

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 GUMMIKUH-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 GUMMIKUH-Verlag schafft Abhilfe: Bei uns ist als zweites Reprint ein Buch erschienen, das in den 50ern schon einmal viele Tausende begeisterter Leser hatte. »Krafträder« von Michael Heise stellt auf mehr als 100 Seiten fast alle vorkommenden Motorradtypen und -Bauarten vor. Ganz gleich, ob Victoria Aero, Triumph Thunderbird oder der legendäre »grüne Elefant«. Die Maschinen der 50er Jahre und ihre Technik werden detailliert »beleuchtet«. 91 präzise Zeichnungen, Diagramme und Fotos runden den Band ab. In Zusatzkapiteln wird auch die seinerzeitige Technik von Gespannen und Motorrollern beleuchtet. Kurzum: ein 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 GUMMIKUH-Verlag. Das vierte Buch dieser Reihe befaßt sich mit der Spann- und Fahrtechnik von den 30er bis in die 50er Jahre. Der Autor Obering. Siegfried Rauch, einer der bekanntesten deutschen Zweiradpublizisten, ließ 1955 in diesem Buch keinen Aspekt der damaligen 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:

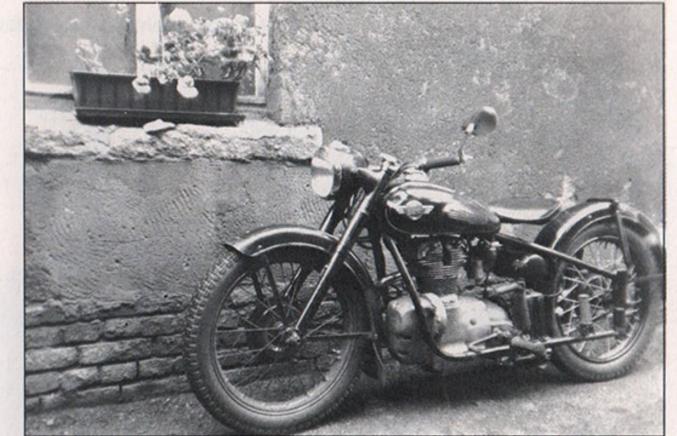
NSU-Kompressor

56

GUMMIKUH & PAST PERFECT AUSGABE 75



Jens Kraus
berichtet über
eine Jugendlie-
be: AWO 425
ab Seite 4



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



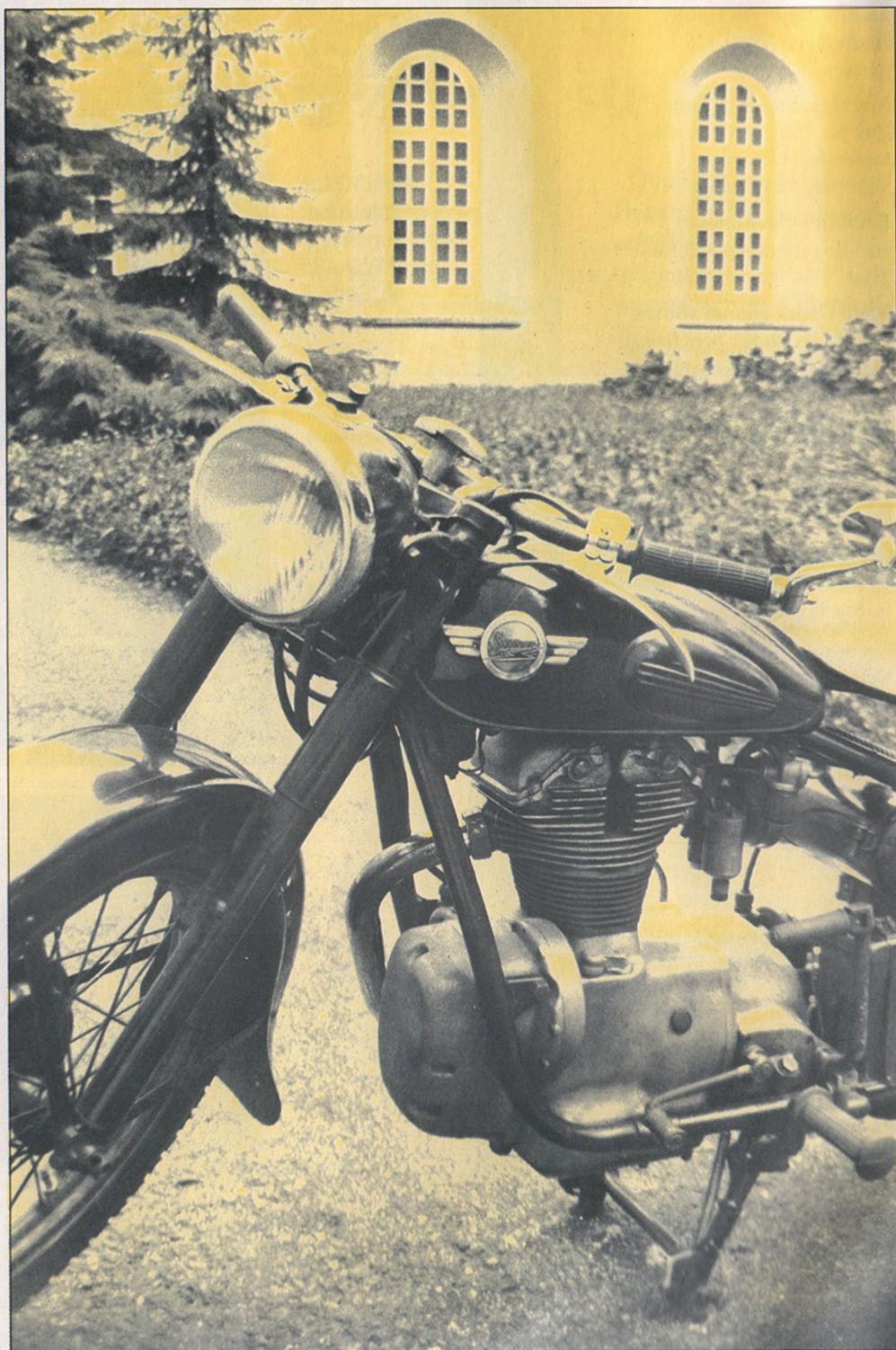
Ist sie nun alt
oder neu? Die
Trial Enfield
ab Seite 42



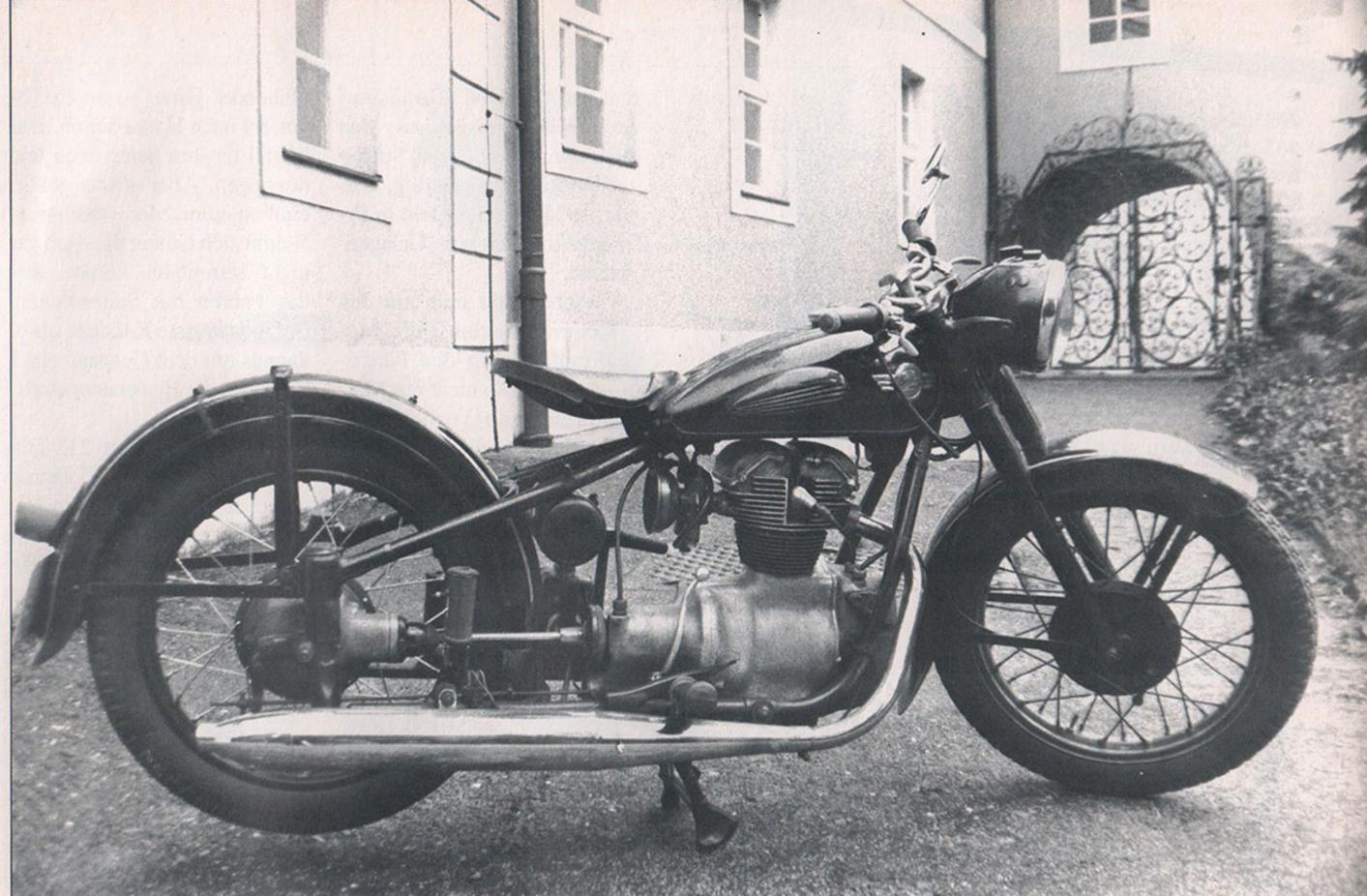
Eine private
Norton-Renn-
maschine von
Alan Cathcart,
ab Seite 48



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

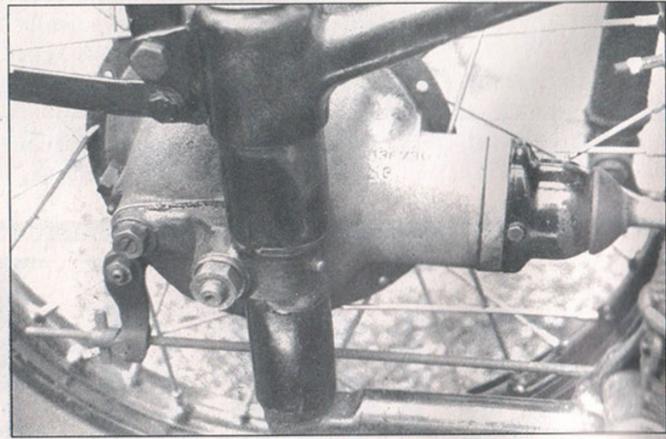
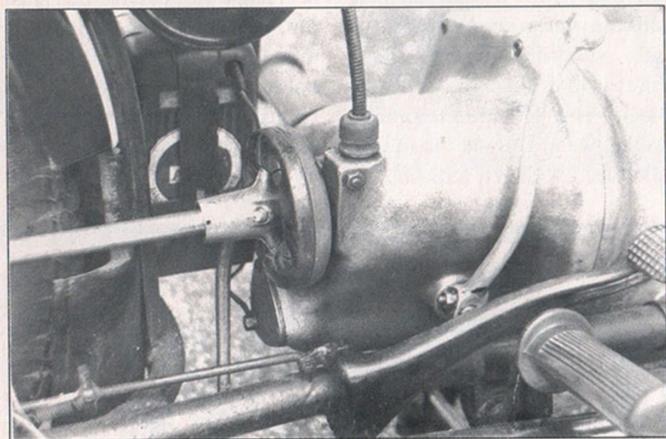
Awo Typ 425 Baujahr 1954 250 cm 12 PS
 Fahrgestell-Nr. 47336 Motor-Nr. 47872
 zum Preise von DM 2.550.--

(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 Fünzigern war also nicht nur Marlon Brando vorbehalten, selbst im Osten konnte man damit jede Menge Spaß haben.

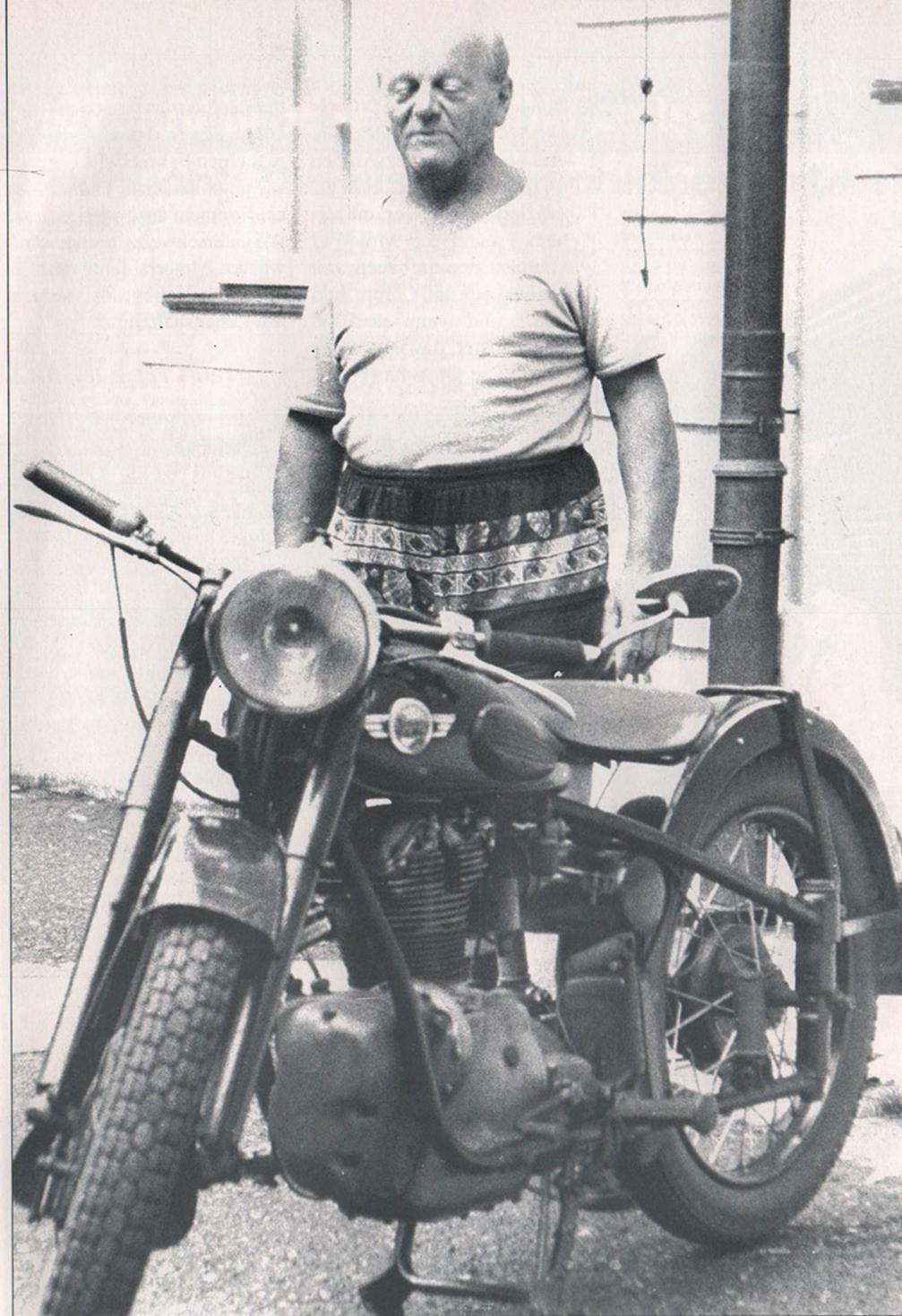
Klar gab es auch mal einen Sturz. Damals, als Günter den Winker des 5 Tonner-Büssing nicht sehen wollte und dann unter Hinterrad rutschte. Ihm selbst war ja nichts weiter passiert, nur die AWO sah übel aus, vor allem der Rahmen war ganz schön malträtiert. Mit einem Hebebaum auf der einen Seite und menschlichem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

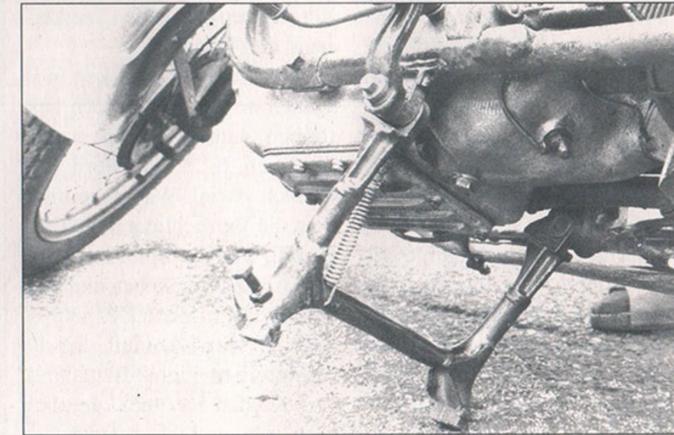


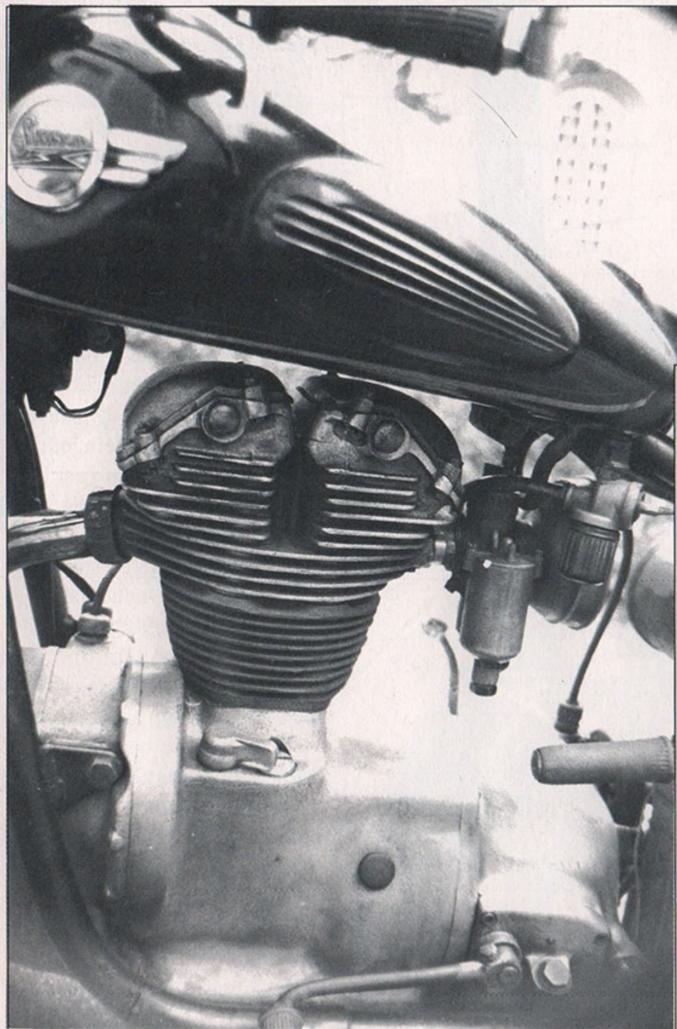
Günter Reitz (hat weder Auto, noch Fernseher, noch Zeitung): „Manchmal haben wir den Auspuff abgeschraubt und sind mit 100 Sachen über die Autobahn gebrettert.“

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.





Mit seinen zwei Ventilkammern ist der Zylinderkopf thermisch unproblematisch.

fach zu viele Jugenderinnerungen verknüpft, als daß er sie einfach so vergammeln lassen könne.

Ein reges Umherreisen zwischen Zylinderschleifereien, Galvanisierwerkstätten, diversen Ersatzteilverkäufern, Reifenhändlern und alten Freunden hat an. Das Ganze zog sich hin. Ziel war es vorerst nur, den Originalzustand funktionsfähig wieder herzustellen, ohne gleich eine Totalrestaurierung hinzulegen. Neugierig wie er ist, probierte Günter zwischendurch auch mal was Stärkeres aus. Dreimal ließ er sich eine BMW R65 und fuhr damit einige der alten Touren, aber überzeugt hat ihn das offenbar nicht, denn im März diesen Jahres fuhr er auf seinen neuen 19-Zöllern beim TÜV vor. So wie die AWO aussieht, hatte der Abnehmer an

jenem Tag eine angenehme Arbeitsaufgabe. Seit dem Frühjahr ist Günter wieder mit seiner Maschine unterwegs: „Es ist einfach ein tolles Gefühl. Mit einem modernen Motorrad fährst Du auch gut, aber das ist nichts Besonderes. Kommst Du aber mit der AWO, gucken alle und viele der Älteren sind ganz hingerissen und heben anerkennend den Daumen.“

Nur ein paar Macken will Günter seiner AWO noch austreiben. Zum Einen säuft sie wie ein Loch. 6...7 Liter Sprit sind einfach zuviel. Wahrscheinlich hat die Verdichtung nicht richtig hin, weil das Spiel zwischen dem 67,98 mm Kolben und dem frischgeschliffenen Zylinder zu groß ist. Hinzu kommt, daß die Simmeringe nicht dicht sind. Der Kardan hat auch ziemlich viel Luft, und im warmen Zu-

stand springt sie AWO-typisch schlecht an. Deshalb, und weil Günter inzwischen wieder 100%ig AWO-infinziert ist, will er mit einem Freund das Motorrad komplett neu aufbauen, mit neuem Lack und Chrom, und und... und wenn es 5000 Mark kostet, das ist sie mir wert!“ Die GUMMIKUH wird

dranbleiben, und wer weiß, vielleicht gibt es irgendwann auch mal einen Fahrbericht.

Tja, solche wie Günter sind es, die einem das bestätigen, was wir unterschwellig immer schon wußten, Motorradfahren hat weniger mit Hobby, als vielmehr mit Lebenshaltung zu tun.

Text + Fotos: Jens Kraus

Technische Daten:

Zylinderzahl:	1
Bohrung (mm):	68
Hub (mm):	68
Hubraum (ccm):	247
Verdichtungsverhältnis:	6,7:1
max. Leistung (PS):	12 PS bei 5.500 U/min
Zündweise:	Magnetzündung
Zündverstellung:	automatisch
Zündkerze:	Isolator MC 10-14/225 oder Bosch W 225 T 1
Lichtmaschine:	6 V 45/60 W
Batterie:	6 Volt 7 Ah

Kraftstoffverbrauch (l):	
(bei 70 km/h Solo in der Ebene bei gleichbleibender	
Geschwindigkeit - l/100km):	3

Getriebeübersetzungen:	
1. Gang:	4,59 : 1
2. Gang:	2,88 : 1
3. Gang:	2,11 : 1
4. Gang:	1,65 : 1

Übersetzung im Hinterradantrieb	
Solo:	3,86 : 1
für Seitenwagenbetrieb:	4,66 : 1

Länge des Rades (mm):	2111
Lenkerbreite (mm):	720
Höhe des Rades (mm):	950
Radstand (mm):	1361
Mittlere Sitzhöhe (mm):	710
Bodenfreiheit (mm):	125
Reifenabmessung (Zoll):	3.25-19
Reifendruck	vorn hinten
Solo:	1,5 1,8
mit Sozius o. BW:	1,5 2,0

Fassungsvermögen des Kraftstoffbehälters (l):	12
Schmierstoffinhalt (l):	
Motor:	1,3
Getriebe:	1,1
Kardan:	0,12
Teleskopgabel je Federstrebe :	0,08

Leergewicht (kg):	140
Zul. Gesamtgewicht (kg):	300

Bauzeit: 1950 - 1960
Hersteller: Zweiradwerk Suhl
 (Ab 1957: VEB Fahrzeug- und Gerätewerk Simson, Suhl)

MOTORRAD-GESPANNE. Die Zeitschrift für Gespannfahrer

Übersicht: Die bisher erschienenen Artikel

TESTBERICHTE:

BMW Fernreisegespann	Nr. 17
BMW K 1 mit Jewell-SW	Nr. 4
BMW K 100 mit Jewell-Sport-SW	Nr. 0
BMW K 1100 LT mit Stoye	Nr. 16
BMW-Boxer mit Family-SW	Nr. 13
BMW-Boxer mit EZS-TP	Nr. 25
BMW R 100 R mit Zero-SW	Nr. 18
BMW R 1100 R mit EML CT 2000	Nr. 28
BMW R 1100 R-Gespann	Nr. 20
BMW-4-Ventil-Boxer, Fernreiseumbau	Nr. 27
Dnepr 16 - mit Beiwagenantrieb	Nr. 9
Dnepr 11, 25.000-km-Bericht	Nr. 18
Harley Davidson Heritage-Gespann	Nr. 6
Honda Afrika Twin mit Modul-SW	Nr. 23
Honda 750 mit Sauer Wing	Nr. 3
Honda 1500/6 EML-GTE-Umbau	Nr. 17
Honda 1500/6 mit Kentech-SW	Nr. 8
Honda ST 1100 mit Jewell 2-sitzer	Nr. 7
Honda XBR mit EML Mini	Nr. 22
Jawa TS 350 mit Velorex	Nr. 23
Kawasaki GT 750 mit Steib-Nachbau	Nr. 10
Kawasaki-GTR mit EML Midi	Nr. 13
Moto-Guzzi-ARMEC-Gespann	Nr. 0
Moto Guzzi California III/EZS TP II	Nr. 5
Moto Guzzi Le Mans/Carell-Umbau	Nr. 3
Moto Guzzi Nuovo Falcone/Velorex	Nr. 5
MZ-251-Gespann	Nr. 14
Suzuki GS 500 E mit Mini-Greif	Nr. 7
Suzuki VS Intruder mit Watsonian	Nr. 19
Suzuki GSX 1100 G mit Speed 2	Nr. 27
Suzuki GSX 1100 G Marktübersicht	Nr. 10
Vespa P 200 mit Squire	Nr. 2
VMC-DR-Suzuki-Enduro-Gespann	Nr. 21
Yamaha FJ 1200/HBJ-Umbau	Nr. 16
Yamaha Vmax mit Tremola	Nr. 24
Yamaha XJ 600 mit Hedingham	Nr. 9
Yamaha XJ 900 mit EZS Rallye-SW	Nr. 4
Yamaha-Comete-Gespann	Nr. 4

IM VERGLEICH:

Enduros: Jürgensen-Guzzi und Ullrich-BMW	Nr. 2
Dnepr - Ural, eine Gegenüberstellung	Nr. 26
Yamaha FJ 1200 mit Mega Comete und Honda CBR 1000 mit Orion	Nr. 11
Yamaha-V-max von Egli und Armec	Nr. 6

FAHRBERICHTE & VORSTELLUNGEN

Africa-Twin mit EML-Tour	Nr. 24
ARMEC-Schwenker-Gespann	Nr. 28
Beiwagen aus Edelstahl	Nr. 26
BMW GG-Duetto	Nr. 8
BMW-K-1-HMO-Umbau	Nr. 5
BMW K 1 mit Dreamline	Nr. 12
BMW-K-100-HGT-Breitreifenumbau	Nr. 7
BMW K 100 mit Speeding 2WS	Nr. 2
BMW-Boxer mit EML-Behördenboot	Nr. 6
BMW-Krauser-Domani-Gespann	Nr. 12
BMW R 45 mit Greif II	Nr. 16
BMW R 80 GS mit Ural	Nr. 25
BMW-R-100-GS-Waspumbau	Nr. 27
BMW R 100 R mit Hedingham XL	Nr. 23
Bunny-Roller-Gespann	Nr. 24
Cagiva-Elephant mit EZS	Nr. 7
Dnepr 16 als Weltreiseumbau	Nr. 13
Ducati-ARMEC-Umbau	Nr. 27
Ducati-ARMEC mit Tremola II	Nr. 24
Ducati-Sport-Gespann	Nr. 19
Hedingham Endurospann	Nr. 26
Hannigan-Beiwagen aus USA	Nr. 9
Harley Davidson mit Precision-SW	Nr. 25
Harley Davidson mit ARMEC Tremola	Nr. 7
Hess-Seitenwagen	Nr. 2
Honda NVT mit Velorex	Nr. 17
Honda ST 1100 mit 14"-Fahrwerk	Nr. 6
Honda-Wasp-Tornado	Nr. 18
Honda XL mit Ural-SW	Nr. 20
Jawa/Honda-Umbau	Nr. 25
Laverda mit Tornadobeiwagen	Nr. 20
Liberty-SW mit Harley Davidson	Nr. 19
Moto Guzzi mit Watsonian GP Sport	Nr. 19
Moto Morini mit Velorex	Nr. 19
MZ ETZ 251, Sauer-Umbau	Nr. 11
MZ-Gespann, Carell-Umbau	Nr. 25
MuZ Scorpion	Nr. 10
Schwenker-Enduro-Gespann	Nr. 13
Stoye-2sitzer-Seitenwagen	Nr. 13

Sitzbankumbau für MZ	Nr. 7
Solar-Gespann	Nr. 5
Trommelbremsen, Wartung	Nr. 13
Velorex SW an Motorräder der 50er und 60er Jahre	Nr. 3
Speichenwissen	Nr. 3
Suzuki GSX 1100 G, Leistungskritik	Nr. 24
Suzuki-LS-Schwingerbruch	Nr. 26
Ural-Tips	Nr. 27
Warnblinker selbst gebaut	Nr. 20
Watt is Phon?	Nr. 19
Wie wird ein Gespann vermessen	Nr. 6
Zusatztanks	Nr. 16

SERVICE & MAGAZIN

24 Stundenfahrt	Nr. 16
50 Jahre auf drei Rädern	Nr. 17
60 Jahre Finnlandrally	Nr. 26
Alle BMW-R-100-R-Umbauten	Nr. 18
Antworten, auf oft gestellte Fragen	Nr. 20
Behinderten-Umbauten	Nr. 11
Betriebsfestigkeit per Computer	Nr. 14
Betriebsfestigkeits-Prüfung	Nr. 24
Bücher für Gespannfahrer	Nr. 5
Bücher für Gespannfahrer	Nr. 11
Bücher für Gespannfahrer	Nr. 12
Buchtipp	Nr. 17
Buchtipp	Nr. 13
Chance für Zulieferer	Nr. 19
Cartoons für Gepannfahrer	Nr. 17
Familienbeiwagen: Eine Übersicht	Nr. 20
Gebrauchtkauf-Beratung	Nr. 20
Gespannfahrschule notwendig?	Nr. 0
Gespann-Neuheiten '91	Nr. 10
Gespann-Neuheiten '91	Nr. 11
Gespann-Neuheiten '93	Nr. 18
Gespannfahrerkurse	Nr. 18
Gespannszene in Frankreich	Nr. 25
Gespannreifen, Übersicht Teil I	Nr. 4
Gespannreifen, Übersicht Teil II	Nr. 5
Gespannreifen: Produkthaltung	Nr. 13
Gespann mit Automotor	Nr. 18
Guzzi-Treffen in Mandello	Nr. 5
Hardtop für TR-Nachbau	Nr. 4
Harley-Gespann-Treffen	Nr. 12
Karl Heinrich, ein Portrait	Nr. 23
IFMA Messebericht 1990	Nr. 9
IFMA Messebericht 1994	Nr. 25
Interview mit Jean-Claude-Perrin	Nr. 8
Jet-Helme, Marktspiegel	Nr. 5
Kinder im Gespann	Nr. 20
Lastenboote in Sri Lanka	Nr. 26
Langstreckendnepr	Nr. 17
Meinungen zum Trend	Nr. 0
Misere Schweizer Gespannbauer	Nr. 3
MZ-Baukastensystem	Nr. 24
MZ im Jahre 1992, wohin?	Nr. 17
MZ auf Abwegen	Nr. 24
Nutzungsausfall für's Gespann	Nr. 20
Palle Huld, ein Gespannveteran	Nr. 19
Portrait: „Breitreifen“-Reichler	Nr. 18
Rückwärtsgänge	Nr. 14
Schleuderkurs für Gespannfahrer	Nr. 9
Side-Bike-Meeting	Nr. 8
Squire, Seitenwagenübersicht	Nr. 3
Stemler, Firmenportrait	Nr. 24
Suzuki LS 650, Zubehör	Nr. 27
Trisis, ein engl. Gespannkonzept	Nr. 4
TÜV-Einschränkung für Guzzigespanne	Nr. 18
Übersicht: Gespanne unter 20.000 Mark	Nr. 11
VEB MZ-Seitenwagenwerk	Nr. 9
Velorex- Werksbesuch	Nr. 12
Watsonian/Squire Neuentwicklung	Nr. 3
Werbung, Image u. Gespanne	Nr. 19
Wie mache ich mein Gespann wintertauglich	Nr. 4
Wintertips	Nr. 12

250.000 Boxer-/Gespannkilometer	Nr. 11
---------------------------------	--------

TIPS & TECHNIK

ABE-Prüfung beim TÜV	Nr. 6
Abgas im SW	Nr. 17
Abgas: Linksseitige Auspuffanlagen	Nr. 27
Achsschenkelentkung	Nr. 4
Aluminium im Gespannbau	Nr. 16
ARMEC-Lenk-System	Nr. 25
Anhänger für Gespanne	Nr. 12
Einbau einer 2. Batterie	Nr. 8
Beiwagenheizung	Nr. 5
Bremsen am Gespann I	Nr. 25
Bremsen am Gespann II	Nr. 26
Boxer-Tuning	Nr. 23
EZS-Gespanntelegabel	Nr. 26
Fahrdynamik I, Theorie für die Praxis	Nr. 16
Fahrdynamik II, Theorie für die Praxis	Nr. 17
Fahrdynamik III, Theorie für die Praxis	Nr. 18
Feder-Anschlußstrebe	Nr. 13
Gabelstabilisator	Nr. 14
Gasdruckdämpfer für den Kofferraumdeckel	Nr. 8
Gewindeeinsatz	Nr. 14
Gummifederung beim TR 500	Nr. 5
Hinterradausbau leicht gemacht bei Moto Guzzi T 3 mit 15"	Nr. 0
Lichtmaschine am Beiwagen-Rad	Nr. 27
Moto Guzzi/Stozenberg-Eigenbau	Nr. 27
Heizvisier selbst gebaut	Nr. 12 u. 13
Katalysatorbetrachtung	Nr. 10
Kennzeichenvorschrift am Gespann	Nr. 26
Kindersitze für Beiwagen	Nr. 9
SW-Umbau für zwei Kindersitze	Nr. 23
Kindersitze für Beiwagen	Nr. 27
Knieleiste selber schneiden	Nr. 8
Kofferraumklappe für EML Mini	Nr. 10
Kurvendynamik beim Schwenker	Nr. 2
Lackreparatur	Nr. 10
Leistungsmessung an Nachrüst-	Nr. 6
Auspuffanlagen für Moto Guzzi	Nr. 26
Lichtmaschine selbst überprüfen	Nr. 26
Montage des MZ-Seitenwagen an andere Motorräder	Nr. 7
MZ-Tips	Nr. 14
Rückwärtsgang	Nr. 14
Nachlaufmessung beim Gespann	Nr. 9
Nebelschlußleuchte	Nr. 16
Pneumatisch schalten für behinderte Gespannfahrer	Nr. 19
Radlagerunterschied am Guzzi-Hinterrad	Nr. 4
Radlagerverbesserung am Velorex SW	Nr. 28
Reifenwuchten	Nr. 19
Reifen für 15"-Vorderräder	Nr. 19
Renngespanntechnik heute	Nr. 18
Schleuderkette für Schneefahrten	Nr. 12
Servolenkung am Gespann	Nr. 28
Sicherheitsgurt im SW richtig befestigt	Nr. 28

REISE

Algerien	Nr. 7
Algerien	Nr. 20
Australien -Cape York-	Nr. 26
Bayrischer Wald	Nr. 11
DDR-Reise im Dezember 1990	Nr. 6
Finnland im Winter	Nr. 25
Frankreich	Nr. 15
Gottland	Nr. 0
Impressionen aus Indien	Nr. 23
Kristallrallye	Nr. 9
Marokko	Nr. 3
Mit Ural um die Welt	Nr. 4

Folgende Hefte sind noch lieferbar:
 Nr.: 5, DM 8,50; 7 bis 9, DM 9,50; 11,20
 22bis 26, DM 12,50 (jeweils inkl. Versand)

Kopierservice für vergriffene Hefte!

Artikel und Beiträge aus nicht mehr lieferbaren Heften werden kopiert und zugeschickt.

Schreiben Sie Ihre Adresse und den gewünschten Artikel auf ein Blatt Papier und legen DM 5,- in Briefmarken, Scheck oder als Geldschein bei und senden Sie dies in einem Briefumschlag an:

MOTORRAD-GESPANNE, Finkenweg 12
 74321 Bietigheim-B.

Die Gebühr von DM 5,- gilt pro Artikel. Also bei zwei Artikelbestellungen DM 10,- beilegen usw.. Bei Bestellungen aus dem Ausland bitte je Artikel DM 7,- beilegen.

Mocambique/Tanzania	Nr. 18
Odenwald-Tour	Nr. 8
Reiseapotheke	Nr. 26
Schottland	Nr. 10
Schwarzwald-Tourentip	Nr. 4
Südafrika mit der MZ	Nr. 26
Brief aus Südamerika	Nr. 27
Tschechoslowakei-Reisetips	Nr. 12
Tunesien mit Kind	Nr. 27
Ukraine	Nr. 17
Ural und Dnepr im russischen Alltag	Nr. 28
Von Johannesburg nach Cortonou	Nr. 24

SPORT

Bahnsport	Nr. 13
Benedikt Heim, ein Portrait	Nr. 23
BMW-RS-Königswellengespanne	Nr. 10
Boxer: erfolgreich in der Rennszene	Nr. 23
Chott el Djerid, Tunesien Rallye	Nr. 6
Finnische Winterrallye	Nr. 24
Gespanne im OMK-Pokal	Nr. 12
Gespann-Trial	Nr. 9
Gespann-Trial an Fasching	Nr. 27
Grasbahngespanne	Nr. 0
Grasbahnsport in England	Nr. 25
Honda CBR 1000 im Renntrimm	Nr. 7
Moto Cross	Nr. 24
MOTO CROSS '95	Nr. 26
Moto Cross: Show u. Artistik	Nr. 20
Moto-Aktiv-Gespannrennen	Nr. 8
Portrait: Gebrüder Stölze	Nr. 6
Moto-Aktiv-Gespannszene	Nr. 28
Sport mit historischen Gespannen	Nr. 7
Yamaha-RD-350-Sport-Gespann	Nr. 12

HISTORIK

Mit BK, AWO u. MZ unterwegs	Nr. 19
Die ersten Gespanne um 1900	Nr. 0
Favorit, ein Seitenwagen aus Berlin	Nr. 18
Felber-Beiwagen	Nr. 20
Garrard Grand Prix SW 1956	Nr. 4
Gespannfahren 1905 (muß man lesen!)	Nr. 20
Goulding Seitenwagen	Nr. 10
Harley-Davidson-SW 1936	Nr. 11
Motosacchoe Renngespann 1918	Nr. 11
Opel-Gespann mit Neander-X-Federung	Nr. 27
Oskar-Roller-Gespann 1953	Nr. 13
PMB, SW aus den '50ern	Nr. 9
Rennszene beim VMCC	Nr. 8
Restaurierung Zündapp KS 750 I	Nr. 4
Restaurierung Zündapp KS 750 II	Nr. 5
Restaurierung Zündapp KS 750 III	Nr. 6
Restaurierung Zündapp KS 750 IV	Nr. 7
Restaurierung Zündapp KS 750 V	Nr. 9
Rikuo, die amerikanische Harley	Nr. 7
Royal-Beiwagen	Nr. 23
Steib im Jahre 1945/46	Nr. 0
Stolzenberg-Beiwagen	Nr. 26
Watsonian-SW der 30er Jahre	Nr. 8
Watsonianjubiläum, 80 Jahre	Nr. 14
Zündapp-KS-600-Gespann	Nr. 28



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 Motorradblättern 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-



renner, 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 Mokorahmen

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 Glasmurmeln 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



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 blieben. 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.



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.

tigt. 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.

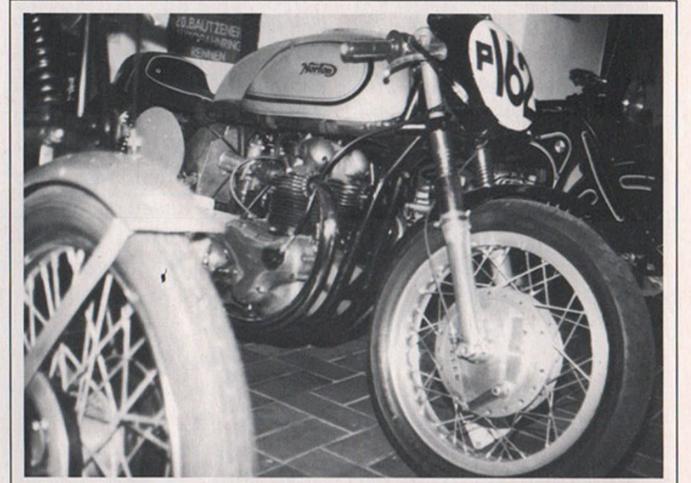
Wann eigentlich ergeht eine Vorschrift, die sich mit der Verwendung bestimmter Finger und der optimalen Länge der Fingernägel zum absolut unfallsicheren (auch bei plötzlichen Stößen) Nasebohren befaßt?

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

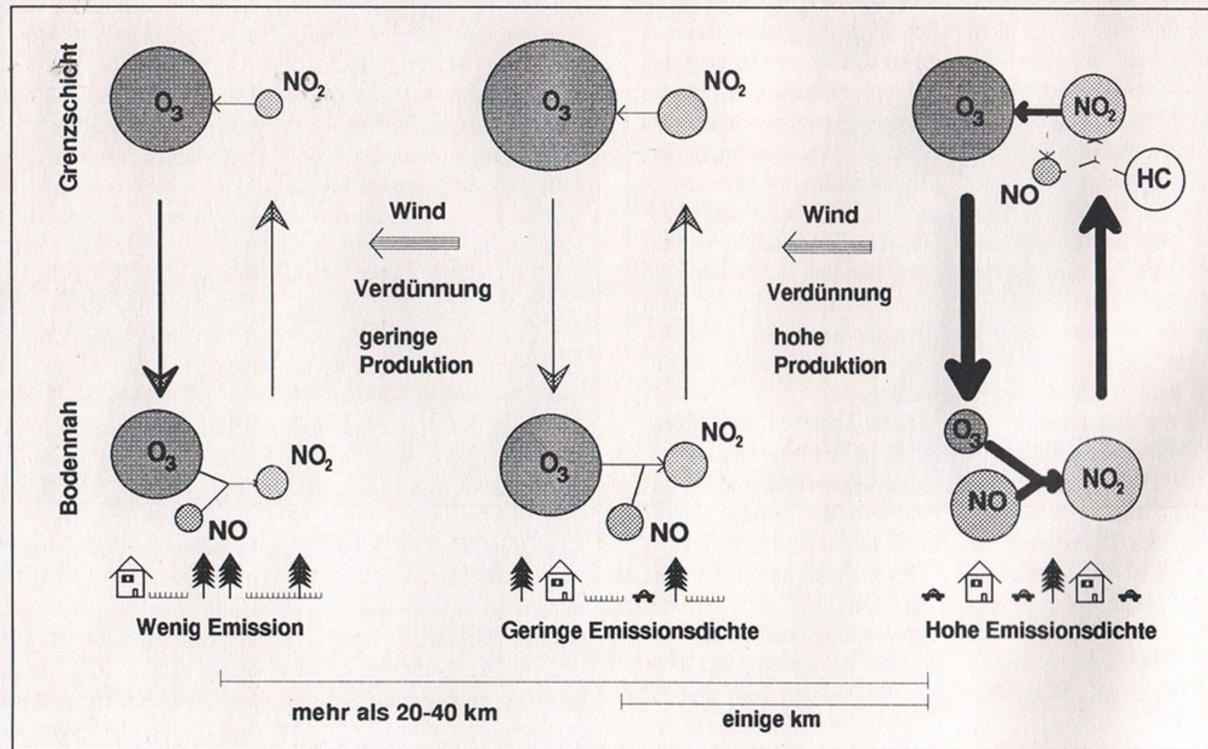
Regierungsdackel - dabei wieder einmal deutlich geworden: Niemand von Regierung und Industrie will tatsächlich an die Wurzel des Übels heran, nämlich eine erneute Runde von flächendeckender Senkung der Emissionen bei Kraftwerken, Industrie- und Gewerbebetrieben sowie Flugzeugen (die schmeißen nämlich 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.

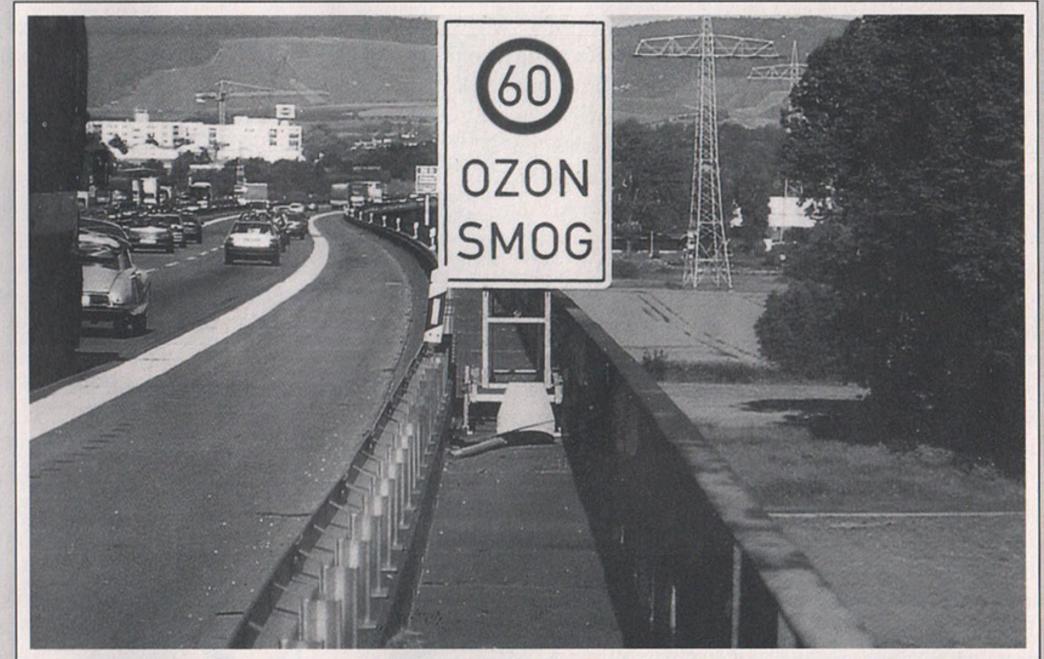
Nachdem es gelungen war, den sogenannten Wintersmog (Smog ist ein Kürzel für Smoke and Fog), ein Gemisch der Primärschadstoffe Schwefeldioxid (SO₂) und Ruß in dichtem Nebel, durch Sanierung von Heizungen und Industrieanlagen in den Griff zu bekommen, ist in den letzten Jahrzehnten als Folge des sprunghaften 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 obere Teil der am Tag durchmischten Schicht stellt also ein Ozonreservoir dar, das für die Auslösung der photochemischen Produktion als Quelle für die OH-Radikale beträchtliche Bedeutung hat, daneben aber auch für die Wiederauffüllung der bodennahen Schicht. Dieses Ozonreservoir führt auch dazu, daß die Ozonspitzen während einer Reihe von sonnigen und warmen Tagen sukzessive ansteigen. Wegen der in Abwesenheit von Bodenkontakten größeren Lebensdauer kann Ozon im Reservoirbereich auch über längere Distanzen transportiert 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.)



Kleine Ursache, große Wirkung

Geschichten, die das Leben schreibt ...

Neulich war ich mit meiner Mühle in der Werkstatt. Nicht, weil was kaputt war. Ich brauchte bloß einen neuen Vorderreifen und wollte mal wieder wissen, was das Ventilspiel so treibt.

Außerdem wollte ich den Töpfen mal auf die Kompression fühlen lassen, weil ich das Gefühl hatte, daß sich von den ursprünglich vorhandenen Pferdchen eine ganze Anzahl im Lauf von mehr als 110.000 km heimlich verdünnt hatte. Der noch vorhandene Rest hatte dafür um so größeren Durst.

Wie bitte? Das hätte ich doch alles selbst...? Hätte ich. Vor vierzig Jahren. Aber inzwischen kann niemand mehr selber einen Reifen montieren, weil auch die schönsten Montierisen in den modernen Gußfelgen häßliche Dellen hinterlassen (vom Auswuchten gar nicht zu reden), und um das Ventilspiel überhaupt messen zu können, muß der Tank runter, und der Ventildeckel ist so genial gemacht, daß er nur mit Hängen und Würgen unter den Rahmenrohren herauszuwinden ist, und dann hat man zwar gemessen, aber selbstverständlich keine passenden Auswechsellplatten für die Tassenstößel zur Hand - also muß man den ganzen Krempel wieder zusammenbauen und nach Besorgen der Teile wieder von vorn anfangen.... Fluch der modernen Technik. Da flüchte ich dann schon lieber in die Werkstatt. Kompri-Meßgerät hab ich eh nicht - wann braucht man schon sowas. Folglich ging ich hin und tat also. Daß keines der Ventile nachgestellt werden mußte, spricht durchaus für die gesunde Konstruktion dieses Reiskochers, und daß die Kompri in den Keller gefallen war, hatte ich erwartet. Nebenbei: Interessanterweise lagen die Wer-

te der beiden inneren Zylinder um 1 bar niedriger als die der äußeren! Was mich jedoch verblüffte, war die Tatsache, daß der Motor beim Verlassen des Werkstatthofes nicht mehr sauber lief. Als ich die Maschine hingebacht hatte, lief das Ding wie ein Uhrwerk, trotz seines Alters. Und nun hatte ich beim Beschleunigen eine Menge Aussetzer. Bei höheren Drehzahlen lief der Motor dann wieder rund. Seltsam.

Gleich wieder zurück und reklamiert. Allseits großes Kopfschütteln. Am Motor sei doch gar nichts gemacht oder verstellt worden. Das hätte ich ja auch gar nicht verlangt. Trotzdem: Das Ding lief



nicht richtig. Schließlich sah jemand, daß der linke Vergaser überlief. Das hatte der vorher auch nicht getan. Also Vergaser runter, ausblasen, waschen, anbauen, die versaute Kerze ersetzen. Jetzt muß sie ja wohl laufen. Denkste! Same procedure as last time! Ich war sauer, der Chef war sauer, der Mechaniker kratzte sich am Kopf. Ich wies in aller Bescheidenheit darauf hin, daß ich gern mit einem sauber laufenden Motor heimfahren möchte; immerhin war ich ja mit einem solchen gekom-

men. Das glaubte mir der Chef auch unbesehen - schließlich kennen wir uns seit fast zwanzig Jahren. Also noch mal Tank runter. Diesmal fielen sie mit dem Unterdruckmeßgerät über die Vergaser her. Aber so schlecht waren die gar nicht eingestellt. Kunststück: Da hatte in den ganzen Jahren ja auch keiner dran gedreht. Also muß jetzt der Hobel aber gehen. Erst mal auf den Walzenfahrstand damit und das Ding gnadenlos heulen lassen. Na also!

Es erwies sich jedoch wieder mal, daß Walze und Straße zwei ganz verschiedene Dinge sind. Kaum saß ich nämlich drauf, spuckte die Krüke wie zuvor. Inzwischen waren mit dieser Art Belustigung fast drei Stunden verstrichen und der Feierabend gekommen. Also brachen wir das ganze ab, und ich humpelte mit krankem Motor nach Hause. Dabei hatte er nach einiger Zeit auch im oberen Drehzahlbereich die gleichen Aussetzer.

Dann war wieder mal zwei Wochen Regen angesagt, und ich war auch noch anderweitig beschäftigt - und außerdem stinksauer. Endlich faßte ich den Beschluß, daß was geschehen müsse. Die Sonne brannte heiß, und ich war fest entschlossen, dieser rätselhaften Erscheinung auf den Grund zu kommen. Also erst mal überlegen: Die Aussetzer kamen nicht regelmäßig und anscheinend nur von einem Zylinder. Damit schied eine Zündspule als Übeltäter mit ziemlicher Sicherheit aus, weil da ja zwei Kerzen dranhängen

und folglich zwei Töpfe betroffen gewesen wären. Blieben übrig die Kerzen selbst - aber die hatten ja bisher klaglos funktioniert. Nächste Verdächtige: Zündkabel und Kerzenstecker. Die hatten bisher zwar auch keinen Grund zur Klage gegeben, aber irgendwo muß der Wurm ja stecken. Und überhaupt: Welcher Zylinder setzte denn eigentlich aus? Um das herauszufinden, schraubte ich erst mal die Zündbolzen alle raus und - siehe da! - die Nummer ZWEI war feucht! Und als ich mir diese besagte Nummer ZWEI genau betrachtete, da fiel plötzlich der Groschen. Die Masse-Elektrode lag anscheinend an der Mittelelektrode an. Aber dann hätte der zweite Zylinder doch überhaupt nie zünden dürfen! Erst sehr genaues Hinsehen brachte des Rätsels Lösung. Die Masse-Elektrode lag nicht völlig an, sondern hatte einen Luftspalt von 1 bis höchstens 2 Hundertstel Millimetern! Das reichte vor allem bei höheren Drehzahlen für einen Funken - meistens wenigstens - und im Übergangsbereich, wenn der Motor fetter lief, sorgte die Feuchtigkeit für Aussetzer... Die Probe aufs Exempel: Abstand wieder hergestellt, und das Ding schnurrte wieder wie vordem. Bleibt nur die Frage: Wie konnte das passieren? Ganz einfach: Der Schrauber mußte die Kerzen entfernen, um die Kompri messen zu können. Dabei schmiß er vermutlich die Dinger auf die Werkbank, anstatt sie ordentlich hinzulegen. Und die Kerze fiel genau auf die Elektrode. Der unwahrscheinliche Zufall dabei ist lediglich, daß die Elektrode nur so weit hingebogen wurde, daß noch ein ganz winziger Spalt übrigblieb. Aber das ist unter der Rubrik „Unglaubliche Geschichten“ abzulegen... David Longstroke

Bestellservice
Es gibt die GUMMIKUH nicht nur jeden Monat neu, sondern wir bemühen uns, auch alle jemals erschienenen Hefte für Nachbestellungen auf Vorrat zu haben. Eine vollständige Inhaltsübersicht verschicken wir gegen eine Gebühr von 3 DM in Briefmarken.

Schwerpunkthemen

Adler, Geschichte	4
Adler, von Dr. Paul Simsa	45
Adler M 250 S	39
AJS 350 16C (Trial)	14
Ardie	65
AWO 425	13
Barbour-Bekleidung	34
BMW R25/3+ Steib LS 200	52
BMW-R51/3+R50/5	25
BMW R 61	38
BMW R 69 S	48
BMW R 75/5	39
BSA A 10	32
BSA A 65	38
BSA Gold-Star DB 32	44
BSA Gold Star Motor	20
BSA Twins	8-9
Bücker-Werke	3
DKW	3
DKW Ingolstadt	50
DKW-IFA-MZ	36
Dnepr MT 12, Test	32
Ducati 860/900 GTS	47
Ducati 900 SS	31
Duo 1000 km-Test	45
EMW R35/3	11
Egli-Enfield	67
England(Süden) Reise	49
Express-Werke	12
Garelli 350 Split Single	43
Gespann KS - Zündapp mit Panhard-Motor	17
Gilera 4-Zylinder	59
Gilera Saturno "Piuma"	51
Gilera Strada 150	56
Harley-Davidson, Geschichte	29
Harley 61 cu.in. 8V- Racer	47
Heinkel Tourist Restaurierung	70
Hercules-Nürnberg I+ II	31, 32
Hertweck, Carl	35
Honda in den 60er Jahren	28

Honda CB 500 F	10
Horex	5
IFA BK 350	35
IFA RT125	14
ILO-Motoren	23
Junak M 07 C	64
Kawasaki Z 200	13
Kawasaki Z 900	42
Kawasaki 500 Mach III	44
Kawasaki KZ 900 Ltd	56
Kreidler RS Restaurierung	57
Laverda 750 SF	33
Laverda 1200 C3	55
Maico	8
Matchless G50	40
Metisse G50 Mountaineer	36
Morini 3 1/2	60
Moto Guzzi	9
Moto Guzzi V7 Spezial	25-26
Moto Guzzi Nuovo Falcone	54
Moto Guzzi 350 Werksrenner	46
München	61
MV Agusta 750 Imola	26
MZ • Die Geschichte	57
MZ ES 250	24
MZ ES 300	18
MZ RT 125	60
Nimbus Typ II	21
Norton Commando	53
Norton Federbett	19
Norton Manx/Jawa-Motor	24
Norton/BSA Café Racer	20
Norton John Player	12
NSU	52
Parilla 175 Sport	2
Rickman-Story	21, 22, 24
Royal Enfield Constellation	34
Rudge 250	71
Sanglas 500 S	41
Silk-Zweitakter	11
Suzuki GT 750	23
Suzuki TS 400	45
Triumph (D)	68
Triumph-Twins (GB)	6
Triumph (GB) 1970 bis heute	45, 47, 48
Triumph T 140 E	63
URS	48
Velocette	35
Velorex	27, 28
Veteranen-Trial	38
Victoria	27
Vincent Grey Flash	7
Westphal, Robert	56
Zündapp	1, 15, 16
Zündapp KS 900 4-Zyl.	49

Typenkunde

Adler MB 250	64
Ardie BD 176	2
AWO 425	25
BMW R26	1
BMW R50	13
BMW R51/2	5
BMW R 90/S	61
BSA A 65	36
BSA C 12 (Competition)	63
BSA Gold Star B34	27
DKW RT 200S	8
Ducati 350 Scrambler	14
Ducati 750GT	23
Dürkopp M 125A	11
Dürkopp MD 200	54
Gilera 150	21
Hercules K 125 BW	37
Hoffmann Gouverneur	24
MP 250	24
Honda C 71 + CS 76	57
Horex Regina 2	22
Horex Regina 350	4
IFA BK 350	28
JAWA 350	30
Laverda 750SF	12
Moto Guzzi Nuovo Falcone	10
MV Agusta 125	16
MV Agusta 750 S	41
MZ ES 250	15
NSU Max	34
Puch 125 SV(S) 175 SV(S)	38
Puch 250SG	19

Hist. Test- und Fahrberichte

Adler MB 250 S	28
Ardie BD 176	29
Beart Norton 350	65
BMW R26	13
BMW R 50	36
Bücker Ilona II	27
Bultaco TSS 250	64
Derbi 50 com	59
DKW RT 175 S	30
Hercules K 101	55
Hercules K175S	8
Hoffmann Gouverneur	11
Honda CB 750 F	22
Honda CR 750	69
Horex Rebell	67
Horex Regina 4	10
Horex Resident	12+31
Jawa 350	25
Maico 175 SS	19
Maico M 200 S	58
Mars Stella 175	42
Moto Guzzi "S" Klasse	62
Moto Guzzi 750 S / 1000 S	62
Norton Challenge P 86	63
NSU Fox	65
NSU Lux	24
NSU OSL 251	51
NSU Spezialmax	44
NSU Superfox	9
NSU Sport-Konsul	48
Panther KS 150	16
Schwimmende MZ Nautic	62
Simson Sport mit Stoye-SW	37
Suzuki GT 750	23
Tornax S 250	66
Triumph Boss	26
Triumph Cornet	32
Triumph Speed Twin	33
Triumph twenty one	18
Victoria Bergmeister	64
Gespann 350	65
Victoria KR 26 N "Aero"	17
Victoria Swing	17
Yamaha XS 1100	61
Zündapp 175 S	51
Zündapp 250S	40
Zündapp Elastic 200/250	53

Technik

Akkus	42, 43
Alarmanlage f. Motorrad	59
Alu polieren	10, 35, 36
Alu eloxieren	49
Alu löten	63
Axiallag. f. BMW-Kipphebel	63
Bleifreies Benzin	50
Bowdenzüge	23
Bremsen	21, 23
BSA B 40 Motor	46, 47, 48
Dämpfer, hydraulische	36
DKW-Elektrik	41-43
Einradanhänger	60
Einspeichen	12
Elektronische Regler	68
EMW R 35/3 Restaurierung	59
Entlacken	35
Gasgestänge für BMW's	54
Gilster	53
Gummirestauration	29
Haarriß-Prüfung	22
Hebebühne selbstgebaut	58
Helmtest (Jethelme)	30
Heizgriffe selbst bauen	34, 60
Honda Zündanlagen	17

Preis ?
Jede Ausgabe kostet 6,50 DM (ab 12 Hefte gibt es Rabatt: 5,59 DM pro Heft) zzgl. Porto und Verpackung. Wir bearbeiten die Bestellung fix und legen der Sendung eine Rechnung bei.

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

Keineswegs ist dies die gesamte Inhaltsauswahl der GUMMIKUH & PAST perfect.
Das frisch überarbeitete Inhaltsverzeichnis (umfaßt Heft 1 - 67) kann gegen 3,- DM in Briefmarken bei uns bestellt werden.
NEUES INHALTSVERZEICHNIS !!



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-Einzylinder 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 Fünfziger - 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

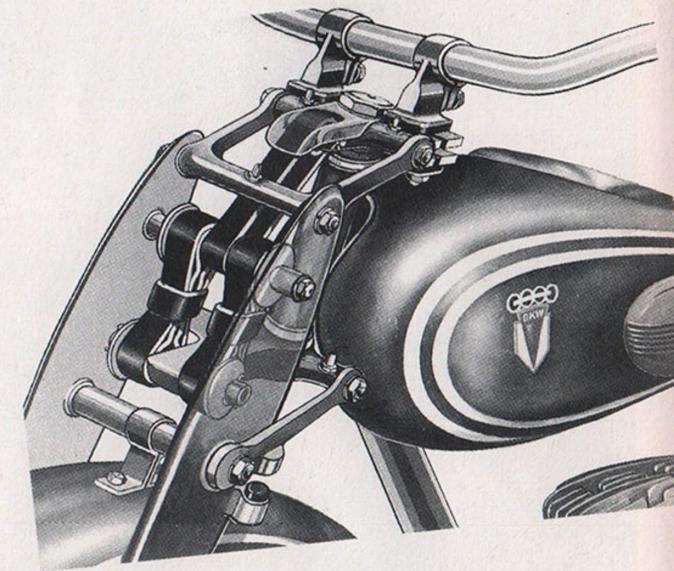
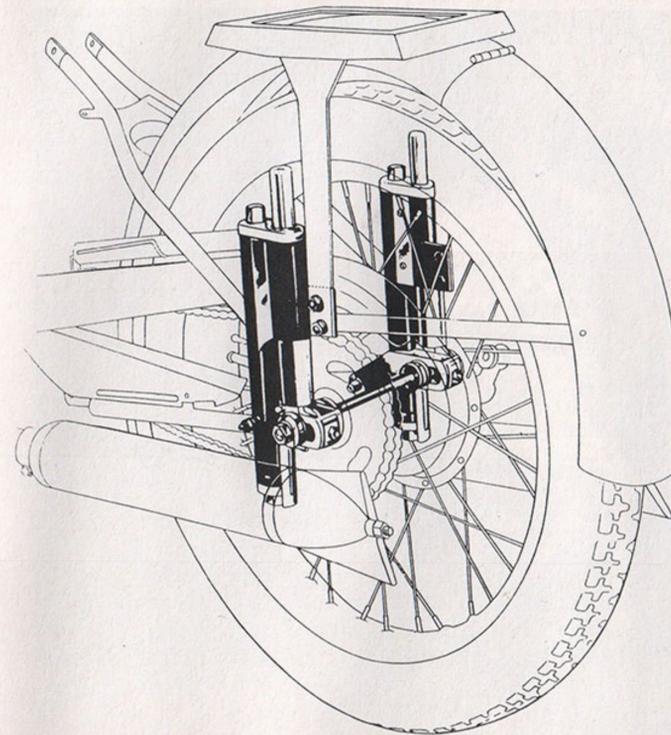
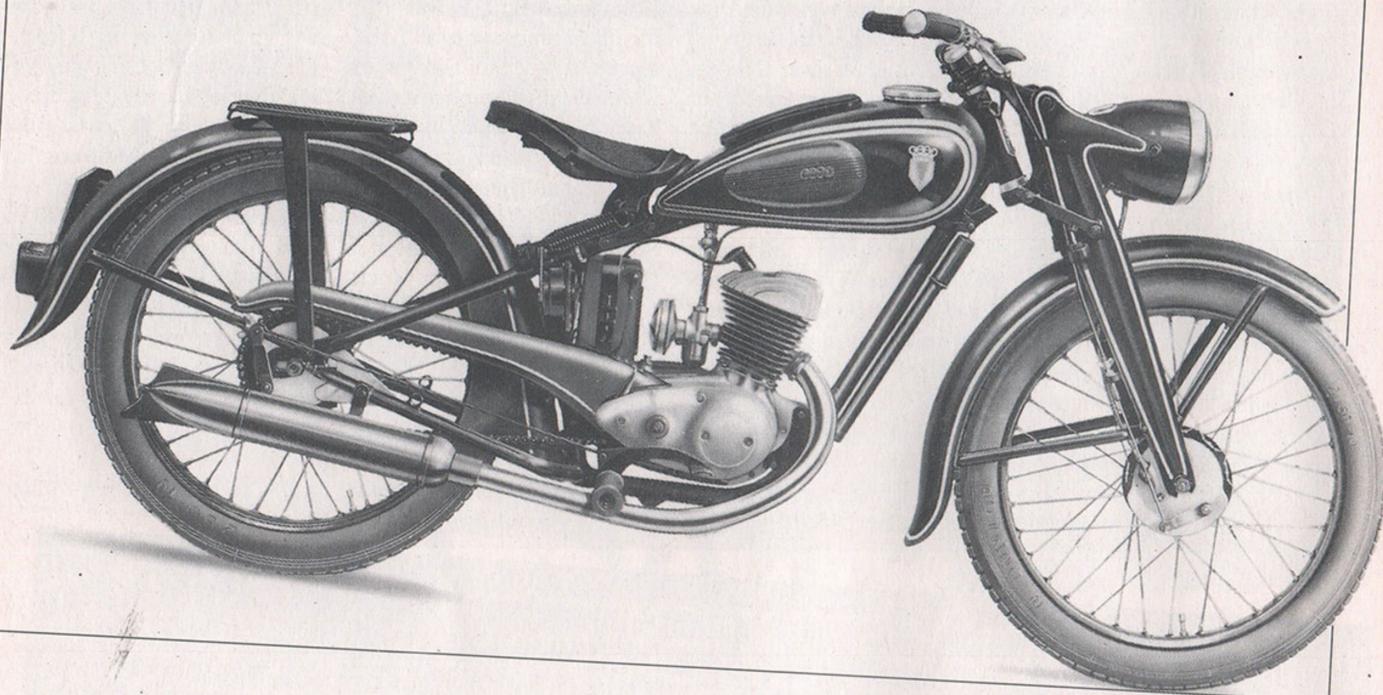


Träumen *Erlebnisse mit einer* **Ducati 250 Mark III**

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

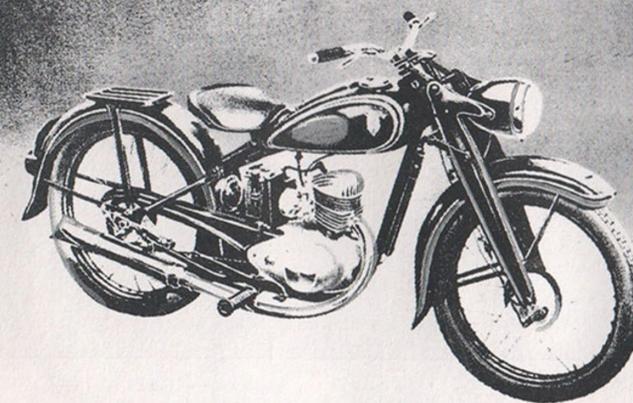
Kraftübertragung	
Kupplung:	Mehrscheiben-Kupplung im Ölbad
Getriebe:	3-Gang/Fußschaltung
Hinterradantrieb über:	Kette

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
Felgenreihe 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

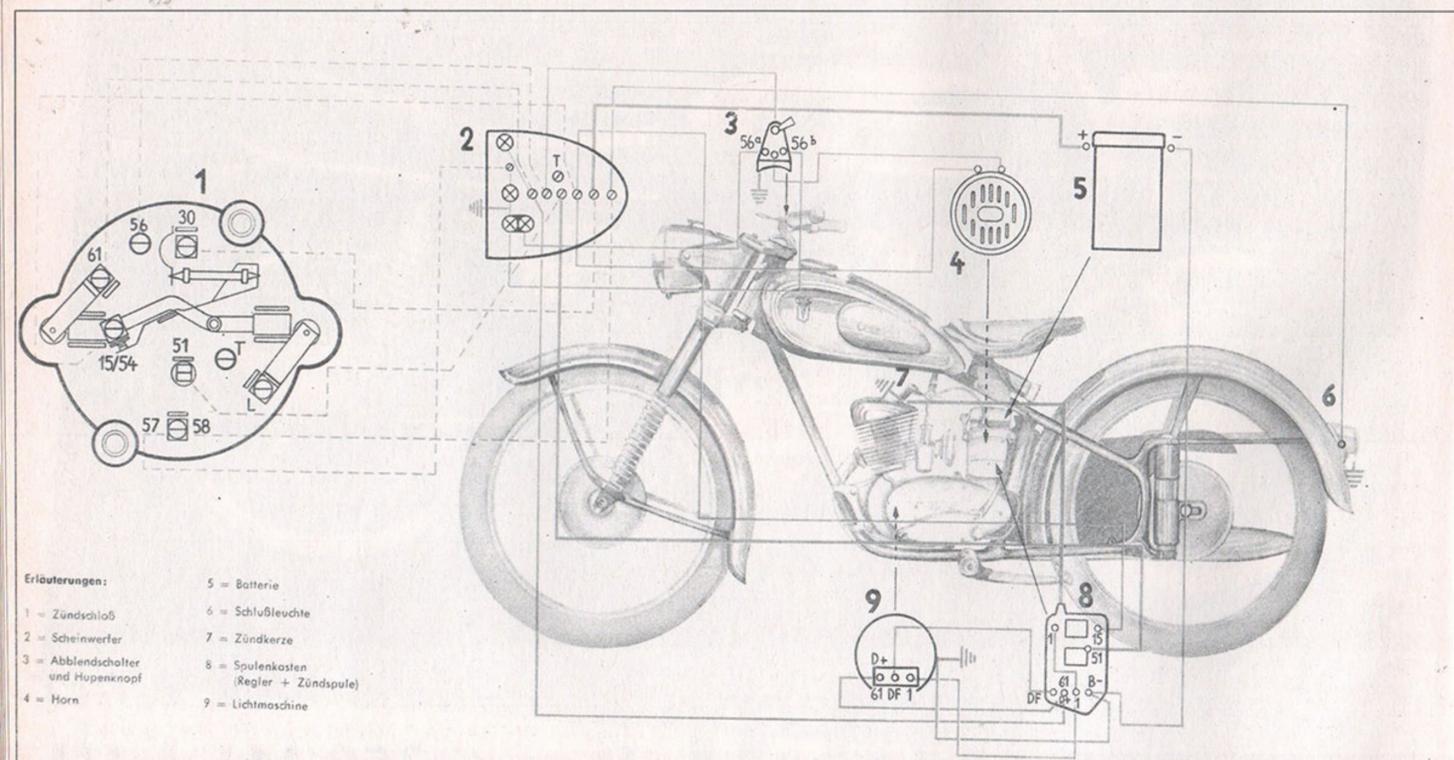
Sonstiges	
Vorläufermodell:	RT 125
Nachfolgemodell:	125 RT 125/2
Bauzeit:	1949 - 1952
Hersteller:	DKW / Auto Union GmbH Ingolstadt

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 Feringast 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.



SUCH & FIND



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

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

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

- ADLER -

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

- ARDIE -

Suche für Ardie Moped Fratz Sport Prospekt, Bilder usw. E-Teile. Tel.: 07444-2975.

- AWO -

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

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

Renn-Nockenwelle gesucht. Tel.: 030-6720465 Martin.

- BEKLEIDUNG -

Haro-Lederjacke Größe 52-53. Tel.: 0421-664572 ab 17 Uhr (Anrufbeantworter). Rufe zurück.

Lederhose (Jeansschnitt) + Lederhandschuhe für 50,- DM zu verkaufen. Tel.: 04321-41634.

Schwarze Motorradlederhose, neuwertig, unfallfrei zu verkaufen. Tel.: 06421-51427.

Verkaufe Krawehl Condura-Jacke, schwarz, Gr. XXL, 230,- DM VHB + Pharo-Hose, Polo, Scotchlite 3M, schwarz, Gr. 60/XXL, 270,- DM VHB. Beide Teile fast neu. Tel.: 05254-7106.

- BMW -

100/7, ATG, Edelstahl, neu: Kuppelung, Batterie, Lack schwarz liniert, Reifen, Knoscher-Vollverkleidung, Zusatzinstrumente und Scheinwerfer wegen Zuwachs zu verkaufen für 7.200,- DM VB. Tel.: 05032-7656.

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

Alu-Hülsen für Motorrad-Stoßdämpfer R50-69 zu verkaufen. Tel.: 06854-355.

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

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

R 100, Bj. 78, 50.000 km, TÜV 4/97, Vollverkleidung, Koni 4.300,- DM. R75/5, Bj. 73, R90S - Ausstattung, TÜV 4/96, VB 4.200,- DM. Tel.: 07562-8032 oder 2474.

R 1100 GS, 7/94, 2 Jahre TÜV, 78 PS, ca. 6.000 km, ABS, FID, Kofferhalter, heizb. Griffe, schwarz, Tankrucksack, 15.500,- DM VHB. Inzahlungnahme möglich. Tel.: 0421-625902 abends.

R 80 RT, Bj. 83, TÜV 3/97, ca. 8.000 km, technisch 2, optisch 3, Getriebe neu, Koffer, VA-Auspuff, Zusatzinstr., rot metallic, VH 6.200,- DM. Inzahlungnahme möglich. Tel.: 0421-625902.

R 100 R, Bj. 92, Sonderlack und Extras, läuft prima. Preis: 9.800,- DM. Tel.: 030-4448343.

R 100 R, Sitzbank, abgepolstert, neuwertig, 170,- DM. Tel.: 0231-283674.

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

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

R51/3, Bj. 52, Nummern gespeichert, fahrbereit zu verkaufen. Tel.: 05655-8051.

R60 US, Bj. 68, 12 V, Tele, 24 l Tank, VB 11.000,- DM. R69S Fahrwerk mit Brief, R50/2 Motor, nicht komplett, viele Neuteile, Liste anfordern! Preise VS. Tel.: 05822-3921 abends.

R60/MZ BW-Gespann, Bj. 3/67, TÜV 3/96, zugelassen und fahrbereit, Originalzustand, opt. '3', techn. O.K., alltagstauglich. W.w. zugelassen: Solo/BW, 2. Hand, VB 8.000,- DM an liebevollen Privatbesitzer wegen Platz- und Zeitmangel abzugeben. Tel.: 05022/8359 (Nähe Nienburg/Weser). Siehe FOTO!



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

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

Suche für BMW R60/2: Ansaugrohre, 12V Regler, Fliehkraftregler, Gespannfolgen 18' x 2,50', Lampen

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

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

Niemeyer's
Klassisches Motorradzubehör,
Restaurierungsbedarf & Bekleidung

Da fahr
ick hin!

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

Motorrad
Welling

Reparatur von BMW, MOTO-GUZZI
MuZ-Vertragshändler

BMW-Gebrauchteile, SITO-Auspuffanlagen für BMW ab 320,- DM, Gespannrahmen für BMW-Motoren, Schweißarbeiten, Gespann-Umbauten, MZ-Rotax Gespann ab 9.800 DM

Donnerstag bis 19 Uhr geöffnet · Abholung/Anlieferung möglich
90574 Roßtal · Gewerbering 13 · Tel.: 09127-6223 · Fax: 09127-579015

Rost? Nie mehr!
10 Jahre Garantie!

BKMOTO **Edelstahl**
Schalldämpfer

Komplettanlagen für alle BMW Boxer aus verchromten Stahl

BK-Moto Edelstahlteile GmbH · Potsdamer Str. 84 · 33719 Bielefeld
Telefon: 0521 / 33 56 57 · Fax: 33 53 02
Noch Fragen? Kurzinfor kostenlos. Prospekt 2x3 DM in Briefmarken

topf. Jens Grimm, Schlensberg 16, 24534 Neumünster.

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

Verkaufe für R100GS: Gabelfedern, Getriebezahnrad (5-Gang-24.000km), Vorderradschutz-(hoch) Kotflügel. Tel.: 04134-298.

Verkaufe Gabel für 5/6/7. Tel.: 030-3952336.

- BSA -

Verkaufe B31, Bj. 56, viele Neuteile, bißchen Arbeit, VB 4.500,- DM. Tel.: 030-4416649.

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

Verkaufe drei alte BSAs, Motoren drehen, aber Magnetzündler tot: BSA A7, Bj. 52/54, Plunger-Motor im S/A-Fahrwerk, 90%komplett, VB 2.200,- DM; BSA A10, Bj. 56, Schutzbleche u. Gabel nicht orig., Rahmen wie RGS, VB 3.400,- DM; BSA A10, Bj. 54m teilrest., Motor SRM-conversion, Chromfelgen u. Teile, 4-Loch-Triumph-Kuppl., VB 4.800,- DM. Tel.: 04221-84595.

- DKW -

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

RT100, RT125, SB200, NZ350, KS 200, LU + US 200, KM 200, LU + US, E 206, NSU OSL 251 Rennmaschine, Bing-Vergaser, DKW-Teile. Tel.: 07121-493144.

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

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

- DNEPR -

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

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

Verkaufe MT 10, Bj. 78, von P. Sauer fahrbereit gebaut, 15.000 km, aus famil. Gründen für 3.000,- DM und neuwertigen E.-Motor VB 1000,- DM. Tel.: 05734-2065.

- DUCATI -

WHB für Ducati M 900, 350 Seiten für 70,- DM. Info unter Tel.: 04488-71429.

- GESPANN -

Fliete's **Gespänn** **Schuppen**

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

Enfield Bullet 500/Velorex 562 deluxe, EZ 10/92, Gesp.Umb. 3/94, TÜV 10/96, schw./chrom, 25 PS, 9000 km. Gesp./solo wahlw., Mot. u. Fahrw. überarb. (Bel. f. 3.000,-), E-Zuendg., gt. Ausstg. (Teppich, Rollbügel, Gurt usw.), viel Zub., orig. Rep. hanb., Teilekat. u. div. Ersatz. Sehr gt. Ges.zust., läuft super, VB 9.900,- DM, Tel.: 04246-661(16.30)

IG Gespannfahrer E.V. Bundesweite Kontakte für Gespannfahrer. Info-Hot-Line: Tel.: 05932-2699.

R25/3 Gespann mit LS200, Bj. 55, 6.800,- DM und S500 Rahmen für 700,- DM zu verkaufen. Tel.: 07657-1853.

Seitenwagen 'Szentesi' (Ungarn), Bj. 1938, mit Vierpunkt-Anschluß, ohne Rostschäden, guter Originalzustand, zum restaurieren. 1.100,- DM. Tel.: 06826-6473. siehe Foto!



Verkaufe Ural-Gespänn, blau, Bj. 90, EZ 7/93, TÜV 7/97, 32 PS, 24 KW, Vorderradschwinge, Trasist. Zünd., H4-Lampe, Gepäckträger,

Res. Rad, Beinsch., Bleifreiumr. + Teile und Literatur, VB 4.200,- DM. Tel.: 030-8227042.

- GILERA -

Suche Datenblatt, bzw. Briefkopie von G150 Rossa Extra, aus den 50ern und sonstige Unterlagen. Tel.: 0621-417445 abends.

- HARLEY-DAVIDSON -

OLD STYLE

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

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

Suche bunte Magazine/Super Cycle und etc./ von Harley-Davidson. Ernö Bonyhadi, H-3526 Miskolc, Pozsonyi ut 76. 4/3, Ungarn.

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

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

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

- HEINKEL -

Suche für Heinkel Perle Moped Zylinderkopf. Tel.: 07444-2975.

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

Tourist-Teile ab 10,- DM. Jens Grimm, Schlensberg 16, 24534 Neumünster.

- HERCULES -

Hercules 125 BW, div. neue Ersatzteile und techn. Literatur zu verkaufen. Tel.: 040-5511086.

K101, Bj. 61, Garagenfund, mit Papieren, komplett mit diversen Extras (Original Zubehör), VB 900,- DM. F. Weiß, Graf-Otto-Str. 27, 37154 Northeim, Tel.: 05551-7245.

Moped Hercules 219, Bj. 56, läuft, teilrestauriert, rot, sehr hübsch, 500,- DM. Tel.: 06409-6459 Jan.

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

Verkaufe nachgefertigte Tankembleme für Hercules 212, 3-Reihe, K 175, K100 etc., 24.80 DM. Norbert Neder, Reuther Str. 15, 91301 Forchheim, Tel.: 09191/94315 ab 20 Uhr

- HONDA -

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

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

CB 250 K4 mit TÜV, Reifen sehr gut, schwarz, Bj. 73, VB 1.500,- DM und Teile für alte CB 750 K.u.F.-Modelle und Lacksatz mit Sitzbank für Mini-Boldior. Tel.: 02676-1240 ab 19 Uhr.

CB 250G-Teile preiswert abzugeben. Tel.: 06421-51427.

CB 250K, 1973, 20 KW für 1.850,- DM zu verkaufen. Michael Tel.: 06432-82591 oder 06486-6333.

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

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

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

Original ET-Listen: PA50S/PA50 Custom/PX50/Z50J1/XL50/CB50/ST50-70/SS50/ST50-70/MT80/PXL50 ab 18 Uhr. Tel.: 07945-8400.



Original WH: Original WH: PA50/MB-MT80/PX50/CY50/ST50-70/CB50J/Z50J+G/NCZ50/MB-MT50/MBX50-80/ND50MS/MTX80/MCX80/NH50-80 ab 18 Uhr. Tel.: 07945-8400.

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

- HOREX -

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

- IFA -

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

Verkaufe BK-Teile und RT-Teile (Rahmen und Räder). Tel.: 030-4726292.

- JAWA -

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

TS 350, Bj. 90, orig. 1600 km, 95 überholt, Trommelbremse, Lack schwarz, 2.500,- DM. Tel.: 05448-566.

- KAWASAKI -

ET-Listen: 500H1/350S-2/250-350A1 + A1SS. WH. SM1-G31M-G4TR ab 18 Uhr. Tel.: 07945-8400.

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

Verkaufe für Kawa Z1/900: Sitzbank Nachbau, Optik Originalzustand 1-2, FP 140,- DM; Sportsitzbank Zustand 2-3, FP 100,- DM, evtl. Tausch g. Vergaser, Gabel, Anlasser, Lima. Tel.: 02273-3961.

- LITERATUR -

'Das Motorrad' Jahrgang 1975, sowie Hefte aus 78 für 30,- DM zu verkaufen. Tel.: 04321-41634.

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

Motorradprospekte: Liste gegen 2 DM in Briefmarken von Ralf Dübmann, Bergedorfer Landstr. 39, 27777 Ganderkeese 1, Tausch möglich, für jedes Angebot dankbar!

Suche 'Motorrad/Das Motorrad' vor 1980, nur komplette Jahrgänge. Tel.: 06438-4175.

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

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

Suche Super Cycle Magazine (USA) von 1988 bis 1994 und Harleys Magazine bis heute (1995). Verkaufe LKW + Omnibus Spezial Katalog 1984. Prod. nur 'Kommunist-Lager'. 770 Seiten, über 500 Fotos, Maß 32x25 cm. Rarität! Tausche Harley Magazine, ca. 30 Stück. Erno Bonyhádi, H-3526 Miskolc, Pozsonyi ut 76. 4/3, Ungarn.

Suche Werkstatthandbuch für Honda CB 125 K5 oder Kopie zu akzeptablem Preis. Tel.: 05321-64602.

- MAICO -

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

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

- MOTO GUZZI -

ET-Listen: Trotter/V7 Spezial/V7 Sport/V850 GT. WH V7 + 750/250TS ab 18 Uhr. Tel.: 07945-8400.

Nuovo Falcone, Bj. 69, Bestzustand, restauriert v. Bikers Galerie, siehe PP März 93 + Titelseite Tourenfahrer 5/88, old-style-Umbau, Bughornlenker, 2 Sattel, Überrollbügel v+h, Ochsenaugen. Umständehalber für 10.000,- DM zu verkaufen. Tel.: 04543-1482.

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

T3, ex-Polizia, Bj. 80, TÜV 8/96, Tank 1000 S, LeMans Fahrwerk, VB 6.500,- DM. Tel.: 05321-22709.

V35, Bj. 78, rot, Motor defekt, an Bastler. Ganz oder in Teilen. VHB, Tel.: 02266-4073.

V500 als Ersatzteillieferer zu ver-

kaufen. FP 800,- DM. Tel.: 05354-1208.

Verkaufe V35 Imola, Bj. 88, TÜV neu, 20 KW, 3.300,- DM. Tel.: 05821-43218 abends.

- MZ -

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

300 ccm Motor, oder Teile gesucht, sowie Motor ETZ 251 mit Öldosierung. Tel.: 030-6720465 Martin.

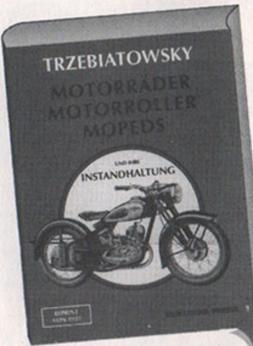
MOTALIA

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

MOTALIA im Abonnement GP
Coupon ausschneiden oder kopieren und abschieken an:
Verl. Hasselbrink, Schönberger Str. 2, 24321 Lütjenburg
Ja, ich möchte MOTALIA ab der nächsten Ausgabe abonnieren.
Den Betrag von 40,- DM für ein Jahr (12 Ausgaben)
O habe ich auf das Konto überwiesen
O habe ich als Scheck beigefügt
O ich möchte erst ein Probeheft haben. Vier DM in Briefmarken habe ich beigefügt.
Name:
Straße:
PLZ, Ort:
Datum + Unterschrift:

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

MOTORRÄDER • MOTORROLLER • MOPEDS UND IHRE INSTANDHALTUNG



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

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

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

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

Biete Reifen 3.50 - 18 (neu), 3.00 - 18 R (neu), 2 x 3,25 - 164 PLY, Preis VB. Tel.: 02334-40652.

ES 125/1 (GST), Bj. 69, oliv, 7.895 km, 450,- DM. ES 250/2, Bj. 71, E-Motor, 200,- DM. Tel.: 05662-3869 abends.

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

ETZ 251, Tour, 6/92, 15000 km, 17 l Tank, Speiche, 2. Hand, sehr gepflegt, Standort Uetersen, VB 2.700,- DM. Tel.: 0431-13750 oder 04101-62428.

Für TS 250/1, Kurbelwelle, Gene-

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

MZ-TREFF - INFO
Ersatzteile für alle MZ-Modelle

z.B. ES-ETS Kettenräder
Ansauggummi ES-ETS-TS-TS/1 Regler 6V
Elektronische Regler 12V
Umbau für MZ von 6V auf 12V
kostenlos Preisliste anfordern!
Probefahren mit **MZ 500 R**
MZ-TREFF Inh. Rainer Blaschke
Trierer Str. 15 / Postfach 17
54518 Osann-Monzel
Tel.: 06535/210 oder Fax: 1364

Spezialzubehörcatalog
5 DM Schein oder Münze

Neugespanne
Gespannservice - Tauschteile
Blitzversand aller Teile, auch für alte Modelle
- Vollverkleidung
- Einzelsitze
- Lederkoffer
- Klappstatten
Fa. Wildschrei
56829 Brieden
0 26 72 / 85 40



Bequemer leben mit dem GUMMIKUH-Abo!

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

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

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

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

ralüberholt mit neuen FAG-Lagern, kann zugeschickt werden, 200,- DM. Tel.: 0431-676866.

Kurbelwelle für TS 250/1, neu, 160,- DM, Vergaser TS 250/1, neu, 80,- DM. Tel.: 030-4448343.

Möchte meine MZ 250 ETZ auf Membraneinlaß umbauen, wer hat so etwas schon einmal gemacht? Oder wer kann mir Ratschläge dazu geben? Tel.: 030-4653724.

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

Neue Sitzbank, schwarz, für alle Typen ETZ 251, 301, 500 geeignet. 70,- DM. Tel.: 06074-25538.

Rahmen RT125/ES 250/2 ohne Brief je 20,- DM. Tel.: 04662-1713 Versand möglich!

RT 125/3, Bj. 63, zum Schlachten oder Aufbauen, 80% komplett, Spulenk. fehlt, VB 300,- DM. Nur an Selbstabhöler! Tel.: 05551-7245.

Sonderheft 'MZ'! Auf 32 Seiten interessante Artikel aus der GUMMI-

kuH und jede Menge Wissenswertes über die Zschopauer Maschinen, inkl. MZ-Stammbaum und toller Postkarte! DM 7.80 inkl. Versand beim GUMMIKUH-Verlag, FAX 0421/504448 oder per Post: GK-Verlag, Am Deich 57, 28199 Bremen.

Suche Bugkanzel für ETZ 250. Hersteller: VEB Wagonbau Dessau, KTA BAG-Nr. 1958, im guten Zustand. Tel.: 05731-83810 oder 05734-7690

Suche gute 150 ccm MZ günstig zu kaufen. Tel.: 04172-8651.

Suche gute MZ ETZ 250/300 Gespann zu kaufen, oder gegen neues DNEPR 16 Gespann zu tauschen. Tel.: 04172-8651.

Suche Heft: Identifizierung von MZ-Motorrädern, Veränderungen, Umbauten; Bruse, Marchwitzstr. 38, 14806 Belzig.

Suche MZ RT 125. Tel.: 0281-46597.

Suche MZ-Buch 'Wie helfe ich mir selbst' von Neuber/Müller, 1. und

2. Auflage. Tel.: 05731-83810 oder 05734-7690.

TS 150, Bj. 74, 2 Jahre TÜV, 1.200,- DM; Lima 6V neu, Zündspulen, etc. Tel.: 02330-12467.

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

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

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

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

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

- NORTON -

Verkaufe Tank von Norton Modell

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. 'Stadtroller 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-

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

WESER-FLEX Hydraulikschläuche

An der Grenzappel 11

28309 Bremen-Hemelingen

DM 189,-

(Händler bitte Preis anfragen)

- ➔ Profi-Synchrotester
- ➔ Manometer/V A/Glyzerinfüllung
- ➔ Für 2 - 4 Zylinder



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 'Stadtroller 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 BAUERN-STUBE. 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 Fürstentzell 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.

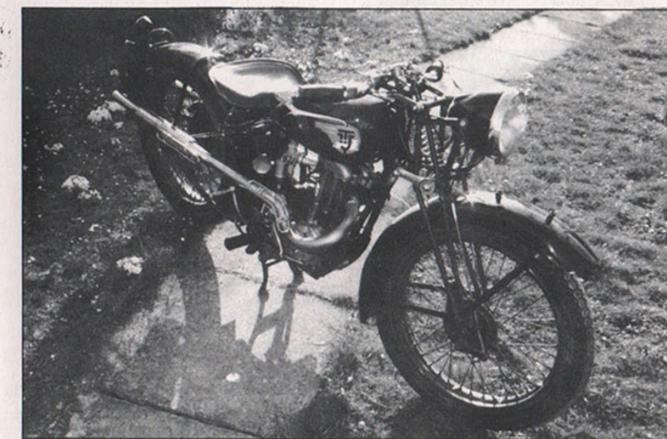
Tankdeckel mit Tankuhr verchromt, neu, für GT 250, 350, 500 und 750 für 65,- DM + Porto. Tel.: 02041-31362.

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.



elektronische Regler

für 6 V, 12 V oder NC

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



ELEKTRONIC-DATA

KLEIBER GMBH

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

WASSER - ABZIEHBILDER TEL.: 08422-1466
SCHRIFTZÜGE; EMBLEME; DEKORS von Achilles, Adler, Aermacchi, AJS ... über Norton, NSU, Opel ... bis Windhoff, Yamaha, Zehnder, Zündapp, bei K. Böhner, Erzweg 14, 85132 Schernfeld, Tel.: 08422-1466
ÜBER 500 MOTIVE !! KATALOG GEGEN 10-MARK-SCHIEIN !!

- TEILE -

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

Kiste mit 50er Jahre Kleinteile: Kettenkästen, Vergaser-, Bremsen- und Gabelteile etc. (hauptsächlich DKW und etwas Horex) für 100,- DM. Tel.: 04221-84595.

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

Verkauf Bing Vergaser 1/20/55 neu für 160,- DM. Fax und Tel.: 04135-601.

BRITISHBIKESWEIGELT
60439 Frankfurt · Nassauer Str. 14

BSA · NORTON · TRIUMPH

Twinteile-Expressversand
0 69 / 57 13 97 · auch in d. SCHWEIZ
Liste anfordern · Rückporto
Hyde · SRM · LUCAS · Carrillo
Service: Motoren, Magnete, Limas

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

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



- TORNAX -

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

- TRIUMPH (D) -

Verkauf Triumph 350 SSK, Bj. 39, teilrestauriert, zerlegt aber komplett, sowie Kupplungs-Korken für fast alle Typen. Tel.: 0561-821554.

- TRIUMPH (GB) -

6T Thunderbird, 650 ccm, Bj. 60, Zustand 2, original neu: VA-Speichen, Alufelgen, Auspuff, Bremsstrommel/Kettenrad hinten, VB 8.500,- DM. Tel.: 05822-3921 abends.

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

- URAL -

Seitenwagen: beide Lampen (neu) 20,- DM. Jens Grimm, Schlensberg 16, 24534 Neumünster.

- VESPA -

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

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

Vespa-Nachbau Bajaja-Chetak

Classic 150, silber, 2 Sattel, fabrikneu, 2.800,- DM VB. Tel.: 07945-8400.

- VICTORIA -

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

Suche für V35 Bergmeister Zwischendeckel 1171K3 und SW-Übersetzung. Tel.: 02366-4425 und 41068.

Suche Werkzeugkasten für V35 Bergmeister. Tel.: 02366-4425 oder 41068.

Victoria Avanti, Werkzeugkasten-deckel mit Schloß und 2 Schlüsseln für 100,- DM. Tel.: 0511-6046461. Peter Siede, Schneewittchenweg 13, 30179 Hannover.

- YAMAHA -

DT125E, Bj. 79, Originallack, elektrischer Anlasser, 12.000 km, guter gepflegter Originalzustand, TÜV 5/96, VB 990,- DM. Tel.: 06502-6878.

Edel SR 500 mit Nikasil-Laufb., scharfe NW, Slipperkolben von Por-

sche, Alupleul, 40'er DellOrto, Monositz, TÜV 4/97, optisch wie Ducati, Technik i.O. 6.500,- DM. Laaß, Hauptstr. 68, 08115 Lichten-tanne.

XS Alles für die XS 650
Karl-Pfaff-Str. 30 • 70597 Stuttgart
Degerloch • Telefon 0711 / 7655 723
Fax 0711 / 76 38 01 • Katalog (80 S.)
DM 10,- Schein, Scheck oder Briefm.

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

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

Der Spezialist für ganz schwierige Fälle

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

Peter Kurze und Christian Steiner:
Motorräder aus Zschopau - DKW • MZ - MuZ
"Das Buch war längst überfällig... Das Buch über den in den 30er Jahren größten Motorradproduzenten ist ... nicht nur angesichts seiner Datenfülle, sondern vor allem wegen der übersichtlichen Gestaltung ein kurzweiliges Lesevergnügen nicht nur für MZ-Fans."
ZWEIRAD 7/1994
"...vernünftig und übersichtlich wird die Entwicklung des Unternehmens (DKW-MZ) beschrieben, parallel dazu ergänzen Tabellen über die Zeitgeschichte, Produktionsziffern und die Sportfolge das Geschehen. Abschließend sorgt dann noch eine Typenkunde für die Vermittlung der relevanten technischen Daten. Ein Buch, das zu einem fairen Preis-/Leistungsverhältnis viel Information mit viel Lesespaß verbindet."
SÜDDEUTSCHE ZEITUNG, 16.7.1994
"Das Buch ist für Freunde der sächsischen Motorräder sehr zu empfehlen."
GUMMIKUH, 15.7.1994
251 Abbildungen, 120 Seiten, 2 Klapptafeln, DM 29,80

Peter Kurze: Motorrad-Oldtimer restaurieren
"In sämtlichen Kapiteln wird der Leser anschaulich an die zu lösende Aufgabe herangeführt und vor Fehlern und Mißgriffen bewahrt. ...Müder Qualität von Schrauberbüchern war es in letzter Zeit nicht weit her, mit dieser Veröffentlichung knüpft Kurze an die Hertwecksche "Kupferwurm" und "Besser machen"-Tradition an."
BIKER BÖRSE 9/94
Aus dem Inhalt (auszugsweise):
Werkstatt, Werkzeug, Lager ausbauen, Schrauben lösen, Entlacken, Pulverbeschichten, Polieren, Verzinken, Einspeichen, Bowdenzüge löten, Elektrik, Einstellarbeiten usw. usw. Das Buch hilft Geld sparen! Mit einem Vorwort von Ernst Leverkus alias "Klacks" • 191 Abb., 120 S., DM 29,80

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

RD250 1A2: Verkaufte Motor komplett, Rahmen mit Brief, Gabel komplett und diverse Kleinteile, VB 350,- DM, Tel.: 06502-6878.

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

Suche Reparaturanleitung Yamaha 250 SR, Bj. 1981. Tel.: 06421-51427.

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

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

XS 500 und XS 750 - Teile zu verkaufen. Tel.: 05250-50122.

- ZÜNDAPP -

Elastic, DB 255, Bj. 55, restauriert, 2.400,- DM VB. Tel.: 0231-283674.

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

- LAST MINUTE -

Aermacchi: 350 GT, Bj. 71, TÜV 7/96, 16 PS eingetragen! Technisch + optisch gut: 5.700 DM. Mehr Info unter 0221/5995403.

Suche BMW R50/2 mit SW, Zust. 1-2. Tel.: 030-8554962, öfter versuchen.

Tausche Georg Meier Tank 241. Zustand 2 gegen Tank R 51/3 - R68, eventuell mit Ausgleichzahlung. Tel.: 06725-2656 o. 1686.

Verkauf DKW RT 200/2, Baujahr 55, TÜV 4/97, Top Zustand. Preis 3.500 DM, Tel.: 04351-84548.

Moto Guzzi: Stucchi Verkleidung kompl. m. Halter, 150 DM. Tel.: 0221/5995403.

Nuovo Falcone Gespann, EZ 7/78, 570 ccm, Bleifreikopf, Velorex-SW, Seitenkoffer, Behördenverkl., TÜV 6/96, Preis VHS o. Tausch g. Guzzi V7, 0541-357035 nach 18 h.

MZ ES 259/2 inkl. Beiwagen, 2. Motor und sehr vielen Ersatzteilen, VHB 1.600 DM. Tel.: 089-6731-703.

MZ TS 250/1, Ex NVA, Westbrief, Einzelsitze, TÜV 3/97, Motor defekt, DM 500,-. Tel.: 05448-566.

Suzuki DR 650 RS EZ '91, TÜV 3/97, 46 PS, 51 Tkm, VHB 3.900 DM, Tel.: 0211-285112 oder Tausch gegen XBR.

Viele Teile für Honda CB250 K4 zu verkaufen. Tel.: 05731-4732.

Triumph (GB): Suche Tiger oder Bonni 750 ccm, möglichst vor '75 u. original, Reinhard 02553-5567.

Yamaha SR 500 Tausch Stahlfelge SB-Anlage mit Rad und Lenk.arm. gegen original Trommelbrems-Anlage mit Rad und Lenk.arm. Roch, 08468 Reichenbach, Just-Str.25.

Suche Motor, Vergaser-Verkleidung und Werkzeugbehälterdeckel für Zündapp Combinette S, Tel.: 08204-507.

DIE ZEITSCHRIFT
GUMMIKUH & PAST perfect
erscheint im

Baues Verlag GbR
Am Deich 57 • 28199 Bremen
Rainer Baues, Ute Nennstiel, Jupp Jäckels †
Tel.: 04 21/50 16 17
Fax: 04 21/50 44 48

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

Chefredakteur: Rainer Baues (verantwortlich)

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

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

DIE ZEITSCHRIFT - ORGANISATION

Erscheinungsweise: Monatlich am 15.
Vertrieb: Ute Nennstiel
Verkaufspreis 6,50 DM/Heft
Verkaufspreis Österreich 5,50 ÖS/Heft
Verkaufspreis Schweiz 6,50 sfr/Heft
Abonnement: zwölf Ausgaben 67,00 DM inkl. Versand und Mehrwertsteuer
Abonnement Ausland: 78,00 DM inkl. Versand
Luftpostversand: Preis auf Anfrage

Druck: Baues Verlag, Am Deich 57, 28199 Bremen

HISTORISCHE ANZEIGE



Unsere millionenfach bewährten

Leichtmetall-Felgen

für alle Zweiradfahrzeuge - ein Qualitätsbegriff für Weltklasse!
Sie haben ihre Vorzüge in vielen nationalen und internationalen Rennen bewiesen.



Grünert KG

METALLWARENFABRIK
HETZDORF/FLÖHATAL

DIE ANZEIGEN

Verantwortlich für Anzeigen:

Tobias Pfluger

Anzeigenschluß (gewerblich):

Jeweils am 20. des Vormonats

Anzeigenpreise:

Private Fließsatzanzeigen bis zu 200 Zeichen sind für Abonnenten kostenlos. Für gewerbliche Anzeigen gilt Preisliste 6 vom 15. Mai 1994. Der Verlag behält sich vor, Anzeigen abzulehnen.

KLEINGEDRUCKTES

Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Falle nicht anerkannt werden.

Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Alle Artikel werden nach bestem Wissen aber ohne Gewähr veröffentlicht. Die Zeitung und alle in ihr enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Eine Verwertung ohne Einwilligung des Verlags ist strafbar.

GUMMIKUH © ist ein eingetragenes und geschütztes Warenzeichen.



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 Schrüder & Weise Ohfeldweg 1 30559 Hannover - Anderten	MZ-Spezialservice Firma Wildschrei Hauptstraße 26 56829 Brieden	BMW, IFA, MZ Harald Seidel Marktbreiter Straße 40 97342 Marktstett
Museum Klaffenbach für sächsische Fahrzeuge Gutsweg 6 09221 Klaffenbach	British Bikes GLM-Motorräder Fischerstraße 1 31039 Rheden	MZ-Vertragshändler Michael Dietze Kölner Straße 191-205 58256 Ennepetal
Motorradmuseum Augustusburg Schloß Augustusburg 09573 Augustusburg	Bücherstube Lehrte Iltener Straße 28 31275 Lehrte	Achim Reid Antiquitäten Kirchstraße 11 58300 Wetter-Wengern
Italiener und Engländer Motorradladen Yorkstraße GmbH Yorkstraße 15 10965 Berlin	MZ-Laverda-Simson Jawa Zweirad-Schröter Nienburger Straße 1 31608 Marklohe	Teile für klassische BMWs Uli's Motorradladen Gutleutstraße 144 M 60327 Frankfurt
Niemeyer's klassisches Motorradzubehör Lankwitzer Straße 32 12107 Berlin-Tempelhof	Motorrad-Bücher WK-Verlag Lagesche Straße 105 32108 Bad Salzuflen	Veteranen-Ersatzteile Heumann Fuchsberg 3-5 64807 Dieburg
Scuderia Classica Motorrad-Handel GmbH Ruhlsdorfer Straße 158 14513 Teltow	Big Banana Michael Buchholz Macherscheiderstr. 16b 41468 Neuss	Arnim Collet Jawa, MZ, Yamaha 66687 Wadrill
MZ, Jawa, Simson, Bajaj Martin Timm Kröpeliner Str. 19 18209 Bad Doberan	MZ-Vertragshändler AT-Zweiradtechnik Dorfstraße 19 41540 Dormagen	Yamaha XS 650-Laden Herbert Grammatikopoulos Karl-Pfaff-Str. 30 70597 Stuttgart
British Bikes Brando's Mittelweg 2 22941 Bargtheide	Davida-Helme, Mietwerkstatt Motorrad-Lust Bonner Wall 124 50677 Köln	Deutsches Zweiradmuseum Deutschordensschloß 74172 Neckarsulm

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

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

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

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

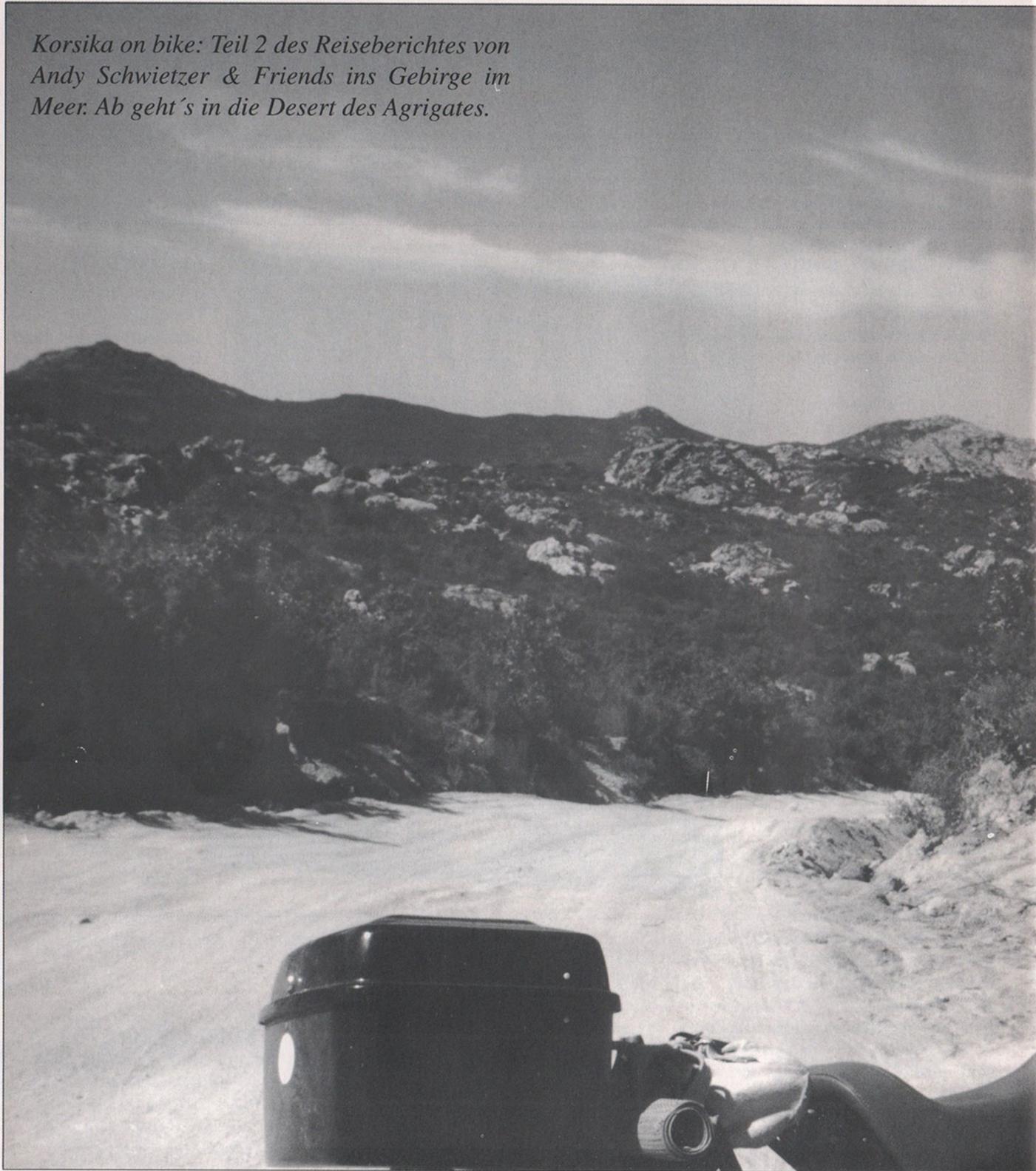


Nachteil von Schwingengabel zur Telegabel. Es wird die Geschichte aufgezeigt, wie sich die Seitenwagen entwickelt haben. Klar gesagt wird aber auch, daß im Vergleich zur Automobiltechnik die Zeit seit den 30-er Jahren fast stehengeblieben ist. Das Ganze ist schön illustriert mit vielen guten Zeichnungen (was die Technik angeht), reichlich s/w-Fotos und einigen Farbfotos. Ein paar lustige Cartoons sind auch dabei, der Humor kommt also auch

**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 großwahnwitzigen 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 Teghinne 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 Straßenräder 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

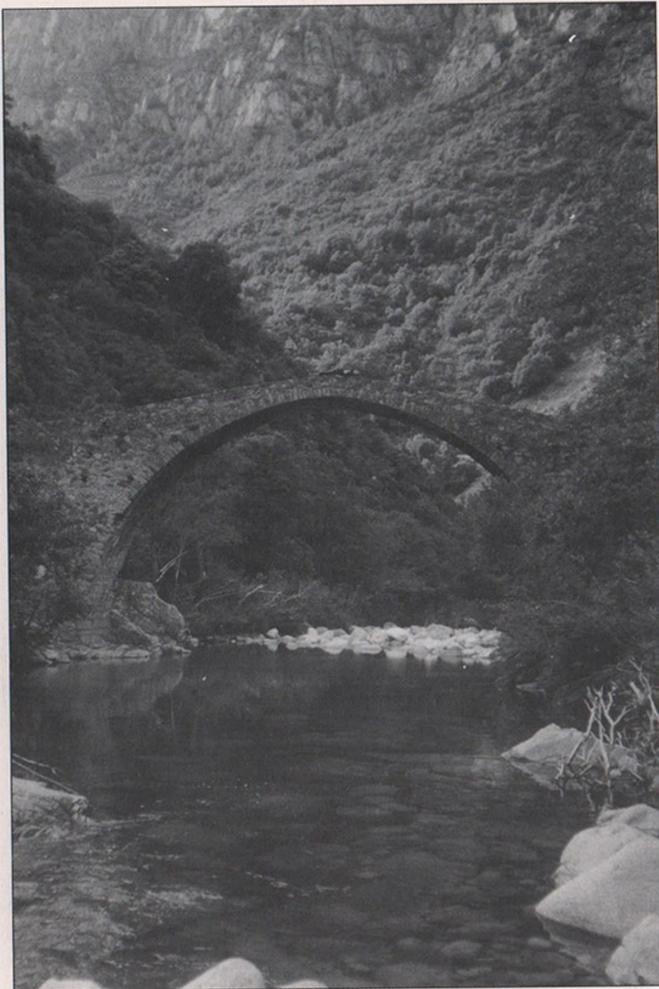
führte, war der zwei km entfernte Badestrand die Idee überhaupt...

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 wick 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.

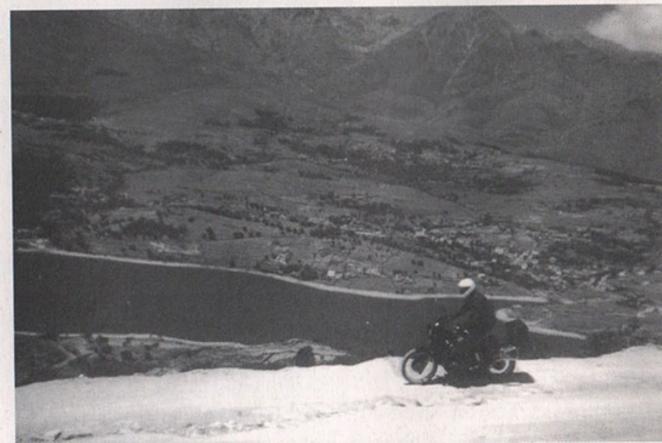
Das südliche Inselinnere ist ansonsten touristisch wenig er-

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.

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!

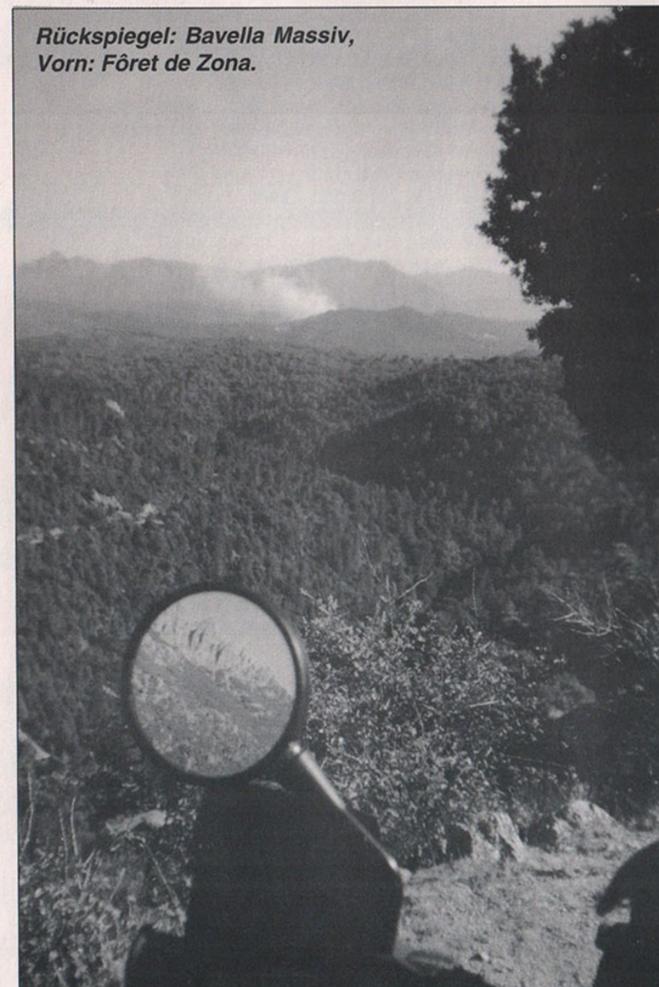
60 m über dem Meer auf einem überhängenden Kreidefelsen liegt die mittelalterlich anmutende Altstadt mit ihrer Zitadelle. Der Felsen schützt zugleich den Hafen, in dem sich Fischer, Ausflugsboote und Jet-Set-Dampfer ein Stelldichein geben. Das bunte Leben und Treiben in den Gassen fasziniert, dennoch 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 Geröllauffahrt 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

Treffen & Termine

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

von	bis	Ort	Treffpunkt	was	Infos bei	(# = Neuer Termin)
September 1995						
#13.9.	-15.9.	Düren-Niederau	Schloß Burgau	6.Int. MV-Agusta Treffen	Krings, 02421/65051, Fax 81023	
15.9.	-17.9.	B Lommel Kerkhoven	14. Int. Moto Guzzi Club Belgium		Van Vossel Luc, B/052/450614	
15.9.	-17.9.	Windhausen	11.Vogelsberger Gespanntreffen		06631/3138	
15.9.	-17.9.	Kreis Lippe	26.Hexentreffen der Elefantentreiber		Heumann, 05231/89907	
15.9.	-17.9.	Stuttgart	Gespanngrundkurs		Pro Side-Car, 07143/94875	
#16.9.	-17.9.	Solingen	JH Burg/Wupper	Gespannlehrgang BVDM	BVDM-Service, An der Wolfsmaar 5, 51427 Bergisch Gladbach	
16.9.	-17.9.	Nürnberg	Museum Industriekultur - 9.Ardie Treffen		Knaak, 0421/71787	
16.9.	-17.9.	S Anderstorp	9.Motorrad-Rennen		Kyander, Norrgårdesvägen 12, S-14464 Rönninge	
16.9.	-17.9.	97762 Hammelburg	7.Bocksbeutel Rallye		Stadt Hammelburg, 09732/902149	
16.9.	-17.9.	Sulzbach/Rosenberg	9.Oldtimertreffen Oberpf.-Motorrad-Veteranen Club		Langhans, 09661/52529, Fax 53697	
16.9.	-17.9.	95478 Kemnath/Stadt	Mehrzweckhalle	5.Oberpfälzer Vet+Teilemarkt	Opolka, 09646/315	
16.9.	-17.9.	I Schlüchtern/Rhön	British Nostalgica		06661/5775	
16.9.	-17.9.	I Mandello	Moto Guzzi Treffen m. Werksbesichtigung		I-0341/709231	
17.9.	67227 Frankenthal	P-platz b. Praktiker Baumarkt - 4.Monkey+Dax Treffen			Henss, 06233/28513 o. 06348/5277	
17.9.	NL Arnhem	Veteranentrial			Kreutz, 02402/72647	
17.9.	I-61100 Pesaro	9.Benelli-Tag			I-0721/31508	
17.9.	B Rye/E.Sussex	Salts Farm	1995 Rye Bikejumble		0044/1424/814782	
18.8.	-20.8.	Bontkirchen/Sauerland	13. Jahrestreffen Suzuki-Wasserbüffel-Club		Kuschewski, 0211/5048100 o. Krause, 030/3238187	
#22.9.	-23.9.	Zittau	Treffen d. MC Robur		Fiebiger, 035841/2708	
22.9.	-24.9.	Hockenheim	Elektrik-Aufbaukurs		Moto-Aktiv, Cölbe, 06427/9230-0, Fax: 9230-30	
#22.9.	-24.9.	Mützel-Genthin	Harley- und Bikertreffen		03933/801177	
#22.9.	-24.9.	Hartmannshof	10.Treffen Gold-Wing-Freunde Hersbrucker Schweiz		Heinrich, 09151/3987 o. 09158/17122	
22.9.	-24.9.	B Berlaar	13.Gespanntreffen		Van de Ven, 0032/3/4821577	
22.9.	-24.9.	Sachsen	2.Jumbo Fahrt Sachsen		037369/9437 o. 02371/42135	
22.9.	-24.9.	GB Lutterworth	Herbsttreffen Moto Guzzi Club GB		Irwin, GB-509/237198	
23.9.	-24.9.	NL Assen	9.Teilemarkt		Pol, Eikenlaan 5, NL-9331 HE Norg	
23.9.	-24.9.	35510 Butzbach	1.Butzbacher Treffen +Ausfahrt		Dornauf, 06033/60661	
23.9.	-24.9.	CH Spreitenbach	Westschweizer-Weekend Ducati-Club-CH		Schmid, CH-056/720715	
23.9.	-24.9.	I Imola	9.Int.Teilemarkt		Brusa, Via Zanotti3/D, I-40026 Imola	
23.9.	-24.9.	Hannover	Technorama		Leicht, 0731/24452 (ab 19 h)	
24.9.	Hasel	5. Oldtimertreffen			MV Hasel, 07622/63240	
24.9.	Hüls	2.Herbstaufahrt			Oldtimerfreunde Hüls, 02151/735262 o. 753758	
24.9.	9337 Hohenstein/Er.	Am Sachsenring	Veteranen-Teilemarkt		Tröger, 037295/2091	
#29.9.	- 1.10.	Hamburg	18.Einzyklindertreffen	Moto Guzzi Falcone Club	Stränz, 040/7223606	
29.9.	- 3.10.	14656 Brieselang	Jugendherberge	8.Berliner Gespanntreffen	Anja, 030/6312018	
#30.9.	- 1.10.	12277 Berlin-Parkplatz/Marienfelde	IBM-Parkplatz/Nahmitzer Damm 12 - 3.Berlin-Brandenburger Oldtimer-Tage	Lück, Tel+Fax 030/3412629		
#30.9.	- 1.10.	B Retie	Int.BMW-Treffen + Ausfahrt		BMW-Motor-Club Vlaanderen, 0032/53/808158	
30.9.	1129 Dresden/Stallhof	Treffen hist. Wanderer + Mifa-Fahrräder			Wagenknecht, 0351/8495041	
30.9.	Emmendingen	8.Lauf D-Cup	Veteranentrial		Schleer, 07641/6219	
30.9.	NL Schiedam-Noord	Margriethal	Bromfietsbeurs		Bosveld, NL-01882-1596	
Oktober 1995						
1.10.	Emmendingen	9.Lauf D-Cup	Veteranentrial		Schleer, 07641/6219	
3.10.	Augustsburg	Museum	5. Oldtimer-Herbsttreffen		Meinig, 037291/20267	
4.10.	- 6.10.	Most/Böhmen	Grab the Flag	Classic Bike Evanz	Southern Division, 089/1344525	
#6.10.	- 8.10.	Mahdental/Leonberg	ADAC-Übungsplatz	10.Gespanntreffen	AMSC Leonberg, Riedel, 0711/2571525	
6.10.	- 8.10.	Hanau	Elektrik-Grundkurs		Moto-Aktiv, Cölbe, 06427/9230-0, Fax: 9230-30	
#7.10.	Thal b. Feldkirchen/Bay.	14.Int.Ducati-Treffen			Göbel, 089/8411415	
#7.10.	B Eindhout	8.Gespanntreffen			Gossens, B/14/213761	
7.10.	NL-7772Hardenberg	Motodrom	Motorrad Teilemarkt		van der Hoek, 0031/523267440	
#7.10.	- 8.10.	Hockenheim	Int. Racing Jumble		Reinhardt, 07143/2003 o. 23824, Fax 4971	
7.10.	- 8.10.	Mannheim	Veterama		06203/13507	
7.10.	- 8.10.	I Cosenza	Veteranenteilemarkt		Ente Autonomno, I-0984/75532, Fax -71747	
#8.10.	Sindelfingen/Parkplatz Breuninger	Land - Gedenkfahrt + Gottesdienst f. verunglückte Motorradfahrer/Innen ab 13.30 Uhr, Aschermann, 07031/382802				
#10.10.	-12.10.	B Buggenhout	6.Int.Gespanntreffen		Malfliet, B/52/220598	
13.10.	-15.10.	Stuttgart	Gespanngrundkurs		Pro Side-Car, 07143/94875	
13.10.	-15.10.	Düren-Niederau	Schloß Burgau	6.Int.Treffen MV Agusta Club	Mündörfer, Zellerstr. 36/38, 68167 Mannheim, 0621/379569	
20.10.	-22.10.	Marburg	Technik-Grundkurs		Moto-Aktiv, Cölbe, 06427/9230-0, Fax: 9230-30	
20.10.	-22.10.	Regensburg	Spezialkurs Motor+Getriebe		Moto-Aktiv, Cölbe, 06427/9230-0, Fax: 9230-30	
20.10.	-22.10.	Hockenheim	Spezialkurs MZ-Motorräder		Moto-Aktiv, Cölbe, 06427/9230-0, Fax: 9230-30	
21.10.	-22.10.	I Pesaro	Veteranenteilemarkt		I/0541/756706, Fax 756714	
21.10.	-22.10.	Bocholt/Westf	Freizeithalle Aasee	Motorrad Classic Bocholt	Rübner, 02064/55943, Fax 59554	
22.10.	A Wien	Auto/Motorradhaus Stahl/Eberl			Wiener Sammlerbörse 0043/222/4922371	
27.10.	-29.10.	A Berbel/Nordharz	4.Harttreffen der IG	Gespannfahrer	05932/2699	
30.10.	A Mödling	Sporthalle	Veteranenschau		0043/2236/22967 ab 18 Uhr	
November 1995						
4.11.	- 5.11.	I Rimini	Veteranenteilemarkt		I-0541/390996	
10.11.	-12.11.	Marburg	Spezialkurs Motorentechnik-Theorie		Moto-Aktiv, Cölbe, 06427/9230-0, Fax: 9230-30	
11.11.	-12.11.	I Padua	Fiera die Padova	11.Teilemarkt	Pellegrini, I-0425/30134	
12.11.	B Mons	Euro-Cup	Veteranentrial		Kreutz, 02402/72647	
17.11.	-19.11.	Hockenheim	Technik-Grundkurs f. Frauen		Moto-Aktiv, Cölbe, 06427/9230-0, Fax: 9230-30	
17.11.	-19.11.	Ulm	Messehallen	2.Motorrad Ulm	Schall GmbH, 07025/92060, Fax 920620	
20.11.	A Mödling	Sporthalle	Veteranen-Teilemarkt		0043/2236/22967	
21.11.	-26.11.	I Mailand	EICMA MOTO '95		EICMA 95, Via Mauro Macchi, 32, Mailand, I	
24.11.	-26.11.	Hockenheim	Spezialkurs Motor+Getriebe		Moto-Aktiv, Cölbe, 06427/9230-0, Fax: 9230-30	
#25.11.	-26.11.	I Novegro b. Mailand	Parco Esposizioni di Novegro - Veteranenteilemarkt beim Flugplatz Linate			

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

Dezember 1996				
#7.12.	-17.12.	I Bologna	Motor Show Bologna	0039/51/558260, Fax 0039/51/558464
#15.12.	I Bologna	Philip Island Funday des Ducati Owner Club of Victoria/Australia		
Januar 1996				
13.1.	-14.1.	Dortmund	Rhein-Ruhr-Motorrad Markt	02064/55943, Fax 02064/59554
20.1.	-21.1.	Hannover	Großmarkthallen 4.Norddt. Motorrad Börse	Beinhorn, 0531/331415
20.1.	-21.1.	Paderborn	7.Paderborner-Motorrad Markt	02064/55943, Fax 02064/59554
27.1.	-28.1.	Hannover	6.Niedersächsische Motorrad Messe	02064/55943, Fax 02064/59554
Februar 1996				
3.2.	- 4.2.	Emden	4.Motorrad-Markt Emden	02064/55943, Fax 02064/59554
Ständiger Termin				
10777	Berlin	Irish Pub	Engländer Stammtisch	Jeden 1. Montag im Monat ab 20 Uhr, 030/8210951
	Berlin-Karlshorst	Heizhaus	MZ-Stammtisch	Jeden 2. Donnerstag im Monat ab 18 Uhr, 030/4025830
10557	Berlin	Werftstr.	(Vet.-) Trialstammtisch	Jeden 2. Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr, 05829/448
10825	Berlin	Kias, Insbr./F.Elsaßstr.	XS 650 Rüttlers Klub	Jeden 3. Do., Langer, 030/7929726, Klatt 8115278
13403	Berlin	Schornweberstr.82	MC Hermsdorf-Treffen	Jeden Donnerstag ab 20 Uhr, 030/4138823, 4522899
20357	Hamburg	Sternschanze	Motorrad-Stammtisch	Jeden 3. Sonntag im Mon., 10 bis 12 Uhr 040/6915387
	Hamburg 76	Gastst. Intakt	Oldiestammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr
20255	Hamburg	Lutterothstr. 33	Brit-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat
21357	Bardowick	Fa. Damen&Brunns	BMW-Klönsschnack	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr
	Hamburg-Winterhude	Gastst. Kanal 9	MZ-Stammtisch	Jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat
22941	Bargteheide/Elmenhorst	Gastst. Voß (B75)	FMC Comet Stammtisch	Jeden Donnerstag 20 Uhr, 04532/3548
26655	Giebelhorst	Schwengels Gasthof	MZ-Stammtisch Ammerland	Jeden letzten Donnerstag ab 19 Uhr, 04488/2108 ab 18 h
26689	Apen	Leuchtturm	Motorrad-Klönsschnack	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 10 Uhr, 04409/8140
27299	Langwedel	Connys Cafe	Harley-Stammtisch	Jeden 1. Samstag im Monat ab 15 Uhr, 04232/3553
27721	Ritterhude	Circus Circus (B74)	SR 500-Treffen	Jeden 2. Samstag im Monat, 0421/625902
28870	Otterstedt	Gasthaus am See	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Dienstag im Monat, 0421/60 28 900, E. Paul
28870	Posthausen	Gastst. Cordes	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat, 042 61/83 2 64
	Fischerhude	Gastst. Am Bocksberg	Oldtimerclub Fischerhude	Jeden 2. Do./Monat, 19 Uhr, 04293/7631
	Harpstedt/Bassum	Gastst. Z. Kreuzkrug	Bremer Italo Club	Jeden 1. Do./Monat, 20 Uhr, 04432/1610, 04207/801506
29683	Dorfmark Hannover	Gastst. Böhmegrund	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat, 04261/83264
		P im Herrenhäuser Garten - Gespannfahrtreffen		Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr, 0511/601854
31188	Grasdorf/Nettlingen	Vorholzer Rast, B444	Seitenwagenstammtisch	Jeden letzten Samstag/Mon. ab ca. 15 Uhr, 05121/86593
33106	Paderborn	Schmiedehütte	Motorradstammtisch	Jeden Donnerstag ab 20.30, 05251/57451, 05254/7106
34587	Niedervorschütz	Gasthof Forstmühle	MZ-Stammtisch	Jeden 3. Samstag im Monat ab 19.30 Uhr, 05665/30613
38329	Wittmar	Waldhaus zur Asse	Motorradstammtisch	Jeden Dienstag ab 19.30 Uhr, 05331/32040
38329	Wittmar	Waldhaus zur Asse	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 18 Uhr, 0531/696965
38329	Wittmar	Waldhaus zur Asse	Roller-Stammtisch	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 17 Uhr, 05331-45676
40549	Düsseldorf	Weg.a.Handweiser	Wasserbüffel Stammtisch	Jeden 2. Freitag im Monat ab 20 Uhr, 0211/5048100
47906	Kempfen	Gasthof „Berg & Tal“	Oldtimerfrühschoppen	Jeden Sonntagmorgen, 02151/753758 u. 735262
49152	Bad Essen	Ölfleck	DDR-Fahrzeug-Stammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat 20 Uhr, 05472/4828
	Ellenstedt	Ponyhof, Schneebee.	Motorrad-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat ab 20 Uhr, 04444/632
49638	Nortrup	Jagthaus Spark	Heinkel-Stammtisch	Jeden 1. Freitag 19.30 Uhr, 05436-707
42651	Solingen-Kohlforth	Café Hubraum	GB 500-Stammtisch (XBR-)	Jeden letzten Do. im Monat ab 19 Uhr, 0221-426220
52080	Aachen	Parkpl. Siegel	Ausfahrt, 50er Jahre Kräder	Jeden Sonntag ab 10 Uhr, H. Heiliger, 0241/511556
52062	Aachen	Autonom.Zentrum	MC Kuhle Wampe Aachen	Wirsching, Mariahilfstr. 1-3, 52062 Aachen
52224	Stolberg-Vicht	Gaststätte Moll	Vichter-Motor-Club	Jeden 1.Freitag im Monat, 20 Uhr, 02402/7969
53639	Königsw.-Eudenbach	BAUERNSTUBE	Veteranenstammtisch	Jeden 2. Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr, 02241-82483
54338	Schweich	Gasth. Junges	Engländer-Stammtisch	Jeden 1.+3. Montag, 20 Uhr, 06578/1478 bzw. 06502/6878
54550	Daun-Pützborn	Zur alten Schmiede	Veteranenstammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 19 Uhr, 06952/4331
54550	Daun-Pützborn	Zur alten Schmiede	Kawa-Stammtisch	Jeden 2. Freitag im Monat ab 19 Uhr, 06952/4331
55457	Gensingen	Gasthaus Zum Adler	Veteranen-Stammtisch	Jeden Montag ab 20 Uhr, 06704/2208 Peter
56271	Isenburg	Gasthof Isenburg	Oldie-Stammtisch	Jeden 1. Dienstag im Monat, ab 20 Uhr, 02634/1644
57271	Hilchenbach-Vormwald	Gastst.Zollposten	Italiener Frühschoppen	Jeden 1.Sonntag im Monat ab 10.30 Uhr
58453	Witten	Zur Waldeslust	MZ-Stammtisch Ruhrtal	Jeden 2. Do. im Monat, 02330-12467
59302	Oelde	Gasthof Hui buh	Wasserbüffelstammtisch	Jeden letzten Samstag im Monat ab 17 Uhr, 0251-525761
68732	Schwetzingen	„Zum blauen Loch“	MZ-Stammtisch Rhein/Neckar	Jeden letzt.Dienst. im Monat ab 19.30 Uhr, 0621/478438
72649	Wolfschlügen	Hexenbanner-Stuben	Heinkel-Stammtisch	Jeden 3. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr, 07123/34 5 66
74363	Eibensbach-Güglingen	Felsenkeller	Veteranen-Fahrer-Stt.	Jeden letzten Sonntag im Monat ab 9.30 Uhr
74542	Braunsbach/Kocher	Gasthof Löwen	Oldie-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat 19 Uhr, 07183/41595
77652	Offenburg/Bd. Freiburg	Gasthaus Anglerheim	MZ+Jawa Stammtisch	Jeden Sonntag um 10 Uhr, 0781/1572
		Pizzeria Kroneneck	Italo-Stammtisch	Jeden Freitag ab 20.30 Uhr, 0761/64611
81739	München	Motorradstammtisch München		Jeden Mittwoch ab 19.30, Völker, 089/6351196
85893	Reichertshausen	Gasthof Lindermeier	Motorradtreffen	Jeden 2. Sonntag im Monat 17.30 Uhr, 0841-59214
87724	Ottobeuren	Elderner Kaminstube	Italo-Stammtisch	Jeden 1. Fr. ab 20 Uhr, 08331-81631
	Ulm	Café Rialto	Klassiker-Stammtisch	Jeden Donnerstag ab 19 Uhr, 07302/4853
91619	Oberzenn	Sound Island	Moto Italia Stammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 19 Uhr 09844/671
91735	Muhr am See	Gasthof Mönchswald	Oldie-Stammtisch	Jeden 3. Freitag ab 20 Uhr, 09831/9149, ab 18 Uhr
97074	Würzburg	Gasthof St. Bruno	Klassikerstammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 20 Uhr, 0931/81730
CH	Herrliberg, Zürichsee	Restaurant Blümlisalp	Oldistammtisch	Jeden Do.ab 19.30 h bei gutem Wetter, 004119232816

GUMMIKUH & PAST perfect 15. September 1995

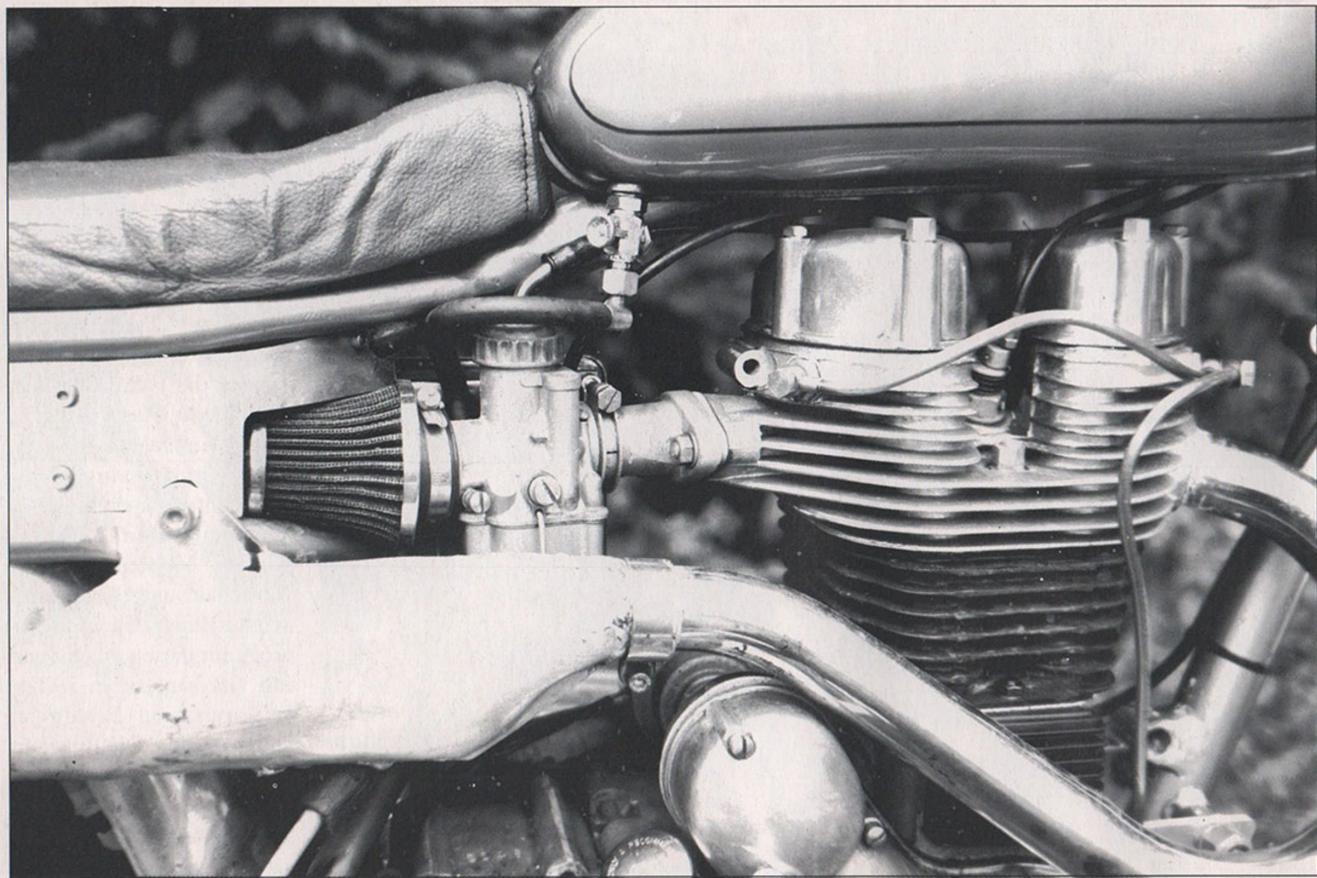


Johnny Britains
Nachfolger



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.

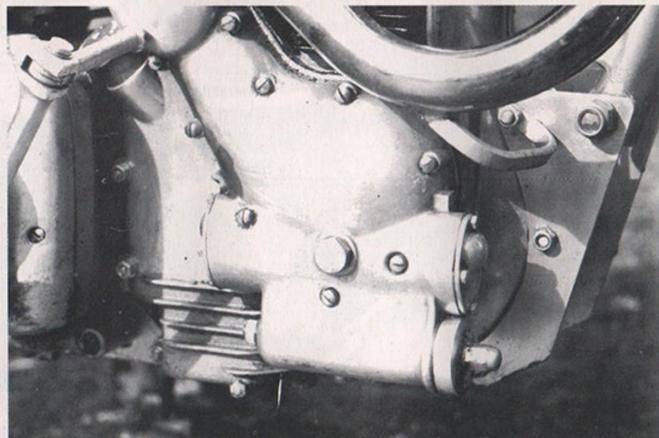
Unbeirrt vom technischen Fortschritt hin zu den Plastik-Drehorgeln, haben sie nur absolut notwendige Änderungen in ihre Produkte eingebaut. Lagergrößen, die es heute nicht mehr standarmäßig zu kaufen gibt, wurden durch Normlager ausgetauscht. Die Vergaser werden zwar in Indien hergestellt, sind aber 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

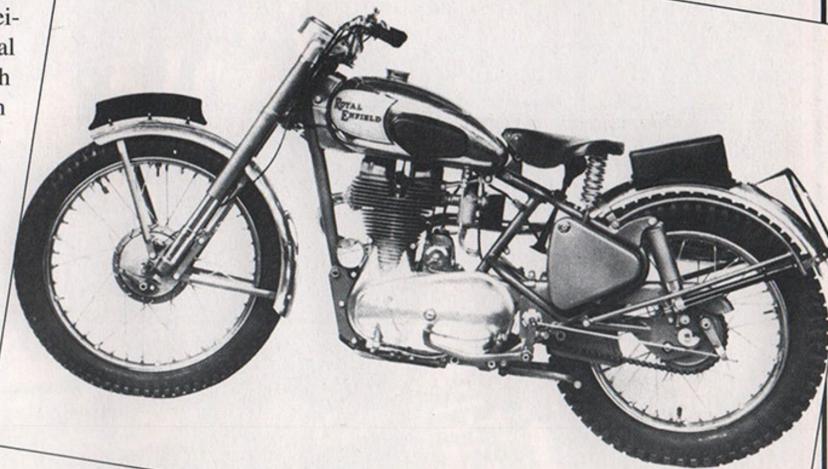
Gelegenheit wurde dann auch gleich der Motor ein wenig angehoben, so daß Baumstämme im späteren Trialleben nicht dauernd die Fahrt abbremsen können. Sektionen mit solchen und ähnlichen Hindernissen gibt es schließlich auch beim Veteranentrial zur Genüge. Ein neuer Fixpunkt im ebenfalls angehobenen neuen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

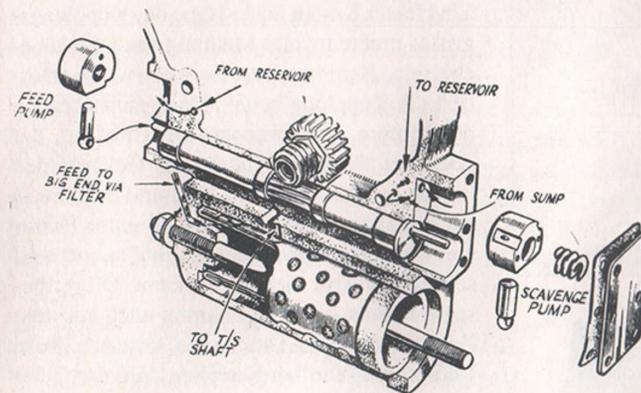
Gewichtsverlust, der nicht bedauert wird. Bremsen ist beim Trial ja sowieso nicht die entscheidene Sache, zumal der Motor nach dem Schließen des Gasschiebers oder Ziehen des Deko-Hebels eine erhebliche Hilfe darstellt. Hohe Geschwindigkeiten in den Sektionen kommen nicht vor. Der Fußbremshebel ist bei 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.



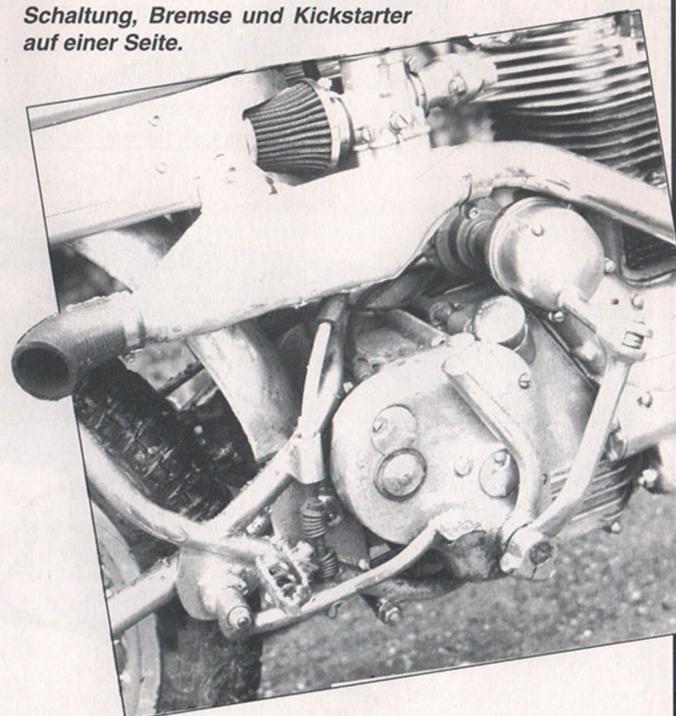
der Bullet von Innen.

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

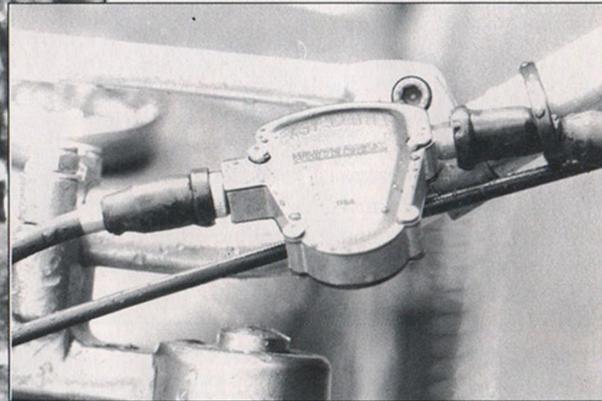
mit einem Bowdenzug vertauscht und mit den neuen Fußrasten auch gleich eine neue Bremshebellagerung auf der rechten Seite angeschweißt. Seitdem ist sein linker Fuß fast überflüssig, da nun auf der rechten Seite geschaltet, gebremst und gekickt wird. Das hört sich vielleicht für den einen oder anderen 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.



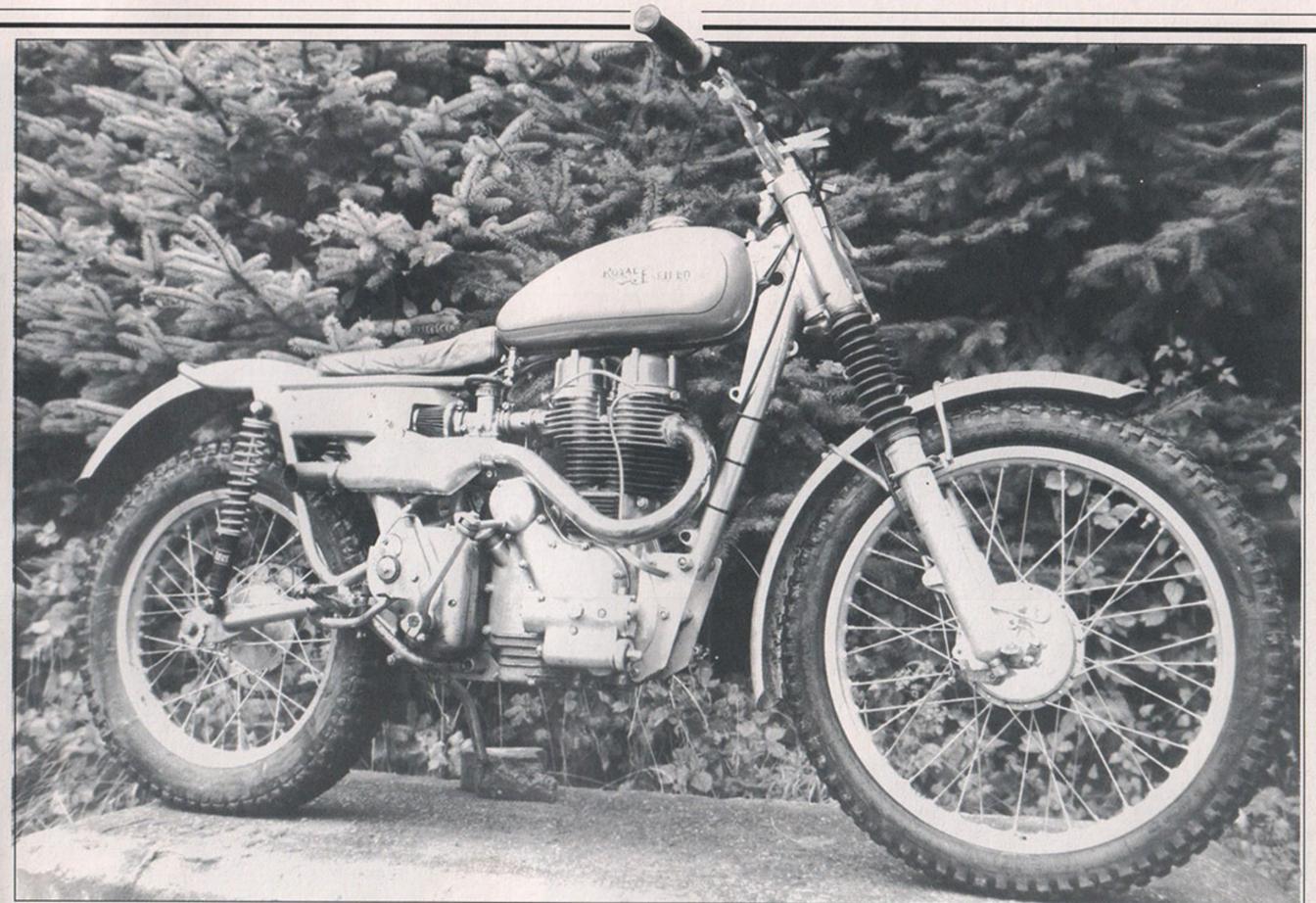


Easy - Clutch soll das Kuppeln leicht machen.



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

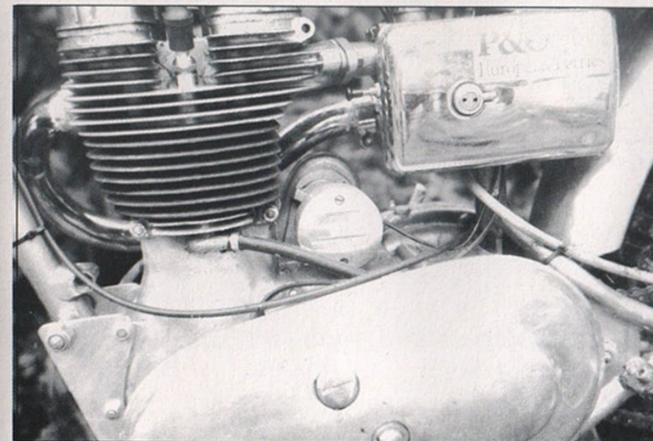
schon anzeigt, konnten wir durchs Gelände tuckern. Solange die Räder sich noch ein bißchen drehen, konnte durch eine kurze Bewegung der Gashand problemlos beschleunigt werden. Einfach fantastisch. Ich bin mir sogar sicher, manchesmal schon gestanden zu haben, bevor ich mit einem kurzen Gasstoß das Gerät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

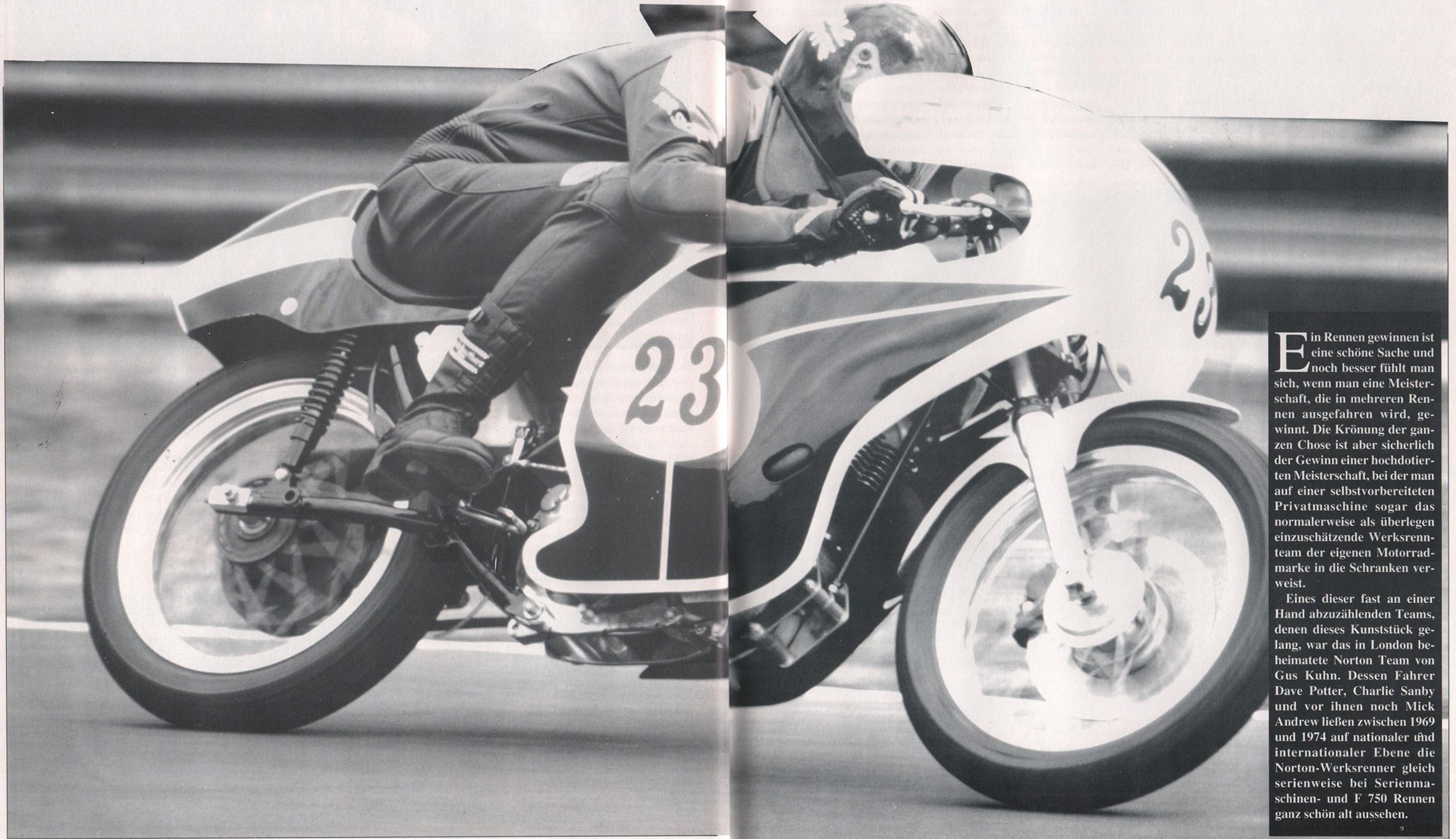
In der Chromschachtel verbirgt sich die Elektrik mit einem dicken Kondensator als Batterieersatz.



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, Venttilhub: 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 (Indian)
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

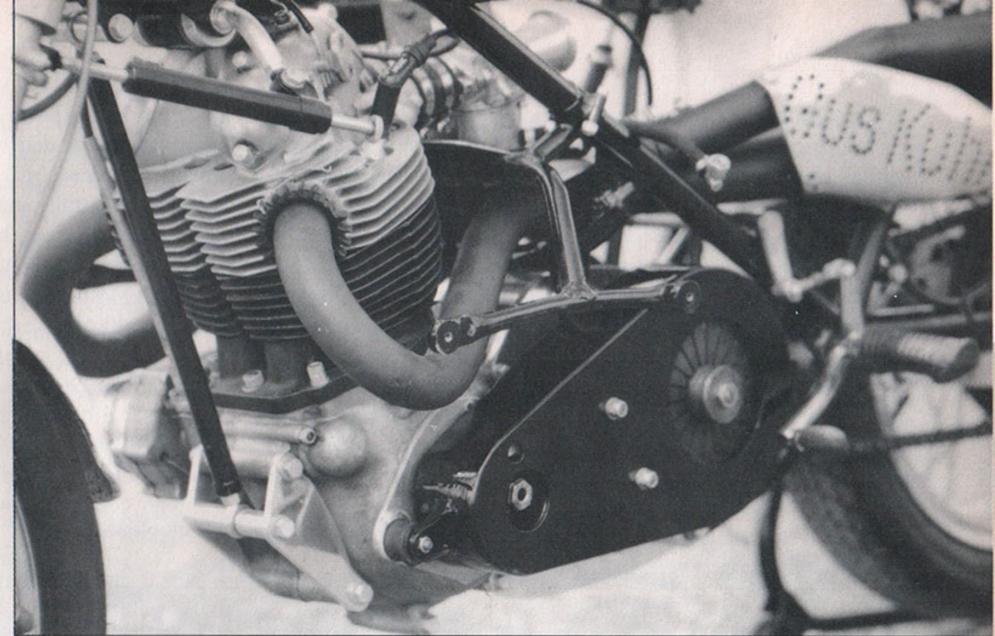
betrieben, andererseits wollten wir etwas mehr Farbe ins Geschehen bringen und unser Personal motivieren“, sagte mir Vincent Davey, der auch heute noch mit Gus Kuhn stark im Motorrad-Geschäft engagiert ist. Davey und Kuhn sind heute einer der größten BMW-Händler auf den britischen Inseln und waren in 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.

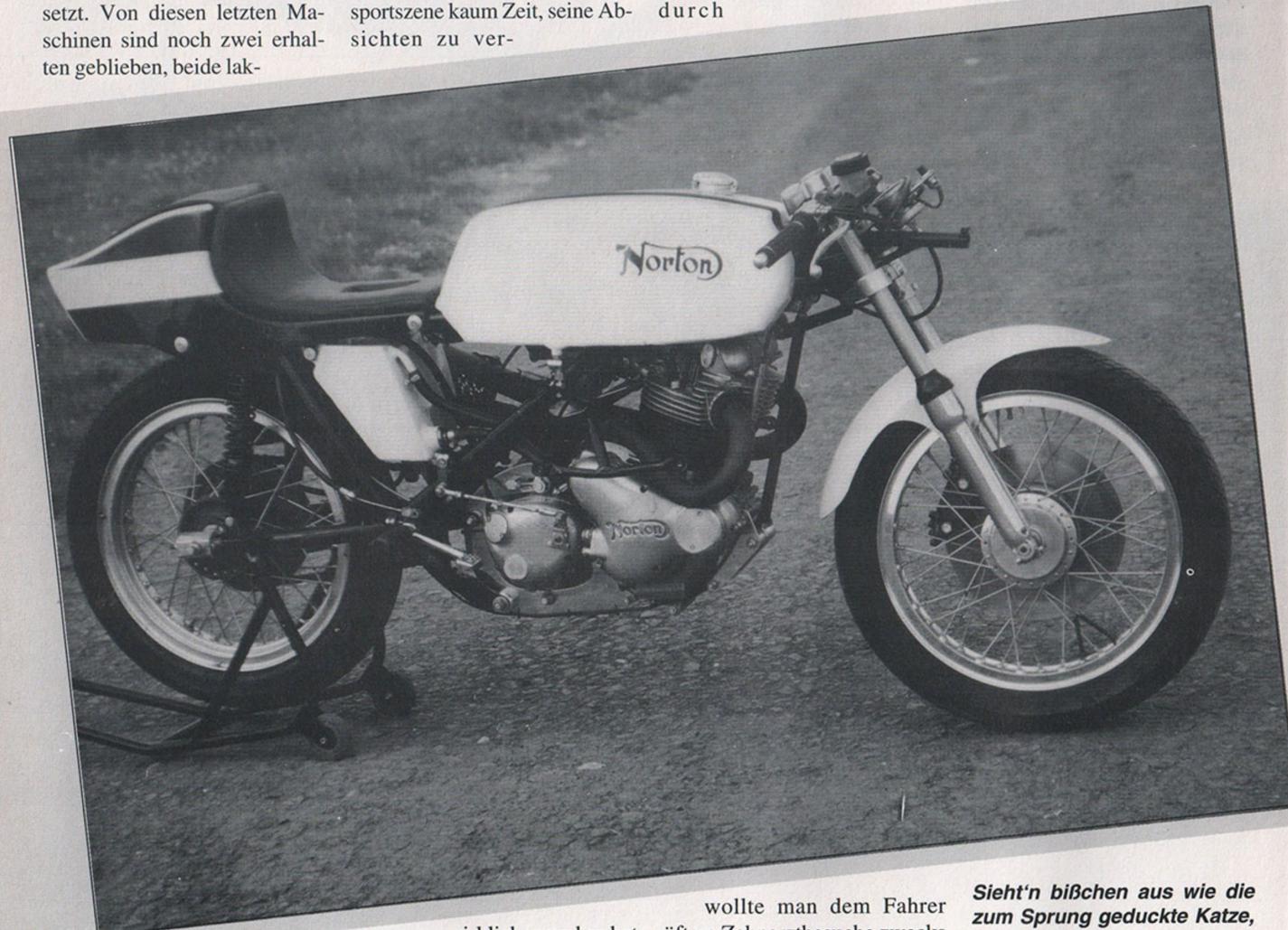
in aller Öffentlichkeit von Dennis Poore zur Sau gemacht und schließlich danach wie ein geprügelter Hund aus der Manege. Nach diesem Vorfall hatte von uns keiner mehr Lust darauf mit dem Norton-Werksteam anzubändeln“.

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

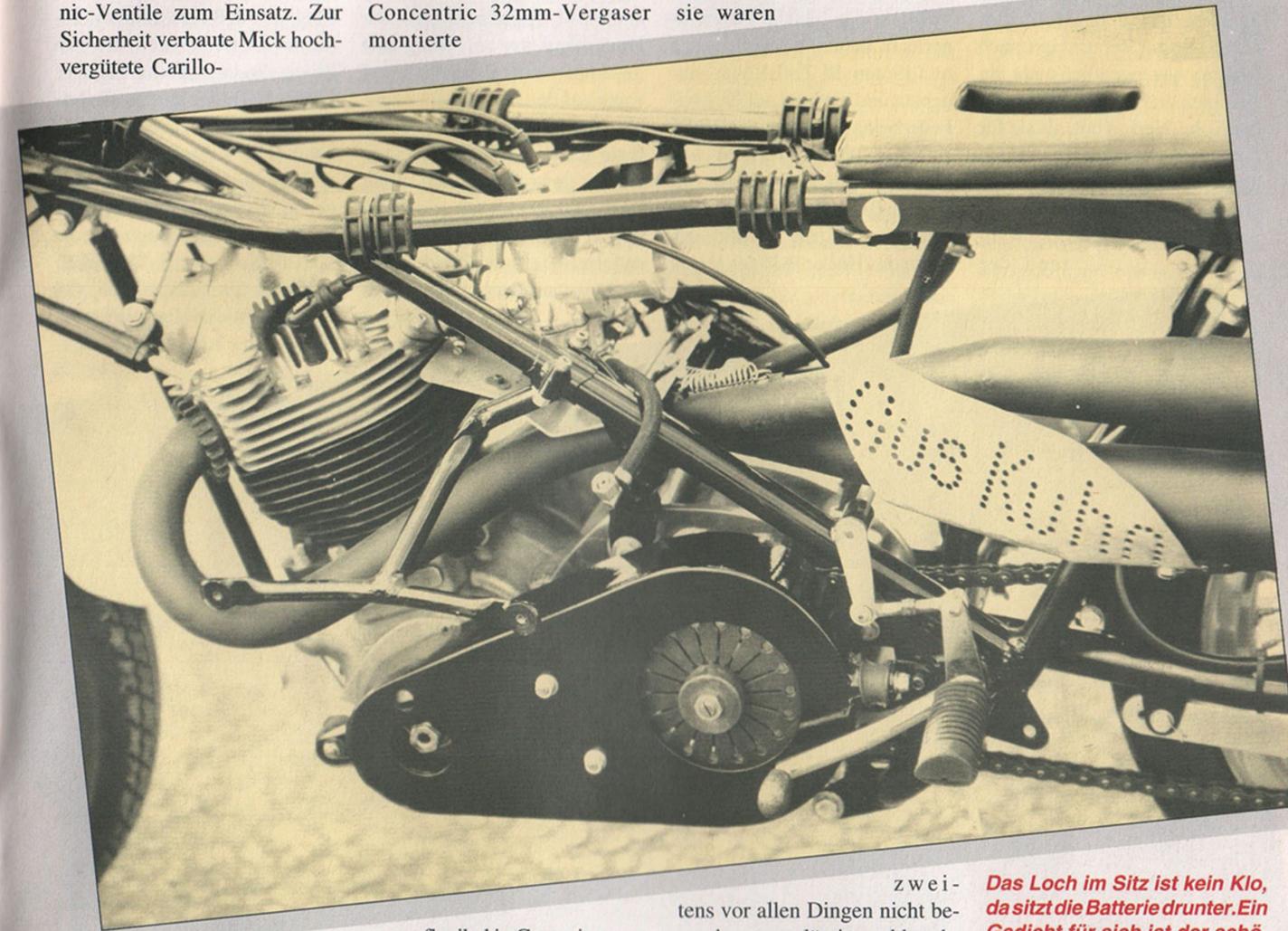
im Durchmesser 40,5mm (Serie: 38mm), während das Auslaßventil wie bei der Serie 33mm Durchmesser hat. Der Brennraum ist genau Kugelförmig, auslaßseitig kommen aber statt der üblichen Stahlventile die zur besseren Wärmeableitung innen gefüllten Nymonic-Ventile zum Einsatz. Zur Sicherheit verbaute Mick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

Imola montiert, denn diese Strecke war damals ja verdammt schnell“, so Boughen.

Hemmings montierte ein Paar neue Powermax Kolben und schliß 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 Kuppelung 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 Ventildedern 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 fuhr 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 schwunghmassener-

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,

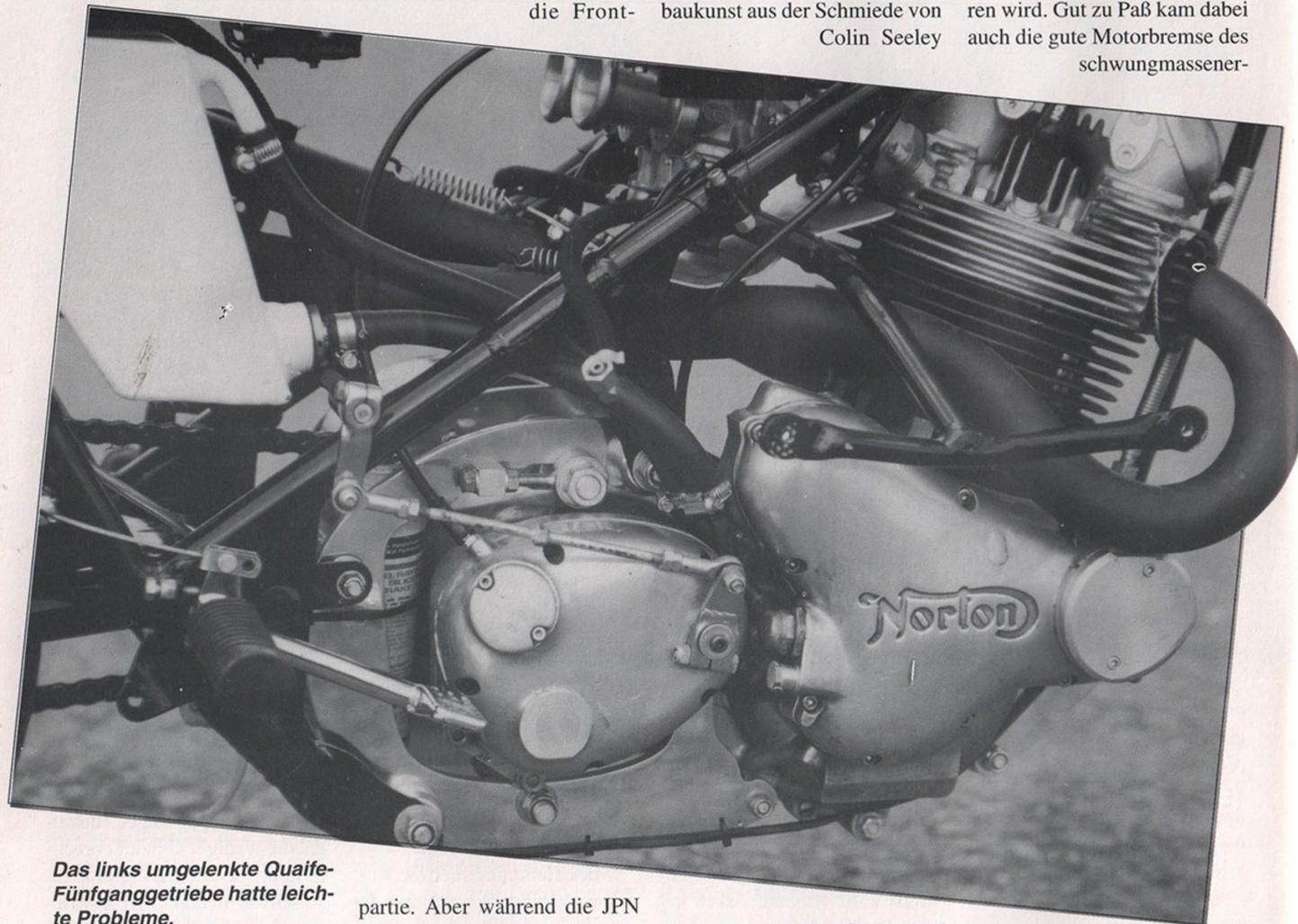
denn Pete Johnson hatte sich die Schaltung von der rechten auf die linke Seite legen lassen.

Offensichtlich war da etwas schiefgelaufen. Die Vergaserabstimmung war nicht zu fett und bei den anderen Maschinen mit starr verschraubten Norton-Triebblingen 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 spezialisiertes 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 Nockenwelle 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		

