

6. Jahrgang
T10856E

GUMMIKUH &

5,90 DM
öS 50 · sfr 5,90

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

PAST

perfect

8 • 1995
15. August 1995
bis
14. September 1995

Eiserner Mustang viel gut
über Kanu zu klein und
undicht.

?

Anno 1915,
Great Falls,
Montana USA.
Nach diesem
Vorfall zog sich
INDIAN-Dealer
Percy Dillon
wieder ins
Pferdegeschäft
zurück.

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 R51/8+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
Eglin-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
Heinkel Tourist Restaurierung	70
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
Parilla 175 Sport	34
Rickman-Story	21, 22, 24
Royal Enfield Constellation	71
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	36
MP 250	24
Honda C 71 + CS 76	57
Horex Regina 2	22
Horex Regina 350	4
IFA BK 350	28
JAWA 350	30
Laverda 750SF	12
Moto Guzzi Nuovo Falcone	10
MV Agusta 125	16
MV Agusta 750 S	41
MZ ES 250	15
NSU Max	34
Puch 125 SV(S) 175 SV(S)	38
Puch 250SG	19

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
Gummirestaurierung	29
Haarriß-Prüfung	22
Hebebühne selbstgebaut	58
Helmtest (Jethelme)	30
Heizgriffe selbst bauen	34, 60
Honda Zündanlagen	17

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	17
Zündapp 250S Trophy	7
Zündapp KS 601	32
Zündapp Norma	29

Hist. Test- und Fahrberichte

Adler MB 250 S	28
Ardie BD 176	29
Beart Norton 350	65
BMW R26	13
BMW R 50	36
Bücker Ilona II	27
Bultaco TSS 250	64
Derbi 50 ccm	59
DKW RT 175 S	30
Hercules K 101	55
Hercules K175S	8
Hoffmann Gouverneur	11
Honda CB 750 F	22
Honda CR 750	69
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
Tomax S 250	66

Hupen, Reparatur von...	40
Jethelme: Davida/Chevignon	63
Katalysatoren	45
Ketten	24 - 29
Kleber	67
Kolben erneuern	31, 32
Kreuzgelenke überholen	61
Kurbelwelle wuchten	39
Lack f. japanische Motorräder	27
Löten	37, 39
Materialanalyse	35
Pannenhilfeschema	33
Pulverbeschichten	39
Öl	8 - 10
Öls, Eigenschaften des-	33
"Red-Porsche-Killer" - Killer	64
Regler, elektronische-	37
Reglereinbau	39
Rucksacktest	56
Schaltzeichen	38
Schrauben	4 - 7
Schweißtechnik	40
Simmerringe	8 - 11, 44
Seitenständer, Der sichere...	40
Stromprüfer	43
Synchrotester (elektronisch)	65
Vergaser	1 - 5
Warnblinkanlage	41
Zweitakt-Schmierung	19
Zweitakter aktuell	62

Umwelt & Restaurieren

Asbest	14
Entrostern	54
Festgegangene Kolben	17
Gehörschutz	15
Hautschutz und Reinigung	19
Helme	20 - 21
Katalysator	24, 45
Kraftstoff	17
Lacke	18
Lärm	15
Ölbeseitigung	13
Reinigen mit Sprit	12
Säuren und Schutz	16
Tempo kontra Öko	62
Verchromen	23 - 28

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 !!

So wird's gemacht:
Die gewünschten Hefte (einfach die Nummer angeben, die hinter dem Thema steht) bestellen per Telefon (0421/50 16 17), per Fax (0421/50 44 48) oder per Postkarte.
Mindestbestellmenge: 3 Hefte
Bestell-Adresse:
GUMMIKUH:
BAUES-Verlag
Am Deich 57
28199 Bremen

UNTERWEGS

Wind, Sand und Steine:

Die Motorradtouren-Insel Korsika von Andy Schwietzer 32

Sonauto macht's möglich:

Yamaha OW 31 Bol D'or von Alan Cathcart 42

TECHNIK

Schraubertip:

Überholung des Achsantriebes 18

Wie man eine Matchless kaputt kriegt:

Erfahrung ist die Summe aller Fehler 55

GESCHICHTE

Ein Troll aus Ludwigsfelde:

IWL - T 150, Ames ist diesen Roller gefahren 4

BIKER'S SEELE

Neues aus dem Tierheim:

Wie wichtig ist die Produktkontrolle 10

„In virus ducatis“ Teil 2:

oder „How to come quick to the Wahnsinn“ von Ducsi 50

RUBRIKEN

Titelbild:

Urenkel von Perry Dillon, Comic: Thomas Reichl, Foto: Uwe Kremer 1

Bestellservice: Welches Heft ich unbedingt noch brauche

2

Korrespondenz: Was die letzten 4 Wochen über unsere Schreibtische lief

12

Unsere Bücher zum Bestellen:

17

Kleinanzeigen: Such & Find

24

Händlerservice:

Wer verkauft die GP 31

Termine & Treffen:

38

Impressum:

40

Litera-Tour:

Die Pionierzeit des Motorradsports 41

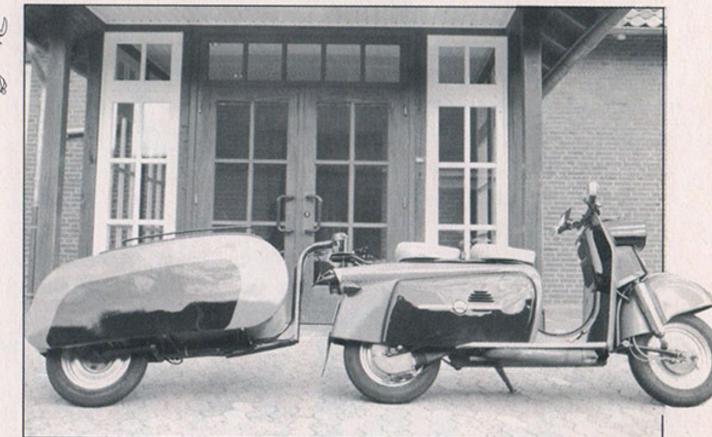
Motogalerie:

Suzuki TS 400 56

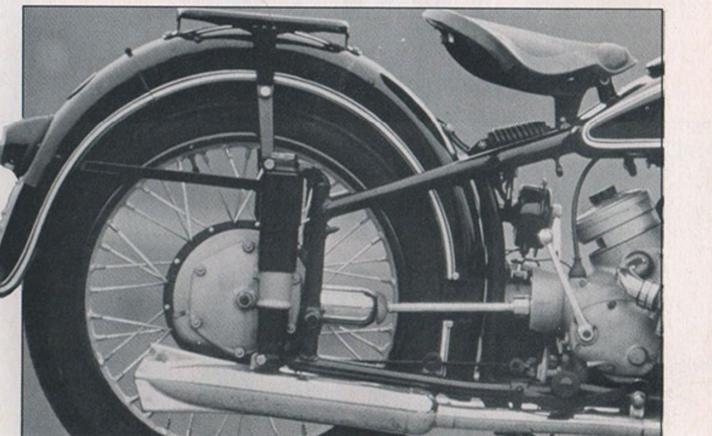
GUMMIKUH & PAST PERFECT AUSGABE 74



Er war so häßlich, daß ihn keiner wollte, IWL Troll 1, ab Seite 4



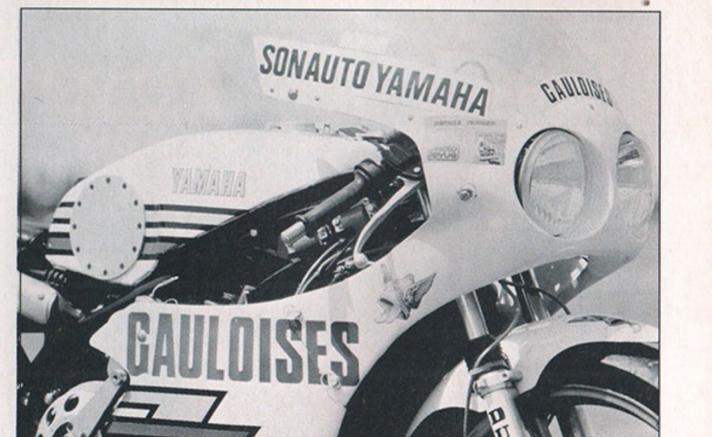
Nur Mut: auch an diesem Hinterradgetriebe ist alles nur Technik und keine Zauberei, ab Seite 18



Auf Abwegen in Korsika mit Andy, ab Seite 32



Yamaha made in France, beschrieben und gefahren von Alan Cathcart, ab Seite 42

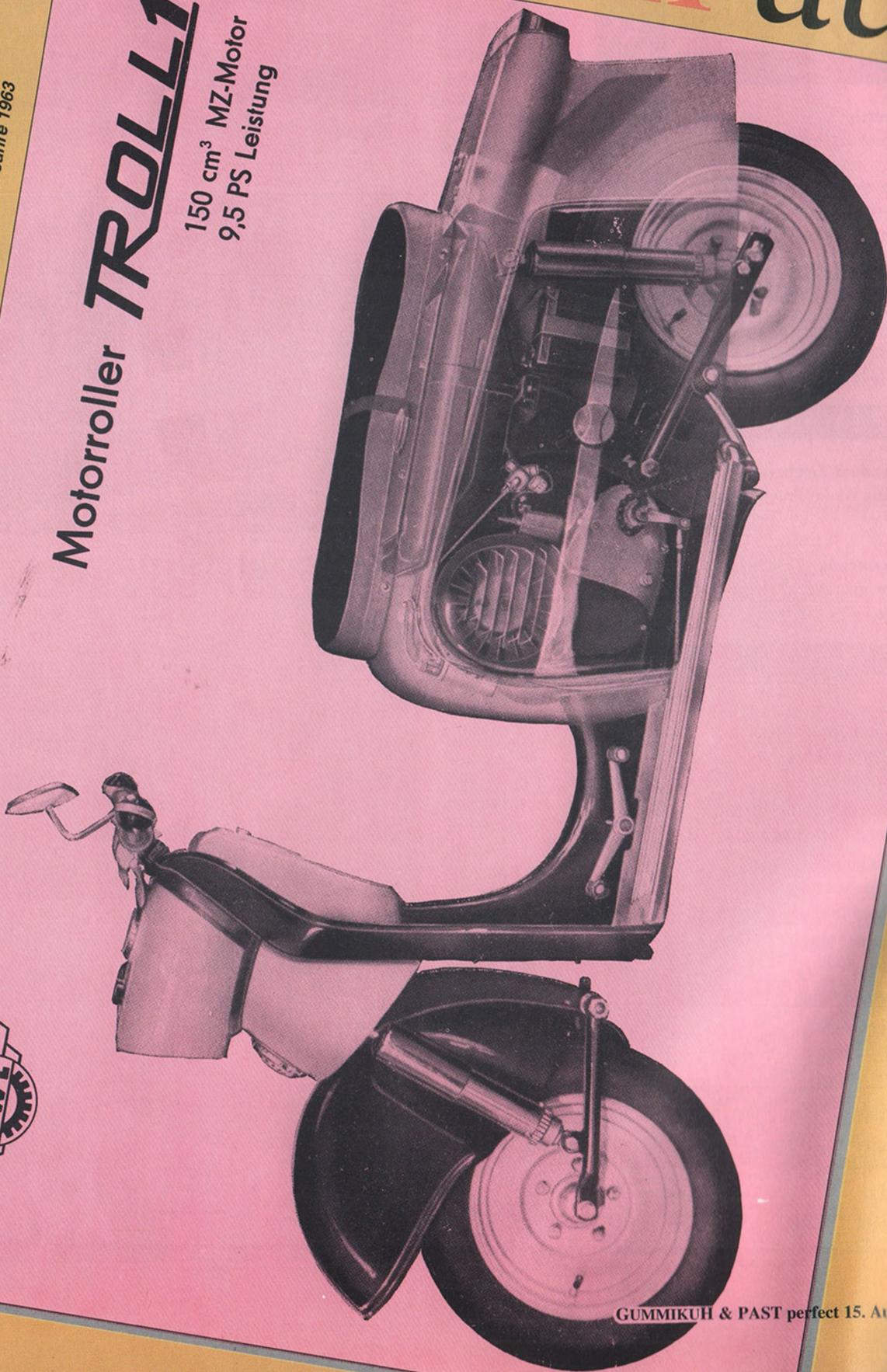


Ein Troll aus

Originalprospekt aus dem Jahre 1963

Motorroller **TROLL1**

150 cm³ MZ-Motor
9,5 PS Leistung



GUMMIKUH & PAST perfect 15. August 1995

Ludwigsfelde

Roller sind eine typische „Erfindung“ der Nachkriegszeit. Auch wenn es vorher schon Sesselräder und ähnliches gab. Richtig zur Geltung kam dieses Ge-

malige Besitzer von 2 Tonnen Blech steigen, zumindest zeitweise, um auf 0,2 Tonnen Blech. Ein Phänomen, das wohl keiner vorhersagen konnte. Die Frage ist jetzt nur, wenn der Roller einen Übergang darstellt, was kommt als nächstes? Das

räder gab es also. Autos waren auch für die Regierung ein Luxusprodukt, und außerdem gab es Wichtigeres zu tun. Es wurde mehr in den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel investiert.

Der Roller stellte einen echten Bedarf dar. In der Werbung

her die Frauen in der Motorradwerbung immer nur die Sozia oder Bewunderin des ganzen Mannes mimen durfte, gab es nun auf den Fotos der Werbeplakate Rollerfahrerinnen in „Straßenkleidung“, allerdings meistens mit richtigen Männern in Motorradkleidung. Werbung wurde auch damals eben von Männern gemacht!

Der Motorradroller vermittelte die ge-



fährt erst als Verbindungsglied zwischen Motorrad und Auto, in einer Zeit des Aufbruchs. Das alte, in diesem Fall das Motorrad, war nicht mehr zeitgemäß, und ein Auto konnte sich noch nicht jeder leisten, und außerdem hatte unter praktischen Gesichtspunkten das Auto immer noch das Flair eines unnötigen Luxus. Heute haben wir eine ähnliche Situation, allerdings mit umgekehrten Vorzeichen. Der Roller boomt wieder, nur das alte ist dieses Mal das Auto und nicht das Motorrad! Ehe-

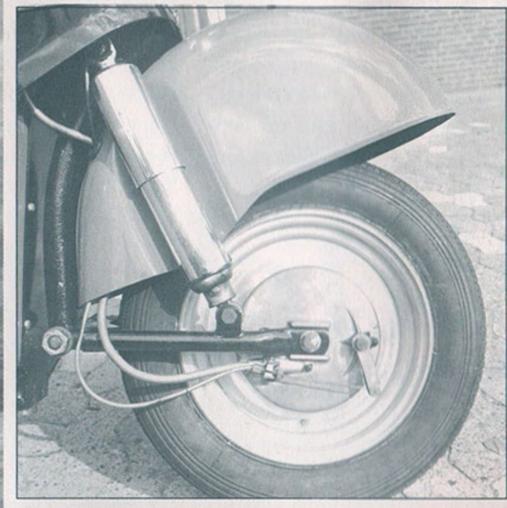
Motorrad mutiert zum reinen Freizeitgerät und das Auto zum reinen Stau- und Abstellproblem. In Deutschland zumindest ein Problem für Ost und West.

In den 50ern gab es in der DDR (bei uns im Westen noch „SBZ“ genannt) eine ähnliche „Aufbruchstimmung“, zumindest was die beschriebene Bedeutung der Roller betraf. In den mehr oder weniger wieder aufgebauten Werken konnte wieder produziert werden. Motor-

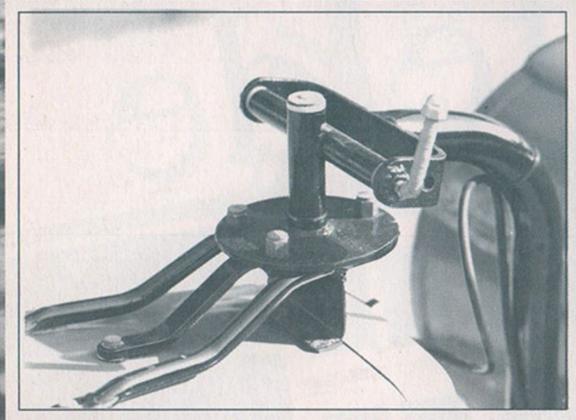
hüben wie drüber sollte denn auch die Komforterhöhung entscheidende Merkmale des Rollers gegenüber dem Motorrad bringen. Frauen wurden auch plötzlich als Kunden entdeckt. Von wegen dem Schutz der Kleidung und dem Problem der Absatzschuhe. Mit Rock und Stöckelschuhen auf dem Motorrad, schier unmöglich. Auf dem Roller kein Problem. Während bis-

zählte Wildheit des Motorrades, gepaart mit dem Komfort eines Autos. Wahrscheinlich ist dies der Grund dafür, warum wir Motorradfahrer fast 50 Jahre später es immer noch nicht übers Herz bringen, einen Motorrollerfahrer zu Grüßen wenn er uns auf der Straße entgegenkommt.

GUMMIKUH & PAST perfect 15. August 1995



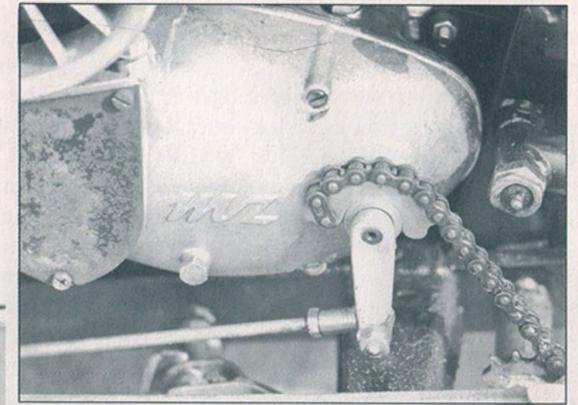
Schon mal so einen Kotflügel gesehen?



Die Gepäckbrücke darf von ihrer Traglast her nicht überschätzt werden.



Innen kleiner als Außen.



Die Kette verbindet den Motor mit dem Kickstarter.



Nachdem es in der DDR den „Pitty“, den „Wiesel“ und den „Berlin“ als Alternative zum Motorrad mit Peilung auf die Stadtbevölkerung nicht so recht geglückt war, das Herz der Käufer zu erobern (bei Berlin z.B. hatte die Bezeichnung SR 59 das „S“ für Stadt und das „R“ für Roller), sollte nun der Troll („T“ für Touren „rol“ für Rol-

ler und „L“ für Ludwigsfelde) zusätzlich noch das Fernweh befriedigen. Freizeit war auch in der DDR ein wichtiger Faktor für die Industrie geworden. 1963 der Öffentlichkeit vorgestellt, bot der kleine Blechkasten richtig komfortable Spezialitäten. Das Bleckleid wurde laut Werbung nach modernsten Erkenntnissen aus dem

Automobilbau entwickelt. Ähnlichkeiten mit genauso formhäßlichen Autos der damaligen Zeit lassen sich auch nicht verbergen. Die Produktion des Troll 1 wurde für den VI. Parteitag der SED und zu dessen Ehren beschlossen und begonnen. Kultursoziologisch spiegelt das Design des Rollers sozusagen die Stimmung und die Be-

schlüsse dieser Massenveranstaltung wieder. Man stelle sich in diesem Zusammenhang einen CDU-Roller der Adenauer-Ära vor. Mattschwarz mit eckigen Rädern und lauter Kontrollleuchten, standfest aber nicht fahrbar. Praktische Erwägungen spielten aber in der DDR immer eine größere Rolle als italienisches

Design. Verbindungen von Vorhandenem mit Neuem waren Kriterien, die im Westen kaum eine Rolle spielten. Es gab ja dieses „übergeordnete Ganze“. Westfirmen hatten aufgrund ihrer Konkurrenzsituation eher das Bestreben, sich von anderen Mitstreitern komplett zu unterscheiden. Anders war neu, und neu weckte neues Kaufin-

teresse. Wenn man sich allerdings heute z.B. bei den neuen Autos umschaute, könnte einem die Ähnlichkeit der verschiedenen Fabrikate die Idee vom „Konzern-Sozialismus“ nahelegen. Der Troll 1 also war vom Fahrwerk her komplett mit Schwingen ausgerüstet. Auch der dazu lieferbare Einradan-

hänger des gleichen Herstellers, IWL genannt. IWL steht für VEB Industriewerke Ludwigsfelde. Angereiste Fachleute aus Eisenach und Zschopau wurden verpflichtet, um diesen Roller zu konstruieren und für die Serienproduktion fit zu machen. Praktische Details, wie die erwähnten Schwingen mit MZ ES Federbeinen (einstellbar) ausge-

rüstet, hatten gegenüber den Vormodellen ein Fahrwerk geschaffen, welches den Feldwegen und Kopfstein-Landstraßen jegliche Boshaftigkeit austrieb. 130 mm Federweg im Vorderrad sind sogar heute nicht unbedingt Standart bei Rollern. Eine Schaltwippe, über ein Gestänge mit dem Viergang-Getriebe verbunden, machte das

Schalten leicht. Der Kickstarter wurde über eine, wie ich finde, raffinierte Umlenkung am Aluminium-Trittbrett vorbei auf eine Höhe gebracht, die es auch im engen Rock möglich macht, das Bein zu heben, um den Kickstarter zu betätigen. Die Umlenkung erfolgt über eine kleine Kette, verbunden mit einem „halben“ Zahnrad, welches auf der eigentlichen Kickstarterwelle sitzt. Der Kickstarter selbst ist im Rahmen gelagert.

War es unterwegs aus niederen Gründen notwendig, dem auf Gebläsekühlung umgebauten 150 ccm MZ ES Motor zu leibe zurücken, konnte der Pilot oder die Pilotin mit einer halben Umdrehung am Bajonettverschluss der Seitenverkleidung auf beiden Seiten in den Maschinenraum vordringen, eine durchaus praktische Spezialität, die es bei den Vorgängermodellen nicht gab.

Die von MZ übernommenen Steckachsen für die (bei einem Gespann mit Anhänger) drei gleichgroßen Räder machten auch den Radausbau bei einer Reifenpanne zum „Jugendspiel“, wenn nicht sogar zum Kinderspiel. Beim Hinterrad bleibt die Bremse und das Kettenrad in der Schwinge!! Wo

gibt's das heute noch? (*Unseres Wissens nur noch bei MuZ.*)

Überhaupt ist naturgemäß einiges an dem Roller aus Zschopauer Regalen verbaut worden. Der Lampenkörper mit Tachometer und Zündschloß und dem 136 mm 6 V Scheinwerfer stammt genauso von MZ wie der göttliche Kettenschutz für die Antriebskette. Die zwar nicht in Öl laufende Kette wird durch den Kettenkasten optimal vor Staub geschützt und dämpft außerdem noch durch die Gummischläuche die Geräusche der Kette, was dem ganzen Gefährt noch einen Stern für Komfort mehr verleiht. Die Gebläsekühlung des 9,5 PS starken Motors konnte ebenfalls durch sein Propellergehäuse und einen neu entwickelten Schalldämpfer einen Beitrag zur Geräuschreduzierung leisten.

Bei der Sitzbank des Troll 1 wurde auf Einzelsitze verzichtet (unser Testobjekt ist in dieser Beziehung nicht original), um eigentlich die Sitzhöhe zu verringern. Eigentlich deshalb, weil das erklärte Ziel nicht erreicht wurde, aber dazu vielleicht einen Auszug aus der Werbeschrift von 1964, die im „Motor-Jahr 1964“ zu lesen war, Zitat: „...dennoch ist auch

die Bank selbst für solche Leute völlig ausreichend, die von der Natur nicht reichlich mit eigenen Polstermassen versehen wurden. Deshalb kann man den Ludwigsfeldern ob ihrer Rückkehr zur Sitzbank nicht gram sein, denn schließlich kam es ihnen in erster Linie darauf an, Bauhöhe einzusparen. Ganz ist das zwar nicht gelungen, denn man sitzt höher als bei den bisherigen Rollern.“ Zitat-Ende. Dem ist nichts hinzuzufügen.

Wie damals verbreitet, konnte man ein Reserverad für den Fall aller Fälle mitführen. Das Rad bzw. der Halter ist auf keiner Abbildung zu sehen, was zumindest bei unseren Fotos damit zu erklären ist, daß die Anhängerkupplung den Platz des Halters eingenommen hat. Das Reserverad liegt nun im Anhänger und behauptet dort seinen Platz. Eine Lösung, die mir nicht gefällt, der Anhänger ist dann schon zur Hälfte gefüllt, ohne daß auch nur ein Gepäckstück an Bord ist. Eine Kombination von Anhängerkupplung und Reifenhalter wäre technisch machbar und ergäbe überhaupt keine Platzprobleme. Der Hänger wirkt sowieso von außen wesentlich größer. Wenn man den Deckel öffnet und in

den kleinen Kofferraum blickt, geht sofort außen das Gesuche nach einer zweiten Klappe los. Man kann sich gar nicht vorstellen, wo der ganze Platz hingekommen ist, den man auf den ersten Blick von außen vermutet.

Die in den Werbeprospekten gepriesene Geräumigkeit konnte ich nicht entdecken. Alle Einradanhänger haben natürlich das Problem mit dem Rad in der Mitte des Stauraumkörpers. Ist das Rad dann auch noch gefedert, wird schon klar, warum der Anhänger innen kleiner ist als außen. Um überhaupt Stauraum zu haben, was ja bei einem Anhänger nicht ganz ohne Bedeutung ist, mußte das Teil fast genau so lang gebaut werden wie der Roller selbst. Zusammengesteckt ist das Gespann fast 4 Meter lang. Der Abstand zwischen Rollerhinterrad und Anhängerrad dürfte etwa 1,50 Meter sein. Vor Antritt unserer Testfahrt versprach diese Tatsache allein schon keine Langeweile beim Fahren.

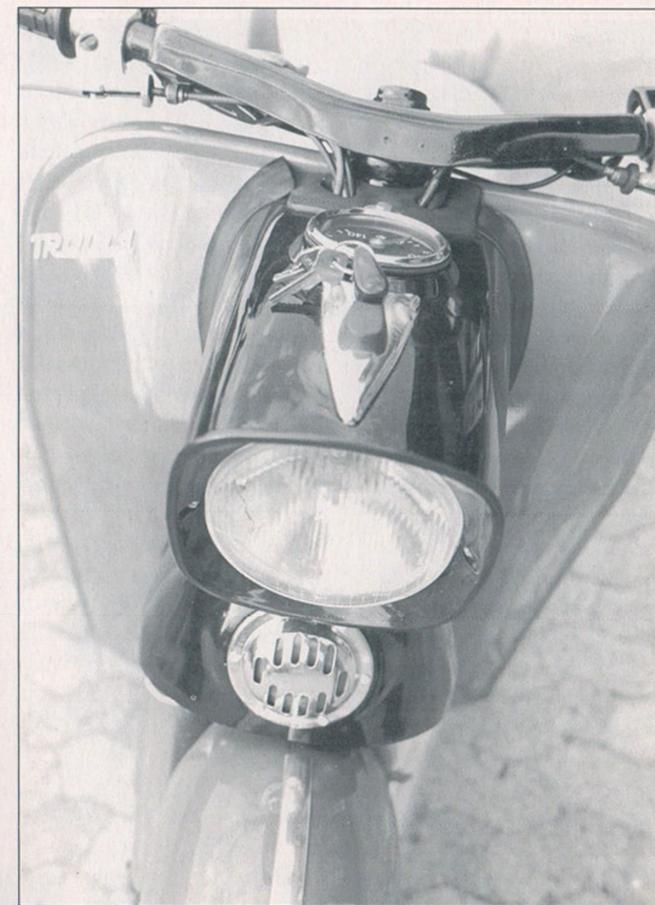
Das Abenteuer beginnt

Ich muß zugeben, daß ich noch nie zuvor solch ein Gefährt bewegt hatte, was beim Anblick dieses langen Einspur-LKW's entsprechenden Respekt bei mir erzeugte. Vorher geführte Gespräche mit alten Hasen aus dem „Osten“ taten ihr Übriges. Die Kommentare gingen von unfahrbar bis unmöglich. Im Nachhinein kann ich nur den Spruch des Zahnarztpatienten aus der Werbung zitieren: „Er hat überhaupt nicht gebohrt“. Ich bin schon weiß Gott Schlimmeres gefahren! Die Befestigung des Anhängers an der Kupplung kann wegen dem nichtvorhandenen Stehvermögen des Einrad-Gerätes nicht über einen Kugelkopf erfolgen. Ein spezielles Gelenk am Roller-Heck gleicht nur vertikale Bewegungen aus. Ein Drehgelenk ist selbstverständlich auch vorhanden. Wendemanöver sind absolut kein Problem.

Seitenkräfte allerdings werden während der Fahrt gnadenlos von hinten nach vorn übertragen. Bei unserer Testfahrt war der Hänger nur mit dem Reserverad gefüllt, so daß sich diese Kräfte in Grenzen hielten. Schon nach den ersten drei von den in unserem flachen Norden befindlichen 12 Kurven hatte ich ein Gefühl für das Gespann gefunden, der Geradeauslauf machte überhaupt keine Schwierigkeiten. Das Federungsverhalten auf Abwegen, sprich Gelände mit unbefestigten Wegen und gelegentlichen Vertiefungen, war ausgezeichnet und absolut komfortabel. Die MZ-Federungselemente erfüllten ihren Dienst zur besten Zufriedenheit. Der Anhänger konnte zumindest bei diesen Geschwindigkeiten fast vergessen werden. Auch heute noch vermittelt mir das dreißig Jahre alte Gespann, zumindest in die-

sem Punkt, absolute Alltagstauglichkeit. Auf der Landstraße bei höheren Geschwindigkeiten, also etwa 80 km/h, schaut man aber doch schon ab und an in den Rückspiegel, weil die Vermutung aufkommt, der Einradanhänger wolle überholen. Er zerrt dann doch schon mal am Hinterteil des Rollers, was sofort anständiges Gegenlenken erfordert. Bei einem Umzug, vollbeladen mit Hausrat, wäre absolute Vorsicht geboten.

Der 150 ccm MZ-Motor hat wenig Last mit dem Leichtgewicht Roller + Hänger = 140 + 40 kg. Eine entsprechend günstige Übersetzung sorgt für relativ flottes Vorankommen auch aus dem „Keller“. Für den Solo-Roller wurde 1964 in der Werbung eine Beschleunigung von 0 bis 80 km/h in 22 Sekunden angegeben. Um auf 60 km/h zu kommen, sollte das Gefährt nur 12 Sekunden benötigen. Der



Technische Daten: Troll 1 - TR 150

Motor:	MZ ES 150
Bohrung:	56 mm
Hub:	58 mm
Hubraum:	143 ccm
Verdichtung:	8,75 : 1 bis 9 : 1
Höchstleistung:	9,5 PS bei 5500 U/min
Max. Drehmoment:	1,25 kp bei 4000/min
Schmierung:	1 : 33
Bremsen und Räder:	
Bremmstrommel:	160 mm Durchmesser
Bremsbelag:	Original Cosid, 24 mm breit
Vollscheibenräder:	Leichtmetall, 2,50-12
Bereifung:	3,50-12
Elektrik:	
Zündung:	Batteriezündung
Lichtmaschine:	6V 60W, kurzzeitig 90 W
Batterie:	6V 12Ah
Lichthupe	
Blinkerleuchten:	beidseitig am Lenkerende (18W)
Scheinwerfer:	136 mm Durchmesser
Allgemeine Daten:	
Rahmen:	Stahlblechprofilrahmen
Radstand:	1450 mm
Länge:	2045 mm
Breite:	mit Blinkerleuchten 840 mm
Leergewicht:	128 kg
Gesamtgewicht:	300kg
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 90 km/h
Hersteller:	VEB Industriewerke Ludwigsfelde
Baujahr:	1963

Kraftstoffverbrauch sollte mit 3,55 l pro 100 km bei einem Tankinhalt von 12 Litern 350 Kilometer Fahrspaß bringen. Auffällig bei unserem Testobjekt waren die Vibrationen, die der Motor bei Vollast verbreitete. Ob die starre Motoraufhängung oder andere Komponenten die Ursache waren, ließ sich nicht feststellen. Die Schwingungen sind keineswegs nervend aber eben auffällig. Man traut einem so kleinen Motor gar nicht soviel Kraft zu.

Durch Ortschaften zu fahren, vermittelt bei den Passanten starkes Interesse, kaum ein Fußgänger oder Autofahrer, der nicht den Hals nach uns wendet. Unser Fahrzeug war auch in einem sehr guten restaurierten Zustand, so daß bei Pausen schon mal die Frage gestellt wurde, was den sowas koste. Wieder unterwegs, gewöhnte ich mich immer mehr an dieses Dreirad, mutig geworden bewegte ich das Gefährt leicht und locker wie ein Moped zwischen

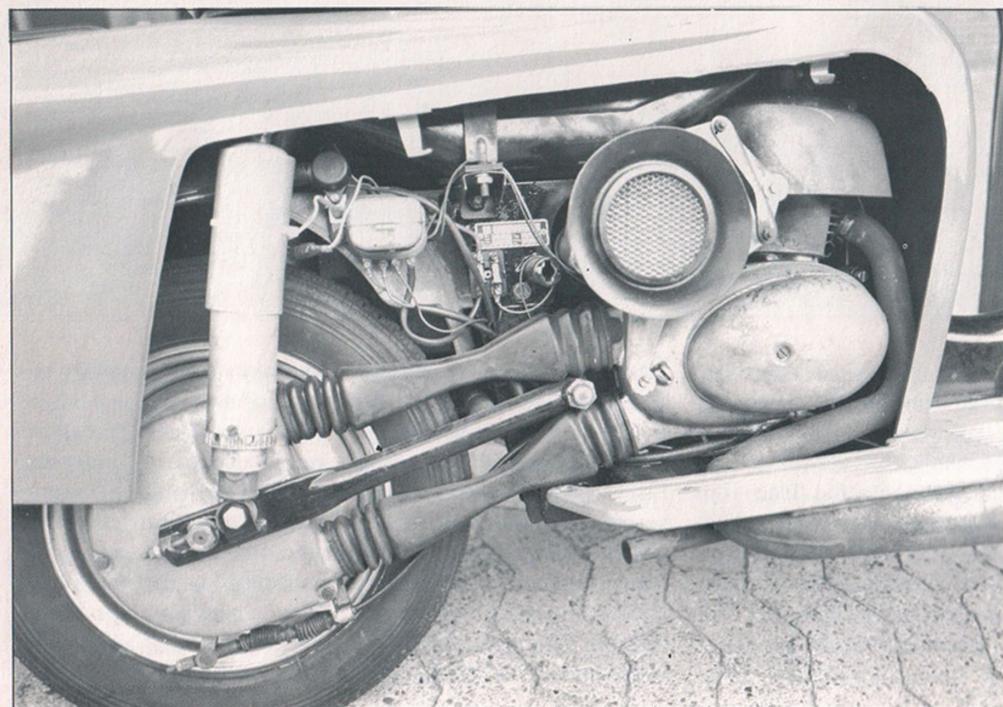
Die Lampe stammt aus dem MZ-Regal.

verstaute Autoreihen hindurch. Es fing an, mir richtig Spaß zu machen, mit diesem kleinen Roller den Asphalt zu beglücken.

Die Bremsen sind den 60er Jahren entsprechend mit beherztem Zupacken wirkungsvoll genug. Ich würde ihnen die Zensur „befriedigend“ geben. Sicherlich ist bei vollbeladenem Gespann ein gesundes Maß an Vorsicht geboten, besonders in kritischen Situationen.

Ingo Biniok, Besitzer dieses Oldies, möchte übrigens das Gespann aus Zeit- und Platzmangel verkaufen, seine Preisvorstellung von 2.800,- DM FESTPREIS beinhaltet diverses Zubehör wie Ersatzmotor und eine komplette Auspuffanlage. Wer sich für den Troll interessiert, hier die Tel. Nr.: 0421/4986942.

Text : Ames
Fotos: Ames + Archiv





Neues aus dem Tierheim

Die Stollen proben den Aufstand. Ende einer Urlaubsreise.

ten Sozia ein relativ bequemes Plätzchen bieten. Ein brauchbares Urlaubsgefährt also.

Nur werden diese Urlaubsgefährte mit Reifen bestückt, die hauptsächlich auf die Überwindung von Schlammlöchern und Schotterpisten bei relativ geringer Geschwindigkeit zugeschnitten sind. In der Praxis jedoch haben die meisten dieser Geräte nie ein Stück Gelände gesehen und werden fast ausschließlich auf Autobahnen und Bundes- bis Landstraßen benutzt. Und das keineswegs langsam. Dafür wiederum sind die grobstolligen Geländereifen wenig geeignet. Und weil sie außerdem aus mehr Luft als

Profilblöcke, die den Verschleiß auf der Straße reduzieren und dennoch genügend Haftung auf Feld- und Schotterwegen bieten sollen. Also tun sich die meisten Leute so ein Teil an.

Daß dieses jedoch auch nicht immer der Weisheit letzter Schluß ist, beweisen die Aufnahmen, die ich von so einer Gummiwurst schießen konnte. Der Mann hatte seine Maschine mit diesem Produkt eines berühmten Reifenherstellers bestückt, der sich vor allem auf seine Erfahrung mit Motorrädern viel zugute hält. Natürlich fuhr der Mann damit in den Urlaub und eben so natürlich auf der Autobahn. Als er am hinteren Ende von Österreich angekommen war, spielte sein moderner Enduro-Straßen-Kompromiß-Reifen nicht mehr mit.

sprung vorbereitet.

Das stimmt nun doch etwas nachdenklich. Ist dies nun eine Erscheinung, die nur diesen einzelnen Reifen betrifft? Die Tatsache, daß an der Seitenflanke ein 10 ccm langer Gummiappen aufgestanden ist, was auf einen Vulkanisationsfehler hinweist, könnte diese Vermutung stützen. Das bringt uns gleich zur Frage der Produktkontrolle. Solche Fehler sollten eigentlich erkannt werden. Dazu paßt, daß ein Bekannter erst vor ein paar Tagen beim Reifenwechsel pflichtbewußt einen neuen Schlauch einlegen wollte (obwohl dem alten überhaupt nichts fehlte - aber die allenthalben geschürte Sicherheitshysterie...) und beim Probe-Aufblasen entdeckte, daß der Neue an der Seite eine Schwachstelle (einen

sten Frage: Wer garantiert, daß bei Reifenmontage in einer Werkstatt der Monteur so einen Fehler überhaupt bemerkt? Kein Mensch zahlt mir die Beerdigungskosten, wenn ich wegen so einer „Sicherheitsmaßnahme“ auf die Schnauze falle.

Um so wichtiger ist eine gründliche Prüfung beim Hersteller. Dieser Hersteller war übrigens der selbe, von dem auch der abgebildete Enduro-Reifen stammt. Sicher nur ein Zufall, wie auch zufällig eben dieser Hersteller vor geraumer Zeit Schwierigkeiten mit einem Autoreifen hatte. Da löste sich ebenfalls das Profil ab...

Das Problem mit dem Enduro-Reifen besteht darin, daß breite Gummiplättchen um die Reifenkante herumreichen und das bei einem Reifenquer-

fläche zu den Flanken, die zu einem Abreißen der Blöcke führen. Das wäre wahrscheinlich durch Nuten in diesem Bereich zu verhindern. Sinnvoller als alles Herumgebastel wäre jedoch, den Tatsachen ins Auge zu schauen, die da lauten: 90% aller Enduros (vor allem der stark motorisierten) werden ausschließlich auf der Straße gefahren. Und zwar schnell und auf langen Strecken. Also braucht man für die Dinger richtige Straßenreifen, die ihrer Aufgabe gerecht werden und keine faulen Kompromisse, die im Gelände nichts taugen und auf der Straße kritisch werden können. Jetzt könnte man doch fragen, warum die Leute überhaupt Enduros kaufen, wenn sie nicht damit ins Gelände gehen wollen.

(!!!) 600 km am Stück Urlaub machen kann. Und die Motorradhersteller bieten eben keine echten Reisemaschinen an, sondern haben die Enduro zu einer Modeerscheinung hochstilisiert, die sie trotz offensichtlicher Nachteile, wie ungeeignete Bereifung und extrem hohe Sitzposition den Kunden einreden. Und die haben das inzwischen so verinnerlicht, daß die Marktumfrage eines Herstellers, der beabsichtigt, in die demnächst zu etablierende 125er Klasse einzusteigen, ergeben hat, daß man angeblich nur mit einer Enduro Verkaufschancen habe.

Jetzt werden sie die Geister nicht mehr los, die sie selbst gerufen haben. C'est la vie - wie die Gallier sagen.

*Text und Fotos:
David Longstroke*

Enduros sind der große Renner. Nicht, weil eine ganze Nation sich jedes Wochenende im Schlamm suhlen oder über steile Schotterpisten bisher unbezwungene Gipfel erklimmen will, sondern weil Enduros im Gegensatz zu Yoghurtbechern eine vernünftige (sprich: ermüdungsfreie) Sitzposition ermöglichen, sobald man erst mit Hilfe einer Anlegeleiter den Pilotensitz erklimmen hat und meist sogar auch der High-Tech-geschädigte

tige (sprich: ermüdungsfreie) Sitzposition ermöglichen, sobald man erst mit Hilfe einer Anlegeleiter den Pilotensitz erklimmen hat und meist sogar auch der High-Tech-geschädigte

Das hätte leicht ein böser Sturz werden können. Die Queen würde sagen: „We are not amused!“

Gummi bestehen, kann man zu sehen, wie die schwarzen Stöpsel weniger werden.

Nun gibt es seit einiger Zeit einige Reifen, die so etwas wie einen halbherzigen Kompromiß darstellen. Sie haben breite

Noch ein Scheidungswilliger, der dem großen Vorbild nachempfiehlt.

Wie man sieht, hat sich der eine Profilblock völlig gelöst und hängt nur noch an einem Ende, ein zweiter ist bereits im Begriff, es seinem Kollegen gleichzutun und elf andere Blöcke (das sind praktisch alle auf einer Seite) sind an der Basis bereits deutlich angerissen und haben sich damit zum Ab-

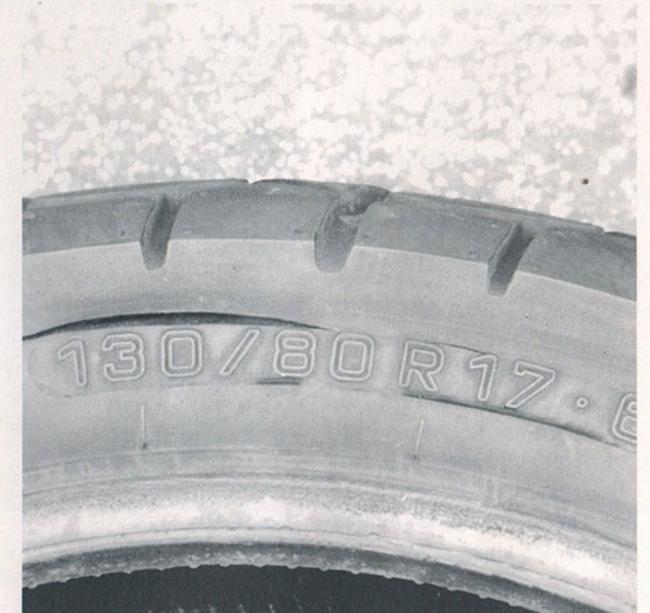
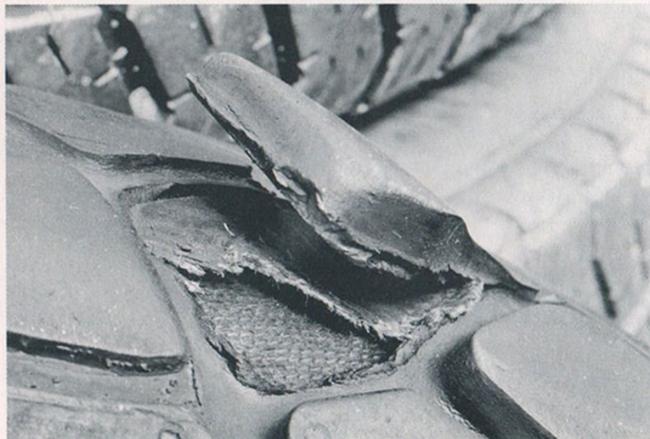
kleinen, weghängenden Gummiappen über einer deutlich dünneren Stelle) aufwies, die ihn dazu veranlaßte, lieber die bewährte alte Wursthaut wieder einzulegen (Merke: Zu Ihrer persönlichen Sicherheit bei jeder Montage einen neuen Schlauch verwenden!). Damit kommen wir gleich zur näch-

schnitt, der eher etwas flach als rund ist. Durch die Walkarbeit bei Straßenfahrt - insbesondere bei hoher Geschwindigkeit - entstehen gewaltige Spannungen am Übergang von der Lauf-

Böses Beispiel macht Schule. Alle Blöcke der einen Seite sind dabei, sich zu verabschieden.

Ganz einfach: Weil immer mehr Leute einsehen, daß man mit Yoghurtbechern zwar heizen, aber nicht mit Sozia und Urlaubsgepäck ermüdungsfrei

Dieser von selbst entstandene Schlitz in der Seitenflanke scheint auf mangelhafte Vulkanisation hinzudeuten. Das hätte eigentlich jemand sehen müssen!



KORRESPONDENZ

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

Neue Zündkerzen

Neulich traf ich einen netten Menschen, der mir einen neuen Satz Zündkerzen für meine alte Orgel versprach, wenn ich sie ausprobieren und darüber schreiben würde.

Da ich die alten Feuerbolzen sowieso rausschmeißen wollte, sagte ich zu. Tango Korrupti bei GUMMIKUH. Der Witz an den neuen Kerzen ist die wie eine Schlangenzunge gespaltene Masselektrode, weshalb die Dinger dann auch „SPLITFIRE“ heißen (die - vermutlich beabsichtigte - Namensähnlichkeit mit dem Jagdbomber SPITFIRE aus dem Zweiten Weltkrieg jagte mir einen leichten Schauer den Rücken runter. Die Dinger hab' ich noch in „guter“ Erinnerung).

Die Werbung verspricht wie üblich wahre Wunderdinge: Erheblicher Leistungszuwachs, besseres Anspringen, verringerter Verbrauch um ca. 4,8% und eine Verringerung der Kohlenwasserstoff-Emission um über 50%.

Vorweg möchte ich gleich dazu sagen, daß eine Verbrauchsminde- rung um den erwähnten Wert bei Fahrzeugen, die unter 12 l verbrauchen, praktisch nicht meßbar ist. Bei einem Verbrauch, der je nach Fahrweise zwischen 5,5 und 6,5 l liegt, fallen 0,25 bis 0,33 l weniger überhaupt nicht auf. Und ein Motor, der einen so erheblichen Ausstoß von Kohlenwasserstoffen hat (das ist nichts anderes, als verbranntes Benzin!), daß dieser gleich um 50% verbessert werden kann, ist von Hause aus eine hoffnungslose Dreckschleuder und gehört rich-

tig eingestellt.

Auf der Kerzenpackung steht, man solle den Elektrodenab-

sprang sie sofort an und nicht erst nach einigen Sekunden, wie



stand vor dem Einbau prüfen und korrekt einstellen. Die Prüfung ergab einen Abstand bei allen Kerzen von 0,7 bis 0,8 mm. Da ließ ich lieber die Finger weg, denn wenn eine Elektrode nur um ein paar Hundertstel weiter heruntergebogen wird, als das andere Ende vom Schwalbenschwanz, springt der Funke auf jeden Fall nur über die kürzere Distanz. Und das ist ja nicht der Sinn der Sache. Ein Elektriker, mit dem ich ins Gespräch kam, lachte und sagte, der Funke würde immer nur zu einer Masselektrode springen und nie zu zweien gleichzeitig. Schade, daß man nicht dabei zuschauen kann!

Auf jeden Fall aber wollte ich sehen, was passierte. Also die Dinger reingeschraubt und die Mühle angeworfen. Und siehe da: Zu meiner Überraschung

sonst üblich. Auch den Choke konnte ich eher rausnehmen und beim Beschleunigen warf die alte Stute die Hufe, wie vor 60.000 Kilometern. Oha! Seit ich eine 4-in-1-Anlage dran habe (tat ich nur sehr ungern; aber der Unterschied zum Original machte 1.200 Mark aus!!), hat der Motor unterhalb 3.500 Umdrehungen ein gewaltiges Loch (da zog er früher sauber hoch) und mit den neuen Kerzen war das Loch zwar nicht verschwunden, aber sozusagen etwas aufgefüllt. Man kann damit leben. Insgesamt also eine echte Verbesserung. Ich war glücklich.

..... Bis ich vor ein paar Tagen einem Experten davon erzählte. Der grinste und meinte, den Effekt könne ich immer beobachten, wenn ich alte Kerzen durch



neue ersetzen würde (meine hatten mindestens 50.000 km auf dem Buckel). Der Mann hat mich total verunsichert. Erlebe ich jetzt den echten Splitfire-Effekt oder nur den Neue-Kerzen-Effekt? Ich wage es nicht zu entscheiden. Als Gegenkontrolle müßte ich jetzt einen Satz neue, normale Kerzen reinschrauben und sehen, was sich damit tut. Aber die kann ich mir von meinem Zeilenhonorar nicht leisten. Übrigens gibt es auch aus Japan seit einiger Zeit neuartige Kerzen. Bei denen ist die Masselektrode etwas ausgehöhlt, um einen möglichst kugelförmigen Funken zu erreichen. Man verspricht die gleichen Vorteile, wie SPLITFIRE. Nur mit genau entgegengesetzter Technik. Wie sagte vor knapp 2.000 Jahren eine bekannte Persönlichkeit? „Weib, dein Glaube hat dir geholfen!“

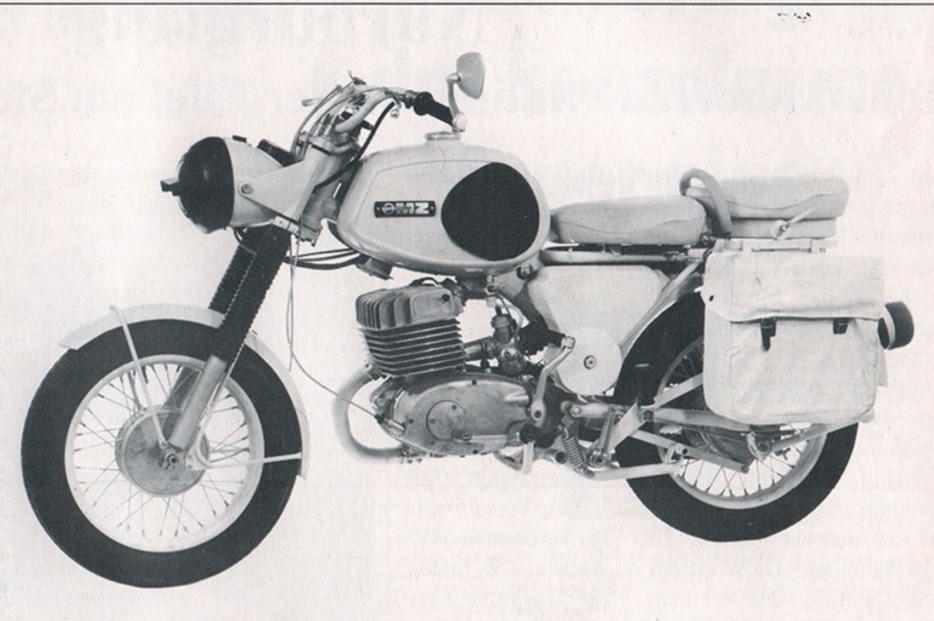
David Longstroke

MZ-Teile aus NVA-Beständen

MDSG-Shops (Material-depot Service Gesellschaft) heißen die Verkaufseinrichtungen der Bundeswehr für Kleinteile aller Art aus ehemaligen NVA-Beständen, fünf an der Zahl in den neuen Bundesländern. Darunter Kfz.-Ersatzteile, Fahrzeugzubehör, Werkzeuge, Normteile, Schanzzeug. Bezüglich Kfz.-Ersatzteile alle die in der NVA verwendeten, z.B. Wartburg und Trabant sowie für die MZ TS 250, 16zöllig „besohlt“. Zu Spottpreisen! Ein Musterbeispiel von „Demobilisierung“.

Am Beispiel „Niederlassung Hangelsberg“ im brandenburgischen (Stand 07/95):

- Führungsrohr 15,-DM
- Gleitrohr 2,-DM
- Schwinge mit Buchsen 5,-DM
- Laufrad 16 Zoll 10,-DM
- Tank 10,-DM
- Kippständer 1,-DM
- Motorgehäuse 15,-DM
- Zylinderdeckel 4,-DM
- Kupplungsdeckel 2,-DM
- diverse Wellendichtringe 0,40DM
- diverse Zündkerzen Isolator 2,-DM



Shopleiterin Frau Rentsch und Werkleiter Herr Litwa incl. Verkaufspersonal in Hangelsberg geben sich große Mühe bezüglich der Anordnung und der Übersichtlichkeit der insbesondere für Bastler so nützlichen Artikel in

den vielen Kästchen und Regalen. Und seit dem 4.4.95 nun auch kundenfreundlichere Öffnungszeiten: Di, Mi und Fr von 10 bis 18 Uhr, Do von 10 bis 20 Uhr und Samstag von 8 bis 12 Uhr. Hier die Anschriften: **Verkauf: Mitte, MDSG-Werk Hangelsberg, Straße der Be-**

freung 1, 15518 Hangelsberg, Tel.: (033 632) 394 Fax: (033 632) 396 Werkleiter: Herr Litwa Shopleiter: Frau Rentsch **MDSG-Werk Prewitz, Bahnhofstraße, 03197 DREWITZ, Tel.: (03 56) 07 389** Herr Rau (ganze ETZ-Fahrzeuge)

Lothar Schulze

Veteranen in Österreich Gleichmäßigkeitslauf nördlich von Salzburg



Der „1. INNVIETLER MOTOR VETERANENCLUB“ von Mattighofen veranstaltet am 20. August seine alljährliche Gleichmäßigkeitsfahrt für Motorräder bis Baujahr 1956 und Autos bis Baujahr 1960.

Es handelt sich hierbei um eine Bergprüfung, welche in 7 Klassen

eingeteilt ist. Die ersten 5 Klassen gehören den Motorrädern und unterscheiden die verschiedenen Baujahre. Klasse 6 gehört den Autos und Klasse 7 den Frauen (?). Müssen denn die Frauen zu Fuß auf den Berg, oder wie geht das? Das Nennungsgeld beträgt 140,- öS oder 20,-DM. Wer gern mitfahren möchte, wende sich bitte an den IMVC, Landerting 15, 5230 Mattighofen, Österreich. Viel Spaß beim Krackseln.

Motorradreisen mit dem ADAC

Mit einer Enduro auf Kreta oder in der Türkei

Wessen funktionsuntüchtiger Oldie den Motorradurlaub dieses Jahr verhindert hat, braucht nicht unbedingt auf eine Motorradtour zu verzichten. Unter der Voraussetzung, daß man pro Person knapp 2000,-DM ausgeben will (kann), bietet der württembergische ADAC die Möglichkeit 1 Woche Endurospaß mit Mietmotorrad abseits der Touristenstrassen. Im Preis sind Flug und Hotel enthalten. **Infos: ADAC, Hindenburgstr. 95, 73728 Esslingen. Tel. 0711/311072, fax 3180752.**

Int. Kölner Kurs am 27. August am Nürburgring

Tolle-Motorrad-Oldtimer in der Eifel am Start

Am 27.8.1995 wird der Nürburgring wieder das Ziel für die Fans alter Rennmaschinen sein. Der MSC Porz/ADAC, erfolgreicher Kölner Motorradclub, veranstaltet zum 5. Mal den Int. Kölner Kurs. Aus den frühen 20er Jahren werden Maschinen dabei sein, deren Namen heute längst vergessen sind, wie Scott, Imperia, Standard, Sarolea, UT, Moto-sacoche und viele andere. Die 30er Jahre mit DKW, BMW, NSU, Norton, AJS, Vecolette, Matchless, Gilera, Horex und vielen anderen versprechen spannenden Sport. Aus der Nachkriegszeit sind alle Marken vertreten, die mit ihren Erfolgen Motorsportgeschichte geschrieben haben. Als Höhepunkt wird es wieder einen Sonderlauf für historische

Werksrennmaschinen geben. Erstmals wird wieder die NSU-Rennfox laufen, mit der Werner Haas 1954 sensationell die Weltmeisterschaft holte. Hermann Herz hat die Maschine top-restauriert. Aus Italien kennen alle die berühmten MV-Agusta 4-Zylinder, die Giacomo Agostini weltberühmt machte. Gleich mehrere werden am Nürburgring ihren unvergesslichen Sound hören lassen. Die berühmte 4-Zylinder-URS von Helmut Fath, das WM-Gespann, will Mike Start aus England wieder an den Start



Foto: Claus Uhlmann

Training beginnt um 8.30 Uhr, die Wertungsläufe starten um 11.00 Uhr. Für die Zuschauer wird alles freigemacht, Boxengasse, Fahrerlager und alle Zuschauerplätze: Mit DM 18,- sind sie dabei!

bringen. Eine ganze Reihe weiterer toller Maschinen werden ebenfalls noch dazukommen. In allen Klassen geht es um die Meisterschaft des VFV. Es werden ca. 300 Maschinen zu bewundern sein.

X-Ring Ketten in Action

In Heft 72 hatten wir über die von DIFI in Varel vertriebenen neuen DID X-Ring Ketten informiert, konnten damals allerdings noch keine eigenen praktischen Erfahrungen mit den neuen Ketten mitteilen. Mittlerweile sieht das etwas anders aus und unsere Erfahrungen sind bisher durchweg positiv. Ausprobiert haben wir die ERV 2 Rennketten in der Größe 520 (5/8 x 1/4) mit unseren etwas moderneren Redaktionsbomben Ducati 900 Monster und einer leicht heiß gemachten Ducati 900 SS, die sich über mangelnden Bumms aus dem Keller nicht gerade beklagen können. Bei diesen beiden Italo-Mopeds ist die Kettendimensionierung werksseitig ohnehin

am absolut unterstem möglichen Maß angesiedelt. Richtig schön gedroschen haben wir unsere Mopeds, trotzdem mußten wir die Ketten bei der Monster auf 6000 Km erst 2 Mal, bei der 900 SS nach 3500 km erst 1 Mal nachspannen. Dabei haben wir das Auftragen von Kettenspray fast komplett vergessen. Diese ersten Erfahrungen lassen darauf schließen, das die 20.000 km Garantie, die von DIFI auf die im Kettenkit erworbenen X-Ring Ketten gegeben wird, sicherlich nicht die endgültige Laufleistung dieser Ketten bedeutet, vor allem wenn die Kette besser für die Maschinenleistung dimensioniert ist, als das bei den neuen Ducatis der Fall ist. Wir haben die Ket-

ten allerdings nicht im Kit genommen, sondern verwenden sie zusammen mit den original Ritzel und Leichtmetall-Kettenrädern der Fa. Jordan Motorsport aus Bremen. Seit Leute im Weltall hin und her fliegen, wissen wir ja alle, daß die guten Dinge „Abfallprodukte“ entweder der Raumfahrt oder wenigstens der Luftfahrt sind. Im Fall der Kettenräder von Jordan verhält es sich natürlich ähnlich. Die Materialmischung der Rohlinge besteht unter anderem aus Aluminium und Titan, was tatsächlich eine hochinteressante Festigkeit ergibt. Die Teile stehen denen aus Stahl in nichts nach, sind vielleicht sogar noch haltbarer. Wir waren richtig verblüfft über die

geringe Materialveränderung bei unseren Testobjekten. Auf unserer Anfrage bei Jordan, wie es denn mit Kettenblättern für alte Motorräder aussähe, ließ die Antwort nicht gerade Begeisterung aufkommen. Aber, Anfertigung von Sondermassen ist im Prinzip kein Problem. Am liebsten hätte es Herr Jordan wenn Clubs oder IG's Sammelbestellungen abgeben würden, um so auch ein vernünftiges Preis/Leistungsverhältnis zu erzielen. Wer in der Lage ist, sich sein gewünschtes Kettenblatt aus einem Rohling zu zimmern, oder zu zimmern lassen, kann bei Jordan entsprechendes Material anfordern. Hier der Kontakt: **Jordan Motorsport, Tel. und Fax 0421/6368262.** *Ducsi*

Benzinzusatz Castrol TBE jetzt im Handel

Im Frühjahr haben wir Euch vorab schon über den Kraftstoffzusatz Castrol TBE informiert. Dieser Zusatz, der das im verbleiten Benzin enthaltene Bleitetraethyl in unverbleitem Benzin ersetzt, ist jetzt offiziell von Castrol im „Classic“-Programm aufgenommen worden und an den Stellen zu bekommen, die das Castrol Classic-Programm vertreiben. Nur noch mal kurz zur Erinnerung: der TBE-Zusatz basiert auf organischen Natrium- und Kaliumverbindungen und ist auch für Fahrzeuge mit Abgaskatalysator geeignet. Durch Verwendung dieses Zusatzes kann man Motoren, die wegen der ungehärteten Ventilsitze noch mit verbleitem Benzin betrieben werden müssen, wieder mit dem zur Verdichtung passenden Kraftstoff betreiben. Also gerade bei Motoren mit niedriger Verdichtung eine enorme Kostenreduzierung, da man erstens den teuren verbleiten Sprit an der Tankstelle lassen kann und sich zweitens die aufwendige Umrüstung des Zylinderkopfes auf bleifreigegeeignete Ventilsitzringe sparen kann. Das Mischungsverhältnis beträgt 1:1000, also reicht ein 0,5 Liter Fläschli für 500 l Benzin. Die unverbindli-

che Preisempfehlung für Castrol TBE lautet 22,50 DM für 0,5 Liter. Wo wir gerade schon mal beim Thema sind: Einige Markentankstellen in Bremen führen bereits keinen verbleiten Superkraftstoff mehr. Im Moment hat dies wohl mehr finanzielle Gründe, da die Absatzzahlen für Super verbleit immer mehr zurückgehen. Spätestens in drei Jahren aber darf kein verbleiter Kraftstoff mehr verkauft werden und so bedeuten diese bisherigen Ausnahmen nur einen Ausblick auf zukünftige Verhältnisse. Der wegen der „Brent Spar“ Bohrsinsel-Affäre vor kurzem arg in der Kritik stehende Shell-Konzern hat jetzt eine große Werbekampagne gestartet, worin für benzolreduzierten Super Plus Kraftstoff geworben wird, den's ab September geben soll. In diesem Zusammenhang wird auch auf einen Kraftstoffzusatz zum Selbstbeimischen hingewiesen, der ebenfalls wie das Castrol TBE die ungehärteten Ventilsitze der Altmotoren vor Schäden durch die Verwendung unverbleiten Benzins schützen soll. Dieser Zusatz soll ebenfalls ab September bei allen Shell-Tankstellen zu kaufen sein. Hier steht

Mit ganzseitigen Anzeigen in Tageszeitungen das Image retten

Ab September: Shell bringt das benzolarme Super plus.

Bisher haben wir Kraftstoff mit einem durchschnittlichen Benzolgehalt von zwei Prozent angeboten. Damit wird der gesetzlich zulässige Wert von fünf Prozent bereits heute deutlich unterschritten. Aber jetzt gehen wir noch einen Schritt weiter: Shell Super plus wird in Zukunft nur noch maximal ein Prozent Benzol enthalten. Ab September werden wir das benzolarme Super plus schrittweise an unseren Stationen in Deutschland einführen. Vor allem bei älteren Fahrzeugen ohne Katalysator – und das sind immerhin noch 40 Prozent aller deutschen Autos – sorgt der neue Kraftstoff dafür, daß weniger Benzol in die Luft gelangt. Denn etwa 90 Prozent der verkehrsbedingten Benzol-



emission stammen aus Fahrzeugen ohne geregelten Katalysator. Darüber hinaus haben wir zum Selbstbeimischen einen Ventilschutz entwickelt, der diese Aufgabe des Bleis übernimmt. Dadurch können ab September verbleiten Kraftstoff angewiesen werden, bei Shell bleifrei tanken. Das hat zwei Vorteile: Sie fahren damit billiger, da Sie zukünftig nicht mehr das teurere verbleite Super tanken müssen. Und das ist auch besser für die Umwelt. Natürlich ist Shell Super plus auch für alle Katalysatorfahrzeuge bestens geeignet. Jeder Autofahrer hat es demnächst in der Hand, etwas für den Umweltschutz zu tun.



der Preis allerdings noch nicht fest. Der „Shell Ventilzusatz“ basiert ebenfalls auf Kaliumverbindungen. Der Name steht noch nicht fest, vermutlich „Ok Plus“ oder ähnlich. Angeboten wird der Stoff ebenfalls in 0,5l Flaschen oder Dosen mit Dosiervhilfe. Über den Preis ist auch noch nichts genaues zu erfahren. In der Relation des neuen benzolreduzierten „Shell - Superplus“ mit dem Zusatz gegenüber herkömmlichen „Super verbleit“ soll die Kombination Superplus/Zusatz eine Ersparnis von etwa 4 Pfennig pro Li-

ter bringen. Selbstmischen wird also wie schon in Österreich auch in Deutschland die Devise heißen, wenn man sein geliebtes Altfahrzeug noch einsetzen möchte, ohne gleich den Kopp abzunehmen und neue Ventilsitzringe einzusetzen. *Ducsi*

Mit Plakette

In Bayern existiert eine Vorschrift, wonach Motorräder, die mit Schadstoffreinigungssystemen ausgestattet sind, auch ein Anrecht auf die Erteilung einer Smog-Plakette haben. Sollten einzelne Kfz-Zulassungsstellen nicht über diese Regelung informiert sein, können die Motorrad-/Gespannbesitzer auf das Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 20.3.95 (Az. 8242-7/21-2986) an die Landratsämter und kreisfreien Städte verweisen, in dem es wörtlich heißt: „Motorräder sind Kraftfahrzeuge im Sinne der SmogV. Für sie ist deshalb unter den Voraussetzungen von 7, Abs. 1 Nr. 2 SmogV die Plakette zu erteilen.“ (BVDVM)

Jumbofahrt in Warmbad Behinderten-Ausfahrt für Gespannfahrer

Zum zweiten Mal veranstaltet der MZ-Club-Deutschland zu Gunsten behinderter Kinder ein Gespanntreffen mit Ausfahrt. Der Veranstaltungsort Warmbad liegt im Erzgebirge, in der Nähe von Zschopau. Ca. 152 behinderte Kinder werden an dieser Veranstaltung teilnehmen. Erklärtes Ziel der Veranstalter ist es, für jedes Kind einen Platz in ei-

nem Gespann zu finden. Bisher haben fast 100 Gespannfahrer ihr Erscheinen verbindlich zugesagt. Das aufregende Erlebnis für die Kinder, fast 100 km in einem Beiwagen mitzufahren wird ihnen mit Sicherheit lange in Erinnerung bleiben. Die Erfahrung aus dem letzten Jahr, als diese Veranstaltung zum ersten Mal für angenehme Aufregung bei den Behinderten sorg-

te, macht klar, wie einfach es oft ist, Menschen glücklich zu machen. Bis zum 15. September sind noch Anmeldungen möglich. Der Termin der Veranstaltung ist der 21. bis 24. 9. 1995. Infos und Anmeldung an: **JH Warmbad, An der Jugendherberge 68, 09429 Warmbad/ Erzgebirge. Tel./Fax 037369/9437, ab 20h 9944.**

Nachrichten von der INITIATIVE PRO OLDTIMER Steuer für rote Kennzeichen

Der deutsche Bundestag hat am 2.6.95 das Jahressteuergesetz 1996 in Teilen beschlossen. Danach ist künftig eine Steuer nicht nur für Probe- und Überführungsfahrten, sondern für Kennzeichen zur wiederkehrenden Verwendung (Dauerkennzeichen) zu entrichten. Die

Jahressteuer hierfür bleibt bei 90,-DM für Motorräder (Autos kosten 375,-DM). Aufgrund einer Gesetzeslücke (siehe GP Ausgabe 70) konnte die Behörde bislang für diese „Oldtimerkennzeichen“ keine Steuer erheben. Ab welchem Datum nun dieses neue Gesetz angewendet wird steht noch in den Sternen.

Sicher ist, daß die zuständigen Finanzbehörden die jetzigen Besitzer solcher roten Dauerkennzeichen aufgefordert anschreiben werden, wenn es dann soweit ist. Schade!

Wie füllt man ein Sommerloch? ...mit Golfspielen auf dem Campingplatz.

Eine frohe Botschaft erreichte uns durch eine Pressemitteilung des ADAC. Der neue Campingführer des Automobilclubs (haben wir leider noch nicht unter der Rubrik „Literatur“ besprechen können) weist nicht nur die Eigenheiten der meisten Campingplätze vor, sondern sagt uns auch wo wir bei unseren Urlaubsaufenthalten unsere mitgebrachte Golfausrüstung

einsetzen können. Ist das nicht toll! „Camping und Golfen“, so der Presstext, „sind beides Aktivitäten in der freien Natur, und passen deshalb wunderbar zusammen“. Es soll sogar Campingplätze geben, die richtige Golfkurse anbieten. Die etwa zwei Dutzend (ich könnte ja auch die Zahl 24 gebrauchen, aber „zwei Dutzend“ nimmt mehr Platz ein,

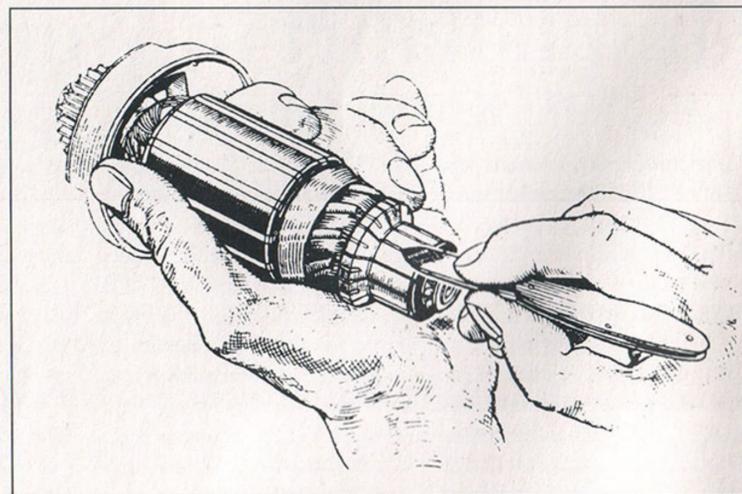
wegen dem Sommerloch) ausgewiesenen Campingplätze mit „Golfanschluß“ in Europa könnten so eine schöne Urlaubsroute ergeben. Vielleicht mit Golfschläger und Ballcaddy im Beiwagen? Ames

Mysterium Elektrik

MOTO aktiv entmystifiziert

MOTO aktiv bietet Wochenendseminare in Sachen Motorrad-elektrik an. Für blutige Anfänger in Sachen Strom ist der Grundlehrgang vom 6. bis zum 8. Oktober in Hockenheim zu empfehlen. Fortgeschrittene können den Aufbaukurs belegen. Er behandelt z.B. das Einstellen von Reglern für Lichtmaschinen und läuft am 1. bis 3. Dezem-

ber. Beide Veranstaltungen finden am Hockenheimring statt. Die Gebühr beträgt je Teilnehmer 210,-DM. Meßgeräte und Werkzeuge sind inklusive. **Infos: MOTO aktiv e.V., Holweg 7, 35091 Cölbe, Tel. 06427/9230-0, Fax 923030.**



Ja, wenn man ...

... eine „Combinette“ ...

... hätte!

**ZUNDAPP
Combinette**

Mit 1 + 2 Gang-Motor lieferbar!
Gratisprospekt durch
ZUNDAPP-WERKE GMBH
NÜRNBERG-MÜNCHEN
MÜNCHEN 8, ANZINGER STR. 1 - Abt. 15 C



Unsere fünf Neuen - ab sofort zum Bestellen!

„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.

24,80 DM

„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.

24,80 DM

„Deutsche Motorräder, Motorroller, Mopeds 1955“

Originalherausgeber:
Zweirad-Gesellschaft m.b.H.

Auch dieses Buch ist von dem Branchenverband der Motorradindustrie, ähnlich wie das Buch „Querschnitt ...“.

24,80 DM

„Wie helfe ich mir selbst, MZ-Motorräder“

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-Motorrädern besser auskennen. Wir haben nach einem 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.

34,- DM

„Querschnitt durch die Deutsche Zweiradindustrie“

Originalherausgeber:
Zweirad-Gesellschaft m.b.H.

Herausgegeben wurde dieses Werk vom Verband der Fahrrad- und Motorrad-Industrie und vom Fachverband der Fahrrad- und Kraftfahrzeuge-Industrie. Erschienen ist es ursprünglich 1952. In diesem Jahr war die 2. Internationale Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung geplant (IFMA). Diese fiel 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.

24,80 DM

Bestellungen:

per Telefon: 04 21 - 50 16 17, per Fax: 04 21 - 50 44 48 oder per Karte: BAUES - Verlag · Am Deich 57 · 28199 Bremen

Bisher erschienene GUMMIKU H-Bücher!

„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

„Krafträder“

von **Ing. Michael Heise**

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

„Das Motorrad mit Seitenwagen,“

von **Obering. Siegfried Rauch**

»Das Motorrad mit Seitenwagen« lautete der Titel eines Reprints aus dem GUMMIKU H-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



Manchmal kommt es anders als man denkt“, so auch beim Bearbeiten dieses Artikels. Ursprünglich hatte ich vor, ei-

nen Artikel über die Überholung eines meiner Achsantriebe mit reichhaltiger Bebilderung zu verfassen. Der Leser sei schon an dieser Stelle gewarnt; bedingt durch unvorhergesehene Umstände und berichtenswerte Ereignisse bin ich im ersten Anlauf nicht ganz so weit damit gekommen. Ich verspreche also einen zweiten Teil und hoffe mit diesem ersten, nicht zuletzt etwas Hilfe bei einem im Verlauf der Geschichte geschilderten Problem zu bekommen.

Mit viel Respekt betrachten die meisten Motorradfahrer und Schrauber Reparaturen an Getriebe und Achsantrieb. Im Zuge meiner Restaurierung eines 51/3 Gespannes, über die ich ebenfalls später noch berichten werde, war das Anreiz genug, den Vorgang der Wiederaufstellung eines Achsantriebes einmal genauer zu dokumentieren.

Mit dem Zerlegen möchte ich Sie nicht zu lange langweilen. Es gibt dabei nur wenig zu be-

achten, was außerdem ausführlich genug in den einschlägigen Handbüchern nachzulesen ist.

Bei einer Totalzerlegung wird zuerst die Federung mit der Federbeinhülse abgenommen. Zumeist ist das der Tod der Hülse, die aber als Nachbau leicht zu beschaffen ist. Das Originalteil ist aber auch deutlich dickwandiger und höherwertiger. Man sollte immer versuchen, es zu erhalten.

Wenn der letzte Monteur, der seine Fähigkeiten am Antrieb

bewiesen hat, ordentlich gearbeitet hat, müßte das Federende genau unter dem Montageloch in der Hülse liegen. Durch Würgen an der Federbeinhülse allein ist die Feder nämlich kaum abzdrehen. Dreht man beherzt oben an der Feder, dann wird sich die Wicklung sogar zusammenziehen, was ebenfalls kaum zur Problemlösung beiträgt. Leicht löst man das Problem nur, wenn man das untere Federende durch die Bohrung mit einem geeigneten Hakenschlüssel

das häufig bei der Demontage beschädigt wird, ist die Glocke des Kardans. Sie hat ein Linksgewinde! Ebenso läßt sich der zugehörige Gewinding im Gehäuse nur rechts herum herausdrehen.

Das wichtigste Werkzeug bei der weiteren Zerlegung ist die Lötlampe. Man muß einfach immer wieder darauf hinweisen, daß nahezu alle Arbeiten an Motor, Getriebe und Achsantrieb, bei denen Passungen zu überwinden sind, am gut ge-

sich das Tellerrad mit Flansch leicht und vorsichtig vom Deckel trennen lassen.

Bei meinem Antrieb, den ich ja parallel zu diesem Bericht sanieren wollte, traten hier erste Probleme auf. Das Kugellager blieb bombenfest auf dem Wellenstumpf des Gehäuses sitzen. Irgendein Herkules hatte wohl einst die Steckachse mit dem Hammer aus dem Gehäuse getrieben und dabei das Gehäuse kräftig gestaucht. Jedenfalls mußte auch die Bohrung im

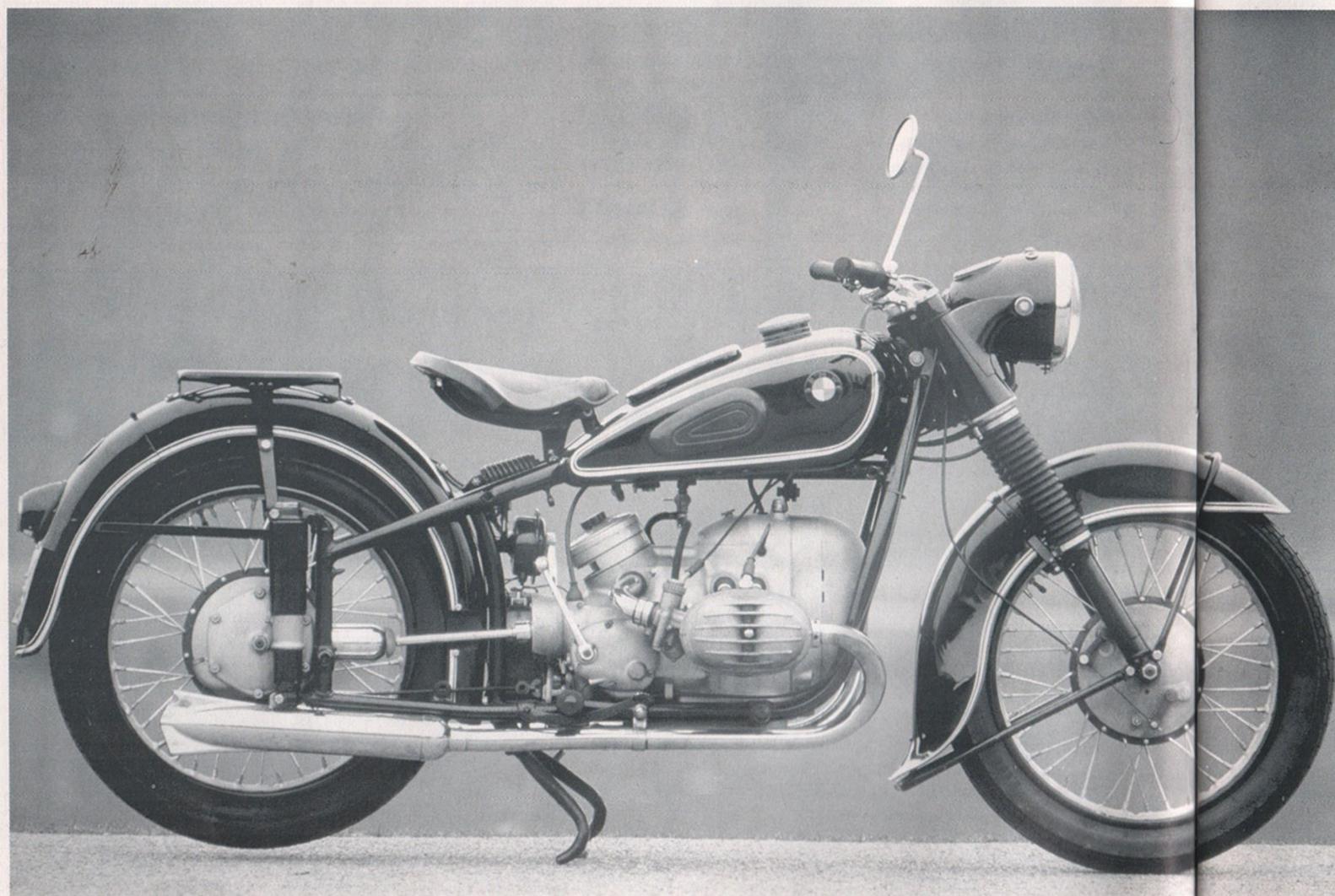
ich mir eine Platte geeigneter Größe und Dicke mit stramm auf den Laufring aufzupressender Bohrung. Diese Platte wird dann mit Loctite auf den Laufring gepreßt. Ist alles gut ausgehärtet, dann läßt sich der Ring leicht abpressen und mit etwas vorsichtiger Wärme und Druck auch wieder aus dem Werkzeug befreien.

Diesen Prozeduren mußten sich auch meine Problemlager beugen.

Nach der vollständigen De-

Überholung des Achsantriebes

BMW R5 1/3



sel zu fassen bekommt. Ich muß gestehen, daß mir das aber auch noch nie gelungen ist und dabei nahezu immer eine Beule in die Hülse gedrückt wird. Ich habe mir einen Dorn so zu recht geschliffen, daß ich ihn durch die Bohrung am Federende ansetzen kann. Damit läßt sich die Feder leicht losklopfen. Der Hakenschlüssel kommt nur noch zum Einsatz, um gegebenenfalls die Bohrung der Hülse über das Federende zu drehen.

Das nächste Teil,

wärmten Gehäuse vorgenommen werden müssen. Mir ist kaum ein Gehäuse unter die Finger gekommen, an dem nicht derbe Macken vom erbarungslosen Hammereinsatz zeugten, der nicht wirklich nötig ist.

Aus dem gut gewärmten Gehäuse, spuckheiß (d.h. Spucke zischt) ist selten zuviel und hilft enorm, läßt sich das Ritzel samt Lager leicht herausziehen. Man achtet auf Paßscheiben und Lagernadeln, die nicht verloren gehen sollten. Anschließend werden die Deckelschrauben entfernt, und der Deckel wird ohne Hebeleier mit dem Nylonhammer abgeklopft. In der Regel bleibt das Kugellager im Flansch, und man entnimmt die gesamte Einheit von Deckel, Flansch und Tellerrad. Wenn der Deckel abgekühlt ist, sollte

Deckel später überholt werden. Die Bohrung wurde aufgerieben und die Fläche der Achsveranschraubung plan gefräst.

Das Kugellager wurde nach vergeblichen Versuchen im Schraubstock mit einem alten Trick abgezogen, an den auch ich erst wieder erinnert werden mußte:

Man schweißt eine Mutter auf ein passendes Rohr und das Rohr schließlich an das Kugellager, das ja ohnehin erneuert wird. Damit hat man einen Abzieher, der immer sitzt und niemals abrutscht. Sollte er einmal abreißen, wird einfach nachgeschweißt. Für den schwer abzuziehenden Nadellager-Laufring des Ritzels gibt es, wenn er wiederverwendet werden soll, einen ähnlichen Trick. Ist kein geeigneter Abzieher zur Hand, dann bohre oder drehe

montage richtet sich die weitere Arbeit nach dem Zustand der Altteile und dem Ziel, das wir verfolgen. In meinem Fall heißt es „vollständige Erneuerung aller Innereien“.

Zwar hatte ich einen kompletten Antrieb erworben, den ich zunächst nur als Reserve aufbauen wollte, da mein bereits überholtes Teil einige kleine Rostporen auf der Lagerfläche des Flanschadellagers hatte, aber die Inspektion der Errungenschaft brachte Schlimmes zu Tage.

Trotz äußerlich guten Zustandes war innen einiges im Argen. Die Ölreste hatten mehr das Aussehen einer braunen Rostpampe. Dementsprechend sahen alle Lager aus. Da war mein eingebauter Antrieb reines Gold gegen. Kegel- und Tellerrad

machten einen guten Eindruck, allerdings war jeweils ein Zahn am dicken Ende leicht angeknabbert. Nach vollständiger Demontage war die Ursache klar. Offensichtlich war früher einmal eine Nadel des kleinen Nadellagers am Kegelrad gebrochen und hatte sich in Richtung Tellerrad bewegt. Dort war sie schlicht zermahlen worden. Ich würde etwas darum geben zu erfahren, wie lange das Räderwerk danach noch im Einsatz war.

Jedenfalls war jetzt der Austausch aller Innereien angesagt. Also die ideale Gelegenheit, die Reparatur vollständig zu beschreiben. Zugleich hatte ich nunmehr beschlossen, den Antrieb mit Gespannübersetzung auszustatten. Per Inserat hatte ich einen Lehrer kontaktet, der einige Radsätze zu verkaufen hatte. Neben den russischen M 72 Übersetzungen, die passen und zwischen 100 bis 400 DM angeboten werden, hatte er auch eine eigene deutsche Nachfertigung von Kegel-/Tellerrad und sogar Mitnehmerflansch nebst Originallagern zu bieten. Ein seltener Glücksfall, wenn die Qualität stimmt, und das schien sie nach optischer und meßtechnischer Untersuchung zunächst eindeutig zu tun.

Beim Auspressen der Lagerchalen der Nadellager kam die zweite Überraschung. Gut angewärmt sollten sich diese leicht ausdrücken lassen, aber nach ca. 10 mm tat sich an der großen nichts mehr, außer daß sie sich zunehmend verkantete. Nachdem der Auspreßvorgang mit Gewalt vollbracht war, war auch der Übeltäter gefunden. Splitter der oben beschriebenen Nadel waren in den Ölkanal der großen Nadellagerung gelangt und lauerten da sogar nach der Demontage teilweise noch in den Bohrungen vor der Nadellauffläche. Eine dieser Zeitbomben hatte sich beim Pressen bewegt und verkeilt. Wissen Sie jetzt, warum ich so gerne wüßte, wie lange der Antrieb so gelaufen sein mag? Mir wird rich-

tig flau bei dem Gedanken an einen kapitalen Lagerschaden mit blockierendem Hinterrad.

Die in der Regel verschlissene Führung der Bremsschlüsselwelle wird nach der völligen Zerlegung möglichst gleich mit einer Messing- oder Bronzeführung aufgearbeitet. Die Wirkung der Bremse wird es danken (siehe Fotos).

Der nächste Reparaturschritt ist die gründliche Reinigung aller Teile. Ich habe die Gelegenheit genutzt und alle Gehäuseteile mit Glas gestrahlt.

Auch hierbei ist eine Mahnung fällig, die immer wiederholt werden muß. So schön die Optik der besser als neuen Oberfläche auch sein mag, die Gefahr des feinen Glasstaubes im Räderwerk darf man nicht unterschätzen. Ich selbst stopfe daher alle Hohlräume mit Lappen aus und klebe die Öffnungen anschließend mit Tesa-Band zu oder verstreiche sie sogar mit Silikon, was noch dichter ist. Diese Vorbereitung dauert länger als der Strahlvorgang, der für diesen Antrieb nur ca. 20 min. gedauert hat, ist aber deutlich angenehmer als die ewige Putzerei, die sonst im Gehäuse erforderlich ist und doch keine Sicherheit gegen Glasstaub in irgendeiner Ecke oder Bohrung bietet.

Nach dem Strahlen wird zunächst die Außenseite des Gehäuses abgewaschen. Erst danach entferne ich die Verklebungen und wasche auch die Innenseite nochmals gründlich aus.

In neuwertiger Optik, aber deutlich pflegeleichter, steht dann das Gehäuse zur Montage zur Verfügung.

Doch nun zum Räderwerk:

Beim Einbau von Neuteilen aus der Nachfertigung oder von Russenteilen kann es eigentlich beim Einstellen des Tragbildes zu Materialengpässen kommen. Zwar haben wir ja die Distanz-

scheiben und die Bronzescheibe gut aufgehoben, aber da wir die Einstellmaße nicht kennen, geht es nicht ohne Versuch und Irrtum. Wenn die vorhandenen Scheiben nicht durch viel Glück genau die richtigen sind, benötigt man eine neue Anlaufscheibe anderer Stärke und / oder Distanzscheiben für das Kegelrad. Doch dazu kommen wir später noch.



Der Zusammenbau

Ich weiß nicht, wie es Ihnen geht, aber mir fehlt im entscheidenden Augenblick immer etwas, wenn ich nicht vor der Arbeit alle Kleinteile zusammenstelle. Die wesentlichen Teile sind daher nicht nur für das Foto auf sauberer Fläche positioniert worden (siehe nebenstehende Fotos). Zunächst wird das Tellerrad an den Mitnehmerflansch geschraubt, es wird später mit Draht gesichert. Das Kugellager kann noch in sicherer Verpackung bleiben, es wird ohnehin erst später benötigt.

Anschließend wird das Kegelrad mit der Laufbüchse des Nadellagers und dem Kugellager bestückt. Kaltes Pressen mag ich nicht besonders, daher habe ich meiner besseren Hälfte

schon vor längerer Zeit eine kleine Friteuse abgeschwatzt. Darin lassen sich die Lager sicher auf Temperatur bringen, ohne daß Überhitzungsgefahr besteht. Bitte benutzen Sie bei solchen Aktionen niemals Motorenöl. Ich habe selbst einmal erlebt, wie der Flammpunkt überschritten wurde und ein kleiner Vulkan auf der Platte stand. Das muß man nicht sel-

ber ausprobieren. Ein Topf mit Pflanzenöl ist da sicherer.

Gut angewärmte Lager gleiten in der Regel leicht auf ihrem Sitz oder müssen allenfalls leicht nachgepreßt werden. Bei der Einstellung des Tragbildes kann es erforderlich werden, das Kugellager ggf. mehrmals auf- und abzupressen, wenn Scheiben variiert werden müssen. In diesem Fall wird dann doch meist auf die Anwärmerie verzichtet. Ist noch ein einigermaßen lauffähiges Altlager zur Hand, dann sollte man die ersten Versuche ruhig mit dem alten Lager machen, um das nicht ganz billige Neuteil nicht zu sehr in der Presse zu quälen.

Übrigens auch das zweireihige Kugellager des Kegelrades hätte bei meinem Überholungsobjekt nicht lange überleben

dürfen. Bei Kugellagern mit Kugelfüllnut, die leicht am Auslenzring zu erkennen ist, muß bekanntlich die Einbaulage so sein, daß die Einfüllnut in Fahrtrichtung nach vorn liegt. Das hatte der Reparatur natürlich so nicht gemacht. Ein Fehler, der nach Lehrbuch sehr lebensdauerermindernd sein soll. Heutige Lager haben in der Regel keine Einfüllnut mehr, man sollte aber immer nachschauen.

Jetzt heißt es erneut kräftig das Gehäuse anheizen, um die Lagerchalen der Nadellager neu einzuschumpfen. Die Schalen kamen zusätzlich in den Gefrierschrank, was man sich auch schenken kann, aber der Einbau wird durch eine große Temperaturdifferenz nur leichter.

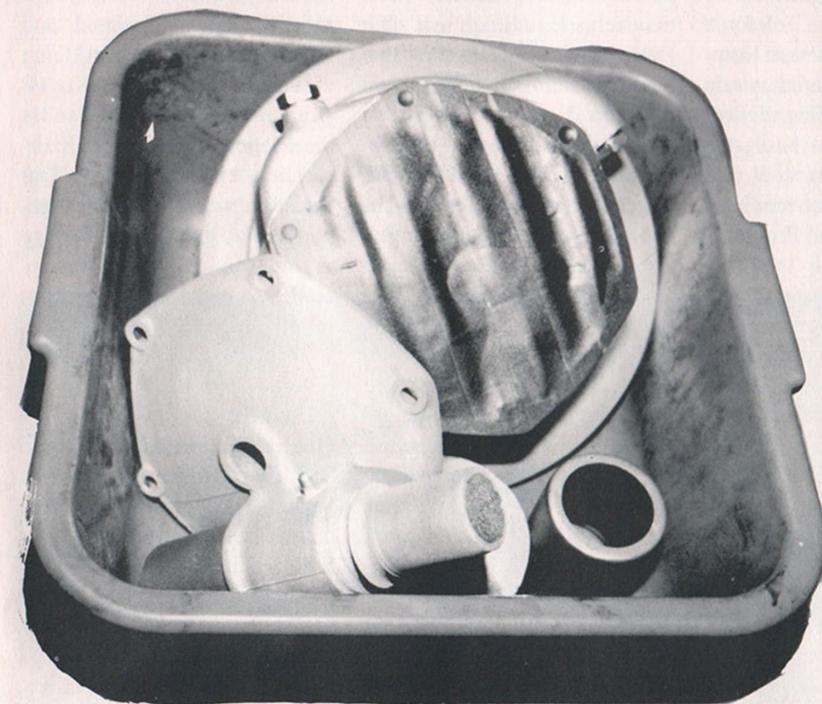
Für beide Buchsen habe ich mir einen Preß- oder Führungsdorn gedreht, was die achsiale Führung und das ggf. erforderliche Nachpressen erleichtert. Bei der kleinen Lagerbuchse kommt hinzu, daß die Nadeln durch den Dorn in Position gehalten werden, was einige Fum-

ger wieder fest ist. Sollten die Nadeln herausgefallen sein, was zum Beispiel bei jeder normalen Demontage passiert, werden sie mit steifem Fett eingeklebt. Da das Gehäuse zur Montage des Kegelrades warm sein muß, würde sich normales Schmierfett zu schnell verflüssigen. Ich benutze daher ein Molikote Fett von Klüber, das einen hohen Tropfpunkt hat und auch für Bremsschlüssel etc. geeignet ist.

Wenn beide Schalen sitzen, kann man bereits das Kegelrad mit Lagerung in das noch warme Gehäuse schieben. Wurden nur die Kugellager erneuert und saß eine Paßscheibe vor dem Außenring des Lagers, dann kommt sie natürlich vorher wieder an ihren Platz.

Im beschriebenen Fall ist die Sache nicht so einfach. Da keinerlei Maße der neuen Zahnradpaarung bekannt waren, beginnt hier die Arbeit, bei der man etwas Glück und Geduld benötigt.

Das Kegelrad wird also zuerst ohne jede Scheibe eingesetzt und mit der Zahnscheibe



melei ersparen kann, wenn man vor dem Ziehen des Dornes wartet, bis das Gehäuse nur noch handwarm und das Fett im La-

und dem Linksgewinding festgezogen. Die Nadeln des Flanschlagens werden ebenfalls mit Fett in die Nut am Flansch

geklebt. Die Anlaufscheibe aus Bronze wird auf die Lagerfläche im Gehäuse gelegt, und der Spaß des Einstellens kann beginnen.

Den Gesamtvorgang muß man einfach in einem Reparaturhandbuch nachlesen, das Grundprinzip ist jedoch einfach. Einige Zähne des Tellerrades werden mit Touchierfarbe (Pariser-Blau) eingefärbt. Dann wird das Tellerrad vorsichtig in das Gehäuse eingeführt und auf der Anlaufscheibe hin- und hergedreht. Die Welle des Ritzels dabei bremsen. Auf den Zähnen des Ritzels entsteht so das viel beschriebene Tragbild. Es muß auf der vor- und rücklaufenden Zahnflanke auf gleicher Höhe, leicht zum dicken Zahnende hin verschoben, liegen.

Eingestellt wird es über unterschiedlich dicke Anlaufscheiben und/oder Distanzscheiben in der Kegelradlagerung. Unabhängig von der Originaldarstellung, die abgedruckt ist, gilt für alle Klingelberg-Verzahnungen die Faustregel:

Verschieben des Kegelrades bringt das Tragbild übereinander. Falls die laufende Flanke, die beim Vortrieb in Fahrtrichtung Druck aufnimmt, am dicken Ende und die rücklaufende am dünnen Ende trägt = dickere Scheibe unter den Lageraußenring (Kegelrad nach außen verschieben).

Im umgekehrten Fall = dünnere Scheibe unter den Außenring, oder wenn dort schon nichts mehr ist, Scheibe zwischen Innenring und Kegelrad (Kegelrad nach innen verschieben).

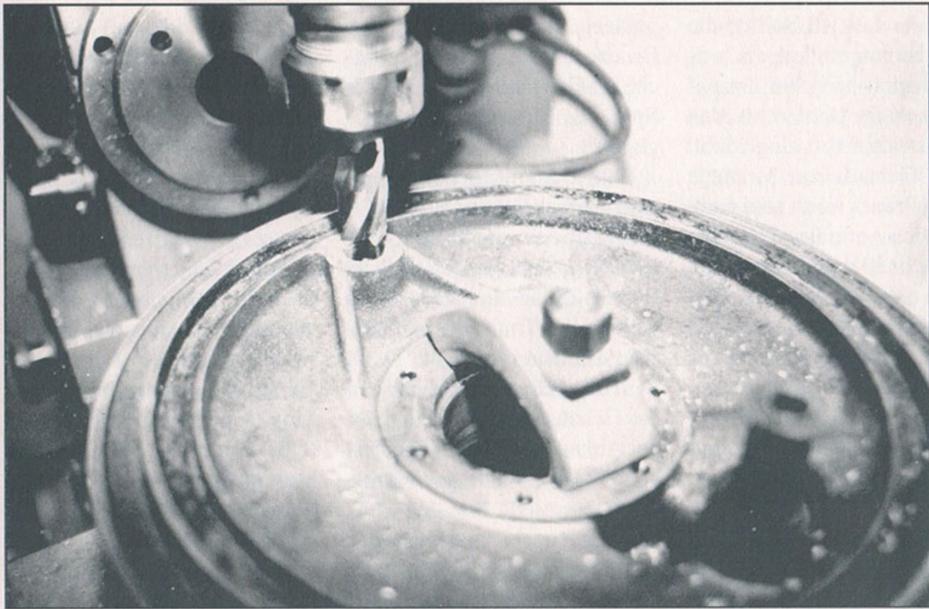
Wenn das Tragbild sauber übereinander läuft, bewirkt eine dickere Anlaufscheibe unter

dem Tellerrad, daß sich das Tragbild zum dicken Ende hin verschiebt und umkehrt.

Das ist der Punkt, wo sicher einige Leser passen werden, weil sie keine Möglichkeit sehen, die erforderlichen Scheiben zu beschaffen. Bei einer normalen Lagerreparatur gibt es kaum Probleme, wenn die vorhandenen Scheiben wieder verwendet werden. Für die Scheiben im Bereich des Kegelrades kann man sich mit Metallfolien (z.B. Lamifol) helfen, die im Maschinenbau eingesetzt werden, um präzise individuell auszurichten. Daraus kann man jede Scheibe schneiden. Weiterhin verwendet der Maschinenbau auch Scheiben nach DIN 988. Für den Gelegenheits-schrauber heißt es da „schnorren gehen“, in Fachbetrieben fragen.

Um die Dicke der benötigten Anlaufscheibe zu bestimmen, lege ich unter die vorhandene Scheibe einfache Distanzscheiben und messe anschließend die Gesamtstärke aus. Danach wird auf der Drehbank eine Anlaufscheibe abgestochen, die anschließend auf Maß geläpft wird. Auch hier braucht man sonst die Hilfe des Teilehandels oder einer Motoren- oder besser Pumpeninstanzungs-firma. Gerade bei der Pumpeninstanzung werden Läppmaschinen zur Aufarbeitung von Gleitringen eingesetzt, die uns helfen können.

Wenn das Tragbild stimmt, ist der spannende Teil der Arbeit erledigt. Nach Lehrbuch sollte jetzt noch das Zahnflankenspiel überprüft werden. Es muß zwischen 0,15 und 0,22 mm betragen und stimmt bei richtigem Tragbild in der Regel automatisch. Nachfertigungen aus Ost-Produktion benötigen ein größeres Spiel. Mit etwas Glück haben diese Teile auch das richtige Härteverhältnis, sonst naht ein schnelles Ende. Gemessen wird mit der Meßuhr tangential zum Tellerrad etwa auf Höhe der Mitte der Verzahn-



nung bei festgeklemmtem Kegellager. Für die Meßuhr bastelt man sich einen Halter, kann man ein Stück Blech unter eine der Schrauben der Tellerradbefestigung klemmen. Das ist auch der Grund, warum die Drahtsicherung erst später angebracht wird.

Von der Tendenz her sollte man sich lieber am größeren Wert orientieren. Bei zu kleinem Spiel ist ein dickerer Bronzering erforderlich. Damit verschiebt sich aber auch das Tragbild wieder, und es ist immer wichtiger, ein korrektes Tragbild zu erreichen.

In meinem Fall ging auf diese Prozedur, die ich schon oft erledigt hatte, ein Wochenende (mit Unterbrechungen, Zweifel am eigenen Können, etc.) drauf. Das Tragbild auf der vorlaufenden Flanke war hervorragend, aber auf der rücklaufenden war einfach kein tolerierbares Tragbild zu erzielen. Diese Flanke trug ausschließlich im verbotenen Bereich von dickem und dünnem Zahnende.

Da sehen wir wieder einmal das Problem von Nachbauteilen, die trotz bestem Aussehen und guter Maßhaltigkeit oft an entscheidender Stelle den letzten Kick fehlen lassen. Mein Lieferant beteuerte, daß er noch nie derartige Probleme gehabt habe und keiner der anderen Kunden

sich je wieder gemeldet habe. Wir haben lange gefachsimpelt, wie das Problem zu lösen sei. Vorsichtiges Überschleifen und Abtragen der falsch tragenden Stellen schien zunächst die einzige Möglichkeit. Eine Aktion mit unkalkulierbarem Risiko. Nun wußte ich ja bereits aus der Bestellphase, daß der gelieferte Radsatz nicht geläpft war. Da wollte ich ansetzen.

Schon beim ersten Telefonat mit einer Zahnradfirma in Hamburg hatte ich Glück. Ich wurde an die Firma Tandler in Bremen verwiesen, die Klingelbergverzahnungen herstellt, und dort erklärte sich ein netter Herr bereit, sich meines Problems anzunehmen. Nach telefonischer Auskunft verfügt man dort über alle Möglichkeiten, den Radsatz zu läppen und sogar anschließend zu vermessen, so daß der Einbau wesentlich erleichtert wird.

Noch vor dem Osterurlaub wurden die Teile auf den Weg nach Bremen gebracht.

Danach folgte die Enttäuschung. Der Radsatz wurde als nicht einbaubar eingestuft. Läppen und Nachbessern unmöglich, da ein Winkelfehler in der Fertigung aufgetreten war. Also begann das schöne Spiel von „Teil zurück und Geld her“. Ich hatte Glück, an einen anständigen Lieferanten geraten

zu sein. (Kann man von einem Lehrer ja auch erwarten.) Im Tausch erhielt ich einen M 72 Radsatz, gebraucht, ein weiteres Nadellager und einen angemessenen Betrag zurück.

Das Russenteil sieht faszinierend ruppig aus und ist schon eingelaufen, so daß nur Grate zu entfernen sind. Die tragenden Zahnflanken zeigen ein annehmbares Tragbild, aber auch deutliche Einlaufspuren. Die Härte ist mit den deutschen Teilen offensichtlich nicht zu vergleichen.

Das war dann auch der Augenblick, wo die anfängliche Begeisterung des Umbaus nachließ. So recht mochte ich mich nicht entscheiden, eine „BM72W“ aus meinem Gespann zu machen. Da mir das Teil ja nicht mehr wegliefen konnte, wurde zunächst die Idee einer eigenen Nachfertigungsaktion bei einem deutschen Getriebehersteller geboren. Eine Geschichte, die man an dieser Stelle einfügen muß und deren Ausgang auch den Fortgang dieses Artikels bestimmen wird:

Die Firma Tandler hatte sich angeboten, mir ein Angebot zu einer Nachfertigung in Originalqualität zu unterbreiten. Mit dem Prüfprotokoll hatte man mir bereits Auslegungsdaten einer entsprechenden Palloidverzahnung zukommen lassen.

Mit Hilfe des Solo- und des unbrauchbaren Gespannradsatzes war dann schnell eine Anfrage-skizze erstellt.

Noch bevor das versprochene Angebot in meinen Händen war, kam ein Zufall zur Hilfe, der ein zweites Angebot in Aussicht stellte. Über meine beruflichen Kontakte erfuhr ich von einem süddeutschen Lohnverzahner, der in Fachkreisen als besonders wettbewerbsfähig gilt. Beiden Anbietern sei auch an dieser Stelle gedankt. Der zweitgenannte wurde im Wettbewerb klarer Sieger. Als Unternehmen, das seit über 40 Jahren Palloidverzahnungen herstellt und dazu ca. 20 Maschinen hat, konnte man ein wirklich interessantes Angebot unterbreiten. Ich hatte in meiner Anfrage auf die mir bekannten Schwächen der Originale hingewiesen. Angeboten wurden daraufhin Radsätze mit der Qualitätserwartung: „Besser als Original“.

Die Radsätze sollten aus einem Werkstoff gefertigt werden, der gegenüber dem Original eine ca. 10-15% bessere Sicherheit gegen Zahnbruch und Pitting-Bildung aufweist. Durch zusätzliches definiertes Kugelstrahlen (shot-penning) sollte die Biegegeschwindigkeit zusätzlich erhöht werden. Die Radsätze würden vergütet, gehärtet und geläpft, paarweise vermessen und mit Einbaumaßen signiert, mit Korrosionsschutz überzogen und satzweise im Karton verpackt und geliefert.

Da geht zumindest mir als Qualitätsfanatiker das Herz über. Der einzige Haken an der Sache ist das Preis/Mengenverhältnis. Eine Mindestmenge von 5 Sätzen ist zwar durchaus erfreulich, aber der Preis ist bei dieser Kleinmenge natürlich hoch, wenn auch „nur“ das Doppelte, was bei einigen Händlern für umstrittene Ost-Ware zu zahlen ist. Bei 20 Stück beginnt es für uns Schrauber interessant zu werden, und bei 50 Stück wäre man auf dem Niveau, das

man heute bei BMW für Neuteile der Boxer Baureihe zahlt. Bitte nicht böse sein, daß ich noch keine konkreteren Zahlen verraten kann, aber meine Bemühungen und Überlegungen sind noch nicht abgeschlossen. Um 500 bis 700 DM zu realisieren, fehlt es derzeit noch an „Mitmachern“ oder qualitätsorientierten Händlern.

Meine Suche nach Interessenten wurde also groß angelegt. Die bekanntesten Händler mit dem Angebot konfrontiert, Clubs angeschrieben, Inserate aufgegeben. Die Reaktion der Händler war am bedauerlichsten, auch wenn sie sich nur an uns Kunden orientiert.

„Man findet meine Aktion toll, sieht aber aus Händlersicht keinen Markt. Da sehr günstige Ostteile verfügbar sind, glaubt man nicht, den Qualitätsunterschied an den Kunden bringen zu können. Selbst der Schrott des Ostens hält offensichtlich in kaum gefahrenen Veteranen lange genug, so daß sich damit Geld verdienen läßt. Qualität hat somit ein zu hohes wirtschaftliches Risiko. Man würde aber ggf. ein oder zwei Satz abnehmen, um mich zu unterstützen...“

„Sowas wird oft angeboten, da kann man nichts zu sagen, das muß man sich erst ansehen, und dann kann man anhand der

Qualität entscheiden, ob man die Teile haben will und wieviel da zusammen kommen kann, das kann man sowieso nicht sagen...“

Die zweite Aussage kam von weniger netten Händlern, die über gute Kontakte in der Szene verfügen und sehr von ihren Marktpositionen überzeugt sind, zugleich aber jede Konkurrenz fürchten. Ich habe für all diese netten Worte Verständnis. Wenn man mir die Zeit bezahlen sollte, die ich bisher bereits in meine Aktion investiert habe, dann wären meine Antriebe unbezahlbar. Aber meine Insiderkenntnisse wachsen stetig, und die Aktion macht unheimlich Spaß. Zu diesem Zeitpunkt erklärt mich meine Familie bereits für verrückt, habe ich doch immer noch die Absicht, zu Selbstkosten und ohne Gewinn eine „Sammelbestellung“ zu organisieren. Noch haben sich nicht alle Händler wieder bei mir gemeldet. Die Sonne scheint, und Leute, die Schrauber als Kunden haben, haben andere Probleme. Ich folge also dem Rat der Händler; „So etwas kann nur auf privater Ebene klappen, und Sie müssen bereit sein, viel am Telefon zu hängen“.

Einige Telefonate sind bereits geführt. Alles nette Leute, die nahezu alle Ärger mit „Ost-

Schrott“ hatten und nun Qualität suchen. Noch sind es nicht genug, um die Bestellung zu tätigen - aber ich hoffe weiter.

Darum auch hier der Aufruf: „Wer interessiert ist, muß sich melden!“ Nur gemeinsam kann man so etwas auf die Beine stellen, und Ende August wird bestellt, das steht für mich fest.

Mit meiner Reparaturbeschreibung bin ich jetzt natürlich ganz schön auf die Nase gefallen, daher der versprochene zweite Teil.

Tun wir einmal so, als wenn der Radsatz in Ordnung und das Tragbild einwandfrei gewesen wäre. Die Bildsequenz wird nachgeliefert, sobald ich die Montage mit „meinem Radsatz“ durchführen kann.

In diesem Fall wird nach der Einstellung des Radsatzes die Drahtsicherung der Tellerradverschiebung angebracht und das Kugellager eingepreßt. Anschließend muß nur noch das Axialspiel der Lagerung zum Deckel hin gemessen und eingestellt werden. Diesen Vorgang zu schildern, wäre nur ein Abpinnen aus dem Rep.-Handbuch, das ich hier nicht ersetzen möchte. Die recht großen Scheiben, die ggf. benötigt werden, lassen sich leicht aus Lamifol schneiden.

Bei der späteren Montage der Kardanwelle ist es wichtig, daß

die Welle vom Keil fest gegen den Lagerinnenring des Kugellagers gezogen wird. Hier kann es ebenfalls nötig werden, eine Scheibe unterzulegen. Die Einstellerei ist am fertigen Antrieb etwas mühselig und unsicher. Ich habe mir daher angewöhnt, nach der Einstellung des Radsatzes das Ritzel noch einmal zu ziehen und probeweise mit der Kardanwelle zu verbinden. Im ausgebauten Zustand bin ich sicher, nichts zu übersehen und die Verbindung wirklich einwandfrei vorzubereiten.

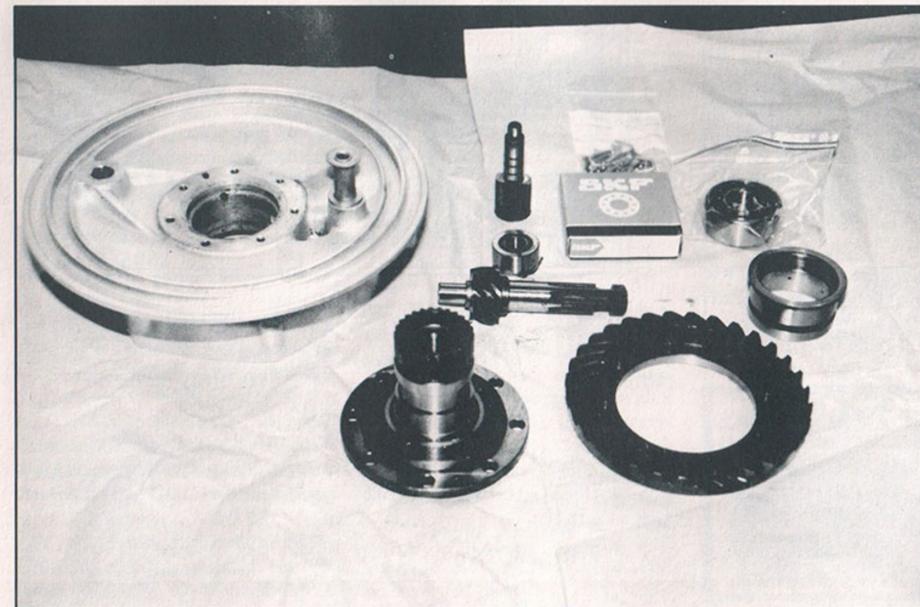
Anschließend wird das Ritzel wieder ein- und Tellerrad, Distanzhülse mit Filzring im Mitnehmer und Deckel aufgesetzt, ggf. muß etwas mit Gefühl und Plastikhammer nachgeholfen werden. In den Gewindering auf der Ritzelseite wird ein neuer Simmerring eingepreßt und der Ring mit Zahnscheibe und der Dichtung für die Glocke eingeschraubt (Linksgewinde!) und mit einem Hakenschlüssel gut festgezogen.

Die Keilverzahnung des Mitnehmers auf der Radseite decke ich mit Klebeband ab, bevor ich die neue Dichtmanschette und den Deckel aufsetze. Dabei ist die Lage der Bohrungen zu beachten. Bei der Montage der Kardanwelle kommt etwas Hylomar an die Scheibe zwischen Kardanwelle und Lagerinnenring, bzw. an die Stirnseite der Keilverzahnung austritt.

Jetzt kann auch die Feder mit der Federhülse wieder aufgeschraubt werden. Wenn wir dabei noch darauf achten, daß die Bohrung der Hülse und das Ende der Feder übereinanderliegen, dann hat es der nächste Schrauber bei der Demontage, die hoffentlich lange auf sich warten läßt, leichter.

Mit besten Schraubergrüßen und Hoffnung auf eine rege Beteiligung an der Nachfertigungsaktion!

Text + Fotos:
Volker Timmer



SUCH & FIND



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

GUMMIKUH-Verlag • Am Deich 57 • 28199 Bremen (Andere: 5 DM in Marken, max. 200 Anschläge)

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

- ADLER -

Fachmuseum für Adler Motorrad & Fahrrad an der BAB Köln-Koblenz, Besuche nach telefonischer Absprache. ADLER Strohmenger, Telefon: 0225/4 51 65

M 100, EZ '54 für 690,- DM VP. Tel.: 03535-5838.

Suche für M100 Vergaser mit Ansaugstutzen, Lampe, Werkzeugkasten, Abdeckung, Ständer und Embleme. Tel.: 04662-3294.

- AJS -

Suche GS 18-500 ccm-Besitzer, zwecks Teile und Erfahrungsaustausch, gemeinsame Ausfahrten im Raum Berlin. Tel.: 03535-5838 von 18-21 Uhr.

Verkaufe 650 CSR 500, 1 Zylinder, viele Teile 500 2 Zylinder. Volker Zink, 97993 Greglingen, Tel.: 07933-7618.

- AWO -

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

AWO 425S, 15,5 PS, Bj. 61, TÜV 6/97, Zustand 2, läuft gut, günstig abzugeben. Tel.: 02161-679452.

AWO S Tank gesucht. 034956-21361.

- BEKLEIDUNG -

Alpinestars Touren-Cross-Stiefel, Gr. 45, robust und dicht, 2 x getragen, Neupreis über 400,- DM. VB 270,- DM. Tel.: 0202-465299.

Motorrad-Lederjeans, Gr. 62, 1,90 m, 115 kg, neu, VB 180,- DM, 05772-7368.

Stiefel Frank Thoma GB neu, rot genötkte Sohle, Gr. 39 für 90,- DM. Lewis Leather London Oldtimer Stiefel, neu, hoher Schaft, schw. Ledersohle gen. 150,- DM. Stefan Schneider, Ringstr. 1, 96199 Zapfendorf.

Tausche Leder-Latzhose, Gr. 54 (wie neu), gegen größere Hose gleicher Art. Vielleicht ist ja jemand dünner geworden. Tel.: 02325-30239 (Herne).

Verkaufe Krawehl Condura-Jacke, schwarz, Gr. XXL, 230,- DM VHB + Pharao-Hose, Polo, Scotchlite 3M, schwarz, Gr. 60/XXL, 270,- DM VHB.

Beide Teile fast neu. Tel.: 05254-7106.

- BMW -

1 Satz-Kuma-Räder für /5,6,7-Modelle 2,15 x 18 + 3,5 x 18. Preis VB 890,- DM. Tel.: 04764-588.

2 x R90S, Bj. 74, Silberrau, Original Zustand, TÜV 4/97, Bj. 75, original bis auf Lack, Motor komplett, TÜV neu, je 7.200,- DM. Tel.: 06842-52821.

BMW R 100 RS, Bj. 81, TÜV 4/97, 4 Vorbesitzer, 70 PS, Pleuellager neu, VB 4.900,- DM. Tel.: 09738-1542.

BMW-Vorderrad - neu - eingespeicht, 2,2 x 18' - Akront Hochsch. Flg. 490,- DM VB. Tel.: 04764-588.

Federbein, Kofferträger (verchromt), Bremsscheibe, Reifen hinten (Metzler Enduro II), alles neu, günstig abzugeben für R100 GS, Tel.: 05371-12213.

Für BMW 60/7, 27 PS - Zylinderköpfe, ohne Ventile und Kipphebel, oder Tausch gegen 40 PS-Köpfe, VHB 200,- DM. Tel.: 0431-676866 ab 18 Uhr.

Gespann auf R100RS-Basis, Umbau 91, SW-Rahmen, VA Komfort-Boot mit Verdeck, Verbundräder 15', 4-Kolben-Bremse vorn, SW gebremst, 1-Mann-Sitz, VB 21.500,- DM. Tel.: 02392-71771.

R 100 RS, Bj. 82, VB 4.900,- DM. Tel.: 09738-1542.

R 100R Mystic, neu, 200 km, VB 14.300,- DM. Tel.: 09945-2404.

R 51/3 Schutzblech hinten, Rahmen ISETTA Motor, Zylinder 700 ccm, abzugeben! Suche Teile wie Getriebe M72 oder sowjetische andere Typen. Tel.: 02422-3862.

R25 Kardan 27/2 2 x abzugeben. 1 Rad 19 Zoll mit Bereifung, Rahmen-Getriebe + Motorteile auch im Tausch gegen R25/3 + R51/3 Teile. Tel.: 02422-3862.

BMW
MOTORRÄDER & ERSATZTEILE
R24-R27 - R51/2-68 - R50-69S - R50/5-100
z.Z. 50 Motorräder von 1949 - 1985 auf Lager
60 Seiten Katalog R24-69S
für 5,- DM in Briefmarken
Uli's Motorradladen
Ulrich Seiwert
Guttenstraße 144 • 60327 Frankfurt
Tel.: 0 69 / 23 93 19 • Fax 23 38 40

R27, Bj. 62, vor 10.000 km weitestgehend mit Neuteilen wieder aufgebaut. R25/3-Teile, 12V, 4-Punkt Blinker, voll Alltagsauglich, VB 7.500,- DM. Tel.: 0202-465299.

R4 Motor gesucht, auch defekt. Tel.: 034956-21361.

R45: Zylinder + Kolben 350,- DM; Köpfe kpl. 400,- DM; Vergaser 300,- DM; Achsgetriebe 300,- DM; Nocke 100,- DM, oder alles für 1.200,- DM. Tel.: 0471-65127.

R50 Teile ab 10,- DM. Suche für BMW R60/2: Ansaugrohre, sowie Gespann-felgen 18' x 2.50. Jens Grimm, Schlens-

Wir sind umgezogen
ab März 95 neue Adresse
Lankwitzer Straße 32
12107 Berlin-Tempelhof
☎ 706 65 06

Niemeyer's
Klassisches Motorradzubehör,
Restaurierungsbedarf & Bekleidung



Geschäftszeiten: Mo. - Fr. 10.00 - 18.00 Uhr,
Sa. 10.00 - 13.00 Uhr.

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

Der Klassiker
Kaiman BEKLEIDUNG HELME
Davida Helme mit Lederausstattung ab 248,- DM, GFK-Schale mit Kork, Versch. Lackierungen. Besuchen Sie uns nach tel. Vereinbarung, oder fordern Sie Unterlagen an.
Konrad Möllering
☎ 0 51 27 / 48 38

berg 16, 24534 Neumünster, Tel.: 04321-41634 oder 28117.

R50, neuwertig, auch mit Beiwagen zu verkaufen. Tel.: 05655-8051, Fax 8622.

R51/3 Kotflügel vorne GFK-Nachbau, Hop-Lack liniert 300,- DM. Tel.: 04832-4394 nach 18 Uhr.

R60 US, Bj. 68, 12 V, Tele, 24 l Tank, VB 11.000,- DM. R69S Fahrwerk mit

Brief, R50/2 Motor, nicht komplett, viele Neuteile, Liste anfordern! Preise VS. Tel.: 05822-3921 abends.

R60/2, Bj. 68, viele NT, 12 V, 24 L Tank, Tele, VB 11.000,- DM, R69S Fahrwerk m. Brief, SW-tgl., R50/2 Motor, n. komplett, Preise VS. T.: 05822-3921 abends.

R75/5 Rahmen m. Brief 400,- DM; 50/5 Zyl. 1. Schleifmaß, Köpfe kpl. 400,- DM; 5 Kurbelwelle 250,- DM; Pleuel

50,- DM; Nockenwelle 80,- DM; Räderdeckel 50,- DM; 60/7 Zyl. + Kolben 250,- DM; /7 Motor-Gehäuse kpl. 350,- DM; R80 Nikasilzyl. m. Kolben 400,- DM; leichte Schwungmasse kpl. 200,- DM; div. Bastelköpfe 50,- DM; etc. Tel.: 0471-65127.

R75/6, Bj. 74, 61.000 km, blau, seit 1988 abgemeldet, VB 4.300,- DM. Tel.: 06432-82753.

R80 RT Teile: Rahmen mit Papieren (2 Federbeine) VB 450,- DM, Auspuffanlage komplett 150,- DM, Zylinder mit Kolben, Laufleistung ca. 80.000 km 100,- DM. Tel.: 02150-4703.

R80RT, Bj. 83, TÜV 3/97, VA-Auspuff, Koffer, Zusatz in Str., rot-met., Getriebe neu, Motor ca. 80.000 km aber technisch 1A, 6.500,- DM. Inzahlungnahme möglich. Tel.: 0421-625902 abends.

Radsätze und Mitnehmer für Achsantriebe 51/3, 67 bis 68, Solo und Gespann, deutsche Nachfertigung. Bei genug Interessenten bitte melden bei Tel.: 04832-4394 nach 18 Uhr.

Suche Getriebe für 67/2 oder russisches Fabrikat, sowie Lager für Hinterrad, Tank für 67/2 + Sattel ebenfalls 2 in 1. Auspuffkrümmer auch Eigenbau. Tel.: 02422-3862.

Suche Gutachten für /5er Hoske Tank, 36 l, auch Kopie. Tel.: 030-8227042.

Suche Motor für BMW R51/3. Zustand egal. Muß komplett sein. Tel.: 04152-835601 nach 19 Uhr.

Suche R80 Zylinder, Zolben, Zylinderköpfe, 308° Nockenwelle, größere Ölwanne. Tel.: 06831-88755.

Suche rechten Kopf für R65/50 PS in neuem Zustand, im Tausch gegen neuen Kopf für R80 oder R75, oder 2 neue Kolben für R45. Tel.: 030-4448343.

Verk. Gabel für /5/6/7. T.: 030-3952336.

- BSA -

A65, Bj. 1968, original Chromtank, Akrontfelgen, Koni, Cerrianigabel, Boyer, SRM Kupplung und Ölfilter, TÜV neu, top restauriert, Preis VB. Tel.: 09336-1330 abends oder zwischen 17.30 und 19.00 Uhr.

Verk. BSA/A65, Bj. 64, 28 KW, TÜV 6/96, 2000 km, für 8.000,- DM neu aufgeb., Boyer E-Zündung, Ölfilter nachger., VB 6.000,- DM. Oder Tausch gegen 850/1000 ccm Moto Guzzi, Triumph ab Bj. 73. Tel.: 0202-310188 oder 449737.

Verkaufe drei alte BSAs, Motoren drehen, aber Magnetzündler tot: BSA A7, Bj. 52/54, Plunger-Motor im S/A-Fahrwerk, 90%komplett, VB 2.200,- DM; BSA A10, Bj. 56, Schutzbleche u. Gabel nicht orig., Rahmen wie RGS, VB 3.400,- DM; BSA A10, Bj. 54m teilst.,

Motor SRM-conversion, Chromfelgen u. Teile, 4-Loch-Triumph-Kuppl., VB 4.800,- DM. Tel.: 04221-84595.

- DKW -

DKW 100, 125, Blutblase, KS 200, SB 200, SB 250, NZ 350, NSU OSL 251 Rennmaschine, diverse ET. Tel.: 07121-492881.

Für RT 125/2 Motor, Spulenkasten, Anker, LiMA, Kickstarritzel. Für RT 125/ W Hinterrad und Tank. Tel.: 09467-314 abends.

Suche für NZ 500 Lenkjoche ohne ganze Gabel, sowie günstigen Motor. W. Dickschas Tel.: 04122-43354.

Verkaufe DKW RT 250 H und RT 175 S, beide zerlegt, viele Teile doppelt, je 700,- DM. Tel.: 05045-7055.

Zu verkaufen: DKW RT 175, Bj. 1954, komplett, zum restaurieren, VB 700,- DM. Tel.: 0531-795545 abends.

- DNEPR -

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

Suche Differentialsperre für DNEPR 16 und Tank + Lampe v. M72. Fax/Tel.: 0621-554855.

- EMW -

R35 Motor, auch defekt, gesucht. Tel.: 034956-21361.

- GESPANN -

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

Gespann K100Lt mit Beiwagen Hechard Squal-Tourmaster, 2-Sitzer, neu, viel Zubehör. Angebote ab 30.000,- DM an Tel.: 06408-3414.

IG Gespannfahrer e.V. - Wer nicht mitmacht, ist selbst Schuld! Info Tel.: 05932-2699.

Moto Guzzi Nuovo Falcone Gespann, EZ 7/78, 570 ccm, Bleifreikopf, Velorex-SW, Seitenkoffer, Behördenverkleidung, TÜV 6/96, Preis VHS, oder Tausch gegen Guzzi/V7. Tel.: 0541-357035 nach 18 Uhr.

MZ ES 250/2, Bj. 69, 2.500,- DM. MZ ETZ 250, Bj. 88, Vollverkleidung 16' + 15' generalüberholt 1/95 VB 3.900,- DM. ETZ 250F orig. VoPo, Bj. 84, 25.000 km. Zu allen Moped gibt's Teile. Tel.: 05932-2699.

- HARLEY-DAVIDSON -

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

Teile für WLA: 1 Paar Trittbretter 120,- DM; 1 Tank komplett 180,- DM; Kotflügel vorn: 100,- DM; Lenker 80,- DM; Getriebe 200,- DM; Kopfdichtungen neu, je 30,- DM. Tel.: 030-4448343.

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

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 Tourist Teile ab 10,- DM. Jens Grimm, Schlensberg 16, 24534 Neumünster, Tel.: 04321-41634 oder 28117.

Tourist 103-A2, Bj. 62, top restauriert, bordeaux/elfenbein, alltagstauglich, TÜV 3/97, bleifrei, Rennreifen, unter Selbstkostenpreis (ca. 5.500,- DM). Tel.: 06725-1686.

Verkaufe Heinkel Tourist 103 A2, Bj. 63, VB 4.300,- DM. Tel.: 0203-355290.

Verkaufe Heinkel Tourist 103-A2, top restauriert mit Belegen. Preis VHB. Tel.: 06725-2656 oder 1686.

- HERCULES -

Suche ET für 318 und 322 (mit 2-Zylinder Ilo-Motor) und GS 175 oder GS 250 Motor. Verkaufe Neuteile für K 125 BW. Tel.: 09467-314 abends.

Suche zu K125BW Literatur, TDV, Prospekte, Bilder und evtl Teile und Zubehör. Tel.: 0551-92286.

Verkaufe nachgefertigte Tankembleme für Hercules 212, 3-Reihe, K 175, K 100 etc., 24.80 DM. Norbert Neder, Reuther

SS 50, 5-Gang, Motor + Fahrwerksteile, Stößelmotor, Bj. ca. 72 zu verkaufen. BMW R51, Bj. 39, Haarnadelventile,

Wir verkaufen aus Verwertungen von Konkursen, Havarien, Überproduktionen, Nachläßen und sonstigen Anläßen laufend neue und gebrauchte

Motorräder + PKW

fast aller Marken weit unter Marktpreis

Außerdem bieten wir noch Waren aus folgenden Bereichen: Kunst + Antiquitäten, Sommer- + Winterbekleidung, Kosmetika + Parfüm, Sport + Freizeitartikel, Film + Musik/HIFI, Sammlungen ... und vieles mehr. Unsere aktuelle Lagerliste (etwa 50.000 Artikel aus allen Bereichen) erhalten Sie gegen 10,- DM Vorkasse.

Keine zusätzlichen Händlerrabatte. Kein Ladenverkauf.

Dr. Schneider & Nachfolger Auktionshaus KG seit 1904
Am Seestern 24, 40547 Düsseldorf, PF 290321, 40530 Düsseldorf

Str. 15, 8550 Forchheim, Tel.: 09191/94315 ab 20 Uhr

- HONDA -

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

250 G-Teile: Rahmen + Brief 60,- DM, Motor 200,- DM, oder Teile/Tele 40,- DM etc. Liste 'Honda' gegen Porto. Adresse: R. Henke, Birkstr. 28, 25917 Leck.

CB 250 K4, Bj. 72, 30 PS, TÜV neu, Farbe blau, viel Chrom, 1995 neu aufgebaut. Tel.: 04223-8612.

CB 250 K4, Bj. 73, 30 PS, komplett neu aufgebaut, TÜV neu, Motor 2.000 km, black, VB 2.200,- DM. Tel.: 0911-330037 NÜRNBERG.

CB 500T, Bj. 75, 42 PS, 30.000 km, Original, Twin, black, 21 neu, VB 3.600,- DM. Tel.: 0911-330037.

CB 750 Mini-Boldor, VB 1.200,- DM. Mit Teilmotor und diverse andere Teile, oder in Teilen. Tel.: 02676-1240 zwischen 18 und 20 Uhr.

CB 77, Bj. 65, 350 ccm, mit TÜV 5/97, guter Zustand, VB 4.500,- DM, sowie viele ET, Motoren, 1 CB 77, 305 ccm, Bj. 1963, 1 C 77, Bj. 64. Tel.: 07903-518.

CX500, 27 PS, Bj. 82, zu verkaufen für 3.500,- DM VB. Tel.: 05354-1208 ab 20 Uhr.

DAX, 63 ccm, Bj. 72, 1.500,- DM. Tel.: 0241-507469 ab 19 Uhr.

Honda CX 500, Bj. 82, blau metallic, 20 KW, 60.000 km, TÜV neu, VB 2.150,- DM. Tel.: 05354-1208 wochentags ab 20 Uhr.

Original-verstellbare Dämpfung der Gabel, Vollnabe (kein Nachkrieg) VB 7.300,- DM. Tel.: 06432-82753.

Teile für alte CB 750 K u. F-Modelle günstig, überwiegend Motorteile und Elektrik. Suche Scheibeldrohr KBA 21021 und Prospekte von allen alten Four's. Tel.: 02676-1240.

Verkaufe Honda CB 500T, Bj. 75, TÜV bis 1/97, VHB 2.700,- DM. Tel.: 07143-94687 öfter probieren.

Verkaufe SL 125, 95% original, 1.600,- DM; XL 125 für 1.400,- DM, beide topfit, beide abgemeldet, Vollgutachten nötig und möglich. Außerdem viele Teile für SL 125. Tel.: 030-7958897.

- HOREX -

HOREX-NEUTEILE

- Teileliste anfordern -
Tachometer und -scheiben
für ADLER - ZÜNDAPP
KLAUS FORSTER
An den Stadtwiesen 37
64625 Bensheim/Schwanheim
Telefon: 0 62 51 / 98 31 91
Telefax: 0 62 51 / 98 31 93

Suche Vorderkotflügel für Horex-Resident. Tel.: 06432-82753.

- IFA -

BK 350, Bj. 54, unrestauriert, Original Zustand, mit Brief, FP 1.400,- DM ab 4.8. Tel.: 030-3668959.

BK 350-Rahmen 50,- DM. Tel.: 04662-1713 Versand möglich!

- JAWA -

175 ccm -Rahmen zu verschenken. Tel.: 04662-1713 Versand möglich!

175, EZ '61, EB, für 890,- DM VP. Tel.: 03535-5838 von 18 bis 21 Uhr.

Suche Werkstatthandbuch für Jawa 90 Roadster oder Cross, oder Reparaturanleitung. Tel.: 02774-6334.

- KAWASAKI -

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

KZ 750B, Bj. 84, 20.000 km, in Teilen oder komplett zu verkaufen. VHB 2.500,- DM. Tel.: 07111-339162.

S 1, Bj. 72, 250 ccm, Preis VB. Tel.: 09738-1542.

- LAVERDA -

Ceriani-Gabel 35 mm, für 750er, incl. Brücken, sowie Hauptständer, Kettenschutz, Startrelais und Zündspulen, VB

350,- DM. Tel.: 0251-791618 oder 02501-57906.

- LITERATUR -

'Das Motorrad' 13 Jahrgänge von 64 bis 73 + 58 Einzelhefte von 63 und 77-87, nur komplett für 600,- DM - das ist 1,26,- DM pro Heft = 32,80 pro Jahrgang, habe auch Prospekte und Bücher 30-90er Jahre. Tel.: 06432-61706.

Markt für Kl. Automobile und Motorräder 84-89 komplett für 180,- DM, 86-89 komplett für 120,- DM, 87 komplett 30,- DM, Einzelhefte von 83-92 für 2-3,- DM. Tel.: 06502-8109.

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

Motorrad Edition, Ordner 1 bis 8 unter Selbstkostenpreis zu verkaufen; Sammelübernahme möglich. Tel.: 06725-1686.

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

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

Suche 'Das Motorrad' vor 1945 und 'MO'. Tel.: 02064-80693.

Suche 'Das Motorrad', komplette Jahrgänge 1960, 1961, 1962, 1963, und 1964 zu akzeptablem Preis. Tel.: 06502-6878.

Suche Literatur über Küchen/Bark/Küchen/Columbus und Anzani-Motoren - Zeichnungen, Biographien, einfach alles! Krogmann, Ingelsburgstr. 20, 34128 Kassel, Tel.: 0561-65547.

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

Suche Reparaturanleitung oder Werkstättenbücher für KAWA Z 750 BE, Bj. 77 und Yamaha XS 1100 (auch Kopie). Tel.: 0034-2622-76254 (Österreich).

Suche sämtliche Literatur und Teile für CZ-Lastenroller aus den 60er Jahren. Fax und Tel.: 089-764081.

Suche sämtliche Literatur und Teile für meinen Röhr Roletta Motorroller, Bj. 1959, mit Ilo M 200 V Motor. Angebote an Helmut Mandlmaier. Fax und Tel.: 089-764081.

Suche Super Cycle Magazine (USA) von 1988 bis 1994 und Harleys Magazine bis heute (1995). Verkaufe LKW + Omnibus Spezial Katalog 1984. Prod. nur 'Kommunist-Lager'. 770 Seiten, über 500 Fotos, Maß 32x25 cm. Rarität! Tausche Harley Magazine, ca. 30 Stück.

Erno Bonyhádi, H-3526 Miskolc, Pozsonyi ut 76. 4/3, Ungarn.

- MAICO -

Das Medium für alle MAICO-Fahrer

MAICO Letters

Kostenloses Probeexemplar ?

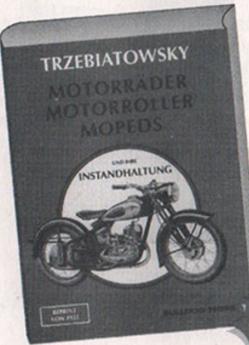
Postkarte an:
SYNOVA-Marketing
Unterbüschlerhof 69
42799 Leichlingen

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:	

MOTORRÄDER • MOTORROLLER • MOPEDS UND IHRE INSTANDHALTUNG



Endlich wieder da!
TRZEBIATOWSKY
Seit 2 Jahrzehnten von allen Motorrad- und Oldtimerfans gesucht!
Dieser **originalgetreue** Reprint von 1955, mit neuester Technik in bester Qualität reproduziert, stellt auf über **1000 Seiten mit 1618 Abbildungen**, mit mehrfarbigen Tafeln, Tabellen und Daten, das wohl umfangreichste und versierteste Werk dar, welches je über motorisierte Zweiräder veröffentlicht wurde.

Sichern Sie sich noch heute Ihr Exemplar der limitierten Auflage, für nur **128,- DM**, zzgl. 7,- DM Versandkosten.
Bestell-Tel. 0 52 22 / 92 75-0
(8-20.00Uhr) Fax 92 75-50

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

Noch heute schwärmt er von seiner 54er M 200 S. Möchte meinem Vater seine alten Tage eine Freude machen... Angebote unter Tel.: 00511-885550.

Suche Tank + Kickstarter für M151. Gerd Rohde Tel.: 0201-270902.

Verkaufe Maico M 250 B, EZ 1964, TÜV 5/96, diverse E-Teile für 2.600,- DM. Tel.: 07143-94687 öfter versuchen.

- MIELE -

Miele-Mofa/Moped-Prospekte, -Berichte, -Tests, etc. zum kopieren oder kaufen gesucht! Kosten erstatte ich selbst-

verständlich. Ich rufe zurück. Lutz Klauder, Tel.: 06621-61244.

- MOTO GUZZI -

Glänzend, robust, schön. Vergaserdeckel aus Alu. Für kleine Guzzis, nur 29,- DM. Tel.: 0761-64611.

Moto Guzzi V50, fast komplett, mit Brief zu verkaufen. VB 1000,- DM. Tel.: 05354-1208.

Nuovo Falcone Gespann, EZ 7/78, 570 ccm, Bleifreikopf, Velorex-SW, Seitenkoffer, Behördenverkleidung, TÜV 6/96, Preis VHS, oder Tausch gegen Guzzi/V7. Tel.: 0541-357035 nach 18 Uhr.

Suche Bedienungsanleitung und Werkstatt-Handbuch für Nuovo Falcone. Eitel Tabertshofer, Ahornweg 23, 51503 Rösrath, Tel.: 02205-82320.

V50 Polizia, Bj. 81, 42.000 km, dt. Brief, neu aufgebaut, TÜV 10/96, 4.500,- DM. Tel.: 08136-9542.

V50, zerlegt, fast komplett, mit Brief zu verkaufen. VB 800,- DM. Tel.: 05354-1208.

V500 als Ersatzteilsender zu verkaufen. FP 800,- DM. Tel.: 05354-1208.

V7 Spezial, suche Literatur wie WHB, ETL, BA o.ä. Tel.: 05932-2699.

Verkaufe Teile für Moto Guzzi LM1/2, V1000 Cali. Liste gegen Rückporto. Peter Kindermann, Im Kalker Feld 16, 87700 Memmingen, oder Tel.: 08331-81631.

- MOTO MORINI -

Rahmen mit Brief für 3 1/2 500,- DM, Motor für 3 1/2, Kolbenschaden, 350,- DM. Tel.: 0241-507469 ab 19 Uhr.

- MZ -

125/150 mit 10 PS in gutem Zustand mit TÜV gesucht. Tel.: 069-571397.

300 ccm Motor gesucht. Tel.: 030-6720465 Martin.

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

BK 350IG. Michael Starford, Neue Str. 4, 13581 Berlin.

ES 125/1 (GST), Bj. 69, oliv, 7.895 km,

HEUMANN
ERSATZTEILE FÜR MOTORRÄDER, MZ, OLDIES
Fuchsberg 3-5 • 6110 Dieburg • Tel. 0 60 71 / 1315 • Fax 81284
Großteilelager für ETZ 125/150, ETZ 250/251, TS 250, 250/1 und Gespannteile
60seitige Liste MZ gegen 3,50 DM in Briefmarken anfordern

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

Moto Falcone



Die 1-Zylinder-Spezialisten!

Ersatzteile und mehr!

Falcone • Airone • Super Alce Nuovo Falcone etc.

Moto Falcone • Unterdorfstr. 2
D-82441 Ohlstadt
Tel. 0 88 41 / 7 93 79 • Fax 7 94 73

450,- DM. ES 250/2, Bj. 71, E-Motor, 200,- DM. Tel.: 05662-3869 abends.

ES 250/0, suche Auspuffendstück, Fußschaltwelle mit Schaltstück, Zugfeder Stoye II SW. - Biete 2 x nagelneue TS 250 und /1-Krümmen. 1 x 30,- DM, 1 x NVA (mattverchromt) 20,- DM. Vergaserdichtungen gratis dazu; habe außerdem noch 1944er Benzinkanister für 20,- DM. Tel.: 05130-4927 oder 0511-3883885.

Für TS 250/1, Kurbelwelle, Generalüberholt mit neuen FAG-Lagern, kann zugesandt werden, 200,- DM. Tel.: 0431-676866.

Kupplung ETZ mit Ausrucker neu 60,-

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

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

Motorrädern, Veränderungen, Umbauten; Bruse, Marchwizastr. 38, 14806 Belzig.

Suche MZ-Buch 'Wie helfe ich mir selbst' von Neuber/Müller, 1. und 2. Auflage. Tel.: 05731-83810 oder 05734-7690.

TS 250, Motor von ETZ, ca. 10.000 km, Seitenwagen Wasp, Nachbau, VB 2.500,- DM. Tel.: 09738-1542.

Verkaufe ETZ 250 de Luxe, Bj. 84, 15 KW, guter Zustand, blau, Gepäckträger, VHB 500,- DM. Tel.: 05772-7368.

Verkaufe MZ ES 250/1 mit Seitenwagen, nicht fahrbereit, restaurierungsbedürftig, mit 3 neuen Reifen und Ersatzteilen, VB 1.000,- DM. Tel.: 0228-262423.

Verkaufe MZ ETZ 250 de Luxe, Bj. 84, TÜV neu, Motor neu, 1.000,- DM. Tel.: 0421-4986441 ab 22 Uhr.

Verkaufe MZ TS 150, Bj. 78, original Zustand, TÜV neu, rot, für 500,- DM. Tel.: 0421-4986441 ab 22 Uhr.

Verkaufe RT125/2, Bj. 57, unrestauriert, komplett. R. Stephan, Thurmer Str. 35, 08066 Zwickau.

Verkaufe Troll (zerlegt), Schwalbe, ES 175/1, Bj. 60, mit Einzelsitzen, unrestauriert! R. Stephan, Thurmer Str. 35, 08066 Zwickau.

- NORTON -

Verk. Tank v. Norton Modell 7 mit Öltemperaturinstrument und original Benzinhöhne ohne Tankdeckel + Kniegummis. VHB 400,- DM, Tel.: 08331-81631.

- NSU -

Ausstellungsstück NSU 500 neuwertig, Bj. 51, Festpreis 15.000,- DM. Tel.: 05655-8051.

Fox-Teile (125 2-Takt): Schwinge, Vergaser, Bremshebel, Sitzgestell, Werkzeugkasten, Reibdämpferschraube mit Flügelmutter etc, zusammen 150,- DM. Th. Rongen, Tel.: 07471-71132 abends.

Firma Schumann
Bahnhofstraße 5
29355 Beedenbostel
Telefon 05145-416

MOTORRAD-SERVICE

Mechanische Werkstatt,
Restauriergen, Café-Racer-Umbauten,
Alu-Polieren, MuZ-Vertragshändler

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

- ROLLER -

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

IWL-Troll-Berlin Roller, EZ '58, 9,5 PS, 150 ccm, für 590,- DM VP. Tel.: 03535-5838 von 18-21 Uhr.

- SACHS -

Neuen Schalldämpfer für 150er zu verkaufen. Rudolf Bardolf, Ratibor Str. 7, 97424 Schweinfurt, Tel.: 09721-803025.

- SEITENWAGEN -

Bender Seitenwagen, Bj. 1951, schwarz, guter Zustand, anschl. fertig für BMW R 51/3 bis R 69, VHB 3.600,- DM. Tel.: 04421-71787.

MZ-Super Elastik-Boot, guter Zustand, Seitenwagen Rad + Bremsankerplatte, MZ Federbein zusammen für 300,- DM VHB. Sanglas - Sitzbank + Schloß 100,- DM VHB. Tel.: 05865-1357 nach 19 Uhr.

Steib LS200, restauriert, schwarz, Top-Lack, Selbstkosten 3.600,- DM. Tel.: 04832-4394.

Stoye II gebremst, komplett und sehr gute rest.- Basis. Günstig abzugeben. Tel.: 02161-679452.

- PANNONIA -

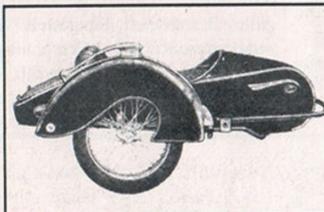
Pannonia 3xTLF 250, Bj. 59, 1xDuna-SW, diverse Teile zusammen für 3.500,- DM - auch einzeln! Suche Neuteile. Tel.: 0431-691763.

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

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

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

ERSATZTEILE für alle STEIB - Seitenwagen



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

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

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

Wir machen Träume wahr
TÄGLICHES VERSAND
Klassik Seitenwagen & Steib Seitenwagen Ersatzteil - Großlager
➔ Verschiedene Modelle ab Lager lieferbar
➔ Angebot und Prospekt anfordern
➔ Kostenlose Steib Ersatzteilliste
Peter Bornowski Höhenweg 1.
91578 Leutershausen - Jochsberg
Tel 09823-8699/ 8305 Fax 8592

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

Velorex Fahrgestell, wenig gelaufen, Rad + Bremse 1a, VB 400,- DM. Achim Ziellenbach Tel.: 02833-3456.

Wünsche Seitenwagen. Suche dringend Info und technische Daten, bin für alle Infos dankbar. Tel.: 04168-8462.

- SIMSON -

Verkaufe Schwalbe, 49-Motor, Kistenweise ET, z.B. Zylinderkopf SR2 neu! Neue Kettenritzel, Bremsbacken (für Star, Spatz). Gebrauchtteile jede Menge. Tel.: 03583-690543.

- SONSTIGES -

16.09.95! 5. Oberpfälzer Veteranen- und Teilemarkt mit Oldtimertreffen in 95478 Kemnath/Stadt, Mehrzweckhalle und Freiluftgelände. Info bei: Peter Opolka Tel.: 09646-315.

30.9. - 1.10.95! 'Oldtimer-Tage' Berlin/Brandenburg. 12277 Berlin, Nahmitzer Damm 12 (IBM Parkplatz). Großer Teilemarkt, Fahrzeug-Verkauf, Fahrzeug-Ausstellung, Pokalverleihung, Ausfahrt, Live-Musik... Info: Hr. Lück Fax/Tel.: 030-3412629.

Ardie MF 125 mit Ersatzmotor, Ardie Jubiläumsmodell, NSU Super Fox zerlegt, Victoria KR 35, Triumph STM 500

und TM 500 zerlegt, zu verkaufen. Tel.: 05363-1205.

Cross/Enduro Husky, MC250 ca. 68/69, 1.500,- DM. Maico GS 125 Bj. 77, 1.600,- DM. Yamaha DT 400, Bj. 76, 1.700,- DM. Harley-Enduro (AMF) 175SX, el. def. 1.100,- DM. Diverse Teile für GS/MC 125 und DT400. Tel.: 0621-522207.

Denfeld-Koffer, ca. 40l, sehr gut erhalten, 200,- DM VB. Tel.: 030-3952336.

Gläser-Verkleidung für BMW R50, R60, R69S + /5/6/7 zu verkaufen, Tel.: 05655-8051, Fax 8622.

Heinemann Motorradtrailer Typ M452, 450 kg zulässiges Gewicht, EZ 4/91, TÜV 6/97, 850,- DM. T.: 07641-49876.

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

Kreidler Mustang 80 für 950,- DM, Hercules K101 für 750,- DM, neuwertige Kurbelwelle BMW LS 700 PKW VB, Honda MB80 Ia, VB. Tel.: 09608-788.

Motobecane DR 45S, Bj. ca. 46, zerlegt, 2. Motor, diverse E-Teile o.P. zum Herrichten VB 1.450,- DM. Evtl. Tausch gegen BMW R50-5 Teile. Tel.: 06502-8109.

WESER-FLEX Hydraulikschläuche
An der Grenzappel 11
28309 Bremen-Hemelingen
Tel.: 04 21 / 45 02 59 Fax: 04 21 / 45 02 79
(Händler bitte Preis anfragen)
DM 189,-
➔ Profi-Synchrotester
➔ Manometer/V A/Glyzerinfüllung
➔ Für 2 - 4 Zylinder

Ständiger Termin: 53639 Königsw.-Eudenberg, GasthofBAUERNSTUBE. Veteranenstammtisch jeden 2. Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr. Infos bei Wilfried Tel.: 02241-82483.

Verkaufe 2T Mischsäule von ESSO, voll funktionsfähig für 400,- DM. Tel.: 02434-5560 ab 19 Uhr.

Verkaufe billig Werkzeuge, Maul-, Ring-, Steckschlüssel, Zangen, usw. Tel.: 03583-690543 Markus verlangen.

- SUZUKI -

Biete GS 400 Restdichtsatz 20,- DM, Z-Lenker, univ. + Gutachten 50,- DM, GSX E 750 + 1100 Rest. Tel.: 05772-7368.

DR Big Reiseenduro mit Hauptständer, Topcase, Devil-Auspuff und Five Stars-Scheibe, 40.000 km, VB 5.000,- DM. Tel.: 0251-57906 oder 0251-791618.

GSX 400E, 27 PS, alle Verschleißteile neu, Motor neu, Lima Auspuff neu, Heizgriffe, Koni, Sturzbügel, Koffer, Lenk./Schwinge 'schwarz'. Lager VB 4.900,- DM. Tel.: 04323-91730 bis 18 Uhr.

Suche Reparaturanleitung/Betriebsanleitung für Suzuki GS 400, Bj. 82. Tel.: 05371-12213.

Suzuki RE 5 Rotary Wankel, Bj. 75, US-Import, 16.000 km, TÜV neu, VB 6.500,- DM. Schriftlich an: Bruse, Marchwitzer Str. 38, 14806 Belzig.

Verkaufe GT 500A, Top Zustand, org., 20.500 km, TÜV 9/96, candy-rose, 1. Übermaß neu, viele Neuteile zus. Gebrauchtteile, VB 4.700,- DM. Tel.: 05731-83810 oder 05734-7690.

- TEILE -

Für RD400: Rahmen mit Brief 1A3, Zylinder mit Kolben 2R9 Grundmaß, Krümmer 2R9 neu, MBV-Verkleidung RS250 mit Gutachten und Halter. Preis VS, Tel.: 02802-1027.

Kiste mit 50er Jahre Kleinteile: Kettenkästen, Vergaser-, Bremsen-, und Gabelteile etc. (hauptsächlich DKW und

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

Huschke & Wirth GmbH
Motorrad- & Autoreparaturen
Zylinderschleiferei
Elektron. Zündanlagen
Glasstarbeiten
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

POLIEREN WIE PROFIS!
• mühelos mit Ihrer Handbohrmaschine!
• Metalle - auch Alu
• Autolack
• Plexiglas
Gratisinfo direkt vom Hersteller
Heinrich Kreeb GmbH & Co
Postfach 701 G, 73007 Göppingen
Tel. (07161) 21099, Fax (07161) 21920

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

etwas Horex) für 100,- DM. Tel.: 04221-84595

Motoren zu verkaufen: MZ ES 250/2, 4-Gang, läuft gut, 320,- DM. Honda CB 250 N (T), komplett überholt, neue KW, Belege, plus Teile, einbaufertig, 530,- DM. Tel.: 04221-84595.

RK 1000, Kawa.MKII Technik, EZ 83, TÜV 7/96, 7.000 km, 1. Hand, ohne Verkleidung, gepflegter Zustand, FP 5.800,- DM. Tel.: 0511-671202.

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

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

Zweizylinder Adler Motor zu verkaufen, oder im Tausch gegen Ersatzteile AWO 425 S. Michael Reich (nur Mi. von 18-20 Uhr) Tel.: 0371-210972.

- TORNAX -

Suche für Tornax K 125 vord. Schutzblech (Kotflügel), Fußbremshebel. Tel.: 02434-5560 ab 19 Uhr.

Suche für Tornax T 175 (3-Gang) komplettes Hinterrad, Halbnahe und Hauptständer, eventuell Tausch gegen andere Tornax-Teile. Tel.: 02434-5560 ab 19 Uhr.

- TRIUMPH (GB) -

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

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

6T Thunderbird, 650 ccm, Bj. 60, Zustand 2, original neu: VA-Speichen, Alu-

BRITISHBIKESWEIGELT
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

folgen, Auspuff, Bremsstrommel/Kettenrad hinten, VB 8.500,- DM. Tel.: 05822-3921 abends.

Suche Triumph Tiger Cub. Tausche evtl. Matchless G3L. Tel.: 06203-44228.

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

- URAL -

Seitenwagen: Beide Lampen neu für 20,- DM. Jens Grimm, Schlenberg 16, 24534 Neumünster, Tel.: 04321-41634 oder 28117.

- VERGASER -

Suche Vergaser mit Ansaugflauch 1/16N oder 1/17/8. Tel.: 04662-3294.

- VESPA -

Suche Vespa-Roller ab 90 ccm, Bj. 1947 - 78 + Vespa Ape + Vespa 400-Auto! Tel.: 05655-8051, Fax 8622.



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

Bleche + Gabel + Vergaser => Deluhoort RT 175
GUMMIKUH & PAST perfect 15. August 1995

Verkaufe Vespa GS 4, Bj. 63, Original, Motor fest, sowie GS 4 zerlegt und nicht ganz komplett. VB 1.000,- DM. Tel.: 05045-7055.

- VICTORIA -

Suche für V35 2 x Zwischendeckel 1171K3 und eine SW oder SOB Übersetzung. Tel.: 02366-41068.

V35 Bergmeister in Teilen oder komplett abzugeben, VHB VHS. Tel.: 0711-339162.

- WERKZEUG -

Hydraulik-Pressen NIKE bis 15 Tonnen 10-fach verstellbar VB, Reifen-Montier-Maschine HOFMANN Monty 20, Motorräder ab 10' + Autoräder VB + 1 Tankanlage 4001 kostenlos. Tel.: 07945-8400.

- YAMAHA -

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

Karl Deibel Restaurierungen Ersatzteile schnell zuverlässig seit 1968
77978 Schuttertal Schwarzwald
Tel. 07826-326 Fax 07826-366 **YAMAHA Klassiker 125-750 ccm**

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

SR 500, Classic-Umbau, Bj. 85, Alu-Tank, Auspuff etc. TOP-MOTOR, muß man gesehen und gefahren haben. Wegen Zeitmangel für 3.300,- DM VB zu verkaufen. Tel.: 02651-77554.

SRX, Bj. 88, 25.000 km, TÜV 8/97, 4.800,- DM. Suche Motor für SR 250. Verkauft SR 500 Regler, Tacho je 70 Krauser Träger mit Anbausatz für 100,- DM. Tel.: 0241-507469.

Suche alle zu SR500 in Original, auch Unfallmaschinen + Teile. Tel.: 06432-61706.

Suche für XS 650, 447, Tank, rot-metallic, goldener Schriftzug (Bj. 80-84) und Sitzbank. Reinhard Tel.: 02553-5567.

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

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

Verk. XS 750 Teile. Tel.: 05250-50122.

XS 650 Typ 447, EZ 8/76, rot-weiß,

38.000 km, ohne TÜV, Originalzustand, diverse Ersatzteile, für Bastler, VB 2.600,- DM. Tel.: 04135-601.

XS 750 SE - Teile zu verkaufen. Tel.: 06432-82753.

XS 750 SE, EZ 82, TÜV 4/97, 51 KW, 3 in 1 (Motad), Gepäckträger, VB 4.250,- DM mit vielen Teilen, VB 5.250,- DM, Tel.: 05250-50122.

XV 1100 VIRAGO, Bj. 3/92, 62 PS, 9.000 km, SiSibar, Garagenfahrzeug, VB 9.000,- DM. Tel.: 0202-598733.

- ZÜNDAPP -

NORMA, EZ 29.07.52, schwarz, guter Zustand, fast alles Originalteile (bis auf Lampe), meistens betriebsbereit, angemeldet unter VER-ZZ 53. Preis Verhandlung. Tel.: 0421-343664 (=Fax).

Suche Fahrer-Beifahrersitz, Motor, Tank, Auspuff, Gepäckträger für Elastic 250. Einzelsitze, Auspuff, Motor, Packtaschen mit Halter. Tel.: 02622-2643,

Zündapp Elastic, Bj. 54, guter unrestaurierter Zustand, Einzelsitze, Reifen (vorne und hinten neu), zweiter Motor, Lima, Vergaser, TÜV 4/97, komplett 2.950,- DM, einzeln VS. Tel.: 07471-13335.

Zündapp-Trophy 200, EZ '57 für 890,- DM VP. Tel.: 03535-5838 von 18-21 h.

Peter Kurze und Christian Steiner: Motorräder aus Zschopau - DKW • MZ - MuZ
"Das Buch war längst überfällig... Das Buch über den in den 30er Jahren größten Motorradproduzenten ist ... nicht nur angesichts seiner Datenfülle, sondern vor allem wegen der übersichtlichen Gestaltung ein kurzweiliges Lesevergnügen nicht nur für MZ-Fans."
ZWEIRAD 7/1994

"...vernünftig und übersichtlich wird die Entwicklung des Unternehmens (DKW-MZ) beschrieben, parallel dazu ergänzen Tabellen über die Zeitgeschichte, Produktionsziffern und die Sportfolge das Geschehen. Abschließend sorgt dann noch eine Typenkunde für die Vermittlung der relevanten technischen Daten. Ein Buch, das zu einem fairen Preis-/Leistungsverhältnis viel Information mit viel Lesespaß verbindet."
SÜDDEUTSCHE ZEITUNG, 16.7.1994
"Das Buch ist für Freunde der sächsischen Motorräder sehr zu empfehlen."
GUMMIKUH, 15.7.1994
251 Abbildungen, 120 Seiten, 2 Klapptafeln, DM 29,80

Peter Kurze: Motorrad-Oldtimer restaurieren
"In sämtlichen Kapiteln wird der Leser anschaulich an die zu lösende Aufgabe herangeführt und vor Fehlern und Mißgriffen bewahrt. ... Mit der Qualität von Schrauberbüchern war es in letzter Zeit nicht weit her, mit dieser Veröffentlichung knüpft Kurze an die Hertwecksche "Kupferwurm" und "Besser machen"-Tradition an."
BIKER BÖRSE 9/94

Aus dem Inhalt (auszugsweise):
Werkstatt, Werkzeug, Lager ausbauen, Schrauben lösen, Entlacken, Pulverbeschichten, Polieren, Verzinken, Einspeichen, Bowdenzüge löten, Elektrik, Einstellarbeiten usw. usw. Das Buch hilft Geld sparen! Mit einem Vorwort von Ernst Leverkus alias "Klacks" • 191 Abb., 120 S., DM 29,80

Bestellen Sie noch heute per Karte, Telefon oder Fax. Wir liefern Ihnen Ihre Bücher direkt mit einer Rechnung per Post ins Haus:
Bogenschutz-Verlagsauslieferung
Iserlohner Straße 29g • 28199 Bremen
Telefon 04 21/51 32 55 • Fax 04 21/51 31 55



Bequemer leben mit dem GUMMIKUH-Abo !

Die GUMMIKUH & PAST perfect gibt es jeden Monat für nur DM 5,59 statt 6,50, also mit ca. 15% Preisvorteil, im Abo. Deshalb gleich anrufen, faxen oder eine Postkarte schreiben und das Jahresabo (Preis: 67,00 DM) bestellen.

Ein Abo gilt jeweils für ein Jahr ohne automatische Verlängerung. Ein Auslandsabo kostet 78,00 DM. Bei gewünschter Luftpostzustellung: Preis auf Anfrage.

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

Rustikal-braun mit goldenem Schriftzug und Jahreszahl. Für jeden Jahrgang wird ein Ordner benötigt, der 14,- DM zuzüglich Porto kostet. Wer den Ordner gleich gefüllt mit einem kompletten GUMMIKUH Jahrgang bestellt, zahlt nur 80,- DM inclusive Porto u. Verpackung. Geliefert wird mit Rechnung.



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

Museum Klaffenbach für sächsische Fahrzeuge
Gutsweg 6
09221 Klaffenbach

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

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

Reifen Kastenholz
Mönchgasse 14
50737 Köln

Fiete's Gespann Schuppen
Alte Neusser Landstraße 243
50769 Köln

Adler-Museum & Antiquitäten
Strohenger
Kölner Straße 150
53919 Weilerswist

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

Arnim Collet
Jawa, MZ, Yamaha
66687 Wadrill

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
Gewerberg 9
90574 Roßtal

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

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

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

Wind, Sand und Sterne

Teil 1

Das „Gebirge im Meer“ ist die südlichste Provinz Frankreichs. Nicht nur Asterix und Obelix, auch Andy Schwietzer & Friends erlagen den Reizen dieser Insel.



Eigentlich habe ich schon gar keine Lust mehr: Manuskripttermine im Nacken, ein schmerzendes Handgelenk, eine plötzlich öltropfende BMW und Nervenenden, die schon fast zur Haut rausschauen, lassen es angeraten erscheinen, den Urlaub im Kurpark von Bad Kissingen zu verbringen.

Doch eine energische Sozia, bereits auf der Insel wartende Freunde und die Fahrtickets im Brustbeutel überzeugen letztendlich doch. Von Stuttgart aus wird Kurs auf den Fährhafen Genua genommen.

Über die A 81 geht es teilweise mit 60 km/h durch bemerkenswert kräftige Wolkenbrüche in die Schweiz. Nachdem die Po-Ebene und unzählige Mauthäuschen (die Strecke kostet 10.500 Lire Autobahngebühr!) durchmessen sind, kommt auf der alten Autostrada zwischen Serravalle und Genua Fahrspaß der besonderen Art auf. Diese in engen Flußtäälchen entlangführende Strecke hat derartig enge Kurven, daß es kein Problem ist, schon bei Tachoanzeigen von „100“ Schräglagen zu erleben, bei denen Haft- in Gleitreibung übergeht.

In Genua, während des Wartens auf die Einschiffung, passiert ein Mißgeschick, das geeignet scheint, alte Vorurteile wieder aufleben zu lassen: Ich vermute, daß meine betagte Pentax schon bald auf irgendeinem Flohmarkt wieder auftaucht...

Die Einschiffung auf die Nachtfähre geht mit Gedrängel und dem unvermeidlichen „molto scandale“ über die Bühne. Wer bewußt, oder einfach knauserig keine Kabine gebucht hat, läßt sich im Schlafsack in einem Gang, in der Cafeteria, oder auf Deck zur Nachtruhe nieder. Schläft man auf Deck, empfiehlt sich ein Platz unter einem Dach oder Vorsprung, da kurze Regenschauer auf See auch bei beständigem Wetter nichts ungewöhnliches sind. Da wir auf der Fähre wie verabredet bereits einen Teil unserer Freunde treffen, können wir, nachdem uns der abgasmiefende Bauch der Fähre gegen 7 Uhr morgens in Bastia an Land gespieen hat, den Tag mit Croissants und Café au Lait einleiten. Mit steigenden Temperatu-

Ein kleiner Rast unter heißer Sonne nach kurvenreicher Strecke durch die Berge Korsikas.

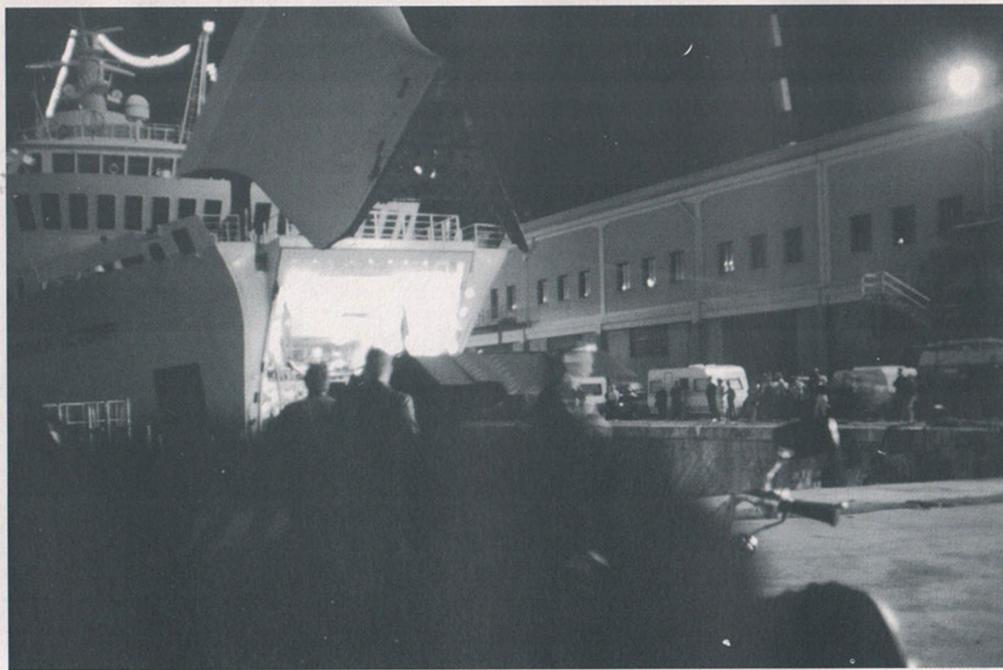


Durchs Tal des Fließchens Golo spannt sich eine alte Römerbrücke.

ren erwacht auch neuer Taten-
drang.

Bastia, die laute und geschäftige Hafenstadt, einst von der genuesischen „Besatzungsmacht“ gegründet, hält uns nicht. Unsere erste Station heißt Corte.

Die N 193, eine der wenigen „Routes National“, führt zunächst an der Ostküste entlang. Die vielen Tankstellen, Büdchen und Supermärkte und der morgendliche Verkehr lassen zunächst keine rechte Urlaubsstimmung aufkommen, doch das ändert sich rasch. Nach 20 Kilometern biegen wir auf der Nationalstraße nach Südosten in die Bergwelt Korsikas ab. Schmäler und kurviger als bisher windet sich die Straße durch das Tal des Fließchens Golo. Mit nachlassender Verkehrsdichte steigt der Fahrspaß: Ständig unter leichtem Zug am Gasgriff gehalten, ließ sich die BMW

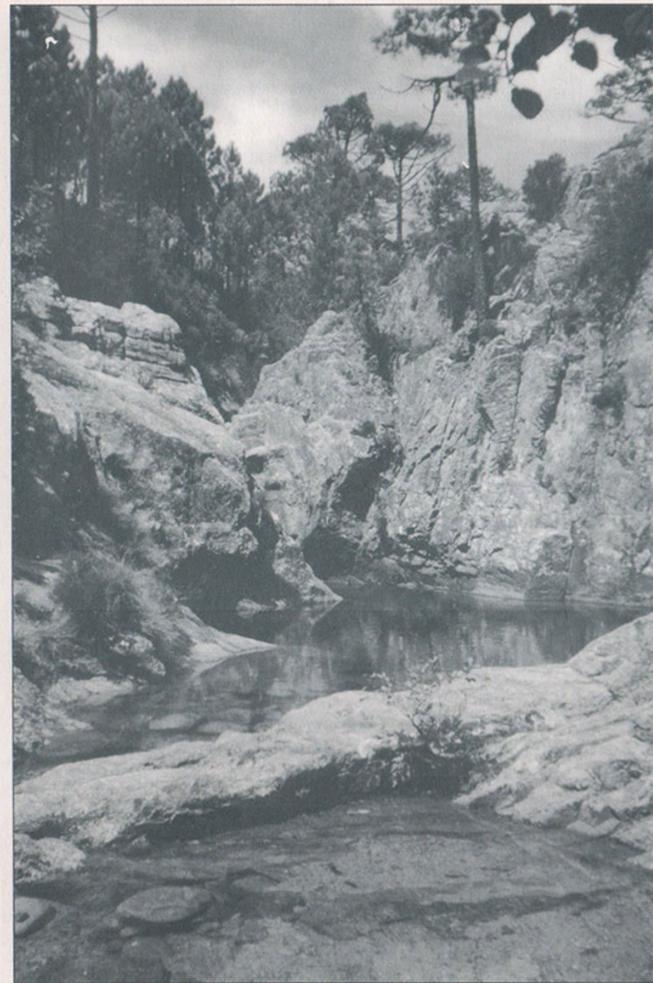


wunderbar um die Kurven schwenken. Die letzte Müdigkeit verflieg angesichts der kargen, aber eindrucksvollen Landschaft. In Ponte Leccia, dem einzigen Bahnhnotenpunkt, der mit wenigen eingleisigen Schmalspurbahnen gesegneten Insel,

schwenken wir nach Süden. Die letzten Kilometer vor Corte gaben einen Vorgeschmack auf das, was uns in den nächsten Tagen erwartete: Kurven und nochmals Kurven, die plötzlich und unerwartet fantastische Ausblicke über das bergige

Die Nacht in Genua am Fähranleger.

Land eröffnen. Vorsicht scheint geboten, der grobe Asphalt läßt - genau wie in Frankreich - losen Splitt nicht erkennen. Weicher und defensiver Fahrstil schützt



Dorf am Cap Corse.



nicht nur auf Korsika vor Überraschungen. Den Erlebnisgehalt des Spätbrenns überließen wir einheimischen Kleinwagenpiloten, deren flotte Fraktion uns in den ersten Stunden auf der Insel gnadenlos um die Ohren fuhr.

In Corte erwarteten uns im Café weitere Freunde, so daß jetzt unsere neunköpfige Truppe komplett war. Nachdem unser „Basislager“ für die nächsten Tage auf dem lauschigen Campingplatz „U Sognu“ aufgeschlagen ist und „shave, shampoo and shower“ die Mühsal der Überfahrt vergessen lassen, stellt sich angesichts des herrlich blauen Himmels, der zirpenden Zikaden und der gemächlichen Atmosphäre entspannte Stimmung ein.

Corte, einst Hochburg des Widerstandes der Korsen gegen fremde Besatzung, ist heute eine kleine Stadt (6.000 Einwohner), deren städtisches Flair sie eher

den 2.000 Studenten als dem Tourismus verdankt. Über der Altstadt thront die Zitadelle, die im 18. Jahrhundert Mittelpunkt der korsischen Unabhängigkeitsbewegung unter dem „Vater dem Vaterlandes“, Pasqual Paoli, war. Dieser machte die Stadt 1755 zur Hauptstadt des freien Korsika und gründete dort die Universität, die nach der Rückeroberung durch die Franzosen im Jahre 1769 für mehr als 200 Jahre geschlossen war.

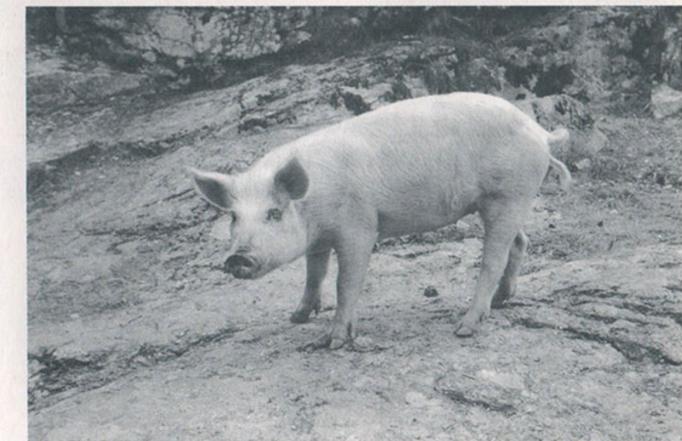
Die Stadt bietet sich als Ausgangspunkt für Unternehmungen schier an, liegt sie doch zentral zwischen nördlichen Hochtälern und dem bewaldeten südlichen Hochland. Nationalstraßen führen in alle Himmelsrichtungen. Drei Campingplätze, Post, Bank, Geschäfte und Tankstellen gewährleisten die Infrastruktur für Zweiradtouristen.

Der erste Ausflug führt uns

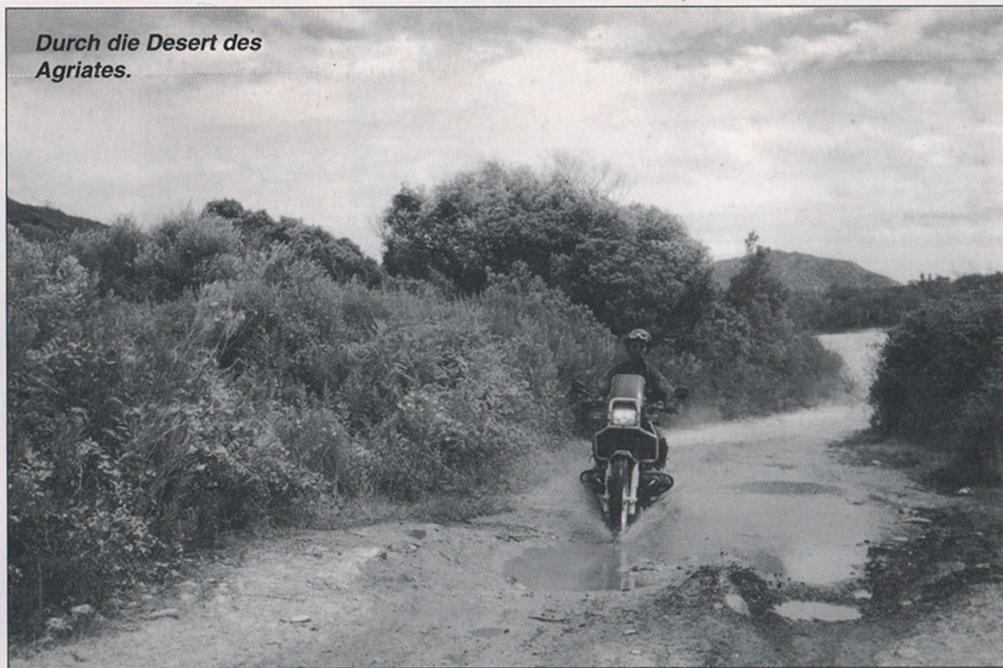
zum Baden in das Niolotal. Westlich von Corte hat im Laufe von Jahrtausenden der Golo sein Bett tief in den Fels gegraben. Die schmale Straße, die den pittoresken Felsformationen der „Scala Santa Regina“ abgetrotzt wurde, verzaubert durch aberwitzige Kurvenkombinationen in der baumlosen Felslandschaft. Flüssig brummelt die kleine Kohorte unserer Motorräder bis zur Badestelle ei-

nes Gebirgsbaches, der dort von einer zweitausend Jahre alten Römerbrücke überspannt wird. Vor Vergnügen prustend geben wir uns archaischen Badefreuden hin und wärmen unsere Körper an den glattgeschliffenen, riesigen Kalksteinen, die aus dem Wasser ragen.

Die Rückfahrt, in die untergehende Sonne hinein, beschert unseren Augen ein Meer von Grau-, Rot- und Blautönen.



Gleichzeitig waren schnelle Eingeborene wieder für eine Überraschung gut: In der Mitte unserer aus fünf BMW und einer Suzuki DR bestehenden „Reisegesellschaft“ fahrend, registriere ich plötzlich nicht die imposante Frontsilhouette von Martins „Paris-Dakar“ im Rückspiegel, sondern einen schnell näherkommenden weißen Kombi, dessen Frontscheinwerfer rhythmisch aufblinkten. „Oha, ein Krankenwagen...“, rasch gebremst und an den äußersten rechten Rand gequetscht, da schießt das Auto auch schon vorbei. Nix Krankenwagen! Auf den Seitenwänden des „Rapide“ (-wie sinnig!) war nur die Aufschrift einer Elektrobude. Lautstark, über alle vier Räder driftend, entschwand die Blechschaukel rasch unseren Blicken. Ob hier während eines Länderspiels ein TV den Geist aufgeben hatte? Plötzlich wußte ich, wieso trotz mäßiger Ver-



Durch die Desert des Agriates.

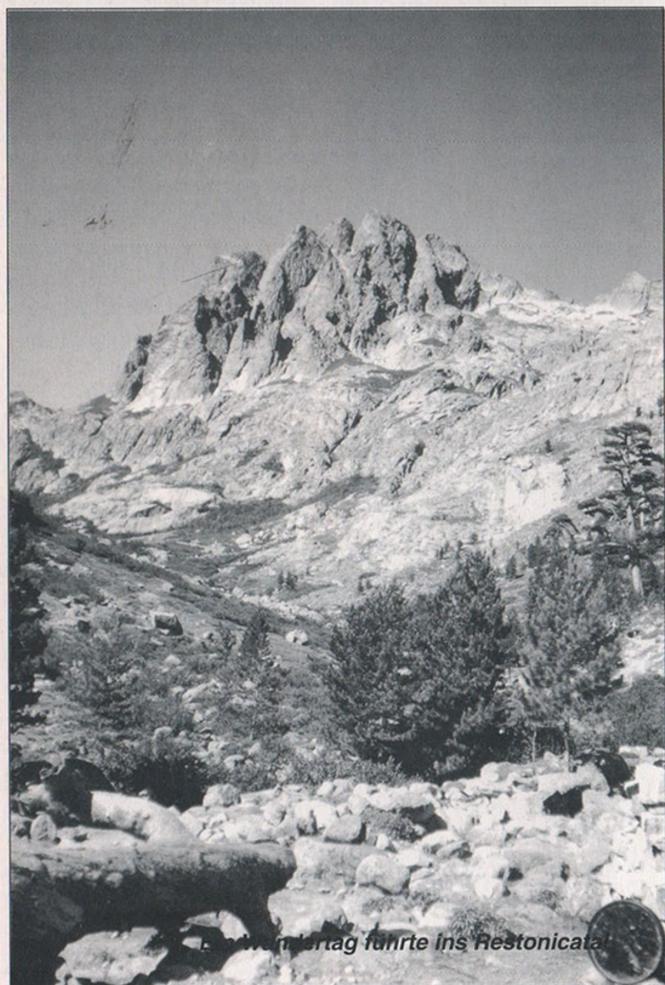
kehrsdichte etliche Autowracks die Flußtäler bereicherten.

Der nächste Tag bringt Erholung - für die Motorräder. Direkt vor der Einfahrt unseres

Campingplatzes beginnt die Straße in das wildromantische Restonicatal. Vom Ende dieser 14 km langen Sackgasse sind Bergwanderungen in die alpine Bergwelt um den 2.625 m hohen Monte Rotondo sehr beliebt. Als bescheidene Flachlandtiroler begnügen wir uns mit dem 1 1/2 Stunden dauernden Anstieg zum 1700 m hoch liegenden Lac de Melo. Der Weg zu diesem wunderschönen Bergsee ist mit dem richtigen Schuhwerk dank Sicherungsketten an steilen Stellen auch für Bildschirmsportler zu schaffen. Wer Spaß am Bergwandern hat, kann von dort aus noch weitere sechs Bergseen, oder den die ganze Insel überquerenden Höhenwanderweg „GR 20“ erlaufen, der sich von Calenzana bei Calvi bis Corna zwischen Solenzara und Porto Vecchio erstreckt. Noch alpiner zeigt sich die Landschaft, wenn man von Corte aus über Ponte Leccia in das mehr als 30 km lange Asco-Tal fährt. Am Ende der Straße warten ein Skihotel nebst Liftanlagen und linker Hand der mit 2706 m höchste Berg Korsikas, der Monte Cinto. Na ja, zum Skifahren sind wir ja nicht hergekommen. Schwimmen und Plantschen, zwanzig Kilometer talabwärts im Asco, mit

anschließendem Café am Straßenrand, macht das Leben auch im Ascotal süß. Überhaupt der Café, allgegenwärtiger und hilfreicher Genuß auf der Insel. Süßer Café au lait hilft Nerven und Blutdruck über den Berg. Gegen den Durst helfen Mineralwasser und Menthe a l'eau, eine leuchtgrüne Pfefferminzlimo. Der Genuß, jederzeit vor den Bars und Cafés am Straßenrand zu sitzen, ist für regen- und kältegeprüfte Mitteleuropäer unbeschreiblich. Zeit vergehen lassen, Füße von sich strecken, plauschen und Dinge um sich herum betrachten, fasziniert in dieser grandiosen und vielgestalteten Landschaft. Muße, um alles zu ordnen, gehört dazu: Unzählige Eindrücke, Gerüche, Ausblicke und Temperaturen sprechen die Sinne an. Asco- und Restonicatal hatten zunächst unser alpines Mütchen gekühlt. Ein Trip zum „Desert des Agriates“ verspricht Wüstenfuchs-Feeling. Der zwischen St. Florent und l'Île de Rousse gelegene Landstrich ist eine wunderbare Komposition aus Macchia, Steinen und Sand.

Text: Andy Schwietzer
Fotos: Martin Gause und Andy Schwietzer



Der nächste Tag führte ins Restonicatal

Formalitäten:

Zur Einreise genügen Personalausweis, Fahrzeugschein und Führerschein. Empfehlenswert sind weiterhin die grüne Versicherungskarte und ein Berechtigungsschein der Krankenkasse oder eine zusätzliche Auslandsreisekrankenversicherung.

Anreise:

Der einfachste und günstigste Reiseweg führt immer durch die Schweiz (Vignette nicht vergessen, ca. 35,- DM) und von dort aus über Como, Mailand nach Genua (ca. 10.000 Lire Autobahngebühren!), dem empfehlenswertesten Fährhafen. Von Nizza, Toulon, Livorno oder Marseille kann auch übergesetzt werden, billiger ist es trotz der weiteren Anfahrt aber keineswegs. Wer im Westen Deutschlands (Rhein-Main-Gebiet, Rheinland, Pfalz, Eifel, Schwarzwald, Neckarraum, Ruhrgebiet) wohnt, wird über die A 5 nach Basel fahren und von dort aus über Zürich und den Gotthardtunnel oder den Gotthardpaß nach Como. Wer in der Mitte oder im Osten Deutschlands wohnt, sollte die A 7 Memmingen nehmen und von dort über Wangen-Dornbirn-Bregenz-Chur den San Bernardino überqueren, um ebenfalls in Como zu landen.

Die Linie Genua-Korsika wird von den Fährgesellschaften „Korsika Ferries“ und „Moby Lines“ befahren. In der Hauptreisezeit empfiehlt sich rechtzeitige Buchung (vier Wochen vor Reise). In der Vor- und Nachsaison findet sich für Solomaschinen nahezu immer noch ein Plätzchen. Gespanne werden in der Regel mit PKWs gleichgestellt. Detailinfos nicht nur über Reisebüros, auch über Verkehrsclubs.

Geld und Kosten:

Zu den „normalen“ Reisekosten kommen die Gebühren für die Schweizer Vignette, die italienischen Autobahngebühren und die Kosten für die Fährüberfahrt nebst Rückweg: 50 bis 230 DM pro Krad, 60 bis 120 DM pro Person. Essen und Trinken auf der Fähre extrem teuer: zum Beispiel eine Dose Bier 5,- DM.

(Der zweite Teil des Reiseberichts erscheint im nächsten Heft)

Auf der Insel: Der offizielle Kurs des französischen Franc liegt ungefähr bei 33 Pfennig. Drei Franc entsprechen einer Mark. Scheidemünze ist der Centimes, 100 Centimes sind ein Franc. Die Lebenshaltungskosten sind im Durchschnitt höher als in Deutschland. Trotz niedriger Steuer macht es sich deutlich bemerkbar, daß fast alle Dinge des täglichen Bedarfs importiert werden müssen. Kraftstoffe, Getränke und Lebensmittel sind etwas teurer als in Deutschland, Tabakwaren etwas billiger. Campingplätze liegen im Mittel bei 30,- DM pro Nacht für zwei Personen, Motorrad und Zelt. Fremdenzimmer und Restaurantbesuche sind sehr teuer.

Straßen und Verkehr:

Die Insel besitzt wenige Nationalstraßen, auf denen man durchweg gut vorankommt, wenn das Motorrad kräftig genug für kurze Überholprints ist. Alle anderen Straßen sind extrem kurvig, oft unübersichtlich, mit nicht immer hundertprozentigem Belag. Extreme Steigungen sind die Ausnahme. Vorsichtiges Fahren ist überall geboten, da Tiere häufig über die Fahrbahn wechseln oder darauf marschieren. Für Korsika gut geeignet sind Reiseenduros oder nicht zu schwere Straßenmaschinen mit aufrechter Sitzposition und durchzugskräftigen Motoren. Die Wärme und die vielen Beschleunigungs- und Bremsmanöver fressen

viel Reifenprofil. Angesichts des Tankstellennetzes im Landesinneren sollte der Tank genug für mindestens 200 km Strecke fassen! Die Einheimischen fahren durchweg flott bis scharf. Erkennbar sind einheimische Fahrzeuge an den ersten Kennzeichenlettern „2A“ und „2B“.

Landkarten:

Unverzichtbar ist die Michelin Karte Nr. 90, „Corse“, im Maßstab 1:200.000, die für 8,- DM zu erwerben ist. Wer sich auf den kleinsten, legal befahrbaren Straßen und Wegen herumtreiben will, sollte noch die 1:100.000er Karten Nr. 73 (corse nord) und 74 (corse sud) vom Institut Geographique National zum Preis von je 11,- DM im Tankrucksack haben.

Bücher:

Dirk Schröder/Ursel Pagenstecher: „Korsika“, Martin Velbinger Verlag München-Gräfelfing, 400 Seiten, 36,- DM. Dieser lebendig geschriebene Reiseführer bietet jedem Korsika-Reisenden eine Fülle von wichtigen und interessanten Informationen. Restaurants, Campingplatz-, Einkaufs- und Sporttips!

Marcus X. Schmidt: „Korsika“, Michael Müller Verlag Erlangen, 350 Seiten, 29,80 DM, ähnlich gemacht wie oben genannter Reiseführer. Viele Tips für lohnenswerte Sehenswürdigkeiten sowie eine Fülle an Informationen über Ge-

schichte, Kultur und die alltägliche Urlaubsorganisation.

Peter Meyer: „Korsika“, Peter Meyer Verlag Katzenelnbogen, 400 Seiten, 36,- DM. Viele wichtige und praktische Informationen über die „Insel der Schönheit“.

Jochen und Herbert Halm: „Korsika auf Abwegen“, Jerome Verlag Köln, 90 Seiten, 1. Aufl. 1988, 29,80 DM. Enduroreiseführer, der uns viele interessante Touren bescherte, aber dringend überarbeitet werden müßte, da einige Strecken inzwischen asphaltiert oder gesperrt wurden. Wenig Informationen.

Gosciny/Uderzo: „Astérix auf Korsika“, Delta Verlag Stuttgart 48 Seiten, 6,80 DM. Darf auf keinen Fall in einer Bücherliste fehlen! Am besten als Einstimmung auf einen strebfreien Korsikaurlaub. Nirgendwo stinkt korsischer Käse so schön wie im Astérix...

„HB Bildatlas Korsika“, 11,50 DM. Nette Ergänzung zu den anderen Reiseführern. Viele schöne bunte Einstimmungsbilder.

Prosper Merimee: „Colomba“, Reclam Verlag Stuttgart Nr. 1244, 6,- DM. Spannende Geschichte aus dem 19. Jahrhundert zur Blutrache (Vendette), die auf Korsika immer eine Rolle spielte.

Prosper Merimee: „Malteo Falcone“, Reclam Verlag Stuttgart Nr. 9795, 3,- DM, Roman über den korsischen Ehrbegriff, der durchaus seine Eigenheiten besitzt.



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)
August 1995						
#18.8.	-20.8.	SF	Kannonkoski	Treffen Moto Guzzi Finnland	Sarin, Itämäenkatu 18, SF-33400 Tampere	
#18.8.	-21.8.	DK	Varde	Bläbjerg Treffen Moto Guzzi Club DK	MGC, Louisevej 5, DK-3050 Humlebaek	
18.8.	-20.8.		Bontkirchen/Sauerland	8.Treffen Wasserbüffelclubs	Kuschewski, 0211/5048100	
18.8.	-20.8.	DK	Rodkaersbro	Britannia Rally des Triumph MC Owner Club	Jepsen, 0045/7472/2699 u. 0045/8665/9128	
18.8.	-20.8.	27572	Bremerhaven	bei Schlie's im Garten 6.Engländertreffen	Schlie, 0471/75991	
18.8.	-20.8.	NL	Utrecht	Jaarbeurs Vehicel '95	de Graaf, Postfach 611, NL-3500 AP Utrecht	
18.8.	-20.8.	GB	Cadwell Park	Rennstrecke Track Day Morini Riders	GB-0428/685887	
19.8.	-20.8.	CH	Baselland	15. Treffen des Laverda Clubs CH	CH-05628/1830	
19.8.		CH	Lichtensteig	Goldener Boden Veteranen+Teilemarkt	Ambühler, CH-074/74177	
19.8.	-20.8.	NL	Assen	Teuto-Club-Rennen	NL-04998/99367	
19.8.			Schwarme b. Syke	2.Oldtimertreffen+Ausfahrt	MC Schwarme, Heisterort 10, 28857 Syke-Wachendorf	
19.8.	-1.9.	GB	Isle of Man	Manx Grand Prix	GB-0624/624006 o. 661930, Fax 661923	
19.8.			24306 Plön	Veteranenralley	ARCD Plön, 04522/8604	
20.8.			29462 Wustrow	5.Wendländisches Einzyklindertreffen mit Teilemarkt	Packebusch, 05843/7660	
#20.8.		A	Tumeltsham/Ried/Oberösterreich	Ausfahrt f. Motorräder	Anmeldung: Göbhart, 0043/7752/71007	
20.8.		A-5230	Mattighofen	Kindstal Gleichmäßigkeitsfahrt	IMVC, 07742/3012	
20.8.			Essen-Borbeck	Dampfbier-Brauerei First Classic Day	Wybiralla, 0209/209157	
#25.8.	-27.8.		Groß Nordende bei Uetersen B 431	Int. XS 650 Treffen	Wofgang, 04122/8673, Fax 82124	
25.8.	-27.8.		Südniedersachsen	Zelttreffen+Motorradtouren durch Nds.	BVDM-Göttingen, Schmalz, 0551/22816	
25.8.	-27.8.		Trossingen	Stock-Car Gelände 8.Treffen Freunde ital.Motorräder	07425/4910	
25.8.	-27.8.	A	St.Leonhard/Freistadt	5.Mühlviertler Ackerrun - Vespa Treffen	Krenn, 0043/732796857	
25.8.	-28.8.	GB	Shaftsbury/Dorset	V-Twin-Rally Moto Guzzi Club GB	Irwin, GB + 509/237198	
25.8.	-27.8.	S		8.Skane Rundt für Motorräder bis '45	Motorcykelhistorika Klubbun, Box 8055, S-10420 Stockholm	
26.8.			32139 Spenge	Teutoburger Wald 13.Teuto-Oldtimer-Ausfahrt	Schenk, 05225/2779	
26.8.	-27.8.		Gelnhausen	Flugplatz British Engines Treffen	Aero Club Gelnhausen, 06051/14477 ab 19.30 h	
26.8.		L	Luxemburg	Luxemburg Fahrt (Touren Trophy) des BVDM	BVDM, Tel+Fax 06181/257849	
26.8.	-28.8.	CH	Wallis	Weekend des Ducati Clubs CH	Paul Schmidt, CH 056/720715	
26.8.			Hinterweidental	6.ADAC-Veteranenfahrt	Schlicher, 06396/1294	
26.8.			Lüneburg	6.Lauf D-Cup Veteranenrial	Piepho, 04131/46236	
#27.8.	38524		Sassenburg-Grüendorf	ET-Zweiradmuseum 1.Moped-Picknick	05379/1669	
27.8.			Nürburgring	Int.Kölnner Kurs VFV-Meisterschaftslauf	MSC Porz, 02202/55051, Fax 22585	
27.8.			Nürburgring	Motorrad Sternfahrt + Oldtimer-Teilemarkt	MSC Porz, 02202/55051, Fax 22585	
27.8.		65550	Limburg-Linter	Linter Motorradausstellung	Menges, 06431/41768	
31.8.	-16.8.	CH	Tivoli-Spreitenbach	FAM-Ausstellung: Renner u. Roller	Wälchli, CH-057/333133	
September 1995						
#1.9.	-3.9.		Allgäu	11. Int. Moto Guzzi Treffen	MGC Friedrichshaven, Eschenstr.10, 88069 Tettngang	
1.9.	-3.9.	66773	Schwalbach-ELM	Jahn-Hütte 6.Treffen MF Al Dente	Weiler, 06838/81138	
1.9.	-3.9.		Nordbayern/Bamberg	18.Deutschlandfahrt BVDM	BVDM Hanau, 06181/257849 o. 0203/789822	
1.9.	-3.9.	I	Modena	9.Treffen Norton Owners Club	Forghieri, Via Piemonte 6, I-41043 Formigine (MO)	
1.9.	-3.9.	57334	Bad Laasphe-Feudingen	"Alte Brache" 8.Veteranen-Treffen	Rothenpieler, 02754/1297	
#2.9.	-3.9.		Versmold-Peeckeloh	Heidesee- Treff d. Schwalben + Duofreunde Münsterland	Anmeldung: 02583/4455, 02943/2530, 02504/3299	
2.9.		32469	Petershagen/Weser	3.Moped-Oldtimer Rallye	Finke, 07507/8271	
2.9.			Lüneburg	7.Lauf D-Cup Veteranenrial	Rudi Munstermann, 05829/448	
2.9.	-3.9.		Hannover-Langenhagen	Pfanderennb. N. Bult 1.Nds.Motorrad-Show	Beinhorn GmbH, 0531/331415, Fax 346116	
2.9.	-3.9.		B-Wolfslake	Speedwaybahn Simson&Schwalbe Rennen	033055/73070	
2.9.	-3.9.	CH	Bern	BEAexpo 9.Retro-Technica	Rais, OTM, Postfach, CH-2537 Vauffelin	
2.9.	-3.9.		Gelsenkirchen	K.H.Rebuschat 4.CBBC-Teilemarkt f. engl. Motorräder	Hanenberg, 02554/8682	
2.9.	-3.9.	A	Stotzing	9.Int.Schloßbergpreis PKW + Motorräder	Radel, 0043/2626/62652, Lehrner, /66787	
2.9.			Villingen-Schwenningen	Messegelände Teilemarkt	Ketterer, 0771/8003134, Fax 8003179	
2.9.	-3.9.	53783	Stein/Eitorf	Adler Museum 8.Adler Treffen	Adlermuseum, Weilerswist, 02254/5165, Fax 82941	
2.9.	-3.9.	CH	Bern	BEAexpo 9.Retro-Technica	Rais, OTM, Postfach, CH-2537 Vauffelin	
2.9.			Villingen-Schwenningen	Messegelände 6.Schwarzwälder Teilemarkt	Ketterer, 0771/8003134, Fax 8003179	
2.9.	-3.9.	65550	Limburg-Linter	Linter Veteranentreff + Teilemarkt	Menges, 06431/41768	
2.9.	-3.9.	74889	Sinsheim	Museum Zweirad-Klassiker-Treffen	Museum Sinsheim: 07261/61116, FAX 13916	
#3.9.			Lindau/Bodensee	5.Int.Oldtimertreffen	Hegele, 08382/73551	
3.9.			Ebstorf/Schwemlitz	Veteranenrial	Rudi Munstermann, 05829/448	
3.9.		I	Trento-Bondone	9.Bergrennen	MC Trento, I-0461/822566, Fax 234922	
3.9.		59821	Arnsberg	3.Arnsberger Klasikerfahrt	Ebbes, 11 Apostel 11, 59821 Arnsberg	
3.9.		89143	Blaubeuren	7.Blaubeurer Oldtimertreffen + Ausfahrt	Niethammer, 07344/21962	
3.9.		65550	Limburg-Linter	Linter Burgenfahrt Limburg-Diez	Menges, 06431/41768	
3.9.			Schüttorf/Rheine	Innenstadt Oldtimertreffen	Roofing, 05923/2133, Fax 4163	
4.9.	-6.9.		Nürburgring	Gespann-Intensivkurs	Moto aktiv, 06421/82085	
7.9.	-10.9.	I	Valle S. Liberale	Paderno del Grappa Laverda Treffen	Bavaresco, 0039/423/53250	
#8.9.	-10.9.		Bad Homburg	22.Int.Horex + Veteranentreff	MSC Bad Homburg, 06007/1257	
#8.9.	-10.9.		Holzminde	16.Sommertreffen des MC Kuhle Wampe	Mattern, 02163/47996	
8.9.	-10.9.		Stein/Kochen	19.NSU-Motorradtreffen NSU-Freunde Unterland	07136/23689	
8.9.	-9.9.	CH	Lignerès	Rennstrecke 5.Ducati-Festival	Susi's Töff-Eggä, CH-054/552180	
8.9.	-10.9.	N	Hallingdal	Hosttreffen Moto Guzzi Club Norwegen	MGC, Tverrassen 35, N-1315 Nesoya, N-66980145	
8.9.	-10.9.		Hatzfeld-Reddighausen	Sportgelände 7.Euro-Gespanntreffen	Motorrad Gespanne, 07142/62057	
8.9.	-10.9.		Bergisches Land	15.Jahrestreffen der Maico-Freunde	Zogel, 02054/15969	
8.9.	-10.9.	I	Valle S.Liberale/Treviso	Paderno del Grappa Laverda-Treffen	Club Pomponne I, 0039/423/949886 o. 0881/61059 (BRD)	
8.9.	-10.9.	GB	Netley Marsh	Southampton 9.Eurojumble Netley Marsh	E&M, Nine Mile Ride, Wokingham, Berkshire RG113DY	
#9.9.			Burgholzhausen/Taunus	Bicker-Treffen im Rahmen des Horex-Treffens	06108/66789, 06171/25499	

Eine Bitte an alle Veranstalter: Teilt uns bitte die korrekte Postleitzahl mit, soweit sie hier falsch oder nicht komplett ist.

9.9.	45721	Haltern-Lippamsdorf	Oldtimertreffen mit Ausfahrt	OC Münsterland, Dorstenerstr. 653, 45721 Haltern
9.9.	-10.9.	Hollriede/Westerstede	MZ-Treffen Ammerland	04488/2108 o. 4586
9.9.	-10.9.	München-Flughafen 2	„Franz-Josef-Strauß“ 11.Veteranen + Teilemarkt	Müller&Hochender, 08142/58785, Fax 58786
10.9.	A-5230	Mattighofen	Herbstausfahrt	IMVC, 07742/3012
#15.9.	-17.9.	B	Lommel Kerkhoven	14. Int. Moto Guzzi Club Belgien
15.9.	-17.9.		Windhausen	11.Vogelsberger Gespanntreffen
15.9.	-17.9.		Kreis Lippe	26.Hexentreffen der Elefantentreiber
15.9.	-17.9.		Stuttgart	Gespanngrundkurs
16.9.	-17.9.		Nürnberg	Museum Industriekultur - 9.Ardie Treffen
16.9.	-17.9.	S	Anderstorp	9.Motorrad-Rennen
16.9.	-17.9.	97762	Hammelburg	7.Bocksbeutel Rallye
16.9.	-17.9.		Fichtelbrunn/Oberpf.	9.Oldtimertreffen
16.9.		95478	Kemnath/Stadt	Mehrzweckhalle 5.Oberpfälzer Vet+Teilemarkt
16.9.	-17.9.		Schlüchtern/Rhön	British Nostalgica
16.9.	-17.9.	I	Mandello	Moto Guzzi Treffen m. Werksbesichtigung
17.9.		67227	Frankenthal	Praktiker Baumarkt 4.Monkey+Dax Treffen
17.9.		NL	Arnhem	Éuro Cup Veteranenrial
17.9.		I-61100	Pesaro	9.Benelli-Tag
17.9.		B	Rye/E.Sussex	Salts Farm 1995 Rye Bikejumble
18.8.	-20.8.		Bontkirchen/Sauerland	13. Jahrestreffen Suzuki-Wasserbüffel-Club
22.9.	-24.9.		Hockenheim	Elektrik-Aufbaukurs
22.9.	-24.9.	B	Berlaar	13.Gespanntreffen
22.9.	-24.9.		Sachsen	2.Jumbo Fahrt Sachsen
22.9.	-24.9.	GB	Lutterworth	Herbsttreffen Moto Guzzi Club GB
23.9.	-24.9.	NL	Assen	9.Teilemarkt
23.9.	-24.9.	35510	Butzbach	1.Butzbacher Treffen +Ausfahrt
23.9.	-24.9.	CH	Spreitenbach	Westschweizer-Weekend Ducati-Club-CH
23.9.	-24.9.	I	Imola	9.Int.Teilemarkt
23.9.	-24.9.		Hannover	Technorama
24.9.			Hasel	5. Oldtimertreffen
24.9.			Hüls	2.Herbstausfahrt
24.9.		9337	Hohenstein/Er.	Am Sachsenring Veteranen-Teilemarkt
29.9.	-3.10.	14656	Brieselang	Jugendherberge 8.Berliner Gespanntreffen
30.9.		1129	Dresden/Stallhof	Treffen hist. Wanderer + Mifa-Fahrräder
30.9.			Emmendingen	8.Lauf D-Cup Veteranenrial
30.9.		NL	Schiedam-Noord	Margriethal Bromfietsbeurs
Oktober 1995				
1.10.		Emmendingen	9.Lauf D-Cup	Schleer, 07641/6219
3.10.		Augustsburg	Museum	Meinig, 037291/20267
4.10.	-6.10.		Most/Böhmen	Classic Bike Evenz
6.10.	-8.10.		Hanau	Moto-Aktiv, Cölbe, 06427/9230-0, Fax: 9230-30
7.10.		NL-7772	Hardenberg	Motorrad Teilemarkt
7.10.	-8.10.		Mannheim	Veterama
7.10.	-8.10.	I	Cosenza	Veteranenteilemarkt
13.10.	-15.10.		Stuttgart	Gespanngrundkurs
13.10.	-15.10.		Düren-Niederau	Schloß Burgau 6.Int.Treffen MV Agusta Club
20.10.	-22.10.		Marburg	Technik-Grundkurs
20.10.	-22.10.		Regensburg	Spezialkurs Motor+Getriebe
20.10.	-22.10.		Hockenheim	Spezialkurs MZ-Motorräder
#21.10.	-22.10.	I	Pesaro	Veteranenteilemarkt
#21.10.	-22.10.		Bocholt/Westf	Freizeithalle Aaasee Motorrad Classic Bocholt
22.10.		A	Wien	Auto/Motorradhaus Stahl/Eberl - Wiener Sammlerbörse
27.10.	-29.10.		BerBel/Nordharz	4.Hartztreffen der IG Gespannfahrer
30.10.		A	Mödling	Sporthalle Veteranenschau
November 1995				
4.11.	-5.11.	I	Rimini	Veteranenteilemarkt
10.11.	-12.11.		Marburg	Spezialkurs Motorentechnik-Theorie
11.11.	-12.11.	I	Padua	Fiera die Padova 11.Teilemarkt
12.11.		B	Mons	Euro-Cup Veteranenrial
17.11.	-19.11.		Hockenheim	Technik-Grundkurs f. Frauen
#17.11.	-19.11.		Ulm	Messehallen 2.Motorrad Ulm
20.11.		A	Mödling	Sporthalle Veteranen-Teilemarkt
21.11.	-26.11.	I	Mailand	EICMA MOTO '95
24.11.	-26.11.		Hockenheim	Spezialkurs Motor+Getriebe
Januar 1996				
#13.1.	-14.1.		Dortmund	Rhein-Ruhr-Motorrad Markt
#20.1.	-21.1.		Hannover	Großmarktthallen 4.Norddeutsche Motorrad Börse
#20.1.	-21.1.		Paderborn	7.Paderborner-Motorrad Markt
#27.1.	-28.1.		Hannover	6.Nieders. Motorrad Messe
Februar 1996				
#3.2.	-4.2.		Emden	4.Motorrad-Markt Emden
Ständiger Termin				
	10777	Berlin	Irish Pub	Engländer Stammtisch
		Berlin-Karlshorst	Heizhaus	MZ-Stammtisch
	10557	Berlin	Werftstr.	(Vet.-) Trialstammtisch
	#	10825	Berlin	Cafe Motom, Yorkstr.
		13403	Berlin	Schornweberstr.82
				MC Hermsdorf-Treffen
				Jeden 1. Montag im Monat ab 20 Uhr, 030/8210951
				Jeden 2. Donnerstag im Monat ab 18 Uhr, 030/4025830
				Jeden 2. Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr, 05829/448
				Jeden 3. Do., 20 Uhr, Langer, 030/7929726, Klatt 8115278
				Jeden Donnerstag ab 20 Uhr, 030/4138823, 4522899

20357	Hamburg	Sternschanze	Motorrad-Stammtisch	Jeden 3. Sonntag im Mon., 10 bis 12 Uhr 040/6915387
	Hamburg 76	Gastst. Intakt	Oldiestammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr
20255	Hamburg	Lutterorothstr. 33	Brit-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat
21357	Bardowick	Fa. Damen&Bruns	BMW-Klönsschnack	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr
	Hamburg-Winterhude	Gastst. Kanal 9	MZ-Stammtisch	Jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat
22941	Bargtheide/Elmenhorst	Gastst. Voß (B75)	FMC Comet Stammtisch	Jeden Donnerstag 20 Uhr, 04532/3548
26655	Giebelhorst	Schwengels Gasthof	MZ-Stammtisch Ammerland	Jeden letzten Donnerstag ab 19 Uhr, 04488/2108 ab 18 h
26689	Apen	Leuchtturm	Motorrad-Klönsschnack	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 10 Uhr, 04409/8140
27299	Langwedel	Connys Cafe	Harley-Stammtisch	Jeden 1. Samstag im Monat ab 15 Uhr, 04232/3553
27721	Ritterhude	Circus Circus (B74)	SR 500-Treffen	Jeden 2. Samstag im Monat, 0421/625902
28870	Otterstedt	Gasthaus am See	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Dienstag im Monat, 0421/60 28 900, E. Paul
28870	Posthausen	Gastst. Cordes	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat, 042 61/83 2 64
28870	Fischerhude	Gastst. Am Bocksberg	Oldtimerclub Fischerhude	Jeden 2. Do./Monat, 19 Uhr, 04293/7631
	Harpstedt/Bassum	Gastst. Z. Kreuzkrug	Bremer Italo Club	Jeden 1. Do./Monat, 20 Uhr, 04432/1610, 04207/801506
29683	Dorfmark	Gastst. Böhmegrund	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat, 04261/83264

	Hannover	P im Herrenhäuser Garten	Gespannfahrttreffen	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr, 0511/601854
31188	Grasdorf/Nettlingen	Vorholzer Rast, B444	Seitenwagenstammtisch	Jeden letzten Samstag/Mon. ab ca. 15 Uhr, 05121/86593
33106	Paderborn	Schmiedehütte	Motorradstammtisch	Jeden Donnerstag ab 20.30, 05251/57451, 05254/7106
34587	Niedervorschütz	Gasthof Forstmühle	MZ-Stammtisch	Jeden 3. Samstag im Monat ab 19.30 Uhr, 05665/30613
38329	Wittmar	Waldhaus zur Asse	Motorrad-Stammtisch	Jeden Dienstag ab 19.30 Uhr, 05331/32040
38329	Wittmar	Waldhaus zur Asse	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 18 Uhr, 0531/696965
38329	Wittmar	Waldhaus zur Asse	Roller-Stammtisch	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 17 Uhr, 05331-45676

#	40549	Düsseldorf	Weg.a.Handweiser	Waserbüffel Stammtisch	Jeden 2. Freitag im Monat ab 20 Uhr, 0211/5048100
	47906	Kempen	Gasthof „Berg & Tal“	Oldtimerfrühstücken	Jeden Sonntagmorgen, 02151/753758 u. 735262
	49152	Bad Essen	Ölfleck	DDR-Fahrzeug-Stammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat 20 Uhr, 05472/4828
		Ellenstedt	Ponyhof. Schneebee.	Motorrad-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat ab 20 Uhr, 04444/632
	49638	Nortrup	Jagthaus Spark	Heinkel-Stammtisch	Jeden 1. Freitag 19.30 Uhr, 05436-707
	42651	Solingen-Kohlforth	Café Hubraum	GB 500-Stammtisch (XBR-)	Jeden letzten Do. im Monat ab 19 Uhr, 0221-426220

	52080	Aachen	Parkpl. Siegel	Ausfahrt, 50er Jahre Kräder	Jeden Sonntag ab 10 Uhr, H. Heiliger, 0241/511556
	52062	Aachen	Autonom.Zentrum	MC Kühle Wampe Aachen	Wirsching, Mariahilfstr. 1-3, 52062 Aachen
	52224	Stolberg-Vicht	Gaststätte Moll	Vichter-Motor-Club	Jeden 1.Freitag im Monat, 20 Uhr, 02402/7969
	54338	Schweich	Gasth. Junges	Engländer-Stammtisch	Jeden 1.+3. Montag, 20 Uhr, 06578/1478 bzw. 06502/6878
	54550	Daun-Pützborn	Zur alten Schmiede	Veteranenstammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 19 Uhr, 06952/4331
	54550	Daun-Pützborn	Zur alten Schmiede	Kawa-Stammtisch	Jeden 2. Freitag im Monat ab 19 Uhr, 06952/4331
	55457	Gensingen	Gasthaus Zum Adler	Veteranen-Stammtisch	Jeden Montag ab 20 Uhr, 06704/2208 Peter
	56271	Isenburg	Gasthof Isenburg	Oldie-Stammtisch	Jeden 1. Dienstag im Monat, ab 20 Uhr, 02634/1644
	57271	Hilchenbach-Vormwald	Gastst.Zollposten	Italiener Frühstücken	Jeden 1.Sonntag im Monat ab 10.30 Uhr
	58453	Witten	Zur Waldeslust	MZ-Stammtisch Ruhrtal	Jeden 2. Do. im Monat, 02330-12467
	59302	Oelde	Gasthof Hui buh	Wasserbüffelstammtisch	Jeden letzten Samstag im Monat ab 17 Uhr, 0251-525761

	68732	Schwetzingen	„Zum blauen Loch“	MZ-Stammtisch Rhein/Neckar	Jeden letzt.Dienst. im Monat ab 19.30 Uhr, 0621/478438
--	-------	--------------	-------------------	----------------------------	--

	72649	Wolfschlugen	Hexenbanner-Stuben	Heinkel-Stammtisch	Jeden 3. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr, 07123/34 5 66
	74363	Eibensbach-Güglingen	Felsenkeller	Veteranen-Fahrer-St.	Jeden letzten Sonntag im Monat ab 9.30 Uhr
	74542	Braunsbach/Kocher	Gasthof Löwen	Oldie-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat 19 Uhr, 07183/41595
	77652	Offenburg/Bd. Freiburg	Gasthaus Anglerheim	MZ+Jawa Stammtisch	Jeden Sonntag um 10 Uhr, 07811/1572
			Pizzeria Kroneneck	Italo-Stammtisch	Jeden Freitag ab 20.30 Uhr, 0761/64611

	81739	München	Motorradstammtisch München		Jeden Mittwoch ab 19.30, Völker, 089/6351196
	85893	Reichertshausen	Gasthof Lindermeier	Motorradtreffen	Jeden 2. Sonntag im Monat 17.30 Uhr, 0841-59214
	87724	Otobereun	Elderner Kaminstube	Italo-Stammtisch	Jeden 1. Fr. ab 20 Uhr, 08331-81631
		Ulm	Cafe Rialto	Klassiker-Stammtisch	Jeden Donnerstag ab 19 Uhr, 07302/4853

	91619	Oberzenn	Sound Island	Moto Italia Stammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 19 Uhr 09844/671
	91735	Muhr am See	Gasthof Mönchswald	Oldie-Stammtisch	Jeden 3. Freitag ab 20 Uhr, 09831/9149, ab 18 Uhr
	97074	Würzburg	Gasthof St. Bruno	Klassikerstammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 20 Uhr, 0931/81730

CH	Herrliberg, Zürichsee	Restaurant Blümlialp	Oldiestammtisch	Jeden Do.ab 19.30 h bei gutem Wetter, 004119232816
----	-----------------------	----------------------	-----------------	--

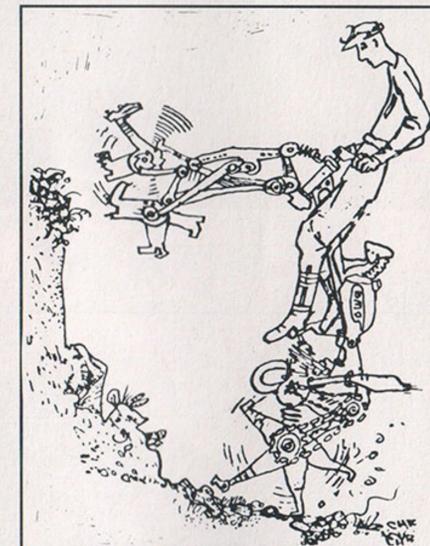
LITERATOUR



Die Pionierzeit des Motorradrennsportes 1894 - 1930

Zugeben muß ich, daß meine Literatur über Crius rar und lückenhaft ist - nein, war! Bis mir die Post das Buch genau zum Heiligabend 94 ins Haus brachte. Was mir zu Weihnachten mehr Freude bereitere? Will mir partout nicht einfallen! Christian Christophe (Crius) hat 1936 in neun Fortsetzungen in „Das Motorrad“ die Renngeschichte bis 1930 aufgeschrieben, und Renate und Manfred Sprenger haben ein schönes Buch daraus gemacht. Eine Leseprobe, die für sich spricht: - Seite 34 - 1904/05 „Die Rennfahrer, die sich zu den Zuverlässigkeitsfahrten, die den Hauptteil der deutschen Veranstaltungen bildeten, meldeten, waren Radfahrer, und man muß denken, Radfahrer zu sein war damals etwas wie heute Motorradfahrer. Der Radfahrer hatte damals das Omen des Kilometerfressers. Er war Pionier eines neuen Sports und stand in der Meinung des braven Bürgers gewissermaßen außerhalb des Gesetzbuches. Radfahrer und Schutzmann waren jahrelang der Stoff sämtlicher Witzblätter. Es gab eigentlich kaum eine Nummer, in der nicht der „Blaue“ mit seiner Animosität gegen die Radfahrer angeulkt wurde.“ - Seite 39 - 1905 „In einer französischen Zeitung trat E. Hospitalier für Wassereinspritzung zur Kühlung der Ventile ein. Man käme dann wegen geringerer Temperatur der Auspuffgase ohne Schalldämpfer aus.“ - Seite 70 - 1912 „Alle möglichen Konstruktionen sind durchprobiert worden, bevor sich der Dreikanal-Zweitakter durchsetzte. So hatte beispielsweise der Behrend-Zweitakter, der nach dem Zweikanalsystem arbeitete, ein Rückschlagventil im Kolben. Dieses Ventil wurde aber nicht mit einer Feder angedrückt, sondern durch ein Gewicht nach unten gezogen.“ - Seite 71 - 1912 „Bashall, der Sieger, hatte Zündungsaussetzer, und er bemerkte, daß daran der Riemen Schuld hatte, der ihm Wasser auf das Zündkabel spritzte. So hielt er denn die Hand schützend vor das Zündkabel. Bei jedem kräftigen Bums kam er

natürlich an die Kerze und bekam einen Schlag. Aber so kräftig er auch elektrisiert wurde, er hielt durch. Trotz Regen, Nebel und elektrischer Schläge fuhr er einen Durchschnitt von 64,7 km/h. Das sind nur 3 km/h weniger als im Vorjahr bei gutem Wetter!“ - Seite 84 - 1920 „Die Tagespresse war gegen den Motorradrennsport eingestellt. Für die Krafftfahrer interessierte



sich die AAZ. Sie widmete dem Motorradrennsport ihre Aufmerksamkeit, solange er mit dem Automobilsport verbunden war. 1920 wurde die Zeitschrift gegründet, welche sich ausschließlich um die Motorradfahrer kümmerte und für sie eintrat: „Das Motorrad“. - Seite 90/91 - 1923 „Der Münchener Geißler hatte gerade das Lötampentent erfunden. Er taute von Zeit zu Zeit mit der Lötampe Öltank und Ölzuführungen auf. Bevor er aber auf diese Idee gekommen war, war ihm in Görlitz der Kolben festgegangen und sämtliche Ringe durchbrochen. Geißler fuhr mit der Bahn nach Breslau, dem Startort zur nächsten Etappe, trieb ein paar Automobilkolbenringe auf und feilte sie einen Millimeter schwächer. Auf der Strecke Stettin-Rostock, die in einem unglaublichen Zustand

war, gab's nicht weniger als sieben Rahmenbrüche. Dennoch, die meisten Fahrer, die dieses Mißgeschick ereilte, brachten es fertig, den Motor auszubauen und den Rahmen wieder zu löten. ...Geißler verlor auch einmal durch ein loses Vorderrad und den daraus resultierenden Stürzen und Reparaturen soviel Zeit, daß er das Etappenziel Bremen nachts um 3.55 Uhr erreichte. Ein Quartier war nicht mehr zu bekommen, und so mußte er sich ein Bett in einem Badezimmer aufstellen lassen. Der Hoteldiener fand ihn am nächsten Morgen im eiskalten Badewasser eingeschlafen. Er hatte gedacht, sich durch ein Bad zu erfrischen. ... Die Quartiermöglichkeiten waren auch manchmal etwas primitiv. Wie es so häufig ist, hatten sich die Menschen angeboten, die in bescheidenen Verhältnissen lebten, und so mußten denn die Fahrer manchmal mit vier und fünf quarrenden kleinen Kindern zusammen schlafen.“

Mit einem Ausblick bis 1936 - wo die BMW's gegenüber den unschlagbaren Engländern in Front lagen - endet die Renngeschichte. Und wer schreibt die Geschichte danach? Immerhin entdeckte Crius in den Fünzigern seine Liebe zum Trialsport. Vieles gäbe es über Langstreckenfahrten- und rennen, über den Bergring Teterow und und und zu berichten. Und die vielen Handzeichnungen und Erfindungen!? Wer jetzt noch nicht das Buch lesen will, ist selber Schuld! Wer's unbedingt haben will, sollte sich beeilen, die Auflage besteht nur aus 1000 Stück. Frei nach der Losung: „Der Schnellste gewinnt!“

Autor: „Christian Christophe (Crius). Titel: Die Pionierzeit des Motorradrennsports 1894 - 1930. Verlag: Renate Sprenger, Bahnhofstr. 2, 56357 Miehlen, Tel.: 06772-5433. Erscheinungsjahr: 1994. Format: 24,5 x 20,5 cm, gebunden. Umfang: 108 Seiten, 82 Fotos und Handzeichnungen. Preis: 29,80 DM.

Lothar Schulze

DIE ZEITSCHRIFT
GUMMIKU & PAST perfect
erscheint im
Baues Verlag GbR
Am Deich 57 • 28199 Bremen
Rainer Baues, Ute Nennstiel, Jupp Jäckels †
Tel.: 04 21/50 16 17
Fax: 04 21/50 44 48

ISSN 0944 - 3681
DK 629.11(05)(091)1949/1979"

Chefredakteur: Rainer Baues (verantwortlich)

Redaktionelle Mitarbeit:
Alan Cathcart, Ducsi, Reinhard Hopp, Jutta Jäckels, Stefan Katzer, Uwe Kremer, David Longstroke, Jens Kraus, Tobias Pflüger, Thomas Reichl, Dr. Paul Simsa, Jürgen Strohmeier (stromi), Claus Uhlmann, Volker Timmer.

Repro & Titelrealisation:
Baues Offset Druck
Fotos:
Rainer Baues, Uwe Kremer
Layout:
Uwe Kremer, Peter Ullrich
Satz: pu/.

DIE ZEITSCHRIFT - ORGANISATION
Erscheinungsweise: Monatlich am 15.
Vertrieb: Ute Nennstiel
Verkaufspreis 6,50 DM/Heft
Verkaufspreis Österreich 55 ÖS/Heft
Verkaufspreis Schweiz 6,50 sfr/Heft
Abonnement: zwölf Ausgaben 67,00 DM inkl. Versand und Mehrwertsteuer
Abonnement Ausland: 78,00 DM inkl. Versand
Luftpostversand: Preis auf Anfrage

Druck: Baues Verlag, Am Deich 57, 28199 Bremen

DIE ANZEIGEN
Verantwortlich für Anzeigen:
Tobias Pflüger
Anzeigenschluß (gewerblich):
Jeweils am 20. des Vormonats
Anzeigenpreise:
Private Fließsatzanzeigen bis zu 200 Zeichen sind für Abonnenten kostenlos. Für gewerbliche Anzeigen gilt Preisliste 6 vom 15. Mai 1994. Der Verlag behält sich vor, Anzeigen abzulehnen.

KLEINGEDRUCKTES
Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Falle nicht anerkannt werden.
Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Alle Artikel werden nach bestem Wissen aber ohne Gewähr veröffentlicht. Die Zeitung und alle in ihr enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Eine Verwertung ohne Einwilligung des Verlags ist strafbar.
GUMMIKU & PAST ist ein eingetragenes und geschütztes Warenzeichen.

Diese Sonauto-Yamaha OW31 hat wohl eines der verrücktesten und unmöglichen Experimente der moderneren Renngeschichte hinter sich. Verglichen mit den heute im GP-Sport gefahrenen Maschinen wäre es in etwa so, als ob Honda die 500er Werksrennmaschine von Mick Doohan mit Licht und Kickstarter ausrüstete und dann noch den Versuch unternimmt, der Maschine soviel Standfestigkeit einzuhauchen, daß sie mit ihrer vollen Leistung 24 Stunden unter Rennbedingungen durchhält.

17 Jahre ist es gerade mal her, da setzte sich der Chef der französischen Sonauto-Yamaha Mannschaft Jean-Claude Olivier diese verrückte Idee in den Kopf, mit einer Yamaha TZ 750 GP-Rennmaschine das Bol D'Or 24 Stunden Rennen zu gewinnen. Wat mutt, dat mutt.

Blicken wir zunächst auf die Szene Ende der 70er zurück: 1978 boomte in Frankreich und vielen Ländern rund um den Globus der Motorradmarkt, und die vier großen japanischen Motorradhersteller lieferten sich um jedes Zehntel Prozent Marktanteil einen harten Kampf mit Haken und Ösen. Rennerfolge waren schon immer ein absatzförderndes Mittel, wobei sich die Kundschaft besonders von den Langstreckenrennern anlocken ließ. Im selben Jahr zog der Bol D'Or Langstreckenklassiker von Le Mans in die Provence zur Rennstrecke Paul Ricard um, weil die Streckenbetreiber von Le Mans ihr eigenes 24-Stunden-Rennen ausrichten wollten.

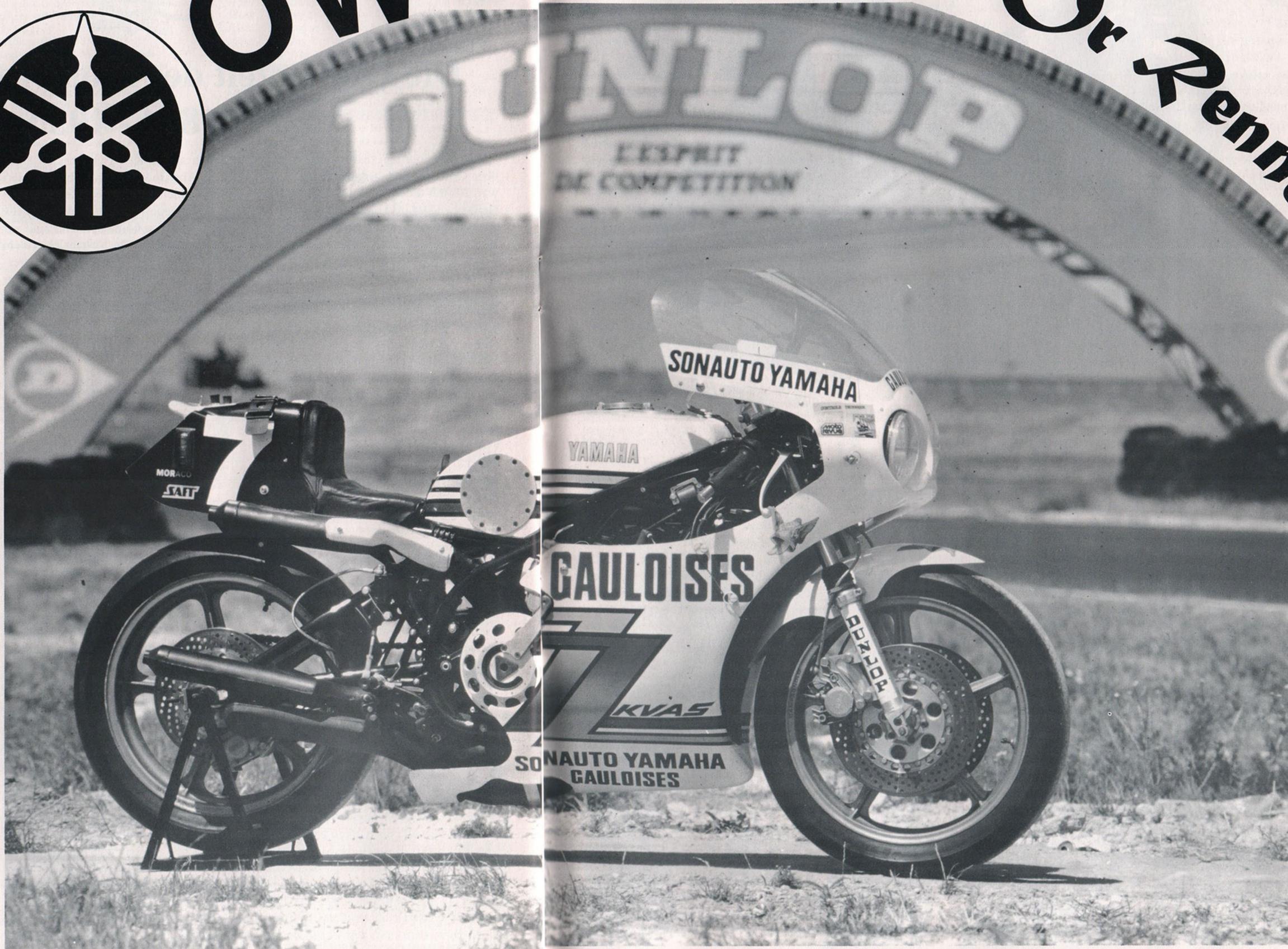
Bis heute jedoch ist immer noch der Bol D'Or die größte Motorradsport-Veranstaltung in Frankreich, und alle großen Medien berichten darüber. Die erste Stunde des Rennens wird landesweit sogar live im französischen Fernsehen übertragen. Ein Motorrad, das dieses Rennen gewinnt, fördert natürlich ungeheuer das Markenimage und damit natürlich auch die Verkaufszahlen und holt die für die Rennerei investierten Beträge x-fach wieder herein. Honda und Kawasaki als Spezialisten für große Viertaktmaschinen war dieser Konkurrenzkampf ganz recht und hatte sie gegenseitig zu dominierenden Marken in den Langstreckenrennen der 70er Jahre geführt.

Gerade bei Honda paßten Zweitaktmaschinen zur damaligen Zeit überhaupt nicht recht ins Firmenkonzept, und man versuchte mit dem viertaktenden Ovalkolben-Renner NR 500 im GP-Sport den Siegeszug der Zweitakter aufzuhalten. Mit den unzähligen Langstreckenerfolgen der RCB-Reihe untermauerte Honda seine Vor-



OW 31

Bol D'Or Renner





Der Rahmen wird später von einigen Herstellern für Straßenmaschinen nachgebaut.

machtstellung sowohl bei Renn- als auch bei den Straßenmaschinen. Erst sehr spät stieg auch Suzuki mit verschiedenen Ausführungen seiner GS 1000 Modelle in den Langstreckensport ein. Nur der vierte große japanische Hersteller Yamaha, der sich ohnehin vorwiegend bei den leichteren Zweitaktrennen berufen fühlte, hatte in diesem Konzert nichts zu bestellen. Man hatte mit der XS 1100 ohnehin nur einen kardangetriebenen Sporttourer mit wenig Rennstreckenpotential im Programm, und ein in der Versuchsabteilung entwickelter V4-Renner kam auf der Rennstrecke nie zum Einsatz. Jean-Claude Olivier, der auch heute noch hinter den Erfolgen des französischen Yamaha-Importeurs steckt, konnte es nicht begreifen, daß Yamaha auf das enorme Prestige eines möglichen Bol D'Or Sieges einfach so verzichtete, nur weil man gerade kein passendes Motorrad zur Hand hatte.

Natürlich darf man nicht vergessen, daß Kenny Roberts 1978 erstmals den 500er WM-Titel für Yamaha holte und Patrick Pons 1979 der erste französische Weltmeister auf zwei Rädern mit einer Sonauto TZ 750 Yamaha wurde. Aber der Yamaha-Importeur Sonauto und vor allen Dingen auch

sein Hauptsponsor Gauloise legte noch größeren Wert auf den Bol D'Or. Nur wie? Jean-Claude Olivier (JCO) und der Leiter des Sonauto-Teams Christian Maingret zerbrachen sich die Köpfe und kamen letztendlich zu einem Entschluß, der durch den Umzug des Bol D'Or von Le Mans nach Paul Ricard begünstigt wurde.

Die Rennstrecke Paul Ricard mit ihrer ellenlangen Mistral-Geraden verlangte viel mehr nach schierer Motorleistung als der verwinkelte „Bugatti“-Kurs von Le Mans, wo auch gutes Drehmoment im unteren Bereich eine große Rolle spielt. Dazu kam noch die besonders publikumswirksame Fernsehübertragung der ersten Stunde des Rennens.

So dachten sich JCO und Maingret, daß es vor allem darauf ankam, in der ersten Stunde soweit wie möglich vorne mitzumischen, und ein passendes Motorrad für dieses Konzept hatte Yamaha ja auch im Programm: die TZ 750. Ob dann letztendlich ein Sieg dabei herauskam, war den beiden weniger wichtig. So kam es also, daß Patrick Pons und Christian Sarron 1978 mit einer für das Langstreckenrennen leicht modifizierten TZ 750 beim Bol D'Or an den Start gingen und frech Hondas Viertaktflotte herausforderten, die in den zwei Jah-

ren zuvor alle anderen Marken in Grund und Boden gefahren hatte.

Diesmal jedoch kam es anders herum. Gegen den Zweitakter hatten die Viertakt-Hondas keine Chance, und so führte die TZ von Beginn an, und JCO behielt mit seiner Prognose recht. Womit er allerdings nicht gerechnet hatte war, daß die TZ 750 am nächsten Morgen nach 17 Stunden Rennen immer noch mit großem Vorsprung dabei war. Sattete 3 Runden betrug der Vorsprung vor der nächstplazierten Honda, obwohl die TZ wegen des höheren Verbrauchs wesentlich öfter zum Tanken an die Box mußte. Man begann im Sonauto-Team langsam von einem märchenhaften Sieg zu träumen, als die TZ plötzlich zu stottern begann und mit einer gebrochenen Kurbelwelle ausrollte. So hatte die TZ doch noch das von der Viertaktfraktion vorhergesagte Aus erwischt. Nur wesentlich später, als von allen vorhergesagt. JCO ließ sich das Ganze noch einmal gründlich durch den Kopf gehen und hielt einen zunächst für Träumerei gehaltenen Sieg beim Bol D'Or jetzt durchaus für möglich.

1979 stattete er Maingret mit einem Budget für ein Team mit zwei Maschinen inklusive der technischen Überarbeitung der käuflichen OW31 Werksmaschinen aus.

Chef-Mechaniker Jackie Germain baute aufgrund der Erfahrungen aus dem Vorjahr verstärkte Kurbelwellen in die Motoren ein, montierte eine Zündanlage mit geänderter Zündkurve und andere Schalldämpfer, um eine sanftere Leistungsabgabe zu erhalten. Dadurch verringerte sich die Spitzenleistung zwar geringfügig, das fiel aber kaum ins Gewicht. Mit vielen weiteren kleinen Änderungen wurde die Sonauto-TZ 750 standfest und fuhr dann auch erstmals nach 24 Stunden über den Zielstrich. Der frischgekörtete 750 ccm Weltmeister Patrick Pons bildete zusammen mit dem Japaner Sadao Asami, der den verletzten Christian Sarron ersetzte, das erste Team, das zweite Team setzte sich aus dem früheren spanischen Honda-Werksfahrer Hubert Rigal und dem späteren Langstrecken- und Superbikeweltmeister Raymond Roche zusammen. Beide OW31 beendeten das Rennen mit einem zweiten beziehungsweise zehnten Platz und unterstrichen damit die gute Arbeit von Jackie Germain.

Pons/Asami hatten während der ersten 6 Stunden das Rennen angeführt, doch dann stürzte der Japaner, und bei der Reparatur der Sturzfolgen ging die Führung und weitere wertvolle Zeit flöten. Später im Rennen brach dann auch noch einer der Kettenspanner. Alles zusammengerechnet kosteten diese Reparaturen dem Sonauto-Team den Sieg. Vier Runden betrug am Ende der Rückstand auf das siegreiche Team. 1980 dann setzte JCO, ermutigt

durch die Vorjahresergebnisse, alles auf eine Karte und schickte drei Teams ins 24-Stunden-Rennen. Dieses Dreier-Geschwader bildete gleichzeitig den Abgesang für die Yamaha TZ 750 in jeglichen WM-Rennen, weil die internationale Motorradsporkommission FIM nach Patrick Pons WM-Gewinn 1979 die 750er Klasse gestrichen hatte.

So gab es mit Ausnahme der USA, wo diese Klasse auch danach noch gefahren wurde, keine Einsatzmöglichkeiten mehr für die TZ, die als eine der in der Relation Geldeinsatz/Fahrleistung günstigsten Rennmaschinen aller Zeiten in die Geschichte des Straßenrennsports einging. Nach dem Motto Sieg oder Zeitverschwendung rüstete Sonauto alle im Lager befindlichen TZ 750 für die Langstreckenrennerei um, um jederzeit siegfähiges Material parat zu haben.

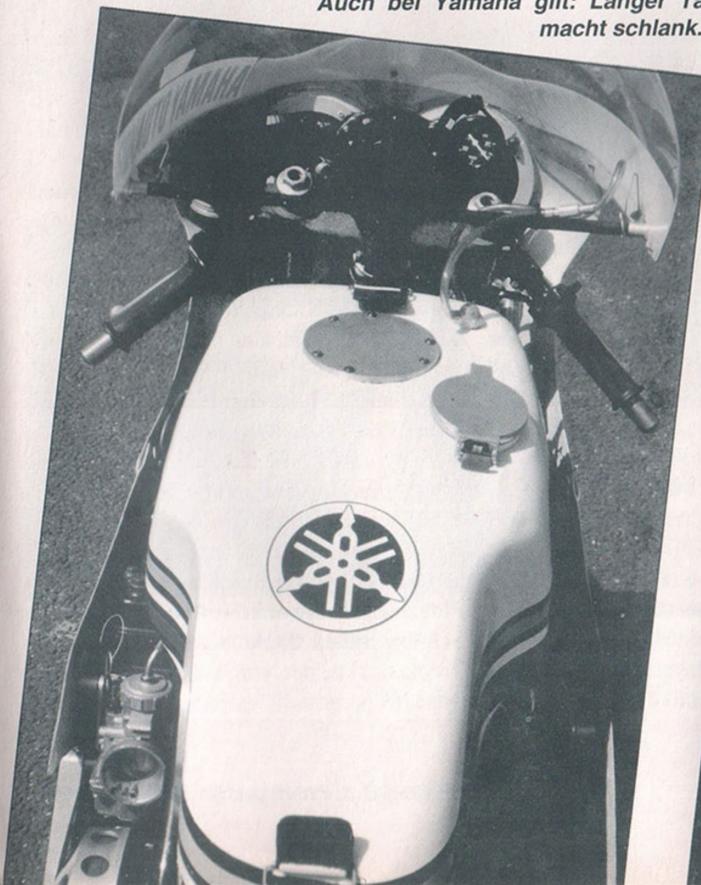
Patrick Pons konnte an dieser Jagd jedoch nicht mehr teilnehmen, da er einen Monat zuvor in Silverstone bei einem Unfall ums Leben kam. Vorher hatte er noch mit der TZ die 200 Meilen von Daytona gewonnen. Hubert Rigal bildete zusammen mit dem Holländer Boet van Dulmen das Team Nr.1, und sie belegten nach dem Training auch den 1. Startplatz vor dem 2. Sonauto Team mit Raymond Roche und dem kommenden Langstrecken-Champion Jean Lafond und dem 3. Sonauto Team mit Asami und seinem japanischen Landsmann Keiji Kinoshita.

Honda hatte dieses Jahr aber auch die Lehren aus dem Vorjahr gezogen und setzte ebenfalls drei Teams mit einer auf 1062 ccm aufgebohrten Version der RCB ein, die genauso schnell war, wie die Maschine von Rigal, und die wurde auf der Mistral-Geraden mit 291,7 Km/h gestoppt! Als Fahrer stand bei Honda unter anderem der spätere mehrfache Straßen-Weltmeister Freddie Spencer unter Vertrag.

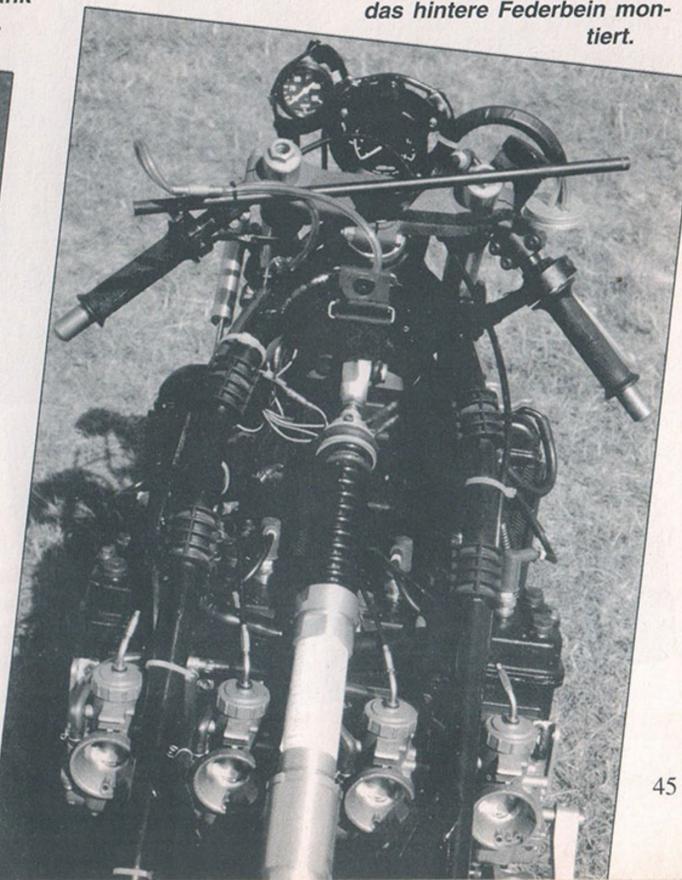
Die erste Stunde des 80er Bol D'Or brachte dann auch einen atemberaubenden Kampf den frischgekörteten Weltmeistern Marc Fontan und Herve Moineau auf der Honda und den drei Sonauto-TZs, wobei der wie entfesselt fahrende Fontan die meiste Führungsarbeit vor Rigal bestritt. Aber die führenden Teams fielen nach und nach alle wegen technischer Defekte aus und so kam Suzuki zu einem völlig unerwarteten ersten Sieg beim Bol D'Or. Roche und Lafond schieden bereits in der zweiten Stunde mit einem gebrochenen Pleuel aus und Asami/Kinoshita schieden 6 Stunden vor dem Ende auf dem vierten Platz liegend mit einem Getriebeschaden aus, nachdem sie nach einem Sturz des zu dem Zeitpunkt in Führung liegenden Asami vom 50. Platz aus wieder bis auf den 4. Platz vorgefahren waren. Auch bei Rigal/Van



Auch bei Yamaha gilt: Langer Tank macht schlank.



Hinein durch vier Schlünde, sprach der Zweitakter. In der Mitte zwischen den Rahmenrohren ist das hintere Federbein montiert.

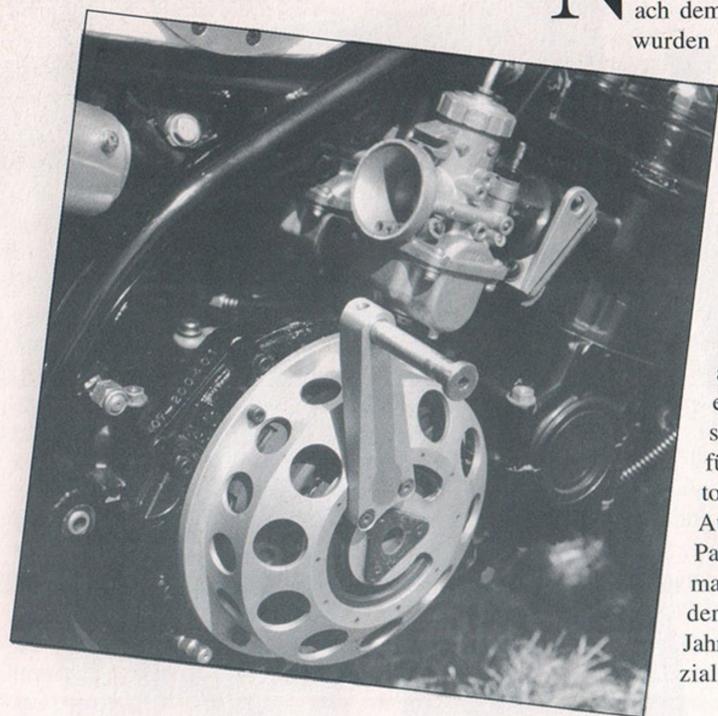




Dulmen bedeutete eine gebrochene Schaltgabel im Getriebe das Aus, nachdem sie in einem begeisternden Rennen die ganze Zeit über auf einem der ersten beiden Plätze zu finden gewesen waren, bis sie zweimal wegen leerem Tank (man hatte durch eine Runde mehr pro Tankfüllung versucht, die Anzahl der zeitraubenden Tankstopps zu verringern) und Überhitzungsproblemen an den Bremsen zurückfielen. Nach 18 Stunden kam dann wegen dem Getriebeschaden das endgültige Aus. Die Sonauto-TZ waren immer dicht vor einem Sieg, aber ganz gelangt hat es für den großen Traum von JCO nie, und er wartet bis zum heutigen Tag darauf.

Dominique Aubret: dem Restaurateur war nichts zu schwör.

Ungewöhnlich aber praktisch: Rennmaschine mit Kickstarter.



Fahrbericht: „Was wäre wenn ...“

Nach dem Bol D'Or 1980 wurden die Sonauto-TZ Yamaha nicht mehr bei Rennen eingesetzt, es gab ja auch mit Ausnahme von Daytona keine mehr. Vergangen vielleicht, aber nicht vergessen. Vor allem nicht vom europäischen Restaurationspapst für japanische Motorräder Dominique Aubret, dessen in Paris ansässige Firma AREMA sich in den vergangenen 5 Jahren als „Die“ Spezialisten für klassi-

sche japanische Motorräder außerhalb Japans hervorgerufen haben.

Obwohl Aubret sich vorwiegend auf Honda Maschinen spezialisiert hat, weil seine Kunden diese Marke bevorzugen, gilt seine heimliche Vorliebe den japanischen Langstrecken-Rennmaschinen, und als er die Chance bekam, die Rigal/Van Dulmen Sonauto-TZ zu kaufen, griff er ohne zu zögern zu. Die Maschine befand sich exakt in dem Zustand, in dem sie beim 80er Bol D'Or ausgeschieden war. Zwei Jahre später war sie rennfertig restauriert, und der Motor war von demselben Mechaniker wieder aufgebaut worden, der ihn auch damals für den Bol D'Or präparierte: von Jackie Germain. Der Rest der größtenteils authentischen Restauration (eigentlich mehr eine Wiederherstellung der damals üblichen Standards) wurde in der Arema-Werkstatt durchgeführt.

Ein kurzer Trip zum sehr griffigen und verwinkelten kleinen Kurs verschaffte mir einen guten Eindruck von der Maschine, die ich wie tausende anderer Langstrecken-Rennsportfreunde damals als David im Kampf gegen den übermächtigen Goliath Honda betrachteten und der wir so gerne einen Sieg gewünscht hätten, obwohl es ein Zweitakter war. Obwohl bei dem schlitzgesteuerten Motor die serienmäßige Reed-Membran der OW31 verwendet wurde und abgesehen von der speziell verstärkten Kurbelwelle und der Hitachi CDI-Zündung mit anderer Verstellkurve nicht weiter viel getan wurde, sträubte sich die Yamaha offensichtlich gegen die Verwandlung eines 750er GP-Renners in einen Langstreckenrenner. So galt es vor allen Dingen, besonders auf die vielen Details zu achten, um die Zeitverluste bei den Boxenstopps so gering wie möglich zu halten.

Der Bol D'Or hat auch seine eigenen Startregeln. Da es nicht erlaubt war, die Motoren mit einem Elektrostarter zu starten, montierten Maingrets Teammechaniker einfach einen Kickstartmechanismus an die Kupplungsglocke, der auch astrein funktionierte. Als Asami einmal nach einem kurzfristigen Ausfall mit einem verzweifelten Versuch die Maschine mit dem Kickstarter wieder antrat, gab's von den Zuschauerrängen frenetischen Beifall.

Ein weiteres Muß war der Anbau einer Lichtenanlage, das durch die Montage zweier separat oben auf dem Höcker geschalteter Flugzeugscheinwerfer erfüllt wurde. Die Schalter saßen direkt hinter dem großen Trockenakku, der von SAFT speziell für Sonauto hergestellt worden war. Auf den

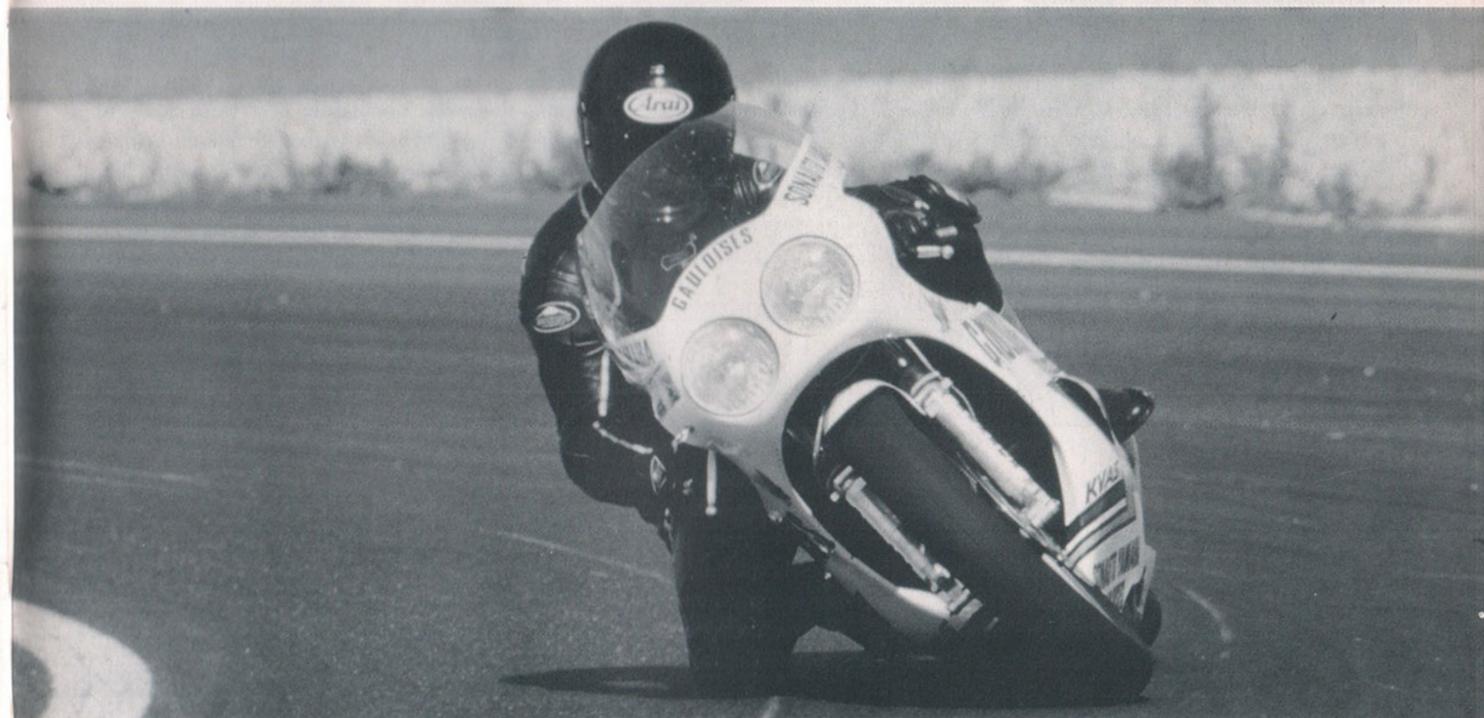
Einsatz einer Lichtmaschine wurde zugunsten des Gewichts verzichtet, und so wurde die Batterie bei jedem Boxenstopp gegen eine frische getauscht, die genug Ladung hatte um einen der beiden Scheinwerfer, das Rücklicht und den beleuchteten Drehzahlmesser während so eines 40 minütigen Abschnitts zu speisen. Im Fall eines Scheinwerferausfalls konnte der Pilot so hinter sich greifen und den zweiten Scheinwerfer mit dem entsprechenden Schalter einschalten. Einfach aber effektiv, zumal die wichtigsten Ecken der Rennstrecke auch während der Nacht durchgehend beleuchtet waren.

Der originale OW31 Stahlrohrrahmen blieb größtenteils unverändert, aber Maingret's Firma Moraco hatte eine spezielle Hinterradschwinge gebaut, die ähnlich

wie die 38er Werks-Telegabel einen schnellen Radaus- und Einbau für flotten Radwechsel ermöglichte. Als weitere feine Zutaten kamen Campagnolo-Räder und Brembo-Bremsen hinzu. Gefahren wurde die Maschine mit Dunlop Reifen, die zum Zeitpunkt meines Tests gerade neu aufgezo-



Da war der Testwurm drin: daß diese Bremse nicht ordentlich greift, ist äußerst ungewöhnlich.



Höckerknöpfe als Lichtschalter, goiii!

Ich widerstand der Versuchung, das Biest anzukicken und ließ mir von Dominique einen ordentlich Schub geben und machte mich auf die Socken. Ich hatte bisher die Gelegenheit, einige TZ 700/750 in diversen Ausführungen zu fahren, aber daß mir diese Maschinen eine gewisse Vorbereitung auf die hier zu fahrende TZ verschafften, kann ich weiß Gott nicht behaupten.

Die engen Kombinationen auf dem Kurs Carole sind der absolute Kontrast zur ellenlangen Mistral-Geraden auf dem Ricard-

Kurs, zeigten aber die erstaunliche Wendigkeit der Sonauto-TZ, und insgesamt gesehen muß ich sagen, daß sich diese TZ als ein weitaus angenehmerer Partner für solche Langstreckenrennen herausstellte, als ich mir das vor dem Test vorzustellen wagte. Der kräftige Schub setzt ab 7000 U/min sanft ein und verstärkt sich dann zusehends, dabei ist dieses Gebaren keinen Deut weniger faszinierend als der abrupte Leistungseinsatz, der von den normalen TZ 700 bis dato bekannt war. Überraschenderweise jedoch nahm der Sonauto-Motor auch in den Bereichen darunter noch sauber Gas an und zog, ohne mit der Kupplung spielen zu müssen ab 4000 U/min lochfrei heraus.

Ich hatte überhaupt nicht damit gerechnet, daß sich die hyperenge, im 1. Gang zu fahrende Haarnadelkurve hinter der Boxengasse in Carole mit der TZ so leicht durchfahren ließ. Die TZ hatte ein derart vertrauenswürdiges Fahrverhalten, daß sie selbst heute noch ein gutes Straßenmotorrad wäre, von den Straßenmaschinen aus ihrer Produktionszeit brauchen wir erst gar nicht zu reden. Erstaunlich gut war auch der Windschutz der Vollverkleidung mit ihrer hohen Scheibe, und im Stillen dachte ich mir, daß der von Yamaha damals vereinzelt präsentierte Prototyp der TZ 700 Straßenmaschine, der jedoch nie in Produktion ging, eine Menge Ähnlichkeiten mit der Sonauto-TZ gehabt haben würde.

Von diesem Standpunkt aus ist es auch eines der größten Mankos der jüngeren Motorradgeschichte, daß die Yamaha TZ 700 Straßenmaschine nie auf den Markt kam. Die von Jackie Germain am Motor vorgenommenen Änderungen verschafften diesem ohne wesentliche Leistungseinbußen einen deutlich angenehmeren Charakter. Nur mal zum Vergleich: der So-

nauto-Motor leistet 126 PS bei 10500 U/min, während der OW31 Kurzstreckensprinter je nach Abstimmung zwischen 130 und 135 PS bei 11200 U/min leistet, und verglichen mit der Sonauto-TZ ist die bei den 200 Meilen von Daytona gefahrene TZ ein Sprinter. An der Sonauto-TZ ist eine für 1977 entwickelte Auspuffanlage mit integrierten Schalldämpfern montiert, die für eine harmonischere Leistungsabgabe sorgt und stabiler ist, als die später verwendeten leichteren Anlagen, die während der Rennen des öfteren brachen.

Die Sonauto-Maschinen hatten beim Bol D'Or nie Probleme mit gebrochenen Auspuffanlagen. Diese stabilere Auspuffanlage und die weiteren für die Langstreckenrennerei nötigen Umrüstungen trieben das Gewicht der TZ von ca. 160 Kg in der normalen Rennversion auf 172 Kg als Langstreckenbomber. Trotzdem war die TZ damit immer noch erheblich leichter als die Maschinen der Viertakt-Konkurrenz, und erst beim Vergleich mit diesen Maschinen sieht man, welch gewaltige Entwicklung der Langstreckensport, wo die zum Beispiel 1991 in Suzuka siegreiche viertaktende Honda RVF 750 nur unglaubliche 145

kg wog, in den vergangenen 15 Jahren hinter sich hat.

Ähnliches gilt auch für die Rahmengenometrie der TZ, die vom Standpunkt der 90er Jahre aus gesehen wohl das altertümlichste Relikt an der TZ ist. Verglichen mit modernen Straßensport- und Rennmaschinen ist die Fahrwerkshöhe hinten sehr niedrig mit einem sehr kurzen Federweg des einzelnen Monocross-Federbeins. Allerdings hätte das Federbein für mein Gewicht durchaus etwas mehr Vorspannung haben dürfen. Diese niedrige Heckposition ließ es des öfteren an Bodenfreiheit mangeln, vor allem in Verbindung mit den heutigen enorm griffigen Reifen und Asphaltdecken der Rennstrecken. Dieser Aspekt war mir aber bei Tests von Maschinen aus den 70ern schon öfter aufgefallen. Die Revolution im modernen Fahrwerksbau wurde 1981/82 vom spanischen Konstrukteursgenius Antonio Cobas initiiert und führte in nur 10 Jahren zu einer völligen Umstellung der kompletten Fahrwerksauslegung gegenüber den vorher geltenden Prinzipien. Bei den heute üblichen Rennmaschinen liegt der größte Gewichtsanteil auf dem Vorderrad, die Maschinenhöhe ist insgesamt niedriger geworden, und am Hinterrad sind heute wesentlich größere Feder-

wege mit stark progressiver Federung üblich - alles Dinge, die bei der Sonauto-TZ noch nicht zu finden sind.

Aus dieser Sicht ist die Yamaha wie ein Ritt in die Vergangenheit, während der Motor auch heute noch problemlos durchgehen würde. Trotz alledem fuhr sich die TZ erstaunlich handlich und ließ sich sehr präzise um die engen Kurven von Carole bugsieren. Die 18-Zoll Räder und der relative lange Radstand von 1410 mm wirkten sich nicht so nachteilig aus, wie ich es zunächst erwartet hatte, und so dürfte auch das Umrunden der Signes-Kurve am Ende der Mistral-Geraden in Paul Ricard im 4. Gang nicht der von mir befürchtete

„Dicke“ Augen, hohe Scheibe, das brachte der 24h-Renner.

Technische Daten: Sonauto Yamaha TZ 750

Motor:	Wassergekühlter 4-Zylinder Zweitakt mit Reed Membran-Einlaß
Bohrung/Hub:	66,4 x 54 mm
Hubraum:	748 ccm
Leistung:	126 PS bei 10500 U/min
Vergaser:	4 Mikuni-Rundschiebervergaser, 34 mm Durchlaß
Zündung:	kontaktlose Hitachi CDI-Zündung
Getriebe:	6-Gang, Primärtrieb über Zahnräder
Kupplung:	Mehrscheiben-Trockenkupplung (6 Stahl-/7 Reibscheiben)
Federung:	Vorn: 38 mm Yamaha Teleskopgabel mit QD Achsschnellverschlüssen Hinten: Stahlrohrschwinge mit Rohrbogen für direkt angelenktes Yamaha Monocross-Federbein
Bremsen:	Vorn: 2 x 280 mm Scheibenbremse, Scheiben gelocht mit Brembo Oro Zweikolbenzangen Hinten: 280 mm Einscheibenbremse, Scheibe gelocht mit Brembo Oro Zweikolbenzange
Radstand:	1410 mm
Räder/Reifen:	Vorn: 3.50/4.50 x 18 Dunlop KR 108 auf 3.00 x 18 Campagnolo-Felge Hinten: 3.50/6.00 x 18 Dunlop T 14 Slick auf 5.50 x 18 Campagnolo-Felge
Gewicht:	172 Kg mit Kühlflüssigkeit und Öl, ohne Benzin
Höchstgeschwindigkeit:	292 Km/h (Paul Ricard 1980)
Baujahr:	1980
Restaurateur:	Dominique Aubret, AREMA, Paris (F)



Gabel, die schlappen Bremsen und die geringe Bodenfreiheit der größte Hinderungsbolzen für noch knackigere Runden auf dem winkligen Carole-Kurs.

Ändern sollte man höchstens das Manko der Bremsen ansonsten ist die Sonauto-TZ ein lebendiges Abbild der Rennszene um die Jahrzehntwende der 70/80er Jahre. Begeistern kann vor allen Dingen der Motor, der durch seinen gutmütigen Charakter trotz der hohen Leistung seiner Zeit um einiges voraus war. Das 6-Gang Getriebe war zwischen dem ersten und zweiten Gang reichlich schwer zu schalten, die übrigen Gänge ließen sich locker einlegen und ließen beim Bewegen des Motors im Be-

Gewaltakt gewesen sein. Die 280 mm Brembo Doppelscheibenbremse mit 2-Kolben Zangen der Oro-Serie zeigte weitaus weniger Biß, als ich das erwartet hatte. Wahrscheinlich waren die Beläge entweder abgefahren, verglast oder noch nicht ordentlich eingebremst, normal ist das jedenfalls nicht. Auch die Telegabel ging einige Male ganz schön in die Knie und tauchte beim Bremsen jedesmal heftig ein. Sie entspricht zwar dem damals üblichen Entwicklungsstand und zeigt ein gutes Ansprechverhalten, aber letztendlich waren die

reich zwischen 7000 und 10500 U/min keine Schwerarbeit aufkommen. In diesem Bereich drehte der Motor schnell hoch und gab seine linear ansteigende Leistung ans Getriebe weiter, und beim Hochschalten ließ ich die Kupplung einfach links liegen, war kein Problem.

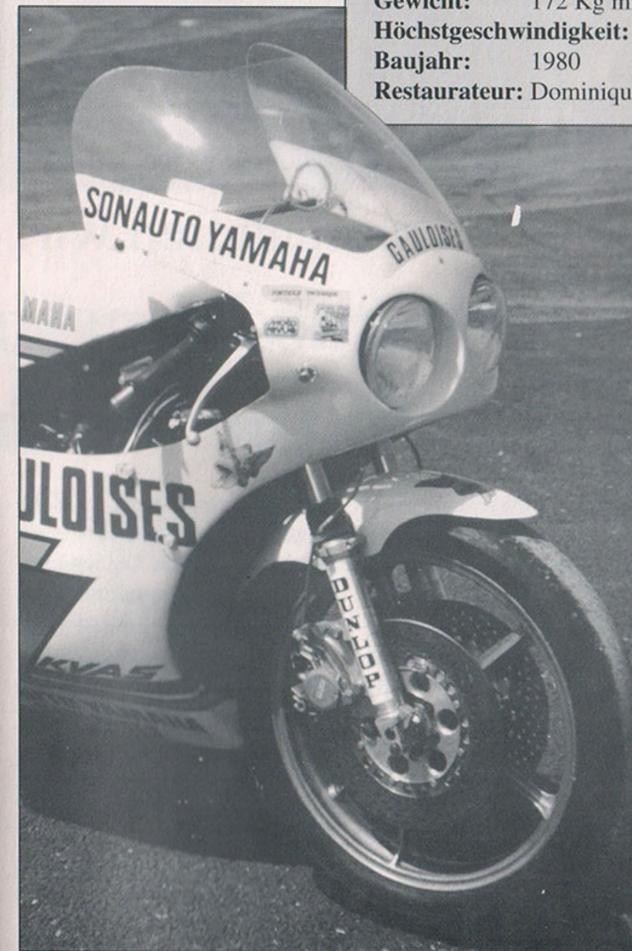
Ja, sie wäre in dieser Form wirklich ein hervorragendes Straßenmotorrad gewesen, die Yamaha TZ 750. Ob wir jemals erfahren, warum Yamaha diese Maschine nicht auf den Markt brachte?

Dominique Aubret hat mit dem Erhalt und der Restauration dieser Sonauto-TZ 750 einen großen Beitrag zur Darstellung der Rennsportgeschichte geleistet. Er besitzt sie allerdings nicht mehr, sondern hat sie für die Finanzierung seines nächsten Projektes, der Restauration der kompletten Kawasaki-Serie, die von 1981-83 die Langstrecken-WM gewonnen hat, verkauft.

Text: Alan Cathcart
Übersetzung: Ducsi
Fotos: Kyoichi Nakamura



Damals saß beim Fahrer der Kopf noch höher als der Popo, sagt Alan. Bei heutigen Rennern ist das fast umgekehrt.





Aus der Reihe
„Ducsis Kuriositäten-

und Alptraumkabinett“

präsentieren wir:

**„In Virus Ducatis
 quick to the Wahn**

**oder How to come
 sinn“**

Teil 2

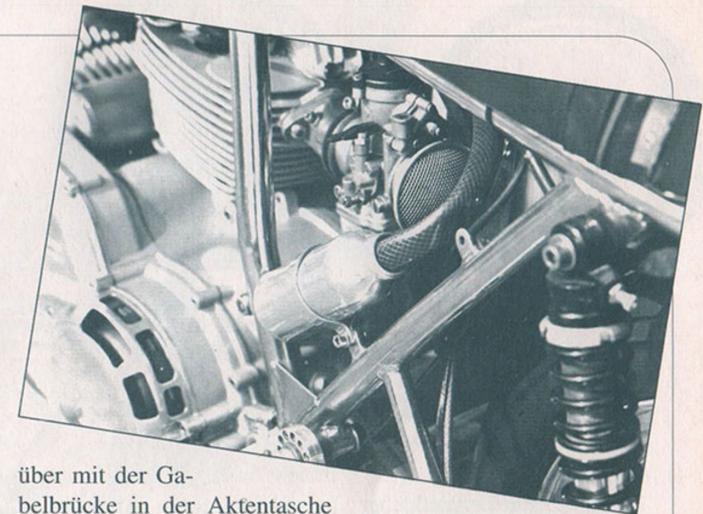


Moin! Wie ich schon im ersten Teil erwähnte, hatte ich wegen der nicht eintreffenden Teile wochenlang wie ein unbetäubtes Brathähnchen auf dem Grillrost zappelnd fast ohnmächtig den umherdüsenden Nachbarschaftswilden zusehen müssen. Hätte es damals schon die Sendung „Wie bitte“ gegeben, wären in meinem Fall die Herrschaften von der gelben Post garantiert für einen Auftritt reif gewesen. Statt Anfang Februar

hatte ich den Alutank, die Kotflügel, Halbschale und Sitzbank erst Mitte April für meinen fortgesetzten Bastelwahn zur Verfügung. Von den Rädern ganz zu schweigen, denn die wurden erst im Mai fertig. Was für ein Glück, daß ich mich vor Beginn des Umbaus dazu entschlossen hatte, den in Rot lackierten Rahmen in dieser Farbe zu belassen und aus diesem Grund noch nicht zum Lackierer geschleift hatte. Es gab nämlich noch diverse überflüssige

Haltetaschen u.s.w. wegzuflexen und neue Halter anzuschweißen, was mir (ich bin eben so) natürlich erst auffiel, als ich die neuen Teile vor mir liegen hatte. Scha nu, nix wie ran an die Flex und wech mit den Haltern für die Seitendeckel und Sitzbankbefestigungspunkten der S2 war kein Problem. Schwieriger wurde es für mich dann aber beim Anfertigen der neuen Haltewinkel für den Alutank und die Verkleidungshalter, weil ich bis dato als ge-

den Vorschlag richtig gut und fragte noch, wie lange denn das wohl dauern würde. „Eine Woche, dann ist alles paletti“. Schön wär's gewesen. Nach 2 1/2 Wochen war weder die Mischerkarte noch meine Gabelbrücke wieder beim Lackierer und mir ging so langsam das Messer in der Tasche auf. Nach einwöchiger Suche des Lackierers stellte sich dann heraus, das der offensichtlich an Lösungsmittel-Alzheimer leidende Vertreter die ganze Zeit



lernter Papierkrieger und Dumm Tüch -Erzähler so gut wie nie etwas mit Metallverbiegen zu tun gehabt hatte. Ich hab` mir ganz schön einen abgebrochen, aber letztendlich hat`s dann doch geklappt und Väterchens Stolz war um so stolzer, auch wenn die Teile bei einem Metalllehrling von einem kontinuierlichen Ausbildungsstillstand gekündet hätten.

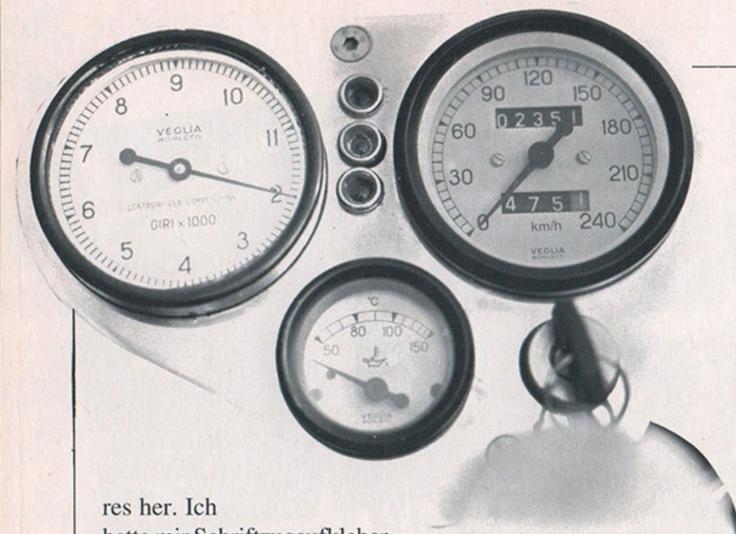
Als die Oberteile eingetroffen waren und ich die Flexerei auf mich zukommen sah, war ich als erstes mit der in dem Rahmen-Rot lackierten Gabelbrücke zum Lackierer gestürmt und hatte ihn danach gefragt, ob er denn diesen Rot-Farbtönen auch wohl wieder so hinkriegen würde. „Das machen wir am besten so, das ich dem Vertreter vom Farbenwerk mal eben die Gabelbrücke mitgebe. Die machen eine Spektralanalyse und fertigen dann eine Karte für den Farbmischer an, dann hast du die Farbe hundertprozentig“ hieß es nur. Ich fand

über mit der Gabelbrücke in der Aktentasche kreuz und quer durch die Republik getourt war. Schöne Scheiße. Auf die Spektralanalysegeschichte wollte ich mich wegen dem unheimlich zuverlässigen Vertreter nicht mehr einlassen und bestand darauf, das die Gabelbrücke sofort wieder zum Lackierer zurückgeschickt werden sollte. Ich wollt`s zuerst gar nicht glauben, aber nach 2 Tagen war das Teil wieder beim Lackierer. Nun durfte sich der Rührmeister der bunten Künste eben selbst um die Mischerei

kümmern und er hat den Farbtönen auch einigermaßen getroffen, trotzdem entschloß ich mich kurzerhand, den Rahmen ganz überlackieren zu lassen - auf einen Spektralrahmen hatte ich keinen Bock.

Als Farbtönen für die übrigen Lackteile hatte ich mir wieder das schon bei der Mille verwendete grundsolide Schwarz ausgesucht, nur bei den Schriftzügen mußte natürlich wieder was besonde-





res her. Ich hatte mir Schriftzugaufkleber besorgt, allerdings gab's die nur in Weiß und das passte mir nicht ins Gehege. Die Farbe reichte mir schon beim Gesicht vom Bank-Fritzen, wenn ich in der Schalterhalle zum Geldabholen für's Teilekaufen vorbeischaute. Wegen den Schriftzügen

Ein Traum für Ölmultis - 4 1/2 Liter schluckt die Ölwanne.

marschierte ich zu einem kleinen Werbeunternehmer, der mir nach der Originalvorlage Lackiernegative anfertigte. So konnte ich mir dann die Farbe der Schriftzüge aussuchen und drückte dem Lackierer die Dinger und die Lackteile zum Buntmachen in die Hand und hararte der Schoten, die da noch kommen sollten. Den Rahmen wollte ich als erstes fertig-

lackiert haben, damit ich den Rohbau wieder zusammenstecken konnte. Das klappte auch ganz gut, nach einer Woche konnte ich den italienischen Stangenwald wieder abholen. Ich fragte bei Gelegenheit gleich nach der Fertigstellung für die übrigen Teile und gab mich mit noch einer Woche angesagter Wartezeit zufrieden. Außerdem bat ich um Benachrichtigung, wenn es Schwierigkeiten geben sollte. „Selbstverständlich, kein Thema!“

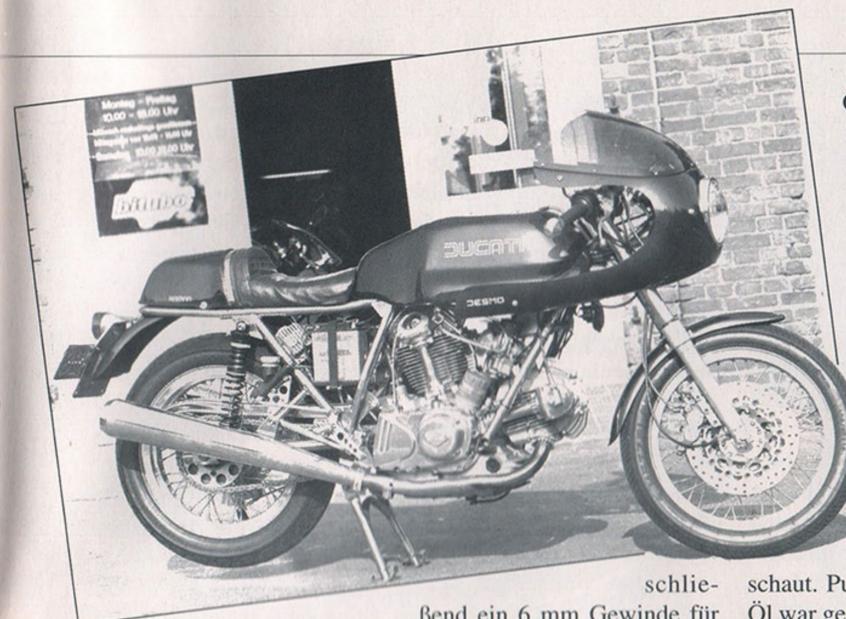
Mille Motor in den Rahmen packen ist kein Zuckerschlecken, vor allem wenn man das noch nie gemacht. Ausbauen geht ja noch, das ist wie beim Fliegen - runter kommen se alle. Der Mille-Rahmen hat dabei sogar noch ein paar leichte Vorteile gegenüber dem 900 SS-Rahmen, wie ich später feststellen konnte, weil bei der Mille die Ünterzüge unten beim Motor etwas gebogen und plattgeschlagen sind und man dadurch etwas mehr Bewegungsspielraum hat. Man will so einem frischlackierten Rahmen ja auch nicht gleich wieder die Farbe von der Figur schraben. Na ja, nach einigem herumtricksen mit dem über 70 Kiloschweren Königswellenblock hat's dann auch geklappt, sogar die Farbe war komplett drangeblieben. Hurra.

Beim Freilegen des Rahmens für's Lackieren hatte ich mir zur Sicherheit den Sitz und die Verlegung des Kabelbaums sorgfältig auf Papier aufgezeichnet und so sollte die Wiederverlegung nach dem Lackieren an sich auch kein Problem sein. Mann o Mann, versuchen Sie mal in so einem abgelegenen Kuhdorf mit wenig Infrastruktur Kabelbinder zu finden, die nicht wie Frankenstein's letzte Kopfbehhaarung aussehen.

Die schnöden aschfalen Plastikbinder, die die Strippenzieher zum Verlegen von Kabelsträngen in Hausanlagen oder Automobilen verwenden, hätte man mir nachgeschmissen,

aber die wollte ich nicht. Also machte ich mich zu einer mehrtägigen Exkursion durch die gesamte Umgebung auf und bekam dann letztendlich die heißbegehrten Dinger in jeglicher Ausführung bei einem Kfz-Zuliefer-Grossisten und deckte mich dort mit einem ordentlichen Vorrat ein. Man weiß ja nie. Nachdem ich die Elektrik wieder schön am Rohrverbund verbaut hatte und den Unterbau mit weiteren Anbauteilen komplettierte, stellte ich den Vogel zunächst mal auf die Gußräder um mir bei der Cockpit-Montage mangels Hebebühne keinen krummen Rücken zu holen.

Die Anfertigung der Cockpitplatte aus 3 mm starkem Alublech war für meiner einer ungeübten Metalman natürlich auch nicht gerade eine Ultra-leicht-Übung gewesen. Ich sag's Euch, die Fuzzis, die sich heutzutage die überall angebotenen Dinger ans Moped schrauben und hinterher noch von Eigenbau reden, haben überhaupt keine Ahnung, was für Schweiß und Mühe so ein kleines Scheißteil kosten kann. Lochsäge? Fehlanzeige. Die Instrumentenlöcher wurden mit Reißnadel angezeichnet, mit der Standbohrmaschine rundherum gebohrt und anschließend gefeilt. Beim Ausschneiden der Platte mit der Stichsäge war die halbe Nachbarschaft wegen der kreischenden Geräusche dem Wahnsinn nahe, ich konnte die Arbeit aber ohne Messer im Rücken zu Ende bringen. Mit der Feile brachte ich den äußeren Rand hinterher endgültig in Form. Danach bohrte ich noch die Löcher für die Kontrollleuchten und Befestigungsschrauben, die ich zusätzlich noch ansenkte und machte mich dann mit einem Eimer Wasser und quadratmeterweise Wasserschmirgel über die schweißtreibende Arbeit des Polierens her. Die heute angebotenen Polierwerkzeuge für Handbohrmaschinen waren damals noch eine absolute Rarität und in meiner



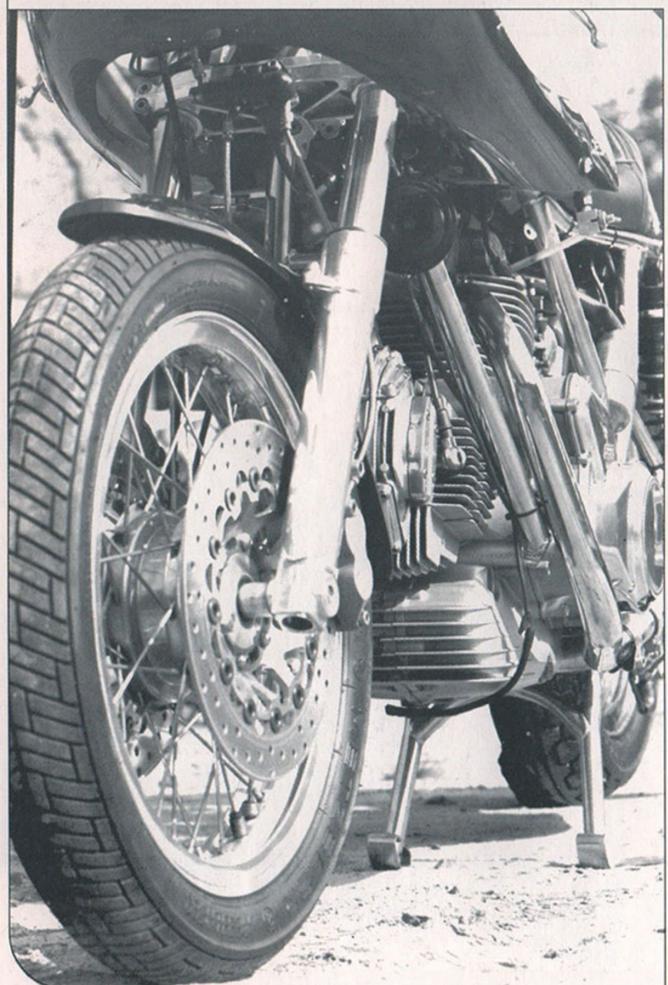
„hochtechnisierten“ Umgebung sowieso nicht zu bekommen. Also alles in wahrer Handarbeit hinter mich gebracht, war ich hinterher stolz wie Oskar. Den Lampenhalter mußte ich für die neue Cockpitplatte auch noch umfrisieren, denn an der Mille waren ja die unmöglichen Nippon Denso-Kirchturmuhren verbaut gewesen, die ich einfach pottenhäßlich fand und immer noch finde. Ich schleifte den Lampenhalter mitsamt dem Cockpit zu einem Kumpel, der mir mit seinem Bratgerät und Gewindeschneider aus der Klemme half. Wir bogen vor Ort ein Stück 10 mm Stahl-Rundprofil passend für die Cockpithalterung zu recht, punkteten auf dem zur Cockpitplatte zeigenden Ende eine Unterlegscheibe als Auflagefläche an, schnitten an-

schließend ein 6 mm Gewinde für die Halteschraube in das Profil und schweißten es an den Lampenhalter. Noch ein wenig Auspufflack als Rostverhüterli übergesuppt, fertig.

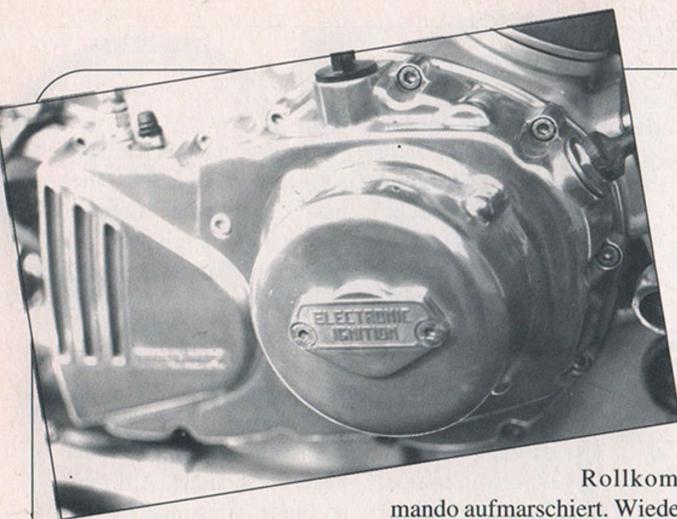
In diesem Zustand lag das Gelumpe vor mir zur Montage an den frisch lackierten Rahmen und das klappte ausnahmsweise auch ganz wunderbar, zumindest was die Montage anbelangte. Die Veglia-Instrumente setzte ich mit O-Ringen zur Vibrationsdämpfung unterlegt in die Platte ein, hat immer gut funktioniert. Nachdem die Teile montiert und angeschlossen waren und auch die Auspuffanlage angebaut war sagte ich mir, „nützt ja nix, Probelauf muß sein“, baute die Batterie ein, klemmte sie an und packte zum Probelauf den alten Tank auf das Gestell. Spritschläuche angeklemmt, fieber, fieber,

Choke rein, Zündschlüssel rumgedreht und das Starterknöpfchen gedrückt. Wrruumm! Der Motor lief, aber was war das? P-a-n-i-k! Die Öldruck- und Lima-Kontrollleuchten gingen nicht aus. Öl vergessen, Motor im Arsch? Scheiße! Schlüssel wieder rumgedreht und erst mal nachgeschaut. Puuh, Schwein gehabt, Öl war genug drauf. Also mußte der Kasus Knaktus woanders liegen. Ich quälte mich durch den Schaltplan im Werkstatthandbuch und fand den Übeltäter dann auch. Die Kontrollleuchten für Öldruck und Lichtmaschine waren über Masse geschaltet und weil meine neue Cockpitplatte ja aus Alu war und ich die metallenen Kontrollleuchten direkt ohne Isolierung in die Platte geschraubt hatte, bekamen die kleinen Schweinchen Dauermasse und leuchteten durchgehend. Ich fummelte aus aus einem alten Mopedschlauch und Isolierband Isolierungen für die Kontrollleuchten zurecht und schraubte die Lämpchen wieder in die Platte. Neuer Versuch - aah, tutti paletti!. Auch restliche Elektrik funktionierte anstandslos und so freute ich mich schon auf die frisch lackierten Ober-

teile. Wie war das noch? „Klar sag ich bescheid, kein Thema!“ Die Woche war rum und ich hatte nichts vom Lackspezi gehört, also machte ich mich frohgemut zum Abholen der Teile zu ihm auf die Socken. Von den hingebachten Teilen war nur der Tank halb fertig, der Rest der Teile staubte in einer Ecke vor sich hin. Auf meine Frage, wieso die Sachen noch nicht fertig seien, bekam ich dann, „das ist ja wohl ein absoluter Scheißtank, den kann man so wenig wie der ist ja gar nicht unbehandelt lackieren, da mußte erst mal kiloweise Spachtel drauf, und denn ist mir auch noch ein Macker krank geworden“ zu hören. Ich war stinksauer. „Wie lange dauert das jetzt noch?“ - „Mindestens eine Woche!“ Das in der Lackierhalle Autotos fast fertig lackiert herumstanden, die bei Abgabe meiner Teile noch gar nicht dagewesen waren, machte mich noch wütender. So läuft hier also der Hase, dachte ich mir. Aber weil die Speichenräder ja auch noch nicht wieder da waren, gab ich mich dann zunächst zufrieden und steckte dem Lackfritzen aber noch meine Meinung über die Geschichte, das die Kundschaft mit ihren blechernen Apfelsinenkisten ja



Langgezogene Kurven, Schräglage und Königswellensound - für Ducsi die schönste Mixtur aus dem Motorrad-Gruselkabinett.



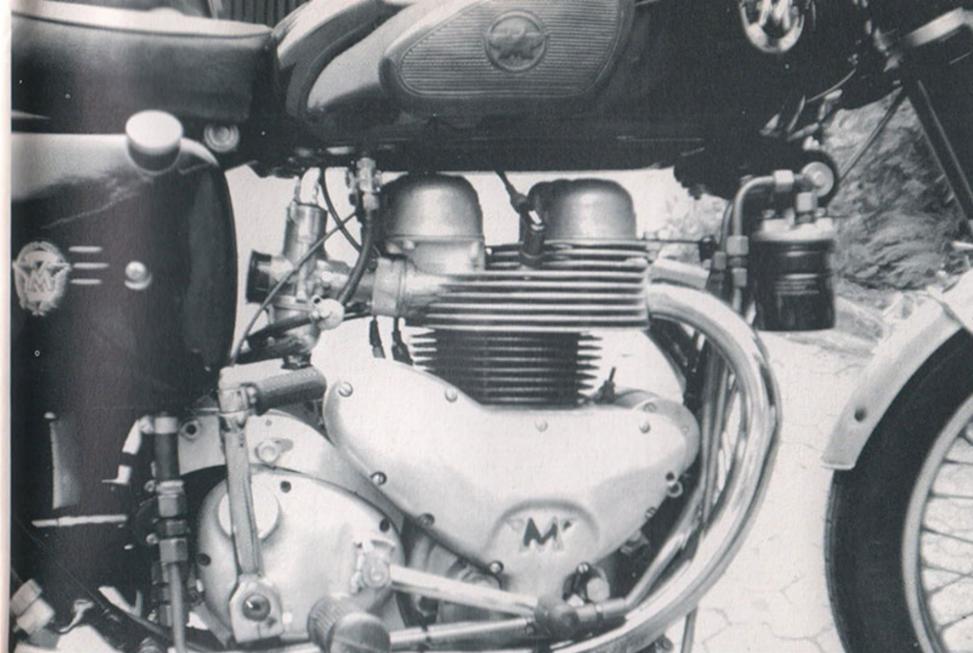
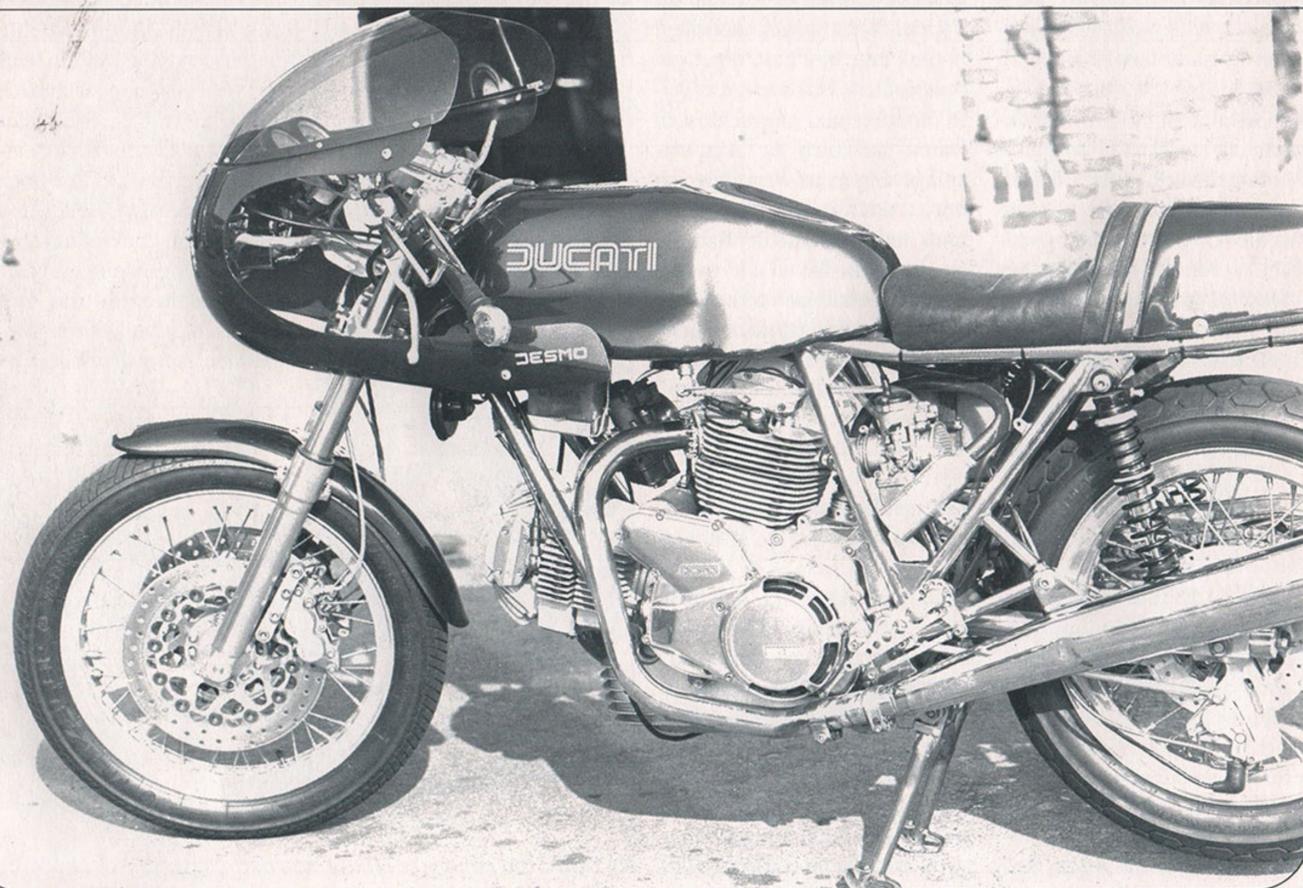
wohl bevorzugt behandelt würde. Eine Woche später gab's schon wieder Ärger. Diesmal hatte einer der Lackierbuben die Schriftzugnegative ruiniert und natürlich hatte man es mal wieder nicht für nötig gehalten, Bescheid zu sagen. Am liebsten wär ich mit einem mit „neunschwänzigen Katzen“ (Begriff aus alten Seefahrerzeiten, als die Besatzung für ziemlich Bockmist noch ordentlich durchgehauen wurde) bewaffneten

Rollkommando aufmarschiert. Wieder mal stinksauer machte ich mich zu dem Werbeunternehmer auf um mir neue Negative anfertigen zu lassen, natürlich auf Kosten des Lackierers. Bloß dauerte das Anfertigen der Negative natürlich auch wieder ein paar Tage. Welch ein Akt und was für ein Nervenkrieg, bis die Teile endlich fertiglackiert waren. Der Lackspezi hatte wohl ein wenig Gewissensbisse wegen dem ganzen Zirkus und ging mit dem Preis um einiges runter, nur nützte das der Krankenkasse in Sachen Magen-

geschwürvorstufe herzlich wenig. Gegen Ende des Lackierzirkus waren dann auch die Speichenräder endlich eingetrudelt und so konnte ich mich an die langersehnte Endmontage des guten Stückes machen. Die Räder habe ich gleich nach Ankunft erst mal auf den Rundlauf und seitlichen Schlag überprüft. Einwandfrei, tadellose Arbeit. Auf zum Reifenfredi hatte der zuerst nichts besseres im Sinn, als mir den mühsam erkämpften Gewichtsvorteil der Speichenräder gegenüber den originalen Gußrädern beim Auswuchten wieder wegzunehmen. Ich fragte ihn, aber mir nicht lieber gleich einen Satz Bleiräder verkaufen und sich die Speichenräder in die Vitrine stellen wolle. „Mann wat seid ihr Mopedfahrer aber auch immer pingelig“ meinte er nur und konnte sein idiotisches Werk unter meinen Argusaugen gleich noch mal machen. Diesmal klappte es denn auch. Ab nach Hause, Räder eingebaut, Brem-

sen verlüftet und erst mal 'ne Testrunde gedreht. Goil! Papi war wieder bei den Wilden. Die ganzen Scherereien hatten soviel Zeit gekostet, das es mittlerweile Mitte Mai geworden war. Ich sprach dann mit Ralf Plümer einen Termin für Einstellarbeiten und TÜV-Abnahme ab und machte mich zum entsprechenden Zeitpunkt mit dem Hammer auf die Socken. Vor Ort durfte er mir vor der TÜV-Abnahme noch eine schön gefräste Fußrastenanlage verkaufen und dann gab's dann auch die ersehnten Eintragungen, worauf ich mir bei Gelegenheit nach der vorläufigen Vollendung erst mal ordentlich einen hinter die Binde goß. Wat mutt, dat mutt! Reichlich Chaos hab ich ich noch mit der Königsweile erlebt, bringe ich bei Gelegenheit noch unter's Volk. Und Tschüss!

Text: Ducs
Fotos: Ames



Wirklich ein Gedicht von Motor und der Ölfilter wirkt sehr dekorativ

war, zeigt das Bild von der linken Motorseite. Scheint das Pleuel festgegangen zu sein (bin ja bloß froh, daß das nicht ausgerechnet bei mir geschehen ist). Sowa passiert gemeinhin bloß, wenn das Öl wegbleibt. „Also, ich hab da schon einige Zeit vorher so ein komisches Geräusch gehört - aber ich hab mir gedacht, daß das bei Engländern vielleicht normal ist...“ Originalton Reinhard. Da sieht man mal wieder, was die Öfen aus Merry Old England bei uns für einen Ruf haben! Auf meine Frage, ob er den Kurbelbetrieb auseinander gehabt und gereinigt hätte, meinte er: „Das lief alles so schön, und da hab ich nichts weiter dran gemacht.“

Und dann hat sich mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit der Dreck im Hubzapfen selbständig gemacht und die Schmierbohrung verstopft. Merke: der schönste Ölfilter hilft nicht gegen Dreck, der bereits im Motor drin ist!

Warum ich das hier erzähle? Nicht, um den armen Reinhard bloßzustellen, sondern um an diesem Beispiel klarzumachen, daß man ein Gerät unbekannter Herkunft und unbekanntes Alters grundsätzlich bis zur letzten Schraube zerlegen und durch alle Bohrungen kriechen sollte, um vor Überraschungen dieses Kalibers sicher zu sein. Man sagt ja, daß Erfahrung die Summe aller gemachten Fehler sei. Das muß aber nicht unbedingt heißen, daß man alle Fehler unbedingt selber machen muß! Auf diese Art also sind die GUMMIKUH-Leser um einen Fahrbericht mit einem echten Klassiker gekommen. Aber wenigstens für einen erhobenen Zeigefinger hat's gereicht.

Text + Fotos: David Longstroke

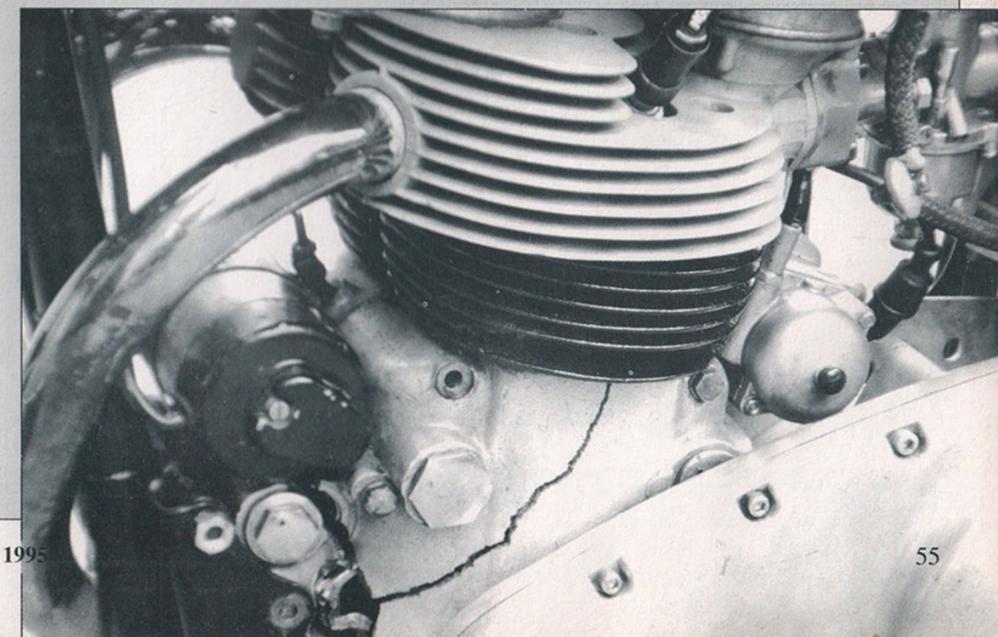
Da hat sich was gezwickt! Das Pleuel genießt die frische Luft.

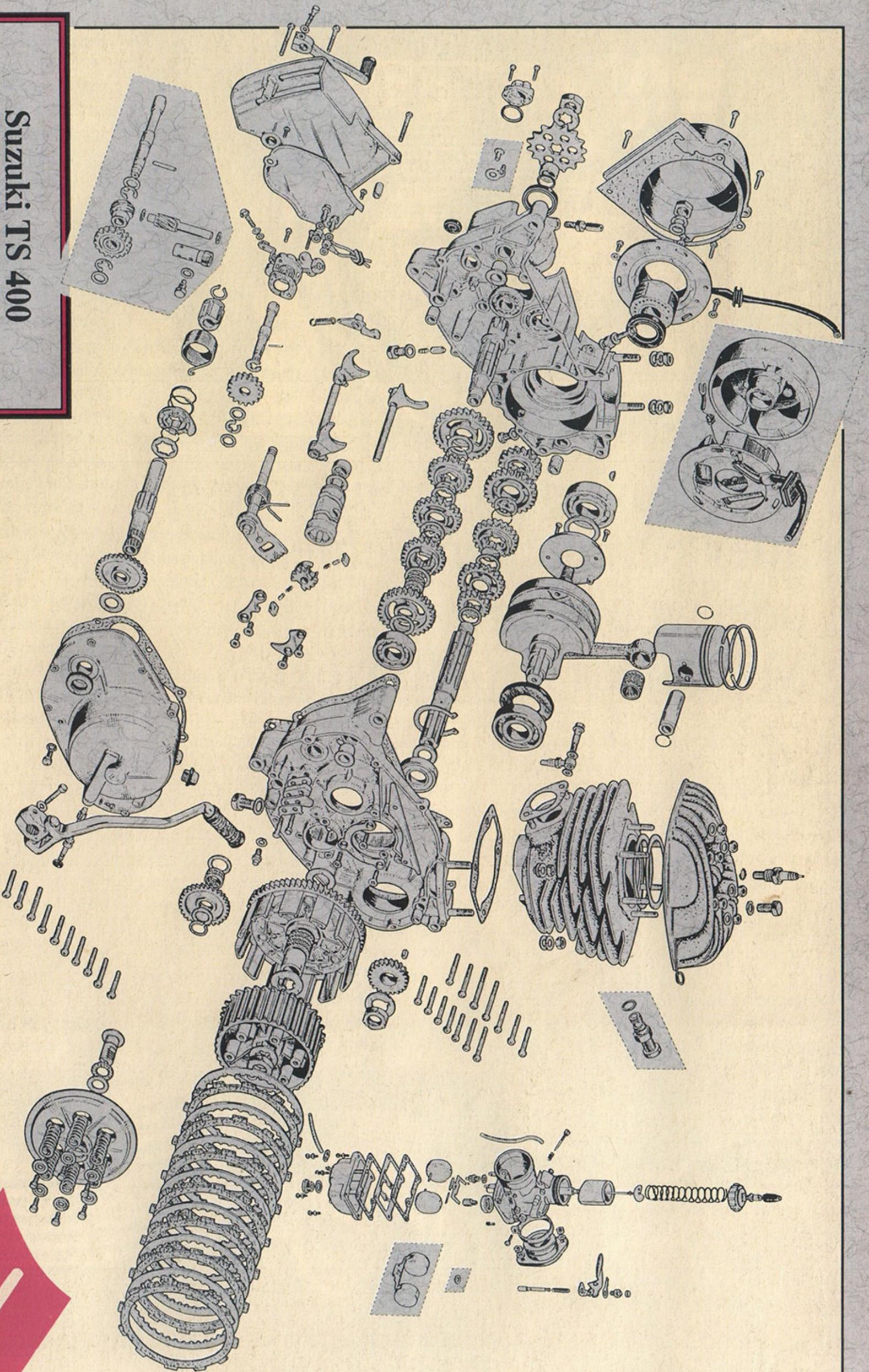
Erfahrung ist die Summe aller gemachten Fehler oder wie man eine Matchless kaputtkriegt

Mein Freund Reinhard ist ja ein netter Junge und ein Kumpel durch und durch. Er bastelt auch recht gern an seinem Sammlersorium von Heckenspringern, die er Motorräder nennt. Da kommt öfter mal was Neues, dafür kriegt die eine oder andere Mühle wieder einen Tritt. Aber ein paar Sachen liebt er schon mehr als die anderen. Die werden dann hergerichtet und manchmal sogar gefahren.

Diesmal war es eine 650er MATCHLESS - Twin. Schönes, klassisches Eisen. Das sollte auf jeden Fall ein Glanzstück werden. Also alles sauber zusammengeschaubt und passend gemacht, fehlende Trümmer organisiert - wie das halt bei Engländern so geht. Der Motor machte einen guten Eindruck, die Pleuel drehten sich leicht, ohne viel Spiel, also wurde alles so gelassen. Aber ein moderner Micronic-Ölfilter kam schon dran. Schließlich sollte das Ding ja eine Weile halten. Irgendwann war es dann tatsächlich so weit, daß die Zündkerze einen schönen blauen Funken schmiß, der Vergaser vergaste und die betagte Lady mit grollender Stimme wieder zum Leben erwachte. Jetzt schnell eine rote Nummer drauf und probegefahren. Ein paar Einstellprobleme ergaben sich (wer

hat die nicht?), aber schließlich ging die Fuhre so, wie man sich das normalerweise vorstellt. Endlich spielte auch noch das Wetter mit, und ich freute mich bereits auf die versprochene Probefahrt. Tolle Sache: Ein nicht so ganz häufiger Klassiker mit richtigem Schub von unten raus und einem guten Fahrwerk. Ich stand erwartungsvoll in der Startbox und wartete auf den Anruf. Der kam auch und erhielt den berühmten „Satz mit X“. Der gute Reinhard teilte mir mit, daß der Motor geplatzt sei. „Sie lief gerade richtig toll, da tat es bei 80 mph einen Schlag, und aus war's!“ Wie aus es





Suzuki TS 400

Einzyylinder-Zweitakt

Hubraum : 400 ccm

Verdichtung: 6,8 - 7,3 : 1

Leistung : 33 - 34 PS

Baujahr : 1972 - 77

