um zeitgemäß zu bleiben. - Und daß in der ehemaligen DDR Kreativität beim „Motorradrecycling“ groß geschrieben wurde, wissen inzwischen nicht nur die Eingeweihten. Die Excelsior Manxman 500 war schon immer ein rares Motorrad, derzeit sind nur 8 Stück registriert, die meisten stehen wohlbehütet in Sammlungen in aller Welt. So ist wohl die 500er Manxman aus Chemnitz derzeit die einzige, die man in Aktion erleben kann. Keine Gefahr besteht übrigens, daß sie irgendwann mal verstaubt, Gerhards Enkel übt schon fleißig auf einem Garelli Mofa, Pedale zwecks Erhöhung der Schräglage abmontiert. Dieses Jahr darf er sich erste Spuren bei den Minibikerennen, die vom AD-AC Sachsen organisiert werden, verdienen. Bei dem Opa kein Wunder...

*Text: Claus Uhlmann
Fotos: Claus Uhlmann/Ames/
Classic Bike 8/1993*

Wahrscheinlich ist Gerhard Winkler der Einzige in der Welt, der seine Manxman 500 auch jetzt noch auf der Rennstrecke bewegt.



KORRESPONDENZ

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

Saisonkennzeichen?

Verkehrsministerium erwägt Einführung von Saisonkennzeichen!

Auf dem Sektor für Fahrzeugkennzeichen geht's rund. Neben den für Oldtimer eingeführten roten Dauerkennzeichen bahnt sich eventuell schon wieder eine Neuerung an. Wie uns der Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM) mitteilte, wurde vom Bundesverkehrsministerium gegenüber dem BVDM erklärt, daß man gegenwärtig die Möglichkeiten zur Einführung von saisonalen Kennzeichen für Fahrzeuge, die nur für einen bestimmten Zeitraum innerhalb eines Jahres benutzt werden, prüfe. Eine hochinteressante Angelegenheit gerade für uns Motorradfahrer, von denen der größte Teil die Maschine ja über den Winter abmeldet. Wie das Ministerium weiter verlauten ließ, soll demnächst in Gesprächen mit den Versicherungsgesellschaften die Problematik des Themas erörtert werden. Einer der Hauptgründe für die Überlegungen des Ministeriums dürfte die Ent-

lastung der Zulassungsstellen zu den Spitzenzeiten im Frühjahr und Herbst sein. Daß dadurch auch den Fahrzeugbesitzern einiges an Behördenkram erspart bleibt, ist ein willkommener positiver Nebeneffekt. Das Zulassungsverfahren für das Saisonkennzeichen würde in etwa so aussehen: der Fahrzeugbesitzer erklärt vor Erteilung des Kennzeichens, in welchem Zeitraum er das Fahrzeug benutzen will. Dieser Zeitraum wird im Fahrzeugschein und auf dem Kennzeichen vermerkt. Die Kfz-Steuer und die Versicherungsprämien werden von vornherein nur für den Zulassungszeitraum berechnet. So würde sich der zweimalige Marsch zur Zulassungsstelle erübrigen, allerdings ist der erklärte Benutzungszeitraum in jedem Jahr gleich. Eine gewünschte Änderung des Zeitraums heißt, doch wieder zum Amt, um Papiere und Kennzeichen ändern zu lassen. Der BVDM

hat dem Ministerium gegenüber diese Überlegungen grundsätzlich begrüßt, auch wir von der GUMMIKUH begrüßen hiermit auf's heftigste. Vom BVDM wurde bei Gelegenheit auch gleich nochmal wegen der Einführung von Wechselkennzeichen nachgefragt. Das Verkehrsministerium hat auch dazu weitere Prüfungen zugesagt, man wolle zunächst aber die bei der Zulassung von Oldtimern auf dem roten Dauerkennzeichen gesammelten Erfahrungen abwarten. Auch diese grundsätzliche Bereitschaft des Ministeriums wurde vom BVDM begrüßt (die reinste Begrüßungsorgie, was!). Die Versicherungen werden hiermit vom BVDM - natürlich auch von uns - zu positiven Stellungnahmen und günstigen Tarifen bezüglich der Frage der Einführung von Saison- und später auch Wechselkennzeichen aufgefordert. Wir halten Euch auf dem Laufenden. *Ducsi*

Oldtimer-Treffen in Puls

Alles um den Puls von Oldtimern dreht sich dieses Jahr beim 7. Oldtimertreffen mit Teilemarkt am 09. und 10. September im schleswig-holsteinischen Puls. Gleichzeitig findet auch noch das 4. Holsteiner Dreschfest mit Schleppertreff statt. Wer also beides hat, nach Puls fahren will und seinem geliebten Oldiezeirad eine kleine Pause gönnen möchte, schnallt die Angehörigen und das Krad auf einen Anhänger, am besten hinter einen Lanz-Bulldog und schüttelt fröhlich nach Puls. Beim Oldtimertreffen gibt es auch wieder eine Ausfahrt, an der alle zum Tref-

fen angemeldeten Fahrzeuge teilnehmen dürfen. Den Gewinnern in den einzelnen Klassen winken wertvolle Pokale, aber auch die Zweit- und Drittplazierten gehen nicht leer aus. Der Zweiradsektor ist in 4 Gruppen unterteilt: Motorräder, Gespanne, Fahrräder mit Hilfsmotor und Roller, und in den Gruppen gibt es noch Unterteilungen nach Baujahren. Teilnahmerechtigt sind Fahrzeuge bis Baujahr 1975. Alle Hände voll zu tun, haben abends die Pokalverleiher, denn es gibt Pokale für das älteste Fahrzeug je Klasse, die weiteste Anreise, den jüngsten und den äl-

sten Teilnehmer, den größten Hubraum, das älteste Gerät, Publikums Lieblingsfahrzeug (wird wohl durch Phonmessung des tobenden Publikums ermittelt), den Publikumsliebbling unter den lebenden Teilnehmern und für die stärkste geschlossen abgegebene Clubnennung, die außerdem noch 500,- DM Preisgeld zum Pokal dazu bekommt. Die Pulser Organisatoren erwarten über 800 Oldtimer, 300 Teileanbieter und mehr als 15000 Besucher. **Weitere Infos und Anmeldepapiere: bei H.-D. Zernitz, Bahnhofstr. 74, D 25560 Puls, Tel.: 04892/1090, Fax: 1839.**



GP-Aufkleber

Aufkleber macht Platz

Wieder einmal ist bewiesen: nur nichts verändern, dann kannst du auch nichts verkehrt machen. Unser wunderhübscher Aufkleber für die Heckscheiben der Auto's ist nicht allwettertauglich. Unser Versuch, dabei (ökologisch) neue Wege zu gehen ist gescheitert. Wir wollten bei der Materialwahl kein PVC verwenden und entschieden uns deshalb für beschichtetes Papier. Das Resultat war nun nach längerem Einsatz bei Wind und Wetter und Auto-Waschanlagen, die Beschichtung hielt, das Papier aber nicht.

Wir ge-



ben aber nicht auf und werden deshalb doch erst gründliche Testreihen mit anderem Material an Auto's durchführen, deren Besitzer mindestens einmal die Woche durch die Waschanlage fahren (solche gibt es tatsächlich). Unser Mitleid gilt allen, die sich für uns durch den Kauf eines solchen Kräuselteils als Tester zur Verfügung gestellt haben. *Ames*

Lesererfahrung

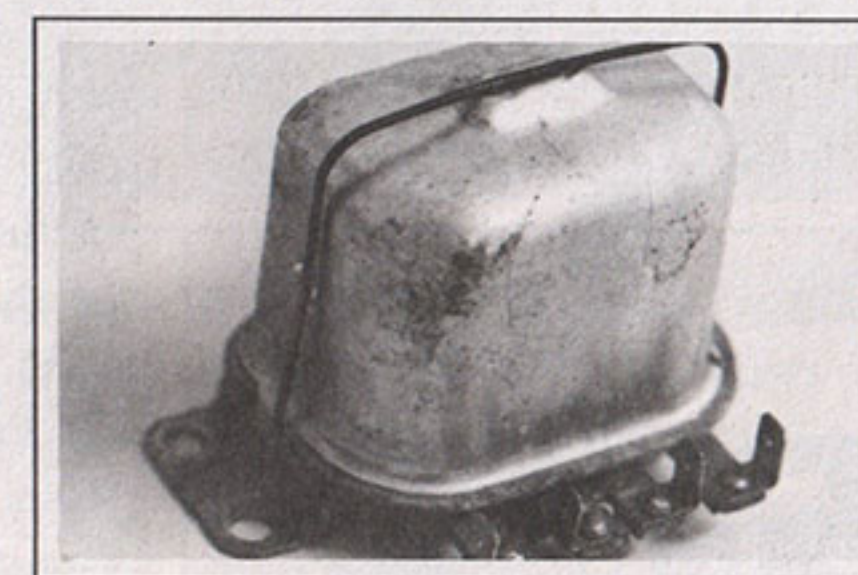
ES250/2-Gespann mit elektronischem Regler

Eigentlich ist mein MZ ES250/2-Gespann Bj. 68 sehr zuverlässig. Die wenigen Pannen waren elektrischer Art, und ihre Ursachen waren meist beim Regler zu suchen. Schließlich hatte ich die Nase voll von leeren Batterien oder überkochenden Batterien und entschloß mich, das Teil durch einen modernen elektronischen Regler zu ersetzen. Dabei habe ich mich für einen Regler der Fa. Kleiber, und zwar in der 12V-Ausführung entschieden. 12V-Teile sind eben einfacher zu beschaffen. Kurz in Lindlar angerufen, und drei Tage später wurde der Regler per Nachnahme geliefert. Der Regler ist ein kompaktes Metallteil, in der die Elektronik vergossen ist. Vier farbige Anschlußkabel dienen der elektrischen Verbindung, zwei Löcher der Befestigung. Der Umbau bzw. Anschluß gestaltet sich anhand der beiliegenden Anleitung recht einfach. Hierbei müssen natürlich alle 6V-Verbraucher, das sind Batterie, Zündspule, Blinkgeber, Hupe und sämtliche Glühlampen, gegen solche für 12V ausgetauscht werden. Ferner muß noch der Widerstand der Lichtmaschine ausgebaut oder abgeklemmt werden. Also eher eine Fleißaufgabe, denn ein Problem. Einzig für die Befestigung des Reglers mußte auch mal gedacht werden. Mittels einer selbstgebauten Adapterplatte aus Aluminium habe ich das neue Teil am Platz des alten Reglers befestigt. Anfängliche Befürchtungen, die alte 6V-Lichtmaschine wäre den Belastungen nicht gewachsen, haben sich nicht bestätigt. Ganz im Gegenteil. Aufgrund des schlechten Wirkungsgrades des alten mechanischen Reglers blieb bei Stadtfahrten (besonders beim Ge-

spann mit eingeschalteter Beleuchtung), wo viel gebremst und geblinkt wird, von den 60W der Lima nicht mehr viel fürs Laden der Batterie übrig. In Folge dessen entlud sich die Batterie. Durch den geringen Energiebedarf des elektronischen Reglers dagegen, bleibt immer genug Saft übrig, um die Batterie auch bei niedrigen Drehzahlen zu laden. Müßig zu erwähnen, daß sich die Lichtausbeute des Scheinwerfers natürlich erheblich verbessert hat. Fazit: Seit der Umrüstung habe ich selbstverständlich StVO-konform mit voller Beleuchtung - 5000 km zurückgelegt. Und dabei gab es, egal ob Kurz- oder Langstrecke, Regenfahrt, Stadtfahrt, täglicher Arbeitsweg, bei Hitze oder Frost, nicht einen einzigen Defekt. Nicht einmal ein Glühbirnchen ist durchgebrannt. Alle früheren Reglerprobleme und damit verbundene Pannen, wie z.B. entladene oder kochende Batterien, sind für mich kein Thema mehr. Der Umbau hat sich voll und ganz gelohnt, weil das Gespann nun wirklich absolut alltagstauglich ist und mich seitdem nicht einmal mehr im Stich gelassen hat. Der Regler ist in Versionen für 6V, 12V und NC für zahlreiche Motorräder bei der Fa. Elektronik Data Kleiber in Lindlar lieferbar.

MfG Josef Kausen

PS: Ich wurde nicht von Kleiber gesponsort!!



Indiesem alten FER-Gehäuse versteckt sich ein High-Tech-Elektronikregler

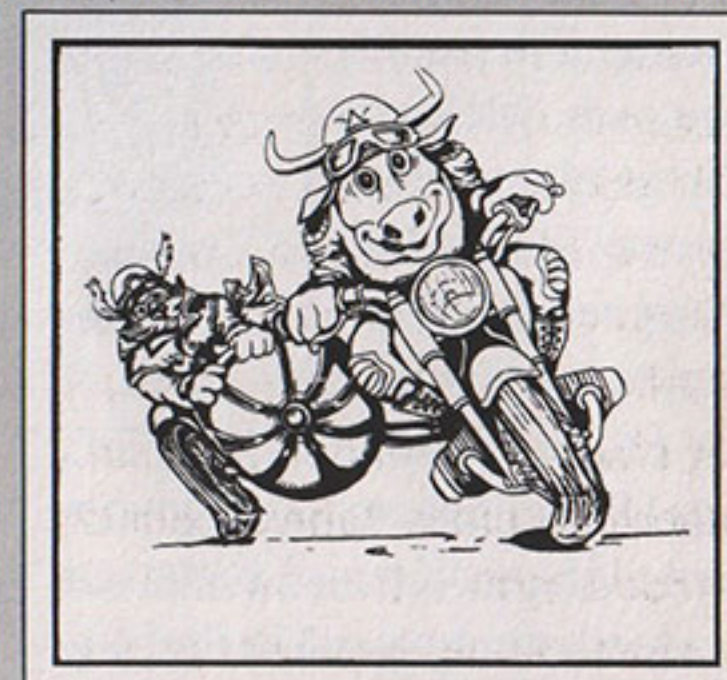
Die Wahrheit über das GUMMIKUH-Logo

Brief eines aufmerksamen Lesers

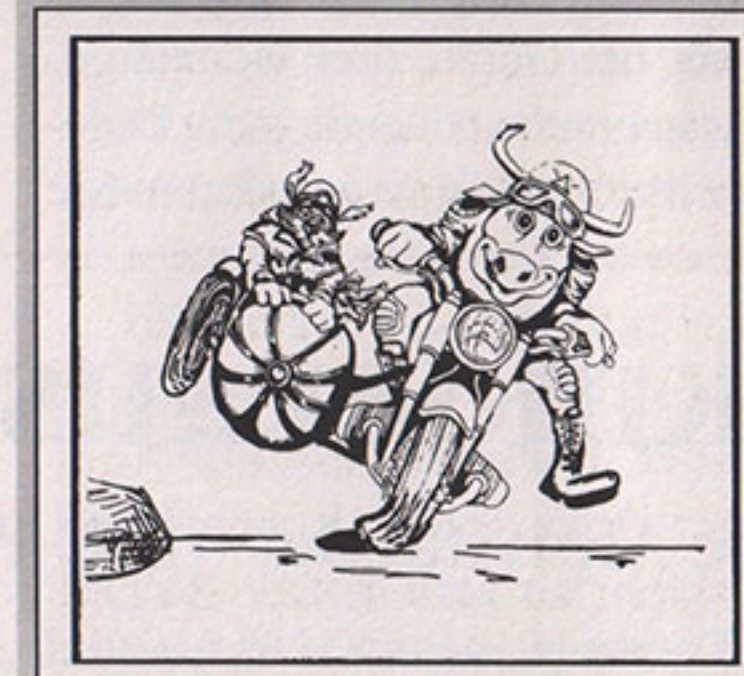
Liebe Freunde!

Nachdem ich Ihre Zeitung von Anfang an mit viel Freude lese, aber noch länger Gespanne bewege, muß ich doch mal einen Brief schreiben. Ihr Gespann auf der Umschlaginnenseite befindet sich unzweifelhaft in einer Rechtskurve. Desweiteren muß es sich um ein „Schwenker-Gespann“ handeln, denn nur ein solches kann so umklappen. Trotzdem werden sich die Reifen so verformen, wie es in meinem Vorschlag Nr 1 zu sehen ist. Da aber Schwenker-Gespanne praktisch nicht vorkommen,

den Schlapperlappen mit der Stiefelspitze synchronisieren und stilllegen. Was Du nicht wissen konntest ist, daß die Reifen für unser GUMMIKUH-Gespann der



legendären russischen Sonderserie „Towaritsch Moskowskaya“ entstammten, die durch absolut außergewöhnliche physikalische Knickeigenschaften von sich reden machten. Leider ist die russische Firma heute wegen Korruption und vermehrten Zechgelagen in der Chefetage nicht mehr existent. Der Geschäftsführer, der sich mitsamt den Blaupausen und Mischungskomponenten aus dem Staub machte, wurde nach Beobachtungen des CIA zuletzt mit wildem Blick am nördlichen Polarkreis gesichtet. Eine Aufforderung zum Duell im Morgengrauen mit 36 Flaschen Alpenwhiskey könnte Dir allerdings eine Weiterleitung Deines Briefes an die Fa. Armec in der Schweiz einbringen, die dreisterweise doch tatsächlich Schwenkergespanne baut.



wird bei einem starren Gespann bei entsprechender Geschwindigkeit, dokumentiert durch den Gesichtsausdruck des Beifahrers und die unterstützende Zunge des Fahrers, ein Fahrzustand wie in meinem Vorschlag Nr. 2 entstehen. Der vorsichtige linke Fuß und die Zunge des Fahrers sind dann synchronisiert und können nicht mehr einzeln bewegt werden!

MfG, Hans-Joachim Sixel, Mettmann

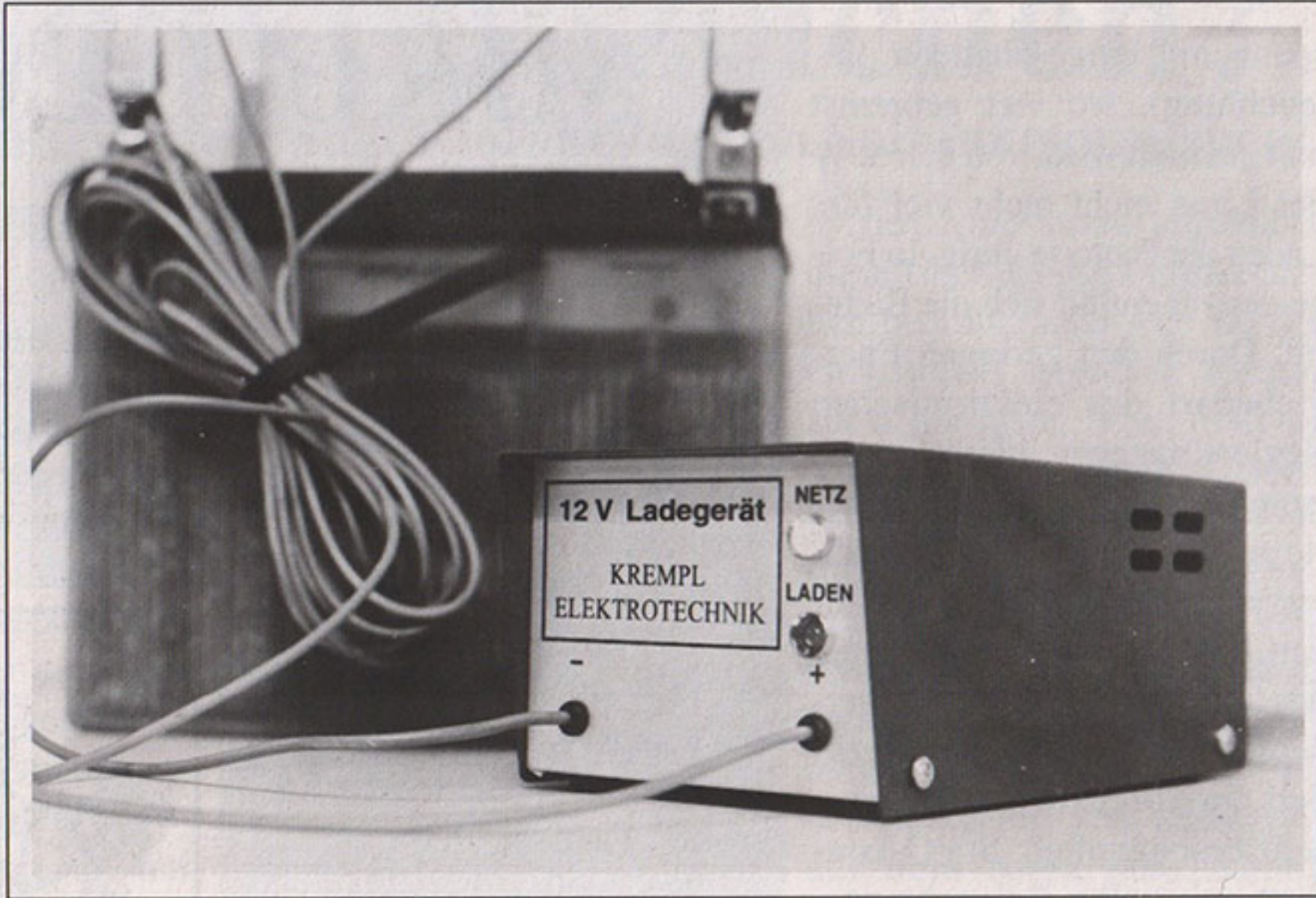
Lieber Hans-Joachim, vielen Dank für Deine Anregung! Nie hätten wir gedacht, solch exorbitante Könige der Zungentechnik in unserer Leserschaft zu haben, die mir nichts, dir nichts

Könntest Du Dir vorstellen, daß bei so einem Schwenkergespann mit ordentlich viel Beschleunigungsvermögen in einer Rechtskurve die frisch mit dem Stiefel synchronisierte Zunge dem vor Schreck klappernden Gebiß des Beifahrers zum Opfer fällt? Laß es uns wissen! Alles Gute beim Zungensynchronisieren! *Ducsi*

Automatisches Ladegerät

Ladungserhaltung auch für 6V Akkus

Vollautomatische Ladegeräte haben den Zweck, Batterien die nicht im Einsatz sind vor der Selbstzerstörung zu schützen. Investitionen in solch ein Gerät sind oft günstiger als der jährliche Neukauf frischer Akkus. Für Leute, die sich solch ein Gerät nicht selbst bauen (siehe GP Ausgabe 51) können oder wollen, ist Firma Krempel



aus Obergünzburg aktiv geworden. Johann Krempel bietet ein Ladeerhaltungsgeschäft in drei Varianten an: 1. Vollautomatische Ladung für 12V, Ladung von 6V Akkus nur manuell möglich, Preis 198,-DM. 2. 6V Akkus werden automa-

tisch geladen, Preis 198,-DM. 3. Das Gerät ist wahlweise für 6+12V geeignet und arbeitet vollautomatisch, allerdings mit 35,-DM Aufpreis. Wir haben eines der Geräte drei Monate getestet und wöchentlich die Ladeschlussspannung gemessen. Sie

betrug immer 13,75V, was sozusagen die Schmerzgrenze ist, bei der die Batterie das Gasen anfängt. Gut gemacht Herr Krempel! **Krempel-Elektrotechnik, Am Anger 5, 87634 Obergünzburg, 08372/1540, Fax 1503**

Heimkinderausfahrt

Alljährliche Aktivität des MSC Pforzheim

Zum 24. mal findet am 17.6.95 in Pforzheim die Heimkinderausfahrt des MSC Pforzheim statt. Ein nettes Programm mit

Tombola, Musik (16.6.) und Lagerfeuer begleitet die Motorradfahrer, die den Heimkindern Gelegenheit geben, ihre Umge-

bung vom Motorrad aus zu betrachten. **Info's : MSC Pforzheim, Postfach 1201, 75175 Pforzheim.**

Ex-Polizei-Maschinen

Niederländisches Spezialtreffen

Am 17. und 18. 6. 95 wird es mit Sicherheit in und um dem niederländischen Hilversum keine Verkehrsübertretungen geben.

Wer mitmachen möchte, erhält weitere Info's bei:

Am Sonntag, dem 18.6. findet im Ort nämlich ein Treffen ehemaliger Polizei-Maschinen statt. Die anreisenden Teilnehmer werden vermutlich allein durch ihr Äusseres für Ordnung sorgen.

C.S. Bragg, Bakkerstraat 40, NL-1221 GX Hilversum, Tel.+Fax: xx-35-858836



Ducsi

Neuffener Steige - Demo gegen Streckensperrung

Die seit Juli 1985 vom 1. April bis 30. Oktober an Wochenenden und Feiertagen für Motorradfahrer gesperrte Neuffener Steige ist auch dieses Jahr wieder Anlaß für eine Demonstration gegen Streckensperrungen. Die Demo wird am 22. April in Neuffen stattfinden, Veranstalter ist der Verein der Motorradfreunde Neuffener Steige e.V.. Um 14.00 Uhr gibt es auf dem Lindenparkplatz in Neuffen eine Kundgebung, auf der die Anwesenden über den derzeitigen Stand des Klageverfahrens gegen die verhängte Streckensperrung informiert werden sollen. Anschließend steigt auf dem Oberensinger Festplatz die schon traditionelle Demofete, auf der für ausreichende Stärkungsmöglichkeiten gesorgt ist, und ab 20.00 Uhr spielt wieder die Rockgruppe Moria beim Kampf gegen diese Politikergemeinschaft auf.

Der Verein Neuffener Steige hat über die Jahre schon einiges gegen die Streckensperrung angeleiert, man zog sogar bis vor das Bundesverwaltungsgericht, wo man jedoch wegen eines Formfehlers des damaligen Rechtsanwaltes abgewiesen wurde. Mittlerweile ist ein neuer Anwalt beauftragt, der die Sache hoffentlich zu einem Erfolg führt.

Es wäre wenigstens mal ein kleiner Erfolg gegen die in Deutschland so gern praktizierte Diskriminierung von Motorradfahrern.

Niemand würde zum Beispiel in der Schweiz auf die Idee kommen, Paßstraßen für Motorräder zu sperren, nur weil da viele Motorradfahrer den Reiz einer Paßfahrt genießen. GUMMIKUHLER, auf nach Neuffen!

Superelastik-Seitenwagen

Neues von Kelle aus Wüstenrot

Aus 5mm dickem Acryl ist die neue Nachfertigung der Windschutzscheibe von Kelle. Sie besitzt keinen umlaufenden Rahmen, und der Übergang zur Haube wird mit einer kleinen Kunstlederschürze wind- und regendicht gemacht. Den TÜV-geprüften Nachbau bietet Roland Kelle in zwei Varianten an: Einmal die dem Original entsprechende Höhe und

einmal für die Frischluft-Fanatiker (weniger Abgase im Boot) eine halbhohe „Sportausführung“. Ihren Preis haben die Durchblicker natürlich auch, nämlich 125,-DM. IG,s und Clubs bekommen bei Sammelbestellungen Mengenrabatt. **Roland Kelle, Hagenauer Str. 11, 71543 Wüstenrot, Tel. + Fax 07 945 / 17 15**

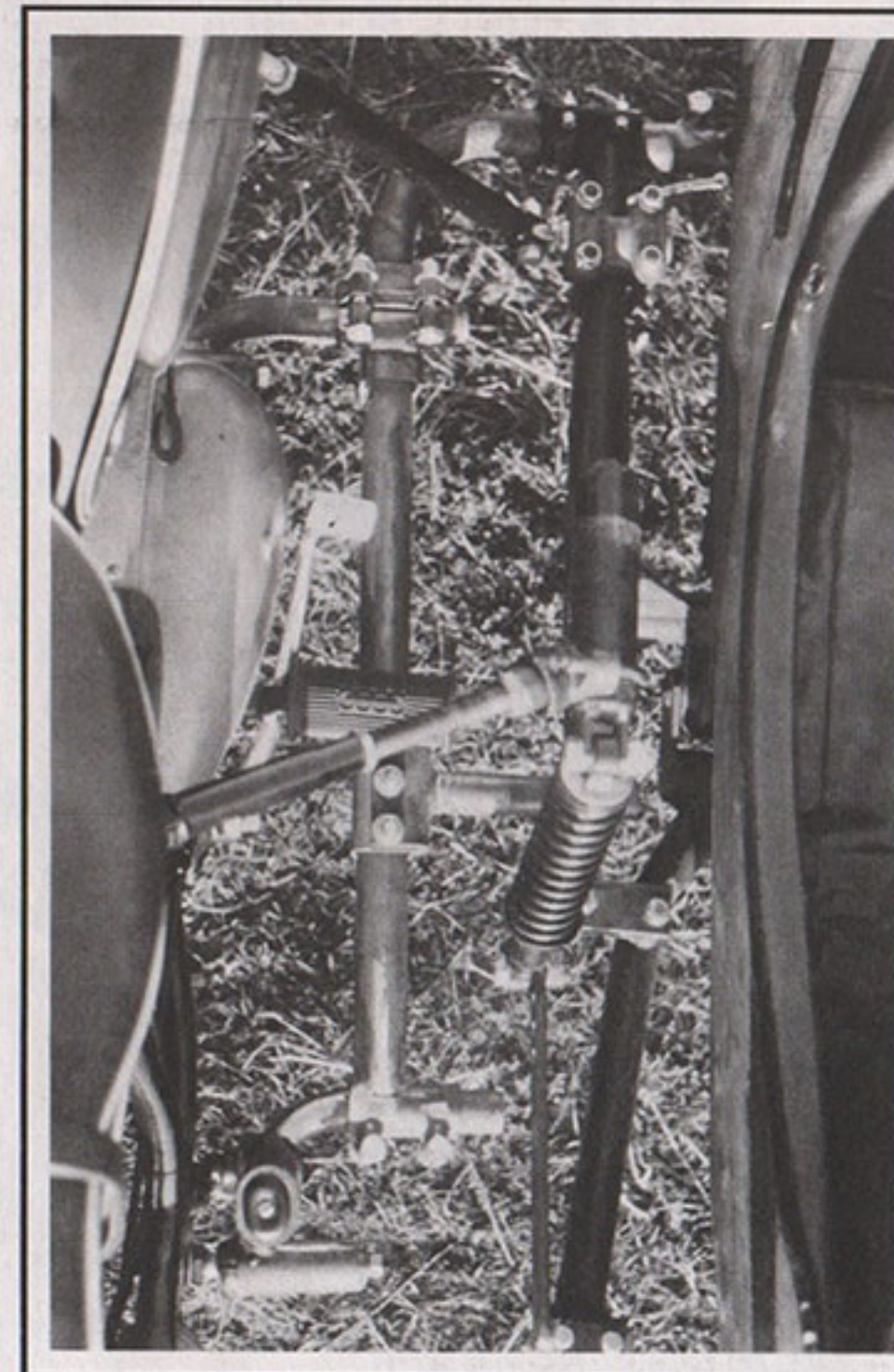
Ost meets West

Stoye Seitenwagen an BMW und DKW

Motorrad-Welling spricht von einer Flut von Anfragen wegen dem Anbau von MZ- und Stoye-Seitenwagen an westliche Zweiräder von BMW und DKW. Das Foto zeigt das Ergebnis der Konsequenz, die das Welling-Team aus diesem unhaltbaren Zustand gezogen hat. Wieder sind einige Oldiefans glücklicher!

Vorausgesetzt sie haben 2500,-DM in der Haushalts- oder Sonstwo-

kasse. Das kosten nämlich die ganze Änderei und die Anbauteile mit der absolut sinnvollen Federung. Auf jedenfall tut man was gutes, nämlich praktische Wiedervereinigung! Fragen? Dann einfach im Kleinanzeigenteil un-



ter der Rubrik „BMW“ schauen, da ist die Adresse von Welling zu finden (wir müssen schließlich unseren gewerblichen Anzeigenkunden beweisen, daß ihre Annoncen auch beachtet werden). *Ames*

Rote Kennzeichen für Oldtimer

Neues vom CAAR-Club

In Ausgabe Nr 68 hatten wir über die Neuregelung der Vergabe von roten Kennzeichen an Oldtimerbesitzer berichtet und auch auf eine Broschüre hingewiesen, die von der Initiative Pro Oldtimer zu diesem Thema ausgearbeitet und vom Club für Alte Automobile & Rallies herausgegeben worden war. Diese Broschüre ist noch einmal neu aufgelegt und erweitert worden. So enthält die Broschüre nun auch Hinweise in englischer, holländischer, spanischer, italienischer, französischer und polnischer Sprache, mit denen

an Veranstaltungen in diesen Ländern, bei eventuellen Kontrollen durch die Grenz- oder Polizeibeamten diese über diese neue deutsche Vergaberegulation der Kennzeichen aufklären kann. Überraschenderweise hat sich herausgestellt, daß die Finanzbehörden auf eine Besteuerung der roten Dauerkennzeichen verzichten. Allerdings haben die Vertreter der obersten Länderfinanzbehörden beschlossen, daß das Kraftfahrzeugsteuergesetz hinsichtlich der 49. Ausnahmeverordnung zur StVZO (Oldtimer-Verordnung) geändert werden soll, damit die roten Dauerkennzeichen für Oldtimer in Zukunft besteuert werden können.

Die Initiative Pro Oldtimer wird hier am Ball bleiben und eine generelle steuerliche Behandlung von Old-

timerfahrzeugen fordern, damit diese Fahrzeuge auch aus der Diskussion der abgasabhängigen Kfz-Besteuerung herauskommen. Es hat sicherlich an einigen Stellen Ärger gegeben, wenn z. Beispiel wie in Niedersachsen die Zulassungsstellen in der Anfangszeit die Ausgabe der roten Kennzeichen verweigert haben. Mittlerweile gibt es auch in Niedersachsen nach Gesprächen der Initiative mit den zuständigen Referenten eine entsprechende Anweisung für die Zulassungsstellen, wie zu verfahren ist. Die Oldtimer-Verordnung ist eben noch relativ neu, und das Verfahren muß sich noch einlaufen. Trotzdem würden auch wir GummiKuhler Erfahrungsberichte unserer Leser in dieser Sache begrüßen. Die Initiative fordert die Inhaber der roten Dauerkennzeichen auch dazu auf, bei erkanntem Mißbrauch der Kennzeichen auf die Inhaber dieser Kennzeichen einzuwirken und diese notfalls auch anzuzeigen, damit diese Vergünstigungen nicht wieder aufgehoben werden und dadurch alle Oldtimerbesitzer gehört würden. Hier noch einmal die Bezugsadresse für die sehr empfehlenswerte Broschüre:

Initiative Pro Oldtimer, Anke Kittner, Wehofer Str. 57, D 46539 Dinslaken, Tel: 02064/80288, Fax: 02064/80188.

Ducsi

„High Society“ und

Die Firma Belstaff als Hersteller von gewachsenen Baumwoll-Jacken und Hosen ist ja nun schon einige Zeit vom Markt verschwunden. Übriggeblieben ist Barbour, wenn man mal die billigen Imitationen diverser Bekleidungsketten außer acht läßt. Die Historie von Barbour will ich jetzt nicht noch mal erzählen. Das hat Andy Schwietzer in der Gk & Pp in Heft 34 ausführlich getan. Dem kann ich nichts hinzufügen. Wer das nachlesen möchte, das Heft ist beim Verlag lieferbar.

Seit vielen Jahren importiert Gerald Brabetz die Motorradfahrerbekleidung für uns aus England. Leider wird man im Lauf der Jahre nicht jünger, so auch Herr Brabetz nicht. Er geht zum 30.6.1995 in seinen wohlverdienten Ruhestand. Den Vertrieb übernimmt die Barbour Europe Limited in Viersen. Dieses ist eine Werksniederlassung von Barbour und managte bisher den Vertrieb von Barbour-Produkten für die anderen Branchen. Und genau hier liegt der Hase begraben. Ich hoffe, daß ich mich irre. Leider könnte es aber der Anfang vom Ende sein!

Bei einem Gespräch mit Herrn Jacobsen von Barbour Europe Limited verstärkte sich mein ungutes Gefühl. Der Herr war sehr freundlich, kannte sich aber leider in der Motorrad-Branche nicht besonders aus. Auf meine Frage, welche Partner im Handel künftig wichtig für ihn wären, meinte er: „Irgendeiner in Hamburg, oder so“. Meine Vermutung, daß er Detlev Louis meinte, bestätigte der Herr. Das fand ich dann schon ein wenig traurig; vor allem in Anbetracht der Tatsache, daß



Wax-Kutte“

Detlev Louis auch schon Barbour nach Deutschland importiert hat und erst einmal damit kämpfen mußte, den Namen bei uns bekannt zu machen. Wie es aussieht, hat man in Viersen kein großes Interesse an kleineren Händlern. Eine Chance werden wohl nur die Branchen-Riesen und Einkaufsgenossenschaften haben.

Zum Programm: wenigstens wird nichts gestrichen, aber etwas neues gibt es auch nicht. Höchstens andere Farben. Soll mir Recht sein, solange es Schwarz ist. Auch

der Reparaturservice bleibt erhalten. Übrigens, der Markt in Italien entwickelt sich ganz prächtig. Allerdings habe ich noch nie einen Italiener mit Wachs-Jacke auf dem Motorrad gesehen, und ich war schon oft dort. Ich denke, Herr Jacobsen hat eine andere Zielgruppe vor Augen.

Schließlich hat schon das halbe Englische Königshaus Wachs-Jacken am Kleiderhaken hängen. Leider ist das mit der High Society in Italien nicht ganz so einfach zu durchschauen. Aber vielleicht so als Beispiel....? Wie würde denn die Enkelin von Mussolini in einer Wachs-kutte aussehen? Bestimmt nicht schlechter als Lady Di! Die hat nämlich schon eine.

Vielleicht denkt man in Viersen noch mal in Ruhe über den Motorradbekleidungsmarkt nach.

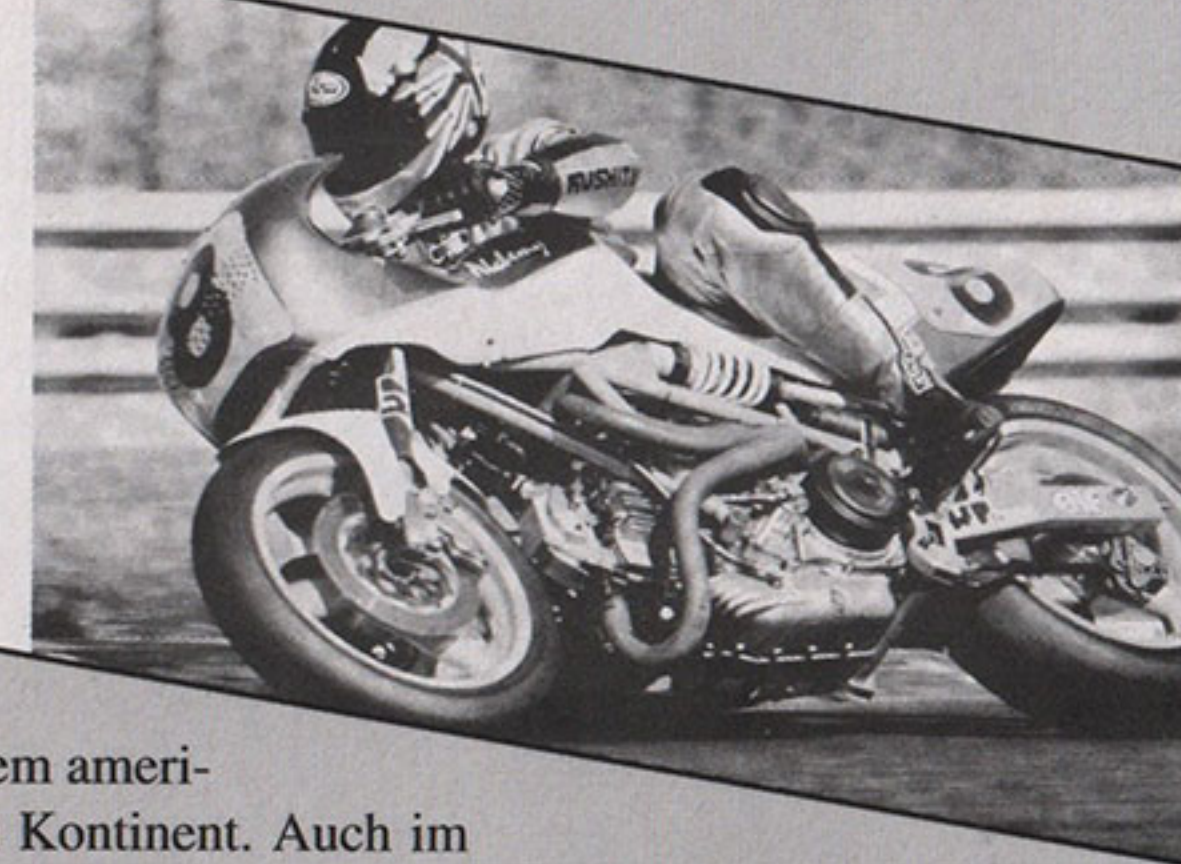
Laut Herrn Jacobsen fallen Entscheidungen erst im Spätsommer. Da sind große Besprechungen mit der Englischen Zentrale geplant.

Sicher ist jedenfalls, daß unsere Branche in Viersen nicht für wichtig gehalten wird. Das habe ich mir schon gedacht, als ich fast drei Monate auf Antwort zu meinen Fragen gewartet habe. Hätte ich dort nicht noch einmal angerufen und nachgefragt, wäre dieser Artikel immer noch nicht geschrieben.

Wichtiger sind halt so Boutiquen auf Sylt oder auf der Frankfurter Zeil. Man könnte sich auch Helmut und Hannelore K. am Österreichischen Wörther See bei ihrer jährlichen Abspeckkur vorstellen, wie sie in Wachs-kutte uns aus dem Fernseher angrinsen und uns zur Tagesschau das Abendbrot verderben. Mir würde der Bissen im Halse stecken bleiben.

Text: Tobias Pfluger
Foto: Ames

Der fliegende Engländer



Unser Spezial-ofentester Alan Cathcart hat dieses Jahr in Daytona bei der Bike-Week mächtig reingehauen. 7 Mal ging er an den Start und jedes Mal gab's einen Platz auf dem Siegerpodest. In der 750er Klasse für Maschinen bis Baujahr 75 gelang ihm auf einer vom Australier Brook Henry aufgebauten Ducati 750 SS sogar der erste Sieg seit 1992. Dies war für Ducati übrigens der erste Sieg in dieser Klasse im prestigeträchtigsten Ren-

nen auf dem amerikanischen Kontinent. Auch im Formel 1 Battle of Twin Rennen sorgte Alan für Furore, wo er mit seiner eigenen Ducati 750 SS Bj. 73, die mit dem 900er auf Zahnriemen umgebauten Königswellenmotor von Brook Henry bestückt war (s. GP Nr. 66), unter anderem einem ganzen Schwarm moderner Vierventil-Ducatis die Hacken zeigte und den dritten Platz belegte. Im SoS-Rennen mußte er sich

nur ganz knapp dem Europa- und deutschen Meister Thomas Körner geschlagen geben, und im BEARS-Rennen erreichte er Platz 3. So, genug gerast. Jetzt nehmen wir ihm erst mal die Schlüssel weg, damit er wieder ein paar Edelböcke für uns testet.

Ducsi

Frühstück? Ja bitte! Italo- und Boxerfrühstück in Visbek

Nachdem in den März- und Aprilwochen die stetig wachsende Schar der MotorradfahrerInnen je nach Lust und Laune von einer Saisoneroffnungsparty des Zweiradgewerbes zur andern hecheln kann, verspricht der Wonnemonat Mai Temperaturen, die es ermöglichen, sich schon sehr früh morgens ohne zentnerweise Ganzjahresausrüstung auf's Moped zu schwingen und einige hundert Kilometer abzuspulen.

Irgendwann kommt er dann, der kleine oder große Hunger auf's Frühstück, und kann sich Mopedfahrer's Herz eigentlich mehr wünschen, als das frisch entstandene Loch im Bauch im Kreis von vielen gleichgesinnten und klönfreudigen Motorradfreunden zu stopfen und



nebenbei noch viele schöne Motorräder zu beäugeln? Nee, nicht!

Für diesen Fall haben wir da was. Im 10 Kilometer vom norddeutschen Wildeshausen entfernt gelegenen Visbek haben sich vor einigen Jahren ein paar junge, engagierte MotorradfahrerInnen zur Visbeker Italo-Frühstück IG zusammengeschlossen und richten dieses Jahr am Sonntag, den 21. Mai nunmehr zum fünften Mal das Visbeker Italo-Frühstück aus, das, wie der Name schon sagt, sich besonders an die Freunde italienischer Motorräder richtet. Die Visbeker IG hat aber auch ein Herz für den bayrischen Boxer entwickelt

und lädt daher auch die Liebhaber des Bayernboxers zum BMW Boxer-Frühstück ein, das dieses Jahr zum dritten Mal stattfindet. Natürlich sind auch FahrerInnen anderer Maschinen gerngesehen. Über 400 hungrige Besucher klönten und schlemmten vergangenes Jahr bei bestem Wetter rund um die Mopeds, es gab ja auch viel zu sehen. Die Frühstücksgeschichte hat auch noch einen guten Zweck, denn der Erlös aus dem Verkauf der Leckereien wird der Kinderkrebshilfe gespendet. Frühstückspatz ist die Schulstraße in Visbek ab 09.30 Uhr. Wer noch mehr Infos möchte, hier die TelefonNrn: 04445/7542 oder 04447/1666. Also denn, 21. Mai, Visbek, Happi Happi.

Ducsi

Neues über Castrol TBE

Wie wir in der letzten Ausgabe berichteten, bahnt sich auf dem deutschen Zubehörmarkt ein neues Produkt mit dem Namen Castrol TBE an, das die Verwendung von bleifreiem Benzin für Motoren erlaubt, deren Ventilsitze normalerweise nur für die Verwendung von verbleitem Benzin ausgelegt sind.

Der Kraftstoffzusatz war von der österreichischen Castrol anlässlich des dortigen Verkaufsverbotes für verbleites Benzin vor zwei Jahren entwickelt worden. Der Einführungstermin von Castrol TBE, das im Rahmen des von Castrol aufgelegten Classic-Programms vertrieben werden soll, steht aller-

dings noch nicht genau fest. Dieser Kraftstoffzusatz, der wie schon berichtet auf Kalium- und Natriumverbindungen basiert, verspricht neben dem Verschleißschutz der Ventilsitze auch noch eine reinigende Wirkung der Vergaser- und Einspritzdüsen, einen Vereisungs- und Korrosionsschutz, und ein Katalysator kann dann auch problemlos verwendet werden. Wir hatten uns natürlich selbst und auch bei Castrol Deutschland gefragt, warum dieses Produkt nicht schon früher angeboten wurde und warum so etwas nicht direkt den Kraftstoffen beigemischt wird. Herr Dolling von der Deutschen Castrol erklärte uns, daß die direkte Beimischung zum Kraftstoff auf Grund des in

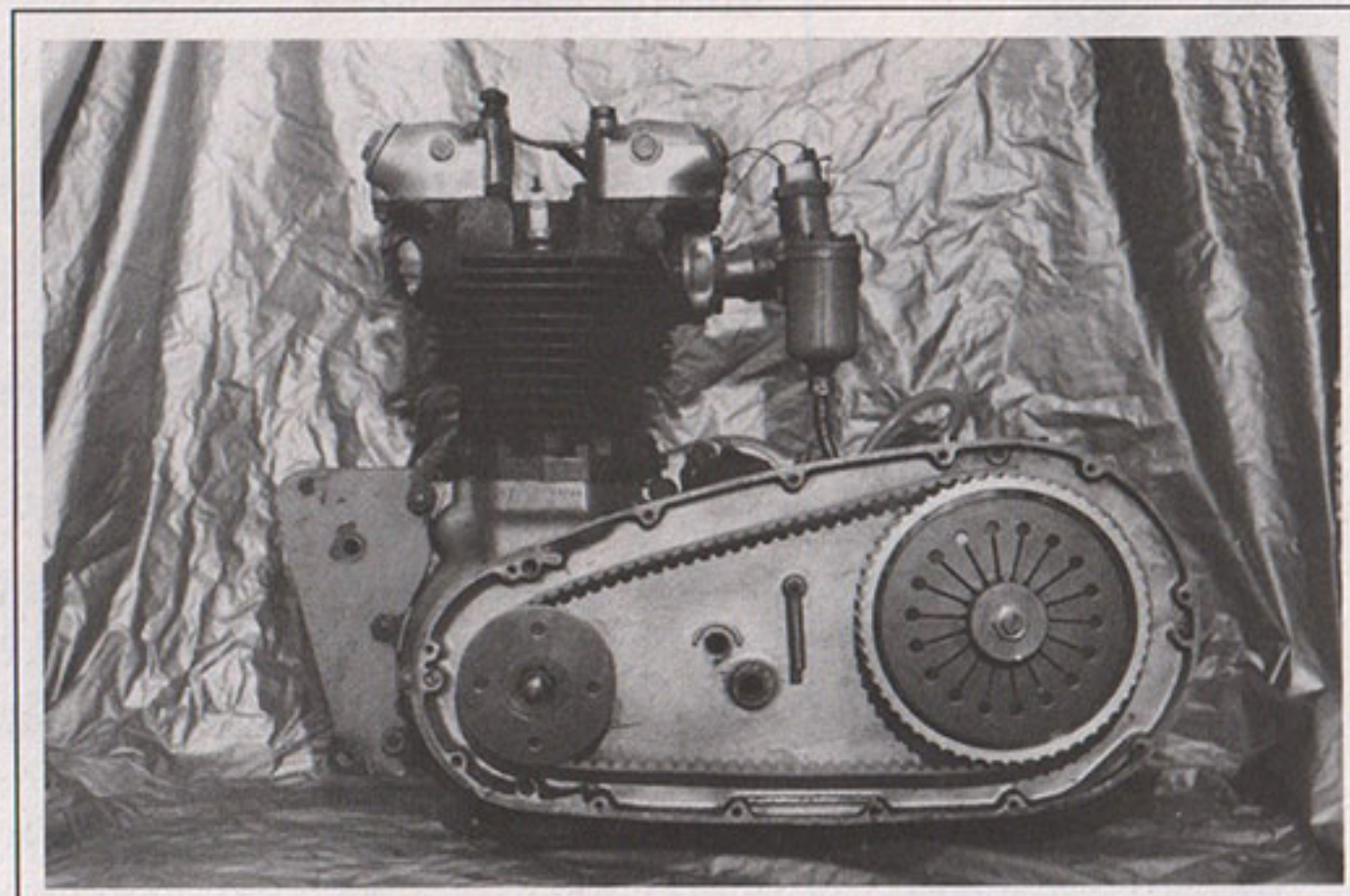
Deutschland geltenden sogenannten Benzin/Blei-Gesetzes nicht möglich ist. Dieses Gesetz erlaubt keine anderen metallhaltigen direkt beigemischten Kraftstoffzusätze als Bleitetraethyl. Eine Ausnahme wäre nur nach einem zweijährigen Großversuch möglich, und den tut sich von den Ölmultis wegen des schrumpfenden Marktes keiner mehr an. Beim Verkauf des Zusatzes als Zubehör greift das Benzin/Blei-Gesetz jedoch nicht. Daher war unsere Darstellung mit der Unbedenklichkeitsbescheinigung durch das Umweltbundesamt nicht ganz richtig. Wir haben von der Deutschen Castrol freundlicherweise schon mal was von dem Zeug zum Testen bekommen: Über

langfristige Auswirkungen können wir hier noch nichts berichten, da wären vielleicht mal unsere österreichischen Leser in Bezug auf mit Castrol TBE gemachte Erfahrungen gefragt. Die Handhabung ist etwas fummelig. Am besten füllt man das Zeug in ein kleines Fläschchen aus der Apotheke um und besorgt sich da gleich eine kleine Spritze dazu, damit man das Mischungsverhältnis von 1:1000 auch einigermaßen hinbekommt. Das Ganze vor dem Tanken in den Tank, fertig. Leider müssen wir uns noch etwas gedulden, wenn wir Neues wissen, schreiben wir wieder.

Ducsi

Einen Belt-Drive für Triumph

Die folgende Pressemitteilung kommt von british engines (Gero Gaschott) und ist so informativ, daß es keinen Sinn macht, sie mit meinem Senf zu verändern. Man könnte nun das was jetzt kommt auch als Werbung auffassen! Deshalb also: ACHTUNG!!!! Der Man will euch was verkaufen! (wahrscheinlich habe ich jetzt alle Regeln des freien Journalismus verletzt). Ames



Wir bieten ab sofort einen neuen BELTDRIVE KIT für die Triumph 650/750 unit und pre unit Modelle an. Die Kupplung dieses Umbausatzes basiert auf der bewährten Tellerfederkupplung der Norton Commando, die einige Vorteile gegenüber der

Originalkupplung vorzuweisen hat. Die Tellerfeder stellt ein absolut gleichmäßiges Ausrücken der Kupplung sicher und verhindert somit z.B. das häßliche Krachen beim Einlegen des ersten Ganges und die lästige Leerlaufsucherei an der Ampel, für die speziell die 750er Fünfgangmodelle bekannt sind. Das groß dimensionierte Lager im Kupplungskorb ist gekapselt und wartungsfrei. Der Riemen-

antrieb kann also trocken gefahren werden, ohne die Kupplungsrollen schmieren zu müssen, wie bei anderen auf dem Markt befindlichen Kits. Der Riemen ist jedoch absolut ölbeständig, so daß auch weiterhin mit Öl im Primärkasten gefahren werden kann, sollte dies gewünscht werden. Die vordere Riemenscheibe besteht aus Stahl, um einem Auschlagen der Verzahnung auf der Kurbelwelle vorzubeugen und maximale Lebensdauer zu garantieren. Der Kupplungskorb ist aus harteloxiertem Aluminium, das Kupplungscenter aus gehärtetem EC 80 - Einsatzstahl. Im

Kit enthalten ist die komplette Kupplung mit allen Scheiben und der Tellerfeder, sowie ein Wellendichtring und ein gehärtetes, geschliffenes Distanzstück zum Abdichten des Kurbelgehäuses. Der Beltdrive-Kit wird einbaufertig mit allen erforderlichen Teilen zum Preis von 1.475,- DM incl. MwSt. geliefert. Dieser Beltdrive Kit ist außerdem für folgende Motorräder lieferbar: BSA A65, A10, A7, alle pre-unit Einzylindermodelle, Norton 750/850 Commando (nur Kupplungskorb, vordere Riemenscheibe, Zahnriemen für 850,- DM), alle Dominator Modelle (kompl. Kit incl. längerer Getriebehauptwelle für 1.675,- DM). Einzelanfertigungen für andere Motorradmarken sind jederzeit möglich. **british engines, Industriestr. 6, 67063 Ludwigshafen, Tel.: 0621-632976, Fax 574453.**

LITERA TOUR

„Good Vibrations“

Was spukte nicht alles in meinem Kopf herum, als ich den Namen „Good Vibrations“ das erste mal hörte? Knackiger Rock-Sound aus den sixties, Harley's oder vielleicht doch kernige Bollermänner aus Geat Britain vom Schläge einer BSA?

In diesem Fall alles falsch. „Good Vibrations“ als Verlagsname ist fast so schön wie GUMMIKUH, stimmt's?! Und was machen die nun? Harley-Bücher? Nein: Motorradtourenkarten.

Da der Verlag in der Nähe von Hanau seinen Sitz hat, lag es nahe, mit einer Hessen-Karte zu beginnen. Diese ist im Januar 1994 erschienen. Das Konzept kam wohl an, so daß inzwischen Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz/Saarland erschienen zusätzlich sind. Alle anderen Bundesländer sind mittlerweile in Arbeit bzw. in Planung, und sollen peu a peu im Laufe dieses Jahres erscheinen. Einheitspreis DM 9,80. Sogar Österreich und die Schweiz (jeweils komplett als 2-Karten-Set zu DM 19,80) sind für das zweite Quartal 1995 vorgesehen.

So wie ich die Sache einschätze, ist das eine Menge Arbeit, die sich die Leute von „Good Vibrations“ da vorgenommen haben. Vor allem haben sie sich selber mit ihren Vorankündigungen (relativ genaue Erscheinungstermine für die folgenden Karten) unter Zeitdruck gesetzt. Was aber nicht unbedingt schlecht sein muß. Es gibt ja Leute, die können nur unter Druck arbeiten. Einer der Macher erzählte mir, daß sie im Moment auch noch ständig „On the road“ wären, um von einer Motorradverkaufs-

ausstellung zur nächsten zu tingeln, um ihr Verlagsprogramm vorzustellen.

Nun aber zu den Karten: Der Maßstab ist 1:400000, also gewissermaßen verkleinerte Generalkarten. (Anmerk.: je größer die Zahl, desto kleiner der Maßstab). Auf jeder Karte sind sechs Touren eingezeichnet (so ca. 150-300 km je Tour). Zu jeder Tour gibt es

Fahrt mit einem Museumszug. Es soll ja Motorradfahrer geben, die außer ihrem größten Hobby auch mal andere Sachen spaßig finden.

Fazit: prima Idee, und ein kleiner Anstoß, mal wieder seinen Motorradurlaub in Deutschland zu verbringen. Die Karten gibt es im Buchhandel (der sie wahrscheinlich auch erst bestellen muß), oder mit Versandkosten direkt bei **Good Vibrations, Postfach 1447, 63521 Erlensee.**

Tobias Pfluger



In eigener Sache: Es gibt bestimmt Leser, die mit ihrem alten Motorrad nie auf größere Tour gehen, oder gar damit in Urlaub fahren. Das ist ja auch ok, aber ich fahre halt häufig weitere Strecken mit meinen Motorrädern, und wie ich hoffe, viele unserer Leser auch. Darum beschreibe ich in dieser Rubrik Literatour auch Reisebücher, oder wie hier oben Tourenkarten. Ich hoffe, das dieses „ankommt“ beim Leser.

Wenn ich da völlig auf dem Holzweg sein sollte, müßt Ihr ganz viele böse Leserbriefe schreiben. Dann habe ich vielleicht ein Einsehen.

Mit Tourer-Gruß Tobias

Motorradtourenkarte Hessen ISBN 3-930757-00-1
Motorradtourenkarte Baden-Württemberg ISBN 3-930757-01-x
Motorradtourenkarte Rheinland-Pfalz/Saarland ISBN 3-930757-04-4

viele Typen ist in das Gehäuse der Tachometer mit eingeschlossen. Der Lichtschalter ist meistens mit dem Zündstromschalter kombiniert. Bei dem Schaltwerk des Triumph-Knips haben die Schaltstellungen folgende Bedeutung (Bild 3.23):

Stellung a des Lichtschalters in der Mitte: Beleuchtung angeschaltet; Stellung b des Lichtschalters nach links: Beleuchtung eingeschaltet; Stellung c des Lichtschalters nach rechts: Zündstrom unterbrochen.

Schaltwerk: Die meist mit Nützthalter kombinierte Schaltblende am Hinterradschaltwerk wird gleichzeitig mit dem Schalter der Beleuchtung betätigt. Glühlampe für Schlußlichte 6 Volt, 0,6 Watt.

Signalglocke: Da das Moped in der Zulassungsvorschrift als Fahrrad behandelt wird, muß es auch eine Signalglocke aufweisen. Beim Triumph-Knips ist die Glocke harmonisch in den Steuerkopf eingebaut (Bild 3.24). Sie wird durch einen Glockenhebel 1

Bild 3.24 Die Signalglocke (1) wird durch den Glockenhebel (2) über einen Stellring (3) betätigt

Bild 3.25 Die Nützthalter (1) wird durch den Stellring (2) betätigt

Nach etlichen Monaten der Vorbereitung und Planung, langen Telefonaten und jeder Menge Papierkrieg, ist es endlich soweit. In Kürze werden bei uns fünf neue Bücher als Reprint's erscheinen. Damit bauen wir unsere

Verlagstätigkeit erheblich aus und retten wertvolles „Kulturgut“ vor dem Vergessen. Die Bücher werden im Juni 1995 in gewohnter Qualität herauskommen und können ab sofort bei uns bestellt werden. Wer fix ist, kann „Bares“ spa-

Die fünf Neuen

Rex
Durch unbedingte Zuverlässigkeit hatte sich der 31 cm-Rex-Motor, der über dem Vorderrad in jeder Position einstellbar ist, in Deutschland vorzüglich geliebt. Aufgrund der sehr guten Erfahrungen mit dieser Position-Konstruktion wurde der Motor-Schiff für Serien weiterentwickelt und wuchs erst auf 34 cm und dann auf 40 cm, um aus dem neuesten Typ mit 40,5 cm Bohrung und 28,25 mm Hub die gesetzliche Grenze mit 49 cm weitestmöglich auszunutzen. Der Motor verdrängt 1,6 l und besitzt hohe Elastizität. Der Lichtschaltzylinder ist mit einer ausgeprägten Perlschichtfächerung ausgestattet. Die vielfach, direkt getriggerte Kurballen-trieb die Kammerscheibe im Verhältnis 1:1 über schräggestrichelte Ständer an, die mit der Vorlagewelle im erweiterten Kurballengehäuse laufen und von dem Ölwanne mit geschmiert werden. Der geringe Spindelzug sorgt für geringen Frischgasverlust und damit für niedrigen Verbrauch. Der Rex-Motor wird mit Linsenkopplung als Einbaumotor oder in einem leichten und bewährt einfach gehaltenen Spezialfahrzeug gefahren.

Die hier in ihren technischen Einzelheiten dargestellten deutschen Mopeds mit eigenen Motoren werden durch eine lange Typenreihe ergänzt, wobei einige der hier besprochenen Einbaumotoren verwendet werden, so daß das deutsche Mopedangebot vom einfachen Fahrrad mit Hilfsmotor bis zum Spitzenmodell mit Allradfederung reicht.



REX-MOTOREN-WERK - E. & K. Bugast - München 25

„Kleinkraftfahrzeuge“ von Ing. U. Rochel

In diesem Buch von Ing. Rochel aus dem Jahr 1955 werden fast alle deutschen Modelle vorgestellt, die es in der Zeit im Handel zu kaufen gab. Und dies unabhängig davon, ob der Hersteller westlich oder östlich der innerdeutschen Grenze sein Werk hatte. Beschrieben werden Mopeds, Leichtmotorräder und Fahrradbaumotoren. Zur Einleitung wird die Technik der Fahrzeuge und die Arbeitsweise des Zweitakt-Motors beschrieben. Mit der kleinen „Fahrschule“ und den Kapiteln über Bedienung und Pflege / Wartung kommt auch das „drumherum“ nicht zu kurz. Das Buch hat 144 Seiten und über 100 Abbildungen.

DM 24,80

ren. Bis zum 1.6.1995 bieten wir einen Subskriptionspreis von 20,- DM an (MZ-Buch 28,- DM). Wer später bestellt, den bestraft das Leben und zwar im Wert von 24,80 DM (MZ-Buch 34,- DM). Also lieber gleich bestellen!

„Deutsche Motorroller, Motorroller, Mopeds 1955“ Hrsg. von der Zweirad-Gesellschaft m.b.H.

Auch dieses Buch ist von dem Branchenverband der Motorradindustrie, ähnlich wie das Buch „Querschnitt ...“. Allerdings spiegelt es die Situation der Branche 3 Jahre später wieder, im Jahr 1955. In der Zwischenzeit hatte sich eine Menge getan. Interessanterweise ist das Werk zum Teil dreisprachig. Die Einführungen zu den einzelnen Kapiteln sind auch in englischer und spanischer Sprache zu lesen! 156 Seiten zählt dieses Buch. Und wieder gilt es, viele schöne alte Werbung zu bestaunen.

DM 24,80

Inhaltsverzeichnis

Zur Geschichte des Motorradwerkes Zschopau und seiner Erzeugnisse 9

1. Typbeschreibung 17
 - 1.1. TS 125 und TS 150 17
 - 1.2. TS 250 18
 - 1.3. ETZ 250 19
 - 1.4. ETZ 125 und ETZ 150 24
 - 1.5. ETZ 251 26
 - 1.6. Neum Modell ab 1991 28
2. Instandhaltung der MZ-Motorroller 30
 - 2.1. Grundlagen 30
 - 2.1.1. Voraussetzungen für die Instandhaltung in Seitenlage 30
 - 2.1.2. Arbeits- und Brandschutz 30
 - 2.1.3. Wartungs- und Schmierplan 31
 - 2.2. Teleskopgabel 33
 - 2.2.1. Beschreibung und Funktion 33
 - 2.2.2. Ölstand und Schmiermittel 36
 - 2.2.3. Verschleißprüfung 36
 - 2.2.4. Demontage 37
 - 2.2.5. Teilprüfung 38
 - 2.2.6. Montage 39
 - 2.3. Lenkungslenker 41
 - 2.3.1. Beschreibung und Funktion 41
 - 2.3.2. Überprüfung und Reparatur 41
 - 2.4. Schwinge und Lagerung 44
 - 2.4.1. Beschreibung und Funktion 44
 - 2.4.2. Aus- und Einbau des Lagerbolzens 44
 - 2.4.3. Richten einer verzogenen Schwinge 45
 - 2.4.4. Gummibuchsen wechseln 46
 - 2.5. Federbeine 47
 - 2.5.1. Beschreibung und Funktion 47
 - 2.5.2. Reparatur 49
 - 2.6. Hinterradtrieb 51
 - 2.6.1. Ketten 51
 - 2.6.2. Antriebslagerung 56
 - 2.6.3. Tachometertrieb 60
 - 2.7. Räder und Reifen 60
 - 2.7.1. Kontrolle auf Verkehrssicherheit 60
 - 2.7.2. Umröße 61
 - 2.7.3. Radlager 61
 - 2.7.4. Reifenmontage 62
 - 2.7.5. Schweißarbeiten 64
 - 2.7.6. Zusätzliche Reifenmessungen 64
 - 2.8. Trommelbremse 65
 - 2.8.1. Beschreibung und Funktion 65

FISCHER VERGASER
FISCHER A-G FFM-OBERRAD

KALI Anhängel
Beimogen u. Anhängel-Fabrik Oberursel/Gr. in

Seit 30 Jahren Leichtbelwagen und Anhänger

Auslandsbesucher wurden aus folgenden Ländern registriert: Europa: Großbritannien, Schweden und Norwegen; Ost- und Mittelamerika, Nordamerika, Afrika, Asien und Australien.

Die IFMA erfüllt die Erwartungen
Die IFMA erfüllt die Erwartungen
Die IFMA erfüllt die Erwartungen

Neue Reprints der GUMMIKUHN

- 2.8.2. Wartung und Demontage 67
- 2.8.3. Verschleißteile 67
- 2.9. Scheibenbrüche 68
 - 2.9.1. Beschreibung und Funktion 68
 - 2.9.2. Reparatur der hydraulischen Anlage 69
 - 2.9.3. Reparaturen am Vorderrad 73
- 2.10. Kraftstoffbehälter 75
 - 2.10.1. Undichtigkeiten 75
 - 2.10.2. Befestigung 75
 - 2.10.3. Kraftstoff Filterbehälter 75
- 2.11. Vergaser 78
 - 2.11.1. Grundlagen 78
 - 2.11.2. Wartungsweg der Vergassersysteme 81
 - 2.11.3. Aus- und Einbau 83
 - 2.11.4. Wartung 84
- 2.12. Ansauganlage 90
 - 2.12.1. Beschreibung und Funktion 90
 - 2.12.2. Ansauganlage der Typen TS 125 und TS 150 90
 - 2.12.3. Ansauganlage (TS 250) 91
 - 2.12.4. Ansauganlage der Typen ETZ 91
- 2.13. Auspuff 94
 - 2.13.1. Funktion 94
 - 2.13.2. Befestigung 94
 - 2.13.3. Ab- und Einbau 95
 - 2.13.4. Schäden am Auspuffkopf 95
- 2.14. Motor- konstruktive und funktionale Zusammenhänge 99
- 2.15. Motor- Instandsetzung 101
 - 2.15.1. Wartung der Motoren 101
 - 2.15.2. Aus- und Einbau der Motoren 106
 - 2.15.3. Demontage der Motoren 109
 - 2.15.4. Bearbeitung der zerlegten Baugruppen 123
 - 2.15.5. Montage 127
 - 2.15.6. Frischölsmierung 137
- 2.16. Elektrische Anlage und Instrumente 159
 - 2.16.1. Schaltpläne und allgemeine Hinweise 159
 - 2.16.2. Störungen im Leuchtungsnetz 160
 - 2.16.3. Batterie 166
 - 2.16.4. Lichtmaschine und Regler, Nennspannung 6 V 166
 - 2.16.5. Lichtmaschine und Regler, Nennspannung 12 V 169
 - 2.16.6. Besonderheiten der 12-V-Anlage 171
 - 2.16.7. Zünd-Licht-Schalter 177
 - 2.16.8. Zündanlage mit mechanischem Unterbrecher 178
 - 2.16.9. Elektronische Zündanlage und andere elektrische Ausstattungen 182
 - 2.16.10. Beleuchtung und Signalanordnungen 186
 - 2.16.11. Instrumente 191
- 2.17. Seilzüge 191
 - 2.17.1. Wartung der Seilzüge 191
 - 2.17.2. Einstellen der Seilzüge 192
- 2.18. Rahmen 194
 - 2.18.1. Schweißarbeiten 194
 - 2.18.2. Richtarbeiten 194
 - 2.18.3. Ersatzteil Rahmen 195
- 2.19. Seitenwagen 196

„Querschnitt durch die Deutsche Zweiradindustrie“ Hrsg. von der Zweirad-Gesellschaft m.b.H.

Herausgegeben wurde dieses Werk vom Verband der Fahrrad- und Motorrad-Industrie und vom Fachverband der Fahrrad- und Kraffradteile-Industrie. Erschienen ist es ursprünglich 1952. In diesem Jahr war die 2. Internationale Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung geplant (IFMA). Diese viel jedoch aus. Dieses Buch ist ein „Rundumschlag“ der Branche aus der Zeit vor über 40 Jahren. Sehr schön anzuschauen, auch weil reichlich alte Werbung zu sehen ist. Diese war früher einfach viel schöner! Das Buch hat 180 Seiten mit vielen Abbildungen wie Fotos, Zeichnungen und alten Anzeigen.

DM 24,80

„Motorroller Entwicklung-Aufbau-Bedienung-Pflege“ von Utz Rochel, Fred Richter und August Falz

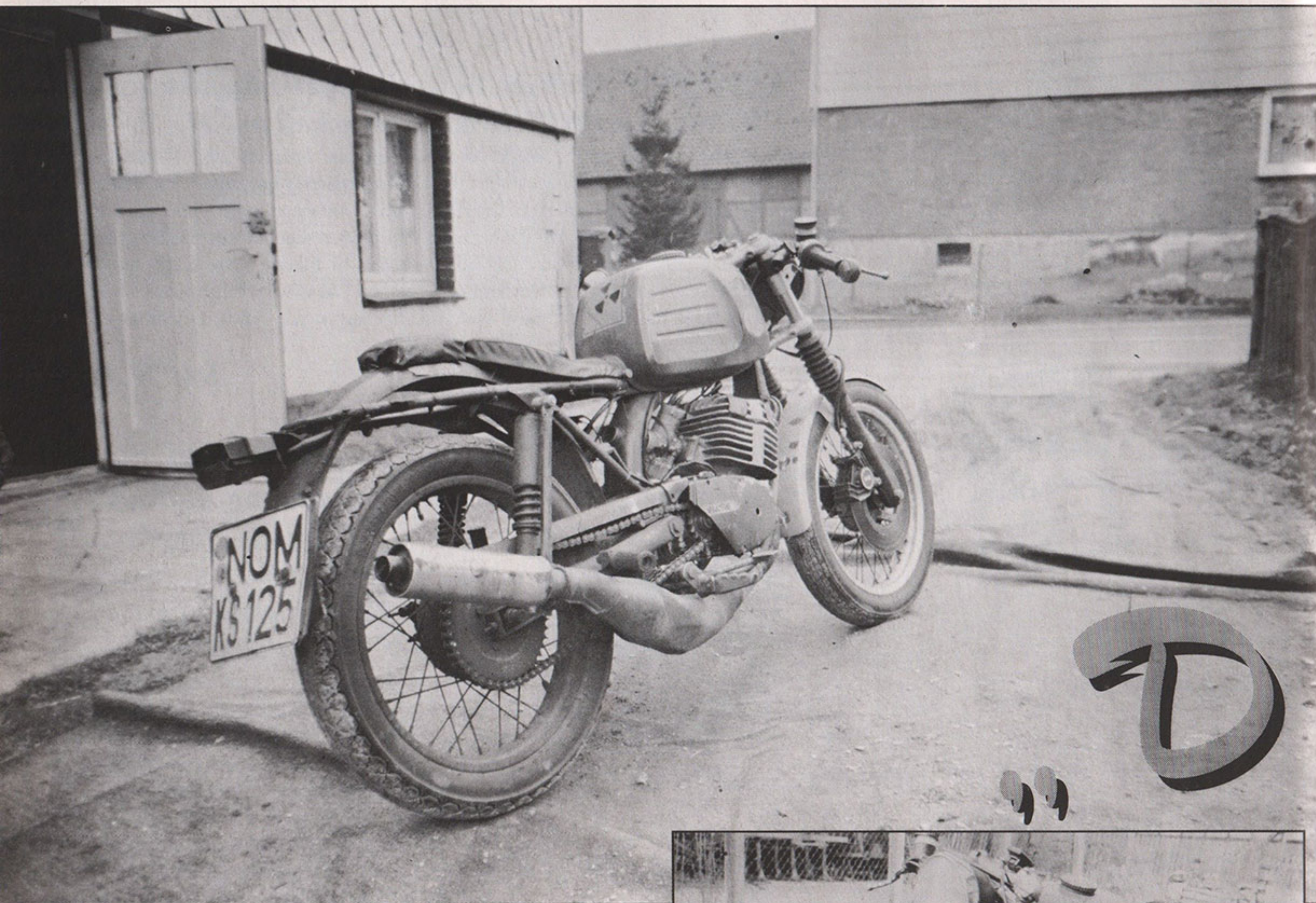
Dieses Buch ist von einem ganzen „Autorenkollektiv“ geschrieben. Die drei Herren Rochel, Richter und Falz sind auch schon von anderen Büchern bekannt. In diesem Werk aus dem Jahr 1955 geht es ausnahmslos um Motorroller, und zwar aus beiden deutschen Staaten. Behandelt werden Geschichte, der komplette Aufbau mit viel Technik, Pflege und Wartung. Zu guter Letzt gibt es noch eine „Motorroller-Fahrschule“. Das Buch hat 128 Seiten mit ca 100 Abbildungen. Ein „Muß“, für jeden, der sich mit alten Motorrollern beschäftigt.

DM 24,80

„Wie helfe ich mir selbst MZ-Motorroller“ von Ing. Heinz Neuber und Ing. Karlheinz Müller

Es dürfte überflüssig sein, über dieses Buch viele Worte zu verlieren. Man könnte es auch als die „Bibel“ der MZ-Fahrer bezeichnen. Die beiden Autoren Neuber und Müller waren selber in dem damaligen MZ-Werk in Zschopau angestellt. Wer, wenn nicht diese Leute, sollte sich mit den MZ-Motorrollern besser auskennen. Wir haben nach einigem Überlegen beschlossen, die 4. überarbeitete Auflage nachzudrucken. Diese war bis vor kurzem noch bei einigen Händlern zu bekommen, ist aber nun definitiv vergriffen. Also zugreifen! Das Buch hat 296 Seiten mit 275 Abbildungen und beschäftigt sich mit der TS von 1977 bis hin zur ETZ von 1991.

DM 34,-



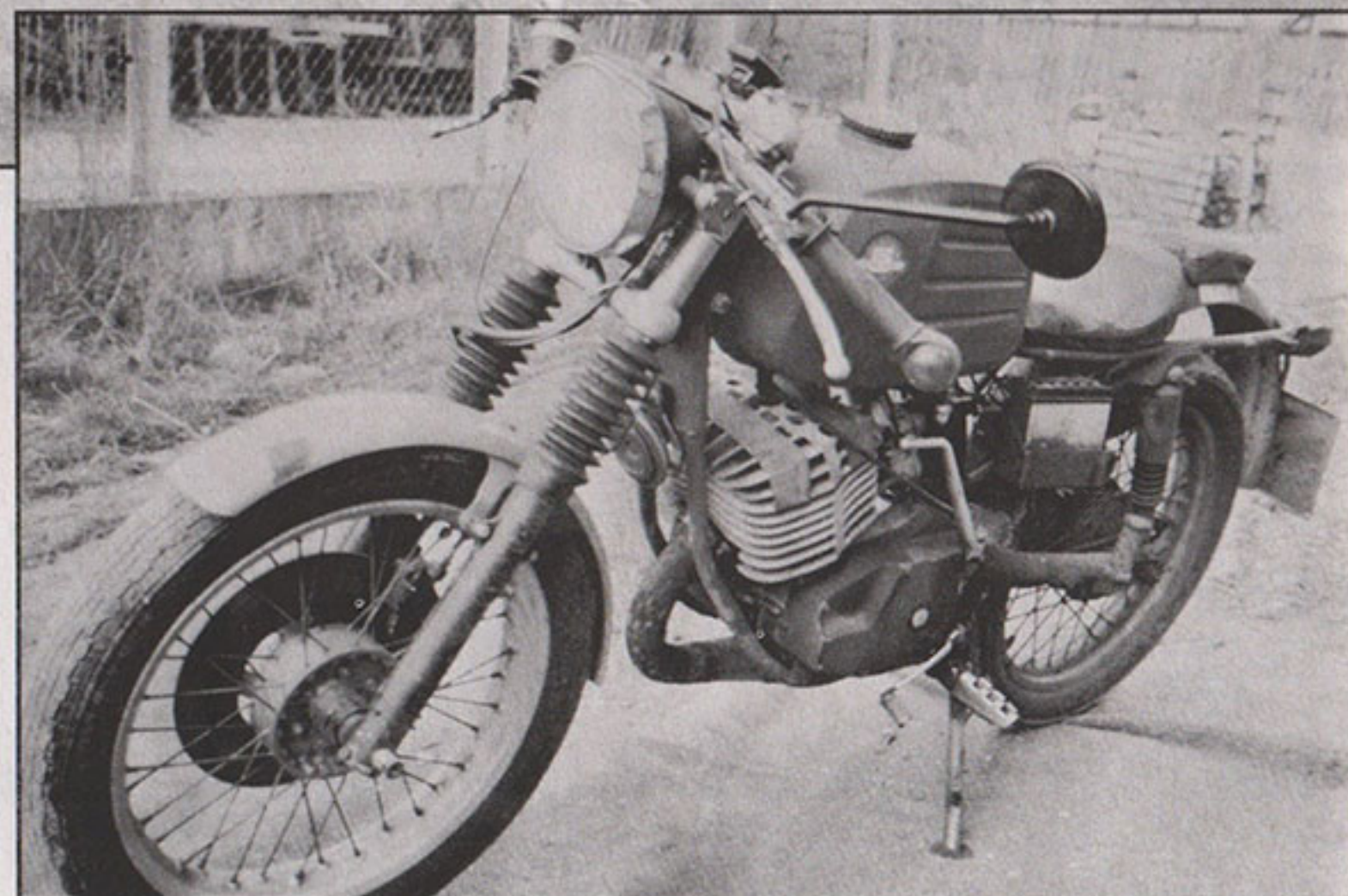
Das 38 PS Powermoped mit 130 kg zeigt so manchem das Heckteil.

Eine MZ-Gabel schraubte Klaus in die GS-Gabelbrücken

Nachdem wir in den Heften Nr. 66 und 68 Artikel über die Bundeswehr-Maico MD 250 berichtet hatten, kommt nun „schon wieder“ etwas über ein Militärkrad. Aber daß jetzt keiner denkt, wir wären alle in der Redaktion zu Militaristen geworden. Ganz bestimmt nicht! Es ist, wie meist bei uns, purer Zufall. Außerdem ist an diesem Motorrad außer der olivgrünen Lackierung gar nicht mehr so viel BW-mäßiges dran. Wie der Besitzer Klaus Seidenstücker mehrmals betont sagte: „Sieht so richtig schön scheiße aus, das Rat-Bike“. Das war übrigens Original-Wortlaut! Dieses klingt doch mal ganz anders. Die mei-

sten Besitzer von alten (oder älteren) Motorrädern sind in der Regel stolz auf ihre „Schätzchen“ und hegen und pflegen sie auch dem entsprechend. Nicht so Klaus. Er läßt sie immer schön draußen stehen, damit sie ruhig ein wenig vor sich hin gammeln kann. Geputzt wird auch nur selten, und „scheiße“ soll sie aussehen. So in etwa lautet die Philosophie (ich bin Gegner der letzten Rechtschreibreform) von „Rat-Bike“-Besitzern. Wobei dieses Exemplar der Gattung noch recht harmlos aussieht.

Und woraus besteht dieses „Rat-Bike“ nun eigentlich? Die



eine Basis ist tatsächlich eine Bundeswehr-Hercules K 125 aus dem Jahr 1971. Diese hatte damals noch eine Schwinggabel. Inzwischen baut Hercules dieses Modell mit 180 ccm und Telegabel. Die andere Basis ist ein Motorrad, welches unter dem Markennamen Sachs verkauft wurde. Eine Sachs GS 250, Baujahr 1977.

Welche Werkspolitik dahinterstand, die GS- und MC-Mo-

delle von Hercules unter dem Markennamen Sachs zu verkaufen, weiß ich leider auch nicht. Gebaut wurden sie jedenfalls von Hercules, und einen Sachs-Motor hatten ebenfalls beide Produktreihen. Wie dem auch sei, bei den Straßenmodellen stand halt Hercules drauf und bei den Geländemodellen Sachs.

Im Frühjahr 1994 wurde die „Mutation“ vollzogen. Einen

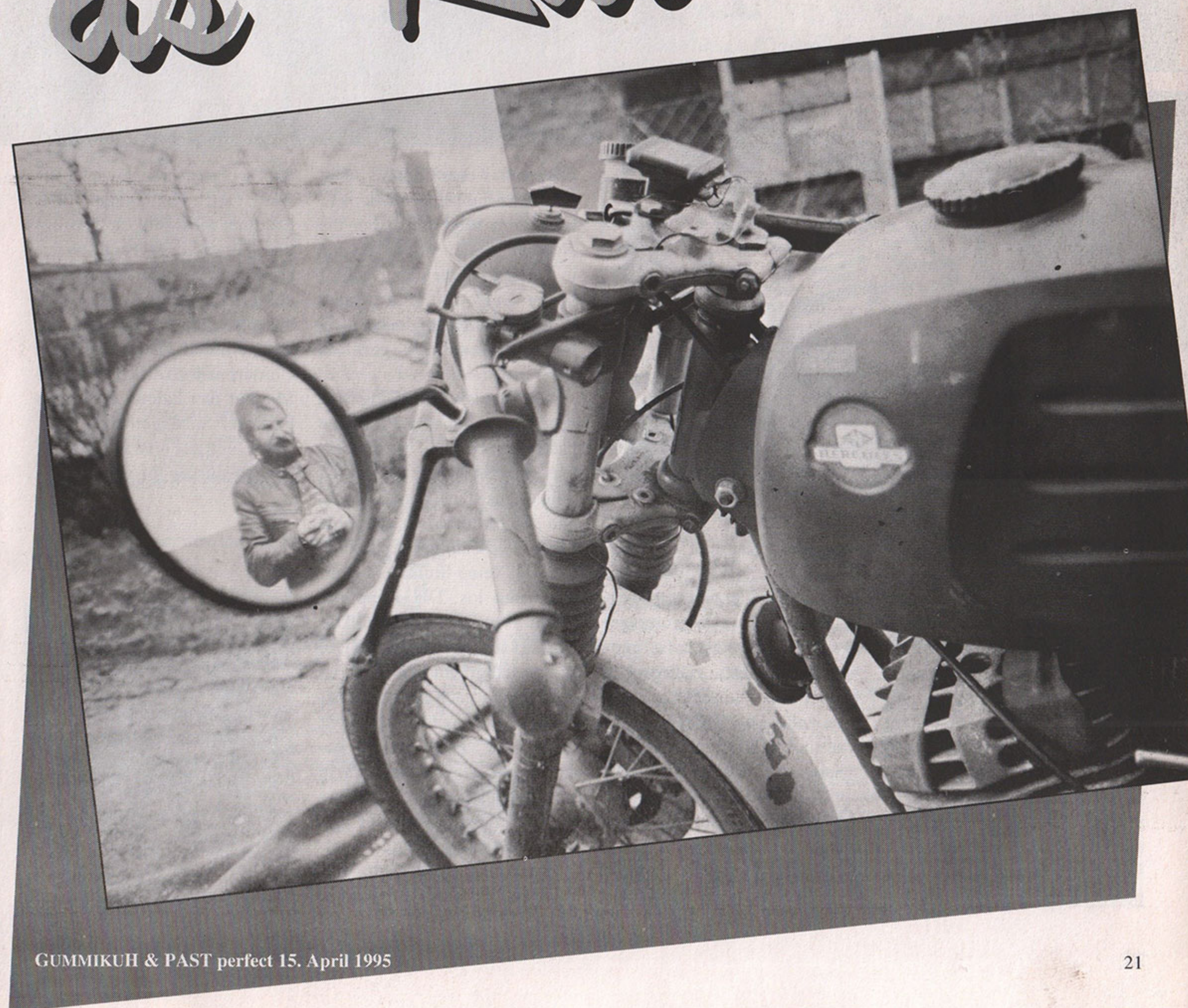
Tag vor Abfahrt Richtung TT auf der Isle Of Man war der Umbau fertig. Es konnte losgehen. Nur Zeit für den TÜV, war jetzt kurz vor Urlaubsbeginn nicht mehr. Die Fähre wartet schließlich nicht. Egal, Hauptsache ist, daß das Motorrad läuft. Auf dem Weg in Richtung Norden, so in der Gegend von Hamburg, wurde es dem Fahrer dann doch mulmig. Eine ganze Weile wurde er schon von einem Streifenwagen der Polizei verfolgt. Im Vorbeifahren runzelte die Besatzung zwar etwas verwirrt die Stirn, aber die erwartete Kelle blieb aus. Ich

würde sagen, Glück gehabt. Das wäre doch arg teuer geworden. Ansonsten verlief der Urlaub völlig problemlos. Wieder zu Hause angekommen, konnte auch der TÜV in Angriff genommen werden. So wie sie auf den Fotos zu sehen ist, hat sie auch die Plakette bekommen. Man muß dazu sagen, daß der Besitzer/Erbauer reichlich Erfahrung im Schrauben und Umbauen hat, nicht zuletzt durch einige Jahre als Mechaniker bei einem Harley-Händler in Einbeck. Außerdem, gestand mir Klaus, er kenne da einen beim

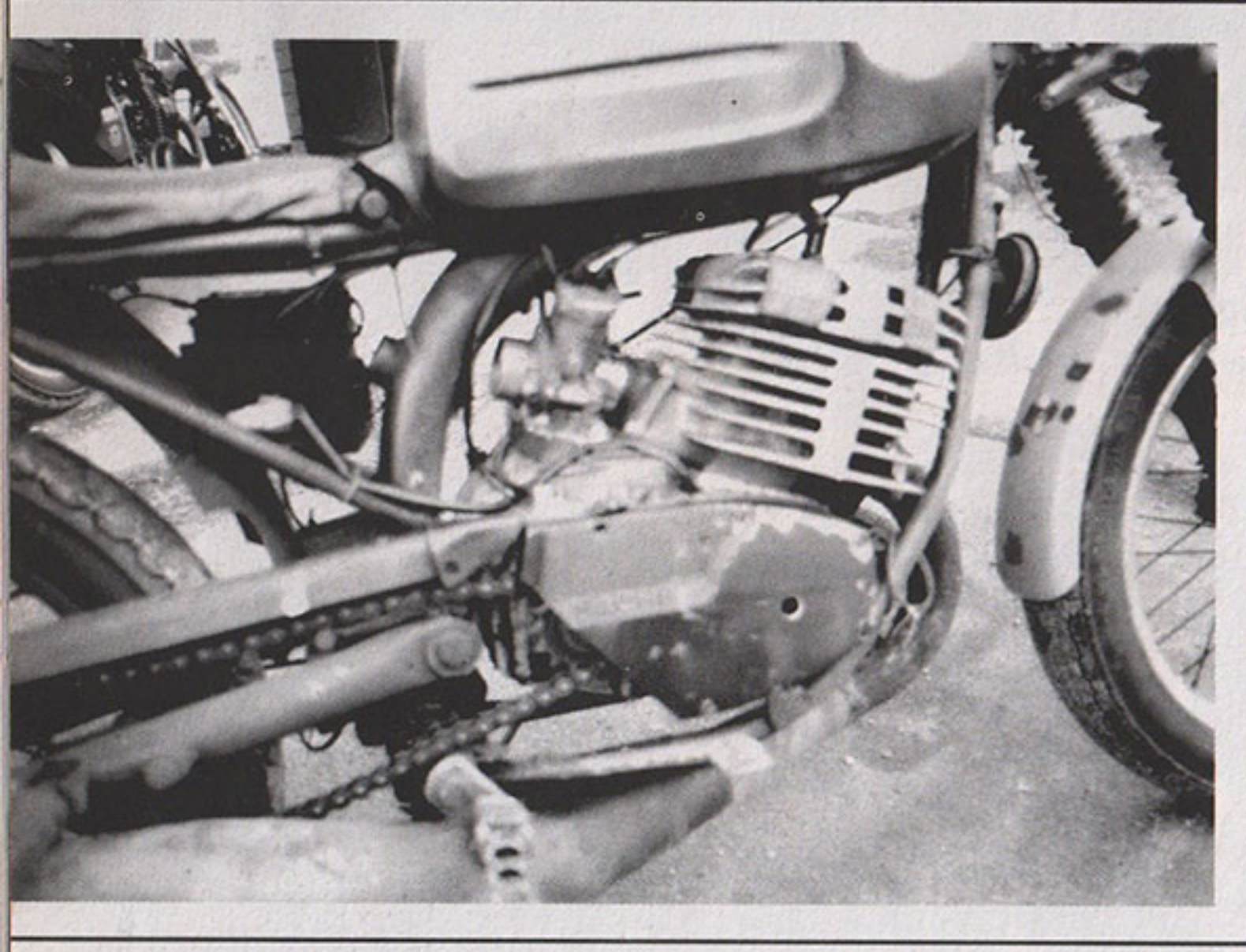
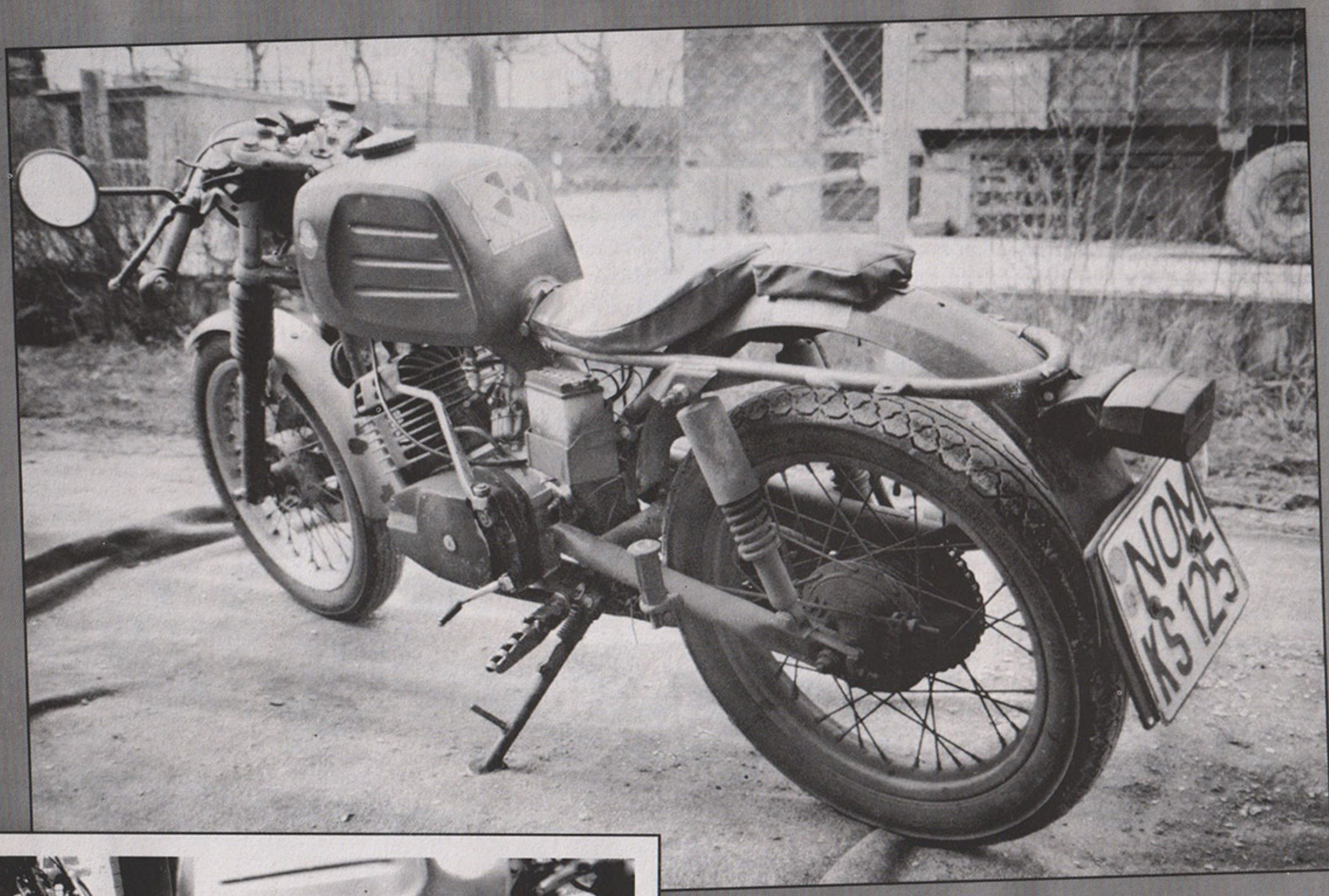
TÜV! Es gibt da eigentlich schon ein paar kritische Dinge, die zu beachten sind. Die MZ-Gabel samt Rad und Bremse gehört sicherlich zu den harmloseren Dingen. Die Gabel steckt übrigens in den sehr soliden Gabelbrücken der GS-Maschine. Das sind aber auch schon die einzigen Fahrwerksänderungen. Dabei hat der Original-Motor bloß 12,5 PS, der GS-Motor aber derer 38! Das ist Phi mal Daumen das dreifache. Außerdem mußte der Rahmen an den Unterzügen „ge-

ringfügig“ verbreitert werden, um den größeren Motor reinzubekommen. Der Motor vibriert schon ganz ordentlich, welches der Tacho auf Dauer nicht überlebt hat. Jetzt findet so ein anklipsbarer kleiner elektronischer Fahrradtacho Verwendung. Funktioniert prima und hat viele Speichermöglichkeiten. Laut Klaus läuft das Gerät so 150 km/h, aber bloß ca 10 Sekunden lang, dann geht der Motor fest. Es ist nun mal ein Motor, der für den Geländesport

Das Rat-Bike



GUMMIKUH & PAST perfect 15. April 1995



doch ein wenig mulmig. Das hatte ich schon lange nicht mehr bei einem Motorrad. Aber die Neugier siegte! Vorher las ich in Gedanken meinen Nachruf in der GUMMIKUH: „In treuer Pflichterfüllung gegenüber Verlag und Redaktion gefallen am...“.

Ab. Das Fahrwerk ist wieder Erwarten auch voll tauglich. Sehr handlich (Gewicht ca 130 kg) und spurstabil. Die Bremsen reichen auch gut aus, nur die Gabel spricht sehr schlecht an. Das lag aber auch an dem für die Temperaturen knapp unter dem Gefrierpunkt zu dicken Gabelöl. Mir hat das Fahren auf jeden Fall viel Spaß gemacht, auch wenn einiges etwas gewöhnungsbedürftig für mich war.

Ab. Das Fahrwerk ist wieder Erwarten auch voll tauglich. Sehr handlich (Gewicht ca 130 kg) und spurstabil. Die Bremsen reichen auch gut aus, nur die Gabel spricht sehr schlecht an. Das lag aber auch an dem für die Temperaturen knapp unter dem Gefrierpunkt zu dicken Gabelöl. Mir hat das Fahren auf jeden Fall viel Spaß gemacht, auch wenn einiges etwas gewöhnungsbedürftig für mich war.

Text + Fotos:
Tobias Pflüger

P.S. Klaus ist mit seinem Krümmer nicht ganz zufrieden. Wer Erfahrung und/oder Ahnung vom Bau eines Resonanzauspuffes hat, kann sich ja mal bei Klaus Seidenstücker, Tel. 05563/427 melden. Er würde sich sehr freuen.

konstruiert wurde, wo keine längeren Strecken mit konstant hoher Geschwindigkeit gefahren werden. Dann hätten wir noch die Auspuffanlage mit ihrem selbstgebauten Krümmer, selbstverständlich in nicht rostfreier Qualität. Die Tüte kam mir allerdings gleich bekannt vor. Sie ist aus dem Yamaha-Ersatzteilregal und gehört gewöhnlich an eine wassergekühlte RD. A propos wassergekühlt. Damit hat Klaus auch mal experimentiert. Von einem Sachs-

Kart-Motor nahm er den wassergekühlten Zylinder samt Kopf und Kühler und verpflanzte ihn auf das GS-Kurbelgehäuse. Hat aber nicht so ganz hingehauen. Den zerbröselten Kolben hat er mir noch gezeigt. Eine außenliegende Zündspule war auch schon mal dran. Das schaute ganz toll „scheiße“ aus, vor allem die Befestigung mit dem Klebeband am Rahmenrohr. Als ich dann schließlich zur Probefahrt antrat, war mir dann

SUCH & FIND



Service für Abonnenten : Kostenlose, private Kleinanzeige per Fax 04 21 / 50 44 48 oder per Karte an den GUMMIKUH-Verlag • Am Deich 57 • 28199 Bremen (Andere: 5 DM in Marken, max. 200 Anschläge) ... und der Sonder-Service: Wer seine Anzeige auch in der nächstmöglichen Ausgabe des Motorrad-Magazins MO sehen will, der legt 5 DM in Briefmarken, Schein etc. bei. • H = Händleranzeige

- ADLER -

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

MB 200-Bausatz + 250 ccm-Motorteile ohne Brief 900,- DM. Tel.: 030-4524956.

Suche für M250 oder MB250 brauchbare Zylinder und Kurbelwelle zum Überholen. Tel.: 06502-6878.

- ARDIE -

Suche Federgabel vorn für Ardie R.B.Z.200, Bj. 1937. Tel.: 034204-62047.

- AWO -

AWO-Sport-Rahmen für 100,- DM, sowie andere Teile z.B. Kurbelwelle neu für 280,- DM zu verkaufen. Tel.: 03943-22848 oder 0171-6541447.

Verkaufe AWO T, Bj. 54, Toprestauriert, TÜV neu, 7.400,- DM. Tel.: 0421-4986441.

Verkaufe für AWO/T alle Teile, außer Rahmen. Vieles doppelt! Nur komplett für 1.000,- DM. Robert Stephan, Thurmer Str.35, 08066 Zwickau.

- BEKLEIDUNG -

2 Lederanzüge Gr. 52 schwarz, Gr. 54 rot-schwarz, günstig abzugeben. Tel.: 06150-2253.

Harro-Herrenlederkombi, Gr. 48/50, schlank, alt aber gut erhalten, schwarz 250,- DM. Jumbo-Damenkombi, Zweiteiler, Gr. 42, neuwertig, 400,- DM. Tel.: 0211-285112.

- BMW -

2 x 25/2 Kardan 1 Rad mit Bereifung. 1 x Isetta Motor 300 ccm, einige Motoren-250 ccm-Gehäuse, z.T. mit KW. Tel.: 02428-3154.

Bj. 79 für über 5000,- DM neu aufgebaut, besser als Original! Aus Platzmangel (1 v. 3). 7.300,- DM. Tel.: 04832-4394.

BMW R100 Racing, TÜV neu, 70 PS; 11.000 km; verbr. Akront-Flg.; 2 in 1; zurückv. Fußr.; 1. Höcker; WIWO-Bremse; Ölkühler; orange Halbschale; Konis; usw. Reifen neu; 8.500,- DM. Tel.: 04342-83571.

BMW R2, restauriert, zu verkaufen. Außerdem 1 Motor, Lampenhalter und Hinterradnabe. Tel.: 06835-6925.

BMW R50-69S gesucht Raum Bremen-Hannover, Zustand möglichst komplett zum Restaurieren, auch teilrest Maschinen. Keine Phan-

tasiepreise. Einzelteile auch anbieten. Tel.: 0421-625902 abends.

BMW R69S mit Steib 350S, Bj. 60/9/. Viele Neuteile. VHB 8.200,- DM. Tel.: 0421-5289522 nach 18 Uhr oder Wochenende Tel.: 0451-864410.

R 25/3 + LS 200, Bj. 53/54, Original 1A, 9.300,- DM. Tel.: 05465-1218 Osnabrück.

R100/7, Bj. 77, RT Verkleidung, Koffer, Reifen neu. 50000 km, guter Zustand. VHB 6.300,- DM. Tel.: 09738-1542.

R25/3 suche Lima und Original vorderes Schutzblech. Tel.: 04202-3103.

R4 gute Basis, Verkauf oder Tausch gegen Boxer oder R69 Teile, suche 24 L Tank R50. Tel.: 06438-4198.

R50-R69S Chopper: Verlängerter Hauptständer 50,- DM. Tel.: 04321-41634 oder 28117.

R50/2, unrestauriert, 6.500,- DM, Kaiser Zylinder für BMW R50 oder R60 ohne Kolben 600,- DM. Tel.: 09823-8229 oder 0161-2926576.

R90/6, Bj. 75, rot, 65.000 km, viele Neuteile, schön und zuverlässig. VB 7.750,- DM, evtl. mit gr. Krauserkoffern. Tel.: 06171-57784 abends.

R90S, Rauch-Silber, EZ 1/76, 88.000 km, TÜV 5/96, Koffer, Tankrucksack, Heinrichbein und Handschilder, 100/90 vorne und 120/90 hinten, eingetragen, Stahlflexbremsleitungen, Konis,

Gabelstabi, Motor bei 50.000 km überholt, Austauschgetriebe incl. Kupplung vor 5.000 km, Behördensitzbank extra, usw. 7.300,- DM VHB. Tel.: 06162-71604.

Repariere alte BMW Benzinähne Marke Ewerbest. Tel.: 06854-355.

Suche Aluminium-Felge für BMW R25/3 (18 Zoll). Tel.: 02407-17713 ab 18 Uhr.

Suche BMW /5/6 Hinterrad mit Borraani Hochschulterfelge. Tel.: 07933-7637 ab 19.30 Uhr.

Suche BMW R51/2-68 und R50-69S zum restaurieren in Raum HB,

For british bike spares in Berlin try :
Niemeyer's
Klassisches Motorradzubehör, Restaurierungsbedarf & Bekleidung



Lankwitzer Str. 32, 12107 Berlin-Tempelhof, Tel: 706 65 06
Geschäftszeiten: Mo-Fr: 10.00 - 18.00 Uhr, Sa: 10.00 - 13.00 Uhr

BMW
MOTORRÄDER & ERSATZTEILE
R24-R27 - R51/2-68 - R50-69S - R50S-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

Der Klassiker
DAVIDA
REIFEN
BEKLEIDUNG
HELM
MOTORRAD
Garage
Konrad Möllering
☎ 051 27/48 38

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

H, HH, auch Teilrestaurierte oder Einzelteile. Keine Phantasiepreise oder Schrott. Tel.: 0421-625902 abends.

Suche Boxer Baureine 15, 16, 17, defekt, in Teilen, etc. zum Neuaufbau. Anrufe mit realistischen Preisvorstellungen. Bitte an: Ch. Melchers, Tel.: 0212-208649.

Suche Seitenwagenübersetzung für R60 27/7. Tel.: 02366-41068.

Suche: Speichenrad/Nabe von /67/, Gabelbrücken R45/65. Tel.: 0451-473434.

Verkaufe Achsantr. 11/32 und 8/25, SW-Getr. neuw. je 800,- DM, Tank 300,- DM, R25/3 Getriebesatz neu 300,- DM, Kayser Motor 720 ccm auf R67 Basis VB. H. Schwarzer Tel.: 07520-2177.

Verkaufe original Schorsch Maier Sitzkissen 250,- DM. Thomas Rongen. Tel.: 07471-71132 abends.

Verkaufe schwarze R 80 GS, TÜV 10/96, Reifen neu, 88er Model, wegen Nachwuchs für 6.700,- DM VB. Tel.: 0931-884406.

- CONDOR -

Condor 250cc, fahrbereit, ab Bj. 57, guter Zustand, auch mit Beiwagen zu verkaufen. (wie BMW R27). Tel.: 05655-8051.

- DKW -

Für RT 250/2: Lichtmaschine für 80,- DM, Vorderradnarbe mit Bremstrommel und Bremsbelägen

für 50,- DM, Vorderradfelge, Chrom gut erhalten, kompl. mit Bremstrommel für 80,- DM. Tel.: 06184-51404.

Hummel-Super, Bj. 59, suche Zylinderkorb, Benzinbahn, Ständer, BTA Tachoantrieb/welle, Reparaturanleitung für DKW-Motor 50 ccm Moped, Simone Tel.: 02266-45097.

RT125/2, Motor und Blechteile billig abzugeben. Teilliste gegen Rückporto. R. Henke, Birkstr. 28, 25917 Leck.

Suche für DKW SB 200 Fußrasten und Deko-Ventil evtl. tauschen gegen andere SB Teile. Tel.: 04662-3294.

Tausche DKW SB500, Bj. 36, guter fahrbereiter Zustand, gegen DKW RT350S, gleicher Zustand. Tel.: 09771-2767 oder 09701-8318.

Teile für DKW Motorräder RT 175S, Bj. 56 zu verkaufen: Motor komplett für 400,- DM, Vergaser mit Ansaugrohr 100,- DM, Fahrersitz + Soziussitz neu überzogen kpl. 300,- DM, Hinterrad m. neuen Felgen u. Speichen u. Rückdämpfergummis 220,- DM, Vorderrad m. neuen Felgen u. Speichen 180,- DM, Blecht., Elektrik., usw. alle Teile in g. Originalzust. Tel.: 06181-51404.

- DNEPR -

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

Suche für DNEPR-Ural Seitenwa-

genrahmen ohne Antrieb mit RdD. Tel.: 05121-86593 abends.

Verkaufe K-750 SV-Motor. VB 500,- DM, Tel.: 07144-18040.

- GESPANN -

Biete Oldtimergespann IFA BK 350, 2-Takt-Boxer + Kordan, Bj. 57, 13 KW, Stoye II TML Boot, TÜV 6/96, restauriert, Lackmängel, viele Teile, Literatur + neuen Auspuff, Boot evtl. einzeln, VHB 4.800,- DM. Tel.: 05772-7368.


DNEPR 11, echtes Exportmodell mit Kat., 300 km, TÜV 3/96, technisch und optisch topfit, 5.900,- DM. Tel.: 0711-332061.

IG-Gespannfahrer e.V. hat bundesweit 260 Mitglieder - bis jetzt! Info Tel.: 05932-2699.

MZ 250/1 Bj. 69, VB 900,- DM, MZ 250/2 Bj. 70 VB 800,- DM, sowie Solo-MZ. Tel.: 09187-41320 oder 0171-4528400.

Verkaufe Oldtimergespann MZ/ IFA BK 350, 2 Takt-Boxer + Kardan + TML Stoye Alu Boot, evtl. auch einzeln, Bj. 57, 13 KW, restauriert, + Teile + Literatur + neuen ungebrauchten Auspuff VB 4.800,- DM (Boot oder Maschine auch Solo). Tel.: 05772-7368.

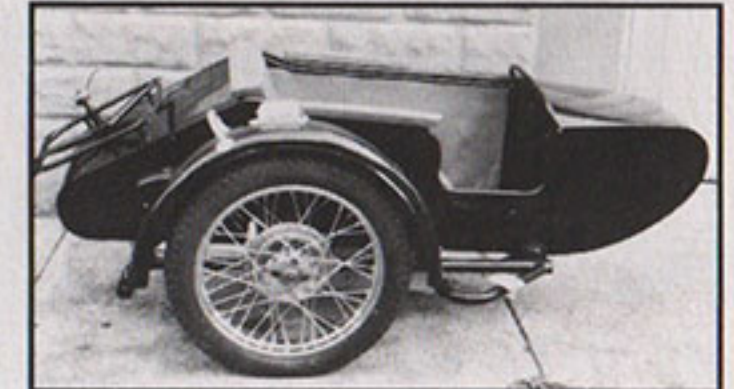
Fiete's **G**espann - **S**chuppen



Alte Neusser Landstr. 243 50769 Köln Büro 0221/785502 privat / 785710 Fax / 785710

Nuovo Falcone Gespann, E.Z. 07/78, 570 ccm, Bleikopf, Velorex-SW, Seitenkoffer, Behördenverkleidung, TÜV 06/96, 9.500,- DM. Tel.: 0541-357035 nach 18 Uhr privat, 0541-3570-0 Firma.

Seitenwagen Steib TR-500, Bj. 50; Vorkriegsausführung! Schön restauriert, Rad und Anschluß vom Zündapp KS 600; Sitz, Polster, Reifen neu; 3.500,- DM. Tel.: 06826-6473. FOTO!!!



Verkaufe MZ 500R Gespann (Superelastic), Baujahr 91, Zustand 1, Seitenwagenlackierung neu, wahlweiser Gespannbetrieb, TÜV neu. 8.500,- DM. Tel.: 0421-4986441

Verkaufe: DNEPR MB 650, Bj. 80, Militärmodell, unrestaurierter Originalzustand, ca. 3.000 km. VB 3.000,- DM. Tel.: 05921-74745 nach 18 Uhr.

- GILERA -

Gilera Saturno: Suche Teile, Unfall, Reste aus SOS und Umbauten. Tel.: 05821-43218 abends.

- HARLEY-DAVIDSON -

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

Suche Prospekte und Plakate von HD-Motorrädern aus den 50er und 60er Jahren. Tel.: 0241-157274 abends.

OLD STYLE

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

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

- HEINKEL -

Heinkel 103 A2: Rahmen mit Brief 150,- DM, Gabel mit Dämpfer 150,- DM, Rad 25,- DM, Radnaben (4 Loch) 35,- DM. Tel.: 04321-41634 oder 28117.

Motorroller 103L2: Suche Spezialwerkzeug! Biete: Rahmen mit Brief 150,- DM, Gabel 150,- DM, Tank 20,- DM, Rad 20,- DM, Schutzbügel 20,- DM. Tel.: 04321-41634 oder 28117.

Suche Motor für Heinkel Tourist 103-A2 oder Kabine und guten Vergaser und Antrieb zum Restaurieren. Tel.: 0271-312551.

Tourist 103 A1, EZ 60, Brandschaden, diverse E-Teile 1.250,- DM. Tel.: 030-4524956

- HERCULES -

Verkaufe Hercules Wankel W 2000, top Zustand. Tel.: 0421-343842 Bernd Danischewski.

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

Motor Herkules K125 BW komplett 150,- DM oder Teile. Tel.: 04662-1713 nach 18 Uhr.

- HONDA -

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

CB250, ca. Bj. 75, i. T. zu verkaufen + diverse CB250 N-Teile, sowie MZ ETZ 250-Rahmen. Alles billig! Tel.: 04851-3044 ab 17 Uhr.

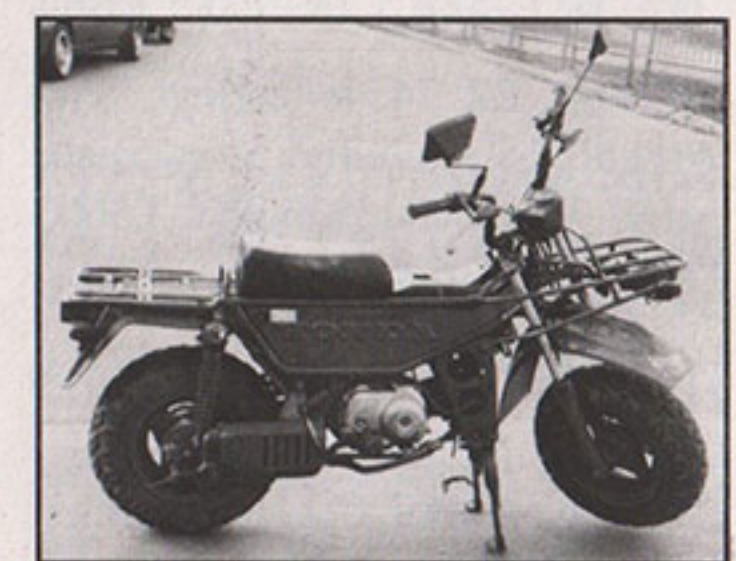
Eizelteile Honda CB 50J in Teilen. Tel.: 02133-81968 ab 17 Uhr.

Honda CB 750 Four, 100% orig., rot, generalüberholt, Belege über ca. 7.500,- DM, Literatur, Extras, Teile, FP 5000,- DM. Tel.: 04346-6710 (18-21 Uhr) auch GÖ, HH, KI.

Honda CJ 360T, Bj. 73, neu aufgebaut, viel Chrom, Alu-Pol., VA-Schr. wegen Platzmangel. VHB 3.100,- DM. Felix Tel.: 0421-891012 nach 19 Uhr.

Rahmen mit Brief für CB 750 F1 für 300,- DM zu verkaufen. Tel.: 03943-22848 oder 0171-6541447.

Rarität!! Honda Motra CT 50JC; 4,5 PS; Viertakter mit 2 x 3 Gängen, Bj. 81, 2.800,- DM. Tel.: 06826-6473. FOTO !!



Teile für alte 750er Four, günstig, nur am Wochenende. Suche alles Mögliche von alten Four's, z.B. Scheibelendrohr 21021, Prospekte usw. Tel.: 02676-1240.

XL185S Seitenwagendeckel li./re. in rot, Tauchrohre, Trommel vorn + div. 60,- DM. CM400 Seitendeckel rechts 10,- DM, Abzieher Schwunglichtmagnet 10,- DM. Tel.: 05043-2978.

- HOREX -

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

- IFA -

Suche IFA 125 ccm NZ, IFA 350 ccm BK, ISA 350 ccm ISH UDSSR Typ 49. Tel.: 05651-31636.



- JAWA -

500er Königswelle: guter Gebrauchszustand, Zylinderkopf komplett überholt, VB 6.800,- DM. Tel.: 07191-53382 ab 20 Uhr.

Diverse Einzelteile, BTA und WHB von 6 x 50er '58 bis '67, Einzelteile von 250 '52 und von 125, 175, 250er '64. 50er 10,- DM, andere 30,- DM, alles komplett 8 Stück für 90,- DM. Habe auch viele MZ und einige Jawa Prospekte aus den 60er und 70er Jahren. Tel.: 06432-2245.

Suche für 350er, Bj. 59, Literatur (Whb., ETL., BA.) auch als Kopie! Tel.: 06054-2512.

Verkaufe Jawa California, Bj. 71 (Motor defekt), TÜV 3/96. Victor Göbel, Joh.- Mynsinger-Weg 7, 89075 Ulm.

- 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

Biete für Kawa Z 750 B3 Twin, Bj. 78, Motorenteile, evtl. Tausch gegen andere Teile. Tel.: 05772-7368.

Biete Kawa Twin Z 750 B3, Bj. 78, Motorenteile, evtl. Tausch. Tel.: 05772-7368.

Biete Z 1300, Bj. 81, Windjammer, original, Motor neu abgedichtet, VHB 8.500,- DM. Tel.: 05772-7368.

Verkaufe Kawa Z 1300, Bj. 81, Windjammer, weiß, neu abgedichtet, VHB 8.500,- DM. Tel.: 05772-8981.

Z650-Motor (37.000 km) komplett, sowie für Z500 Motor- und Bremsenteile - Hinterrad - Ständer - Elektrik zu verkaufen. Tel.: 0171-6541447.

- KREIDLER -

Einzelteile: Rahmen, Räder, Tank, Gabel, Diverses. Tel.: 02133-81968 ab 17 Uhr.

Suche guten Kreidler Klasse 4 Motor und gute schmale Sportsitzbank. Tel.: 0421-821639 ab 18h.

- LAVERDA -

Biete diverse Teile für Laverda 1000. Tel.: 040-7124203 (Fax).

Verkaufe Laverda 750 SF1, Bj. 72, Tachostand 55.700, komplett V2A Schrauben, Höcker u. 2-Mann-Sitzbank, Farbe grün/rot, alle Einzelarbeiten durchgeführt, sehr gepflegter schöner Zustand, TÜV 10/96. Tel.: 0641-53875, VB 5.400,- DM.

- LITERATUR -

10 Hefte Motorradgespanne á 2,- DM zu verkaufen. Tel.: 0221-865506.

Ca. 300 Hefte 'Das Motorrad' und verschiedene andere Titel, nur kompl. aber sehr günstig an Selbstabholer zu verkaufen. Tel.: 02151-561773.

Ersatzteilliste für Kreidler Mokick K54/32 D-B Ausgabe 1969 (Kopie), Händlerverzeichnis, sowie Bedienungsanleitung gegen Gebot. Tel.: 05254-7106.

'Markt'-Hefte von 07/85 bis 03/95 kpl. für 200,- DM. Tel.: 02392-71771.

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

Motorradhefte (Testberichte) 1960 bis 1990 je 5,- DM, Rep. Anl. Yamaha RD 200, XT 250, 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 j. Angebot dankbar!

Suche 'Das Motorrad' 14/50, 10/52, 13/52, sowie 'Das Motorrad' vor 1945 und 'MO'. Tel.: 02064-80693.

Verkaufe oder tausche 'Motorrad'-Hefte 77-92, suche Jahrgang 92, 93 und 94, sowie 'MO' 11/79. Tel.: 04851-3044 ab 17 Uhr.

Werkstatthandbuch für Ducati M 900 (Monster), ca. 350 Seiten, für jeden Schrauber geeignet, 70,- DM, Versand möglich. Tel.: 04488-71429.

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

Klarer Fall :
Die GUMMIKUH per Post !

Bequemer leben mit dem GUMMIKUH-Abo !

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




Tel.: 04 21 / 45 02 59 Fax: 04 21 / 45 02 79

WESER-FLEX Hydraulikschlauche
An der Grenzappell 11
28309 Bremen-Hemelingen

DM 189,-
(Handler bitte Preis anfragen)

Profi-Synchrotester
Manometer/VA/Glyzerinfüllung
Für 2 - 4 Zylinder



Werkstatthandbuch für Suzuki VX 800, 280 Seiten, leicht verständlich, 50,- DM, Versand möglich. Tel.: 04488-71429.

- MAICO -

Das Medium für alle MAICO-Fahrer

MAICO Letters

Kostenloses Probeexemplar?

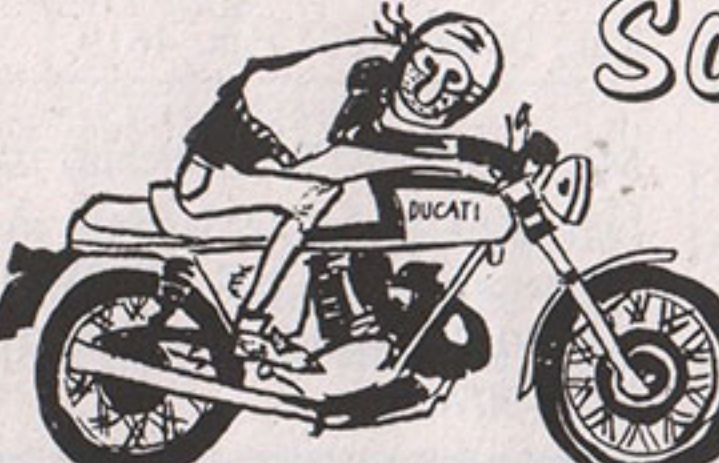
Postkarte an:
SYNOVA-Marketing
Unterbüscherhof 69
42799 Leichlingen

Für Maico M175 suche ich einen

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.

Preis DM 128,-



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

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

Tel.: 07191-53382 ab 20 Uhr.

- MOPED -

Rabeneck Lasteboy und Puch MS 50 beide defekt aber komplett für je 150,- DM oder zusammen 200,- DM an Selbstabhöler zu verkaufen. Tel.: 02151-561773.

- MOTO GUZZI -

Airone 250 ccm, 1 Zylinder, guter Zustand, TÜV 1/96, VHB 4.950,- DM. Tel.: 0561-315254.

E-Teile zu verkaufen. Kolben incl. Ringe u. Bolzen für MG-Lodola 17S, Durchm. 63,5 für 120,- DM. Tel.: 0221-865506.

Für Nuovo Falcone viele Teile, Räder, Packtaschen, Rumpfmotor, usw. Preise auf Anfrage, Tel.: 02151-561773.

GT 850, EZ 74, teilzerlegt, SW-Anschl., 15' Hinterrad, Vordernabe extra, Windschutzscheibe 3.500,- DM. Tel.: 030-4524956.

Nuovo Falcone Gespann, E.Z. 07/78, 570ccm, Bleifreikopf, Velorex-SW, Seitenkoffer, Behördenverklei-

dung, TÜV 06/96, 9.500,- DM. Tel.: 0541-357035 nach 18 Uhr privat oder 0541-3570-0 Firma.

Verkaufe V75-Teile (Motor, Getriebe, Gabel + Hinterrad sind schon weg), neue Dichtsätze, Literatur, alles VS, evtl. Tausch gegen Teile von Yamaha XS + SR + RD 200 + DT 175. Tel.: 0711-583887.

- MOTO MORINI -

3 1/2 S, Bj. 80, TÜV neu, 23.000 km, Originalzustand, VB 3.400,- DM. Tel.: 05821-43218 abends

3 1/2 Touring, 24.000 km, TÜV 5/96, 3.300,- DM. Tel.: 0241-507469 abends.

Motor 500 ccm von Fachbetrieb überholt und der ganze Rest von Morini 3 1/2 einschl. Blankobrief für zusammen 1.500,- DM. Tel.: 02151-561773.

Verk. Moto Morini 3 1/2 KS rot. EZ 6/87, ca. 38000 km, div. Extras wie Höckersitzbank, zurückverl. Fußrasten, Stummelkenker, Ochsenaugen, nadelgel. Schwinge, alles eingetragen! TÜV 8/96. Tel.: 0511-212179 Olaf ab 18 Uhr.

MOTALIA

Endlich gibt es sie: Eine Zeitung nur für italienische Motorräder! Testberichte mit Messen der Beschleunigung und der Höchstgeschwindigkeit überlassen wir gerne anderen Motorradzeitungen. Wir befassen uns mehr mit dem Drumherum: Zubehör, Tuning, Eigen- und Umbauten, Erfahrungsberichte, Literatur und die Italienszene mit ihren Clubs, Treffen und Rennen nehmen einen breiten Raum im redaktionellen Teil ein. Dazu kommen kostenlose Kleinanzeigen und der umfangreiche Terminkalender für Italiener-Treffen weltweit. MOTALIA erscheint monatlich in Deutschland, Österreich und der Schweiz. MOTALIA ist erhältlich im Abonnement und bei wenigen engagierten Italienerhändlern. Der Abonnementpreis für ein Jahr (12 Ausgaben) beträgt für je ein Heft 40,- DM, für je 5 Hefte pro Monat 135,- DM und für je 10 Hefte monatlich 220,- DM. Dieser Betrag ist auf das Konto 742 171 (BLZ 210 501 70) der Kieler Spar- und Leihkasse zu überweisen.

MOTALIA im Abonnement GP

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

Den Betrag von 40,- DM für ein Jahr (12 Ausgaben)
O habe ich auf das Konto überwiesen
O habe ich als Scheck beigefügt
O ich möchte erst ein Probeheft haben. Vier DM in Briefmarken habe ich beigefügt.

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

Straße:

PLZ, Ort:

Datum + Unterschrift:

Zusammen m. Moto Morini 3 1/2 KS rot zu verk. 3 1/2 S weinrot/schwarz. Vorn Doppelscheibe-, hinten Trommel-Speiche auf Akront-hochschulterfelgen. Motor läuft gut, Lackierung neu, Rahmen + Gabel leicht verzogen, Brief vorh. als Gesp. zugel. und eingetr.! Div. Kleinteile, Teileliste etc. VB 4.500,- DM. Tel.: 0511-212179 Olaf ab 18h

- MV AGUSTA -

Suche Ersatzteile für 150 GT, Bj. 61. Tel.: 08654-1359.

Suche jegliche Art von Literatur zu 125er RAPIDO TOURISMO, sowie Ersatzteile aller Art. Tel.: 06223-49779.

- MZ -

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

Biete MZ 250 ETZ de Luxe, Bj. 84, 15 KW, guter original Zustand, ohne TÜV, Gepäckträger, VHB 900,- DM. Tel.: 05772-7368.

MZ-TREFF - INFO
Ersatzteile für alle MZ-Modelle

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

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

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

**Spezialzube-
hörkatalog
5 DM Schein
oder Münze**

Neugespanne

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

- Vollverkleidung
- Einzelsitze
- Lederkoffer
- Klappkasten

Fa. Wildschrei
56829 Brieden
0 26 72 / 85 40



Diverse Neuteile für TS 250 zu verkaufen, z.B. Tacho, Kettenschläuche, Stoßdämpfer Hi.-Antrieb, Reflektor, Krümmer, Solositz, Tank, Lager, Hi.-Plastabdeck. Preis VB. Tel.: 0421-1654847.

ES 250/2, Bj. 73, incl. Beiwagen und sehr vielen Ersatzteilen, wie Zweitmotor, Beinschilder und vieles mehr. 1.600,- DM. Tel.: 0896371513

ES250/0: neuwertige oder neue Ersatzteile gesucht: Auspuffendstück, vordere Federbeinabdeckungen & obere Muttern, Rücklichtglas, Vergaser 27 KW I-1 & Isolierflansch, vorderer Kotflügel, Mod. 56/57, Abtriebs & Fußschaltwelle, Zugfeder Stoye II SW. Tel.: 05130-4927 oder 0511-3883885.

ETZ 301, 3.000,- DM, ES/1 m. Bw. 1.800,- DM, RT 125 800,- DM, Gillet ca. 1930 1.200,- DM. Tel.: 06621-73363.

ETZ 250, Bj. 81, TÜV 7/96, 19.000 km., 15 KW, Lack (sw) neu, guter Zustand, diverse Ersatzteile, VB 1.450,- DM. Tel.: 05181-3223.

MZ 250 Kolben neu 30,- DM, Reifen 3,50 x 16 für 30,- DM. Tel.: 04321-41634 oder 28117.

MZ ES 175/1, Bj. 64, 12,5 PS, original und komplett, Einzelsitze, Motor o.k., hervorragende Substanz zum Restaurieren, mit neuen Gummiteilen und neuen Kotflügeln, mit Unbedenklichkeitsbescheinigung, WHB und ETL, 600,- DM. Außerdem viele Teile für MZ ES 175/250/300 zu verk. Andy Schwietzer, Neuwallmodener Str. 14, 38729 Wallmoden. Tel.: 05383-1662 (Fax) öf.

MZ TS 250 Gespann, Awol., Junak 350, alles mit TÜV, sowie deren Ersatzteile. Tel.: 033932-70382.

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

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: GP-Verlag, Am Deich 57, 28199 Bremen.

Suche 'Gelbes Buch - Wie helfe ich mir selbst' v. Neuber/Müller, nur 1. und 2. Auflage in gutem Zustand. Tel.: 05731-83810.

Suche Einzelsitze NVA oder VOPO für TS 250. Tel.: 07161-53389

Suche für MZ TS250/1 Seitenwagenanschlußklaue /bzw. Tank und Sitzbank). Tel.: 04749-8925.

Suche TS 250/1, Bj. 75-77, evtl. mit Lastenseitenwagen. Tel.: 07161-53389 oder 57764.

Tausche: Rahmen + Brief-ETZ '87 gegen Rahmen + Brief von TS/1 beides '250er'! Tel.: 02056-69537 möglichst Nähe Ruhrpott!

TS 250 Neuaufbau mit Neuteilen 94/95, Fachlackierung, 17PS, Brief, SR-Lenker, VA und Chrom E-Teile, Reifen, Batterie und Motor neu. Belege und Zub. und Lit. Tel.: 0421-1654847.

TS 250/1, Bj. 80, 16.000 km Reifen, Batterie und Auspuff neu, TÜV 6/96. Guter Zustand. 1.500,- DM VB. Diverse Ersatzteile für ETZ + TS 250/1. Tel.: 04401-7807.

Verkaufe 1 BK Rahmen mit Brief und diverse BKE-Teile. Tel.: 0421-383114.

Verkaufe Auspuffkrümmermutter für MZ ES 175/250/1, neu für je 30,- DM. 1 neuer Auspuffkrümmer für Roller 'Berlin'. Tel.: 030-4448343.

Verkaufe ETZ 150, Bj. 87 mit Unfallschaden, Motor ca. 25000 km und ET (Gabel, Motor, usw.). VB 500,- DM. Tel.: 030-2414114.

Verkaufe MZ ES 250, Bj. 70, mit Seitenwagen orig. Zustand + vielen E-Teile. VHB 1.500,- DM. Tel.: 07144-18040.

Verkaufe MZ ES 250/1, Bj. 61, Zustand gut, Motor + Getriebe GR, 100% orig., TÜV neu. 2.500,- DM. Tel.: 0421-4986441.

Verkaufe MZ ETZ 250 de Luxe, Bj. 84, 15 KW, 1a Zustand, blau, 2 Gepäckträger, VHB 1.200,- DM. Tel.: 05772-7368.

Verkaufe MZ ETZ 250, Bj. 84, Zustand 2, Motor neu, TÜV neu. 1.150,- DM. Tel.: 0421-4986441.

Verkaufe MZ TS 250, Bj. 76, guter Zustand, TÜV, Brief, Hinterreifen + Tachowelle neu für 1.500,- DM oder tausche gegen 4-Takt-Enduro verkaufe TS-Gespansanschlüsse kompl. VHB. Tel.: 05254-7106

Verkaufe MZ TS 2501 Gespann, Bj. 78, TÜV 1/97, ETZ 12V Technik 25 PS, 300 ccfm, Bing Verg. SKF Lager, O Ring Kette, 15' Hinterrad, Gürtelreifen 16' vorn. Seitenwagenbremse, Schutzdecke, Regler neu, E.-Zündung Gabelstabi. Alles eingetragen. Seit Umbau ca. 1000 km gefahren. VB 3.600,- DM. Tel.: 05052-1731.

Verkaufe MZ-ETZ 251, Bj. 89, EZ 90, 7.900 km, TÜV 9/95, VB 2.900,- DM. Tel.: 03841-250231.

Verkaufe MZ-RT 125, fast komplett restauriert. Teile neu verchromt. Schwarz lackiert. Tel.: 05406-4335.

Verkaufe RT 125/3, Bj. 60, TÜV 11/96, zugel., VB 1.500,- DM. RT 125/2 als Teilerträger VB 300,- DM. TS 250 als Teilerträger VB 400,- DM. Diverse Teile für RT z.B. Rumpfmotor, Tank, Rahmen, vord. Schutzblech und Kleinteile. Preise am Telefon. Fax und Tel.: 040-7608144 ab 18 Uhr.

- NORTON -

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

- NSU -

Biete Stand.-Max Kettenkasten-Oberteil. Tausche kpl. St.-Kettenkasten gegen Spezial-KK. Tel.: 02392-71771.

NSU 500 mit Beiwagen Steib TR500, wie neu. Festpreis 19.850,- DM. Tel.: 05655-8051.

NSU Super-Lux, unrest., Bj. 55,

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

guter Zustand mit diversen Neu-
teilen. VB 2.000,- DM. Tel.: 08441-
9965.

NSU-LUX: Lima/KW/Getriebe bil-
lig abzugeben. Tel.: 04662-1713
nach 18 Uhr.

Suche dringend: Supermax-Kurbel-
welle mit 14mm-Zapfen, Zustand
(fast) egal. Tel.: 06171-57784
abends.

Suche für Quick 98, Bj. 39 Zylind-
derkopf, Rücklicht, Linker Blech-
deckel mit Kettenschutz, Tank-
deckel. Thomas Rongen Tel.:
07471-71132 abends.

Suche NSU Fox 4-Takt zum resta-
rieren. Tel.: 09634-422.

Verkaufe Fox-Teile (125, 2Takt)
wie Gabel, Schutzbleche, Sitz-
gestell, Gepäckträger, Räder, Ver-
gaser, Zylinderkopf. Thomas
Rongen. Tel.: 07471-71132 abends.

Verkaufe großen Posten Kleinteile
für Quickly z.B. Motoren, Rahmen,
Tanks, etc. Instandsetzungsan-
leitung. VB 400,- DM. Tel.: 0511-
212179 Olaf ab 18 Uhr.

- PUCH -

Puch 1953, TÜV 11/95, guter Ori-
ginalzustand, mit KFZ-Brief und
Handbücher. VB 3.800,- DM. Tel.:
07191-53382 ab 20 Uhr.

- RIXE -

Rixe 50 de Luxe, Bj. 57, Räder neu
und eingespeicht, neue Satteldek-
ke, weiß-Wandreifen, komplett bis
auf Zylinder, Vergaser, Kolben,
Sandgestrahl + grundiert. VHB
500,- DM. Tel.: 06341-51143 (nur
Wochenende Zimmer 22) oder
07084-13102 Wochentags ab 18 h.

- ROLLER -

Lambretta LI 150GS, restauriert mit
Papieren wegen Zeitmangel für
1.200,- DM. Habe auch diverse ET
für NSU-Roller, auch komplette
Roller! Tel.: 06241-88686.

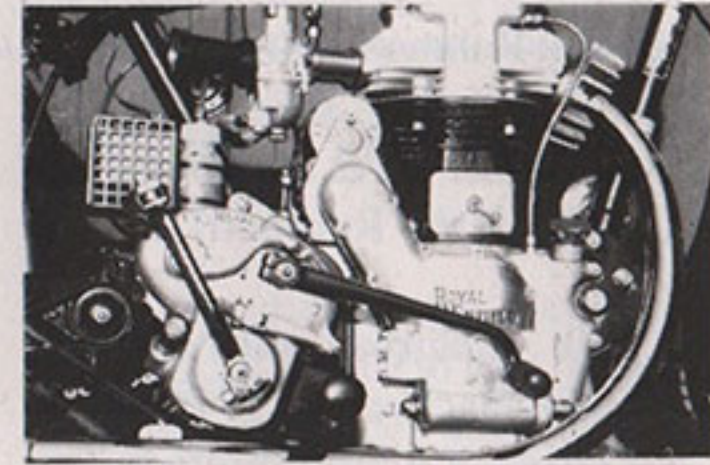
Troll 150 aus Erstbesitz, zerlegt,
dazu 1,5 Teilesponder, 2 x Ori-
ginal-KFZ-Brief, Bj. 63, Reifen neu,
alles nur für 500,- DM zu verka-
fen. Tel.: 0171-6541447.

Verkaufe von Progress Strolch
Vorder- und Hinterrad komplett mit

Ankerplatten für 80,- DM. Thomas
Rongen Tel.: 07471-71132 abends.

- ROYAL ENFIELD -

Royal Enfield Modell 'G' 350 ccm,
Bj. 57, kompl. restauriert, nur VA-
Schrauben/Speichen usw. Höckle-
Kurbeltrieb, Mahle-Schmiedel-
kolben. Smiths-Speedo Magdyno
kompl. in England überholt. Must
be seen, auch evtl. für historische
Rennen umbaubar. Motor Kon-
struktion 1928 OHC. Gebote an
Klaus Tel.: 0711-6404663. FOTO!



- SACHS -

Tausche 175 ccm Kolben 63 mm,
neuere Ausführung gegen alte Aus-
führung 63 mm. Tel.: 02366-4425.

- SEITENWAGEN -

Für Carell TR 500 Boot 5 (1 1/2
Sitzer) feste Kabine aus GfK, sehr
solide, keine Bastelarbeit für 300,-
DM zu verkaufen. Tel.: 02151-
561773.

Für Steib: Original Aluminium-
Trittbrett zum Anschrauben an den
Rahmen, 40,- DM. Tel.: 06171-
57784 abends.

Steib TR500, Zust. 3-4, US-Rad,
1.950,- DM. Stolz 'Safari'-Roller
SW ohne Anchl. 950,- DM. Tel.:
030-4524956.

Ural-SW von Privat 1.000,- DM
ohne Räder, mit Rädern 1.300,- DM.
Tel.: 02307-22561.

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

Verkaufe WLB-Wiener Leicht-
beiwagen (Lizenz Felber), 50er Jah-
re, mit aufsetzbarer Kabine + Klapp-
verdeck + Anschlüssen. Tel.: 0561-
65547 vormittags und abends ab 21
Uhr.

- SIMSON -

Suche Ersatzteile für Simson-Mo-
ped SR2, Werkzeugfach, Lampen,
Spritzschutzblech, Motoren, usw.
Tel.: 02334-40652 abends.

- SONSTIGES -

1-Zylinder-Motor Blackburne, 550
ccm, SV, außen liegende Schwung-
scheibe, ca. 1924, unrestauriert.
750,- DM. Tel.: 08422-1466, Fax:
1866.

Bing-Vergaser 1/16/32 & AJ 1/16N
Gehäuse, Ardie-Ansaugstutzen und
diverse Vergaser (Bing-1). Zube-
hör + Luftfilter zusammen 50,- DM.
Tel.: 05043-2978.

Diverse Japan-Klassiker zu verka-
fen, z.B. Yamaha XS 1100-TR1-,
Honda CB 550F1-GL 500 usw. Tel.:
02951-6491 oder 02571-1704.

Diverse Montesa (Cota 70er Jahre)
350er Teile. Motor, Gabel, Elek-
trik, Zubehör. 300,- DM. Tel.: 0421-
503035 Rainer.

Huschke & Wirth GmbH

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

KOLBEN

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

EDELSTAHLSCHRAUBEN

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

elektronische Regler

für 6 V, 12 V oder NC

ADLER, ARDIE, AJS, AWO, BMW, DKW, HEINKEL, HARLEY DAVIDSON, HOFFMANN,
HOREX, IFA, ILO, MAICO, MATCHLESS, MZ, NORTON, NSU, PUCH, TRIUMPH,
SAROLEA, VICTORIA, ZÜNDAPP Sonderanfertigung für fast alle Modelle



ELEKTRONIC-DATA

KLEIBER GMBH

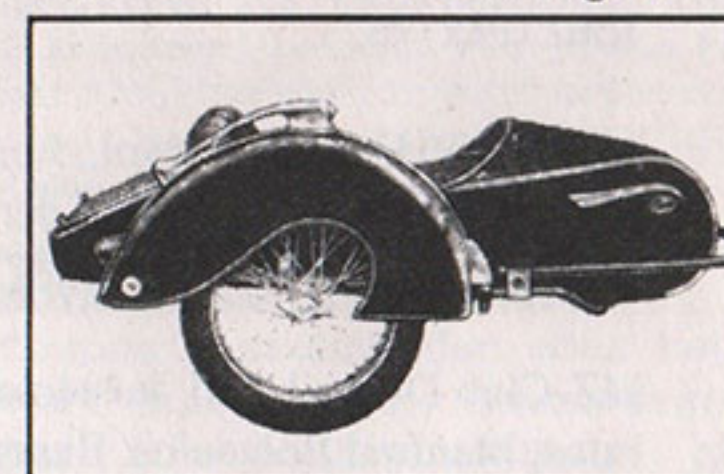
Steinbach 19 • 51789 Lindlar • Tel. 02266/2502 • Fax 02266/44267

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

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

Fordern Sie unter Angabe Ihres Motorrad-Typs ko-
stentlose Ersatzteillisten an!

ERSATZTEILE für alle STEIB - Seitenwagen



Fordern Sie kosten-
lose Liste an (ge-
nauen Typ ange-
ben).

Komplette STEIB-
Modelle, neu gefe-
tigt, originalgetreu
LS 200, S 350 und
TR 500.

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

Täglich Versand und Ladenverkauf!

MOTORRAD-STEMLER GmbH

Garschager Heide 29 • 42899 Remscheid
Tel. 02191/53067

POLIEREN WIE PROFIS!
müheles 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

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

KATALOG-NR. 1
Ersatzteile und Zubehör für
englische Motorräder
der Jahre 1930 - 1975
über 10 000 Artikel
mit Abbildungen
gegen DM 10,- bei
Tel. + Fax 0941/40567
A. Kühnel, Restaurierungsbedarf
93055 Regensburg, Dionys Danegger Str. 2

Eine Doppel-Duplex-Bremse,
Durchm. 230, neu, noch nie einge-
baut, mit Tacho, Antrieb und Waag-
gebalken 400,- DM. Tel.: 02151-
561773.

Einige Räder mit z.T. noch guter
Bereifung 18' + 19' 1 x Honda vR.
mit Trommelbremse. Suche
Bremsankerpl. R51/3. Tel.: 02428-
3154.

Elektronische Zündanlage Boyor
Branson, Typ Mark 3, für alle eng-
lischen Twins zu verk., Preis VHB,
orig. verpackt. Tel.: 06151-5295.

Hydr. Motorrad-Hebebühne große
Arbeitsplatte auch für Roller! Tel.:
07945-8400.

Motorradhebebühne zu verkaufen,
L=220, B=0,75, H=0,80, Tragkraft
400 kg. Auf den Knien rumrutschen
kann für 650,- DM vorbei sein! Info
unter Tel.: 04488-71429.

NSU-4T-Fox Ritzel 20,- DM; Be-
nelli 250-2C Blackbox + 2 x
Schwimmernadel 80,- DM, NSU-
Vorkrieg OSL Gummiteile (neu),
Kniekissen, Fußrasten, Kickstart,
60,- DM. Tel.: 05043-2978.

Pagusa-Soziussattel für Gepäck-
trägermontage & 1 Paar Beifahrer-
fußrasten für Rahmenanbau (z.B.
NSU-Quick) von Fa. Malco für 90,-
DM. Tel.: 05043-2978.

Sachs 98 Stationär-Motor überholt
2, 7 PS, 100,- DM VHB. Tel.:
04662-1713 nach 18 Uhr.

Schenk-Motorrad-Leistungs-Prüf-
stand Meßbereich 200 PS bis 200
km/h. Tel.: 07945-8400.

Smiths Armbanduhren neu 90,-
DM, Duplop K70, 3,50 x 19 = 75,-
DM, Auspuffanlage Modell 'G' =
150,- DM, Megafon für Goldstar =
100,- DM, Schutzblech vorne,
schwarz = 80,- DM für 19' email-
liert. Tel.: 0711-6404663.

Suche für 98er Meister Teile Ket-
tenschutz beide Seiten Lampen-
halter und Luftfilter. Tel.: 04662-
3294.

Suche für MAW-Hilfsmotor, gro-
ßes Kettenrad, Vergaser, Luftfilter.
Tel.: 0331-7482404 oder 2804841.

Suche Tornax Moped FP 50 aus
den 50er Jahren, für S250 vorde-
res Schutzblech und Werkzeugkas-
ten, für Z250 Hauptständer und
Alukettenkasten. Tel.: 02434-5560
ab 19 Uhr.

Vergaserreinigung: Metallisch rei-
ne Vergaser, Lösen von sämtlichen
Ablagerungen und Verschmutzun-
gen. Wie? Tips und Info bei Micha-
el unter Tel.: 02173-64965.

Verkaufe Mars Moped mit 2-Gang
Sachsmotor, komplett, unresta-
uriert, 400,- DM. Thomas Rongen
Tel.: 07471-71132 abends.

Verkaufe Motor CB400N, Gabel-
räder, Tankzephyr 1100 + GPX
1000+ZZR600, Moto Morini 312T,
EZ 85, top Zustand, VB 3.100,-
DM, Suzuki X7 in Teilen. Suche
Motor X7. Tel.: 06438-1047.

Werkzeugkastendeckel für Rex-
Como und Hexe-Touring, sowie
vorderer Kotflügel für Rixe-Derby
gesucht. Wolfram Tel.: 0201-
705285.

- STEIB -

Suche Sitz und Windschutzscheibe
für LS 200. Tel.: 02428-3154.

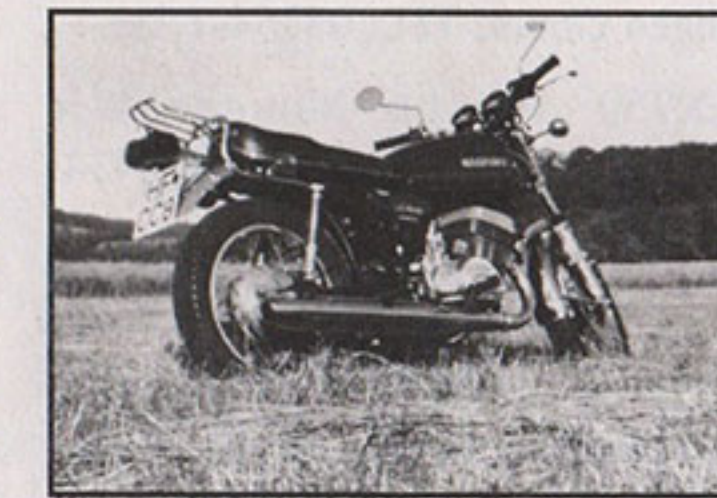
- SUZUKI -

Biete GS 400 Restdichtsatz, 20,-
DM, Z-Lenker + Gutachten neu 50,-
DM, GSX 750 + 1100 E, Bj. 80,
Restteile. Tel.: 05772-7368.

GS 400, Classic-Umbau, Bj. 81 (neu
in 94) Speiche, Do-Sch., Koni,
Ducati-Höcker, Ochsenaugen, 2-1,
kl. Lampen, zurück. Fußrasten,

TÜV neu, leider für 4.000,- DM VB
zu verkaufen. Tel.: 02738-8095.

GT 500A sehr guter Original-Zu-
stand, orig. Brief, rot, HU 9/96,
20.560 km, 1. Übermaß 1000 km
neuw., Ketteng. und Reifen vorn,
orig. Gepäckbrüche, VB 5.200,-
DM. Tel.: 05731-83810 ab 13 Uhr.
FOTO!!!!



GT 750, Bj. 74, schöner Neuauf-
bau, Chrom wie neu, Lack original,
Reifen, Batterie, etc. neu, 19.000
km, VB 4.500,- DM. Tel.: 0231-
283674.

GT 750, Rahmen mit Brief, (Typ
A), sowie div. Teile abzugeben. Tel.:
05931-89573.

Suche Giuliani-Sitzbank für GT
500,- DM, sowie weitere Sportteile.
Tel.: 0651-53245 Thomas.

- TEILE -

1 1/2 x S500 in Teilen möglichst
komplett zu verkaufen. Tel.: 07951-
42776.

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

XS 500 in Teilen, z.B. Motor, Lima,
Anlasser, Rahmen mit Brief, Rä-
der, Gabel, Auspuff, Vergaser, Zün-
dung, Bremse, Regler, Rücklicht

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

u.v.m. Tel.: 02324-77970.

- TORNAX -

Suche Tornax Moped FP 50 aus
den 50er Jahren, für S250 vorderes
Schutzblech und Werkzeugkasten
für Z250 Hauptständer und Alu-
kettenkasten. Tel.: 02434-5560 ab
19 Uhr.

V175 teilrest. 4 Motoren, 1 neuer
175er/1200er, viele Neuteile, wie
Räder, Reifen, Auspuffanlage, Ta-
cho uvm. + viele Einzelteile. 2.800,-
DM VB. Tel.: 05971-70640.

- TRIUMPH (GB) -

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

Fan britischer Motorräder? Dann
ist der CBBC - der Club für Liebha-
ber englischer Bikes aller Marken,
Baujahre - die richtige Adresse!
Tel.: 02554-8682.



Suche für MZ TS250/1 Seitenwa-
genanschlaußklaue /bzw. Tank und
Sitzbank). Tel.: 04749-8925.

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

- VESPA -

Vespa GS4, kompl. Motor, Rah-
men, V- Gabel, Tank, Seiten-
verkleidungen. Tel.: 07945-8400.

GLM-Motorräder
USA Norton TRIUMPH

Ersatzteile
Kundendienst
An- und Verkauf
Zylinderschleiferei
Restauration - Meisterbetrieb
Fischerstraße 1
31039 Rheden
Tel. 05182-51831, Fax 1572

... und alle anderen englischen Maschinen. Gebrauchtmasseliste und Info kostenlos. Service und Ersatzteile für alle Marken. Literatur. Regelmäßige TÜV-Abnahme im Haus. Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 10-13 u. 15-18 Uhr, Sa. 11-13 Uhr

Vespa-Roller, Bj. 1946 - 1978 ab 90SS gesucht. Tel.: 05655-8051.

- VICTORIA -

Suche hinteren Kotflügel V35. Tel.: 02366-4425.

Suche Muster für hochgelegte Auspuffanlage für V35 Bergmeister. Tel.: 02366-41068.

- WANDERER -

Moped, Bj. 50, sehr guter Originalzustand. VB 950,- DM. Tel.: 07191-53382 ab 20 Uhr.

- YAMAHA -

DS 7; Bj. 71, EZ 73; TÜV 8/96, sehr gepflegter Zustand, Orig. Fahrzeugbrief vorhanden; Preis VB. Tel.: 0911-330037.

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

SR 500 2J4 Teile: Drehzahlmesser, Vergaserreparaturatz, Blinkergläser, Ölwanndichtung, 4 x BP7 ES, 27 PS-Stutzen, Halogen 12 V 100/80W und Diverses, 100,- DM. Tel.: 05043-2978.

SR500 Klassik-Umbau, ALU-Tank, Höcker, Marzocchi usw. Alles eingetragen, Motor top, viele E-Teile. 3.200,- DM. Tel. 0221-5995403.

Suche sämtliche 2T-Twins bis Bj. 73 (L 1, AS 1-3, CS 1-5, DS 3-7,

XS 650 Laden

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
schnell
zuverlässig
seit 1968

Karl Deibel
Zweirad GmbH

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

**YAMAHA
Klassiker
125-750 ccm**

MW 1-2, R 1-5, RD 125-350) sowie frühe FS 1. Außerdem E.-Teile, Lit, Prospekte, Tel.: 02152/80240

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

Tausche Yamaha XJ 650 mit Tourenausstattung + Ersatzteilen wie 2. Motor, Kardan, Hinterrad, usw. gegen gut erhaltene Yamaha XT 500 oder andere Enduro! Evtl Verkauf gegen Gebot. Tel.: 05254-7106.

TX750: Wer hat Motoren oder Schlachtstiere? Tel.: 0451-473434.



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

Ver. Teile f. Yamaha RD 250, Bj. 1979. Liste g. Rückporto. Peter Kindermann, Im Kalker Feld 16, 87700 Memmingen, Tel.: 08331-81631.

XS 650 Bj. 77, Motor vor 3000 km komplett überholt, Akront V21 Speichen WP. VB 5.000,- DM. Tel.: 0212-530763.

XS 650 EZ/82 rot, 59.000 km, Konis, Sitzbank und Auspuff neu, div. Ersatzteile, TÜV 3/97, Originalzustand, 5.900,- DM. Fax+Tel.: 04135-601.

XS 650, EZ 76, rot, Motor zerlegt, div. Ersatzteile, Originalzustand, ohne TÜV, VB 3.500,- DM. Tel.: 04135-601 (=Fax).

- ZÜNDAPP -

DB 200/201 Rahmenheck mit Ständer, Fußrasten, Werkzeugdose, Hinterradkotflügel kompl. Vorderkotflügel, Tank mit Schaltungsgänge und Deckel 200,- DM. Tel.: 089-844458 ab 18 Uhr.

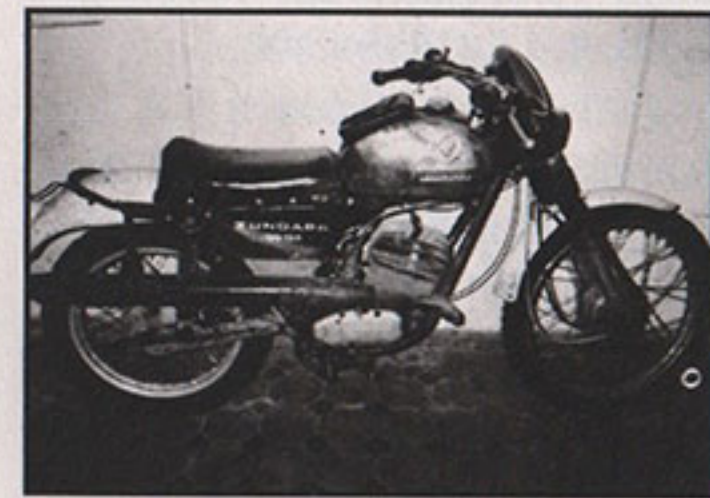
KS 50 Super Sport. Motor läuft prima, VHB 450,- DM. Tel.: 06341-51143 (nur Wochenende), oder wochentags ab 18 Uhr 07084-13102.

Verk./Tausche 2 x Kotflügel Vorderrad, Zündapp 175S f. je 1 x Schwinge, 1 x Tele, s. linkes Verkleidungsblech. Tel.: 06447-1215.

Zündapp K800, 4 Zylinder, Bj. 36, Motorschaden (Lagerschaden) mit deutschem Brief und technischen Unterlagen, VB 8.600,- DM oder Tausch gegen KS 601. Tel.: 07191-53382 ab 20 Uhr.

Zündapp GS125, Oldienduro, Bj. 71-77 wird von Sammler und Nicht-millionär gesucht. Komplettes Krad, sowie auch Teile wie Sitzbank, Tank, Rahmen auch ohne Brief, usw. Tel.: 05751-14520 öfter

abends versuchen. FOTO!



- LAST MINUTE -

AWO-Sport-Rahmen für 100,- DM sowie andere Teile, z.B. Kurbelwelle neu für 280,- DM zu verkaufen. Tel.: 03943-22848 oder 0171-6541447.

BMW R75/6, Bj. 76, 60.000 km, Batterie + Kupplung neu, TÜV 2/97, 4.800,- DM, BMW R90/S, Motor komplett überholt, nicht ganz original, TÜV neu, 6.800,- DM. Tel.: 06842-52821.

BSA: Rahmen mit Schwinge v. B25, Rahmen mit Schwinge v. A10, 2 zerlegte Motoren von C15 und diverse andere Teile v. C15 Bj. 59 zu verkaufen. Tel.: 06502-6878 oder 0172-6803371.

DKW 175, DKW 250, DKW 100, DKW 125, DKW Luxus 200, DKW NZ 350, DKW KS 200, UT 175, Motor NZ 350, Motor Hofmann 200, Tacho Hofmann, usw. Tel.: 07121-493144 ab 18 Uhr.

DKW Hobby Roller: Original-Teile aus Altbeständen zu verkaufen. Passend auch für Menurhin Roller. Michael Textor, Rheinstr. 44, 79395 Neuenburg 3, Tel.: 07634-35347.

Hercules GS 175, Enduro 7-Gang-Getriebe, Bj. 76, unkompl., für VB 600,- DM zu verkaufen, oder Tausch gegen Zündapp Motorrad/Mokick-Teile. Tel.: 05946-1579 abends.

Hercules K 105, Bj. 69, schlecht, unkomplett, Motor läuft, Kupplung defekt für 200,- DM zu verkaufen. Tel.: 05946-1579 abends.

Honda CB 360, Bj. 75, Top-Original, teilweise zerlegt, zum restaurieren oder schlachten, komplett FP 650,- DM od. i.T. Tel.: 02607-6065.

Honda Gold Wing 1000, Bj. 77, Speiche, teilrestauriert, grünmet., v. Neu- und Zubehörteile, optisch top, v. Chrom, zum Fertigstellen (Elektrik??). FP 3.500,- DM o. tausche g. BMW. Tel.: 02607-6065.

Honda: Teile für CB 750 K. u. F.-Modelle günstig. S. Scheibelendrohr KBA 21021. Tel.: 02676-1240.

Jawa 350er - Typ 354, mit Brief, Zustand egal, möglichst komplett

Der Spezialist für ganz schwierige Fälle

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

bei vernünftigem Preis gesucht. Tel.: 06202-71830 abends Fax: 780161.

Krauser Packtaschen für 5/6 BMW, 100,- DM. Tel.: 06257-81261 oder 0171-4024725.

Motorradanhänger mit Seilwinde usw. Tel.: 07072-6383 ab 18 Uhr.

MZ ETZ 250 - Spannrahmen mit Brief 300,- DM, sowie ETZ 150- und 250 Teile zu verkaufen. Tel.: 0171-6541447 oder 03943-22848.

Norton Dominator 500, Bj. 58, fast komplett, Motor dreht, Superbasis zum Restaurieren. VB 3.650,- DM oder tausche gegen BMW. Tel.: 02607-6065.

S. BMW m. Unfall-Motor oder sonstigen Schäden, auch zerlegt oder lange abgemeldet, sowie Spannrahmen auf /5-/7-Basis. Zahle sehr gut. Tel.: 02607-6065 ab 17 Uhr.

Suche für KAWA Z1/900 und XS650 original Literatur und Prospekte, engl. Rücklicht für XS650, 'MO' und 'MRS' 80er Jahre. Tel.: 02273-69626.

Termin! 24.09.95, 47804 Krefeld-Hüls: 2. Herbstausfahrt. Oldtimer Freunde Hüls, Info Tel.: 02151-753758 und 02151-734202.

Verkaufe Mondial-Teile: Ventile, Kupplung, Getriebe-Teile, auch Moped, sonst nur 4-Takt-Typen; alles neu. Tel.: 0561-821554.

Yamaha DS 7; K Bj. 71; EZ 73, TÜV 96, gepflegter Zustand. VB 2.500,- DM, Tel.: 0911-330037.

Yamaha DS7, Bj. 72, läuft, mit Brief zu verkaufen, 800,- DM. Tel.: 08036-2231.

Zündapp GS 125, Enduroklassiker, Bj. 71-78 von Sammler gesucht. Komplettes Krad oder auch in Teilen. Tausche Replika K-Lederseiten-Verkleidung. Tel.: 05751-14520 öfter abends versuchen.

Zündapp-Bella-Roller Typ 201, Bj. 55, Zustand 1-2 zu verkaufen. Viele Teile neu und Literatur. Preis VHS. Tel.: 06236-3580.



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

Motorradmuseum Augustusburg
Schloß Augustusburg
09573 Augustusburg

Italiener und Engländer
Motorradladen Yorkstraße GmbH
Yorkstraße 15
10965 Berlin

Niemeyer's
Klassisches Motorradzubehör
Lankwitzer Straße 32
12107 Berlin-Tempelhof

Scuderia Classica
Motorrad-Handel GmbH
Ruhlsdorfer Straße 158
14513 Teltow

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

British Bikes
Brando's
Mittelweg 2
22941 Bargteheide

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

Tobias Pfluger
Platenstraße 7
30451 Hannover
Telefon u. Fax: 05 11/210 35 08

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

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

British Bikes
GLM-Motorräder
Fischerstraße 1
31039 Rheden

Bücherstube Lehrte
Iltener Straße 28
31275 Lehrte

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

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

Big Banana
Michael Buchholz
Macherscheiderstr. 16b
41468 Neuss

MZ-Vertragshändler
AT-Zweiradtechnik
Dorfstraße 19
41540 Dormagen

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

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

Reifen Kastenholz
Mönchsgasse 14
50737 Köln

Fiete's Gespann Schuppen
Alte Neusser Landstraße 243
50769 Köln

Adler-Museum & Antiquitäten
Strohmeier
Kölner Straße 150
53919 Weilerswist

GUMMIKUH Süd
Braunfelsstraße 199 A
54459 Wiltingen

MZ-Spezialservice
Firma Wildschrei
Hauptstraße 26
56829 Brieden

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

Achim Reid
Antiquitäten
Kirchstraße 11
58300 Wetter-Wengern

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

Veteranen-Ersatzteile
Heumann
Fuchsberg 3-5
64807 Dieburg

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

Deutsches Zweiradmuseum
Deutschordensschloß
74172 Neckarsulm

BMW-Vertragshändler
Fa. Ball
Weinstraße 67
76887 Bad Bergzabern

Southern Division
Blutenburgstraße 75
80634 München

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

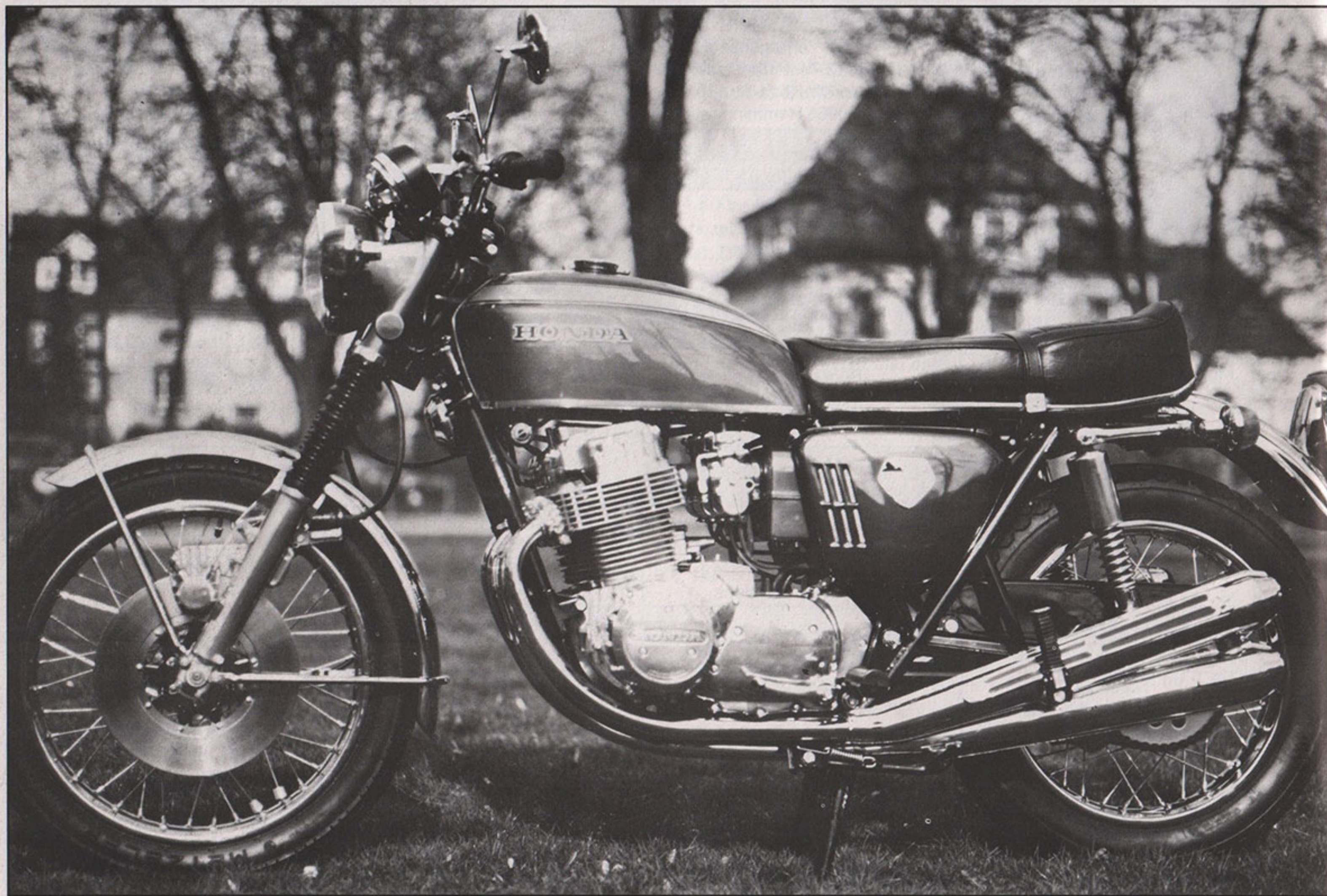
BMW, IFA, MZ
Harald Seidel
Marktbreiter Straße 40
97342 Marktstef

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

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

- 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

HAPPY BIRTHDAY oder „FOUR-EVER“ (CB 750 four)



Sie kennen sicherlich den Gesprächsablauf von Motorradfahrern, die sich - ausnahmsweise einmal ohne Motorrad - treffen und der Eine dann voll Stolz mitteilt, er habe sich (noch?) ein neues Motorrad zugelegt???

Sollte sich dieses Szenario vor genau 25 Jahren abgespielt haben, lautete mit höchster Wahrscheinlichkeit die Gegenfrage: „Welche HONDA ist es denn diesmal“... Erinnern wir uns an dieses Jahr 1970 und die damit quasi aus dem Nichts entstandene Popularität. Im Ver-

gleich zu anderen Ländern kannten die Japaner eine Motorradhistorie genausowenig, wie daß sie sich als besonders eifriges Herstellerland in Sachen „Motorradbau“ hervortaten. Vielmehr hatten diese Insulaner den Ruf, alles und jenes, was bereits Ingenieurkunst gefordert hatte, zu duplizieren, nachzuahmen oder, wie landläufig oft gespottet, einfach zu kopieren.

Wenn wir heute Rückblick nehmen, so stellen wir einhellig fest, daß diese „Kopien“ in der Regel deutliche Weiterent-

wicklungen darstellten, sozusagen scheinbarweise die industrielle Evolution vorantrieben, auch und insbesondere im Motorradbau. Daß es vornehmlich die Marke HONDA war, die dieses Szenario (bis heute) vorgaben, ist manchem der jungen Generation nicht mehr bekannt. Ferner jenes geflügelte und erst viel später ausgesprochene Wort in die Tat umzusetzen, das da lautet: „Zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort“. In den 60ern hatte der Hauptzielmarkt USA, aber auch das heute zweitwichtigste

Standbein Europa immer mehr Freizeit zur Verfügung, die es galt, mit neuen „Anregungen“ zu beleben.

Auch werbestrategisch gingen die HONDA-Erbauer völlig neue Wege. Der bekannteste diesbezügliche Satz lautete: „Die nettesten Menschen trifft man nur auf einer HONDA“. Aber auch die Produkte - der eigentliche „Werbeträger“ - fanden bis dato nie gekannten Absatz. Honda selbst war es, der sagte: „Die Welt besitzt keine Motorräder, die sie begeistert, also müssen wir sie bauen. Und

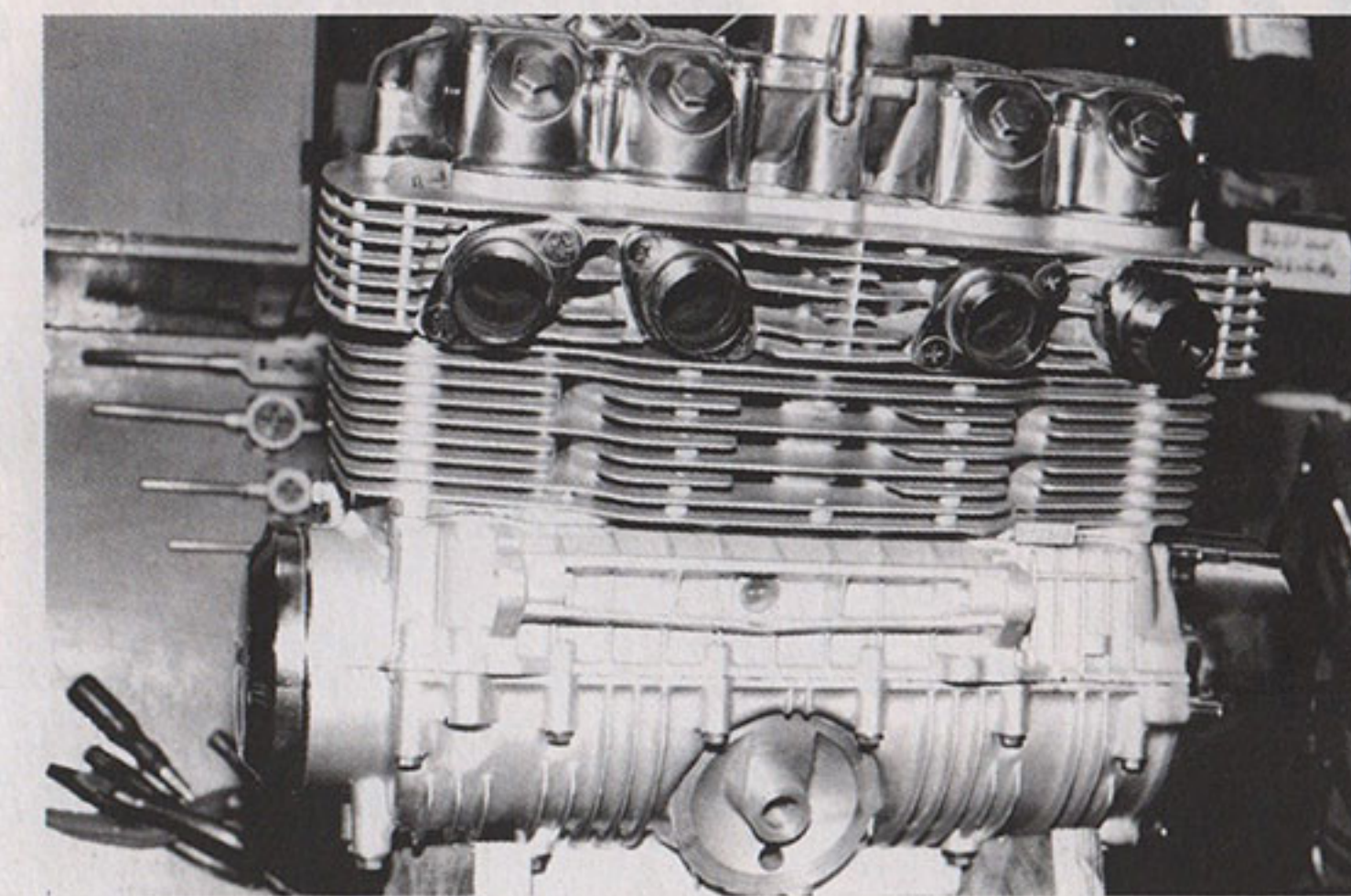
und brachte, die Technik weitestgehend unverändert belassen, ein völlig neues OUTFIT unter der Bezeichnung CB 72 heraus.

Die Amerikaner verkauften zum Beispiel das unverändert produzierte und erfolgreichste Zweiradvehikel aller Zeiten, die „cup“ gleich containerweise an ihre wartende Kundschaft. Einfach, „weil sie jeder haben wollte“. Mit diesem wirtschaftlichen Erfolg im Rücken konnte es sich HONDA auch leisten, expansive und teure Neuentwicklungen, sozusagen „am laufenden Band“ zu planen und auszuliefern. Entscheidend war ferner die weltrekordverdächtige Umsetzungsdauer. Vom Zeichenbrett bis zur Auslieferung vergingen lediglich 12 Monate. Hochmotivierte Mitarbeiter, das Ohr „immer am Markt“, beispiellose Logistik durch jeweils neueste Fertigungsanlagen taten ein Übriges, um zu konkurrenzlosen Preisen ein Höchstmaß an moderner Technik, begehrt „verpackt“ auf die bekannten Räder zu stellen. „Marketmaker“ nannten die US-Testzeitschriften fast jede neue HONDA-Neuerscheinung, welche zu der damaligen Zeit einen Höhepunkt nach dem anderen an Begeisterung auslöste. Dies erklärt die Entstehungsgeschichte des lange führenden größten Motorradherstellers der Welt.

Das verschlafene Europa jener Tage war - wie damals häufig zu beobachten - erst abwinkend, dann skeptisch und am Ende vor Schreck paralysiert, wie die ehemaligen Hochburgen der Motorradindustrie Europas nach und nach Marktanteile eines sicher geglaubten Industriezweiges an die Japaner abtreten mußten. Zuerst erschien 1960 die optisch sehr gewöhnungsbedürftige Serie mit den „Schaufelschutzblechen“ im NSU-Lock. Das beste an der belächelten CA 72 war jedoch der Motor und nicht zu vergessen, der Preis.

Doch HONDA lernte atemberaubend, für viele zu schnell

und brachte, die Technik weitestgehend unverändert belassen, ein völlig neues OUTFIT unter der Bezeichnung CB 72 heraus.



Schon sah die Sache ganz anders aus. „Höllische“ Drehzahlen für einen Twinviertakter, noch dazu im 3-Minutentakt am Fließband gebaut, konnte nicht gutgehen. Und doch vorbei war es auf einmal mit öltropfenden Konkurrenzprodukten, die über dies viel zu langsam wurden oder elektrischen Negativerlebnissen, so mancher Lukas oder Boschkabelbäume; die Feuerzeuge hielten allen Bedenken zum Trotz.

Dazu gab es - frei Haus für Jedermann - „Rennkits“ für die Beteiligung an mehr oder minder gewinnträchtigen Wettbewerben auch gleich auf Bestellung. Fahrer, die sich eine Werksmaschine nicht leisten konnten, trugen den Namen HONDA so in viele Rennen. „Synergieeffekte“ nannte man dieses gezielte Marketing bei HONDA.

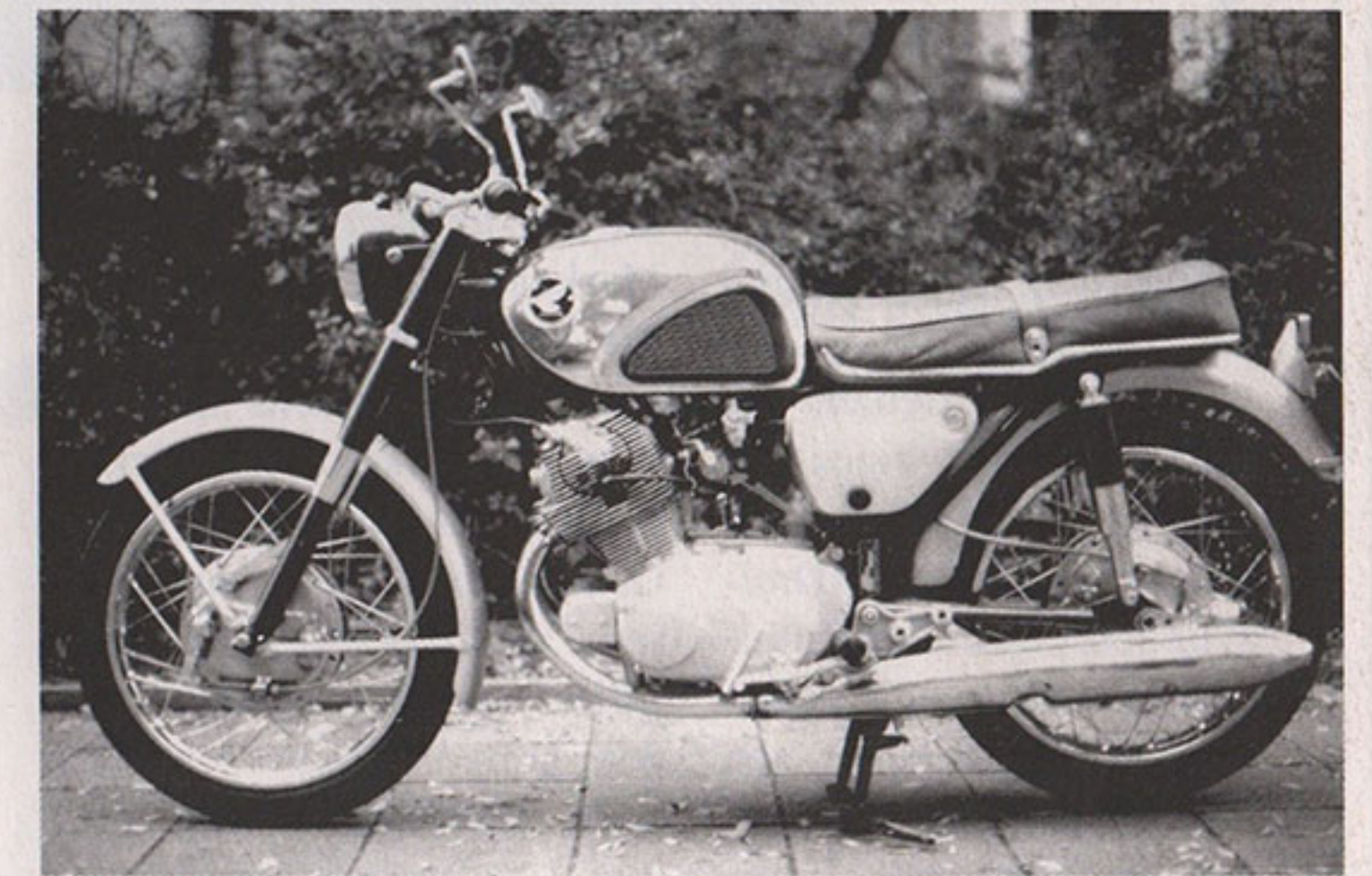
Schließlich die erste „große“ CB 450, 1965. Anfangs wieder etwas gewöhnungsbedürftige Optik des „black bombers“ und erneut aufwendigste Technik. Mit Fahrleistungen, die selbst 600er Maschinen „auf das Gemüt schlugen“.

Und was war nun genau vor 25 Jahren? Richtig, die HONDA CB 750 FOUR erblickte das Scheinwerferlicht in Tokio. Heute, wo fast alle modernen Nachfolger diesem Grundprin-

zip folgen, legte diese Maschinen den Meilenstein. Diesmal paßte einfach alles...

Der Motor - da ursprünglich für eine größere Leistung (80

kaner, die sie leibhaftig - übrigens direkt von der Tokioer Motorshow - erhielten. Einer der Tester von „Motor-Cycle“ fuhr sie. Dann kaufte er sie ein Jahr später. Noch heute schreibt er von vielen Ausritten auch mit anderen und moderneren Modellen erfahren, daß es „sie“ nie wieder gab. Jene Stunde „0“, als er zum ersten Mal den CITY-BOULEVARD in Los Angeles mit ihr unterwegs war. Dieses Fauchen, die Art der Umsetzung dieser Energie, und er vergleicht sie mit einem „Ferrari-Maserati-Porsche“ auf 2 Rädern. Der zu verzeichnende Menschaufmarsch, wo immer er diese neue Kraft und „Sinnlichkeit“ einmal parkte. So wie



PS) ausgelegt und gefertigt - gilt heute als ein Musterbeispiel an Zuverlässigkeit in der Motorzukunft. 6-stellige Kilometerstände veranlaßten den Besitzer höchstens, die Ventile neu einzuschleifen und ein paar Ketten zu ersetzen, aber was war das schon.

Dieses Geburtstagskind hat viel mehr in Gang gebracht, wie sich hier in ein paar Zeilen niederschreiben läßt. Und heute (fast) unvorstellbar - es war konkurrenzlos (!) am Markt. Kein Wunder, daß diese Synthese aller zu erfüllenden Wünsche (alle Modelle dieses Typs eingerechnet) über 1 Million Abnehmer fand. Kein Duplikat, keine „Anlehnung“, nein in jeder Beziehung eine 100%ige Neuentwicklung.

Wieder waren es die Ameri-

ihm erging es vielen von uns. Daher wird es höchste Zeit, zu gratulieren, HONDA und seinem Team, welches für die Wiederentdeckung des Motorrades zweifellos eine Schlüsselrolle innehatte. Ohne diese „four“ wäre die Szene deutlich ärmer. 25 Jahre später wird darüber diskutiert, welches bislang das erfolgreichste und „schönste“ (Honda)Motorrad gewesen sei. Eines steht fest: ganz oben auf dem Siegertreppchen hat sie längst einen unangefochtenen Ehrenplatz erhalten. Zu beneiden, wer sie heute noch so besitzt und mit ihr und einem Glas Sake darauf anstoßen kann... forever eben.

Text und Fotos:
Reinhard Hopp

BSA ROCKET 3

Ex-Hailwood/Aldana BSA - Rocket Test

Für viele Fans klassischer Motorräder gibt es kaum einen Zweifel, welche jemals gebaute britische Rennmaschine den besten Sound hat.

Das wilde Heulen aus dem Megaphon eines mit Vollgas vorbeidonnenden BSA- oder Triumph-Dreizylinders jagt einem garantiert einen Schauer über den Rücken und versetzt den Zuschauer in die Zeit Anfang der 70er Jahre, als britische Maschinen die damals noch in den Kinderschuhen steckende 750er Viertaktklasse beherrschten.

Dank der erfolgreichen und gut besetzten 750er Klassik-Rennen des CRMC kann man auch heute noch auf Großbritanniens Rennstrecken den famosen Sound dieser Maschinen hören. Es sind jedoch allesamt nur Nachbauten, die den hartgesottene BSA und Triumph-Fans vorspiegeln, zu den in Wahrheit nur 16 jemals ge-

bauten Werksrennern zu gehören. Rob North hatte diese 16 Maschinen (8 sogenannte „Highboys“ und 8 „Lowboys“, die sich anfangs nur durch den Markennamen unterschieden) für die BSA und Triumph-Rennteam diesseits und jenseits des Atlantiks entwickelt. Fünf dieser Maschinen, die in Großbritannien unter ihren Fahrern Smart, Pickrell, Cooper, Jeffries und Tait berühmt wurden, befinden sich auch heute noch in Großbritannien. Aber ihre Auftritte beschränken sich auf gelegentliche Paraden und Demonstrationsrunden, da ihre heutigen Besitzer die Teilnahme an richtigen Rennen untersagen.

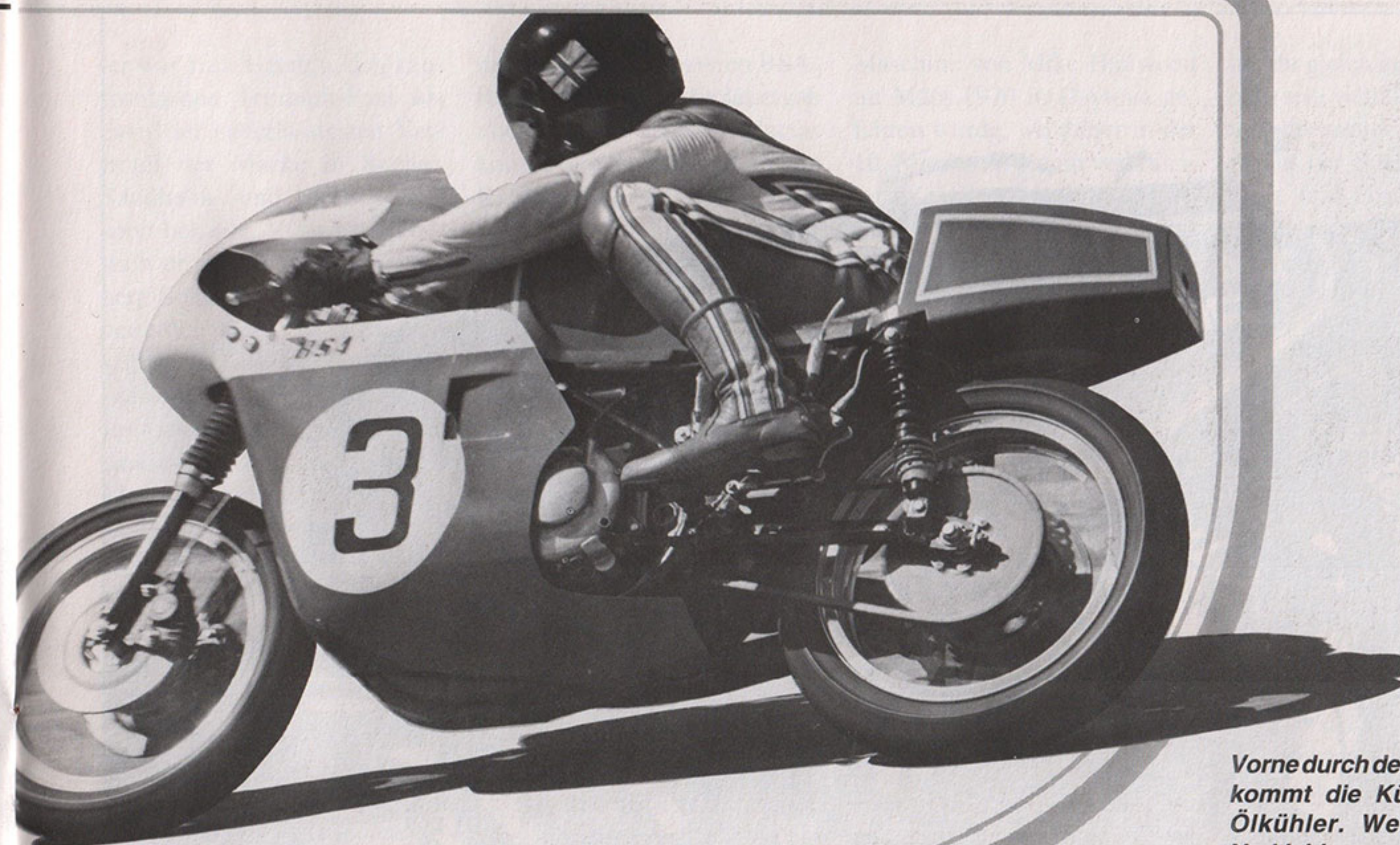
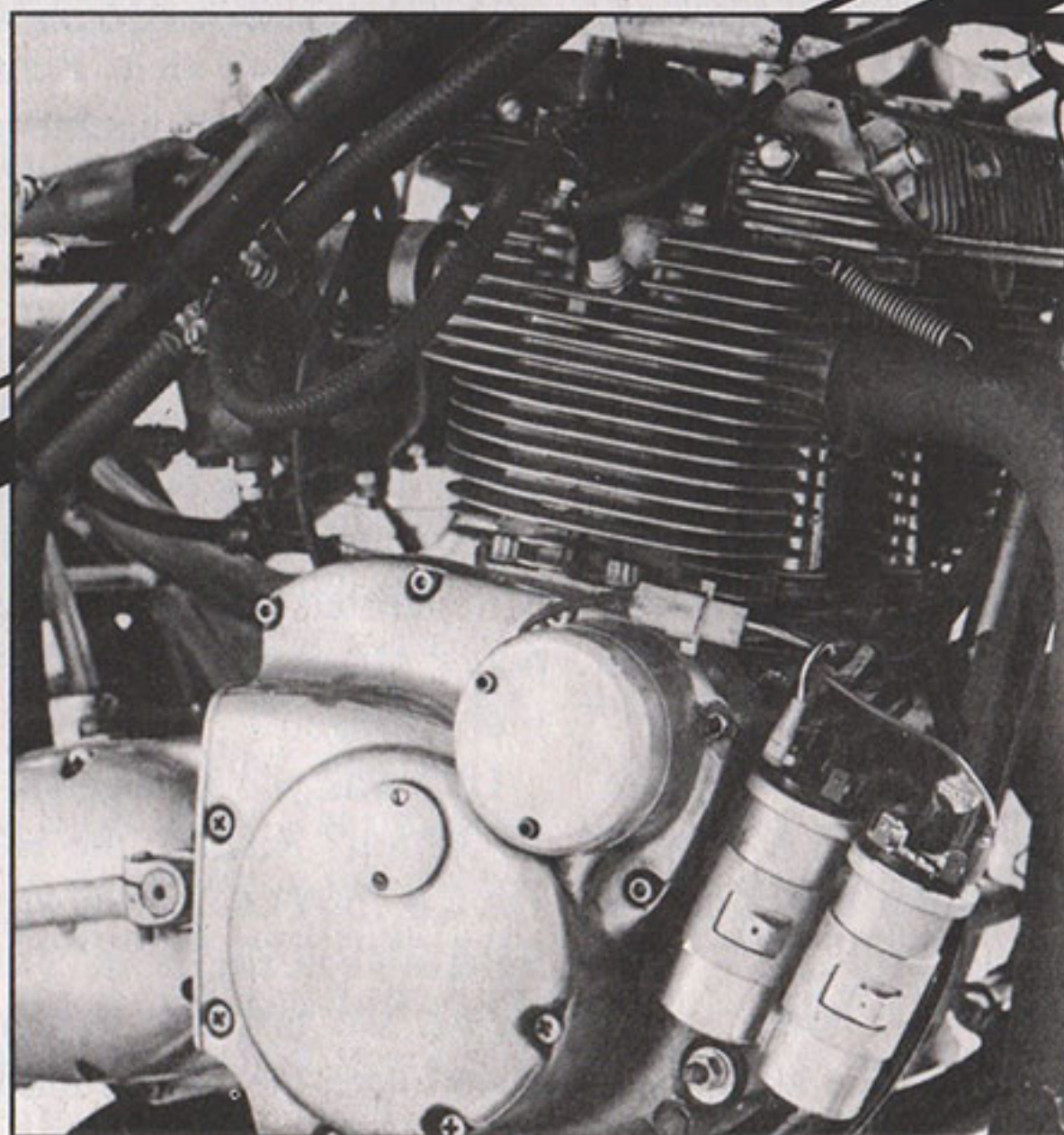
Jenseits des großen Teichs, im sonnigen Süd-Kalifornien, kann man aber tatsächlich noch eine der echten Werksmaschinen - 21 Jahre nach dem letzten großen Werkserfolg in den USA bei den 200 Meilen von Ontario durch John Cooper -

auf Rennstrecken nach Erfolgen heulen hören. Es ist die einzige komplett erhaltene BSA/Triumph-Dreizylinder-Werksmaschine in Nordamerika, eine 1970 gebaute BSA-3, die Mike Hailwood im März des selben Jahres in Daytona fuhr. Kurz danach gelangte die Maschine in die Hände von Dave Aldana, der damals noch am Anfang seiner Karriere stand. Aldana bildete später mit Romero das BSA/Triumph-Werksteam „Mexico“. Romero's Ex-Werks-Triumph existiert auch noch. Der fehlt allerdings der originale Werksmotor.

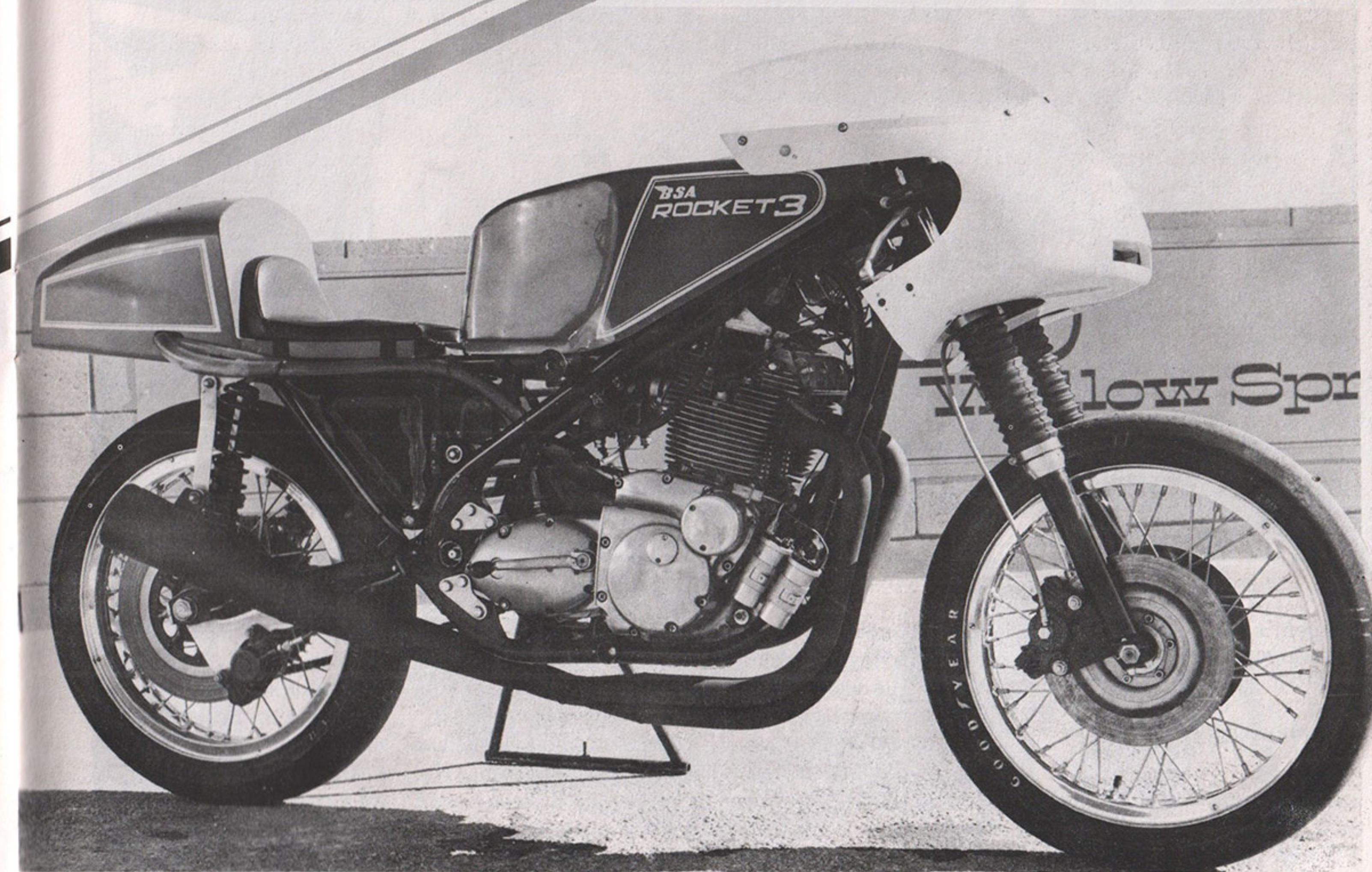
Mit der Ex-Hailwood BSA 3 gewann ihr heutiger Besitzer Greg Philippi 1982 die südkali-

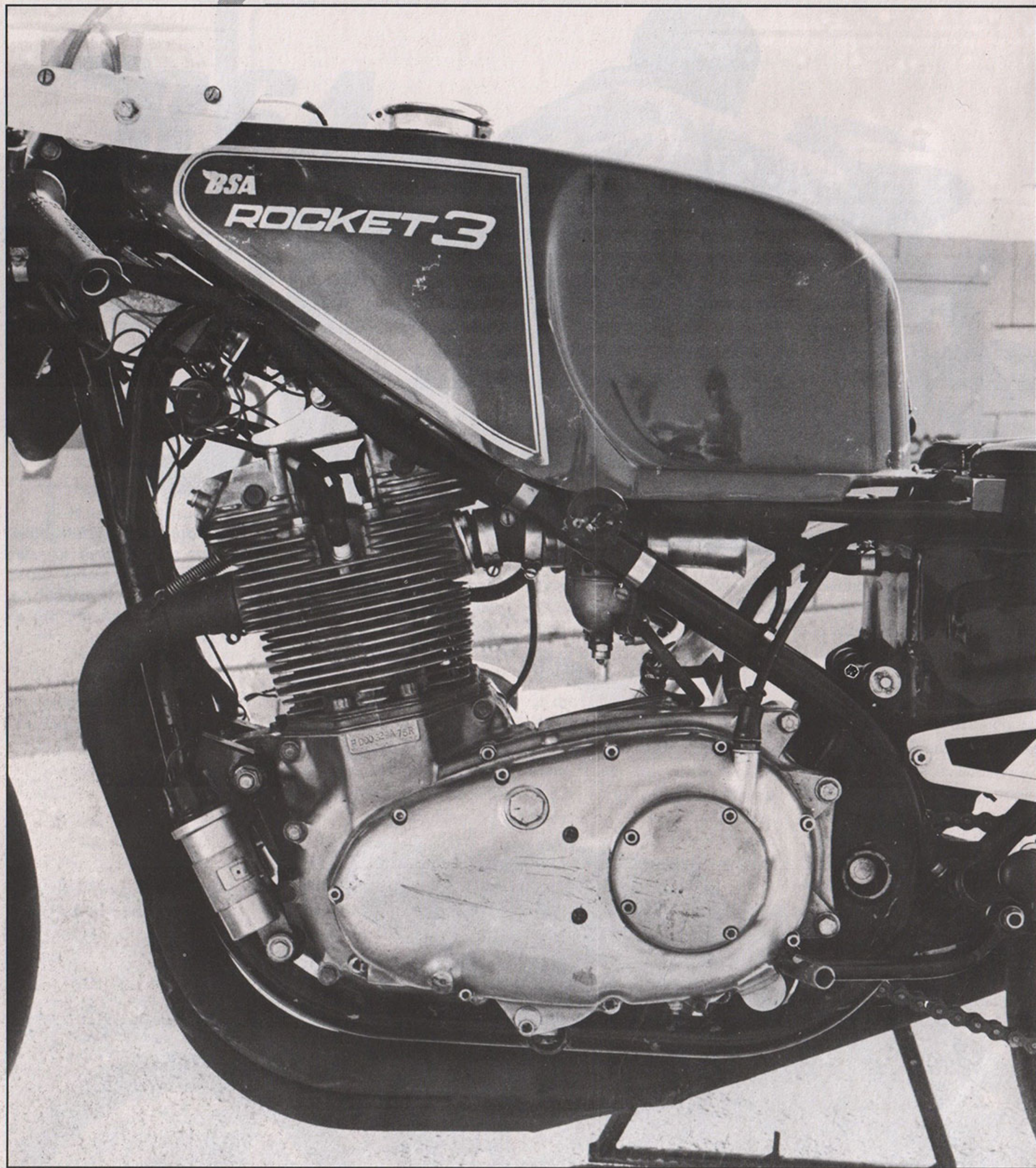
fornische 750er Klassik-Meisterschaft. Philippi ist ein glühender Dreizylinder-Fan und eine wandelnde Enzyklopädie in Sachen Niedergang der US-Rennerfolge der in Small Heath und Meriden beheimateten Fabriken BSA und Triumph.

1980 ergatterte er die BSA, als er Gerüchte über einen seltsamen Mann hörte, der sich auf der Hinterhofveranda seines Domizils mitten in der Wüste die Zeit mit einer Triumph-Dreizylinder-Rennmaschine vertrieb. Philippi reiste auf's Geratewohl in die Mojave-Wüste, denn der Einsiedler hatte kein Te



Vorne durch den „Briefkasten“ kommt die Kühlluft für den Ölkühler. Wer unter diese Verkleidungsscheibe paßt, hat vorher Bekanntschaft mit einer Walze gemacht.





Wo geht's denn hier bitte zum Schwingenlager? Das Rahmenrohr führt auf direktem Weg vom Lenkkopf zum Schwingenlager - macht viel stabil!

lefon. Aber das Gerücht stellte sich als wahr heraus. Der Wüstenmann hatte die Triumph

bei einem Händler in einem Vorort von Los Angeles gekauft und versucht, die notdürftig mit Beleuchtung ausgerüstete Maschine im Straßenverkehr einzusetzen. Eine mit fast 100 km/h im zweiten Gang erlegte Katze und der darauf folgende Sturz hatten dem Versuch ein Ende

bereitet, und seither hatte die Maschine, auf der Veranda Wind und Wetter ausgesetzt, ihr tristes Dasein gefristet.

In diesem desolaten Zustand fand Philippi die Maschine vor. Er kaufte dem Wüstenmann die Maschine ab und begann sie zu restaurieren. Zwei Monate und

einige Lagen Fingerpelle gingen dabei drauf, die 32 handgefertigten Aluminiumteile von dem tief eingefressenen Gammel zu befreien. Während der Restauration nahm Philippi Kontakt mit dem Händler auf, der dem Wüstenöhi die Maschine verkauft hatte. Dieser Händ-

ler war Jack Hateley, den kalifornischen Triumph-Fans als einer der zuverlässigsten Vertreter der Marke in Sachen Sandbahn- und Straßenrennsport bekannt. Vorwiegend betrieb er die Rennerei mit seinem Sohn John. Hateley erinnerte sich daran, daß er die Maschine für die 1973er Saison vom amerikanischen Triumph-Importeur zur Verfügung gestellt bekommen sollte. Als die Maschine damals eintraf, trug sie die BSA-Farben, und er fand heraus, daß sie in den vorausgegangenen 11/2 Saisons von Dave Aldana im BSA Werksteam gefahren worden war. Ein Besuch beim früheren Chef-

mechaniker und späteren BSA-Rennleiter Danny Macias ergab noch weitere Fakten. Macias konnte die in Handarbeit am Rahmen für einen besseren Sitz des Tanks durchgeführten Änderungen aufzeigen. Darüberhinaus erzählte er noch, daß die

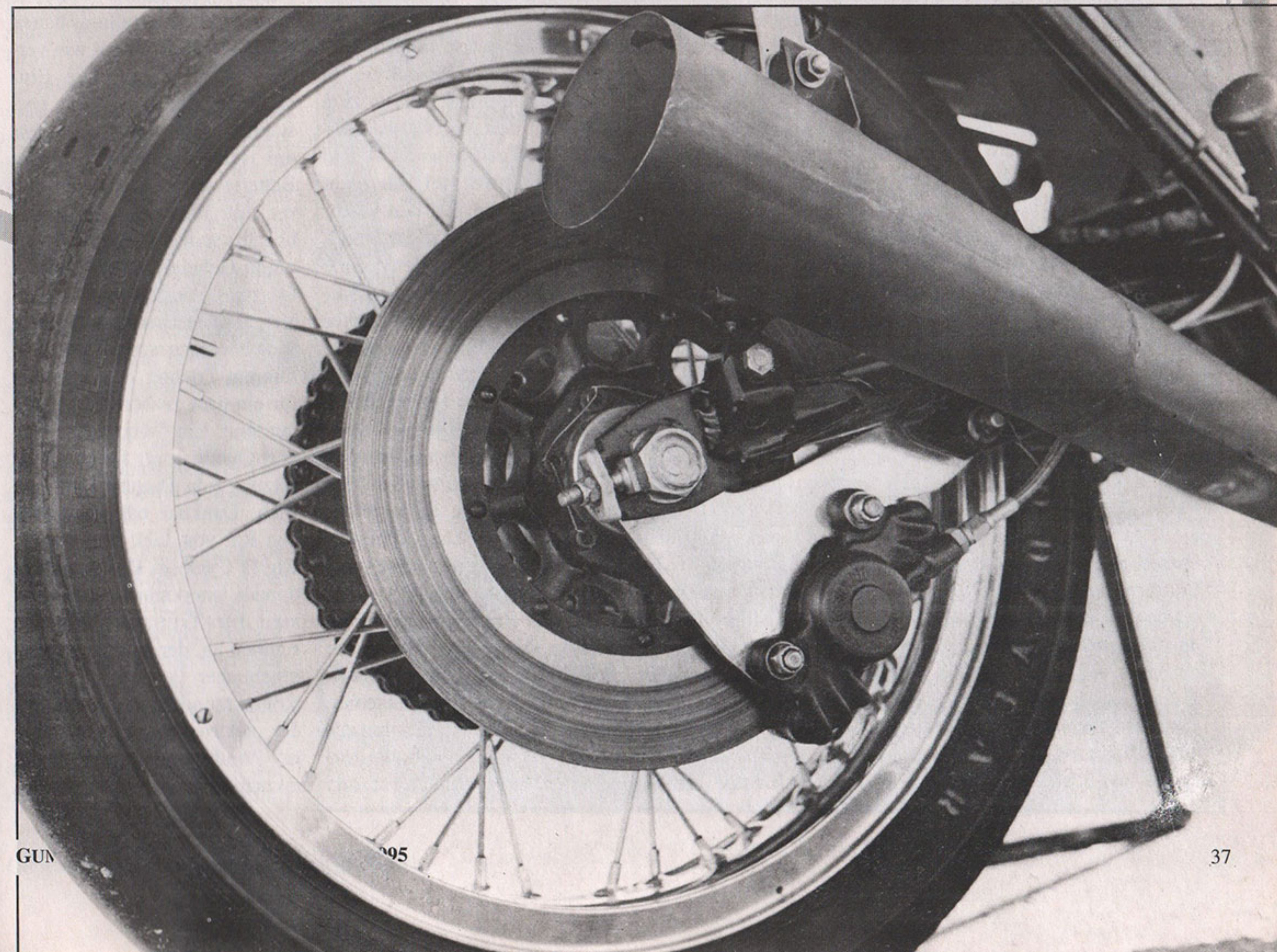
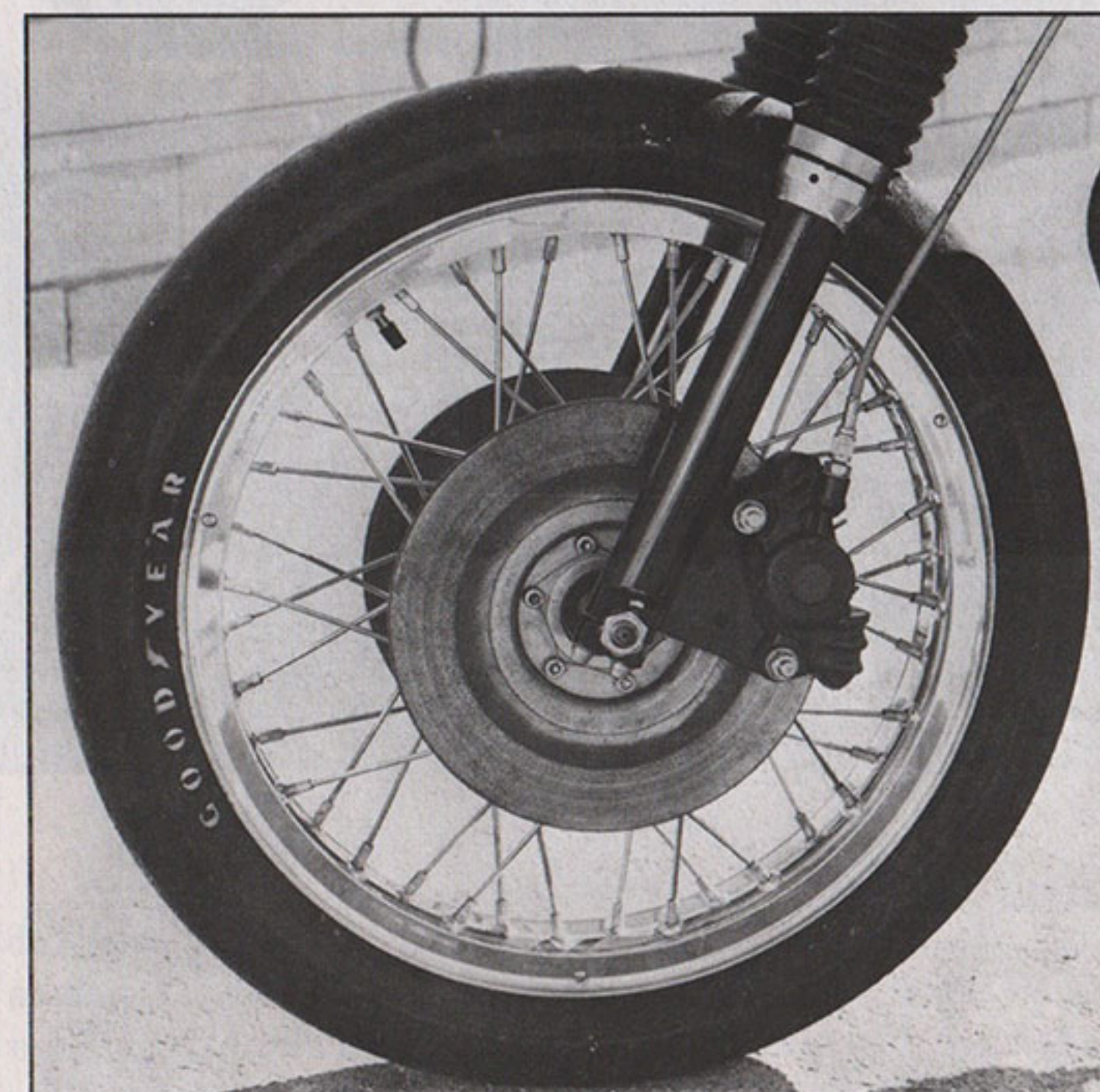
Maschine von Mike Hailwood im März 1970 in Daytona gefahren wurde, wo dieser in der 10. Runde mit einem verbrannten Ventil, verursacht durch Überhitzungsprobleme, auschied und daß die Maschine dann zu Dave Aldana kam, der

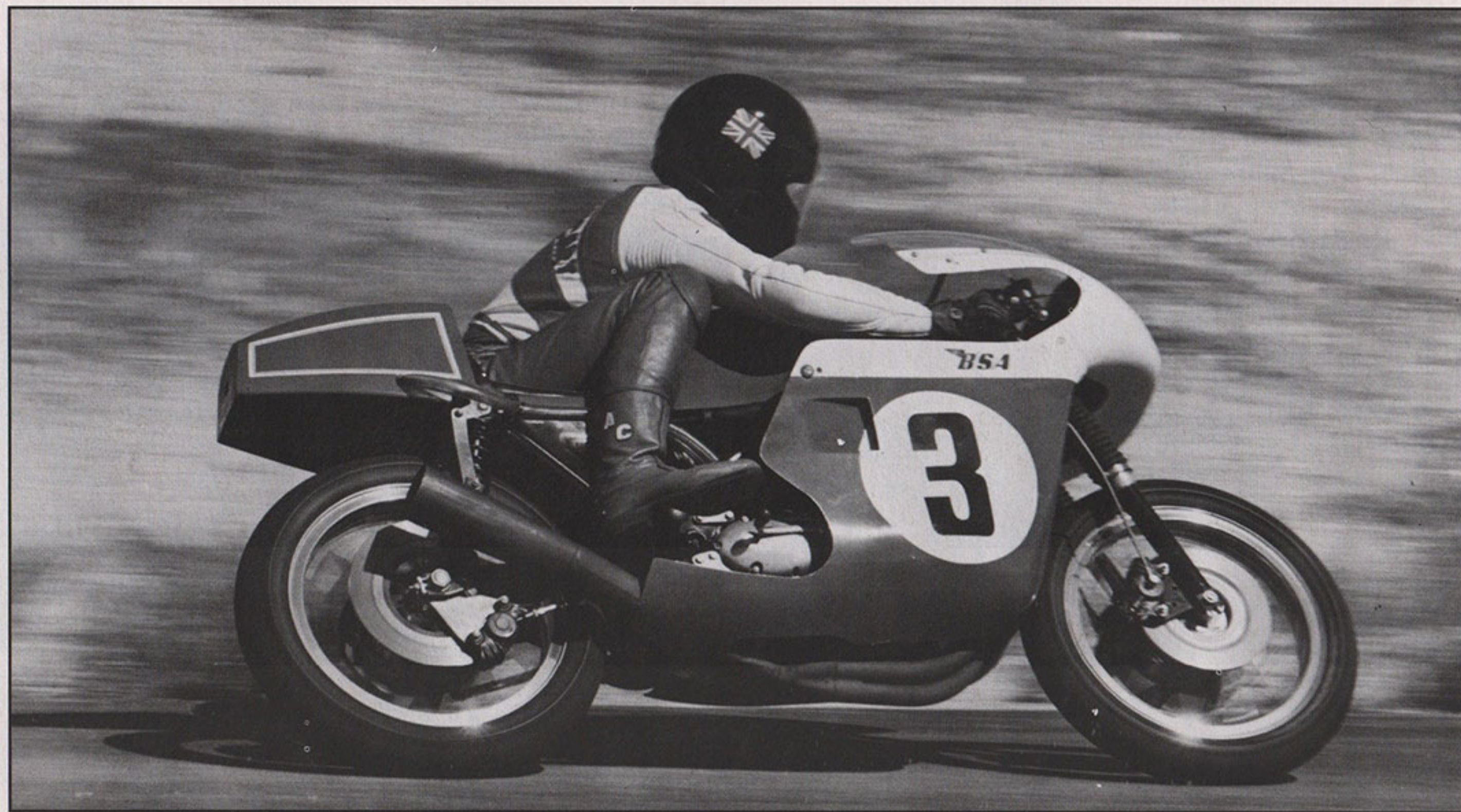
mit ihr gleich im ersten Rennen (sein viertes Straßenrennen überhaupt!) die Übermacht der Suzukis, Kawasakis und Harleys niederhielt und die 200 Meilen von Talladega im Alabama Speedway Oval gewann. Dabei erzielte Aldana eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 168,28 km/h, und es war damit das bis dahin schnellste 200 Meilen Rennen in Amerika gewesen.

Macias erkannte die Maschine auch an der etwas eigenartigen Tatsache, daß die Motornummer im Lenkkopf eingeschlagen ist. Die US-Zollbehörden hätten den Import der normalerweise nicht nummerierten Maschinen mit dem Rob North-Rahmen sonst nicht erlaubt. So konnte Macias auch gleich sagen, daß der im Rahmen hängende Motor der von Hailwood und Aldana gefahrene Motor war, da in den Motor die Initia-

Rechts: Schöne Felgen. Goile Bremsen. Löchrige Scheiben waren damals noch Luxus.

Links: Durch diese hohle Gasse müssen die Gase kommen. Das Hinterradstempel soll die nach unten verlegte Bremszange verhindern.





len „MK“ eingeschlagen waren. „MK“ steht für Mack Kambayoshi, ein BSA Mechaniker, der Hailwood's Maschine 1970 in Daytona vorbereitete und der später die Maschinen von Dick Mann tunte.

Philippi wußte nun also, daß er einen richtigen Renn-Klassiker erwischte hatte. Er lackierte die Maschine am Ende der Restauration in den BSA-Farben, klebte Aldana's AMA-Startnummer 3 auf die Verkleidung und meldete die BSA auf diversen Motorrausstellungen an.

Dann aber stach ihn der Rennbazillus. „Sie begannen in Kalifornien Klassik-Rennen nach den englischen CRMC-Regeln auszurichten - der aus England übergesiedelte Peter Spencer - Hayes hatte die Dinge in Gang gebracht. Ich hatte schon oft darüber nachgedacht bei Rennen zu starten, aber nie den Mut gefunden mich anzumelden. Nach einer dieser Ausstellungen sprach mir aber das Lenor-Gewissen der BSA

mächtig Mut zu, und so fing ich mit der Rennerei an“. Und das mit ziemlichem Erfolg.

Gleich in seinem ersten Rennen zum Ende der 1981er Saison belegte er den 3. Platz. Die 82er Saison der südkalifornischen Klassik-Meisterschaft beherrschte er dann ganz deutlich, obwohl die BSA einen kapitalen Motorschaden erlitt. Ein Pleuelwellen-Hauptlager hatte sich verabschiedet und einen Pleuelabriß verursacht. Philippi konnte das Kurbelgehäuse glücklicherweise aber noch durch Schweißen reparieren.

In der Saison 1983 hatte Greg Philippi aus beruflichen Gründen kaum Zeit für die Rennerei, aber wenn er am Start war, galt es für die Konkurrenz, das Team BSA-3/Philippi zu schlagen. Auch bei Club-Rennen in Riverside und Willow Springs war Philippi mit der BSA sehr erfolgreich.

In Willow Springs, das in der brütend heißen Mojave-Wüste gar nicht weit von dem Ort liegt, wo Philippi die BSA fand, konnte ich einen meiner größten Wünsche erfüllen und durfte mit Philippi's BSA-3 zum ersten Mal eine richtige Werks-

Dreizylinder fahren.

Wenn Sie jemals eine Rob North-Dreizylinder gefahren sind, wissen Sie, warum ich mir das so gewünscht hatte. Diese Maschinen bringen einen unglaublichen Fahrspaß.

Bemerkenswert an Philippi's BSA war der einwandfreie innere Zustand des Motors zum Kaufzeitpunkt. Mehr als Kontakte reinigen sowie Öl- und Zündkerzenwechsel war nicht nötig gewesen, um den Motor nach mehr als 7 Jahren Standzeit problemlos zu starten. Eine Komplettzerlegung vor der Saison 1982 ergab, daß im Motor bereits alle Teile für optimale Leistungsausbeute bearbeitet waren. Überall wo möglich waren Erleichterungsbohrungen angebracht, wie zum Beispiel an den handbearbeiteten Getriebezahnradern, in der Pleuelwelle u.s.w.. Die Pleuelwelle wurde, mit Ausnahme der Pleuelzapfen natürlich, perlestrahlt. Zur Sicherheit wurden die Pleuel verstärkt und wie die Pleuel geröntgt. Erstaunlicherweise war die Maschine zum Testzeitpunkt noch mit der selben Triplex-Primärkette ausgerüstet wie zum Kaufzeit-

Wie der „Affe auf dem Schleifstein“. Man beachte die verkrampte Fußhaltung.

punkt. Permanente Kontrolle und genaue Einstellung hatten den Verschleiß so gut wie verschwinden lassen. Die Einscheibenkupplung ist mit verstärkten Federn bestückt. Für die Beatmung sorgt eine 3er Batterie Amal Mark 1 Vergaser mit 30mm Durchlaß, die über die serienmäßige BSA/Triumph-Hebele und nur einen Gaszug betätigt wird. Auf den Vergasern stecken gedrehte, von Jack Shemans entwickelte Aluminium-Trichter, die sicherlich für ein paar zusätzliche Pferde gut sind. Ein 5-Gang Getriebe von Quaife sorgt für die Umsetzung von Drehzahl in Vortrieb. Dankbar nahm Philippi den Rat von Jack Wilson von Big D Cycle in Dallas, einem damals anerkannten Spezialisten für Triumph-Rennmaschinen an, der ihm auf Grund erheblicher Probleme mit der Kontaktzündung zum Einbau der elektronischen Lucas „Rita“-Zündung riet. Die Kontaktzündung war eine bekannte

Schwachstelle der Dreizylinder-Renner. „Der Umbau auf die Elektronik-Zündung war das beste was ich tun konnte“, so Philippi. „Ich hatte dadurch bestimmt 5 PS mehr Leistung, und außerdem arbeitet sie fünf Mal zuverlässiger als die Kontaktzündung. Um weiteres Gewicht zu sparen, baute ich die Batterie aus. Die Maschine wiegt jetzt trocken 175 kg, mit Öl und Sprit rund 184 kg“.

Der Motor läuft mit konstant 38° Frühzündung und braucht Rennbenzin mit 115 Oktan bei einer Verdichtung von 12:1.

Philippi suchte nacheinander nahezu alle ehemaligen Mitglieder der BSA/Triumph-Rennmechanikertruppe der frühen 70er Jahre auf. Einer von ihnen konnte ihm noch eine Kopie eines Ende der Saison 1971 durchgeführten Prüfstandslaufes der Maschinen von Aldana und Mann geben. Nach dieser Aufzeichnung war Mann's Maschine mit 73 PS bei 7800 U/min am Hinterrad um 2 PS stärker als die Aldana Maschine, die mit 71 PS bei 8500 U/min gemessen worden war.

Philippi dreht seinen Motor normalerweise auch nur bis 8500 U/min. Nur einmal mußte er ihn bei einem Rennen in Riverside 15 Sekunden lang mit 10000 U/min heulen lassen, um eine 1000er Kawasaki in Schach zu halten. Diese Drehorgie hatte dem Motor aber nichts ausgemacht. Erst 3 Rennen später kam es zu dem bereits angesprochenen kapitalen Motorschaden.

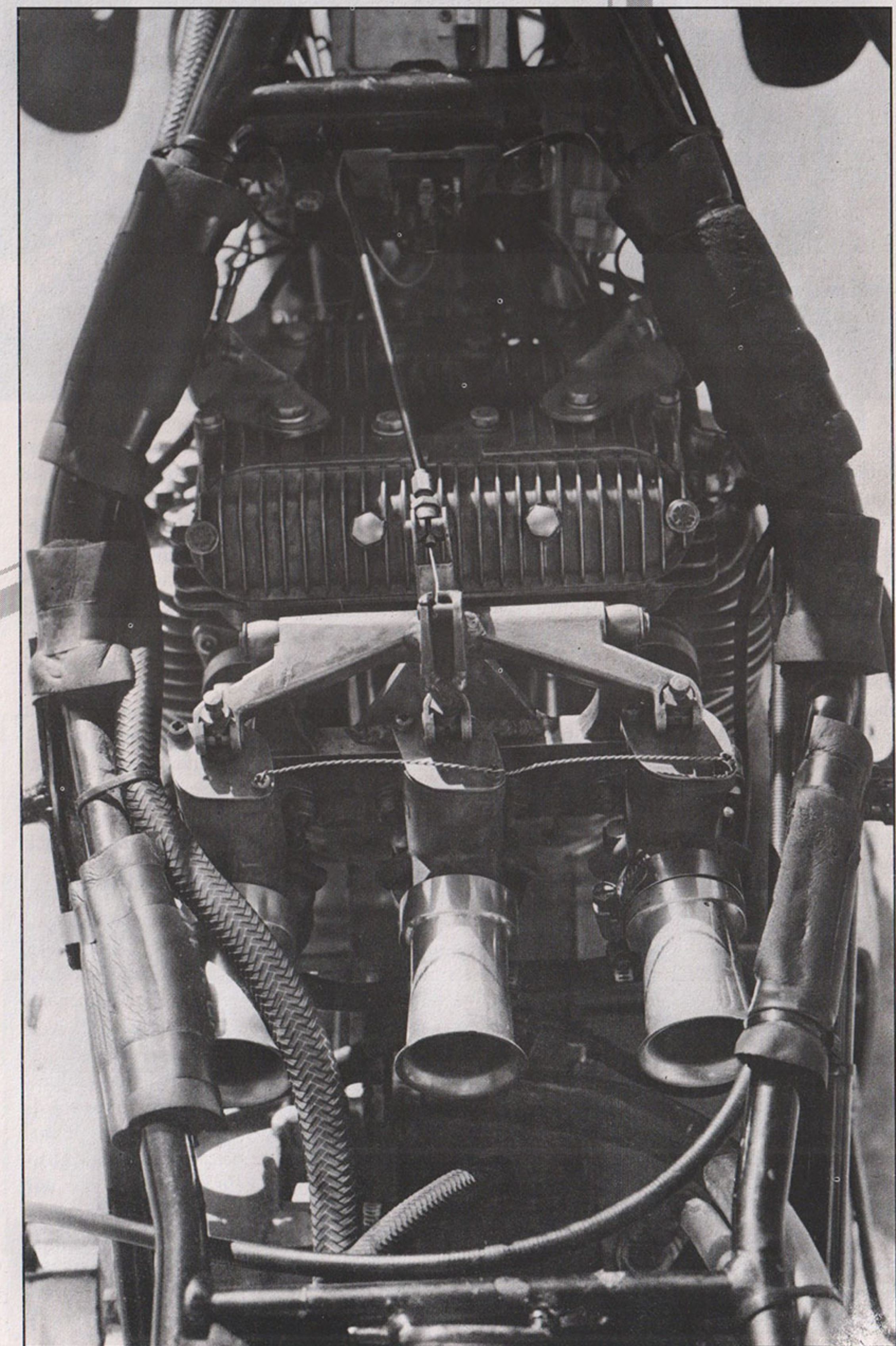
Verwertbare Leistung gibt der mit den Werksnocken bestückte Motor ab 4200 U/min ans Hinterrad.

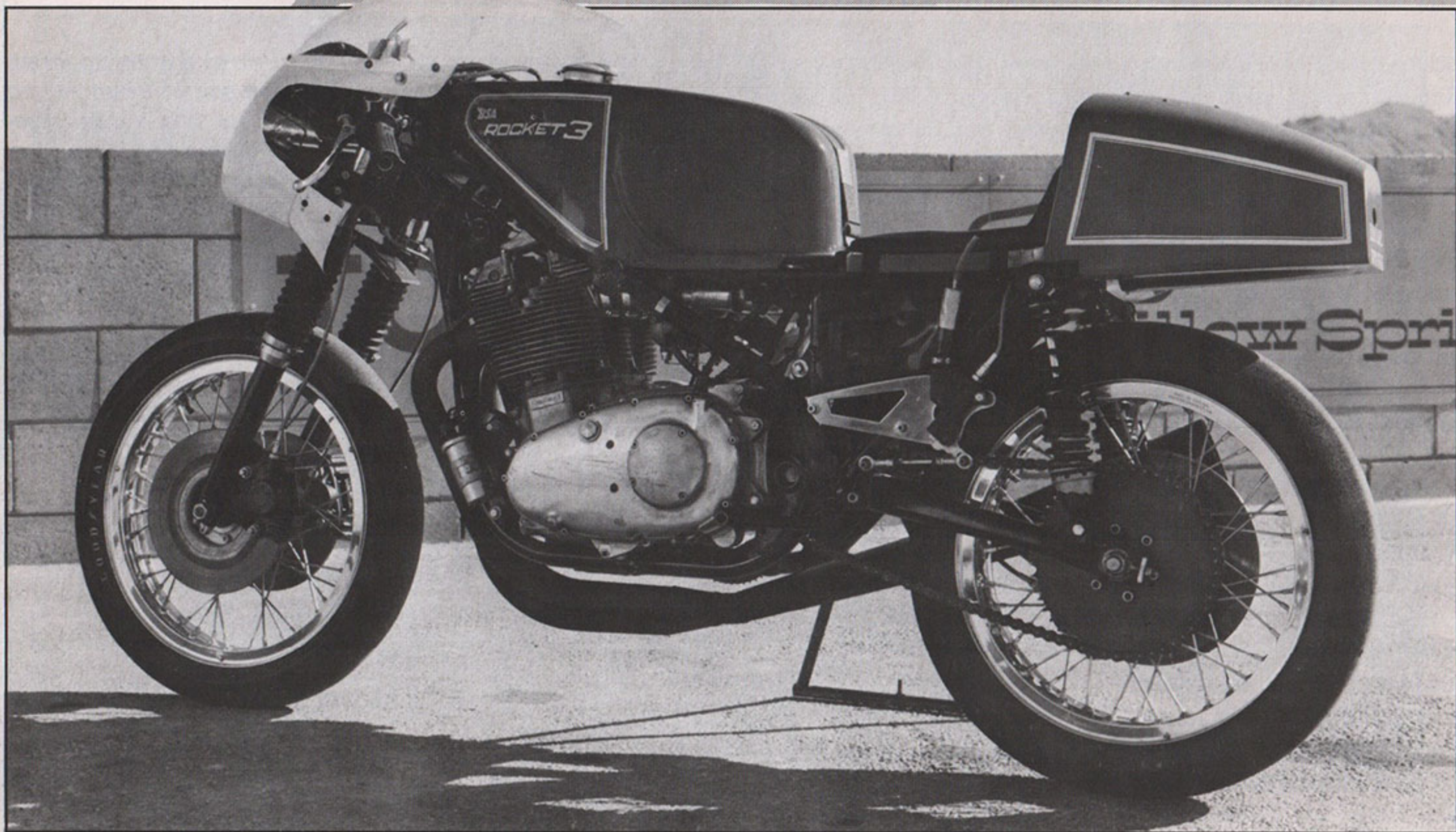
Der „Highboy“-Rahmen, bei dem der Lenkkopf etwas höher angeschweißt ist, als bei den nach 1970 gebauten „Lowboy“-Fahrwerken, wurde normalerweise mit der frühen Verkleidung ohne den markanten „Briefkasten“-Schlitz verwendet. Durch diesen Schlitz wurde der Ölkühler mit Kühlluft

versorgt. Der Ölkühler kam ja auch erst nach dem Debakel in Daytona zum Einsatz und machte die Dreizylinder-Renner standfest. Dick Mann's Maschine konnte danach sogar 4 Rennen in Folge bestreiten, ohne daß der Zylinderkopf einmal

abgenommen werden mußte. Aldana's Ex-Hailwood Maschine bekam nach einer Überarbeitung des „Highboy“-Rahmens durch Macias' Leute die Verkleidung mit dem Kühlluft-Briefkasten verpaßt. Zum Glück hatte Philippi

Unten: Synchron ist alles, sprach BSumph und schuf das Vergasergehäuse mit einem Gaszug. In diesen Trichtern fühlen sich die nach Verbrennung lechzenden Sauerstoffmoleküle besonders wohl.





noch einen ganzen Stoß der Kunststoffteile ergattern können, denn kurz vor unserem Testtermin hatte er sich bei einem Rennen in Willow Springs abgelegt und dabei eine Seite der dreiteiligen Verkleidung sowie die Verkleidungsscheibe ruiniert. Die passende Scheibe war bei den erworbenen Teilen aber nicht dabei gewesen. Die als Ersatz montierte Scheibe war so niedrig, daß ich mich nicht dahinter ducken konnte, wie ich kurz nach dem Aufsitzen feststellte. Bevor ich aufsitzen durfte, hatte Philippi die Maschine ein paar Runden lang aufgewärmt, während ich mit Begeisterung den Dreizylinder-Sound genoß.

Beim Aufsitzen fielen mir auch gleich die an den Rob North-Fahrwerken enorm hoch angebrachten Fußrasten auf, die wesentlich besser zu kleinen Fahrern wie Dave Aldana, als zu langen Kerls wie Mike Hailwood oder mir paßten. Dazu kommt der für eine Anfang der 70er gebaute 750er sehr kompakte Radstand von nur 1430mm. Da ist also durchaus mal ein Krampf für einen lan-

gen Kerl drin, wenn er sich noch nicht an die „Affe auf dem Schleifstein-Haltung“ gewöhnt hat. Der große Tank ist genau passend für den daraufliegenden Oberkörper ausgeformt, und kleinere Fahrer können sich wegen des stromlinienförmigen Höckers auf Strecken wie Daytona wunderbar in die Maschine hineinpassen, um den Luftwiderstand zu verringern. Die AMA (Amerikanischer Motorsportverband) schrieb damals den BSA und Triumph-Mannschaften vor, die Höhe des Höckers zu reduzieren mit der Begründung, der Höcker entspräche nicht dem Reglement. Andersherum gesagt: Harley hatte sich über die schnelleren Briten-Renner beschwert.

Die Kupplung und das Gas sind ziemlich schwergängig. Ich würde vor allem dem Gasgestänge eine weichere Rückholfeder verpassen. Ebenso außergewöhnlich waren die Vibrationen, die der Motor austeilte. Meine alte BSA-3 hatte weit weniger vibriert. Ich vermute daher, daß der Wuchtfaktor der Kurbelwelle nicht ganz in Ordnung war, denn

Philippi hatte nach dem Motorschaden eine neue Kurbelwelle einbauen müssen. Mit diesen Vibrationen hätte ich die Maschine unmöglich für längere Zeit hart am Limit fahren können, aber nach Halbzeit der ersten Runde waren die Vibrationen erstmal Nebensache. Joe Lucas, in Kennerkreisen als König der Finsternis bekannt und seines Zeichens im Nebenberuf Hersteller von Kfz-Elektrikkomponenten, hatte mal wieder zugeschlagen. Eine Steckverbindung unterm Tank hatte sich gelöst, grillte sich selbst auf dem Kipphebelgehäuse und brachte die Maschine zum Stottern. Zum Glück konnte Philippi ein Vehikel organisieren, um den Schaden vor Ort zu beheben, sodaß ich weiterfahren konnte. Danach lief die BSA im unteren und mittleren Drehzahlbereich einwandfrei. Im oberen Bereich produzierte sie allerdings unerklärliche Fehlzündungen, die wir während des Tests auch nicht beseitigen konnten. Trotzdem lief die BSA gut genug, um mir einen ordentlichen Eindruck von der Leistungsfähigkeit ei-

ner Werks-Dreizylinder zu geben. Einen Drehzahlmesser gab es nicht. Das nach Philippi's Sturz als Ersatz gelieferte Kröber-Instrument war bereits defekt aus der Verpackung gekommen.

Nach dem Gehör zu urteilen, setzt der Leistungsschub knapp oberhalb 4000 U/min ein, und man tut gut daran, sich darauf einzustellen, denn dann geht's ganz fix zur Sache. Dank der von Philippi montierten Slicks hielten sich die Ausbruchsversuche des Hinterrades beim Herausbeschleunigen aus den Kurven mit Vollgas in Grenzen. „Die Slicks eröffneten mir völlig neue Dimensionen“, sagte Greg Philippi. „Ich konnte fast 10° mehr Schräglage fahren und aus den Kurven heraus viel früher beschleunigen“. Recht hat er, wofür zieht man auch sonst Slicks auf. Man darf aber auch nicht vergessen, daß es bei den Rob North-Fahrwerken die für solche Fahrmanöver nötige Stabilität kostenlos mit dazu gibt.

Bremsen ist eine der Stärken der BSA. Dank der zwei 254 mm großen Lockheed-Scheiben im Vorderrad, die ab der Win-

tersaison 70/71 die davor eingesetzte Fontana Doppelduplex-Trommel ersetzten und der 305 mm großen, vom Werksteam eingebauten Honda!-Scheibenbremse am Hinterrad, ließ sich die BSA bei mittleren Handkräften und einer nur wenig eintauchenden Gabel hervorragend verzögern.

Greg Philippi hatte seine Schularbeiten wirklich ordentlich gemacht. Für die Hinterradfederung zeigten sich zwei S&W-Dämpfer verantwortlich. Im Hinterstübchen dachte ich mir, daß die Rob North-Dreizylinder wohl eines der besten Fahrwerke seit den Norton Federbett-Rahmen hat.

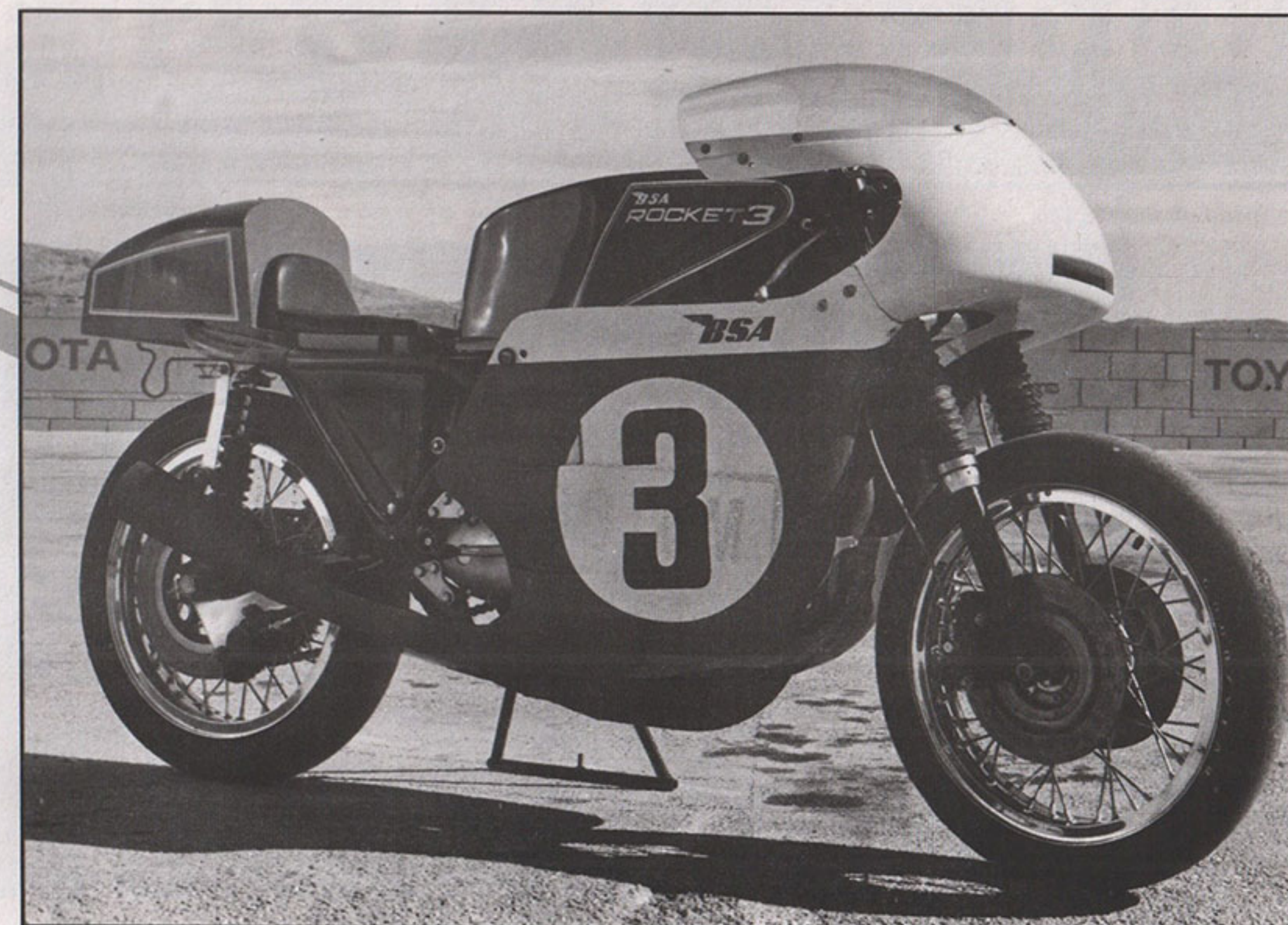
Die Testfahrt mit Greg Philippi's BSA gab mir trotz der Zwischenfälle wieder das tolle Gefühl, wie es ist, wenn man eine dieser fantastischen Maschinen besitzt, egal ob Replika oder echten Werksrenner. Der heulende Klang aus der 3 in 1-Anlage beißt so richtig in den Ohren und erinnert immer daran, daß man auf einem Rennmotorrad sitzt, bei dem das Getriebe leicht zu schalten ist und das einem diesen gewissen „Tritt ins Gebälk“ versetzt.

Trotz der Fehlzündungen und der schwergängigen Hebeleien: die BSA fährt sich wie nur wenig andere Maschinen seit der legendären Norton Manx und bremst fast auf einem Fünf-Markstück. Es ist beruhigend mit anzusehen, daß die Maschine auch für den vorgesehenen Zweck, die Rennerei, eingesetzt wird, anstatt in irgendeiner Garage oder in einem Museum zu versauern.

Leute wie Greg Philippi machen den Freunden des klassischen Rennsports unendlich viel Freude, wenn sie ihre geliebten Maschinen mal wieder in Aktion sehen können.

*Text und Fotos:
Alan Cathcart
Übersetzung: Ducsi*

**Nichts ist unmöglich -
auch keine BSA mit
Vollschale.**



Technische Daten: BSA-Rocket 3

Motor:	Stoßstangengesteuerter Viertakt-Reihendreizylinder, luftgekühlt
Bohrung x Hub:	67 x 70 mm
Hubraum:	740 ccm
Verdichtung:	12 : 1
Leistung:	52 Kw (71 PS) bei 8.500 U/min
Vergaser:	3 Amal Mark 1 Concentric - 30 mm Durchlaß
Zündung:	kontaktlose Elektronik-Zündung, Typ Lucas Rita mit Kondensator
Kupplung:	Einscheibenkupplung Typ Borg & Beck Diaphragm
Getriebe:	Quaife 5-Gang Getriebe, Primärtrieb über Triplex-Kette, Sekundärtrieb über Rollenkette
Rahmen:	Doppelschleifen-Rohrrahmen aus Stahl
Federung:	Vorn: Teleskopgabel, Hinten: Stahlrohrschwinge mit 2 S & W-Federbeinen
Bremsen:	Vorn: Doppelscheibenbremse "Lockheed", 254 mm Ø Hinten: Einscheibenbremse, 305 mm Ø, Scheibe von Honda, Bremszange von Lockheed
Räder/Reifen:	Vorn: Slicks Goodyear - 24/6 x 18 oder 3.50 x 18 Hinten: Slicks Goodyear - 24/6 x 18 oder 4.00 x 18 oder 4.50 x 18
Gewicht (trocken):	178 kg
Baujahr:	1970
Besitzer:	Greg Philippi, USA

Auch 1980 wurde die Oma nicht so sehr strapaziert. Der Spitfire war das bevorzugte Spielzeug. Danach kehrten wir aus unserem Höhenflug langsam wieder in normale Gefilde zurück. Was nicht bedeutet, daß wir die Freude an dem hübschen Kabriolett verloren hatten. Zumal all die bösen Dinge, die man uns prophezeite, nicht eintraten. Nachdem, was man uns im voraus sagte, sollte spätestens nach einem halben Jahr der Motor plätzen und nach einem weiteren halben Jahr würde das ganze Auto auseinanderfallen. Es ist inzwischen in anderen Händen (weil ich einen Frühveteranen des gleichen Typs restauriert hab, den wir jetzt fahren), hat die 100.000 km Marke ohne Reparaturen (abgesehen von Verschleißteilen) überschritten und sieht, trotz seiner 8 Jahre, aus wie neu.

Im Frühjahr 79, bevor der Spitfire unser Leben bereicherte, hatte die „Oma“ noch ein stolzes Erlebnis. Sie konnte den „Alleinvertretungsanspruch“ (bitte um Entschuldigung, daß ich mir diese Wortschöpfung der Politiker ausgeliehen habe) für Personen und Gütertransporte in unserer Familie durchsetzen! Jedenfalls für einen gewissen Zeitraum. Um den Spittidem, was man uns im voraus sagte, sollte spätestens nach einem halben Jahr der Motor plätzen und nach einem weiteren halben Jahr würde das ganze Auto auseinanderfallen. Es ist inzwischen in anderen Händen (weil ich einen Frühveteranen des gleichen Typs restauriert hab, den wir jetzt fahren), hat die 100.000 km Marke ohne Reparaturen (abgesehen von Verschleißteilen) überschritten und sieht, trotz seiner 8 Jahre, aus wie neu.

sehr preiswert. Es war das Vorgängermodell von unserem Spitfire Mk IV, ein Mk III. Eine Totalrestaurierung hatte ich mir vorgenommen und auch durchgeführt. War ganz schön teuer! Nun, das soll hier kein Thema werden, auf alle Fälle hat die „Oma“ fleißig geholfen.

1981 bekam sie dann Gesellschaft. Eine Sanglas S 500 kam in unseren Stall. Da die Sanglas auch Seitenwagen-tauglich war, gedachte ich, ein Gespann draus zu machen. Als Seitenwagen hatte ich den kleinsten von „Squire“ vorgesehen. Leicht und gut geformt hätte er ausgezeichnet neben die Sanglas gepaßt. Mit dem etwas lebhafteren Motor der englischen Spanierin wäre das sicher ein gut aussehendes und flinkes Gespann geworden.

Da der „Squire“ nicht billig war, beabsichtigte ich erst mal den Gebraucht-Markt zu durch-

forsten. Eilig hatte ich es ja nicht. Irgendwann würde mir schon mal ein gebrauchter „Squire“ in die Hände fallen. Und wenn das Sanglas Gespann fertig war, gedachte ich die „Oma“ zu verkaufen. Hatte ja ein etwas schlechtes Gewissen bei diesem Plan, kam mir vor, wie einer der fremd geht. Mein Gewissen wurde nicht strapaziert, es wurde nichts aus meinem Plan. Bei einem Sanglas-Treffen in der Nähe von Bremen erfuhr ich einiges über die Schwächen der Sanglas. Das waren aber alles Dinge, die man in den Griff bekommen könnte. Was schwerer wog, war daß die Sanglas-Werke verkauft und die Produktion eingestellt werden sollte. Man wollte zwar die Ersatzteilversorgung für die kommenden sieben Jahre sicher stellen, und das war ja auch ganz nett gedacht von den Leutchen.

Nun bin ich bei solchen Ver-

sprechungen immer etwas skeptisch und außerdem - was kommt nach den sieben Jahren? Ein gepflegtes Motorrad oder Gespann hält etwas länger als sieben Jahre. Wenn ich nach acht Jahren 'ne neue Kurbelwelle brauch, und die gibt es nicht mehr, schmeiß ich das gut-erhaltene Motorrad weg - oder? Auch der Wiederverkaufswert eines Fahrzeuges fällt nach Produktionseinstellungen meist in den Keller. Und den späteren Verkauf mußte ich ja immerhin in Erwägung ziehen, denn ewig würde ich nicht das Motorrad fahren können, zumal meine Gesundheit jetzt schon sehr zu wünschen übrig ließ.

Ein weiterer Umstand gab mir zu denken. So schnell, wie ich geglaubt hatte, ließ sich das

Falcone-Gespann gar nicht verkaufen. Ich hatte schon mal rumgehorcht, war aber nirgends auf echtes Interesse gestoßen. All diese negativen Aussichten bewogen mich, die Sanglas zum Verkauf anzubieten. Auf meine Anzeige meldete sich genau ein Interessent, und ich machte eins meiner üblichen Verlustgeschäfte. Da der junge Mann mit Bargeld auch nicht so reich gesegnet war, sollte ich für einen Teil der geforderten Summe eins von drei angebotenen Fahrzeugen in Zahlung nehmen.

Guzzi, namens „Galetto“. Der Guzzi Roller stand mir natürlich am nächsten. Erstens wegen meiner guten Erfahrungen mit Moto Guzzi und zweitens, weil ich feststellte, daß die Motorkonzeption des Galetto Rollers die gleiche war, wie bei der Falcone. Lie-

Roller ziemlich großen Räder im Zusammen-

hang mit dem durch den Einzylinder-Motor tiefen Schwerpunkt, mußten dem Galetto zu ausgezeichneten Fahreigenschaften verhelfen.

Technisch war er in Ordnung, bis auf einige Kleinigkeiten, was mich allerdings sehr störte, war, daß es mir nicht gelang, ihn zu einer Erzeugung von Zündfunken zu überreden. Die Zünd- und Lichtanlage gab mir unlösbare Rätsel auf. Selbst Erich, den ich zu Rate zog, kratzte sich heftig am Kopf. Und wenn Erich schon wenig Neigung zeigte, sich der Sache anzunehmen, dann war die Anlage wirklich kompliziert. Um meine restliche Haarpracht zu

Letzter Teil

Da war eine 125er Gilera, eine 125 Morini und ein 150er Roller von Moto

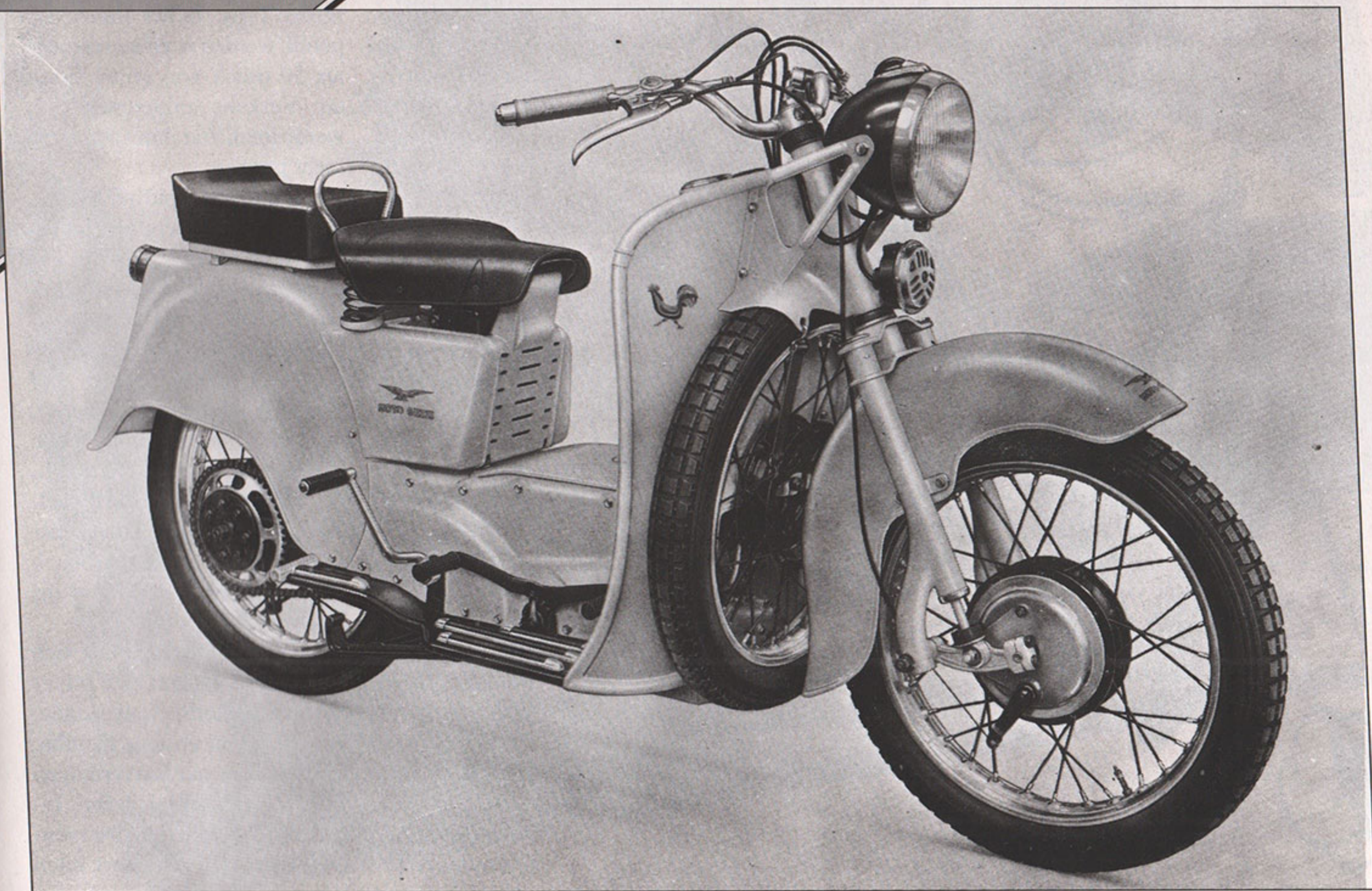
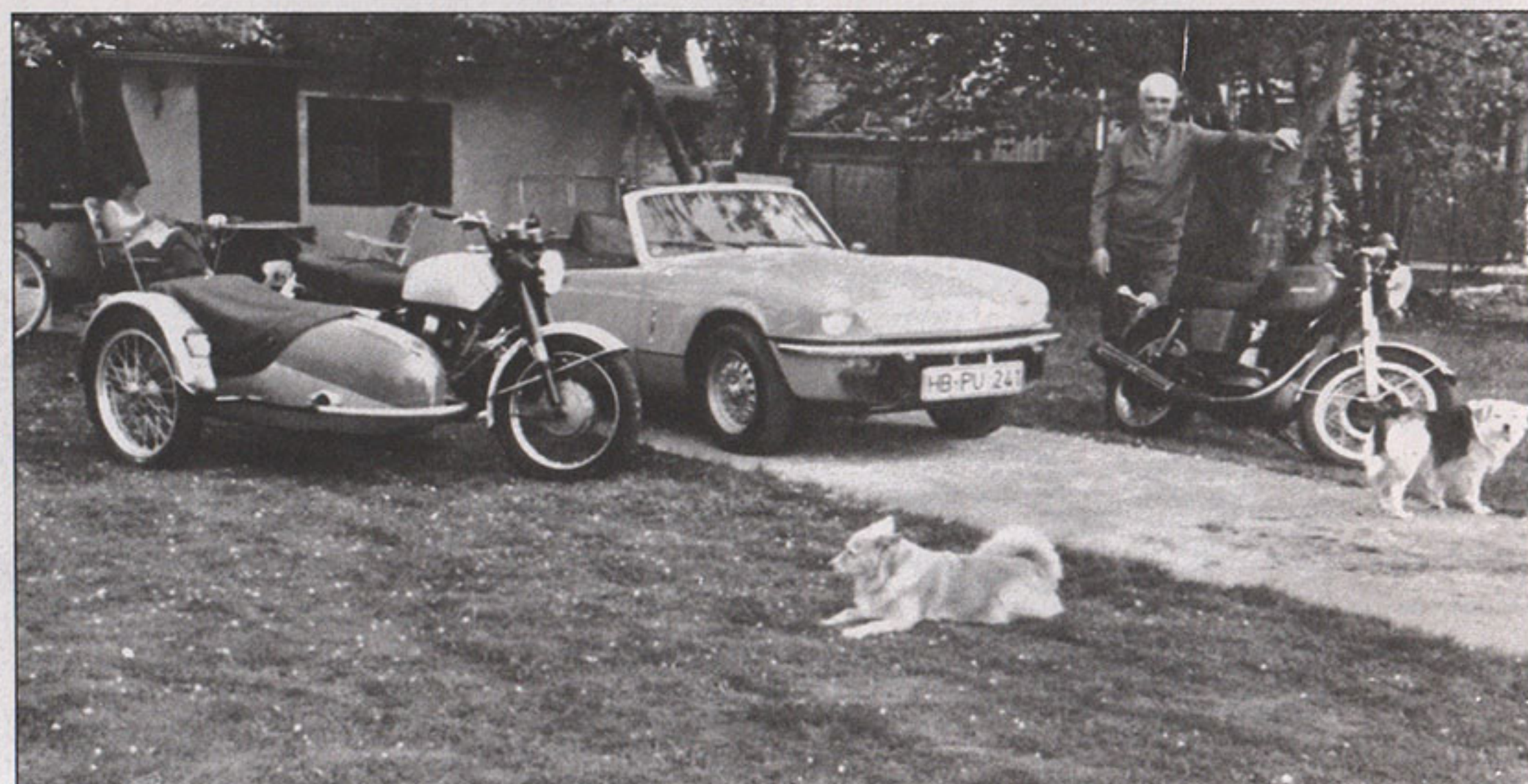
g e n d e r Viertakt Einzylinder Motor. Sozusagen ein kleiner Bruder der Falcone. Außerdem hatte das Gerät Seltenheitswert. Das Aussehen war etwas gewöhnungsbedürftig aber nicht häßlich - auf alle Fälle originell. Besonders auffällig war das quer vor den Beinschildern angebrachte Reserve-rad. Die, mit 17 Zoll für einen

Alle meine Motorräder

Fortsetzung von Ausgabe 69

Teil 11

Opa und seine 5 Gespanne



erhalten, stellte ich dieses Problem erst einmal zurück und kümmerte mich um die restlichen Kleinigkeiten, für die mein Intelligenzquotient ausreichte.

Da ich den Roller ganz spontan übernommen hatte, war's angebracht darüber nachzudenken, was ich mit ihm machen wollte, wenn er fahrbereit war.

Mit einem Alter von 32 Jahren war er eindeutig ein Veteran. An Veteranenrallyes teilzunehmen war vielleicht ganz reizvoll. Da war aber dann die Schwierigkeit des Transports. Ich dachte an die Vorrichtung an der Falcone zwischen Maschine und Seitenwagen, in die ich das Vorderrad des Rollers

einhängen könnte, um ihn dann wie einen Anhänger hinterherzuziehen. Langsam wuchs mir die Arbeit über den Kopf. Nun gut, ich bin nur knapp 1,70 m groß (klein), da geht das schnell. Anscheinend hatte ich mich doch etwas übernommen. 1983 im Juli war ich Rentner geworden, und man sollte meinen, daß ich genug Zeit zum Basteln und Schrauben hätte. In Anbetracht dessen hatte ich mir 'ne ganze Menge Arbeiten vorgenommen. Die „Oma“ sollte eine Neulackierung in Guzzi-Rot bekommen, ich hatte schon begonnen, Teile abzuschleifen. Die gleiche Arbeit stand mir mit meinem Spitfire Mk IV bevor. Er sollte verkauft werden, und der Käufer wollte ihn in roter Lackierung.

Der Verkauf war notwendig, weil der Spitfire Mk III fertig restauriert war und ich diesen nun fahren wollte. Ob meine zweijährige Arbeit an dem Auto gelungen war, wollte ich doch lieber selbst herausfinden.

Nach dem Verkauf des Mk IV hatte ich plötzlich viel Geld, was zur Folge hatte, daß ich völlig die Kontrolle über mich verlor und mir während ei-

nes „Blackouts“ (seit unsere Politiker in der letzten Zeit häufig von dieser Erscheinung befallen werden, weiß ja wohl jeder, was das ist) noch ein Auto kaufte. Da ich inzwischen völlig dem „Triumph“ Bazillus verfallen war, natürlich ein Fahrzeug dieser Marke. Einen GT (6 Mk III, ein Coupe auf Spitfire Basis, allerdings mit einem Sechszylinder Motor von zwei Liter Hubraum und 95 PS). Außerdem war das Auto mit einer erheblich verbesserten Hinterradfederung ausgestattet. Es war ein Auto mit einer hinreißend schönen Figur. Natürlich nicht in dem Zustand, daß man sich reinsetzen konnte, um loszufahren. Viele viele Stunden waren nötig, um seine von den Vorbesitzern sehr vernachlässigte Technik wieder in Ordnung zu bringen (viel Geld übrigens auch). Um ihn ansehenswert zu machen, gingen auch noch etliche Stunden drauf. Das war nämlich erforderlich, weil er wegen seiner Seltenheit recht häufig betrachtet wurde.

In Bremen war er der einzige seines Typs. In der Bundesrepublik werden wohl kaum mehr als 50 Stück von seiner Sorte am Verkehr teilnehmen. Ich werde mich von ihm auch nicht mehr trennen.

Auch beim Spitfire Mk III stand mir noch einiges bevor. Die Lackierung war nicht gelungen, der Lackierer hatte gepfuscht, da mußte wohl ganz neu lackiert werden. Der Motor machte Lagergeräusche, und wie sich später herausstellte, hatte die Schleiferei die Welle nicht genügend durchgespült, und die Späne hatten die Pleuellager des 2. und 3. Pleuel zerstört. Über all diesen Arbeiten kamen meine Galetto Pläne ins Hintertreffen.

Zu allem Überfluß hatte sich auch meine Tochter eine Infektion der „Spiteritis“ zugezogen. Wie üblich in unserer Familie, hatte auch sie nur Barvermögen auf der Soll-Seite. Um ihre Infektion nicht zu einem Nervenleiden ausarten zu lassen, blieb

nur noch die Chance, einen Spitfire Schrotthaufen billig zu erwerben und dann wieder instand zu setzen. Daß der Hauptteil der dabei anfallenden Arbeiten mir zufallen würde, brauch ich eigentlich nicht zu erwähnen. Es erschien mir schließlich sinnvoller, den „Galetto“ in bessere Verhältnisse zu übergeben.

Im Markt für klassische Automobile und Motorräder hatte ich einen Artikel über das „Roller und Kleinwagenmuseum“ von Herrn Knäuper gelesen. Eine solche Rarität wäre dort gut untergebracht, dachte ich mir. Herr Knäuper reagierte positiv auf meine Anfrage; kurzum, der Galetto Roller hat jetzt einen schönen Platz im Museum in Bd. Iburg (v. Osnabrück), und falls es der Menschheit nicht gelingt, sich mit Atombomben auszurotten, werden ihn noch etliche Generationen nach uns dort bewundern oder



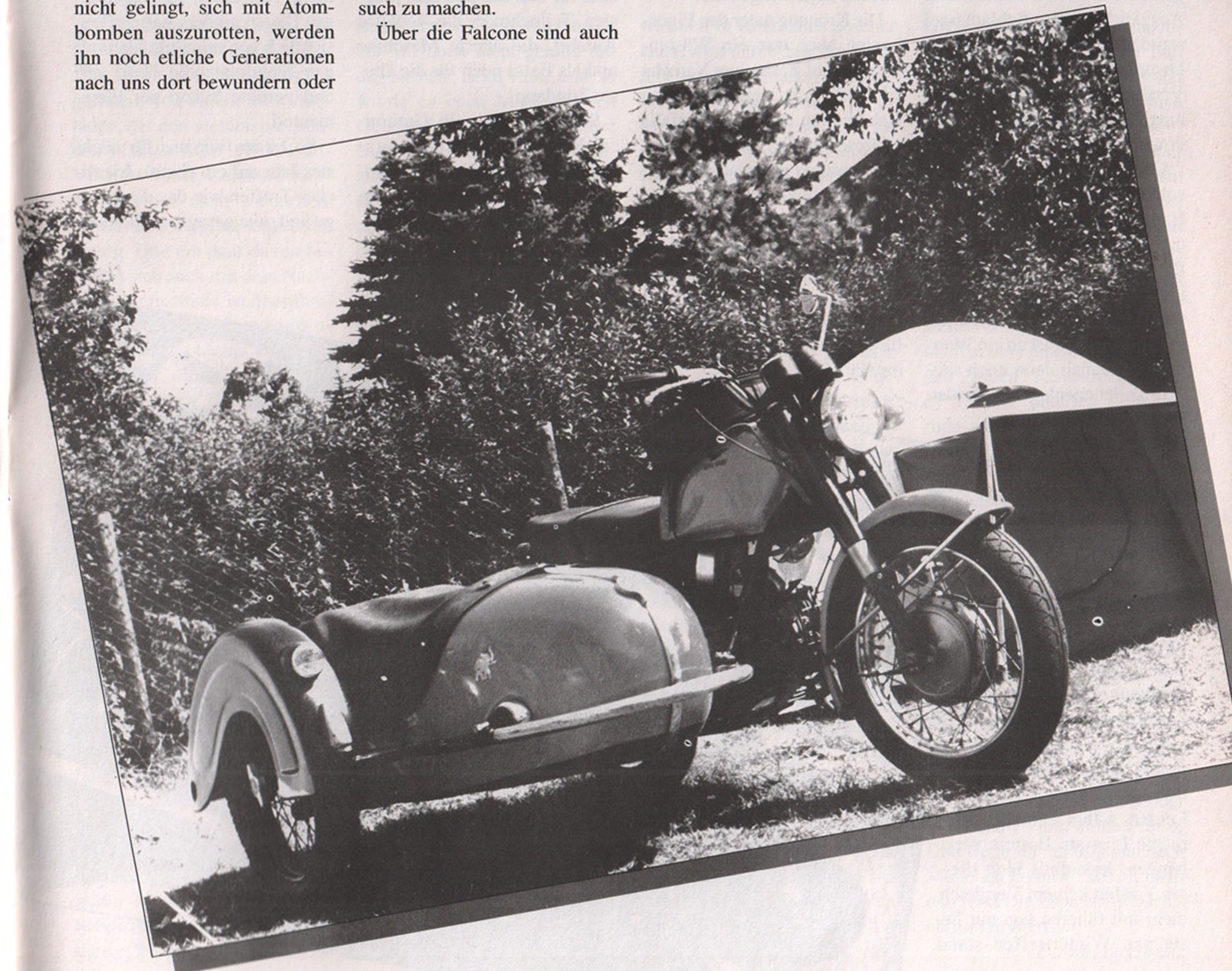
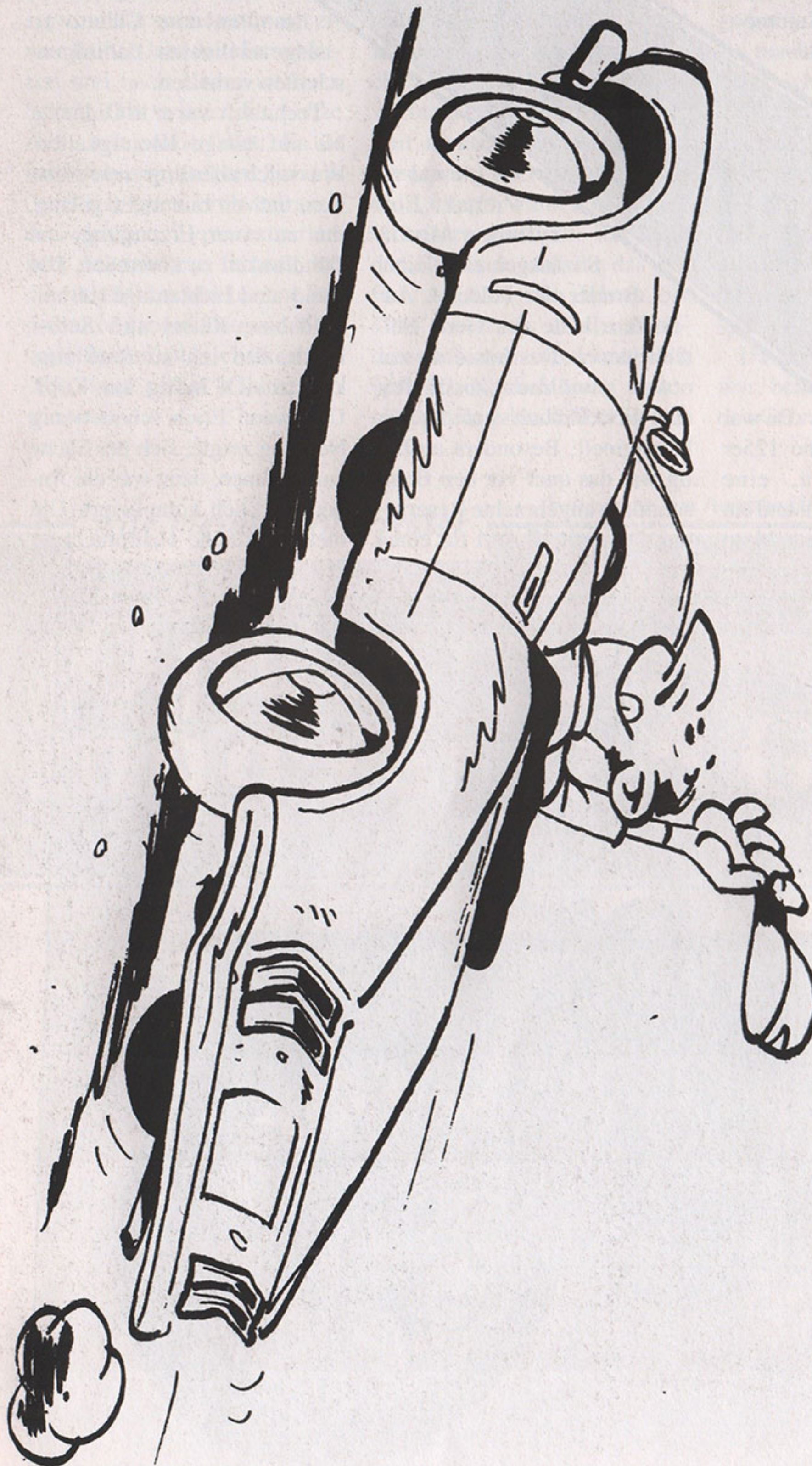
belächeln können. Lohnt sich übrigens in jedem Fall, diesem Museum in Bad Iburg einen Besuch zu machen.

Über die Falcone sind auch

keine Besonderheiten mehr zu vermelden. Außer vielleicht einer. Ein Motorradfahrer ließ bei mir anfragen, ob er das Gespann für seine Hochzeit ausleihen könnte. Er wollte zünftig heiraten. Eigentlich soll man sein Motorrad ja nicht verleihen, aber bei einem solchen Sonderfall darf man wohl eine Ausnahme machen. Es soll sehr schön gewesen sein, viele Zuschauer dabei, die auch sehr begeistert waren. Was mich allerdings etwas verstimmt hat: Ich bekam von dem Motorradfahrer nicht mal ein Danke schön oder ein Foto als Erinnerung. Kann man so etwas vergessen? Meine mickrige Rente und die außerordentlichen Rentenerhöhungen der letzten Jahre ließen meine geringen Ersparnisse

schnell weniger werden. Eines meiner drei Fahrzeuge mußte verkauft werden. So ist das nun mal, wenn man alt wird und nicht reich genug ist, um sich seine Erinnerungen als Denkmal irgendwo hin zu stellen. In Anbetracht meiner angeknacktesten Gesundheit entschloß ich mich zum Verkauf des Falcone Gespannes. Ich hab nicht hinterher gesehen, als der neue Besitzer mit dem Gespann auf dem Anhänger wegfuhr. Für die Zukunft werde ich nur noch theoretisch am Motorradgeschehen beteiligt sein.

Text: Opa Hentze
Fotos: Opa Hentze
Comic: Thomas Reichl



Wat 'ne Schlamm Schlacht

Elefantentreffen am Nürburgring 1995

Null Schnee und DTS (Drei Tage Schlamm), unter diesem Motto fand das diesjährige „alte“ Elefantentreffen vom 17. - 19. Februar wieder auf dem Campingplatz Müllenbach am Nürburgring statt. Initiator Henning Wiekhorst hatte sich zwar alle Mühe gegeben, den Chef-schüttler am großen Schneesack zum ordentlichen Bepudern des Treffengeländes zu überreden, aber wie es aussah, hat er bei besagter Instanz auch nicht gerade die besten Karten. Als Ausgleich für den Schlammstand am Ende des Treffens ein Dampfstrahlgerät kostenlos zur Verfügung (molto bene Henning!), um den größten Dreck von den Mopeds zu spülen.

Ganz findige Kradmenschen sollen aber auch mit Föhn und Hammer gesichtet worden sein, um sich nach dem Trockenföhnen die Lehmbröcken aus der Figur zu hämmern. Bei solch widrigen Witterungsverhältnissen grenzt es ja fast an ein Wunder, wenn man dann noch saubere Toilettenanlagen vorfindet. Daher gebührt den Leuten der Campingplatzverwaltung ein ganz dickes Lob, sie haben drei Tage wirklich geschuftet.

Und was gab es sonst? Zunächst einmal mußten wir leider die immer mehr zurückgehende Zahl kurioser Eigenbauten und Spezialkonstruktionen feststellen. Über die vergangenen Jahre mit immer schärfer werdenden Gesetzen ist den Leuten wahrscheinlich die rechte Lust am Basteln vergangen. Jedenfalls hielt dieses Treffen keinem Vergleich mehr mit früheren von mir besuchten Wintertreffen stand.

Aller Orten fast nur noch schändliche Massenware, schade. Es gab aber ein paar Ausnahmen, wie zum Beispiel ein sehr schön gebautes Harley-Gespann oder das belgische Yamaha/VW Polo-Gespann, dessen Besitzer den VW Polo seiner Freundin frontal vor die Wand gesetzt hatte, um endlich eine Seitenwagenachse zu kriegen. Opa's Schlafzimmerschrank mußte seine Seitenteile für den Seitenwagenaufbau hergeben, und fertig war Frankenstein's Gesellenstück in Sachen Seitenwagenbau.

Die Krönung unter den Eigenbauten aber war ein Wüstengespann auf Basis einer Yamaha FJ 1200 mit umgeändertem Rahmen, an dem ein ebenfalls umgeschweißter Wasp Cross-Seitenwagen angeflanscht war. 4 Lagerböcke auf dem Seitenwagenboden und eine auf die Getriebeausgangswelle aufgesetzte Klaue ermöglichten mit einer einsetzbaren Welle den Antrieb des Seitenwagenrads für die ganz schwierigen Traktionsfälle im Leben

des Dreiraddompteurs. Nebenbei kann bei dem Ungetüm die Antriebseinheit auch noch als Stationärmotor verwendet werden, um in der Einöde die Nacht zum Tage zu machen. Ein ganz heißer Vogel, und das Ganze auch noch mit TÜV. Für diesen Schrauberexzess mußten wir dem stolzen Besitzer einfach den ersten Preis für den besten Eigenbau geben.

Goil! Neben diesem Schrauberpreis gab's auch wieder die schon fast standardmäßigen Pokale für den ältesten und jüngsten Teilnehmer, die weiteste Anfahrt, die älteste Maschine und als Extra noch für die älteste Zündapp.

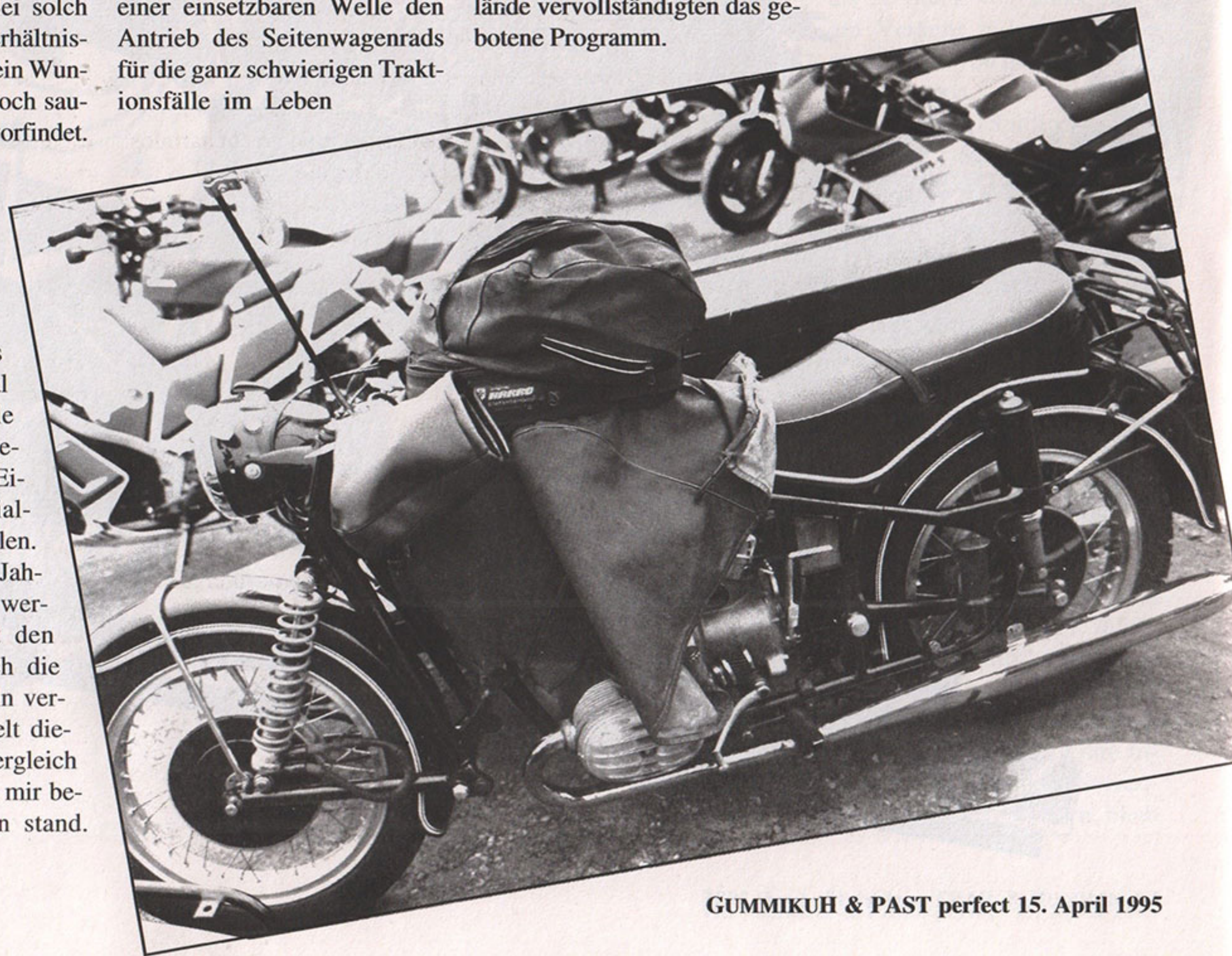
Skulpturenbau, ein Gummiseillauf, Geschicklichkeitsfahren für Gespanne und Solomaschinen, eine Gedenkminute für verstorbene Motorradfreunde und eine anschließende Fackelfahrt über das Campinggelände vervollständigten das gebotene Programm.

Die schlamm-süchtigen Piloten konnten ihre Mopeds über eine gesondert zur Verfügung gestellte Crossstrecke prügeln, eine sehr gute Sache. Ca. 2000 Elefantenfans redeten dieses Jahr ausgiebig Winterbenzin. Das waren also gut 500 Besucher weniger als 1994, aber es war wohl einfach zu warm und matschig für viele Winterpiloten.

Nächstes Jahr gibt's wieder Schnee (hoffen wir jedenfalls). Ärger gab es eigentlich auch nicht. Nur ein Wohnwagen eines Dauercampers hatte offensichtlich von seinem schlammigen Standplatz die Nase voll und verübte Suizid per Flammentod.

So freuen wir uns für nächstes Jahr auf ein ebenso friedliches Treffen wie das diesjährige und, wie gesagt, auf Schnee.

Ducsi



GUMMIKUH & PAST perfect 15. April 1995



Southern Division

Eine Begegnung mit der britischen Art

Geleentlich hatte ich schon mal eine Anzeige in der GUMMIKUH gesehen; von einem Motorradladen, der den vielversprechenden Namen SOUTHERN DIVISION führte. Zunächst rührte mich das nicht sonderlich. Motorradläden gibts schließlich genug. Und ein paar davon befassen sich auch mit dem Nachlaß der einstmalig weltberühmten britischen Motorradproduktion. Also nichts Besonderes. Aber dann war ich im Herbst in Most. Und als Veranstalter fungierte eben jene SOUTHERN DIVISION. Und da wurde ich neugierig. Denn mehr oder weniger alte Mopeds verhökern ist eine Sache. Eine große sportliche Veranstaltung aber aufzuziehen und sie auch noch vorbildlich abzuwickeln, erfordert nicht nur Organisations-talent und Mut zum Risiko, sondern auch eine ganze Menge Enthusiasmus und viel unbezahlte Arbeit mit unbezahlten Helfern, die ihrerseits ebenfalls eine Menge Spaß an der Freude mitbringen müssen, wenn das Ganze auch was werden soll. Also nichts für Leute, die nur schnell mal eben eine heiße Mark machen wollen. Schon damals nahm ich mir vor, diesen Verein etwas näher ken-

nenzulernen. Aber München ist bei mir auch nicht gerade um die nächste Ecke rum, und so wurde es eben März, bis ich Gelegenheit hatte, mir diese Bastelbude endlich einmal anzuschauen. Die Adresse ist mit einem Stadtplan nicht schwer zu finden, sobald man sich an die Münchener Einbahnstraßen gewöhnt hat, die meist in die falsche Richtung laufen... Grobe Orientierungshilfe: Vom Olympiazentrum, das fast von jedem Punkt aus zu sehen ist, sinds nur noch etwa 2 oder 3 km. In einem gepflasterten Hinterhof logiert die Division des Südens in einem alten Fabrikgebäude, das für diesen Zweck optimal geeignet ist. Unten stehen die verkäuflichen Kostbarkeiten neben einigen unverkäuflichen, die dem Kenner heftige Neidgefühle vermitteln. Oder wer hätte nicht gerne die ebenso schöne wie seltene 500er PRAGA mit dohc-Kopf? Oder die 250er TRIUMPH-ohv-Rennmaschine aus den mittleren Dreißigern, die, obgleich nicht hundertprozentig original, das vermittelt, was man vor dem Krieg unter einer Rennmaschine verstand: Zwei Räder, ein Motor, ein paar Rahmenrohre, Aus-Motorrad pur - nackter gehts nicht. Daß man sich hier auch

wirklich in Ruhe alles ansehen kann, wird durch eine breite Bar mit standesgemäßen Barhockern unterstrichen, die von einem futuristisch gestylten Espresso-Automaten italienischer Herkunft aus den 60er Jahren beherrscht wird. Werkstatt ist im oberen Stockwerk; ein Flaschenzug bringt die Patienten mühelos rauf und runter. Dirk, der Obermacher, ist ein echter Münchener - was bedeutet, das er aus dem Norden Deutschlands stammt. Das Ganze begann eigentlich recht harmlos: Erst mal hatte man irgendwie eine Triumph-Twin an Land gezogen, dann kam prompt der Ärger, und man war gezwungen, sich selbst das nötige Gewußt-Wie anzueignen. Mit der Zeit kam nicht nur der Spaß am Durchblick, sondern auch der eine oder andere Bekannte (oder Unbekannte) mit der Bitte: „Sag mal, du kennst dich doch mit den Böcken aus - könntest du mir nicht...?“ So wurde das Hobby zum Beruf, und als das leere Fabrikgebäude erst mal bezogen war, wurde die Sache ernst. 1988 war die Firma SOUTHERN DIVISION geboren. Inzwischen kümmern sich die Jungs nicht nur um die Wehwehchen älterer britischer Ladies, sondern sie karren auch

immer mal wieder ein paar dieser ausgestaubten Schönheiten über die Kanalisation. Natürlich bevorzugt TRIUMPHS; aber ebenso natürlich auch NORTONS, BSAs und AJSen. Und damit es nicht langweilig wird, stehen auch ein paar Italiener rum. Daß die Leute von S.D. wirklich ihren Job verstehen, wird im Gespräch mit Dirk Möller sehr schnell klar: Der Junge kennt Typen, Baureihen und konstruktive Feinheiten fast aller britischen Bikes vom Ersten Welt-

krieg aufwärts, von den brauchbarsten Ersatzteilquellen mal ganz abgesehen. Also hier kann man sich mit seinem British Bike schon hertrauen. Durchblick wird garantiert. Darüber hinaus ist man nach wie vor am Sport mit alten Motorrädern bei einem Minimum an Auflagen interessiert. Leider fällt dieses Jahr die Veranstaltung von Most mitten in die Woche - es ließ sich trotz aller Bemühungen nicht anders machen. Die wenigen „freien“ Rennstrecken, die es im überfüllten Mitteleuropa noch gibt, sind natürlich gefragt und daher meist ausgebucht. Aber auch bei einer Wochenendveranstaltung muß man schon am Donnerstag losfahren, weil ja am Freitag bereits das Training beginnt, und so gesehen kommts dañ auf zwei Wochentage mehr auch nicht mehr an. Wer den Bericht von Most nicht gelesen hat: Nötig ist ein nicht zu moderner Untersatz, etwas Startgeld und eine Woche Urlaub. Dafür gibts jede Menge Spaß, eine schöne Rennstrecke in ansprechender Landschaft - und keine Preise! Und wenn Ihr zufällig mal nach München kommt - schaut doch mal rein! Die Espresso-Maschine funktioniert!

David Longstroke



ZÜNDAPP

Elastic 200/250

Der Name „Elastic“ soll eine markante Eigenschaft nicht nur des neuen Fahrwerks, sondern auch von Motor und Antrieb zum Ausdruck bringen. Unter Beibehaltung vieler bewährter Einzelheiten dieser traditionellen 200 ccm-Baureihe blieben die Motoren trotz der erhöhten Leistung das, was sie immer waren: robuste Gebrauchsmaschinen. Der fahrgestellmäßige Entwicklungssprung aber war in Konstruktion und Wirkung so ungewöhnlich, daß sich der alternative Einbau des 250 ccm-Motors direkt aufdrängte, zumal auch das Eigengewicht angestiegen war.

BEWERTUNG

Motor und Antrieb

Die Zündapp-Zweitakter weisen, wie schon der erste „Derby“-Motor vor zwanzig Jahren, bewußt jeden einseitigen Superlativ von sich; gerade die weise Beschränkung bei der Gestaltung aller Details und ihre sinnvolle Abgewogenheit gegeneinander sicherten Verbreitung und Beliebtheit. Diese Allroundeigenschaften und hohe Gebrauchshärte haben die Elastic-Motoren geerbt: nicht einmal ein Werkzeug braucht angefaßt oder eine Kerze kontrolliert zu werden, sei es im dichten Großstadtgewühl oder nach stundenlanger Hetzfahrt überland. Sie springen leicht an, arbeiten willig in weitem Drehzahlbereich (elastisch), aber mit schmalen und belangloser Vibrationspanne (zwischen 4000 und 4400) und mit hervorragender Ansaug- und Auspuffdämpfung, wobei allerdings die mechanische Laufruhe vom Temperaturzustand abhängig erscheint.

Beim 250er Motor wurden im unteren Bereich Zweitaktlauf, Übergang und vor allem Verbrauch durch eine erheblich zu reiche Vergasereinstellung beeinträchtigt (in-

zwischen geändert!), während der kleinere Motor so sanft einsetzt, daß man sich fast eine schwerere Schwungmasse wünscht, die sich auch beim „Schieben“ zusammen mit der eleganten Antriebsstoßdämpfung noch stärker auswirken könnte.

Das bewährte Ziehkeilgetriebe schaltet exakt und leicht, besonders beim kleinen Aggregat (niedrigere Drehzahlen!); (für flotte Solofahrt sind die oberen Stufen etwas weit). Kupplung greift stets weich und sicher, benötigt jedoch zu hohe Handhebelkraft.

Fahreigenschaften

Den überragenden Eindruck der Elastic hinterlassen Schwinge und Federbeine, die mit das Beste sind, was wir bisher prüften, ohne Rücksicht auf Hubraum- oder Preisklasse! Ihr positiver Einfluß auf Vordergabel und Gesamtfederung ist unverkennbar. Neben diesen Federungseigenschaften kommt die Bodenhaftung - und damit die Fahrsicherheit - natürlich nicht zu kurz. Die Kurvenlage ist makellos, jeder sportli-

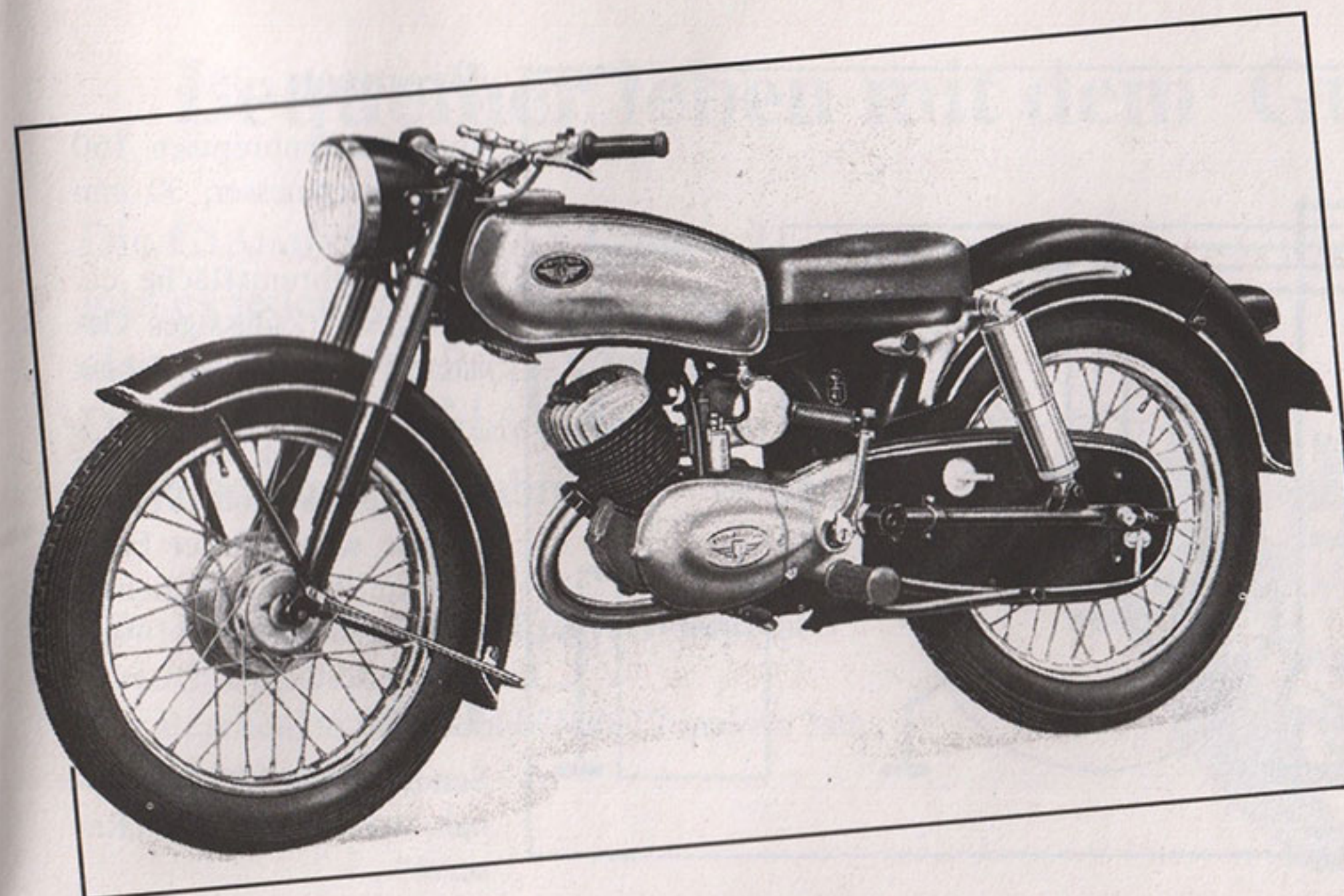
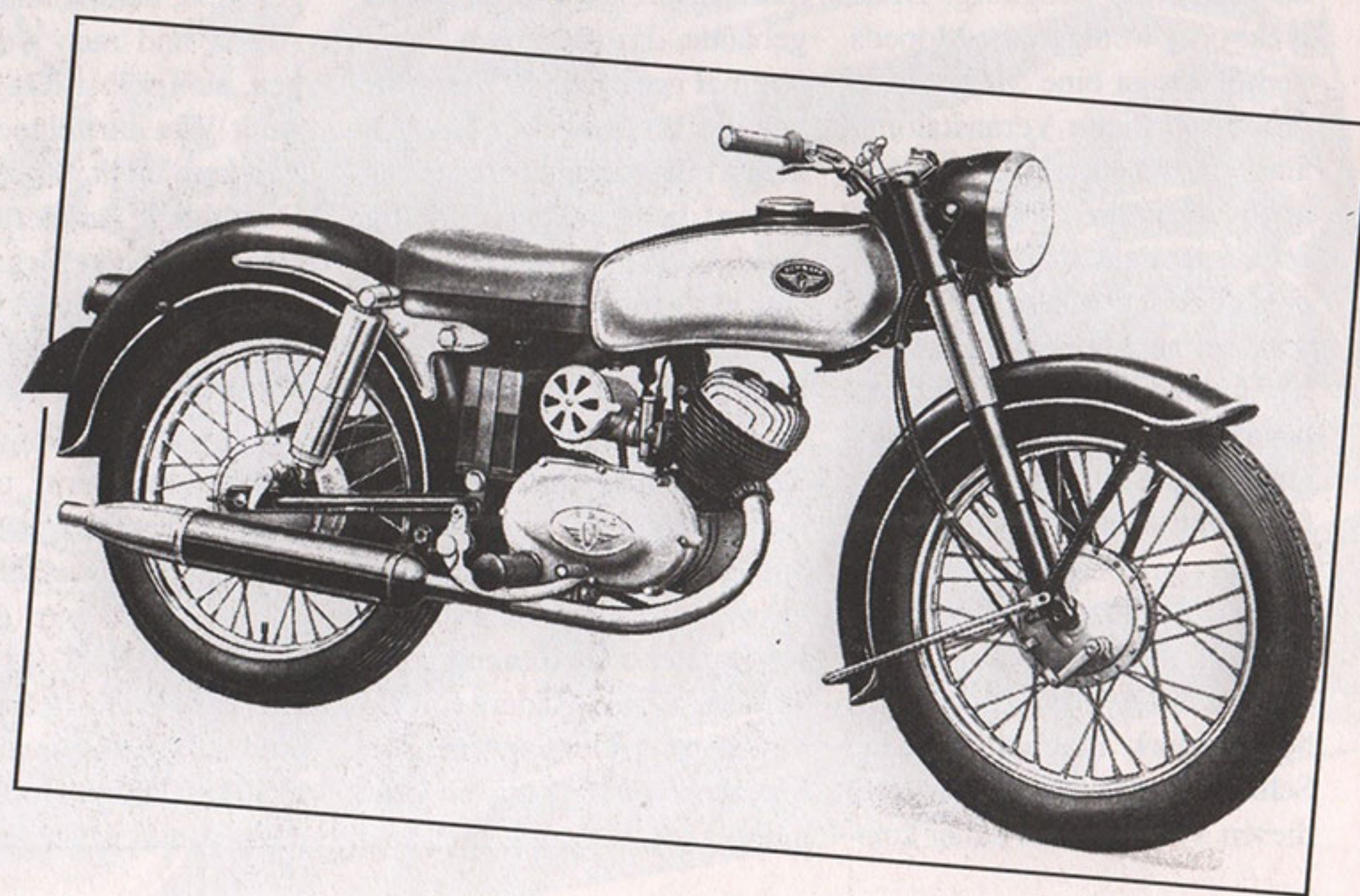
chen Fahrweise gewachsen; gute Wendigkeit und Handlichkeit im Zusammenhang mit ausreichender, aber nicht auffälliger Kursstabilität.

Bremsen

Die neuen Vollnabenbremsen sind „Zweifingerbremsen“, d.h. selbst extreme Wirkung ist mit sehr geringer Kraft, aber noch gut dosierbar, zu erreichen. Dies gilt auch für die (dreiviertelbreite) 200er Vordernabe (vermutlich eine Übergangslösung).

Ausstattung

Das Schaumgummikissen auf gefederter Blechmulde ergibt sehr bequemen Sitz, auch ausreichend breit. Außenbezug etwas glatt, zumal Tank keine Kniekissen trägt. Verstellbarkeit von Fußrasten, Lenker, Hebeln und Pedalen in weitem Bereich. Breiter Mittelständer, leicht zu betätigen. Tankinhalt und Reservemenge praktisch; gutes Licht, solides Werkzeug.



Kleine Wünsche

Kupplung leichtgängiger! - Sitzbezug griffiger! - Stärkere Rückholfeder für Vordere Bremse. - Bremszugstange hinten mit Federbügel oder dergl. sichern statt durch Splint (Radausbau!). - Dritter Gang 1,3 statt 1,4:1.

PRÜFUNG

Modell:	200	250
Gewicht		
fahrfertig, mit vollem Tank	141	147 kg
vorn	64	67 kg
hinten	77	80 kg
zulässiges Gesamtgewicht	297	303 kg
Leistungsgewicht		
fahrfertig	14,8	11,3 kg/PS
mit 1 Person = 75 kg	22,7	17,2 kg/PS

Höchstgeschwindigkeit
aufrecht sitzend im Mittel

	86	99 km/h
liegend	93	105 km/h

Beschleunigungszeiten

von 20 auf 40 km/h im 2. Gang	3,5	3,5 sec
von 30 auf 60 km/h im 3. Gang	8	7 sec
von 40 auf 70 km/h im 4. Gang	4	12 sec
1 km mit stehendem Start	51	46 sec
Durchschnitt	71	78 km/h

Kraftstoffverbrauch
(Kraftstoff ohne Öl)
bei gleichbleibender Geschwindigkeit

50 km/h	2,1	3,6 l/100 km
70 km/h	3,0	4,0 l/100 km
Vollgas*) (86 km/h)	5,1	l/100 km
90 km/h	—	4,4 l/100 km
Vollgas*) (99 km/h)	—	6,0 l/100 km

*) Nur theoretisch-meßtechnisch interessant. Entscheidend ist der Durchschnittsverbrauch.

Durchschnittsverbrauch

bei scharfer, teilweise schnellstmöglicher Fahrweise im Raume Hamburg-Braunschweig-Harz, Bielefeld, bei häufigem Seiten- und Gegenwind: 4,1-4,6 l/100 km bei gleichen Bedingungen im Raume Nürnberg, Frankfurt/M., Taunus: 4,5-4,9 l/100 km

Bremsweg

aus 50 km/h auf trockenem Asphalt
Vorderrad 16 m,
Hinterrad 24 m,
beide Räder 12,5 m
(Bremsverzögerung: 7,7 m/sec²)

Bereifung

vorn 3,00-19, hinten 3,25-19
empfohlener Luftdruck (Sozius)
vorn 1,4 atü, hinten 1,6 (1,9) atü

Prüfung

2500 bis 4300 km bzw. 1900 bis 2300 km;
Hamburg/Frankfurt a.M., Mai-Juni 1954

Tester

Dipl.-Ing. Helmut Hütten

KENNZEICHNUNG:

Zündapp-Elastic-200/250

Motor

Einzyylinder-Zweitakter mit Zweistrom-Umkehrspülung, Flachkolben, Einport.
- Bohrung 60 mm (250 ccm: 67 mm), Hub 70 mm, Hubraum 198 (246) ccm.
- Verdichtungsverhältnis 6,1 (6,7) : 1.
- Leistung 9,5 PS bei 4700 U/min (entspr. ca. 99 km/h im 4. Gang).
- Ungeteilte geschmiedete, gehärtete Kurbelwelle, dreifach auf Rollen- und Kugellagern laufend. Geteilter Pleuellfuß auf käfiggeführtem Nadellager.
- Flachkolben: Mahle Leg. 224 oder Nüral Leg. 1761.
- Graugußzylinder mit abnehmbarem Leichtmetallzylinderkopf.

Elektrische Anlage

Noris, MLZ-Scheibendynamo, direkt auf Kurbelwelle, 6 Volt, 45/60 Watt. Batterie 8 Ah vor Hinterschutzblech rechts (bei Elastic 250 unter Verkleidung), gummielagert.
- Zündkerze: 14 mm, Wärmewert 225.
- Vorzündung 23° (3,5 mm) v. o.T.

Schmierung

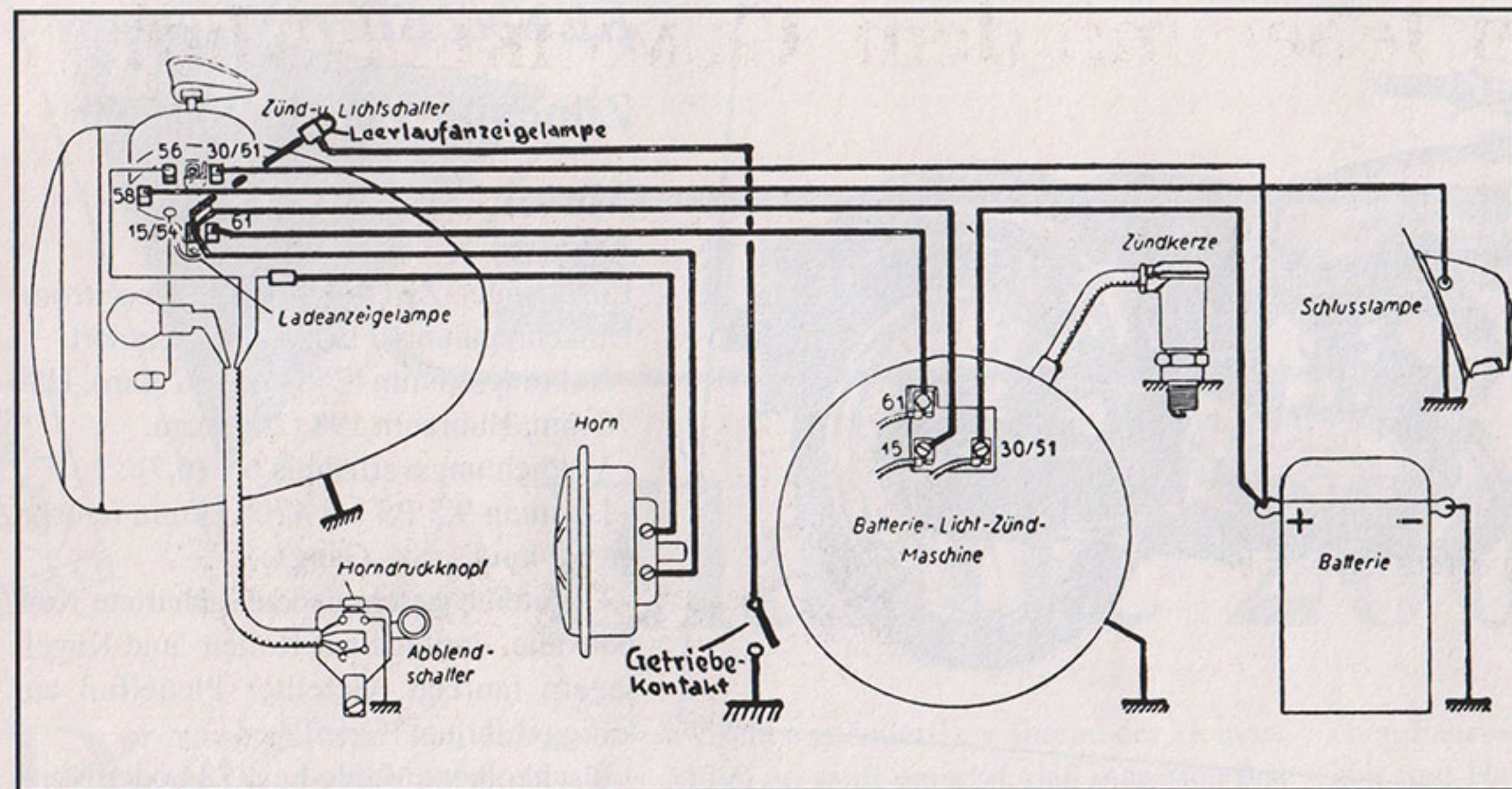
Durch Beimischung von Motoröl zum Kraftstoff 1:25, während Einfahren und feuchtkalter Witterung 1:20 (Spezial-Zweitaktöle SAE 30-50).

Vergaser

Bing-Einhebel-Doppelvergaser 18/17/4 mit „Fahrvergaser“
- links Durchlaß 18 mm; Hauptdüse 90; Nadelstellung 3; Nadeldüse 2,62; Leerlaufdüse 35 sowie „Zusatzvergaser“
- rechts Durchlaß 17 mm; Düse 70; Nadelstellung 2; Nadeldüse 2,6.
- Elastic 250: Bing-Schrägdüsen-Zweihelbvergaser 2/26/34 mit Hauptdüse 125; Nadeldüse 2,76; Nadelstellung 3; Düsenadel Nr. 3; Leerlaufdüse 40. - (Einstellung nicht endgültig!)
Große Luftfilter mit Startblenden und Ansaugeräuschkämpfern.

Kupplung

Zündapp-Mehrscheiben-Kupplung (2 Belagscheiben mit Preßstoffauflage) im Ölbad.



Getriebe

Zündapp-Vierganggetriebe mit Fußschaltung, mit Motor in gemeinsamem Block. Gangschaltung mittels Ziehkeilwelle.

- Schalthebellage und -richtung normgerecht (Schalthebeldrehene jedoch quer zur Fahrtrichtung!).
- Übersetzungen: 3,14 - 1,96 - 1,4 - 1:1. Schmierung gemeinsam mit Primärtrieb durch 750 ccm Motoröl (über 15° C SAE 50, unter 15° C SAE 20).

Antrieb

Von Kurbelwelle auf Kupplung (Getriebehauptwelle) durch Hülsenkette 9,53 x 7,5 mm, 62 Hülsen, 5 mm Durchmesser.

- Übersetzung: 22 Z : 48 Z = 1:2,18
- (Elastic 250 hat Duplex-Hülsenkette B 9,5 x 4,5, 64 Hülsen endlos. Übersetzung 27 Z : 48 Z = 1:1,78).
- Von Getriebe zum Hinterrad über Rollenkette 12,7 x 7,75 mm, im geschlossenen Kettenkasten.
- Hinterradnabe mit Gummistoßdämpfer.
- Übersetzung: 16 Z : 55 Z = 1:3 (3,44).
- Gesamtübersetzungen: 20,5 - 12,8 - 9,2 - 6,54:1. (19,2 - 12,0 - 8,6 - 6,12:1)

Fahrwerk

Zentralrohrrahmen, geschweißt.

- Teleskop-Vordergabel (Ölfüllung 100 ccm je Holm, üb. 15° C SAE 50, unter 15° C SAE 10).
- Lenkungsdämpfer.
- Hinterradschwinge mit ölgedämpften Federbeinen, Schwingenlagerung mit Öldauerschmierung, nachstellbar.
- Federbeine ohne Werkzeug „hart“ oder

„weich“ einstellbar (Federvorspannung), mittels Verdrehen der äußeren Hülsen.

Räder

Tiefbettfelgen 1,85 B x 19.

- Hinterrad mit Steckachse (Kettenrad, mit 3 Mitnehmerbolzen, bleibt im Rahmen), Bremse rechts.
- Leichtmetall-Vollnaben (ausgenommen noch 200-ccm-Vorderrad, das umgossene Leichtmetallrippen besitzt, aber unsymmetrische Nabe).



Bremsen

Innenbackenbremsen 160 mm Durchmesser, 30 mm breit.

- Gesamtbremsfläche ca. 190 qcm. (Zulässiges Gesamtgewicht: Bremsfläche = 1,58 kg/qcm).
- Hinterbremse mit Werkzeug (Spannschloß), Vorderbremse während der Fahrt nachstellbar (Handhebelstellschraube).

Tank

Satteltank mit 14,7 Liter Inhalt, davon ca. 2 Liter „Reserve“.

Typenschild

Linke Rahmenseite, unter Sitz (250: Steuerkopf vorne) - Rahmen-Nr.: Steuerkopf.

Ausstattung

- Großer Schaumgummsitz, zusätzlich spiralgedert, aufklappbar (darunter reichhaltiger, guter Werkzeugsatz und Luftpumpe!).
- Entsprechender Soziussitz erhältlich, Ausleger für Soziusrasten am Mittelrahmen.
- Großer, zerlegbarer Schalldämpfer (solide befestigt!).
- Lenkschloß.
- Abnehmbares Hinterschutzblechende.
- Lenkerhebel mit Bowdenzugstellschrauben!
- Tachometer, nachts beleuchtet (zeigt in 200er ca. 5 % zuviel an, in 250er 0 bis 3 % zu wenig!).

Preis

Elastic 200: in schwarzer Lackierung, zahlreiche Chromteile oder polierte Leichtmetallteile 1.595,- DM
 Aufpreis für grüne Lackierung und verchromten Tank: je 25,- DM
 Jahressteuer 24,- DM
 Haftpflichtprämie 65,- DM
 Elastic 250: 1.765,- DM
 Jahressteuer 36,- DM
 Haftpflichtprämie 65,- DM

Hersteller

Zündapp-Werke GmbH, Nürnberg-München, Werk Nürnberg.

Die Abbildungen wurden uns freundlicher Weise vom Zündapp-Spezi Ernst Weißwange aus Kaltenkirchen zur Verfügung gestellt. Vielen Dank!

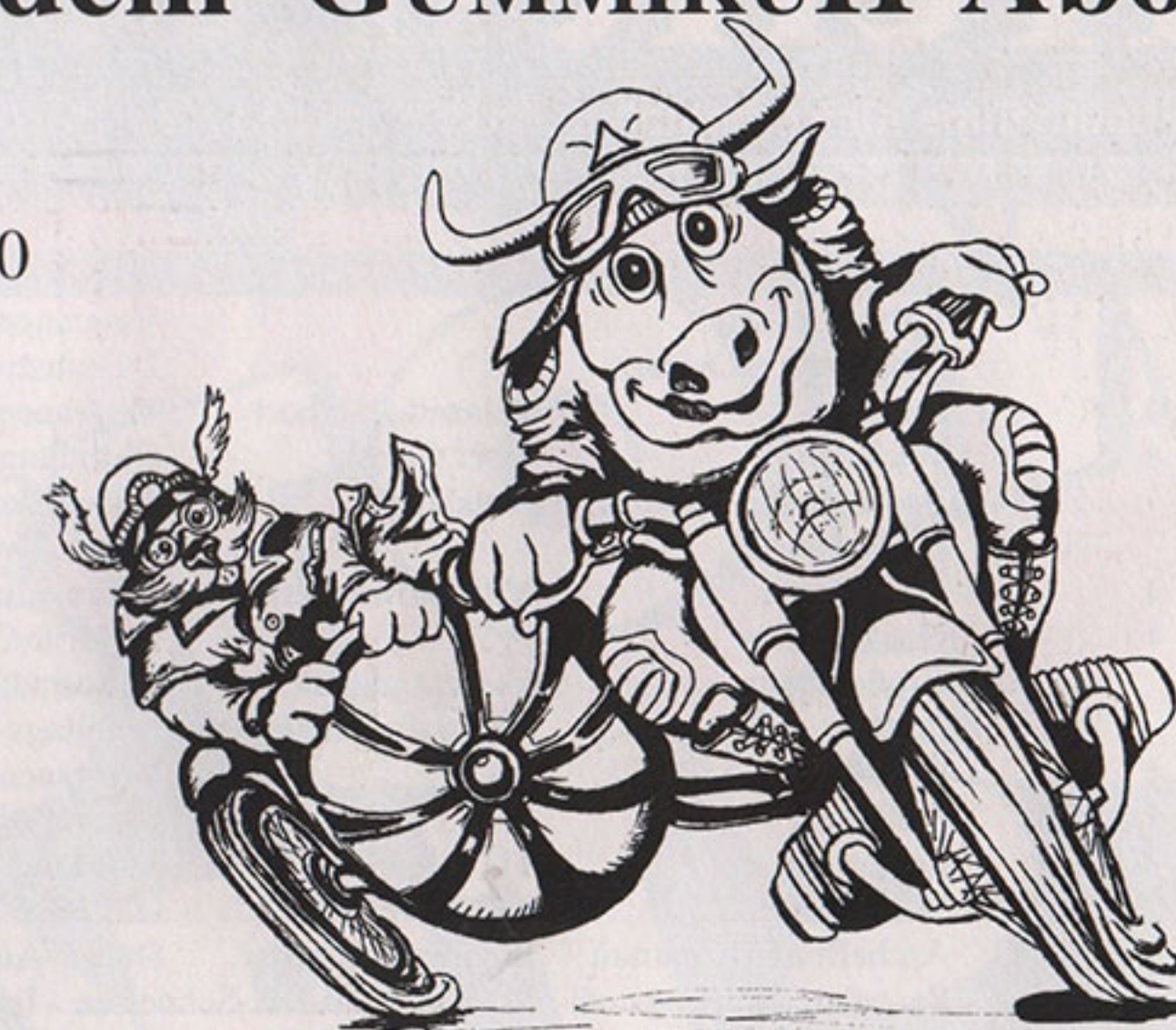
Bequemer leben mit dem GUMMIKUH-Abo!

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.

foto ordner

Rustikal-braun mit goldenem Schriftzug und Jahreszahl.

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

Unsere Reprints :

Das Motorrad mit Seitenwagen von Obering, Siegfried Rauch

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

24.80 DM

Krafträder von Ing. Michael Heise

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

24.80 DM

Werkstatt-Handbuch für Zweitaktmotoren von Obering, Siegfried Rauch

Obering, Siegfried Rauch, einer der bekanntesten Motorrad-Journalisten Deutschlands, faßte 1950 seine als Konstrukteur, Mitarbeiter von »Das Motorrad« und Kundendienstleiter bei DKW mit Zweitaktmotoren gemachten Erfahrungen in diesem Buch zusammen. Das »Werkstatt-Handbuch für Zweitaktmotoren« ist nicht nur für Werkstätten interessant, sondern besonders wichtig für den Besitzer einer älteren Zweitaktmaschine. Dieser erhält durch die Lektüre des Buches wertvolle 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

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)

Table listing motorcycle events for April 1995. Columns include date, location, event name, organizer, and contact info. Includes events like Kaltenkirchen, Veteranenteilemarkt, and Oldtimer-Treffen.

Mai 1995

Table listing motorcycle events for May 1995. Columns include date, location, event name, organizer, and contact info. Includes events like Oldie-Maiausfahrt, Veteranenstammtisch, and Moto Guzzi Treffen.

FUN COMPANY

DER VERSAND:
21027 HAMBURG
TEL.: 040/73 41 93 60
FAX: 040/73 41 93 47

DIE FILIALEN:

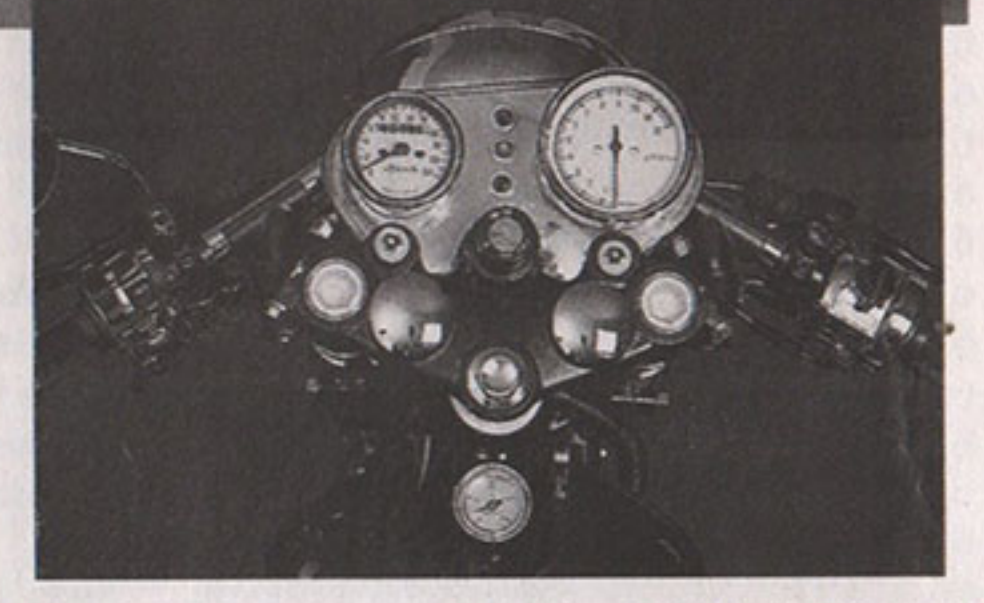
- 52070 AACHEN, JÜLICHER STR. 29, 0241/918091 10717 BERLIN, GÜNT-ZELSTR. 17-18, 030/46409083 33602 BIELEFELD, KREUZSTR. 32, 0521/174957 38112 BRAUNSCHWEIG, HAFENSTR. 60/ERNST-BÖHME-STR., 0531/2312055 20199 BREMEN, FRIEDRICH-EBERT-STR. 195, 0421/5980047 44145 DORTMUND, BORNSTR. 64, 0231/838308 40210 DÜSSELDORF, GRAF-ADOLF-STR. 66, 0211/356477 45127 ESSEN, FRIEDRICH-EBERT-STR. 78, 0201/223387 24939 FLENSBURG, TOOS-BÜYSTRASSE 13, 0461/21530 60316 FRANKFURT/M., WITTELSBACHER ALLEE 22, 069/4909747 15230 FRANKFURT-ODER, KARL-LIEBKNECHT-STR. 28, 0335/322230 36037 FULDA, AM ROSENGARTEN 12, 0661/9709990 06108 HALLE, C/O AUGROS GMBH, GROSSE STEINSTRASSE 83, 0345/2029729 20097 HAMBURG, SÜDERSTR. 83, 040/236202-0 30161 HANNOVER, HAMBURGER ALLEE 26, 0511/3180418 76133 KARLSRUHE, FRITZ-ERLER-STR. 9-11, 0721/9374239 34117 KASSEL, KURT-SCHUH-MACHER-STR. 1, 0561/7390196 24103 KIEL, SOPHIENBLATT 19, 0431/63651 56068 KOBLENZ, EMIL-SCHÜLLER-STR. 39, 0261/9114166 50677 KÖLN, BONNER STRASSE 52, 0221/9348136 04105 LEIPZIG, JACOBSTR. 1/ECKE JAN-NALLEE, 0341/281654 23556 LÜBECK, KREMPELDORFER ALLEE 34, 0451/4998084 41236 MÜNCHEN-GLADBACH, ODENKIRCHENERSTR. 25, 02166/41726 81541 MÜNCHEN-HAIDHAUSEN, AUERFELDSTR. 25/ ECKE BALANSTRASSE, 089/48900165 48153 MÜNSTER, FRIEDRICH-EBERT-STRASSE 181-183, 0251/77033 89231 NEU-ULM, MEMMINGERSTR. 51, 0731/9806043 61239 OBER-MÖRLEN, DIESELSTR. 20, 06002/1775 49084 OSNABRÜCK-SCHINKEL, BUERSCHER STR. 143, 0541/971550 72764 REUTLINGEN, LEDERSTR. 102, 07121/330326 83026 ROSEN-HEIM, ÄUSSERE MÜNCHENER STR. 9, 08031/42149 66117 SAARBRÜCKEN, GOEBENSTR. 25, 0681/56443 70191 STUTTGART, HEILBRONNER STR. 89, 0711/251723 97080 WÜRZBURG, UNTERDÜRRBACHER STR. 116, 0931/9701818 FRANKREICH: 68470 BARTENHEIM, CARREFOUR DE L'EUROPE, 0333-89682066 NIEDERLANDE (VERSAND): LOUIS POSTORDERING, ANTWOORDDR. 4433, 3500 VE UTRECHT, TEL. 030-941199, FAX 030-943399

LOUIS CUSTOM PARTS

Viele Dress up - Teile auch für XV 535 + VT 600 und diverse andere Modelle!



z.B. für SR 500



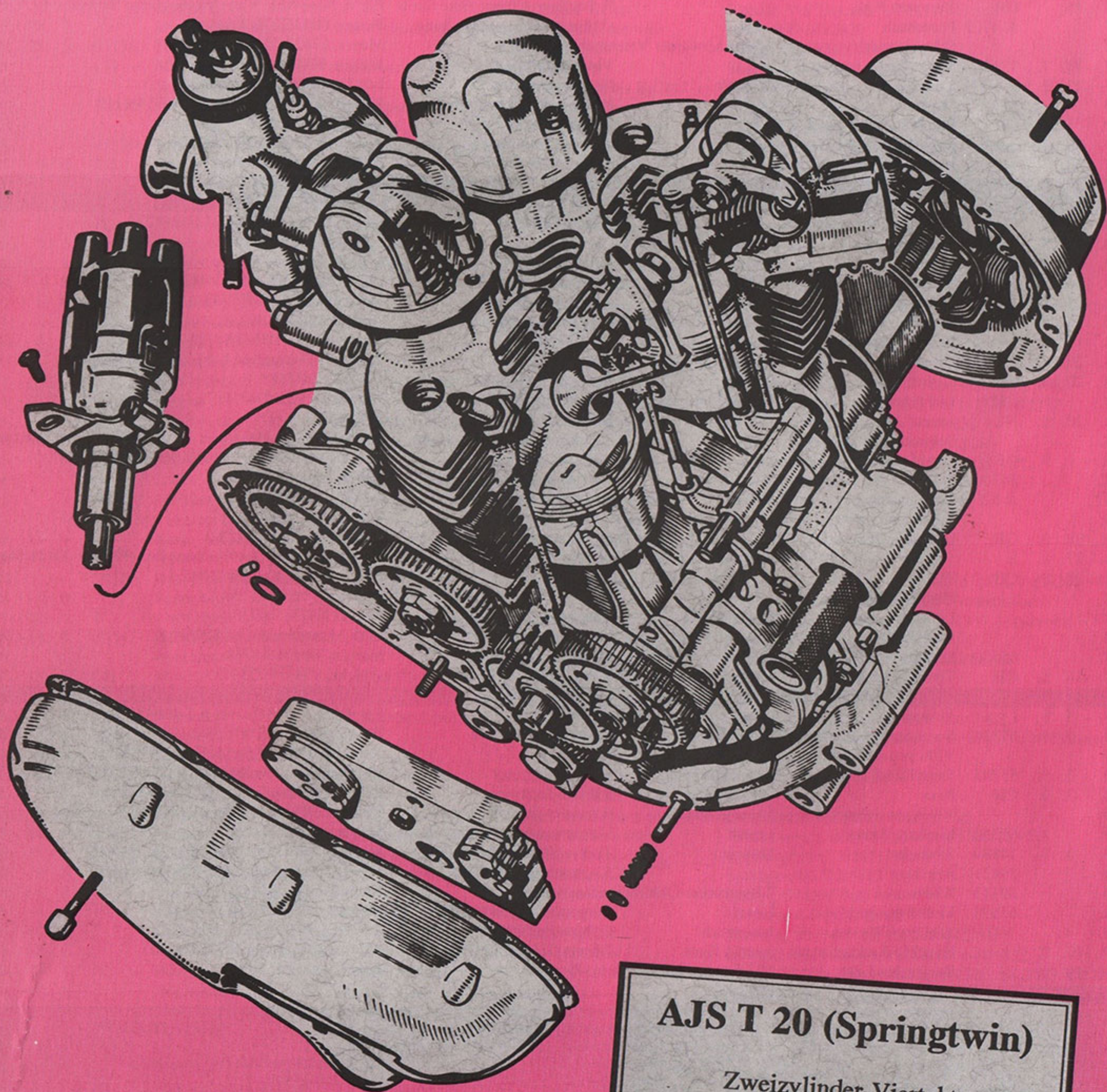
NEU

DER '95er KATALOG
Überall am Kiosk
... und natürlich in allen Filialen!
BESTELLANNAHME
24 STUNDEN
040 - 73 41 93 60
Persönlich! (Kein Anrufbeantworter!)



- NEU! Alu-Seitendeckel Best.Nr. 10005977 DM 298,-/Paar
- NEU! SR-Höckersitzbank Best.Nr. 10008235 DM 598,-
- NEU! Rahmenheck-Abdeckung Best.Nr. 10005978 DM 89,-/Paar
- Tachometer Best.Nr. 10034549 DM 79,-
- Drehzahlmesser Best.Nr. 10034556 DM 179,-
- Ölthermometer Best.Nr. 10034162 DM 64,-
- Hella "Ochsenaugen"-Blinker Best.Nr. 10033802 DM 49,90/Stck.
- BSM Old-Style Dämpfer Best.Nr. 10029285 DM 369,-
- Hagon-Stoßdämpfer Best.Nr. 10046344 DM 299,-
- Chrom-Ölfilterdeckel Best.Nr. 10005805 DM 17,80
- Stummellenker "Racer" Best.Nr. 10021053 DM 129,-

Auch alle anderen für diesen Umbau verwendeten Teile finden Sie im Katalog!



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