

6. Jahrgang
T10856E

GUMMIKUH

6,50 DM
ÖS 55 - sfr 6,50

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

PAST

perfect

12 • 1995
15. Dezember 1995
bis
14. Januar 1996

Frohe Weihnachten



MOTORRAD-GESPANNE. Die Zeitschrift für Gespannfahrer

Übersicht: Die bisher erschienenen Artikel

TESTBERICHTE:			
BMW Fernreisegespann	Nr. 17	Suzuki LS 650, Nachlaufverkürzung	Nr. 4
BMW K 1 mit Jewell-SW	Nr. 4	Suzuki VX 800 mit Squire ST 3	Nr. 10
BMW K 100 mit Jewell-Sport-SW	Nr. 0	Suzuki VX 800 mit Jeaniel Captain II	Nr. 14
BMW K 1100 LT mit Stoye	Nr. 16	Triumph Trophy mit Orion SW	Nr. 19
BMW-Boxer mit Family-SW	Nr. 13	Triumph mit Wing-Beiwagen	Nr. 27
BMW-Boxer mit EZS-TP	Nr. 25	Triumph Thunderbird mit Zero-SW	Nr. 28
BMW R 100 R mit Zero-SW	Nr. 18	Ural-Gespann	Nr. 23
BMW R 1100 R mit EML CT 2000	Nr. 28	Yamaha GTS 1000 von Side Bike	Nr. 20
BMW R 1100 R-Gespann	Nr. 20	Yamaha VX 535 Classic-1	Nr. 17
BMW-4-Ventil-Boxer, Fernreiseumbau	Nr. 27	Yamaha XJ 900-Gespann	Nr. 0
Dnepr 16 - mit Beiwagenantrieb	Nr. 9	Yamaha XS 1100 mit EML Midi	Nr. 0
Dnepr 11, 25.000-km-Bericht	Nr. 18	Yamaha-XTZ-Enduro-Gespann	Nr. 9
Harley Davidson Heritage-Gespann	Nr. 6	Yamaha XTZ, moderater Umbau	Nr. 20
Honda Afrika Twin mit Modul-SW	Nr. 1	Yamaha XJ 900 mit Cobra-SW	Nr. 8
Honda 750 mit Sauer Wing	Nr. 23	Yamaha XT mit Velorex-SW	Nr. 18
Honda 1500/6 EML-GTE-Umbau	Nr. 3	Yamaha Eigenbau mit Viscodrive	Nr. 2
Honda 1500/6 mit Kentech-SW	Nr. 17	Yamaha XVZ 1300/ARMEC-Umbau	Nr. 23
Honda ST 1100 mit Jewell 2-sitzer	Nr. 8		
Honda XBR mit EML Mini	Nr. 7	LESERBERICHTE	
Jawa TS 350 mit Velorex	Nr. 22	BMW R 50/2	Nr. 6
Kawasaki GT 750 mit Steib-Nachbau	Nr. 23	BMW-Alltagsgespann	Nr. 24
Kawasaki-GTR mit EML Midi	Nr. 10	BMW/Ural-Umbau	Nr. 5
Moto-Guzzi-ARMEC-Gespann	Nr. 13	Erfahrungen mit Kindern im SW	Nr. 5
Moto Guzzi California III/EZS TP II	Nr. 0	EZS-TPS-L im Lesertest	Nr. 26
Moto Guzzi Le Mans/Carrell-Umbau	Nr. 5	Honda-GI-Gespann-Erfahrungen	Nr. 19
Moto Guzzi Nuovo Falcone/Velorex	Nr. 3	Lomax, BMW-Eigenbaugespann	Nr. 4
MZ-251-Gespann	Nr. 5	Moto Guzzi mit Squire, Eigenbau	Nr. 11
Suzuki GS 500 E mit Mini-Greif	Nr. 14	Renngespannrestauration	Nr. 24
Suzuki VS Intruder mit Watsonian	Nr. 7	Sidebike-Eigenbau-Gespann	Nr. 26
Suzuki GSX 1100 G mit Speed 2	Nr. 19	SW-Kompletteigenbau	Nr. 16
Suzuki GSX 1100 G mit Zero	Nr. 27	Shoo-Beiwagen	Nr. 12
Suzuki GSX 1100 G Marktübersicht	Nr. 27	Yamaha-FJ-1200-Eigenbau	Nr. 26
Vespa P 200 mit Squire	Nr. 10	Yamaha-TR-1-Umbauten	Nr. 13
VMC-DR-Suzuki-Enduro-Gespann	Nr. 2	250.000 Boxer-/Gespannkilometer	Nr. 11
Yamaha FJ 1200/HBJ-Umbau	Nr. 21		
Yamaha Vmax mit Tremola	Nr. 16	TIPS & TECHNIK	
Yamaha XJ 600 mit Hedingham	Nr. 24	ABE-Prüfung beim TÜV	Nr. 9
Yamaha XJ 900 mit EZS Rallye-SW	Nr. 9	Abgas im SW	Nr. 17
Yamaha-Comete-Gespann	Nr. 4	Abgas: Linksseitige Auspuffanlagen	Nr. 27
		Achsschenkellenkung	Nr. 4
IM VERGLEICH:		Aluminium im Gespannbau	Nr. 16
Enduros: Jürgenssen-Guzzi und	Nr. 2	ARMEC-Lenk-System	Nr. 25
Ulrich-BMW	Nr. 26	Anhänger für Gespanne	Nr. 12
Dnepr - Ural, eine Gegenüberstellung	Nr. 11	Einbau einer 2. Batterie	Nr. 8
Yamaha FJ 1200 mit Mega Comete	Nr. 6	Beiwagenheizung	Nr. 5
und Honda CBR 1000 mit Orion		Bremsen am Gespann I	Nr. 25
Yamaha-V-max von Egli und Armec		Bremsen am Gespann II	Nr. 26
		Boxer-Tuning	Nr. 23
		EZS-Gespanntelegabel	Nr. 26
FAHRBERICHTE & VORSTELLUNGEN		Fahrdynamik I, Theorie für die Praxis	Nr. 16
Africa-Twin mit EML-Tour	Nr. 24	Fahrdynamik II, Theorie für die Praxis	Nr. 17
ARMEC-Schwenker-Gespann	Nr. 2	Fahrdynamik III, Theorie für die Praxis	Nr. 18
Beiwagen aus Edelstahl	Nr. 28	Feder-Anschlußstrebe	Nr. 13
BMW GG-Duetto	Nr. 26	Gabelstabilisator	Nr. 14
BMW K-1-HMO-Umbau	Nr. 8	Gasdruckdämpfer für den	Nr. 8
BMW K 1 mit Dreamline	Nr. 5	Kofferraumdeckel	Nr. 14
BMW-K-100-HGT-Breitreifenumbau	Nr. 8	Gummieinsatz	Nr. 14
BMW K 100 mit Speeding 2WS	Nr. 12	Nutzungsausfall für's Gespann	Nr. 5
BMW-Boxer mit EML-Behördenboot	Nr. 7	Palle Huld, ein Gespannveteran	Nr. 19
BMW-Krauser-Domani-Gespann	Nr. 2	Portrait: „Breitreifen“-Reichler	Nr. 18
BMW R 45 mit Greif II	Nr. 6	Rückwärtsgänge	Nr. 14
BMW R 80 GS mit Ural	Nr. 12	Schleuderkurs für Gespannfahrer	Nr. 9
BMW-R-100-GS-Waspumbau	Nr. 16	Side-Bike-Meeting	Nr. 8
BMW R 100 R mit Hedingham XL	Nr. 25	Squire, Seitenwagenübersicht	Nr. 3
Bunny-Roller-Gespann	Nr. 27	Stemler, Firmenportrait	Nr. 24
Cagiva-Elephant mit EZS	Nr. 24	Suzuki LS 650, Zubehör	Nr. 27
Dnepr 16 als Weltreiseumbau	Nr. 7	Trisis, ein engl. Gespannkonzept	Nr. 4
Ducati-ARMEC-Umbau	Nr. 13	TÜV-Einschränkung für Guzzigespanne	Nr. 18
Ducati-ARMEC mit Tremola II	Nr. 27	Übersicht: Gespanne unter 20.000 Mark	Nr. 11
Ducati-Sport-Gespann	Nr. 24	VEB MZ-Seitenwagenwerk	Nr. 9
Hedingham Endurosppann	Nr. 19	Suzuki LS 650, Zubehör	Nr. 27
Hannigan-Beiwagen aus USA	Nr. 26	Velorex- Werksbesuch	Nr. 12
Harley Davidson mit Precision-SW	Nr. 9	Watsonian/Squire Neuentwicklung	Nr. 3
Harley Davidson mit ARMEC Tremola	Nr. 25	Werbung, Image u. Gespanne	Nr. 19
Hess-Seitenwagen	Nr. 7	Wie mache ich mein Gespann	Nr. 6
Honda NVT mit Velorex	Nr. 2	wintertauglich	Nr. 28
Honda ST 1100 mit 14"-Fahrwerk	Nr. 17	Wintertips	Nr. 7
Honda-Wasp-Tornado	Nr. 6		
Honda XL mit Ural-SW	Nr. 18	REISE	
Jawa/Honda-Umbau	Nr. 20	Algerien	Nr. 7
Laverda mit Tornadobeiwagen	Nr. 25	Algerien	Nr. 20
Liberty-SW mit Harley Davidson	Nr. 20	Australien-Cape York-	Nr. 26
Moto Guzzi mit Watsonian GP Sport	Nr. 19	Bayrischer Wald	Nr. 11
Moto Guzzi mit Velorex	Nr. 19	DDR-Reise im Dezember 1990	Nr. 6
MZ ETZ 251, Sauer-Umbau	Nr. 6	Finland im Winter	Nr. 28
MZ-Gespann, Carrell-Umbau	Nr. 11	Frankreich	Nr. 19
MuZ Scorpion	Nr. 25	Gotland	Nr. 0
Schwenker-Enduro-Gespann	Nr. 10	Impressionen aus Indien	Nr. 23
Stoye-2sitzer-Seitenwagen	Nr. 13	Kristallralley	Nr. 9
		Marokko	Nr. 3
		Mit Ural um die Welt	Nr. 4

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

Kopierservice für vergriffene Hefte!

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

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

MOTORRAD-GESPANNE, Finkenweg 12
74321 Bietigheim-B.

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

UNTERWEGS

Ardie, Mars und Co:
David Longstroke zu Besuch im neuen Nürnberger Motorradmuseum 14

Der Langstreckenbomber:
Alan Cathcart fuhr eine Triumph Daytona 500 Special 16

Von Frankfurt nach Rom:
mit einem „Russengespann“ 34

TECHNIK

Restaurierungsserie:
BMW R 51/S mit Steib-Seitenwagen, Teil 3 von Volker Timmer 38

Scheibenbremsen (Teil 1):
Ducsi schreibt über Geschichte, Technik und Reparatur 48

GESCHICHTE

Terrot 350 HCT:
H. J. Huse stellt uns diesen Nachkriegsfranzosen vor 4

Ein neuer Stern am Kulthimmel?
Lothar Schulz: ein DDR-Motorrad aus den 50er Jahren entwickelt sich 53

BIKER'S SEELE

Schöne Bescherung:
Weihnachtliches von Norbert Neder 46

RUBRIKEN

Titelbild:
Weihnachtliche Jagdszenen 1

Händlerservice:
Wer verkauft die GP 55

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

Kleinanzeigen: Such & Find 23

Unsere Bücher zum Bestellen: 33

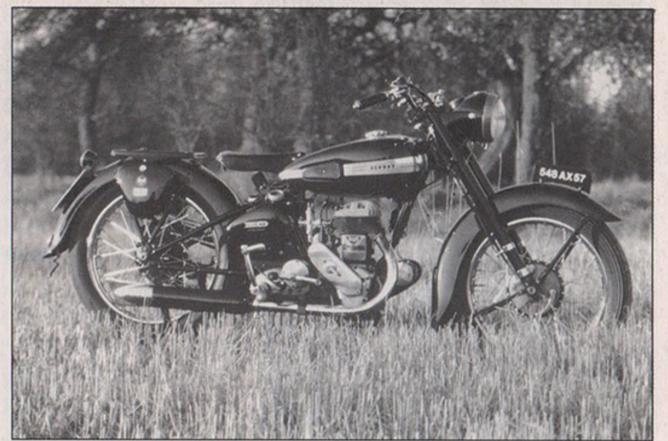
Termine & Treffen: 36

Impressum: 37

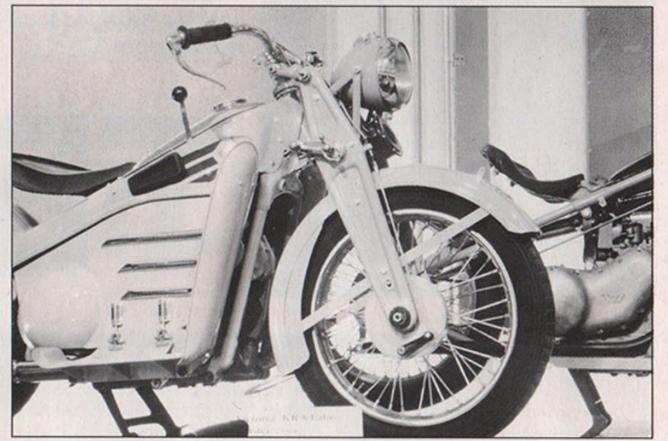
Litera-Tour:
Das antiquarische Buch: Werner Haas und „The Iron Redskins“ 43

Bestellservice: Welches Heft ich unbedingt noch brauche 45

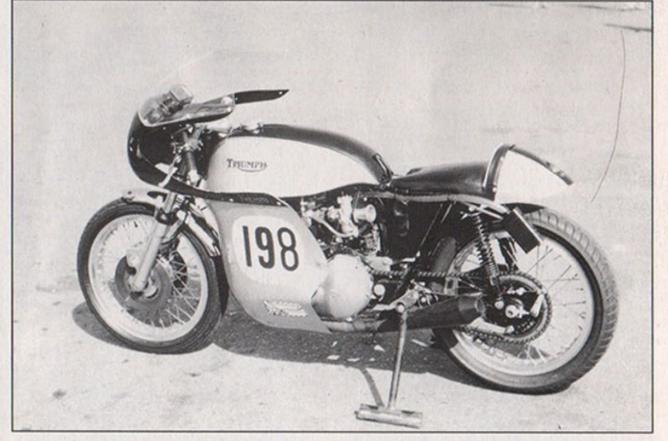
GUMMIKU & PAST PERFECT & AUSGABE 78



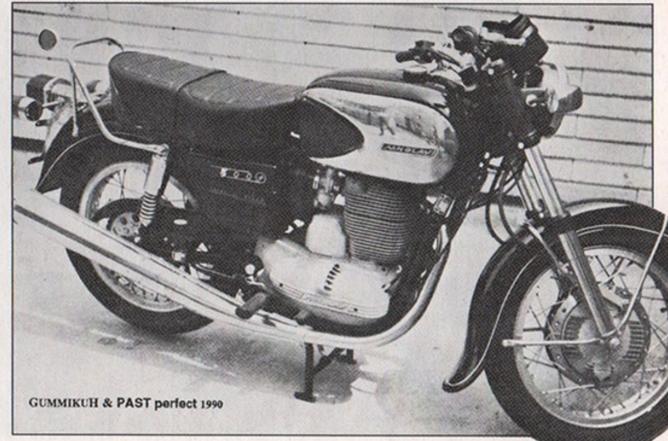
30er Jahre Technik in den 50ern, Terrot 350 HCT, ab Seite 4



Die VICTORIA-FAHRMEISTER von 1937: Ein interessanter Versuch, der aber scheiterte, ab Seite 14



Triumph Daytona 500 Spezial ab Seite 16



Gekapselte Scheibenbremse gab's bei Sanglas. Mehr zum Thema Bremsen ab Seite 48





Sie sind leider immer noch zu wenig bekannt, die Marken, die Frankreichs Motorradgeschichte prägten: Motobecane, Peugeot, Gnome Rhone, Dresch, Dollar, Monet Goyon ... und - an erster Stelle Terrot.

Dieser Fabrikant aus der Rue André Colom-ban in Dijon hatte eigent-

Auch die Vorgänger-maschine HCT hatte schon eine ölgedämpfte Telegabel.

lich seinen industriellen Ursprung in Deutschland gefunden. In Cannstadt baute Terrot seine ersten Webmaschinen, bevor er sich in Frankreich niederließ.

Dort entstand dann das erste Terrot Zweirad. Ein Fahrrad, das schon bald, von leichter Damenhand gesteuert, den Eisenbahnzügen davongefuhr. So wurde es zumindest auf den Jugendstilplakaten dargestellt. Motorisierung hieß schon bald das Zauberwort. Beweglichkeit und Freiheit für jeden, der es sich leisten konnte. Terrot versuchte es mit Zwei-, Drei- und Vier-

rädern. Den letzteren beiden Kategorien blieb dabei aber der Erfolg versagt. Doch die Nachfrage nach den „Motos“ ließ nicht zu wünschen übrig. Schon 1911 lag die Jahresproduktion bei 13.000 Stück. Ihren Absatz fanden die Maschinen neben Frankreich und seinen Kolonien in Belgien, Spanien und Rußland. Selbst in Japan wurden die europäischen Terrots verkauft!

Der Erfolg hielt an. Dank einer breiten Modellpalette, einer soliden Verarbeitung und den wachsenden Erfolgen bei allen bedeutenden Rennveranstaltungen wurde Terrot zur Num-

mer 1 in Frankreich.

Die mittlerweile zur AG avancierten „Etablissement Terrot“ feierte im Januar 1930 die Produktion der 100.000sten Terrot. Schon einige Jahre später wurde diese Zahl verdoppelt.

Der Einsatz der französischen Soldaten im II. Weltkrieg verlangte weiter nach zuverlässigem Fahrgerät. Terrot belieferte die Arme vor allem mit robusten 125, 350, und 500 ccm Maschinen und produzierte, unter Lizenz, angetriebene Seitenwagen für Gnome Rhone.

Der Umstieg, sofern es die

1948 wurde die HCT erstmalig vorgestellt. Die eigenständige Linienführung mit dem gestreckten Tank und den geschwungenen Kotflügeln gaben der Serie ein Erscheinungsbild, das einen Hauch von Freiheit und Lust versprühte und das Motorrad nicht zum bloßen, regennassen Beförderungsgesetz degradierte. Dabei durfte sich der Eigner des 100 ccm Rädchens genauso zu den „Terrotisten“ zählen, wie der Fahrer der ohv-500er. Das Design identifizierte und zog sich durch alle Hubraumklassen.

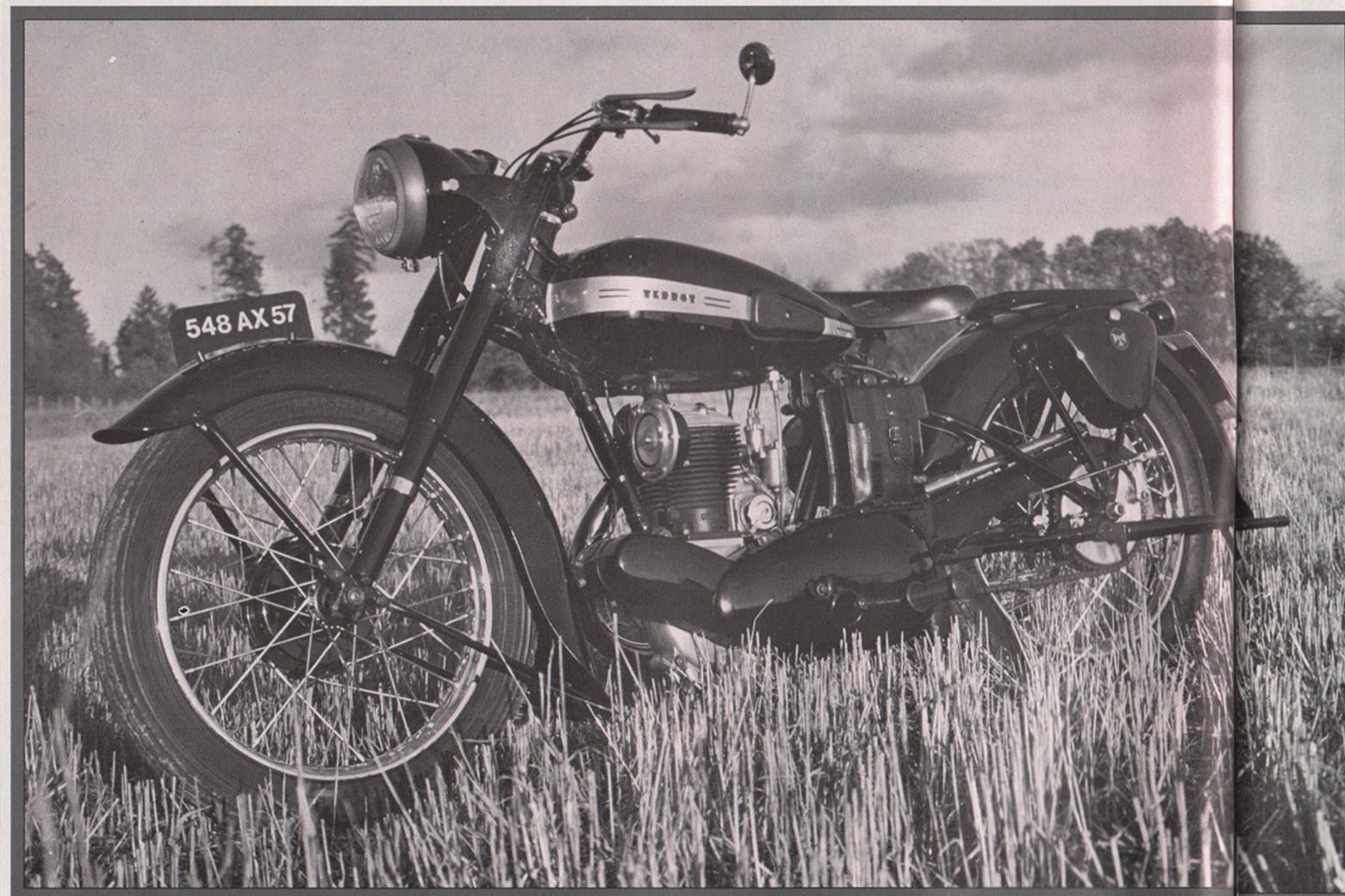
Mit 350 ccm war man für die

Mimik des Getriebes in der Hand. Eine Primärkette von Kurbelwellenritzel zum Kupplungskorb stellte im Betrieb den Kraftschluß zwischen den „Modulen“ her. Dieser Bauweise entsprachen auch die Lichtmaschine und die Zündanlage. Vollkommen unabhängig voneinander versahen beide ihren Dienst. Vor dem Motor hatte ein einfacher Gleichstromgenerator seinen Platz gefunden. Eine



TERROT

350 HCT / HCTL



wirtschaftliche Lage ermöglichte, auf eine zivile Terrot fiel daher vielen Franzosen nach dem Ende des Krieges nicht schwer.

Terrot erleichterte den Einstieg mit dem Angebot einer sinnvollen Modellpalette. Neben kleineren Zweitaktausführungen waren es vor allem die 125, 350 und 500 ccm Viertakter, die in der Gunst der Käufer vorne lagen.

Während man für eine 500 ccm RGST mit dem leistungsstarken ohv-Viertakter schon fast nach den Sternen greifen mußte, erschien die seiten-gesteuerte 350er HCT schon eher als ein guter Kompromiß zwischen Traum und Wirklichkeit.

Martin Heuer restaurierte diese HCTL von 1952 und fährt sie nun auch im Alltagsverkehr.

meisten Fälle ausreichend motorisiert. Zwei Personen kamen immer gut die Berge rauf, und wenn Nachwuchs sich eingestellt hatte, durfte ein leichter Seitenwagen die Familienfreuden unterstützen.

Sicherlich, die 8 PS zeigten dann die Grenzen an, aber das solide, schon konservative Konzept des Antriebs bürgte für Zuverlässigkeit und verlangte nicht nach einem Mechanikermeister für Wartung und kleinere Reparaturen.

Anstelle des modernen, aber nicht immer idealen Blockmotors, kam eine getrennte Motor-Getriebe Einheit der Praxis sehr entgegen.

Im Zweifel konnte ein Mann das kranke Aggregat demontieren und auf die Werkbank stellen. Das Zerlegen und Zusammenbauen konnte auch entsprechend beschleunigt werden, denn um das Lager der Kurbelwelle zu erneuern, hielt der Schrauber nicht auf einmal die

Die kleinen netten Details machen's doch - schaut Euch nur den Tankdeckel oder den Lenkungsämpfer an.

Lichtmaschine, die ihrem Namen wirklich alle Ehre machte, denn mit Ausnahme der Hupe war sie wirklich nur noch für das Licht verantwortlich. Unter Vollast lieferte sie zwischen 8 bis 10 Ampere. Bei reduzierter Last (ausgeschalteter Hauptscheinwerfer) erschienen 3 bis 5 Ampere ausreichend. Eine 6 Volt Huitric Batterie pufferte und sorgte auch bei niedrigen Drehzahlen und im Stand für ausreichend Strom. Der Fahrer kontrollierte seine elektrische Anlage durch ein in der Lampe eingebautes Amperemeter. Wanderte der Zeiger nach rechts, so wurde die Batterie

entladen. Wanderte er in den linken Bereich, so sorgte die Lichtmaschine für ausreichend elektrische Energie. Der Regler befand sich, wartungsfreundlich platziert, unter dem Schwingsattel des Fahrers.

Die Zündanlage war vollkommen unabhängig von dieser Elektrik. Ein Magnetzündler, der über eine Kette mit halber Motordrehzahl angetrieben wurde, lieferte die Hochspannung für den Zündfunken. Der Unterbrecher drehte sich mit der Rotorwelle, auf der die Sekundär- und Primärspule gewickelt war und sauste mit seinem Verstell-



hebelnocken am äußeren Nockenring vorbei. Durch die induzierte Spannung der im Kraftfeld eines Hufeisenmagneten liegenden Spulen funkte es bei jedem Unterbrechen der Zündkontakte. Die Einstellung des Zündzeitpunktes zwischen Früh- und Spätzündung geschah manuell mittels Verdrehen des Nockenrings über einem kleinen Verstellhebel an der linken Lenkerseite.

Der Magnetzündler saß direkt hinter dem Zylinder und war so der Feuchtigkeit und dem Straßenschmutz nur indirekt ausgesetzt. In einem geschlossenen Kettenkasten lief die Antriebskette vom Motor zum Zünder. Nach Entfernen eines kleinen Deckelchens am Kettenkasten konnte jederzeit Schmierung und Spannung der Rollenkette überprüft werden. 1950 war die Terrot HCT die einzige in Frankreich angebo-

tene 350er mit einer derartigen Magnetzündanlage.

Seitengesteuerte Motoren zählten schon immer zu den robusten, langlebigen Vertretern der 4-Takt Klasse. Eine minimale Mechanik zur Ansteuerung der seitlich stehenden Ventile und ein relativ niedriges Verdichtungsverhältnis trugen wesentlich dazu bei. Die Terrot verdichtete mit 5,2 : 1 und das bei einem schon sehr optimierten Brennraum. Der Zylinderkopf aus Leichtmetall war mit 7 Schrauben auf dem Graugußzylinder befestigt. Die Zündkerze, die üblicherweise einen Wärmewert von 145 besaß, hatte ihren Platz in Höhe des Einlaßventils gefunden. Der Flachkolben besaß einen Durchmesser von 70 mm und sauste mit einem Hub von 90 mm auf und nieder.

D a m i t
w a r e r

für eine maximale Drehzahl an der Kurbelwelle von 4.800 U/min gut. Die Technik entsprach im wesentlichen noch dem Standard der 30er Jahre. Zuverlässig, zweckmäßig und lediglich in einigen Details optimiert. So hatte das Ölschmiersystem ein besonderes Augenmerk verdient. Ein tropfenförmiger Öltank diente als Reservoir für das notwendige Schmiermittel. Doch im Gegensatz zu den meisten Motorrädern der Vorkriegsära war dieser nicht Beginn einer verbrauchs- und umweltunfreundlichen Verlustschmierung, sondern diente zugleich als Auffangbehälter eines ausgeklügelten Schmierkreislaufes. So floß das Öl zunächst nach dem Passieren eines Feinsiebes über ein Rohr-

leitungs-

stem einer mechanischen Ölpumpe am Kurbelgehäuse zu. Von dort verteilte es sich unter Druck an die verschiedenen Schmierstellen im Motor und weiter zu einer nach außen geführten Leitung, die über der Primärkette endete. Über eine Einstellschraube konnte die Kette wohl dosiert mit tropfen-

dem Öl versorgt werden. Dem Kolben hatten die Konstrukteure einen Ölabbstreifring spendiert. So wurde das zerstäubte und an die Wandungen des Zylinders geschleuderte Öl zum Kurbelgehäuse hin abgestriffen. Der ablaufende und erwärmte Schmierstoff sammelte sich in einer Bodentasche und wurde von dort zur Ölpumpe hin angesaugt und weiter durch eine Rohrleitung in den Öltank hinein gedrückt. Damit schloß sich der Ölkreislauf wieder.

Über einen zentralen Nocken wurden die Ventile angesteuert. Zwei kurze Hebel gaben dabei den Nockenhub über kurze Stößel an Aus- und Einlaßventil weiter. Um den Verschleiß

an den Nockenflanken und den Hebeln in Grenzen zu halten, hatte der Hersteller die Hebelchen am Berührungspunkt mit Rollen ausgestattet. Eine technische Lösung, die durchaus nicht selbstverständlich bei seitengesteuerten Motoren war. Die Ventile wurden durch jeweils zwei Federn in ihren Sitz gepreßt. Das Einstellen des notwendigen Spiels war simpel: Nach dem Lösen einer Knebelmutter konnte ein Leichtmetalldeckel an der Ventilseite entfernt werden. Danach waren die Einstellmutter der Ventile gut zugänglich. Zu beachten war nur, daß die vorgegebenen 0,1 mm Spiel für Ein- und Auslaß am warmen Motor einzustellen waren.

Der klassischen Bauweise des Motors entsprach auch das separate Getriebe bzw. das „Boite de vitesse“, wie die Franzosen sagen. Ein Name, der die Funktion einmal mehr verdeutlicht, sorgt es doch für passable Fahrleistungen, denn diese „Geschwindigkeitsschachtel“ ist nun einmal genau dafür verantwortlich. Vier Stufen ermöglichen das Anpassen der optimalen Motordrehzahl an den jeweiligen Geschwindigkeitsbereich. Der Fahrer profitiert bei der Wahl der Gänge von einer Schaltwippe, die sich in Fahrtrichtung rechts befindet. Mit der Fußspitze die Gänge rauf und mit der Ferse in die kleinen zurück, so kann hier geschaltet werden. War das alles in den 50er Jahren kein Problem, so kann der Biker der Gegenwart durchaus ins Schwitzen kommen. Denn der Umstieg von Gummikuh oder Nippon Bike auf dieses Relikt der 50er läßt leicht den Bremsreflex zum Getriebekiller werden. Heute schaltet man eben mit links.

Das Fahrwerk paßt recht gut zum antiquierten Konzept der Antriebseinheit. Solide und ohne besondere Finessen erinnert es auch noch ein wenig an die 30er. Ein starrer Rahmen ohne die sicherlich zeitgemäße Federung des Hinterrades lie-

ben den Komfort in Grenzen halten. Mit der Einführung der HCT im Jahre 1948 hatte man zumindest die Gabel dem aktuellen Stand der Technik angepaßt. Während der HCT Vorgänger, die HC 4, die unmittelbar nach dem Ende der Kriegswirren an die Zivilbevölkerung verkauft wurde, noch mit einer Trapezgabel über Frankreichs Straßen schaukelte, besaß die HCT und das 1951 leicht modifizierte Modell HCTL schon eine fortschrittliche Teleskopgabel. Diese minderte nicht nur die Fahrbahnstöße sondern verbesserte das Fahrverhalten entscheidend. Denn im Inneren sorgte strömendes Öl für eine Dämpfung. Ein Nachwippen war so praktisch ausgeschlossen. Sinnvoll war auch der mechanische Lenkungsdämpfer, der aus einer einfachen Zugstange, Verstellschraube und Reibscheiben bestand. Einem kritischen Lenkerflattern, besonders bei schlechter Straße, konnte wirksam entgegnet werden.

Auf der Straße verhielt sich die Terrot gutmütig. Ein sicherer Geradeauslauf sorgte für ein beruhigendes Fahrgefühl auch bei der Höchstgeschwindigkeit von ca. 100 km/h. Enge Kehren verlangten dagegen den Einsatz des Fahrers. Die HCT war nicht unbedingt für die Kurvenhatz gebaut.

Zwei Trommelbremsen waren für die Verzögerung verantwortlich. Auch wenn sie nur einen Teil der Nabenbreite ausfüllten, so waren sie der Terrot angemessen. Eine gute Wirkung wird ihnen bestätigt. Im Gegensatz zum Stand der heutigen Technik bremste der Fahrer der Terrot das Hinterrad mit der Hacke ab. Auch eine Seltenheit in den 50ern.

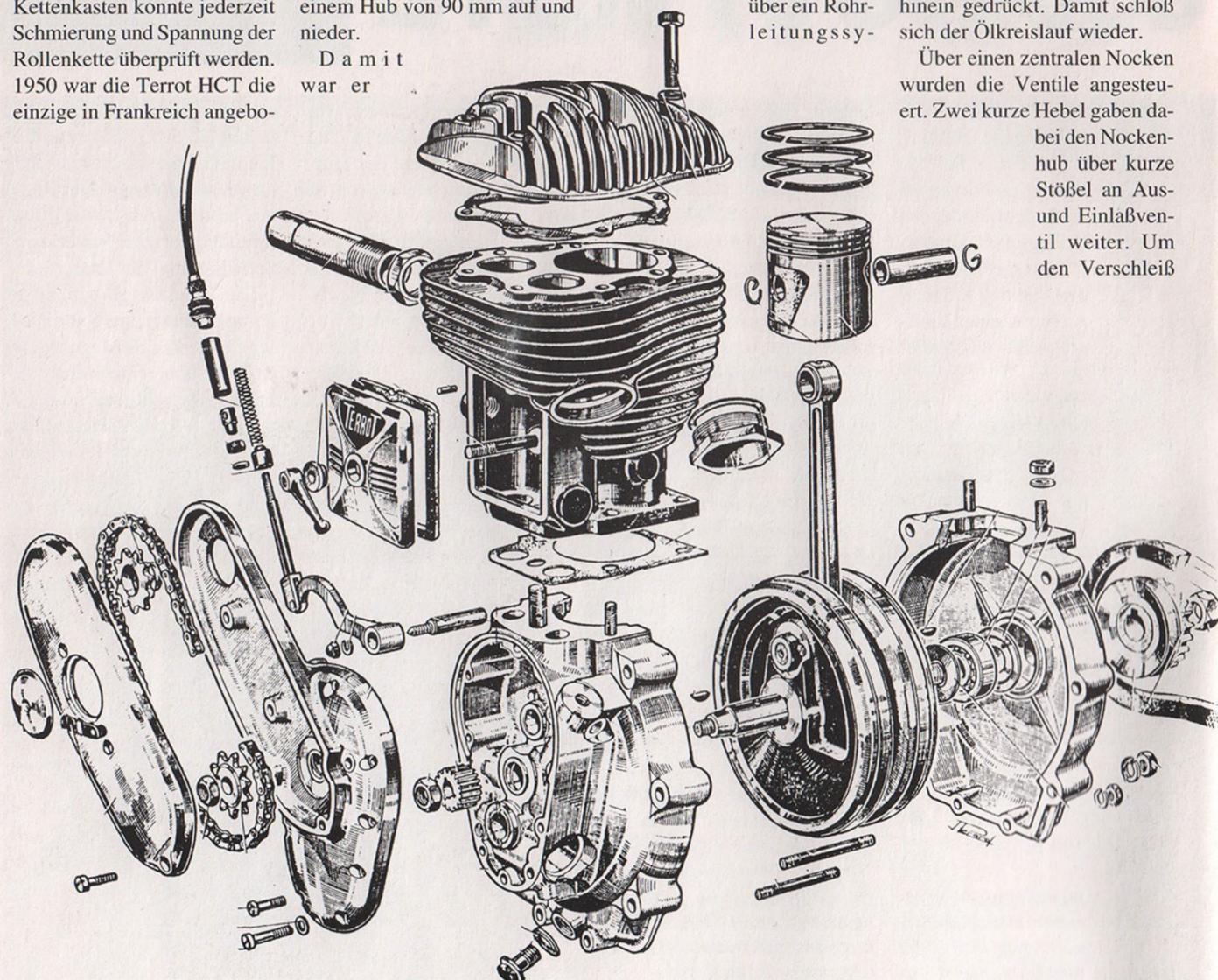
Geparkt wurde die Maschine auf einem Hauptständer, der vom hinteren Schutzblech unter Hinterrad geklappt werden konnte. Das war praktisch beim Demontieren des Rades, verlangte aber auch etwas Körperbeherrschung beim Aufbocken.

Der Vorteil des Radausbaus konnte nicht hoch genug eingeschätzt werden, und so hatte Terrot auch dem Vorderrad einen zentralen Ständer spendiert. Eigentlich konnte dieser aber nur als Verkaufsargument gedient haben, denn bei Einsatz des labilen Gestänges riskierte man, die ganze Maschine umzuschmeißen.

Ähnlich praxisfremd hatten die Designer ihre Stylingelemente an der Terrot festgemacht. So gerieten einfachste Wartungsarbeiten am separaten Getriebe zum nachmittagsfüllenden Pläsier. Schon zur Schmierstoffkontrolle oder zum Nachspannen der Primärkette mußten erst einmal verschiedene Bleche, Fußrasten etc. entfernt werden, um anschließend in der Enge unterm Öltank mit verbogenen Fingern das Not-

wendigste durchführen zu können.

Handwerklich gings auch noch beim Starten der 350er zu: Benzinahn auf, rechter Handhebel neben dem Gasgriff (Zündverstellung) auf ca. 10° Früh einstellen. Die Drosselklappe je nach Motortemperatur mehr oder weniger schließen. Licht aus (schont den Generator) und am Vergaser tupfen, bis das Benzin am Vergaserfuß schimmert. Nun den Dekompressionshebel (links am Lenker) ziehen und erst einmal kräftig den Kickstarter durchtreten. Dann ein zweites Mal. Anfänglich blieb der Dekompressionshebel noch gezogen, um dann im letzten Drittel des Kickstarterweges losgelassen zu werden. In der Regel sollte dann der Viertakter ein eigen-



Technische Daten Terrot HCT - Terrot HCTL

Motor:	4-Takt Otto Motor mit seitlich stehenden Ventilen
Bauart:	
Hubraum:	350 ccm
Bohrung:	70 mm
Hub:	90 mm
Verdichtungsverhältnis:	1:5,2
Leistung:	8 PS bei 4.000 U/min
max. Drehzahl:	4.800 U/min
Ventile:	
Ein- und Auslaßspiel:	0,1 mm bei warmem Motor
Steuerzeiten:	Einlaß öffnet 15° vor OT, schließt 55° nach UT Auslaß öffnet 65° vor UT, schließt 25° nach OT
Vergaser:	AMAL 5/012 oder Gurtner M 22D (Durchlaß 22,2 mm) Hauptdüse (AMAL): 130 4 lit/100 km
Verbrauch:	
Zündung:	unabhängiger Magnetzündler mit mechanischer Zündverstellung
Kontaktabstand:	0,4 mm
max. Frühzündung:	40° (= 13 mm vor OT)
Zündkerze:	Pogon 514 L (D=14mm), Wärmewert 145
elektr. Anlage:	France Dynamo O.R., 6 Volt Gleichstrom
Leistung:	3 - 5 Ampere bei Teillast, 8 - 10 Ampere bei Vollast
Getriebe:	separat mit Trockenkupplung, Fußschaltung mit Wippe
Übersetzung:	2,78 : 1/ 1,75:1/ 1,25:1/ 1:1 (1./2./3./4.-Gang)
Fahrwerk:	unten offener Einrohrrahmen, Motor mitttragend, keine Hinterradfederung, vorne: Teleskopgabel mit 90 mm Federweg
Bremsen:	vorne und hinten Trommel mit 170mm Durchmesser und 30mm Backenbreite
Räder/Bereifung:	Vorne und hinten: 3,50 x 19", 1,125 bar Fülldruck
Tankinhalt:	Öl: ca. 3l Benzin: ca. 18l
Leergewicht:	140 kg (ohne Kraft- und Schmierstoffe)
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 100 km/h
Hersteller:	Etablissements Terrot S.A., 2, rue André-Colomban, Dijon (France)
Baujahr:	1948 - 1956 (HCTL ab 1951)

ständiges, kräftig sonores Laufgeräusch von sich geben, unterlegt mit mechanischem Rasseln und dem Schnaufen des offenen AMAL-Vergasers (Gurtner-Fabrikate gab es ebenfalls).

4 Liter verbleites Normalbenzin verbrauchte die 350er auf 100 km. Das war ein akzeptabler Wert. Mit einem Fassungsvermögen von 18 Litern bot der Treibstoffbehälter einen vernünftigen Aktionsradius.

Aus heutiger Sicht ist die Terrot HCT oder HCTL sicher ein dankbares Restaurationsobjekt. So wie ein 11er Citroen stellt sie sicher keine Rarität im frankophilen Raum dar.

Dafür überzeugt sie durch eine bewährte Technik und eine eigenständige, fast zeitlos klassische Linienführung.

Die Fahrleistungen lassen ein sicheres Mitschwimmen im üblichen Verkehr zu. Auch Steigungen sind gut zu bewältigen. Das Fahrwerk, insbesondere die Ausführungen mit Telegabel, ist unproblematisch. Der Verzicht auf eine Federung des Hinterrades wird gut durch den zentral gefederten Schwingsattel kompensiert. Je nach Gewicht des Fahrers kann die Vorspannung der Sattelfeder eingestellt werden.

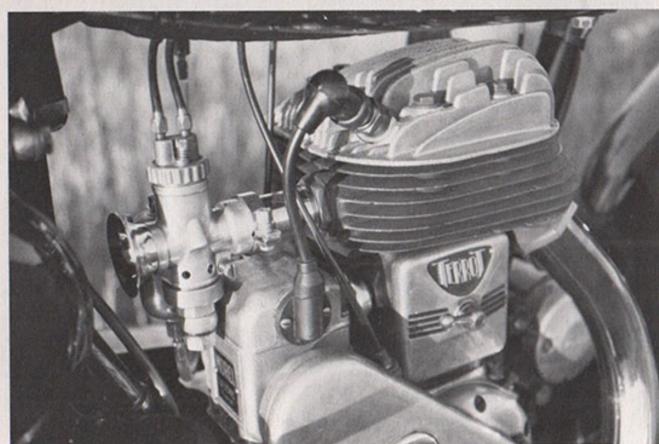
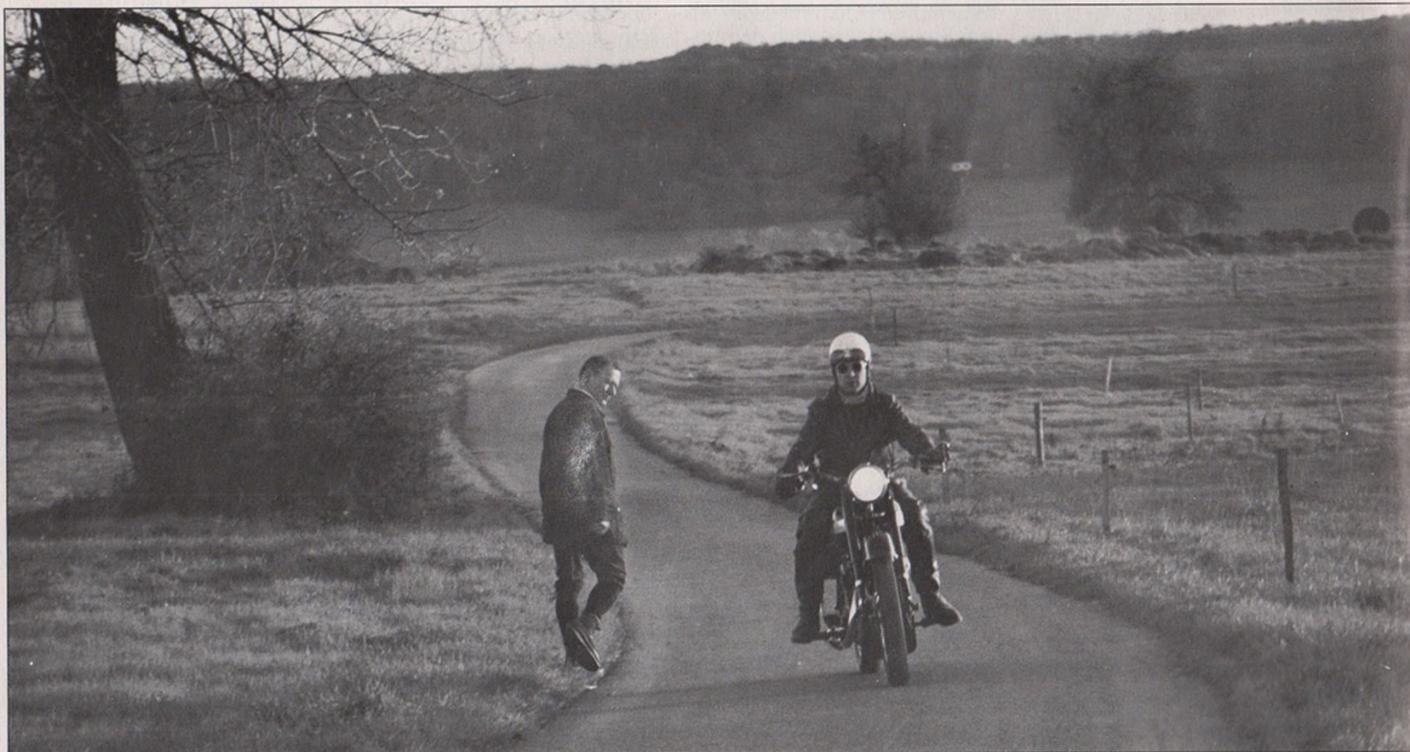
Eine entspannte Sitzposition trägt sehr zum Wohlbefinden des Fahrers, auch auf längeren

Strecken, bei. Die Handarbeit ist etwas umfangreicher als bei gegenwärtigen Motorrädern. Luft- und Zündverstellung verlangen ein wenig Gefühl. Gewöhnungsbedürftig ist auch die Hackenbremse. Mit der Ferse des linken Fußes muß hier das Hinterrad verzögert werden. Doch dafür ist die Wirkung von Vorder- und Hinterradbremse gut.

Angenehm ist die beschriebene Trennung von Getriebe, Motor, Generator und Magnetzündanlage bei der Restaurierung. Auf französischen Märkten sind Ersatzteile noch gut zu bekommen. Da hilft es natürlich auch, wenn man bei einem defekten Getriebe nicht

Aufmagnetisieren des Hufeisenmagneteten, um einen blauen Zündfunken zu sichern. Wer auf Nummer sicher gehen will, kann natürlich auch die Magnetzündanlage überholen lassen. Neues Spulenwickeln, Kondensatorersatz etc. sind dann mit 300,- bis 400,- DM zu veranschlagen.

Die Kupplung kann fast zum Nulltarif überholt werden. Als Reibbelag kommt einfacher Kork zum Einsatz, der in Segmenten in die Aussparungen der runden Blechscheiben der Kupplungslammellen eingepreßt wird. Der Restaurateur der abgebildeten Maschine bezog den Kork in der richtigen Stärke von einer ausgedienten Pinn-



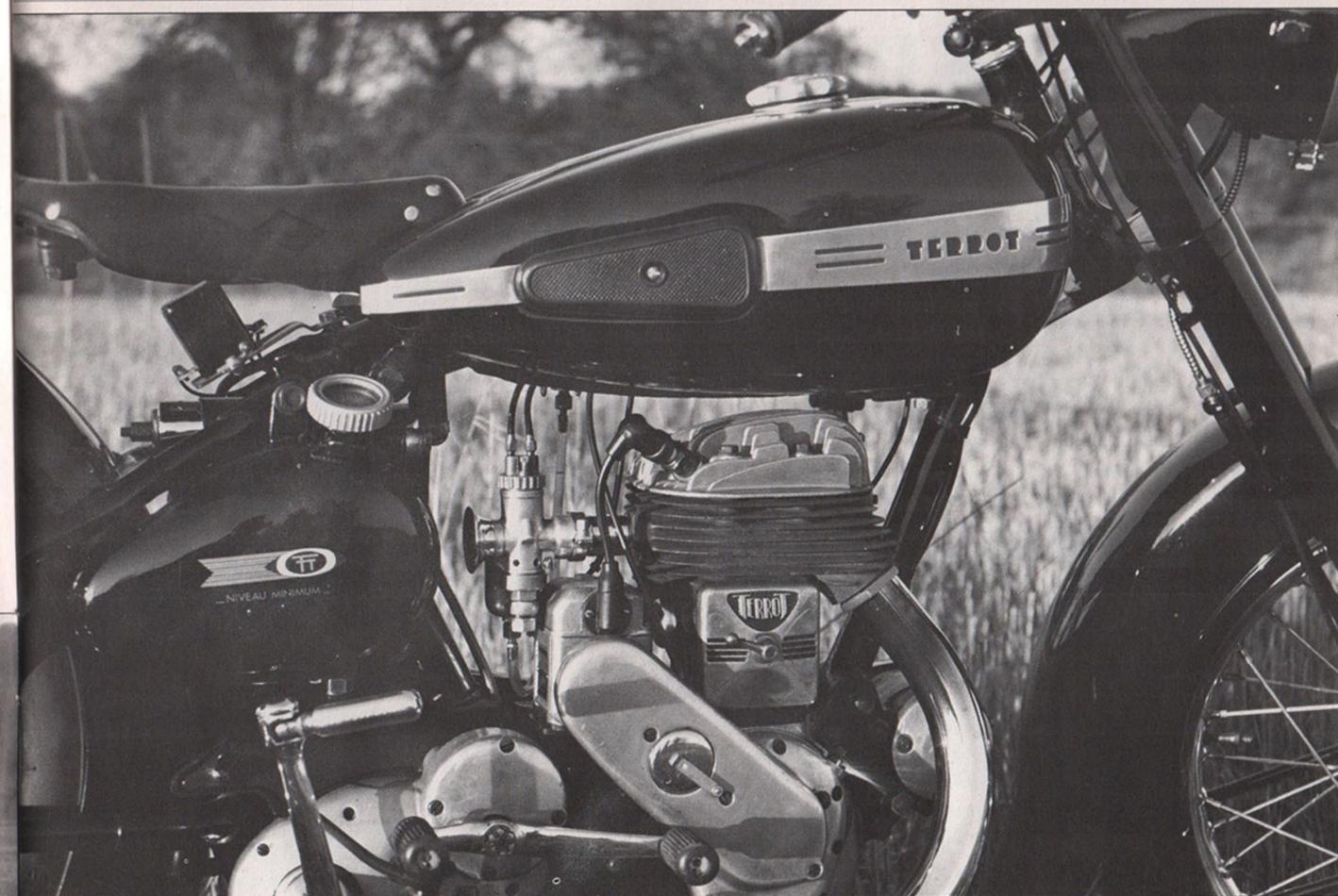
gleich einen ganzen Blockmotor kaufen muß.

Die Magnetzündanlage ist bei Motorrad-Oldies eine angenehme Erscheinung. Durch die Unabhängigkeit von einer externen Stromquelle garantiert sie auch bei längeren Standzeiten in der Garage noch einen ausreichenden Zündfunken. Beim Restaurieren genügt oft das neue

Es wurden Amal- oder Gurtner-Vergaser verbaut.

wand.

Als Antriebsketten für Primär- und Sekundärtrieb eignen sich Industrieausführungen. Diese sind als Meterware erhältlich und für die Übertragung der Motorleistung vollends ausreichend. Dafür zahlt man nur die Hälfte bis ein Drittel des Preises üblicher Motorradketten. Angenehm fürs Budget des Restaurateurs ist auch die optische Gestaltung der Maschine. Relativ wenig Chromteile und eine



einheitliche Lackierung in Schwarz halten den Aufwand noch in Grenzen.

Felgen und Speichen sind bei den üblichen Radspannerien erhältlich. Die Beschaffung der Bereifung (3.50 x 19") stellt keine Schwierigkeit dar.

Die Beleuchtung entspricht dem Stand der 50er Jahre. Von der 6 Volt-Anlage können keine Wunder erwartet werden. Wer Wert auf eine zuverlässige Funktion legt, der wird den Regler durch ein elektronisches Bauteil ersetzen. Das Schmieröl mit dem 3 Liter fassenden Öltank als Puffer ist problemlos. Gefahren wird bei wärmeren Temperaturen vorzugsweise mit SAE 50 Einbereichsöl.

Mit einer Leistung von 8 PS sind die Grenzen der 350er Modelle vorgegeben. Auch wenn Terrot die 350er Modelle als seitenwagentauglich anpries, so erscheint ein solcher Einsatz als wenig zweckmäßig. Wer mit

dem dritten Rad durch die Gegend preschen will oder wem überhaupt nach „mehr“ gelüftet, dem bietet sich als Alternative die große Schwester, die RGST an. Der 500ccm ohv-Motor leistet 22 PS. Allerdings zählen diese Maschinen auch zu den besonders gesuchten in ihrer Heimat.

Wie so viele europäische Motorradhersteller wurde auch Terrot vom konjunkturellen Einbruch in den 50er Jahren auf dem Zweiradmarkt hart getroffen. Der Kunde wünschte sich ein Dach über dem fahrbaren Untersatz. Der Kleinwagen verdrängte auch in Frankreich das Motorrad.

Terrot versuchte sich mit hubraumschwachen Maschinen und einer Rollerproduktion über Wasser zu halten. Doch der Rollerboom ging an Terrots Pontonkarossen vorbei. Gleichzei-

Merke: Stehen die Zeiger nach links gerichtet, ist alles klar.

tig fehlten schlagkräftige Pendants zu Motobecanes 50 ccm Mobylette oder den kleinen Peugeot Zweirädern.

Die 350er HCTL's waren zu Ladenhütern geworden. 1954 wurden noch 12 Exemplare verkauft. Ein Jahr später waren sie aus den Katalogen verschwunden. Nur in den Preislisten tauchten sie noch bis zum Jahr 1956 auf.

Unter dem Sitz befindet sich der Regler.

1958 verpachtete Terrot seine Werke an die Indenor Gruppe, um dann 1960 ganz im Peugeot Konzern aufzugehen. 1961 verließ die letzte Terrot, allerdings schon mit Peugeot-Emblem, das Werk.

Text und Fotos: Hans Jürgen Huse



KORRESPONDENZ

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

GUMMIKUH intern

Die Wahrheit über unsere 5 neuen Bücher

Im Mai 95 versprochen wir, bis Juli fünf neue Reprints auf den Markt zu bringen. Nichts dergleichen ist geschehen! Warum nicht?

Will man schon einmal verlegt und gedruckten Bücher neu auflegen, müssen zunächst die „Urheber“- Rechte geklärt werden. In unseren 5 Fällen war das Ganze eigentlich relativ einfach, und in relativ kurzer Zeit, schon Ende 1994 erledigt, dachten wir jedenfalls! Erst als wir diese Bücher vorgestellt hatten, wurden einige Leute wach und er-

innerten sich an alte Zeiten. In einem speziellen Fall wurde der ursprüngliche Verlag zwischenzeitlich verkauft. Der neue Besitzer nahm diesen Umstand zum Anlaß, seine Rechtsabteilung in Wallung zu bringen, die nicht nur uns mit heftigen Schadensersatzansprüchen und Unterlassungsklagen droht, würden wir nicht das Ausliefern der Bücher sofort stoppen.

Um den Schaden für uns so klein wie möglich zu halten (die Bücher wurden dann natürlich in der Zwischenzeit gedruckt)

und die Zeit nicht mit vielleicht überflüssigen Gerichtsverhandlungen verstreichen zu lassen, haben wir den Versuch unternommen, über das Gespräch eine schnelle und sinnvolle Lösung zu finden. Ab und zu sah es sehr gut aus, dann auch wieder nicht. Das ist die Wahrheit über unsere 5 Neuen!

Wer für die Weihnachtstage noch nichts zu lesen hat und auf die bestellten Bücher pliert, sollte sich doch lieber sicherheitshalber Reservestoff besorgen! Tut uns wirklich leid!!

Rainer Baues

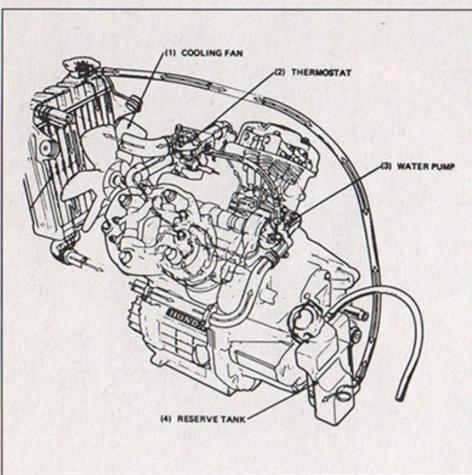
Güllepumpe mit vertrockneter Dichtung (Leserbrief)

Moin, vielleicht weiß jemand oder kommentiert meinen Vorschlag: Meine CX 500 C sieht aus wie

neu und fährt auch so (Baujahr 82). Was mir Probleme macht, ist die „mechanische Dichtung“ an der Wasserpumpe. Bei 28000 km braucht sie jetzt die dritte (!) und mein Schrauber meint, das wäre wegen des vielen Stehens und Eintrocknens (Versprödung der Dichtung). Was tun? Zwischendurch habe ich keine Zeit zum Fahren, andererseits wird das Moppet nicht besser durch Zerlegen und die gut 500,-

DM nutze ich lieber für Benzin! Da die Dichtung sowohl öl- als auch kühlwasserseitig gegen Luft steht (Sollbruchstelle), ist das Problem offensichtlich. Wat nu? Meine Idee also, bei der neuerlichen Reparatur die mehrteilige Dichtung im Hohlraum mit Silikonfett (nicht Gummi) füllen, ggfs. ein Röhrchen in die Austrittsöffnung im Gehäuse applizieren und gelegentlich reichlich mit Silikon spray versehen. Ist unschädlich und müßte nützen. Oder? Kommentar sowie Erfahrungen herzlich erbeten. Ansonsten gutes Ein- und Überwintern und ein freundliches Glück-Auf aus'm Ruhrpott.

Ingo Rasch



Neue Führer(schein)regelung

Ende der Debatte um Klasse 1a

Im Februar '96 geht der aktuelle Entwurf für die neue Führerscheinregelung durch den Bundesrat. Danach können dann ab März 16-jährige das sogenannte Leichtkraftfahrzeug mit 125 ccm fahren (Klasse 1a). Solch ein Motorrad darf dann maximal 15 PS also 11 kW haben und höchstens 80 km/h schnell sein. Der bisher erworbene Führerschein 1b gilt dann automatisch auch für diese neue Klasse. Sind die Führerscheine vor dem 1.4.1980 gemacht worden, schließen die alten Klassen 2, 3 und 4 ebenfalls den Klasse 1a ein.

Ich sehe schon die Kids, wie sie ihre „alte“ 80er in die Ecke donnern und die geplagten Eltern damit nerven, unbedingt ein richtiges Motorrad besitzen zu müssen. Na ja, wens schön macht! Die Zweiradindustrie jedenfalls freut sich jetzt schon, und der Gebraucht-Preis für 80er wird in ungeahnte Tiefen sacken.

Bevor diese gesamte Klasse auf den Müll wandert, kommt ja vielleicht noch ein umweltbewußter Zubehörlieferant auf die Idee, Umbausätze für die Mopeds bauen zu lassen.

Ames



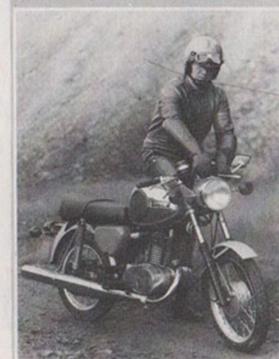
LESESTOFF

AWO, MZ, Trabant und Wartburg

Obwohl die Personenwagen der DDR von ihren Besitzern sehr geschätzt wurden, konnten die Fahrzeuge einem Vergleich mit westdeutschen Produkten nicht standhalten. Der Historiker Wolfgang Schröder deckt in seinem neuen Buch die Ursachen für die Defizite im DDR-Kraftfahrzeugbau auf. Systematisch entzog die Staatsführung unter Ulbricht und Honecker den Betrieben die erwirtschafteten Gewinne. Der Kfz-Industrie fehlte so das Geld, um durch Modernisierung der Fertigung neue, konkurrenzfähige Fahrzeuge in ausreichenden Stückzahlen auf den Markt zu bringen. Daß es solche Autos gab, beweisen die zahlreichen Prototypen, die seit 1948 in Eisenach (EMW, Wartburg) und Zwickau (Trabant) gebaut wurden. Die oberste DDR-Führung beschloß 1958, daß „die

Bundesrepublik Deutschland in der Produktion pro Kopf der Bevölkerung zu übertreffen“ sei. Weshalb trotzdem die DDR-Bürger mit Lieferzeiten bei Personenwagen von bis zu 14 Jahren leben mußten, untersuchte Schröder ebenfalls. Er kommt zu dem Schluß, daß die traditionsreichen ostdeutschen Betriebe durch eine verfehlte Industriepolitik ins Aus gerieten. Wäre es nach den Ingenieuren, Technikern und Konstrukteuren gegangen, so gäbe es heute in der Bundesrepublik weitere, exportstarke Auto- und Motorradfabriken, die EMW, Horch, MZ, Sachsenring und Simson hätten heißen können. 107 Abbildungen, genaue Quellenangaben und ein Tabellenanhang ergänzen Schröders Buch „AWO, MZ, Trabant und Wartburg - Die Motorrad- und PKW-Produktion der DDR“ (Bogenschütz-Verlag-Bremen, ISBN 3-927485-13-6, 144 Seiten, 107 Abb., 15 x 21 cm, 29,80 DM).

AWO, MZ, Trabant und Wartburg



Die Motorrad- und PKW-Produktion der DDR



Wolfgang Schröder

Alte Hasen berichten! Wenn ich vom Trialgespann lese...

Er wohnte 300 Kilometer weit weg. Ich besuchte ihn mal im Vorbeifahren, denn ich sollte mir unbedingt seinen Fahrrad- und Motorradladen anschauen und seine Guzzi Falcone. Das war den Abstecher auch wert, und kurz vor dem Abschied am Nachmittag kamen wir aufs Trialfahren zu sprechen. Ja, das hätte er ums Haar vergessen: Sein Trialgespann, das müßte ich unbedingt probieren. Ein Gelände war nicht in der Nähe, aber eine Art Deich, den fuhr ich längs im Zickzack über die Kuppe hinweg mit wachsender Tapferkeit, und plötzlich verschwand der Himmel, ich

sah nur noch Gras tief unter mir und eine verchromte Stange im Anflug auf meine Zähne. Instinktiv hielt ich den Arm davon, denn der Verstand hat in Sekundenbruchteilen noch Zeit für eine innere Stimme. Es handelt sich um einen Überschlag, sagte sie mir in aller Ruhe, und dann lagen wir dumm da, der Sportsfreund weiter oben am Hang, ich ein paar Meter tiefer und unten das Gespann. Den Ruhm für die Meisterleistung ohne Helm, mit Halbschuhen und legerem Lederjäckchen konnten wir uns teilen.

Ich fühlte mich schuldig, er aber auch, denn er hatte sein Gespann

immer selbst gefahren, noch nie auf dem Pantoffel gehockt. Er war einfach runtergefallen, meinte er, wir reichten uns ergriffen die Hände: Zu einer richtigen Blödheit gehören zwei alte Motorradfahrer, denn sie können auch dies besser als die Jugend. Man kann aber auch allein. Wir hatten unser Motorradtreffen in Sinsheim, abends wurden die Sperrgitter der Slalomstrecke auf dem Vorplatz des Museums ausgeklinkt, ich machte mich auf die Heimfahrt mit der Test-BMW R 65.

Tschüss und Kurs auf die Lücke, sie reichte bestimmt fürs

Motorrad, aber ich dachte zu spät an die Packtaschen. Die Gitter standen schräg auf mich zu - eine Zange, der Punkt ohne Rückkehr war schon erreicht, die Blamage vor Augen. Doch nur „Plopp“ machte es rechts, links fehlte wenig - geschafft! Die Farbspur vom Gitter ließ sich mit Lacklöser wegwischen, auf der Seele ging es nicht so schnell. Aber als am nächsten Tag einer fragte: „Ein bißchen knapp, gestern abend?“ Da war ich ganz Könner.“ Man kennt ja sein Motorrad.“

Dr. Paul Simsa

Lesernot

Sehr geehrte Damen und Herren, in der zweifelsohne schon geraume Zeit zurückliegenden Ausgabe der GUMMIKUH Nr 37 (15. 6. 92) veröffentlichten Sie einen Artikel über eine Norton - Jap 500 Eigenbau. Dazu folgende Fragen:

Zum einen wird auf Seite 6 von einer Velocette Ölpumpe geschrieben; wo kann so etwas bezogen werden, bzw. gibt es vielleicht Anbieter von Ölpumpen als Standardartikel? Zum Zweiten wird auf der gleichen Seite von einem Norman White Zahnriemenumbau mit

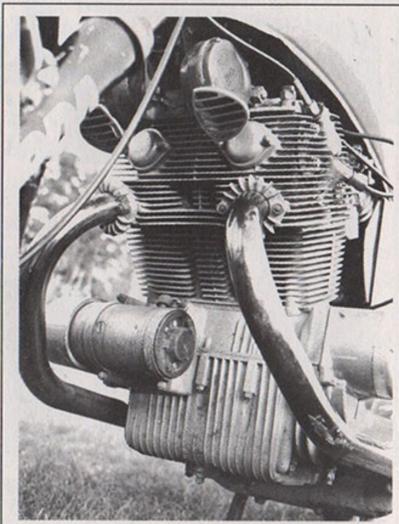
AMC-Serienkupplung berichtet. Ich möchte mit meiner Laverda 750 SF gern mit so etwas experimentieren.

Für Ihre Bemühungen bedanke ich mich sehr herzlich (die Planung des Experiments dauert schon zwei Jahre).

Uwe Behr aus Nürnberg

Lieber Uwe Behr, zu Punkt eins sei gesagt, daß ein Umbau technisch wohl möglich ist, finanziell aber doch mindestens das Weihnachts- und Urlaubsgeld als Opfer benötigt. Der Primärtrieb muß aufwendig trocken gelegt werden.

Wegen der zu erwartenden Kosten wäre es auf jeden Fall ratsam, mehrere Interessenten für dieses Unterfangen zu finden.



Ansonsten empfehlen wir, Kontakt mit Laverda - Spezie Andy Wagner aufzunehmen. Er hat die Telefonnummer 07531/61198 in Konstanz.

Zu Punkt zwei: Wenn ich richtig verstanden habe, wird Ersatz für eine defekte Ölpumpe gesucht. Anbieter für derartiges Zubehör sind uns nicht bekannt. Nachbauten der Originalteile gibt es jedenfalls in England, z.B. bei Goodman Engineering, Westwad, Buckle, St. Honeybourne, Eversham, Works WR 115Qq, Tel.: England 386832090.

Viel Erfolg, Ames

Stufenlose Heizgriffregler

In Ausgabe 75 unserer GUMMIKUH (Seite 11) hatten wir das Angebot gemacht, für alle Nicht-Elektroniker „Freaks“ komplett montierte 65 W Regler für Heizgriffe bei entsprechender Bestellmenge fertigen zu lassen. Bisher sind noch nicht genügend Anfragen bei uns gelaufen. Wahrscheinlich war es bei Erscheinen der September-Aus-

gabe noch nicht kalt genug, denn Bestellungen haben wir bei weitem zu wenig bekommen. Hier noch einmal die Daten für das kleine Gerät: Nennleistung 65 W, stufenlos regelbar, Kunststoffgehäuse ca. in der Größe einer halben Zigarettenschachtel. Angepeilter Endpreis ca. 69,- DM (je mehr Bestellungen je billiger).

MAICO - ab jetzt aus Holland



Tulpen aus Amsterdam! „Maicos aus Utrecht“ könnte ein neuer Schlager heißen. Denn die Firma MAICO Motorcycles BV hat den Mut gefunden, den fast vergessenen Gewinner vieler Motocross-Veranstaltungen wieder zum Leben zu erwecken.

Vorwiegend Geländemaschinen sollen zunächst der Schlager der nächsten Motocross - Saison werden. In allen Hubraumklassen bis 500 ccm sollen neue Zweitaktaggregate für Aufregung sorgen.

Daß diese holländische Firma sich ebenfalls um die Traditionspflege kümmert und Ersatzteile für alte Straßenmaschinen baut, ist allerdings ein Gerücht.

MAICO-Händler Köstler aus Leverkusen jedenfalls ist durch den Verkauf der Firma zum Generalimporteur avanciert und wird in Zukunft die hartgesotene MAICO - Gemeinde hier in Deutschland betreuen.

Seine Adresse: Köstler GbR, Peschstr. 49, 51373 Leverkusen, 0214/41840, Fax 44742.



Kompaßtrophy von MOTO - aktiv

Hier geht es um eine deutschlandweite Suchfahrt, die/der Teilnehmer/in hat acht Monate Zeit, mit dem Motorrad technische Objekte anzufahren und zu fotografieren. Für das Jahr 1995 z.B. hieß das Thema „Mühen“.

Ab 1. Februar 1996 startet die nächste Trophy. Dieses Mal müssen betriebsfähige Flugzeuge gefunden werden, und zwar Doppel- und

Mehrfachdecker sowie Maschinen mit Wellblechbeplankung. Eine genaue Ausschreibung für diese „fliegende Kompaßtrophy“ - und vor allem, was zu tun ist, um auch einen der zahlreichen Preise zu gewinnen - erhält man gegen Zahlung eines Nenngeldes von 100,- DM (Mitglieder 70,- DM) bei Moto-aktiv e.V., Hohlweg 7, 35091 Cölbe, Tel. 06427/92300, Fax 923030.

Neuruppiner Teilemarkt zum 12. Male

Als ich einige Sportfreunde wegen des Besuches in Neuruppin vorher gefragt habe, kam postwendend die Antwort: Komme nur hin, ich habe einen Stand dort.

Im vorigen Jahr waren es 310 - in diesem Jahr schon über 400 Stände! Mit 3 DM Eintritt oder 25 DM Standgebühr war man dabei, und der Neuruppiner MSC tat gut daran, das Event auf dem nahegelegenen Flugplatz stattfinden zu lassen.

Inmitten von Flugzeug-Bunkern und Kasernen, verlassen von den ehemals sowjetischen Befreiern, ein Stück Geisterstadt - dennoch: kein Gedränge wie in den Vorjahren mehr

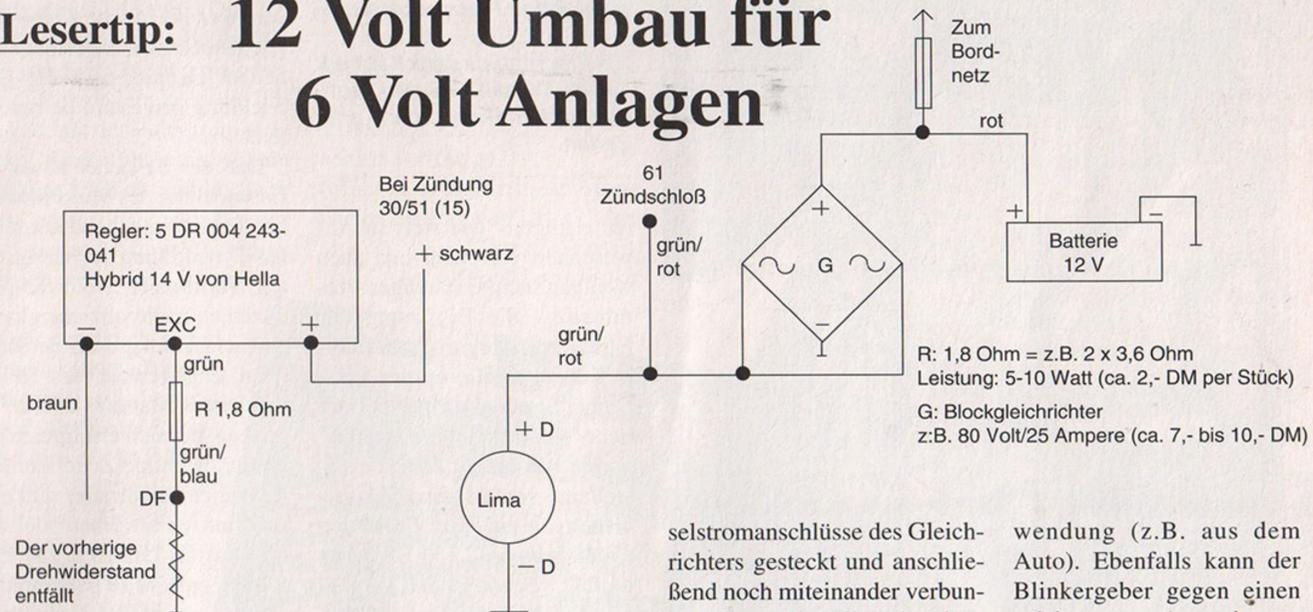
auf dem betonierte Helikopterplatz mit den Abmessungen 500 x 75 Quadratmeter, zutiefst kundenfreundlich. Unmöglich vorzustellen das Marktspektakel auf dem alten, eng gewordenen Platz neben BMW Bohry.

Das Wetter spielte diesmal mit: 10 Grad warm, kaum Wind, der einem durch die Rippen pfliff, war es in warmer Kleidung und mit Glühwein einige Stündchen doch auszuhalten. Vom Normteil über uralte Weicheisen-Schraubenschlüssel (fast so dick wie breit) und verrostete Motorradfragmente bis zum top-restaurierten Veteranen, alles hat man angeboten. Von Vorteil heute, daß im Gegensatz zum Wessiland in der DDR doch vie-

les aus der Not heraus aufgehoben wurde! Traditionsgemäß - der Flugplatz wurde ab 1928 von der Reichswehr bis hin zum Abzug der GUS-Truppen bis 1994 als solcher genutzt - hat man noch keine Flugzeugteile oder ein ganzes Fluggerät gehandelt, wohl aber über „alles“ von Flugzeugtyp DO-MIG XY nachgefragt (Dornier hatte sich in Neuruppin bis Kriegsende mit einer Werft etabliert). Kann aber durchaus noch werden... Wermutstropfen: Die Autobahnfahrt nach Neuruppin in Nordrichtung war immer noch gesperrt, wer aus dem Süden kommend Neuruppin-Süd rechts liegen ließ, mußte 30 km bis Abfahrt Herzprung weiter

autobahnen und nochmal soviel auf der Landstraße zurückdüsen. Im Verkehrsfunk war von der Sperrung jedenfalls nichts zu entnehmen. Dafür: gute Ausschilderung des Marktes innerhalb der Stadt. Und: Eine 21-Zoll-LM-Felge für die MZ-Nabe war (für mich) nicht zu erstehen. Wo sind sie geblieben, die Grüner-Felgen bzw. die bei Geländedisziplinen eingesetzten? Alte und neue Bekannte verabschiedeten sich mit der Absicht, „spätestens“ sich beim nächsten Markt in Neuruppin wieder zu sehen. Also jetzt schon vormerken: 2. November-Sonnabends-1996-voraussichtlich! Lothar Schulze

Lesertip: 12 Volt Umbau für 6 Volt Anlagen



Der alte Regler wird ausgebaut. Nun wird der Plusanschluß (+) des Hella-Reglers mit dem geschalteten Plus (15 der Zündspule) verbunden. Das Minuskabel wird auf den (-) Anschluß des neuen Reglers gesteckt. Dann wird der Blockgleichrichter am Batteriekasten befestigt. Durch Anschrauben auf die glatte Fläche links oder

rechts am Kasten wird eine gute Wärmeabfuhr gewährleistet. Am (+) Pol des Gleichrichters wird das rote Kabel befestigt. Es ist das Pluskabel von der Batterie über die Sicherung kommend. Der (-) Pol wird über ein Kabel mit der Fahrzeugmasse verbunden. Die grün/roten Kabel, von D+ der Lima und 61 des Zündschlosses kommend, werden auf die beiden Wech-

selstromanschlüsse des Gleichrichters gesteckt und anschließend noch miteinander verbunden. Der eventuell vorhandene Reglerwiderstand wird ausgebaut. Das grün/blau Kabel wird direkt auf den Anschluß der Lichtmaschine gelegt. In das Kabel wird der 1,8 Ohm Widerstand eingefügt und an EXC bzw. DF des neuen Reglers angeschlossen. Die Batterie und sämtliche Lampen des Motorrades sind natürlich auf 12 Volt einzustellen. Als Zündspule findet eine 12 Volt Version Ver-

wendung (z.B. aus dem Auto). Ebenfalls kann der Blinker gegen einen solchen vom Autoschrotter ausgetauscht werden. Die Anlage müßte nun bei ca. 2.500 bis 3.000 U/min ohne Licht ca. 13-14 Volt liefern. Nachteilig ist der etwas spätere Ladebeginn gegenüber der 6 Volt Anlage. Bevorzugt kann der Umbau bei Gespannen oder Streckefahren ohne viel Stadtverkehr Anwendung finden.

Annononymus

Ardie, Mars & Co Das Motorrad Museum

in Nürnberg



A Iso mal ehrlich: Daß ausgerechnet die Stadt, die jahrzehntelang der bedeutendste Motorradproduzent Deutschlands war, bisher nicht einmal ein Museum besaß, das diesem wichtigen Wirtschaftszweig gewidmet war, stellte ein Manko dar, das allen Interessierten stets schmerzlich bewußt war.

Das hat sich nun glücklicherweise geändert.

Am 13. Oktober dieses Jah-

Dicht gepackt und nach Herstellern geordnet. Das allgegenwärtige Platzproblem.

Ein Prachtstück dank Küchen: Die K 800 zählt zu den schönsten Motorrädern aller Zeiten.

res erfolgte - wie stets in Anwesenheit von mehr und auch weniger sachverständiger Prominenz - die Eröffnung des Nürnberger Motorrad-Museums in der Tafelhalle an der Sulzbacher Straße. Das dort befindliche "Centrum Industriekultur" wurde um eine ständige Ausstellung von Motorrädern erweitert, die auf einer Fläche von ca. 400 qm rund 130 Exponate umfaßt. Schon in den vergangenen Jahren führte das Centrum Industriekultur immer wieder Markentreffen und Sonderausstellungen von Motorrädern durch, die in Nürnberg produziert worden waren (dies soll auch weiterhin geschehen).

Doch nun ist es endlich gelungen, der heimischen Motorradindustrie den Platz einzuräumen, der ihr von Rechts wegen zusteht. Immerhin war Nürnberg die Heimat so berühmter

Marken wie Ardie, Hercules, Mars, Triumph, Victoria und Zündapp. Dazu gesellten sich in den zwanziger Jahren noch Namen wie Hecker, Maurer, Mammut, Juhö, Scharrer & Groß usw., die das Ihre dazu beitrugen, den Namen der fränkischen Metropole zu einem Begriff für motorisierte Zweiräder zu machen. Von den vielen Kleinproduzenten hat eigentlich nur Hecker bis in die fünfziger Jahre überlebt (man baute dort nur eigene Rahmen - die allerdings in hoher Qualität - und bezog alles andere von bekannten Zulieferern); doch waren es gerade die Klein- und Kleinstbetriebe, die oftmals mit neuem Gedankengut die Entwicklung insgesamt befruchteten.

Daß der Besucher heute die Entwicklung des Motorrads anhand von weitgehend kompletten Typenreihen der vier größten Nürnberger Motorradproduzenten nachvollziehen kann, ist nicht zuletzt dem persönlichen Engagement des Museumsleiters Matthias Murko zu danken, der sich erfolgreich bemühte, wichtige Zeitdokumente, wie es Motorräder nun einmal sind, zu erwerben oder wenigstens als Leihgabe zur Verfügung gestellt zu bekommen.

An dieser Stelle sei gleich allen Oldtimerbesitzern gedankt, die ihr kostbares Stück dem Museum zur Verfügung stellten, um heutigen Besuchern die Technik vergangener Jahrzehnte nahezubringen.

Schon vor der eigentlichen Eingangstür wird man von einem guten halben Dutzend Zündapp-Motorräder vom Typ KS 601 in die richtige Stimmung versetzt, und im Innern

reihet sich Maschine an Maschine; leider etwas eng gepackt - aber auch dieses Museum kämpft mit dem ewigen Problem, daß der Platz eben nie richtig reicht und man doch dem Besucher möglichst viel zeigen möchte.

Und einige der ausgestellten Stücke sind schon richtige Leckerbissen, wie etwa die berühmte Weiße Mars mit dem 1000er Maybach-Motor oder die gleich nach dem Krieg von dem Autohändler Pillenstein aus Fürth selbst auf Kompressorbetrieb umgebaute Zündapp KS 600 (damals die einzige in Rennen eingesetzte Zündapp. Die KS aus Aue kam wesentlich später und wurde im Westen nie gesehen). Bewundernswert die Zähigkeit, mit der Pillenstein trotz vieler Rückschläge an seinem Konzept festhielt und kurz vor dem endgültigen Ende der Kompressor-Ära noch einige Erfolge verbuchen konnte.

Daß der Leichtmetallrahmen keine japanische Erfindung ist, beweist eine 500er Ardie-Rennmaschine mit JAP-Motor von 1930 und daß man bei Hercules schon immer viel von sportlichen Aktivitäten hielt, dokumentieren eine 250er Rennmaschine, deren ohv-JAP schon 1930, für 160 km/h gut war sowie eine nur wenige Jahre jüngere Geländemaschine mit Columbus-Motor.

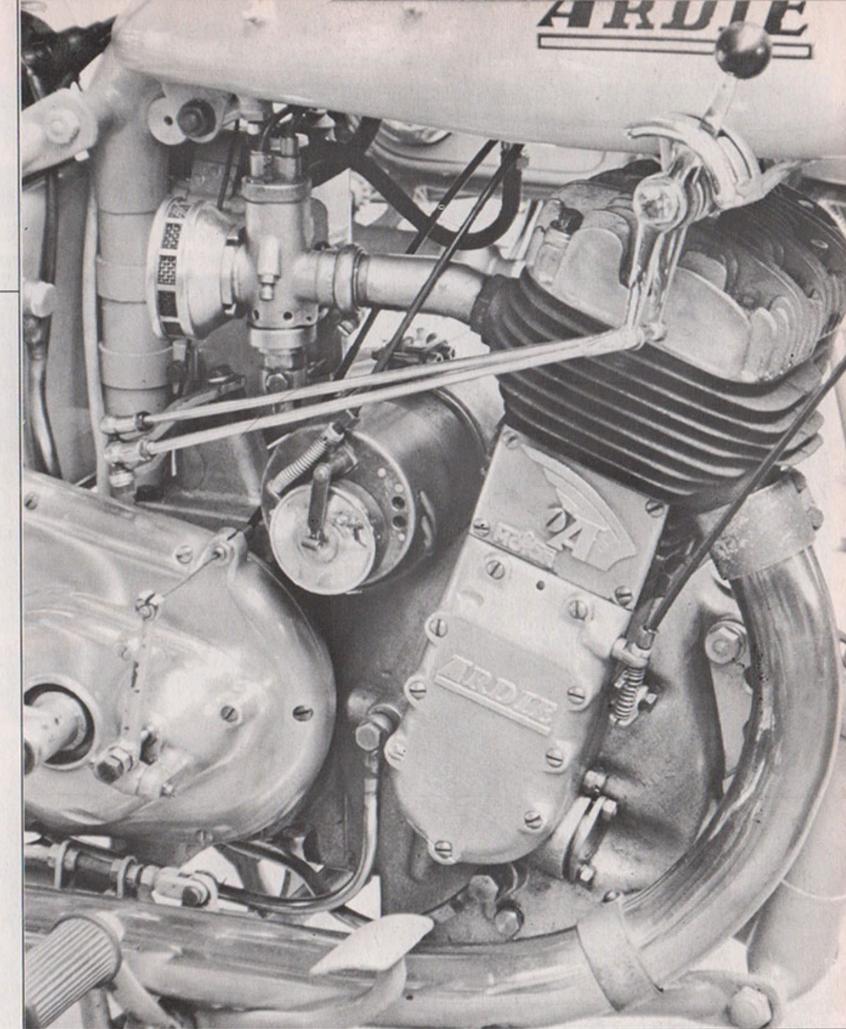
In einer Ecke stehen die

Kriegselefanten und ihre Ableger: Ein düsteres Kapitel deutscher Geschichte, das jedoch technisch brillante Ideen hervorbrachte.

Bei einem Eintrittspreis von nur DM 4,- lohnt es sich durchaus, mit "ARDIE, MARS & CO." eine Reise in die Vergangenheit anzutreten, die so altmodisch oftmals gar nicht war!

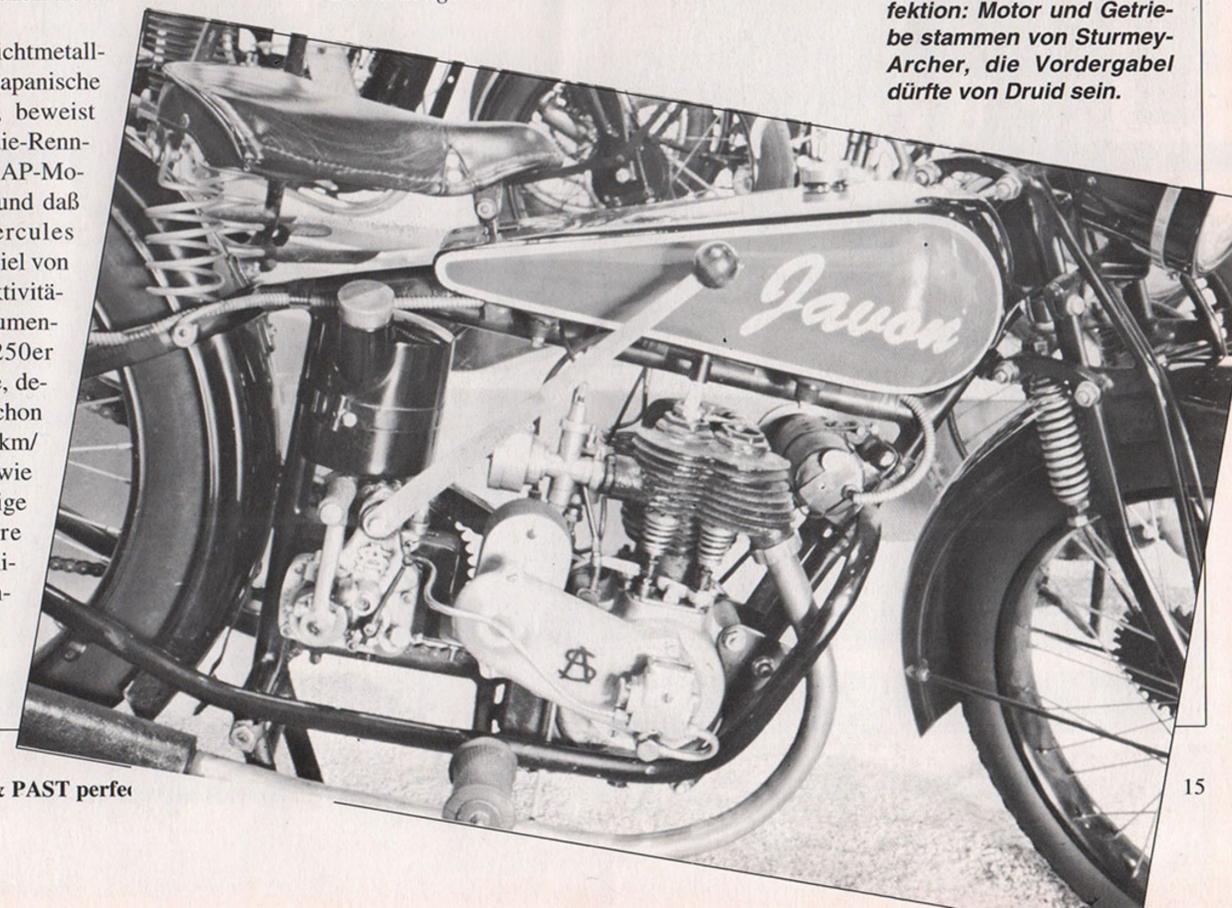
Das Museum befindet sich im Centrum Industriekultur, Sulzbacher Str. 60; geöffnet ist es täglich außer Montag und Freitag von 10 - 17 Uhr.

Text und Fotos:
David Longstroke

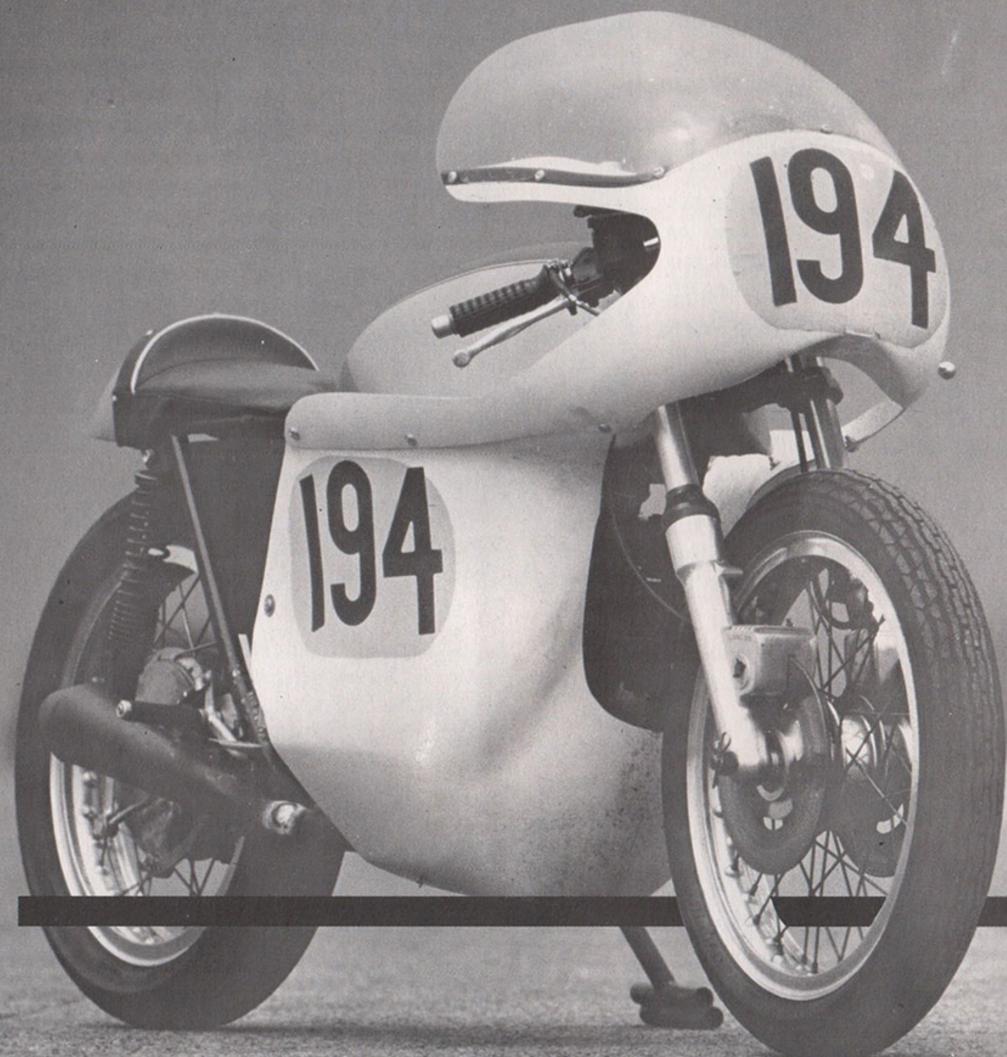


Bei Ardie baute man stets sehr schöne und zuverlässige Maschinen - und das zu erschwinglichen Preisen.

Beispiel für gekonnte Konfektion: Motor und Getriebe stammen von Sturmey-Archer, die Vordergabel dürfte von Druid sein.



Sieht dicker aus, als sie ist -
die 500er Harrington-Triumph.



LANGSTRECKENBOMBER DAYTONA 500 SPECIAL

Ein bißchen schwierig ist es heute schon, die vielen Erfolge britischer Fahrer und Maschinen in den frühen Jahren der Langstreckenrennerei noch richtig einzuschätzen. Nichts, aber auch gar nichts ist davon heute übriggeblieben. Heute dominieren japanische Vierzylinder mit furchtlosen französischen Piloten, die ihre Runden nachts kaum 2 Sekunden langsamer drehen als bei bestem Tageslicht.

Die letzten britischen Erfolge von Dave Degens mit seiner Dresda-befeuerten Maschine in Montjuich u.s.w., der dafür auch berechnete Ehre erfuhr, und einige Siege bei den jährlichen 500 Meilen-Rennen vom talentierten Syd Lawton liegen auch schon etwas länger zurück und sind heute kaum noch jemandem in Erinnerung. Genauso geht es Fahrern wie Mike Tomkinson, Geoff Dodkin, Peter Darvill, Jock Robertson und anderen, deren Teams der britischen Rennsportszene in der Langstrecken-Rennerei einen guten Namen verschafften, denn oftmals wurden die Erfolge gegen die stärkste kontinentale Konkurrenz eingefahren. Auch wenn sie in anderen Rennsportkategorien durch Erfolge bestens bekannt waren, spielten sie doch in der Öffentlichkeit gegenüber den Stars aus der Kurzstreckenszene nur die eigentlich unberechtigte 2. Geige.

Ich will damit nicht die Leistung der wilden Herren abwerten, die sich Sonntag Nachmittags zum Beispiel in der Druids

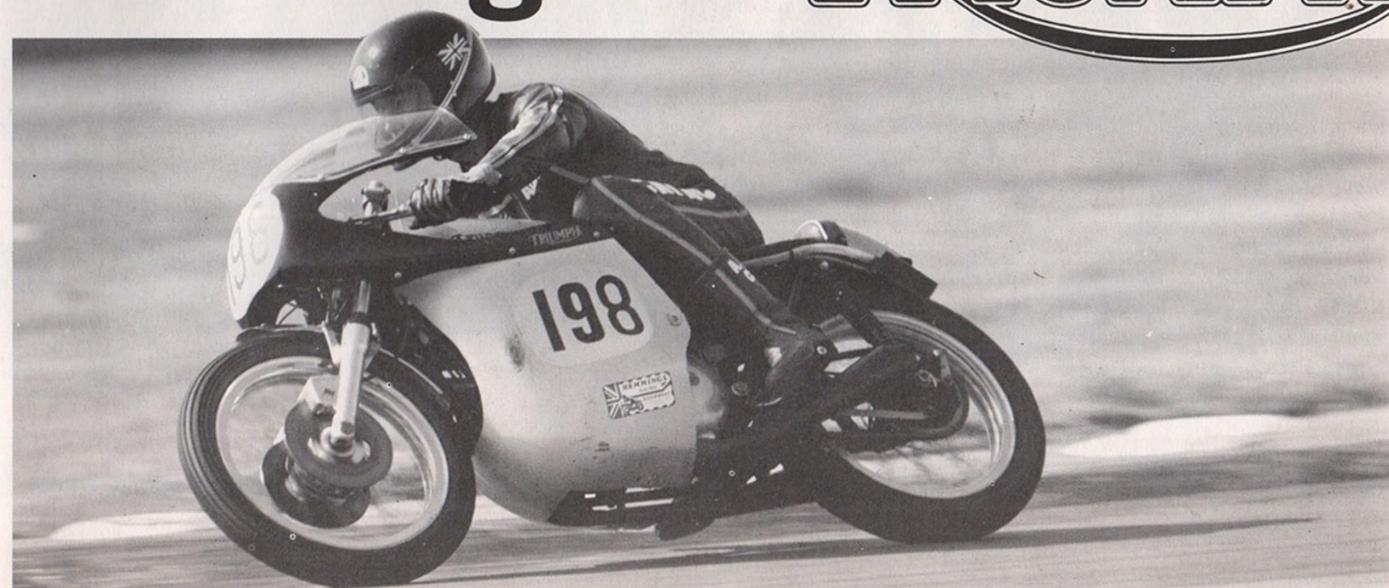
Hill-Kurve ihre Ellenbogen wegfräsen, aber es bringt die vorhin angesprochene Tatsache genau auf den Punkt, daß die Langstreckenrennerei in England einen weit geringeren Stellenwert hat, als sie es verdient. Selbst von den eigentlich gut informierten Freunden der Classic-Rennszene weiß kaum jemand, daß sich viele der heute dort aktiven Fahrer ihre Meriten lange zuvor bei Langstreckenrennen verdient haben. Bob Newby ist zusammen mit Rob Harrington, dem Konstrukteur der Robertson-Triples, auf denen er sich einen Namen machte, noch der bekannteste von ihnen.

Rob ist heute ein junggebliebener Mitfünfziger. Er begann seine Rennsportkarriere 1964 auf seiner BSA A7 Straßenmaschine, mit der er bei seinem ersten Rennen überhaupt in Brands Hatch den 12. Platz belegte. Dabei hatte er sich nicht mal selbst für das Rennen angemeldet, sondern das hatte ein Freund ohne sein Wissen erst zwei Tage vor dem Rennen für ihn erledigt. So etwas wäre

Technische Daten: Harrington Triumph 500

Motor:	2-Zylinder, 4-Takt, luftgekühlt, Stoßstangengesteuert (ohv)
Bohrung/Hub:	69 x 65,5 mm
Hubraum:	490 ccm
Leistung (geschätzt):	49 PS (36 KW) bei 8.000 U/min
Verdichtung:	11,5 : 1
Vergaser:	2 x 28 mm Amal Mk. I Rundschiebevergaser
Zündung:	Batterie-Spulen-Zündung
Getriebe:	4-Gang Sportgetriebe (eng gestuft)
Rahmen:	Zentralrohrrahmen mit angeschraubten doppelseitigem Hilfsrahmen als Motorträger
Federung:	vorn Teleskopgabel hinten Stahlrohrschwinge mit 2 Federbeinen
Bremsen:	vorn Doppelscheibenbremse, Scheiben von Dumstall, Scheibendurchmesser 178 mm hinten Simplex-Trommelbremse
Reifen:	vorn 3.00 x 18 Dunlop KR 76 hinten 13/66 - 18 Michelin Intermediate Rennreifen
Radstand:	1.358 mm
Gewicht:	130 kg
Höchstgeschwindigkeit:	210 km/h
Baujahr:	1968
Besitzer:	Rob Harrington, Rugby, GB

Harrington TRIUMPH



heutzutage bei den langen Anmeldefristen überhaupt nicht mehr möglich. Harrington infizierte sich bei seinem ersten Rennen total mit dem Rennbazillus und tauschte danach seine BSA gegen einen konkurrenzfähigeren Triumph-Twin ein. Dies war der Beginn einer langjährigen Partnerschaft, denn von da an fuhr Harrington im Rennsport über mehr als 20 Jahre ununterbrochen Maschinen aus Meriden. Vor allem mit seinem Teamkollegen Jan Strijbis war Harrington sehr erfolgreich. Besonders sind hierbei die 24-Stunden von Barcelona sowie die Langstreckenrennen von Zandvoort und Assen und als I-Tüpfelchen der Sieg in der 750er Klasse bei den 500 Meilen von Brands Hatch 1967 zu erwähnen.

Zum Ende der 67er Saison wechselte bei Harrington/Strijbis der Sponsor und von da ab waren die beiden auf den Triumphs von Jock Robertson unterwegs, die allerdings wie zuvor auch schon von Rob Harrington selbst vorbereitet wurden. 1972 zog sich Rob Harrington angeblich „freiwillig“ vom Rennsport zurück, aber er muß wohl seine Probleme damit gehabt haben, nicht mehr dazu zu gehören. Denn als vor einigen Jahren die Klassik-Rennerei ins Leben gerufen wurde, hatte er sich ruckzuck wieder mit dem Bazillus infiziert und feierte seine Wiederauferstehung als Rennfahrer.

Das Motorrad, das Rob mit einigem Erfolg bei den CRMC Rennen einsetzte, hatte ich selber auch eine ganze Zeit lang für meinen Fuhrpark im Visier gehabt. Tadellos lackiert in einer schönen Kombination aus Dunkelrotmetall und Silber und ausgerüstet mit einer damals üblichen Manx Norton Verkleidung und einem bildschönen Seeley-Tank sieht die Maschine nicht nur wie für's Klassik-Rennen gemacht aus, sondern zeigt anderen Interessierten eine der besten Möglichkeiten auf, an eine konkurrenz-

fähige Maschine für den Klassik-Rennsport mit erträglichem Kostenfaktor zu gelangen. Rob verwendet an der Maschine fast nur damals übliche Komponenten und fährt trotzdem seine Erfolge damit ein. Damit bringt diese Maschine den Sinn der Klassik-Rennerei, wie sie wohl von den meisten von uns verstanden wird, auf den Punkt und basiert doch nur auf einem ganz gewöhnlichen 500er Triumph Tiger 100 SS-Motor, der im Prinzip von jedermann, je nach Talent und Fähigkeiten, auf Vordermann gebracht werden kann - theoretisch natürlich!

So ganz einfach ist es bei dieser Triumph nun aber doch nicht, denn das Rückgrat der Maschine bildet ein Eigenbau-Rahmen von Harrington, den er 1968 noch vor seiner Zusammenarbeit mit Jock Robertson für den Einsatz auf den kleinen Rundkursen konstruierte. Das Projekt wurde dann zunächst auf Eis gelegt, in den frühen 70ern jedoch wieder hervorgeholt, als Bob Newby in das Team einstieg. Newby hatte auch wohl einen guten Grund, auf diesem Fahrwerk zu bestehen, denn Rob Harrington hatte Newby mit seiner 4-Ventil Mularney Manx Norton in Silverstone keine Schnitte gelassen.

Rob Harrington meinte über die Triumph: „Wenn man sich erst mal auf das Fahrwerk eingeschossen hat, fliegt die Triumph geradezu. Dabei klingt der Motor sogar bei moderaten Drehzahlen so, als wenn er aus dem letzten Loch pfeift und man kommt überhaupt nicht auf die Idee, daß man schnell unterwegs ist. Aber ein Blick auf die Rundenzeiten überzeugt danach vom Gegenteil.“

Ich kann Rob's Aussage nur bestätigen, denn mir war es ein Jahr zuvor bei einem Classic-Tag in Snetterton genauso ergangen. Ich hatte damals keine Schwierigkeiten, die größeren Maschinen, mit denen ich mich im Mittelfeld herumbalgte, in den Kurven einfach stehen zu

lassen und war vor allen Dingen überrascht, daß die größeren Maschinen auch auf der Geraden der kleinen 500er Triumph nicht sonderlich viel Zeit abnahmen. Die guten Rundenzeiten im Bereich der 1,22 min überraschten mich wirklich. Leider mußte ich damals wegen einer nachlassenden Kuppelung an die Boxen, aber ebenso

wie Harrington hatte ich weiß Gott nicht das Gefühl gehabt, so schnell unterwegs gewesen zu sein.

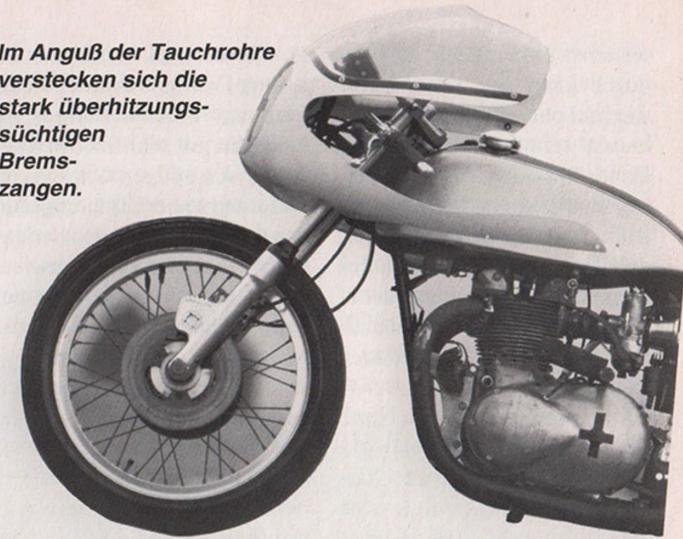
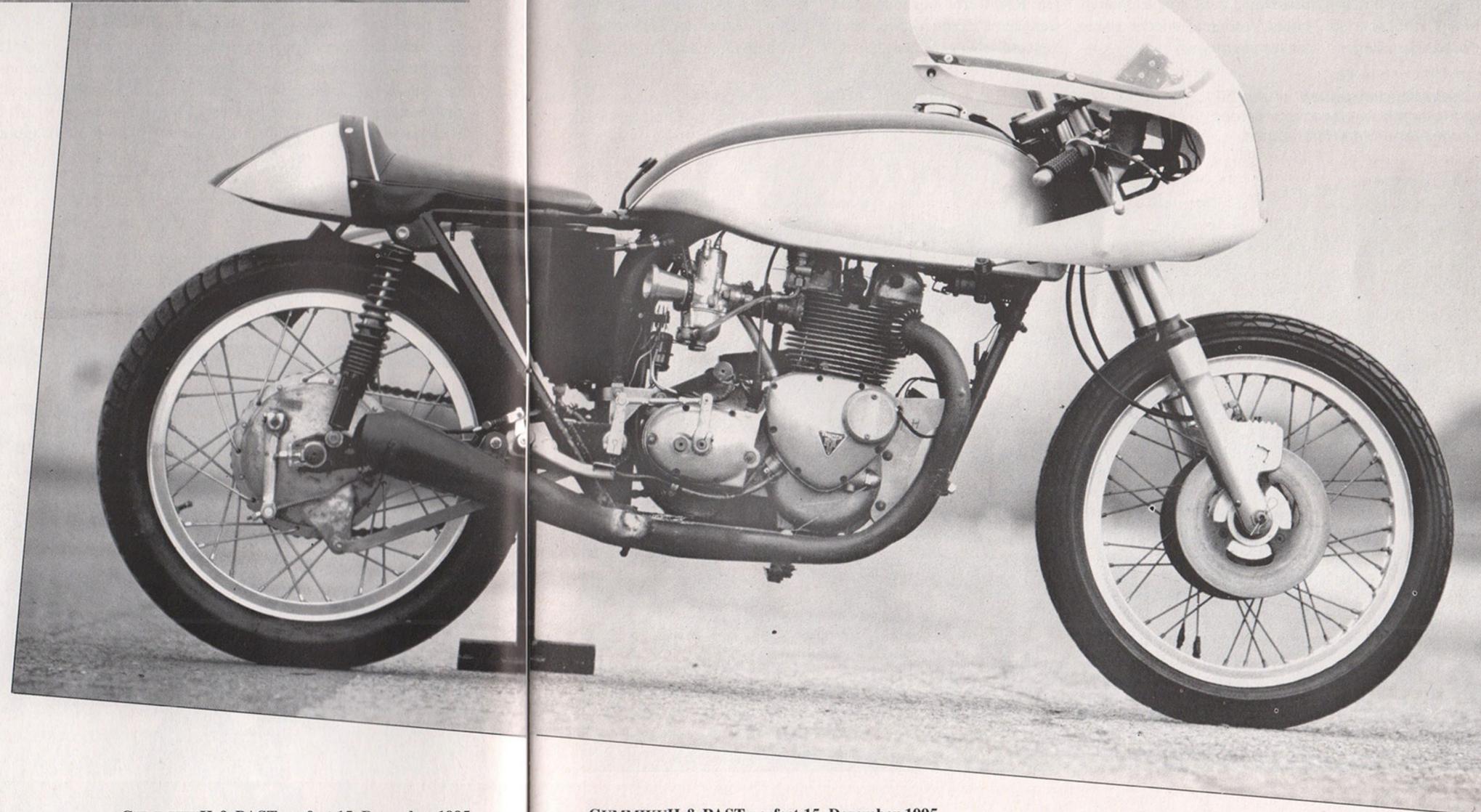
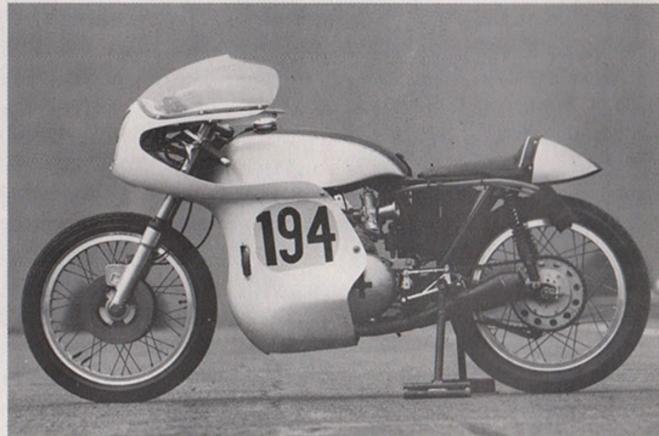
Das Eigenbau-Fahrwerk von Harrington trägt dazu nicht gerade unerheblich bei. Er fertigte diesen Zentralrohrrahmen aus dünnwandigem T 45 Präzisionsstahlrohr. An den Lenkkopf und die Aufnahme für die serien-

mäßige Triumph-Stahlrohr-Fahrschwinge wird ein doppel-schleifiger Hilfsrahmen angeschraubt, der den Motor trägt. Dieser Rahmen hat mit Ausnahme der wesentlich filigraneren Motorhalteplatten aus Duraluminium ziemlich viel Ähnlichkeit mit dem Geoff Monty/Alan

Dudley-Ward Monard Fahrwerk. „Ich habe die Fahrwerksgeometrie des Triumph-Serienrahmens übernommen“, erzählte mir Rob Harrington. „Den Rahmen habe ich vor allen Dingen deshalb gebaut, weil ich mit einem Motorrad in 2 Klassen starten wollte, bei dem ich nur den Motor wechseln mußte. Um mir den Motorwechsel zu erleichtern, konstruierte ich den verschraubten Hilfsrahmen. Den anderen Motor verschraubte ich montagefertig in einen

Halbnackt ist schöner, aber die Vollschaie schützt bei rasanten Umplumpsern die kultigen Motorgehäusedeckel.

Im Anguß der Tauchrohre verstecken sich die stark überhitzungs-süchtigen Bremszangen.



weiteren Hilfsrahmen und dadurch ging mir der Motorwechsel ohne große Schwierigkeiten sehr schnell von der Hand. Mit Ausnahme des dicken Zentralrohrs, bei dem mir Rob North beim Biegen half und beim Anschweißen des Lenkkopfes, wo er mir auch unter die Arme griff, hab' ich alles selbst entworfen und auch angefertigt.“

Die Coproduktion von North und Harrington hinterließ wirklich einen hervorragenden Eindruck. Besonders zeigte sich dies beim schnellen Hineinstecken in Kurven, wozu ich durch die extrem überhitzungsanfällige Dunstall-Doppelscheibenbremse im Vorderrad mehr als nur einmal gezwungen wurde. Dabei schien allerdings die Frontpartie besonders beim Herausbeschleunigen über das Vorderrad wegzuschmieren. Wie gesagt, es schien so. Dieses merkwürdige Gefühl schrieb ich der ungewöhnlichen Reifen-

kombination zu. Vorne war ein spitzer Dunlop Dachreifen aufgezogen, während hinten ein Michelin mit sehr flacher Kontur für den nötigen Grip sorgte. Aufgrund seiner Erfahrungen in den 60er Jahren mit den Serienfahrwerken der Triumphs, bei denen zu wenig Gewicht auf dem Vorderrad lastete und die Maschinen dadurch zum Teil wild mit der Lenkung ausschlugen, sich jedoch bei Regen merkwürdigerweise korrekt benahmten, änderte Rob bei seinem Fahrwerk die Einbauposition des Motors. Er montierte den Motor einen Zoll weiter vorn im Fahrwerk, ist jedoch mittlerweile der Meinung, daß er es mit der Vorderradlast etwas übertrieben hat. Deswegen zog er vorne den spitz konturierten und hochbeinigen Dunlop-Reifen auf, um das Vorderrad etwas zu entlasten und den Drang zum Wegschmieren übers Vorderrad wieder etwas zu verringern.

Die Vorderradgabel ist auch eine „Würfelproduktion“: die Standrohre kommen von einer Norton Commando, die Tauchrohre aus dem Hause Dunstall und die Gabelbrücken in der breitspurigen Ausführung sind wieder Teile aus dem Norton-Programm. Die Gabel funktioniert vorzüglich, was ich leider, wie schon gesagt, von der Bremse am Vorderrad nicht gerade behaupten kann. Die Bremse stammt aus den späten 60ern und die schlechte Wirkung liegt wohl vor allem daran, daß die beiden 177 mm großen Scheiben einfach nicht genügend Reibfläche zur Verfügung stellen und daß außerdem die Zangen in einem an die Tauchrohre angegossenen Gehäuse untergebracht sind, sodaß sie keinerlei kühlende Luft abbekommen. Die Bremse vermittelte trotz der heutzutage noch wegen der guten Reibwerte besonders im Rennsport gerne verwendeten Graugußscheiben einen „hölzer-

nen“ Eindruck. Letztendlich zeigte mir diese Doppelscheibenbremse so ziemlich haargenau den großen Entwicklungssprung auf, den die Scheibenbremstechnik bis heute gemacht hat. Durch die starke Überhitzungsneigung der Vorderradbremse war ich mehr als geplant auf die Triumph-Simplex Trommelbremse im Hinterrad, die wenigstens ihren Namen verdient hatte, und auf die Motorbremse angewiesen. Aber Rob erzählte mir, daß er ab der zweiten Runde im Rennen genau die selbe Methode benutzte, um die Fuhre um die Ecken zu bringen.

Obwohl am rechten Gabelholm ein Lenkungsämpfer montiert war, hatte ich dank der Gewichtsverteilung nicht den Eindruck, daß dieser unbedingt nötig gewesen wäre. Dies bezieht sich aber nicht auf den T 100 SS Motor, denn der hatte genug Leistung, um bei entsprechendem Dreh am Gasgriff das

Vorderrad ordentlich leicht werden zu lassen. Dieser Motor basiert auf einer 1966er „Unit-Construction“, bei der das Getriebe mit im Motorgehäuse eingebaut ist. Rob verwendete einen Zylinderkopf im sogenannten „semi-sqish“-Design von 1964, der sich durch einen kleineren Brennraum auszeichnet. Dadurch ließ sich leichter ein höheres Verdichtungsverhältnis erreichen. Die Kolben sind aus der letzten Produktionsreihe für die 2-Zylinder Typen. Er überarbeitet lediglich den Kolbenboden für die Verwendung mit dem Semi-Sqish-Zylinderkopf. Rob erreicht durch diese Kom-

Glück fand ich mich beim Rennen in der F 750 Klasse wieder, die mit Kupplungsstart ins Rennen geschickt wurden.

Die Kurbelwelle des Motors ist eine Standardwelle von Triumph mit einem Gleitlager als rechtsseitigem Hauptlager. Dies war eine Sonderversion von Tri-

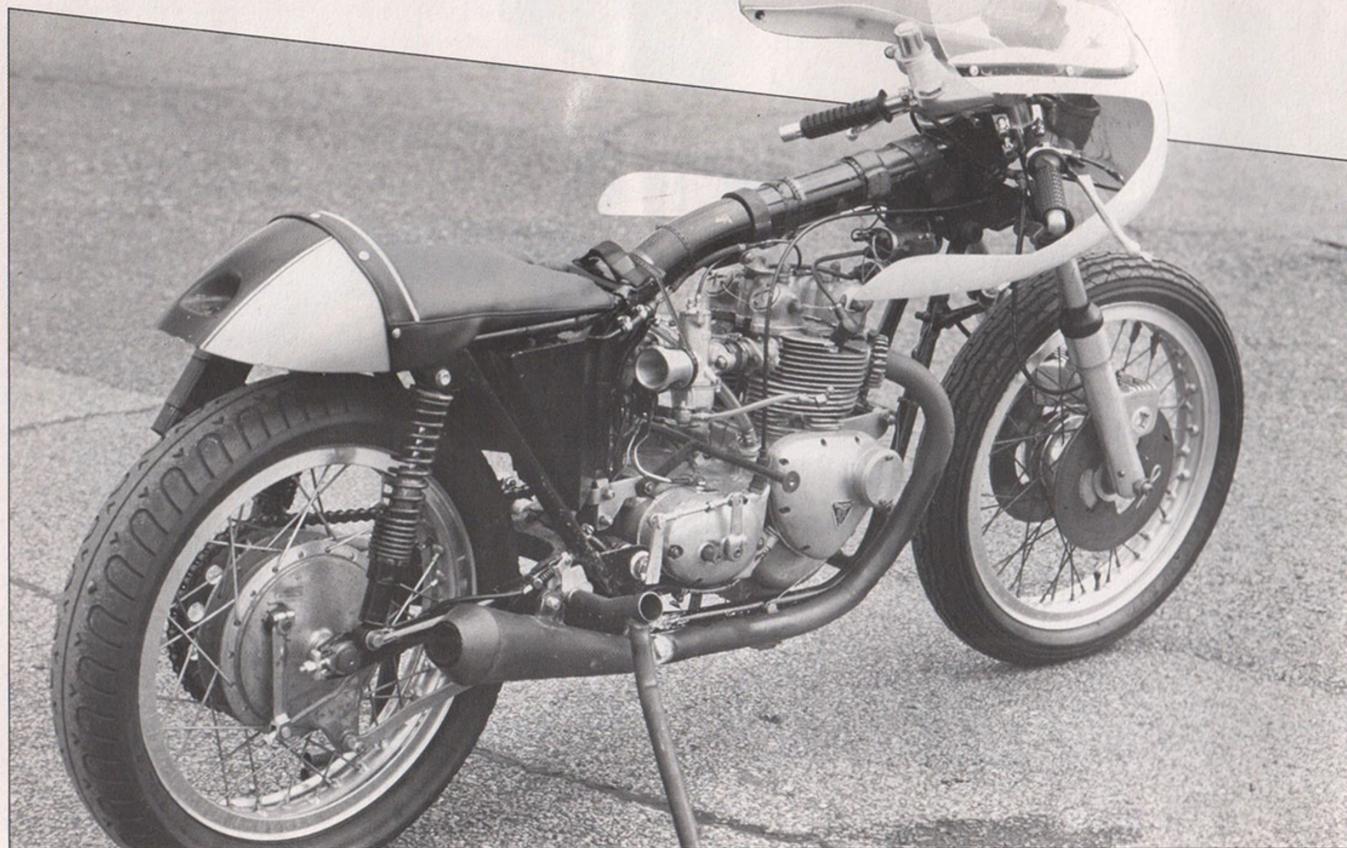
blem behoben. Es gibt aber keine Chance mehr, diese speziellen Kurbelwellen zu ergattern.

Genauso sieht es mit dem enggestuften 4-Gang Getriebe aus, das früher auf Kundenwunsch geordert werden konnte, heute jedoch kaum noch aufzutreiben ist. Rob Harrington hat noch ein solches Getriebe

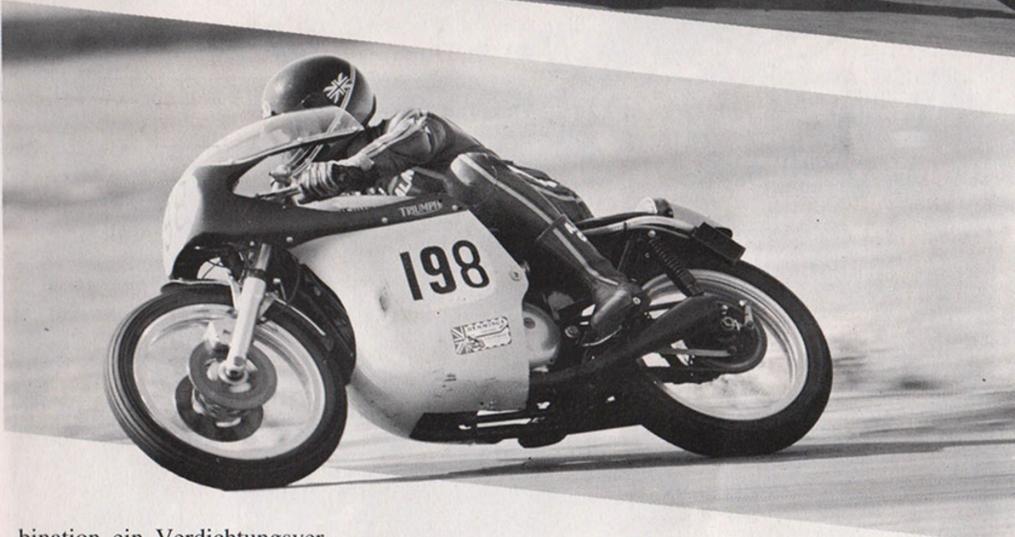
sonders für die Hairpin-Kurve in Snetterton. So war ich dort mit nur noch 3 Gängen eigentlich auf verlorenem Posten.

Der Motor zog aus niedrigsten Drehzahlen kraftvoll und sauber los, fing ab der 3.000er Marke aber gehörig an zu stottern und aus der von Harrington selbst gefertigten Auspuffanlage zu knallen. Diese Unart hörte erst bei 5.500 U/min wieder

Das dicke Zentralrohrfahrgerüst ist ein Eigenbau mit Motorenschnellwechslerpatent im angeschraubten Hilfsrahmen.



„Dr Harrington“ meint: Schluß mit ABM für Stiefelbauer - Bodenfremheit satt trotz größter Schräge.



bination ein Verdichtungsverhältnis von 11,5 : 1, das mit Sicherheit der Hauptgrund für die äußerst kraftvolle Leistungsabgabe des Motors ist.

Leider hatte die hohe Verdichtung auch einen Haken, wie ich herausfand. Halbherzige Schiebstarts brachten außer einem hüpfenden Hinterrad gar nichts. Ich mußte schon ordentlich schnell schieben und im richtigen Moment beherzt aufspringen, um den Motor über den Punkt zu bringen und ihn zu starten. Gott sei Dank war die Piste trocken, sonst würde ich vielleicht heute noch schieben und zu meinem weiteren

umph, die nach Meinung des Triumph-Experten etwas mehr Leistung verkraftete, um teure Kurbelwellenbrüche zu verhindern. Das untere Pleuellager unterließ diese Maßnahme durch eine sehr große Ölbohrung (mehr als 5/8 Zoll!) im Hubzapfen. Zusammen mit der hohen Verdichtung verkürzte diese Geschichte die Lebensdauer der Kurbelwelle auf höchstens 1 1/2 Saisons. Das Triumph-Werk hatte für die eigenen, von Percy Tait und Gary Nixon eingesetzten 500er Rennmaschinen diese Ölbohrung auf 5/16 Zoll verkleinert und dadurch das Pro-

als Ersatz zur Verfügung, würde es allerdings wohl kaum für Ei und Appel hergeben. Die Endübersetzung dieses Getriebes entspricht dem normalen Seriengertriebe, der 1. Gang ist jedoch wesentlich länger übersetzt und der 2. und 3. Gang sind enger gestuft. Das Getriebe ließ sich butterweich schalten, und ich konnte das Erreichen des Leerlaufs gut im Hebel fühlen, was zu meinem Erstaunen weit weniger nachteilig war, als ich zunächst befürchtete. Der 1. Gang war nämlich viel zu kurz übersetzt, be-

auf und so blieb nur ein relativ schmales nutzbares Drehzahlband von 2.500 Touren bis zur Höchstdrehzahl von 8.000 U/min übrig. Um den Motor in diesem schmalen Bereich bei Laune zu halten, war das enggestufte Getriebe gerade richtig. Ich durfte nur nicht vergessen, jeden Gang bis zum roten Bereich auszdrehen, um nicht in den nutzlosen Bereich abzustürzen und mich mit viel Kupplungsspielerei wieder ins Musikviertel quälen zu müssen.

Zweimal passierte mir dieses Malheur, bevor ich mich zur gnadenlosen Drehorgie durchrang. Die brütende Hitze, die an diesem Tag über Snetterton lag, mag ihren Teil dazu beigetragen haben. Jedenfalls fing dann die Kupplung an durchzurutschen. Rob hatte allerdings am gleichen Vormittag auch schon Probleme damit gehabt. Um die Kupplung nicht ganz zu verglühen, fuhr ich an die Box und überließ die großen Kontrahenten in ihrem Kampf um den 15. Platz sich selbst.

Statt der originalen Kupp-

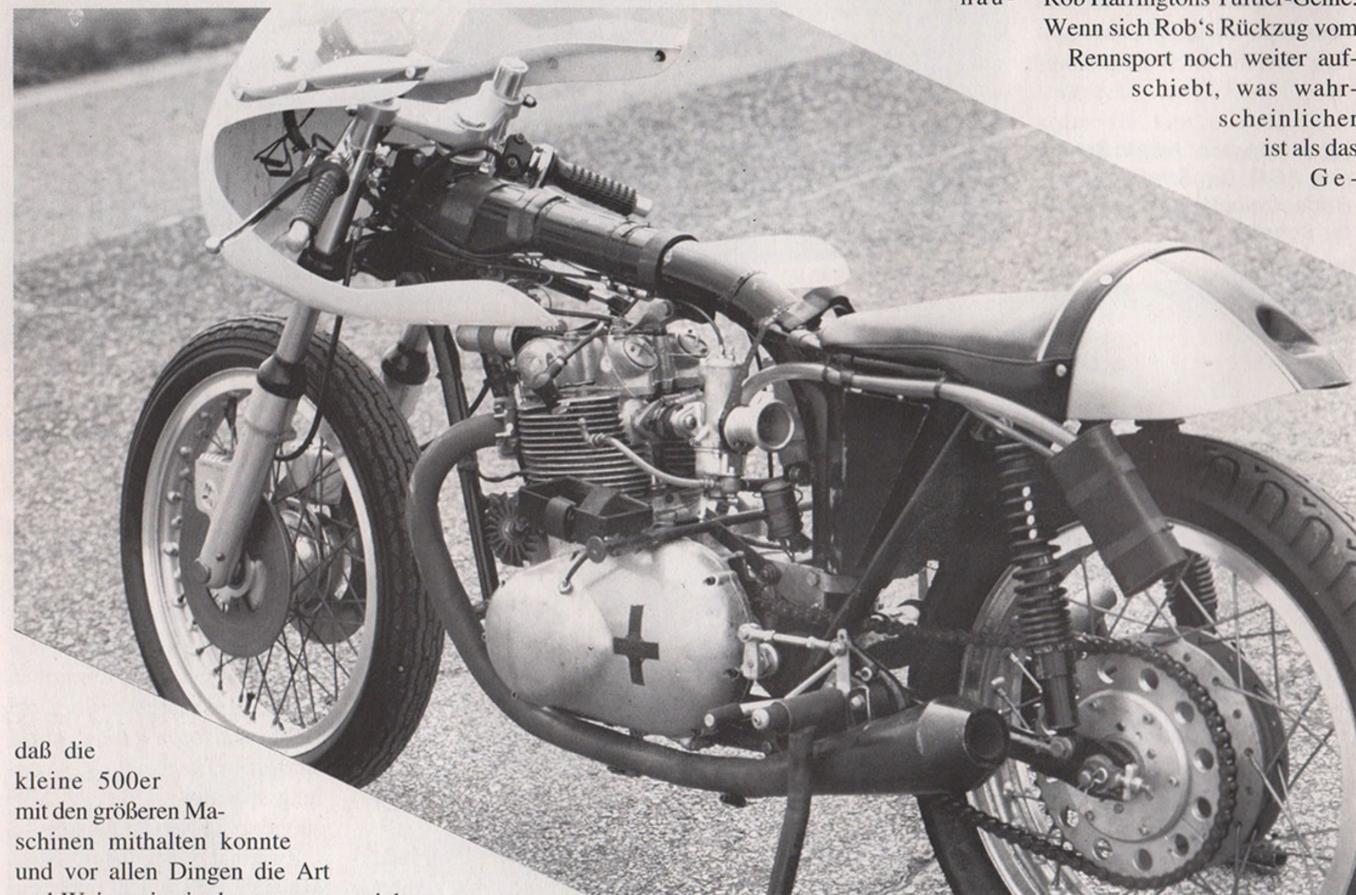
lung, die mit drei Federn arbeitet, hatte Rob eine verstärkte Ausführung mit 4 Federn montiert. Er war dabei jedoch nicht ganz konsequent gewesen und hatte statt der stärksten möglichen Federn zugunsten einer leichteren Hebelbedienung eine schwächere Ausführung eingesetzt, die wohl nun der Grund für die rutschende Kupplung waren.

Für mein Fazit über dieses Motorrad hatte ich allerdings genug erfahren. Die Tatsache,

sehr materialaufwendig. „Ich verwende eingeschweißte Ansaugstutzen mit 28 mm Vergasern und Serien-Ventilen“, erzählte er mir. „Viele Turner montieren 30 mm Vergaser und große Ventile wie an der Daytona, obwohl das kaum was bringt, und das gleiche gilt auch für die Jungs, die unbedingt die Renn-Nockenwellen einsetzen. Ich verwende die serienmäßigen T 100 SS Nockenwellen und konzentriere mich mehr auf die Erleichterung des Ventil-

ausbeute machen. Von seinen früheren Erfahrungen her mit vergleichbaren Motoren und von Vergleichsfahrten mit den Matchless G 50 und ähnlichen Maschinen nimmt er etwa 46 - 48 zur Verfügung stehende PS an. Diese geschätzten Pferde haben auch keine Bleiweste um, das Motorrad wiegt gerade mal eben 130 kg, wovon der eigent-

liche Eisenhaus mit den etwa gleich starken Einzylindern-Renntieren mithalten kann, da diese einen besseren Drehmomentverlauf haben. Aber einmal ordentlich auf Touren gebracht, ist die Triumph ein lebendiger Beweis für Rob Harringtons Tüftler-Genie. Wenn sich Rob's Rückzug vom Rennsport noch weiter aufschiebt, was wahrscheinlicher ist als das Ge-



daß die kleine 500er mit den größeren Maschinen mithalten konnte und vor allen Dingen die Art und Weise wie sie das tat, war ein hervorragender Beweis für Rob Harringtons Fähigkeiten im Umgang mit diesen Maschinen.

Seine Vorgehensweise ist dabei recht konservativ und auch nicht trieb, speziell der Kipphebel. Die Stoßelstangen kommen allerdings von der Trident, die sind stabiler als die von der T 100 SS und wegen der enorm hohen Verdichtung auch nötig.“

Rob hat die Maschine nie auf einem Prüfstand getestet und kann daher keine genauen Angaben über die Leistungs-

fen von Motor überraschenderweise nur ca. 50 kg inklusive Vergaser wiegt. Der etwas träge Eindruck beim Beschleunigen täuschte total über die eigentliche Schnelligkeit der kleinen Triumph hinweg, denn wie ich schon sagte, konnte ich mit Maschinen mithalten, die noch um die Hälfte mehr Hubraum hatten als Harringtons kleiner Brenner. Allerdings glaube ich nicht, daß sie beim Herausbeschleunigen aus langsamen Kur-

genteil, dann wird er vermutlich auch noch den guten alten Arthur Wheeler überrunden und in 20 Jahren noch Rennen als rüstiger Pensionär mit der Triumph gewinnen!

Cathcart logo einbauen
Breite: 72 mm
Höhe: 45 mm
auf 50 % Verkleinern
ohne Schriftzug
Syndicated Motorcycle journalist

Übersetzung: 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 -

Adler M 200, 2-Zylinder, unrestauriert aber komplett. Blech sehr gut. Motor frei. Zusätzlich diverse Ersatzteile. 2.300,- DM. Tel.: 02435-1952.

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

- AERMACCHI -

Suche für Aermacchi 350 SS, Bj. 74, WHB und ETB in deutsch oder italienisch. F. Brandner, A3034 Maria Anzbach, Habsburgerg. 27, Österreich, Tel.: 02772-54894.

- ARDIE -

Suche alles von Ardie: Teile, Literatur, Accessoires, etc. Tel.: 0561-65547 vormittags ab 11 Uhr oder abends ab 21 Uhr.

- AWO -

425 Touren, Bj. 54, 95% Original, zum restaurieren, 1.700,- DM. Viele Sport- und Tourenteile günstig zu verkaufen. Tel.: 03943-44490.

AWOS mit Stoye II Beiwagen, top-restauriert, besser als neu. Motor 275 ccm, Spezialkurbelwelle, Nadel-lager neu, bleifrei, Kupplung neu,

Bing-Vergaser, Kegelrollenlager für Lenkk., zusätzlich viele Ersatzteile. 9.200,- DM. Tel.: 09421-41275.

AWO-Sport-Rahmen mit Brief 200,- DM sowie viele Sport- und Touren-Teile zu verkaufen. Tel.: 0171-6541447.

Suche Vergaser für AWO 425-T (1964) und Unterlagen für Stoye II. Tel.: 02133-45905.

- BEKLEIDUNG -

Biete Lederkombi, Gr. 36, sehr klein, schwarz, rot, weiß, 2-teilig, fast neu, FP 500,- DM, Tel.: 05772-7368.

Harro Lederjacke, Gr. 50, schwarz, Barbourschnitt, kaum getragen, 330,- DM. Tel.: 05321-22709.

- BENELLI -

Tornado 650, 1. Serie, 2 Stück in Teilen. Tel.: 04355-852.

- BMW -

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

75/7-Motor in R50-Fg, Gabel 75/5, Tank R68, nicht original, voll alltagstauglich, viele ET, wegen Nachwuchs, VHB 8.000,- DM. Tel.: 06198-1384.

BMW R75/6, 2. Hand, orig. 90.000 km, Gläser, völlig unverbastelt, Bauratfälligkeit (aber kein Problem), für 5.500,- DM. Tel.: 04141-70009.

BMW Schalldämpfer orig. 50/5-R100RT, Bj. 69-84, 159,- DM/Stück. R65-R100RT ab Bj. 84, 139,- DM/Stück. Tel.: 0821-4861625 oder 09074-1496.

Boxer-Teile Achsantriebe 32/11; 34/9 je 280,- DM VB. Kardanwelle neuwertig (Glocke 90 mm länger) mit Schwinge VB 150,- DM. Federbein R100 GS, VB 100,- DM. Tel.: 04141-66106.

Für R45/65 kpl. Antrieb 34/8 für 280,- DM; kurze Schwing mit Welle für 150,- DM; Für R25/3 Getriebe 90,- DM; R25/2 kpl. Vergaser 1/22/44 sehr gut. 110,- DM. Tel.: 07542-3613.

Niedrige BMW-Sitzbank, schwarz und neuwertig zu verkaufen (für R80 ab Bj. 85 usw.). Tel.: 0511-528914.

R 90/6, Bj. 75, daytona-rot, 65.000 km, viele Neuteile, schön und zuverlässig. Verkaufe wegen Nachwuchs für 7.000,- DM mit großen Krauserkoffern. TÜV ist neu für 2 Jahre. Tel.: 06171-57784 abends.

R25 und R25/2 unrestauriert nicht komplett günstig zu verkaufen, Tel.:

05363-4787.
R45 Top-Zustand, diverse Extras, kleine Verkleidung, zu verkaufen. Auch im Tausch gegen alte Vorkriegs BMW, Tel.: 05363-4787.

R50, Bj. 55, 42.000 km, für 6000,- DM. Neuteile, Original Lack, teilerlegt, VHB 7.500,- DM. Tel.: 0721-670688 oder Sa./So. 0761-81432. Fahrzeug steht in FR.

R50/R60 Radnabe gesucht. Suche außerdem Info's über Cerianigabelembau R50/R60 z.B. Briefkopie o.ä. Tel.: 02377-78179.

R80 RT, Bj. 83, TÜV 3/97, ca. 80.000 km, technisch 2, optisch 3, Getriebe neu, Koffer, VA Auspuff, Zusatzinstr., rot metallic, 5.900,- DM, Inzahlungnahme möglich. Tel.: 0421-625902 abends.

R80, Bj. 85, 30.000 km, S-Cockp. Uhr/Volt Sturzbl., BMW-Koffer ww. Tourenl. und Windschild wie

DAVIDA
Der Klassiker
KALMAN
BEKLEIDUNG
HELM E
Davida Helme mit Lederausstattung ab 248,- DM, GFK-Schale mit Kork, Versch. Lackierungen. Besuchen Sie uns nach tel. Vereinbarung, oder fordern Sie Unterlagen an.
Konrad Möllering
051 27/48 38

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

neu VB 6.900,- DM evtl. WiWo Speichen. NP 3.500 für FP 2.000,- DM. Tel.: 06752-6731 oder 2385.

R90S, Bj. 74, Silberrauch, TÜV 4/97, Bereifung, Auspuffanlage, Reflektor neu, 72.000 km, unverbastelter Originalzustand, 6.900,- DM. Tel.: 06842-52871.

R90S. Verkauft fabrikneue Cockpitverkleidung 400,- DM, 2 Zündspulen incl. Halter + neuem Kontakt 100,- DM, Drehzahlmesser 80,- DM. Tel.: 05101-2248.

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

Schlachte R75/5, sowie sehr viele Teile für /6 u. /7, auch RS-RT, suche Auspuff re. für R45, Tel.: 02607-1056 ab 17 Uhr.

Suche für BMW R5 oder R51, Bj. 39, Tank (auch Sporttank) und eine Bremshalbnabe. Tel.: 04174-2426.

Verkaufe 1 Satz Gußräder inkl. Bremsscheiben für BMW R100/7/RS VB 380,- DM. Tel.: 07562-8032 oder 2474.

Verkaufe Motorrad Modelle, auch Baukästen, gern auch im Tausch gegen BMW Motorradmodelle, Ersatzteile, Plaketten, Relaisplatten usw. Tel.: 05363-1205.

Verkaufe R25/3, unrestauriert, Motor läuft. Tausche auch gegen BMW R2, R12, R20 Teile. Tel.: 05363-1205.

Von R50/5: Zylinder, Köpfe, Kolben, Vergaser, 33.000 km, außerdem Federn vorn und hinten, Stoßdämpfer einzeln und einbaufertig, Rücklicht, Auspuff vorne, versch. Kipphebel. Tel.: 06831-88755.

Zylinderköpfe für 60/7; ohne Ventile und Kipphebel; 25,- DM pro Stück. Tel.: 0431-676866 ab 18 Uhr.

- BSA -

A10 oder Shooting-Star gesucht, Bj. 57-59, Optik unwichtig. Tel.: 040-203304.

A50 Royal Star, Bj. 1970, 23 KW, sehr guter Originalzustand, Nummerngleich, blau, wenig Meilen, läuft sehr ruhig, 6.700,- DM, Tel.: 030-2167509.

A65 Toif. Verkauft billig 2 große

Tanks, Satz, Seitendeckel, 2 hintere Schutzbleche, def. Rahmen, Felgen und Kleinteile zum restaurieren. Tel.: 05101-2248.

Suche Smith Drehzahlmesser 3:1 für oif Modelle. Tel.: 05101-2248.

Zwei BSA Plungerrahmen á 500,- DM, eine BSA A20 (25) zerlegt, fast komplett. Tel.: 0711-339162.

- DKW -

2 SB 200, Bj. 36, unrestauriert mit Dynastarter 90% und 60% kpl. zusammen für 2.400,- DM; Für RT200, Bj. 52, kpl. Vorderrad; Für RT 175 Bremsankerplatten und Kleinteile. Tel.: 07542-3613.

Zu verkaufen: DKW RT 175, fahrbereit, technisch i.O. unrestauriert, Tel.: 05352-1876.

- DNEPR -

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

Verkaufe neuwertigen DNEPR-Motor (Ölkreis umgeb.) Vergaser, Kipphebel, Dichtsatz u.a. Teile. Preis VS. Tel.: 05734-2065.

- DUCATI -

Kurbelwellen 270 mm breit (250 ccm) neu gelagert 350,- DM; Zylinderkopf 200er Elite 250,- DM; Drehzahlmesser Kröber 10 Ts./Umdr. 180,- DM; verschiedene Dell'Orto Vergaser SSP-SSI-VHB. Tel.: 0561-492102.

Motor Pantah 600, kpl. mit Vergasern und Trichtern, Rahmen TT1 mit Schwinge, Bremsscheiben 320 mm Durchmesser, 4 Kolben, Sättel, Bremsb. Tel.: 09633-2180.

Suche Original Autogramme mit Fotos von ehem. Motorradrennfahrern. Einzelstücke, Sammlungen usw. Zahle Höchstpreise oder Tausch gegen Ducati Prospekte. Tel.: 07524-3595 ab 17 Uhr.

Verkaufe oder tausche gegen 175er Teile: 35er Marzocchi 250,- DM; 32 Ceriant 250,- DM; Nabe 160 Durchm. 36 Loch Do-Simplex 250,- DM; Motorunterteil 125 ccm 400,- DM; Zylinderkopf 350 ccm neue Führungen und Sitze (kein Desmo) 350,- DM; scharfe No-We 200,- DM; Asso Kolben 76,5 mm 100,- DM; Tel.: 0561-492102.

- DÜRKOPP -

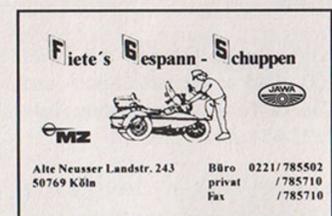
Biete zahlreiche Neu- und Gebräuchteile für Dürkopp MD 150 und MD 200. Tel.: 0421-71787.

- FN -

Suche FN 175 mit BP-K Motor, Zustand egal. Oder Express 175 mit BP-K Motor. Tel.: 0711-683727.

- GESPANN -

Verkaufe MZ-Gespann TS 250/1,



Bj. 80, Motor defekt, DDR-Papierre, Preis VB. Tel.: 02064-80693.

XS-650 Gespann-Motorrad ohne Beiwagen. Total neu aufgebaut. Rahmen Kunststoff beschichtet, Motor neu überholt, 0 km. Viele Neuteile verwendet. 4-Punkt Gabelanschluß. Preis: Selbstkosten 5.500,- DM. Tel.: 07073-4923.

IG Gespannfahrer e.V. bietet auch 1996 wieder Gespannkurse an. Info Tel.: 05932-2699.

IG Gespannfahrer e.V. verbindet bereits 280 Gespannfahrer bundesweit. Info-Tel.: 05932-2699.

Nuovo Falcone Gespann, EZ 07/78, 570 ccm, Bleifreikopf, Velorex-SW, Seitenkoffer, Behördenverkleidung, TÜV 6/96, Preis VHS, oder Tausch gegen Guzzi/V7, Tel.: 0541-357035 nach 18 Uhr.

R50, Bj. 65, /5 Technic, Motor läuft, TÜV 7/97, Preis VB, Tel.: 0161-2539833.

Seitenwagen 'Szentesi' aus Ungarn, Bj. 38, guter Originalzustand, keine Rostschäden! 1.100,- DM. Tel.: 06826-6473 oder 8462. Fax: 06826-8462. Siehe FOTO!!!



- GILERA -

Verkaufe Strada 150 sowie Teile und Literatur. Didi Tel.: 0551-793791 evtl abends.

- HARLEY-DAVIDSON -

OLD STYLE

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

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

Fußbremshebel 40,- DM; 1 Paar Trittbretter WLA 120,- DM; neue Kopfdichtungen für 750er 20,- DM, Satz neue Radbolzen für HD bis 1966 30,- DM; kleine Schachtel div. Schrauben von WLA (3 kg) 10,- DM. Tel.: 030-4448343.

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

- HEINKEL -

Heinkel Tourist Kickstarter; Typ 101A0, Bj. 1954; neu lackiert, 150 ccm, VB 2.900,- DM, Tel.: 09827-1520.

Motor 401A-0 komplett, Vorderrad komplett, Felge hinten Handbuch, Tel.: 05344-6228.

- HERCULES -

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

- HONDA -

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

Achtung XL 250 Fahrer! 330er Motor mit Nockenwellenschaden 500,- DM VB. Tel.: 02634-1272.

Bol'Dor Verkleidung, neuwertig. Tel.: 0171-5149091.

CB 250 K3, Bj. 73, 27 PS, TÜV 6/96, VB 1.500,- DM. CB 400 F, Bj.

76, TÜV 4/96, rot, guter Originalzustand, 37 PS, VB 3.000,- DM. Tel.: 02676-1240 zw. 18 und 20 Uhr.

CB 400T, EZ: 82, 45.000 km, 20 KW, im Brief, offen, neuer Hinterreifen, Kettensatz, kein TÜV, Sammler defekt, guter Zustand, fahrbereit, an Bastler, VB 1.150,- DM. Tel.: 04703-413.

CBX 650 E, Bj. 85, TÜV 7/96, 91.000 km, 75 PS, Konis 2.500,- DM. Tel.: 0211-285112.

GL 1000K1, Preis VB; CB 450K1, Preis VB; SL 125, Bj. 75, Preis VB, 1 Satz Kolben CB450 neu 120,- DM + viele CB 450K1 u. K5 Teile. Tel.: 02634-1272.

Suche Honda CB350 oder CB360 Motor oder Teile. Tel.: 07562-8032 oder 2474.

Tank für CB 450 K3 gesucht. Evtl. Tausch gegen Räder mit Bremsen oder Motorteile. Tel.: 0671-73388.

Verkaufe Becker-Fettkettenkasten für CB 500T/450K in neuwertigen Zustand VB 280,- DM. Tel.: 06106-75493.

VT 500 C. Suche Nummernschildhalter neu oder gebraucht möglichst günstig. Michael Textor, Rheinstr. 44, 79395 Neuenburg 3, Tel.: 07634-35347 + Fax, abends.

- HOREX -

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

250/350 Motor, zerlegt, 500,- DM, Tel.: 0711-339162.

Verkaufe mehrere Regina-Motoren (Generalüberholt). Nehme evtl. defekte oder unkomplette Motoren in Zahlung, habe auch eine toprestaurierte Imperator zu verkaufen! Tel.: 02603-6279.

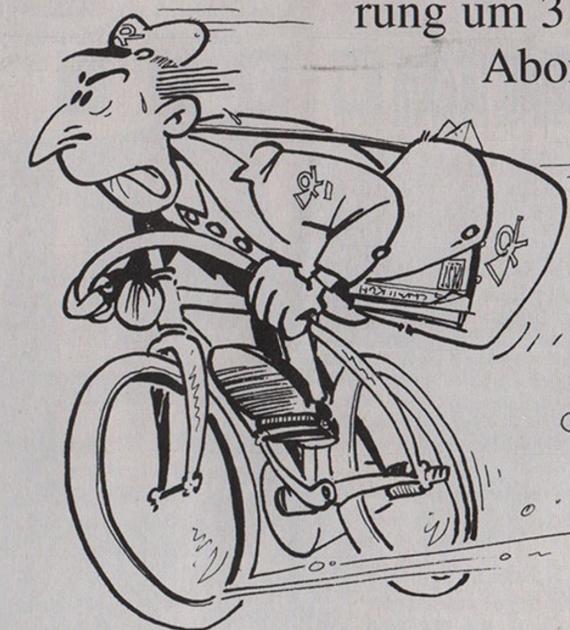
- IFA -

IFA-BK-Teile zu verkaufen, kaufen oder tauschen. Tel.: 0911-890457.

Ja! Ich möchte zu Weihnachten ein GUMMIKUH-Abo verschenken!

Die/der Beschenkte wird die nächsten 12 Monate an mich erinnern!!

Auch in diesem Jahr gilt wieder unser Angebot, ein GUMMIKUH-Abo als Geschenk zu ordern. Für Abonnenten, die ein solches Abo verschenken, gibt es eine Gratis-Verlängerung um 3 Monate, Nicht-



Abonnenten bekommen wahlweise unser GUMMIKUH-T-Shirt oder 6 Exemplare der Motor-Galerie!

Comic: Thomas Reichl

Das Geschenk-Abo kann bestellt werden
per Fax: 0421 - 50 44 48
oder per Brief: BAUES-Verlag, Am Deich 57, 28199 Bremen
(Preis: 67,- DM, das Auslands-Abo kostet 78,- DM).
Wir schicken der/dem Besteller/in eine Rechnung
und die GUMMIKUH (nach Begleichung der Rechnung)
ab der Januar Ausgabe der/dem Beschenkten!

Suche Benzinbahn für IFA-BK, Bj. 52/53. Tel.: 03933-3743.

Suche für BK Fahrersattel mit Feder, Tacho, Rücklicht. T. Roder, Hohe Str. 47, 08428 Langenbernsdorf, Fax/Tel.: 03761-74000.

- JAWA -

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

Suche 2-Ventil-Bahnmotoren, Zustand 1-5, alle Baujahre, alles anbieten. Tel.: 04355-852.

Verkaufe Jawa 356/638 mit Seitenwagen Velorex 700, Bj. 89, optisch + technisch sehr gut, VB 3.800,- DM, 12.000 km, Motor überholt. Tel.: 02406-83220 oder 64093.

Verkaufe Motorrad Typ 354 Plus Teile, VB 800,- DM, Tel.: 038847-52336.

Verkaufe Vorderrad für Jawa 350, mit Bereifung, Bremse fehlt, Tel.: 03583-690543 Markus verlangen.

- KAWASAKI -

Biete für Kawasaki Z 750B Twin, Motorenteile B1+B2 auf Anfrage, Tel.: 05772-7368.

KZ 750B Belt Drive, zerlegt in Teilen oder komplett, Preis VHS. Tel.: 0711-339162.

S1 250 ccm Zylinder 2-Takt, Bj. 75, Originalzustand, TÜV neu, VB 1.600,- DM, tausche gegen auch gegen RD 350, RD 400 oder Laverda Teile. Tel.: 0571-508136.

Verkaufe Werkstatthandbuch für Z1300, ab Bj. 78-83 in Englisch. VHB 80,- DM. Tel.: 05148-4350.

Z650-Motor (37.000 km) komplett sowie für Z500 Motor- und Bremsenteile - Hinterrad, Ständer, Elektrik - zu verkaufen. Tel.: 0171-6541447 oder 03943-44490.

- KREIDLER -

Suche für Kreidler RS Vorderradgabel, Tank, Sitzbank, Fußrastenanlage sowie Werkstatthandbuch und sonstige Literatur. Tel.: 05405-2227.

Verkaufe 2 Florett 3-Gang, Bj. 61, mit Betriebserlaubnis komplett 800,- DM. Berni Rusam Tel.: 07940-2617.

Verkaufe Kreidler RS, Bj. 64, sehr guter Zustand, 1.200,- DM. Tel.: 07272-5149.

- LAVERDA -

1000/1, EZ 73, 74er Modell, Ke-Sa, Bremse, Lack neu, viele O-Teile, Witt-Zündung, Niro-Auspuff, Motor ist im Dutt, 4.000,- DM. Tel.: 04355-852.

Suche 750er Gabelbrücken, Alu, unteres Joch geschraubt, gerne mit Gabel (Trommel). Telefon: 04355-852.

Suche Hinterrad, 19" Speiche, Trommel, kein Gammel, Tel.: 04355-852.

'Das Motorrad', Jahrgang 1980 bis heute, fast komplett, zu verkaufen. Einzeln oder zusammen im Super-Spar-Angebot. Tel.: 02266-4073.

'MOTORRAD'-Hefte, 69-89, fast nur komplette Jahre, VHB. Tel.: 0761-64611.

- LITERATUR -

Biete a) zum Tausch 'Das Motorrad' vor 1945 b) zum Kauf oder Tausch 'Das Motorrad' Hefte aus 1951-1993, 'Motorrad-Katalog', 'Motorrad-Revue', 'Motorrad-Classic'. Tel.: 02064-80693.

Biete unterschiedliche Literaturkopien für NSU 501 TS-Modelle. Tel.: 0421-71787.

Bücher über Motorräder, alte Zeitungen, Werbung, Emalieschilder zu verkaufen. Tel.: 05363-1205.

Classic Bike Hefte von 1978 bis 1990 + Classic Racer von 1982 bis 1990 abzugeben, Preis VHS. Tel.: 069-571397.

GUMMIKUH-Hefte 6/94 - 5/95, ein ganzer Jahrgang für 35,- DM + Porto. Tel.: 06171-57784.

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

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

Suche das Buch von der Deutschlandfahrt 1924 'Mit dem Motorrad durch Eis und Schnee' - auch nur leihweise. W. Höfig, Tel.: 06249-7428.

Suche Griffith/Rauch: 'Die berühmten Rennmotorräder', Mo.-Buch-Verl. '66 und LP oder Bandaufnahme 'Motorrad-GP's 50er-70er Jahre' in deutsch auch Kopie. Michael Roch, Dr. Otto-Just-Str. 25, 08468 Reichenbach.

Suche Original Autogramme von Motorradrennfahrern, auch ganze Sammlung. Zahle gut. Evtl. auch Tausch gegen alte Motorradprospekte oder Rennprogramme, Tel.: 07524-3595 ab 17 Uhr.

Suche: 'Motocross in Deutschland'. Angebote unter Tel.: 02041-31362.

Verkaufe 'Das Motorrad' 1966-1973 komplett gegen Gebot. Tel.: 0511-3501161.

Verkaufe 'Das Motorrad' einzelne Hefte und ganze Jahrgänge 1966-1993. Tausch gegen Hefte vor 1945. Tel.: 02064-80693.

Verkaufe a) Reparaturhandbuch für MZ TS 250, 120 Seiten, b) Reparaturanleitung für MZ 150/250, 100 Seiten (Kopie), Preis VB. Tel.: 02064-80693.

Verkaufe Classic Bike Hefte von 1978-1990 + Classic Racer von 1982-1990. Tel.: 069-571397.

Verkaufe diverse Wartungsanleitungen/Handbücher/Ersatzteilkataloge für verschiedene Yamaha, Suzuki, Honda, Kawasaki und Ducati Motorräder, auch Tausch möglich. Tel.: 05031-74828 ab 16 Uhr.

Verkaufe ETK in deutsch für Ducati, MHR900, 900SS für 25,- DM, verschiedene MO Zeitschriften ab 80 je 1,50,- DM, Tel.: 02150-4703.

- MAICO -

Verkaufe Maico MD 250, Bj. 73, neu lackiert, Zylinder + Kolben neu, Reifen, Tachometer eingespeicht

Das Medium für alle MAICO-Fahrer

MAICO Letters

Kostenloses Probeexemplar ?

Postkarte an:
SYNOVA-Marketing
Unterbüscherhof 69
42799 Leichlingen

neu, mit neuem Tankrucksack, TÜV 3/97, 4.200,- DM. Telefon: 07272-5149.

- MOPED -

Bauer Bäcker moped B50G, 1959, Zustand schlecht, 300,- DM. Tel.: 04355-852.

- MOTO CROSS -

'Le Mans I', '76/97, 35.000 km, 1000 ccm, HTM-Tuning, 85 PS, bleifrei Transistor-doppel-zündung, Durchmesser 40 Mikumi, Alu-Kupplung, Durchmesser 40 Laf., weiß Veglia, Akrontfelgen 150/120 ME1, VB 12.700,- DM, Tel.: 0241-25598. Tel.: 0241-25598.

'V50', Motorenteile wie Kolben, Zylinder-Köpfe, Ölwannezwischenring, gewichtsreduzierte Schwingscheibe, Komis etc. zu verkaufen. VB. Telefon: 02266-4073.

- 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

Gespann, 850GT, Bj. 73, 1000 ccm, bleifrei, 15'-Wasp-Schwinge, TR 500 Nachbau, VB 9.600,- DM. Tel.: 0241-25598.

Nuovo Falcone 1975 für 3.700,- DM. Premier-Jap 750, Bj. 30, restauriert für 17.000,- DM. Tel.: 0761-580400.

Nuovo Falcone Gespann, E.Z. 07/78, 570 ccm, Bleifreikopf, Velorex-SW, Seitenkoffer, Behördenverkleidung, TÜV 06/96, Preis VHS, oder Tausch gegen Guzzi/V7, Tel.: 0541-357035 nach 18 Uhr.

Nuovo Falcone, Bj. 72, guter Zustand, 19.500 km, deutscher KFZ-Brief, VB 4.800,- DM. Tel.: 0221-7002690.

T3, Ex-Polizia, Bj. 80, 59 PS, 850 ccm. Tank 1000 S, Le Mans Fahrwerk, TÜV 8/96, Winterpreis 5.600,- DM. Tel.: 05321-22709

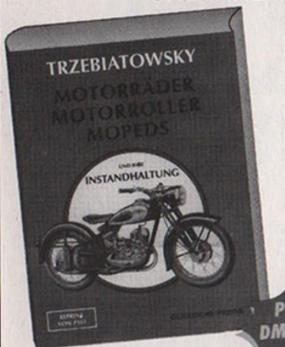
V7 Spezial in Teilen zu verkaufen, z.B. Motor, Räder, 4-Gang-Getriebe, Blechteile, Rahmen, TÜV 9/97, BW eingetr., Kardan mit BW-Übers. Preis VB. Telefon: 05932-2699.

Vergaserdeckel aus ALU, poliert, für V 35 - V 75, Telefon: 0761-64611.

- MOTO MORINI -

Morini 350 Sport, Bj. 76, TÜV neu, sehr guter Zustand, 4.950,- DM. Tel.: 05145-416.

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 Salzuffen

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

MOTALIA

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

MOTALIA im Abonnement GP

Coupon ausschneiden oder kopieren und 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.

HEEL-TECHNOTHEK

NEU

Band VIII: Harley Davidson ISBN 3-89365-409-7

Band V: BMW ISBN 3-89365-402-X

Band VI: Ducati ISBN 3-89365-403-8

Band VII: Indian ISBN 3-89365-404-6

Band IX: Norton ISBN 3-89365-423-2

Band XVI: Moto Guzzi ISBN 3-89365-424-0

Band XIX: Yamaha ISBN 3-89365-451-8

Band XX: Yamaha ISBN 3-89365-452-6

Bestellen Sie jetzt!
Bestell-Hotline: (05 31) 79 90 79
Bestell-Fax: (05 31) 79 59 39

Jeder Band mit rund 130 Seiten, 100-120 Vierfarbfotos, Format 206 x 229 mm, Softback, **DM 19,80**

Bestellcoupon ausschneiden und einschicken oder faxen oder anrufen

Ex. Band V: BMW Ex. Band VIII: Harley Davidson Ex. Band XIX: Harley Davidson Electra Glide
Ex. Band VI: Ducati Ex. Band XV: Norton
Ex. Band VII: Indian Ex. Band XVI: Moto Guzzi Ex. Band XX: Yamaha

Name, Vorname _____ Straße, Hausnummer oder Postfach _____
PLZ, Ort _____ Datum, Unterschrift _____

HEEL BÜCHER, Hauptstr. 354, 53639 Königswinter

Verk. funktionsf. Anlasser für Morini V2-Motoren. Tel.: 05282-8642.

- MZ -

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

MZ-TREFF - INFO
Ersatzteile für alle MZ-Modelle

z.B. ES-ETS Kettenräder
Ansaugummi 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

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

Neugespanne
Gespannservice - Tauschteile
Blitzversand aller Teile,
auch für alte Modelle

NEU

- Vollverkleidung
- Einzelsitze
- Lederkoffer
- Klapprasten

Fa. Wildschrei
56829 Brieden
0 26 72 / 85 40

2 Stück TS250 zusammen 550,- DM. Tel.: 04793-1733.

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

Biete Literatur von ES-ETZ (Kopien); Ersatzteillisten, Reparaturbücher und Betriebsanleitungen. Fax + Tel.: 0341-4778589.

Cross-Werksausführung: Suche Kontakte/Infos/Teile. Frank Petersen, Rodmosevej 144, 6052 Viuf, Dänemark. Fax + Tel.: 0045-75863251.

ES 250/0 Einport, Bj. 59. Suche immer noch neuwertiges wie: Scheinwerferreflektor, Auspuffendstück, Kick- und Schalthebel, Kettenrad 48Z, Zugfeder und Plastescheibe für Stoye II-Seitenwagen. Tel.: 05130-4927 oder 0511-3883885.

ES 250/1, Bj. 58. KFZ-Brief, Literatur und jede Menge ET vorhanden. 1 Vorbesitzer, 95 neu aufgebaut, Lack-Elektrik usw. voll alltagstauglich, TÜV bei Verkauf neu, VHB 1.800,- DM. Tel.: 03683-608946.

ES 250/1-Gespann zum restaurieren, 600,- DM. Tel.: 03943-44490.

ETZ 150, Bj. 90, TÜV 5/96, leicht 'gechoppt', 800,- DM. Tel.: 05145-416.

ETZ 250. Gespannrahmen mit Brief für 200,- DM zu verkaufen. Tel.: 0171-6541447.

Gebe doppelte MZ-Prospekte aus den 80er Jahren ab. Liste gegen 1,- DM Rückporto. S. Schönholz, Iserlohner Str. 29, 28199 Bremen.

Kugelpfanschluß/Unterzug MZ 500 zum Anschluß von MZ-Beiwagen 190,- DM. Reifen 2.75-/8 und 3.50-16 (Gespannreifen). Beide sehr gut, VB. Tel.: 06074-25538.

Kurbelwelle TS 250/1: 200,- DM,-; ES 125-150: Scheinwerfer komplett 50,- DM; ETZ Ansaugdämpfer 5,- DM; andere Teile auf Anfrage; alles VHB. T.: 0431-676866 ab 18 h

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

Rahmen TS 250 mit Brief für 50,- DM, Rahmen ETZ 250 mit Brief, TÜV 3/96 für 100,- DM, ES 250/1 Gespann mit ES/2 Motor (Lager defekt) für 1.200,- DM. Tel.: 04422-3684.

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 125 ccm, 150 ccm oder 175 ccm MZ-Motorrad günstig zu kaufen. Außerdem MZ-Literatur, Bedienungsanleitung, Werkstatt-Handb., Ersatzteile. T. 04172-8651

Suche 16er Ritzel für TS/ETZ 250 sowie Bugkanzel von VEB Waggonbau Dessau. Verkauft ES 250/1 für 1.100,- DM. Tel.: 04422-3684.

Suche allgemeine Informationen über Wünsche-Seitenwagen, speziell Typenschildaufschrift. Tel.: 07183-8115.

Suche GS Besitzer zwecks Informationsaustausch und gegenseitiger Hilfe beim restaurieren usw. Michael Textor, Rheinstr. 44, 79395 Neuenburg, Tel.: 07634-35347 + Fax, abends.

Suche MZ 500 Rotax, billig oder Unfallmaschine. Tel.: 00031-365325812 (Holland).

Suche Rahmen mit Brief, auch Unfall für MZ-500-Rotax. Tel.: 0911-890457.

Suche Saxon Tour 500, wenig gelaufen. Tel.: 0231-283674.

Suche TS 125, 10 PS, Ch. Melchers, Tel.: 0212-208649 (Solingen).

TS 125, 10 PS, Bj. 81, Brief abgelaufen jedoch TÜV-fertig neu aufgebaut, mit Sitzbank, Kette, Kerze, Kontakte, Luftfilter etc. Guter Gebrauchszustand, VB 750,- DM, Tel.: 08193-6294, Fax 4619.

TS 150, 10 PS, Baujahr 75, TÜV 7/97, Geländereifen hinten, Crosslenker, viele Neuteile: Kurbelwelle, Lager, Kolben, Kette, Kerze, Kontakte, Batterie, Luftfilter. Guter Gebrauchszustand, VB 1.150,- DM. Telefon: 08193-6294, Fax 4619.

TS 250/1, Bj. 80, ohne TÜV, komplett, Zustand 3, VHB 550,- DM. Country 500-Gespann, EZ 10/93, 32.000 km, Zustand 3, Velorex 562, WW eingetragen. VHB 4.500,- DM. Tel.: 04434-1340 oder 0421-821186.

TS 250/1, original NVA-Ausführung mit Packtaschen (inkl. Inhalt), Klappspaten und Reservekanister, Bj. 1980, ca. 28.000 km, 19 PS (17 PS eingetragen), sehr guter Zustand, VB 1.500,- DM. Tel.: 0221-5905127.

Verkaufe 1 Paar Ledertaschen schwarz mit Tarnstoffüberzug (NVA) für ES/TS 250, neu, 150,- DM, Zylinderkopf für TS 250, neu, 80,- DM; Vergaser TS 250, neu, 80,- DM; Schaltwelle für Getriebe TS 250, neu, 60,- DM; Dichtung für Kuppl.-Deckel 5,- DM, Kurbelwelle TS 250/1, neu, 160,- DM. Tel.: 030-4448343.

Verkaufe Alu-Felgen 21"-36-Loch. Suche, verkaufe oder tausche MZ-Werks-GS-Teile. Tel.: 0911-890457.

Verkaufe MZ Gespann TS 250/1, Baujahr '80, Motor defekt, DDR-Papiere, Preis VB. Telefon: 02064-80693.

Verkaufe MZ und Teile z.B.: TS 250 + 2. Rahmen mit Westbrief, SW Superelastic VB 300,- DM, ETZ 250 Rahmen mit Schwinge 50,- DM und RT 125 Teile. Näheres am Telefon. Fax + Tel.: 040-7608144.

Verkaufe viele Teile für RT 125 und alle Teile für TS 250/ETZ 250/Schwalbe komplett. R. Stephan, Thurmer Str. 35, 08066 Zwickau.

Verkaufe zwei Rahmen für ETZ 250, 1 Rahmen für ETZ 150, gebraucht doch unverbraucht je 100,- DM. Tel.: 038847-52336.

Vorderrad kpl. mit Bereifung 2.75-18, Hinterrad kpl. mit Bereifung 3.00-18, Kettenschlauch, Ruckdämpfergummi vermutlich für TS 150 je 80,- DM VB. Tel.: 02161-53596 ab 19 Uhr.

- NORTON -

850 Commando Motor und Getriebe zerlegt, 1.500,- DM. Tel.: 0711-339162.

Norton Commando bis ca. 5.000,- DM gesucht oder auch Vorkriegsmodelle anbieten im Raum Bremen. Keine Fantasiepreise! Tel.: 0421-625902 abends.

Suche brauchbaren Zylinder für Commando 850 zum Abschleifen und Tacho in km-Anzeige für 850 MK III. Tel.: 06502-6878.

Suche Kurbelwelle und Drehzahlmesserantrieb oder Rumpfmotor auch überholungsbedürftig für Commando 750. Tel.: 06502-6878.

- NSU -

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

Für NSU Superlux Vergaser kpl. 2/24/34, Tacho und Gabelteile zu verkaufen. Tel.: 07542-3613.

NSU Quick, Bj. 53, restauriert 1988, incl. 2. Motor und div. Ersatzteilen, 1.500,- DM. Tel.: 04167-6346.

NSU-Max Spezial, Bj. 55, Motor überholt und restauriert, 12 V-Umbau, VB 6.250,- DM. Tel.: 02241-44270.

Quickly, guter Zustand, fahrbereit, zu verkaufen. Tel.: 05655-8051.

Suche Briefkopie für NSU Lux 200 ccm, Bj. 56, + Datenblatt. Unkosten werden erstattet. Tel.: 02594-89994 abends (öfter versuchen).

Verkaufe 1 Schaltarmatur für 3-Gang Quickly mit weißem Griff für 150,- DM; Kupplung für Quick 120,- DM; Reparaturanleitung Quickly 3-Gang 30,- DM. Berni Rusam, Tel.: 07940-2617.

Verkaufe 1 Schalthebel Fox für 20,- DM; diverse Foxtteile; Max Werkzeugkasten 100,- DM; Max Öltank Standard 50,- DM; Max Kettenschutz halbn. 350,- DM; Max Motordeckel links 80,- DM. Berni Rusam, Tel.: 07940-2617.

Verkaufe 1 Uhr für Lambretta 100,- DM; 1 Tacho für Standard-Quickly auf Lenkkopf mit Welle und Antrieb für 200,- DM; 1 Tacho für Quickly mit Antrieb für 150,- DM. Berni Rusam, Tel.: 07940-2617.

Verkaufe 2 Alu-Limadeckel Fox a' 30,- DM; Motordeckel links für 125 ZDB 80,- DM, Quickly Vergaser a' 20,- DM; 10 Quickly Limas a' 30,- DM, 2 Fox Räder komplett für 50,- DM. Berni Rusam, Tel.: 07940-2617.

Verkaufe NSU Max-Standard, Bj. 54, teilrestauriert für 2.800,- DM; 1 NSU Lux Rahmen, Gabel mit Schwinge und Vorderrad, Schwinge hinten und Motor für 650,- DM. Berni Rusam, Tel.: 07940-2617.

- PANNONIA -

3 x TCF 250, Bj. 59, 1 x Dana - Sw, massenhaft Teile, zus. 3.000,- DM FP auch einzeln! Tel.: 0431-631763.

Werkstatthandbuch und Ersatzteilliste für Pannonia TLF, TLB, TLD, je Band 50,- DM. Tel.: 06826-6473 FAX: 06826-8462.

- PANTHER -

Panther Bobby, Bj. 55, restauriert 1985 mit Sachs 50 2-Gang, 950,- DM, Tel.: 04167-6346.

- REX -

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

- ROLLER -

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

- ROYAL ENFIELD -

Royal Enfield 'GB', Bj. 57, 350 ccm, VA-Speichen, Chrom-Felgenschwärz, grundüberholt. Alle Belege vorhanden, Dynamo plus Lima neu. Ersatzteile wie Getriebe, Zylinder, Kolben, Standrohre, Steuerdeckel mit Ölpumpe, 2 x Ersatzlima usw. für 7.500,- DM. Tel.: 0711-6404663.

- SEITENWAGEN -

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

Original Nimbus-Seitenwagen, Bestzustand, z. verk. T.: 05655-8051

Steib S350/S500, schlecht restauriert, VB 600,- DM. Tel.: 089-395966.

Stoye II Seitenwagen-Rahmen, Bj. 62 und Boot zu verkaufen VB 650,- DM auch einzeln. Tel.: 04141-66106.

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

Velorex, Typ 562, neu, schwarz, gebremst, kpl. Universalbausatz, 1.100,- DM. Tel.: 04165-80867.

Verkaufe Boot für Superelastik, Zustand 4, 150,- DM VB. Tel.: 038847-52336 ab 18 Uhr.

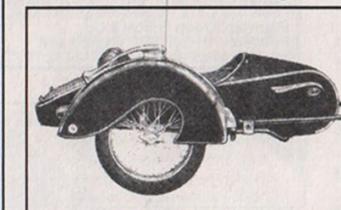
Verkaufe Lastenseitenwagenboot MZ, 250,- DM, Zustand gut, Tel.: 038847-52336 ab 18 Uhr.

Vorkriegsseitenwagen, neu lackiert, 2.500,- DM. Tel.: 04793-1733.

ADLER - BMW - DKW - HOREX - NSU TRIUMPH - VICTORIA - ZÜNDAPP
Wenn Sie eines dieser Motorräder restaurieren, dann finden Sie bei uns vieles, was Sie dazu benötigen.

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

ERSATZTEILE für alle STEIB - Seitenwagen



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

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

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

Wir machen Träume wahr



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

- SIMSON -

Schwalbe, Bj. 68, Kolben + Zylinder neu, Zustand 3. Tel.: 0171-5149091.

Verkaufe 2 Rahmen für Schwalbe je 50,- DM, auch andere Teile. Tel.: 038847-52336.

Verkaufe SR II E, Bj. 62, komplett + Teile, VB 500,- DM. Tel.: 038847-52336 ab 18 Uhr.

Verkaufe Star Plus Teile für 200,- DM, Tel.: 038847-52336.

- SOLO -

'Easy-clutch' wie abgebildet in GP 75 (9/95): wer weiß eine Bezugsquelle? Klaus Essers, Dorfstr. 26, 54689 Reipeldingen, Tel.: 06550-1478.

- SONSTIGES -

Castro Motoröl 10 l HD 40/50 pro Liter 7,50,- DM. Castrol R40/31 für 26,- DM. Schutzblech neu 19 Zoll vorne, Farbe schwarz 60,- DM. Meagafon BSA Gold Star 80,- DM. Harro Tourenkombi Gr. 48/schwarz/rot 250,- DM. Stiefel Gr. 43 für 60,- DM. Tel.: 0711-6404663.

Chopper/Oldtimerregenbrille, Alu, wie das Original der 20er Jahre, neu, zu verkaufen für 27,- DM. Tel.: 02266-4073.

Diverse Wartungsanleitungen/Handbücher, Ersatzteilkataloge für verschiedene Yamaha, Suzuki, Honda, Kawasaki und Ducati Motorräder, auch Tausch möglich. Tel.: 05031-74828 ab 16 Uhr.

Diverse Werkstattbücher für Japaner + Ducati abzugeben - Tausch möglich! Tel.: 05031-74828 oder 0171-5474557.

M.-Vorderreifen, Metzler Laser ME 33 Laser Tubeless, 110/70 VB, V260, 4mm, VHB 50,- DM, Tel.: 05772-7368.

MAW, Zustand 2, läuft. Tel.: 0171-5149091.

Moped-Tanksäule '125', Westphalen, 50-60er Jahre, Unterteil emailiert, blau/gelb, VB 400,- DM. Tel.: 02266-4073.

Motorrad-Anhänger MOTOR-KULI Bj. 64, Einachsige, 800,- DM.

EDELSTAHLSCHRAUBEN
Muttern, Normteile in A2 alle Abmessungen auch Feingewinde, Sondermaße auch hochglanzpoliert
Katalog gratis, Tel. 0 85 02 / 14 25
Fa. Wegertsender - 8399 Fürstzell 1
Postfach 10 38 - Telefax 08502/3227

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

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

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

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

Tel.: 06826-6473, Fax: 06826-6473.

Motorradhebebühne, Tragkraft 400 kg, L=220, B=75, H=80 cm, Hydraulik Antrieb, neu, Preis 700,- DM. Tel.: 04488-71429.

Motorradpacktaschen, schwarz, 2x20 l, 1 x benutzt, VHB 80,- DM, Tel.: 05772-7368.

Sammler sucht Fahrräder, Mopeds, Hilfsmotoren und Ersatzteile, Werkzeug, Werbung der Vor- und Nachkriegszeit. Danke! Tel.: 02266-4073.

Suche alles über Herko/Motor, Fahrgestell, Fotos, Info. Kosten werden erstattet! H.-Dieter Springer, Heidegärten 28, 33611 Bielefeld, Tel.: 0521-86744.

Suche für Standard Rex 500 sowie Kurier Teile ab Bj. 37. Tel.: 08709-3661 ab 18 Uhr.

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

Prof.-Synchrotester
Manometer/VAGlyzerinfüllung
Für 2 - 4 Zylinder
DM 189,-
(Händler bitte Preis anfragen)

Elektronische Fahrzeugausrüstung
Lichtmaschinen-Regler (für Gleich-, Wechsel- oder Drehstrom),
Zündungen, Relais, Spulen
und alles rund um die Elektrik
••• für alle Fahrzeugtypen •••

ELEKTRONIC-DATA KLEIBER GMBH
Steinbach 19 • 51789 Lindlar • Tel. 02266/470077 • Fax 470079

Verk. 2 Reifen 3.50 - 12 (Roller?), sehr gut erhalten, Preis VS. Tel.: 03583-690543, Markus verlangen.

Verkaufe für RT, BK, AWO, EMW oder ähnliches: 1 Stück Spezialtief Sitzsoziusfedersattel, verstellbar während der Fahrt, guter Zustand, 150,- DM, Tel.: 038847-52336.

Verkaufe Motorrad Modelle, auch Baukästen, gern auch im Tausch gegen BMW Motorradmodelle, Ersatzteile, Plaketten, Relaisplatten usw. Tel.: 05363-1205.

Verkaufe NSU-Motor 350 ccm, Moto-Getriebe, 'Das Motorrad' 50er Jahre, P.S. ab Heft 1, suche Teile von Schüttoff 500 Modell K, Tel.: 0561-65547 vormittags ab 11 Uhr.

Biete für Suzuki GS 400, Restdichtsatz 20,- DM, univers. Z-Lenker gedr., fast neu 50,- DM. Tel.: 05772-7368.

GS750D in Teilen. Tel.: 04355-852.
GSX 750E Restteile auf Anfrage. Tel.: 05772-7368.

TS400B, Bj. 77, dt. Papiere, Rarität für Liebhaber; GT750A Fahrwerk kompl. + Motor (unvollst.). Preise: 4.300,- DM und 500,- DM. Tel.: 0251-525761.

Verkaufe Kette, Kettenrad, Kettenritzel für GT 250A, Preis VB. Tel.: 02064-80693.

Verkaufe Werkstatthandbuch für GS 850G. VHB 100,- DM und Gabel u. Räder 300,- DM. Tel.: 05148-4350.

Motor BMW-Boxer, 700 ccm, gegen Gebot. Tel.: 05145-416.

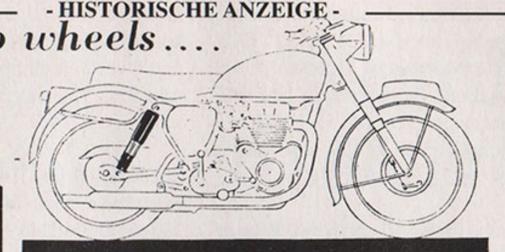
Ölkühler-Kit, neu, Honda CB 500 F, Kawa Z900 und Z1000, RASK Fußrastenanl. neu, Honda KZ 750, Kawa Z650 Z900, Boldor-Tank, Suzi GSX 1100 EF V.-Rad Gabel, Nockenwelle, Bremsanl. usw., VB, Tel.: 09434-3132.

Verkaufe Borrani Alufelge 185B x 18, 36 Loch für 200,- DM; 1 DID Tiefbett Felge 185B x 19, 40 Loch für 60,- DM; Scheinwerfergehäuse für Fox mit mechanischer Abwendung 300,- DM. Berni Rusam Tel.: 07940-2617.

Verkaufe Kette, Kettenrad, Kettenritzel für Suzuki GT 250 A, Preis VB, Tel.: 02064-80693.

Verkaufe Spulenkasten Typ SP 10 für 200,- DM; Motordeckel links für Sachs 150 für 80,- DM; Bosch Polrad für Dito 100,- DM; Quickly Zylinder 30,- DM. Berni Rusam Tel.: 07940-2617.

- HISTORISCHE ANZEIGE -
two wheels....



or three....

the ride is smoother with GIRLING

DIRECT ACTION TYPE DAMPERS

Way Out Ahead

GIRLING LTD. • KINGS ROAD • TYSELEY • BIRMINGHAM • 11

Verkaufe Verkleidung Windjammer, Radiokonsole, Verkl. Habermann Thunderbolt 0, Rahmen ETZ 250-Gespann neu, Rahmen SR 500 '83, alles günstig, VHB, Tel.: 06438-5459 evtl. abends.

Suche dringend für Tornax K 125 Fußbremshebel und für Z 250 Alu Kettenkasten und Hauptständer. Tel.: 02434-5560 ab 19 Uhr.

Suche für Tornax T 175 mit 3 Gang ILO Motor, Zylinderkopf u. f. Tornax Z 250 Hauptständer und Alu Kettenk. Tel.: 02434-4460 ab 19 h.

750 Tiger Motor zerlegt, 1.900,- DM. Tel.: 0711-339162.

TWN. Suche Teile oder Schlachtobjekte für KV 200, Bj. 1932 und K10, K11, K8, K9. Bitte alles anbieten. Michael Textor, Rheinstr. 44, 79395 Neuenburg 3, Tel.: 07634-35347 + Fax abends.

- TRIUMPH (D) -
BDG 250 SL, rot, Bj. 54, mit Alu-Zylinder, zugelassen, TÜV 9/97, Zustand 2, BDG 250S, schwarz, in Teilen, komplett mit Papieren, viele E-Motoren, Rahmen usw. Tel.: 06190-71712.

Triumph B 125, Bj. 1940, restauriert, für VB 3.800,- DM zu verkaufen. Tel.: 06831-88755.

- TRIUMPH (GB) -

BRITISH BIKES WEIGELT
60439 Frankfurt • Nassauer Str. 14
BSA • NORTON • TRIUMPH

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

5TA Motor zerlegt, nicht komplett, VB 380,- DM. Tel.: 04703-413.

Bonneville T 120 V, Bj. 74, Nummerngleich, 5-Gang, überholte Ver-

Der Spezialist für ganz schwierige Fälle
Mechaniker-Meister
Hermann Rau
Tel. 09 666 - 1486
ab 19 Uhr



BSA Norton Triumph
und alle anderen englischen Maschinen
Kostenlose Gebrauchtsmaschinenliste anfordern

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

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

- URAL -
Wer hat Ural auf BMW-Motor umgebaut? Technik, TÜV-Abnahme? Erfahrungsaustausch wäre prima! Tel.: 0641-4000859 oder 0641-52564.

- VERGASER -
Suche Informationen 'zur Motorradfirma Geier', Tel.: 02041-31362.

gaser, 6.900,- DM, Tiger T100S, Zylinderkopf überholt, Auspuffanlage kpl. neu, 6.700,- DM, Tel.: 030-2167509.



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 Sportlerfolge das Geschehen. Abschließend sorgt dann noch eine Typenkunde für die Vermittlung der relevanten technischen Daten. Ein Buch, das zu einem fairen Preis-/Leistungsverhältnis viel Information mit viel Lesespaß verbindet."
SÜDDEUTSCHE ZEITUNG, 16.7.1994
"Das Buch ist für Freunde der sächsischen Motorräder sehr zu empfehlen."
GUMMIKUH, 15.7.1994
251 Abbildungen, 120 Seiten, 2 Klapptafeln, DM 29,80

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

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

- VICTORIA -

Motor M51. Wer hat Spezial-Werkzeug für diesen Motor. Tel.: 07365-6658 ab 20 Uhr.

Parilla: Suche Sitzbank und andere Teile - auch Literatur. Tel.: 08709-3661 ab 18 Uhr.

- YAMAHA -



AS1, Bj. 70, ohne Brief, Motor fest, Schutzblech vorne + Kickstarter fehlen, 550,- DM. Telefon: 089-395966.

DT 175 Motor ohne Lima zu verkaufen für 175,- DM, Tel.: 07524-3595 ab 17 Uhr.

Für die Winterabende: XS 500, Bj. 86, fahrb., 800,- DM. T.: 05145-416.

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

Suche für XS 650: ovales Rücklicht incl. Halter, sowie jede orig. Literatur, z.B. WHB, ETC, BTA, Buchelli-Reparaturanleitung, Prospekte. S. Metter, Oderstr. 2, 50169 Kerpen.

Suche RD 500 LC oder Suzuki RG 500 Gamma, Unfall defekt, ohne TÜV usw. Oder Motor und Teile. Tel.: 05031-74828 oder 0171-4574557.

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 XT 600E Unfallrahmen mit Papieren 150,- DM, Schwinge kpl. mit Hinterrad und Federbein 250,- DM, Motor mit defekten Gehäuse 150,- DM. Henry Sch. Tel.: 030-4416649.

Verkaufe XS 750E, Bj. 79, 35.000 km, mit Speichenrädern, gepflegter Zustand, neue Originalauspuffanlage, Ölkühler, VB 4.800,- DM, evtl. mit 2. Maschine in Teilen, VB 5.500,- DM. Tel.: 06106-75493.

Verkaufe Yamaha XS 650-Kardan-Tourer, Bj. 85, TÜV + Reifen neu, 100000 km, Wirth + Koni, Tourenlenker, schwarz, + Teile wie E-Motor, Kardan, Hi-Rad, Kleinteile, VHB 2.950,- DM. Tel.: 05254-7106.

XS250, EZ 6/80, 13 KW, 31.000 km, Reparaturanleitung, kein TÜV, VB 750,- DM. Tel.: 0228-323813.

- ZÜNDAPP -

Bella R204, Bj. 1958, 12 PS, zu verkaufen. Tel.: 02234-62381 Anrufbeantworter, rufe zurück.

Elastic, DB255, Bj. 55, guter Zustand, viele Neuteile, 1.900,- DM, Tel.: 0231-283674.

Für Norma Luxus 2 Vollnabenräder 100,- DM; Tele und Motorenteile Tel.: 07542-3613.

KS600. Suche den 'grünen Elefanten' am liebsten Scheunenfund mit

gutem Motor. Kann dafür mehrere Zündapp KS1008, 2PS/KS175WC/ KS125 oder auch GS125 im Tausch abgeben. Angebote an Manfred Fuhrmann, Tel.: 05751-14520. Suche für KS 175 Wasserkühler. Tel.: 0221-583647.

Suche für KS50 und KS80 Wasserkühler, evtl. Tausch gegen andere KS50 Teile! Tel.: 0221-583647.

Westerwald-Motorrad. NORMA 200 ccm, Bj. 53, restauriert, sehr zuverlässig, zugelassen, unverbastelt, VB 4.999,- DM. Tel.: 02602-8706 abends.

LAST MINUTE

Verkaufe MZ ETZ 250 Bj. 87, Motor überholt, Lackierung neu, TÜV neu, Zustand 1, VB 1.100,- DM. Tel.: 0421-4986441.

Suche für meine Suzuki GS 450 günstigen Ersatzmotor, gebraucht! Tel.: 0441/202434, Uwe.

Getriebe vom Jaguar XJ 6 zu verkaufen. Das Schaltgetriebe hat einen Overdrive und stammt aus einem Serie I Modell. Voll funktionsfähig! Telefon: 0421/503035.

Suche für HERKULES-Mokick gebrauchte Gabel, Model Supra 4. Telefon: 0421/4919049, Nico, abends.

BMW-R100/7 Sitzbank zu verkaufen. Zustand 2. Telefon: 0421/6160080.

Verkaufe BMW R100 S, Baujahr 1983, Fallert Umbau (Verkleidung und Sitzbank). Stahlflex Umbau, Tüv, Getriebschaden. Gegen Gebot! Telefon: 0421/6160080.



Unsere fünf Neuen - ab sofort zum Bestellen

Auslieferung: siehe Korrespondenz !!!

„Motorroller Entwicklung-Aufbau-Bedienung-Pflege“

von Utz Rochel, Fred Richter und August Falz

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

24,80 DM

„Deutsche Motorräder, Motorroller, Mopeds 1955“

Originalherausgeber: Zweirad-Gesellschaft m.b.H.

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

24,80 DM

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

24,80 DM

„Kleinkraftfahrzeuge“ von Ing. U. Rochel

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

24,80 DM

„Wie helfe ich mir selbst, MZ-Motorräder“

von Ing. Heinz Neuber und Ing. Karlheinz Müller

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

34,- DM

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

24,80 DM

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



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.

Bisher erschienene GUMMIKUH-Bücher!

„Zweitaktfahrzeugmotoren“

von Ing. Michael Heise

Ing. Michael Heise hat sich mit Zweitakt-Motoren seit jungen Jahren nicht nur theoretisch intensiv beschäftigt, sondern sein Wissen und seine Erkenntnisse in die Praxis umgesetzt - so konstruierte er beispielsweise einen Gegenkolben-Zweitakter für Motorräder. Er schrieb mehrere Bücher und gehörte zu den führenden Mitarbeitern der Zeitschrift »Das Motorrad«. Michael Heise ist einer der Zweirad-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 GUMMIKUH-Verlag schafft Abhilfe: Bei uns ist als zweites Reprint ein Buch erschienen, das in den 50ern schon einmal viele Tausende begeisterter Leser hatte. »Krafträder« von Michael Heise stellt auf mehr als 100 Seiten fast alle vorkommenden Motorradtypen und -Bauarten vor. Ganz gleich, ob Victoria Aero, Triumph Thunderbird oder der legendäre »grüne Elefant«. Die Maschinen der 50er Jahre und ihre Technik werden detailliert »beleuchtet«. 91 präzise Zeichnungen, Diagramme und Fotos runden den Band ab. In Zusatzkapiteln wird auch die seinerzeitige Technik von Gespannen und Motorrollern beleuchtet. Kurzum: ein leserwerter und sehr informativer Überblick über die Motorradtechnik der 50er Jahre.

24,80 DM

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

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

29,80 DM

„Das Motorrad mit Seitenwagen,“ von Obering. Siegfried Rauch

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

24,80 DM



einlegten, gab das Ausrücklager bei gezogener Kupplung üble Geräusche von sich. Was bei dieser Konstruktion auch kein Wunder war. Ne Plastikscheibe mit ein paar Kugeln drin. Da wir jedoch keinen Ersatz mit hatten, beschlossen wir das Geräusch zu ignorieren und eilten nun, das Ausrücklager hatte sich nach kurzer Zeit wieder eingerenkt, unserem Etappenziel Volterra in der Nähe von Siena entgegen. Nach 19 Stunden erreichten wir als die ersten unser Ziel.

Nach freundlicher Begrüßung in der 400 Jahre alten Villa Palagione setzten wir uns auf die Terrasse und genossen einen Kaffee, ein Bier und die untergehende Sonne in der Toskana.

Hier wurde auch das Fahren auf der Schotterpiste zur Genüge getestet. Vor allen Dingen die Auffahrt zur Villa belastete das Gespann bis an seine Grenzen. Doch egal, wie stark die Kiste auch rauchte, und das tat sie gründlich, sie brachte uns immer wieder den steilen Aufweg hinauf. Nach leider zu kurzen zwei Tagen Toskana fuhren wir auf der Land-

gen Minuten verabschiedete sich der linke Zylinder und machte die Strecke neben der Kälte zu einer Tortur. Für die 210 km bis nach Rom brauchten wir fast einen ganzen Tag. Gott sei Dank konnte ich nach halber Strecke mit dem Fahrer des Fahrzeuges das uns begleitete wechseln, denn Mikel, das Geburtstagskind, wollte unbedingt im Beiwagen Rom erreichen.

In Rom angekommen, widmeten wir uns erst einmal dem Dolce Vita und ließen es uns ein paar Tage richtig gut gehen. Nach viel Kultur, alten Steinen und einer grandiosen Geburtstagsfeier an der 'Fontana di Trevi' mußte am Tag vor der Heimreise das Gespann durchgesehen werden, um den linken Zylinder möglichst vor Aussetzern zu bewahren. Und siehe da, in der Schwimmerkammer stand neben dem Sprit auch noch das Re-

genwasser von vor vier Tagen.

Dieses wurde ausgeschüttet, eine neue Dichtung eingesetzt, den Vergaser, von Gebrauchsspuren übersät (übelst riefiger Gasschieber), noch einmal durchgesehen und wieder zusammengesetzt. Nun war die Zündung an der Reihe, denn wir fragten uns, warum die „Möhre“ unten herum so schlecht lief und uns immer wieder in schwarze Rauchwolken hüllte. Wir mußten weiterhin feststellen, daß

straße der italienischen Hauptstadt entgegen.

Die Fahrt verlief ziemlich ungemütlich. Die MT 16 mochte es genausowenig im Regen zu fahren, wie die aufsitzende Mannschaft. Nach weni-

der Fliehkraftregler eigentlich überhaupt nicht seinen Dienst versah. Die Gewichte standen immer nur in einer Position und wurden durch die zu schwachen Federn nicht wieder in die Grundstellung zurück gesetzt. Doch hier konnten wir nichts verändern und dachten uns, solange die MT 16 noch fährt, und das tat sie im oberen Drehzahlbereich ja auch ganz gut, bleibt dieser Umstand so wie er ist.

Am nächsten Morgen zu früher Stunde verabschiedeten wir uns von Rom und fuhren direkt auf die Autobahn in Richtung

leicht das Kreuzgelenk? Was es nun eigentlich war, konnten wir nicht feststellen und wollten es insgeheim auch nicht wissen. Hauptsache die MT 16 fuhr uns nach Hause.

Nachdem wir Italien hinter uns gelassen hatten, fing es auch schon wieder an zu regnen. Die gan-

bracht !!
Bett, ich komme, war die einzige De-

tern Super verbleit und der Ölverbrauch etwa bei 2.5 Liter auf die gefahrene Strecke von 2500 Kilometern.

Ein Fazit :
Don Meyer würde sich zu jeder Zeit mit seinem Gespann ins nächste Abenteuer stürzen. Ich für meinen Teil habe erst mal genug vom Beiwagenfahren, obwohl es ein großes Erlebnis war. Ich fühle mich auf einer Solomaschine einfach heimischer. Zum Schluß noch einen Dank an das Gespann, das uns die ganze Fahrt über nicht im Stich gelassen hat entgegen allen Warnungen oder Gerüchten.

Text+Fotos: Michael Meyer



Kontaktadresse:
Michael Meyer
Asenheimer
Straße 11
60489
Frankfurt
Tel.: 069 /
786930



weise, die Michael die letzten Kilometer am Leben hielt, nach einer bravourösen Fahrt, die ausschließlich er gefahren ist. Ich denke, nur Gespannfahrer, die Ural oder MT16 fahren, können beurteilen, was Michael geleistet hat. Wir haben für die Rückfahrt von Rom nach Frankfurt ca. 23 Stunden gebraucht und waren heilfroh, daß die MT 16 uns wieder nach Hause brachte, obwohl wir manches mal an dem Russen gezweifelt hatten.

Am Tag danach wurde das Gespann noch einmal von oben bis unten untersucht, und wir mußten feststellen, daß bis auf die bereits beschriebenen Mängel und eine gerissene Scheinwerferhalterung (auch die Vibrationen forderten ihren Tribut) keine weiteren Defekte zu erkennen waren. Nicht einmal eine Speiche hat sich verabschiedet, womit Michael fest gerechnet hatte. Der Verbrauch lag zwischen 9 und 10 Li-

z e
Schweiz war eine Regenwolke, was unsere Motivation nach ca.

12 Stunden Fahrt auf den Nullpunkt sinken ließ. Und prompt meldete sich die MT 16 wieder mit ihren alten Wehwehchen. Hinzu kam das Aquaplaning, was uns bei der rasanten Abfahrt einmal fast die Straßelage gekostet hätte.

Auch Deutschland empfing uns mit stetigem Nieselregen, was uns mittlerweile nun auch nicht mehr störte, denn es war ein Ende der Odyssee abzusehen. Wir nahmen die erste Raststätte hinter der Grenze, um uns ein wenig aufzuwärmen. Als wir zu unserer letzten Etappe aufbrachen, wurde plötzlich der ohnehin schon aufgerissene Auspuff noch etwas lauter. Es stellte sich heraus, daß das Anschlußrohr vom rechten Zylinder direkt an der Schweißnaht zum Endtopf gerissen war und somit ins Freie abblies. Doch da wir mittlerweile einige Phon gewöhnt waren, konnte uns dies überhaupt nicht schocken. Nach 6 Stunden Fahrt von Basel bis Frankfurt war es endlich voll-

Florenz. Das Wetter hatte sich bereits kurz nach unserer Ankunft in Rom gebessert, und so fuhren wir nun bei strahlendem Sonnenschein der Heimat entgegen. Was uns freute, peinigte die Mt 16.

Nach einer Stunde strammer Autobahnfahrt und steigender Motortemperatur flackerte uns immer häufiger die Öldrucklampe an, welche uns dazu anriet, die Geschwindigkeit doch stark zu mäßigen. Um ein weiteres Absinken des Öldrucks zu vermeiden, wurde an den Tankstellen auch mal eine etwas längere Pause eingelegt, was nicht nur dem Gespann zu Gute kam. Hier wurde dann auch die sich immer wieder lockernde Schwimmerkammer festgezogen. Mittlerweile knackte es auch unüberhörbar aus Richtung des Beiwagenrades. 'Viel-

Frankfurt - Rom

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)
Dezember 1996						
15.12.	I	Bologna		Philip Island Funday des Ducati	Owner Club of Victoria/Australia	
#16.12.	CH	Obersee	Zeltplatz	VIII. Chnüttlerally Plauschfahrt für Winterfahrer	Gespannchnüttler, CH-055/864705	
16.12.		Aachen		6.Roller Rüpel S	Markus, 02404/26604	
#17.12.		Süderbrarup	10. Veteranenteilemarkt	d. BMW-MC Angeln	Schmidt-Holländer, Tel+Fax 0461/8435	
Januar 1996						
#6.1.	- 7.1.	Hilden	Stadthalle	2.Int.Harley+Indian Show	Gerd, 02103/53206	
6.1.	- 7.1.	B	Hoogstraten	Motoradboerse	Huet, Tel+Fax: 0032/14/633273	
6.1.	- 7.1.		Gelsenkirchen	Hans-Sachs-Haus	Motorrad-Messe	040/6720164, Fax 6725161
#12.1.	-14.1.	NL	Maastricht	MECC	Inter Classics Maastricht	Boorn, 0031/434081409
#12.1.	-14.1.		Mainkling	Wintertreffen Horex +	Gespannfreunde	Leidig, 07959/634
#13.1.	-14.1.		Schweiler-Weisweiler	Festhalle	13.Int.Motorradausstellung	Hesse, 02403/35808 ab 19 h
13.1.	-14.1.		Duisburg	Rhein-Ruhr-Halle	Motorrad Markt	02064/55943, Fax 02064/59554
13.1.	-14.1.		Brilon	Schützenhalle	2.Sauerländer-Motorradmarkt	02991/6811
13.1.			Schloß Augustsburg	26. Wintertreffen		037291/20267 o. 6528, Fax 20591
19.1.	-21.1.		Rhön	5.Wintertreffen Rannunger	Motorrad- u. Gespannfahrer	09738/1542 o. 09735/561
#20.1.	-21.1.	NL5248	Rosmalen	Autotron	Oldtimerboerse	Fax 0031/4192/19050
20.1.	-21.1.		Magdeburg	Stadtspark Rotehorn	Motorrad-Ausstellung	0431/92800, Fax 91930
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	Messe	2.Biker Weekend	07541/708-0
27.1.	-28.1.		Hannover	6.Niedersächsische Motorrad Messe		02064/55943, Fax 02064/59554
Februar 1996						
#2.2.	- 4.2.		Loh (Bay.Wald)	Hexenkessel	40. Elefantentreffen	BVDM, Lenzen, 02261/41588, Fax+Anrufb. 41971
2.2.	- 4.2.		München	Int. Motorradausstellung		IMOT, 0711/7657772
#3.2.		CH	Roggwil (Kanton Bern)	Winter-Zweirad-Antik-Flohmarkt		Zihlmann, CH 077/390075
#3.2.	- 4.2.		Freiburg	Stadthalle	Motorrad + Teilemarkt	07633/500123, Fax 500134
3.2.	- 4.2.		Würzburg	Frankenhalle	Motorama '96	Häfner, Tel+Fax 09708/6825
3.2.	- 4.2.		Emden	4.Motorrad-Markt	Emden	02064/55943, Fax 02064/59554
#9.2.	-11.2.		Schwalmstadt	China-Messepark	Zweirad-Show	06691/94760
10.2.	-11.2.		Chemnitz	Messehalle Schloßteich		Motorrad-Ausstellung 0431/92800, Fax 91930
10.2.	-11.2.		Kaunitz	Ostwestfalenhalle	Motorrad '96	05257/4572
15.2.	-18.2.		Leipzig		Motorradmesse	Syburger Verlag, 02303/98550
17.2.	-18.2.		Schwerin	Kongreßhalle	Motorrad-Ausstellung	040/6720164, Fax 6725161
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						
2.3.	- 3.3.		Neubrandenburg	Stadthalle	Motorrad-Ausstellung	040/6720164, Fax 6725161
9.3.	-10.3.		Erfurt	Thüringerhalle	Motorrad '96	0431/92800
14.3.	-17.3.		Karlsruhe		Motorrad Salon '96	Syburger Verlag, 02303/98550
15.3.	-17.3.		Hamburg-Schnelsen	Messehalle	HMT-Motorradtage	0431/92800, Fax 91930
17.3.		O1458	Otterndorf-Okrilla	Stadion	Oldtimer-Teilemarkt	Sauer, An der Mark 10, 01558 Otterndorf-Okrilla
23.3.	-24.3.		Oldenburg	Weser-Ems-Halle	Inter Bike '96	02064/55943, Fax 59554
#29.3.	-31.3.		Burg		Gespannlehrgang Anfänger	IG Gespannfahrer, Anmeldung Wolf 04825/7161
28.3.	-31.3.		Berlin Funkturm	Messegelände	BMT-Motorradtage	0431/92800, Fax 91930
April 1996						
13.4.	-14.4.		Düsseldorf	Neue Stadthalle	Motorrad-Messe	Tel.:040/6720164, Fax 6725161
#20.4.	-21.4.	NL5248	Rosmalen	Autotron	Int.Börse Motorräder	Fax 0031/4192/16795
#20.4.	-21.4.		Ludwigshafen	Friedrich-Ebert-Halle	Veterama M	Metz, 06272/567, Fax 789
#21.4.		32469	Petershagen-Lahde	Nähe Kraftwer B 482	3.Italofrühstück	Jörg, 0571/46813 o. Jürgen 0571/43805 ab 18.30 h
#26.4.	-28.4.		Burg		Gespannlehrgang Anfänger	IG Gespannfahrer, Anmeldung Wolf 04825/7161
Mai 1996						
#3.5.	5.5.		Wolfenhausen-Bründersen	Cafe Mondschein	Frühjahrstreffen IG Gespannfahrer	05932/2699
#11.5.		72718	Reutlingen	Eissporthalle	Veteranen + Teilemarkt	VCO Neckar-Alp, 07025/4019 o. 07157/61275
#17.5.	-19.5.	NL	Winterswijk	Eelink Woold	7.Maico Achterhoek Treff	Esselink, 0031/543/520084
#17.5.	-19.5.		Paderborn		5. Moto Guzzi Treffen	MGZ Paderborn, 05250/930730
#18.5.	-19.5.	86343	Königsbrunn		6.Oldtimer-Teilemarkt	Drescher, Tel+Fax 0821/84864
#19.5.		24837	Schleswig		Oldtimertreff + Teilemarkt	Rau, 04621/25150, Fax 24391
#24.5.	-27.5.		Baden-Baden		Moto Guzzi V 65 Lariotreffen - Anmeldung bis 31.3.96	Hagemann, Tel+Fax 07251/82217, Mobil 0177/2434457
Juni 1996						
#1.6.		88605	Meßkirch		6.Oldtimer + Teilemarkt	Hobein, Tel+Fax 07575/2917
#1.6.	- 2.6.	45659	Recklinghausen	Vestlandhalle	Oldtimer + Teilemarkt	Schalkowski, Fax 020/313902
#1.6.	- 2.6.		Apolda	Schloß	Oldtimertreffen	03644/540110 o. 03644/562480
#1.6.	- 2.6.		Friedrichshafen		6.Int. Oldtimer + Teilemarkt	Hoffmann, 07531/57509, Fax 57901
#6.6.	- 9.6.	63571	Gelnhausen		23.Treffen Adler-MVC	Breidenbach, 06051/14130
#8.6.	- 9.6.	26345	Bockhorn	15. Veteranen + Teilemarkt	u. 14.Friesland Rallye	Ahlers, 04453/7333, Fax 72888
#14.6.	-16.6.		Paderborn	Bentfeld	Laverda-Register Treffen	Stoni, 040/7124203, Kalle 05250/930730
#21.6.	-23.6.		Neschwitz		5.Neschwitzer Schloßparkrallye	Jatzwauk, 035931/20454
#21.6.	-23.6.		Nürburgring		Int. Oldtimer Festival	DAMC Tel.+Fax 0211/334242
Juli 1996						
#20.7.		FIN	Mustiala		6.Bella Italia	

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
10965	Berlin-Kreuzberg	Yorkstraße 15	XS 650 Rüttlers Klub	Jeden 3. Do., Langer, 030/7929726, Klatt 8115278
13403	Berlin	Schornweberstr.82	MC Hermsdorf-Treffen	Jeden Donnerstag ab 20 Uhr, 030/4138823, 4522899
20357	Hamburg	Sternschanze	Motorrad-Stammtisch	Jeden 3. Sonntag im Mon., 10 bis 12 Uhr 040/6915387
	Hamburg 76	Gastst. Intakt	Oldiestammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr
20255	Hamburg	Lutterothstr. 33	Brit-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat
21357	Bardowick	Fa. Damen&Brun	BMW-Klönchnack	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-Klönchnack	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	Ellerstedt	Gasthaus am See	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Samstag im Monat, 0421/60 28 900, E. Paul
28870	Posthausen	Gastst. Cordes	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat, 042 61/83 2 64
28870	Fischerhude	Gastst. Am Bocksberg	Oldtimerclub Fischerhude	Jeden 2. Do./Monat, 19 Uhr, 04293/7631
	Harpstedt/Bassum	Gastst. Z. Kreuzkrug	Bremer Italo Club	Jeden 1. Do./Monat, 20 Uhr, 04432/1610, 04207/801506
29683	Dorfmark	Gastst. Böhmegrund	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat, 04261/83264
	Hannover	P im Herrenhäuser Garten	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	Wasserbüffel Stammtisch	Jeden 2. Freitag im Monat ab 20 Uhr, 0211/5048100
47906	Kempfen	Gasthof „Berg & Tal“	Oldtimerfrühstücken	Jeden Sonntagmorgen, 02151/753758 u. 735262
49152	Bad Essen	Ölfleck	DDR-Fahrzeug-Stammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat 20 Uhr, 05472/4828
	Ellenstedt	Ponyhof, Schneebee.	Motorrad-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat ab 20 Uhr, 04444/632
49638	Nortrup	Jagthaus Spark	Heinkel-Stammtisch	Jeden 1. Freitag 19.30 Uhr, 05436-707
42651	Solingen-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, Mariahilfstr. 1-3, 52062 Aachen
52224	Stolberg-Vicht	Gaststätte Moll	Vichter-Motor-Club	Jeden 1.Freitag im Monat, 20 Uhr, 02402/7969
54338	Schweich	Gasth. Junges	Engländer-Stammtisch	Jeden 1.+3. Montag, 20 Uhr, 06578/1478 bzw. 06502/6878
54550	Daun-Pützborn	Zur alten Schmiede	Veteranenstammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 19 Uhr, 06952/4331
54550	Daun-Pützborn	Zur alten Schmiede	Kawa-Stammtisch	Jeden 2. Freitag im Monat ab 19 Uhr, 06952/4331
55457	Gensingen	Gasthaus Zum Adler	Veteranen-Stammtisch	Jeden Montag ab 20 Uhr, 06704/2208 Peter
56271	Isenburg	Gasthof Isenburg	Oldie-Stammtisch	Jeden 1. Dienstag im Monat, ab 20 Uhr, 02634/1644
57271	Hilchenbach-Vormwald	Gastst.Zollposten	Italiener Frühstücken	Jeden 1.Sonntag im Monat ab 10.30 Uhr
58453	Witten	Zur Waldeslust	MZ-Stammtisch Ruhrtal	Jeden 2. Do. im Monat, 02330-12467
59302	Oelde	Gasthof Hui buh	Wasserbüffelstammtisch	Jeden letzten Samstag im Monat ab 17 Uhr, 0251-525761
68732	Schwetzingen	„Zum blauen Loch“	MZ-Stammtisch Rhein/Neckar	Jeden letzt.Dienst. im Monat ab 19.30 Uhr, 0621/478438
72649	Wolfschlugen	Hexenbanner-Stuben	Heinkel-Stammtisch	Jeden 3. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr, 07123/34 5 66
74363	Eibensbach-Güglingen	Felsenkeller	Veteranen-Fahrer-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.	Gasthaus Anglerheim	MZ+Jawa Stammtisch	Jeden Sonntag um 10 Uhr, 0781/1572
	Freiburg	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 die korrekte Postleitzahl mit, soweit sie hier falsch oder nicht komplett ist. Falls es den Stammtisch, das Treffen, etc. nicht mehr geben sollte, wäre es ebenfalls nett, uns dieses zu melden.

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, Duusi, Reinhard Hopp, Jutta Jäckels, Stefan Katzer, Uwe Kremer, David Longstroke, Jens Kraus, Tobias Pfluger, Thomas Reichl, Dr. Paul Simsa, Jürgen Strohmeier (stromi), Claus Uhlmann, Volker Timmer.

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

DIE ZEITSCHRIFT - ORGANISATION

Erscheinungsweise: Monatlich am 15.
Vertrieb: Ute Nennstiel
Verkaufspreis 6,50 DM/Heft
Verkaufspreis Österreich 5,50 €/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.
GUMMIKUH © ist ein eingetragenes und geschütztes Warenzeichen.



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

Tips und Erlebnisse eines Schraubers, Teil 3

Dann wurde die gesamte Mechanik in Angriff genommen. Der Motor wurde vollständig zerlegt. Es war das bekannte „Wundertüten-Gefühl“, das in einem ist, wenn die Zerlegung und Reinigung die Wunder der vielen Betriebsjahre und einiger Generationen von Schraubern offenlegt.

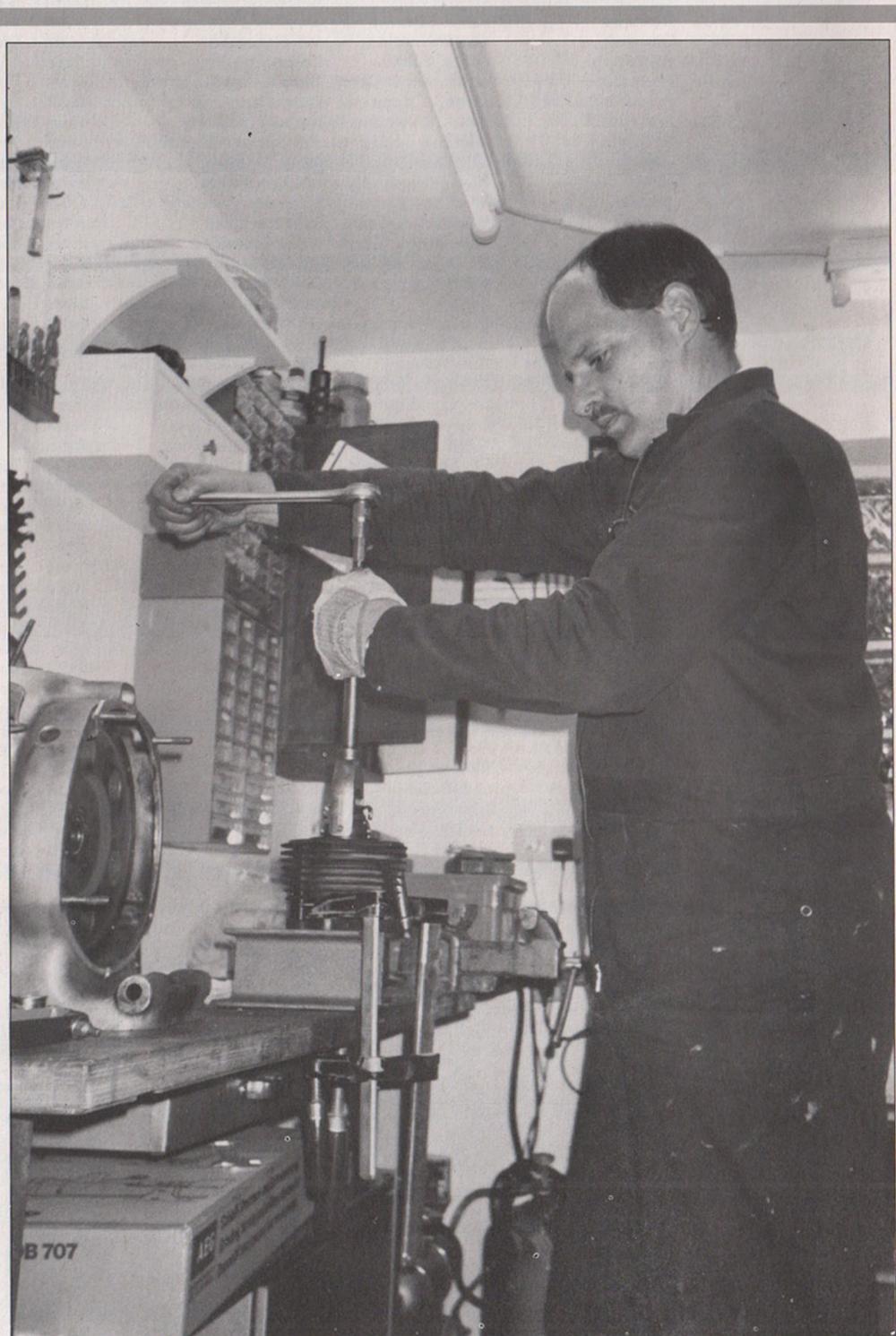
Nach den Angaben des Vorbesitzers war der Motor bekanntlich vor zehn Jahren vor der Nordcap Tour von Sandbahn-Sportkameraden überholt worden. Das mag richtig gewesen sein, aber dennoch ...

Hier nun der Befund:

- Zylinderköpfe in unterschiedlich gutem Zustand. Eine Seite zeigt deutlich die Spuren eines Ventilabrisses mit Ausbrüchen bis zum Ventilsitz. Teilweise noch Bronzesitze. Ein Auspuffgewinde hinüber. Die Ventilführungen nicht mehr vertrauenerweckend.

Folge: Die Köpfe wanderten zum „Sepp-Schlögel des Rheinlandes“. Auspuffgewinde schweißen, dabei fällt in der Regel der Ventilsitz heraus. Daher wurde zugleich der Brennraum geschweißt und die Ventilsitze ebenso wie die Führungen erneuert. Der andere bedeutend bessere Kopf erhielt neue Führungen, und die Ventilsitze wurden ebenso wie die Ventile geschliffen.

Der „Meister“ hohnt mit der Hand.



Da die Tellerränder der Auslaßventile doch bereits recht dünn waren, wurden sie ebenfalls erneuert.

- Kolben in gutem Zustand, kaum Verschleiß. Kolbenbolzen angelaufen.

Folge: Gründliche Reinigung und Ersatz der Kolbenbolzen. Anschließend wurden beide Kolben genau ausgewogen.

- Zylinder ebenfalls kaum Verschleiß, allerdings Rostansätze durch Standkorrosion und Riefen durch zu häufiges Bewegen in der Zeit der Stilllegung ohne weitere konservierende Maßnahmen.

Folge: Sie wurden von Hand gehohnt und anschließend vermessen. Das Ergebnis war durchaus erfreulich und voll innerhalb der Toleranzen. Einem Weiterbetrieb stand nichts mehr im Wege. (Entspricht ca. 50% Verschleiß)

- Kurbelwelle in abenteuerlichem Zustand mit zwei unterschiedlichen Pleuel, bei denen außerdem die Ölbohrung fehlte. Damit war der Zustand der Kolbenbolzen erklärt.

Folge: Vollständige Überholung der Kurbelwelle mit neuen Pleuel und Pleuelbolzen.

Damit sind die wesentlichen Punkte aufgezählt. Zusätzlich wurde festgestellt:

Drei Stößel wiesen teilweise tiefe Narben auf der Gleitfläche der Nockenwelle auf, die jedoch noch keinen Schaden an der Nockenwelle ver-

ursacht hatten. Sie wurden ebenfalls erneuert. Zu diesem Zeitpunkt wußte ich noch nicht, daß ich an dieser Stelle noch Lehrgeld zahlen müßte. Auf der Veterama wurden jedenfalls drei neue Stößel erstanden und stolz nach Hause getragen.

Die Steuerräder waren offensichtlich zusammengesucht worden und paßten nicht zur Gehäusemarkierung, waren nebenbei unterschiedlich gekennzeichnet, liefen aber einwandfrei zusammen und konnten daher so bleiben.

Interessant war es schon, wieder einmal zu sehen wie viele Generationen der Motorentwicklung im Motor wiederzufinden waren. Bei einem Baujahr von 1954 wurden die verschiedensten Änderungen späterer Jahre diagnostiziert. Eine Eigenschaft von BMW Maschinen, die häufig anzutreffen und darauf zurückzuführen ist, daß eine ständige Weiterentwick-

lung betrieben wurde, bei der BMW jedoch stets auf die Austauschbarkeit der Teile achtete. „Aufwärts kompatible Entwicklung“ ist das schöne Zauberwort, das heute hierfür oft verwendet wird und uns Schraubern das Leben erleichtert.

Durchaus als sehr gut war die Motorelektrik zu bezeichnen, die sich in optisch einwandfreiem Zustand präsentierte und zunächst gut verpackt zur Seite gelegt wurde.

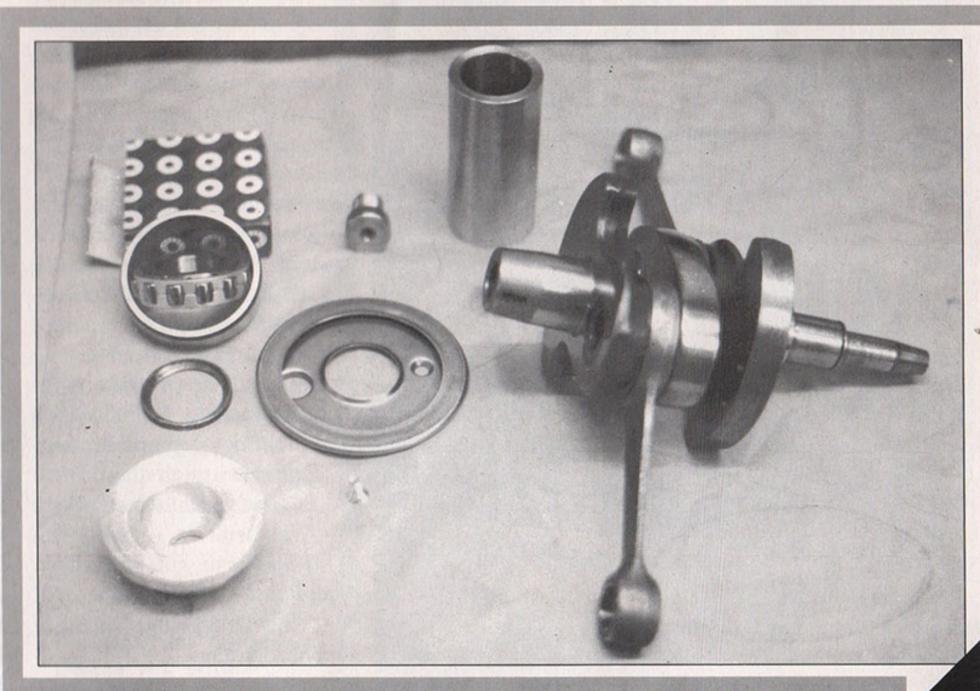
Der Motor wurde nach Beschaffung aller erforderlichen Teile gründlich gereinigt und glasgestrahlt.

Hier ist ein wichtiger Hinweis sicher angebracht:

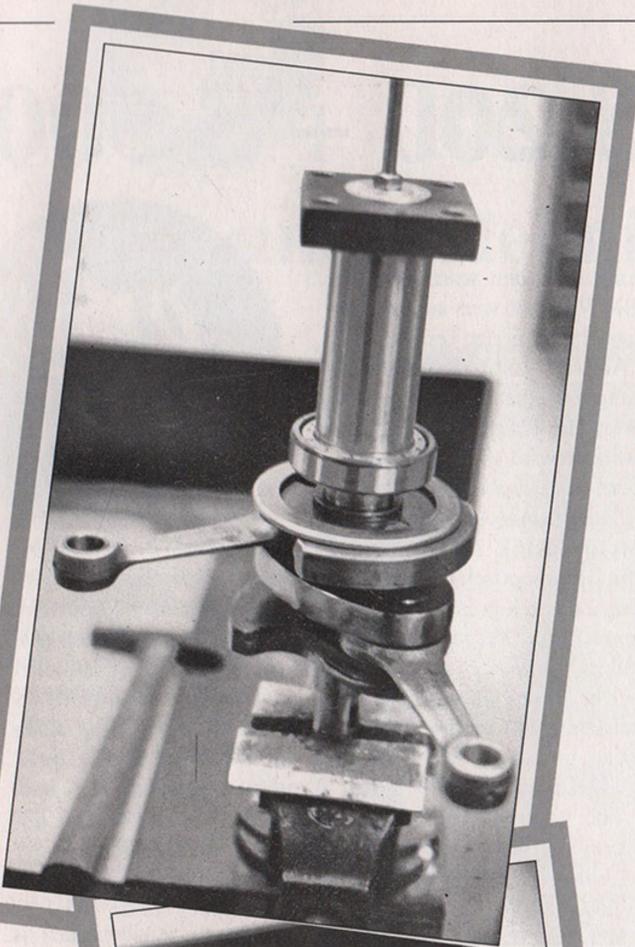
- Glasstrahlen mit feinem Strahlgut ist sicher die beste Maßnahme zur Reinigung von Aluminiumgehäusen. Nebenbei werden die Poren durch die Glaskugeln zugeklopft und verschlossen, was die zukünftige Reinigung erleichtert.



Das Strahlgut birgt aber auch eine große Gefahr. Insbesondere der Glasbruch dringt in alle Ecken und wird bei nachlässiger Reinigung sicher zum vorzeitigen Ende der Mechanik führen. Nach meinen Erfahrungen sollten Motor, Getriebe, Achsantrieb wenn möglich vor der Demontage gestrahlt werden. Dabei klebe ich alle empfindlichen Teile mit Gewebepapier ab. Zur Abdichtung von Öffnungen und Wellendurchgängen verstopft man diese durch Putz-



Fertig zur Vormontage der Kurbelwelle.



Dichtungsmasse darüber sorgt für staubdichten Verschuß. Trotzdem wird vor und nach der Demontage mit reichlich Wasser und Reinigungsmittel gewaschen und gespült. Vor allem die Entfettung vor der Strahlaktion erleichtert die Arbeit.

Da ich, wie oben geschildert, bei der Motordemontage etwas zu schnell war und dem Aluminium erst nach der Zerlegung mit dem Glas zu Leibe gerückt bin, hatte ich anschließend trotz gründlicher Abdichtung des Innenraumes die Freude einer ellenlangen Putzerei. Man glaubt es wirklich kaum, wie weit der Staub eindringt. **Letztlich fettfrei und sauber wurde das Gehäuse erst in Mutters Spülmaschine.**

Vor der Montage wurde noch der Repassiererring für das Tonnenlager gedreht, das aufgrund seines besseren Schwingungsausgleiches eingesetzt werden sollte. Außerdem wurde der Konus der Kurbelwelle mit Ventilschleifpaste auf die Schwungmasse eingeschliffen. Bei der Demontage hatte es hier reichlich Sorgen und Angstschweiß gegeben, da die Schwungmasse aufgeklebt war, um das schlechte Tragbild auszugleichen. Das sollte nicht noch einmal erforderlich sein, und sauber aufeinander eingeschliffene Flächen waren noch in jedem Fall, der mir bisher untergekommen ist, der sicherste Weg der technisch einwandfreien Befestigung. Um Ärger zu vermeiden, schleife ich solche Befestigungspunkte grundsätzlich ein und prüfe dabei das Tragbild.

Nachdem alle Montageteile sauber auf der Werkbank lagen, war die Montage des Rumpfmotors eine Kleinigkeit. Lediglich das kleine Steuerrad hatte seine Tücken. Wie heißt es so schön im Handbuch: gut anwärmen, möglichst weit aufschieben und mit einer Druckhülse und Spindel nachpressen.

Das Zahnrad hatte entweder diese Anleitung nicht gelesen

oder eine besonders gute Preßpassung. Mit Nachpressen wird jedenfalls nichts zu machen. So mußte das Rädchen unter Fluchen in zwei Versuchen wieder abgezogen werden. Erst mit erbarmungslosem Heizen und gleichzeitiger Kühlung des Wellenendes mit Tieftemperaturspray und unter Verwendung einer angefertigten Schlupfhülse flutschte es in einem Zug spielend bis zum Anschlag auf die Welle. Der Motor lag dabei auf der Kupplungsseite und wurde sogleich in Euphorie wieder aufgerichtet... zu früh.

Man glaubt es nicht, aber diesmal war das Spiel durch die Kühlung so groß und anhaltend, daß das verdammte Rädchen die Lust hatte, wieder einige Millimeter nach vorne zu rutschen. Die freundlichen Worte, die mir über die Lippen kamen, möchte ich hier nicht wiederholen. Aber ein Gutes hatte die Sache, ich hatte wieder etwas dazugelernt, und im nächsten Anlauf wurde schön langsam gearbeitet und gewartet, bis alles abgekühlt war.

Nachdem der Rumpfmotor bis auf Kupplung, Zylinder und Elektrik komplettiert war, wanderte er gut verpackt zunächst ins Teilelager.

Weiter ging es mit der Aufarbeitung des Getriebes. Auch sein Zustand war bis auf eine gefressene Gleitlagerung des großen Rades auf der Abtriebswelle noch sehr gut. Weder Welle noch Zahnrad war zu vernünftigen Preisen aufzutreiben, und die gefressene Bronzelagerung hatte deutliche Spuren hinterlassen. Da war es eine Freude, von meinem Freund Rolf, der sich eigentlich nur sehr schwer von den alten Schätzchen trennt, für nur 250 DM ein komplettes Getriebe zu bekommen. Damit war das alte Spiel - aus Zwei mach Eins - angesagt. Zuletzt hatte ich es bei der 25/3 gespielt. Damals mit der Lagerräumung von Fa. Jaeger ein zweites Getriebe erworben und daraus dann ein be-

sonders gutes neuwertiges aufgebaut. Leider war damals der Lauftring des kupplungsseitigen Wellendichtringes nicht zu beschaffen und eine eigene Drehbank noch nicht vorhanden. Also wurde der alte, eingelaufene Ring nur leicht überschleiffen und ... wieder verwendet. Ihr ahnt es sicher schon, das Räderwerk war zwar wirklich Spitze, aber eben an dieser Stelle ständig schwitzend. Das ist besonders erfreulich, wenn man weiß, daß eben dieser Lauftring so ziemlich das letzte Teil ist, an das man bei einer Zerlegung herankommt. Seither läuft das alte, nur inspizierte und äußerlich aufgearbeitete Getriebe völlig einwandfrei in der 25/3. Die Zukunft wird zeigen, ob es mir diesmal besser ergeht.

Zur Abwechslung wurden zwischendurch Räder eingespeicht und zentriert und immer wieder Kleinteile aufgearbeitet oder neu angefertigt. In der Lehrwerkstatt meines Brötchengebers paßten die Steckachsen gut in das Ausbildungsprogramm und wurden aus hochfestem Edeldstahl (V2A oder V4A halte ich für nicht ausreichend) neu gefertigt. Nicht original, aber originalgetreu und besser als original ist bei mir immer erlaubt.

Ich war überrascht, wie montagefreundlich die Getriebe der 51'er Reihe durch die vielen Deckel aufgebaut sind. Es war eine Freude, sie mit neuen Lagern und Dichtungen zusammenzubauen. Das gefressene Bronzelager wurde neu angefertigt und das zugehörige Zahnrad auf einem extra angefertigten Spreizdorn geläpft. Viel Zeit wurde wieder auf die Einstellung verwendet. Die Distanzscheiben, die mir bei der Demontage entgegen gefallen waren, konnte ich erneut nur zum Teil verwenden.

Hier ist es Zeit, einen neuen Tip loszulassen:

- Was tun, wenn man nicht die passenden Scheiben hat? Durch „Lamifol“ ist das kein

Problem mehr. *Lamifol ist eine präzise Edelstahlfolie, die es in unterschiedlichsten Stärken in Rollenform gibt. Man kann sich daraus problemlos mit der Schere die benötigten Distanzscheiben schneiden. Fragt bei Spezialfirmen nach, die sich mit Motoren oder Pumpenreparaturen beschäftigen, dort sollte man derartige Folien kennen und ggf. bereit sein, ein Stück abzugeben.*

Wenn auf zwei Zehntel ausdistanziert werden muß, hat es sich bewährt, ohne Dichtung auf Null einzumessen. Das erforderliche Spiel ergibt sich dann automatisch durch die Papierdichtung, wenn man eine entsprechende Stärke von ca. 0,25 mm wählt.

Die beiden Getriebe standen bald in nahezu neuwertigem Zustand im Teilelager. Dem guten Stück der ersten Wahl hatte ich neu verchromte Anbauteile spendiert.

An dieser Stelle wurde die Arbeit erneut durch eine Kältewelle unterbrochen, sodaß zunächst die Bremsanlage des Seitenwagens ausgearbeitet werden konnte.

Ich hatte mir fest vorgenommen, den LS 200 nach heutigem Sicherheitsstandard mit Bremse auszustatten. Dabei sollte die Optik möglichst original gehalten werden.

Im Teilefundus hatte ich noch eine BMW Bremsankerplatte des 51/3 Halbnaben-Vorderrades. Die Halbnabe so eingebaut, daß der kleine Speichenkranz außen liegt, das sollte eine Optik ergeben, die dem Original entspricht.

Bei der Lösung zur Betätigung der Bremse kam mir

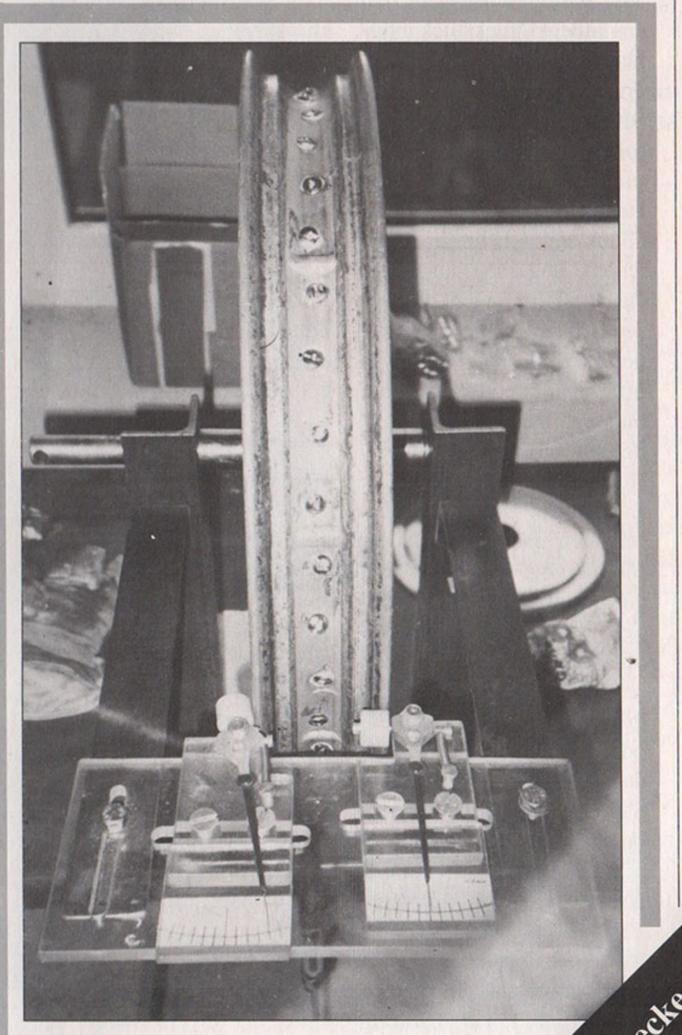
ein Blick auf ein MZ Gespann zur Hilfe. Hydraulische Betätigung über einen außenliegenden Zylinder mit einer Druckstange, die auf den normalen Bremsschlüssel wirkt. Eine genial einfache Lösung, und mit dem kurzentschlossenen Kauf des entsprechenden MZ Ersatzteiles war ein wesentlicher Schritt zur Seitenwagenbremse getan.

Vor dem dazu passenden MZ Hauptbremszylinder mit Hebel und Rolle, der vom Fußbremshebel betätigt wird, schreckte ich zunächst zurück. Zu diesem Zeitpunkt war nicht abzusehen, wie die Befestigung am Seitenwagen erfolgen könnte. Aber im Teilelager war noch ein alter Hauptbremszylinder der 80/7 Vorderradbremse, der normal unter dem Tank der /7 ange-

bracht ist. Der schien damit zur Befestigung auf dem Seitenwagenrahmen bestens geeignet zu sein. Ich hatte diesen Bremszylinder bereits bei einer Veteranenveranstaltung an einem R50 Gespann gesehen. Er fiel kaum auf und war über einen Seilzug, der parallel zum Bremsgestänge angebracht war, bestens zu betätigen.

Eine original 51/3 Halbnabe war bei bestem Willen nicht zu beschaffen. Durch den Tip eines GUMMIKUH Lesers wurde ich schließlich auf die Donghai Nabe aufmerksam gemacht. Dieser BM-Wuppitch Nachbau paßt tatsächlich genau auf die Ankerplatte.

Ein kleines Problem ist die Breite der Einheit von Nabe



Einspeichen leichtgemacht mit Eigenbau-Maschinen.

Das Tonnenlager wird aufgezogen.

Vormontiert mit Repassiererring, der ein Verkanten des Tonnenlagers bei der Montage verhindert.



Noch dient die Bühne als Lager für die Teile der Getriebe-Remontage.

und Ankerplatte. Sie ist schlicht viel zu groß. Um die Idee verwirklichen zu können, muß also die Ankerplatte an der Außen- seite weitmöglichst abgedreht werden. Um eine minimale Breite zu erreichen, wurde außerdem der Aufbau der Lagerung so gewählt, daß das äußere Druckstück möglichst schmal ausfallen kann. Früher in den Katalogen von SKF aufgeführte Kegelrollenlager mit 22' er Bohrung waren leider nicht mehr aufzutreiben. Vielleicht zum Glück, denn dadurch konnte ich die Lagerung aus einfachen 6005'er Lagern mit wesentlich einfacherem Aufbau gestalten, die allenfalls etwas öfter ausgewechselt werden müssen. Bei meiner ungeheuren jährlichen Fahrleistung kaum ein Problem. Die Lager gibt es mit Dichtscheiben und Lebensdauer- schmierung, und das macht eine zusätzliche Abdichtung der Lagerung weitgehend überflüssig. Eine Abdeck- scheinbe als Spritzschutz, um groben Dreck fernzuhalten, oder der alte Filzring reichen da völlig aus. Die Original Steib Achsmutter greift leicht in die Nabe ein. Durch die schmale Bauart wird die Belastung der Achse möglichst gering gehalten.

Die Befestigung der Bremsankerplatte erfolgt wie üblich durch Verspannung mit der Nabe. Die Verdreh-

si- cherung wird durch ein speziell angepaßtes Alu- Blech erreicht, das mit der Ankerplatte und der Mitte der Schwingenachse verschraubt ist. Dieses Blech trägt zugleich den Bremszylinder. Das zumindest war zu diesem Zeitpunkt die Planung, für die die Teilebeschaffung erfolgen konnte.

Alternativ suchte ich intensiv nach einer passenden Brems- ankerplatte aus dem Pkw-Bereich oder von östlichen Gespannen. Im tiefen Herzen tat es mir noch zu weh, ein originales Teil wie die Vorderrad- Ankerplatte zu zerstören. Das sollte nur erfolgen, wenn bis zum TÜV Termin keine bessere Lösung gefunden war.

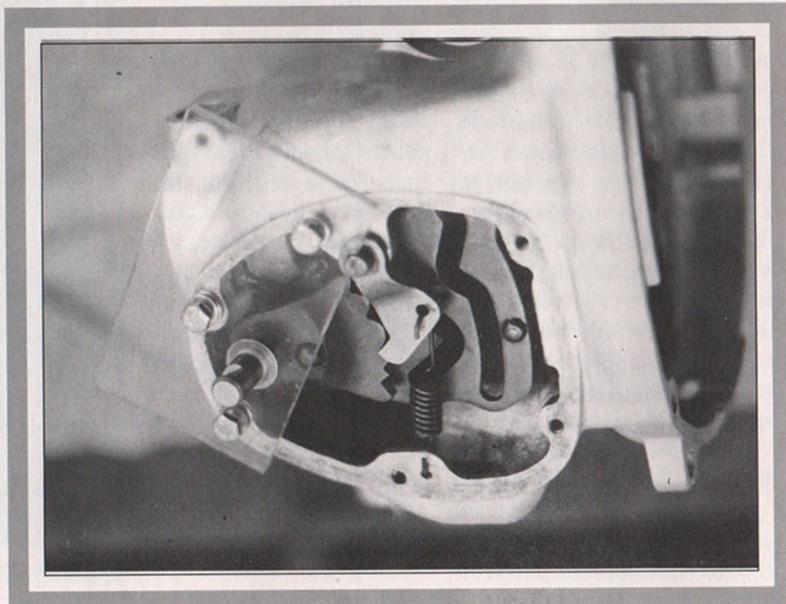
In dieser Phase

Planung saß mir bereits der Respekt vor der Abnahme im Nacken, hoffentlich wird der TÜV genauso begeistert sein wie der Erbauer.

Aber dem Erlebnis wollen wir nicht vorgreifen. Jedenfalls habe ich zu diesem Zeitpunkt schon begonnen, die Ohren nach der richtigen, fachlich qualifizierten

Prüf- instanz auf- zusperren. Bisher hat- te ich nie Probleme mit den Prüfern, es waren aber auch immer Männer, die Technik beurteilen können und daher bereit waren, Entscheidungen zu fällen. Um das sicher- zustellen, sollte man vor dem Termin das Gespräch suchen, aber wem sage ich das.

Text + Fotos: Volker Timmer



Mit Hilfsplatte wird das Schalt- spiel überprüft.

LITERA TOUR

Das antiquarische Buch:

„Renngeschichten“

Ein spannendes Stück Grand Prix Geschichte der Motorrad-Straßen- weltmeisterschaft 1953 findet sich in diesem kleinem Buch von Axel Morenno. Es ist dem Rennfahrer Werner Haas ge- widmet und begleitet ihn auf dem Weg zu seinen Welt- meistertiteln in der 125 ccm und der 250 ccm Hubraum- klasse.

Einen Weltmeistertitel im Straßenrennsport der Solo- Ma- schinen holten bisher nur noch die deutschen Rennfahrer Dirk Raudis, Anton Mang, Dieter Braun, H.G. Anscheidt und H. P. Müller.

Das Buch beginnt mit dem Feldbergrennen des Jahres 1952. Mit einer selbstfrisierten Puch kämpfte Haas sich bis auf den vier- ten Platz und zog damit die Auf- merksamkeit der Fachwelt auf sich. Beim ersten nach Deutschland ver- gebenen Motorrad-Weltmeister- schaftslauf auf der Solitude am 20. Juni 1952 profitierte Werner Haas von den Trainingsstürzen der NSU- Werksfahrer Richard Colombo, Fritz Klager und Wilhelm Hofmann. Der Rennleiter Gustav Werner erinnerte sich angesichts mangelnder eigener Fahrer an die gute Vorstellung des Pri- vatfahrers auf der Puch vom letzten Wochenende. Kurz entschlossen suchte er Werner Haas an seinem alten Lie- ferwagen auf und bot ihm leihweise die NSU-Rennfox an. Spannend werden im Buch die 10 Runden des Feldbergrenns geschildert.

Hier eine kleine Leseprobe aus der letzten Runde:

„Sie nähern sich den Schlingelkurven am Schattengrund. Ubbiali (Mondial) nimmt zu früh Gas weg. Werner Haas nimmt die Gelegenheit wahr und läuft rechts zu dem Italiener auf. Beide gehen nebeneinander in die Kurve.

Zum Entsetzen der Zuschauer berühren sich Ubbiali und der Deutsche. Aber es sind nur Bruchteile von Sekunden. Beide schwanken ein

team mit guten Rahmenbedingungen. Sorgen um die Verletzungen der Fahrer und die Leistung der Motorräder erlauben eine starke Anteilnahme. Hinzu kommen die Beschreibungen der Rennstrek- ken der damaligen Jahre. Hierzu zählt auch die Tourist Trophy, Isle of Man. 1953 war Deutschland erstmals nach dem Krieg wieder zugelassen. Trotz einer Fußverletzung gelang Werner Haas jeweils ein 2. Platz in der 125 ccm und der 250 ccm Klasse hinter dem Engländer Leslie Graham, der



In Augsburg ist sogar eine Stra- Be nach dem Helden dieses Bu- ches benannt.

auch in der 500 ccm Klasse an- trat aber dort tödlich stürzte.

Spannend bleibt das Buch bis zum letzten Rennen am 04. 10. 1953 in Barcelona. In Monza hatte Werner Haas in der 125 ccm und in der 250 ccm Klas- se die Fahrerweltmeisterschaft bereits für sich entschieden, aber für NSU ging es in Span- nien noch um die Marken- weltmeisterschaft in der 125 ccm Klasse. Die begeisterte Sprache des Autors Axel

Morenno läßt diese vergangene Zeit wieder anschaulich lebendig werden.

Entdeckt im Aniquariatskatalog WK-Ver- lag, z.Zt. 40.- DM (etwa 20 Bücher sind beim WK Verlag noch vorrätig).

Johann Kleine Vennekate

Autor: Axel Morenno
Titel: Werner Haas erkämpft die Weltmeisterschaft, Verlag: Verlags- gesellschaft Wellhausen u. Keller, Bonn - Bad Godesberg, Erschei- nungsjahr: 1954, 1. Auflage, 112 Sei- ten

„The Iron Redskins“

Zweimal Indian, zweimal Jerry Hatfield, einmal Motorbuch Verlag, und einmal Schrader Verlag. Das sind die Koordinaten der zwei hier behandelten Bücher. Wird jetzt in Deutschland etwa brüderlich geteilt? Wohl kaum, vielleicht gibt es keine weiteren Autoren, die was vernünftiges über Indian schreiben können.

Der Original-Verlag beider Bücher ist identisch: Motorbooks International aus Wisconsin, USA. Das „Schrauberbuch“ von Schrader (Motorcycle Buyers Guide) ist im Original von 1989, der Foto-Band vom Motorbuch-Verlag original von 1993. Damit ist schon gesagt, wohin die Reise geht, bzw. wo die Unterschiede der Bücher liegen. Der Titel von Schrader ist zwar nicht gerade ein Restaurier- oder Reparatur-Handbuch, bietet dabei aber doch nützliche Informationen für den Indian-Neuling (auch für Fortgeschrittene), so z.B. eine Kaufberatung, Clubs und Händler. Für den Fall, man fin-

det auf irgend einem Dachboden (höchst unwahrscheinlich) eine Indian und weiß nicht welches Modell, dem kann das Buch auch helfen.

Im Anhang sind alle Motor- und Serien-Nummern (Fahrge- stell-Nr.) aufgeführt. Ebenso das Finish der Fahrzeugteile. Da steht dann, in welchem Jahr der Auspuff schwarz war und wann verchromt. Genauo werden die Lackierung, Zierlinien, Schriftzüge u.s.w. behandelt. Nach diesen Angaben würde ich mich zwar nicht sofort auf die Arbeit (Restaurieren) stürzen, aber als ein paar „erste“ Anhaltspunkte ist das ganze schon hilfreich.

Vervollständigt wird der Band durch einige historische Fahrberichte. Schade ist, daß das Buch bis auf den Schutzumschlag in schwarz-weiß gedruckt wurde, obwohl ein Großteil der Fotos aus den letzten 20 Jahren stammt. Ist also nicht viel los, von wegen historische Fotos und so. Hier würde ein wenig Farbe ganz gut tun, schließlich soll der Band ja die Restaurierung bezüglich Originalfarb-

tönen unterstützen.

Der zweite Band, „Indian im Bild“, hat auf jeden Fall die schöneren Fotos, vor allem historische Aufnahmen. Dazu kommen einige Fotos von restaurierten Modellen, welche vernünftiger Weise dann auch in Farbe gedruckt wurden.

Text gibt es hier nicht viel, soll ja auch ein Foto-Band sein. Eigentlich wären da nur die Foto-Texte zu nennen. Daher habe ich mich doch gewundert, als ich ausgerechnet in diesem Buch einige historische Briefe abgedruckt fand. Diese stammen aus der Korrespondenz zwischen Geschäftsleitung, Konstrukteuren, Besitzern (Du Pont) und Händlern. Dazu noch Zeitungsartikel aus diesen Jahren. Anhand dieser Dokumente kann man sehr gut die wirtschaftlichen und technischen Probleme und die Lösungsversuche nachvollziehen. So richtig traurig wird es im Epilog. Ein Foto vom Grabstein von De Rosier, der ein berühmter Rennfahrer von Indian war, und Fo-

tos vom verfallenden Werks- gelände in Springfield aus dem Jahr 1981. Da wird es einem richtig schwer ums Herz!

Fazit: Jerry Hatfield weiß, worüber er schreibt. Schrader-Motor-Guide erfüllt den gewohnten Standart dieser Reihe, und „Indian im Bild“ hat mich positiv überrascht.

Tobias Pfluger

Jerry Hatfield, Indian - Roter Bruder der Harley, Alle Motorräder 1901-1953, Schrader-Motor-Guide Band 7, 160 Seiten, 166 s/w-Abbildungen, Preis: 58,- DM, 1. Auflage 1994, Verlag: Schrader Verlag Suderburg, ISBN: 3-921796-17-2

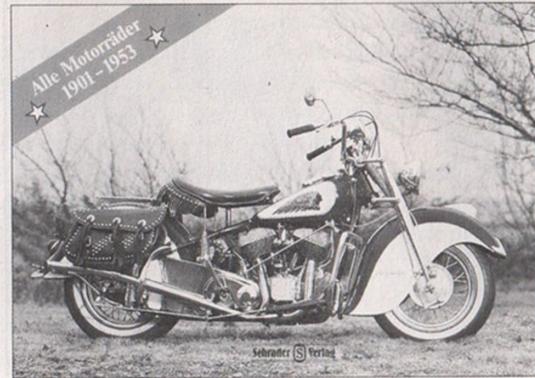
Jerry Hatfield, Indian im Bild, 240 Seiten, ca 400 Abbildungen meist in s/w, Preis: 69,- DM, 1. Auflage 1995, Verlag: Motorbuch Verlag Stuttgart, ISBN: 3-613-01666-4

SCHRADER-MOTOR-GUIDE

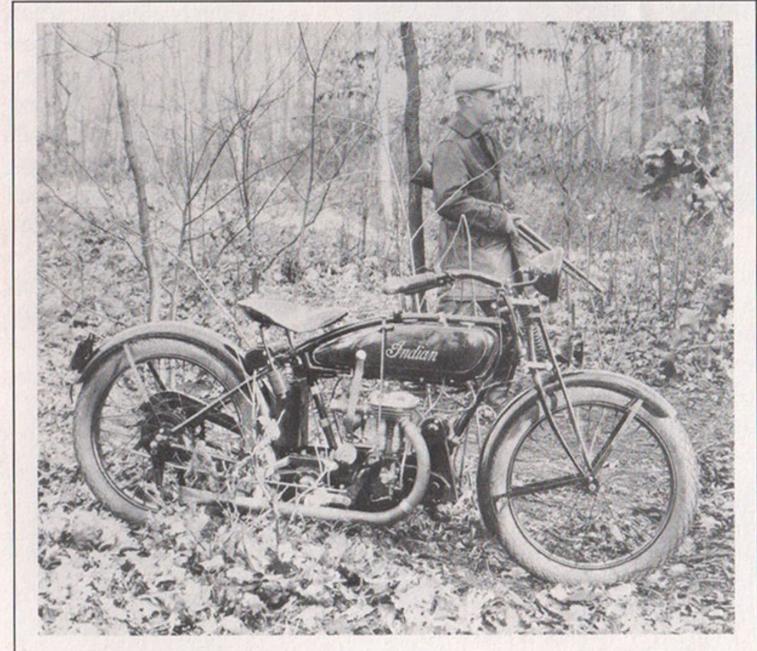
JERRY HATFIELD

Indian

ROTER BRUDER DER HARLEY



Alle Motorräder 1901-1953



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

Schwerpunkthemen

Adler, Geschichte	4
Adler, von Dr. Paul Simsa	45
Adler M 250 S	39
AJS 350 16C (Trial)	14
Ardie	65
AWO 425	13
Barbour-Bekleidung	34
BMW R25/3 + Steib LS 200	52
BMW R51/3+R50/5	25
BMW R 61	38
BMW R 69 S	48
BMW R 75/5	39
BSA A 10	32
BSA A 65	38
BSA Gold-Star DB 32	44
BSA Gold-Star Motor	20
BSA Twins	8-9
Bücker-Werke	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
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

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
Bear Norton 350	65
BMW R26	13
BMW R 50	36
Bücker Ilona II	27
Bultaco TSS 250	64
Derbi 50 ccm	59
DKW RT 175 S	30
Hercules K 101	53
Hercules K175S	19
Hoffmann Gouverneur	24
Honda CB 750 F	20
Honda CR 750	12
Horex Rebell	52
Horex Regina 4	2
Horex Resident	34
IWL Troll	12 + 31
Jawa 350	74
Maico 175 SS	25
Maico M 200 S	19
Mars Stella 175	58
Moto Guzzi "S" Klasse	42
Moto Guzzi 750 S / 1000 S	62
Norton Challenge P 86	62
NSU Fox	63
NSU Lux	48
NSU OSL 251	35
NSU Spezialmax	9
NSU Superfox	48
NSU Sport-Konsul	16
Panther KS 150	75
Royal Enfield Trial	62
Schwimmende MZ Nautic	37
Simson Sport mit Stoye-SW	23
Suzuki GT 750	66
Tomax S 250	26
Triumph Boss	32
Triumph Cornet	33
Triumph Speed Twin	18
Triumph twenty one	64
Victoria Bergmeister	17
Gespann 350	65
Victoria KR 26 N "Aero"	12
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	3
Axiallag. f. BMW-Kipphebel	50
Bleifreies Benzin	23
Bowdenzüge	21, 23
Bremsen	46, 47, 48
BSA B 40 Motor	36
Dämpfer, hydraulische	41 - 43
DKW-Elektrik	60
Einradanhänger	12
Einspeichen	68
Elektronische Regler	59
EMW R 35/3 Restaurierung	35
Entlacken	54
Gasgastänge für BMW's	53
Gilster	29
Gummirestauration	22
Haarriß-Prüfung	58
Hebebühne selbstgebaut	30
Helmtest (Jethelme)	34, 60
Heizgriffe selbst bauen	

Preis ?
Jede Ausgabe kostet 6,50 DM (ab 12 Hefte gibt es zzgl. Porto und Verpackungsk. Wir bearbeiten die Bestellung fix und legen der Sendung eine Rechnung bei.

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

Keineswegs ist dies die gesamte Inhaltsauswahl der GUMMIKUH & PAST perfect.
Das Gesamt- 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, 20, 27, 28, 32.

Man schrieb den 23. Dezember, und es weihnachtete bereits bedenklich, als mich wieder einmal die Panik beim Blick auf den Kalender packte. Es galt noch, dies und jenes zu besorgen, und plötzlich fiel mir auch der Name des Duftwässerchens wieder ein, das meine Holde bereits mehrfach beiläufig und „unauffällig“ erwähnt hatte.

Nun aber schnell das Gespann aus der Scheune, wer weiß, wie lange die Erleuchtung anhält. Mit etwas mehr als der erlaubten Geschwindigkeit strebe ich der City zu, und viele Autofahrer grüßen freundlich mit der Lichthupe. Sind das alles ver-

hinderte Gespannfahrer, geht es mir durch den Kopf, oder habe ich etwa vergessen das Licht einzuschalten? Mitnichten, fällt es mir wie Schuppen aus den Haaren, gestern wollte ich ja die Birne wechseln, und in Ermangelung einer passenden habe ich ja den Vorgang abgebrochen, und nun hängt vorne ein wirres Kabelknäuel aus dem Lampen topf. Wie hatte ich's doch mal gelernt? Der verantwortungsvolle Kra(d)tfahrer prüft vor Fahrtritt Beleuchtungs- und Bremsanlage seines Fahrzeugs. Sch.... Nu aber hurtig, bevor die Dämmerung einsetzt. Seltsamerweise habe ich den Namen des Duftwässerchens immer noch gespeichert, weshalb mich mein Weg zur ersten Parfümerie am Platze führt. Die Verkäuferin, sehr jung und sehr hübsch (was wahrscheinlich auf reichliche Erprobung des Sortiments zurückzuführen ist), empfängt mich trotz meiner schmutzigen Motorradklamotten äußerst freundlich und fragt nach meinem Begehrt. Als ich meinen Wunsch geäußert hatte, entgleißten ihre Gesichtszüge,

und mit metallic-blauem Blick und tiefgekühlter Tonlage gab sie mir zu verstehen, daß dieses Produkt ihres Ladens unwürdig sei, vielleicht im „Kaufhaus“..... Sollte meine Holde etwa meinen strapazierten Geldbeutel schonen wollen, oder habe ich mich geirrt, oder... Nichts von alledem, als ich im Kaufhaus gefunden hatte, was ich suchte, mußte ich feststellen, daß zumindest der Preis einer Parfümerie wohl würdig gewesen wäre. Nach kurzer Inventur meiner Barschaft jage ich das Gespann zur nächsten Station meiner Weihnachts-Verlegenheitskäufe-Tour. Beim Einbiegen in den Parkplatz des Garten-Bau-Landmaschinen-Brennstoff und weiß der Teufel, was noch alles - Marktes, fällt das Vorderrad in das einzige Loch auf 5000

qm, und der Ölfilter, der unter dem Motor hängt, bleibt am Toranschlag hängen. Das Gespann dreht eine Pirouette im eigenen Saft und zielt mitten ins Schaufenster. Mit etwas Glück, das mich sofort wieder verläßt, bleibt die Scheibe heil. Im Technikcenter des Marktes ist natürlich ein Ölfilter wie ich ihn jetzt brauche nicht aufzutreiben, aber sowie ich in 20 Minuten einen auftreibe, darf ich in der Center-eigenen Werkstatt noch Filter anbauen, bevor man Feierabend macht. In Winterstiefeln, Thermokombi, Laufschritt und im Schweiß meines Angesichtes mache ich mich auf zum freundlichen Renault-partner, um dort einen Filter

(R4) zu ergattern. Angesichts meiner im Telegrammstil geschilderten Notlage erbarmte er sich und öffnete mangels Personal noch einmal das Ersatzteillager. Der Preis, den er dann aus den Tiefen seines Gedächtnisses (die Computer waren bereits abgeschaltet; fröhliche...) hervorkramte, ließ mein Vermögen wieder ein gutes Stück schmelzen. Zurück im „Center“ stellte sich heraus, daß man in Anbetracht der bevorstehenden Inventur kein Öl mehr bestellt hatte, aber bevor mir der Versuch gelang, mich selbst irgendwo zu beißen, brachte der Azubi einen 10 Liter Kanister Öl,

zugelassen für alle Sterne auf diesen Straßen, egal ob aufgeladen oder intergecoolt. Angesichts des sich abzeichnenden Feierabends (heute etwas früher, frohes Fest) blieb nur die Wahl, den Kanister zu kaufen

Schöne

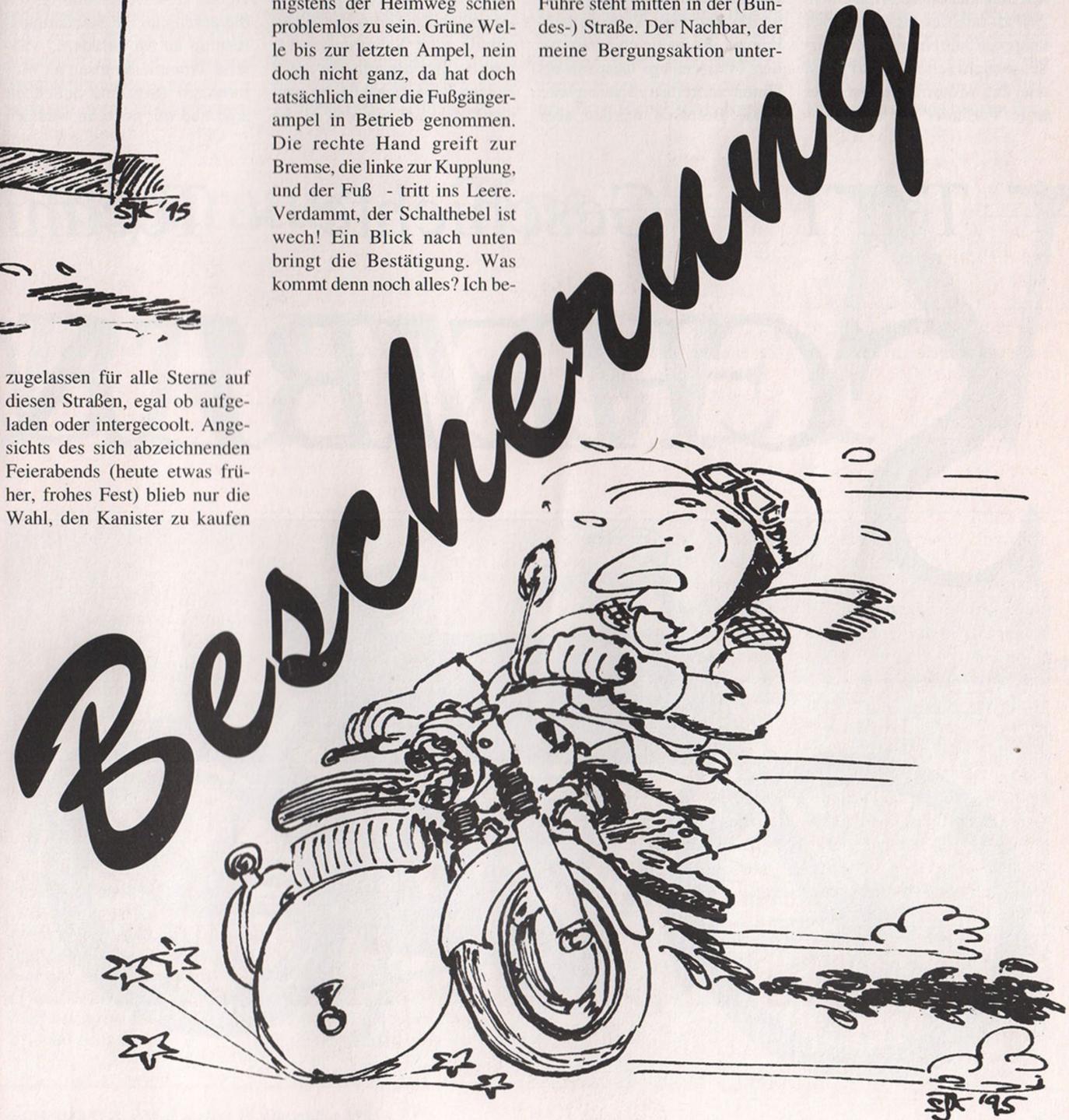


oder zu erwerben. Der Staubschicht nach, die den Behälter zierte, war dieser zwar von vorgestern, aber dafür das Öl gut abgelagert und der Preis von Übermorgen. Nach krampfhaften Überlegungen, ob ich die mir verbliebenen 0,02 DM noch in Weihnachtseinkäufe investieren soll, entschied ich mich für den Heimweg, denn die Dämmerung begann einzusetzen, und der Scheinwerfer auf der Werkbank würde mir bestimmt nicht den Weg erhellen. Wenigstens der Heimweg schien problemlos zu sein. Grüne Welle bis zur letzten Ampel, nein doch nicht ganz, da hat doch tatsächlich einer die Fußgängerampel in Betrieb genommen. Die rechte Hand greift zur Bremse, die linke zur Kupplung, und der Fuß - tritt ins Leere. Verdammte, der Schalthebel ist wech! Ein Blick nach unten bringt die Bestätigung. Was kommt denn noch alles? Ich be-

ginne innerlich zu kochen. Die Kupplung dampft auch, kein Wunder beim Anfahren im Vierten an einer leichten Steigung. Doch schon ist das rettende Hoftor in Sicht, da beginnt die Fuhre zu ruckeln, und es trifft mich fast der Schlag, am Vortag hatte ich doch schon auf Reserve geschaltet!! Kupplung ziehen, Nerven behalten und rollen lassen! Ja, es geht gut, fast zumindest, denn mitten im Abbiegen verabschiedet sich der Kupplungszug, und die Fuhre steht mitten in der (Bundes-) Straße. Der Nachbar, der meine Bergungsaktion unter-

stützt, verabschiedet sich mit den Worten: Is wohl nicht dein Tag heute, aber trotzdem fröhliche.... Eigentlich hätte es mir ja bis hierhin schon gereicht, aber das war wohl für einen Tag noch zu wenig, deshalb bekam ich staatlicherseits nach ein paar Tagen noch einen Bettelbrief wegen „Fahren ohne Licht (!) mit überhöhter Geschwindigkeit“. Wie war das doch noch? Fröhliches Fest....

Text: Norbert Neder
Comics: Stefan Katzer



Über Scheibenbremsen wurde ja schon viel geschrieben, aber auch bei dieser Angelegenheit überwiegt die Oberflächlichkeit. Deswegen packen wir das Thema etwas ausführlicher an, und darum lest Ihr ja auch die GUMMIKUH.

Entwicklungsgeschichte:

Wie so oft auf dem Motorradsektor, haben wir es auch bei den Scheibenbremsen mit einem Teil zu tun, das nicht etwa vor knapp 25 Jahren erfunden wurde, sondern schon fast so alt ist wie das Motorrad selbst. Der erste Vorläufer der Scheiben-

bremsen, wie wir sie heute kennen, wurde bereits 1905 von der englischen Firma Imperial in Form einer mechanisch betätigten Teilscheibenbremse präsentiert. Diese Technik setzte sich jedoch nicht durch und verstaubte bis Mitte der 50er Jahre in irgendwelchen Schubladen, bis sich die englische Firma Dunlop daran erinnerte und solch eine Bremse für einen Jaguar Rennwagen baute.

1960 konstruierte der Italiener Gonzaga eine Vollscheibenbremse, die in Monza eingesetzt wurde und eine Teilscheibenbremse, die im gleichen Jahr bei der TT an einem Gespann als Hinterradbremse zu sehen war. Diese Bremsen wurden aber

ebenso wie die Bremse von Imperial aus dem Jahr 1905 mechanisch betätigt, und damit gab es Probleme, was wieder mal zu einer längeren Zwangspause für die Scheibenbremse führte.

Der nächste Versuch konnte 1966 bei Tarquinio Provini beobachtet werden, der seine Benelli Rennmaschine mit Scheibenbremse fuhr. Ein Jahr später bekam die MZ Rennmaschine von Woodman versuchsweise am Vorderrad eine Doppelscheibenbremse spendiert. Mike Hailwood probierte im selben Jahr an seiner 350er Honda eine Scheibenbremse aus, bei der die Scheibe auf 8 Bolzen beweglich gelagert war, damit sie sich optimal an die

Reibbeläge anpassen konnte. (Diese „schwimmende“ Lagerung der Bremsscheiben wird den Leuten seit ein paar Jahren als technische Innovation mit logischerweise horrenden Preisen untergejubelt!). Die Firma Honda war es dann auch, die 1969 als erster Großserienhersteller mit der CB 750 eine Maschine mit einer hydraulisch betätigten Scheibenbremse am Vorderrad auf den Markt brachte und dieser Bremsentechnik damit zum Durchbruch verhalf. Heute sind Scheibenbremsen die durchgängige Standardausrüstung an Motorrädern, während Trommelbremsen an Motorrädern eher eine Seltenheit sind und nur noch an wenigen

Motorrädern zum Einsatz kommen.

Allgemeines:

Ich muß hier gleich mit einem viel gehörten Vorurteil aufräumen, nämlich dem, daß Scheibenbremsen einen höheren Wirkungsgrad haben oder besser bremsen als Trommelbremsen (manchmal auch Backenbremsen genannt). Dem ist nicht so. Wie sollte man sich sonst erklären, daß gerade die dicken Lkw auch heute noch mit Trommelbremsen umherdüsen. Gerade auf so einem sicherheitsempfindlichen Sektor wären die Trommelbremsen schon längst verboten, wenn es da was bes-

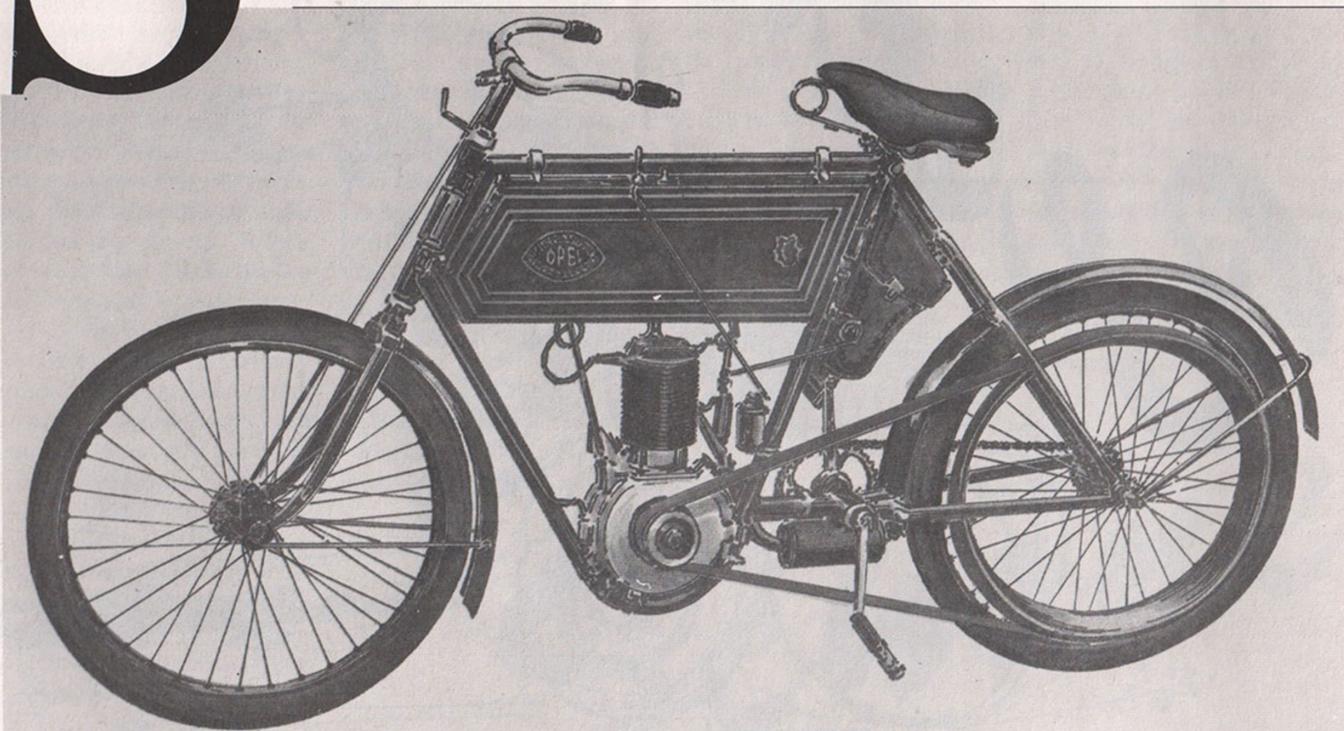
schlechteren Wirkungsgrad der Scheibenbremse sind höhere Betätigungskräfte nötig, um dieses Manko auszugleichen (Einigen von Euch ist vielleicht schon mal ein praktisches Beispiel des enormen Kraftaufwandes untergekommen und zwar wenn man einen scheinbremsen Pkw, der normalerweise mit einem Bremskraftverstärker ausgerüstet ist, wegen defektem Motor schieben oder abschleppen muß - da muß man mächtig in die Eisen treten, damit das Ding bremst.). Bei diesem nötigen Kraftaufwand gibt es Probleme mit der Mechanik. Gerade am Motorrad, wo nur in eingeschränktem Maß Platz zur Verfügung steht,

gen Bedienkräften übertragen. 2. In hydraulischen Systemen herrscht an jeder Stelle des Systems der gleiche Druck. Der hydraulische Teil einer Bremsanlage besteht immer aus mindestens 4 Komponenten: 2 Arbeitszylindern (am Motorrad: Hand -oder Fußbremszylinder sowie Bremszange), einer luftdichten Verbindungsleitung der beiden Zylinder sowie der Hydraulikflüssigkeit. Das in Punkt 1 angesprochene Kraftübersetzungsverhältnis bestimmt sich durch die Kolbenquerschnittsflächen in den Arbeitszylindern zueinander sowie die Hebellängen des Bedienungshebels - Hebellängen deshalb, weil so ein Bremshebel eine Umlen-

kung darstellt. Es sind hier die Länge des Hebels an sich von der Drehachse bis zum Ende sowie die Länge des Hebels für die Betätigung des Arbeitskolbens von der Drehachse aus gemessen gemeint. Das hört sich komplizierter an als es ist. Außerdem braucht man sich normalerweise keinen Kopp darüber zu machen, da diese Rechenaufgaben schon vom Hersteller in den meisten Fällen zur Zufriedenheit des Benutzers gelöst wurden und durch die verwendeten Komponenten vorgegeben ist. Der zweite oben angesprochene Punkt wirkt sich folgendermaßen aus: Da der Druck im System an allen Stellen gleich ist, kann man im Prin-

Teil 1 — Geschichte - Technik - Reparatur - Tips

SCHLEIBEN BREMSEN



seres gäbe.

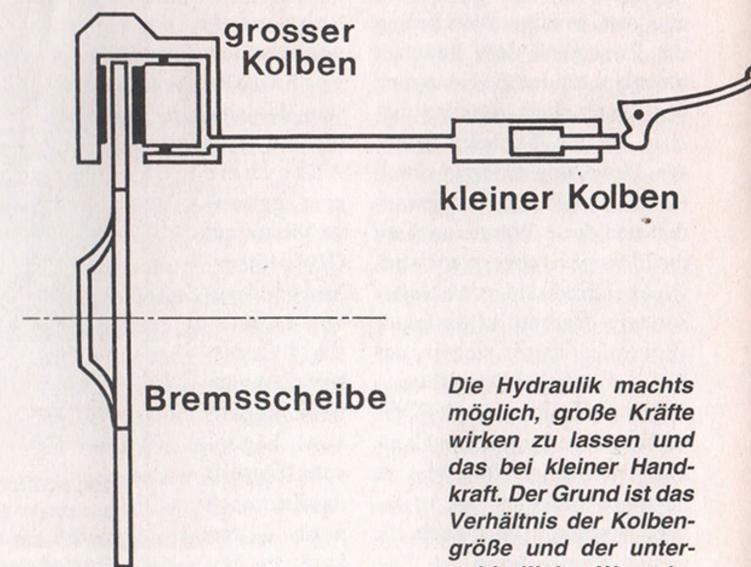
In der Entwicklungsgeschichte über die Scheibenbremsen habe ich erwähnt, daß die ersten Scheibenbremsanlagen allesamt mechanisch betätigt wurden. Genau darin liegt auch der Grund, warum sich diese Bremstechnik erst so spät durchsetzte. Bedingt durch den

Links: Auch wenn Imperial 1905 schon eine Scheibenbremse einbaute, so war es nicht Stand der Technik, wie hier gut zu erkennen ist. Opel 2 3/4 PS kam im selben Jahr noch mit einer Rücktrittbremse heraus.

sind die Voraussetzungen für die erforderlichen Hebellängen zur Reduzierung der Bedienungskräfte nicht gegeben.

Dieses Problem wurde durch den Einsatz der Hydraulik gelöst. Hydraulik heißt übersetzt eigentlich „Lehre von der Wasserkraft“. Von den vielen physikalischen Eigenschaften der Hydraulik sind hier beim Motorrad zwei besonders festzuhalten:

1. Durch die Hydraulik lassen sich auch mit kleinen Arbeitseinheiten durch Kraftübersetzung enorme Kräfte bei gerin-

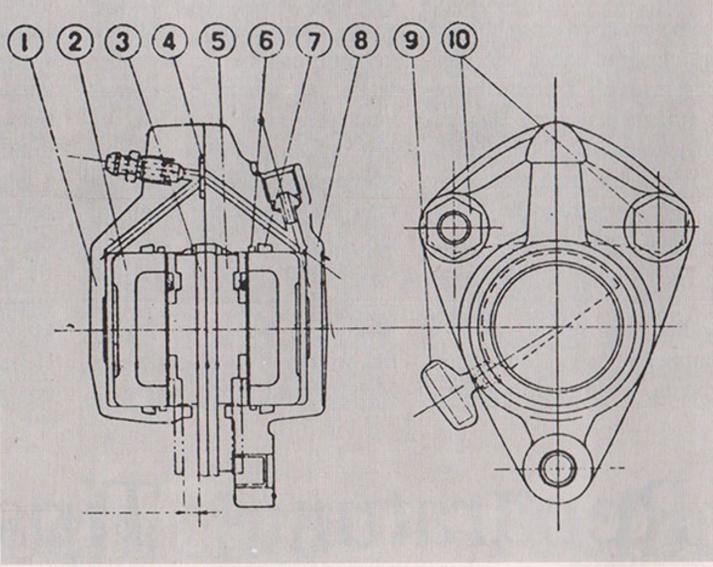


Die Hydraulik macht's möglich, große Kräfte wirken zu lassen und das bei kleiner Handkraft. Der Grund ist das Verhältnis der Kolbengröße und der unterschiedliche Weg der Kolben.

zip so viele Bremszangen wie es beliebt an die Bremsanlage anschließen, ohne daß man sich über die Synchronisation der Bremszangen Gedanken machen muß. Es muß lediglich die vergrößerte Kolbenquerschnittsfläche auf Seiten der Bremszangen durch die Vergrößerung des Bremszylinders ausgeglichen werden, damit der Hebelweg nicht zu groß wird. Zuweilen ist bei Doppelscheibenbremsen ein unterschiedlicher Belagverschleiß zu beobachten. Diese Unterschiede haben ihre Ursache nicht in der Hydraulik, solange das System ordentlich entlüftet ist, sondern sind in den meisten Fällen durch nicht plane Bremscheiben oder schwergängige Kolben in den Bremszangen bedingt.

Sowas kann man reparieren, doch dazu später mehr. Einen äußerst wichtigen Punkt habe ich gerade erwähnt, und zwar Luft. Luft ist ein Medium, das in einer hydraulisch betätigten Bremsanlage absolut nichts verloren hat. Wenn Luft in einen hydraulischen Arbeitskreis eindringt, läßt sich die Hydraulikflüssigkeit weiter komprimieren, wodurch die Kraftübertragung durch die Flüssigkeit unterbrochen wird. In Punkt Bremsanlage bedeutet das, daß bereits ein paar winzige Bläschen in der Flüssigkeit dem Benutzer unter Umständen die Erlangung des Rentenalters zunichte machen können. Da beim Bremsen Bewegungsenergie durch Reibung in Wärme umgewandelt und diese Wärme auch an die Flüssigkeit abgegeben wird, wird bei Bremsanlagen eine besondere Hydraulikflüssigkeit verwendet, damit sich in der Flüssigkeit keine Dampfblasen bilden und einen Ausfall der Bremsanlage herbeiführen können. Da Wasser einen viel zu niedrigen Siedepunkt hat, ist das Wort Hydraulik hier auch ein wenig krumm übersetzt. Die verwendeten Bremsflüssig-

Scheibenbremse mit Festsattel:
Die aus Raum- und Kostengründen vorwiegend bei schweren Maschinen verwendete Festsattel-Scheibenbremse arbeitet mit je einem Bremskolben und einem Bremszylinder auf jeder Seite, die durch den gleichen Flüssigkeitsdruck beaufschlagt werden und die Bremsklötze gleichmäßig gegen die Bremsscheibe drücken. Der Druck hebt sich weitgehend auf, so daß keine Biegebeanspruchung auf die Scheibe erfolgt.



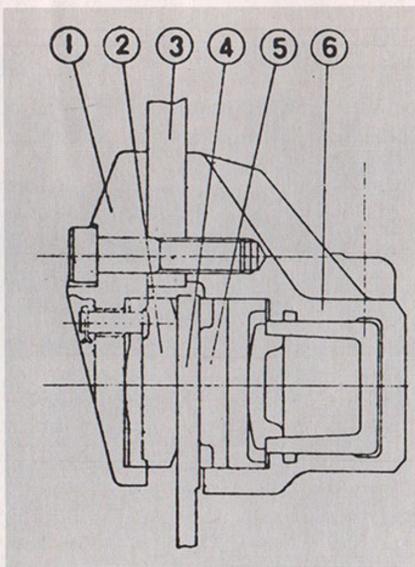
Im Bild bedeuten:
1 = Innerer Bremsattel
2 = Bremskolben
3 = Bremsscheibe
4 = Dichtung
5 = Bremsbelag
6 = Staubdichtung
7 = Kolbendichtung
8 = Äußerer Bremssattel
9 = Verschleißkontrolle
10 = Sattelbolzen

keiten müssen folgende Eigenschaften aufweisen: Temperaturbeständigkeit sowohl bei extremen Minus - als auch Plus-temperaturen, Metall- und Gummidichtungen dürfen nicht angegriffen werden, und es müssen gute Schmiereigenschaften vorhanden sein. Sie sind bis auf eine Ausnahme eine aggressive Mixtur auf Glykolätherbasis und gesundheitsschädlich. Neben dieser äußerst negativen Eigenschaft greift das Zeug auch noch den Lack an. Daher ist beim

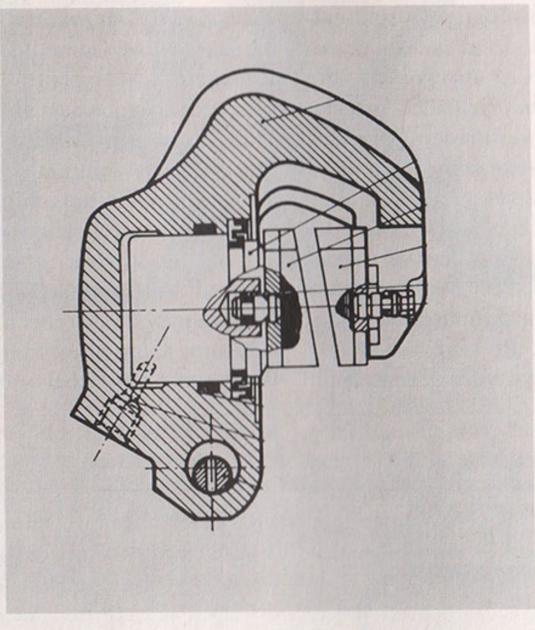
Umgang mit diesen Flüssigkeiten Vorsicht geboten. Wie so vieles im Leben des industriellen Menschen, gibt es auch für

die Bremsflüssigkeiten eine Normierung, die vom US-amerikanischen Department of Transport - kurz DOT genannt

Scheibenbremse mit Schwimmsattel:
Die Schwimmsattelscheibenbremse arbeitet mit nur einem Bremskolben und einem Bremszylinder auf einer Seite der Scheibe. Wenn der Bremskolben den Bremsklotz gegen die Scheibe drückt, zieht er durch den Reaktionsdruck den seitlich verschiebbaren Sattel mit dem auf der Gegenseite aufgebrauchten Belag gegen die Scheibe. Die Schwimmsattelbremse ist durch die kleinere Zahl von Präzisionsteilen billiger und durch den Fortfall des zweiten Kolbens leichter und platzsparender als die Festsattelbremse.



Im Bild bedeuten:
1 = Innerer Bremssattel A
2 = Innerer Bremsbelag A
3 = Sattelhalter
4 = Bremsscheibe
5 = Äußerer Bremssattel B
6 = Äußerer Bremsbelag B



Scheibenbremse mit Pendelsattel:
Bei der Pendelsattelbremse wird die Bremskraft durch das Gehäuse (1) und den Kolben (2) auf den äußeren Belag (3) und den inneren Belag (4) übertragen. Der Dichtring (8) dichtet den Kolben gegenüber dem Bremszylinder ab, während die Schutzkappe (7) den Kolben und den Zylinder gegen Schmutz und Korrosion schützt. Der O-Ring (5) fixiert den äußeren Belag in der Bohrung des Kolbens, die Haltefeder (6) sichert den inneren Belag im Gehäuse. Die Bohrung (10) dient zur Aufnahme des Lagerbolzens in der Pendelsattellagerung.

- stammt. Für die Bremsflüssigkeiten heißen diese Normen DOT 3, DOT 4, DOT 5 und DOT 5.5. Die Flüssigkeiten der Klassen DOT 3, 4 u. 5.5 sind auf der Basis von Glykoläther hergestellt und haben eine unerwünschte Eigenschaft - sie sind stark wasseraufnehmend, auch hygroskopisch genannt. Durch die allmähliche Wasseraufnahme reduziert sich der Siedepunkt der Flüssigkeit, wodurch sich bei hohen Temperaturen in der Flüssigkeit Dampfblasen bilden können, welche zum Ausfall der Bremsanlage führen. Daher sind diese Bremsflüssigkeiten regelmäßig zu wechseln - mindestens alle 2 Jahre, besser und vor allem für Liebhaber von Bergtouren unbedingt zu empfehlen ist der jährliche Wechsel der Flüssigkeit. Die Flüssigkeiten nach DOT 3, 4 und 5.5 können untereinander gemischt werden. Die angesprochene Bremsflüssigkeit nach DOT 5 ist auf einer Silikonbasis hergestellt und ist nicht hygroskopisch und auch nicht aggressiv, d.h. sie greift weder den Lack noch die Gummiteile an. Wegen der nicht hygroskopischen Eigenschaft kann bei dieser Brems-

flüssigkeit auf den regelmäßigen Wechsel verzichtet werden. **Bremsflüssigkeit nach DOT 5 darf nicht mit den Flüssigkeiten der anderen Klassen gemischt werden!** Wegen eventueller Unverträglichkeiten mit den verwendeten Komponenten der Bremsanlage sollte vor Verwendung von DOT 5 Flüssigkeit beim Fahrzeughersteller Auskunft eingeholt werden. Natürlich gibt es die besseren Eigenschaften der DOT 5 Flüssigkeit nicht für lau, sie ist etwa doppelt so teuer wie die DOT 4 Flüssigkeit. Wenn man allerdings seinen Ofen über mehrere Jahre fährt und einmal jährlich die Bremsflüssigkeit wechselt, hat man diesen Mehrpreis natürlich ruckzuck wieder raus. Vom erheblichen Mehraufwand an Arbeit will ich erst gar nicht anfangen. Ein weiterer positiver Nebeneffekt ist der Umweltaspekt. **Alte Bremsflüssigkeiten sind Sondermüll, und je weniger davon anfällt, umso besser ist das.** Der letzte Punkt in Sachen Bremsflüssigkeit ist die Bedeutung der Klassifizierung. Diese Einstufung richtet sich nach der verwendeten Basis und dem Siedepunkt

der Flüssigkeit. DOT 3 = Glykoläther, 205°C, DOT 4 = Glykoläther, 230°C, DOT 5.5 = Glykoläther, 260°C und DOT 5 = Silikon, 260°C. Soviel zu den Bremsflüssigkeiten.

Typen und Ausführungen:

Scheibenbremsanlagen kommen an Motorrädern in mehreren Varianten vor. Diese Variationen richten sich hauptsächlich nach der Befestigung der Bremszange oder auch Bremsattel genannt. Am häufigsten wird die sogenannte Festsattelbremse verwendet. Bei dieser Ausführung ist die Bremszange starr an der Halterung verschraubt.

In jüngerer Zeit wird diese Ausführung häufig mit vollschwimmenden oder semischwimmenden Bremscheiben kombiniert. Bei der vollschwimmenden Bremscheibe ist die eigentliche Bremscheibe frei beweglich auf einem Träger montiert. Bei der semischwimmenden Scheibe ist diese Lagerung gegen Federscheiben gespannt. Durch beide Maßnahmen versucht man diverse Fliegen mit einer Klapp-

pe zu schlagen: 1. daß sich die Bremscheibe optimal an die Bremsklötze anlegen kann, um unterschiedliche Belagabnutzung sowie verzogene Bremscheiben zu vermeiden und 2. durch diese Maßnahme die Stärke der Bremscheibe verringert werden kann, um Gewicht einzusparen. Festsattelbremsen haben mindestens zwei hydraulische Kolben in der Bremszange.

Die nächste vorzufindende Ausführung ist die Schwimmsattelbremse. Hierbei ist die Bremszange parallelbeweglich an ihrer Halterung befestigt. Der Zweck dieser Ausführung ist der Ausgleich des Belagverschleißes, da Schwimmsattelbremsen nur in einer Hälfte der Zange hydraulische Kolben haben.

Die letzte, heute jedoch kaum noch verwendete Ausführung ist die sogenannte Pendelsattelbremse. Diese Ausführung findet man zum Beispiel bei den BMW Boxern der /6 und /7 Reihe. Bei der Pendelsattelbremse ist die Zange auch beweglich an der Halterung befestigt, allerdings auf einem Lagerbolzen schwenkbar. Diese Zangen haben auch nur in einer Hälfte einen hydraulischen Kolben. Der 2. Bremsklotz ist unbeweglich in der Zange montiert. Beim Betätigen der Bremse bewegt man die ganze Zange mit dem unbeweglichen Klotz gegen die Scheibe, von der anderen Seite drückt der Kolben den Klotz an die Scheibe. Die Pendelsattelbremse ist aber weit weniger effektiv, da hier ja nur ein hydraulischer Kolben arbeitet und somit weniger Kraft übertragen werden kann. Deswegen kommt diese Ausführung heute nicht mehr zum Einsatz.

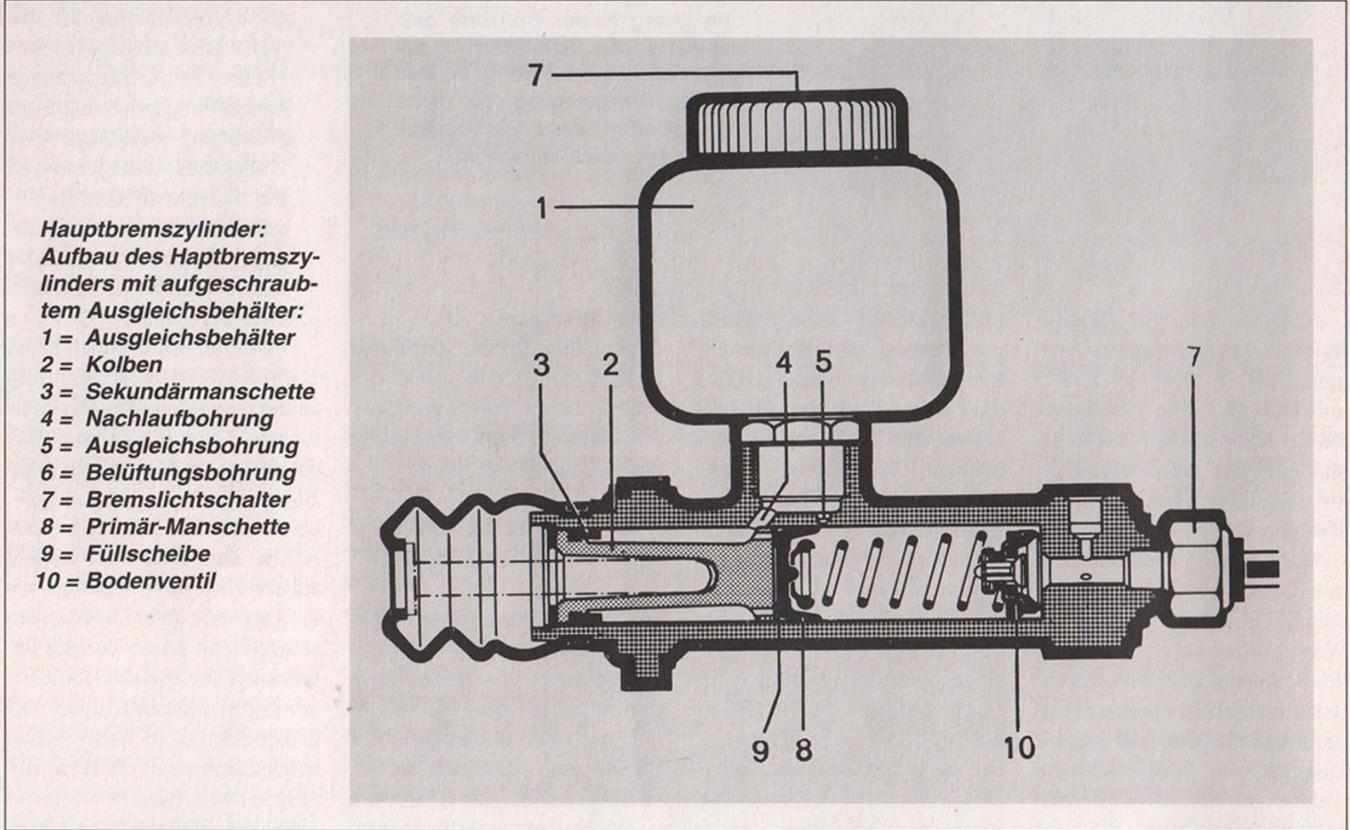
Die Bremscheiben an Straßen-Motorrädern sind in der Regel aus Stahlguß oder Edelstahl. Stahlguß hat dabei wegen der Oberflächenrauheit den erheblich besseren Reibwert als Edelstahl. Da die Stahlguß-

Bremsscheiben aber sehr rost-anfällig sind, überwiegen an modernen Maschinen die Edelstahl-Scheiben. Bei einigen Maschinen sind die Gußscheiben auch verchromt (z.B. Morinis aus den 70er und frühen 80er Jahren). Damit ist allerdings der bessere Reibwert gegenüber Edelstahl futsch. Im Straßenrennsport werden überwiegend Stahlgußscheiben eingesetzt. Bei hyperteuren Werksrennmaschinen kommen auch

7 Boxern befand sich der Handbremszylinder unter dem Tank, der per Seilzug vom Lenker aus betätigt wurde. Eine ganz und gar idiotische Idee, mit der man sich die Vorteile der hydraulischen Betätigung teilweise wieder zunichte machte. BMW hat sich damals eine Menge berechtigter Schelte vom Motorradfahrer-Volk und besonders von den Motorradtestern eingehandelt. Irgend so ein Teilemensch von BMW wollte mir mal weisma-

Zug. Die Reservebehälter für die Bremsflüssigkeit sind entweder direkt an der Pumpe befestigt oder angegossen oder über einen Schlauch mit der Pumpe verbunden. Bei den Brembo-Handbremszylindern zum Beispiel, die an fast allen italienischen Motorrädern der 70er und 80er Jahre verwendet wurden, ist der Behälter an den Handbremszylindern nur angeschraubt. Er kann bei Defekt getauscht werden oder auch auf

nicht unbegrenzt alterungsbeständig, d.h. sie werden über die Jahre porös. Gummibremseleitungen, die älter als 10 Jahre sind, gehören unbedingt auf den Müll. Es werden seit einigen Jahren edelstahlummantelte Teflon-Bremseleitungen zum Nachrüsten angeboten. Diese Leitungen sind zwar erheblich teurer als die Gummileitungen, dafür dehnen sie sich aber unter Belastung kaum aus, womit der Druckpunkt am Hebel zumin-



**Hauptbremszylinder:
Aufbau des Hauptbremszylinders mit aufgeschraubtem Ausgleichsbehälter:**
1 = Ausgleichsbehälter
2 = Kolben
3 = Sekundärmanschette
4 = Nachlaufbohrung
5 = Ausgleichsbohrung
6 = Belüftungsbohrung
7 = Bremslichtschalter
8 = Primär-Manschette
9 = Füllscheibe
10 = Bodenventil

schon mal Bremscheiben aus Kohlefaser zum Einsatz. Da diese Kohlefaserscheiben aber erst ab ca. 400° C ordentliche Reibwerte bieten, sind diese Bremscheiben auch für die Milliardarios unter den Motorradfahrern für den Einsatz an Straßenfahrzeugen nicht geeignet (So'n Pech aber auch für die Kohlefaserfuzzis, wat!). Die Bremszylinder für die Handbremse befinden sich in der Regel am Lenker und werden durch Druck betätigt. Getreu dem Motto „keine Regel ohne Ausnahme“ gab's da mal was von BMW. An den /6 und /

chen, daß diese Betätigung wegen der amerikanischen Sicherheitsbestimmungen angewendet worden sei. Komisch nur, daß die Japaner, Italiener und Engländer sowas nicht nötig hatten - auch in den USA nicht (Die Yamaha XJ 850 hatte solch ein Gerät in den 80er Jahren.). Die Fußbremszylinder bei Motorrädern mit Scheibenbremse finden sich meistens im Rahmenbereich hinter der Schwingenlagerung. Die Betätigung erfolgt je nach Lage des Hebels zur Pumpe entweder durch Druck oder über eine Umlenkung an der Pumpe auf

Wunsch des Besitzers durch einen Deckel mit Schlauchanschluß ersetzt werden, um an einem anderen Platz Unterbringung zu finden. Die Bremsleitungen waren und sind auch heute noch zum größten Teil druckfeste Spezialschläuche aus Gummi. Diese Leitungen haben aber zwei gravierende Nachteile:
1. Sie dehnen sich unter Belastung etwas, wodurch sich der übertragene Druck verringert. Man muß diesen Druckabfall durch stärkerem Zug am Hebel kompensieren.
2. Die Gummischläuche sind

dest wegen der Leitungen immer gleich bleibt. Außerdem sind diese Leitungen alterungsbeständig und dadurch für lebenslängliche Mensch/Maschine-Bindungen besonders geeignet. So, daß war's für dieses Mal. Im nächsten Teil der Geschichte kümmern wir uns um die Wartung und die Reparatur von Scheibenbremsanlagen.
Ducsi
*(Abbildungszitate aus:
- Motorräder von 1885 bis 1940, Dausien, 1988.
- Einführung in die Motorradtechnik, Motorbuch 1986,
- Jetzt helfe ich mir selbst, Motorbuch, o.J.)*

BK Ein neuer Stern am Kulthimmel?

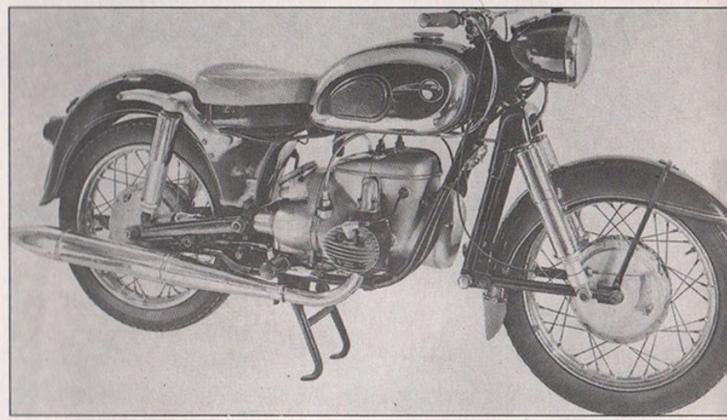
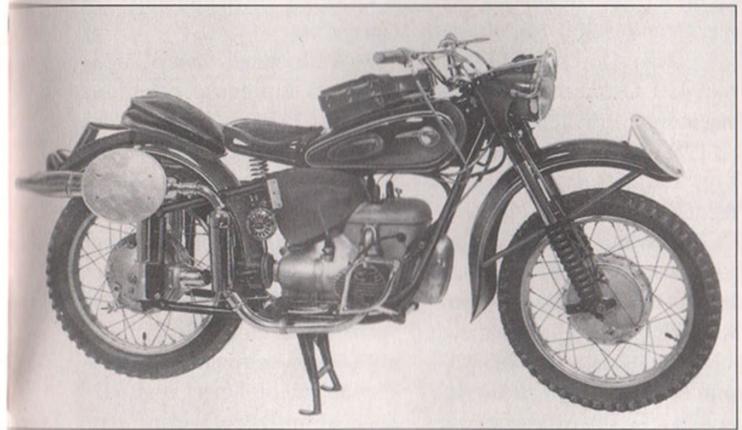
Be-Koa - das sei hier nicht der sächsische Akzent für die Abkürzung des Politkommissars in einer NVA-Kaserne - verantwortlich für die Aufrechterhaltung der „positiven“ Soldatenstimmung. Nein, es geht hier um das 1952 bis 1959 in Zschopau gebaute Zweitakt-Motorrad mit Boxermotor (B) und Kardantrieb (K).

Mitgliederliste etc. Manche Abschnitte sind sogar in Englisch (welches deutsche Insiderblatt hat das schon?). Kein Wunder, Michael ist gebürtiger Engländer, hat die ersten vier Jahre seiner Kindheit in England erlebt, Vati hat Mutti während seines Militärdienstes in Berlin kennengelernt. Widersprüchlich: Warum stehen da keine englischen Bikes zur Diskussion? Doch das steht

natsentgelt von 70 Ostmark danach 350 Mark als Jungeselle. Sie war die „BMW“ für den Früh-Ossi! Wenn auch mit allerlei Abstrichen. Wer damals eine BK seine eigene nannte, war ein reicher Mann! Den Auftrag zur Entwicklung der BK 350 erteilte die junge DDR-Regierung dem Zscho-

Ein Jahr später begann die Serienproduktion, und schon gibt es 1953 zwei DDR-Meister auf BK 350 im Geländesport, wobei die BK auch in den Folgejahren bei internationalen Zuverlässigkeitsfahrten eine gute Figur abgibt. Hauptabnehmer im Export werden die Länder Polen, Bulgarien, Finnland, 200 Käufer finden sich auch in

Links: Die Geländesport-BK 350 wurde ab 1955 mit dieser interessanten Auspuffanlage gebaut.
Unten: Schade, nur ein Prototyp von 1956. Sie wäre eine tolle Spannmaschine geworden.

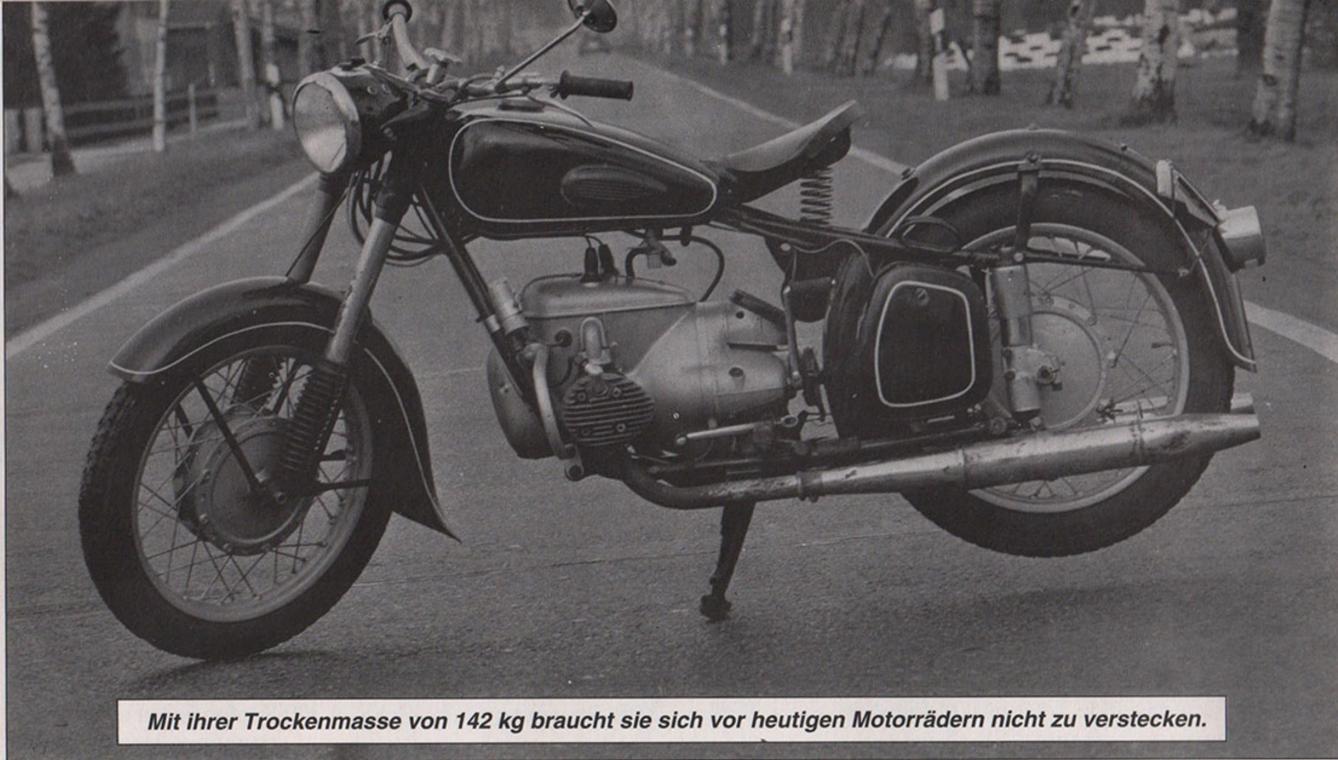


Seit vorigem Jahr gibt es in Berlin eine kleine Interessengemeinschaft dieser für Zschopauer Verhältnisse unkonventionellen Motorradkonstruktion. Vorsitzender ist Michael Starford (31), angehender Diplomingenieur für Drucktechnik aus Berlin-Staaken, gleichzeitig Herausgeber der 4mal im Jahr erscheinenden Zeitschrift „BK Rundschau“. Die Druckkosten werden durch die Mitgliedsbeiträge gedeckt, 30 DM pro Mann im Jahr. Da ist alles rundum über die „BK“ drin: technische und organisatorische Informationen, Montageanleitungen, Spezialwerkzeuge, An- und Verkäufe,

auf einem anderen Blatt! Vom 29. September bis 1. Oktober fand nun folgerichtig das 1. BK-Treffen statt. Erstmals ein „Schnuppertreffen“. Themen waren Teilebeschaffung, Restaurierungs- und Zulassungsprobleme sowie Diskussionen über Originalität. Doch vorweg ein wenig Geschichte: Man stelle sich eine Zündapp KS 601 oder eine BMW R51 (61, 66, 67, 68, M72) mit einem Zweitaktmotor vor. Ich erinnere mich, noch als Lehrling drückte ich mir an der HO-Schaufensterscheibe vor einer IFA BK 350 die Nase platt, unerschwinglich mit einem Mo-

pauer Werk im Jahre 1949, zuerst als 250er, wo bereits ein Motor als Erprobungsmuster vorlag. Dem Wunsche des Entwicklers nach 350 ccm wurde schnell entsprochen. 1951 dann stand das erste fahrfähige Muster auf den Rädern, 1952 hat man für den Serienbeginn vorgesehen. Da die notwendigen Vorrichtungen noch nicht verfügbar und Materiallieferungen nur schleppend kamen, konnte man nur 31 Stück als Nullserie fertigen. Positiver Aspekt: Die Erprobung der neuen Schöpfung lief länger als geplant, und man konnte so noch etwaige Schwachstellen rechtzeitig abstellen.

Westdeutschland. Markant für die BK sind die hervorragenden Vollnabenbremsen mit 200 mm Durchmesser und der bärenstarke Durchzug auch im unteren Drehzahlbereich, dadurch als Zugpferd für einen Seitenwagen prädestiniert - ca. 4000 Stück von 35.000 in der DDR verkauften. Allerdings, die Kraft wurde durch einen guten Benzindurst erkauft, statt 3,5 l/100 km Prospektverbrauch galten 6 l als reale Norm und das im Solobetrieb! Mit Seitenwagen kamen da noch getrost 2 bis 4 l hinzu, je nach Fahrweise. Eine interessante Geländesportausführung erschien 1955.



Mit ihrer Trockenmasse von 142 kg braucht sie sich vor heutigen Motorrädern nicht zu verstecken.

Technische Daten

(Angaben in Klammern für unterschiedliche Versionen)

Motor: IFA-BK 350
Arbeitsweise: Zweitakt-Dreikanal, Umkehrspülung
Bohrung: 58 mm
Hub: 65 mm
Hubraum: 344 ccm
Verdichtungsverhältnis: 6,5:1 (7:1)
Zylinder: 2, liegend, gegenläufig
Kurbelwellenlagerung: Rollenlager
Schmierung: Gemisch 1:25
Vergaser: Flachschiebernadeldüsen
Zündung: Batterie
Getriebe: Viergang-Klauenschaltung
Übersetzungen:
 1. Gang: 3,84:1 (3,27:1)
 2. Gang: 2,1:1
 3. Gang: 1,38:1
 4. Gang: 1,07:1
Kupplung: Einscheiben-Trocken-Hinterradantrieb
Hinterradantrieb: Gelenkwelle
Fahrgestellrahmen: Rohrrahmen, nahtgeschweißt
Federung: Teleskop
Bremsen: Innenbacken
Bodenfreiheit: 140 mm
Bereifung: 3,25 - 19
Tankinhalt: 18 l
Leermasse: 142 kg
Gesamtgewicht: 330 kg
Leistung: 15 PS bei 5.000 U/min (17 PS bei 5.000, bzw. 14,5 bei 4.500)
Höchstgeschwindigkeit: 115 km/h
Lichtmaschine: 6 V 45/60 W
Sammler: 6 V 7 Ah
Baujahr: 1952 - 1959

Abgesehen von der damals üblichen Geländeausrüstung gehen die Auspuffkrümmer hinter den Fußrasten senkrecht mit Vorschalldämpfer nach oben und knicken kurz unter dem Rücksitz waagrecht inklusive Nachschalldämpfer nach hinten ab. Motorleistung bereits 18,5 PS und Gewicht 190 kg mit leichtem Geländeseitenwagen. Und 1956 heißt die käufliche dann MZ BK 350 mit 17 PS bei 5000 U/min.

Im gleichen Jahr hat ein Ingenieurkollektiv versucht, die guten Fahreigenschaften der gänzlich neuentwickelten ES 250 auf die BK zu übertragen. Der Prototyp BK 351 mit Vollschwingenfahwerk war geboren. Da die ES 250 bereits Produktionsreife erreicht hatte, blieb die BK 351 ein Prototyp, war somit überflüssig. Obwohl selbige speziell im Seitenwagen-Betrieb sicher viele Freunde gefunden hätte. Drei Grundtypen (RT, ES, BK) waren für ein ständig durch Materialprobleme gebeuteltes volkseigenes Werk ohnehin zu viel. Das gleiche Schicksal ereilte die BK im Jahre 1959 durch Produktionseinstellung. Highlights der BK waren die Jahre 1956 bis 1958 mit einer Jahrespro-

duktion von gut 10.000 Stück. Zu dieser Zeit zählte das MZ-Werk rund 3.000 Mitarbeiter, bei einem Durchschnittslohn von 450 Ostmark im Monat. Insgesamt verließen von 1952 bis 1959 42.983 Motorräder des Typs BK 350 das Zschopauer Werk.

Gegenwärtig nimmt die unkonventionelle BK 350 unter den Oldie-Zweitaktern eine Spitzenstellung ein. Wer sich solch Gerät an Land ziehen will, muß lange suchen und doppelt so viel Märker berappen, verglichen mit einem Durchschnitts-Zweitakter. Wird die BK analog der AWO, des Trabis und der Schwalbe sich zu einem Kultfahrzeug etablieren?

Warten wir's ab. Die stark dezimierte Stückzahl dürfte dieser Tendenz widersprechen, man wird ihr gelegentlich bei Oldie-Treffen begegnen, und sie wird einem engen Spezialistenkreis vorbehalten bleiben. Nun zurück zu den BK-Spezialisten in Berlin.

Als ich den Ort des Geschehens am Freitagabend aufsuchte, standen auf dem Grundstück von Michael Starford zwei BK 350, eine MZ RT 125/2, eine Suzuki GT 750 sowie eine BMW R35. Dann eine dritte BK

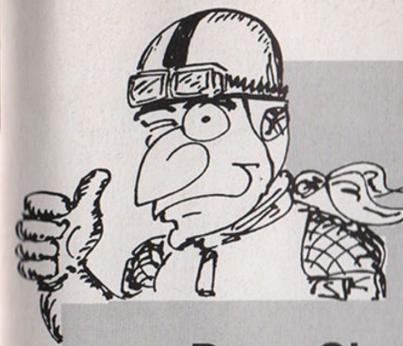
sowie eine Hoffmann mit 200er ILO-Motor im Clubraum des Gastgebers.

14 Teilnehmer waren zugegen, bei einigen stehen die Zweitakt-Boxer noch auf Dock. Weitest Gereiste: Hermann Schulte aus Papenburg und Gerald Riechers aus Bremen. Bei regnerisch-kühlem Wetter (bei der Ausfahrt fuhr man klugerweise an allen Regengebieten vorbei) ging es am Sonnabend nach einem kräftigen Frühstück über den Oldie-Markt am Berliner Nahmitzer Damm zum Glindower Motorradmuseum im westlichen Umland von Berlin.

Abends, wie üblich, Benzingespräche bei Grillfleisch und Bier im 5 x 10 m großen Clubraum bis 3 Uhr früh. Sonntags waren ein Besuch beim 2. Berliner Teilemarkt und Oldtimer-Meeting auf dem IKEA-Parkplatz sowie ein clubinterner Teilemarkt angesagt. Getrennt haben sich die Teilnehmer mit der Absicht, daß das 1. BK-Treffen nicht auch das letzte sein wird.

Text: Lothar Schulze
 Fotos: Archiv

Kontakt: Michael Starford
 Neue Str. 4, 13581 Berlin
 Tel.: 030-3 66 89 59



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

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

Reifen Kastenholz
 Mönchgasse 14
 50737 Köln



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

Fiete's Gespann Schuppen
 Alte Neusser Landstraße 243
 50769 Köln

Southern Division
 Blütenburgstraße 75
 80634 München

BMW-Vertragshändler
 BÄTE-Motorradcenter
 Hildesheimer Straße 213
 30501 Hannover

Adler-Museum & Antiquitäten
 Strohmenger
 Kölner Straße 150
 53919 Weilerswist

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

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

MZ-Spezialservice
 Firma Wildschrei
 Hauptstraße 26
 56829 Brieden

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

Museum Klaffenbach
 für sächsische Fahrzeuge
 Gutsweg 6
 09221 Klaffenbach

British Bikes
 GLM-Motorräder
 Fischerstraße 1
 31039 Rheden

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

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

Motorradmuseum Augustusburg
 Schloß Augustusburg
 09573 Augustusburg

Bücherstube Lehrte
 Iltener Straße 28
 31275 Lehrte

Achim Reid
 Antiquitäten
 Kirchstraße 11
 58300 Wetter-Wengern

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

Italiener und Engländer
 Motorradladen Yorkstraße GmbH
 Yorkstraße 15
 10965 Berlin

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

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

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

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

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

Veteranen-Ersatzteile
 Heumann
 Fuchsberg 3-5
 64807 Dieburg

Scuderia Classica
 Motorrad-Handel GmbH
 Ruhlsdorfer Straße 158
 14513 Teltow

Big Banana
 Michael Buchholz
 Macherscheiderstr. 16b
 41468 Neuss

Arnim Collet
 Jawa, MZ, Yamaha
 66687 Wadriil

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

MZ-Vertragshändler
 AT-Zweiradtechnik
 Dorfstraße 19
 41540 Dormagen

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

British Bikes
 Brandó's
 Mittelweg 2
 22941 Bargteheide

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

Deutsches Zweiradmuseum
 Deutschordensschloß
 74172 Neckarsulm

Moto Guzzi „Lodola“

Hubraum : 174 ccm

Bohrung x Hub : 62 x 57,8 mm

Verdichtung : 7,5 : 1

Leistung : 9 PS bei 6.000 U/min

Bauzeit : 1956 - 1958

