

6. Jahrgang
T10856E

GUMMIKUH

6,50 DM
ÖS 55 · sfr 6,50

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

PAST
perfect



10 • 1995
15. Oktober 1995
bis
14. November 1995

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.

Schwerpunktthemen

Adler, Geschichte	4
Adler, von Dr. Paul Simsa	45
Adler M 250 S	39
AJS 350 16C (Trial)	14
Ardie	65
AWO 425	13
Barbour-Bekleidung	34
BMW R25/3 + Steib LS 200	52
BMW R51/3+R50/5	25
BMW R 61	38
BMW R 69 S	48
BMW R 75/5	39
BSA A 10	32
BSA A 65	38
BSA Gold-Star DB 32	44
BSA Gold Star Motor	20
BSA Twins	8 - 9
Bücker-Werke	20
DKW	3
DKW Ingolstadt	50
DKW*IFA*MZ	36
Dnepr MT 12, Test	32
Ducati 860/900 GTS	47
Ducati 900 SS	31
Duo 1000 km-Test	45
EMW R35/3	11
Eglin-Enfield	67
England(Süden) Reise	49
Express-Werke	12
Garelli 350 Split Single	43
Gespann KS - Zündapp mit Panhard-Motor	17
Gilera 4-Zylinder	59
Gilera Saturno "Piuma"	51
Gilera Strada 150	56
Harley-Davidson, Geschichte	29
Harley 61 cu.in. 8V- Racer	47
Heinkel Tourist Restaurierung	70
Hercules-Nürnberg I+ II	31, 32
Hertweck, Carl	35
Honda in den 60er Jahren	28
Honda CB 500 F	10
Horex	5
IFA BK 350	35
IFA RT125	14
ILO-Motoren	23

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

Typenkunde

Adler MB 250	64
Ardie BD 176	2
AWO 425	25
BMW R26	1
BMW R50	13
BMW R51/2	5
BMW R 75/5	72
BMW R 90/S	61
BSA A 65	36
BSA C 12 (Competition)	63
BSA Gold Star B34	27
DKW RT 200S	8
DKW RT 125 W	75
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 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 175/1	73
MZ ES 250	15
NSU Max	34
Puch 125 SV(S) 175 SV(S)	38
Puch 250SG	19
Puch 250TF	26
Triumph BDG 250H	9

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 Iloha II	27
Bultaco TSS 250	64
Derbi 50 ccm	59
DKW RT 175 S	30
Hercules K 101	55
Hercules K175S	8
Hoffmann Gouverneur	11
Honda CB 750 F	22
Honda CR 750	69
Horex Rebell	67
Horex Regina 4	10
Horex Resident	12 + 31
IWL Troll	74
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
Royal Enfield Trial	75
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	61
Yamaha XS 1100	51
Zündapp 175 S	40
Zündapp 250S	53
Zündapp Elastic 200/250	74

Technik

Achsantrieb R 51/3 Überholung	42, 43
Akkus	59
Alarmanlage f. Motorrad	10, 35, 36
Alu polieren	49
Alu eloxieren	63
Alu löten	63
Axiallag. f. BMW-Kipphebel	63
Bleifreies Benzin	50
Bowdenzüge	23
Bremsen	21, 23
BSA B 40 Motor	46, 47, 48
Dämpfer, hydraulische	36
DKW-Elektrik	41 - 43
Einradanhänger	60
Einspeichen	12
Elektronische Regler	68
EMW R 35/3 Restaurierung	59
Entlacken	35
Gasgestänge für BMW's	54
Gilster	53
Gummirestaurierung	29
Haariß-Prüfung	22
Hebebühne selbstgebaut	58
Helmtest (Jethelme)	30
Heizgriffe selbst bauen	34, 60

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.

Keineswegs ist dies die gesamte Inhaltsauswahl der GUMMIKUH & PAST perfect.
Das überarbeitete Inhaltsverzeichnis (umfaßt Heft 1 - 67) kann gegen 3,- DM in Briefmarken bei uns bestellt werden.
Achtung: zur Zeit nicht lieferbar sind die Hefte: 2, 3, 4, 12, 14, 17, 20, 24, 27, 28, 32.

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

UNTERWEGS

Böhmische Lebensart: Ein Reisebericht von Jens Kraus	4
Ducsi on Tour: Manx Grand Prix, die Isle of Man im August	14
Klassiker am Ring: David Longstroke berichtet vom „Kölner Kurs“	32

TECHNIK

Typenkunde: Bianchi Motociclo MT 61	36
Neue Restaurierungsserie: BMW R 51/S mit Steib-Seitenwagen, Teil 1 von Volker Timmer	38
Zubehörttest: Packtaschen kontra Koffer	46

BIKER'S SEELE

Geschäftsreise: Motorradkauf in den Staaten, von Ames	50
---	----

GESCHICHTE

Warum denn in die Ferne schweifen: Ein seltener Fund, von Olaf Pobantz	44
---	----

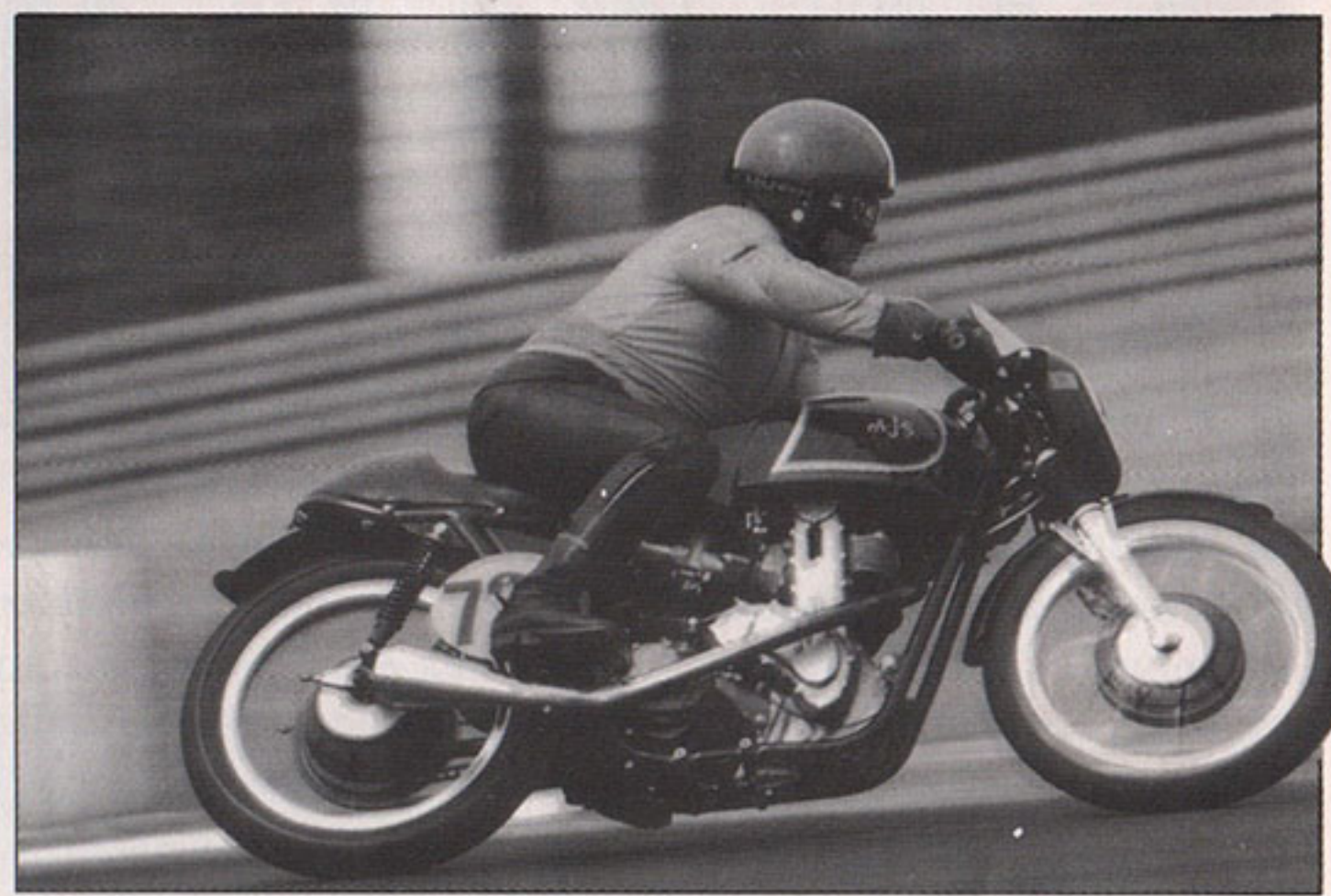
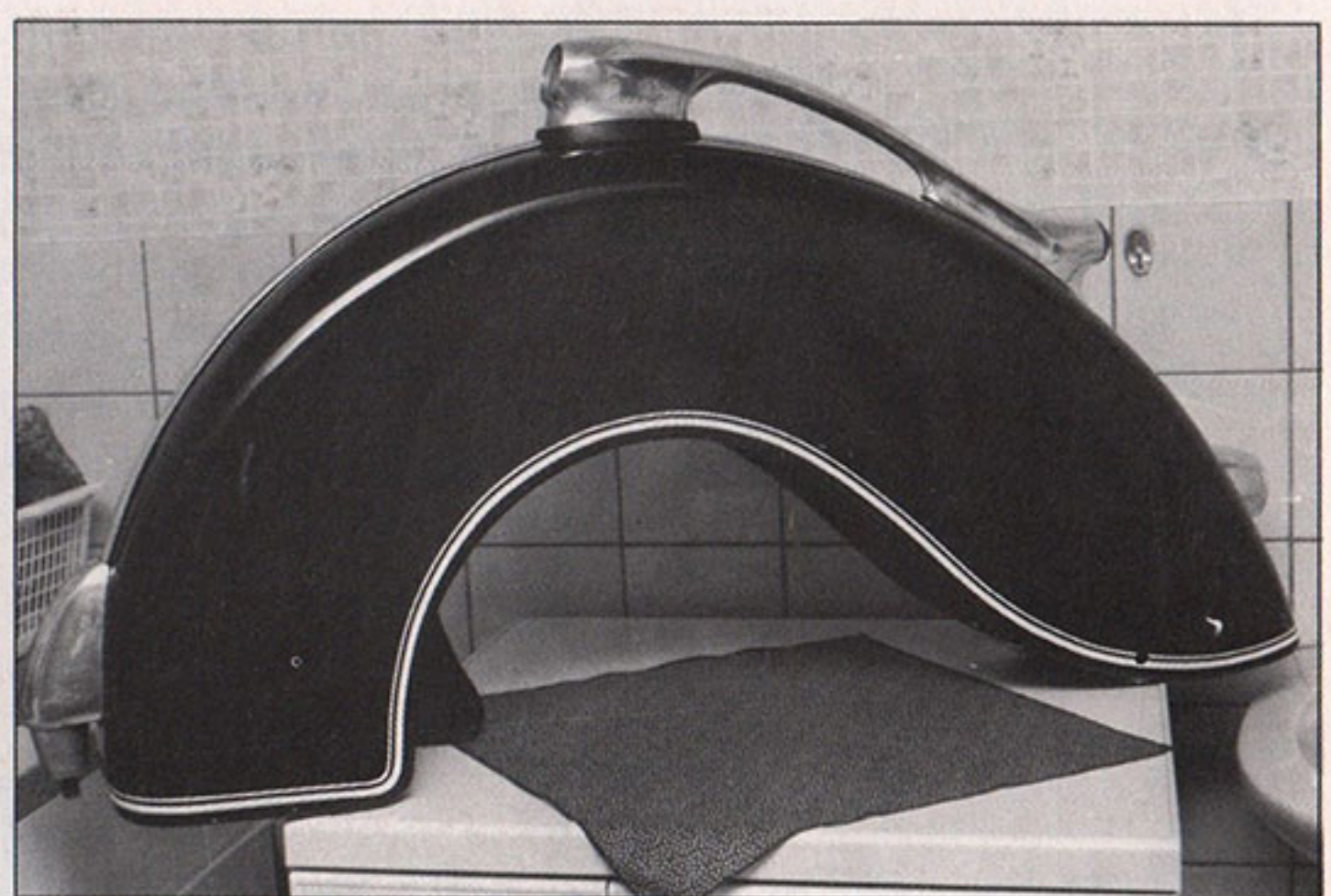
RUBRIKEN

Titelbild: Gesellenstück von unserem Fotografen André Lautz	1
Bestellservice: Welches Heft ich unbedingt noch brauche	2
Korrespondenz: Was die letzten 4 Wochen über unsere Schreibtische lief	10
Unsere Bücher zum Bestellen:	13
Kleinanzeigen: Such & Find	22
Impressum:	29
Händlerservice: Wer verkauft die GP	31
Litera-Tour: „Die Dicke“. Ein Buch über die Honda Goldwing	45
Termine & Treffen:	48
Motogalerie:	56

GUMMIKUH & PAST PERFECT AUSGABE 76



„Das Badezimmer ist besetzt.“
Volker Timmer über sein neuestes Restaurierungsobjekt,
ab Seite 38



Dieser AJS-Boy-Racer konnte am Nürburgring bestaunt werden,
ab Seite 32



Manétin in Böhmen - wer weiter fährt, ohne anzuhalten, glaubt etwas zu verpassen,
ab Seite 4



Was soll's, is'er eben rüber gefahren in die USA und hat sich eine gekauft!
ab Seite 50



„Also nach'm Krieg, um sechs Uhr abends!“ rief der alte Sappeur Woditschka dem braven Soldaten Schwejk zu, als sie sich zum Bier in der Prager Kneipe „Beim Kelch“ verabreden.

Maschine hinauf zum Erzgebirgskamm. Am Fichtelberg, mit 1214 m der höchste Punkt auf sächsischer Seite, empfängt mich dichter Nebel, der eigentlich schon ein Nieselregen ist. Ein Wunder, daß es nicht schneit. Bei durchschnittlich 172 Frosttagen im Jahr hier

Druck eingefüllten Sprit vermischt sich das Ganze genügend. Übertriebene Vorsicht wäre hier nur hinderlich, der Motor muß das abkönnen - die Zeiten ändern sich halt. Ich fahre wieder raus auf die Hauptstraße, und siehe da - die Sonne lugt hervor. Es herrscht nur we-

dem Fernseher zu sitzen? Fragen über Fragen, die ich mir nie stelle, die aber irgendwo im Raum schweben, wie die unterschwellig erahnte Frage: „Warum müssen die Motorradfahrer hier raus?“ Ich warte nur darauf, daß

einer mal damit kommt, dann weiß ich, wo wir wieder sind. Doch weg mit solchen Gedanken. Mein Ziel ist heute keine Fernstrecke, es sind die kleinen und die kleinsten Nebenstraßen, aus denen ich meine Route zusammengestellt habe. Und da ist die „Kleine“ genau richtig.

Solche Schleichwege verlangen nach dem adäquaten Fahrzeug. Zur kleinsten Stadt Böhmens fährt es sich am besten mit einem etwas betagteren Fahrzeug. Sozusagen „by fair means“. In diesem Fall mit einer MZ RT 125. Und so bin ich froh, hinter Bochov die Hauptstraße verlas-

sen zu können, um auf die reizvollen Nebenstrecken auszuweichen. Über Zlutize fahre ich die 205 entlang. Ich glaube nicht, daß diese Straße eine Bundesstraße nach unserem Verständnis ist. Unwichtig. Die Landschaft hier interessiert mich mehr. Mit den behäbigen,

größtenteils mit Mischwald bestandenen Hügeln, dem im Tal dahinplätschernden Bach, dessen Lauf das Sträßchen folgt, verzichtet sie auf alle Superlative und bewirkt vielleicht gerade dadurch einen heiteren Gemütszustand. Verkehr gibt es hier so gut wie gar keinen, und

Unterwegs zur kleinsten Stadt Böhmens

Böhmische Lebensart

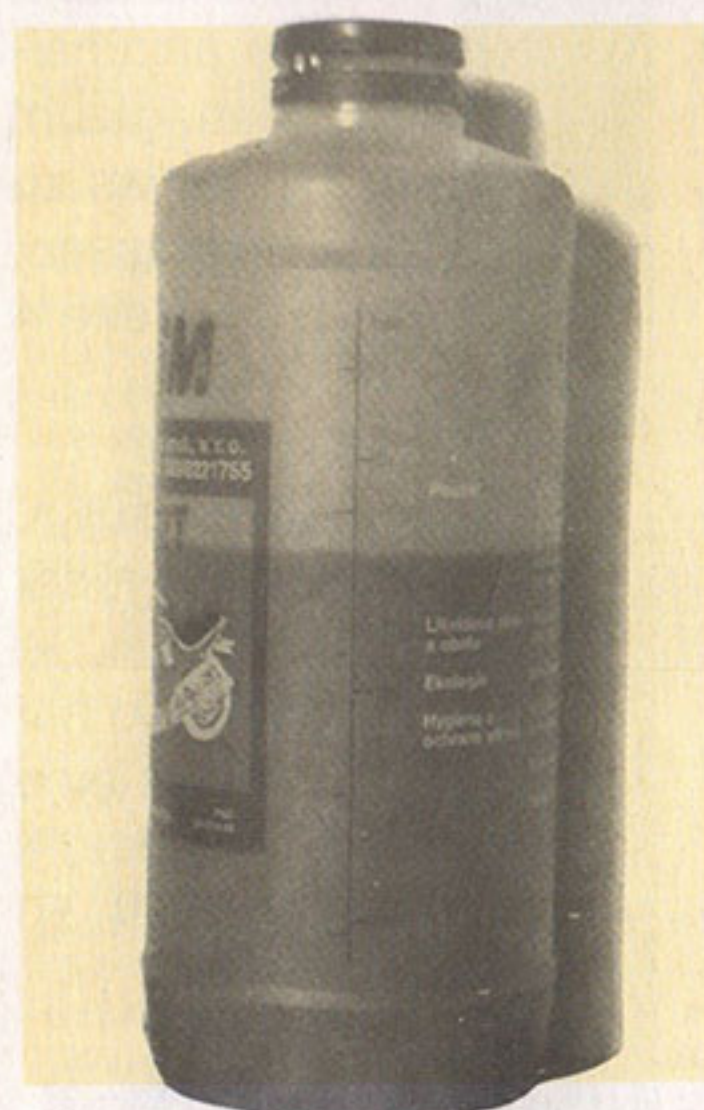
Kein Satz könnte treffen der die tschechische Lebensart beschreiben, jene Mischung aus Fatalismus, Humor und Vitalität. Manchmal, wenn der trockene Alltag gar zu nervend wird, setze ich mich auf mein Motorrad und spüre dieser irgendwie vertrauten Sicht der Dinge nach, drüben in der nur einen Katzensprung entfernten Tschechischen Republik. So ganz nebenbei bemerkt, läßt sich dort auch ohne engere Beziehung zur tschechischen Literatur prima Motorradfahren. Man sieht herrliche Landschaften, geschwungene Straßen und was das Wichtigste ist: kaum Verkehr. Mein Ziel für die heutige Tour ist Rabstejn nach Strelou, die kleinste Stadt Böhmens.

Es ist Sonnabend früh. Seit halb fünf bin ich auf den Beinen und schaue nach dem Wetter. Von Sonne keine Spur. Stattdessen immer kurze Schauer. Also erst einmal noch einen Kaffee getrunken, die Zeitung gelesen und gewartet. Gleich im Regen zu starten, wäre bei einer solchen Tour nun wirklich Blödsinn. Um sechs Uhr dann setze ich den Helm auf, streife mir die Handschuhe über und schiebe das Motorrad zur Einfahrt. Das Wetter muß jetzt besser werden. Tapfer schnurrt die

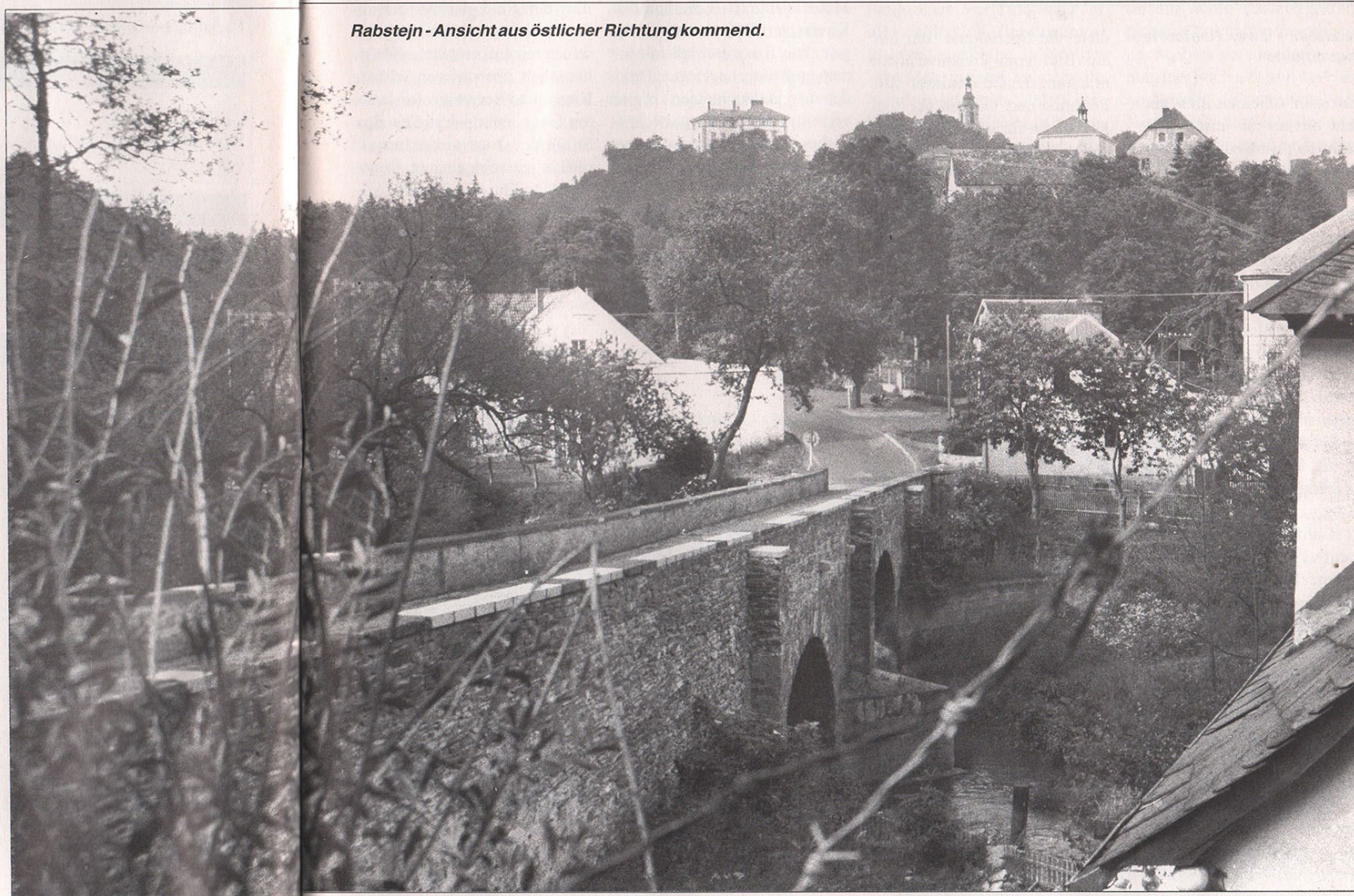
oben durchaus denkbar. Grenzübergang - Durchwinken.

In Karlsbad gibt es den ersten vagen Hoffnungsschimmer angesichts einer nicht ganz so dunklen Woldecke. Zumindest regnet es nicht mehr. Ich prügele die Prager Straße hinaus, vorbei an einem müde bergan schnaufenden Skoda und einem auf der Kriechspur dahinschleichenden Lastzug. Doch die Steigung ist ganz erheblich, und irgendwann muß ich in den Zweiten runterschalten. Das war's denn. Der Skoda zieht an mir vorbei. Ich lege keinen Wert auf Rekorde. Auf Höhe der Burg ruine Andelska Hora zeigt sich das erste Mal ein Stück blauer Himmel. An der Tankstelle in Bochov wird es dann ernst. Es gibt keine Zapfsäule mit Zweitaktgemisch. Die Alternative in Form bleifreien Sprits heißt hier „Natural“ und hat 95 Oktan. Überflüssigerweise (weil ich meine Tschechischkenntnisse testen will) frage ich den Tankwart, ob er „Mix“ habe. Er antwortet lakonisch „Olej“. Das hat nichts mit Stierkampf zu tun, sondern heißt Öl. Er reißt einer 0,5 Liter Plastikflasche den Verschuß ab und fragt: „Kolik?“ (Wieviel), und ich antworte: „pjet“ (fünf). Er kippt für fünf Liter Benzin Öl in den Tank. Durch den anschließend mit

nig Verkehr, und ich denke so bei mir, in anderthalb Stunden könntest du in Prag sein. Auf der Graden fehlt der RT zwar im Vierten, der nötige Durchzug, aber im Dritten sind locker achtzig Sachen drin. Na klar fehlen hier ein paar PS. Das ist nicht zu leugnen. Mit meiner BMW könnte ich ganz anders hier entlang brettern, und das würde eine Menge Spaß machen. Warum ich nicht damit fahre? Tja, warum wollen welche zum Nordpol laufen, wo sie doch fliegen könnten? Warum springen welche am Gummiseil in die Tiefe, statt zu Hause vor



Praktisch: Skala für Mischungsverhältnis erspart Kopfrechnen.



Rabstejn - Ansicht aus östlicher Richtung kommend.



Rabštejn - zwei Restaurierungsobjekte

Touristen scheinen sich auch nicht hierher zu verirren. Gemächlich geht es dahin, und in vollen Zügen genieße ich die würzige Luft. In Stvolny biege ich links nach Rabštejn ab. Hell und trocken plappert der kleine Zweitakter die Anhöhe hinauf. Durch eine Allee aus mächtigen, dem Stammumfang nach mehrere hundert Jahre alten, Lindenbäumen nähere ich mich dem erklärten Ziel meiner Fahrt - Rabštejn nach Strelou. Unvermittelt stehe ich auf dem kleinen Platz, der einen Rundblick auf die bewaldete Umgebung des Städtchens gestattet. Ich folge dem kurzen Anstieg hinauf zur Kirche und finde mich auf einem schmalen Hotelparkplatz wieder. Das langgestreckte, rechtwinklig zur Kirche angeordnete Gebäude ist offensichtlich das ehemalige, 1666 gegründete Kloster, welches jetzt als Gaststätte und Hotel „U mnicha“ (Beim Mönch) dient. Die Kirche selbst ist aufgrund von Baumaßnahmen nicht zugänglich. Vor dem Hotel parken ein paar Autos, die Eingangstür ist jedoch noch verschlossen - es ist ja auch erst halb neun in der Früh. Ich stu-

diere die Speisekarte, um mir ein Bild vom Preisniveau zu machen. Das Schnitzel mit Pommes und Gurken für 112 Kronen ist für unsereins billig, für die Tschechen allerdings schlicht zu teuer. Die Zeiten, wo man für 20 Kronen ein Szegediner Gulasch mit leckerer dunkler Paprikasoße bekam, sind endgültig vorbei. Als ein Skoda mit einem Anhänger ein paar Kisten Limo bringt, kommt etwas Leben in den Hotelbetrieb. Obwohl Sonnabend ist, treffen nach und nach

auch noch ein paar Bauarbeiter ein und steuern auf die Kirche zu. Ich frage den Skodafahrer, der offensichtlich zum Hotel gehört, rein aus Neugierde, was denn eine Nacht koste. Ungefähr 160 Kronen, kommt die Antwort. Ich kann es fast nicht glauben, das wären ja nicht einmal 10 DM, und zu den Preisen in der Speisekarte paßt es auch nicht. Andererseits habe ich schon oft die Erfahrung gemacht, daß sich nur einen Katzenprung abseits der großen Fernverkehrsstraßen, die von den deutschen Touristen vorrangig frequentiert werden, ein „normales“ Preisniveau gehalten hat. Ich schwinde mich wieder auf meinen Kurvenflitzer und rolle talwärts, ohne erst den Motor anzutreten. Unterhalb der Kirche verblüfft das versteckt gelegene Barockschloß mit einem großzügig angelegten Park, den man in dem kleinen Ort nie vermutet hätte. Bergabwärts, vorbei an dem einzigen Laden und einem Gasthaus, geht es hinab ins Tal der Strela, ein kleines Flößchen, daß dem Ort im 14. Jahrhundert seinen Namen gab: Rabštejn an der Stela. Die kleinste Stadt Böhmens. Endlich doch noch ein Superlativ. Ernüchternd freilich ist die Ruhe,

kaum ein Mensch ist auf den Straßen. Ein bißchen mehr Betriebsamkeit hatte ich hier schon erwartet. Ein wenig Enttäuschung macht sich breit. Das Strelatal selbst ist zum Naturschutzgebiet erklärt. Wer Lust hat, kann es auf einem eigens angelegten Lehrpfad erkunden. Über eine mittelalterliche Steinbrücke führt die Straße auf dem andern Flußufer steil aufwärts in dichtbewaldetes Bergland. Auf halber Höhe wende ich und fahre ins Tal zurück, und mir wird klar: Um einen Aha-Effekt zu erzielen, muß man den Ort von dieser Seite, von Zihle aus anfahren. Unvermittelt aus dem Wald kommend, bietet sich dem Auge ein malerisches Bild. Unten die schmale Steinbrücke über den Fluß, darüber der ins Sonnenlicht getauchte Hang mit seinen reizvoll gestalteten Holzhäuschen, überragt von Schloß, Kirche und Bergruine. Im zweiten Gang ziehe ich die einzige Straße des Ortes wieder hinauf, meiner zurechtgelegten Route Richtung Manetin folgend. Allmählich knurrt mir der Magen. Im Gegensatz zu dem verträumten Rabštejn, von dem man sich möglicherweise (wegen des Superla-



Rabštejn - ein Blick auf die Hauptstraße

tivs) sogar zuviel verspricht, wirkt Manetin geradezu mondan. Das Städtchen versetzt einem regelrecht einen Kulturschock, mit einem Schloß, der Kirche und den Barockstatuen, die da einfach so neben der belebten Straße stehen. Man ist gezwungen anzuhalten, weil man sonst glaubt, etwas zu verpassen. In der Bäckerei am Markt, die sich im Innern als handfeste Kneipe mit Milieu entpuppt, bestelle ich Würstchen mit Hörnchen. Der Wirt fragt mich, ob ich Bier haben will, und schweren Herzens verneine ich. Ein Aufenthalt im Land des Bieres, ohne eines zu trinken, ist an sich ein Unding. Ich nehme mir vor, eine Flasche für den Abend mitzunehmen. Im Hintergrund der Gaststube sitzen Männer in Arbeitskleidung und trinken Bier. Nachdem sie mich als Fremden anfangs unaufdringlich gemustert haben, nehmen sie ihre Gespräche wieder auf. Hier in der Tschechischen Republik sind Gaststätten kulturelle Zentren, man kommt her, um ein oder zwei Bierchen zu trinken und dabei Neuigkeiten auszutauschen. Kontakt wird gesucht, nicht gemieden, daran hat sich seit Schwejks Zeiten nichts geändert. Ich fange an mich wohlzufühlen. Bleibt nur zu hoffen, daß dies noch lange so bleibt. In den grenznahen Gebieten und entlang der großen Fernverkehrsstraßen ist in den meisten

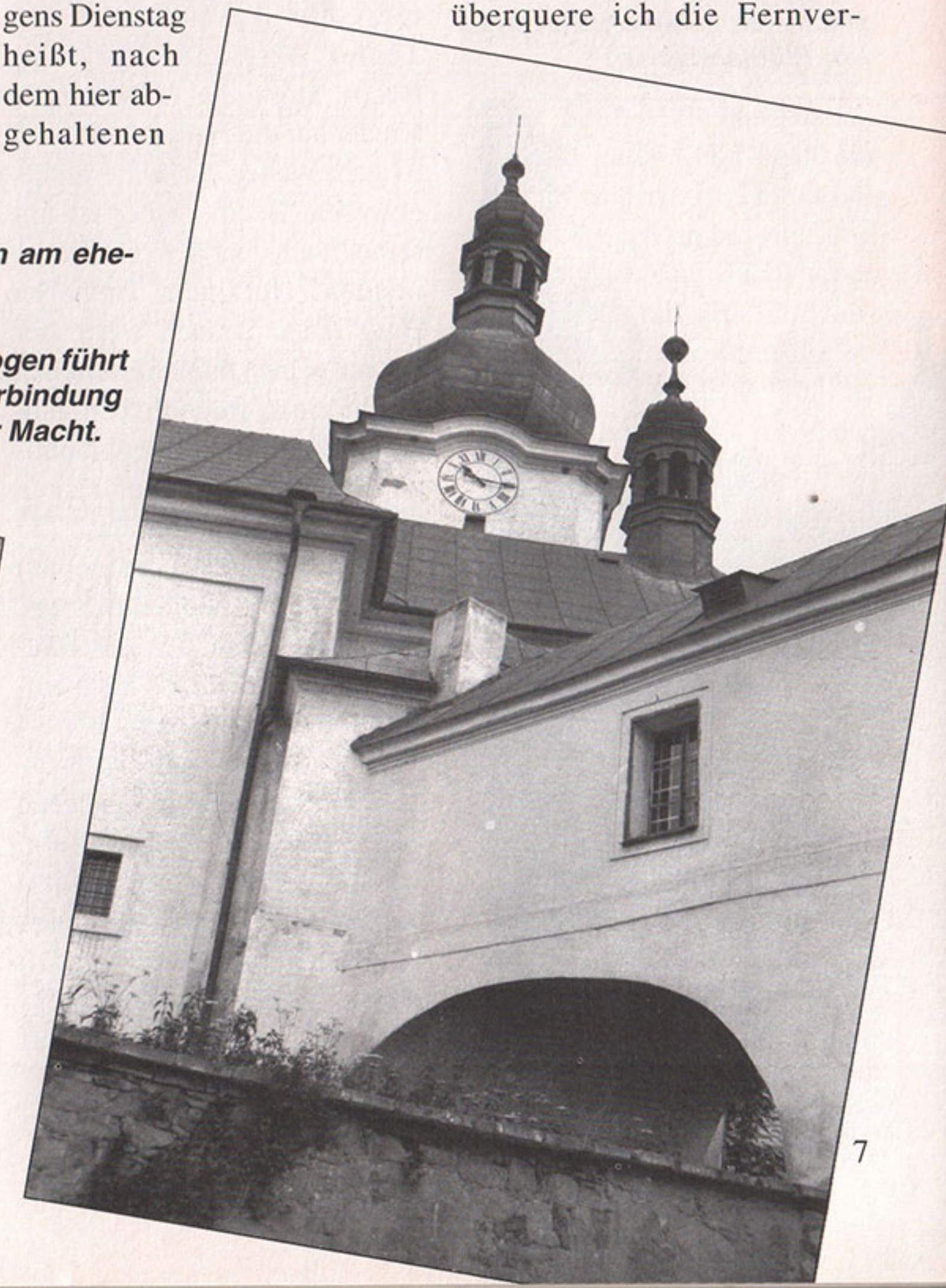
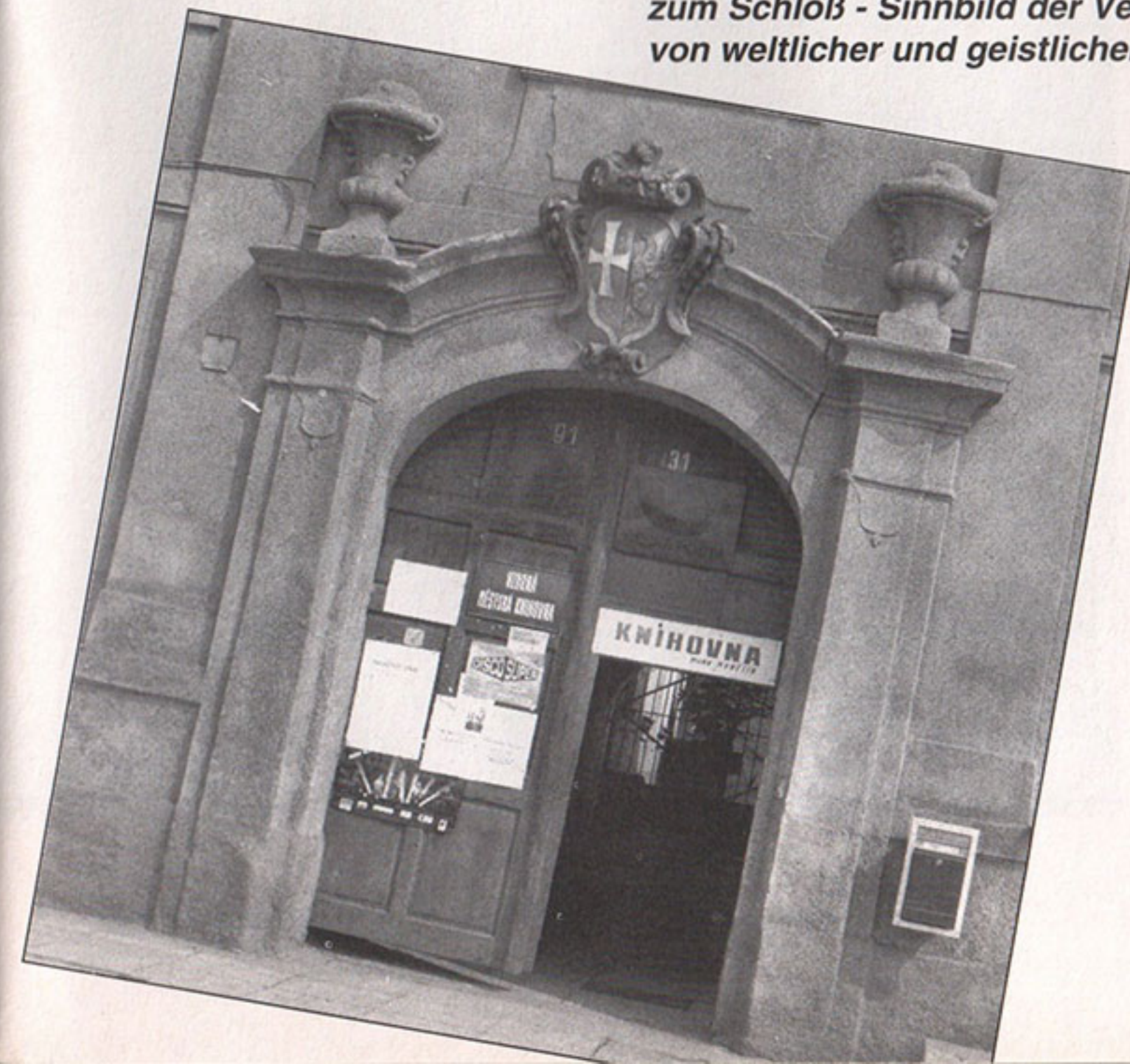
tschechischen Gaststätten nämlich längst jene Mischung aus Sterilität, aufgesetzter Gemütlichkeit und Geschäftstüchtigkeit entstanden. Sie läßt das Urwüchsige, Volkstümliche vermischen - den meisten Touristen sagt dies aber offensichtlich sehr zu. Nachdem ich meine sechs (!) Würstchen zwangsläufig mit einer Cola hinuntergespült habe, schaue ich mich noch ein wenig im Ort um. Das Schloß beherbergt ein Museum mit einer ständigen Ausstellung von Werken hier ansässiger Künstler. Mir steht aber jetzt der Sinn nicht nach verstaubten Gemälden. Auf meine Frage nach Informationen über die Region, verkauft mir das Fräulein an der Kasse des Museums eine Wanderkarte über das Westböhmisches Gebiet, mit Angaben zu Sehenswürdigkeiten auf der Rückseite in deutscher Sprache. Dieser Karte entnehme ich, daß Manetin, im Jahre 1382 zur Stadt geworden, heute noch als Perle des böhmischen Barocks bezeichnet wird. Interessanter ist zweifellos die Info: „In der Umgebung Goldföndungen“. Allerdings weiß ich nicht, ob sich dies noch auf die Gegenwart bezieht. Also weiterfahren. Und so schwinde ich mich wieder auf meine Maschine und fol-

ge der Fahrbahn Richtung Nectiny. Ich habe noch ein großes, überregional bekanntes Ziel vor mir: Das Kloster Tepla. Doch jetzt ist erst einmal Motorradfahren in seiner schönsten Form angesagt. Autoleere, schmale, geschwungene Straßen - Sonne, herrliche Landschaft. Kurvenspaß pur. Das wahre Ziel der Fahrt. Ein Skoda kommt mir entgegen, der Fahrer hat seinen ungefähr sechsjährigen Sohn auf den Knien sitzen. Er darf heute mitlenken. Hier ist noch nicht der von Sicherheitshysterikern erhobene imaginäre Zeigefinger in den Köpfen implantiert, der einem den Spaß an der Freud vermissen soll. Uns ist er schon unentbehrlich geworden, im Falle eines Verlustes hätte es eine völlige Orientierungslosigkeit zur Folge. In Nectiny fahre ich prompt an dem im Windstil gebauten Schloß vorbei. Ohne es gesehen zu haben, versteht sich. Irgendeine Abzweigung muß ich verpaßt haben. Ich ärgere mich jedoch nur mäßig, dazu ist die Strecke einfach zu schön, die Kurven zu einladend. In Utery (was übrigens Dienstag heißt, nach dem hier abgehaltenen

Markttag), einem malerischen, mittelalterlichen Städtchen, halte ich auf dem Marktplatz, um ein paar Fotos zu machen. Einzelne Gebäude sind schön hergerichtet, an anderen nagt der Zahn der Zeit. Die Gegend hier ist überreich mit kulturellem Erbe in Form alter Bauwerke gesegnet. Allerdings sind viele von ihnen offenbar wegen Geldmangel nach und nach verfallen. Dies ist einerseits sehr schade. Andererseits habe ich oftmals den Eindruck, daß in vielen penibel herausgeputzten historischen Gebäuden das Leben herausgeschützt ist, sie zu totem Gemäuer verkommen. Konserven einer gewünschten Vergangenheit. Es mag barbarisch klingen, aber der Charme dieser ein wenig heruntergekommenen Ortschaften besteht für mich eben gerade darin, daß man hier noch lebt und die Häuser benutzt, auch wenn mal eine Kirche als Lagerhalle oder Scheune zweckentfremdet wird und daß diese Gebrauchsspuren vom Leben hier kommen und sichtbar sind. Mit alten Motorrädern ist das ja auch nicht anders. Auf der nächsten Anhöhe überquere ich die Fernver-

Links: Manetin - Stadtwappen am ehemaligen Rathaus

Rechts: Manetin - der Mauerbogen führt zum Schloß - Sinnbild der Verbindung von weltlicher und geistlicher Macht.



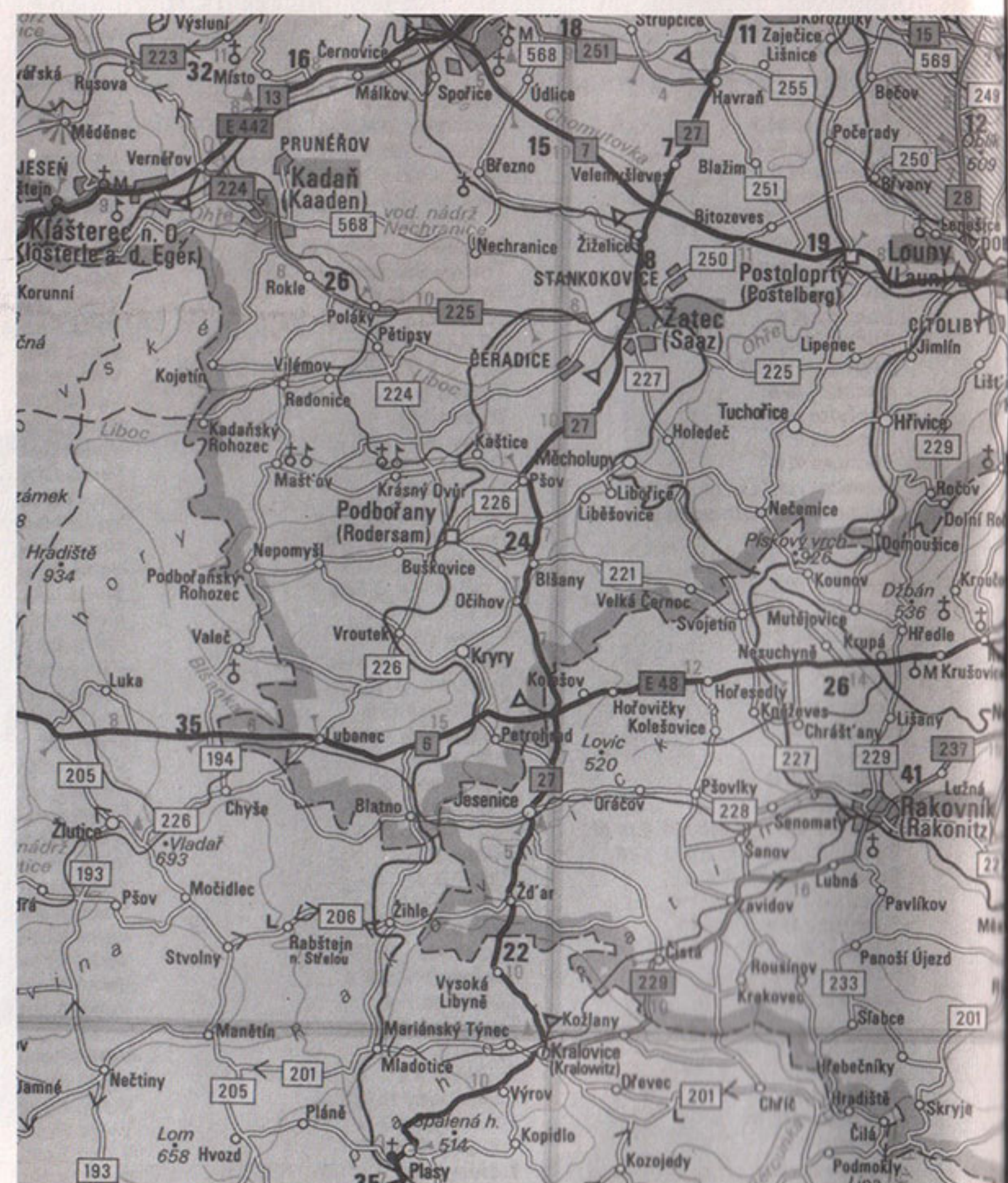
kehrsstraße von Karlsbad nach Pilzen und fahre Richtung Tepla. Das 1193 gegründete Kloster, das nun einer Restaurierung unterzogen wird, ist auf dem besten Weg, eine Touristenattraktion zu werden. Diverse Reisebusse und Mercedesse auf dem Parkplatz künden davon. Die Stiftskirche hinter den Klostermauern ist tatsächlich eine Wucht. Natürlich gibt's ein Museum, eine Klosterbibliothek mit 80.000 Büchern und alten Handschriften, deren älteste aus dem 9. Jahrhundert stammen sollen und Souvenirstände. Außerdem verfügt das Kloster über ein Hospiz und ein Restaurant. Offensichtlich ist man hier schon auf eine bestimmte Gästertypen spezialisiert - jene mit dem Stern auf der Motorhaube. In meiner martialischen Aufmachung, verschmierte Gummiüberhose, Lederstiefel und Lederjacke werde ich ganz schön argwöhnisch beäugt. Vielleicht hätte ich mir ein D auf die Lederjacke kleben sollen. Möglicherweise bilde ich mir das aber auch nur ein. Mich zieht's ohnehin wieder auf die Landstra-

Becov nach Tepton: Motorrad vor Flußlandschaft



ße. Die Stadt Tepla selbst kommt aufgrund des ausgiebig inspizierten Klosters ungerechterweise zu kurz, nicht einmal ein Foto habe ich gemacht. Auf der Marienbader Straße fahre ich in Richtung Karlsbad, immer dem Flüßchen Tepla folgend. In der Kirchengruft in Mnichov sollen laut meiner Wanderkarte die mumifizierten Gebeine französischer Soldaten liegen. Beinahe hätte man meine gleich dazu legen können, denn was kurz nach dem Ortsausgang kommt, ist der absolute Hammer: ohne Vorankündigung taucht nach einer Kurve eine Straßensperre mit einer Vollsperrscheibe auf. Zum Glück war ich relativ gemütlich gefahren und konnte rechtzeitig abbremsen. Daß das andere nicht gelang, davon künden herumliegende Holzsplitter und Glasscherben. Zu erraten, ob die kleine, links abbiegende Nebenstraße eine Umleitung sein könnte, bleibt mir überlassen. Dies sind dann halt wieder Erlebnisse der weniger schönen Art. Doch die sind selten. Der unfreiwillige Umweg verschafft mir eine landschaftlich sehr reizvolle Aussicht auf das Tepler Bergland. Kurz vor Becov stößt die Nebenstraße wieder auf die Hauptstraße, und es geht weiter, als wäre nichts gewesen. Becov selber ist mit seiner hoch über dem Fluß thronenden, trutzigen, finsternen Burg einen Besuch wert. Der Ort mit seinen bunten Häuschen macht einen freundlichen Eindruck, wozu die farbenprächtige Fassade des ehemaligen Renaissanceschlusses, das 1753 im Spätbarockstil umgebaut wurde, ganz erheblich beiträgt. Besichtigen läßt sich das Bauwerk derzeit nicht, da noch emsig gebaut und verschönert wird. Was bisher geleistet wurde, kann sich jetzt schon sehen lassen. Die alte finstere Burg, die das Ortsbild beherrscht, stammt aus der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts. Kein Wunder, daß da die Substanz etwas bröckelig ist. Es geht bereits straff

auf Nachmittag zu, und somit wird es Zeit für die Rückfahrt. Ich prügele vorbei an schroffen, finsternen Berghängen, das romantische Teplatal abwärts. Schon vorhin in Becov hatte es ein paar Mal gedonnert, jetzt wird es zunehmend dunkler. Von Sonne längst keine Spur mehr. Fast unvermittelt fahre ich wenig später in einen Platzregen hinein, der seinesgleichen sucht. Die straffe Lederjacke läßt so schnell kein Wasser durch, doch untenherum werde ich pitschnaß. War ich zu Hause noch losgefahren, in der Hoffnung, das Wetter werde schon schön werden, wenn ich nur erst mal unterwegs bin, sozusagen in Abwandlung der Schopenhauerschen Philosophie: Das Wetter als Wille und Vorstellung, muß ich mich nun endgültig eines besseren belehren lassen. Vergeblich hatte ich geglaubt, mit Jeans und übergezogener alter und (wie sich jetzt herausstellt) poröser Gummihose der Morgenkälte trotzen zu können, um dann am Tag locker und lässig dahintuckern



zu können. Ich bin gewiß kein Schönwetterfahrer, aber mit einem nassen Hintern werden die Ziele auf einmal sehr klar: nach Hause, so schnell es geht. Es ist mittlerweile so finster wie in der Nacht. Die Autos kommen mit Licht, über der Fahrbahn liegt ein Schleier aufgegischten Wassers, der mich einhüllt. Durchgefahrene Wasserlachen vermögen die Nässeintensität nicht mehr zu steigern, und von oben gießt es wie aus Kannen. Wenn jetzt etwas mit dem Motorrad wäre...

Karlsbad ist mir völlig egal, zwei Ampelkreuzungen und durch. In Ostrov dann, am Fuße des Erzgebirges, hört der Regen auf. Ich tanke noch einmal, und dann folgt die letzte, für das Motorrad schwierigste Etappe des Tages: Die Auffahrt auf den Erzgebirgskamm. Auf deutscher Seite vollzieht sich diese Auffahrt ein wenig. Das Erzgebirge ist eine Pultscholle, entstanden im gleichen Atemzug mit den Alpen, von sächsischer Seite her allmählich ansteigend, zum nordböhmischem Becken

REISEINFO:

LANDKARTEN:

- Autoatlas Deutschland (im Bereich Erzgebirge, Fichtelgebirge ist der in dieser Tour befahrene Teil der Tschechischen Republik genauso ausführlich dargestellt).

- Tschechischer Autoatlas (erhältlich in tschechischen Tankstellen und Buchhandlungen).

VERKEHRSHINWEISE:

- Höchstgeschwindigkeit für Motorräder: Landstraße und Autobahn (!): 90 km/h, Ortschaft 60 km/h.

- 0 Promille.

- grüne Versicherungskarte empfohlen.

- D am Krad ist Pflicht

- Helm, Handschuhe, Brille (auch für Sozia) Pflicht.

- Licht nicht vorgeschrieben, aber sinnvoll.

- Gebührenpflichtige Autobahnen: Im Gebiet der gefahrenen Tour keine, sonst alle um Prag. Abschnitt Teplice-Usti, D1 bis an slowakische Grenze, Abschnitt Brno-Olomouc (genaue Info am Grenzübergang einholen).

- Plakette kostet 400 Tschechische Kronen (an Grenze kaufen).

- Tanken: auf Fernverkehrsstraßen kein Problem, Bleifrei heißt hier „Natural“ 95 Oktan, für Zweitakter Öl verlangen, Spritpreis ca. 20 Kc.

- Bei Geschwindigkeitskontrollen Radarausdruck zeigen lassen.

hin jedoch schroff abfallend. Und da muß ich jetzt hinauf. Mit einer PS-starken Maschine eine Episode von 10 Minuten.

WECHSELKURS

(Stand Juni 1995):

1 DM = ca. 18 Tschechische Kronen, getauscht werden kann in Wechselstuben an den Grenzen oder an den Fernverkehrsstraßen oder in Banken. Quittung abstempeln lassen, für eventuellen Rücktausch.

ÜBERNACHTUNG, ESSEN UND TRINKEN:

Je nach Belieben im Gasthof, Hotel oder privat, es gilt: je größer die Stadt, desto mehr nähern sich die Preise unserem Niveau. Beispiel: Klosterhospiz Tepla: Doppelzimmer mit Bad/Dusche und WC: 1180 Kc.

Typisch tschechisches Gericht: Schweinebraten, Knödel, manchmal Kraut, dazu einen halben Liter böhmisches Bier (es können auch mehr sein).

ALLGEMEINES:

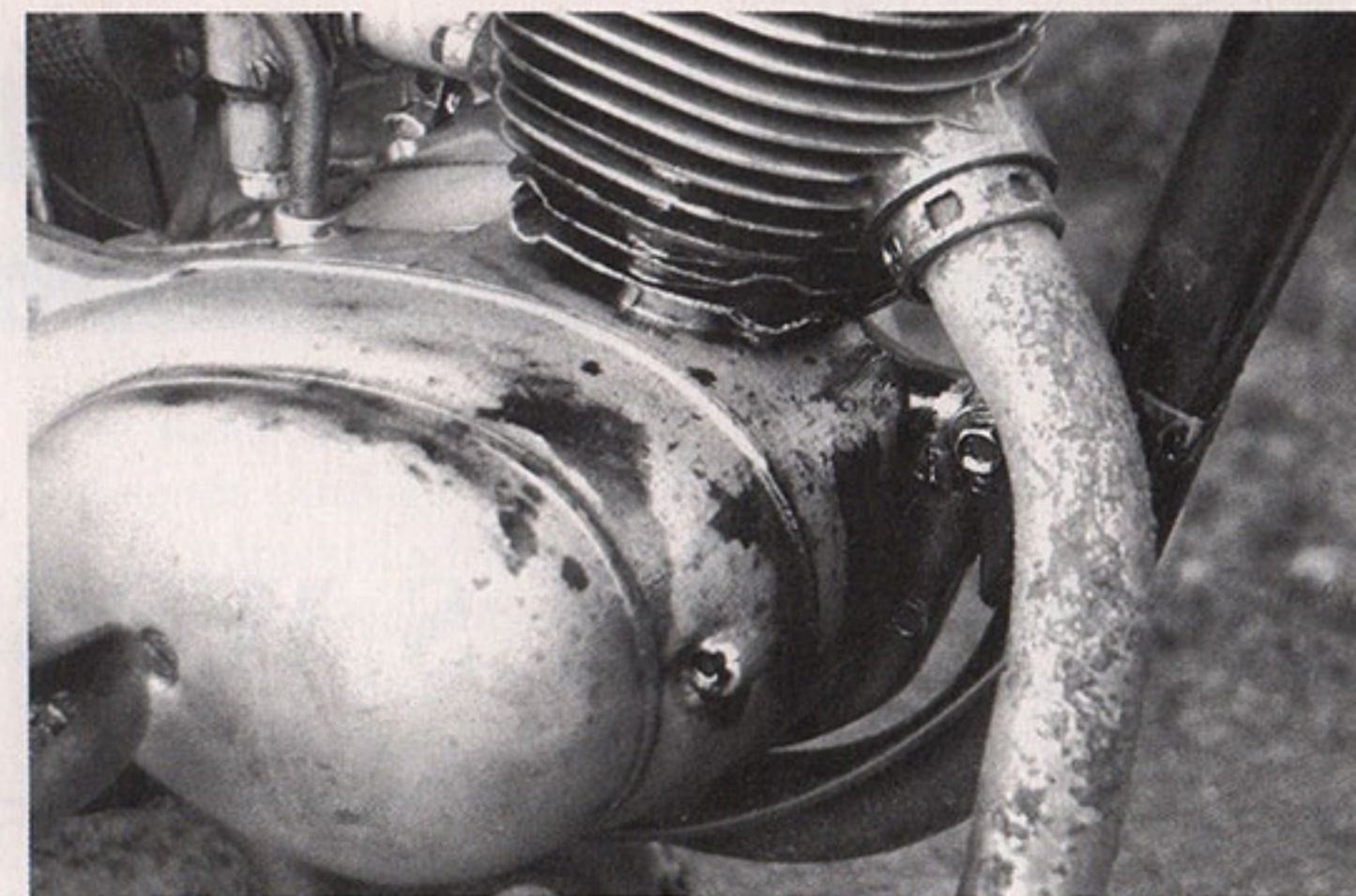
- mit der Tschechischen Republik besteht kein Sozialversicherungsabkommen, deshalb: private Auslandsreisekrankenversicherung dringend empfohlen!

- Grenze ist EG-Außengrenze, wenn man aber nicht gerade den Beiwagen bis zur Windschutzscheibe mit Marlboro oder Becherovka vollpackt, gibt's im Normalfall keine Probleme für Motorradfahrer.

- Nicht erlaubt ist die Ausfuhr von mehr als 100 Tschechischen Kronen (das sind also nicht mal 6 DM).

- An Geschwindigkeitsbeschränkungen halten, es kann sonst teuer werden.

Spätestens hier fallen alle Masken. Ich habe meine RT nie geschont, sie ist zum Fahren bestimmt, aber das hier ist schon



„Geheizt“ mit 6,5 PS - das ist die Folge, doch der Motor läuft

ein außergewöhnlicher Härtestest für die alte Maschine. Sie hat ihn mit Bravour bestanden. Erfolgserlebnisse mit so schwachen Motorrädern sind äußerst selten und dafür natürlich um so intensiver. Bei der Erzgebirgsauffahrt war mir eines vergönnt. Durch Jachymov kriecht vor mir im Schneckentempo eine Kolonne von vielleicht fünf PKW's hinter zwei Wohnmobilen in Richtung Grenze. An ein Herunterschalten ist nicht zu denken. Unausstehlich der Gedanke, im Ersten, womöglich noch mit schleifender Kupplung die zirka 5 km lange Steigung zu bewältigen. An ein Überholen wäre weiter oben aufgrund fehlender PS nicht zu denken gewesen. Nun kenne ich die Straße im Ort ganz gut, und ich weiß, daß sie sich auf dem Marktplatz in zwei voneinander getrennte Einbahnstraßen teilt, die jedoch beide so breit sind, wie vorher die Hauptstraße. Das Ganze fällt kaum auf, so daß die PKW treu und brav weiter hinter den beiden Wohnmobilen herzuckeln. Mit dem letzten Quentchen aus der Schwungschubautomatik und einem Zentimeter Abstand zur Stoßstange des letzten Wagens, ziehe ich am Beginn der Einbahnfahrspur an der gesamten PS-starken Blechlawine vorbei. Herrlich, wie das Maschinchen im Zweiten abziehen kann, wenn die nötigen Drehzahlen zur Verfügung stehen. Vor der Spitzkehre oberhalb der Stadt bleibt mir trotzdem nichts an-

deres übrig, als in den Ersten zu schalten. Von den PKW ist jedoch nichts zu sehen. Zuckeln die doch tatsächlich weiter - oben gelingt es mir, mit 100 Meter Kupplungschleifen und rhythmischem Herumhopsen auf dem Sattel, den zweiten Gang wieder reinzukriegen. Ich erwarte jeden Augenblick, den Kolben aus dem Zylinderkopf herausfliegen zu sehen, doch der Motor hält. Entweder ein Motorrad taugt was, oder es taugt nichts. Das hier gehört zur ersten Kategorie. In Bozi Dar fällt mir ein, daß dies die höchstgelegene Stadt Mitteleuropas ist. Also, zu guter Letzt noch ein weiterer Superlativ. Die Grenze passiere ich en passant, und dann geht es auf sächsischer Seite wieder talwärts. Zu Hause gönne ich mir dann die so lang ersehnte, verdiente Flasche tschechischen Bieres, jenes, das der brave Soldat Schwejk nach dem Krieg trin-

ken wollte: „Schwejk, was für Bier ham sie 'Beim Kelch'? Und wie ein Echo ertönte Schwejks Antwort: 'Großpopowitzer'.“





Hier gibt's was zu gewinnen !!

GP-Verlosung: Länderrätsel

Die beiden Fotos zeigen ein Marken-Potpourri von diversen Herstellern. Das abgebildete Motorrad gibt es wirklich, allerdings als Einzelexemplar.

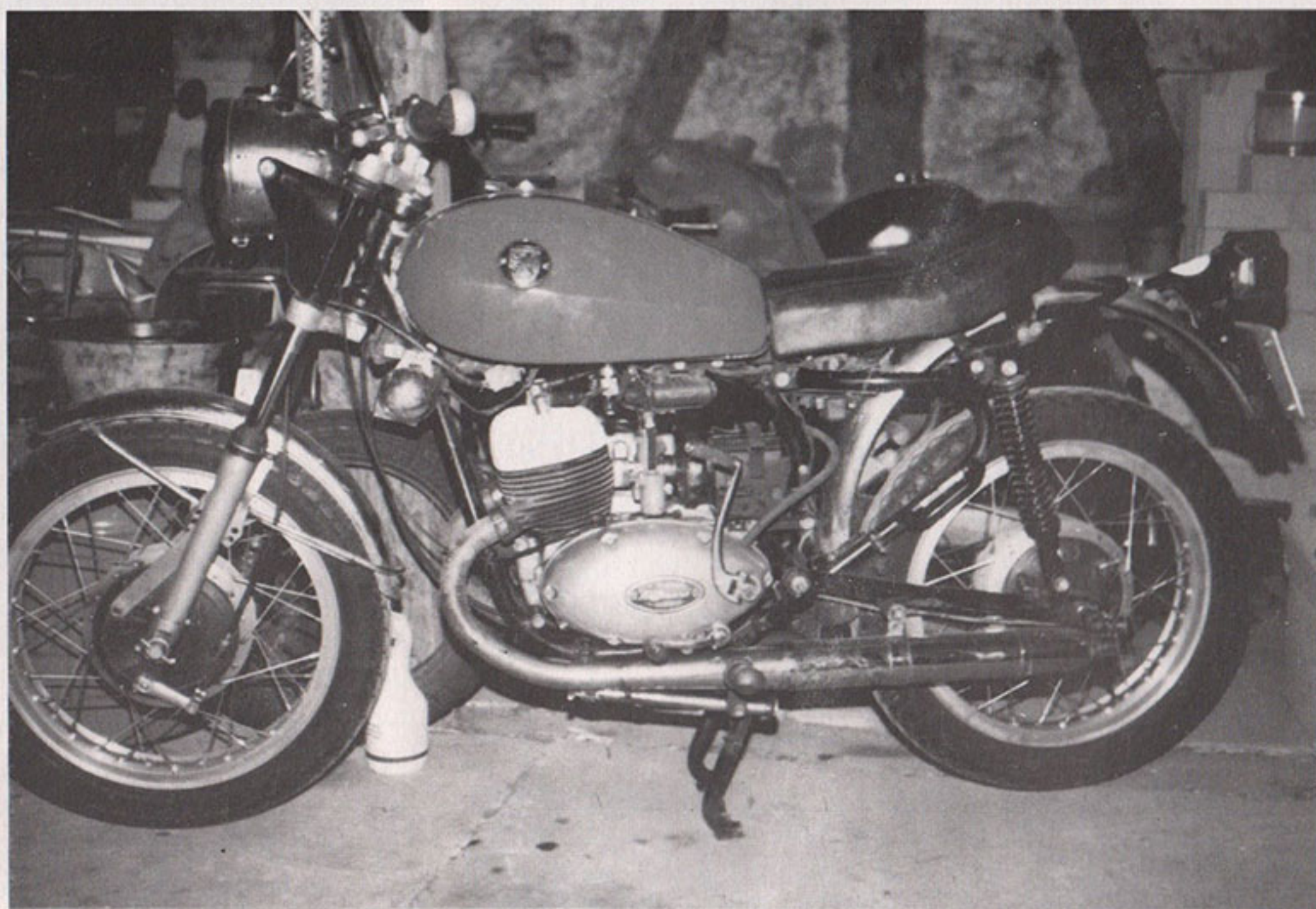
Die verbauten Teile kommen aus den verschiedensten Ländern. Wir wollen nun von unseren schrauberbegeisterten Lesern wissen, wieviele Nationalitäten ihren Anteil daran geleistet haben.

Wir sind mutig und versprechen, für das Herausfinden der richtigen Zahl den ersten 30 Lesern, die die richtige Zahl wissen und uns selbige auf einer Postkarte zusenden, ein Jahresabo bzw. eine Aboverlängerung.

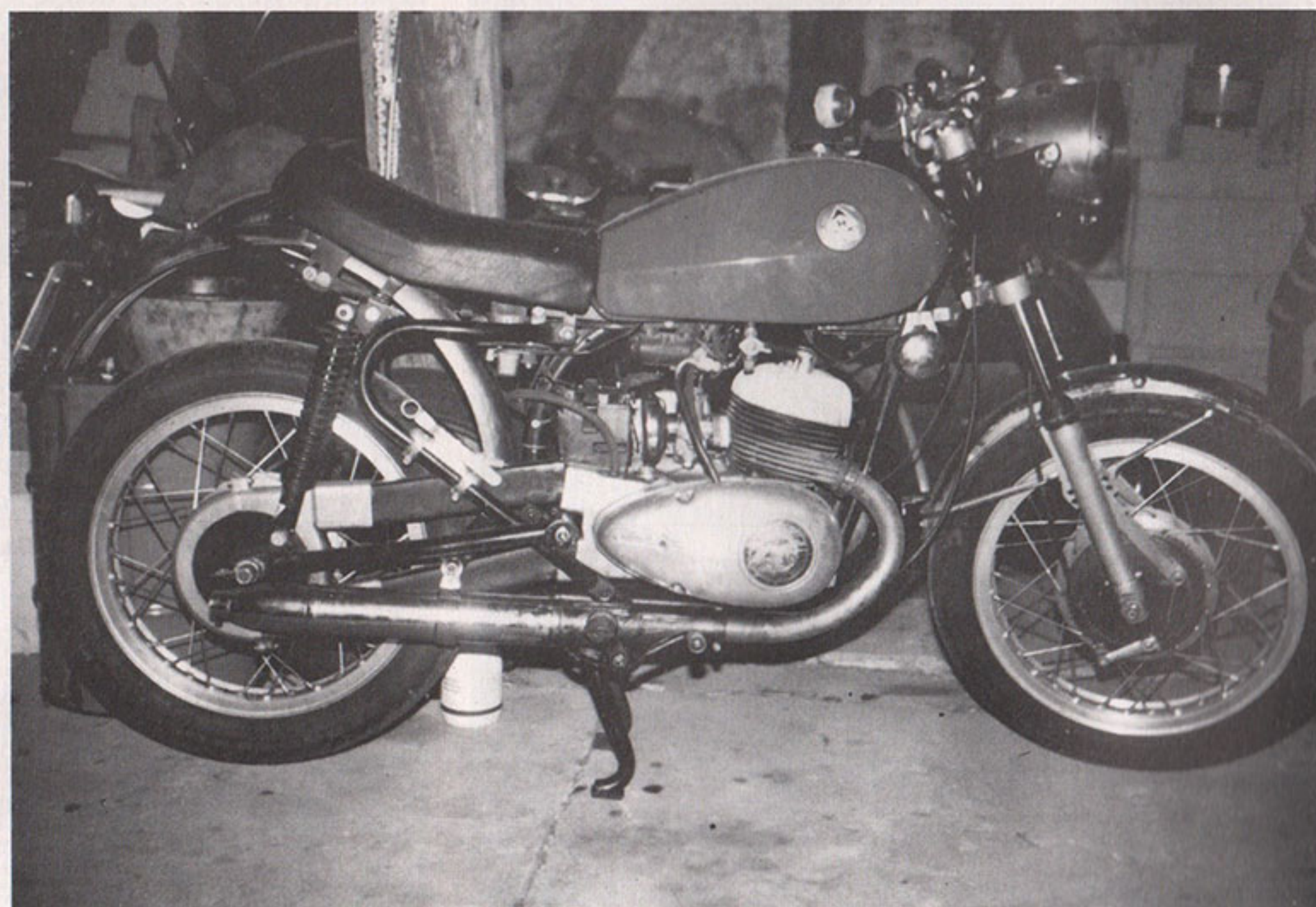
Adressieren an:
GUMMIKUH-Redaktion,
Am Deich 57,
28199 Bremen.

Faxen gilt nicht! Die Auflösung gibt es im nächsten Heft. Der Rechtsweg ist selbstverständlich ausgeschlossen.

Der Einsendeschluß für die korrekte Zahl ist der 27. 10. 1995 um 18 Uhr. Na dann mal los, viel Spaß!



Preisfrage: Wieviele Länder sind hier vertreten?



„Classic Moments“ Rennsportkalender für 1996

Daß es nicht immer bunt zugehen muß, um beeindruckend zu sein, beweist wieder mal der neue Kalender vom T & T Verlag aus Leonberg. Das Renn-geschehen aus den 60ern als Zweifarbendruck (schwarz und grau) vermittelt räumliche Tiefe gepaart mit dem Flair der

damaligen Zeit. Die zwölf Monatsblätter zeigen wie in den letzten Jahren die Berühmtheiten der Rennszene aus der damaligen Zeit. Max Deubel und Emil Hörner z.B. auf ihrem BMW-Königswellengespann schnurstracks auf dem Weg zur Weltmeisterschaft von 1962.

Die Kalender sind mit einer limitierten Auflage von 2000 Stück gedruckt und jeder Kalender hat eine eigene Nummer. Der Preis pro Exemplar beträgt 32,80 DM plus Versand und ist bei **T & T, Im Wiesengrund 20 in 71229 Leonberg** zu bestellen.



Sicheres Einmotten für den Winter Rosthemmer der neuen Generation

Schon lange gibt es widersprüchliche Aussagen über den Sinn und Zweck einer Pelleriene fürs Motorrad, um vor Wind und Wetter und vor allen Dingen Korrosion zu schützen. Eine dichte und nicht atmungsaktive Kunststoffplane hält zwar äussere Einflüsse fern, die eingeschlossene Feuchtigkeit allerdings kann auch nicht nach draußen. Es entsteht unter Umständen unter der Plane eine Art Treibhauseffekt mit entsprechend hoher Luftfeuchtigkeit. Die Firma SHS aus Schwaikheim hat sich dieses Problem zur Aufgabe gemacht und in der U.S.A. Abhilfe gefunden. Die Amerikaner nennen ihre Technik „VCI = Vapor Corrosion Inhibitor“, was soviel bedeutet wie dampfförmiger Korrosionshemmer. In anderen Berei-

chen, wie Überseetransporte und Konservierung, wird diese Technik schon lange eingesetzt. Fürs Motorrad gibt es mit dieser Technik folgende Lösung: Die Maschine wird mit einer PE-Folie abgedeckt und zuvor auf eine Art Wanne, die ebenfalls aus PE (Polyethylen) gefertigt ist, abgestellt. Das Ober- und Unterteil (Plane und Wanne) wird nun mit einem Klebestreifen verbunden und bildet so einen geschlossenen Behälter. Die VCI-Stoffe, angeblich ungiftig, dampfen aus der Folie aus, sättigen innerhalb einiger Stunden den eingeschlossenen Luftraum und lagern sich an allen blanken Metalloberflächen als Film ab. Ein dann folgender elektrochemischer Prozeß unterbindet die Voraussetzung für eine Korrosion. Letztes Jahr

wurde diese Technik scheinbar erfolgreich von einer Stuttgarter Motorradzeitung über fast ein halbes Jahr getestet. Die Haube gibt es in drei Größen und kostet etwa 80,- DM.

Händlerverzeichnis bei:
SHS, Technische Verpackungen, Bahnhofstr. 33, 71409 Schwaikheim, 07195/950033, fax 950077.



Technik- und Schrauberkurse

„Moto aktiv“ bietet an

Grundkurse, Motorrad-Elektrik, Motor und Getriebe, Grundkurse für Frauen und ein Seminar mit dem Thema „Vom Benzin zur Leistung“ werden wieder in gewohnter Qualität diesen Herbst und Winter angeboten. Wer genauere Informationen möchte, wende sich an: Moto aktiv, Hohlweg Nummer 7 in 35091 Cölbe, Telefon: 06427/92300.

Übersicht:

- 6. - 8.10. Elektrik-Grundkurs Hockenheim 210,- DM
- 20. - 22.10. Grundkurs Marburg 160,- DM
- 20. - 22.10. Motor/Getriebe-Kurs Regensburg 200,- DM
- 20. - 22.10. Spezialkurs „Wartung und Reparatur von MZ-Motorrädern“ Hockenheim 200,- DM
- 10. - 12.11. Spezialkurs Motorentechnik „Vom Benzin zur Leistung“ Marburg 150,- DM
- 17. - 19.11. Grundkurs für Frauen Hockenheim 160,- DM
- 24. - 26.11. Motor/Getriebe-Kurs Hockenheim 200,- DM
- 1. - 3.12. Elektrik-Aufbaukurs Hockenheim 210,- DM

Lüneburger Veteranentrial

Impressionistisches vom Stock über Stein

Zum 8. und 9. Lauf im Deutschland-Cup trafen sich in Lüneburg und Ebstorf/Schwemnitz die Oldie-Trialer.

Die in diesem Jahr neue Klasseneinteilung nach „pre 65“ und „Twinshocker“ (2 Federbeine hinten und Baujahre nach 1965) hat sich offensichtlich bewährt. Wenn auch die Meinungen pro und contra ebenso zahlreich waren wie die Teilnehmer in dieser Klasse.

Die neue Klasseneinteilung (die sich, seinen Fähigkeiten entsprechend, jeder Fahrer selbst aussuchen kann) sieht nun folgendermaßen aus: Klasse 1A, (schwerste) pre 65 Experten, Klasse 1B, (schwerste) Twinshocker Experten, Klasse 2, (mittlere) pre 65 Spezialisten, Klasse 3A, (leichte) pre 65 Fortgeschrittene, Klasse 3B, (leichte)



te) Twinshocker Einsteiger, Klasse 4, (sehr leichte) pre 65 Historik Einsteiger. Es ist also fast für jeden Geschmack Spaß dabei.

Neben altehrwürdigen Viertaktern, vorwiegend englischer Herkunft und Zweitaktern ver-

gangener Jahrzehnte (Zündapp, Triumph Cornet), gesellen sich zusehens Villiers, Jawa, CZ und MZ. In der Twinshocker-Klasse hauptsächlich Japaner und Südeuropäische der 70er Jahre.

Das für die Lüneburger Heide

typische Sandgelände hatte an diesem Wochenende endlich auch mehr als eine Frau als Starter zu Besuch. Gleich am ersten Tag in Lüneburg bewies Christine Schür als Gewinnerin in der vierten Klasse den Männern, daß sie das bessere Feingefühl für Maschine und Sektion besitzt. Sie ist Uhrmacherin von Beruf! Hoffentlich macht ihr Vorbild Schule.

Lothar Schulze

Statistik 1. Halbjahr 1995

(ivm). Das erste Halbjahr 1995 verlief für die Motorradindustrie in Deutschland günstiger als erwartet (dann werden ja 1996 bestimmt die Preise fallen!?!), die Red.). Gemessen an den Neuzulassungen motorisierter Zweiräder legten die Hersteller und Importeure im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 4,3 Prozent zu.

Insgesamt wurden nach Zahlen des Kraftfahrtbundesamtes von Januar bis Juni 152.580 motorisierte Zweiräder zugelassen (1994: 146.320). Während das Segment Motorräder leicht wuchs (128.797 Zulassungen / + 2,9 %) und Kraft- sowie Leichtkraftroller wie in den Vorjahren boomten (18.156 / + 21,5 %), hielten sich bei 80 cm - Leichtkraftrollern die Käufer zurück, weil 1996 eine neue Leichtkraftklasse mit 125 cm erwartet wird. Bis Juni wurden hier 5.627 Einheiten abgesetzt (-8,7%). Marktführer unter den Motorradherstellern war im ersten Halbjahr Suzuki vor Honda, Yamaha und Kawasaki. BMW folgt dann an fünfter Stelle mit knapp 2 % weniger Marktanteil als Kawasaki.

Putzen ohne Wasser

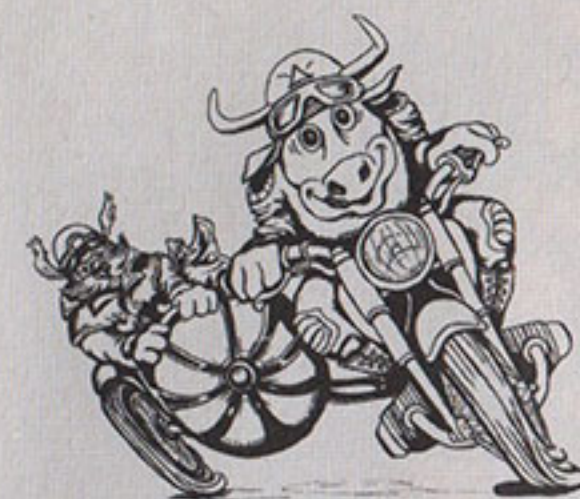
In den U.S.A. soll es ja Dreck in Sprühdosen geben. Leute, die ihren Oldtimer auf einem Anhänger bis kurz vor dem Ort eines Treffens fahren, können so mehr oder weniger echt mit der Sprühdose Gebrauchsspuren an ihrer Maschine simulieren und den Rest des Weges mit kompletter Ausrüstung und schonender Fahrweise ohne Risiko für Maschine und Fahrer das Gelände erreichen. Nach Begutachtung durch die restlichen Treffenteilnehmer kann dann die Alltagstauglichkeit von Fahrer und Maschine bestätigt werden.

Nun muß aber das geliebte Stück wieder auf Hochglanz gebracht werden.

Auch dafür gibt es jetzt eine Lösung! „S 100 Touch Up“ von Wack Chemie. Eine völlig neue Wirkstoffkombination (wir



durften leider nicht erfahren, woraus sie besteht, bzw. wie umweltverträglich sie ist) macht es möglich, ohne Wasser das Motorrad zu putzen. Der Reiniger wird aus dem mitgebrachten Pumpensprüher auf die zu putzende Stelle gesprüht und durchdringt - bzw. umhüllt - die Schmutzpartikel. Beim anschließenden Abwischen mit einem weichen Tuch wird so verhindert, daß Lackteile eine verkratzte Oberfläche bekommen. Selbst Plexiglasscheiben am Seitenwagen sollen so problemlos zu wienern sein. Es gibt das wasserunabhängige Wundermittel in 500 und 100 ml Flaschen. Wobei der 100 ml Pumpensprüher als Tourenflasche bezeichnet wird, da er wirklich hervorragend als Gepäckstück mitgeführt werden könnte.



Unsere fünf Neuen - ab sofort zum Bestellen!

Aus technischen Gründen erfolgt die Auslieferung der 5 neuen Bücher leider erst Anfang November

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

34,- DM

„Querschnitt durch die Deutsche Zweiradindustrie“

Originalherausgeber: Zweirad-Gesellschaft m.b.H.

Herausgegeben wurde dieses Werk vom Verband der Fahrrad- und Motorrad-Industrie und vom Fachverband der Fahrrad- und Kraftfahrzeuge-Industrie. Erschienen ist es ursprünglich 1952. In diesem Jahr war die 2. Internationale Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung geplant (IFMA). Diese fiel jedoch aus. Dieses Buch ist ein „Rundumschlag“ der Branche aus der Zeit vor über 40 Jahren.

Sehr schön anzuschauen, auch weil reichlich alte Werbung zu sehen ist. Dieses war früher einfach viel schöner! Das Buch hat 180 Seiten mit vielen Abbildungen wie Fotos, Zeichnungen und alten Anzeigen.

24,80 DM

Bestellungen:

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

Bisher erschienene GUMMIKU H-Bücher!

„Zweitaktfahrzeugmotoren“

von Ing. Michael Heise

Ing. Michael Heise hat sich mit Zweitakt-Motoren seit jungen Jahren nicht nur theoretisch intensiv beschäftigt, sondern sein Wissen und seine Erkenntnisse in die Praxis umgesetzt - so konstruierte er beispielsweise einen Gegenkolben-Zweitakter für Motorroller. Er schrieb mehrere Bücher und gehörte zu den führenden Mitarbeitern der Zeitschrift »Das Motorrad«. Michael Heise ist einer der Zweifelslos-Motoren-Kenner, die mit ihrem Optimismus die 30 Jahre währende Zeit überstanden haben, in der die Zahl der »Fachleute« größer wurde, die behaupteten, der Zweitaktmotor habe in der heutigen Motorentechnik keinen Platz mehr. In diesem Buch bringt er viel Interessantes von den historischen Vorläufern des derzeit weltweit wieder »im Vormarsch« befindlichen Zweitakt-Motors.

24,80 DM

„Krafträder“

von Ing. Michael Heise

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

24,80 DM

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

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

29,80 DM

„Das Motorrad mit Seitenwagen, von Obering, Siegfried Rauch

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

24,80 DM



Ducsi on Tour:

Manx Grand Prix

„TT“ der Klassiker

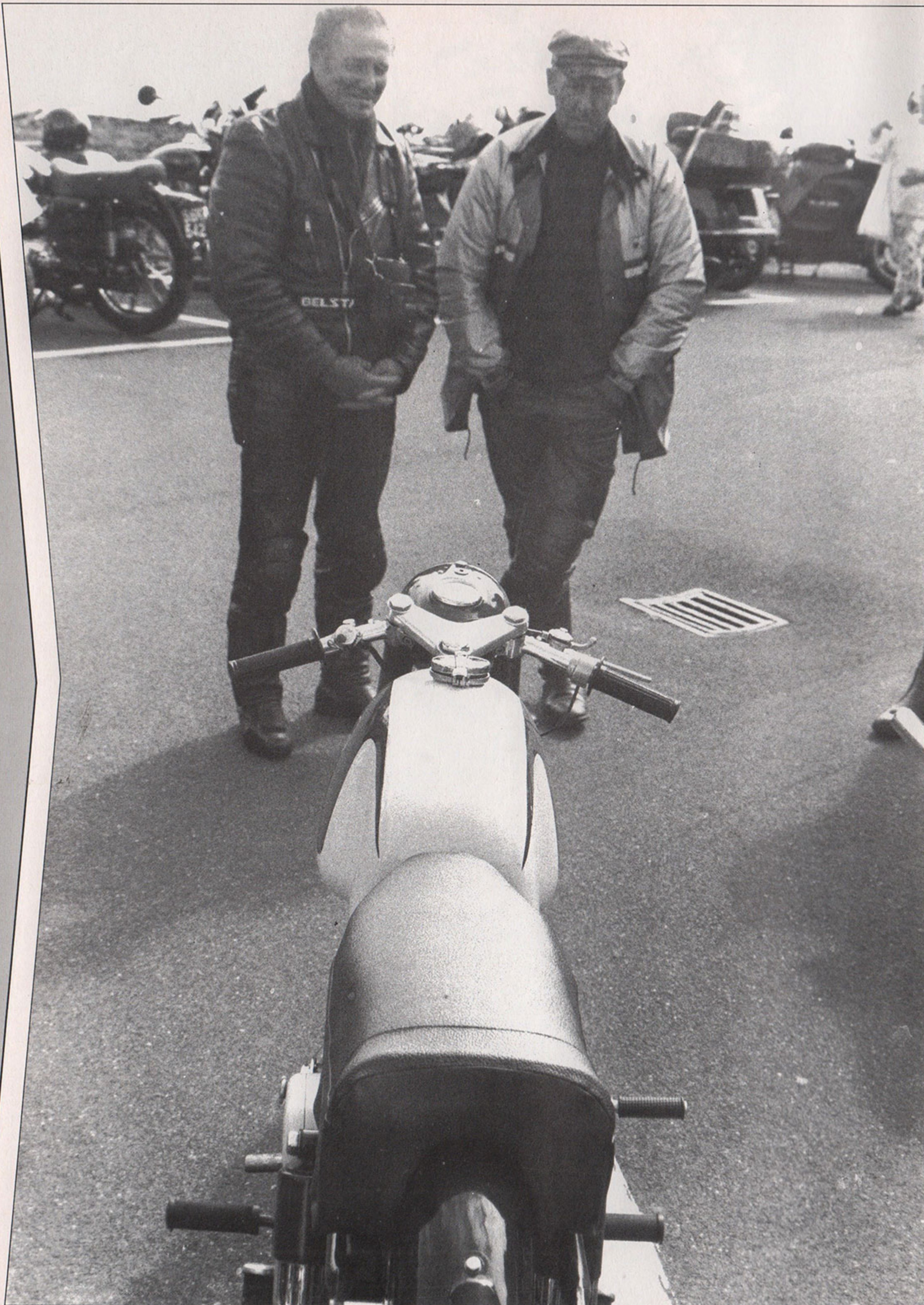
Die Isle of Man ist fast wie Berlin oder Florenz - fast immer eine Reise wert. Nun haben wir mopedverrückten Menschen mit der Insel der schwanzlosen Katzen im allgemeinen ja in erster Linie die berühmt berüchtigte „TT“ im Sinn, aber leider wird dem klassisch motorisierten Besucher durch die immer größer werdende Zahl der hyperschnellen Joghurt-Becher mit vielen schweren Unfällen der Trip zur TT immer schwieriger gemacht.

Immer an der Wand lang mit der Panik im Nacken, von einem mehr oder weniger unkontrolliert umhersegelnden Plastikbomber hinterrücks abgeschossen zu werden, ist heute bei der Isle of Man-TT leider die Tagesordnung. Trotzdem ist die TT immer noch eine der schönsten Motorradparties weltweit, und ich werde sie mir auch garantiert mal wieder antun.

Diesmal allerdings hatte ich mich zusammen mit zwei Freunden auf ein neues Man-Abenteuer eingelassen, den Manx Grand Prix. Eingefleischte GUMMIKUH-Leser mögen sich noch daran erinnern, daß wir Euch schon mal über den Manx-GP

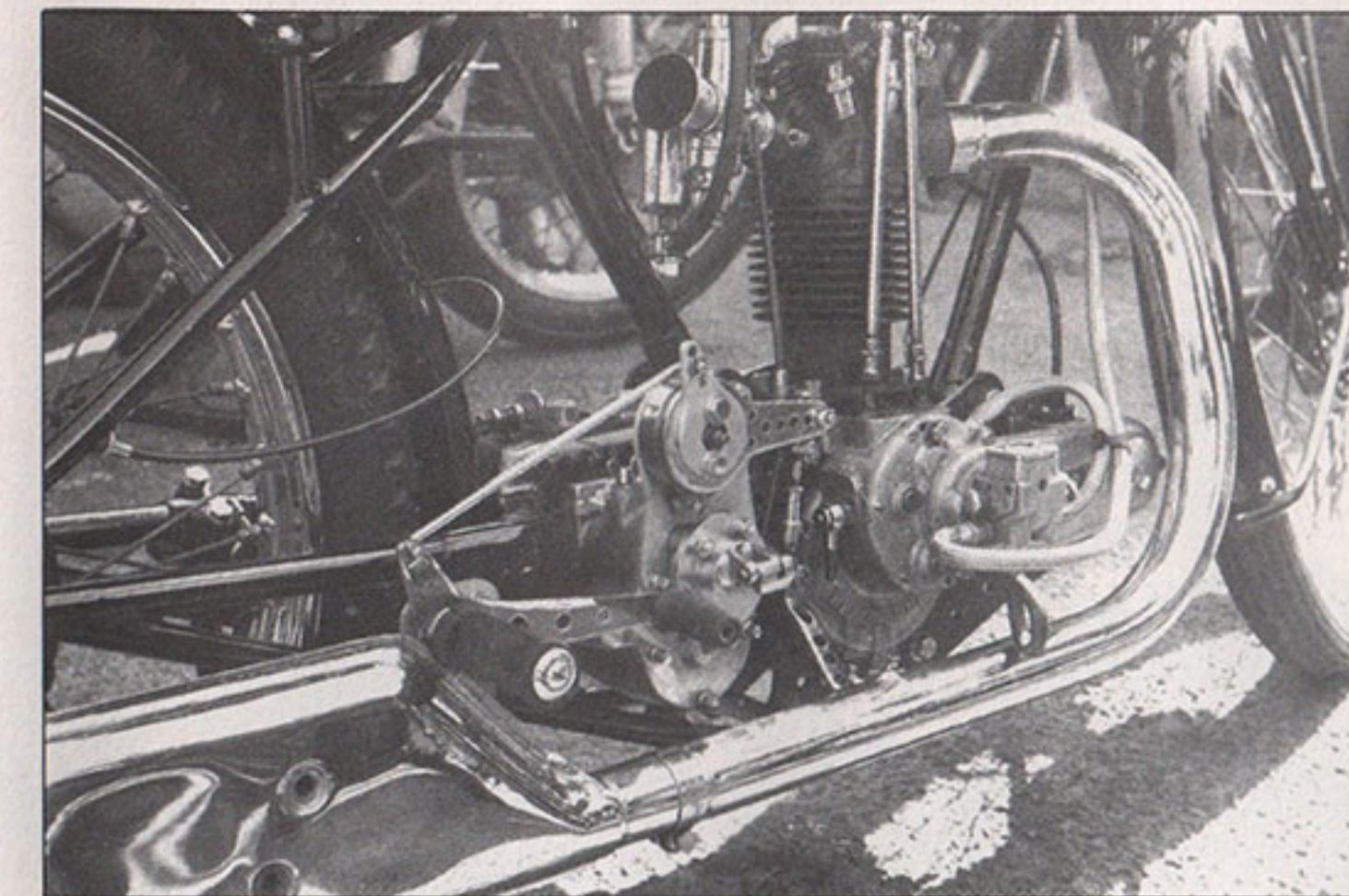
informiert haben, aber für mich und meine Kumpels war es der erste und bestimmt nicht der letzte Manx-GP. Eigentlich wollten wir den Trip mit 3 Morinis durchziehen, aber weil ich dieses Jahr von bisher knapp 9 Monaten 7 1/2 Monate die Pappnase aufhatte, konnte ich mir die Tour mit der 3 1/2er Morini abschminken und mußte auf meinen kampferprobten, gummibandgesteuerten „Bologna-Volkswagen“ Ducati 900 SS zurückgreifen - immer noch besser als zu Fuß latschen. Die anderen beiden 3 1/2er Morinis, eine davon mit leicht selbstgetuntem 500er 5-Gang Motor haben die Tour relativ klaglos überstanden. Na ja, `n





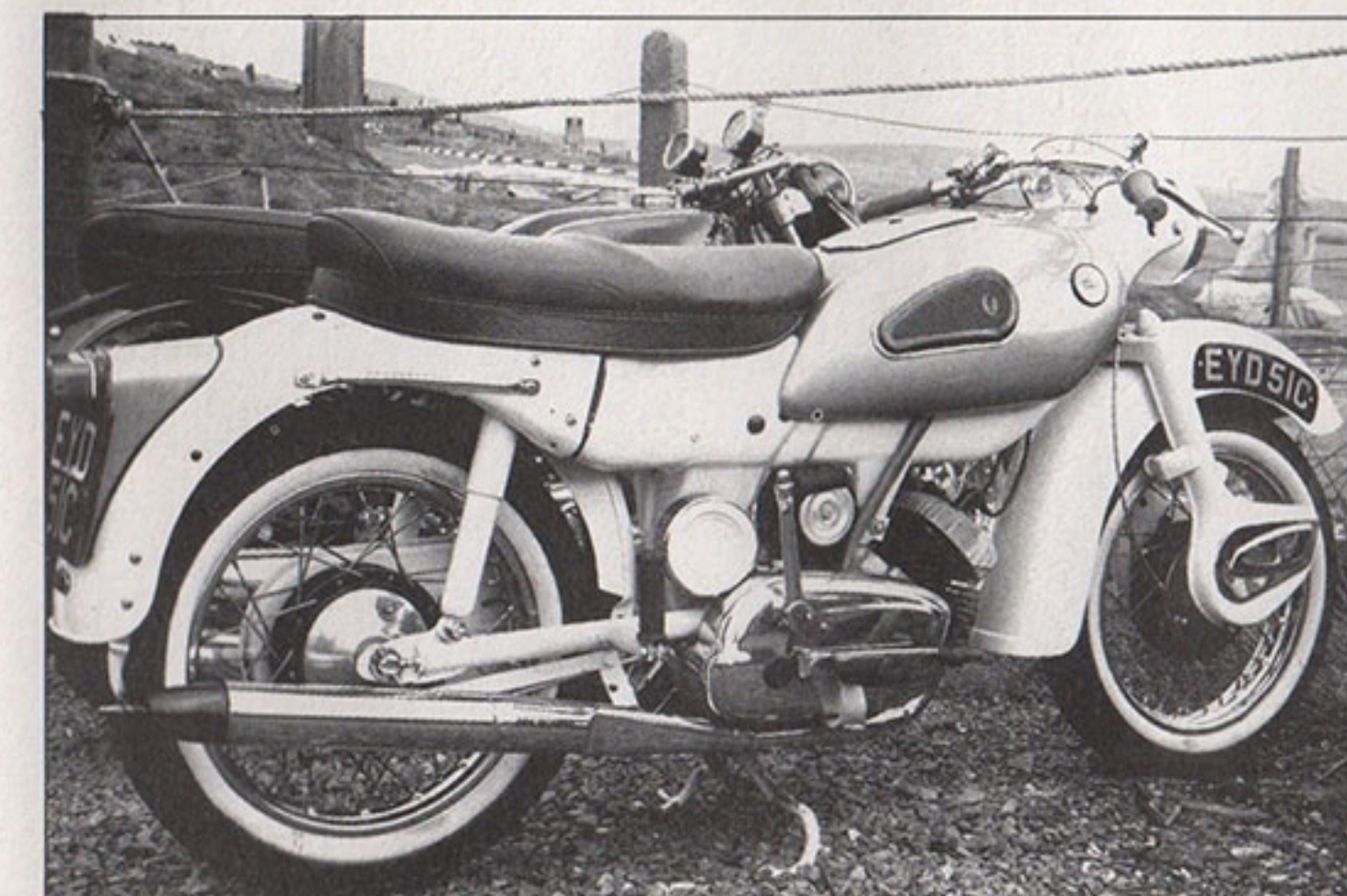
bisken können wer noch erzählen, aber davon später. Wo wir mit dem Manx-GP für uns ein neues Abenteuer in Angriff nahmen, hatten wir uns bei Gelegenheit dazu entschlossen, auch gleich mal eine andere Fährverbindung als die bisher bei meinen TT-Trips benutzte Partylinie Rotterdam - Hull auszuprobieren. Wir buchten die Fähr Hamburg - Newcastle, die allerdings den gravierenden Nachteil hat, daß die Fähre nur alle 4 Tage verkehrt. Für den täglichen Trip nach England gibt es von Hamburg aus noch die Fähre nach Harwich, man muß sich dann allerdings auch durch halb England kämpfen, um nach Man überschippern zu können. Die Fähre nach Newcastle hat uns pro Nase incl. 4-Bett Kabine 302,- DM gekostet, die Überfahrt dauert je nach

Seegang zwischen 22 1/2 und 24 Stunden. Im Gegensatz zur Verbindung Rotterdam - Hull, bei der im Fahrpreis zwei üppige Mahlzeiten enthalten sind, muß bei den Hamburger Fähren die Verpflegung bezahlt oder auf selbstgebaute Nahrung zurückgegriffen werden. Als bauchbewußter Mensch muß ich hier also ein dickes Plus für Rotterdam - Hull verbuchen. Die Fähre nach Newcastle ist um einiges kleiner als der Pott von Rotterdam und dürfte empfindliche Naturen daher auch schon bei mittlerer See ordentlich zum Benutzen der Brechtüten reizen. Wir hatten damit aber keine Scherereien, Sonne und Seegang Null begleiteten uns während der ganzen Überfahrt. Die Fähre wurde während der Überfahrt von der Mannschaft teilweise renoviert.



Sunbeam Langstößler, bildschönes Motörli, oder?

Bild links: Gilera Rossa Extra von hinten, der stolze Besitzer von vorn. Eigentlich eine 175er, die mit aufgebohrtem Zylinder und Kolben einer Honda CB 400 N auf 234 ccm gepuscht wurde.



Leider scheint sich bei diesen Leuten möglichst schonender Umgang mit der Umwelt noch nicht besonders herumgesprochen zu haben, denn die Anstreichgerätschaften wurden nach Benutzung kurzerhand über Bord ins Meer geworfen - schlichtweg eine Sauerei.

In England angekommen, machten wir uns auf direktem Weg Richtung Lake Distrikt, eine der schönsten Gegenden Englands und auch immer wieder eine Tour wert. Auf dem Weg dahin logierten wir in einem mittleren Bergdorf in einer der üblichen britischen Bed & Breakfast Pensionen, wo mir während der Nacht ein paar üble Gesellen den Urlaub verderben wollten und versuchten, meinen Italienerofen zu klauen. Die Herr - oder Frauschäften wurden offensichtlich gestört, denn wir fanden das Aufbohrwerkzeug am nächsten Morgen noch im Zünd/Lenkschloß steckend vor. Mit viel Geduld und Spucke fummelte ich die Späne aus dem Schloß und kriegte es wieder funktionstüchtig - übrigens war dies bei all meinen Englandtrips die erste negative Erfahrung in dieser Hinsicht. Auch der herbeigerufene Bobby erzählte mir, daß in den Jahren seiner Dienstzeit in der Region erst ein einziges Motorrad gestohlen worden wäre, und das just eine Woche zuvor. Mit den Morinis wußten die Versuchsdiebe wohl nichts anzufangen, die beiden Schätzchen blieben gänzlich unangetastet. Durch den Lake Distrikt kurvten wir dann nach Heysham, wo ich seit einem meiner wilden Königsweleenerlebnisse ein paar sehr gute Bekannte habe und jedes Wiedersehen in eine tierische Party ausartet. Friends will be Friends, und wir freuten uns auf Man. Im Gegensatz zur TT ist der Manx GP zwar nicht gerade eine kleine Veranstaltung, jedoch bei weitem nicht so renommiert und auch nicht so überlaufen, so daß man sich

zum Trip dahin doch recht kurzfristig entscheiden kann. Wir hatten erst 3 Wochen vorher die Fähren gebucht, hat alles reibungslos geklappt auch wenn nicht mehr alle Überfahrtstermine nach Man zu haben waren. Aber wer so spät bucht, ist dann sicher auch ein bißchen flexibel.

Bei der Einfahrt in die Bucht von Douglas kriegte ich erst mal die leichte Panik, weil ich an der Stelle, wo ich den berühmtesten Pub der Insel (Bushy's) vermutete, nur einen riesigen Baukran und Absperrwände ausmachen konnte. Sollte da etwa nach der TT dieser Gal des schnellen Zapfens dem Erdboden gleichgemacht worden sein. Kaum an Land, klärte sich die Panik auf, es war nur das baufällige Hotel gegenüber dem Bushy's und die berüchtigte Bürgerbude auf der Straßenseite gegenüber, wo während der TT-Zeit die Schaulustigen auf dem Dach der Bude die darunter im Streß bruzzelnde Bürgermutter zur Weißglut bringen, abgerissen worden. Puuch! Der erste Ritt über die Promenade Richtung Laxey ließ uns jedenfalls erstaunen. Während der TT sieht man dort vor lauter geparkten Motorrädern kaum noch die Bürgersteige, beim Manx GP blieb die Szene die ganze Zeit über recht gelockert. Schon während der Fährüberfahrt war uns aufge-

fallen, daß die meisten der an Bord vertretenen Motorradpiloten mit klassischen Maschinen unterwegs waren. Dieser Eindruck bestätigte sich über den gesamten Zeitraum der Veranstaltung. Es war die reinste Klassikerparty. Ich will damit nicht sagen, daß während der TT nicht viele klassische Maschinen unterwegs sind, aber das Verhältnis ist beim Manx GP deutlich zu Gunsten der klassischen Maschinen verschoben. Auch der britische Veteranenverband nutzte das passende Ambiente und führte dort eine mehrtägige Oldierally durch.

Kampiert haben wir mal wieder in Laxey, wo man zuweilen vom Zeltplatz aus auf dem unterhalb des Platzes gelegenen Sportplatz wild gestikulierende Briten bei der Ausübung einer weiteren britischen Leibesportart, dem berühmten Kick and Rush, andernorten auch Fußball genannt, beobachten kann. So'n bißchen Abwechslung von Mopeds, Rennen und Bier kann ja auch nicht schaden. Apropos Rennen, weswegen man da ja eigentlich hinfährt. Der Manx GP ist eine Art Übungsveranstaltung für die große TT, wo die Fahrer ihre ersten Sporen auf dem berühmten Kurs verdienen können. Im Gegensatz zur TT aber wird beim Manx

GP auch mit den klassischen Rennern auf dem großen Kurs gefahren, eine absolut geile Geschichte. Wie die TT auch, zieht sich der Manx GP über zwei Wochen hin. In der ersten Woche finden morgens und abends die Trainingsläufe statt, und in der zweiten Woche gibt es dann montags, mittwochs und freitags die insgesamt 6 Rennen mit den Klassen Newcomer (also die Frischlingklasse), Senior Classic für klassische Maschinen bis 500 ccm, Junior/lightweight Classic für klassische 4-Takt Maschinen bis 350 ccm und die kleinen alten 2-Takt Zwiebacksägen, Junior MGP für moderne Maschinen bis 600 ccm, Lightweight MGP für

Moderne 2-Takter bis 250 ccm und 4-Takter bis 400 ccm sowie den Senior MGP für Maschinen bis 750 ccm. Soweit erst mal zu den Rennen.

Richtig genießen konnten wir das schöne Stück Insel, und wir konnten nicht nur in völlig abgelegenen Ecken die Insel in Ruhe umkurven, sondern auch der TT-Kurs selbst war bei weitem nicht mit dieser Masse von tempoberauschten High-Tech Fliegern übersät, wie das zur TT der Fall ist. Eine Tatsache, die sich nicht nur in den weit aus geringeren Unfallzahlen ausdrückt. Es ist einfach alles ein bißchen ruhiger und beschaulicher, richtig gut, wenn man nicht nur 24 Stunden am

Tag Party haben will. Ein Rahmenprogramm wie bei der TT, wo praktisch jeden Tag irgendetwas organisiert ist, gibt's beim Manx GP nicht. Man ist ein wenig mehr auf sich selbst gestellt, um aus dem Trip das Beste zu machen, aber das muß ja nicht unbedingt was Negatives sein. Richtig goldig, daß einem wirklich praktisch immer und überall irgendwelche schönen alten Mopeds begegneten, es hat einfach Spaß gemacht. Bis auf meinen modernen Ersatzflieger, waren wir mit den beiden Mo-

Ein beliebter Punkt ist die Sektion am Bungalow. Volle Pulle geht's hier durch S-Kurven über die Snaefell-Bahngleise wieder den Berg hinauf

rinis, bei denen es sich bei beiden um 3 1/2er aus der ersten Serie mit der Doppelsimplex-Trommelbremse im Vorderrad handelte, ja auch mit schon recht betagten Mopeds unterwegs. Die eine haben wir übrigens in Heft Nr. 60 schon mal ausführlich vorgestellt. Die andere mit dem 500er Motor hab ich auf der Insel mal eben zum Vergleich gefahren. Mein Kumpel Gorch hat sich da richtig schön was zusammengetüftelt. Die Zylinderkopfkanäle wurden poliert und an die dickeren 28er Dell'Orto Vergaser (Serie 26er) angepaßt. Experimental ließ er die beiden Serienzylinderfußdichtungen aus Aluminium im Schrank und schnitt sich ein Paar aus dünnem Dichtungspapier zurecht, um die Verdichtung etwas anzuheben.

Der Luftfilterkasten ist heute Aschenbecher in der Werkstatt, statt dessen finden gekürzte Ansaugtrichter auf den Anschlußschläuchen an den eigentlichen Filterkasten Verwendung. Die Auspuffrohre sind von Busso und wurden früher

Mo-rini wie eingeschlafene Füße. Zusammen mit dem leichtfüßigen Handling der 3 1/2er ergibt das Teil einen absoluten Spaßhobel mit locker ausreichenden Fahrleistungen. Eine Einschränkung will ich aber nicht verschweigen. Die Doppelsimplex-Trommelbremse im Vorderrad ist ja wirklich ein schönes Stück Mechanik, aber leider hat auch diese Trommelbremse wie so viele ihrer Gattung bei heftigerem Gebrauch die fahrspaßfressenden Überhitzungserscheinungen. Der Bock bräuchte eigentlich die Doppelscheibenbremse der 500er, dann wär's richtig geil.

Man kann sich ja fast denken, daß wir nicht ganz ohne Schrauberei wieder von der Insel weggekommen sind, aber das hatten wir von vornherein in Kauf genommen, und als eingefleischte Italofreaks sind wir auch nichts anderes gewohnt. Ein leichtes Zwitschern aus dem 500er Motor ließ uns wieder zum Werkzeug greifen, nachdem ich dem bei meinem Ho-

an einer Stelle durchgeblasen.

Also flugs auf dem Camping-Platz das Küchenhäuschen ausgeräumt, Morini reingeschoben und den Kopf demontiert. Beim Lösen der Zylinderkopfmutter kam uns schon der Verdacht des warum auf, da sich eine Mutter wesentlich lockerer anfühlte, als die restlichen drei. Mit der Kopfdichtung an sich gab's kein Problem, da man die Aludichtungen ruhig mehrfach verwenden kann. Ich hatte vor der Reparatur aus dem Fahrerlager noch eine Tube Dichtpaste besorgt, weil die Kopfdichtungen bei Morini ohnehin mit dieser Paste eingesetzt werden und von einer kleinen Werkstatt in Laxey einen Drehmomentschlüssel ausgeliehen (so was nenn ich hilfsbereit, welche deutsche Werkstatt würden schon so ein Spezialwerkzeug leihen, vermutlich noch nicht mal gegen sattes Pfand). Vor dem Anziehen der Kopfmutter entlarvten wir die eine Mutter dann letztendlich auch wegen ihrer Schwergängigkeit als Übeltäter und ersetzten sie durch eine Neue. Nach 2 Stunden war alles geritzt, und seit dem ist die Kopfdichtung auch dicht, und im großen und ganzen haben wir danach auch nichts mehr schrauben müssen.

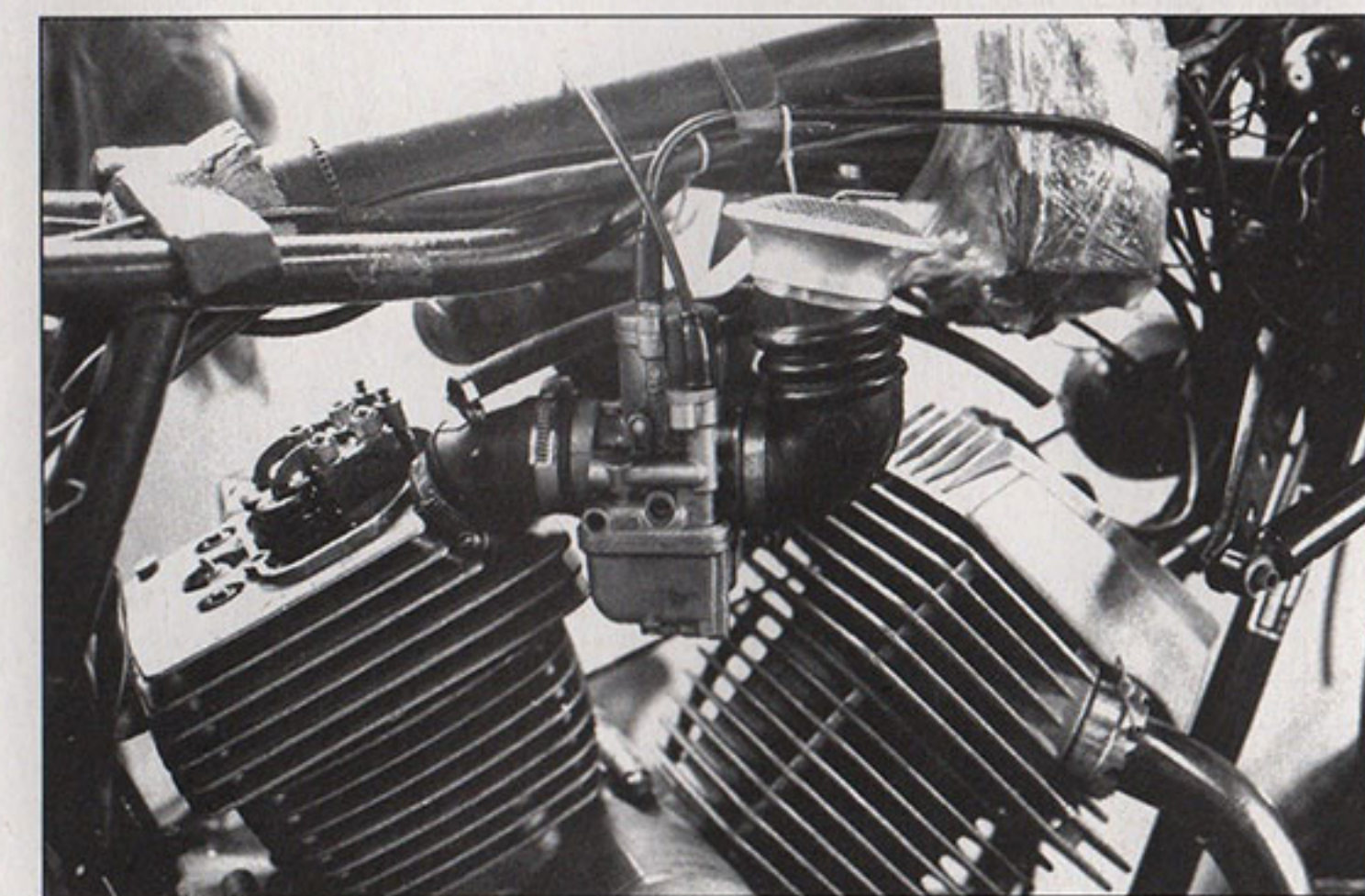
Rennen gucken wollten wir natürlich auch, wobei wir uns

Unsere Morini-Kopfschrauberei in der Zeltplatzküche war ruckzuck erledigt.

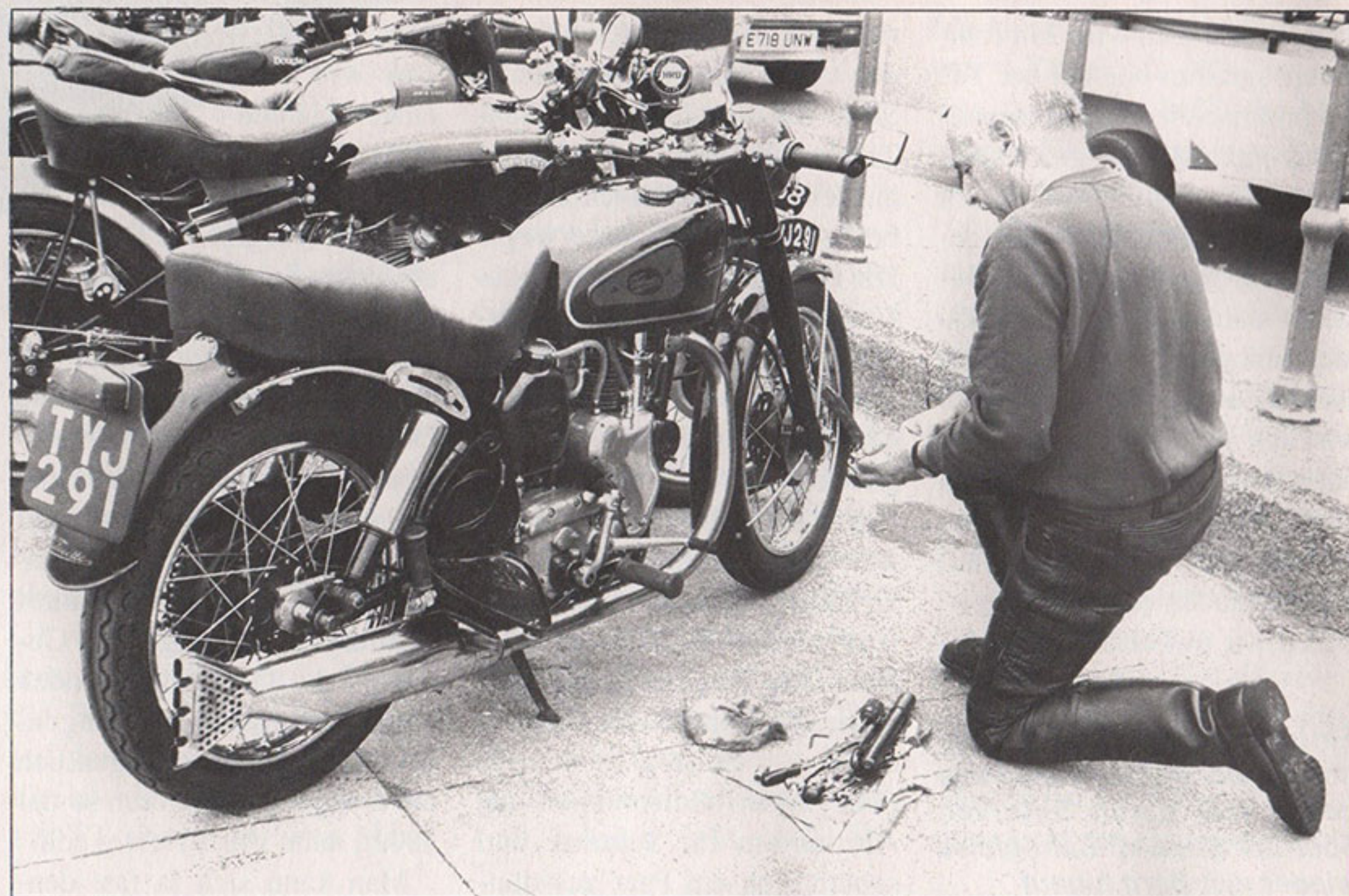
mal von Hein Gericke vertrieben, der Klang ähnelt sehr den Contirohren für Königswellen-Ducatis. Die Zündung ist 500er Serie, allerdings hat er das 1 Kg leichtere Schwungrad der 3 1/2er verbaut.

Ich sach euch, der Bock geht richtig gut ab. Dagegen fährt sich eine serienmäßige 500er

bel üblichen Zündkerzenfraß schon im Lake Distrikt hinter mir hatte und kleine Vergaserregulierungen gleich am ersten Tag auf Man vorgenommen hatte. War doch glatt beim 500er Morini-Motor die Kopfdichtung



von vornherein dazu entschlossen hatten, die Rennen mit den modernen Maschinen links liegen zu lassen und uns nur um die Klassik-Rennen zu kümmern. Es war ein Genuß, sag ich euch, und wir fühlten uns wie in die 50er und 60er TT-Jahre zurückversetzt, wenn die Einzylinder-Ballermänner etwa am Gosseneck oder am Bungalow an uns vorbeidonnerten. Dabei waren die - natürlich nicht mehr mit allen Teilen von damals - umhersausenden Oldies beileibe nicht langsam. Bob Heath fuhr mit seiner 500er Seeley mit knapp 106 Meilen Durchschnittsgeschwindigkeit eine Rundenzeit, die auch mit modernem Material erst mal gefahren werden will. Vor allem ist der Mann keine 20 mehr, sondern geht stramm auf die 50 zu. Selbst mit der 350er Seeley schaffte der gleiche Herr eine



Durchschnittsgeschwindigkeit von 100 Meilen/h. Wahnsinn. Es ist schon irre, wenn man sich vor Augen hält, was auf diesem Kurs Mensch und Maschine an Strapazen aushalten müssen. Eine Runde über 60 Kilometer, eine Woche lang jeden Tag zwei

Stunden lang Training, und als Krönung des Marathons noch das Rennen mit 4 Runden, dagegen sind moderne Rundstreckenrennen fast 'ne Lachnummer. Das Senior Classic Rennen gewann letztendlich Bill Swallow auf einer 500er Seeley

Schätze wollen gewartet werden. Hier kümmert sich gerade Jim Screw aus Tooltown um seine geliebte Velozikette.

Manx GP macht faxig.



vor Robert Holden auf einer 500er Petty-Norton und dem mehr als 3 Runden lang mit weitem Vorsprung führenden Bob Heath auf der 500er Seeley, bevor sich an dessen Maschine das Getriebe zerbröselte und er sich mit dem übriggebliebenen

Aus diesen Rohren kommt der wahre Oldie-Rennsoud. Nur so klingt ein Norton Manx Motor wie Norton Manx.

3. Gang als dritter ins Ziel rettete. Beim Junior Classic Rennen setzte sich Bob Heath mit seiner 350er Seeley dann frühzeitig ab und gewann das Rennen überlegen vor John Goodall auf einer AJS 350 und Lokalmatador Danny Shimmin auf RM7R (fragt mich bloß nicht, was das ist - klang aber geil). Den 2-Takt Fans unter euch will ich natürlich das Ergebnis bei den klassischen Zwiebacksägen nicht vorenthalten,

die übrigens zusammen mit den kleinen 4-Taktern gestartet wurden. Hier gewann Allan Jackson auf seiner hauseigenen Jackson Suzuki 250 vor Les Trotter auf einer 250er Crooks Suzuki und Alan Beck, der ebenfalls eine 250er Suzuki pilotierte. Besonders angetan hatte es uns als Italo-Freaks das Starterfeld bei den kleinen 4-Taktern, da hier massenweise Aermacchis und Ducatis am Start waren, wobei die Aermacchis um einiges schneller waren, als die Ducatis. Hochzufrieden waren wir vor allem darüber, daß die Klassik-Renner noch den Sound produzieren durften, den sie auch zu ihrer Blütezeit hatten, Phonbegrenzung gab's wie schon bei den Klassik-Läufen während der TT auf dem kleinen Kurs nicht. Ich meine das muß auch so sein, sonst ist für mich ein Veteranenrennen kein richtiges Veteranenrennen.

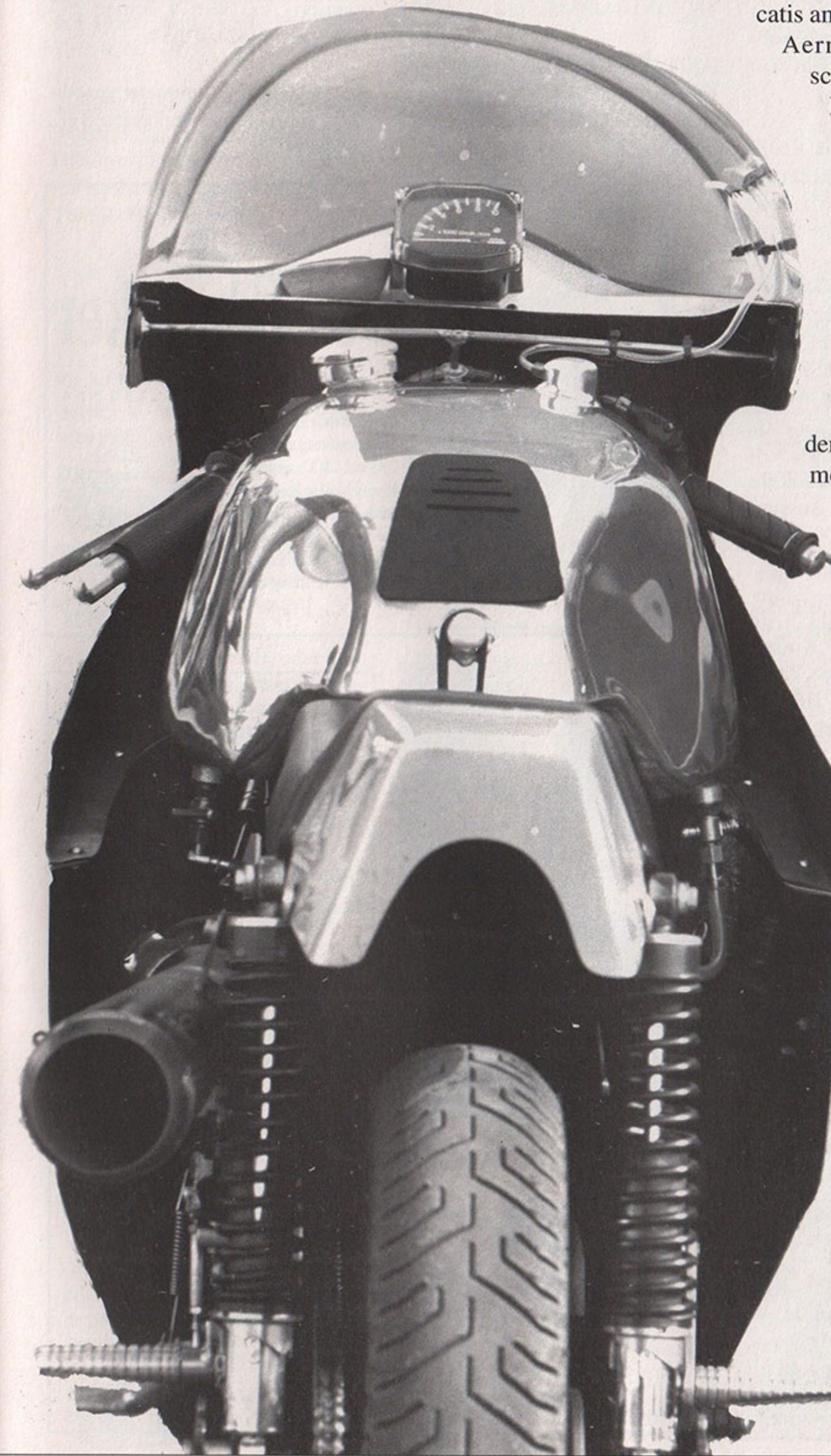
Leider blieben auch die Manx GP-Rennen nicht ohne tödlichen Unfall, einen jüngeren Fahrer kostete ein Abflug beim 600er Rennen kurz vorm Bungalow das Leben. Tödliche Unfälle unter den Besuchern, wie es zur TT leider jedes Jahr wieder vorkommt, hat es aber nicht gegeben. Auch die Polizei hält sich merklich zurück, extra herbeigeschaffte Hundertschaften wie zur TT üblich und auch nötig,

gibt es während des Manx GP nicht, und ich hab in den 8 Tagen auf der Insel auch nicht einen Polizisten mit Radarpistole gesehen.

Die Kneipen sind nicht so voll. Selbst im Bushy's konnten wir unsere Pints in aller Ruhe hinter die Binde kippen, das kenn ich sonst ganz anders. Haben wir was vermißt? Na ja, vielleicht ein bißchen die verrückten Showeinlagen, aber dafür haben wir uns prächtig erholt und goilste Rennen gesehen. Den Manx GP kann ich wirklich jedem, der's mit alten Mopeds und diesem schicken Inselchen am Hut hat bedenkenlos empfehlen. In der Regel sprechen die Engländer dem Manx GP sogar das durchschnittlich bessere Wetter zu, als das der TT, aber in der Regel sollen die Wikinger ja auch rote Bärte getragen haben. Bei unserm Trip war das Wetter jedenfalls durchwachsen. Manx GP-Zeit ist immer in der 2. Hälfte August, also, ebenfalls ein leicht zu merkender Termin.

Wir haben uns mit unseren 3 Italienerinnen heil wieder nach Deutschland durchgewurschtelt, dabei jedoch wieder auf den schwimmenden Freßtempel Hull-Rotterdam zurückgegriffen, denn wie ich schon sagte, bin ich ein bauchbewußter Mensch.

Text + Fotos: Ducsi



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

- AERMACCHI -

350 GT, Bj. 71, TÜV 7/96, 16 PS, eingetr.! Technisch und optisch gut, 5.700,- DM. Mehr Info unter Tel.: 0221-5995403.

- ARDIE -

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

- AWO -

Verkaufe AWO 425-Sport komplett bis auf Rücklicht und Auspufftopf, Motor dreht, Bj. 60, zum restaurieren. VHB 950,- DM. Tel.: 0541-84568 öfter versuchen, Schichtarbeiter!

- BEKLEIDUNG -

Gute Lederjacke, Gr. 52, schwarz, wirklich neuwertig, NP 400,- DM, für 250,- DM zu verkaufen. Tel.: 0531-795545.

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

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

- BMW -

100/7, ATG, Edelstahl, neu: Kupp-

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

HISTORISCHE ANZEIGE



Kangol-Sturzhelme ab DM 45,-
Sonderprospekt anfordern

DETLEV LOUIS
HAMBURG 13, Rentzelstraße 7
Kostenlose Zubehörliste anfordern

lung, Batterie, Lack schwarz liniert, Reifen, Knoscher-Vollverkleidung, Zusatzinstrumente und Scheinwerfer wegen Zuwachs zu verk. für 7.200,- DM VB. Tel.: 05032-7656.

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

Auspuffanlage komplett für R51/2 Schwalbenschwanz, ca. 200 km gefahren, für nur 250,- DM. Tel.: 06725-2656 oder 1686.

Für R25/3-R26 diverse Motorenteile + Getriebe + Achsübersetzungen zu verk.. Bernd Kreutz, Kurt-Schumacher-Str. 19, 52224 Stolberg, Tel.: 02402-72647 ab 19 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.

R100R, Bj. 92, Sonderlack und Extras, läuft prima. Preis: 9.800,- DM. Tel.: 030-4448343.

R50/2, unrestauriert, 5.600,- DM, Kaiser Zylinder für BMW R50 oder R60 ohne Kolben 600,- DM, Tel.: 09823-8229.

R50: Vorderschutzblech 100,- DM, Sturzbügel 50,- DM, Zylinderkopf 150,- DM, Fußrasten 40,- DM (hinten, restauriert), Räderkastendeckel 50,- DM, Soziussattel 140,- DM (restauriert), ca. 30 6 V Birnen 25,- DM. Tel.: 04321-41634.

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



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



Wir sind umgezogen
ab März 95 neue Adresse
Lankwitzer Straße 32
12107 Berlin-Tempelhof
☎ 706 65 06
Niemeyer's
Klassisches Motorradzubehör,
Restaurierungsbedarf & Bekleidung
Da fahr ich 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

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). FOTO!!!

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

Schlachte BMW-/7, außerdem hufenweise Teile für /5 u. /6 wegen Platzmangel, auch R90S und R100RS, RT, S, wie Getr. Rahmen mit Brief, Antr., usw. Preiswert! Tel.: 02607-1056.

Suche Alu-Steuerrad R51/3, Größe 3 oder 2, ggf. im Tausch gegen 30 Grad verzahntes Rad Größe 0 und ich suche Nockenwelle für R51/3. Tel.: 04832-4394.

Suche BMW R2 und R20 Teile. Alles anbieten auch Schrott. Tel.: 05363-1205.

Suche BMW-R50-2 mit SW. Zustand 1-2. Tel.: 030-8554962 öfter versuchen.

Suche gut erhaltene R75-5, Bj. 73, möglichst aus erster Hand. Original-Zustand ohne Gimmicks erwünscht. Tel.: 04131-65150 abends. Rufe zurück. Jochen.

Suche Magni-Fahrwerk oder komplette Magni-BMW, Zustand egal. Tel.: 07562-8032 oder 2474.

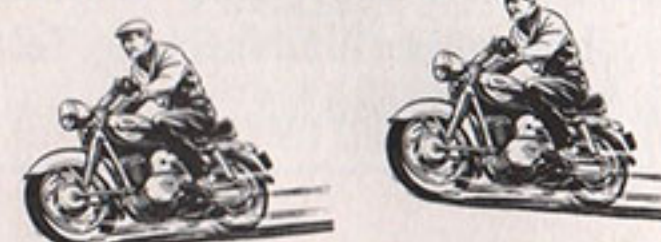
Tausche Georg Meier Tank, 24 l, Zustand 2, gegen Tank R51/3-R68, evtl. mit Ausgleichzahlung. Tel.: 06725-2656 oder 1686.

Verkaufe R25/3 unrestauriert komplett. Tel.: 05363-1205.

Zylinderkopf + Zylinder + Kurbelwelle von ISETTA 300 ccm abzugeben. 2 x Kardan R25/2 im Tausch gegen einen 25/3 Kardan oder 51/3 Getriebe. Mehrere 25/2 + 3 Gehäuse + KW Nockenwelle usw. abzugeben. Tel.: 02422-3862.

- BSA -

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



GUMMIKUH & PAST perfect 15. Oktober 1995

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.

Das Auslandsabo gibt's für 78,00 DM, Luftpostzustellung: Preis auf Anfrage.

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.

- DKW -

125 Bj. 40, 175 Bj. 54, 125 Bj. 51, Luxus 200, NZ 350, KS 200, NSU OSL Rennmaschine, Victoria 250, Bing-Vergaser, diverse ET. Tel.: 07121-493144.

Hobby Roller: Orig. Teile aus Altbeständen + Gebrauchtteile passend auch f. Menurhin Roller. Michael Textor, Rheinstr. 44, 79335 Neuenburg 3, Fax+Tel.: 07634-35347.

Verkaufe DKW RT200H, unrestauriert, kpl. Originalbrief, Motor fest, 1.350,- DM. Tel.: 04451-5476 20-22 Uhr.

- DNEPR -

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

Sperrdifferential für MT16 gesucht, auch defekt. Tel.: 02043-92793.

- DUCATI -

750 SSN, EZ. 4/93, 12.500 km, TÜV neu, Extras, VHB 11.200,- DM. Tel.: 06078-72538.

Jegliche Werkstattunterlagen für alte + neue 1+2-Zylinder Ducatis, Prospekte, Ersatzteilkataloge, Betriebsanleitungen, Werkstattbücher, usw. Ankauf, Verkauf, Tausch. Tel.: 07524-3595 ab 17 Uhr.

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

- EXPRESS -

Ich suche alles über Express. Testberichte, Werbung, technische Daten. Kopiergebühren werden erstattet. A. Behrendt, Pestalozzistr. 35, 70736 Fellbach. Tel.: 0711-578-2489.

- GESPANN -

BMW R100RT/EMZ ST, Bj. 83, Neuaufbau 93/94, 25.000 km, Doppelzündung, 35l Tank, Griffheizung, Edelstahluspuff, SW Hochverdeck, VB 15.300,- DM. Tel.: 030-8335521.

IG Gespannfahrer e.V. Bundesweite Kontakte für Gespannfahrer, Gespannfahrlehrgänge 1996, Treffen,

Fiete's Gespann-Schuppen
Alte Neusser Landstr. 243 Büro 0221/785602
50769 Köln privat / 785710
Fax / 785710

Literatur, uvm. Hot-Line Tel.: 059-32-2699.

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



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

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

Enfield Bullet 500/Velorex 562 deluxe, EZ 10/92, Gesp.Umb. 3/94, TÜV 10/96, schwarz/chrom, 25 PS, 9.000 km, Gesp./solo wahlw., Motor und Fahrw. überarb. (Bel. f. 3.000,-), E-Zündung, gute Ausstg. (Teppich, Rollbügel, Gurt usw.), viel Zub., orig. Rep.hanb., Teilekat. u. div. Ersatz. Sehr g. Zust., läuft super, Preis VHS. Tel.: 04246-661 ab 16.30 Uhr.

MZ ETZ 251 Gespann, Bj. 7/89, 14.000 km, Reifen neu, Elektronik-Zündung, VB 2.500,- DM. Tel.: 0171-2455958.

Suche BMW-R50-2 mit SW. Zustand 1-2. Tel.: 030-8554962.

Zusatztank für EML-Tour (evtl. auch für andere Seitenwagen) komplett mit Pumpe und Zubehör, ca. 30 Liter. VB 500,- DM. Tel.: 09127-7964.

- 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

- HEINKEL -

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

Tourist: Trittbrett 80,- DM, Fronthaube 100,- DM, Auspuffhalter 15,- DM, Telegabel komplett mit Dämpfer 150,- DM. Tel.: 04321-41634.

Verkaufe Heinkel Typ 103A2, Bj. 61, TÜV 6/96, grau, 32.000 km, 3.500,- DM. Berni Rusam Tel.: 07940-2617.

- HERCULES -

150 Typ 313, Bj. 52, schlechter Zu-

stand, aber komplett und Motor dreht durch für 500,- DM. Tel.: 09179-1775.

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.

Verkaufe nachgefertigte Tankemblem 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 125, Bj. 70, zum Restaurieren oder für Teile, 51.400 km, orange-weiß, 480,- DM, mit CH-Ausweis, Info (evtl. Fotos) sowie CB 125K, Bj. 77, zum restaurieren oder für Teile, 20.100 km, schwarz, 350,- DM, mit CH-Ausweis, Info (evtl. Fotos): H. Schneider, Baselstr. 59, CH-4124 Schönenbuch.

CB 250 K3, Bj. 73, TÜV 6/96, schwarz, Reifen sehr gut, VB 1.500,- DM. Teile für CB 750 K u. F.-Modelle, Lacksatz o. Tank für Mini-Boldov + Sitzbank. Tel.: 02676-1240 zwischen 18 und 20 Uhr.

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 250 K4, Bj. 72, 27/30 PS, TÜV neu, Rahmen kunststoffbeschichtet, Kolben neu, schwarz, VB 1.900,- DM. Tel.: 0911-5104621.

CB 250, Bj. 73, 30900 km, gelb-schwarz, 950,- DM, mit CH-Ausweis, Info (evtl. Fotos): H. Schneider, Baselstr. 59, CH-4124 Schönenbuch.

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.

CB450K, v. Teile, Rahmen, Motoren, Verschleiß z.T. neu, nur komplett. M. Häfner Tel.: 07195-72440.

CJ 250T, Bj. 76, AT-Motor, 2.300 km, TÜV neu, komplett überholt. VB 1.950,- DM, Tel.: 05065-7181 ab 18 Uhr.

Original ET-Listen:
PA50S / PA50 Custom / PX50 / Z50J1 / XL50 / CB50 / ST50-70 / SS50 / ST50-70 / MT80 / PXL50

sowie
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.

- HOREX -

HOREX-NEUTEILE

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

- IFA -

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

Verkaufe zerlegte BK, Bj. 56, 100% original, nur komplett!, Motor und Getriebe neu gelagert, neue Edstahlspeichen, teilw. neuer Chrom, 2. Motor, Solo und SW Kardan, etc. Tel.: 02661-7170.

- KAWASAKI -

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

Z750, EZ 3/83, TÜV 8/97, 57 KW, rot-schwarz, 8.000 km nachüberhol. Verschleißteile neu, VB 3.500,- DM. Tel.: 09733-6525.



- LITERATUR -

'Das Motorrad' 1970 bis ca. 1990 abzugeben. Tel.: 0531-795545.

Ich suche alles über Express. Testberichte, Werbung, technische Daten. Kopiergebühren werden erstattet. A. Behrendt, Pestalozzistr. 35, 70736 Fellbach. Tel.: 0711-578-2489.

Jegliche Werkstattunterlagen für alte + neue 1+2-Zylinder Ducatis, Prospekte, Ersatzteilkataloge, Betriebsanleitungen, Werkstattbücher, usw. Ankauf, Verkauf, Tausch, Tel.: 07524-3595 ab 17 Uhr.

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

Motorradprospekte: Liste gegen 2 DM in Briefmarken von Ralf Düßmann, Bergedorfer Landstr. 39, 27777 Ganderkesee, Tausch möglich, bin für jedes Angebot dankbar!

Suche 'Das Motorrad' Jahrgang 1951. Tel.: 07181-21637.

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

Suche Bunte (US, GB, D) Classic Car und Motorrad Magazin. Nur H-D Magazin von 1985 bis 1995. Ernö Bonyhadi, H-3526 Miskolc, Pozsonyi ut 76. Ungarn.

Suche Motorrad-Reisebücher, z.B. Weltfahrt - mit Motorrad und Kamera von Eitel Lange u.a. Tel.: 07181-21637.

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

Verkaufe 'Das Motorrad' 80-95, PS 75-95, MO 79-94, MRS 85-94, Einzelhefte je 2,- DM. Suche Original Literatur und Prospekte von XS650 + KAWA Z1/900 auch Reparaturanleitung. Tel.: 02273-3961.

Verkaufe Diverses, z.B. komplette Zeitschriftensammlung, MZ Literatur, Bücher, BMW R25 Reprints, etc. Liste gegen Freiumschlag. Tel.: 02661-7170 abends.

MOTALIA

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

MOTALIA im Abonnement

Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an: Verl. Hasselbrink, Schönberger Str. 2, 24321 Lütjenburg

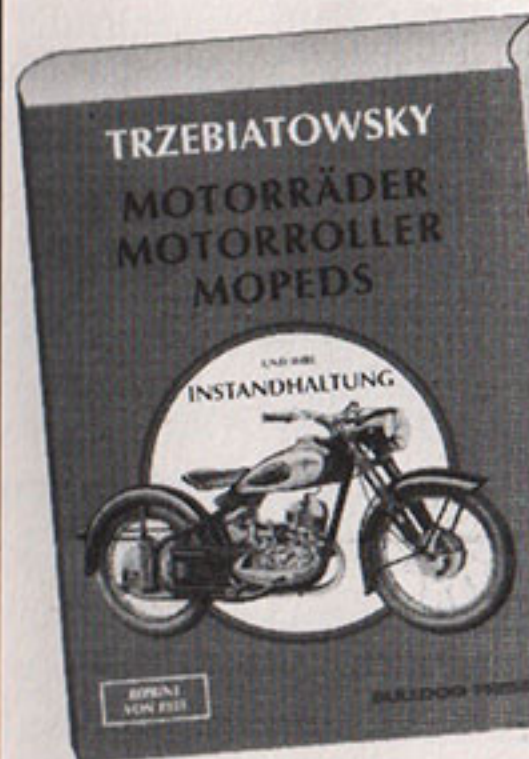
Ja, ich möchte MOTALIA ab der nächsten Ausgabe abonnieren.
Den Betrag von 40,- DM für ein Jahr (12 Ausgaben)
O habe ich auf das Konto überwiesen
O habe ich als Scheck beigefügt
O ich möchte erst ein Probeheft haben. Vier DM in Briefmarken habe ich beigefügt.

Name:
Straße:
PLZ, Ort:

Datum + Unterschrift:

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

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.

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

- MAICO -

Das Medium für alle MAICO-Fahrer

MAICO Letters

Kostenloses Probeexemplar ?

Postkarte an:
SYNOVA-Marketing
Unterbüschlerhof 69
42799 Leichlingen

- MOTO GUZZI -

Moto Falcone



Die 1-Zylinder Spezialisten!

Ersatzteile und mehr!

Falcone • Airone • Super Alce

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

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

Falcone Policia, ca. 3000 Originalkm, nicht komplett, Chrom sehr gut, gute Restaurationsbasis, 2.650,- DM VB. Tel.: 04461-5944.

Gussfelge hi. f. V1000 Cali. Für Le Mans original Seitendeckel, 83er Zylinder mit Kolben, 36er PHF Del Lortos, original Auspuffanlage, Getriebe zum restaurieren. Tel.: 08331-81631.

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

Suche für V7-Sport eine Sportauspuffanlage, Stucci oder Moto Italia, keine Lafranconi! Tel.: 06227-53408. Oder aber Lafranconi für 850 T3/SP 1000.

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

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

- MOTO MORINI -

Werkstatt-Handbuch Motor, 125 bis 500 für 25,- DM. Tel.: 0241-507469.

- MZ -

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

150/1, Bj. 73, guter Zustand, mit original DDR-Brief, ohne TÜV, für 400,- DM zu verkaufen. Tel.: 0228-345569 oft versuchen (Schichtdienst).

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

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

Biete Reifen 3.50 - 18 (neu), 3.00 -

HEUMANN

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

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

Spezialzubehörspezialisten

5 DM Schein oder Münze
Neugespanne
Gespannservice • Tauschteile
Blitzversand aller Teile, auch für alte Modelle
• Vollverkleidung
• Einzelstücke
• Lederkoffer
• Klapprasten
Fa. Wildschrei
56829 Brieden
0 26 72 / 85 40

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

Briefkopie von MZ ES 250/2 mit Beiwagen gesucht. Telefon: 04255-635.

ES 150, Bj. 68, guter fahrbereiter Originalzustand. Auf Wunsch TÜV neu. 600,- DM. Tel.: 02435-1952.

ES 250/0, Einport, suche Auspuffkrümmer und -Endstück, Scheinwerferreflektor, Fußschaltwelle mit Schaltstück, Zugfeder Stoye II SW. Biete neue Krümmer TS 250 und / 1: 1 x 30,- DM, 1 x NVA (mattverchromt) 20,- DM. Vergaserdichtungen gratis dazu. Tel.: 05130-4927 oder 0511-3883885.

ES 250/1 Gespann, 3.50 - 16 rundum, schwarz, viele Neuteile (Radlager, Bremsen, Elektrik...) gepflegt und original, HU 2/97, mit SW Superelektik 3.500,- DM. Tel.: 04162-5399 ab 20 Uhr.

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.

Gespannhinterreifen runderneuert, SR 125 x 15 Profil Michelin neu, 50,- DM. Tel.: 06074-25538.

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.

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

Sonderheft 'MZ'! Auf 32 Seiten interessante Artikel aus der GUMMIKUH und jede Menge Wissenswertes über die Zschopauer Maschinen, inkl. MZ-Stammbaum und toller Postkarte! DM 7.80 inkl. Versand beim GUMMIKUH-Verlag, FAX 0421/504448 oder per Post: GK-Verlag, Am Deich 57, 28199 Bremen.

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

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

Suche schönen unverkohnten TS 250/1 Auspuff. Körner Tel.: 07182-7591 abends.

Teile für TS250/A + ETZ 250, Liste gegen 1,- DM Briefmarke. Anfordern bei Ulrich Hahn, Berliner Str. 11, 13187 Berlin.

TS 250/1, 5-Gang, rot, gepflegt, komplett Gespanntauglich ausgerüstet, 14/18 KW für 2.000,- DM, sowie 1 SW Superelastik, ET, neue Zylinder + Kolben, ES-Motor, Preis VB. Tel.: 04162-5399 ab 20 Uhr.

Verkaufe MZ 500R Superelastik Gespann, sämtliche Eintragungen, wahlweise Gespannbetrieb, Hinterrad 15', 16'/ Rahmen Kunststoff beschichtet, VA Schrauben, VA Achsen, Neulackierung (schwarz), Neubereifung, verchromte Kotflügel, TÜV neu, 8.500,- DM. Tel.: 0421-4986441.

Verkaufe MZ Saxon Tour 251, 6/92, 15.000 km, 2. Hand, Speiche,

17 l Tank, sehr gepflegt, Standort Vetersen, 2.500,- DM, Tel.: 0431-13750 oder 04101-62428.

Verkaufe MZ-ETZ-Motor, neu, für 890,- DM, Lichtmaschine komplett, neu, 160,- DM. Tel.: 0531-696965.

- NSU -

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

Biete noch einige NSU-Markenemblem original Rosettenkranz, 5-farbig, 1919-1927, für Tank und Schutzblech hinten. Stück 10,- DM. Fax/Tel.: 0521-86744 (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: 07544-71496.

Max: Öltankumbau auf Filterung; biete Einbauteile für Originalfilter zum Umrüsten von Standard-Tanks, Stück 115,- DM. Tel.: 06074 -255-38.

Suche 2-Zylinder-NSU (auch Schrott) zum restaurieren. Fax/Tel.: 0521-86744 (abends).

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

Suche Sicherungskasten für Montage auf Tank für OSL 251 WH. Fax/Tel.: 0521-86744 (abends).

Suche Vorderkotflügel für NSU-Quick in gutem Zustand. Tel.: 09421-41275.

Verkaufe 2 NSU Damenfahrräder 26'. Guter Originalzustand 1. 2T-Fox teilrestauriert. Beide Fahrräder 150,- DM, Fox 2.500,- DM. Tel.: 07940-2617.

Verkaufe Fahrgestell NSU Lux ohne Brief für 350,- DM. Tel.: 04451-5476, zwischen 20 - 22 Uhr.



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

- PANNONIA -

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

TLF, Bj. 1959, mit Ersatzteilen + Seitenwagen für 1.800,- DM. Tel.: 03871-59555.

- ROLLER -

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

IWL Roller Berlin, mit E-Teilen für 1.500,- DM zu verkaufen. Tel.: 03871-59555.

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

- SACHS -

Schnittmodell Sachs-Saxonette, Bj. ca. 1956, Innenteile original und neu. Gegen Gebot. Tel.: 07945-8400.

Suche für 175 Sachs, Bj. 55 und 56,

Motorgehäuse. Tel.: 02366-4425 oder 41068.

Suche für Sachs 175 ccm, Bj. 56, Gehäuse. Tel.: 02366-4425 und 41068.

- SEITENWAGEN -

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

Schwerer Seitenwagen mit Anschlüssen für DNEPR M72 für 500,- DM, Tel.: 05202-3308.

Stoye I Typ SML, Bj. 57, 3 Punkt Anschluß, 1.500,- DM. Tel.: 030-3668959.

Suche Clipper SW, eventuell auch ganzes Gespann. Tel.: 09191-94-315, Fax: 09191/796766 ab 20 Uhr.

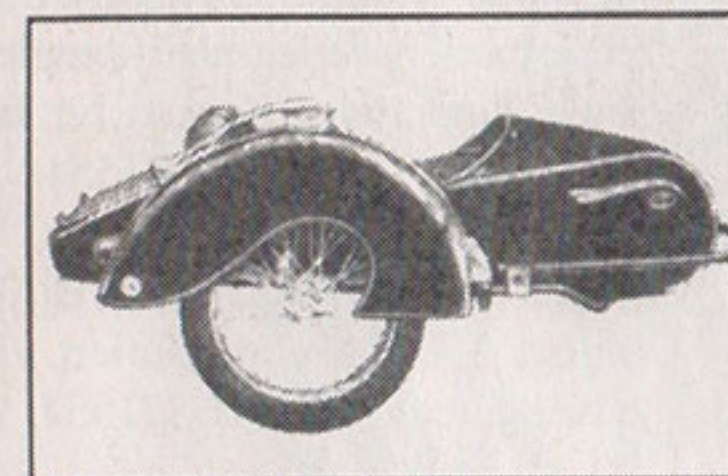
Suche günstig Seitenwagen komplett zum restaurieren für OSL 601. Fax/Tel.: 0521-86744 (abends).

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

URAL-SW, kurzfristig lieferbar,

ADLER - BMW - DKW - HOREX - NSU TRIUMPH - VICTORIA - ZÜNDAPP
Wenn Sie eines dieser Motorräder restaurieren, dann finden Sie bei uns vieles, was Sie dazu benötigen.
Fordern Sie unter Angabe Ihres Motorrad-Typs kostenlose Ersatzteillisten an!

ERSATZTEILE für alle STEIB - Seitenwagen



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

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

Tel. 09822/7556, H

Zusatztank für EML-Tour (evtl. auch für andere Seitenwagen) komplett mit Pumpe und Zubehör, ca. 30 Liter. VB 500,- DM. Tel.: 09127-7964.

- SOLO -

'Markt für Klassische Automobile und Motorräder' 60,- DM, Spielzeugmotorradmodelle-Sammlung 60,- DM. Tel.: 04321-41634.

- SONSTIGES -

Bausatz für Motorradhebebühne kpl. mit Bauanleitung und vorgefertigtem 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.

Cagiva SST 350, Bj. 87, Ala Verde: Wer hat Teile? Suche alles von diesem 1-Zylinder 2-Takter. Tel.: 07146-91509.

Dell'Orto PHF 32 A5 und AD (2 Stück) Rundschieberverg. für Duc, Guzzi, BMW oder Laverda neu + ungebraucht VB 450,- DM. Tel.: 02309-77180.

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 38 · Telefax 08502/3227

POLIEREN WIE PROFIS!
• mühelos mit Ihrer Handbohrmaschine!
• Metalle - auch Alu
• Autolack
• Plexiglas
Gratisinfo direkt vom Hersteller
Heinrich Kreeb GmbH & Co
Postfach 701 G, 73007 Göppingen
Tel. (071 61) 2 10 99, Fax (071 61) 2 19 20

Diverse Rex-Mopedteile, gebraucht + neu zu verkaufen. Tel.: 02266-4073.

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 Rah-

WESEER-FLEX Hydraulikschläuche
An der Grenzappel 11
28309 Bremen-Hemelingen
Tel.: 04 21 / 45 02 59 Fax: 04 21 / 45 02 79

(Händler bitte Preis anfragen)

DM 189,-

➔ Profi-Synchrotester
➔ Manometer/VAGlyzerinfüllung
➔ Für 2 - 4 Zylinder

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

Damit Ihre Batterie den Winter gut übersteht, bieten wir an:

Automatik Ladegerät in 4 Versionen

INFO anfordern !!

KREMPL - ELEKTROTECHNIK
Am Anger 5 · 87634 Obergünzburg
Tel.: 083 72 / 15 40 · Fax: 083 72 / 15 03

men, 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.

Hof-Tankanlage ca. 400 l von AVIA, gut erhalten, innen kein Rost, gegen Gebot. Tel.: 07945-8400.

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

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

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 Kuhlkamp 48
44795 Bochum
Tel.: 0234/472598 Fax: 0234/472477

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

Sonntag, 19.11.95 ! 4. MZ-Flohmarkt in 38325 Wittmar. Info bei Werner Tel.: 0531-696965.

Suche für Hercules Typ 212 Handbuch, Reparaturanleitung und Schwungrad für F&S Motor Typ M50 (98 ccm). Tel.: 02364-68680.

Suche Magni-Fahrwerk oder komplette Magni-BMW, Zustand egal, Tel.: 07562-8032 oder 2474.

Suche Rahmen mit Brief für Motobecane DR45S, Bj. 46 und Sitzbank 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. Sie-de, Schneewittchenweg 13, 30179 Hannover.

Tausche ca. 50 AUTO-MOTOR Magazine aus den 60er und 70er Jahren (ungarische Zeitung) gegen Harley Info-Material. Verkauft Automobil Revue Catalogue von 1975 bis 1995. Nur komplett. 2.000,- DM. 'Pannonia', H-3501 Miskolc 1. 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 ungarische Csepel 125er, Danuvia 125er und Pannonia Motorräder aus den 50er und 60er Jahren. Sehr guter Zustand. 'Pannonia', H-3501 Miskolc 1. Box: 500. Ungarn.

Verschiedene Laufräder auch älterer Zeit noch mit original Bereifung abzugeben. Welthölzer Reklameschild sowie altes Fahrrad zu verkaufen oder tauschen. Tel.: 02422-3862.

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

Werkstatt-Handbuch CB 250G, 150 Seiten 35,-DM. Reparaturanleitung DKW 125/200/250/Hobby/alle MZ ab 10,- DM. Teile für alle DKW/Max/Lux/Maico/Liste anfordern. Tel.: 04662-1713.

- STEIB -

Suche Steib S250 Cabrio Verdeck, auch defekt. Tel.: 05363-1205.

- SUZUKI -

DR 650 RS, EZ 91, TÜV 3/97, 46 PS, 51.000 km, WHB, 3.900,- DM, Tel.: 0211-285112 oder Tausch gegen XBR.

GN 400, Bj. 81, 27 PS, zu verkaufen. Läuft, aber z.Zt. noch ohne TÜV. Kleine Arbeiten nötig. Preis VS. Tel.: 0931-400956.

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

GT 185, Bj. 78, 15 PS, 2-Zylinder-2-Takt, Dyna-Starter, 12 Volt, TÜV 6/97, VB 990,- DM. Raum Hamburg. Wolfgang Tel.: 04101-34186.

T500J, Bj. 72, Deutsche Zul., Vollabn. nötig, Zustand 4, neue Bereifung, VB 1.600,- DM. Tel.: 02528-1411.

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

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

- TEILE -

Honda CB250/400N in Teilen, Rahmen, Räder, Gabel, Bremse, Elektrik, Lacksatz, uvm. Tel.: 02324-79688.

Suche für Honda CB 750 Four K2 Aluminium-Renntank, Giuliaribank, Lampenhalter, Seitendeckel, Tel.: 04307-414.

Teile für TS250/A + ETZ 250, Liste gegen 1,- DM Briefmarke. Anfordern bei Ulrich Hahn, Berliner Str. 11, 13187 Berlin.

Verkaufe Lampe mit Tacho DKW RT 250/2, 190,- DM, Tel.: 04451-5476 zwischen 20-22 Uhr.

Verkaufe Tank, DKW RT 250/2 für 210,- DM, Tank NSU OS 501 für 320,- DM, Tank ital. Max für 150,- DM, li. Geh.-teil NSU-Lux für 50,- DM, 2 Alu-Naben Max/lux a' 150,-

DM. Tel.: 04451-5476 zwischen 20 und 22 Uhr.

Yamaha XS 360/400 in Teilen, z.B. Rahmen, Motor, Vergaser, Lima, Bremse, uvm. Tel.: 02324-77970.

YangTze Dynastarter gesucht, auch defekt. Tel.: 002043-92793.

- TRIUMPH (D) -

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

Verkaufe Triumph 350SSK, Bj. 31, zerlegt, alles da, teilrestauriert, viele Neuteile. Tel.: 0561-821554.

- TRIUMPH (GB) -

BB BRITISH BIKES WEIGELT
60439 Frankfurt • Nassauer Str. 14
BSA • NORTON • TRIUMPH
Twintele-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. Gebrauchtmaschinenliste 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

Suche Tiger oder Bonni 750 ccm, möglichst vor '75 und Original. Reinhard Tel.: 02553-5567.

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

Triumph 650, Bj. 72, 5-Gang, 2 Jahre TÜV, OIF/Tiger, VB 8.500,-DM. Tel.: 04107-1845.

- URAL -

Seitenwagen: beide Lampen (neu) 20,- DM. Tel.: 04321-41634.

Verkaufe: Ural-Telegabel, V-Schutzblech, deutsche Lackierung, schwarz und Bremse neuwertig,



SIMSON SILBERVASE



Im Wettbewerb mit 18 Mannschaften aus 14 Nationen bei der Internationalen Sechstagesfahrt gewinnt Simson die Silbervase. Mit diesem Triumph bestätigt Simson erneut seinen Ruf als Hersteller von Spitzenprodukten der populärsten Motorzweirad-kategorie.

VEB FAHRZEUG-UND GERATEWERK SIMSON SUHL

DIE ZEITSCHRIFT GUMMIKH & 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, Duesi, 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 55 ÖS/Heft
Verkaufspreis Schweiz 6,50 sfr/Heft
Abonnement: zwölf Ausgaben 67,00 DM inkl. Versand und Mehrwertsteuer
Abonnement Ausland: 78,00 DM inkl. Versand
Luftpostversand: Preis auf Anfrage

Druck: Baues Verlag, Am Deich 57, 28199 Bremen

DIE ANZEIGEN

Verantwortlich für Anzeigen: Tobias 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. GUMMIKH ® ist ein eingetragenes und geschütztes Warenzeichen.

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."
GUMMIKH, 15.7.1994
251 Abbildungen, 120 Seiten, 2 Klapptafeln, DM 29,80

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

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

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

Der Spezialist für ganz schwierige Fälle

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



350,- DM + NN. Tel.: 0511-604-2270. Anrufbeantworter., rufe zurück. Suche M72 oder 66 bis 2.000,- DM.

- VESPA -

Suche Vespa-Roller, Bj. 1946-78, ab 90 ccm, Tel.: 05655-8051, Fax 8622.

Vespa-Nachbau Bajaja-Chetak Classic 150, silber, 2 Sattel, fabrikenneu, 2.800,- DM VB. Tel.: 07945-8400.

- VICTORIA -

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

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

- YAMAHA -

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

DT125E, Bj. 79, Originallack, elektrischer Anlasser, 12.000 km gelau-

fen, guter gepflegter Originalzustand, TÜV 5/96, VB 990,- DM. Tel.: 06502-6878.

Edel SR 500 mit Nikasil-Laufb., scharfe NW, Slipperkolben von Porsche, Alupleul, 40'er DellOrto, Monositz, TÜV 4/97, optisch wie Ducati, Technik i.O. 6.500,- DM. Laaß, Hauptstr. 68, 08115 Lichten-tanne.

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

RD350R5, Bj. 71, zum aufbauen, fast komplett, 800,- DM. Diverse Teile für RD 350, Bj. 73-79 auf Anfrage. RD250, Baujahr '79, TÜV neu, 2.400,- DM. Tel.: 08331-81631.

SR 500 Tausch Stahlfl. SB-Anl. mit Rad und Lenk.arm. gegen original Trommelbr.-Anlage mit Rad und Lenk.arm. Roch, Just-Str. 25, 08468 Reichenbach.

Restaurierungen
Ersatzteile
schnell
zuverlässig
seit 1968

Karl Deibel Zweirad GmbH

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

**YAMAHA
Klassiker
125-750 ccm**

SR 500 Teile zu verkaufen: 2 Speichenräder, Vorderrad komplett mit Bremse, 2 Scheiben, Sattel, Stahlflex, Bremszyl., Bremshebel. Raum Hamburg. Wolfgang Tel.: 04101-34186 VB 500,- DM.

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

Verkaufe für SR 500 Regler + Tacho für je 60,- DM. Für XT 250, Motor zerlegt komplett 200,- DM, Vergaser 100,- DM. Tel.: 0241-507469.

Verkaufe Yamaha XS850, TÜV, fahrbereit, 4.500,- DM, Tel.: 05655-8051.

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

XS 650, Bj. 75, 51 PS, neu aufgebaut, Verschleißteile ersetzt. TÜV neu Paragraph 21, 4.500,- DM. Rüdiger Scholtis, Johannisstr. 12a, 90419 Nürnberg.

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

- ZÜNDAPP -

GS 125, Bj. 70: suche von dieser 15 PS Version den Chromtank (paßt auch von der KS125!) Auspuff 15 PS m. langem Hitzeschutz, GS Fußrasten, Sitzbank, Schutzblech hinten und vorn, evtl. gebe ich KS-

100 Teile dafür oder Geld. Tel.: 05751-14520 Anrufb. max. 3 Min.

- LAST MINUTE -

Triumph 750 Tiger Motor zerlegt, 1.900,- DM, Axel Danner, Felbacher Straße 64, 70327 Stuttgart, Tel.: 0711-3041116.

Norton 850 Commando Motor und Getriebe zerlegt, 1.500,- DM, Axel Danner, Felbacher Straße 64, 70327 Stuttgart, Tel.: 0711-3041116.

Kawasaki KZ 750 B Belt Drive zerlegt in Teilen oder komplett, VHS, Axel Danner, Felbacher Straße 64, 70327 Stuttgart, Tel.: 0711-3041116.

Zwei BSA Plungerrahmen á 500,- DM, eine BSA 720 (25) zerlegt, fast komplett, VHS, Axel Danner, Felbacher Straße 64, 70327 Stuttgart, Tel.: 0711-3041116.

Horex 250/350 Motor, zerlegt, 500,- DM, Axel Danner, Felbacher Straße 64, 70327 Stuttgart, Tel.: 0711-3041116.

Suche für Aermacchi 350 SS, Bj. 74 WHB und ETB in deutsch oder italienisch, F.Brander, A 3034 Maria Anzbach, Habburgergasse 27, Tel.: Österreich 02772-54894.

Jawa California 350, Bj. 72, Typ 362 Schw. / rot, 1995 überholt, 1.800,- DM, Tel.: 07346-8124 ab 18 Uhr.

BSA/710 oder Shootingstar Bj. 57-59 gesucht. Optik unwichtig, Manfred Denckert, Tel.: 040-203304.



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

Museum Klaffenbach für sächsische Fahrzeuge
Gutsweg 6
09221 Klaffenbach

Motorradmuseum Augustusburg
Schloß Augustusburg
09573 Augustusburg

Italiener und Engländer
Motorradladen Yorkstraße GmbH
Yorkstraße 15
10965 Berlin

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

Scuderia Classica
Motorrad-Handel GmbH
Ruhlsdorfer Straße 158
14513 Teltow

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

British Bikes
Brando's
Mittelweg 2
22941 Bargteheide

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

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

BMW-Vertragshändler
BÄTE-Motorradcenter
Hildesheimer Straße 213
30501 Hannover

Literatur f. Motorräder + Autos
Schröder & Weise
Ohfeldweg 1
30559 Hannover - Andernten

British Bikes
GLM-Motorräder
Fischerstraße 1
31039 Rheden

Bücherstube Lehrte
Iltener Straße 28
31275 Lehrte

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

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

Big Banana
Michael Buchholz
Macherscheiderstr. 16b
41468 Neuss

MZ-Vertragshändler
AT-Zweiradtechnik
Dorfstraße 19
41540 Dormagen

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

Reifen Kastenholz
Mönchsgasse 14
50737 Köln

Fiete's Gespann Schuppen
Alte Neusser Landstraße 243
50769 Köln

Adler-Museum & Antiquitäten
Strohmenger
Kölner Straße 150
53919 Weilerswist

MZ-Spezialservice
Firma Wildschrei
Hauptstraße 26
56829 Brieden

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

Achim Reid
Antiquitäten
Kirchstraße 11
58300 Wetter-Wengern

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

Veteranen-Ersatzteile
Heumann
Fuchsberg 3-5
64807 Dieburg

Arnim Collet
Jawa, MZ, Yamaha
66687 Wadriil

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

Deutsches Zweiradmuseum
Deutschordensschloß
74172 Neckarsulm

BMW-Vertragshändler
Fa. Ball
Weinstraße 67
76887 Bad Bergzabern

Southern Division
Blutenburgstraße 75
80634 München

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

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

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

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

33330 Gütersloh
33613 Bielefeld
34117 Kassel-Hauptbahnhof
34131 Kassel-Wilhelmsh.
35290 Gießen
37073 Göttingen
42283 Wuppertal-Barmen
42287 Wuppertal-Oberbarmen
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

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, Duesi, Reinhard Hopp, Jutta Jäckels,
Stefan Katzer, Uwe Kremer, David Longstroke, Jens
Kraus, Tobias Pfluger, Thomas Reichl, Dr. Paul Sim-
sa, 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 55 ÖS/Heft
Verkaufspreis Schweiz 6,50 sfr/Heft
Abonnement: zwölf Ausgaben 67,00 DM inkl. Versand
und Mehrwertsteuer
Abonnement Ausland: 78,00 DM inkl. Versand
Luftpostversand: Preis auf Anfrage

Druck: Baues Verlag, Am Deich 57, 28199 Bremen

DIE ANZEIGEN

Verantwortlich für Anzeigen:
Tobias 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 Lieferpflicht.
Ersatzansprüche können in einem solchen Falle nicht anerkannt
werden.
Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Alle
Artikel werden nach bestem Wissen aber ohne Gewähr veröffent-
licht. Die Zeitung und alle in ihr enthaltenen Beiträge sind urheber-
rechtlich geschützt. Eine Verwertung ohne Einwilligung des Verlags
ist strafbar.

GUMMIKUH® ist ein eingetragenes und geschütztes Warenzeichen.

Klassiker in der Eifel



Trotz der Ankündigung in der GUMMIKH, daß u. a. der Haas'sche Blauwal und etliche MV-Werksrenner beim „Kölner Ring“ anwesend sein würden, waren kaum Zuschauer zu der VfV-Veranstaltung am 27. August auf den Nürburgring gekommen. Das war zwar wegen des miserablen Wetters einerseits durchaus verständlich, andererseits aber sehr schade; nicht nur wegen der Eintrittsgelder, die der veranstaltende MSC Porz gut hätte gebrauchen können und für seine Mühe und

seinen Einsatz auch redlich verdient hätte, sondern auch wegen des hochkarätigen Feldes außergewöhnlicher Sport- und Rennmaschinen, wie man es in dieser Qualität nur äußerst selten zu sehen bekommt.

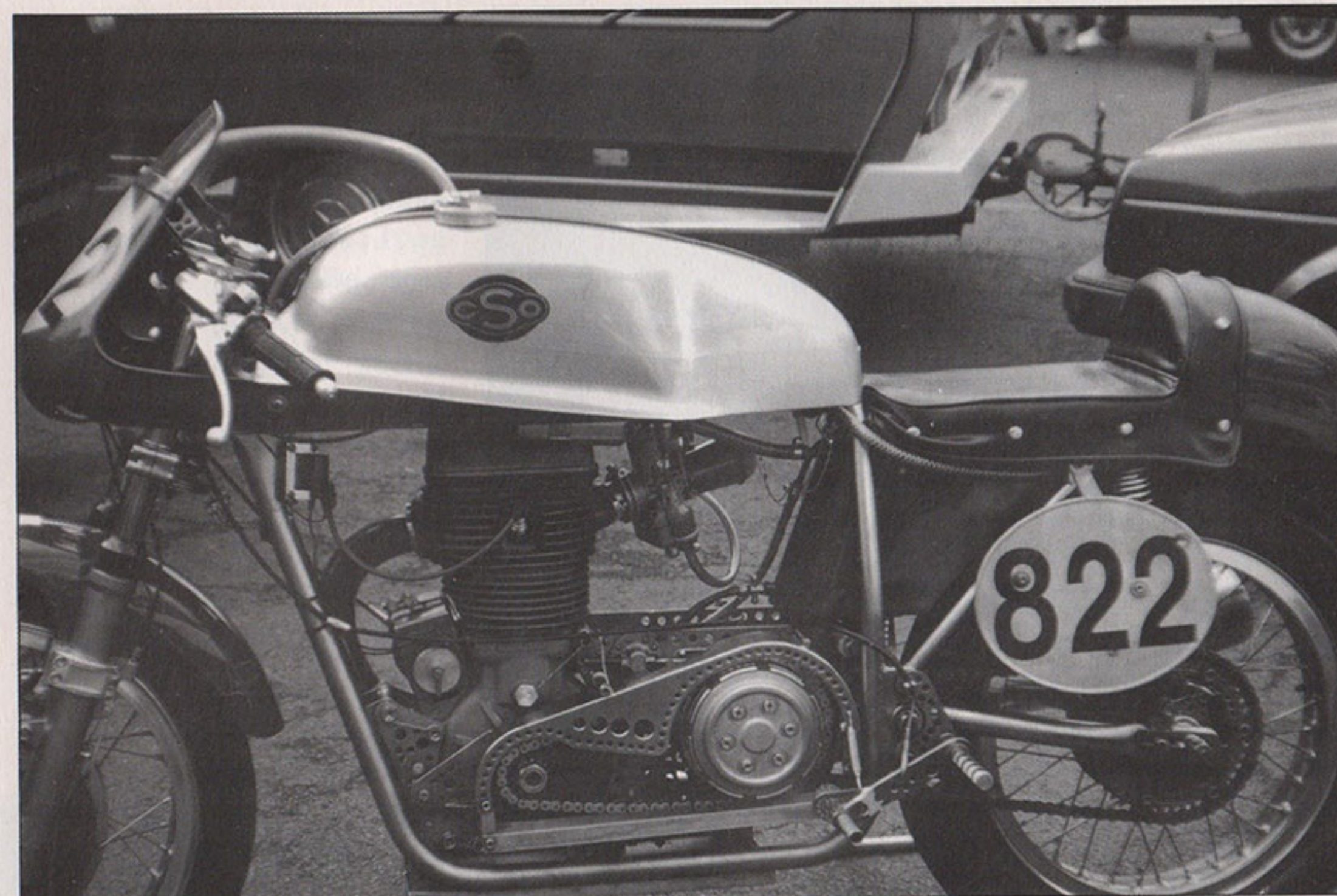
Da gab es nicht nur die altbekannten Sport-BMWs und Aer-Macchis (die wie immer phantastisch liefen), sondern auch eine ganze Reihe von Sahnestückchen, die teilweise noch nie bei einer VfV-Veranstaltung in Erscheinung getreten waren. Dazu gehörten na-

türlich in erster Linie die Werksrennmaschinen von MV-Agusta, die von einem italienischen Team hergebracht und gefahren wurden, sondern auch so seltene Sachen wie die 350er JAWA - dohc - Rennmaschine von 1964, von der nur 4 Stück gebaut wurden, oder das originale URS-Gespann, das von seinem britischen (auf der Kanalinsel Guernsey ansässigen) Besitzer herübergebracht und von Michael Start und Roderick Lowe bravourös gefahren wurde (es ist, nebenbei, eine Schande, daß sich in ganz Deutsch-

Faszination auf drei Rädern. Tramsen/Schröder zeigen, wie man in den 60er Jahren fuhr.

land niemand bereit fand, dieses Prachtstück genialer Ingenieurarbeit zu erhalten und zu restaurieren).

Bei den MVs war natürlich alles hauptsächlich auf die 350er Sechszylinder gespannt, die von einem ehemaligen Werksmonteur namens Lucio Castelli gefahren wurde. Die Italiener versicherten mir, daß Castelli der beste Mann in einem Team von



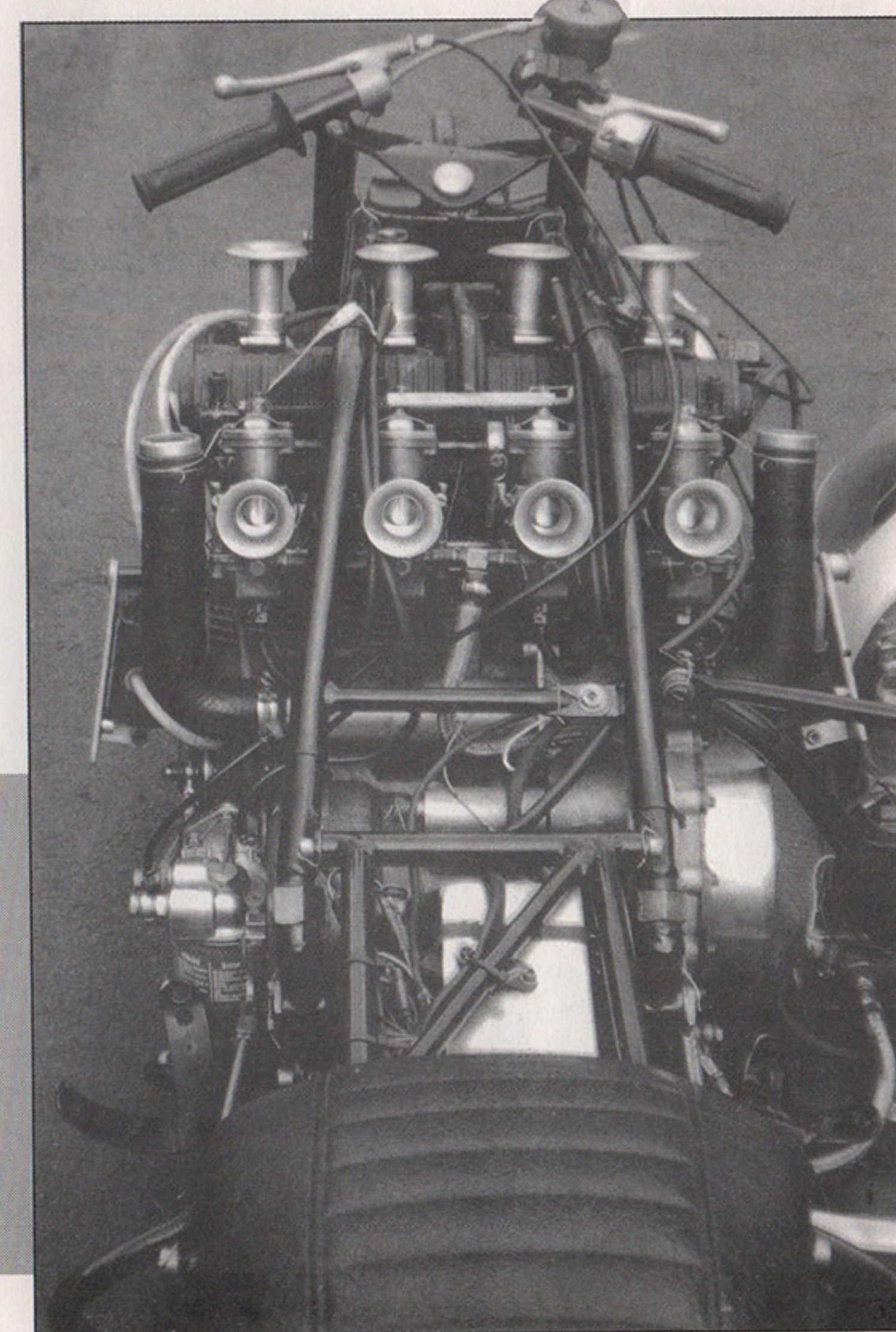
Der tschechische ESO-Sandbahnmotor wurde auch in Straßenrennen eingesetzt. Bildschöne Arbeit mit konsequenter Gewichtseinsparung.

ausgesuchten Spezialisten unter der Leitung von Arturo Magni gewesen sei, das seinerzeit die Werksrenner aus Italien betreut habe.

Leider konnte man wegen der Verkleidung nicht viel von dieser Maschine sehen - außer an ihrem hellen Singen war sie nur an den drei schlanken Auspuffrohren an jeder Seite zu erkennen. Lucio Castelli hielt sich auch sichtlich zurück und ging mit dem seltenen Stück nicht das geringste Risiko ein, was durchaus verständlich war. Sehr im Gegensatz dazu fegte Gianfranco Bonera mit der Grand-Prix-Vierzylinder von 1954 um den Kurs, daß es eine reine Freude war. Bonera war ehe-

mals Werksfahrer bei MV-Agusta und lag in der Weltmeisterschaft mit dem (nach Agostinis Weggang) vom Conte Agusta an die Nummer 1 gesetzten Phil Read gleichauf. Beim letzten und entscheidenden Rennen in Imatra/Finnland lag Bonera in Führung und sah die Weltmeisterschaft greifbar nahe vor sich. Die strikte Stallorder jedoch zwang ihn dazu, in der letzten Runde das Gas zuzumachen und Read vorbeizulassen. So wurde der Italiener Vizeweltmeister hinter Phil Read - eine Entscheidung des Grafen, die Bonera heute noch schmerzt, weil er nie wieder Gelegenheit hatte, nach dem Titel zu greifen. Außer den gro-

URS enthüllt: Der geniale Vierzylindermotor von Helmut Fath mit den zusätzlichen Ansaugrohren. Diese Technik wird im Augenblick (nach 30 Jahren!!) von Formel-1-Konstrukteuren untersucht.

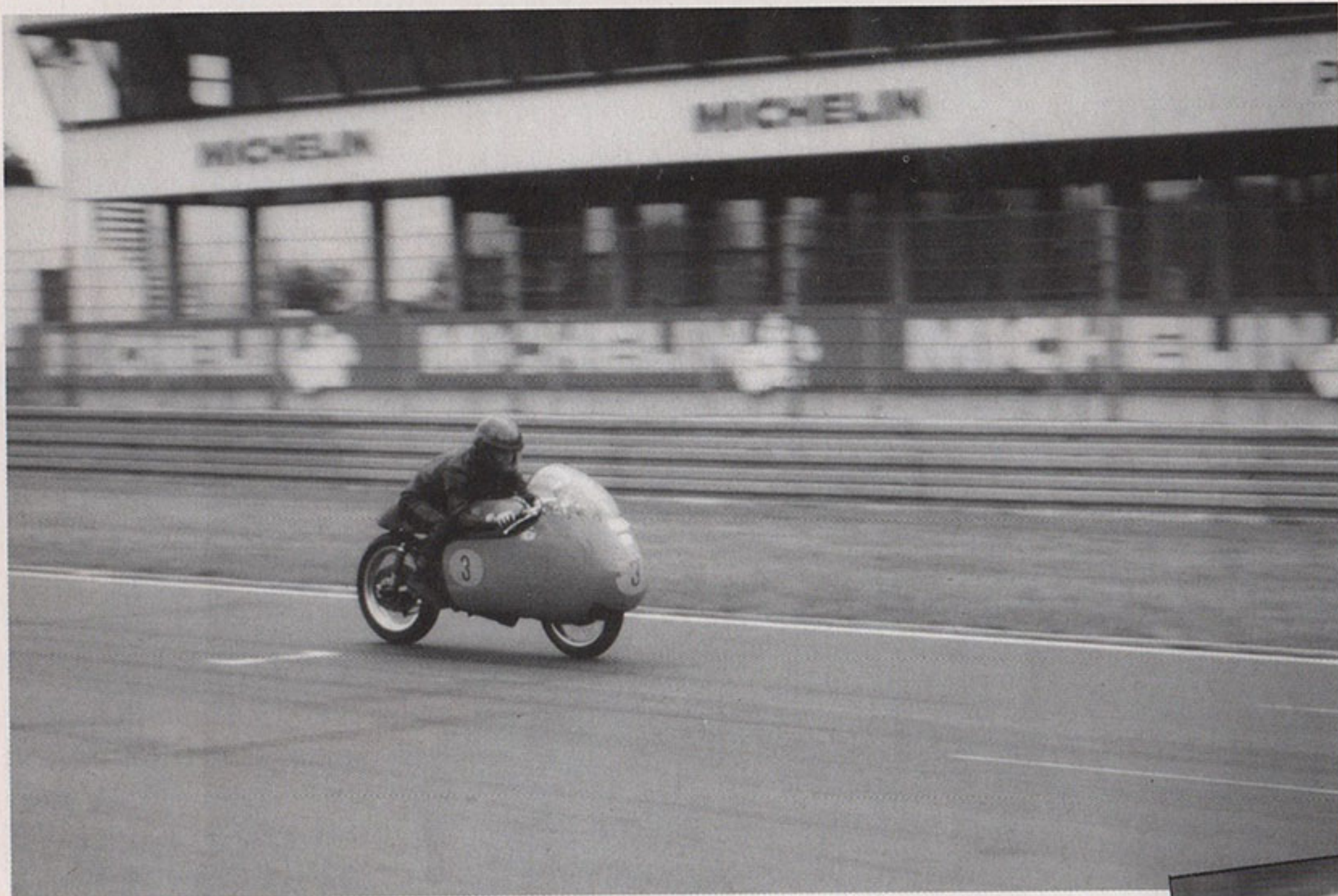


Ben Maschinen hatten die Italiener auch eine 125er Einzylinder mit zwei Nockenwellen dabei, die von Eduardo Castelli gefahren wurde. Eine weitere Vierzylinder, diesmal eine 350er, ging unter dem ebenfalls in den späten 50er Jahren bekannten Romano Colombo an den Start. Berühmte Maschinen unter bekannten Fahrern. Sie nahmen übrigens nicht an einem Wertungslauf teil, sondern wurden im Rahmen eines sogenannten Parade-Korsos dem Publikum vorgestellt. Allerdings war dieser Korso keine so geruhige Angelegenheit, wie die Bezeichnung vermuten läßt. Die Jungs scheuchten ihre kostbaren Stücke um den Kurs, wie es Strecke und beginnender Nieselregen eben zuließe.

Die Tatsache, daß ich vor-sichtshalber bereits am Samstag anwesend und am Sonntag in aller Frühe schon wieder im Fahrerlager war, gab Gelegenheit zu so manchem tieferen Einblick und zu interessanten

Gleichmässigkeit auf dem Nürburgring





Seltener Vogel: Ein 350er Moto-Guzzi-Einzyylinder.

Oldtimersport üblichen geringen Laufdistanzen oft genug zu sehen bekommen.

Ein Wort noch zu den immer wieder diskutierten Geräuschbestimmungen: Auch am Ring war das Auspuffgeräusch auf 110 Phon begrenzt (das ist immerhin ein ganzes Ende mehr, als die in Hockenheim geforderten 100 Phon), aber recht viel lauter waren die meisten Teilnehmer auch im Originalzustand nicht und die wenigen Ausnahmen (die

Gesprächen. So erzählte mir z.B. der frühere JAWA-Werksfahrer Frantisek Svatos, daß die sehr seltene Einzyylinder-350er, die er dabei hatte (der Motor hat eine Königswelle, die zur Außenbockwelle führt; eine waagerechte Welle geht von dort nach hinten zur Einlaßbockwelle) ein volles Jahr im Museum gestanden habe. Dann lud er sie auf, fuhr damit zum Ring, füllte den Tank - und nach zehn Metern Schieben sprang der Motor an und lief wie ein Uhrwerk.

Weniger Glück hatten Wolfgang Grybsch und Ralf Keil mit ihrem Gespann, das mit einem 500er SUZUKI-Motor ausgestattet war. Es handelte sich dabei schlicht um einen T 500 - Motor von 1970 - eigentlich ein braver Tourenmotor, dem eine gekonnte Frisur aber zu unerwartetem Leben verholfen hatte. Leider schmolz ein Kolben beim letzten Lauf in Tschechien infolge Spritmangels buchstäblich dahin und der Ersatzmotor stellte sich anfangs recht unwillig an. Als er aber erst einmal lief, fuhren die beiden unter infernalischem Kreischen einige sehr schnelle Trainingsrunden. Beim ersten Wertungslauf jedoch brach ein Kettenspanner und das Hinterrad versuchte,

sich querzustellen. Diese Panne wurde jedoch behoben und als die Gespanne zum zweiten Lauf an den Start rollten, jaulte der Zweitakt-Twin denkbar gesund unter den Gasstößen seines Treibers. Dann fiel die Startflagge und die Gespanne schossen los (sinnvollerweise ließ man alle Gespannklassen zugleich starten) - nur das SUZUKI-Gespann blieb stehen.

Die Kette war gerissen...

Schwierigkeiten gab es auch mit der 1000er JAP von Hubert Franke, an der heftig gebaut wurde. Wie die Uhrwerke dagegen liefen die beiden SCOTT's und die DKWs von Dr. Ritter und Ralf Kamann.

Es ist unmöglich, alle interessanten Maschinen aufzuzählen. Besondere Erwähnung verdient jedoch die „Baby-Harley“ von 1926 (diese 350er war nicht nur die kleinste Harley, sondern auch die große Ausnahme der Motorräder aus Milwaukee), die sich optisch wie technisch in absolutem Bestzustand präsentierte, sowie die älteste teilnehmende BMW, eine R 63 von 1929. Aus dem selben Jahr stammte auch die einzige teilnehmende NORTON CS 1, deren von W.W. Moore konstruierter Königswellenmotor qua-

si die Vorstufe der NSU-Rennmaschinen der 30er Jahre darstellte.

Leider war das Wetter am Ring nicht eben berauschend. Vorherrschend rabenschwarzer Himmel und gelegentliche Regenschauer; lediglich am Sonntag Vormittag, zum Training und während des ersten Wertungslaufes, hellte es gelegentlich etwas auf und die Strecke blieb weitgehend trocken. Nachmittags war es dann wieder naß und die Fahrer nicht zu beneiden.

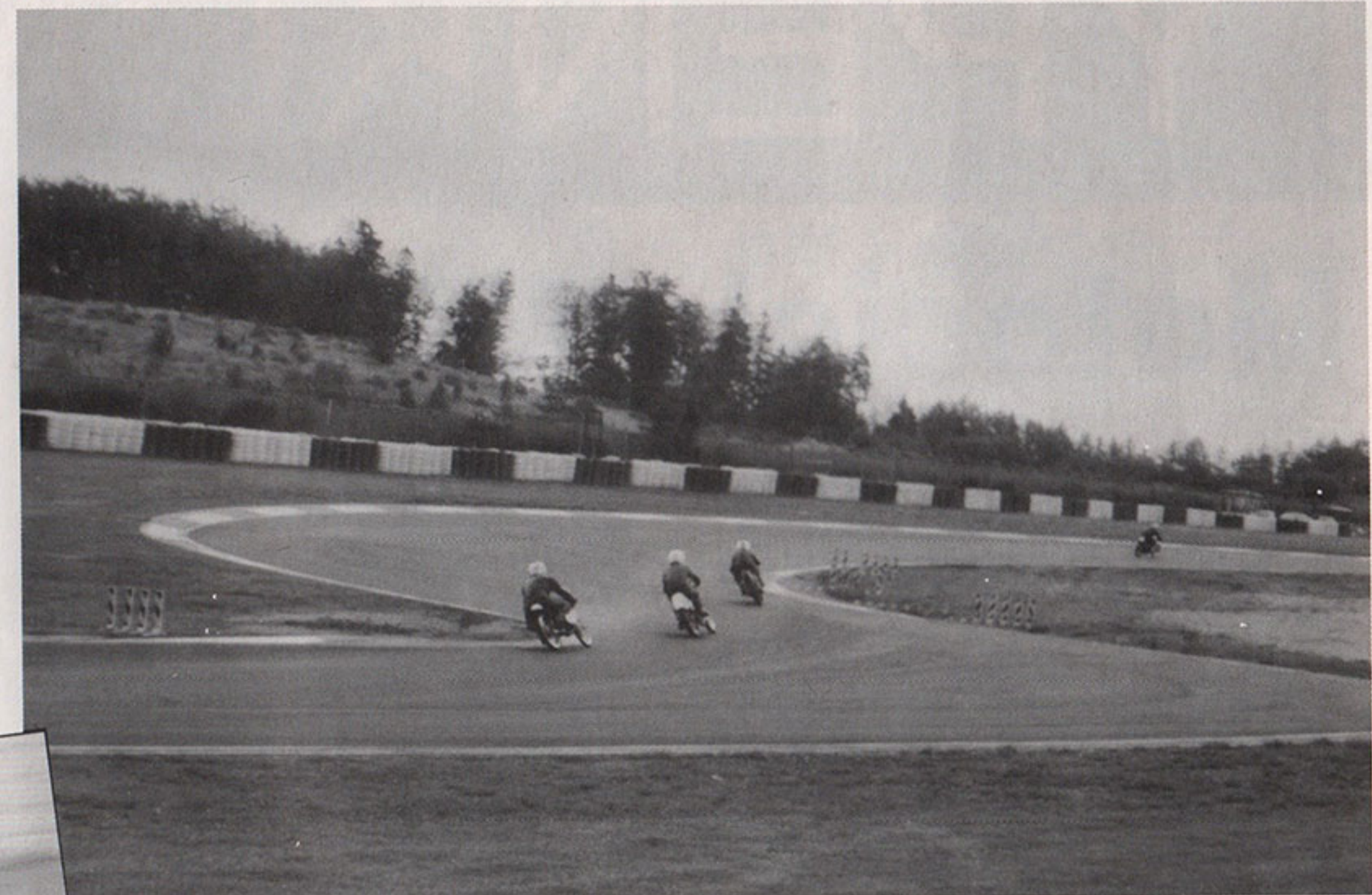
Gefahren wurde nicht auf der vom Ruhm vieler heißer Motorschlachten umwehten Nordschleife, sondern auf dem vor einigen Jahren neu angelegten Grand-Prix-Kurs, der in seiner Anspruchslosigkeit der heutigen Tendenz entspricht, nur ja das Können der Fahrer nicht zu überfordern. Für Oldtimerveranstaltungen ist diese Strecke bestens geeignet, weil sie kurz genug ist, daß die Zuschauer die Maschinen auch bei den im

kreisende SUZUKI gehörte dazu) wurden schlicht ignoriert.

In diesem Zusammenhang kann ich nicht umhin, ein eigenes Phon-Erlebnis beizusteuern: Als ich am Samstag Abend gegen 22 Uhr müde und zerschlagen in mein Zelt auf dem Campingplatz von Müllenbach kroch, wurde ich plötzlich von schlagartig einsetzendem Discolärm überfallen, der aus Richtung Ring herüberdrang. Das Gedröhn war derart laut, daß nicht einmal die mir von einem mitleidigen Zeltnachbarn zur Verfügung gestellten Ohren

Einzig interessanter Punkt des neuen Kurses: Die Schikane am Ende der Gegengeraden.

stöpsel merkliche Linderung brachten. Und das bei einer Entfernung von ca. 2 Kilometern! Mindestens bis Mitternacht, wenn nicht sogar eine Stunde darüber, ging dieser Radau, der ein Einschlafen völlig unmöglich machte. Nun ist es mir völlig wurscht, wenn jetzt einer sagt, ich alter Trottel hätte eben kein Verständnis für moderne Musik. Zum einen ist das für mich eben nicht Musik,



NORTONS unter sich: Emil Schneider aus der Schweiz bedrängt hier Martin Feldmann in der 350er Klasse.

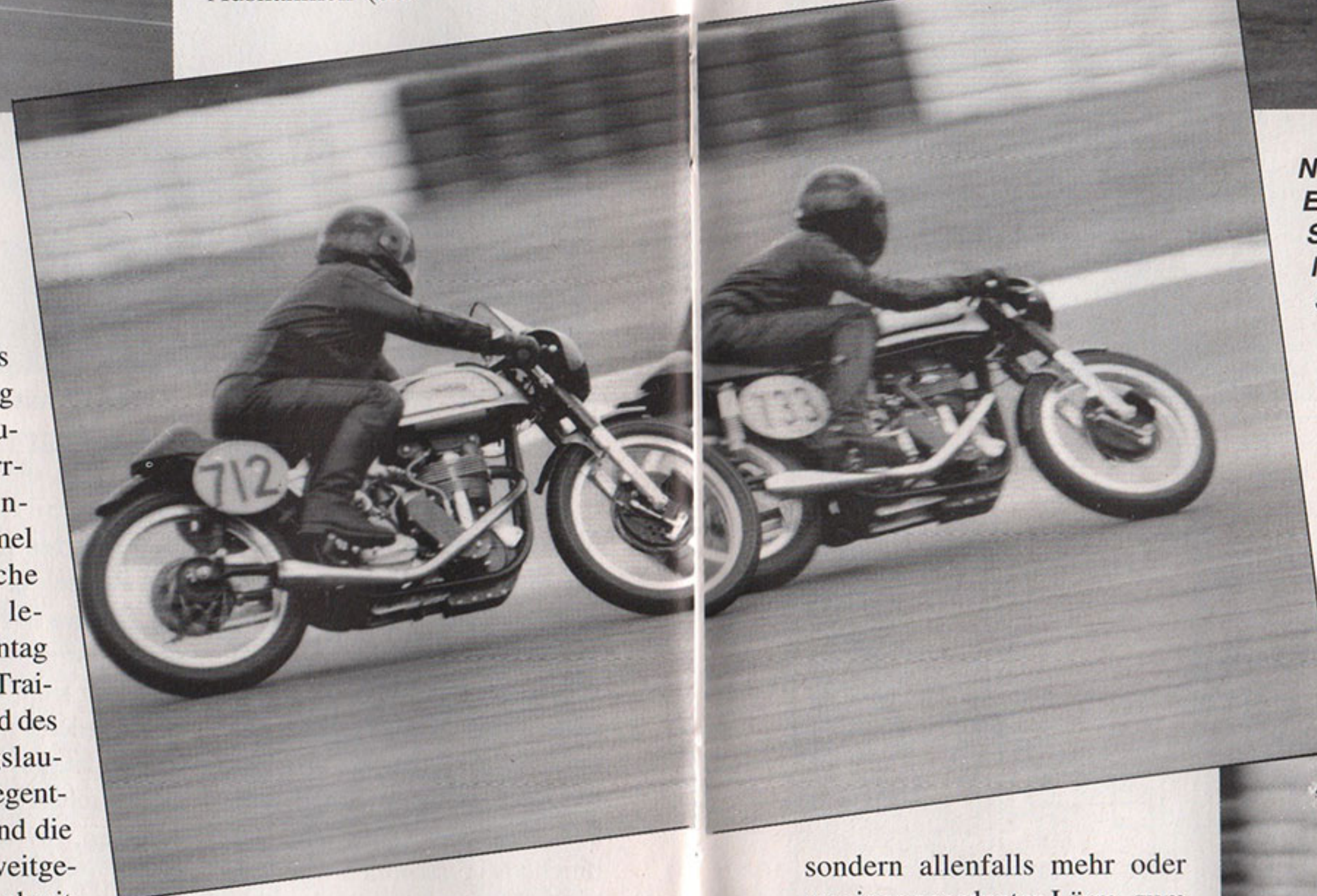
bei einer Rennveranstaltung auf einer Rennstrecke am helllichten Tage möglichst leise zugeht?! Falls mir irgendwer

diese Frage nach logischen Gesichtspunkten beantworten kann, bin ich gerne bereit, die Dämpfung von klassischen Rennmaschinen zu diskutieren. Solange ich aber mit diesem Zwiespalt leben muß, möge mir niemand verdenken, daß ich den Klang historischer Rennmotoren eher für Musik halte, als mitternächtliches Discogedröhn (im Freien!!) und für Leute, die unter dem Vorwand der Umweltschonung solche Sportveranstaltungen mit immer neuen

Auflagen und Restriktionen beglücken (in der stillen Hoffnung, daß jeder irgendwann aufgibt, wenn man ihm die Freude nur gründlich genug vermiest), nicht das geringste Verständnis aufbringe!

Text + Fotos:
David Longstroke

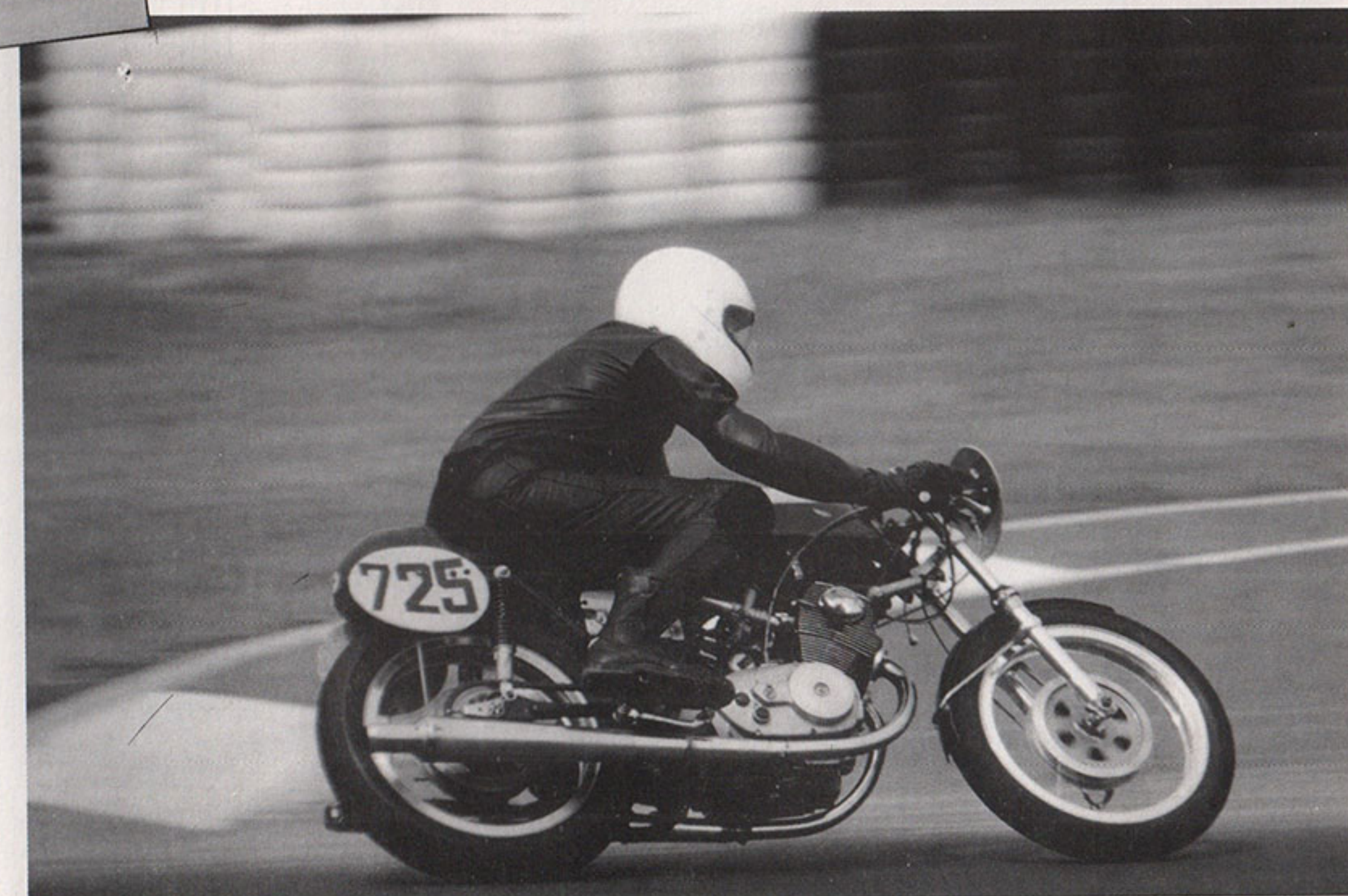
Die anwesenden HONDAs, hier die CB 72 von Manfred Held, hinterließen einen ausgezeichneten Eindruck.



sondern allenfalls mehr oder weniger geordneter Lärm, zum anderen ist es mir schietegal, womit sich jeder die Gehörgänge zudröhnt und sich einen chronischen Gehörschaden holt. Solange mich das nicht vom Schlafen abhält. In diesem Fall aber - und noch dazu um Mitternacht - handelt es sich schlicht um Ruhestörung.

Der Knackpunkt bei der ganzen Sache ist folgender:

Wieso gibt es Leute, die einen mitternächtlichen Lärm genehmigen, der mich in zwei Kilometern Entfernung noch aus dem Bett schmeißt und auf der anderen Seite verlangen, daß es



TYPENKUNDE

Motociclo MT 61



Technische Daten Bianchi Motociclo MT 61

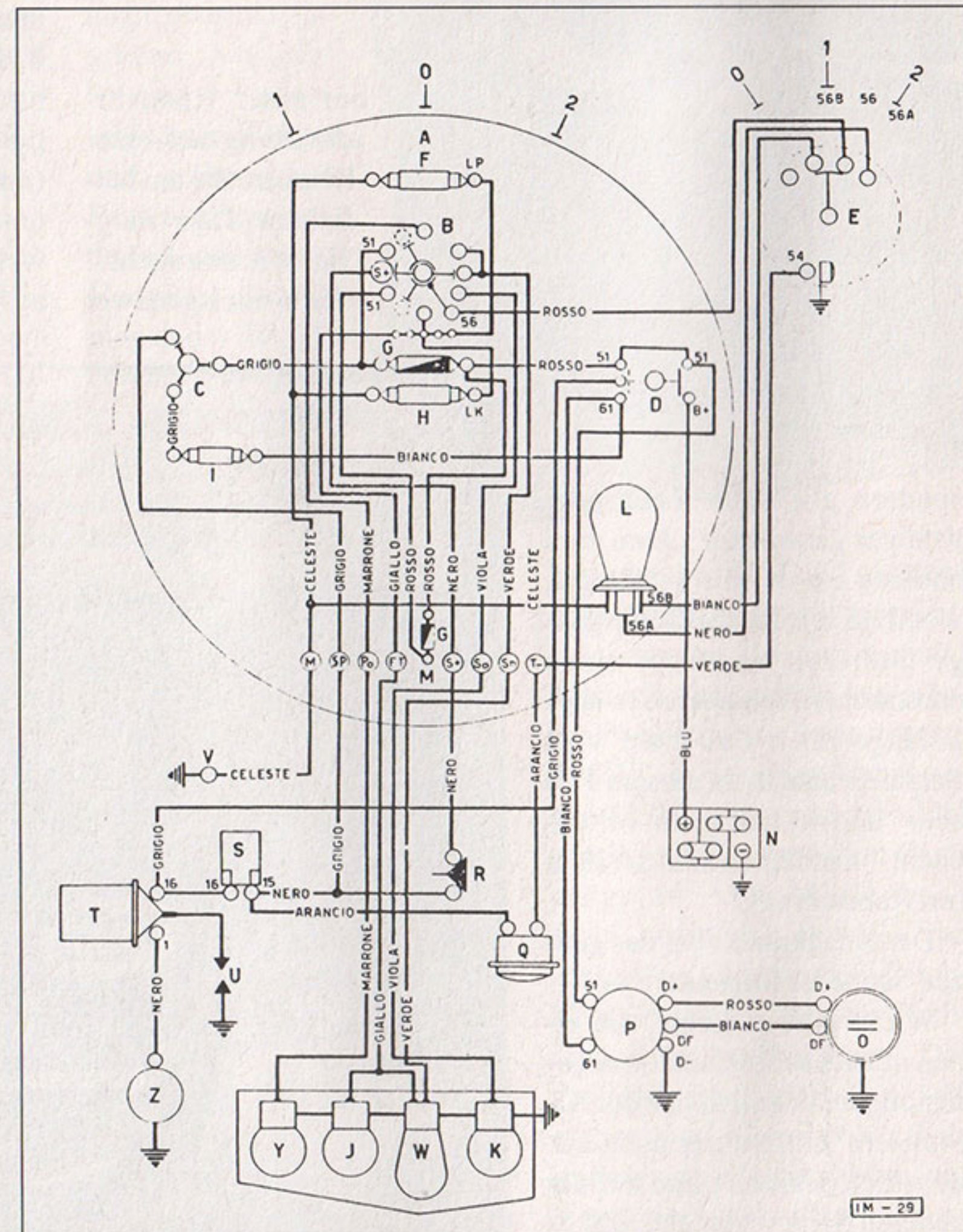
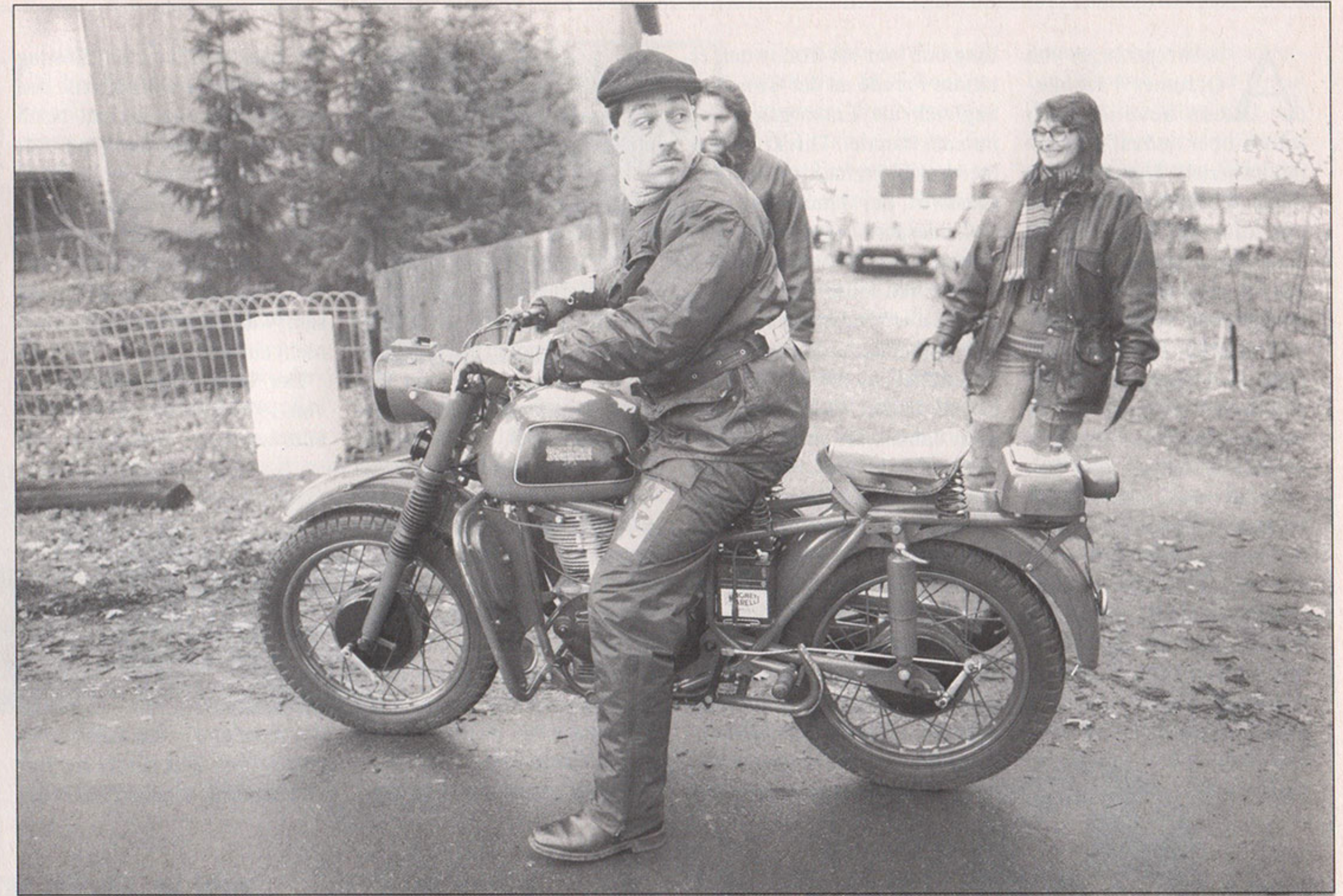
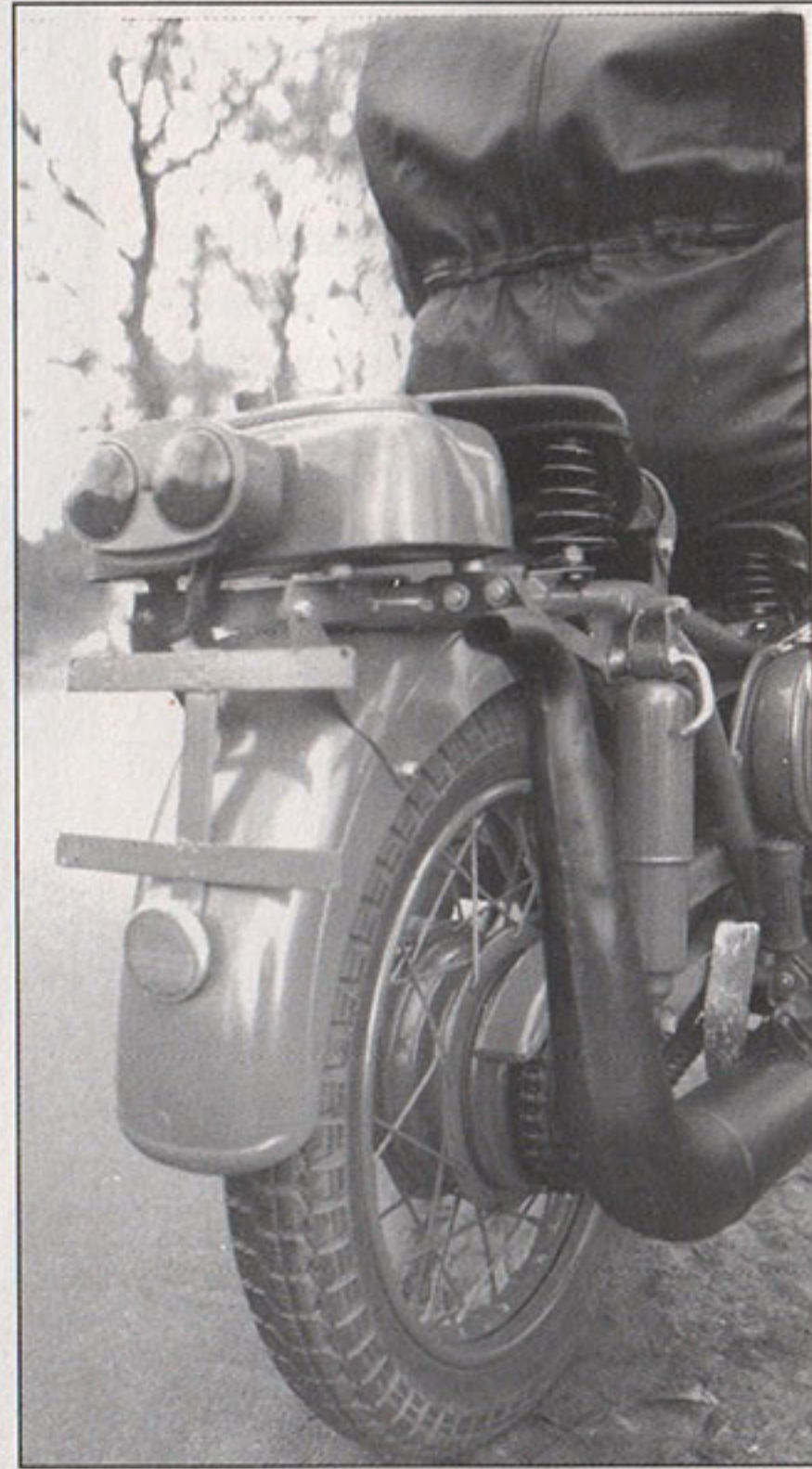
Motor
 Zylinderzahl: 1
 Bohrung - Hub: 74 x 74 mm
 Hubraum: 318,2 ccm
 Leistung: 10,5 PS bei 4.750 U/min
 Verdichtung: 6,2 : 1
 Kühlung: Luft
 Ventilspiel: 0,1 mm E; 0,15 mm A
 Schmierung: Öl
 Vergaser: Dell'Orto MB 21 BS 7
 Elektrik: 6 V
 Zündkerze: Warmes Klima: W4B,
 kaltes Klima: W5B
 Elektrodenabstand: 0,6 mm
 Zündanlage: Batterie
 Vorzündung: stat. 4° vor OT, dyn. 36° v. OT
 Unterbrecherabstand: 0,45 mm
 Vergaser: Hauptdüse - 102, Leerlaufdüse
 - 50, Chokedüse - 55, Nadel-
 düsenstock - 70, Düsennadel:
 E/15-2A

Kraftübertragung
 Kupplung: Mehrscheibenkupplung im Öl-
 bad
 Primärtrieb: Kette
 Hinterradantrieb über: Kette

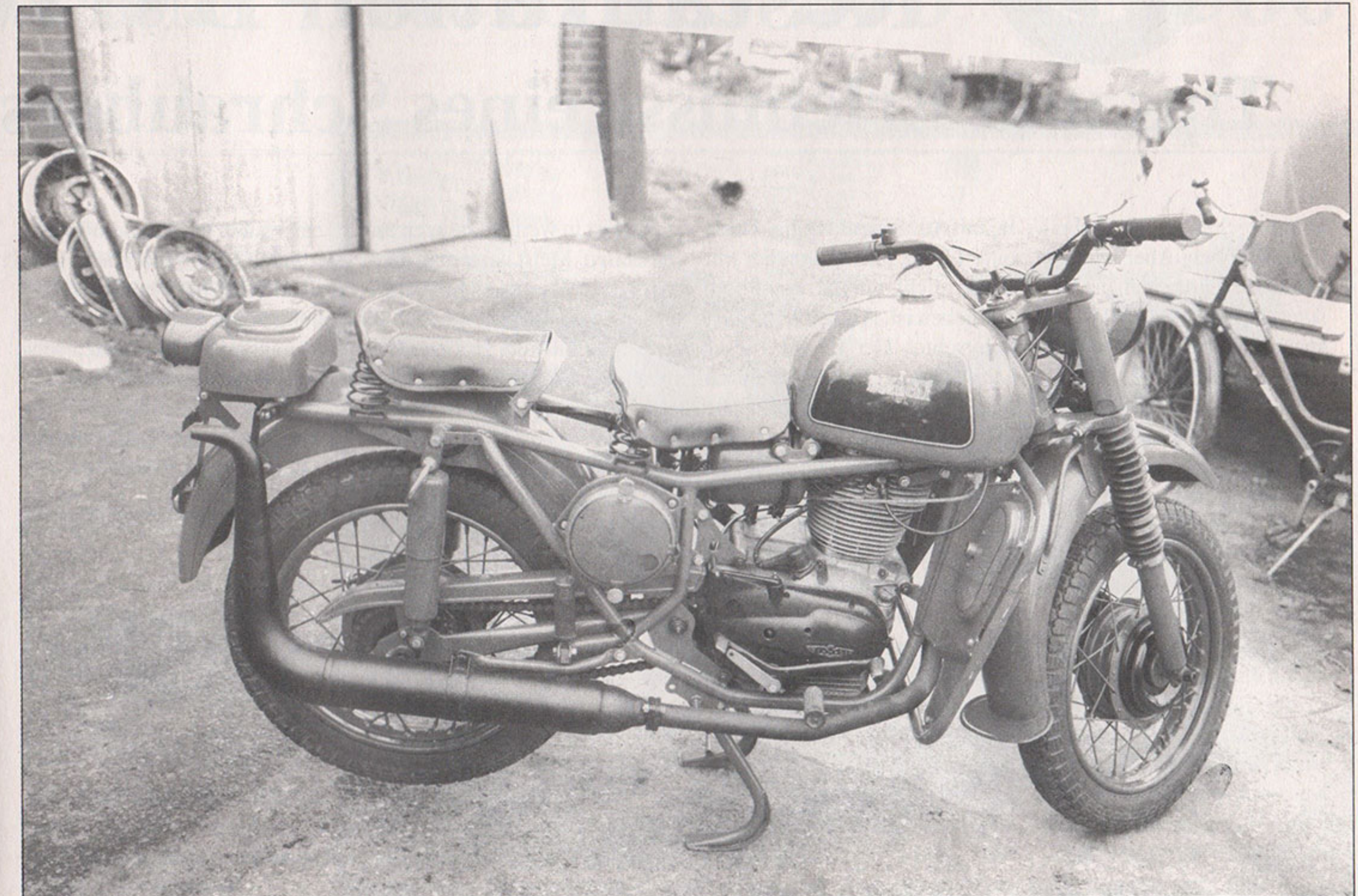
Fahrwerk
 Rahmen: Doppelrohrrahmen
 Vorderradgabel: Teleskopgabel
 Hinterradfederung: Schwinge mit zwei Feder-
 beinen
 Bremse vorn + hinten: Trommel 180 mm Ø

Allgemeine Daten
 Radstand: 1.330 mm
 Gesamtbreite: 760 mm
 Felgenreife vorn/hinten: 3.00 x 18
 Reifen vorn/hinten: 3.25 x 18
 Leermasse
 (fahrfertig m. Öl + Benzin): 192 kg
 Höchstgeschwindigkeit
 (Solo): 88 km/h
 Tankinhalt: 13 l

Sonstiges
 Hersteller: Bianchi



Schaltplan der Bianchi Motociclo MT 61



Als eifriger Leser von Oldtimer Fachblättern freue ich mich selbst über jeden Restaurationsbericht. Hat man doch immer die Hoffnung, aus den geschilderten Erfahrungen der anderen Schrauber zu lernen. Wenn man sich selber einmal an die Schreibmaschine gesetzt hat, dann erst weiß man, wie schwer es ist, einen Bericht der eigenen Arbeit zu schreiben. Soll doch neben Darstellung und Bericht der bewältigten Aufgabe, auch möglichst viel Information verborgen sein, ohne daß beim Leser die Langeweile und Hilflosigkeit der Handbuchlektüre aufkommt. Als ich mit diesem Artikel begonnen habe, wußte ich noch nicht, wie viele Monate und

lung und war oft froh, wenn er unsere Freude an der Crosserei zugleich als Entsorgungsweg nutzen konnte. Direkt neben meinem Elternhaus wohnte ein Landwirt, der damals mit dem Geländesport begann und später sogar einmal Deutscher-Meister werden sollte. Wir verheizten die alten Maschinen auf der selbstgebauten Crossbahn. Heute schüttelt es mich, wenn ich daran denke. Obgleich man auch damals oft ehrfurchtsvoll vor den schweren Maschinen gestanden hat, die alte Technik mit Schwingsattel und Tankschaltungen bewunderte, so überwog doch die Freude am Fahren, und das führte für die Maschinen letztlich zum Ende auf der Müllkippe. Über Umweltverschmutzungen durch Öl und Benzinreste hat damals noch niemand nachgedacht.

Die erste eigene Maschi-

Zylinder heranzuwagen, und die Freude auf Zweitakter war nach der Maico vergangen. So kam ich schließlich zur Suche nach einer 250'iger BMW und damit zu dem Virus, den man Schrauberei nennt.

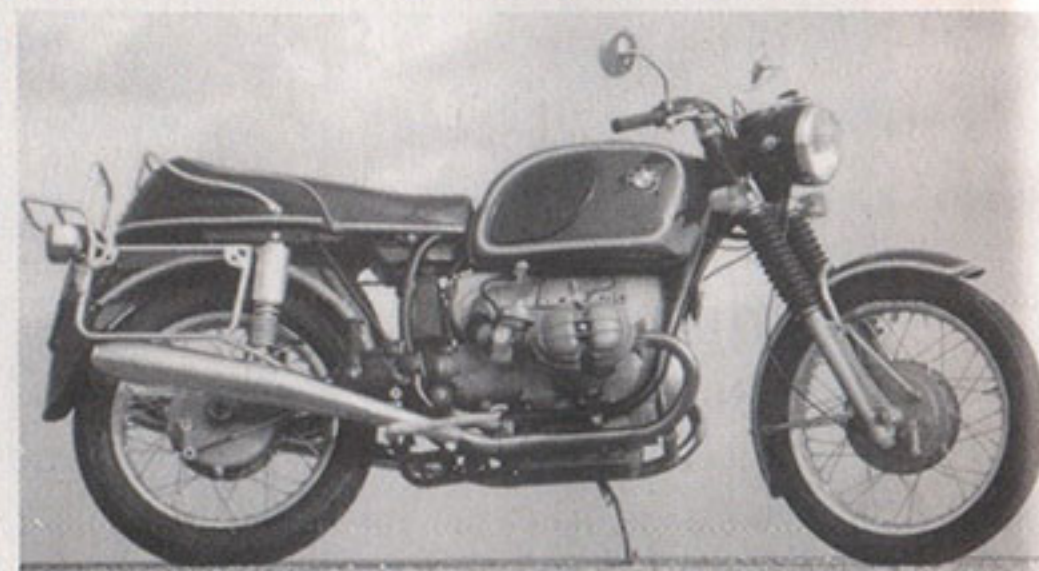
Ein Besuch bei Uli Seiwert in Frankfurt hatte den letzten Ausschlag gegeben, auch wenn ich damals noch nicht wußte, daß ein „Moped“ auch ein Motorrad sein kann und „Schrauber“ Leute sind, die häufig lieber schrauben als fahren.

Schließlich war es auch in Frankfurt, wo ich die erste eigene BMW, eine R25/3 in teilrestauriertem Zustand, kaufen konnte. Mit dieser Maschine, die ich heute noch besitze, begann die erste Lektion im Schrauberleben des Verfassers mit der Erkenntnis:

- Der Zustand der Errungen-

ten Lack und leichten Einstieg in die Restaurationspraxis, den die BMW geliefert hat. Nach der Restauration, einigen Eifeltouren und Rallyes mit der kleinen BMW, kam zunehmend der Wunsch nach einer tourentauglicheren Maschine auf. Eine R51/3 würde gut zur 25/3 passen, war aber damals einfach nicht aufzutreiben.

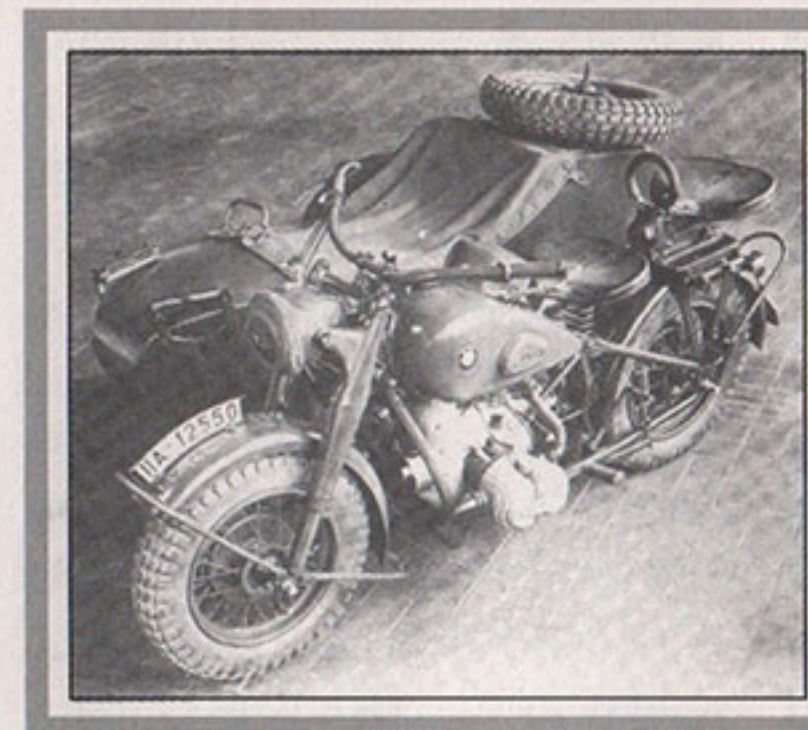
Der Traum des Abiturienten von 1975 war die R75/5, aber alles was mir da geboten wurde



war teuer und in der Regel nicht original bis total verkorkst. Ein als Geschenk angebotenes Fahr-

Trotz der 78.000 km auf der Uhr befolgte ich den Rat eines Freundes, der seit langem mit gebrauchten BMWs und Teilen handelt, und ging nicht sofort an die Totalüberholung. Der Motor ist bis heute nicht ange-tastet und läuft zur vollsten Zufriedenheit. Lediglich Lack, Getriebe und Achsantrieb, Stoßdämpfer und Gabel gingen inzwischen durch meine wiederbelebenden Hände. Nicht alles war wirklich nötig, aber wenn man den Virus hat und im Winter sonst nichts anliegt, dann muß man eben doch manchmal vorbeugend das eine oder andere Geräusch beseitigen und dabei alle Lager tauschen...

Bis 1992 dauerte die Zufriedenheit. Aber berufsbedingt wenig Freizeit, die Freude am Schrauben und der Spaß am Touren ließen sich zunehmend nicht mehr mit der Familie ver-



spannen, wie teuer Teile werden können. Erst 1993 bekam ich ein solches Motorrad in halbwegs akzeptablem Zustand von einem Dithmarscher - Ex Sandbahn-Rennfahrer angeboten. Leider auch für 14.000 DM und ein Jahr zu spät. Vielleicht aber auch zum Glück für die Kasse, wenn man die Kosten der Restauration solcher Gespanne berücksichtigt, die heute kaum unter 20-30 Tausendern liegen.

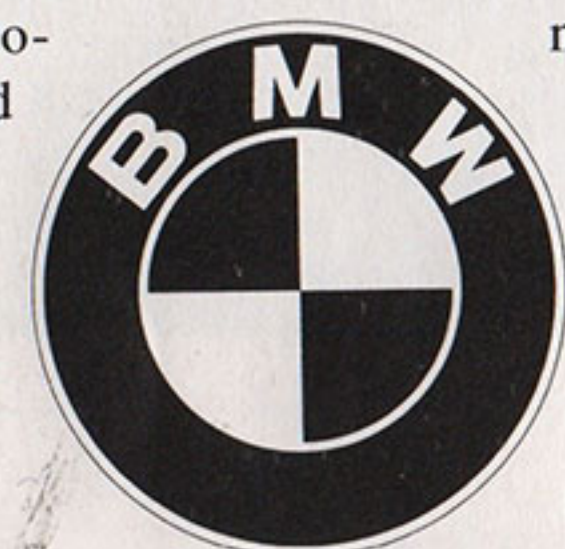
Damals war zunächst jeden-

falls wieder der Wunsch nach der 51/3 hochgekommen. Im November 1992 konnte dieses Ziel wider Erwarten leicht erreicht werden. Daß die Restaurierung nicht ganz problemlos werden sollte, ahnte ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht. Ein Inserat in der „Markt“

lockte mit mehreren Gespannen, darunter auch die gesuchte R51/3, leider nur mit einem Steib LS 200. Als zweiter Anrufer (endlich einmal zweiter) wurde gleich ein Besichtigungstermin vereinbart, und am Wochenende ging's auf nach Gevelsberg. Zunächst folgte die Ernüchterung, wie sie in so vielen Berichten zu lesen ist. Der erste Anrufer glaubte wohl, ebenfalls das günstige Angebot erkannt zu haben und hatte sofort zugeschlagen. Immerhin

konnte ich den Steib erwerben, der sich in recht gutem Zustand darstellte und den der Erwerber nicht wollte. Er sollte am nächsten Wochenende abzuholen sein und hätte mir schon zur 25/3 gereicht.

Doch kaum wieder zu Hause, kam der unerwartete Anruf des Verkäufers. Der Käufer der 51/3 hatte sich gemeldet. Angeblich wollte er einen Ural anbauen, was der TÜV nicht abzunehmen bereit wäre. Ausrede oder nicht, ich hatte die Gelegenheit, in den Vertrag einzusteigen. Bis 1983 war die Maschine im Alltag gelaufen, vor der Abmeldung umfassend überholt worden und hatte zuletzt eine Nordkap-Tour heil überstanden. So die Auskünfte des Besitzers. Der Zustand war sicher mit 3 zu



Restauration BMW R51/3 - Steib LS 200 + S 500

Tips und Erlebnisse eines Schraubers, Teil 1

Unterbrechungen der Arbeit bevor standen. Aber ich hatte mir vorgenommen, die Restauration meines BMW Gespannes sorgsam zu dokumentieren. Als Nebeneffekt bot es sich an, die eigenen Erfahrungen im hier präsentierten Versuch eines lockeren Berichtes festzuhalten und damit auch anderen Lesern nahezubringen.

Anfang der 70er Jahre hatte ich die erste Berührung mit alten Motorrädern. Damals bekamen wir als 14-16-jährige von Adler bis Zündapp alles geschenkt, wofür wir heute viel Geld bezahlen würden. Ein örtlicher Motorradhändler nahm die Dinger mehr aus Gefälligkeit in Zah-

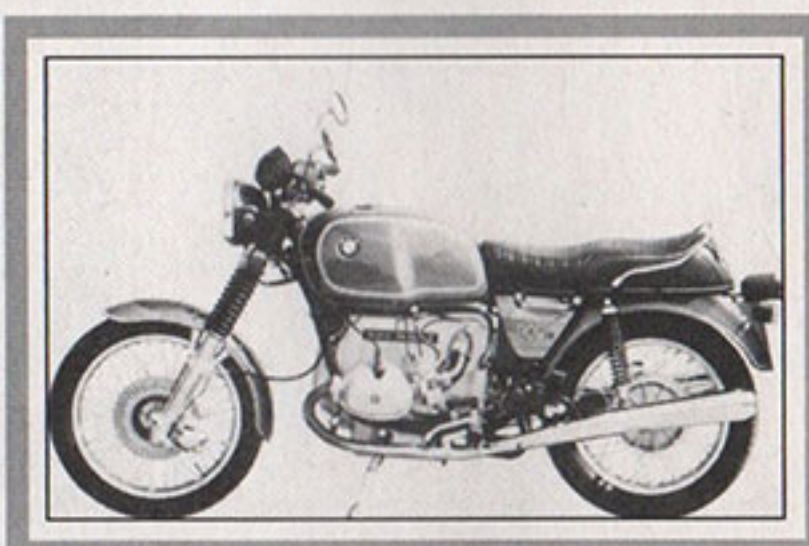
ne mit Straßenzulassung wurde eine 125'er Maico, von der mir leider nicht einmal ein Photo geblieben ist. Als reichlich ausgelutschtes Gerät hatte dieses Moped trotz Fahrspaß durch häufige Schäden stets für Ebbe in der Schülerkasse gesorgt und wurde nach allen Reparaturen schließlich doch noch mit Aufpreis verkauft. Eine Ente wurde das nächste Schülerfahrzeug. Das war zunächst das Ende der Motorradfahrerei, aber die Sehnsucht nach einer eigenen Maschine ist immer geblieben. Hinzu kam erst später die Freude an der Schrauberei und die zunehmende Kenntnis durch Ausbildung und Beruf. Der Mut und die Lust war aber zunächst nicht groß genug, sich an zwei

schaft ist in weiten Grenzen unerheblich. Meist neigt man doch dazu, dem Braten nicht zu trauen und faßt alles an um sicherzugehen, daß kein größerer Folgeschaden auftritt. Und damit beginnen die Kosten schon weitgehend vom Zustand unabhängig zu werden.

Ehrlicher Schrott ist häufig billiger zu restaurieren als das vermeintliche teilrestaurierte Schnäppchen.

So war's dann auch bei meinem guten Stück. Obgleich es ein wirklich fairer Kauf war, wurde nach und nach alles vollständig überholt, und einige Teile hatten es tatsächlich nötig. Profitiert habe ich allein vom gu-

zeug mußte ich aus beruflichen Gründen leider ablehnen. Vorteilsnahme oder auch Bestechung nennt man so etwas, und das kann allzu leicht dazu führen, daß man Probleme mit dem „Brötchen verdienen“ bekommt. Also stand bald eine 80/7 in der Garage. Bei einem Bau-

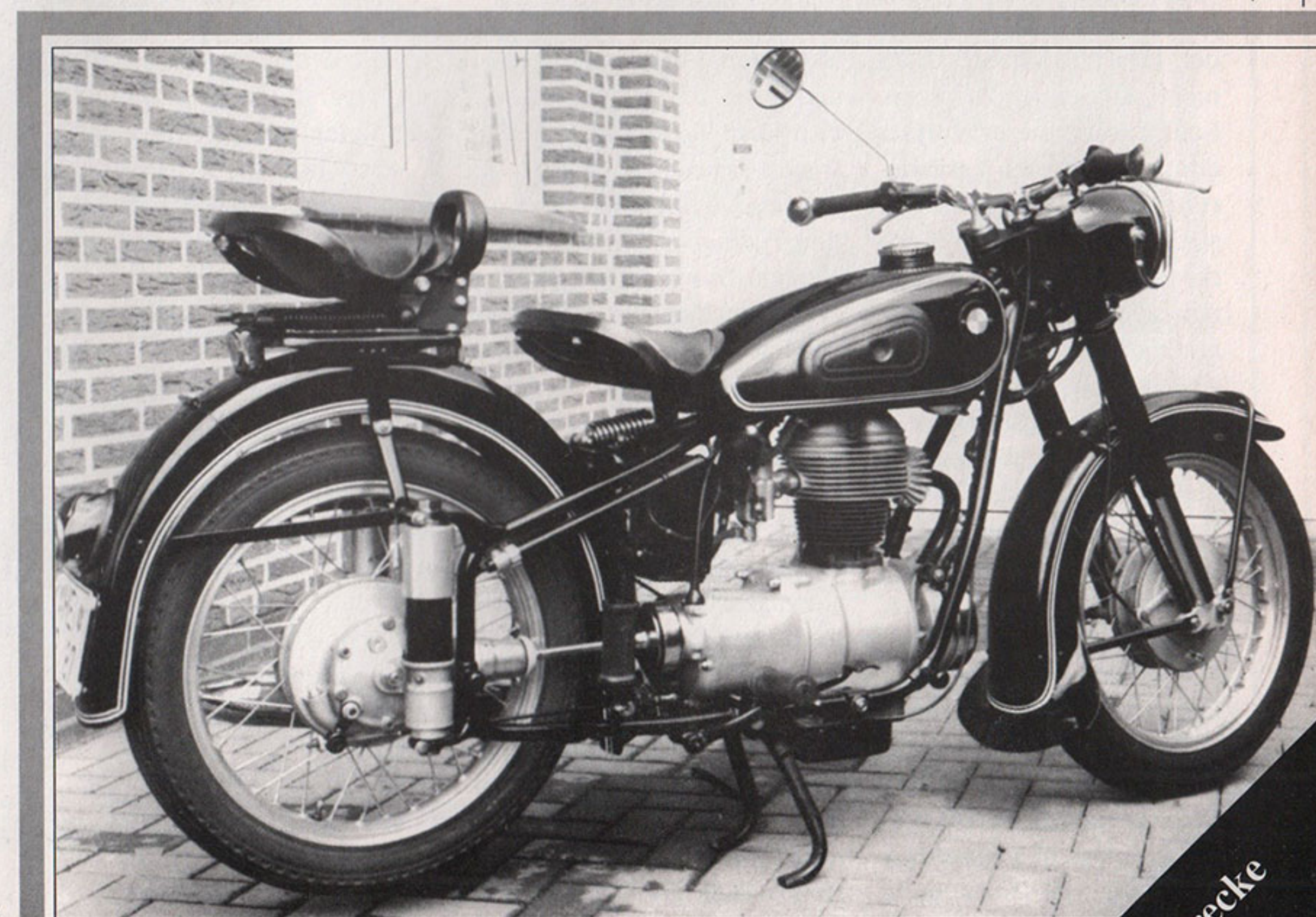


jahr von 1978 etwas jung, aber ein dankbares Pflege-, Optimierung- und Fahrojekt.

einbaren. Irgend etwas kam dabei immer zu kurz. Ein Gespann, früher eher abfällig betrachtet, könnte das Problem lösen. Eine Familie, die ich regelmäßig bei Veteranenveranstaltungen mit einem Wehrmachtsgespann getroffen hatte, wurde jedesmal mit etwas Neid und Wehmut beobachtet, wenn ich solo fahren mußte.

Der anfängliche Wunsch nach der großen R75 ließ sich trotz guter Kontakte zum wieder offenen Osten nicht realisieren. Zehn Braune für eine völlig heruntergefahrte Maschine waren dann doch zu viel, wußte ich doch inzwi-

Das erste Restaurationsstück des Verfassers.



Schrauberecke

bezziffern. Optisch guter Gebrauchszustand der 70'er Jahre. Blechteile in guter Substanz, Boot leicht gedellt, Chrom mit leichten Pusteln und Lack gepinselt. Teile vollständig und nahezu original. Motor angeblich überholt, aber nach 10 Jahren sollte besser jeder Startversuch unterbleiben. Die Kompression war ordentlich. Die Vergaser saßen fest und waren nicht original. Die in den 70'igern häufig verwendeten Vergaser der /5 Reihe waren wegen der Vorteile der Zentralschwimmervergaser angebaut worden. Als Zugabe plünderte der Verkäufer sein Teilelager. Ein Hoske Tank, eine Radnabe, eine Bremsankerplatte der Halbnabenversion, ein Rad komplett, zwei unterschiedliche Bing Vergaser, Seitenwagenalutheile, ein Lima-Anker etc. wechselten als Zugabe den Besitzer.

Zu Hause angekommen wurde zunächst mal fotografiert. Schließlich hatte ich mir vorgenommen, die Restauration vorbildlich zu dokumentieren und die Hektik der Restauration der 25/3 nicht aufkommen zu lassen. Leider sollte dieser Vorsatz durch berufliche Veränderungen und Termindruck stark behindert werden. Auch die Sache mit der Fotodokumentation hat erheblich darunter gelitten, und zusätzlich sind dann leider eine Reihe von nicht rekonstruierbaren Bildern aus der Montagezeit durch Blitzlichtdefekt den Bach runter gegangen. Zum Leidwesen dieses Berichtes und des Verfassers.

Auf den ersten Blick war die Neuerwerbung nach der Beurteilung des „Scheichs“ (*Spitzname meines Freundes Will, der sich rühmen darf, zu der unermüdlichen Motorradgeneration zu gehören, die auch über die 60er nicht*

nachgelassen hat zu fahren und darüber hinaus einen Titel als Deutscher Meister im Gespann-Geländesport sein Eigen nennen darf) im Zustand „Pflegedienst, Kleinreparatur und fahren“ = „Restauration nicht unbedingt erforderlich“. Der alte Hase riet mir zunächst zu fahren und erst bei Bedarf zu schrauben, aber ich traute dem Braten nicht. Ich wollte ja möglichst eine volle Alltagstauglichkeit und gute Optik. Schon erste genauere Untersuchungen ließen nicht nur Gutes ahnen. Also kam ich um eine Vollrestauration nicht herum. Die eigene Werkstatt und die beruflichen Möglichkeiten, die das Leben eines Restaurators so sehr erleichtern, wollten genutzt werden. Wie teuer die ganze Angelegenheit dennoch werden sollte, konnte ich mir damals noch nicht vorstellen, doch dazu später.

Genau zu diesem Zeitpunkt bahnte sich ein einschneidender beruflicher Wechsel an, der zugleich mit einem Ortswechsel von Wesseling bei Köln in das 600 km entfernte Heide in Schleswig-Holstein (Dithmarschen) verbunden war. Die Restauration mußte also zügig und systematisch (*so nennt man das wohl, wenn Hektik aufkommt, Listen beschrieben werden und schnellstens demontiert, verpackt und teilrestauriert wird*) angegangen werden. Ziel war es zunächst, alle Blech- und Lackarbeiten noch vor dem Umzug zu erledigen, da am alten Ort ein top Lackierer bereit war, die Blechteile zu veredeln. Heiß auf die erstmalige Blecharbeit, kam zuerst der Seitenwagen an die Reihe. Der Seitenwagensitz, original und nur leicht beschädigt, aber feucht und muffig, wanderte zunächst in den Heizungskeller. Der Rest wurde zerlegt und zur Aufarbeitung sortiert. Vor der Bearbeitung der wertvollen Blechteile sollte der überzählige Hoske-Tank als Übungsobjekt

dienen. Was war das für eine Übung. Nachdem den Spachtelschichten weder mit Glasperlen noch mit der Flamme beizukommen war, wurde der Tank gestrandstrahlt.

Lektion Nr. 2 war damit gelernt: **„Glaube nie dem äußeren Eindruck. Spachtelkünstler sind überall.“**

Das gute Stück mußte einiges erlebt haben. Es war kaum möglich, eine Stelle ohne Beule auszumachen. Aber schließlich wollte ich ja üben und dazu bot der Tank reichlich Gelegenheit. Also Werkzeugfach herausgetrennt, Beulen warm und kalt richten, Löcher verschweißen, neue Halterungen anschweißen und zuletzt das Werkzeugfach wieder einschweißen. Soweit wurden die ersten Erfahrungen gesammelt, dann kam gleich die erste Ernüchterung. Bei der Probemontage vor den Feinarbeiten mußte ich feststellen, daß der Tank nicht zur 51/3 paßt und in den Schwingsattel schneidet. Jetzt kannte ich auch den Grund für die zwei Einschnitte in der Satteldecke.

Also doch nur eine Übung. Weitere Zeit für die Arbeit mit Zinn und Feile wollte ich nicht mehr opfern. Der Tank wanderte ohne weitere Bearbeitung zunächst auf den Speicher. Für 100 DM fand er später mit Andy einen neuen Besitzer. Ich hoffe er verzeiht mir den Handel und war nicht zu erschrocken über den Zustand.

Vorsichtige Tests zeigten am Originaltank ebenfalls reichlich Spachtel.

Die Neuerwerbung in „blendendem“ Zustand.

„Verfluchte Blenderei!“ Das fehlende Kniekissen-Halteblech rechts ließ ja eigentlich schon Schlimmes ahnen, aber die Freude eines Fundes trübt halt den Blick. Zunächst wurde der Tank kräftig gespült und zur Trocknung und Lüftung beiseite gestellt. Mit einer Fachfirma wurde das Problem der Entrostung erörtert. Man liest viel über Säuern, aber kaum ein Artikel behandelt das Thema vollständig.

Um eine Säuerung schonend und vor allem mit dauerhaftem Erfolg durchzuführen,

müssen unbedingt neben den richtigen Säuren auch Inhibitoren verwendet werden, die das gesunde Material schützen. Salzsäure sollte man meiden. Zitronensäure oder Phosphorsäure ist geeigneter. Ich habe aber von der Panscherei abgesehen und lieber vollständig gestrahlt, aber dazu später.

Zunächst sollte nun doch der Seitenwagen überholt werden, um ggf. bereits in der nächsten Saison an der 25/3 zum Einsatz kommen zu können und wieder Platz in der

Garage zu schaffen. Alle Aluteile wurden demontiert und poliert. Eine Leiste und der Zierschweif mußten neu gekauft werden. Dann kam der Kotflügel an die Reihe. Auch er offenbarte nach dem Sandsturm alte Schweißstellen. Leider hatte der frühere Reparatuer die korrosionsgeschädigte Nase des Kotflügels nur innen mit Blech ausgekleidet und so verbunden, daß regelmäßig Wasser in die Doppelung laufen konnte. Die 10 Jahre in der Garage

hatten dann zerstörend gewirkt. Nach kurzem Zögern wurde amputiert und die gesamten 15 cm des vorderen Teiles aus zwei Blechstreifen neu gedengelt. Als das Erstlingswerk leidlich gelungen war, kam der erste Einsatz von Absetz- und Lochzange und die ersten Gehversuche und die ersten Gehversuche im Lochpunktschweißen. Die neuen Teile wurden zunächst mit Blechschrauben fixiert und anschließend Loch für Loch verschweißt. Sicherheitshalber

wurde zwischen den Blechen Schweißprimer eingesetzt, um den Spalt möglichst gut zu konservieren.

Der Kabelkanal als ständige Korrosionsquelle wurde aufgebördelt, gestrahlt, geprimert, flachgeklopft und ebenfalls geheftet. Ein Edelstahlrohr brachte hier später korrosionsfesten Ersatz. Nach kleineren Schweißarbeiten an Bohrlöchern und



im Bereich des Distanzrohres, konnten alle Schweißstellen verputzt werden. Um die Stöße so beständig wie möglich zu versiegeln, folgte in der nächsten Übung das Zinnen, Feilen und Spachteln. Als nach einigen Tagen die Innenflächen mit Ovatrol-Primer versiegelt und alle Außenflächen als Korrosionsschutz bis zur Lackierung grau grundiert waren, ließ das erfreuliche Ergebnis die Mühen schnell vergessen und sogar Freude auf die folgende Arbeit am Boot aufkommen.

Das war inzwischen in's Werk verfrachtet und sollte dort fachmännisch sandgestrahlt werden. Das Ergebnis des Sandstrahlens wurde mit Spannung erwartet. Das Heck zeigte bereits im Urzustand abplatzenden Spachtel auf einem dünnen Weißblechersatz, und die Dellen und Schweißspuren im Inneren waren nicht zu übersehen.

Bis zur Abholung vom Strahler wurden die Haltebleche, die Traverse der Gummifederung und sonstige Halterungsteile aus VA-Blech nachgefertigt. Mit Hilfe der Ausrüstung der „Blechbude“ unseres Werkes war das eine leichte Übung. Als das Boot fertig gestrahlt war, zeigte sich erst das volle Ausmaß eines früheren Überschlags. Die Nase vorn rechts und das Heck links hatten bei der Rolle einiges abbekommen. Nach den Überraschungen bei Tank und Kotflügel konnte mich nichts mehr erschüttern. Die Substanz war gut genug, daß Rettung möglich schien, auch wenn die volle Originalität nicht zu erhalten war und auch etwas Spachtel zum Einsatz kommen mußte. Immerhin war der Schock doch so groß, daß ich in der Eile der Arbeit, kurz vor dem nä-

herkommenden Umzugstermin, die Kamera nicht mehr aus dem Koffer geholt habe und den Lesern somit Rost und Staub ersparen muß.

Zunächst wurden alle Springbeulen mit der Flamme entspannt und gerichtet. Das Heckblech vollständig herausgetrennt und aus 1 mm Blech neu gewalzt, gekantet und eingeschweißt. Neben kleineren Rissen und Löchern alter Montgearbeiten waren keine Schweißarbeiten erforderlich. Alle Schweißnähte wurden verzinkt und die rostempfindlichen Bördelungen innen mit Ovatrol und elastischer Dichtmasse versiegelt. Da der Aufbau nach der Strahlarbeit an einigen Stellen doch einen sehr weichen Eindruck machte, wurden einige Blechstreifen als Verstärkung kritischer Teile mit „Springbeulenneigung“ in Bereichen unter der Verkleidung und im Kofferraum eingeschweißt und versiegelt. Sie sind nach der Verkleidung nicht mehr zu sehen und beruhigen doch gewaltig. Durch die umfangreichen Ausbeularbeiten des Vorgängers war ohne Spachtel keine Rettung möglich. Zu zahlreich waren die kleinen Wellen und Beulen. Die durch den Unfall zerstörte Falzkante war ebenfalls nicht zu retten, da sie nicht mehr an allen Stellen erhalten und teilweise verschweißt war. Also wurde sie mit Bedauern komplett verspachtelt, was später kaum auffallen wird, da ohnehin die Zierleisten dort verlaufen.

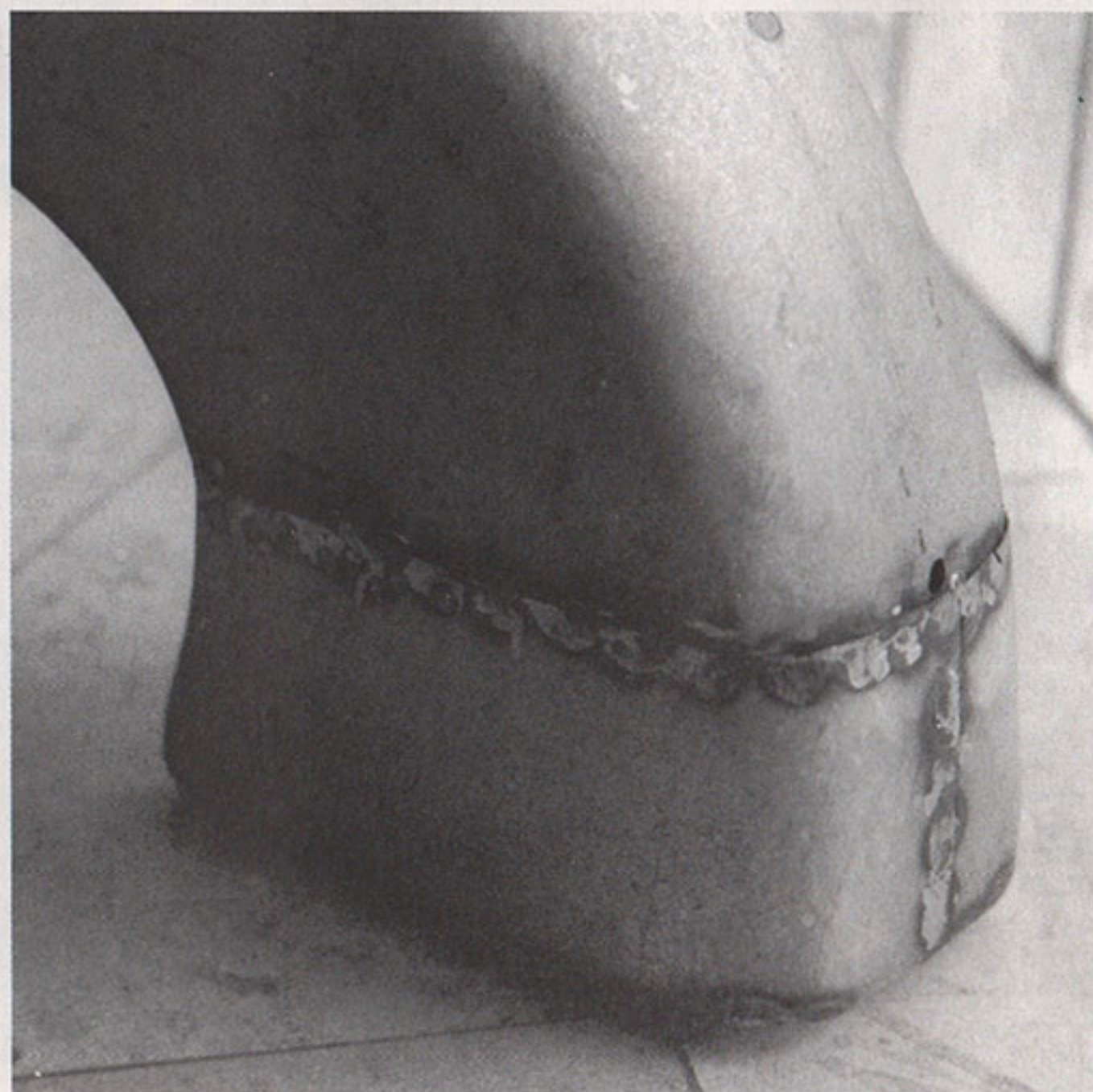
Das Gespann war inzwischen getrennt worden. Die Anschlüsse wurden vermessen, um später die Montage zu erleichtern. Die Gummifeder war völlig ausgehärtet, das Schwingenlager saß fest. Der Rahmen wurde also zerlegt und gestrahlt. Natürlich zeigte auch dieser Rahmen eine für den LS 200 typische Schwachstelle. Der vordere Anschluß war total festgerostet. In der Hoffnung, daß



Kotflügel mit Durchrostung und alter Schadensstelle ...



... und neues Blech am alten Teil.



die Einstellung vorher richtig war, wurde rohe Gewalt vermieden und der Anschluß fest gelassen.

Um das Rostproblem des Tanks in den Griff zu bekommen, hatte ich in der Zwischenzeit Kontakt zu einem kleinen Farbenhersteller in der Nachbarschaft aufgenommen. Dort verfügt man über eine Rostschutzfarbe, die Benzin-, Säure- und Laugebeständig ist und in verschiedenen Ral-Farben angeboten wird, auch im Rostrot der BMW Tankbeschich-

strahlen, war das für mich Beweis genug, daß der geeignete Werkstoff für Tank und Rahmen gefunden war.

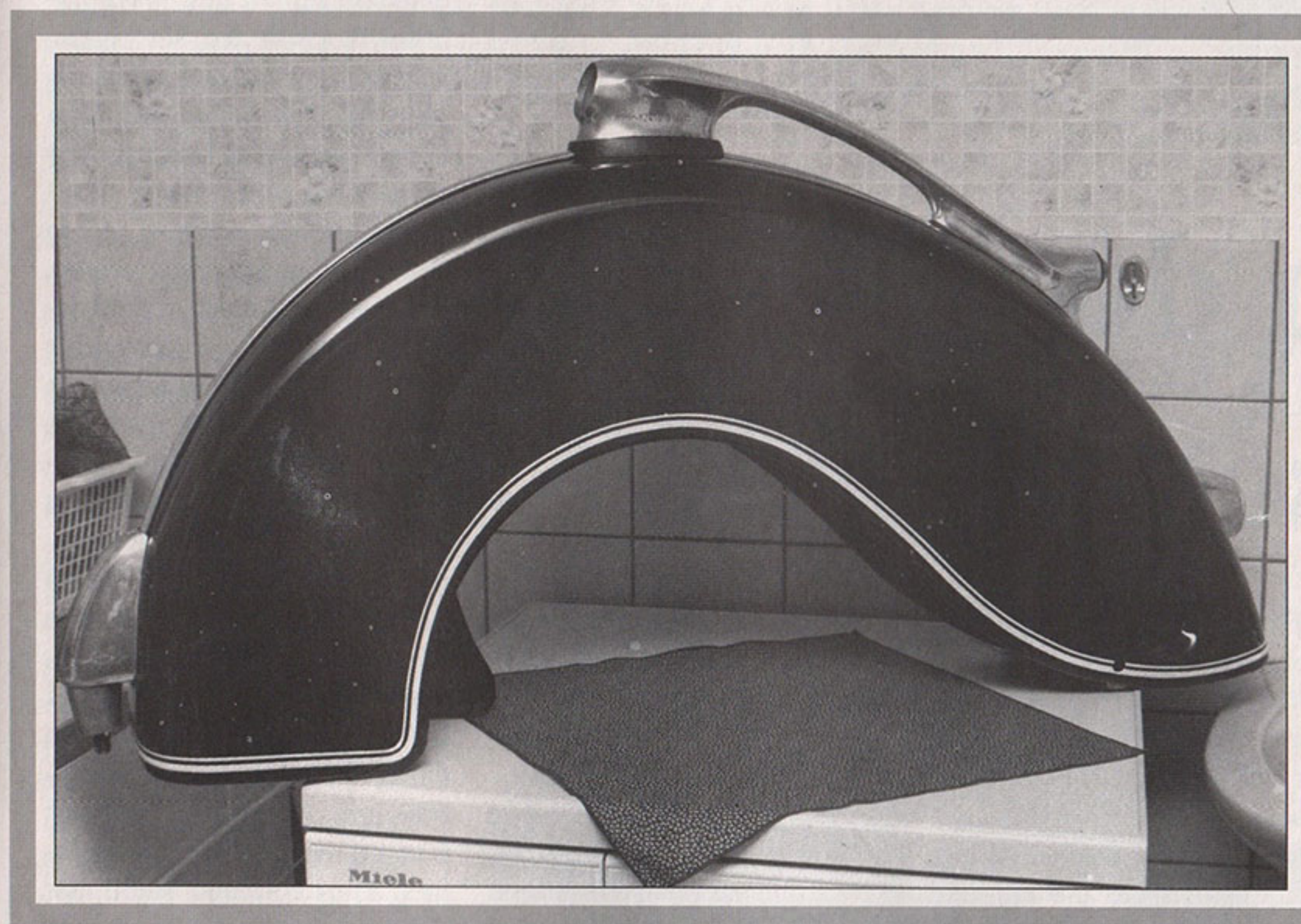
Die Neubeschichtung ging im Heizungskeller zügig von der Hand, nach ersten unbefriedigenden Pinselproben mußte doch mit Folie eine Kabine gebaut werden. Ein alter Kompressor war vorhanden, und so habe ich mit Atemschutz gespritzt, bis ein befriedigendes Ergebnis in der provisorischen Kabine hing.

Nachdem alle Einkäufe für

stelle später unter der Armlehne liegt, wurde eine Verlängerung gebastelt. Dazu wurde ein Stück der alten Zierleiste ange- setzt und mit Alu-Blech, das an der Rückseite eingeklebt wurde, verbunden.

Bei der Vormontage leisten kleine Flügelmuttern gute Dienste. Um zu einer möglichst engen Passung der unzureichend vorgeformten Teile zu kommen, war es erforderlich, einige Be-

Nach Lack, Linierung und Montage in neuem Glanz.



tung. (Ich habe dies in mehreren Fachzeitschriften als Tip veröffentlicht). In einem Versuch wurden mehrere Proben verrostet bis gestrahlt oder grundiert, dreifach getaucht und in verbleitem Superkraftstoff einem Langzeittest unterzogen. Auch nach Monaten zeigte sich an allen Proben keine Veränderung. Als dann auch noch die mit derselben Masse beschichtete Steib Radnabe mit der Flamme gewärmt werden mußte, um die alten Lager freizugeben und der Lack nur leicht milchig wurde, um nach dem Abreiben wieder wie neu zu er-

den Steib getätigt waren, wurden die Anbauteile vor der Lackierung einmal montiert. Ein Vorgehen, das jeder beherzigen sollte, vor allem, wenn nicht nur Originalteile verwendet werden. Kaum etwas hat ohne erhebliche Nacharbeit gepaßt. Selbst die erhaltene Originalzierleiste mußte mit zusätzlichen Halteschrauben versehen werden, um dicht anzuliegen. Das entsprechende Nachbauteil war in der Biegung 3 cm zu lang, dafür im geraden Teil 15 cm zu kurz. Es war eine erneute schlechte Erfahrung mit der Qualität von Nachbauteilen. Da die Trenn-

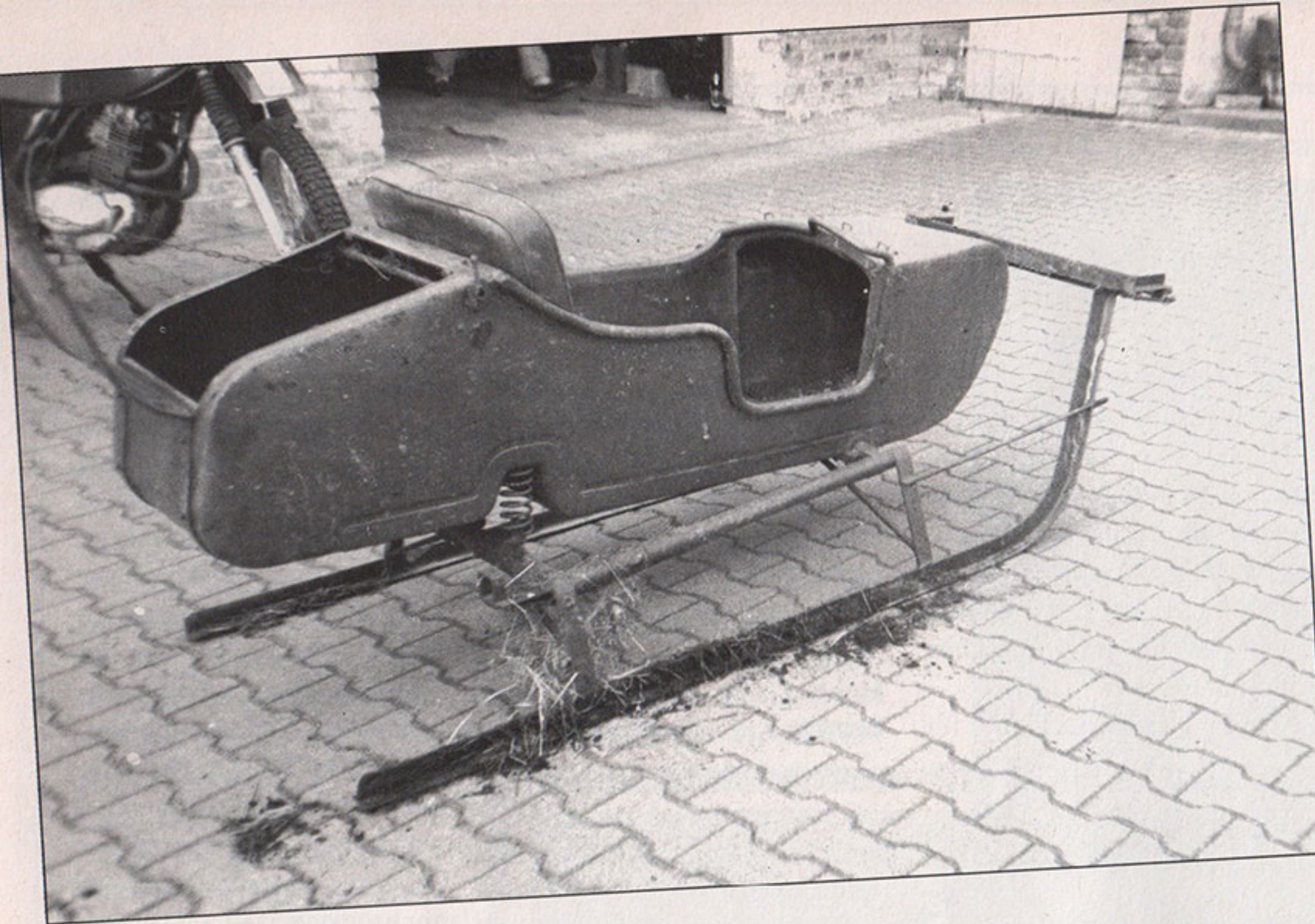
festigungslöcher zusätzlich zu schaffen, diesen Tip hatte mir Stemler bereits beim Kauf mit auf den Weg gegeben. Sogar der neue Schweiß mußte noch an die Form des Seitenwagens angepaßt werden, und die Heckleisten, die völlig gerade geliefert werden, machten einige Sorge und schmerzende Dauerspitzen, bis sie gut anlagen, ohne Knicke aufzuweisen. Nach dem Lackieren hätte es dabei reichlich Schrammen gegeben.

Anschließend wurden alle Zierleisten poliert und wanderten zunächst gut verpackt in das anwachsende Teilelager.

Der original Rückstrahler war noch vorhanden, aber das Glas beschädigt. Ein Rückstrahler neuer Fertigung konnte als passender Ersatz gekauft werden. Da er natürlich nicht ohne Tüftelei in die alte Fassung paßte, wurde er mit Alu-Spachtel in das Gehäuse geklebt und sein Gewindestift so verlängert, daß eine originalgetreue zentrale Befestigung möglich wurde. Die originale Kobra brauchte nur eine neue Lampenfassung und zwei Gläser. Sogar das Prüfzeichen war noch sauber zu erkennen, es würde sich zeigen, ob der TÜV mit dieser Beleuchtung noch zufrieden ist. Die Nachbaugläser machten auf mich einen trüben Eindruck, aber ich wollte versuchen, sie als alleinige Begrenzungsbeleuchtung zu erhalten.

Fünf Tage vor Weihnachten waren nahezu alle Teile für den Steib vorhanden. Man glaubt es kaum, wieviel Geld allein die Gummiteile verschlingen. Die Seitenverkleidungen wollte ich selbst anfertigen, und das Heckbrett des Sitzes lag bereits aus Bootssperholz im Keller. Eine Sitzfeder war gebrochen, und wenn passendes Kunstleder gefunden war, wollte ich den Bezug retten und den Originalsitz neu aufbauen. Ein altes Sofa vom Sperrmüll löste später das Federproblem. Kunstleder in rot mit der nötigen Antiknarbung wurde auch gefunden, und so war der Sitz tatsächlich zu erhalten. Mitte Januar war der Termin beim Lackierer vereinbart. Da alle Blechteile in neues Schwarz getaucht werden sollten, hieß es, sich gehörig sputen. Das Motorrad mußte in Angriff genommen werden.

Text: Volker Timmer
Fotos: Volker Timmer + Archiv



Warum denn in die Ferne schweifen!

Ein Innenstadt Bewohner der Welt-Kurstadt Wiesbaden hatte sich die Stätte seiner Selbstverwirklichung, eine prima ausgestattete Moped-Bastelbude, in einem ländlichen Vorort eingerichtet. Der Umstand, daß es sich dabei um einen schönen alten Pferdestall im Innenhof eines Gehöftes handelte, machte die Idylle komplett. Hinzu kam der seltene Glücksfall einer wirklich toleranten Hausgemeinschaft, die die Hinterhofbastelei sogar unterstützte.

Dies galt besonders für den im Vorderhaus wohnenden Rentner sowie seine Nachbarin. Er machte den Hof-Zerberus und gelegentlich den Fotograf, sie brachte hin und wieder eine kalte Flasche Bier in die Werkstatt, wenn sich der Frust über italienische Elektrik oder japanische „Butterschrauben“ mal wieder durch lautes Fluchen entlastet hatte.

Für die zweirädrigen „Bewohner“ dieses Bastelparadieses pflegte jene Dame eine Art vorsichtiges Interesse, ebenso für den Betreiber. Tatsächlich brachte sie ihn dazu, mit ihr spazieren zu gehen, was sonst überhaupt nicht seine Art war. Mit dem Erwerb des ersten Mopeds hatte er einen guten Teil seiner „Lauffreude“ eingebüßt.

Wie schon angedeutet, spielt diese Geschichte auf dem Dorf, mit Feldern und ... richtig: Scheunen. Eines dieser Exemplare, an dem unser Mann spazierengehenderweise vorbeikam, diente offenbar als Unterstellplatz und Geräteschuppen. Nun waren landwirtschaftliche Gerätschaften eigentlich nicht Thema seiner Hobbypassion, trotzdem schaute er damals genauer hin. Unter dem Vordach, etwa zwanzig Meter entfernt, stand ein komisches Vehikel: eine Art Kutsche aber ohne Räder, mit einem rotbraunen pan-

toffelartigen Aufbau. Warum dann nicht näher nachgeforscht wurde, ist nicht überliefert, vermutlich ist er abgelenkt worden.

Die ganze Sache ist jetzt etwa fünf Jahre her, im Leben des Protagonisten hat sich einiges geändert, die Werkstatt existiert aber immer noch. Er hat sich eine moderne Enduro zulegen müssen, weil die zuständige Behörde in Wiesbaden die reguläre Zulassung eines Krads als Voraussetzung für die Zuteilung eines roten Wechselkennzeichens für diverse Oldtimer fordert. Mit dieser XL 500 tobt er nun gelegentlich über die Feldwege. Per Zufall streifte das „Gute Stück“ nun ausgerechnet an der oben beschriebenen Scheune. Diesmal wurde über den Zaun geklettert, näher ran gegangen: Die Vermutung, es handele sich um eine Kutsche, war falsch gewesen. Vielmehr stand dort unter dem mittler-

toffelartigen Aufbau. Warum dann nicht näher nachgeforscht wurde, ist nicht überliefert, vermutlich ist er abgelenkt worden.

Der Weihnachtsmann braucht doch einen kompletten Schlitten, oder?

Text + Foto:
Olaf Pobantz

weile heruntergebrochenen Vordach ein Pferdeschlitten, Marke Eigenbau. Die Kufen aus den Schienen einer Straßenbahn, Rahmen aus Rundmaterial und der Aufbau - ein Seitenwagen! Ein riesiges Teil, in der typischen Behördenform, mit heruntergezogenem Einstieg und aufklappbarem Kofferraum. Sollte der Weihnachtsmann etwa hier sein Dienstfahrzeug geparkt haben?

Es hat einige Zeit gedauert, den Besitzer des Ganzen ausfindig zu machen, gelang dann aber doch: Es gehörte Ernst, dem Betreiber des Nachbarhofes, hoch in den Siebzigern, aber kerngesund und sofort bereit, die Geschichte des Unikums zu erzählen. Das Boot war Bestandteil eines BMW R12-Gespans, das Anfang '45 in der Nähe aufgegeben wurde. Die Zugmaschine war wohl defekt, jedenfalls schraubte Ernst eines Nachts den Seitenwagen ab und transportierte ihn in die elterliche Scheune. Dort „entnazifizierte“ er das Gefährt mit einem dicken Anstrich rotbrauner Ölfarbe. Im Winter '46 ist es dann zum Pferdeschlitten umgebaut worden. Unter Verwendung einer Eisensäge, der Steckachse und Kotflügel zum Opfer fielen, und einem Elektrobratereisen. Mit dessen Hilfe hat jemand den Seitenwagenrahmen kunstvoll und stabil mit den im Schmiedefeuer gebogenen Schienenstücken verbunden. Ausgerüstet mit Teilen eines Sessels diente das Ganze dann bis in die Fünfziger als Transportmittel im Winter!

Nach dem Genuß mehrerer Gläser einheimischen Feuerwassers wurde man sich einig, das Oberteil des Schlittens wieder seiner ursprünglichen Verwendung zuzuführen. Gleichzeitig soll das Gestell mit den Kufen zur Aufnahme einer neuen Karosse vorbereitet werden.

Der Weihnachtsmann braucht doch einen kompletten Schlitten, oder?

Der Weihnachtsmann braucht doch einen kompletten Schlitten, oder?

LITERA TOUR



„Die Dicke“

Oh Gott, ich habe es verpennt. Die Geburtstagsfeier zum 20. ist vorbei, der Sekt vergossen, und die Gäste sind auch schon längst wieder weg. Die Gold Wing ist 20 geworden; letztes Jahr. Diese Buchbesprechung ist ca. 1

Jahr zu spät dran, denn dieses ist ein Geburtstagsbuch. Aber vielleicht schadet ein bißchen Abstand gar nicht, und die Feiernden sind auch wieder nüchtern.

Die Vorstellung der 1. Gold Wing GL 1000 K0 (das ist wirklich die komplette Bezeichnung) erfolgte 1974 auf der IFMA in Köln. Die Gold Wing'sche Evolution verlief in den Schritten: mißglückter (falschverstandener) Sporttourer, Soft-Chopper, große Reisemaschine in bester europäischer Tradition bis zum plastikverschalteten Trumm mit säuselndem 6-Zylinder. Für unsere Zeitschrift ist aber dem Baujahr nach nur die erste Modellreihe interessant, die GL 1000 K0 bis zur K3.

Das wären dann von Seite 12 bis Seite 27 = 15 von ca. 140 Seiten Text. Ein großer Teil dieses Buches geht für das

Drumherum drauf, für meinen Geschmack einfach zu viel. Als da wären Berichte über den Gold Wing-Piloten an sich, die Gold Wing-Clubs, den Eigenimport aus den USA (ist ja gar kein Japaner mehr) und auch noch 2 Reiseberichte. Ich habe ja gar nichts gegen gute Reisetourys, aber wenn ich schon DM 69,- für ein Buch über ein ganz bestimmtes Motorradmodell ausbebe, wo 20 Seiten Reiseberichte dabei sind, bekomme ich doch leichtes Stirnkräuseln.

Da liegt die Vermutung nahe, daß dem Autor fast nichts neues zum Thema an sich eingefallen ist. Dazu dann ein Blick in die Bibliographie (Quellentexte), da steht dann wo man was abgeschrieben hat.

veröffentlichtes Material zurückgreift, zusammenträgt, sammelt und neu ordnet. Aber dieses sollte man dann bitte schön etwas breiter gefächert tun, auch dem eigenen Horizont zur Liebe. Was für den Text gilt, trifft auch auf die Fotos zu. Davon kamen mir doch einige gleich sehr bekannt vor, welches die Quellenangaben auch bestätigen konnten. Sehr praktisch!

Fazit: Wer eine der älteren Gold Wing sein Eigen nennt, braucht bestimmt Literatur über sein Fahrzeug, aber sicher nicht dieses Buch. Wer eine der neueren Gold Wing besitzt, braucht, wie ich manchmal böseartig denke, einfach alles. Alles, Hauptsache es steht Gold Wing drauf; Feuerzeuge, Aschenbecher, Schirmmützen, T-Shirts, Gürtelschnallen und eben auch Bücher.

Tobias Pfluger

P.S. GOLD WING, ein wahrhaft klug gewählter und werbewirksamer Name, noch poetischer kann man ein Motorrad kaum benennen. So ist es sicherlich nicht verwunder-

lich, daß sich dieses Gefährt über die Jahre mitsamt seiner FahrerInnen zu einem echten „Kult“ entwickeln konnte.



In diesem Fall leider sehr einseitig; fast ausschließlich im eigenen Haus/Verlag in Stuttgart. „Mo“ war es jedenfalls nicht. Aber das Logo der Zeitschrift prangt ja auch schon auf dem Schutzumschlag. Der Autor ist ebenfalls aus dem selben Stall. Fast der ganze Rest des verwendeten Materials stammt dann entweder von den Gold Wing-Clubs oder direkt von Honda. Es liegt zwar in der Natur der Sache, daß wenn man ein solches Buch schreibt, man in erster Linie auf bereits

„Honda Gold Wing“, Autor: Claus-Georg Petri, Verlag: Motorbuch Verlag Stuttgart, ISBN: 3-613-01638-9, 1. Auflage 1994, Preis: 69,- DM, 172 Seiten mit vielen s/w und Farbfotos



So sollen sie „sitzen“. Einfach und schnell zu befestigen.

Auf dieses Thema bin ich nur durch Zufall gestoßen; nämlich beim Durchblättern eines Zubehör-Kataloges. Dieser Zubehörlieferant hat Produkte von der Firma Ortlieb im Programm, unter anderem auch Motorradpacktaschen.

Bislang habe ich davon am Motorrad nichts gehalten. Bei Vergleichstests in einer anderen Motorradzeitschrift stellte sich z.B. heraus, daß nicht eines der getesteten Modelle wirklich wasserdicht war. Aber Ortlieb war damals bei diesem Test nicht dabei, so daß ich dachte, die müßte man mal ausprobieren. Andere Produkte von Ortlieb haben, wie ich unter anderem von Fahrradurlaubern hörte, einen sehr guten Ruf.

Das ist auch der Grund dafür, daß ich mich hier nur mit diesem einen Hersteller beschäftige, ohne einen anständigen Werbevertrag mit der Firma Ortlieb zu haben.

Vorab zum Thema Packtaschen / Koffer:

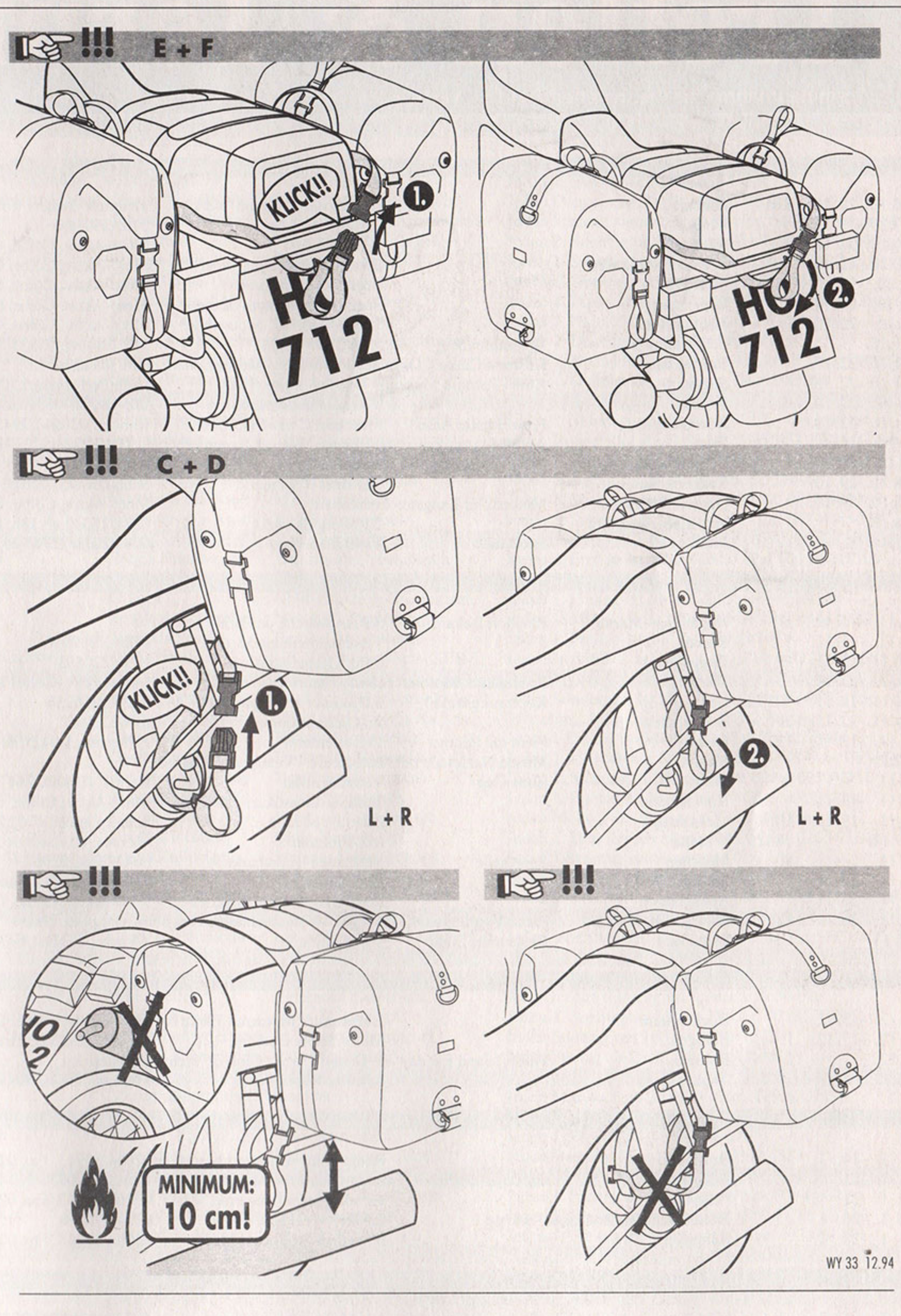
An meinen doch relativ klassisch aussehenden Motorrädern haben mich schon lange die Krauser-Koffer gestört. Ständig an- und abmontieren war mir zu nervig. Obwohl ich öfter mehr Stauraum als der Tankrucksack bieten kann brauche. Also bin ich die meiste Zeit mit Koffer herumgefahren. Ergebnis: das Motorrad ist bald 1m breit, das ganze wiegt samt Haltern mindestens 10kg, der cw-Wert steigt vom LKW-Wert (Motorrad ohne Koffer) auf den cw-Wert eines Leopard-Panzers mit quer gedrehtem Geschützturm. Außerdem versaut es die schöne Linie der meisten Motorräder.

Zurück zu den Ortlieb-Packtaschen: Irgendwann brachte mir der Paketdienst einen riesigen Karton. Voller Freude aufgerissen, und dann erstmal Bauklötze gestaunt. Der Inhalt erinnerte mich fatal an die Möbel-

sie verspricht. Welches oft gar nicht so einfach ist. Anleitungen schreiben ist inzwischen ein Studiengang (wen es interessiert: Technischer Redakteur, FH Hannover). In aller Ruhe (die ich auch behielt) habe ich dann die Packtaschen zusammengeschraubt. Im ganzen 34 Teile. So eine Stunde sollte man dafür schon einkalkulieren. Als ich fertig war, gleich runter zum Moped gelaufen, und die Dinger draufgeschnallt. Prima, ging problemlos und sieht gut aus. Schneller als geplant traf die Taschen (und mich) der gnadenlose Härte-test in Form einer Wochenendtour nach Hessen, in Begleitung von schwüler Hitze, gefolgt von Blitz, Donner und 5 Stunden Dauerregen. Das Wunder war geschehen. Der Inhalt beider Taschen war absolut trocken. Das hatte ich bisher noch nicht mal bei Koffern erlebt. Und das, obwohl die Taschen beim Zusammenschrauben von den vielen Schrauben regelrecht durchbohrt werden und der Verschluss daraus besteht, daß die Taschen nach oben hin einfach zusammengedreht werden. Einfach genial, genial einfach!

Der nächste Härte-test bestand aus einem Camping-Urlaub. Diesmal ohne Regen, dafür schwer beladene Taschen, wahrscheinlich zu schwer beladen. Koffer hätten bei dem Inhalt den grünen Bereich sicherlich überschritten. Den Taschen ist aber nichts passiert, nichts eingerissen, keine Schnallen beschädigt.

Als ich das erste Mal mit ihnen unterwegs war, habe ich mich noch ständig umgedreht, ob sie noch da waren. Sie waren noch da, selbst bei 130 km/h. Wie hinterherfahrende Leute



WY 33 12.94

„Motorradpacktaschen“



kette mit dem Elch. Im Karton enthalten: 2 Hüllen, 2 Schalen, 6 Strippen, 1 Werkzeug, diverse Kunststoffhütchen und Kapfen, Schrauben ohne Ende und zum Glück eine Montageanleitung! Fast wie bei IKEA. In böser Vorahnung erstmal Kaffee gekocht und die Zigaretten griffbereit gelegt. Mir war auf einem Blick klar, daß das keine 5-Minuten-Terrine werden wird. Aber im Gegensatz zu meinen bisherigen IKEA-Erfahrungen verlief alles problemlos. Die Teile sind sehr gut verarbeitet, die Lieferung vollständig, und die Anleitung hält, was

Die Taschen werden oben einfach zusammengedreht, und die entstandene „Wurst“ wird nach unten hin eingeklingt.

bestätigten, bewegen sie sich kaum durch den Fahrtwind.

Fazit: Unbedingt zu empfehlen. Meine Koffer habe ich inzwischen verschrottet. Und mein Motorrad ist froh, daß seine schlanke Linie nicht mehr durch häßliche Kofferhalter und Koffer verschandelt wird. Tobias Pflüger

Technische Daten:

Ortlieb Motorradpacktaschen M 21
Material: Cordura und Polyestergewebe
Gewicht: 1850 Gramm (paar)
Inhalt: 2 x 30 Liter
Farbe: schwarz
Preis: 289,- DM
Hersteller: Ortlieb Sportartikel GmbH
 Rehdorfer Str. 5
 90431 Nürnberg
 Tel.: 09 11/32 455 - 0

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)
Oktober 1995						
#16.10.	-20.10.	GB	Hinckley	Besuch der Triumph Werke	Triumph Owners Tours, 02205/3556	
#17.10.	-19.10.		Ulm	2.Motorrad Ulm	07025/92060	
#20.10.	-22.10.		München	Trialtraining	Moto-Aktiv, Cölbe, 06427/9230-0, Fax: 9230-30	
#20.10.	-22.10.		Seeheim/Südhessen	Enduro-Lehrgang f. Fortg.	Moto-Aktiv, Cölbe, 06427/9230-0, Fax: 9230-30	
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.			Schwemmlitz	58.ADAC Trial	MC Ebtorf, 05821/1009	
#21.10.	-22.10.		Boitzenburg	Küster's ClassIX Oldtimer Moto-Cross Meisterschaft	040/7892834	
#21.10.	-22.10.		Sinsheim	Auto+Technik Museum - Harley Ausstellung	High Performance, 0911/32474-16	
21.10.	-22.10.	I	Pesaro	Veteranenteilemarkt	I/0541/756706, Fax 756714	
21.10.	-22.10.		Bocholt/Westf	Freizeithalle Aasee	Rübner, 02064/55943, Fax 59554	
22.10.		A	Wien	Auto/Motorradhaus Stahl/Eberl - Wiener Sammlerbörse	- 0043/222/4922371	
27.10.	-29.10.		Berfel/Nordharz	4.Harztreffen der IG Gespannfahrer	05932/2699	
#28.10.	-29.10.		Recklinghausen	Oldtimer-Teilemarkt	Schalkowski, 0202/300848	
#28.10.	-29.10.		Oppenrod/Hessen	Motorroller Langstreckenrennen	Moto-Aktiv, Cölbe, 06427/9230-0, Fax: 9230-30	
#28.10.			Hart-Laberweinting	2.Rollerteilemarkt	0871/28040 ab 18h, Fax 140566	
30.10.		A	Mödling	Sporthalle	Veteranenschau	0043/2236/22967 ab 18 Uhr
November 1995						
#3.11.	- 5.11.	F	Nogent-sur-Marne	Pavillon Baltard	3.Retromarché de Paris	
4.11.	- 5.11.	I	Rimini	Veteranenteilemarkt	I-0541/390996	
#10.11.	-12.11.	B	Buggenhout	6.Int. Gespanntreffen	B/52/220598	
10.11.	-12.11.		Marburg	Spezialkurs Motorentechnik-Theorie	Moto-Aktiv, Cölbe, 06427/9230-0, Fax: 9230-30	
#11.11.	-12.11.	53773	Hennef/Sieg	Kopernikusaula	6.Oldtimer + Teilemarkt	02242/866258
#11.11.	-12.11.	B	Hoogstraten	Int.Oldtimerbörse	014/633273	
11.11.	-12.11.	I	Padua	Fiera die Padova	11.Teilemarkt	Pellegrini, I-0425/30134
#12.11.		I	Rimini	Museo Nazionale del Motociccolo - Veteranenteilemarkt		
12.11.		B	Mons	Euro-Cup	Veteranentrail	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
#19.11.		38325	Wittmar	MZ-Flohmarkt	Werner, 0531/696965	
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		
#26.11.		CH	Fulenbach	Restaurant Linde	Veloflohmarkt	Witschi, CH/061/6411822
Dezember 1995						
#1.12.	- 3.12.		Hockenheim	Aufbaukurs Motorrad-Elektrik	Moto-Aktiv, Cölbe, 06427/9230-0, Fax: 9230-30	
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		
#16.12.			Aachen	6.Roller Rüpel S	Markus, 02404/26604	
Januar 1996						
13.1.	-14.1.		Dortmund	Rhein-Ruhr-Motorrad Markt	02064/55943, Fax 02064/59554	
20.1.	-21.1.		Hannover	Großmarkthallen	4.Norddeutsche Motorrad Börse	Beinhorn, 0531/331415
20.1.	-21.1.		Paderborn	7.Paderborner-Motorrad Markt	02064/55943, Fax 02064/59554	
#26.1.	-28.1.		Friedrichshafen/Bodensee - Messe	2.Biker Weekend	07541/708-0	
27.1.	-28.1.		Hannover	6.Nieders. Motorrad Messe	02064/55943, Fax 02064/59554	
Februar 1996						
#2.2.	- 4.2.		München	Int. Motorradausstellung	IMOT, 0711/765772	
3.2.	- 4.2.		Emden	4.Motorrad-Markt Emden	02064/55943, Fax 02064/59554	
#15.2.	-18.2.		Leipzig	Motorradmesse	Syburger Verlag, 02303/98550	
#22.2.	-25.2.		Essen	Messe Essen	Techno Classica Essen	02407/17300, Fax 17711
#24.2.	-25.2.		Kleve	Stadthalle	Motorrad Ausstellung	02064/55943
#28.2.	- 3.3.		Dortmund	Westfalenhalle	Motorräder '96	Syburger Verlag, 02303/98550
März 1996						
#14.3.	-17.3.		Karlsruhe	Motorrad Salon '96	Syburger Verlag, 02303/98550	
#23.3.	-24.3.		Oldenburg	Weser-Ems-Halle	Inter Bike '96	02064/55943, Fax 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		

Ständiger Termin, Fortsetzung:

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&Bruns	BMW-Klönsschnack	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr
	Hamburg-Winterhude	Gastst. Kanal 9	MZ-Stammtisch	Jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat
22941	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
28870	Fischerhude	Gastst. Am Bocksberg	Oldtimerclub Fischerhude	Jeden 2. Do./Monat, 19 Uhr, 04293/7631
	Harpstedt/Bassum	Gastst. Z. Kreuzkrug	Bremer Italo Club	Jeden 1. Do./Monat, 20 Uhr, 04432/1610, 04207/801506
29683	Dorfmark	Gastst. Böhmgrund	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat, 04261/83264
	Hannover	P im Herrenhäuser Garten - Gespannfahrtreffen		Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr, 0511/601854
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	Waserbüffel 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-Kohlfurth	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, Marienhilfstr. 1-3, 52062 Aachen
52224	Stolberg-Vicht	Gaststätte Moll	Vichter-Motor-Club	Jeden 1.Freitag im Monat, 20 Uhr, 02402/7969
54338	Schweich	Gasth. Junges	Engländer-Stammtisch	Jeden 1.+3. Montag, 20 Uhr, 06578/1478 bzw. 06502/6878
54550	Daun-Pützborn	Zur alten Schmiede	Veteranenstammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 19 Uhr, 06952/4331
54550	Daun-Pützborn	Zur alten Schmiede	Kawa-Stammtisch	Jeden 2. Freitag im Monat ab 19 Uhr, 06952/4331
55457	Gensingen	Gasthaus Zum Adler	Veteranen-Stammtisch	Jeden Montag ab 20 Uhr, 06704/2208 Peter
56271	Isenburg	Gasthof Isenburg	Oldie-Stammtisch	Jeden 1. Dienstag im Monat, ab 20 Uhr, 02634/1644
57271	Hilchenbach-Vormwald	Gastst.Zollposten	Italiener 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	Wolfschlugen	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	Cafe Rialto	Klassiker-Stammtisch	Jeden Donnerstag ab 19 Uhr, 07302/4853
91619	Oberzenn	Sound Island	Moto Italia Stammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 19 Uhr 09844/671
91735	Muhr am See	Gasthof Mönchswald	Oldie-Stammtisch	Jeden 3. Freitag ab 20 Uhr, 09831/9149, ab 18 Uhr
97074	Würzburg	Gasthof St. Bruno	Klassikerstammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 20 Uhr, 0931/81730
CH	Herrliberg, Zürichsee	Restaurant Blümlisalp	Oldiestammtisch	Jeden Do.ab 19.30 h bei gutem Wetter, 004119232816

Eine Bitte an alle Veranstalter:

Teilt uns bitte bei Terminhinweisen die jeweilige Postleitzahl des Veranstaltungsortes sowie den genauen Veranstaltungsort mit. Soweit Ihr hier falsche oder nicht komplette Informationen findet, sind wir für Korrekturen dankbar.

Falls es den Stammtisch, das Treffen, etc. nicht mehr geben sollte, wäre es ebenfalls nett, uns dieses zu melden.

Mal eben nach Amerika, Harley kaufen ...



... und so sieht unsere Titelseite von der Seite aus (wenn man sich das Hochzeitspaar wegdenkt).

Geschäfts- reise

Technische Daten Hydra-Glide

Hubraum:	1.186 ccm
Bohrung:	3 1/16 inch
Hub:	3 31/32 inch
Verdichtung:	6.6 : 1
Leistung:	35 KW (50 PS) bei 5.200 U/min
Gewicht leer:	280 kg
Typ:	56 FLE
Baujahr:	1956



Endlich Land in Sicht; ein LKW mit Hubbühne.

freundliche Beamte der Einwanderungsbehörde wollten sich dann unbedingt mit dem schon völlig entnervten Roland unterhalten, um Sinn und Zweck seines Besuchs zu diskutieren. Es half alles nix, der Flug war weg und seine Gastgeber in Spe, die Familie Crowley, würden vergeblich am Flughafen in Buffalo zur verabredeten Zeit auf ihren Besuch warten.

Schon einmal haben wir eine Geschichte abgedruckt, bei der sich ein „Harley-Verrückter“ seinen Traum aus Milwaukee direkt aus den Staaten erfüllt hat (GP Nr. 55). Dieses Mal ist unser, mit dem nötigen Gottvertrauen ausgestatteter Fan allerdings nicht übers Telefon fündig geworden, sondern er hat sich selbst auf den Weg gemacht, um sein Traummotorrad zu finden. Es sollte unbedingt eine Pan-Head der Fünfziger mit Handschaltung und Fußkupplung sein. Im Heimatland angebotene Exemplare entsprachen nicht seinen Vorstellungen, entweder waren die Maschinen total verwahrt oder weit weg von Originalität.

Roland Trittin, von dem wir hier sprechen, ist von Beruf Polizist und hatte deshalb einen kleinen Vorteil gegenüber anderen Selbstimporteuren. Es gibt nämlich die IPA (internationale Polizisten Vereinigung), die in der ganzen Welt Kontakte unterhalb der Polizisten pflegt. Insbesondere die Motorradfahrer unter den Gesetzeshütern pflegen diese Möglichkeiten bei ihren jährlichen Urlaubstrips.

Diese Kontakte konnte Roland schonmal nutzen, um wenigstens einen Anlaufpunkt in dem großen Harley-Mutterland

zu haben. Ein in Buffalo, im Staate New York angeschriebener Kollege wollte Verbindungen zu dortigen Händlern und Unterkunft organisieren.

Also vier Wochen Urlaub genommen (das muß ja wohl reichen) und ab ins Reisebüro. Ein Ticket für einen Flug über Amsterdam nach New York gekauft und ab geht die Post. Soweit so gut.

Auf dem Kennedy-Airport in New York angekommen, mußte nur noch das gebuchte Ticket für den Flug nach Buffalo am richtigen Schalter abgeholt werden. Der Schalter war geschlossen, das Gepäck für die vier Wochen an den Armen zehrte wie ein Esel, die verbleibende Zeit bis zum geplanten Weiterflug verkürzt sich galoppierend mit der Penetranz von aufkommenden Zahnschmerzen. Nette Menschen vom Nachbarschalter schicken unseren geplagten Reisenden mit einem Fingerzeig Richtung Flughafen-Labyrinth zu einem anderen Schalter. Der Kennedy-Airport hat etwa die Größe einer ostfrisischen Kleinstadt. Der so dringend benötigte Schalter lag selbstverständlich am anderen Ende dieser Kleinstadt. Mehr oder weniger

falo zur verabredeten Zeit auf ihren Besuch warten.

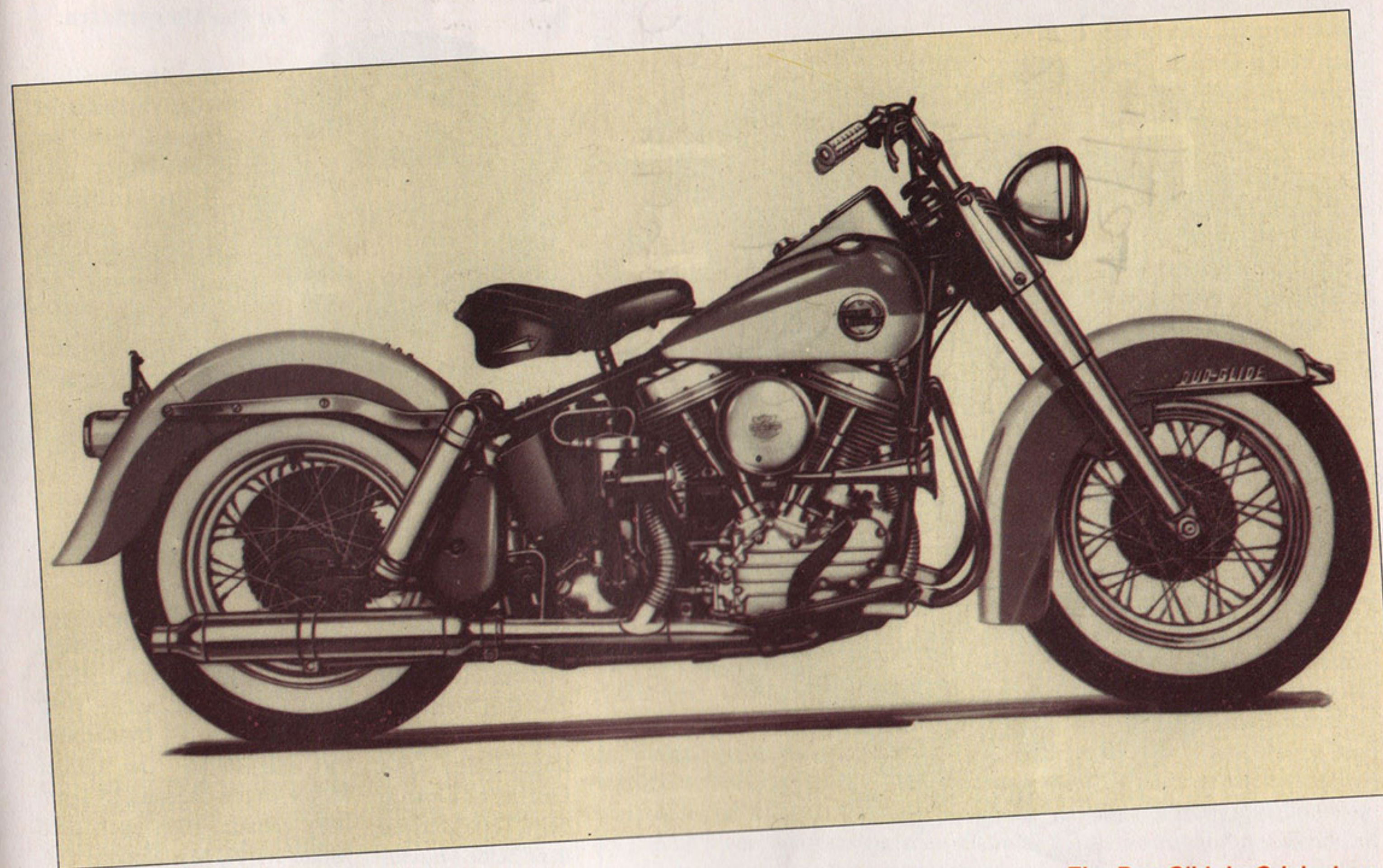
Nach der verspäteten Ankunft am Reiseziel und vermeintlicher Suche nach dem Empfangskomitee gab es dann auch noch keinen Taxifahrer, der die zu suchende Adresse kannte. Mittlerweile war der Tag und Roland am Ende. Irgendwann in

der Nacht war dann aber doch das Ziel erreicht.

Die Suche konnte beginnen! Alle möglichen Zeitungen wurden tagelang studiert. Darauf folgende Telefonate offenbarten aber ähnliche Verhältnisse wie in Deutschland. Kein Objekt schien den Vorstellungen zu entsprechen. Von völlig verbastelt bis völlig übersteuert war alles zu kriegen. Vertragshändler wollten mit Ausländern keine Geschäfte machen. Verständlicherweise, denn gerade zu der Zeit (1989), wo in Europa die Marke Harley wieder an Bedeutung gewann und alle Leute alte Harleys haben wollten, zogen Aufkäufer übers Land und kauften alles von Harley, was nicht niet- und nagelfest war. Bei einem Teilehändler wurde Roland dann aber doch fündig. Eine 59er Duo-Glide ließ Hoffnung aufkommen. Nach einer etwas längeren Probefahrt - Roland hatte sich hoffnungslos verfahren - was beim Verkäufer wahr-



Glücklicher Besitzer.



Eine Duo-Glide im Original aus dem Prospekt. Es wird wohl nur noch wenige bis gar keine geben, die sich seit dem Verlassen des Fließbandes nicht verändert haben.

scheinlich vorübergehend leichte Panik und die Vorstellung von einem Container mit einer 59er Duo-Glide auf dem Atlantik Richtung Europa erzeugte, führten die anschließenden Verkaufsverhandlungen zum Erfolg. Für eine Reihe Traveler-Schecks wechselte das Motorrad den Besitzer.

An dieser Stelle muß erwähnt werden, daß Roland vor hatte, zwei Maschinen zu kaufen. Ein Freund in Bremen - seinem Heimatort - litt auch an diesem Bazillus und suchte ebenfalls eine Harley aus den 50ern. Vertrauensvoll hatte dieser Freund, im Gegensatz zu Roland, dieses Geschäft delegiert. Es galt nun, eine zweite Maschine zu finden. Die Geschichte geht also noch weiter.

Die Duo-Glide wurde sofort zugelassen (das geht in Amerika wirklich) und von nun an als Transportmittel eingesetzt. Nach anfänglichen Schwierigkeiten mit den Straßenverhältnissen und dem so gut wie gar

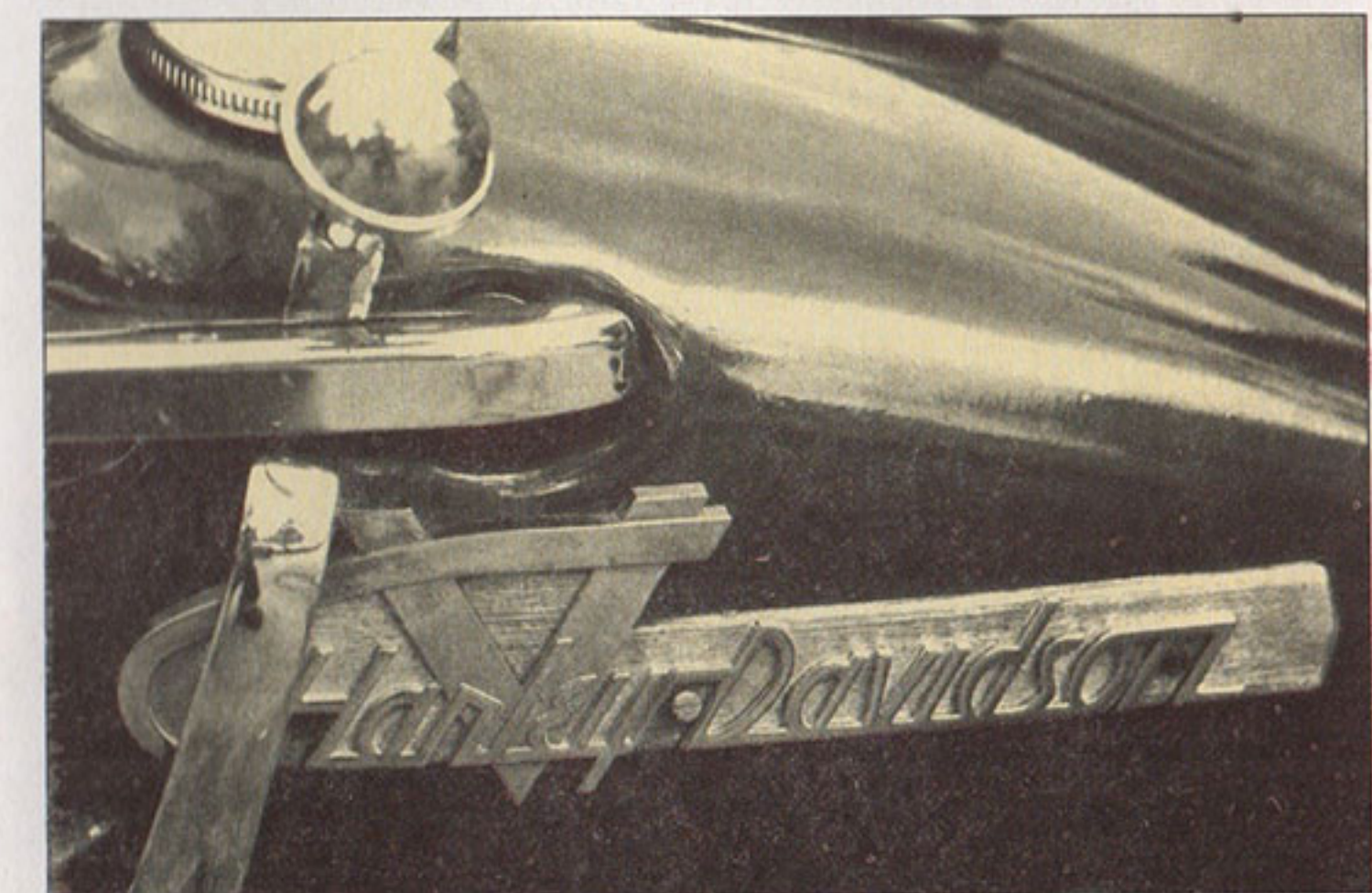
nicht vorhandenen Miteinander von Auto- und Motorradfahrern, fing die Sache an Spaß zu machen. Polizeikontrollen von amerikanischen Kollegen verhinderten auf jeden Fall heftigere Auseinandersetzungen, ist man doch eben unter Kollegen.

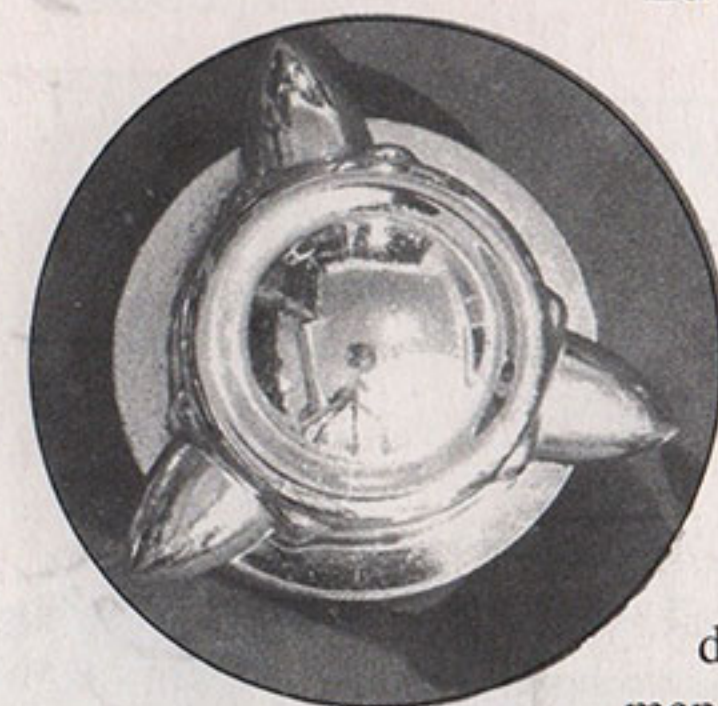
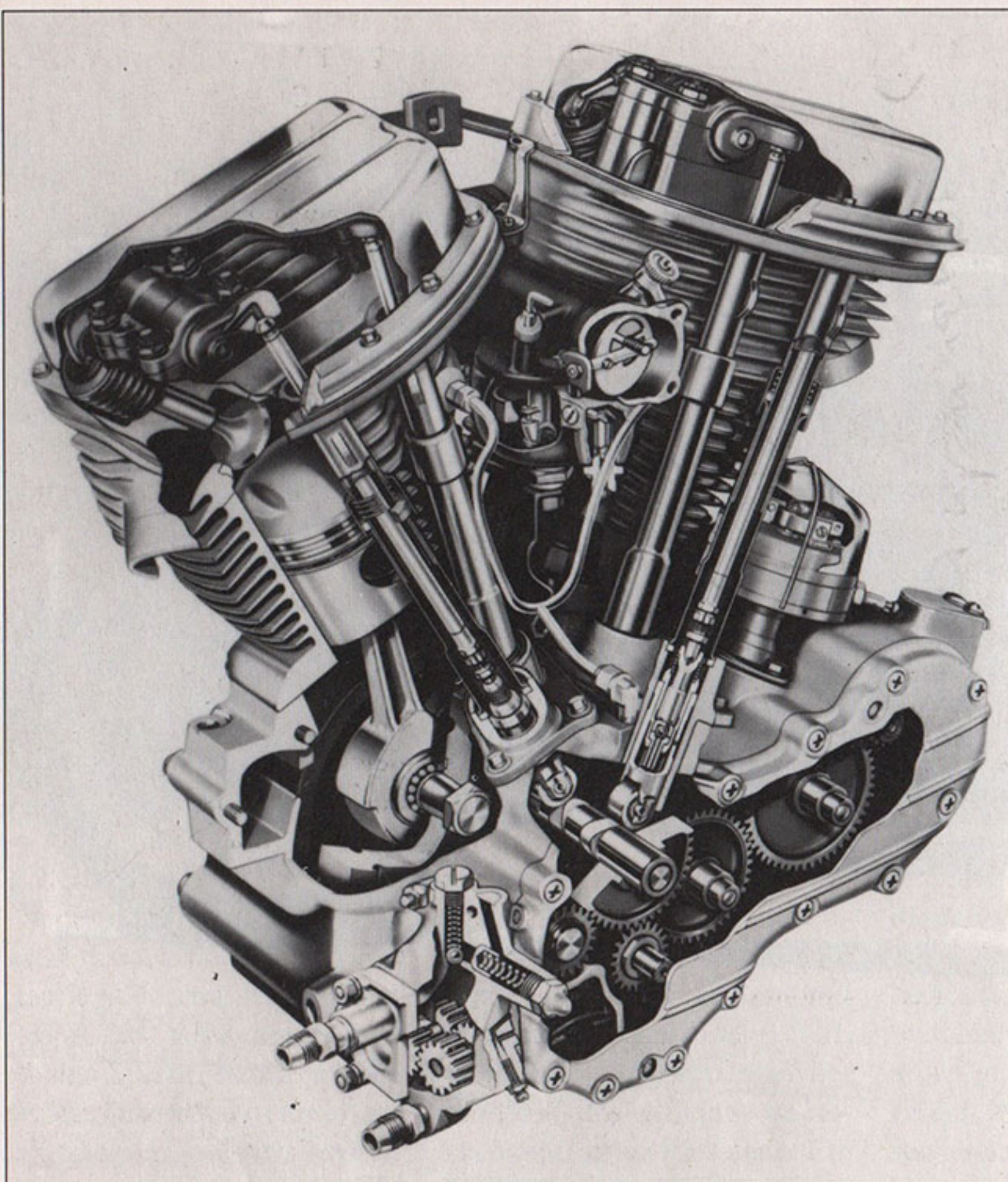
Die Sucherei ging also wieder von vorne los und siehe da, in einer überregionalen Tageszeitung wurde ein interessantes Objekt gefunden, allerdings in einiger Entfernung, an der Grenze zu Pennsylvania. Wie aber dorthin gelangen? Da half eine deutschstämmige ältere Dame mit Namen Kraus, sie kutscherte Roland in stundenlanger Fahrt ans Ziel und wollte nur auf Deutsch unterhalten werden. Bei der dort angebotenen Maschine handelte es sich um eine wunderschöne Hydra-Glide aus dem Jahre 1956. Eine mit Tankschaltung, Fußkupplung und manueller Zündverstellung. Roland, nicht scheu, macht natürlich auch hier eine Probefahrt. Keine Ahnung davon, wie

man so ein Ding anhält bzw. manövriert, fährt Roland zunächst die Hauptstraße entlang und hofft vergeblich auf eine großzügige Gelegenheit zum Wenden. Ergebnis: Wieder ein Amerikaner, der zeitweise den Glauben an die Menschheit verloren hatte, bis Roland nach langer Zeit zurückkehrte. Zähe Verkaufsverhandlungen führten dann schließlich auch hier zum Erfolg. Der Preis lag ungefähr bei dem der Duo-Glide. Roland war zufrieden.

Wieder im Quartier angekom-

men, wurden zunächst zwei Kisten gebaut, um die beiden Prachtstücke per Seefracht nach Deutschland transportieren zu können. Seewasserfest in Ölpapier und mit jeder Menge Gurten verteut, konnte der Spediteur in Deutschland benachrichtigt werden. Dieser Spediteur





Zu den Motorrädern:

Die Hydra-Glide ist der Vorläufer der Duo-Glide und der Nachfolger der Knucklehead. 1958 bekam die Hydra-Glide Hinterradfederung und damit den neuen Namen Duo-Glide. Beide Maschinen sind mit dem Panhead (= Pfannenkopf, wegen der Form der Zylinderdeckel) Motor bestückt. Es gab ihn zunächst mit 1000 ccm (61 cu.in.) und mit 1200 ccm (74 cu.in.). 1948 erschienen die ersten Panheads.

erte. 4 Wochen später landeten die Motorräder unverletzt in Deutschland. Die ganze Aktion hatte gedauert von Anfang Oktober bis Sylvester 1989. Nach den üblichen Formalitäten mit Zoll und Spediteur und einer relativ unspektakulären Einzelabnahme beim TÜV konnten dann beide Maschinen hier in der Bundesrepublik zu-

gelassen werden. Der Freund von Roland bekam übrigens gerade rechtzeitig an seinem Geburtstag sein Wunschmotorrad genau vor die Tür gestellt. Beide Maschinen fahren heute noch nach erfolgter Teilrestauration zur vollsten Zufriedenheit ihrer Besitzer.

In beiden Maschinen hatte der Motor eine schlappe 6 Volt Lichtmaschine und keinen E-Starter. Die Hydro-Glide von Roland hat die etwas stärkere Version der Behördenfahrzeuge. Ein Empfangsgerät für den Polizeifunk machte damals diese Aktivitäten notwendig. Zu erkennen sind diese Limas übrigens an ihrem seitlich angebrachten Gebläsegehäuse. Ein kleiner Propeller sollte den Energieumwandler vor Überhitzung schützen. Für die Sirene hatte das Mehr an Leistung damals aber nicht gereicht. Im harten Polizei-Einsatz mußte es eine mechanische Tröte tun. Sie wurde über ein Reibrad vom Hinterrad angetrieben und durch einen Fußhebel vom Fahrer betätigt.

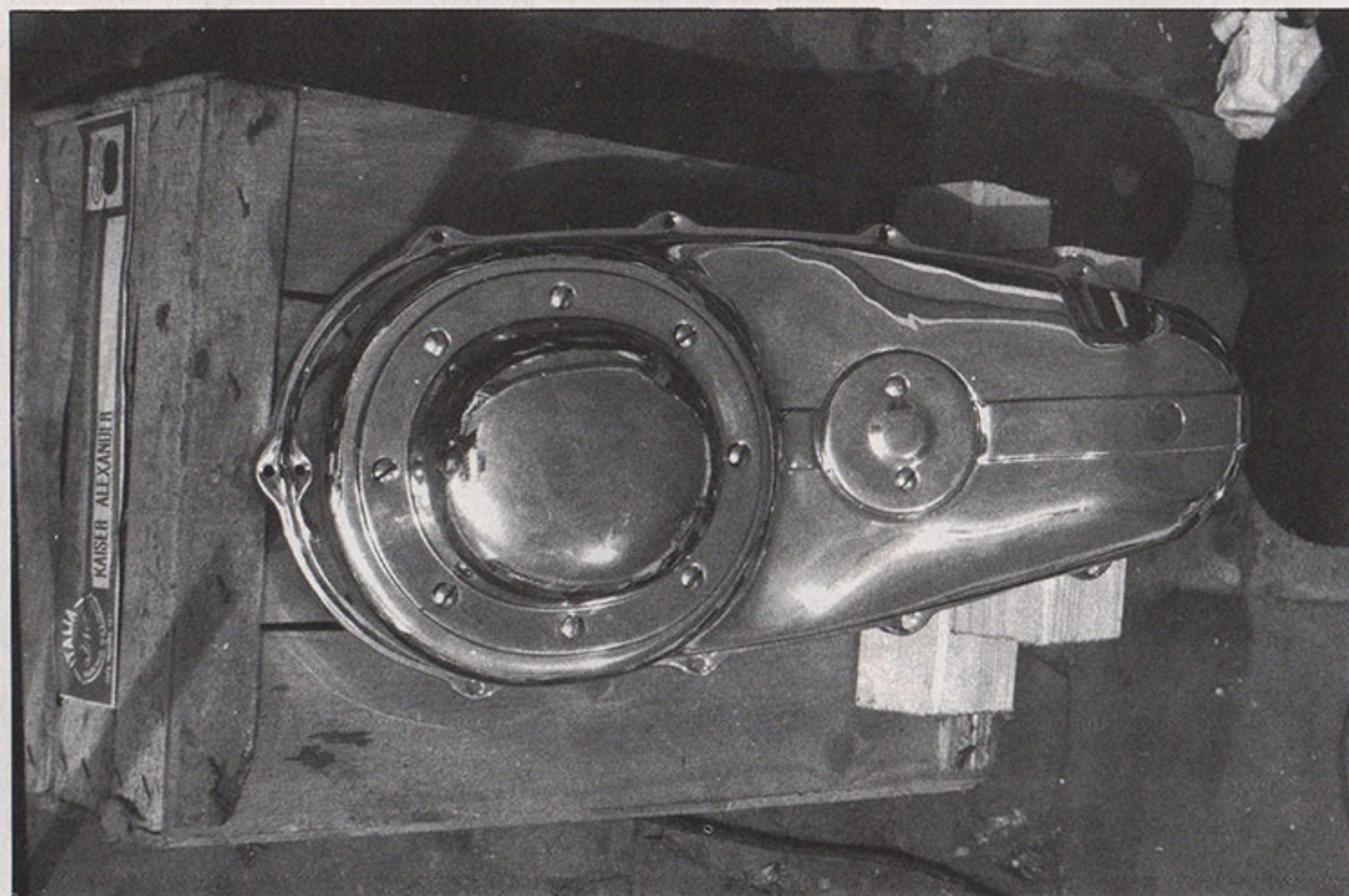
Mindestens bei der 1200er hatte es natürlich der Kickstarter in sich. Roland hat bei seiner Amerika-Tour die ersten leidvollen Erfahrungen mit diesem Knochenschinder gemacht. Während sein rechtes Bein schon in allen Farben schiller-

wiederum gab telefonisch einer vertrauten Spedition in den U.S.A. den Auftrag, die beiden Kisten von Buffalo zum Schiff im Hafen zu transportieren. Rolands Urlaub war so gut wie vorbei, und der einheimische Spediteur hatte keinen Gabelstapler und schon gar nicht eine Ladebordwand. Ganz Buffalo

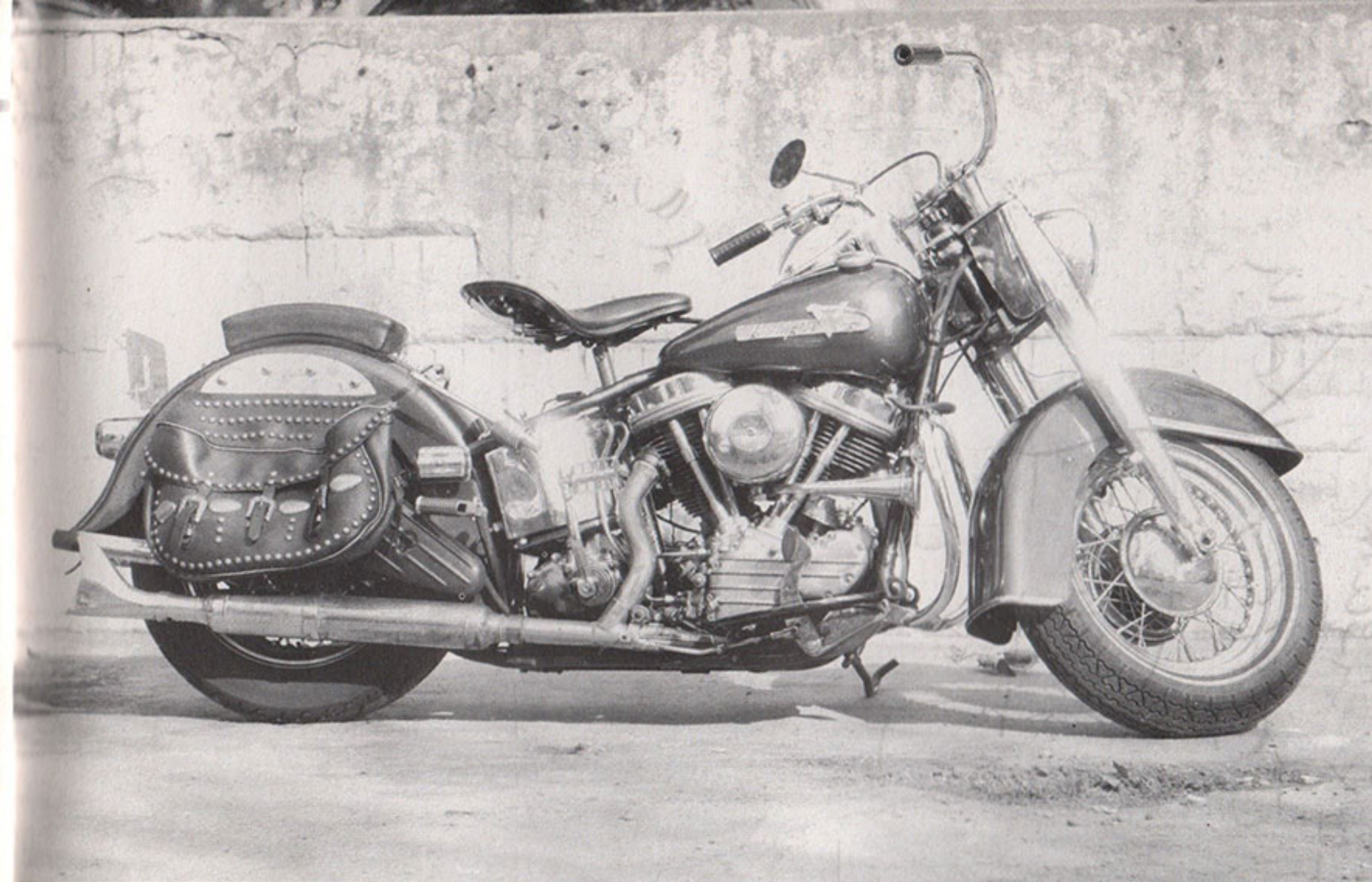
schien solche Hilfsmittel nicht zu kennen. Das Transportsystem in den Vereinigten Staaten ist halt nicht das gleiche wie in Deutschland. Was tun??

Zwei Tage später, als Roland schon im Flieger nach Hause saß, wurde ein LKW mit Hubbühne aufgetrieben, der die zwei Kisten sicher zum Hafen steu-

gelenkig zum Hafen steu-



Wenn einer was zu polieren hat, der kann was erzählen.



kolben“ murmelt. Zitat Ende.

Zurück zum nichtvorhandenen E - Starter. Er wurde dann, 1965, als der Druck der Japaner mit ihren Komfort-Böcken zu spüren war, mit einer Änderung der Elektrik auf 12 V verbaut. Das Motorrad hieß ab dem Zeitpunkt „Elektra-Glide“.

Die auf den Fotos zu erkennende Tankschaltung und Fußkupplung war aus Traditionsgründen ab 1952 trotz der schon verbauten Fußschaltung und Handkupplung beim Neukauf zu ordern. Wahlweise konnte man trotz „moderner“ Technik Nostalgie bekommen (die Fußkupplung wurde schon in der gleichen Art und Weise bei den alten Fladheads verbaut). Der Name „Hydra“ bezog sich übrigens nicht auf die Hydrostößel, die im Panhead-Motor das Ventilspiel automatisch regeln. Der Name bezog sich auf die damals neue hydraulisch gedämpfte Telegabel (ab 1949). Ihre immensen Ausmaße ließen keinen Zweifel an der Stabilität des Fahrwerks. „Fortschrittsatheisten“ waren sowieso nicht zu überzeugen. Auch intern hat die Einführung dieser Vorderadrführung für viel Streit bei Harley gesorgt.

Text: Ames

Fotos: Ames/Archiv/André Lautz

te, schmierte die Duo-Glide, sozusagen als Krönung, auf nassem Rasen nach rechts weg. Es folgte eine linksartige Seitenlage mit Fahrer. Das linke Bein sah danach dem rechten sehr ähnlich. Trotzdem schwört Roland, daß ein richtiges Motorrad angekickt und nicht ange-drückt wird.

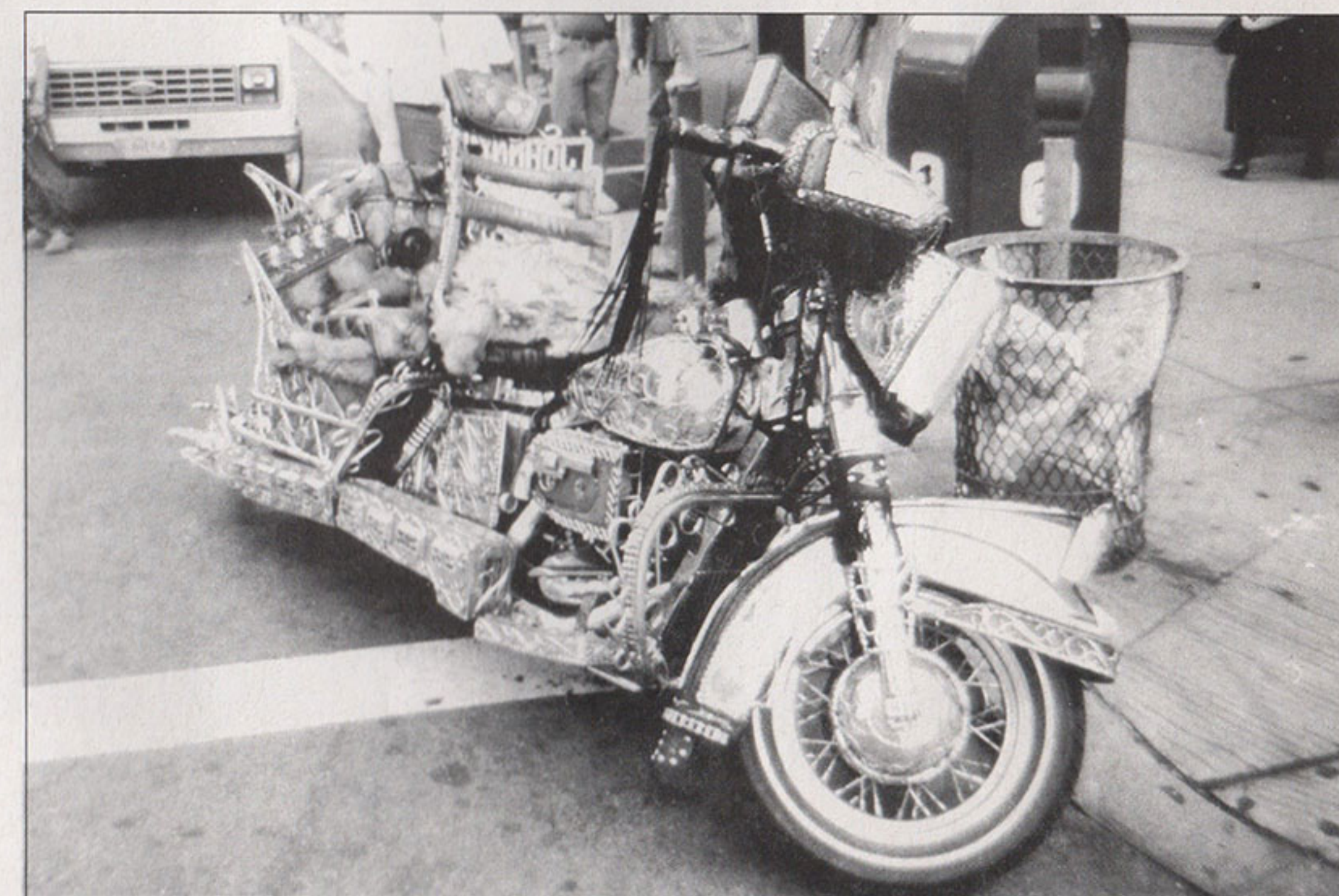
Beim Lesen eines unserer Bücher über die „richtigen“ Harleys ist mir ein, wie ich finde, zu diesem Thema wunderbar passender Text aufgefallen, den ich hiermit unter die Leser bringen möchte. Das Buch ist von den Schreibern Girdler und Hussey und heißt: Harley Davidson, das amerikanische Motorrad (Heel). Hier also das Zitat:dennoch, es gibt für Stiefelträger wohl kaum etwas Schöneres, als einen großvolumigen Motor anzutreten - wenn er anspringt. Der Rest der verweichlichten Gemeinde mag sich ruhig gedankenlos auf die Sitzbank schwingen und aufs Knöpfchen drücken. Der Profi stellt die Zündung auf „spät“, flutet den Vergaser, tritt zwei

Leerhübe durch oder zelebriert ein anderes geheimnisvolles Ritual. Dann schwingt er den bestiefelten Fuß hoch in die Lüfte, tritt gegen den Kickstarter und „BA-RUMM“ erwacht der Motor mit Donnerergewalt zum Leben, während sich der Fahrer bemüht, so auszusehen, als wüßte er nicht nur zu gut, daß ihn all die anderen um seine Fähigkeit beneiden.

So viel zum Idealfall. Wenn der Motor nämlich wider Erwarten nicht anspringt, droht die eindrucksvolle Prozedur in Sekundenschnelle ins Lächerliche umzukippen. Man wird dann

zunächst Treten was das Zeug hält, bis die kleinen Schweißrinnsale den Rand der Unterhose erreichen und die Knie zu schlottern beginnen. Kurz vor dem Kollaps ist man dann erfahrungsgemäß so weit, sich von den umstehenden Gaffern bemüht, so auszusehen, als wüßte er nicht nur zu gut, daß ihn all die anderen um seine Fähigkeit beneiden.

Dieses Exemplar einer Duo-Glide stand in New York vor dem Laden eines Harley-Händlers. Wahrscheinlich wollte der Besitzer noch ein paar Anbauteile kaufen. Am vorderen Korflügel ist ja noch Platz genug.



BSA „Gold Star“

Einzylinder - Viertakt

Hubraum :	350 ccm	500 ccm
Bohrung:	71 mm	85 mm
Hub:	88 mm	88 mm
Leistung :	27 - 40 PS bei 5.500 U/min bis 6.300 U/min	
Baujahr :	1938 - 1963	

