

m
o
t
o
r
r
a
d
g
e
s
c
h
i
c
h
t
e
(n)
75

6. Jahrgang
T10856E

GUMMIKUH

6,50 DM
ÖS 55 · sfr 6,50

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

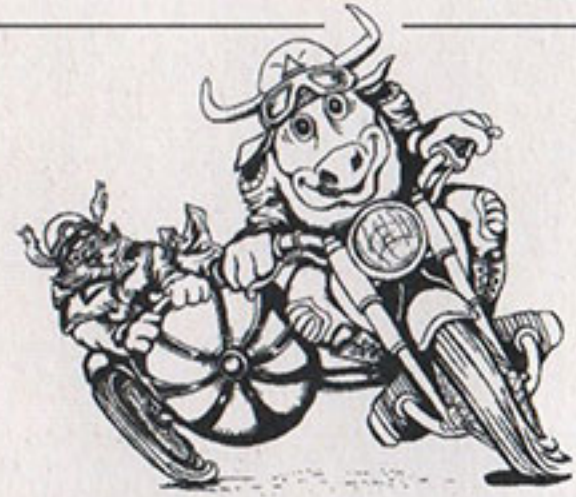
MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

PAST

perfect

9 • 1995
15. September 1995
bis
14. Oktober 1995





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

„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

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

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

„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 einigem Überlegen beschlossen, die 4. überarbeitete Auflage nachzudrucken. Diese war bis vor kurzem noch bei einigen Händlern zu bekommen, ist aber nun definitiv vergriffen. Also zugreifen! Das Buch hat 296 Seiten mit 275 Abbildungen und beschäftigt sich mit der TS von 1977 bis hin zur ETZ von 1991.

34,- DM

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 Motortechnik 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 -Bauarten vor. Ganz gleich, ob Victoria Aero, Triumph Thunderbird oder der legendäre »grüne Elefant«. Die Maschinen der 50er Jahre und ihre Technik werden detailliert »beleuchtet«. 91 präzise Zeichnungen, Diagramme und Fotos runden den Band ab. In Zusatzkapiteln wird auch die seinerzeitige Technik von Gespannen und Motorrollern beleuchtet. Kurzum: ein leserwertes und sehr informativer Überblick über die Motorradtechnik der 50er Jahre.

24,80 DM

„Werkstatt-Handbuch für Zweitaktmotoren“ von Obering. Siegfried Rauch

Obering. Siegfried Rauch, einer der bekanntesten Motorrad-Journalisten Deutschlands, faßte 1950 seine als Konstrukteur, Mitarbeiter von »Das Motorrad« und Kundendienstleiter bei DKW mit Zweitaktmotoren gemachten Erfahrungen in diesem Buch zusammen. Das »Werkstatt-Handbuch für Zweitaktmotoren« ist nicht nur für Werkstätten interessant, sondern besonders wichtig für den Besitzer einer älteren Zweitaktmaschine. Dieser erhält durch die Lektüre des Buches wertvolle Tipps, um sich mit den berühmten »drei beweglichen Teilen« und dem ganzen Drumherum, seien es 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 Spann- und Fahrtechnik von den 30er bis in die 50er Jahre. Der Autor Obering. Siegfried Rauch, einer der bekanntesten deutschen Zweiradpublizisten, ließ 1955 in diesem Buch keinen Aspekt der damaligen Seitenwagenfahrerei außer acht: Kapitel über Historie, Fahrtechnik, Seitenwagen- und Anschlußtechnik und den Einsatz von Gespannen ergänzen sich zu einem leserwerten Band mit 112 Seiten und mehr als 100 Illustrationen.

24,80 DM

UNTERWEGS

Mehr als nur ein Hobby:

Jugendliebe AWO 425
von Jens Kraus

4

Macchia, Steine & Sand:

Zweiter Teil der Motorrad-touren-Insel Korsika
von Andy Schwietzer

32

Brittain's Nachfahrer:

eine Royal Enfield 350 Bullet
Trial

42

Moto Cross, einmal anders:

David Longstroke berichtet aus
Meiendorf in Mittelfranken

22

TECHNIK

Typenkunde:

DKW RT 125 W

20

GESCHICHTE

Kuhn's Norton:

Ein privates Rennteam lernte
Norton das Fürchten,
von Alan Cathcart

48

BIKER'S SEELE

Der Stoff zum Träumen:

Erlebnisse mit einer
Ducati 250er Mark III
mit Ralph Ingo Wöhler

18

RUBRIKEN

Titelbild:

In der Werkstatt von
Denis Parkinson 1952

1

Unsere Bücher zum
Bestellen:

2

Korrespondenz: Was die
letzten 4 Wochen über
unsere Schreibtische lief

10

Bestellservice: Welches Heft
ich unbedingt noch brauche

17

Kleinanzeigen: Such & Find

24

Impressum:

31

Händlerservice:

Wer verkauft die GP

32

Litera-Tour:

Motorradgespanne

33

Termine & Treffen:

40

Motogalerie:

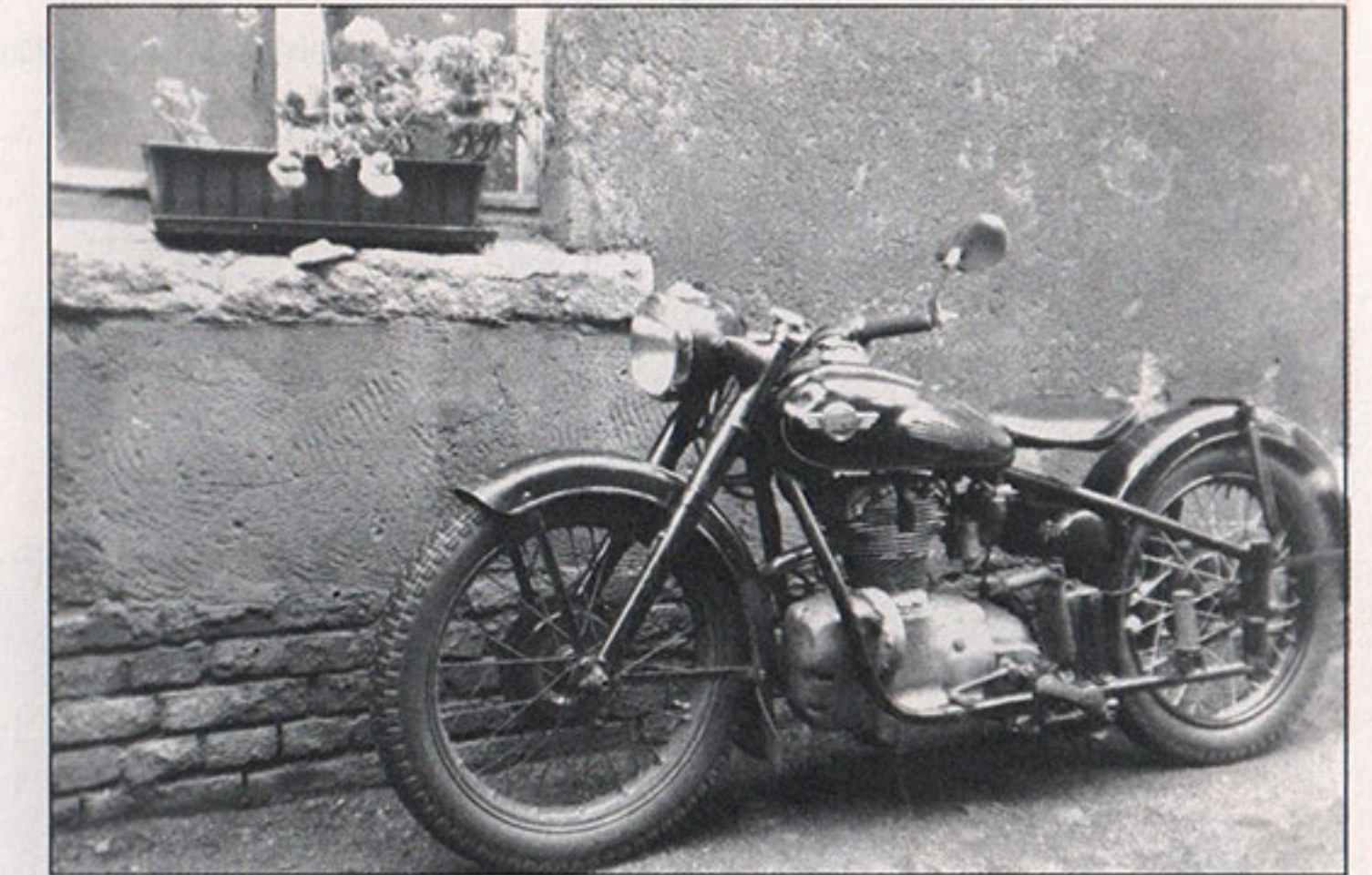
NSU-Kompressor

56

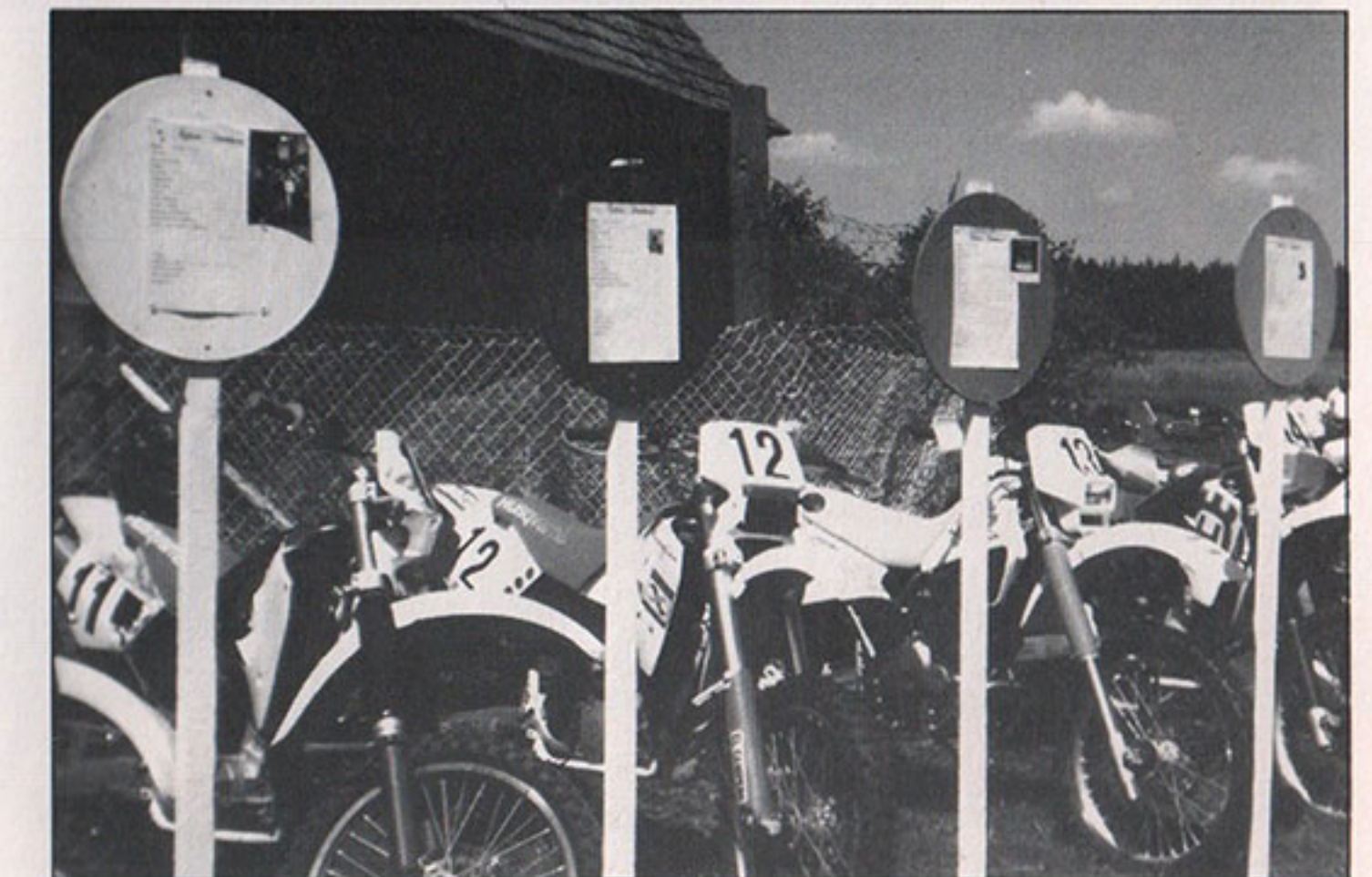
GUMMIKU H & PAST PERFECT AUSGABE 75



Jens Kraus berichtet über eine Jugendliebe: AWO 425 ab Seite 4



Jeder, der eine Cross-Maschine hat, kann ohne Formalitäten mitfahren ab Seite 22



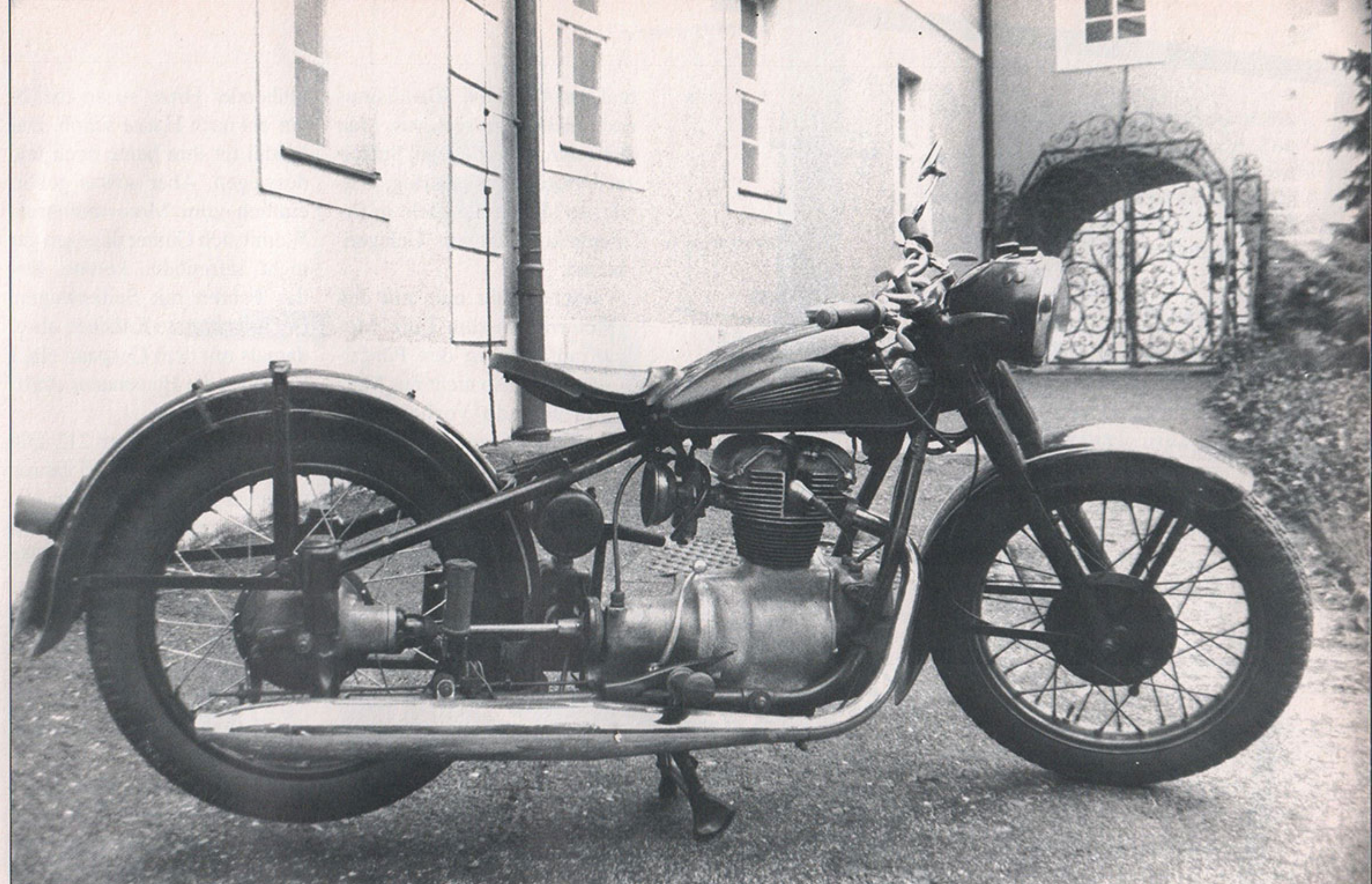
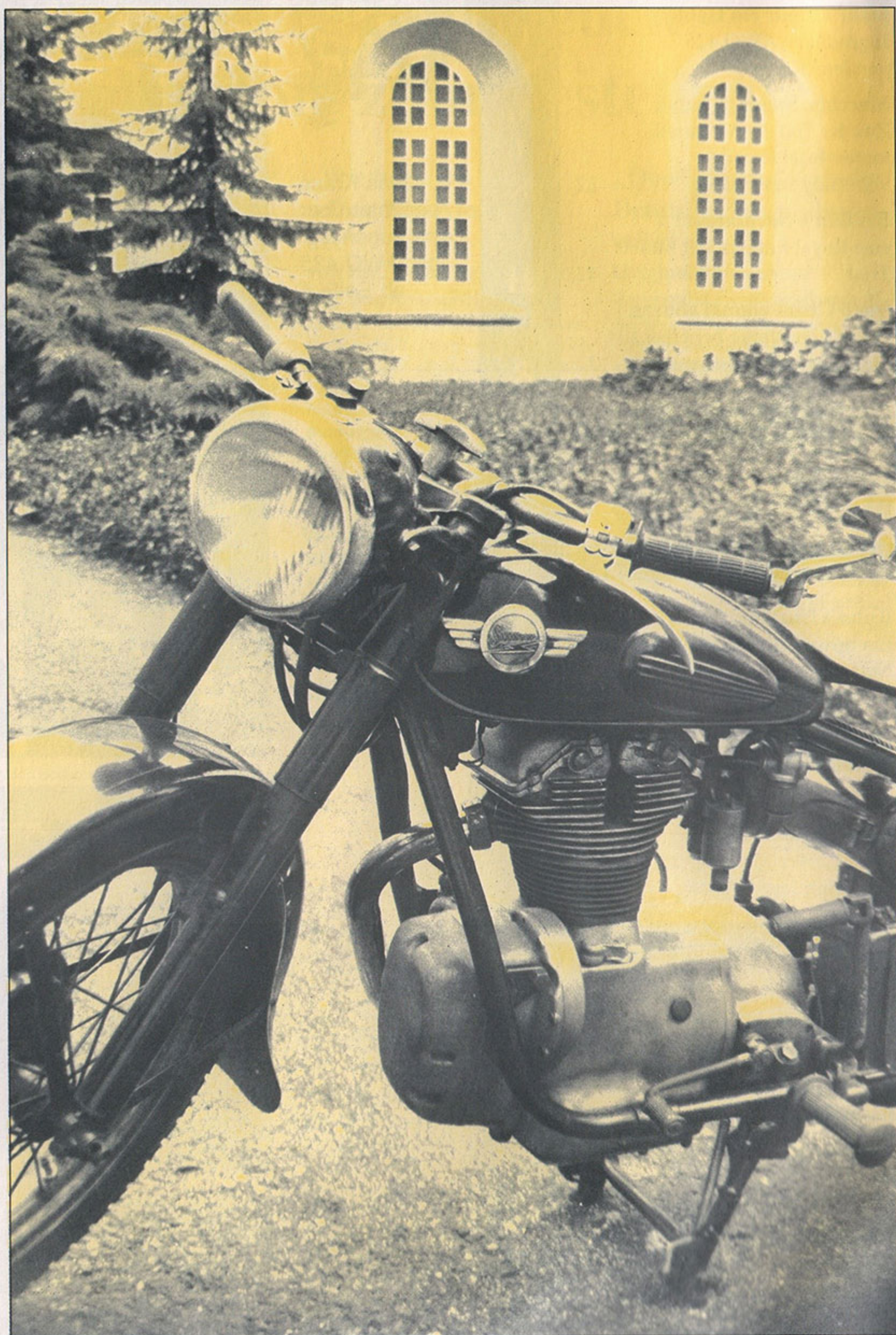
Ist sie nun alt oder neu? Die Trial Enfield ab Seite 42



Eine private Norton-Rennmaschine von Alan Cathcart, ab Seite 48



Trotz unübersehbarer Anleihen bei der BMW R 25 war die AWO eine eigenständige Schöpfung



AWO 425

Wer sich mit Oldtimern beschäftigt, weiß, daß die Lebensläufe alter Motorräder oft wechselvolle Geschichten erzählen, von Kauf und Verkauf, Rost und Gammel, Verborgtsein, Scheintod, Auflösung, Stilbruch und viel zu selten von Wiederbelebung oder Neuaufbau. Lebenslange Treue scheint es auf diesem Gebiet nicht zu geben.

Muß es ja auch nicht. Schließlich ist das Sammeln, Herrichten und Fahren alter Maschinen nur ein Hobby, wie jedes andere auch, oder? Schön, es gibt ein paar Unterschiede aber sonst...?

Und dann passiert es, daß da einer angefahren kommt, den 10er Ringschlüssel im Stiefel und ganz beiläufig erzählt, daß

er mit seiner Maschine seit 1954 nun doch schon über 200 000 km runter habe, und dir dämmert, daß Du einen jener seltenen Philosophen auf zwei Rädern getroffen hast, für den Motorradfahren unverzichtbarer Lebensbestandteil ist. Diese Typen machen nicht viel Aufhebens davon, fahren kaum zu irgendwelchen Treffen, kurz: haben mit der „Szene“ nicht viel am Hut. Dafür können sie Dir aber wie aus der Pistole geschossen sagen, welches Übermaß der Kolben hat, den sie gerade fahren. Dein mühevoll angelesenes Wissen, auf das Du so stolz warst, verblaßt davor wie ein Chagall in der Sonne. Von wegen nur Hobby!

Am 2. Juni 1954 schiebt ein junger Mann ein nagelneues

Motorrad auf der damals noch wenig befahrenen Schneeberger Straße von Zwickau rund 5 km nach Hause. Der Tank und die Batterie sind leer, zugelassen ist die Maschine auch noch nicht. Benzin aufzutreiben wäre eigentlich nicht das Problem, und anspringen würde sie auch ohne Batterie, doch die Zulassungsformalitäten könnten sich noch einen Tag hinziehen. Solange kann Günter Reitz nicht mehr warten. Er will das Motorrad jetzt und zu Hause haben.

Daß es eine Touren AWO 425 ist, ist Zufall. Es hätte genauso gut eine EMW 35 sein können, nur die waren eben gerade mal alle geworden. Eine Zeitlang hatte Günter auch daran gedacht, eine RT 125 zu kaufen, „doch wenn Du mal `ne Freudin hast, ist die zu schwach, da

ist ein Viertakter schon besser“, hatte ihn ein älterer Kumpel überzeugt. Und so kam es halt, daß er die Simson in der HO (Handelsorganisation der DDR) für 2550 DM (die hieß anfangs wirklich auch im Osten D-Mark) auf Teilzahlung erwarb. Es sollte eine Gemeinschaft für's Leben werden. Bis heute hat Günter seine Entscheidung nicht bereut.

Sie waren schon eine tolle Truppe damals, mit zwei AWO's und zwei RT's, und die Mädchen ließen auch nicht lange auf sich warten. „Da kam es schon mal vor, daß wir den Auspuff abgeschraubt haben und mit 100 km/h über die Autobahn gebrettert sind.“ Jejeje Günti, was müssen wir da hören! Ja, das muß schon eine tolle Zeit gewesen sein, als der

Mehr als nur ein Hobby

Kaufvereinbarung
 von der Handelsorganisation HO - Warenhaus
 Zwickau Hauptstrasse 15 - 21

wurde heute
 an Herrn Günter Reitz,
 wohnhaft Zwickau-Planitz, Mendelsohn Str. 5
 1 Kraftfahrzeug Motorrad

Awo Typ 425 Baujahr 1954 250 cm 12 PS
 Fahrgestell-Nr. 47336 Motor-Nr. 47872
 zum Preise von DM 2.550.--

(Zweitausendfünfhundert...)
 verkauft.
 Zwickau, den 2.6.1954

Das Fahrzeug wurde am 2.6.1954 im HO-Warenhaus Zwickau Hauptstrasse 15-21 zugelassen. Kfz-Inspektion

bitte wenden!

Auf der Rückseite des Kaufvertrages findet sich folgende Schreibmaschineneintragung: „Für das Fahrzeug wird Garantie vom Hersteller für 6 Monate oder 10.000 km übernommen. Das Fahrzeug wird vom Käufer fabrikneu übernommen. Die Gefahr geht auf den Käufer über, sobald das Fahrzeug die HO-Verkaufsstelle (Lager) verläßt. Für zugesagte Eigenschaften und Leistungen des Fahrzeuges sowie etwaige Mängel haftet der Hersteller. Der Käufer ist gesetzlich verpflichtet, das Fahrzeug bei der für den Standort des Fahrzeuges zuständigen amtlichen Zulassungsstelle anzumelden.“

real existierende Sozialismus noch nicht allzu real war. Man düste durch die Gegend, Schleizer Dreieck, Sachsenring, Ostsee, so hießen die Ziele in Ermangelung anderer Gelegenheiten.

Abends fuhr man mit den Motorrädern zum Tanz. Motorradfahren in den Fünfzigern war also nicht nur Marlon Brando vorbehalten, selbst im Osten konnte man damit jede Menge Spaß haben.

Klar gab es auch mal einen Sturz. Damals, als Günter den Winker des 5 Tonner-Büssing nicht sehen wollte und dann unter Hinterrad rutschte. Ihm selbst war ja nichts weiter passiert, nur die AWO sah übel aus, vor allem der Rahmen war ganz schön malträtiert. Mit einem Hebebaum auf der einen Seite und menschlichem Gegengewicht in Form mehrerer Kumpels auf der anderen Seite wurden die 4 cm Versatz des Doppelschleifenrahmens wieder behoben.

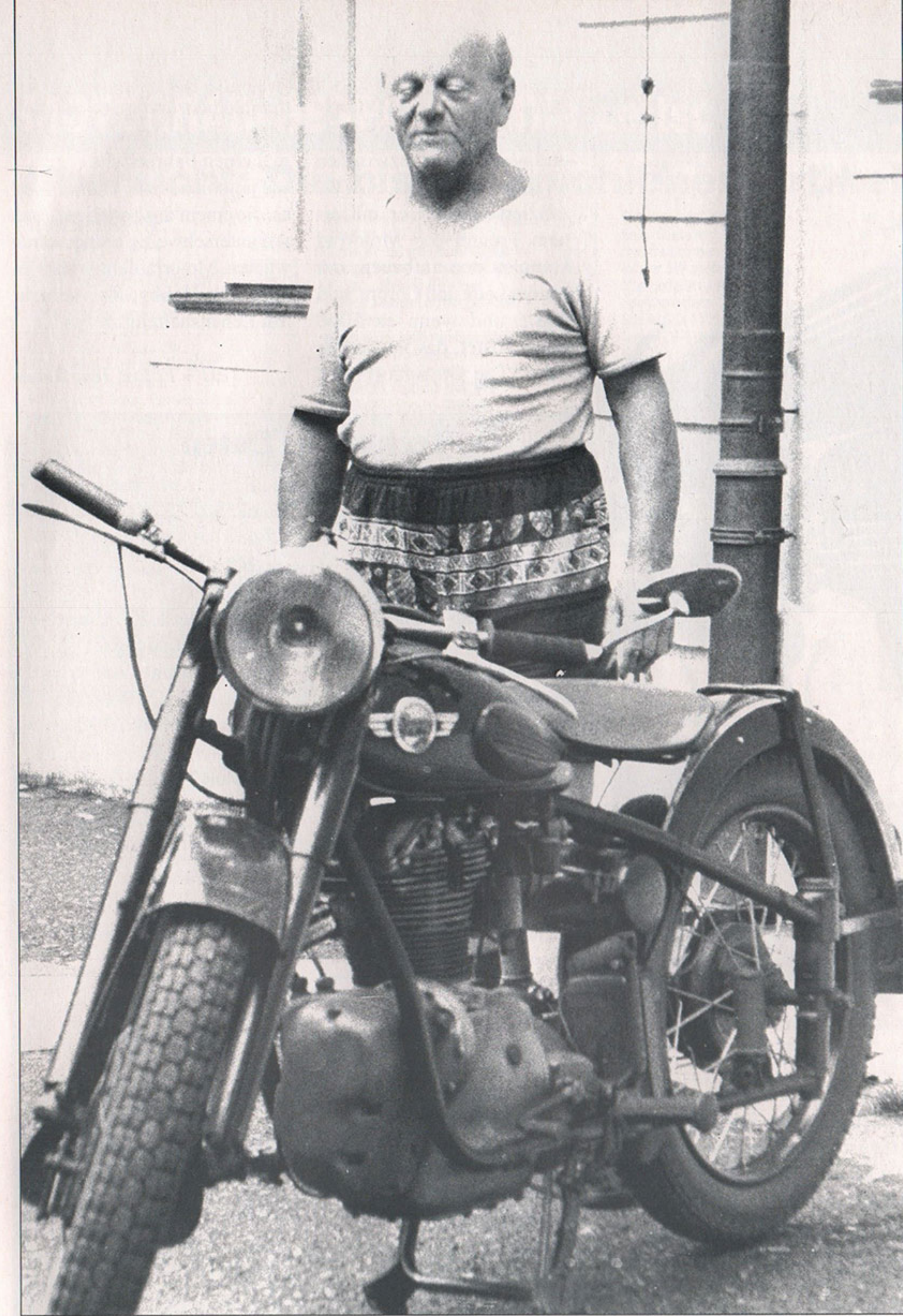
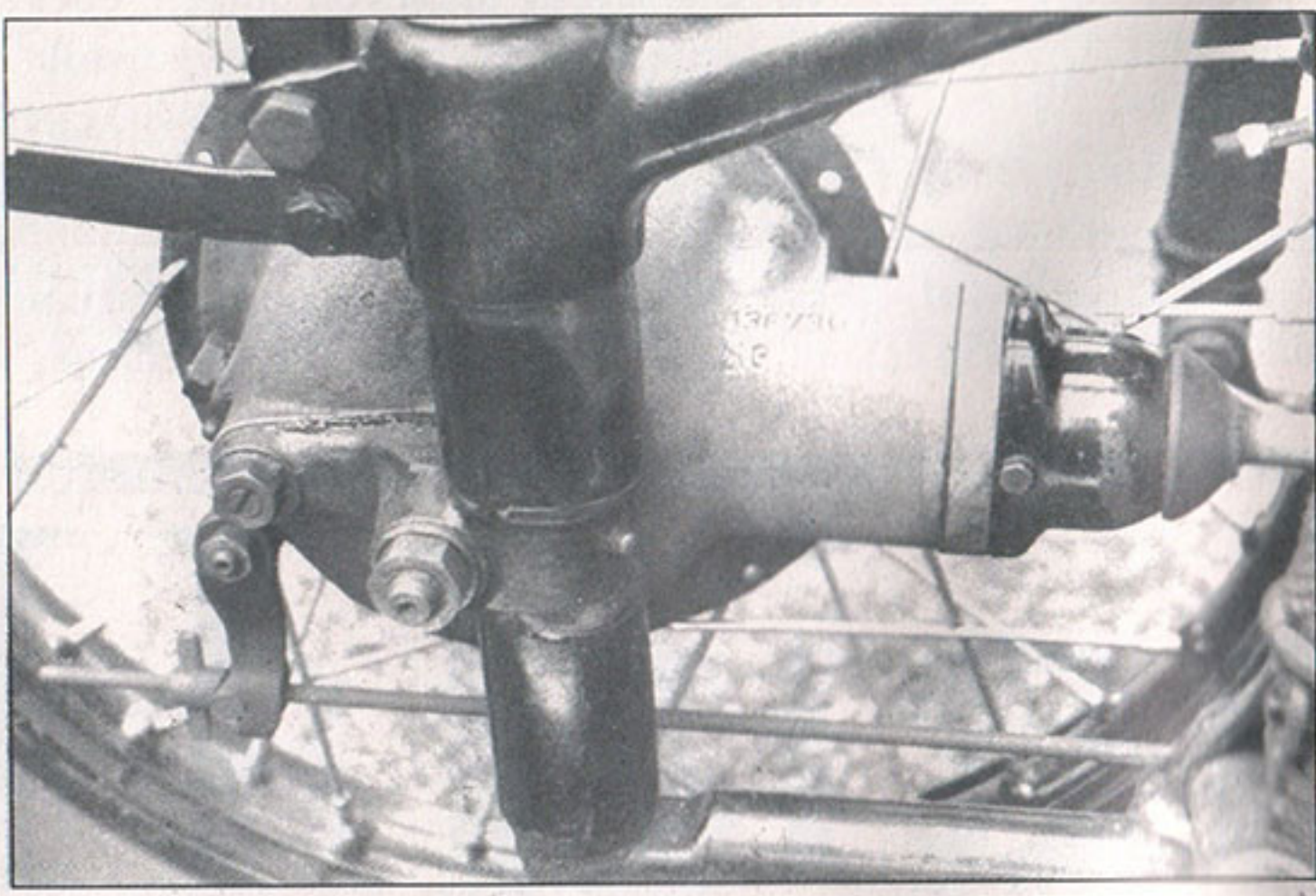
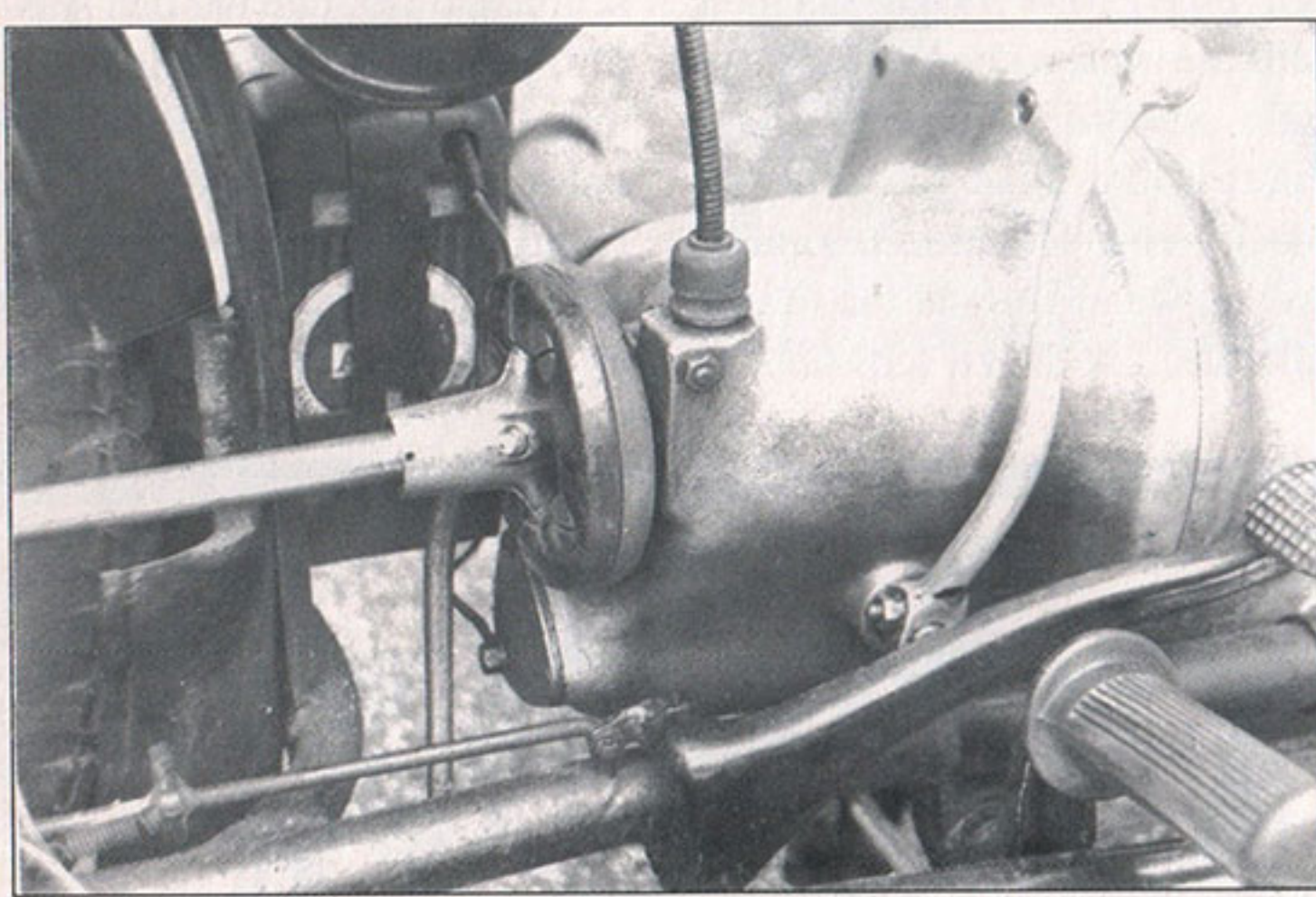
Wir schätzen mal, daß die optoalkoholische Vermessung nach ein paar Bieren die Qualitätsprüfung nach ISO 9000 bestanden hat, denn Günter fährt heute noch damit. Das blieb aber auch der einzige große Sturz.

Doch dafür gab es Höhepunkte anderer Art. Zum Beispiel als der Motor fest war und Günter mit der Freundin den Bock in

glühender Hitze so an die 20 km bis nach Hause schob. Das Mädels tut ihm heute noch leid deswegen. Aber sowas gehört einfach zum Motorradfahren. Womit sich Günter dagegen gar nicht anfreunden konnte, war das Fahren mit Seitenwagen. Der angekratzte Knöchel, als er damals mit dem Gespann eines Freundes die Hausmauer streifte, reichte ihm.

Die meisten seiner 212 000 Kilometer kamen in 25 Jahren täglicher Fahrt zum 12 km entfernten Steinkohlenschacht in Zwickau zustande. Jeden Tag fuhr er die Strecke, Sommers wie Winters. Daß da ab und zu mal eine Kurbelwelle fällig war, ist ganz normal. Mittlerweile ist es die dritte, die ihren Dienst tut. Selbst eingebaut, versteht sich.

1976, Günter reparierte inzwischen im Cottbuser VEB (d.h. Volkseigener Betrieb) „Schwarze Pumpe“ auch größeres Gerät in Form von Braunkohlenbaggern, gab es in Sachen Motorrad ein Schlüsselerlebnis im negativen Sinne. Wie immer mit seiner AWO die wöchentliche Heimfahrt absolvierend, riß ihm auf der Autobahn bei Siebenlehn ein Ventil ab. Das muß ihn so sehr verdrossen haben, daß er die Maschine im Straßengraben liegen ließ und ohne Motorrad heimkam. Klar, holte er sie am Wochenende heim. Auch die Brocken des Ventils waren schnell aus der Ölwanne geklaubt, der Kolben im Nu ausgewechselt. Bald schon lief sie wieder, er kannte sich ja aus,

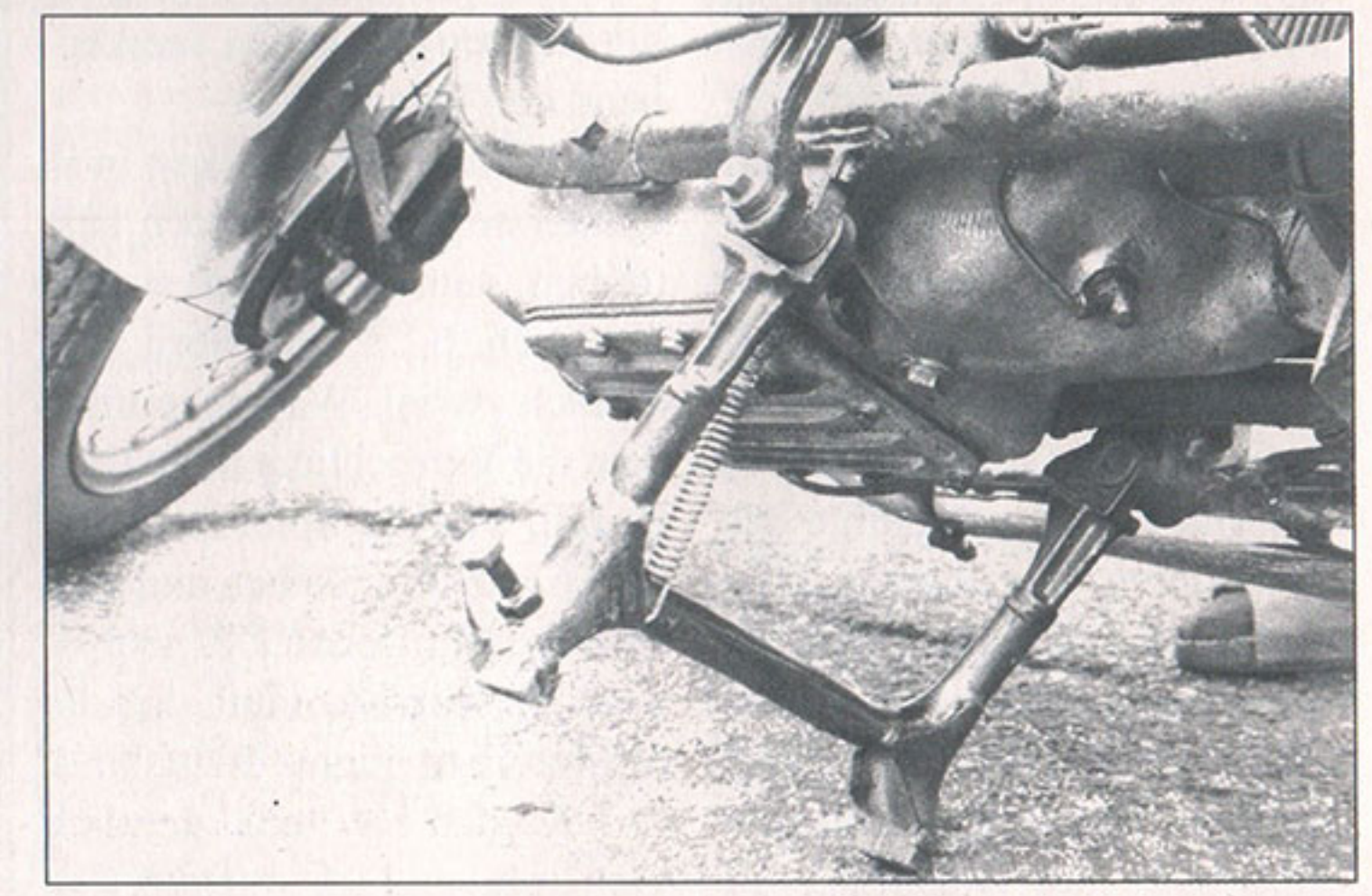
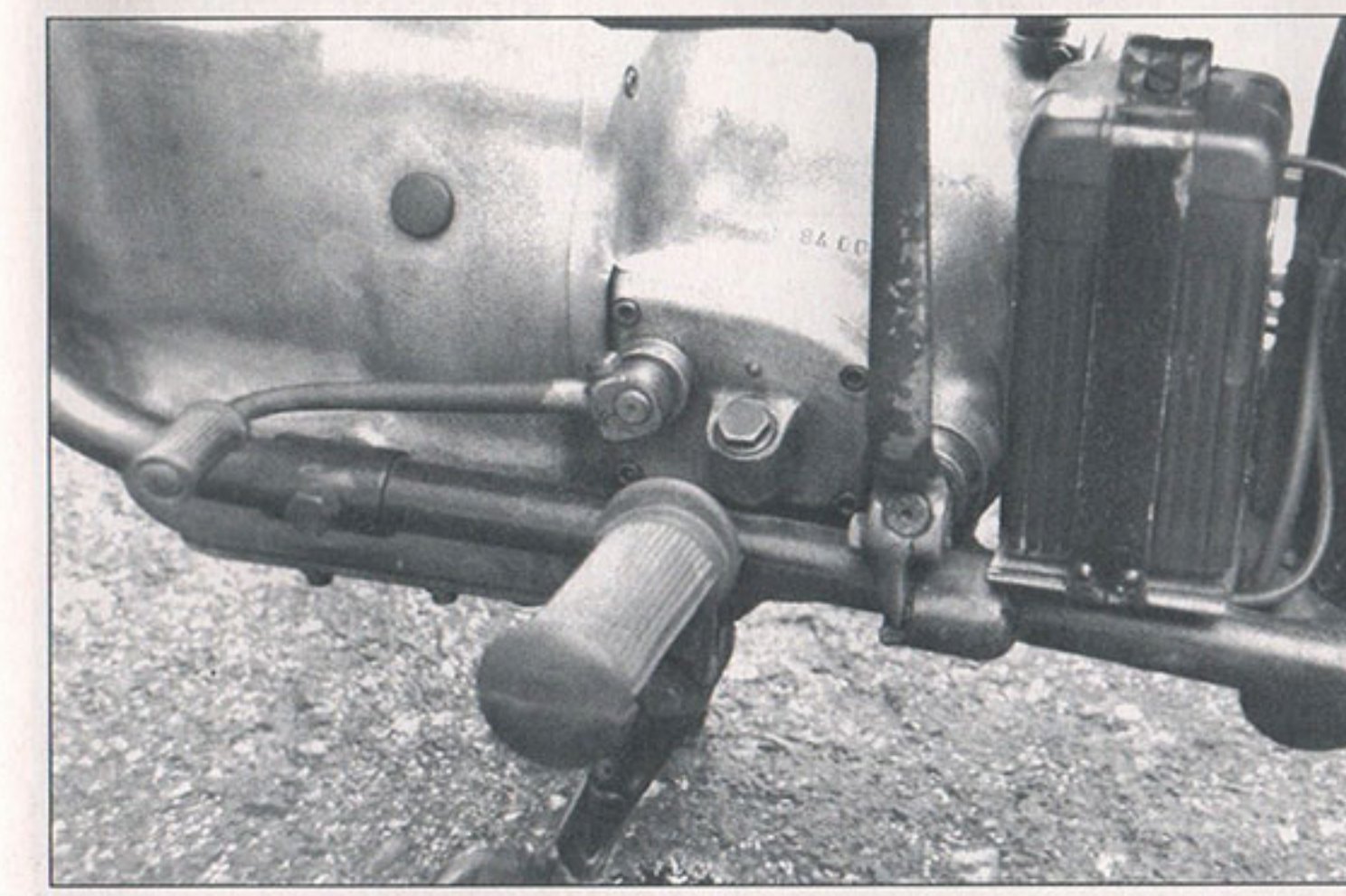


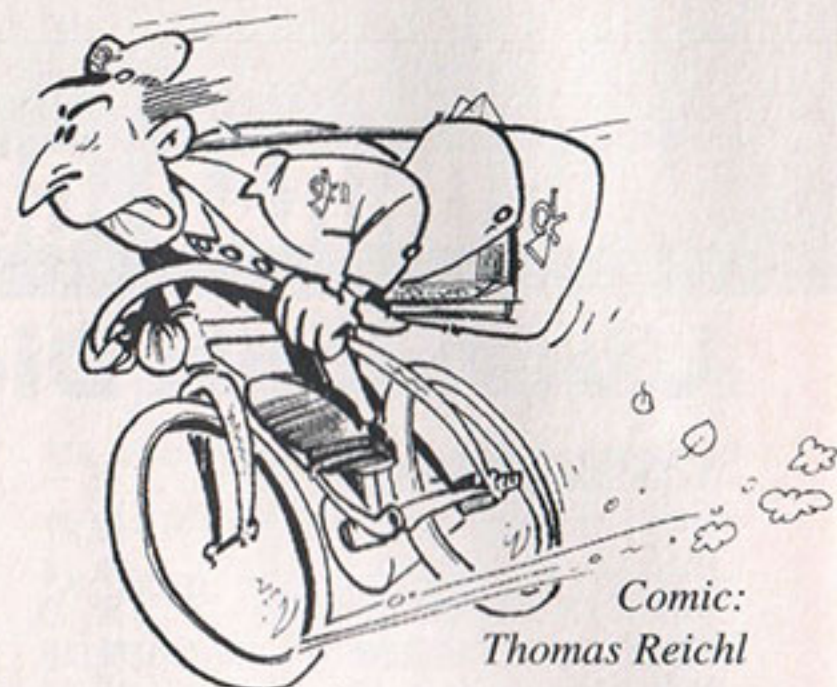
Günter Reitz (hat weder Auto, noch Fernseher, noch Zeitung): „Manchmal haben wir den Auspuff abgeschraubt und sind mit 100 Sachen über die Autobahn gebrettert.“

und die Ersatzteile waren auf Lager. Aber irgendwie hatte seine Motorradleidenschaft einen Knacks abbekommen. Immer Reparaturen, nichts als Ärger mit dem Bock, naß wirste auch; es müssen ihm sämtliche Argumente gegen das Motorradfahren auf einmal eingefallen sein. Es gab noch ein paar kleine Fahrten, mal hierhin, mal dahin, mehr aber nicht. 1978 schließlich meldete er die Maschine ab. Der neue fahrbare Untersatz hatte, na was schon, 4 Räder und hieß „Trabant“. Die AWO wurde nicht mal besonders eingemottet, sondern landete so wie sie war im hintersten Winkel der Garage.

11 lange Jahre dauerte der Dornröschenschlaf, dann passierte wieder etwas. Auf der politischen Bühne hieß das „Wende“, bei Günter „Wiederinbetriebnahme“. Während viele ihre Oldtimer für mehr oder weniger der heißbegehrten Westmark voreilig verkauften (und später bitter bereuten), fing Günter an, seine AWO wieder flott zu machen. Gefragt, was denn nun der eigentliche Grund für diese Renaissance sei, meint er, mit der Maschine seien ein

Unten rechts: Die angeschweißten 20er Muttern sind Günters Eigenkreation, dadurch kommt das Motorrad beim Aufbocken höher.





Happy Birthday, Alte....

Fünfundzwanzig Jahre Yamaha Twin XS 650

Als „Sie“ das erste Mal auf der Tokio Motor Show zu sehen war und danach im europäischen Motorradblätter-Wald auftauchte, witterten die vielen Liebhaber der old british Ladys Morgenluft. Einen Paralleltwin nach alter Väter Sitte hätte „Sie“ angeblich, aaber oben liegende Nockenwelle, niedrige Kolbengeschwindigkeiten, eine haltbare 12-Volt-Elektrik und viele nette Kleinigkeiten mehr.

Daß die ersten Exemplare ein fürchterliches Fahrwerk hatten und unter einem ABE bedingten PS Entzug litten, nahm ihr so niemand richtig übel, denn zu der Zeit lechzten alle nach den in Mode kommenden Vierzylindern.

Aber Rettung war bereits in Sicht, als die erste Vierzylinder- und Leistungsexplosion im Abklingen war. Kein geringerer, als der englische Rennfahrer Percy Tait zeigte den Japanern, wo die Schwachstellen des Fahrwerks saßen. Mit einigen Knotenblechen und Querversteifungen, einer kleinen Korrektur von Nachlauf und Lenkkopfwinkel, schuf er ein gutmütiges Tourenbike.

Um welche Maschine es sich hier handelt, willst Du nun endlich wissen? Um „Die XS“ 650er Twin von Yamaha, die nun seit einem viertel Jahrhundert die Motorradzene bereichert und langsam zum Kultbike wird. Eineinhalb Jahrzehnte war sie im Programm des Herstellers und fand viele treue Anhänger. Kaum ein anderes Mo-

torrad sprach Motorradfahrer durch alle Altersschichten so an, wie dieses Modell, das sich dem Betrachter so zeitlos präsentiert. Und kaum ein anderes wurde auch so für die verschiedensten Einsatzzwecke umgebaut. Ob dirt track racer oder Motocross-



torrenner, ob Caféracer, Roadster, Tourer, oder Zugmaschine für das Familienboot, für jeden Turner und Umbauwütigen gab sich die XS bereitwillig als Basis her. Die einen gaben ihr mehr Hub, um ihr den vermißten Antritt aus dem Drehzahlkeller anzuerziehen, andere versuchten es mit einer größeren Bohrung, um die Drehfreude zu steigern, und wieder andere machten beides, um mit dem so Erreichten bis zu fast 1100 ccm sportlichen Lorbeer zu erringen. Oder um mit dem Motor im Mokerahmen

mit einem Gewicht von ca. 160 kg die Vierzylindrige Konkurrenz zu verschrecken, was bei einer Spitze von fast 240 km/h und einer Dragster ähnlichen Beschleunigung möglich war. Alles macht sie geduldig mit und trotz einiger Konstruktions-

Schwächen (die Steuerkette ist eine davon) halten ihr auffallend viele die Treue. Und wenn ich mir die Fotos der ganzen Neoklassiker anschau, allen voran die Triumph, dann hatten alle, die sich nicht von ihrer XS trennen konnten, den richtigen Riecher, denn inzwischen sind wir wieder voll „im Trend“. So langsam zeichnet sich wieder eine Abkehr vom

Technik-Versteckspiel im bunten Yoghurtbecher ab. Und - jeder der einmal eine XS einige Zeit bewegt hat, zerdrückt heimlich eine Träne, wenn das Gespräch auf die gute alte Nippon Lady kommt, die ihren Zylinderkopf so hoch trägt, wie kaum eine andere. Sicher gibt es unter den Neoklassikern perfektere und schnellere Motorräder, aber diesen ganz besonderen Charme und diesen angenehmen Ton, der sogar einigen Bäuerinnen in ihrem Trachtengewand auf

dem Weg zur Frühmesse ein wohlwollendes Lächeln entlockt, lassen viele Neukonstruktionen vermissen.

Und deshalb lieben wir sie, die wir sie immer noch fahren, heiß und innig - solange wir nicht mit irgendeiner gemeinen Panne im Regen stehen....

Norbert Neder

Veteranenmarkt in Bocholt

Bocholt ist eine Stadt mit Motorradgeschichte. In den 60ern sorgten die „Rocker“ von Bocholt und Umgebung in den Zeitungen für Schlagzeilen. Kämpfe zwischen verfeindeten Clubs auf ihren Mopeds sorgten für Abwechslung im Alltag der Münsterländer. Heute sind diese Rocker verschwunden oder zumindest ruhiger und friedlicher geworden. Es wird mehr auf Verständigung als auf Krawall gesetzt. Vom 21.-22.10. 95 findet hier an der deutsch-holländischen Grenze ein Teilemarkt „drinnen und draußen“ statt. Insgesamt 5000 qm stehen zur Verfügung, um das Schrauberglück zu erhöhen. Wer selbst Teile oder ganze Mopeds anbieten möchte, kann in der Halle mit 20,-DM und draußen mit 10,-DM per laufenden Meter einen Stand mieten. **Infos gibt es unter der Telefonnummer 02064/55943.**

Immer wieder Schrauberehend ?

Wahrung! Zartbeseitete Leser, die sich vielleicht das erste Mal mit dem Gedanken beschäftigen ein altes Moped zu restaurieren, sollten nicht weiterlesen. Erfahrungen, wie die von unserem Leserbriefschreiber, sind zwar nicht die Regel, aber durchaus geeignet, ein „normaler“ Mensch zu werden und sich die Freizeit vielleicht lieber mit Fischertechnik oder Fernsehen zu verschönern.

Es begann damit, daß ich diesen BK- Haufen von 1953 in die Finger bekam. Die fehlenden Ersatzteile zu beschaffen, war nicht das größte Problem. ..Aber dann! Vor einem Jahr übersandte ich die Kurbelwelle zur Regenerierung nach vorheriger Absprache mit dem Meister zur Firma Fabian, bei der ich nun Telefonkunde wurde. Bis ich nach meinen monatlichen Anfragen zu hören bekam: „Wir dachten, sie hätten es vergessen!“ Was ich jedoch mit der Bitte quittierte, die Welle mir wenigstens als Tauschobjekt wieder zurückzusenden. Dabei ist es bis heute geblieben. Fast ähnlich erging es mir mit den Kolben, die bei einer Firma in Magdeburg gefertigt werden sollen. Nur der arme Mann hatte leider mit dem Grundfehler der Vereinigung: „Rückgabe

vor Entschädigung!“ seine gesamten Maschinen verloren. Über Meister Timm kam ich dennoch zu meiner Kurbelwelle. Aber auch bei dieser war Nacharbeit nötig. In den Bronzebuchsen fehlten die Öltaschen. Von der selben Firma stammten der neue Zylinderschliff und die Kolben mit zwei anstelle von drei Kolbenringen.

Die Schalldämpfer wollte ich bei der Edelschmiede Trömmmer fertigen lassen. Die beiden originalen Tüten befanden sich ja in meinem Besitz. Nun hatte ich das Glück, gleich den Meister selbst zu erwischen, um mich aus berufenem Munde weiterbilden zu lassen. Doch erstaunt mußte ich feststellen, daß meine Bestellung eines rechten und eines linken Schalldämpfers mit einem schwarzen statt mit einem verchromten Mittelteil zu der Bemerkung führte: „GIBSNICH“! Obwohl solche neben mir auf meinem Tisch lagen.

„Entweder verchromte für 11xx,xx DM“, ich hörte schon gar nicht mehr hin, nur daß es wohl noch teurer werden würde, ich könne aber auch gleich bestellen. Die Speichen bestellte ich bei Firma Böhm, weil meine Probleme ein offenes Ohr und fachkundige Beratung fanden. Selbst eine versehentlich

fehlgeleitete Lieferung Edeltahlspeichen wurde mir umgetauscht (aufbauender Lichtblick).

Nachdem der Rahmen nach immerhin drei Monaten vom Sandstrahlen und Verzinken zurück und nach zwei weiteren Monaten grundiert war, stand er einen weiteren Monat beim Lackierer, der immer neue Ausreden fand, bis mir zu meinem Glück der Kragen platzte und ich den Rahmen samt allen Blechteilen zurückforderte. Innerhalb von zwei Wochen wurden nun die Beulen aus meinem Tank gelötet, nachdem bei vergeblichen Ausbeulversuchen Löcher hinein gerissen waren, Restsandstrahlarbeiten erledigt, und versehentlich zugespachtelte Löcher an der Lampe wieder aufgefeilt, so daß weder Tacho noch Zündschloß paßte.

Von den Glasperlen gestrahlt angelieferte Radnaben, die nach langen Testreihen in einer Galvanik als grauer Klumpen zurückkamen, ganz zu schweigen. Die 1500,-DM teure Rechnung wurde mit den Worten kommentiert: „Sei froh, der Lackierer wollte nur für die Rahmenlackierung 1000,-DM“. Mein Gott, womit wollte der Mann das Ding bloß beschichten - vermutlich mit Mondstaub).

Ein Teil der Sachen ist also fertig. Den anderen Teil wollte ich nun, wie in eurer Zeitschrift beschrieben, beizen und phosphatieren.

Die Zutaten hält ja der Handel bereit, was mir nach längerem Nachfragen in verschiedenen Apotheken bestätigt wurde. Aber man müsse sie erst bestellen, 15 Uhr könne ich nachfragen. Meine Nachfrage ergab,



daß man die Phosphorsäure nur in einer anderen Konzentration bekommen könne und deswegen die Bestellung geändert werden müsse. Nun gut, auch das! Bei meiner nächsten Anfrage Erstaunliches: „Die Säure könne mir nicht geliefert werden, sei für meinen Verwendungszweck auch völlig unbrauchbar. Man wolle es noch mal bei einem anderen Zulieferer versuchen!“ ...?? Heute wieder mal nachgefragt: „Die SALZSÄURE können sie mitnehmen. Die andere muß das Großkontor erst beim Hersteller ordern. Sie hören von uns!“ Manchmal komme ich mir vor wie Robinson, an dessen Insel ab und an ein paar Piraten Glasurmeln gegen Goldklumpen tauschen kommen.

Uwe Kennitz,
einer vonne Phönixe

Selbstbau erleichtert Regelbare Heizgriffe

In Ausgabe 60 auf Seite 20 hatten wir den Bau einer stufenlos regelbaren Griffheizung beschrieben. Eine Weiterentwicklung des Reglers mit einer maximalen Leistung von 65 W wollen wir nun für alle Nicht-Elektronik „Freaks“ komplett montiert in einem Kunststoff-Gehäuse zum Kauf anbieten. Die Größe entspricht in etwa einer halben Zigarettenschachtel und soll ohne gro-

ßen technischen Aufwand zu montieren sein. Heizgriffe mit Zweistufenschaltern (erste Stufe ist immer zu kalt, zweite Stufe immer zu heiß) können mit diesem einfach anzuschließenden Gerät stufenlos geregelt werden. Selbstverständlich kann man sich mit Heizdraht und Lenkerband auch eigene Handwärmer basteln. Dem Regler ist das egal, solange die Leistungsaufnahme etwa zwischen 40 und

60 W liegt. Um den angepeilten Preis von 69,-DM für den Regler zu erhalten, brauchen wir genügend Bestellungen, die eine kostengünstige Serienproduktion ermöglichen. Wer also einen solchen Regler bei uns bestellen möchte, tue dies bitte möglichst bald über den bekannten Weg per Post oder Telefon. Der nächste Winter kommt bestimmt!!

Ames

Ein Reifen, der Maßstäbe setzt?

Spezial-Reifentest vom Spezialisten David Longstroke

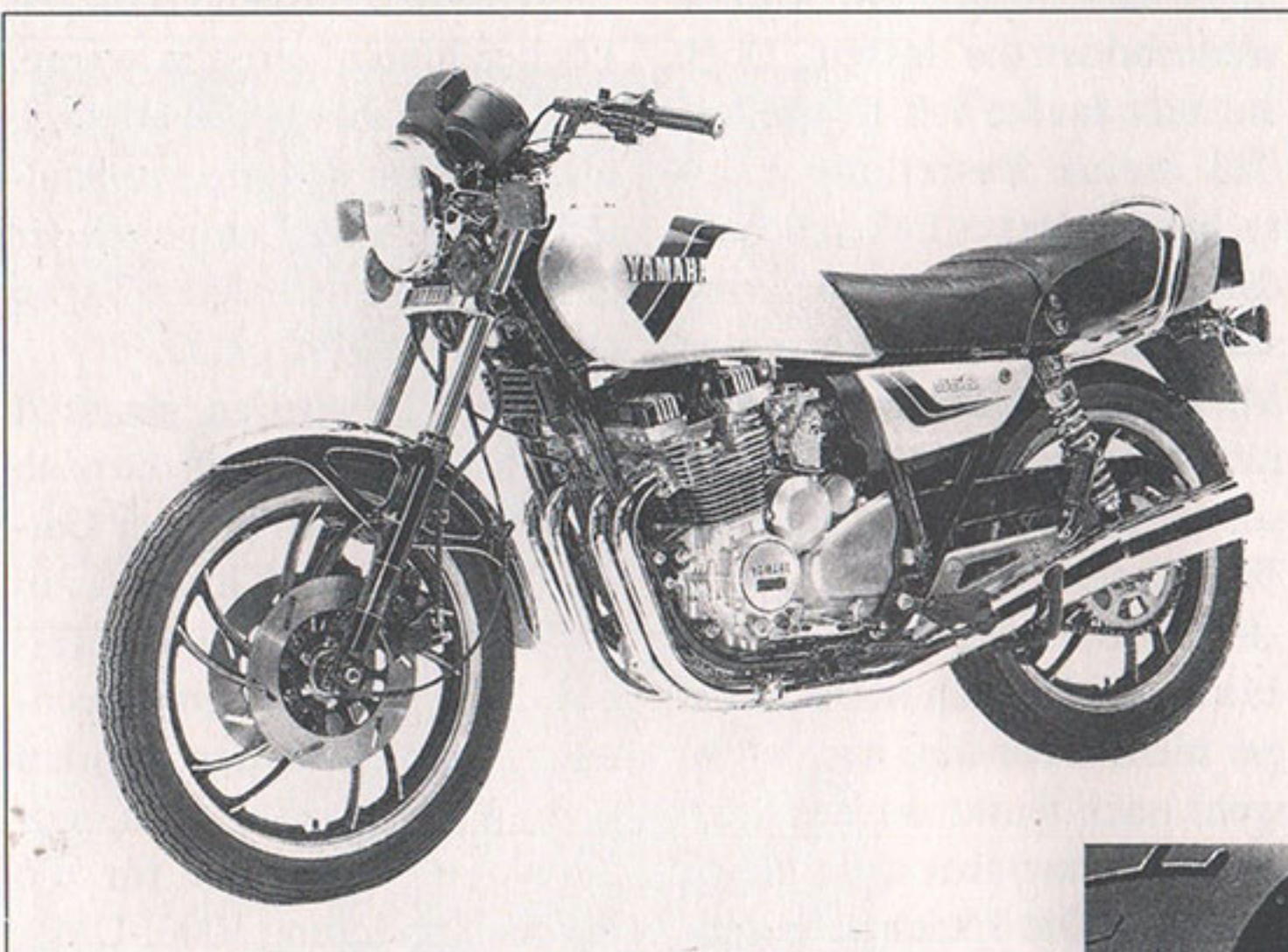
Erst neulich wurde in der GUMMIKUH ein AVON-Reifen der Größe 120/90 H 18 vorgestellt, der anstelle eines 4.00/18 eingesetzt werden kann. Zufällig brauchte ich gerade zu dieser Zeit einen neuen Hinterreifen, und ebenso zufällig hatte ein Händler den AVON auf Lager (das ist gar nicht so selbstverständlich). Also her damit. Dabei hatte ich diese Entscheidung keineswegs leichtfertig getroffen, sondern mir das Teil sehr genau angesehen.

Der Runterzuschmeißende war von METZELER und hatte mir schon jede Menge Ärger gemacht. Ich hätte ihn im vorigen Herbst auch nicht gekauft, wenn ich einen anderen bekommen hätte - aber da hatte ich weit von daheim entfernt einen Platten und mußte nehmen, was ich kriegen konnte.

Dazu muß ich die Lage etwas näher erklären.

Meine Brot-und-Butter-Mühle ist eine YAMAHA XJ 650 aus dem Jahr 83. Sie ist inzwischen fast 120.000 km gelaufen, und der Motor mußte noch nicht aufgemacht werden. Soweit also sehr zufriedenstellend. Nur mit dem Fahrwerk hatte ich immer so meine Probleme. Die ersten Reifen waren PIRELLI-PHANTOM; die ließ ich für die TT aufziehen. Da war schon fast kein Profil mehr drauf, als ich auf der Insel ankam. Danach schlingerte der Bock ganz böse in schnellen Kurven. Als nächster kam ein MICHELIN an die Reihe. Sieht dem METZELER zum Verwechseln ähnlich und fährt sich um die Mittelnut herum auch genau so schnell ab. In engen Kurven fährt man denn auf den Kanten der seitlichen Profilblöcke, und dann geht das Ding hinten weg.

Mit dem METZELER, von allen Fachleuten heiß empfohlen, war's dasselbe Theater. Schon nach wenigen hundert km begann der Ärger: In schnellen Kurven, die einige Schräglage verlangten (jedoch keineswegs extrem!), begann sich die Lenkung derart aufzuschaukeln, daß ich schon ein paar Mal Umschau nach einem Platz für eine Notlandung hielt. Diese Erscheinung stellte sich bei neuen



Reifen ab 130 bis 140 km/h ein; der Zustand des Vorderreifens spielte dabei keine Rolle. Bei zunehmender Abnutzung begann das Pendeln immer früher, bis herunter zu 100 km/h. Und nicht nur das: Bei allen bisher beschriebenen Reifen begann der Lenker bei Geschwindigkeiten zwischen 40 und 70 so heftig zu flattern (beim freihändigen Geradeausfahren!), daß ich nach längstens 3 Sekunden wieder zufassen mußte, um nicht runtergeworfen zu werden. Die Zeit reichte nicht einmal, um die Brille auf den Helm zu schieben, bzw. dort wieder herunterzuholen. Dieses freihändige Lenkerflattern war schon bei neuen Reifen vorhanden.

Natürlich fragte ich eine ganze Anzahl von XJ-Fahrern, die alle angaben, die gleiche Erfahrung gemacht zu haben. Da sich alle Reifen mit Mittelnut sehr schnell flach abfuhren, zog ich in der Folge CONTI-Reifen auf, die in der Mitte ein Zickzackprofil aufweisen und wesentlich länger rund bleiben. Damit war für eine längere Laufstrecke das Kurvenpendeln erheblich gemildert, wenn auch nicht besei-

mir auf, daß der Querschnitt, der beim METZELER bereits von Hause aus eher breit angelegt ist, merklich spitzer war und keinen eckigen Übergang auf die Seitenflanken ergab - auch nicht nach einem gewissen Verschleiß. Also blies ich die Wurst nur auf 2,5 bar auf (sonst mußten es immer mindestens 2,8 sein) und ließ mich überraschen. Die Überraschung kam denn auch prompt. Von den ersten Metern an hatte ich bereits ein bisher nie erlebtes sicheres Gefühl, das sich in der Folgezeit noch verstärkte. Plötzlich war jede Unsicherheit in den Kurven verschwunden - bei jeder Schräglage, bei jeder Geschwindigkeit. Das Motorrad lief wie auf Schienen, und sogar Querwellen in Kurven, die sonst immer zu einem Aufschaukeln der Lenkung führten, steckte die Maschine einfach weg. Es rüttelte dann zwar in der Federung, die Lenkung wurde jedoch überhaupt nicht beeinflusst.



Das Flattern beim Freihändigfahren aber blieb. Nun ist es eine bekannte Tatsache, daß die meisten japanischen Fahrwerke noch 1983 sehr zu wünschen übrig ließen, und die YAMAHA hatte unter vielen Krücken noch ein relativ gutes Fahrwerk. Es soll ja sogar heute noch welche geben, die... Das also war der bisherige Stand der Dinge: Ich freute mich des zuverlässigen Motors und ärgerte mich über das miese Fahrverhalten. Und dann kam AVON. Schon vom Äußeren her fiel

Was mich jedoch am meisten erstaunte, waren die Eigenschaften beim Freihändigfahren. Nicht das geringste Flattern trat mehr auf - nicht einmal bei der kritischen Geschwindigkeit von 70 km/h. Auch Fahrbahnebenheiten, sonst gefürchtet, brachten die Lenkung nicht aus der Ruhe. Es ergab sich sogar, daß eine durch Fahrbahnbuckel hervorgerufene leichte Flatterneigung von selbst wieder verschwand. Das hatte ich noch nie erlebt, seit ich dieses Motorrad fahre. Als nicht zu verachtender Bo-

nus kommt noch die deutlich weichere Gummimischung der Flanken hinzu, die an der durch ersten Verschleiß deutlich angerauten Oberfläche des Reifens erkennbar ist.

All diese Feststellungen lassen verschiedene Schlußfolgerungen zu:

1. Das Fahrwerk der YAMAHA XJ 650 (und wahrscheinlich ebenso das der XJ 900) reagiert extrem empfindlich auf den Hinterreifen.
2. Das YAMAHA-XJ-Fahrwerk ist wesentlich besser, als es bisher den Anschein hatte.
3. Der Einfluß des Hinterreifens auf die Fahreigenschaften ist viel bedeutender, als gemeinhin angenommen wird.

Die in dieser Größe (120/90 H 18) erhältlichen Reifen einiger anderer Hersteller verschlechtern die Fahreigenschaften so sehr, daß man fragen muß, ob nicht endlich eine Anpassung fällig wäre. Schließlich werden die kritisierten Profile für schnellere und stärkere Maschinen (mit breiteren Reifen) längst nicht mehr verwendet. Hat eigentlich jemand, der nicht ganz so schnell, weniger Anspruch auf optimale Sicherheit?

Ich bin mir durchaus bewußt, daß ich mich mit dieser Kritik bei den angesprochenen Reifenfirmen in die Nesseln gesetzt habe. Ich weiß ebenso, daß die kritisierten Reifen auf Motorrädern anderer Hersteller zufriedenstellende bis sehr gute Eigenschaften zeigen. Nur habe ich eben kein solches Motorrad. Und deshalb erlaube ich mir, die Erfahrungen, die ich in über 90.000 km sammeln konnte (zwangsläufig) zu veröffentlichen und zur Diskussion zu stellen. Dies ist um so wichtiger, als der Gesetzgeber in seiner rührenden Fürsorge bestimmten Maschinen bestimmte Reifen bestimmter Hersteller verordnet hat. Das können nun genau die Reifen sein, die schlechte Ergebnisse bringen; dem Fahrer jedoch ist es nicht

gestattet, die Sicherheit durch Aufziehen eines anderen Reifens möglicherweise zu erhöhen. Wenn man den Gedanken logisch verfolgt, muß man zu der Auffassung gelangen, daß der Gesetzgeber manchen Reifenherstellern nicht zutraut, ein brauchbares Produkt für ein bestimmtes Motorrad zu bauen. Andererseits werden bestimmte Reifen nicht nur zugelassen, sondern in manchen Fällen sogar bindend vorgeschrieben, von denen durchaus nicht feststeht, daß sie die bestgeeigneten sind.

Meiner Meinung nach erfolgt damit eine eindeutige Wettbewerbsverzerrung, die eigentlich das Bundeskartellamt auf den Plan rufen sollte. Man sollte doch annehmen, daß eine freie Wirtschaft keine Monopole zuläßt.

Bezeichnend ist wieder einmal die Tatsache, daß dies nach meinen Informationen nur für Deutschland zutrifft. Im übrigen Europa kann jeder den Schlappen aufziehen, der ihm gefällt, und gerade das ist ein nicht zu unterschätzender Sicherheitsfaktor. Weil nämlich niemand gezwungen ist, einen Reifen, der keine guten Fahreigenschaften bringt, ein Leben lang immer wieder zu kaufen. Er kann vielmehr verschiedene Produkte ausprobieren (ohne für jedes gegen teures Geld eine Sondergenehmigung einholen zu müssen), und irgendwann merkt es dann auch der Hersteller, wenn seine Gummis nicht mehr gekauft werden.

Aber natürlich traut keine deutsche Behörde einem lumpigen Motorradfahrer zu, das Fahrverhalten seines Hobels selbst beurteilen zu können.

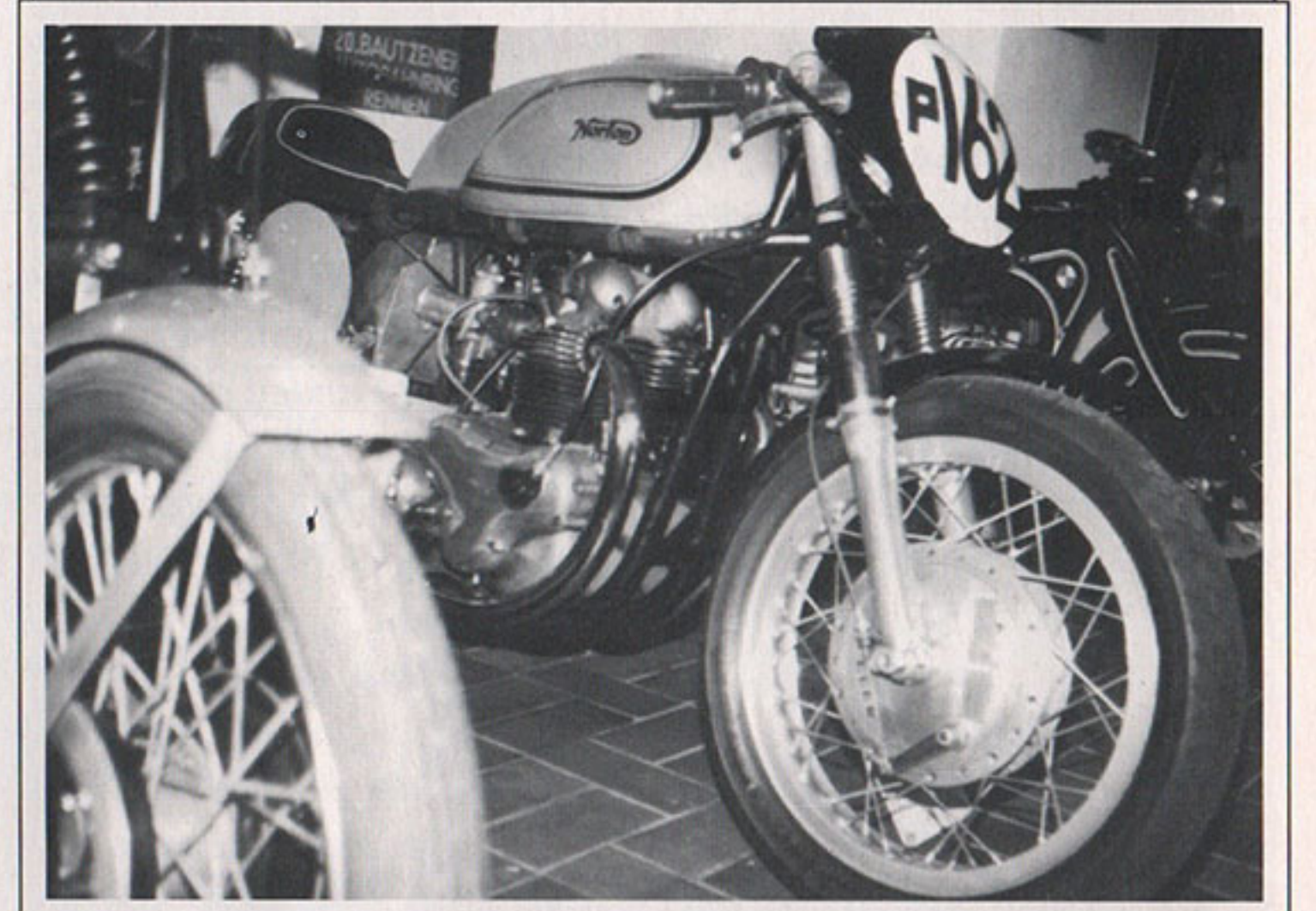
Wann eigentlich ergeht eine Vorschrift, die sich mit der Verwendung bestimmter Finger und der optimalen Länge der Fingernägel zum absolut unfallsicheren (auch bei plötzlichen Stößen) Nasebohren befaßt?

David Longstroke

Und wieder ein Museum...

Im tiefsten Schlupfwinkel des deutschen Gemütes, wie Geheimrat Wolfgang zu Frankfurt so treffend schrieb, thront hoch über dem Wiesental auf einem Felsvorsprung Burggailenreuth. Im Folterkeller

Zeiten auf privater Basis) und diversen Super-Bikes aufgefüllt. Nach dem letzten Lauf der Veteranenmeisterschaft werden die Oldies wieder unter sich sein, hat Werner Pedack versichert. Höchstens,



der Burg hat der ehemalige Yamahahändler und jetzige Oldtimer-Sachverständige, Veteranen-Rennfahrer, Auktionator und Oldie-Markt-Veranstalter Werner Pedack ein kleines Museum für historische Rennmaschinen eingerichtet. Daß englische Motorräder momentan in der Überzahl sind, liegt zum einen am Faible des „Museumsdirektors“ für die englischen racer und zum anderen wohl an der Dominanz dieser Maschinen, auf fast allen Rennstrecken von den Anfängen des Rennsports, bis weit in die 50er Jahre hinein. So sind momentan zu sehen, z. B. eine Rudge Multi Racer von 1922, eine AJS Big Port von 1923, eine Königswellen OK Supreme, Vincent HRD von 1930, bis zu Norton Singles und Twins aus den 50er Jahren. Die Lücken, die die Veteranen-Rennsaison derzeit in die Reihen gerissen hat, sind z.B. mit der Ex-Raudis Honda, den genialen Rennern des Dipl.-Ing. Müller (entstanden zu DDR-

daß er hie und da mal einen ganz besonderen Exoten (wie derzeit die einzige in Deutschland bekannte Ravat von 1928) in seiner Sammlung ausstellt. Auch regelmäßige Motorrad-Auktionen werden in den Mauern der Burg veranstaltet und das meist mit einem breitgefächerten Angebot für jeden Geschmack und fast jeden Geldbeutel. So beinhaltet die derzeitige Verkaufsliste von der Aemacchi Ala d'Oro 250 Rennmaschine für 15.000 DM, bis zur Zündapp 200 Kardan für 2.000 DM vieles, was in der Motorradwelt Rang und Namen hat, zu den unterschiedlichsten Preisen - vom Topmodell bis zum Restaurationsobjekt. Wer das Museum besuchen möchte, sollte dies in der Zeit von 14-18 Uhr jeweils Samstag und Sonntag tun, denn zu diesen Zeiten sind Museum und Burgcafe geöffnet. Der Eintrittspreis beträgt 5,- DM, und zu finden ist das Museum in 91320 Ebermannstadt - Ortsteil Burggailenreuth. Norbert Neder

Gegen Sommersmog reicht der Kat wohl nicht!

Trotz heftigster Diskussion um den Sommersmog hat die Bundesregierung im „Zusammenstreit“ mit dem Bundesrat nur ein Zwergengesetz mit Lachnummercharakter zustande gebracht. Außer den Motorradfahrern, die, wie immer, ein bißchen angeschmiert wurden, dürfen unsere lieben Autos weiter gefahren werden bis zum Abwinken. Tempolimits gibt's keine und alle Autobesitzer müssen sich nun eine KAT-Plakette für die Windschutzscheibe kaufen oder eben ein neues Auto, oder sie müssen die besagte Taucherbrille mit dem Badezeug auf dem Rücksitz dauer-spazieren fahren („Herr Wachmeister, ich bin doch gerade auf dem Weg in meinen wohlverdienten Urlaub“). Eins ist - neben der allgemeinen Wut-Heiterkeit über unsere

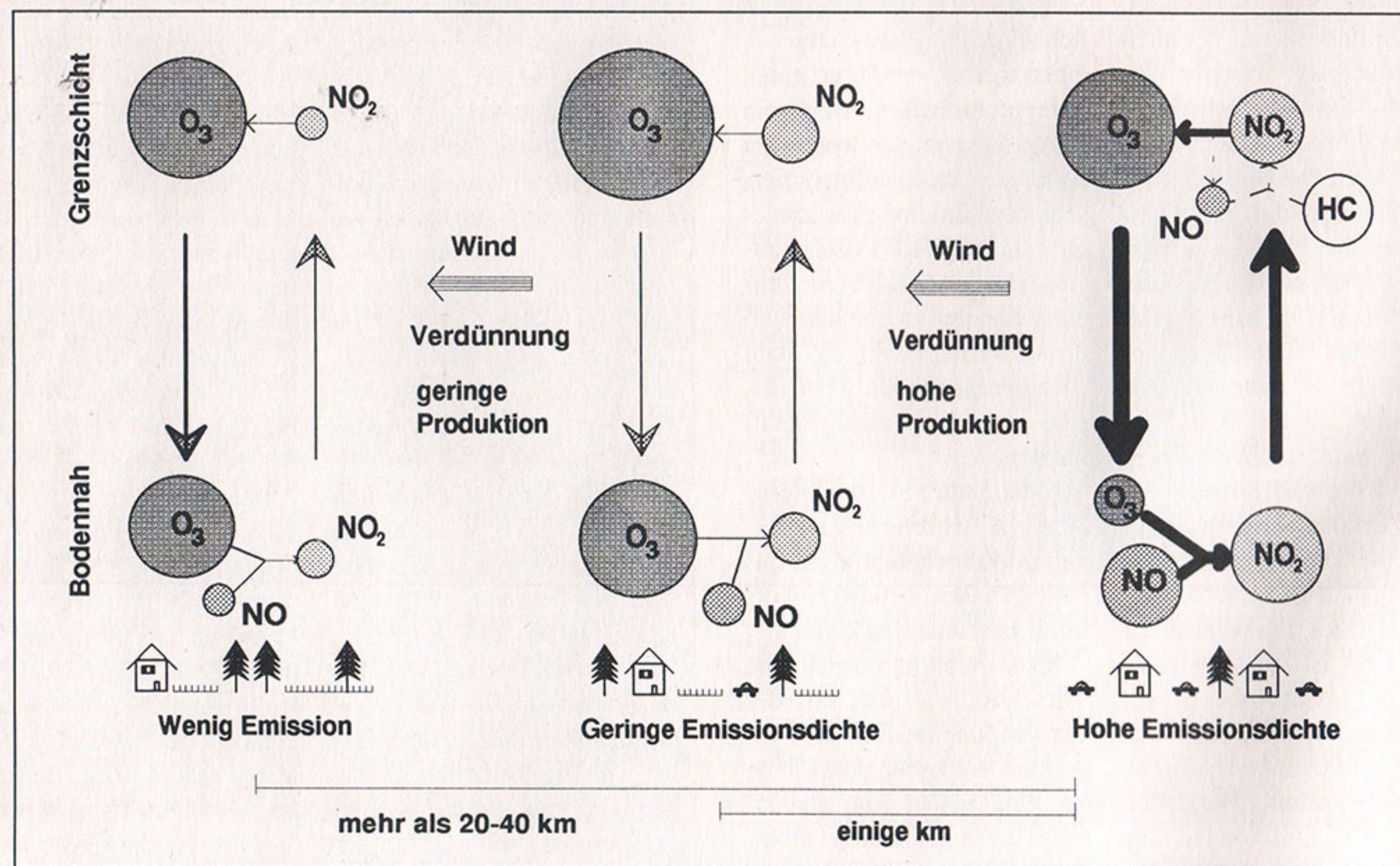
Regierungsdackel - dabei wieder einmal deutlich geworden: Niemand von Regierung und Industrie will tatsächlich an die Wurzel des Übels heran, nämlich eine erneute Runde von flächendeckender Senkung der Emissionen bei Kraftwerken, Industrie- und Gewerbebetrieben sowie Flugzeugen (die schmeißen nämlich nicht nur beim Starten und Landen die Schadstoffe nur so heraus) und natürlich den vielen Automotoren, die immer noch viel zu viel Sprit verbrauchen. Niemand von Regierung und Industrie scheint auch ein Interesse für den Ausbau des Nahverkehrs zu haben, damit wir endlich das Auto zu Hause stehen lassen können, wenn wir zur Arbeit und zum Einkaufen gelangen wollen. Unsere Redaktion hat sich die

zweibändige „Ergebnisbrochure des Baden-Württembergischen Umweltministeriums zum Ozonversuch 1994 in Neckarsulm und Heilbronn“ zuschicken lassen. Wir wollten doch mal selber nachlesen, was bei diesem unter Experten heftig umstrittenen Großversuch herausgekommen ist. Und siehe da, im Votum des wissenschaftlichen Beirates finden sich bedeutungsschwere Sätze wie: „... daß Eingriffe in den motorisierten Verkehr nur dann bedeutsame und erforderliche Beiträge zur Emissionsminderung liefern, wenn Ausnahmeregelungen sehr restriktiv angewendet werden und die Maßnahmen sich auf ein geeignet großes Gebiet erstrecken.“ Gar nicht gut weg kommen in diesem Abschlußbericht - hat uns nicht gewundert - Kraft-

werke, Gewerbe und Industrie. Auch diese müssen unbedingt per Gesetz dazu gezwungen werden, so die Gutachter, ihre Emissionen sommersmogrelevanter Stoffe, wie z.B. bei den Kraftwerken die Stickstoffverbindungen und bei Gewerbe und Industrie z.B. die Lösemittel, drastisch zu reduzieren. Denn schließlich geht's nicht nur um die Verringerung des Ozons in der Sommersmog geschwängerten Luft, sondern um die allgemeine Lufthygiene. Aber da tönt die Hymne „Industriestandort Deutschland“ mit dem „Kosten-Trommelwirbel“ und alle sind still!

pu/.

Die angesprochene zweibändige Dokumentation zum Ozonversuch gibt's kostenlos beim Umweltministerium Baden-Württemberg, Kern-erplatz 9, 70182 Stuttgart.



Schematische Darstellung des Zusammenhangs zwischen Ozon- und NO₂-Konzentration in Bodennähe und dessen Ursachen (Produktion und Transport; aus Künzle und Neu, 1994)

Stickoxide und Ozon in Wechselwirkung

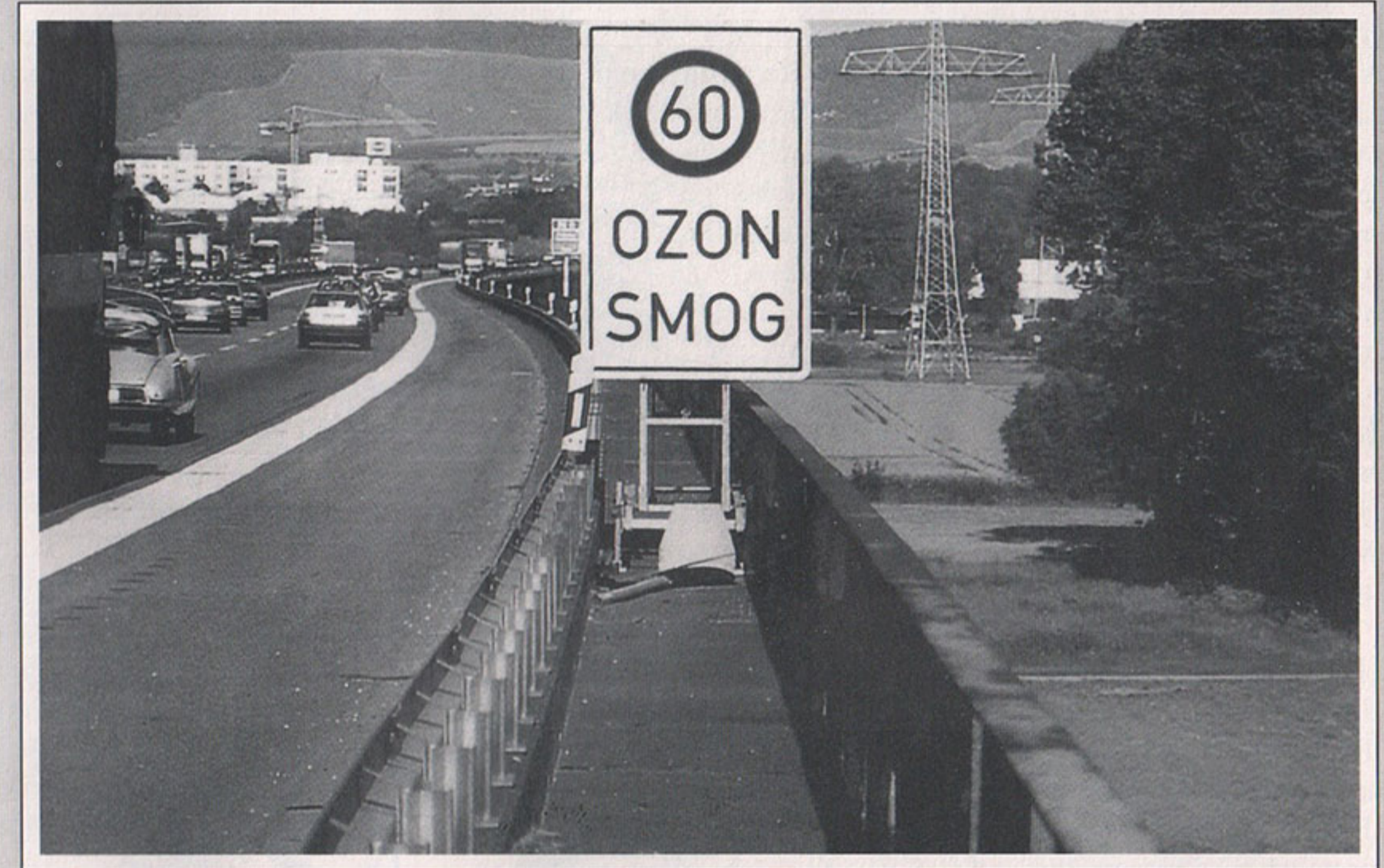
Hohe Ozonwerte haben in den vergangenen Jahren im Sommer regelmäßig für Diskussionsstoff gesorgt. Die Entstehung von Ozon ist äußerst komplex. Maßgebend für seine Entstehung sind, unter der Einwirkung von Sonnenlicht, in erster Linie die Stickoxide, die aber auch zu einem Abbau von Ozon führen können. Dieser geschieht vorwiegend in Bodennähe, während die höheren Luftschichten ein Ozonreservoir darstellen.

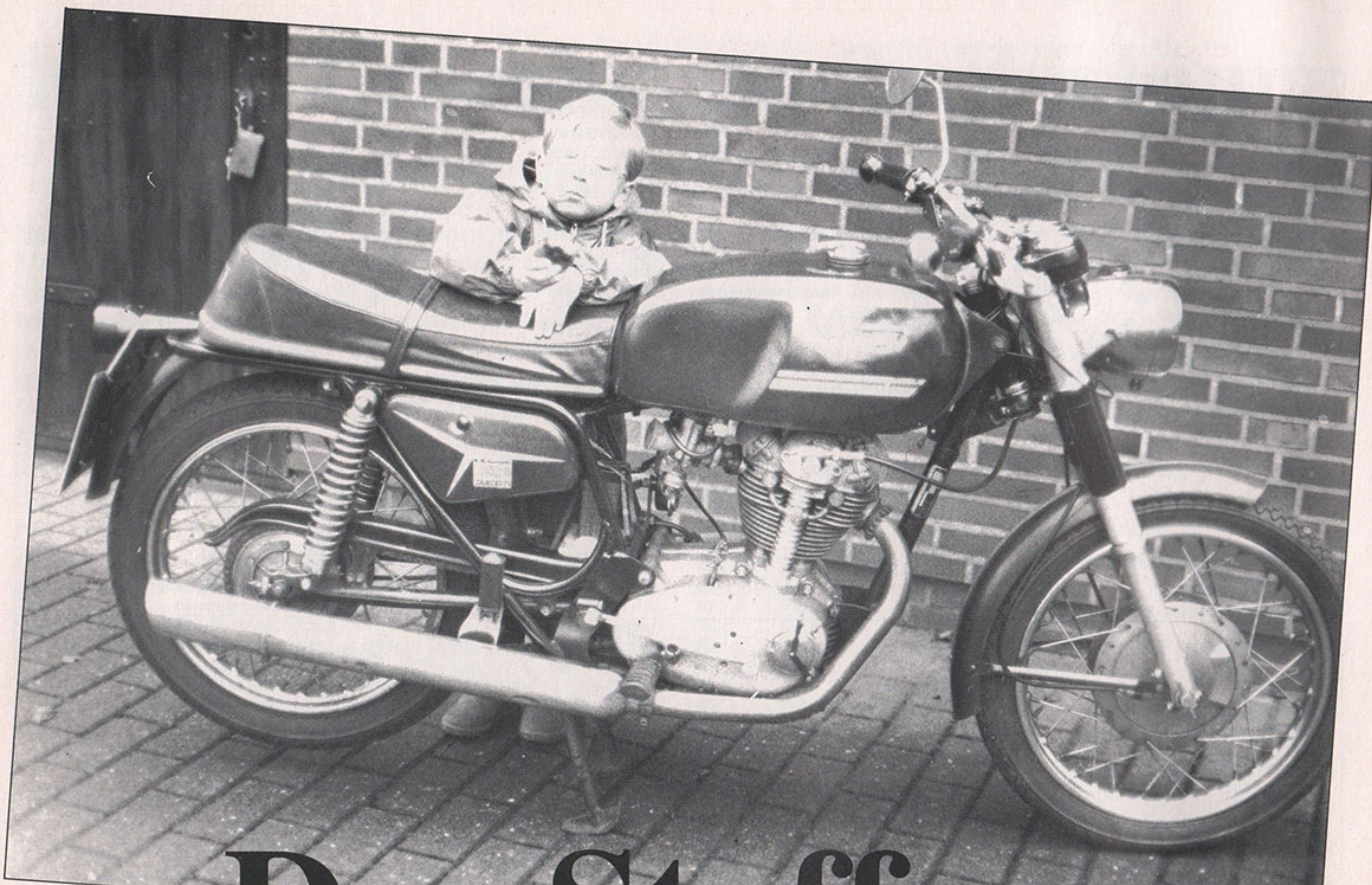
Nachdem es gelungen war, den sogenannten Wintersmog (Smog ist ein Kürzel für Smoke and Fog), ein Gemisch der Primärschadstoffe Schwefeldioxid (SO₂) und Ruß in dichtem Nebel, durch Sanierung von Heizungen und Industrieanlagen in den Griff zu bekommen, ist in den letzten Jahrzehnten als Folge des sprunghaften Anstiegs des Automobilverkehrs ein anderes Problem in den Vordergrund getreten, nämlich der aus Ozon (O₃) und weiteren Oxidantien bestehende Sommer- oder Photosmog. Diese sekundären Schadstoffe entstehen in der Luft durch chemische Umwandlungen von Kohlenmonoxid (CO) sowie von flüchtigen Kohlenwasserstoffen und anderen organischen Verbindungen - zusammengefaßt unter der Bezeichnung VOC (volatile organic compounds) -, die vor allem aus Lösungsmitteln und den Automotoren stammen. Gleichzeitig ist die Anwesenheit von Stickoxiden erforderlich. Der Abbau von CO und VOC wird meist durch Reaktionen mit dem OH-Radikal eingeleitet, das durch Umsetzung von Wasserdampf mit angeregten Sauerstoffatomen entsteht; letztere werden bei der Aufspaltung von Ozon durch kurzwellige ultraviolette Sonnenstrahlung gebildet. Da die Geschwindigkeit der Reaktion von OH mit den VOC temperaturabhängig ist, fördert hohe Wärme die Bildung von Photosmog. Vernichtet wird der Sommersmog, insbesondere das darin

dominierende Ozon, vorwiegend in Bodennähe, wobei die Vegetation eine wichtige Rolle spielt. Auch bei den Stickoxiden ergibt der Bodenkontakt eine wesentliche Senkung. Die Zerstörung am Boden beeinflusst auch in hohem Maße den Tagesgang der Ozonkonzentration. Die zeitliche und räumliche Verteilung des Ozons, die durch das Zusammenwirken von chemischen Prozessen in der Luft und am Boden sowie durch Transportvorgänge bestimmt wird, läßt sich nur durch sehr komplexe Modelle näherungsweise berechnen. Die Aufgabe wird vor allem dadurch erschwert, daß die VOC aus einem Gemisch von unterschiedlich schnell mit dem OH-Radikal reagierenden Substanzen bestehen, die recht differenziert zur Ozonbildung beitragen, wobei dieser Beitrag sich auf dem Transportweg rasch verändert. Während in der kalten Jahreszeit mit geringer Sonneneinstrahlung der Ozongehalt der

unteren Luftschichten weitgehend durch ein Gleichgewicht zwischen Ozontransport aus der freien Atmosphäre und der Zerstörung am Boden bestimmt ist, entsteht im Sommer das Ozon am Tag durch die Einwirkung der Sonnenstrahlung (photochemische Prozesse) aus am Boden freigesetzten Vorläufersub-

stanzen und wird über die untersten 1.500 Meter der Atmosphäre ziemlich gleichmäßig verteilt. In der Nacht wird das Ozon in den untersten Schichten durch Zerstörung am Boden und auch durch chemische Prozesse in verschmutzter Luft abgebaut, bleibt aber mit der Höhe zunehmend erhalten. Der Ozonpegel kann nur durch andauernde und flächendeckende Drosselung der Emissionen von Vorläufersubstanzen gesenkt werden. Aus diesen Überlegungen geht klar hervor, daß die Ozonspitzen durch lokale kurzfristige Maßnahmen nur wenig verringert werden. Im Bereich von Ballungszentren können solche wegen verminderter Ozonzerstörung durch NO-Emissionen sogar kontraproduktiv wirken. Der Ozonpegel kann nur durch andauernde und flächendeckende Drosselung der Emissionen von Vorläufersubstanzen gesenkt werden. (Dieser leicht gekürzte Artikel von Hans-Ulrich Dütsch und Hans Honegger stammt aus der Neuen Züricher Zeitung, Nr.169, 24. 7. 1995, Abdruck mit freundlicher Genehmigung der NZZ-Redaktion.)





Der Stoff zum

Ducati - welcher interessierte Motorradfahrer kennt diesen Namen nicht. Ob jung oder alt, der Name - oder sollte ich besser sagen Mythos - Ducati ist vom Jugendlichen bis hin zum Großvater für seine aktuellen Renn- und Verkaufserfolge bis zum historischen Geniestreich der Kombination Königswelle mit Desmodromik weltbekannt. Wer träumte nicht davon, eine dieser fantastischen Ein- und Zweizylinder selber zu besitzen.

Dies gilt und galt auch für mich. Als eingefleischter Italo-Fan bin ich selbst seit Jahren auf verschiedenen Aermacchis unterwegs. Mein Ducati-Traubike hatte jedoch seit jeher konkrete Formen und Farben, handelt es sich doch um eine, seit Jahren in der Garage eines guten Freundes vor sich hinschlummernde, originale Ducati-Einzyylinder 250 Mark III von 1968. Perfekt von den schönen Aufklebern an den Seitendeckeln, über die zierli-

chen gegossenen Lampenhalter, bis hin zum offenen Dell'orto SSI carburatori. Natürlich mit Königswelle und feuerröt! Übrigens - perfekt heißt für mich, daß man einem Moped ansieht, daß es bewegt wird, daß es Gebrauchsspuren trägt, daß man sieht wie alt es ist und daß es lebt (auch ich habe Falten und lebe und fühle mich trotzdem, oder gerade deshalb, wohl!).

Mein Traum wurde vor zwei Jahren wahr, als ich wie üblich, das will heißen, seit Jahren, hartnäckig meinen Freund nerve, „willste die nich mir verkoofen?“ und besagter Mann mit einem „warum eigentlich nicht, steht sich hier ja doch bloß die Reifen platt“ antwortete. Mit so einer Antwort hatte ich auch in meinem Ducati-Traum überhaupt nicht gerechnet, aber nach dem ersten Schreck und der dann mich durchflutenden Freude habe ich ihm ein faires Angebot gemacht, und wir waren uns einig. Als ich abends nach Hause kam,

reckte ich als erstes meine Faust in die Höhe und rief meiner Frau zu: „Ich hab sie!!“, worauf sie verständnislos mit einem „WEN???“ antwortete. Nun, da habe ich wohl zu sehr geträumt, denn sie konnte meine Freude über dieses neuerliche Stück Alteisen nicht so recht teilen, da ich doch schon sooooviele (Anm.: nur sieben Mopeds) besitzen würde.

Doch nun genug der Familientragödie - zum Fahren oder besser zum Starten. Vor dem Fahren haben die Götter den Kickschweiß gesetzt. Doch mit dieser Duc haben sie es gut gemeint: Benzinahn auf, den SSI drei Sekunden geflutet, bis er überläuft, Lufthebel schließen, Zündung (6 Volt) ein, Druckpunkt suchen, ein klein wenig Gas auf und ein beherzter Tritt: die Duc tuckert nach einem herzhaften Brüller zuverlässig im Leerlauf vor sich hin. Einfach vorbildlich und ganz anders als bei meinen launischen Aermacchis, wo es immer was

zu fummeln gibt. Und das nach langer Standzeit mit altem Unterbrecher.

Betonung liegt hierbei auf beherzt, ließ ich doch aus Jux und Dollerei zwei Kumpels, beides Japanfahrer, mal spaßeshalber kicken: der eine hat nur schlapp rumgeprummt und dafür einen feinen Rückschlag abbekommen, und der andere war dermaßen übermotiviert, daß er beim Schwungholen und Niederkicken auf seinen eigenen Zeh gesprungen ist - das gab aber einen Indianertanz mit Kriegsgeschrei. Selten so gelacht!!

So, jetzt wird aber gefahren. Das Moped ist sehr schmal und niedrig, hat ein geringes Gewicht und ist für mich (176 cm) eigentlich schon zu klein. Das Handling ist spielerisch wie bei einer Fünziger - Achtziger sage ich nicht, war vor meiner Zeit - und beinahe völlig ohne Vibrationen. Straßenlage wie erwartet: ruhig und zielgenau, aber ein wenig hart, bin ich aber

gewohnt. Der Motor zieht schön aus unteren Drehzahlen heraus und orgelt, wenn es mal presiert, willig bis auf 8.000/U hoch. Hab ich aber selten gemacht, ehrlich. Der Auspuff ist gut gedämpft mit einem sonoren kernigen Ton, der bei höheren Drehzahlen vom Ansaugeräusch des offenen Dell'ortos lässig übertönt wird. Das 5-Gang-Getriebe läßt sich gut und direkt schalten, man braucht es eigentlich nur für die Stadt, denn Überland kann man alles im höchsten Gang mit dem guten Durchzugsvermögen des Motors erledigen.

Topspeed kann ich den Leistungsfetischisten unter uns nicht nennen, aber entspannt fahren geht mit dem halbhohen Lenker sehr gut bis 120 km/h und etwa 6.000/U. Es geht noch mehr, das merke ich deutlich, man könnte auch noch mit der Nebenluft am Rennvergaser spielen, aber wozu? Beim Vorbeirasen würde ja keiner mehr die schöne alte Duc bewundern und belauschen können. Bei der

Schräglage werden die Stiefelvernichter unter uns Mopedfahrern aufhorchen: es läßt sich locker und entspannt um die Kurven zirkeln. Und das in einer Neigung, die als wirklich frech bis runter zur Haftgrenze der kleinen 18-Zöller bezeichnet werden kann. Da kommt echte Freude auf, da die Duc so handlich wie ein Fahrrad zu bewegen ist und dem Fahrer ein sehr sicheres Gefühl vermittelt.

Die technische Ausstattung ist auch nicht übel: zwei Ochsenaugenblinker als Sonderzubehör und technisches Gimmik, eine Hupe, die nicht abvibriert und dazu eine Lampe vorne und ein Rücklicht mit integriertem Bremslicht hinten: alles nur vom Feinsten. Tja, da gilt wieder der klassische Ausspruch: alles was nicht dran ist, kann auch nicht kaputtgehen!

Doch jetzt zu etwas traurigem: nein Freunde, am aufwendigen Motor ist nichts kaputt gegangen, wie mancher vielleicht vermutet hätte. Auch ist die schwa-

che Lima oder die Elektrik nicht in Flammen aufgegangen. Es hat mit den Bremsen zu tun. Beide Bremsen arbeiten in anbetrachtes Alters für heutige Verhältnisse wirklich gut, aber bei ihrem letzten Bremsmanöver hat der Bremsweg einfach nicht ausgereicht. Lag vielleicht auch am LKW, der von links den Bremsweg einfach verkürzte, indem er quer in die Kreuzung fuhr. Das war nicht die feine englische bzw. italienische Art, denn bewundern wollte der Fahrer meinen roten Zweiradraum sicher nicht. Es gab zwei Verletzte: die Duc mehr und ich weniger. Das liegt daran, daß ich die übliche Schutzkleidung aus Leder incl. Handschuhe (!!) trotz Hochsommer trug und die Ducati leider nicht. Während ich mit einigen Blessuren und Schrammen davon kam, muß die Duc nun stationär behandelt werden. Was lernen wir daraus, na? Immer gut einpacken, auch wenn der Weg noch so

kurz und der Sommer noch so schön ist.

Nach diversen Erfahrungen mit großen und kleinen Italienern: kauft euch eine kleine Ducati, wenn eure Körpergröße nicht über 175 cm liegt. Kann ich euch einfach nur empfehlen, auch die Horrormärchen über den einstell- und pflegebedürftigen Ventilmechanismus könnt ihr vergessen, denn egal, ob Normal- oder Desmoversion, das Ventilspiel der mir bekannten Maschinen hat sich im (Normal)Betrieb kaum verändert.

Meine kleine 250er ist (und wird wieder) voll alltagstauglich und schenkt einem den bei vielen Motorradfahrern vermißten und nun wiedergefundenen Fahrspaß bei kleinen Wochenendtouren und Ausflügen in die Natur, auf einem zuverlässigen und wirklich exotischen Moped - ich war schon immer für das Besondere - zu Recht.

Ralph-Ingo Wöhler

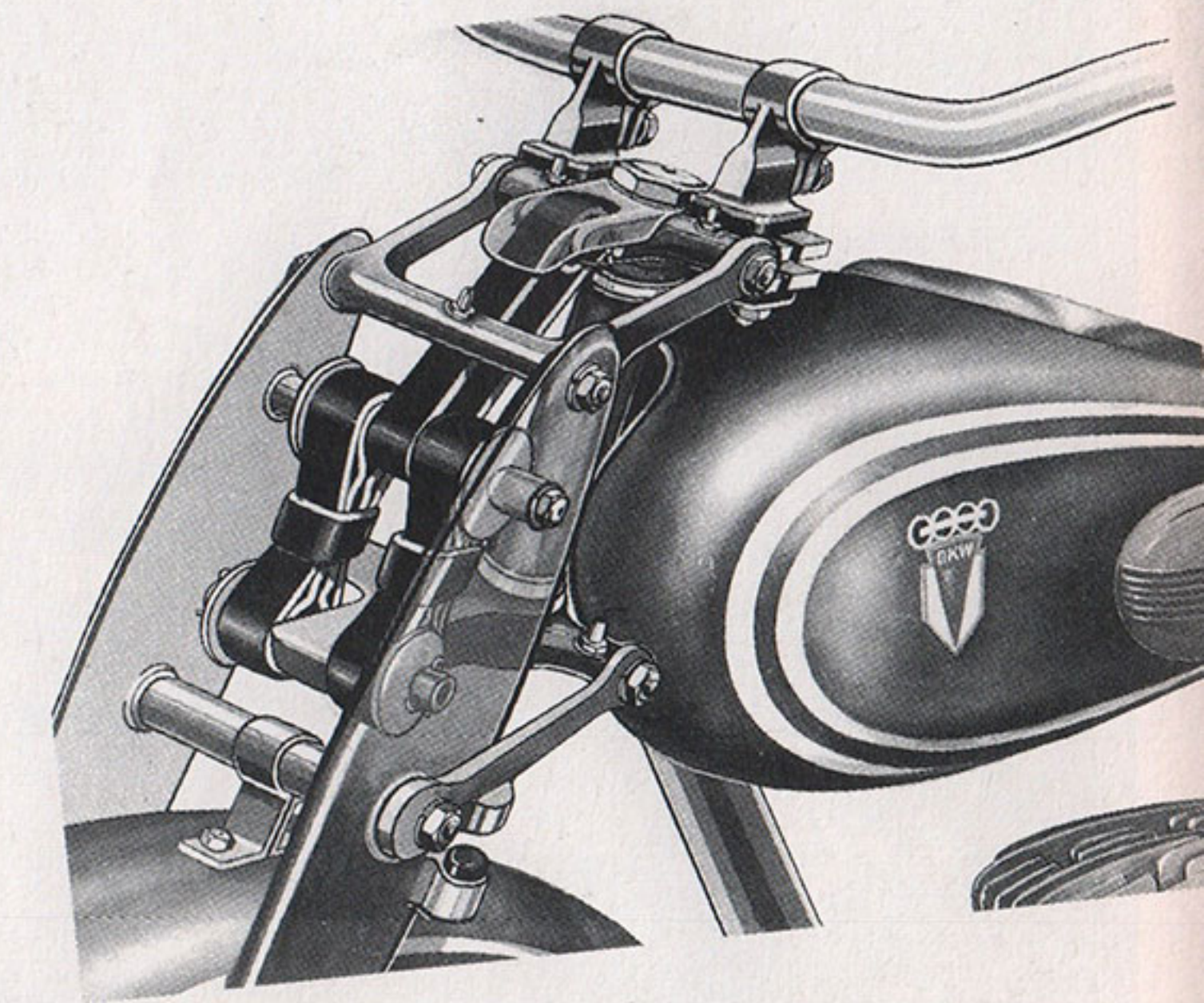
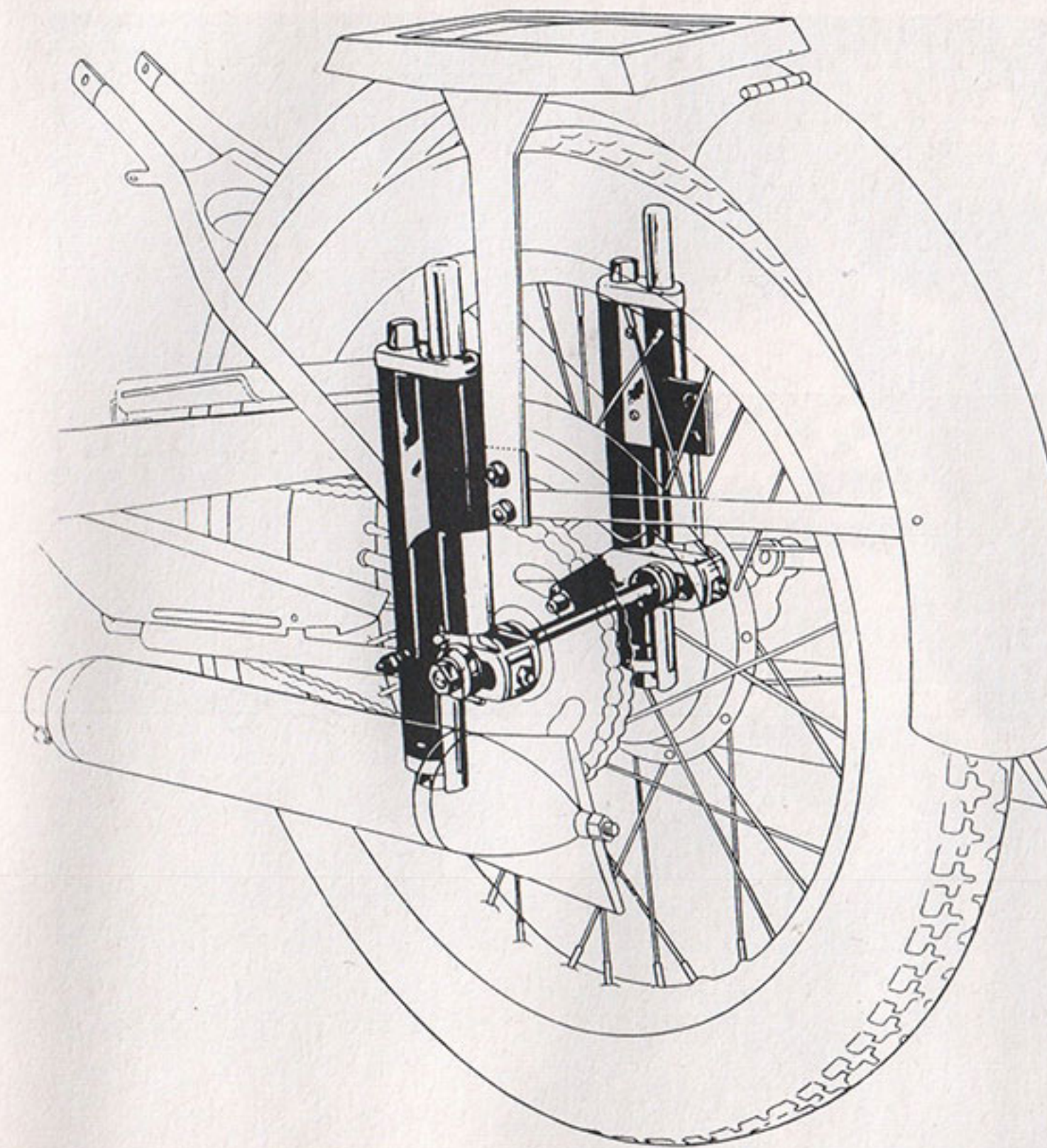
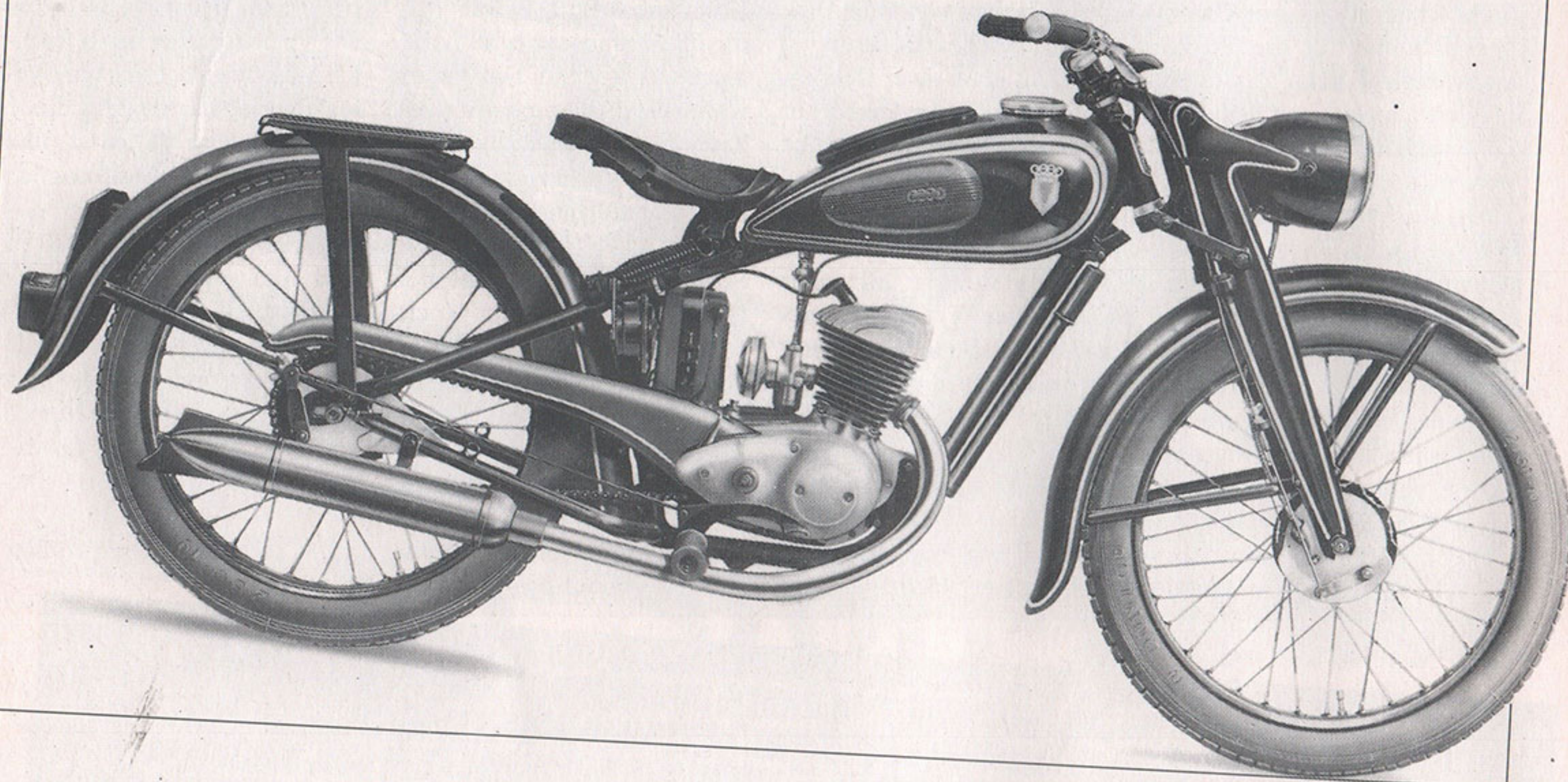


Träumen *Erlebnisse mit einer* Ducati 250 Mark III

GUMMIKUH & PAST perfect 15. September 1995

TYPENKUNDE

DKW RT 125 W



Technische Daten DKW RT 125 W

Motor

Zylinderzahl:	1
Bohrung - Hub:	52 X 58 mm
Hubraum:	123 ccm
Leistung:	4,75 PS bei 4.800/min
Verdichtung:	5,9 : 1
Kühlung:	(Luft) - Fahrtwind
Schmierung:	Mischungsschmierung 1 : 25
Vergaser:	Bing Zweischiebevergaser
Elektrik:	6 V
Zündkerze:	Wärmewert 17 S / Gewinde 14 mm
Elektrodenabstand:	0,6 - 0,7 mm
Zündanlage:	Batterie
Zündzeitpunkt:	4,0 ° vor OT
Unterbrecherabstand:	0,4 mm

Kraftübertragung

Kupplung:	Mehrscheiben-Kupplung im Ölbad
Getriebe:	3-Gang/Fußschaltung
Hinterradantrieb über:	Kette

Fahrwerk

Rahmen:	geschlossener Stahlrohrrahmen
Vorderradgabel:	Trapezgabel
Hinterradfederung:	starr
Bremse vorn + hinten:	Trommel und Pränafe Innenbacken, 125 mm Ø

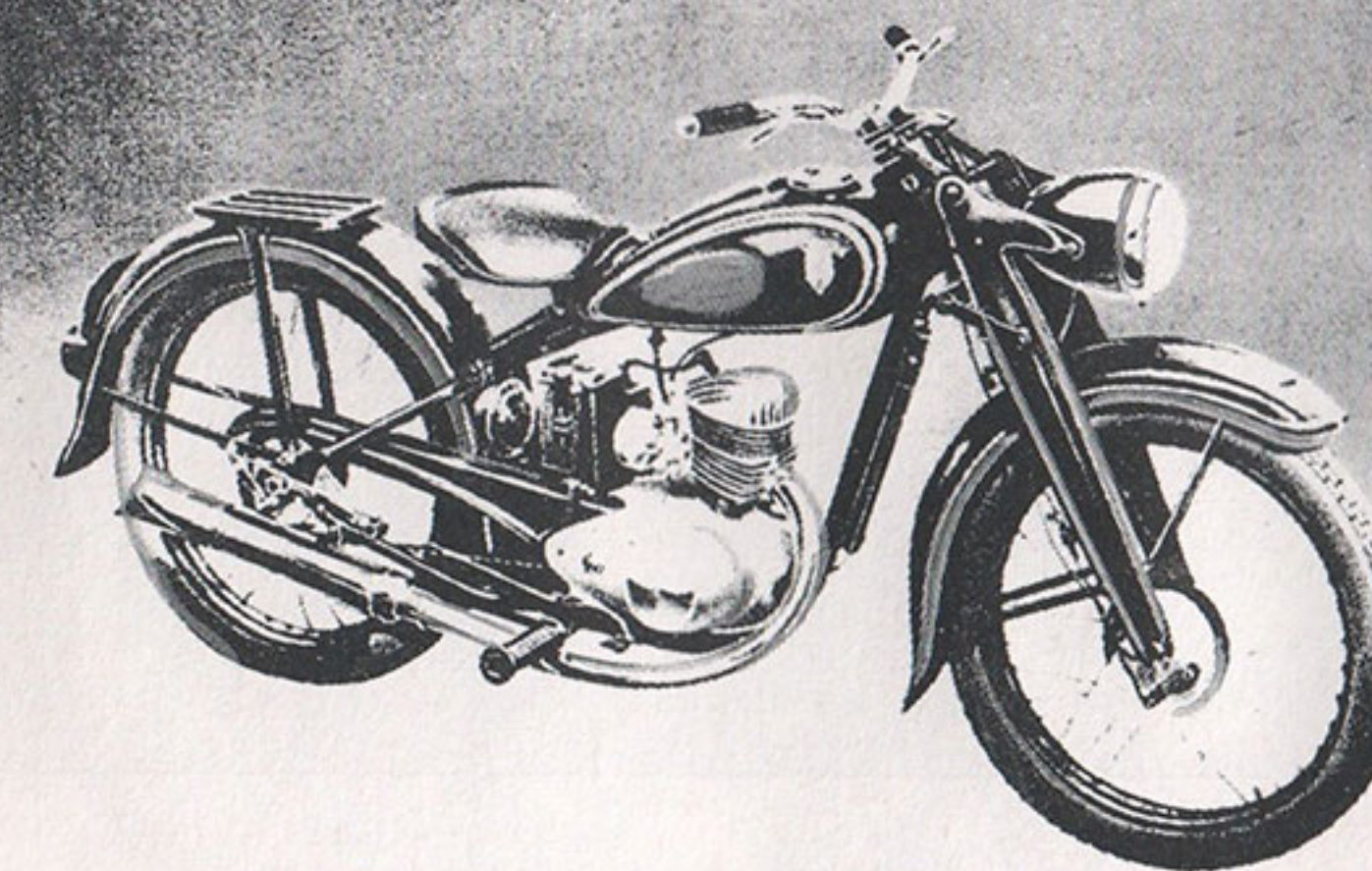
Allgemeine Daten

Radstand:	1250 mm (1973: 1435 mm)
Gesamtbreite:	660 mm
Sitzhöhe:	670 mm
Felgenreöße vorn:	1.60 x 19
hinten:	1.60 x 19
Reifen :	2.75 x 19
Leermasse:	83 kg
Gesamtmasse:	235 kg
Höchstgeschwindigkeit (Solo):	95 km/h
Tankinhalt:	9,5 l

Sonstiges

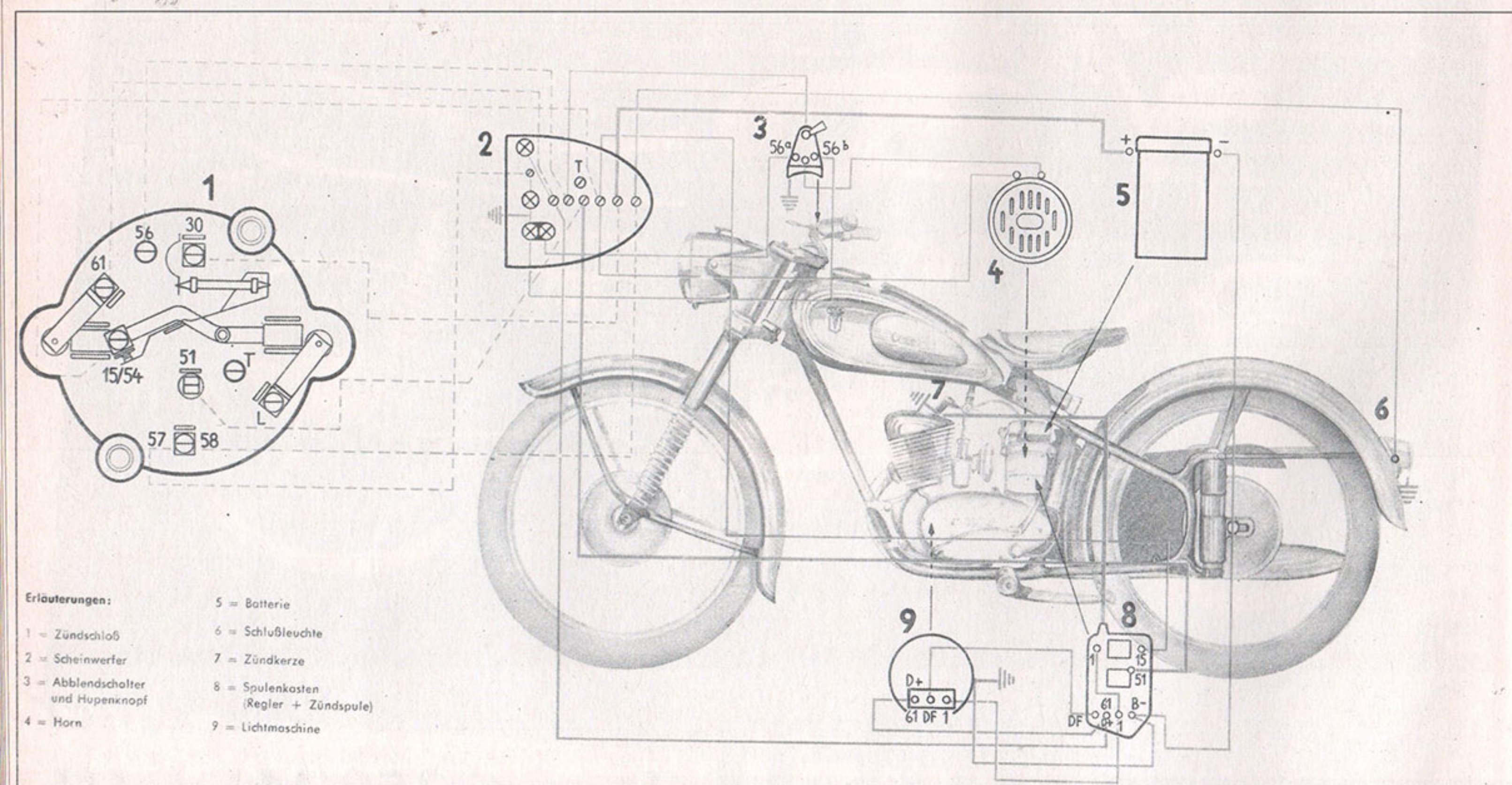
Vorläufermodell:	RT 125
Nachfolgemodell:	125 RT 125/2
Bauzeit:	1949 - 1952
Hersteller:	DKW / Auto Union GmbH Ingolstadt

DKW
ist wieder da!



Die neue RT – besser denn je

FRANKFURTER FRÜHJAHRSMESSE
FESTHALLE STAND NUMMER 1377





Der Nachwuchs bekam seine Chance.

Moto-Cross einmal anders

In Bayern, so sagt man, gehen die Uhren anders. Das ist in bestimmten Fällen gar nicht so schlecht. Und manchmal können sogar alle noch was draus lernen. Jeder weiß, wie das ist, wenn irgend ein Motorsportclub eine Moto-Cross-Veranstaltung aufziehen will. Die Schwierigkeiten beginnen bei der Genehmigung, die nicht nur von Bürgermeister und Landrat abgesegnet werden muß, sondern auch von prominenten Bürgern, die in ihrer Grabesruhe nicht gestört werden wollen und hyperaktiven Umweltschützern, die in jeder öden Sandkuhle ein wertvolles Biotop sehen, torpediert werden kann. Und dann müssen noch alle möglichen Sicherheitsauflagen erfüllt werden, und zum Schluß müssen noch die

obersten Hüter des heiligen Grals im Motorsport ihre huldvolle Zustimmung erteilen.

Anschließend erliegt der gestreßte Veranstalter einem Nervenzusammenbruch und kann seine Veranstaltung allenfalls von einer durch den Ortsverband des Roten Kreuzes zur Verfügung gestellten Trage aus beobachten. Da gibt es nun mitten in Bayern eine Ortschaft, die so winzig ist, daß sie nicht einmal in den gängigen Generalkarten verzeichnet ist. Und ausgerechnet dort kann man erleben, wie man eine zünftige Crossveranstaltung mit minimalem Aufwand bei großem Unterhaltungswert durchführt.

Meierndorf heißt das Dörfchen im schönen Mittelfranken, unweit von Bechhofen gelegen (das ist da, wo die DNEPRs fer-

tig ausgebrütet werden), das alljährlich ein Dorffest feiert, welches inzwischen in weitem Umkreis bekannt geworden ist. Das Wichtigste dabei ist natürlich das große Bierzelt, aber auch an diverse Spielmöglichkeiten für Kinder ist gedacht, was von allen Eltern dankbar anerkannt wird.

Vor einigen Jahren kamen nun einige der älteren Kinder, die bereits im Besitz eines fahrbaren Untersatzes waren, auf die Idee, eine kleine Rampe auf die Gemeindegasse zu schaufeln - etwa einen halben Meter hoch und da eben mal drüberzuhopsen. Mit der Enduro - versteht sich. In nächsten Jahr waren dann Rampe, Beteiligung und Spaß etwas größer und die Jungs begannen, an der Sache Gefallen zu finden. Seit drei

Jahren wird auf dem Gemeindeanger eine richtige Moto-Cross-Veranstaltung gefahren, die inzwischen nicht nur die ortsansässigen Sportgrößen, sondern sogar erfolgreiche Spezialisten anzieht. Dieses Jahr war sogar der 16-fache (SECH-ZEHN!!) Deutsche Meister Reinbold dabei, der immerhin mehr als 100 km weit anfahren mußte.

Das Schöne dabei: Jeder, der einen Führerschein und eine Cross-Maschine hat, kann ohne größere Formalitäten mitfahren. Der Nachwuchs hat seine Chance. Die Organisation ist denkbar einfach: Ein Verantwortlicher schmeißt mit ein paar ehrenamtlichen Helfern den ganzen Laden und kümmert sich um die Genehmigung durch das Landratsamt (dort hat man für

Soeben hat sich der Stripper seiner Jeans entledigt. Im Hintergrund führen Gleitschirmflieger ihre Kunst vor.

solche Veranstaltungen viel Verständnis). Für die Abspernung sorgt die Freiwillige Feuerwehr, und im übrigen befindet sich die Strecke auf einem Grundstück, das zwischen zwei winzigen Wassergräben liegt, was die Sache noch vereinfacht. Die Strecke war vom ortsansässigen Bauunternehmer bereits vor geraumer Zeit in tagelangem Einsatz mit Bagger und Planierdrape aufgeschoben worden und wies auf engstem Raum eine Länge von 900 Metern auf, die nicht nur jede Menge Spitzkehren, sondern auch vier Sprunghügel und eine Wellblechstrecke enthielten. Besagter Streckenbauherr fuhr übrigens auch selbst bei dem Wettbewerb mit. Eine nachahmenswerte Idee war die Aufstellung der Maschinen im Fahrerlager, wobei vor jedem Motorrad eine Tafel angebracht war, die ein



Portrait des Fahrers sowie dessen (sportlichen) Lebenslauf in Kurzfassung enthielt. Eine sehr schöne Sache, die Schule machen sollte, weil damit die Fahrer aus ihrer sonst üblichen Anonymität herausgehoben werden.

Die Klasseneinteilung war ganz simpel: Zweitakter und Viertakter wurden in je einer Klasse zusammengefaßt, die beide mittags um Eins und abends um Sechs jeweils eine Viertelstunde plus zwei Runden

zu fahren hatten. Interessanterweise wurde Le Mans - Start praktiziert, was den Vorteil hatte, daß am Start nicht das übliche Gedränge herrschte. Und wer seinen Hobel nicht sofort zum Laufen brachte, war selbst Schuld.

Bei strahlender Sonne erlebten die Zuschauer - übrigens, ohne einen Pfennig bezahlen zu müssen - spannenden Sport, der eingangs durch die Darbietung einer Stripvorführung humorvoll aufgelockert wurde. Der dörfliche Adonis zog sich näm-

lich nicht nur hier aus - er machte dies vielmehr auf einer Crossmaschine und auch noch teilweise in Fahrt! Besonders beeindruckend, wie er seine Stiefel während der Fahrt abstreifte und mit den Füßen (!) hoch in die Luft schleuderte. Auch der Nachwuchs durfte zwischen den Läufen auf die Strecke. Dabei wurde den Besuchern ein Feriengast aus Berlin vorgestellt, der hier mit seiner Crossmaschine seinen Urlaub verbrachte.

Der Junge war 13 Jahre alt.

Man muß es den Veranstaltern von Meierndorf lassen: An Ideen mangelt es ihnen nicht, und das Dorffest war nicht nur vom Unterhaltungswert, sondern auch in sportlicher Hinsicht ein voller Erfolg!

Man sollte die Findigkeit der Franken niemals unterschätzen...

Text + Fotos:
David Longstroke

Begegnung der luftigen Art - aber auf getrennten Bahnen.



7 mit Öltemperaturinstrument und original Benzinhähne ohne Tankdeckel + Kniegummis. VHB 400,- DM, Tel.: 08331-81631.

- NSU -

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

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

Konsul I, Bj. 1953, technischer Zustand 2+, optischer Zustand 3, Preis 5.000,- DM. Helmuth Widmann, Ravensburger Str. 24, 88677 Markdorf, Tel.: 07544-3155, Fax: 71496.

Max: Öltankumbau auf Filterung; biete Einbauteile für Originalfilter zum Umrüsten von Standard-Tanks,

Stück 115,- DM. Tel.: 06074-25538.

Suche dringend Tank für 301/351TS, Bj. 30-33, biete Rumpfmotor 301T. Tel.: 02151-791250.

- PANNONIA -

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

Suche für Pannonia P20 Zylinderdeckel. Tel.: 0221-583647.

- ROLLER -

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

Suche Ersatzteile für einen Binz-Roller, sowie jegliche Info's über diesen Roller. Tel.: 07172-21547 zwischen 18 und 20 Uhr.

- SACHS -

Suche für 175 Sachs, Bj. 55, Motorgehäuse. Tel.: 02366-4425 oder 41068.

Wir machen Träume wahr



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

- SEITENWAGEN -

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

MZ-Super Elastik-Boot, guter Zustand, Seitenwagen Rad und Bremsankerplatte, MZ Federbein zusammen für 300,- DM VHB. Sanglas - Sitzbank und 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.

Suche Clipper SW, eventuell auch ganzes Gespann. Tel.: 09191-94315, Fax: 09191/796766 ab 20 Uhr.

Suche Stoye SW Elastik für ES 250/0, Zustand egal. Tel.: 06054-2512.

URAL-SW, kurzfristig lieferbar, H

- SIMSON -

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

Verkaufe Simson Schwalbe, Zustand 2, Bj. 83, VB 950,- DM. Ernst Krüger, Graßnickstr. 1, 15859 Storkow.

- 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.

Bausatz für Motorradhebebühne kpl. mit Bauanleitung und vorge-

WESER-FLEX Hydraulikschläuche
An der Grenzappel 11
28309 Bremen-Hemelingen
(Händler bitte Preis anfragen)
DM 189,-
Für 2 - 4 Zylinder
Manometer/V A/Glyzerinfüllung
Profi-Synchrotester



fertigtem Material. Preis 500,- DM. Tragkraft 400 kg, L = 220, B = 75, H = 80 cm. Eine fertige montierte Bühne = 700,- DM. Info unter Tel.: 04488-71429 (ab 1.10. 0130-115159).

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

Führe Instandsetzungsarbeiten bei den elektr. Wicklungen von Lichtmaschinen und Anlassern fachgerecht aus. Ronald Treder, Tel.: 03931-413766.

Heinemann Motorradtrailer Typ M452, 450 kg zugelassenes Gesamtgewicht. EZ 4/91, TÜV 6/97 für 850,- DM zu verkaufen. Tel.: 07641-49876.

Hercules MF 100, Bj. 1949, 2 Rahmen, 2 Motoren, teilrestauriert, 999,- DM. Vicky Standard Typ 117, Bj. 1965, Original Unterlagen, Motor neu, 699,- DM. IFA RT 125/1, Bj. 1954, komplett, Unterlagen, 899,- DM. Tel.: 09131-603357.

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

Motorradspielzeugmodelle für 60,- DM zu verkaufen. Tel.: 04321-41634.

Roller NSU Prima III zu verkaufen, Zustand schlecht. Kreidler Floret, läuft 100ccm, Sachs Motor 250,- DM, Heinkel Motor 350,- DM zu verkaufen. Blech Tretauto '190 SL'. Tel.: 06325-7132.

Ständiger Termin: 53639 Königsw.-Eudenbach, Gasthof BAUERNSTUBE. Veteranenstammtisch jeden 2. Mittwoch im Monat ab 19.30

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

KOLBEN
für Veteranen und andere Motoren.
Preisliste gegen Rückporto von DM 5,-
LEO DÜMPERT
Billitz 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 Goppingen
Tel. (071 61) 2 10 99, Fax (071 61) 2 19 20

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

Prospekt anfordern! 5,- DM Briefmarken
Tankabzeichen
Tacho Helm +
HistoriClassic Schutzblech
Giebereistr. 10 83022 Rosenheim
Tel. 0 80 31/3 24 24 Fax 3 11 75
Vetterling-Druck

Uhr. Infos bei Wilfried Tel.: 02241-82483.

Suche Rahmen mit Brief für Motobecane DR45S, Bj. 46 und Sitzbank

- SUZUKI -

für Honda CB 125 T, Bj. 78 und sehr guten Motor für Maico M 200 S. Tel.: 06502-8109.

Suche Rücklichtkappe oder komplettes Rücklicht für Vicky IV oder Avanti. Tel.: 0511-6046461. P. Siede, Schneewittchenweg 13, 30179 Hannover.

Tausche ca. 50 AUTO-MOTOR Magazine aus den 60er und 70er Jahren (ungarische Zeitung) gegen Harley Info-Material. Verkaufe Automobil Revue Catalogue von 1975 bis 1995. Nur komplett. 2.000,- DM. 'Pannonia', H-3501 Miskolc I. Box: 500. Ungarn

Tausche GOGGO-Coupe, Bj. 59, TÜV 96, rostfrei, grün/schwarz, gegen Motorrad mit TÜV. Bevorzugt Yamaha SR 500. Tel.: 08654-1359.

Trail Sammy Miller Bultaco 350, guter Zustand, kleine Mängel, Preis VB. Tel.: 05821-43218 abends.

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

Verkaufe ungarische Csepel 125er, Danuvia 125er und Pannonia Motorräder aus den 50er und 60er Jahren. Sehr guter Zustand. 'Pannonia', H-3501 Miskolc I. Box: 500. Ungarn.

Wekstatthandbücher für alte Ducati, Jawa, Zündapp + Reparaturanleitungen für Vergaser/Elektrik zu verkaufen. Tel.: 04461-5944.

Wer kann mir helfen und gibt Auskunft über Lackierung und über das Original? Motornr.: 25 KAL 25331 (1938), Fahrgestellnr.: 27179. Bitte alles anbieten! Karl Hirschler, Griessgasse 3, A-2493 Lichtenwörth-N, Österreich. Siehe FOTO!

GS400 zu verkaufen, Bj. 1978, 39.000 km gelaufen, Motor überholt, optisch in Ordnung, optimales Anfängermotorrad, VB 2.200,- DM. Tel.: 05705-388.

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 RE5 Rotary Wankel, Bj. 75, US-Import, 16.000 km, TÜV neu, VB 6.500,- DM. Schriftlich an: Bruse, Marchwitzer Str. 38, 14806 Belzig.

Tankdeckel mit Tankuhr verchromt, neu, für GT 250, 350, 500 und 750 für 65,- DM + Porto. Tel.: 02041-31362.

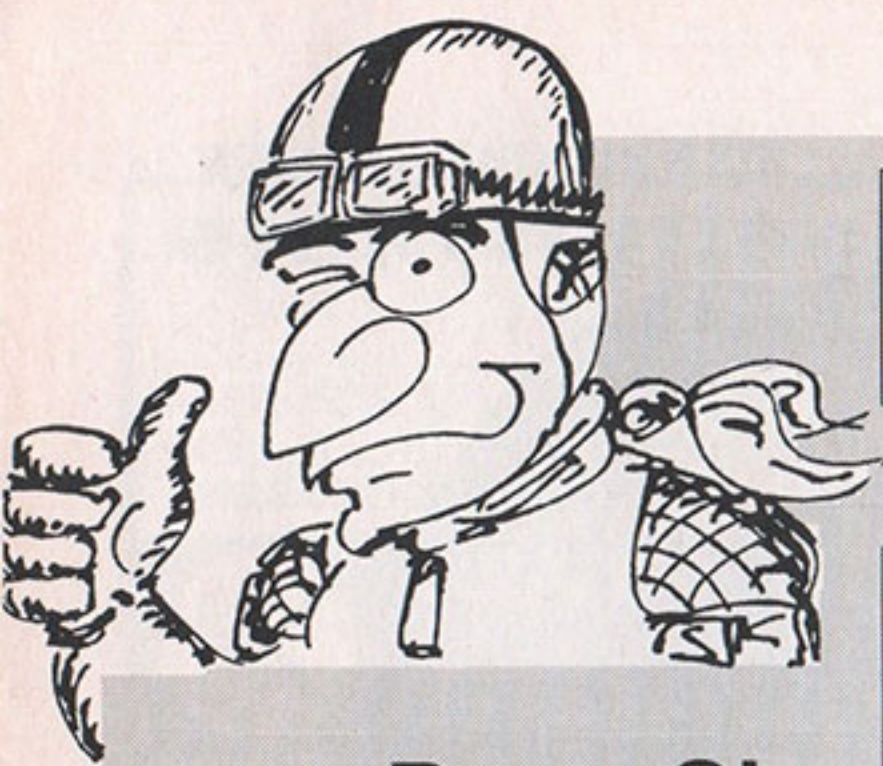
TS 400 B, Bj. 77, restaurierter O-Zustand, über 50% Neuteile verbaut, Motor erst 8000 km gelaufen, dt. Papiere, Fahrerhandbuch, 0-Gepäckträger, VB 4.200,- DM. Tel.: 0251-525761.

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.

Wasserbüffel 750, auch mit Beiwagen, zu verk. Tel.: 05655-8051.

WHB für Suzuki VX 800, 280 Seiten, sogar für den Mechanikerlehrling für 50,- DM. Tel.: 04488-71429.





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

Schumann Motorradservice
Mech.Werkstatt + Restaurierung
Mu.Z-Vertragshändler • Bahnhof-
straße.5 • 29355 Beedenbostel

Reifen Kastenholz
Mönchgasse 14
50737 Köln

BMW-Vertragshändler
Fa. Ball
Weinstraße 67
76887 Bad Bergzabern

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

Fiete's Gespann Schuppen
Alte Neusser Landstraße 243
50769 Köln

Southern Division
Blutenburgstraße 75
80634 München

BMW-Vertragshändler
BÄTE-Motorradcenter
Hildesheimer Straße 213
30501 Hannover

Adler-Museum & Antiquitäten
Strohmenger
Kölner Straße 150
53919 Weilerswist

BMW, Honda, Guzzi, MZ
Motorrad Welling
Gewerbering 9
90574 Roßtal

Literatur f. Motorräder + Autos
Schroder & Weise
Ohfeldweg 1
30559 Hannover - Anderten

MZ-Spezialservice
Firma Wildschrei
Hauptstraße 26
56829 Brieden

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

British Bikes
GLM-Motorräder
Fischerstraße 1
31039 Rheden

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

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

Bücherstube Lehrte
Iltener Straße 28
31275 Lehrte

Achim Reid
Antiquitäten
Kirchstraße 11
58300 Wetter-Wengern

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

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

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

Veteranen-Ersatzteile
Heumann
Fuchsberg 3-5
64807 Dieburg

Big Banana
Michael Buchholz
Macherscheiderstr. 16b
41468 Neuss

Arnim Collet
Jawa, MZ, Yamaha
66687 Wadrill

MZ-Vertragshändler
AT-Zweiradtechnik
Dorfstraße 19
41540 Dormagen

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

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

Deutsches Zweiradmuseum
Deutschordensschloß
74172 Neckarsulm

British Bikes
Brando's
Mittelweg 2
22941 Bargtheide

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

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

LITERA TOUR



„Motorrad-Gespanne“

„Rechtsrum und Linksrum mit dem Gespann und was sonst noch dazu gehört“. Vorne weg gesagt: wer sich für Motorrad-Gespanne interessiert oder gar eines sein Eigen nennt, sollte dieses Buch besitzen. Egal, ob man alter Hase oder blutiger Anfänger (wie ich) auf drei Rädern ist, dieses Buch bietet für jeden etwas. Das Werk erschien das erste Mal 1990, nun ist die zweite überarbeitete Auflage in den Buchhandlungen eingetroffen.

Dieses Buch wirkt (bewirkt); bei mir z.B. folgendes: entweder ich „erlerne“ das Gespannfahren jetzt ganz schnell richtig, oder ich lasse es gleich bleiben und verkaufe es wieder. Es ist für mich als 95% Solofahrer sehr schwer, die restlichen 5% mit dem Gespann sicher und gut zu fahren. Spaß macht es mir schon, aber Kurven mag ich noch gar nicht. Die Entscheidung, ob weitermachen oder aufhören, ist noch im „Entscheidungsg-Prozeß“. Der Anteil an Sicherheitsthematik in diesem Buch ist halt groß und einleuchtend geschrieben. Es ist nun aber auch nicht so, daß der Autor versucht, die Leute vom Gespannfahren abzubringen, dieses gar auszureden versucht. Nein wirklich nicht, denn die Spaßfaktoren beim Dreiradeln kommen auch nicht zu kurz. Aber die Gefahren dabei werden klar ausgesprochen, und das finde ich sehr gut. Das Buch ist übersichtlich in 8 Oberkapitel eingeteilt, nämlich in (Kurzform): Reiz, Geschichte, Seitenwagen, Gespann, Paragraphen, Unterwegs, Kinder und Winter. Dabei hat die Technik einen sehr hohen Stellenwert. Es werden viele verschiedene

Möglichkeiten aufgezeigt, wie ein Gespann konstruiert werden kann. Kompletter Gespannrahmen, angeschraubter Hilfsrahmen, 3-Punkt, 4-Punkt (gar 6-Punkt) Anschlüsse. Oder auch Vor-

bei Gespannfahrern nicht zu kurz. Was mir noch positiv aufgefallen ist: eine detaillierte Kostenrechnung über 100000 km. Als Beispielfahrzeug mußte zwar ein relativ neues BMW K 100 Gespann erhalten, welches sicherlich nicht gerade das Lieblingsfahrzeug unserer Leser (meines auch nicht) sein wird, aber um die wirklichen Kosten aufzuzeigen, geht das schon OK. Gut gefallen haben mir auch die beiden Firmenreportagen, die im Buch versteckt sind. Das wäre einmal das Stoye und spätere MZ-Werk in Leipzig, wo inzwischen ein Autohändler sein „Unwesen“ treibt. Die andere Firma ist EML aus Holland. Hier wird stark auf die Sicherheits- und Qualitätsproblematik aus Sicht eines Herstellers eingegangen.

Was dieses Buch nicht bietet, ist eine Kaufberatung, in dem Sinn, daß einzelne Modelle vorgestellt werden, sondern es werden Möglichkeiten angesprochen, wer welche Gespannart für welchen Zweck nutzen könnte. Und dieses ist durchaus hilfreich.

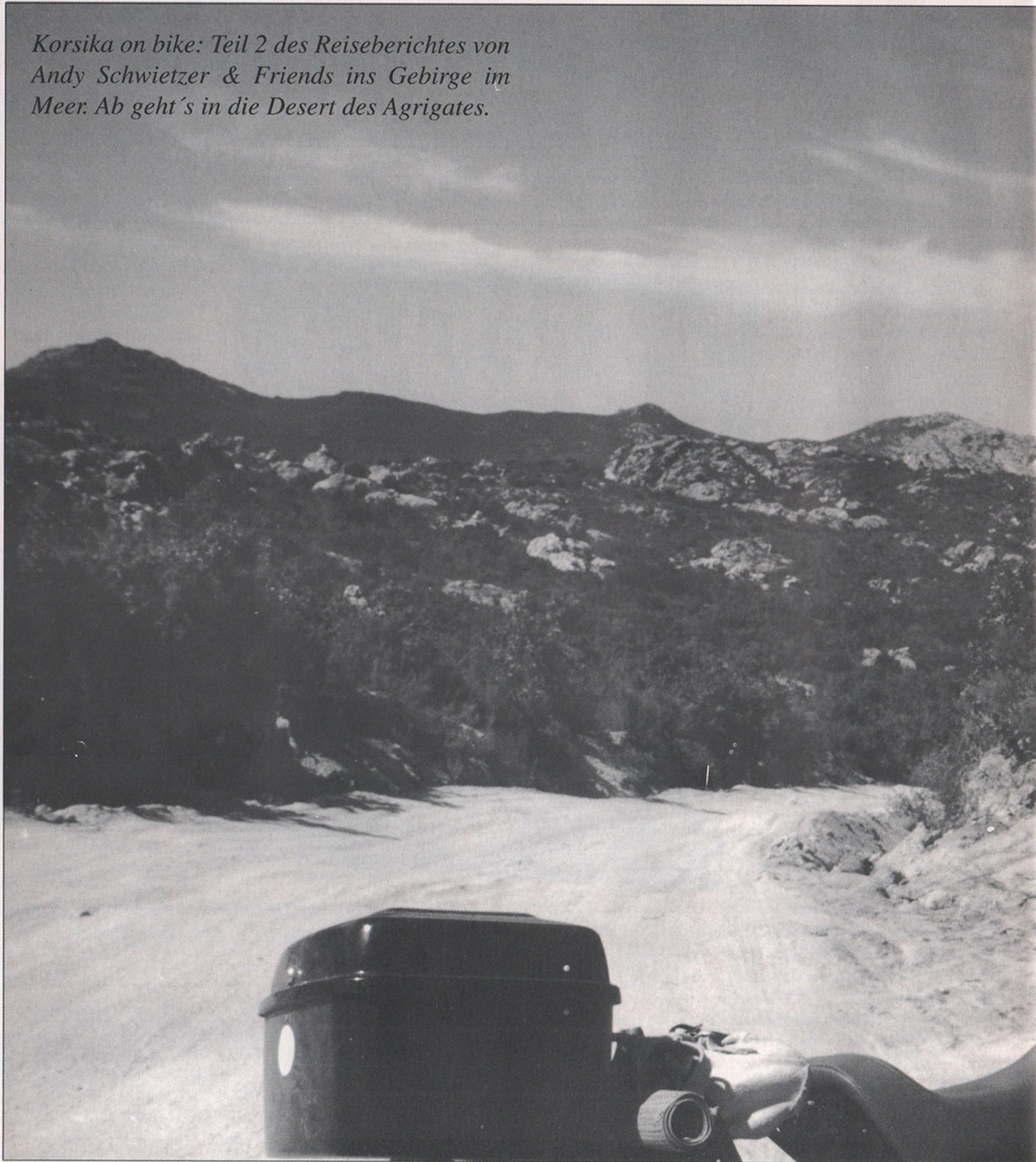
Tobias Pfluger



Motorradgespanne,
Autor: Ralf Heinsohn,
144 Seiten, gebunden.
ISBN: 3-89595-003-3;
Preis: 39,80 DM;
Verlag: Moby Dick, Kiel

Macchia, Steine und Sand Teil 2

Korsika on bike: Teil 2 des Reiseberichtes von Andy Schwietzer & Friends ins Gebirge im Meer. Ab geht's in die Desert des Agrigates.



Die Piste setzte zumindest meinem Straßenmotorrad zu: Eine dezent aufsetzende Ölwanne und 150° Celsius Öltemperatur markierten die Grenzen des Machbaren! Am Ende der Piste, wenige 100 m vom Meer entfernt, stoßen wir erstaunlicherweise auf einen Campingplatz. Unser Abstecher wird von einem Brandungsbad in paradiesisch warmem Meerwasser gekrönt. 50 km südlich waren wir noch 2000 m hoch!

Anstelle der neugebauten N 1197, die highwayartig das Landesinnere mit dem Nordwesten verbindet, nehmen wir für den Rückweg die alte D 12 und N 197 über Novella und Ponte Lecchia. Kurvenfreaks kommen bei diesem Asphaltbandwurm voll auf ihre Kosten, schöner kann Motorradfahren gar nicht sein! Nicht zuletzt, weil die Vierrädrigen meist die Neubauroute bevorzugen. Obacht ist dennoch angebracht. Vierbeinige Esel, Rindviecher und halb-wilde korsische Schweine kreuzen nicht nur einmal unseren Kurs...

Angst vor Sonnenbrand oder gar einem Rutscher läßt uns ständig mit Helm und mehr oder weniger Schutzkleidung herumfahren. Einheimische und ihre italienischen Vettern nebst Basen steigen romanisch leger gewandt auf ihre Bikes, die sich in den meisten Fällen durch ein Top-Case mit meterhohem Gepäckberg von „Kradrädern“ aus Harro-Krauser-Country unterscheiden.

Eine Ausflugsalternative zum Motorrad wird von der Hälfte unserer Truppe für einen Trip nach Ajaccio genutzt: Ab Corte fährt viermal täglich die Schmalspurbahn in die größte Stadt Korsikas. Wer korsische Beschaulichkeit liebt, braucht dort nicht unbedingt hinzufahren. Dort pulsiert urbanes Leben mit entsprechenden Einkaufsmöglichkeiten. Der bekannteste Sohn der Stadt, Napoleon Bonaparte, ist ständig mit von der Partie und natürlich eine gute Einnahmequelle. Neben dem Geburtshaus des großwahn sinnigen Diktators bietet Ajaccio für Kulturinteressierte die von den Genuesen erbaute Renaissancekathedrale und das Musée Fesch. Jener war Onkel von Napoleon und Bischof von Lyon. Eine vergleichbare Sammlung italienischer Maler findet sich nicht mal in Italien. Daß der Erwerb nicht ganz sauber vor sich ging, stört knapp 200 Jahre später niemand mehr...

Apropos sauber: Touristen und Einheimische belasten auf bedrückende Weise die wunderschöne Insel mehr mit Müll, als es

Rast in der Wüstenlandschaft „Desert des Agrigates“.

Auf einen Blick: Korsika

Land und Leute: Nach Sizilien und Sardinien ist Korsika die drittgrößte Insel des westlichen Mittelmeeres. Das „Gebirge im Meer“ besteht zu 85% aus Bergland, nahezu 50 Gipfel sind allein über 2000 m, der höchste Berg ist der Monte Cinto mit 2710 m. Einer der schönsten und eindrucksvollsten Pässe ist der Col de Bavella, für den man sich unbedingt Zeit nehmen sollte! Während die Westküste aus zerklüfteten Buchten besteht und die Berge bis an die Küste reichen, bietet die Ostküste langgezogene Sandstrände. Eine Cap Corse (Finger) Umrundung gibt einen Vorgeschmack auf die landschaftliche Vielfalt, die Korsika zu bieten hat. Das Charakteristikum der korsischen Pflanzenwelt ist die Maccia. Ein Großteil der Insel ist von diesem mediterranen Buschwald bedeckt. Diese eigenartige, undurchdringliche Wildnis war jahrhundertlang beliebtes Versteck für Räuber und Banditen. Wenn man sich die Zusammensetzung der Maccia anschaut, glaubt man ein Kochbuch zu lesen: Wachholder, Beifuß, Majoran, Minze, Oregano, Rosmarin, Thymian und Lavendel. Wer zu Haus am Gewürzregal schnuppert, bekommt so einen schwachen Vorgeschmack auf den intensiven, aromatischen Duft der Maccia.

Die Menschen auf Korsika sind zurückhaltend, was Freundlichkeit keinesfalls ausschließt. Wie auch

woanders gilt hier: Wie man in den Wald hineinruft, schallt es heraus. Abseits befestigter Straßen beeindruckt man Wanderer, Bergbauern und Hirten mehr durch ein freundliches Bonjour oder Merci, als durch einen tollen Drift. Den Asterixkorsen begegnet man immer wieder, egal ob in der Stadt oder im entlegenen Bergdorf.

Geschichte/Politik/Wirtschaft:

Menhire (bis zu 2 Meter hohe Steine/Obelisk' Hinkelsteine) und Dolmen (oberirdische Steingräber) der Megalithkultur erinnern daran, daß Korsika seit 7.000 v. Chr. besiedelt war. Ausgrabungen aus dieser Zeit kann man in Rinaggin, Palaggin, Fontanaccia (bei Sartene) und Filitosa bewundern.

Abgelöst wurde die Megalithkultur durch eindringende, siegreiche Torreaner. Diese hinterließen eindrucksvolle Rundbauten und Festungsanlagen: Castello d'Arraggio, Cucuruzzu und Capula. Spuren der griechischen Kolonisation finden sich heute nur noch im Museum von Aleria.

Im Jahr 259 v. Chr. landeten die Römer auf Korsika und hatten mit den Korsen die gleichen Probleme, wie mit dem rebellischen gallischen Dorf. Die römischen Geschichtsschreiber empfanden die Korsen jedenfalls als recht aufmüßig. 81 v. Chr. wurde Aleria zur Garnisonsstadt ausgebaut, ein größeres Ausgrabungsgelände befindet sich in Aleria. Von der Garni-

sonnsstadt Mariana dagegen ist heute nichts mehr zu sehen, bis auf ein paar Funde, die im Museum in Bastia untergebracht wurden.

Nacheinander fielen die Vandalen, die Langobarden und die Sarazenen in Korsika ein. Lebendiges Sinnbild der Sarazenerzeit ist der Maurenkopf auf der korsischen Flagge. Aus der nachfolgenden pisanischen Epoche sind auf Korsika die Kathedrale La Canonica (Umgenug von Bastia), die Kathedrale von Saint-Florant sowie weitere romanische Kirchen, Kapellen und Wehrtürme (Turm von Nonza und Porto) erhalten geblieben.

Mit dem Sieg über Pisa 1284 rissen die Genueser die Herrschaft über Korsika an sich. Im Laufe der Zeit kommt es immer wieder zu Aufständen zwischen Korsen und Genuesen. Im 18. Jahrhundert mischen sich wiederholt die Franzosen als Vermittler ein, bis 1768 Korsika ganz an Frankreich geht. 1769 wird in Ajaccio Napoleon Bonaparte geboren. Obwohl er nie etwas für Korsika getan hat, wird er gefeiert - einfach weil er Korse war.

Im ausgehenden 19. Jahrhundert erlebt Korsika eine Wirtschaftskrise. Das archaische Agrarland kann mit der industriellen Revolution nicht mithalten, viele emigrieren. Im ersten Weltkrieg bleiben 30.000 Männer auf den Schlachtfeldern, eine Grippeepidemie droht Korsika auszubluten. In die Zwischenkriegszeit fällt die Geburt der

modernen Autonomiebestrebungen. Im zweiten Weltkrieg bleiben die Korsen zu Hause. 1942 landen in Bastia die Italiener. Mussolini will die Korsen nach Äthiopien umsiedeln, um die Insel für sich zu haben. Viele Korsen schließen sich der französischen Resistance an. Am 4. Oktober 1944 wird Korsika durch alliierte Truppen befreit.

Seit den 60er Jahren regen sich Autonomiebestrebungen erneut, denen man überall auf der Insel begegnet. An vielen Häusern, Straßenschildern und Steinen liest man FLNC (Front de Liberation Nationale de la Corse). 1975 wird Korsika verwaltungsmäßig in zwei Departements geteilt: Department Corse du Sud (Ajaccio) und Haute Corse (Bastia).

Klima und Reisezeit:

An der Küste gelten meist die Regeln des Mittelmeerklimas, im gebirgigen Landesinnern dagegen verlieren sie ihre Gültigkeit. Im Frühjahr, wenn die Maccia blüht, ist es bis in den April hinein noch recht kühl, regnerisch und windig. Im Mai steigen die Temperaturen langsam und bewegen sich tagsüber zwischen 21° und 25° Celsius, nachts zwischen 10° und 15°. Während der Hochsaison, im Juli/August, sind die Strände und Campingplätze oft überlastet. Die durchschnittlichen Temperaturen liegen bei 30° und am Meer erfährt man angenehm kühlende Brisen vom Meer. Ruhiger wird es im Landesinneren, wohin sich nicht ganz so viele Touristen verlaufen. Achtung! Die Nächte können hier im Zelt kalt werden. Im September leert sich die Insel. Die Temperaturen sind immer noch angenehm, das Meer noch warm (23°). Ab Oktober wird es regnerischer, das Touristengeschäft ruht.

Die beste Reisezeit ist zwischen Mai und September. Ein warmer Pulli und eine lange Hose können am Abend im Landesinneren nicht schaden. Dort kommt es auch zu kurzen, heftigen Schauern und Gewittern, so daß eine Regenkombi nicht schaden kann.

Am Col de Tegtinne zwischen Bastia und St. Florent.

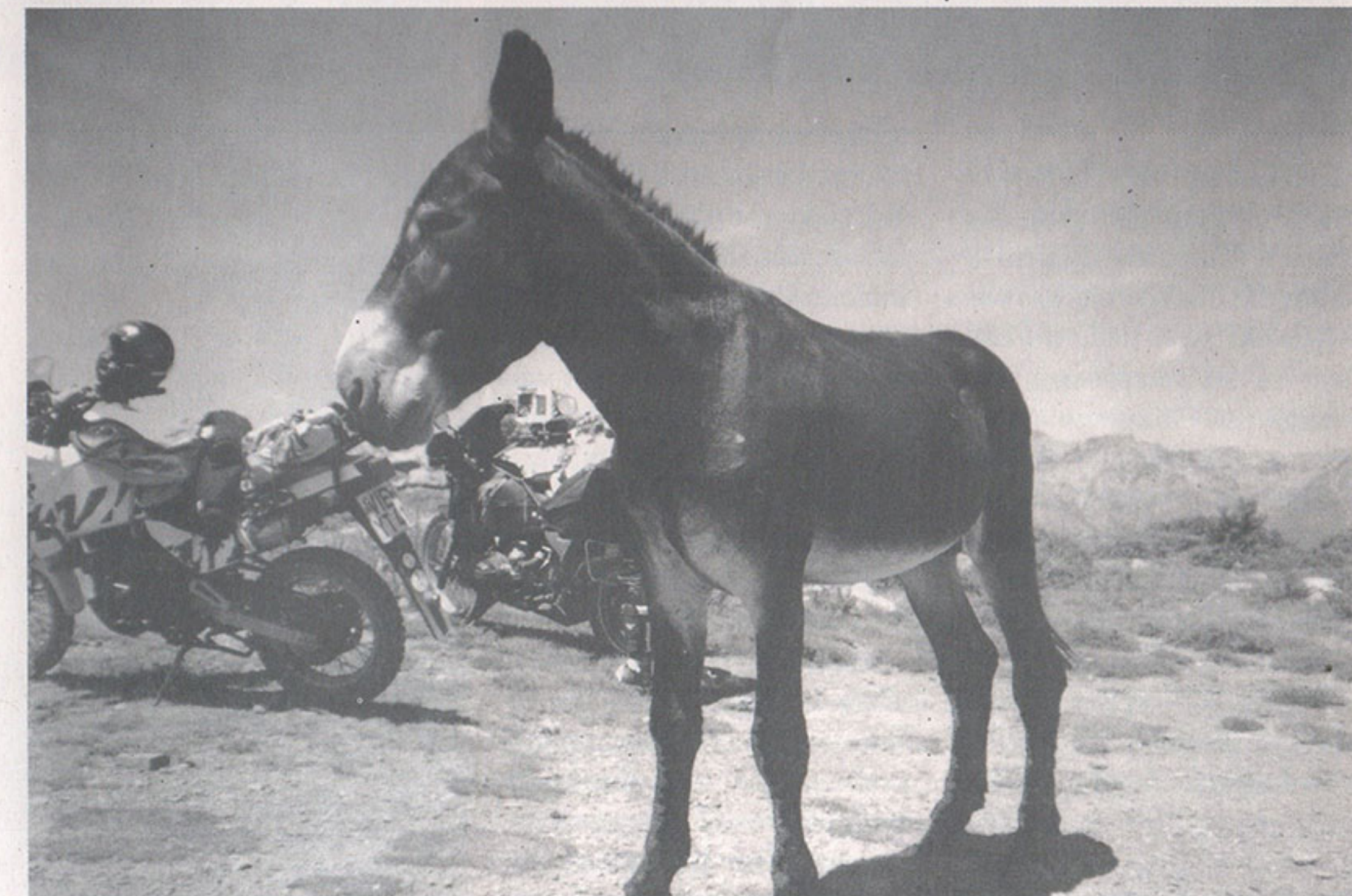
(Der erste Teil dieses Reiseberichtes erschien in Heft 74)

In der Zitadelle von Calvi.



nötig wäre. Zum einen ist Mehrwegverpackung - genau wie auf dem französischen Festland - nahezu unbekannt, zum anderen wird der Müll nicht getrennt, sondern komplett in winzigen Verbrennungsanlagen nutzlos abgefackelt. Noch dazu schmeißen viele Touristen ihren Müll einfach aus dem Auto. Die Straßenränder bieten einen entsprechenden Anblick. Weil ich aus einem vor mir fahrenden italienischen PKW mit Eispapier und einer Zigarettenschachtel bedacht wurde, würde ich diese Zeitgenossen mit samt ihrem Glaskasten am liebsten einer Schrottpresse überantworteten.

Aleria heißt unser Ziel an der Ostküste. Dieses Städtchen war von 600 vor unserer Zeitrechnung bis 425 die korsische Metropole. Gegründet von Griechen, die später von Etruskern verdrängt wurden. Die Römer, die ab 259 v.u.Z. das Ruder übernahmen, siedelten sich mit 20.000 Menschen an und bauten Aleria als Kriegshafen und



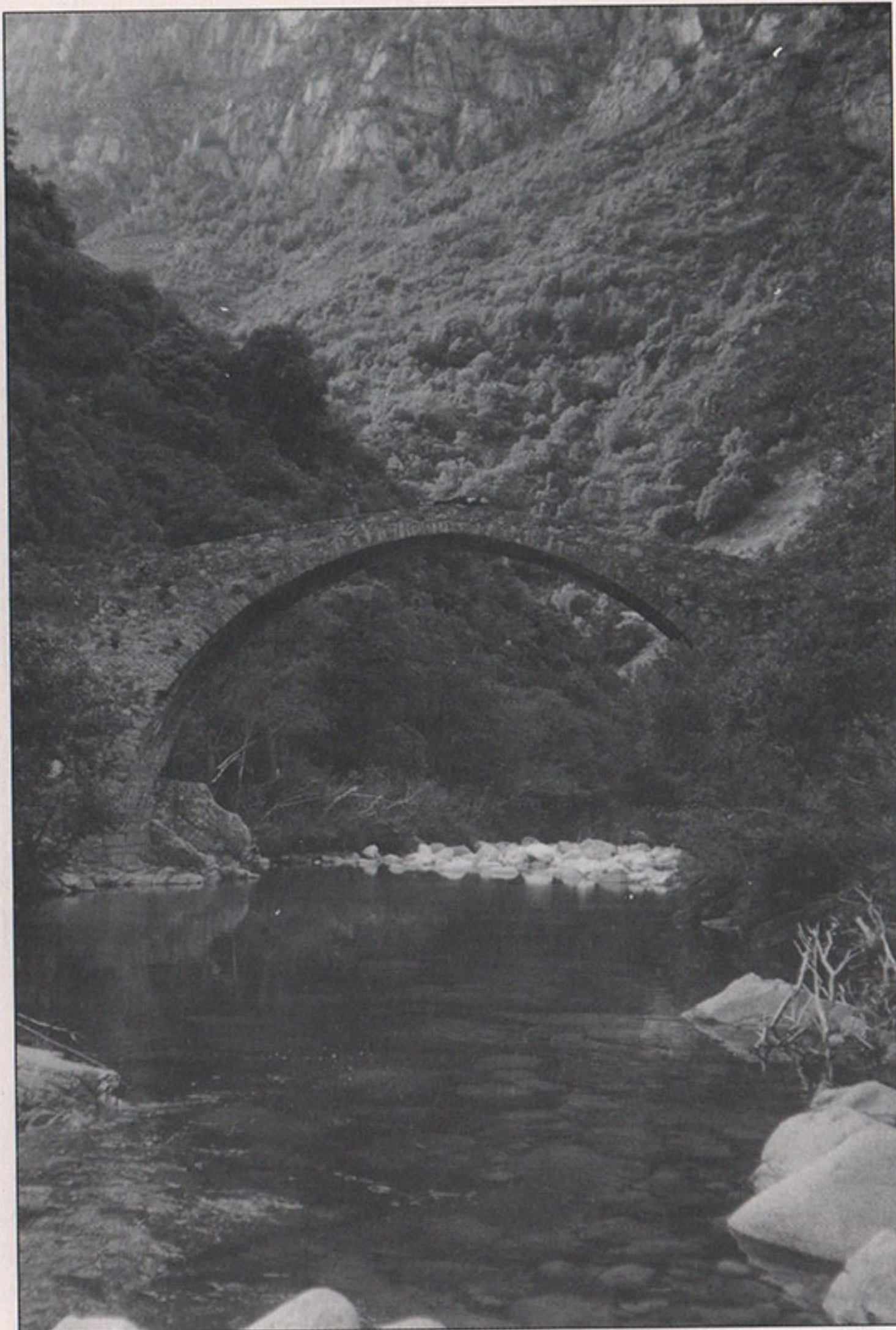
Handelszentrum aus. Geblieben ist ein Ausgrabungsgelände und ein sehenswertes Museum in einem alten Fort, 1 km südlich des neuen Aleria. Nach dem schweißtreibenden Marsch, der uns in Lederhosen und Stiefeln über das schattenlose Gelände

führte, war der zwei km entfernte Badestrand die Idee überhaupt...

Für Hin- und Rückfahrt wurden mit „D“-Kennung bezeichnete Nebenstraßen südlich und nördlich der gut ausgebauten N 200 gewählt. Orgiastisches

... und immer wieder „tierische“ Begegnungen.

Kurvenvergnügen wickeln sich nach dem 200. km dem Wunsch, endlich „zu Hause“ anzukommen. Merke: Tagesetappen auf Nebenstraßen nicht zu ehrgeizig



Genuesische Brücke über den Porto.

Notre Dame de la Neige.



St. Michele bei Murato.

einteilen!

Der Lockruf des Südens bescherte uns einen Umzug nach Zonza. „Tourguide“ Martin - er bereist die Insel bereits das vierte Mal auf zwei Rädern - hatte nicht zuviel versprochen: Der kommunale Campingplatz war ruhig, weitläufig und schattig. Von solchem Vergnügen können Camper an der Küste nur träumen. Doch die 800 Höhenmeter sind nachts durchaus zu spüren.

Wenige Kilometer entfernt, am Bavellamassiv, ist an den Wochenenden der Bär los. Die Paßstraße ist nicht breit genug für zwei entgegenkommende PKW, so daß Kolonnen von Autos alles blockieren und oft weder vor, noch zurück kommen. Hier beginnt mit Heiligenbildchen, Andenkenbuden und Wellblechwochenendhäusern eine unheilvolle Entwicklung.

Das südliche Inselinnere ist ansonsten touristisch wenig er-

schlossen. Dennoch, oder vielleicht gerade deshalb reizvoll. Korsische Spezialitäten wie Honig, Käse oder Wildschweinschinken bekommen wir auf den Dörfern sogar besser als in der Stadt, höhere Preise im „Supermarché“ sind verständlich! Auch die Dorf-Korsen, die in den urbanen Gebieten Touristen mit Gleichgültigkeit begegnen, tauen auf, wenn wir „mit Händen und Füßen“ französisch hervorkamen. Englisch spricht scheinbar niemand!

Von seltsamer Anziehungskraft auf uns, sind die Ausgrabungen von Cocuruzzu und Capula. Diese Wohnburgen der Torreaner, einem verschwundenen Volk ohne Schrift, stammen aus den letzten drei Jahrtausenden vuz. und bergen mehr Rätsel in sich, als ihnen bisher entrissen werden konnte.

Piste an der Barrage de Colacuccia.

ten. Für den bewaldeten Rundweg durch die spätsteinzeitliche Ansiedlung von vier Kilometern sollte man sich Zeit und Muße nehmen.

Zeugnisse der Megalith- (Großstein-) Kultur finden sich ebenfalls in Filitosa, wenige Kilometer nördlich Propriano an der Westküste. Nur, daß dort ganze Busladungen Besucher einem den Zeitsprung schwer machen...



Jüngere Vergangenheit und dazu zentnerweise mediterranen Charme versprühen Sartene und Bonifacio. Bereits der Weg von Zonza nach Bonifacio war ein „Ziel“. Mit fantastischen Schwüngen wirft sich die D 368 durch große Mischwälder der Ostküste und Porto Vecchio entgegen. Wir eifern ihr nach.

Bonifacio, südlichste Stadt Korsikas und damit auch Frankreichs, besucht und begreift man

Pisanischer Wachturm in Porto.

besser von der Seeseite aus. Ein Bootsausflug ist ein Muß und - bei Seegang - noch eine Riesengaudi für wasserfeste Zeitgenossen!

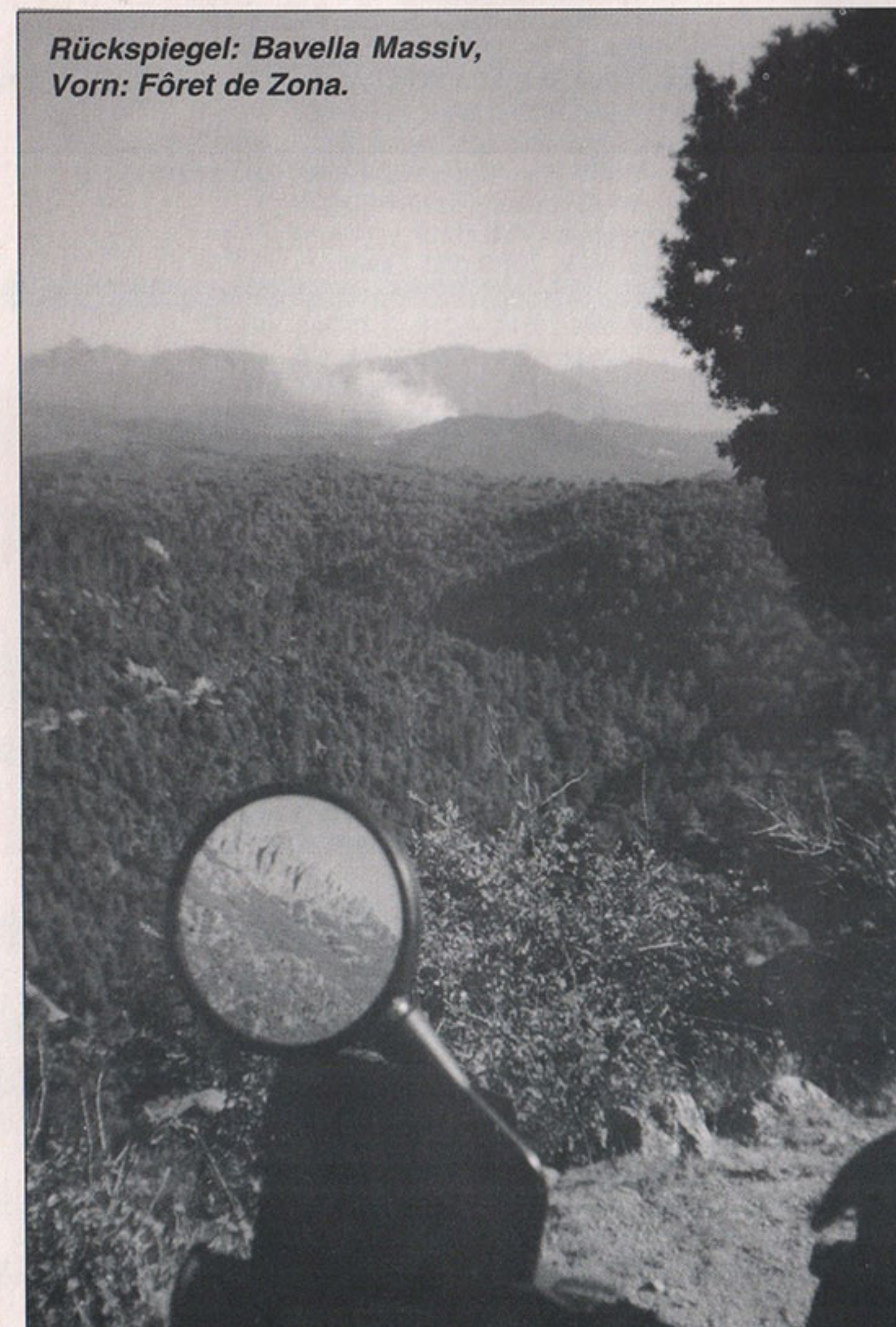
60 m über dem Meer auf einem überhängenden Kreidefelsen liegt die mittelalterlich anmutende Altstadt mit ihrer Zitadelle. Der Felsen schützt zugleich den Hafen, in dem sich Fischer, Ausflugsboote und Jet-Set-Dampfer ein Stelldichein geben. Das bunte Leben und Treiben in den Gassen fasziniert, dennoch sind wir froh, in das bergige Landesinnere zurückzuschwenken. Nicht viel anders ergeht es uns im ruhigeren Satene, dessen malerische Altstadt einst Schauplatz blutiger Familienfehden, der Vendetta (Blutrache) war. Für mich die schönste korsische Stadt, besonders rund um das Zen-



trum, dem „Palace de la Liberation“.

Oft ziehen uns einsame Bergsträßchen mit und ohne Asphalt mehr an, als die typischen Tou-

Rückspiegel: Bavella Massiv, Vorn: Fôret de Zona.



ristenzentren. Sperrungen akzeptieren wir. Für mich, der als einziger Straßenbereifung auf dem Rad hat und dazu die kürzesten Beine der BMW-Gang besitzt, ist eh genug Gelegenheit, mit dem Motorrad zu kämpfen und auch mal am Ende einer Geröllaufahrt auf die zu Fuß hinterhertrabende Dame zu warten. Die Orientierung auf Nebenstraßen erfolgt per IGN-Karte 1:100.000. Verdrehte, durchschossene oder übergespritzte Wegweiser sind neben Graffiti die einzigen Zeugnisse von der Existenz der Separatisten.

Selbst auf den entlegendsten, kaum geschotterten Sträßchen, die wir befuhren, waren die einzigen, die uns skeptisch nachsahen, Vierbeiner. Bauern und Wanderern begegneten wir mit Schrittempo und freundlichem Kopfnicken.

Die letzten Tage verbrachten wir badend an der Küste zwischen Calvi und Ile de Rousse. Zunächst landeten wir am Strandcampingplatz von Algajola, doch unsere Flucht von dort ist schon nach einer Nacht beschlossene Sache: Eisenbahn, Hauptverkehrsstraße, Unmengen Teenager und zu allem Überfluß Lautsprecherwerbung nebst all-swimming-in-shit Toi-

letten machen uns den Abschied leicht. Da wir nur noch vier Leutchen sind, setzen wir uns an das Cap Corse, den nordwestlichsten Zipfel der Insel, ab. Wenige Kilometer nördlich des Weinortes Patrimonio findet sich ein Plätzchen, das Gelegenheit zum Baden und Entspannen bietet.

In zwölf Tagen und zweitausend Kilometern ist es uns kaum gelungen, Korsika zu erkunden. Wir waren kaum im Westen und Norden, haben für Bastia nur den Tag der Abreise und waren weder in der Castagniccia, noch in der Balagne.

Bastia macht uns den Abschied leicht. Mir erscheint nach zwei Wochen im Landesinnere die von 60.000 Menschen bewohnte Stadt wie ein Moloch, in dem wir wehmutsvoll in den Bauch der Nachtfähre rollen, mit der wir die Insel verlassen werden.

Der unvergeßliche Reiz der Berge, Wälder, Küsten, Strände und Täler ist für immer in uns eingegraben.

Au Revoir, schöne Insel, bis zum nächsten Mal...

*Text : Andy Schwietzer
Fotos: Martin Gause und
Andy Schwietzer*

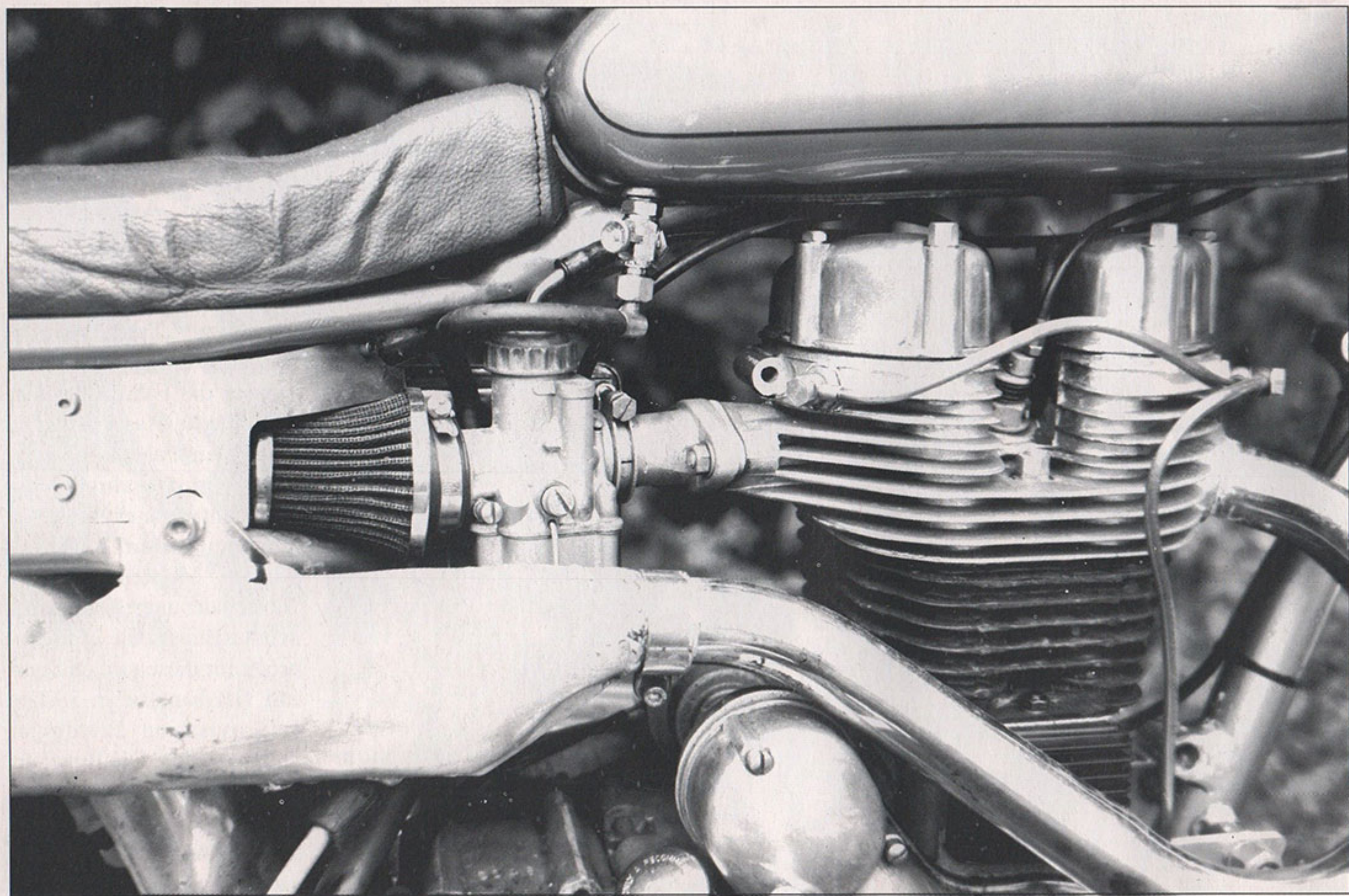


*Johnny Britains
Nachfolger*



Veteranen-Trial erfreut sich wachsender Beliebtheit, Teilnehmer der Veranstaltungen werden immer mehr und die Motorräder immer vielschichtiger. Auf fast jeder neuen Ausschreibung tauchen auch neue Teilnehmer mit neuen Maschinen auf. Der Name „Trial“ bedeutet Versuch, und das gilt nicht nur für die Fahrer, sondern auch für die Maschinen. Die wenigsten Fahrer bewegen alte Werkmaschinen, die vielleicht sogar ehemals von Berühmtheiten gefahren wurden. Meistens sind die Motorräder umgebaute Strassenmaschinen, die in Eigenarbeit für diesen tollen Sport mit viel Fantasie in Sachen Improvisation zurechtgestutzt wurden. Die Regel erlaubt alles zu verbauen, was vor 1965 zu kaufen war, egal ob es danach, vielleicht sogar bis heute, noch produziert wurde oder wird.

Verschleißteile wie Trialreifen z.B. müssen logischerweise noch heute produziert werden, sonst gäbe es diesen Sport gar nicht mehr. Viele markenspezifische Teile vom Motor und Getriebe werden, obwohl es die eigentlichen Hersteller schon gar nicht mehr gibt, mit moderner Technik nachgebaut und stehen den Bastlern als Neuteile zur Verfügung. Daß es allerdings ganze Motorräder aus der Zeit vor 1965 als Neufahrzeuge zu kaufen gibt, ist abgesehen von ein paar traditionsbewußten Engländern, die aus geretteten Ersatzteilen ganze Maschinen zusammenschrauben und verkaufen, nur bei einer Marke möglich. Royal Enfield India, die aufgrund eines Lizenzvertrages von 1956 eisen zumindest die englischen Einzylinder der Nobelmarke weiterbauen, sind wohl die einzigen „Grals-hüter“ der Welt.



Bing Vergaser mit K + N Filter.

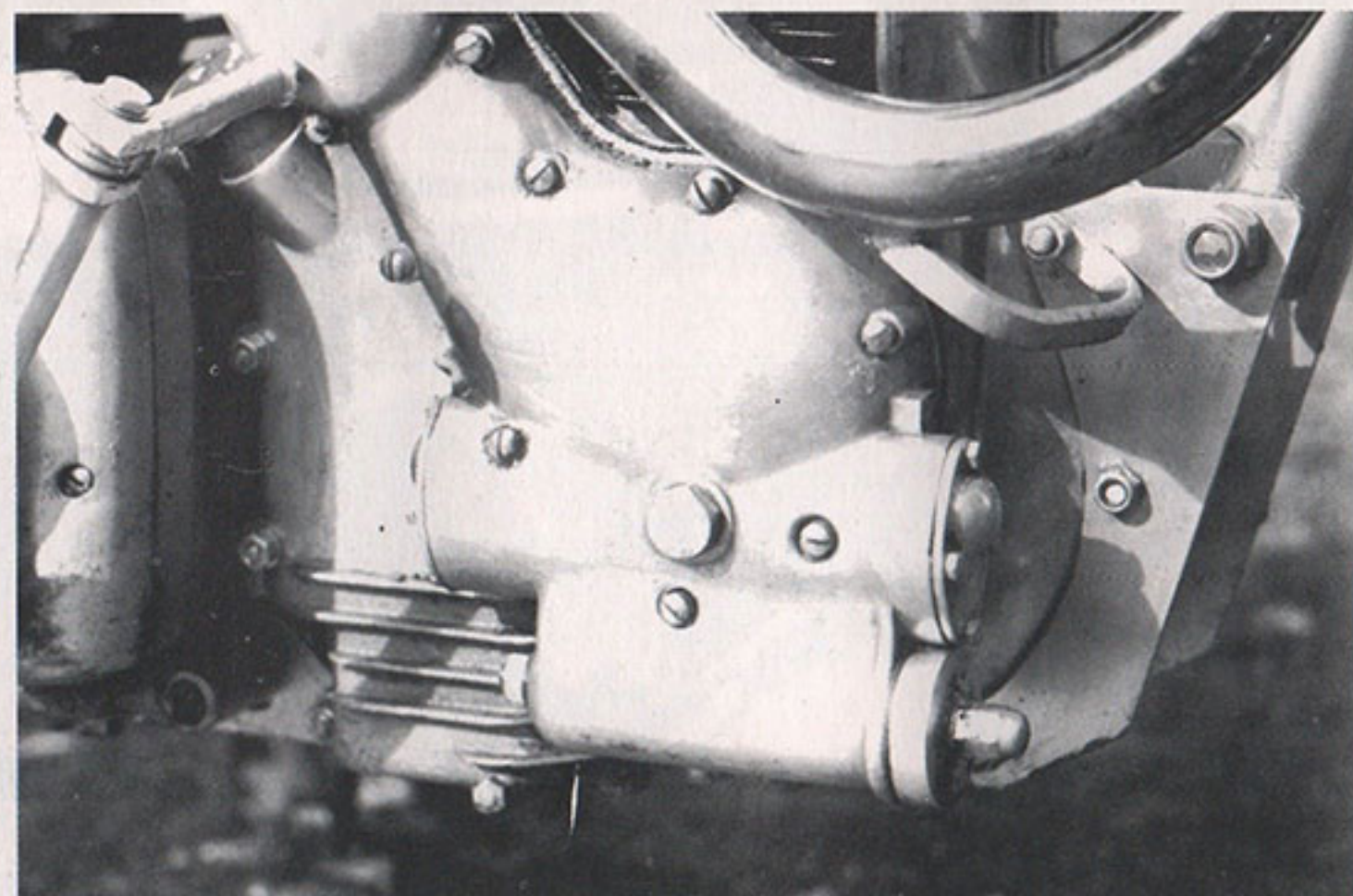
Unbeirrt vom technischen Fortschritt hin zu den Plastik-Drehorgeln, haben sie nur absolut notwendige Änderungen in ihre Produkte eingebaut. Lagergrößen, die es heute nicht mehr standarmäßig zu kaufen gibt, wurden durch Normlager ausgetauscht. Die Vergaser werden zwar in Indien hergestellt, sind aber in Japan konstruiert worden (Mikuni made in India). Fast alle sonstigen Neuteile sind kompatibel (so heißt das heute) mit denen aus früherer Produktion. In England kriegt man deshalb seit Jahren schon restaurierte Bullets zu relativ günstigen Preisen. Und kein Mensch kann sagen, ob nun alte oder neue Teile beim Wiederfitmachen verbaut wurden.

Jeder Nicht-Enfield-Spezie wird heute seine Probleme

haben, eine neue von einer alten zu unterscheiden, wenn er ihr auf der Straße oder auf einem Treffen begegnet.

Da mich die Einzylinder-Enfields schon immer angezogen haben und ich diesen Dampfhammer auch für absolute trialtauglich halte, war mir das Baujahr unseres Testobjektes fast egal, als das „O.K.“ zum Fahren vom Besitzer Bernd Kreutz aus Aachen kam. Um aber entsetzten Leserbriefen vorzubeugen, wir fuhren ein Motorrad für die GUMMIKUH, welches 1991 gebaut wurde.

Zwei Jahre hat Bernd Kreutz in etwa gebraucht, um diesen indischen Langhuber das Trialale beizubringen. Auch wenn es in den 50er und 60er Jahren werkseigene Trialversionen gab, mit denen besonders Johnny Brittain jede Menge Erfolge für sich und die königliche Marke einfuhr, hatte Bernd dick-



köpfig seine eigenen Erfahrungen aus dem Trialsport als Grundlage für seinen Umbau in die Tat umgesetzt. Während Enfield den fast unveränderten Straßenrahmen übernahm, holte der Aachener erst einmal die Flex aus dem Keller und trennte gnadenlos der „Königlichen“ das gesamte Hinterteil ab. Der kurze Federweg (80mm) und die für den 4.00er zu schmale Schwinge machten diesen Gewaltakt erforderlich. Bei der

Die typische rechte Motorseite

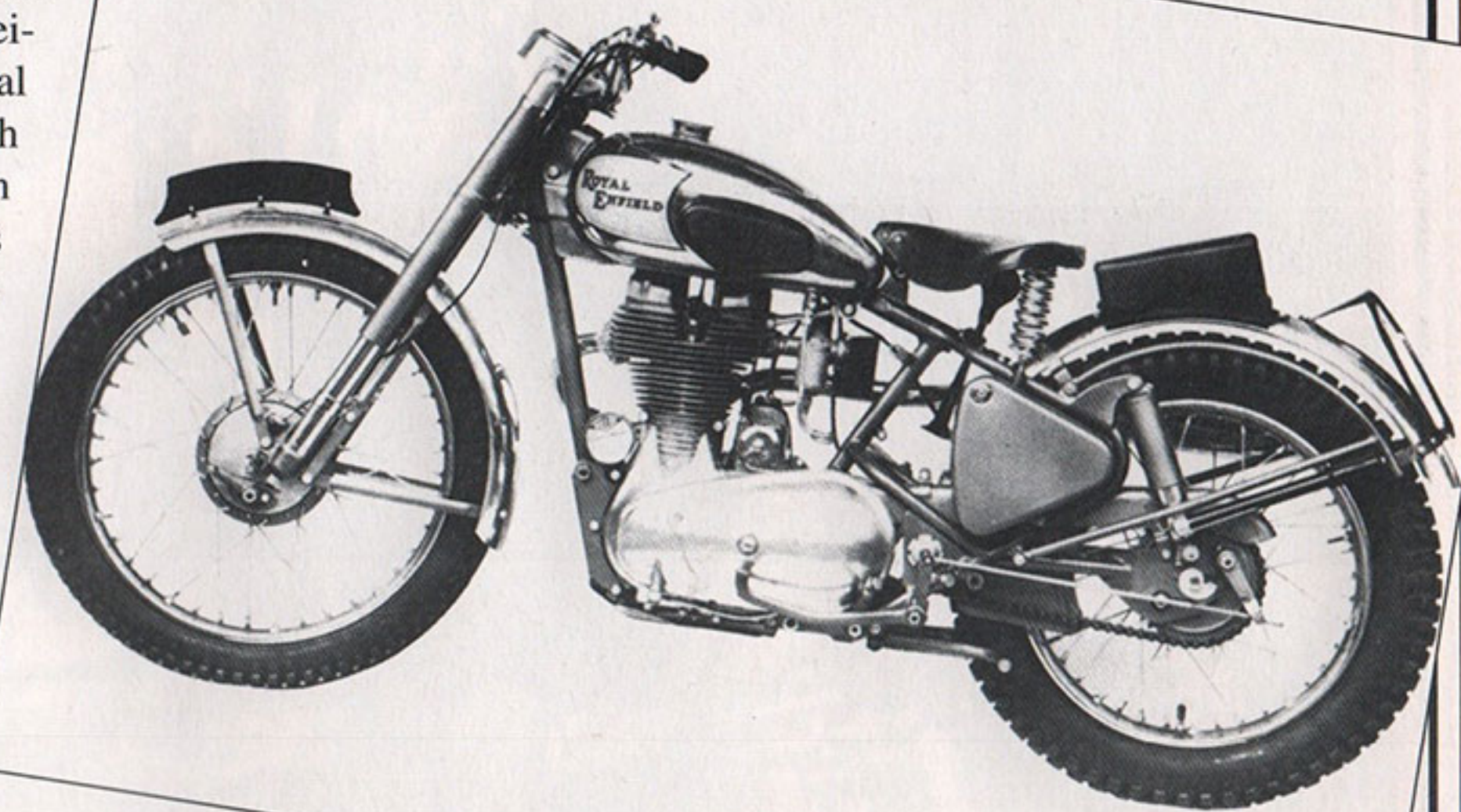
Gelegenheit wurde dann auch gleich der Motor ein wenig angehoben, so daß Baumstämme im späteren Trialleben nicht dauernd die Fahrt abbremsen können. Sektionen mit solchen und ähnlichen Hindernissen gibt es schließlich auch beim Veteranentrial zur Genüge. Ein neuer Fixpunkt im ebenfalls angehobenen neuen Rahmenheck nimmt nun spanische Feder-

beine aus dem Zubehörhandel mit genügend langem Federweg auf. Als vorteilhafter Nebeneffekt erwies sich dabei auch der hinterher verkürzte Radstand, für Trialzwecke neben dem Gewicht ein nicht unwesentlicher Faktor für die Handlichkeit der Maschine.

Gewichtsverminderung ist ja im Sport eine schier nicht endende Beschäftigung und trägt gerade bei den alten Eisenhaufen Blüten, die teilweise Löcher zu den Hauptbestandteilen eines Motorrades werden lassen. Der Umfang des Fahrers allerdings erweckt oft den Eindruck, eine vernünftige Diät wäre billiger, zeitsparender und damit erheblich effektiver. Unser Testobjekt jedenfalls wiegt „nur“ noch 130 kg, was im Verhältnis zur Strassenversion einen Unterschied von fast 30 kg ausmacht. Im Vergleich zu modernen Trialmaschinen, die heute fast die Hälfte wiegen, bleibt die Enfield natürlich nach wie

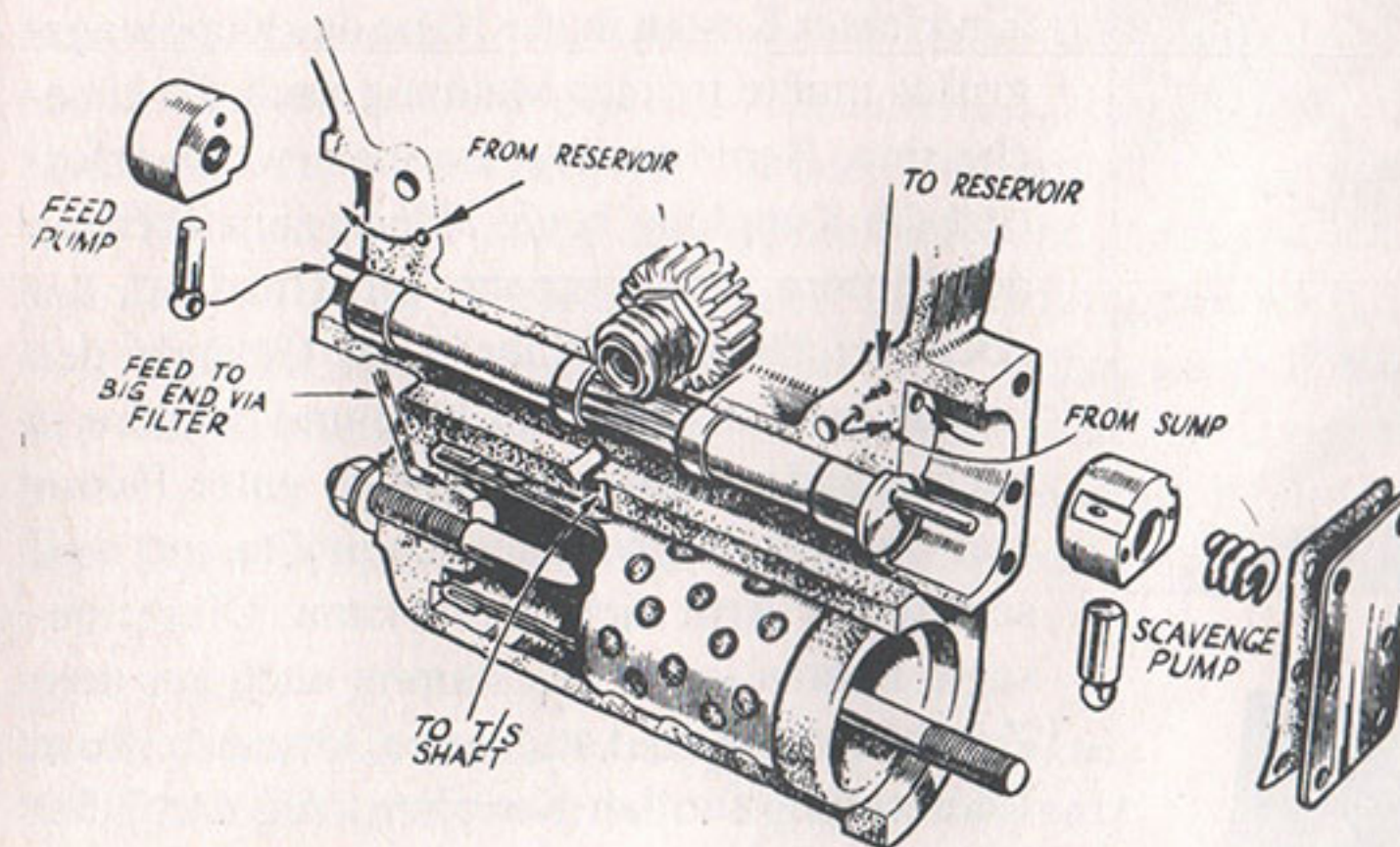
Gewichtsverlust, der nicht bedauert wird. Bremsen ist beim Trial ja sowieso nicht die entscheidene Sache, zumal der Motor nach dem Schließen des Gasschiebers oder Ziehen des Deko-Hebels eine erhebliche Hilfe darstellt. Hohe Geschwindigkeiten in den Sektionen kommen nicht vor. Der Fußbremshebel ist bei der Straßenversion typisch englisch links angebracht und macht immer ein Umdenken mit Zeitverzögerung erforderlich, besonders wenn man wie Bernd noch andere nichtenglische Fahrzeuge besitzt. Um nicht dauernd ins Leere zu treten, hat er das originale Bremsgestänge

Dies ist die 1952er Bullet, obwohl der Tank noch aus der 1951er Version stammt.



fordert die Durchfahrt mit mehr als einem Gang. Das heißt, vor dem Start in die Sektion entscheidet der Fahrer, in welchem Gang er diese durchfährt. Wenn geschaltet werden muß, dann meist wie beim Trecker..., also anhalten, nächsten Gang einlegen und weiterfahren. Die Wahl der richtigen Getriebestufe entscheidet oft über die Anzahl der

Strafpunkte. Ist der Motor im entscheidenden Moment nicht in der Lage, die Wünsche der Gashand nach mehr Dampf aufgrund völliger Überforderung durch falsche Gangwahl nachzukommen, bedeutet das oft das Aus für den Motor und 5 Finger des Punktrichters.



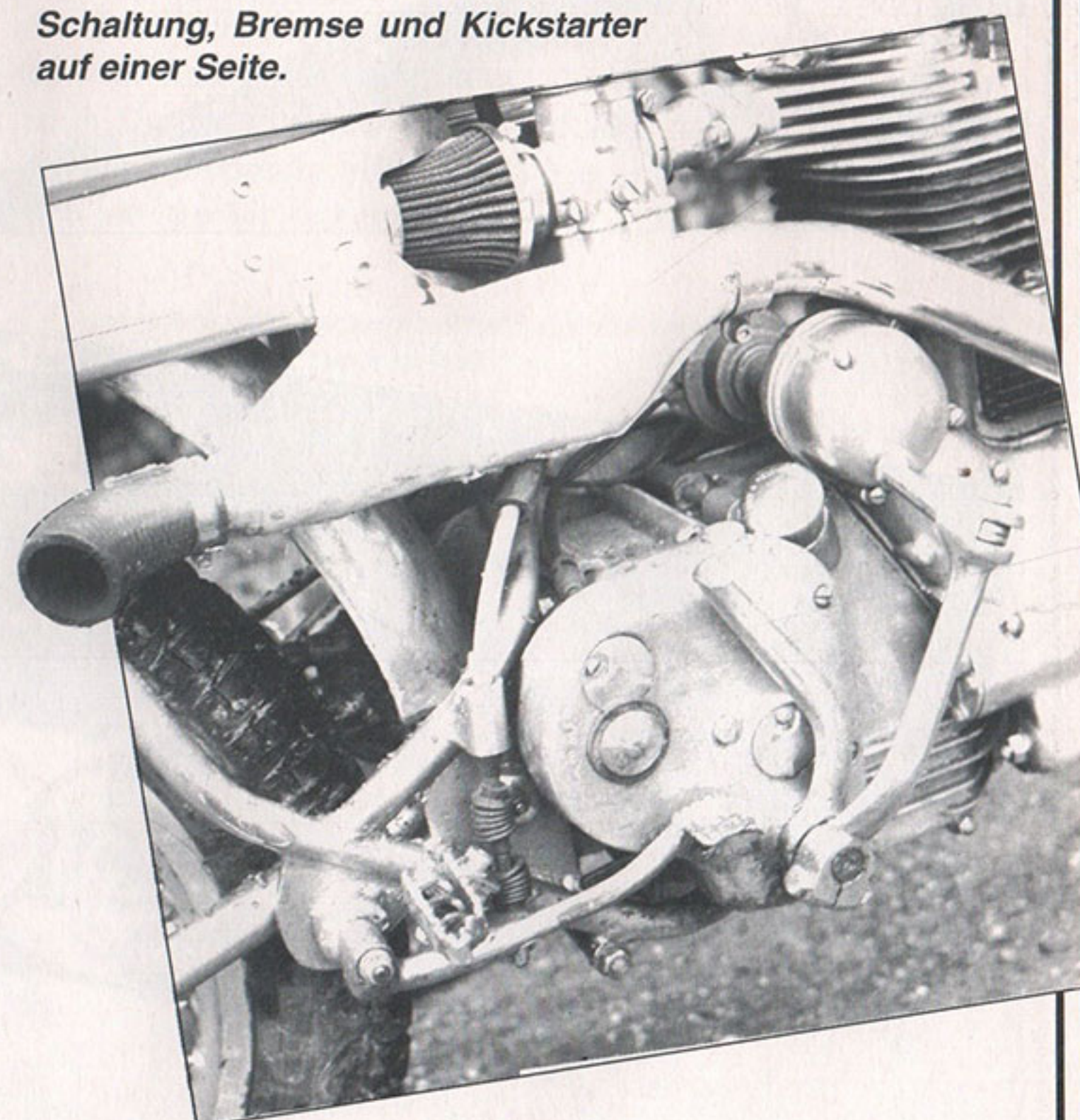
der Bullet von Innen.

vor ein Eisenhaufen. Wahrscheinlich wiegt allein der Motor mehr als eine „Moderne“. Der Graugußzylinder beispielsweise wiegt 3 kg mehr als ein Aluzylinder Marke Egli.

Die schlechten Originalbremsen hat Bernd durch die nicht ganz so schlechten Dosen- deckelbremsen aus einer Triumph-Tiger Cup ersetzt. Aber auch sie bringen einen leichten

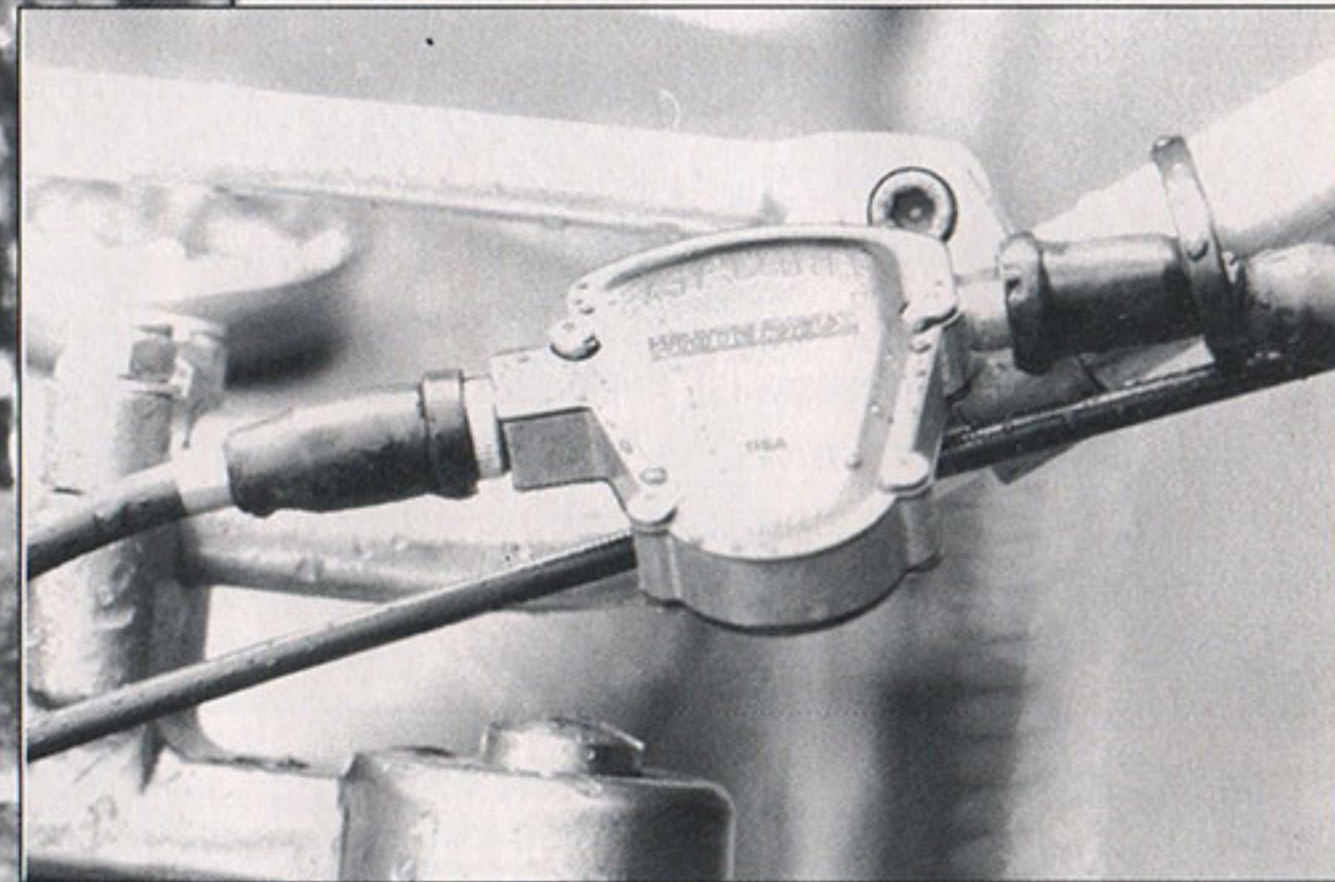
mit einem Bowdenzug vertauscht und mit den neuen Fußrasten auch gleich eine neue Bremshebellagerung auf der rechten Seite angeschweißt. Seitdem ist sein linker Fuß fast überflüssig, da nun auf der rechten Seite geschaltet, gebremst und gekickt wird. Das hört sich vielleicht für den einen oder anderen Leser recht kompliziert an. Ist es aber in Wirklichkeit gar nicht. Kaum eine Sektion, durch die man fahren muß, er-

Schaltung, Bremse und Kickstarter auf einer Seite.



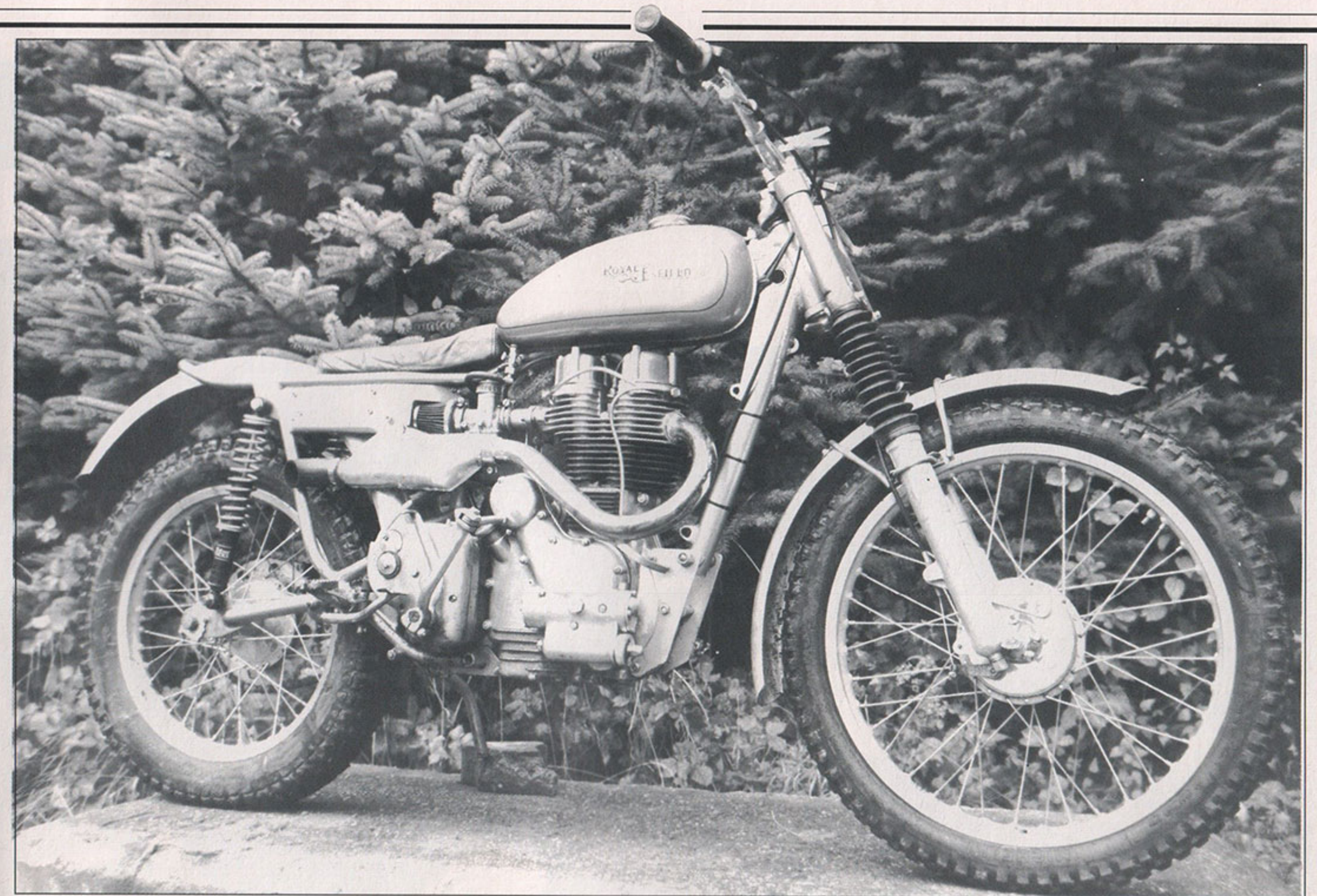
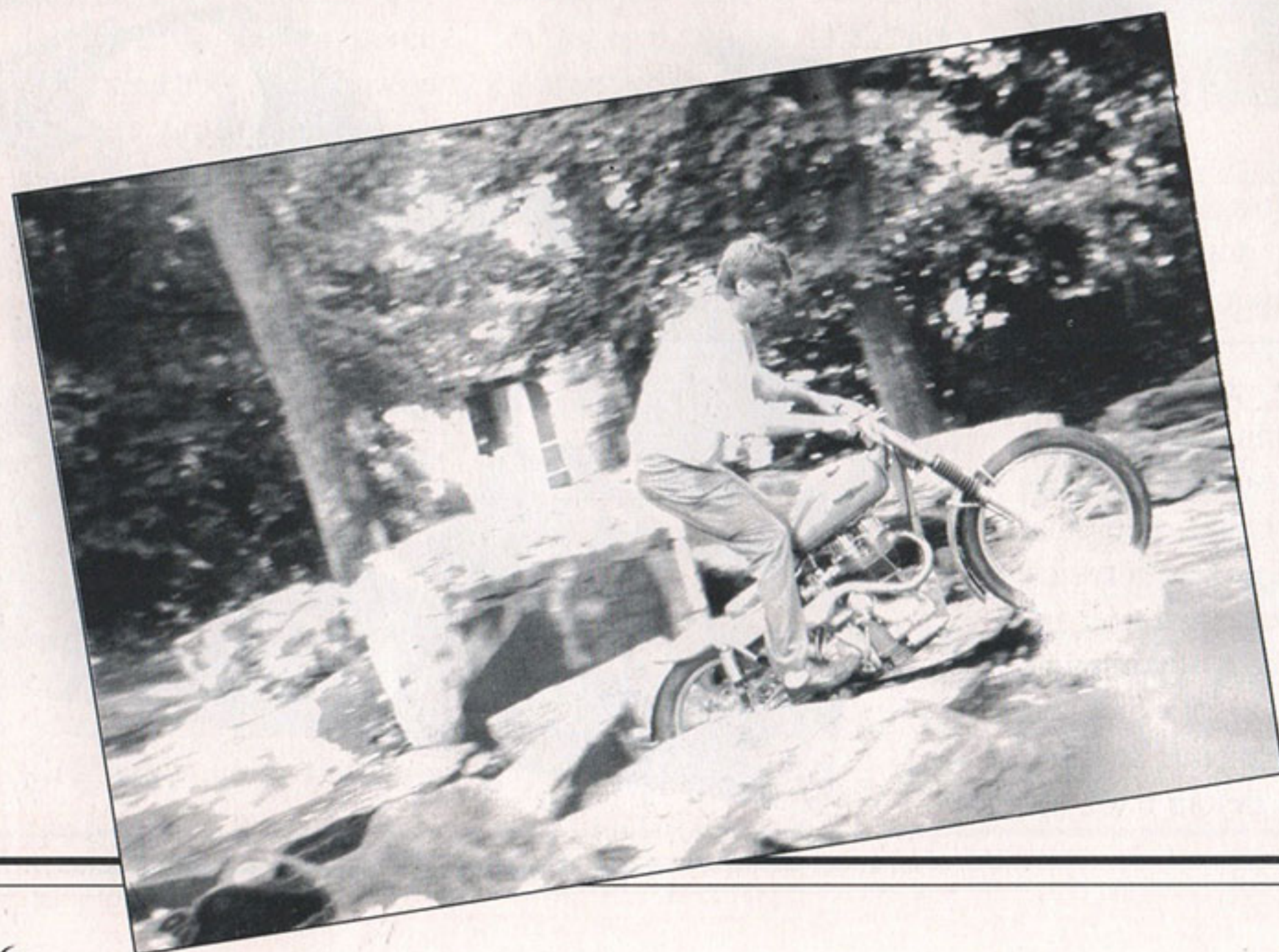


Easy - Clutch soll das Kuppeln leicht machen.



Weil Bernd Kreuz auch in diesem Punkt den sicheren Weg gehen wollte, tauschte er das einzig Japanische an diesem Motorrad, nämlich den Vergaser, durch einen Bingvergaser mit Beschleunigerpumpe aus. Der ehemalige BMW-Schiebervergaser hat tatsächlich eine Freigabe von BMW für die Roayl Enfield. Nun hängt der Motor besser am Gas und läßt sich ordentlicher dirigieren. Der Querschnitt ist identisch mit dem Original 1" Mik-Vergaser, nämlich 26 mm.

Beim Fahren mit dem Dampfhammer fiel mir die Leichtgängigkeit der Kupplung auf. Ein kleiner Kasten in der Nähe des Kupplungsgriffes mußte meiner Meinung nach die Ursache sein. Bernd meinte, normalerweise erfordert die Kupplung beide Hände zum Trennen des Motors vom Getriebe, ein Umstand, der doch bei längerem Fahren im Gelände den linken Arm anschwellen läßt, und es wäre ja auch schade, wenn ein sonst so guter Fahrer eine Veranstaltung abbrechen müßte, nur weil sein linker Arm nicht mehr kann. Dieser besagte Kasten jedenfalls stammt auch aus dem Zubehörhandel und stellt eine Art einstellbare Übersetzung für den Kupplungszug dar. Über Umlenkrollen im Innern wird die Hebellänge des Kupplungsgriffes vergrößert. Die benötigte Kraft wird zwar geringer, aber der aktive Weg des Ausrücklagers wird aufgrund des Gesetzes der Mechanik kürzer. Die Kupplungsbeläge werden also unter Umständen nicht mehr sauber getrennt, was zumindest das Schalten erschwert. Bei unserem Testobjekt war der Leerlauf eigentlich nur zu finden, wenn der Motor sich nicht drehte. Aber wer braucht denn schon den Leerlauf zum Fahren. Einen Eindruck davon zu vermitteln, wie man mit einem solchen 350 ccm Motorrad die Hügel rauf und runter blubbern kann, ist äußerst schwierig. Zunächst ist man dauernd bemüht, den Kupp-



Auf's Podest, wohin sie gehört.

lungsgriff immer sofort ziehen zu können, wenn's etwas brenzlich wird. Die Angst, daß der Motor ausgeht und die eigene Nase noch vor dem Vorderrad nach Halt sucht, ist völlig unbegründet. Unser Testfahrer Rolf und ich waren fasziniert von der Gutwilligkeit dieses Motors. Mit Drehzahlen, die kein Drehzahlmesser der Welt

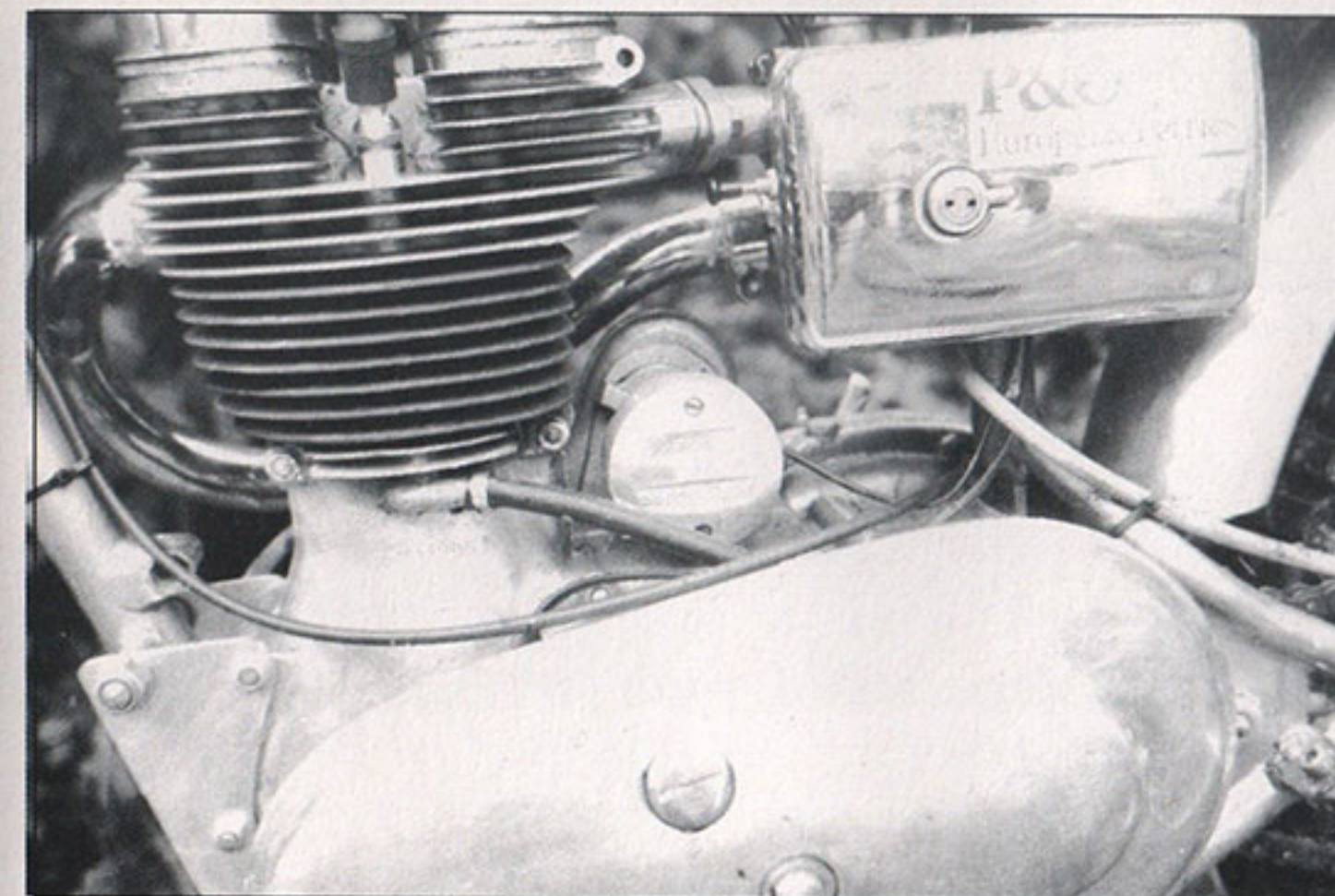
schon anzeigt, konnten wir durchs Gelände tuckern. Solange die Räder sich noch ein bißchen drehen, konnte durch eine kurze Bewegung der Gashand problemlos beschleunigt werden. Einfach fantastisch. Ich bin mir sogar sicher, manchesmal schon gestanden zu haben, bevor ich mit einem kurzen Gasstoß das Gerät wieder in Gang

gesetzt habe. Nach einiger Übung stellt man schnell fest, daß der Kupplungshebel genau so selten gebraucht wird, wie der Schalthebel. Aufgrund des kurzen Radstandes hat man beim Durchqueren des Geländes den Eindruck, alles dreht sich um den Motor herum. Der

Schwerpunkt ist scheinbar genau bei den Fußrasten. Spielend leicht läßt sich durch Gewichtsverteilung das Motorrad dirigieren. Die 130 kg müssen irgendwie im Raum „hängen“. Für Anfänger ein absoluter Mutmacher.

Text und Fotos : Ames

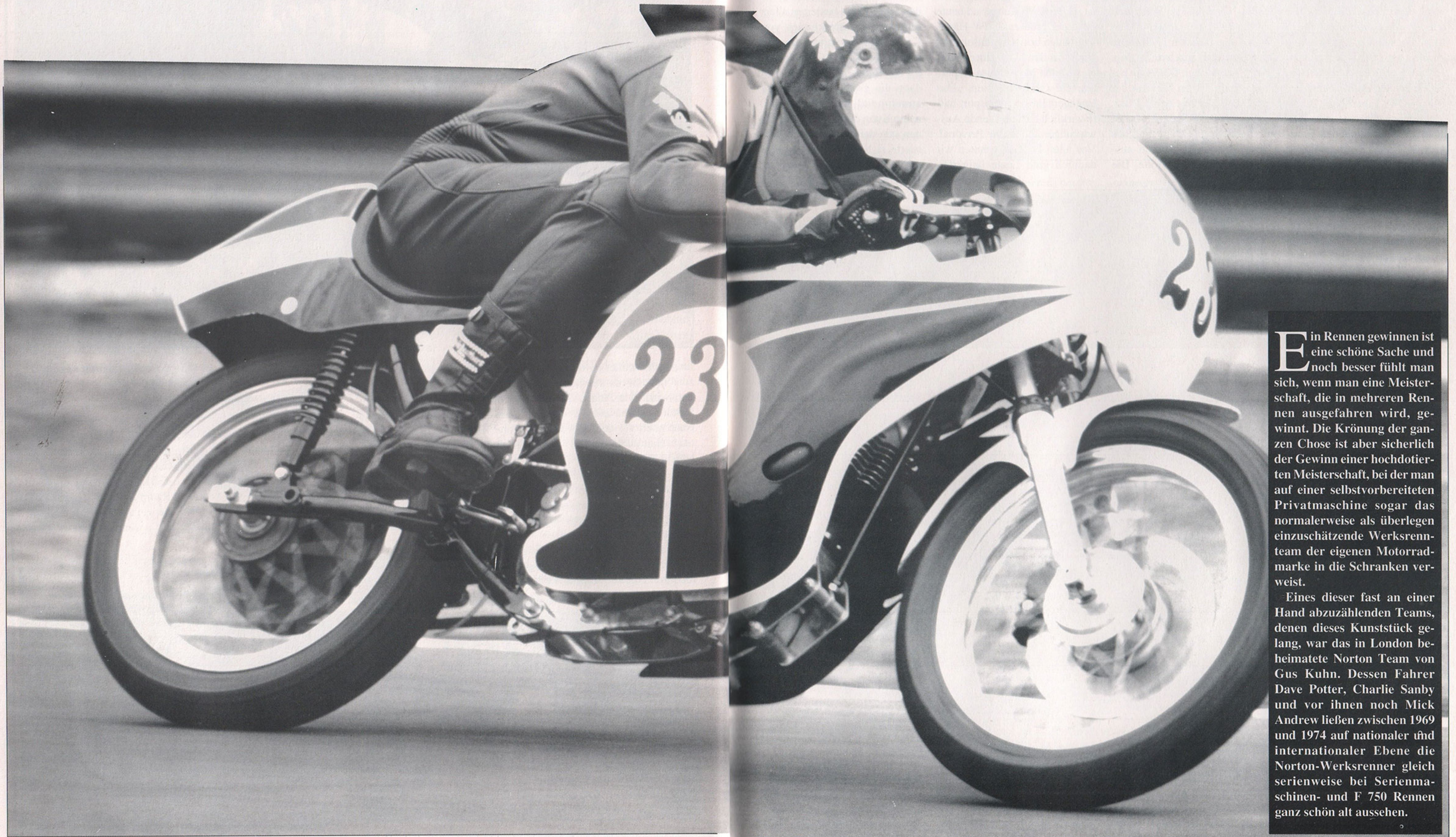
In der Chromschachtel verbirgt sich die Elektrik mit einem dicken Kondensator als Batterieersatz.



Technische Daten

Motor:	Einzylinder ohv, luftgekühlt, Trockensumpfschmierung mit hinter Kurbelgehäuse angegeschlossenem Ölreservoir
Bohrung:	70 mm
Hub:	90 mm
Hubraum:	346 ccm
Verdichtung:	6,5 : 1 (ab 1948); 7,25 : 1 (ab 1955); 7,75 : 1 (ab 1959); India: 6,5 : 1
Einlaßventil:	38,1 mm, öffnet 30° vor OT, schließt 35° nach OT
Ventilspiel (kalt):	Einlaß 0,00, Auslaß 0,05 mm, Ventilhub: 7,94 mm
Leistung:	17 PS bei 5.750 U/min (ab 1948); 19 PS bei 5.750 U/min (ab 1955); 20 PS bei 6.500 U/min (ab 1960); 17 PS bei 5.625 U/min (India)
Bauzeit:	1948 - 61, ab 1977 als „India“

Kuhn Norton 750 - Norton's *Alptraum*



Ein Rennen gewinnen ist eine schöne Sache und noch besser fühlt man sich, wenn man eine Meisterschaft, die in mehreren Rennen ausgefahren wird, gewinnt. Die Krönung der ganzen Chose ist aber sicherlich der Gewinn einer hochdotierten Meisterschaft, bei der man auf einer selbstvorbereiteten Privatmaschine sogar das normalerweise als überlegen einzuschätzende Werksrennenteam der eigenen Motorradmarke in die Schranken verweist.

Eines dieser fast an einer Hand abzuzählenden Teams, denen dieses Kunststück gelang, war das in London beheimatete Norton Team von Gus Kuhn. Dessen Fahrer Dave Potter, Charlie Sanby und vor ihnen noch Mick Andrew ließen zwischen 1969 und 1974 auf nationaler und internationaler Ebene die Norton-Werksrenner gleich serienweise bei Serienmaschinen- und F 750 Rennen ganz schön alt aussehen.

Gerade diese Jahre waren die Hoch-Zeit der großen Viertakt-Renner in Großbritannien und bedeuteten letztendlich den langjährigen Abgang der Marke Norton aus dem Rennsport. Erst 1990 hatte Norton mit der wankelgetriebenen Rotary 588 wieder eine konkurrenzfähige Maschine zur Verfügung. Ohne Zweifel hatte der Hauptsponsor John Player nicht unerheblichen Anteil an der Entwicklung der Rotary 588, aber die technischen Konzepte, wie zum Beispiel die verschiedenen Fahrwerkskonstruktionen, stammten allesamt aus der Norton Rennabteilung, während das Norton Team Anfang der 70er Jahre von den Gus Kuhn-Nortons ein ums andere Mal düpiert wurde. 1972 zum Beispiel gewann Charlie Potter allein 17 Rennen der britischen 750er Viertakt-Meisterschaft mit der Gus Kuhn-Norton und holte sich damit den Titel in dieser Klasse. Ein Jahr darauf gewann Potter ein Rennen in Brands Hatch, das zur Serie der GB gegen USA Transatlantik Trophy gehörte und belegte bei den legendären 200 Meilen von Imola den 11. Platz und ließ auch bei diesen Rennen die ebenfalls am Start vertretenen Werksmaschinen hinter sich. Nochmal auf 1972 zurückblickend, waren Potter und sein Teamkollege Graham Sharp die ersten Piloten, die jemals eine schnelle, aber auch empfindliche Norton Commando beim 24h-Marathon von Barcelona ins Ziel brachten. Sie belegten dort den 8. Platz, während das Werksteam mal wieder vorzeitig seine Koffer packen mußte. Rennen für Ren-

London als Anlaufstelle für schnelle und trotzdem ausdauernde Kundenrennmaschinen auf Basis der Norton Commando. Auch der damals gerade aufkommende GP-Starpilot Barry Sheene war zwei Mal mit den Kuhn-Nortons am Start und führte 1970 bei den 24h von Barcelona, bis nach 15 Stunden das Getriebe auseinanderflog. Beim Scarborough Gold Cup belegte er im selben Jahr mit der gleichen Maschine den 3. Platz.

Logisch, daß sich diese unzähligen Rennerfolge auf das Geschäft von Gus Kuhn auswirkte. Die

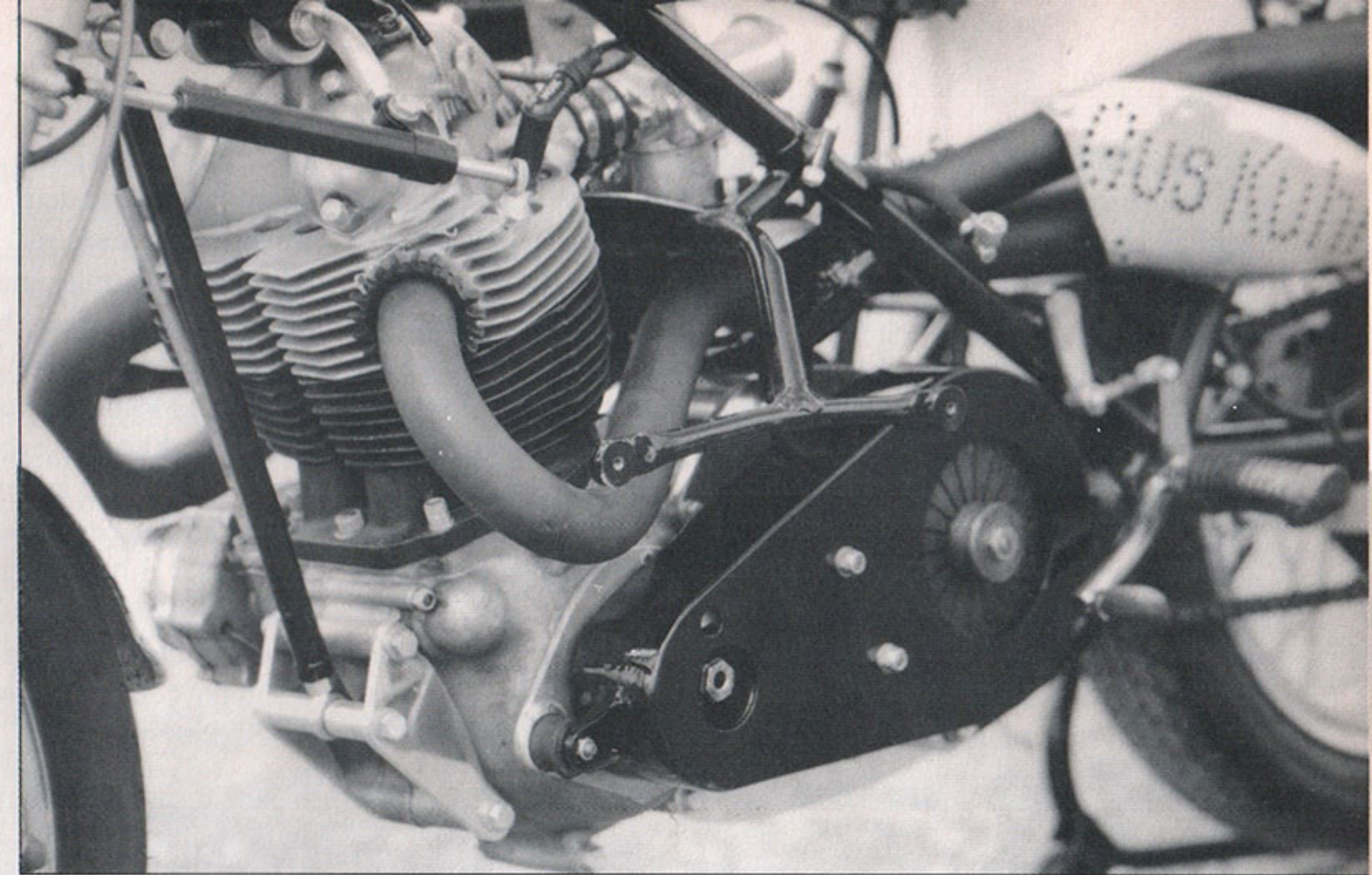
betrieben, andererseits wollten wir etwas mehr Farbe ins Geschehen bringen und unser Personal motivieren“, sagte mir Vincent Davey, der auch heute noch mit Gus Kuhn stark im Motorrad-Geschäft engagiert ist. Davey und Kuhn sind heute einer der größten BMW-Händler auf den britischen Inseln und waren in den 70er Jahren zeitweise auch MV Agusta-Importeur für Großbritannien. „Das Engagement im Rennsport hatte wirklich hervorragende Auswirkungen auf unser Personal. Vor allen Dingen konnten wir dadurch gute Leute längerfristig an unsere

Davey zu der Zeit gleich neben Gus' Werkstatt ein Altersheim baute, daß aus einer Spendensammlung der Gemeinde finanziert worden war. Ursprünglich brachte Kuhn auch in der 350er und 500er Klasse Maschinen an den Start. Diese basierten allerdings auf Konstruktionen von Colin Seeley, während man für die 750er Klasse die Norton Zweizylinder präparierte. Als dann die große Viertaktklasse zunehmend populär wurde, nahm Kuhn die kleinen Maschinen von der Piste und konzentrierte sich auf die 750er Maschinen. Überhaupt war Gus Kuhn einer der ersten, die sich für diese aus den



Der Lenkungsämpfer wär fast nicht nötig gewesen. Unter dem schwarzen Deckel treibt Mutters überarbeitetes Strumpfband den Primärtrieb mit der Trockenkupplung.

Transatlantik-Rennserie nicht berücksichtigte. Dann entwickelte das Team eine sehr vielversprechende F750-Rennmaschine, die auf einem Seeley Mark 3-Rahmen basierte und mit diversen Spezialteilen aus eigener Produktion ausgerüstet wurde. Um das Tuning der Motoren auf Commando-Basis hatte sich der frühere AMC-Rennmechaniker Jim Boughen gekümmert. „Mit Ausnahme von ein paar kostenlosen Standardteilen in der Saison 1972/73 hat das



mehr Kopfschmerzen bereitet haben, als etwa das BSA/Triumph-Werksteam und besonders nachdem

niker bei Norton mehr als je zuvor unter Druck bloß nicht gegen ein anderes Norton Team zu verlieren. Ich erinnere mich noch gut daran, wie

nalen Rennen in Chrystal Palace vor den Augen von Norton-Boss Dennis Poore und den Vertretern des Tabak-Konzerns ziemlich abgeledert haben. Der arme Team-Manager Frank Perris wurde

Kunden gaben sich wegen der begehrten Spezialteile in Gus' Laden die Klinke in die Hand um sich die Spezies an ihre Privatmaschinen zu schrauben - und das zur großen Freude von Gus' Chef Vincent Davey. „Die Rennerei haben wir eines Teils zum Vergnügen

Firma binden und sie waren auch mit vollem Eifer dabei. Irgendwie war es wie in einer großen Familie und es hat allen richtig Spaß gemacht“, so Davey.

Gus Kuhn kam 1968 zum Rennsport, während Vincent

USA importierte Rennserie F750 engagierte und schickte den Daytona-Sieger Don Emde mit zwei Kuhn-Nortons an den Start, während man den eigenen Fahrer Dave Potter für die 72er

Werk für uns niemals auch nur einen Finger krumm gemacht“, erinnert sich Vincent Davey. „Ich glaube, das wir dem Norton-Werksteam

sich der neue Sponsor John Player bei Norton um die finanziellen Dinge kümmerte, standen die Tech-

wir das frisch zusammengestellte John Player Norton-Team bei einem natio-

Man ist Alan ein „schräger“ Typ.

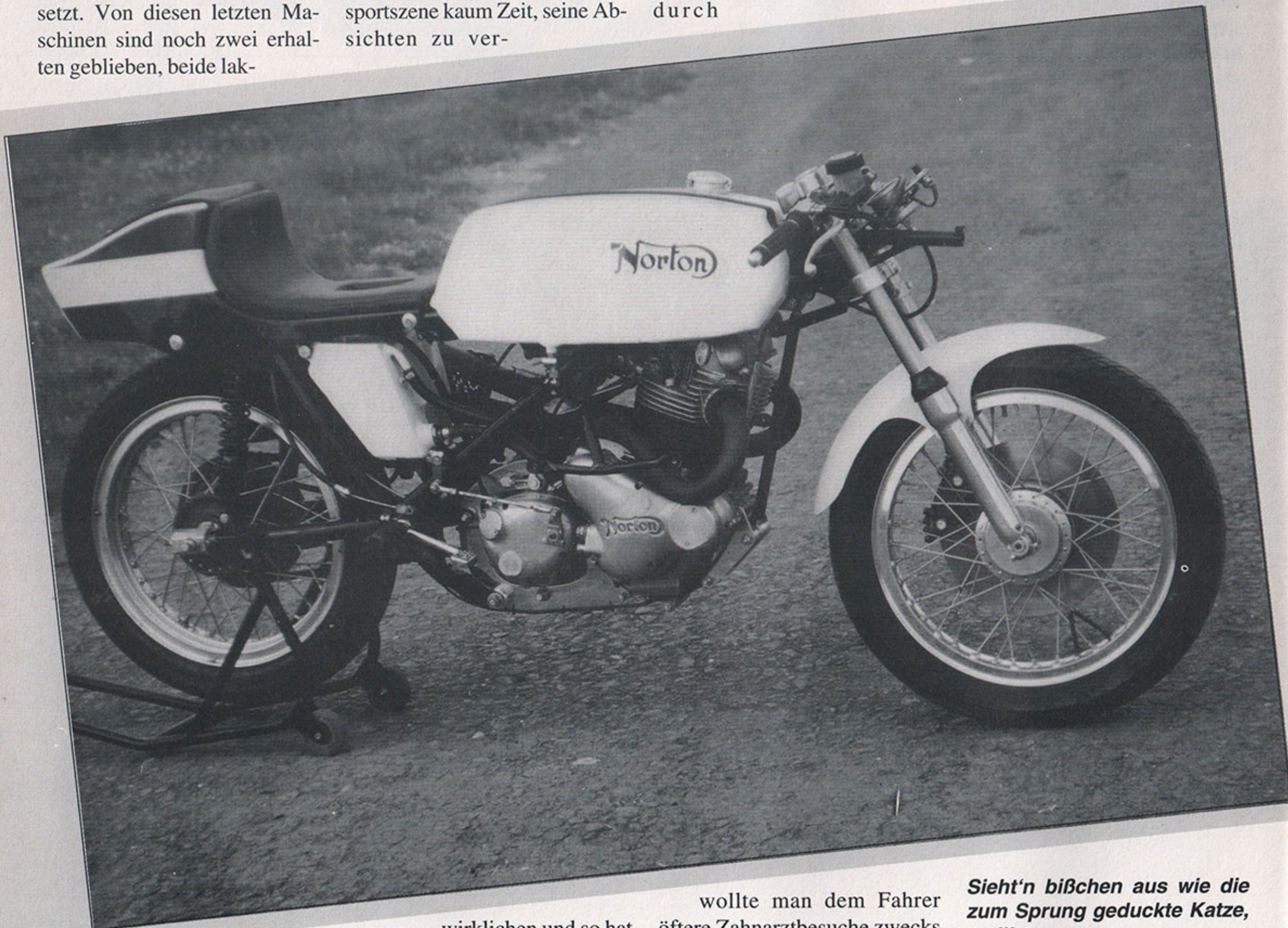
in aller Öffentlichkeit von Dennis Poore zur Sau gemacht und schließlich danach wie ein geprügelter Hund aus der Manege. Nach diesem Vorfall hatte von uns keiner mehr Lust darauf mit dem Norton-Werksteam anzubändeln“.

Diverse Maschinen mit Seeley-Rahmen, von Zeit zu Zeit durch neue Maschinen ersetzt, wurden vom Kuhn-Team über die Jahre bis zum Ende der letzten vollen Saison 1973 eingesetzt. Von diesen letzten Maschinen sind noch zwei erhalten geblieben, beide lak-

land, nachdem sie von Gus Kuhn dorthin verkauft worden war, unter Jock Findlay über ein paar Jahre hinweg noch einige Erfolge ein. Heute gehört sie dem früheren US-Battle of Twin-Champion Pete Johnson, der sie vor 8 Jahren mit der Absicht kaufte, sie in Großbritannien zu belassen und bei Gelegenheiten während europäischer Engagements zu benutzen. Leider ließ ihm der prallgefüllte Terminkalender der US-Rennsportszene kaum Zeit, seine Absichten zu ver-

das Gus Kuhn-Team über die Jahre hin verwendete, war auch dieser Rahmen mit der Nr Mk3CS149N mit einem angeschraubten leiterähnlichen Hilfsrahmen bestückt, der die vorderen Motorhalterungen mit dem Lenkkopf verband um mehr Stabilität zu erreichen. Während der Zeit in Schottland war dieser Hilfsrahmen demontiert und der Motor mit Isolastic-Silentblöcken flexibel in den Rahmen gehängt worden. Dadurch

wöhnen. Anstelle des leiterähnlichen Hilfsrahmens, der nur bei kaltem Motor montiert und bei heißem Motor wegen der Hitzeausdehnung justiert werden konnte, montierte Beckett jedoch ein einzelnes Rohr, das an jedem Ende mit einem Kugellager versehen ist und das sich dadurch an die Hitzeausdehnung anpaßt und immer korrekt justiert ist - feine Sache, wenn auch nicht original.



kiert in den typischen Farben des Kuhn-Teams, Grün mit einem weißen Streifen. Gefahren hatte die Maschinen Dave Potter, der später seine Erfolge auf TZ 750 Yamahas von Ted Broad fortsetzte, bevor ihn 1981 in Oulton Park viel zu früh der Tod ereilte. Beide Maschinen sind noch intakt, die eine Maschine befindet sich in Nordirland und die andere Maschine fuhr in Schott-

wirklichen und so hat kann er die Fahrten mit der Norton auch heute noch fast an einer Hand abzählen. „Nimmst Du sie für den Tag mit nach Mallory Park und gibst ihr für mich mal ordentlich die Sporen“, fragte er mich, als er mich vor dem Renntag in Mallory anrief. „Aber logo, Peter“, dachte ich mir im Stillen.

Wie die anderen Mark 3 Seeley-Rahmen - das sind die

wollte man dem Fahrer öftere Zahnarztbesuche zwecks Erneuerung der herausvibrierten Plomben ersparen. Nachdem Pete Johnson gekauft hatte, vertraute er sie Richard Pekett von P&M Motorcycles zur Restauration an. Das Erste, was Beckett bei der Restauration in Angriff nahm, war der Ersatz der Isolastic-Silentblöcke durch starre Verbindungsblöcke, um dem Motor die Rumtanzerei, die er elastisch gelagert beim Laufen vollführte, wieder abzuge-

Sieht'n bißchen aus wie die zum Sprung geduckte Katze, woll!

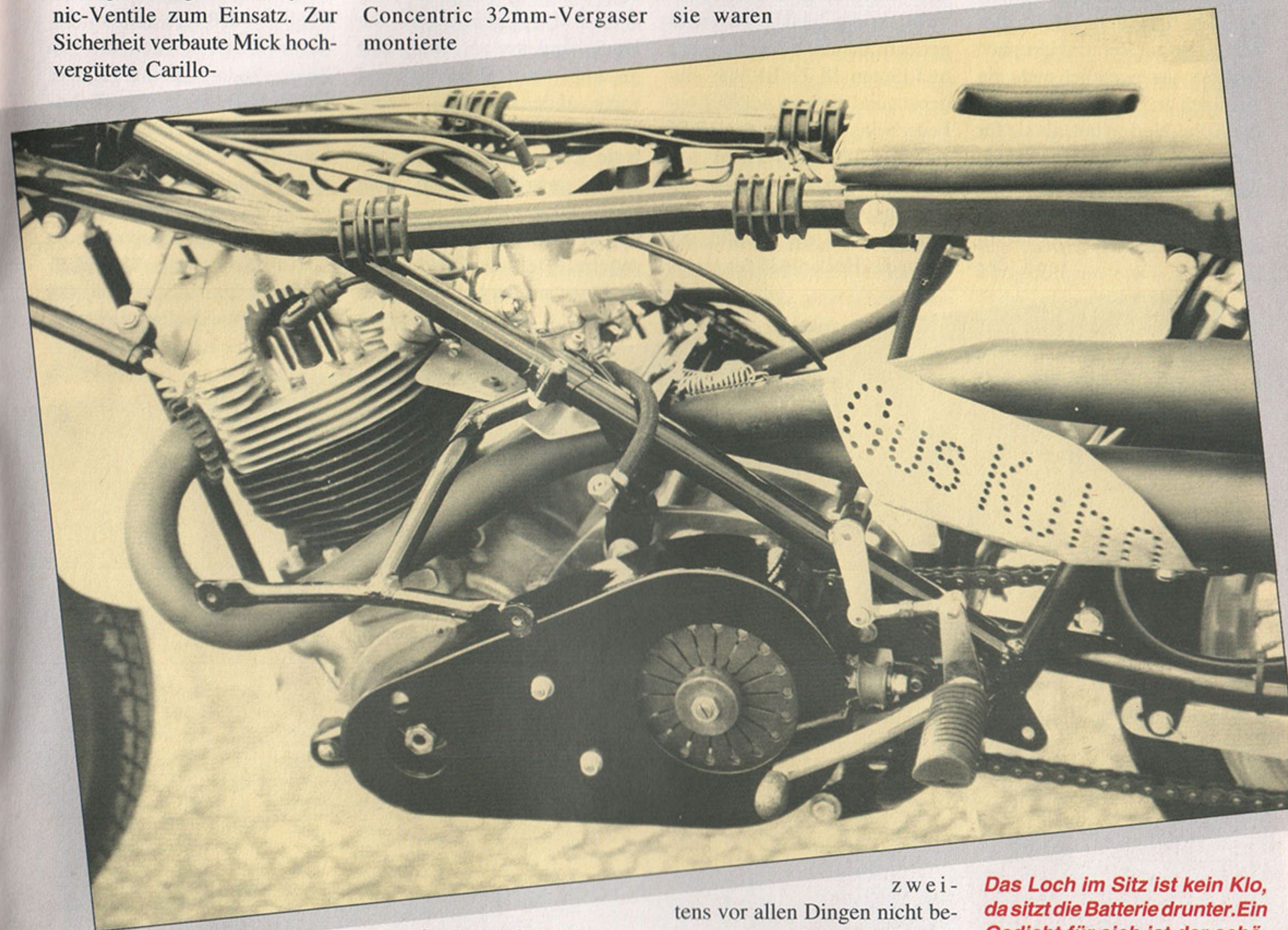
Der Motor wurde vom Norton-Spezialisten Mick Hemmings wieder aufgebaut. Beim Zerlegen stellte er fest, daß der Motor mit einem sogenannten „AMA“-Zylinderkopf ausgerüstet war, der sich durch Verwendung größerer Ventile auszeichnete. So ein „AMA“-Zyko arbeitet mit geändertem Ventilwinkel und das Einlaßventil mißt

im Durchmesser 40,5mm (Serie: 38mm), während das Auslaßventil wie bei der Serie 33mm Durchmesser hat. Der Brennraum ist genau Kugelförmig, auslaßseitig kommen aber statt der üblichen Stahlventile die zur besseren Wärmeableitung innen gefüllten Nymonic-Ventile zum Einsatz. Zur Sicherheit verbaute Mick hochvergütete Carillo-

Imola montiert, denn diese Strecke war damals ja verdammt schnell“, so Boughen. Hemmings montierte ein Paar neue Powermax Kolben und schliiff an der Zylinderkopfdichtfläche 60/1000stel ab um eine Verdichtung von 10,5:1 zu erhalten. Die 2 Amal Mk1 Concentric 32mm-Vergaser montierte

wendeten die 4S-Nockenwelle, Kontaktzündung und nahmen den Zündzeitpunkt auf 28° vor OT zurück. Die elektronischen Lucas Rita-Zündungen kamen damals gerade auf, aber sie waren erstens schwer zu montieren - dazu mußten wir den Gehäusedeckel kastrieren - und sie waren

fende Norton-Membran Kupplung wurde beibehalten. Auch zur Kupplung konnte mir Jim Boughen noch eine Story erzählen: „Der Grund, warum wir so lange brauchten um ein 24h-Rennen zu beenden, war Vincent Davey's Bestehen auf der



Stahlpleul anstelle der originalen Aluminium-Pleul, die Jim Boughen früher üblicherweise längspolierte. „Wir verwendeten Einlaß-Ventile und Ventildfedern aus der Serie, wenn ich die Motoren machte“, erinnerte sich Jim Boughen. „Die Großen Ventile zeigten auf den langsamen, verwinkelten Strecken keine große Wirkung, nur auf den schnellen Strecken wie die Isle of Man brachten die dicken Dinger was. Aber ich habe ja 1973 mit dem Tuning für die Kuhn-Nortons aufgehört und vermutlich haben sie den Zylinderkopf für das Rennen in

er flexibel in Gummiensaugstutzen. Die Kontaktzündung wanderte ins Gebrauchtregal, statt dessen spendierte Hemmings eine kontaktlose Elektronik-Zündung von Boyer, die von der unter dem speziell geformten Kuhn-Kunststoffsitz montierten 12V-Batterie gespeist wird. Richard Pekett hat für alle Anbauteile neue Formen anfertigen lassen, so kann er heute jedes Teil, was an diesem Fahrzeug zu sehen ist, einschließlich des großvolumigen TT-Benzintanks, liefern. Die Nockenwelle heute wie damals ist die schärfste aus dem Norvil Programm, eine A 4S. „Wir ver-

zwei- tens vor allen Dingen nicht besonders zuverlässig und brachten auch keine Mehrleistung. Darum warfen wir die Dinger wieder raus und fuhren wieder mit Kontaktzündung“, erzählte mir Jim Boughen. Pete Johnsons Maschine hat auch so einen gekappten Gehäusedeckel.

Mick Hemmings ließ die Kurbelwelle beim Spezialisten für Automobilrestaurationen Bassett Down Engineering dynamisch auswuchten. Die originale Triplex-Primärkette ersetzte Hemmings durch seinen selbstkonstruierten Zahnriemen-Primärtrieb um die Quaife 5-Gang Getriebebox anzutreiben. Die nun jedoch trocken lau-

Das Loch im Sitz ist kein Klo, da sitzt die Batterie drunter. Ein Gedicht für sich ist der schöne Seeley-Rahmen.

alten und schweren originalen Norton Kupplung. Ich wollte eigentlich eine dieser schönen AMC-Rennkupplungen einbauen, die weniger Gewicht brachte und vor allen Dingen nicht so schwer in den Griff zu kriegen war. Aber Davey wollte das nicht und wir mußten leider damit leben, daß dann die Norton-Kupplung nach 8 oder 12 Stunden den Geist aufgab“. Solcher Art Probleme gab's natürlich bei den Kurzstreckenrennen in Großbritannien, wo die Kuhn-Norton größtenteils eingesetzt

wurde und wird, nicht und der Zahnriemen-Primärtrieb ist auch weitaus pflegeleichter und standfester.

Der frisch in den Rahmen gehängte, von P&M überholte Motor versprach einige vergnügliche Runden mit dem Motorrad. Mein Trip zur Rennstrecke nach Mallory war eigentlich mehr ein Ausloten der Möglichkeiten, die die Kuhn-Norton bot, als sie für mein persönliches Testalbum auszuprobieren. Da ich jedoch erst kurz vorher den größten Rivalen der Kuhn-Norton während der

haupt keine Frage, den Vergleich gewinnt die Kuhn-Norton ganz locker. Man sitzt ähnlich wie bei der JPN förmlich in der Maschine, was durch den großen Aluminium-Tank und die tief ausgeformte Sitzbank begünstigt wird. Die Seeley G50 waren da ganz anders, obwohl sie das gleiche Rahmengeflecht hatten. Obwohl vorne und hinten 18 Zoll-Räder eingebaut und die hinteren Girling-Federbeine in der langen 12,75 Zoll-Ausführung verbaut waren, hatte ich wie bei der mit einem 19 Zoll Vorderrad bestückten JPN das Gefühl, als wenn das Heck niedriger sei als die Front-

derrad von einer Norvil-Telegabel geführt wird und Dunlop KR 124A Reifen ihren Haftjob verrichteten, keine besonderen Probleme und ausgangs der Gerard-Kurve konnte ich die allmählich einsetzende Leistung ohne untersteuernde Lenkung auskosten, wie das dort so viele andere Maschinen zeigen. Die Hinterhand war ein wenig hart gedämpft und sprang dann und wann auf den Bodenwellen umher, aber nach ein paar Runden hatte ich mich an die kleinen Hüpfen gewöhnt und ich fühlte mich pudelwohl. Ich genoß es, wieder einmal mit so einem Paradebeispiel an Fahrwerksbaukunst aus der Schmiede von Colin Seeley

G50-Motoren der Fall war. Mit den G50-Motoren im Rahmen konnte man alles mögliche ausprobieren, ohne besonders Rückmeldung aus dem Rohrverbund zu bekommen und wenn's dem Fahrwerk dann zu viel wurde ging's ohne Vorankündigung ab in die Büsche. Mag sein daß dies mit dem höheren Gewicht des Norton Zweizylinders zu tun hat, auf jeden Fall wirkt die Kuhn-Norton absolut vertrauenerweckend. Die Einscheibenbremse am Vorderrad zeigte hervorragende Wirkung trotz der alles fordernden Haarnadelkurve, die fast im Schrittempo durchfahren wird. Gut zu Paß kam dabei auch die gute Motorbremse des schwunghaltigen

maschine denn als großer Viertakterner fährt.

Leider war der Motor das genaue Gegenteil zum Fahrwerk: Leistung satt und schnell war er auch, das war's dann aber auch schon. Ich habe in den vergangenen Jahren schon viele scharfgemachte Norton Maschinen gefahren, aber so brutal wie die Kuhn-Norton hat nicht eine einzige von diesen vibriert. So war auch ruckzuck der Grund für die Isolastic-Silentblöcke herausfiltriert, warum die Schotten diese Dinger eingebaut hatten. Es war einfach kaum auszuhalten und die geringe Leistungseinbuße wurde dafür gern in Kauf genommen. Unter 4000 U/min spielt sich besonders viel ab. Dann aber setzt die Leistung kontinuierlich steigend ein und der Motor zieht bis zu seinem Leistungszenit bei 7200 U/min wie ein Traktor.

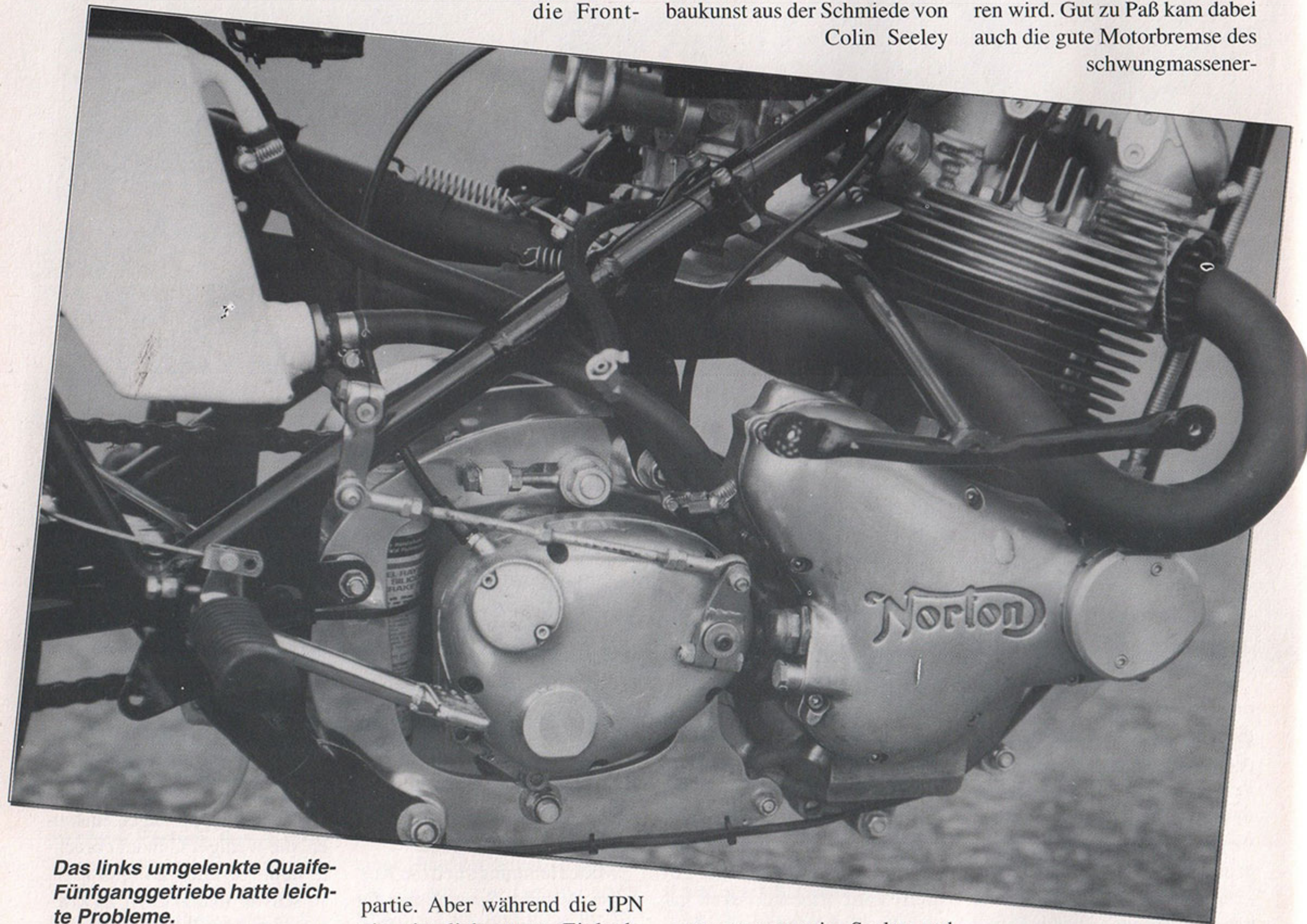
sen die Drehzahlmessernadel einfach zerbröseln. Knapp über 5000 U/min wird der Vibrator ungemütlich und es bleibt auch wirklich kein Körperteil verschont. Es ist schon fast pervers, was man seinen Händen, Füßen, Gesäß und sonstigen Teilen mit diesem Gerät zumutet und diese Rappellei hindert einen schon fast daran, die Maschine voll konzentriert zur Höchstleistung aufzufordern. Schade eigentlich, denn die Norton schießt auf der Geraden ab wie eine Rakete. Ich mußte höllisch aufpassen, bei der Schüttelei mit meinen durchgerüttelten Pupillen und leicht verschwommenem Blick nicht die Anbremspunkte zu verpassen. Auch die Schaltarbeit wurde dadurch nicht gerade erleichtert, obwohl ich bei den leichten Problemen in den oberen zwei Gängen eher dem Umlenkgestänge die Schuld gab,

denn Pete Johnson hatte sich die Schaltung von der rechten auf die linke Seite legen lassen. Offensichtlich war da etwas schiefgelaufen. Die Vergaserabstimmung war nicht zu fett und bei den anderen Maschinen mit starr verschraubten Norton-Trieblingen gab's diese derben Vibrationen ja auch nicht. Wahrscheinlich stimmte der Wuchtfaktor der Pleuellwelle nicht. Ich hatte früher an meiner eigenen Matchless G50 auch einmal so eine Probierphase durchleben müssen, als Ron Lewis meine Pleuellwelle mit unterschiedlichen Wuchtfaktoren ausbalancierte. Dazu konnte Jim Boughen auch noch was erzählen: „Üblicherweise erleichterteten wir die Schwungräder durch Verwendung anderer Naben. Das bedeutete aber, daß wir für die Norton Motoren einen ungewöhnlichen Wuchtfaktor von 78% nehmen mußten und dazu eine sehr spezielles Schwermetall benutzten, das wir aus dem Nuklear-Forschungszentrum

Harlow bekamen. Egal welcher Art Vibrationen wir auch hatten, durch das erneute Wuchten konnten wir sie auskurieren. Don Emde sagte einmal, nachdem er eine unserer Maschinen probefahren hatte, daß sie so sanft wie ein Zweitakter sei. Unsere Fahrer drehten die Motoren normalerweise bis etwa 7300 U/min, ohne das wir mit einem Korb hinterher mußten, um abvibrierte Teile wieder einzusammeln. Außerdem haben die Motoren mit der 4S Pleuellwelle ihre Leistung natürlich sehr weit oben angesiedelt und da will man dann ja auch notgedrungen etwas mehr am Hahn drehen“.

Na ja, das ist Pete's Problem. Trotzdem würde ich ihm raten, die Pleuellwelle noch einmal wuchten zu lassen, damit er das Potential dieses schnellen und geschichtsträchtigen Motorrads auch nutzen kann.

Text: Alan Cathcart
Übersetzung u. Fototexte:
Ducsi
Fotos: Kel Edge



Das links umgelenkte Quaife-Fünfganggetriebe hatte leichte Probleme.

72er Saison, die im Besitz von Joaquin Folch befindliche John Player Norton (JPN), fahren konnte, bot sich mir eine gute Vergleichsmöglichkeit um den König von Norton auszumachen.

Fahrwerksseitig gibt es über-

partie. Aber während die JPN ein ziemlich stures Einlenkverhalten an dem Tag legte, ließ sich die Kuhn-Norton wunderbar leichtfüßig um die Ecken treiben. Ein ideales Gerät also für kurze verwinkelte Rennstrecken. Die Bodenwellen in Mallory machten der Kuhn-Norton, in der das Vor-

unterwegs zu sein. Seeley und seine Mannen hatten diese Kunst in den 60er Jahren zu einer wahren Perfektion getrieben. Interessanterweise vermittelte mir das Seeley Fahrwerk mit dem Norton Motor mehr vom Geschehen unter mir, als das mit den weitaus steiferen

leichterten und bissigen Motors. Auch das durchrübern der haarigen Schikane ging fast wie von selbst und wenn man dann noch das Alter der Maschine dazurechnet, kann man nur sagen, daß sich die Kuhn-Norton eher wie eine 250er GP-Renn-



Besser gesagt, man könnte den Drehzahlmesser so lange beobachten, wenn man sich dazu durchringt, den Gashahn lange genug offen zuhalten, aber die mörderischen Vibrationen las-

Das von Richard Pekett nachgrüstete vordere Halterohr mit Kugellagern zur automatischen Hitzeanpassung.

Technische Daten Kuhn Norton 750:

Motor:	Luftgekühlter 360° Parallel-Zweizylinder Viertakt-Motor, stoßstangengetrieben, 1 untenliegende Nockenwelle
Bohrung/Hub:	73 x 89 mm
Hubraum:	745 ccm
Leistung:	76 PS bei 7000 U/min (Leistung am Getriebeausgang)
Verdichtung:	10,5 : 1
Vergaser:	2 x Amal Mk1 Concentric, 32mm Durchlaß
Zündung:	Boyer kontaktlose Elektronik-Batteriezündung
Getriebe:	Quaife 5-Gang Box mit Primärtrieb über Zahnriemen
Kupplung:	Norton Membrankupplung, trocken
Rahmen:	Unten offener Doppelrohrrahmen mit angeschraubten Unterzug
Radstand:	1420 mm
Radaufhängung:	Vorn: Norvil Tleskopgabel, 35mm Standrohre Hinten: Stahlrohrschwinge mit zwei Girling-Federbeinen
Bremsen:	Vorn: Einscheibenbremse Norvil 292 mm mit Lockheed-Bremszange Hinten: 178 mm Seeley Simplex-Trommel
Reifen/Räder:	Vorn: 3.25 o. 3.50 x 18 Dunlop KR 124 A auf Borrani WM 2 Leichtmetallfelge Hinten: 3.50 x 18 Dunlop KR 124 A auf Borrani WM 4 Leichtmetallfelge
Gewicht:	145 kg (Mit Öl, ohne Benzin)
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 233 km/h
Baujahr:	1971
Besitzer:	Pete Johnson, USA

NSU - Kompressor

Zweizylinder - Kompressor
Viertakt, obengesteuert

Hubraum :	348 ccm	oder	499 ccm
Bohrung:	2 x 56 mm		2 x 63 mm
Hub:	2 x 70,5 mm		2 x 80 mm
Leistung :	68 PS		98 PS
max. Drehzahl:	9.500 U/min		9.000 U/min
Baujahr :	1950		

