motorradgeschichte(n) 79

7. Jahrgang
T10856E

GUMMIKUH

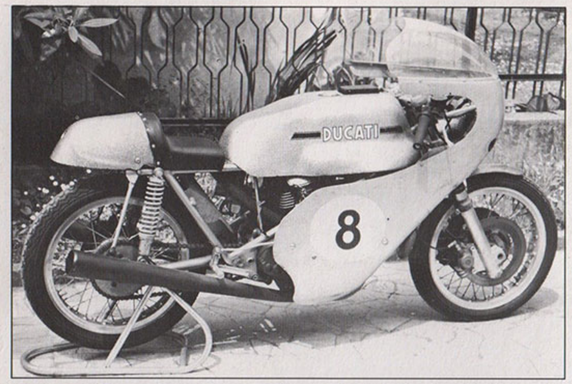
6,50 DM
ÖS 55 · sfr 6,50

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

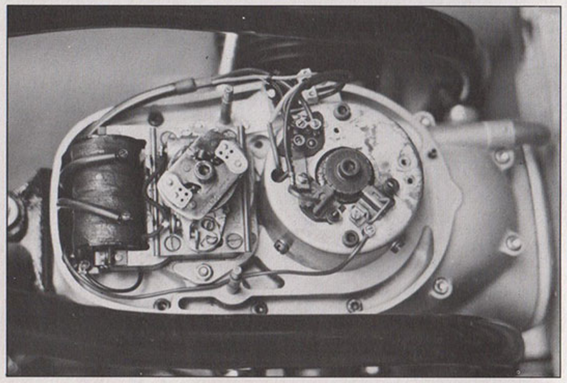
MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

PAST perfect

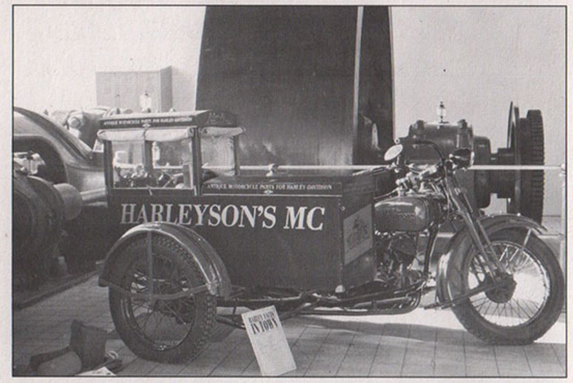
1 • 1996
15. Januar 1996
bis
14. Februar 1996



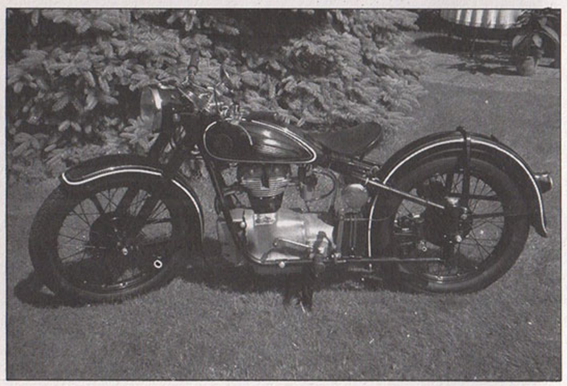
Kaum einer kennt den Vorläufer der 500er Pantah-Straßenmaschine, die Ducati 500 Bicilindra, ab Seite 4



Besser als das Original sieht die Elektrik von Volker Timmers BMW R 51/3 aus, ab Seite 18



Antike Technik beim Harley-Treffen in Nürnberg ab Seite 46



Aus Suhl stammt die AWO 425 T, die Siegfried Rudolph als Restaurierungsobjekt beschreibt, ab Seite 32

GUMMIKUH & PAST PERFECT AUSGABE 79

UNTERWEGS

Ducati 500 Bicilindra: Die Geschichte der 1. V2-Rennmaschine erzählt Alan Cathcart 4

Beaulieu auf Rang Zwei: Peter Kohl über den Vet-Markt in Süd-England 16

TECHNIK

Restaurierungsserie: BMW R 51/S mit Steib-Seitenwagen, Teil 4 von Volker Timmer 18

Scheibenbremsen (Teil 2): Ducsi schreibt über Reparatur und Wartung 40

GESCHICHTE

AWO 425 T: Nach 30 Jahren Rückkehr in die Motorradzeit von Siegfried Rudolph 32

Hans Georg Anscheid wird 60: Gratulation von Johann Kleine Vennekate 54

BIKER´S SEELE

Kobolde im Motor: Der kleine Mann im Motoröl von Karl-Heinz Drews 30

Die Abzocker: Betrachtungen von David Longstroke über aktuelle Praktiken der Polizei 38

Harley Faces in Town: Fröhliche Betrachtungen über ein Harley-Treffen von David Longstroke 46

RUBRIKEN

Unsere Bücher zum Bestellen: 3

Händlerservice: Wer verkauft die GP 14

Korrespondenz: Was die letzten 4 Wochen über unsere Schreibtische lief 15

Kleinanzeigen: Such & Find 22

Termine & Treffen: 50

Impressum: 51

Litera-Tour: Das Mammut von Tobias Pfluger 52

Bestellservice: Welches Heft ich unbedingt noch brauche 53

ACHTUNG! WERBUNGS- und VERKAUFSVERBOT

Aufgrund zahlreicher anwaltlicher und gerichtlicher Verfügungen dürfen wir zur Zeit die bereits gedruckten Bücher nicht ausliefern, wir dürfen nicht einmal dafür werben!!

Nicht die Zeit ist es, die uns Probleme bereitet, sondern die Menschen.

Wir bitten alle Besteller und weiterhin an den Nachdrucken Interessierte um Geduld, bis die Lage sich geklärt hat. Nötigenfalls erstatten wir die bereits geleisteten Zahlungen.

Ihre GUMMIKUH-Redaktion.

Unsere fünf Neuen - ab sofort zum Bestellen!

„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 machen. Es kommt als die „Bibel“ der MZ-Fahrer auch bei den Motorradfahrern gut an. Neuber und Müller waren selber in dem Betrieb, Werk und haben diese erste Anleitung für MZ-Motorräder 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

Motorräder, Motorroller, Motorrad, Moped 1955
Originalherausgeber: Zweirad-Gesellschaft m.b.H.

Auch dieses Buch ist von dem Branchenverbande der Motorradindustrie, [illegible] Branche 5 Jahre später wieder, im Jahr [illegible] eine Menge gegen. Interessanterweise Einführungen zu den einzelnen Kapiteln sind auch in englischer und spanischer Sprache zu lesen! 156 Seiten zählt dieses Buch. Und wieder gilt es, viele

24,80 DM

„Kleinkraftfahrzeuge“
von Ing. U. Rochel

In diesem Buch von Ing. Rochel aus dem Jahr 1955 werden fast alle deutschen Modelle vorgestellt [illegible] Handel zu kaufen gab. Und dies [illegible] Hersteller [illegible] Motorräder und Motorroller. Zur Einleitung wird die Technik [illegible] 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

Quer durch die Deutsche Zweiradindustrie“
Originalherausgeber: Zweirad-Gesellschaft m.b.H.

[illegible] vom Verband der Fahrrad- und Motorradindustrie, Fahrrad und Kraftradteile-Industrie [illegible] Pflege und Wartung. Zweiter Teil [illegible] (IFMA). Diese fiel je [illegible] Abteilungen. Ein „Muß“ für jeden, der [illegible] Staaten. Behandelt werden Geschichte, [illegible] Abbildungen wie Fotos, Zeichnungen und [illegible] Anzeigen.

24,80 DM

„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 Motor-[illegible] Sehr schön anzuschauen, auch weil [illegible] Werbung zu sehen ist. [illegible] viel schöner! [illegible] 80 Seiten mit vielen [illegible] wie Fotos, Zeichnungen und [illegible] Anzeigen.

24,80 DM

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

Bisher erschienene 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 Zweitakt-Motoren-Kenner, die mit ihrem Optimismus, die 30 Jahre währende Zeit überstanden haben, in der die Zahl der »Fachleute« größer wurde, die behaupteten, der Zweitaktmotor habe in der heutigen Motorentechnik keinen Platz mehr. In diesem Buch bringt er viel Interessantes von den historischen Vorläufern des derzeit weltweit wieder »im Vormarsch« befindlichen Zweitakt-Motors.

24,80 DM

„Krafträder“
von Ing. Michael Heise

Alte Bücher über alte Motorräder sind oft genauso teuer und selten wie die Maschinen selbst. Der 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 lesenswerter und sehr informativer Überblick über die Motorradtechnik der 50er Jahre.

24,80 DM

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

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

29,80 DM

„Das Motorrad mit Seitenwagen„
von Obering. Siegfried Rauch

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

24,80 DM

DUCATI 500

Bicilindra

Geschichte der ersten V 2 - Rennmaschine

Die heutigen Ducati Superbikes mit ihren desmodromisch gesteuerten 4-Ventil Motoren bieten im Kampf gegen die japanischen 4-Zylinder seit Ende der 80er Jahre im Superbike-Rennsport eine faszinierende Show, die die Massen buchstäblich elektrisiert. Fahrer wie Marco Lucchinelli, Raymond Roche, Giancarlo Falappa, Doug Polen und Carl Fogharty haben auf langsamen und schnellen Kursen mit dem italienischen Hochtechnologie-Twin der physikalischen Logik immer wieder ein Schnippchen geschlagen und bis heute insgesamt 5 WM-Titel in der Superbike-Klasse errungen. Letztendlich aber sind die Ducati 851/888/916 Superbikes eine Fortsetzung der Ducati-Philosophie, mit 2-Zylinder Maschinen gegen zylinderzahlmäßig überlegene Maschinen anderer Marken anzutreten.

Diese Firmen-Philosophie nahm vor fast 25 Jahren Gestalt an, als Ducati zur Grand Prix-Saison 1971 eine schlanke und wendige 500er 2-Zylinder Maschine ins Rennen schickte. Während sich die heutigen Superbikes mit den japanischen Konkurrenten auseinandersetzen, hießen die Gegner damals MV Agusta und Benelli, und über all die Jahre hat sich der 90°-V2-Motor mit desmodormischer Ventilsteuerung zu DEM Markenzeichen von Ducati entwickelt.

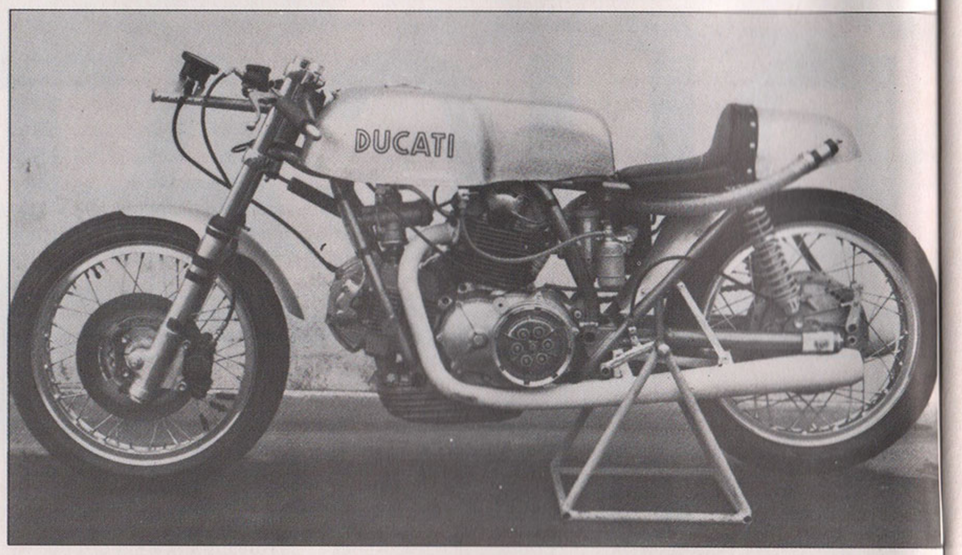
Es ist schon ein wenig überraschend, daß viele der heutigen eingeschworenen Ducati-Fans nichts über diese kleinste 2-Zylinder Rennmaschine von Ducatis ehemaligem Chef-Konstrukteur Fabio (Dr.T.) Taglioni wissen. Die meisten von ihnen halten den grandiosen Doppelsieg von Paul Smart und Bruno Spaggiari auf der 750er Werksmaschine bei den 200 Meilen von Imola 1972 für den Beginn der Ducati Dominanz im auf Serienmaschinen basierenden Rennsport. Der Motor dieser Maschine war eine Rennversion des neu entwickelten 750er V2 und begründete in einer schärferen Straßenversion als Triebsatz der legendären 750 Super Sport Desmo eine ganze Serie von Straßenmaschinen mit diesem Motorkonzept. Der Urvater dieses 750er Motors und seiner späteren Nachfolger, die viele Erfolge im Langstreckensport wie z.B. bei den nervenaufreibenden 24h von Mont Juich oder beim brillianten Comeback von Mike Hailwood 1978 bei der TT Isle of Man einheimsten, ist der 500er 90° V2 Grand Prix-Königswellenmotor. Und die ultimative Version dieses 500er Motors führte geradewegs zur zahnriemengesteuerten 500er Pantah-Straßenmaschine, die als 600er TT2-Rennversion unter Tony Rutter 4 WM-Titel nacheinander in der TT Formel 2 Klasse gewann. Fabio Taglioni arbeitete nach dem Evolutionsprinzip und setzte seine im Rennsport gemachten Erfahrungen bei den Straßenmaschinen um. Dies wird an der Tatsache deutlich, daß in den 30 Jahren seiner Zeit als Leiter der Entwicklungsabteilung bei Ducati keine Straßenmaschine auf den Markt kam, deren Konstruktion nicht vorher im Rennsport erprobt worden war. Auch die V2-Maschinen machten da keine Ausnahme. In diesem Sinne war die 500er Bicilindra Rennmaschine also ein rasendes Testlabor für die späteren hubraumstärkeren Straßenmaschinen. Als weiteren Aspekt sah die Werksleitung darin die Möglichkeit, den potentiellen Kunden eine Gewöhnungszeit für ein neues Motorkonzept an sportlichen Straßenmaschinen zu gewähren, damit sich diese mit dem Produkt identifizieren konnten.

Dies geschah nicht ohne triftigen Grund, denn das zur damaligen Zeit dem Staat gehörende und bürokratisch gelenkte Ducati Werk befand sich in einer finanziellen Krise, und die weitere Zukunft des Werks hing allein vom Verkaufserfolg der Ende 1971 auf dem Markt präsentierten 750er 90°-V2-Maschine ab. Ihrer Überzeugung folgend, meldeten der damalige Ducati Präsident Arnaldo Milvio und sein mit Haut und Haaren dem Rennsport verschriebener Geschäftsführer Fredmano Spairani im Oktober 1970 eine auf 500 ccm heruntergebüchste Rennversion des 750er Straßenmaschinen-Prototypen für Ducatis offizielle Rückkehr in den Grand Prix-Rennsport nach über 20 Jahren Abwesenheit bei der FIM zur 71er Saison an. In den

50er Jahren hatte Ducati mit den 125er Ein- und Parallelzweizylinder Desmo Juwelen im GP-Sport für Furore gesorgt.

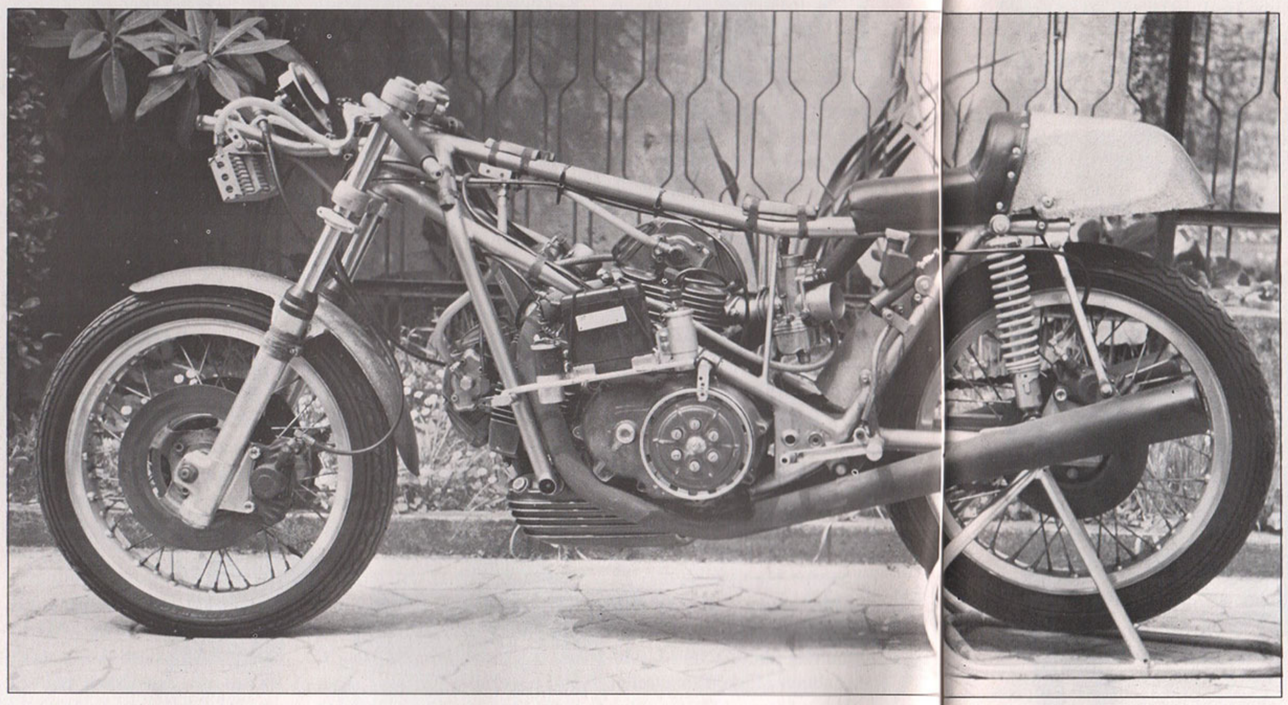
Vom Zeitpunkt der Anmeldung bis zur Jungfernfahrt der Bicilindra im März 1971 in Modena vergingen nur knapp 5 Monate, wobei zu Beginn nur ein grober Entwurf auf dem Zeichenbrett von Fabio Taglioni vorlag. Dies war typisch für die Arbeit von Taglioni, der in seiner 40-jährigen Arbeit als Maschinenbauingenieur mehr als 1000 verschiedene Motoren entwarf. Taglionis Entwurf wurde durch die sehr kleine „Versuchsabteilung" (so wurde die Rennsportabteilung intern bei Ducati genannt) mit harter Arbeit in kürzester Zeit in metallene Form gebracht, getestet und rechtzeitig zum Saisonstart fertiggestellt. Es schien fast zu schön, um wahr zu sein, daß sich Werksfahrer Bruno Spaggiari gleich im ersten Rennen mit der nagelneuen 500er in einem Zweikampf um den 3. Platz mit der Paton-Zweizylinder von Roberto Gallina hinter den 2 MV-Vierzylindern von Agostini und Bergamonti wiederfand. Letztendlich fiel Spaggiari zum Ende des Rennens wegen Getriebeproblemen dann auf den 6. Platz zurück.

Die Premiere Ducatis erster V2-Rennmaschine war also sehr gut verlaufen und ließ für die Zukunft viel Gutes hoffen. Der Motor von Spaggiaris Maschine war mit über je eine obenliegende Nockenwelle gesteuerten 2-Ventil Zylinderköpfen bestückt und steckte in einem von Verlicchi gefertigten Ducati-eigenen Fahrwerk. Für Taglioni war die 500er in der Hauptsache jedoch nur ein rollendes Versuchslabor, um verschiedene Zylinderkopfkonstruktionen und weitere Konstruktionsdetails auszuprobieren. Diese Versuche hatten großen Einfluß auf die spätere Entwicklung der Straßenmaschinen. So orderte Taglioni, als Vergleich zum eigenen Fahrwerk, einen Rahmen beim britischen Rahmen-Spezialisten Colin Seeley. Dazu jettete Werksmechaniker Giancarlo „Fuzzi" Librenti mit einer Handvoll leerer Motorengehäuse zu Seeley's Werkstatt, in der der Rohrbiegemeister aus Reynolds 531er Rohren ein passendes Gestell um den Motor legte. Die Versuche mit dem Seeley-Rahmen zeigten deutlich bessere Fahreigenschaften als das hauseigene Fahrwerk, und so wurden alle 500er GP Maschinen mit dem Seeley-Fahrwerk ausgestattet. Möglicherweise steckte dieses Fahrwerk auch in der 750er Version von Paul Smart, mit der er in Imola den legendären Sieg errang. Auf jeden Fall bildete der Seeley-Rahmen die Basis für das Fahrwerk der Ducati Straßenmaschinen.



Das Ducati-eigene Fahrwerk der 500er wurde wegen unbefriedigender Fahreigenschaften durch das Seeley Fahrwerk ersetzt.

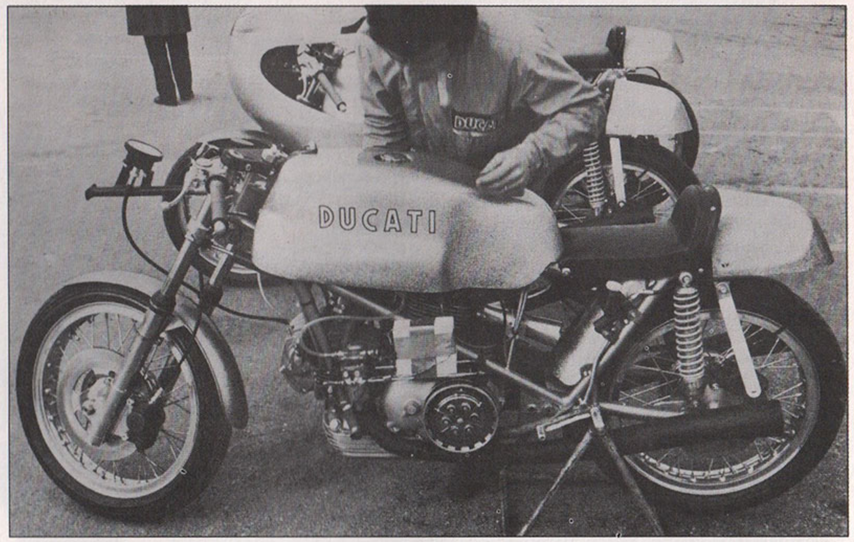
Das von Colin Seeley für Ducati gebaute Fahrwerk weist eine direkte Rohrführung vom Lenkkopf zum Schwingenlager auf - macht viel stabil.



Die verschiedenen Motorversionen der 500 Bicilindra, inclusive der Vorstufen der heutigen Motoren, wurden ebenfalls allesamt in den 3 Jahren, in denen die 500er zum Einsatz kam, erprobt. Es wurden Zylinderköpfe mit Ventilfedern oder Desmodromik als 2- und 4-Ventiler mit einer obenliegenden Nockenwelle (sohc) und auch als 4-Ventiler mit zwei obenliegenden Nockenwellen (dohc) ausprobiert, ebenso wurde mit der Nockenwellensteuerung und der Gemischaufbereitung experimentiert. Für die Nockenwellensteuerung kamen Königswellen und der heute nur noch verwendete Zahnriemen zum Einsatz, und bei der Gemischaufbereitung wurde mit Vergaser und einer Einspritzanlage getestet. Den Grundaufbau aller getesteten Versionen bildete immer das von Taglioni neu gezeichnete Kurbelgehäuse mit Naßsumpfschmierung und Rollenlagerpleuel auf einem gemeinsamen Hubzapfen. Taglioni variierte auch die Anordnung der Kühlrippen an den Zylindern, um deren Auswirkung auf die Kühlung zu beobachten. Es scheint aber bei den vollverkleideten Versionen trotzdem Probleme mit der Kühlung des hinteren Zylinders gegeben zu haben, da diese letzten Ausführungen zwei Lufteinlässe in der Verkleidungsnase hatten, durch die über flexible Schlauchrüssel Kühlluft zum hinteren Zylinder geleitet wurde. Zur weiteren Motorkühlung war vorne hinter der Verkleidungsnase noch ein Ölkühler montiert, der über einen Einlaßschlitz direkt unterhalb der vorderen Startnummer von frischer Luft durchpustet wurde. Die zahnradgetriebene Ölpumpe saß in der rechten Hälfte des Kurbelgehäuses direkt unterhalb der kurzen kegelradgetriebenen Welle für die Unterbrecherkontakte der Batterie-Spulenzündung. Taglioni unternahm auch Versuche mit Doppelzündung, wobei als 2. Zündkerze pro Kopf eine kleine mit 10 mm Gewinde zum Einsatz kam. Diese Zündkerze wurde direkt neben dem Zylinderkopf-Dom für die Kegelräder der Königswellen plaziert. Für den Aufbau der Zündspannung verwendete Taglioni zunächst vier 3 V Zündspulen und zwei 6 V Batterien. Die beiden Batterien wurden beidseits des Motors montiert. Wegen der Doppelzündung experimentierte Taglioni auch mit einer elektronischen Zündanlage von der damaligen Schwesterfirma Ducati Elettronica, um Gewicht einsparen zu können.

Die 2- und 4-Ventil Motoren wurden von Anfang an getestet. Beide Motorversionen zeigten das altehrwürdige Ducati-Design mit auf der rechten Motorseite liegenden Königswellen, die die Nockenwellen über Kegelräder antrieben. Auch die Dimensionierung von Bohrung und Hub von 74 x 57,8 mm hatte sich bereits über Jahre hinweg in der 250er Einzylinder Maschine bewährt: Der Ventilwinkel betrug bei beiden Versionen 60°, der später auch bei den Pantah-Modellen sowie den Rennversionen der 750er und 900er Königswellen V2 Motoren angewandt wurde. Die Ventile des 4-Ventil Zylinderkopfes waren jedoch paarweise in einem dachförmigen Brennraum untergebracht. Obligatorisch war für alle Versionen die Trockenkupplung und der Primärtrieb über Zahnräder sowie das mit im Kurbelgehäuse untergebrachte 6-Gang Getriebe. Etwas außergewöhnlich am Getriebe war der separat demontierbare Schaltautomat, dessen Gehäuse (wie auch das Kupplungsgehäuse) aus Magnesiumguß bestand, während die übrigen Gehäuseteile Aluminiumgußteile waren. Je ein 40 mm Dell'-Orto Vergaser - zuerst noch mit separaten Schwimmerkammern - direkt an die Ansaugstutzen geflanscht, dienten zur Gemischaufbereitung. Die Dell' Orto PHM

Die Einspritzpumpe bei dieser 500er Version ist links neben der Batterie zu sehen. Auffällig sind auch die großen Ansaugtrichter. Ducati durfte die erfolgversprechende Technik nicht einsetzen, die FIM hatte ein Verbot ausgesprochen.



Vergaser mit den angegossenen Schwimmerkammern kamen erst später auf den Markt, wurden jedoch sofort nach Erhalt von Taglioni verwendet. Waren von außen kaum Unterschiede zwischen dem 2- und 4-Ventil SOHC-Motor auszumachen, gab es im Innern neben der Ventilanzahl einen weiteren wichtigen Unterschied. Die Kolben des 4-Ventilmotors hatten einen domförmigen Kolbenboden, in den tiefe Ventiltaschen eingefräst waren, während der Kolbenboden für den 2-Ventil Motor flach gestaltet war. Ventiltaschen waren aber auch hier eingefräst. Quetschkanten an Kolbenboden und Zylinderkopf gab es wiederum sowohl an den 2- als auch an den 4-Ventil Motoren.

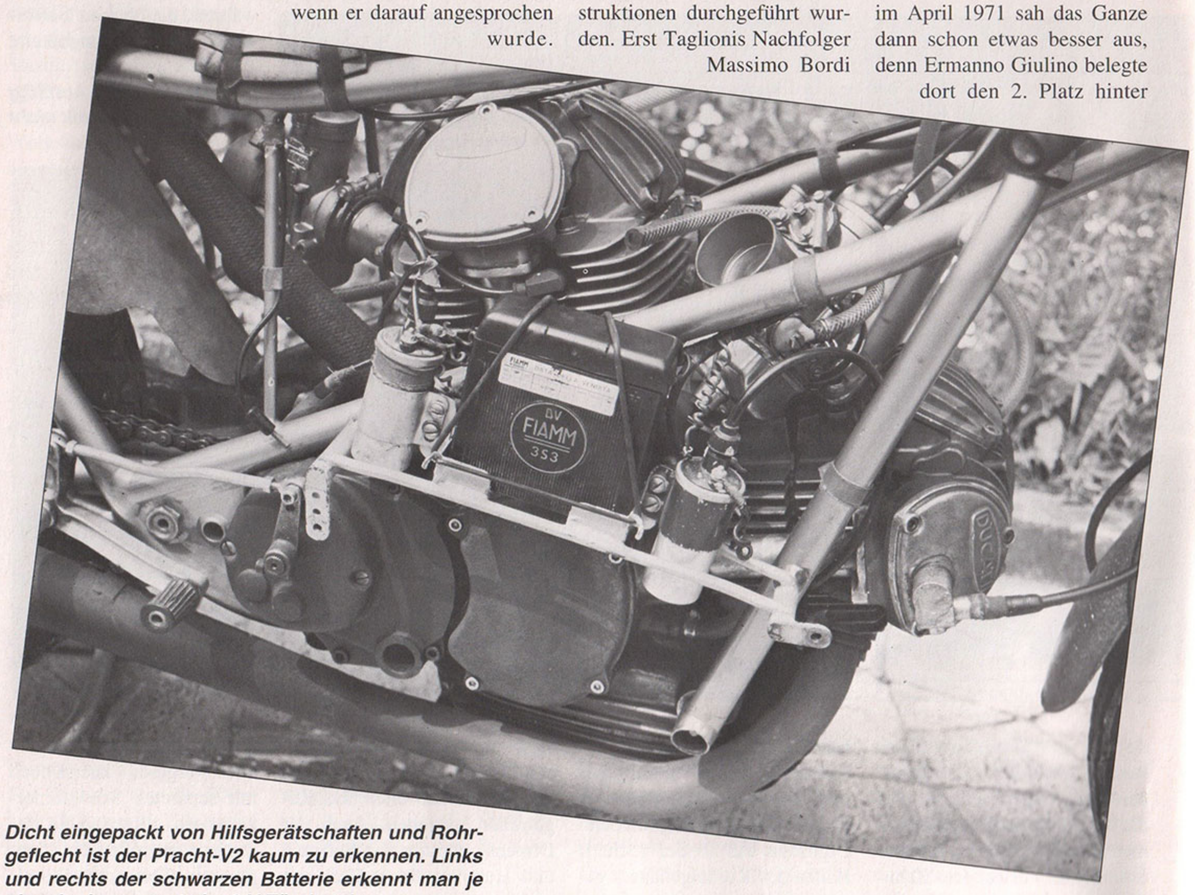
Die 4-Ventil Motoren brachten damals aber bei weitem nicht die erhoffte Mehrleistung gegenüber den 2-Ventilern. Vermutlich lag das an der nicht optimalen Brennraumgestaltung. Zwar drehten die 4-Ventiler mit 12.000 U/min glatte 1000 Touren höher als die 2-Ventiler, aber der Leistungsüberschuß fiel mit knapp 4 PS doch sehr gering aus. Die Leistung betrug bei den 4-Ventilern (jeweils am Hinterrad gemessen) 65 PS bei 12.000 U/min und bei den 2-Ventilern 61,2 PS bei 11.000 U/min. Auch wenn die Resultate der modernen Ducati-Motoren für sich selbst sprechen - Fabio Taglioni war nie ein großer Freund von 4-Ventil Zylinderkopfkonstruktionen, und er hat seine Entscheidung zugunsten der 2-Ventil Köpfe immer verteidigt, wenn er darauf angesprochen wurde.

Er wurde durch die nicht besonders berauschende Leistungsausbeute der 500 Bicilindra mit 4-Ventil Köpfen auch nur mehr bestärkt, denn Ende 1972 standen bei der 500er mit 2-Ventil Köpfen 71 PS am Hinterrad zur Verfügung, während die 500er mit den 4-Ventil Köpfen in ihrer letzten Version mit einer obenliegenden Nockenwelle nur 69 PS am Hinterrad auf die Rolle drückte. Außerdem kam als weiteres Manko der 4-Ventiler noch hinzu, daß bei diesem Motor die Leistung nur im obersten Drehzahlbereich verwertbar war, während der 2-Ventiler über ein breites nutzbares Drehzahlband verfügte. In der Entwicklungsarbeit von Ducati führte dies zur Konsequenz, daß von 1973 an unter Fabio Taglioni keine weiteren Versuche mit 4-Ventil Konstruktionen durchgeführt wurden. Erst Taglionis Nachfolger Massimo Bordi beendete diese Entwicklungspause und schuf mit dem wassergekühlten 4-Ventil Motor die Grundlage für die vielen Erfolge im heutigen Superbike-Sport.

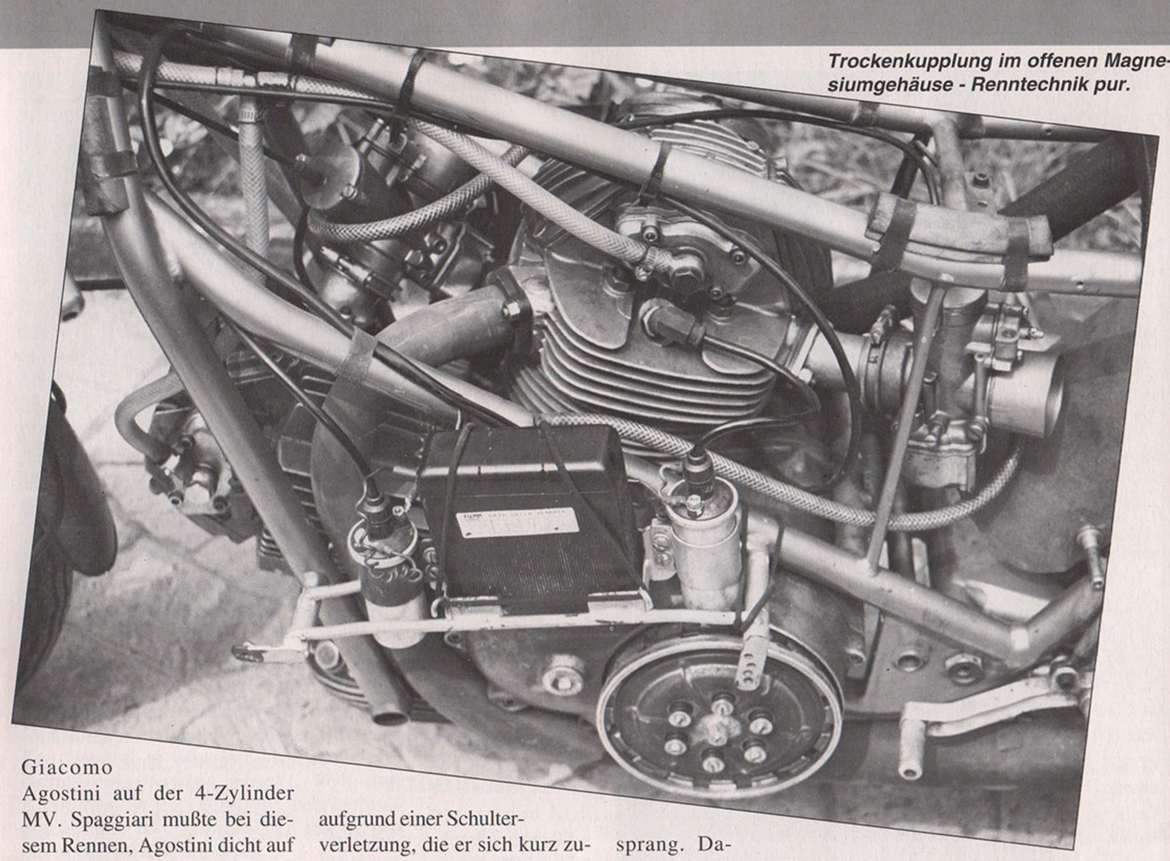
Fabio Taglioni konzentrierte sich nach seinen Erkenntnissen also voll auf den 2-Ventil Motor. Doch kehren wir zunächst wieder zu den Anfängen in der 71er Saison zurück. Es kann heute nicht mehr genau rekonstruiert werden, welcher der beiden Fahrer Bruno Spaggiari und Ermanno Giuliano in dieser Zeit, als noch mit beiden Motorvarianten experimentiert wurde, mit welcher Variante gerade unterwegs war. Auf jeden Fall hatten beide Fahrer bei den ersten Starts in Italien zu Beginn der Saison mit erheblichen Problemen am Getriebe und der elektronischen Zündung zu kämpfen. Beim Imola Gold Cup im April 1971 sah das Ganze dann schon etwas besser aus, denn Ermanno Giulino belegte dort den 2. Platz hinter Giacomo Agostini auf der 4-Zylinder MV. Spaggiari mußte bei diesem Rennen, Agostini dicht auf den Fersen folgend, wieder einmal wegen Getriebeproblemen - die Gänge sprangen heraus - aufgeben. Eine Woche später in Cesena wiederholte Giuliano seinen 2. Platz, während Spaggiari, der sich dieses Mal mit Agostini einen heißen Kampf um die Führung lieferte, erneut von der Defekthexe erwischt wurde und wegen geplatztem Motor aufgeben mußte. Das Rennen in Cesena wurde von einem sehr interessierten Gast an der Rennstrecke verfolgt: Phil Read. Read imponierten die Darbietungen der Ducatis derart, daß er Spairani um die Möglichkeit bat, mit der 500er ein Rennen zu bestreiten. Diese Gelegenheit ergab sich im August 71 beim Silverstone International, kurz nachdem Gilberto Parlotti in Skopia Lockia in Jugoslawien den einzigen Rennsieg einer 500 Bicilindra errungen hatte. Reads Start in Silverstone mit der Bicilindra stand bis kurz vor dem Start aufgrund einer Schulterverletzung, die er sich kurz zuvor mit seiner Yamaha im tschechischen Brünn zugzogen hatte, in Frage. Die Ducati Leute hatten wegen dieser Unsicherheit einen Ersatzfahrer engagiert, der dem Werk einige Jahre später einen der größten Triumphe im Motorradrennsport verschaffte - Mike Hailwood. Phil Read teilte seinem Markengefährten Spaggiari jedoch sein O.K. für das 500er Rennen mit, und so konnte Mike Hailwood dieses Mal auf eines seiner sporadischen Comebacks in den Rennsport verzichten. Im Rennen schieden Read und Spaggiari beide aus, nachdem sie jeder einmal auf dem 3. Platz hinter Agostini mit der MV und dem neuen Suzuki Star Barry Sheene gelegen hatten.

Probleme mit der elektronischen Zündanlage waren mal wieder die Ursache dafür, daß beim klassischen GP-Debut vor der heimischen Kulisse in Monza nicht mehr als „nur" ein 4. Platz für Phil Read heraussprang. Dabei hatte er noch Glück, denn er hatte den Start total verschlafen und litt in der letzten Runde unter Benzinmangel. Spaggiari schied mit einem abgerissenen Ventil aus, nachdem er sich mit Agostini, der ebenfalls ausschied, lange Zeit einen heißen Kampf um die Führung geliefert hatte. Die 71er Saison ging im Oktober in San Remo mit einem ermutigenden Ergebnis für Ducati zu Ende, als Read, Parlotti und Giuliano in dieser Reihenfolge hinter Agostini ins Ziel kamen.

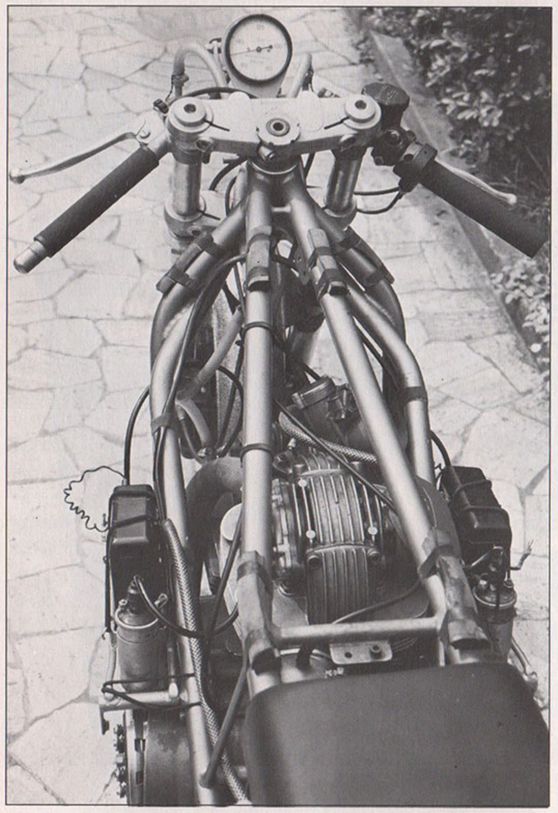
Ducatis Manager Fredmano Spairani, der durch diese Erfolge völlig aufgestachelt wurde, plante sofort für die 72er Saison mit einer 500er 4-Zylinder und einer 350er 3-Zylinder einen Generalangriff auf die alles beherrschenden MVs. Das 4-Zylinder Projekt wurde leider nie realisiert, und das 3-Zylinder Projekt, das vom britischen Ricardo Konzern aufgekauft wurde, erwies sich über den Winter als „Schuß in den Ofen", und so gingen Spaggiari und Giuliano auch in der 72er Saison mit den kampferprobten Bicilindras an den Start. Für den italienischen GP in Imola gesellte sich zu diesen beiden Fahrern auch noch der 200 Meilen Sieger Paul Smart hinzu. Smart brachte die Ducati-Oberen im Rennen auch gleich aus dem Häuschen, als er den MVs von Agostini und Pagani in den ersten Runden vor der Nase herumfuhr. Smart mußte dann jedoch wegen eines abgeflogenen Vergasers an die Boxen, und die MVs zogen auf und davon. Smart wurde trotz der Panne noch Vierter vor den ganzen 2-Taktern und direkt hinter Spaggiari. Der Start in Imola war jedoch der letzte offiziele Start der 500er Bicilindra als Werksmaschine, da sich das Werk nach



Dicht eingepackt von Hilfsgerätschaften und Rohrgeflecht ist der Pracht-V2 kaum zu erkennen. Links und rechts der schwarzen Batterie erkennt man je eine der insgesamt vier 3 V Zündspulen.



Trockenkupplung im offenen Magnesiumgehäuse - Renntechnik pur.



Ein Blick von oben auf des Meisters Biegewerk gefälligst.

Smarts 750er Sieg bei den 200 Meilen von Imola für die Konzentration der Entwicklungsarbeit auf die plötzlich konkurrenzfähige 750er entschied.

Trotz dieser Entscheidung fand Fabio Taglioni noch die Zeit, die 500er Entwicklung voranzutreiben. Er experimentierte mit einem DOHC-Zylinderkopf, dessen Nokkenwellen über Zahnriemen getrieben. Mit diesen Zylinderköpfen leistete der 500er Motor 74 PS bei 12.500 U/min. Dieser Motor verfügte außerdem über ein breites nutzbares Drehzahlband und verbesserte die Beschleunigung der Maschine erheblich. Spaggiari trat 1973 in Imola mit dieser vielversprechenden Variante an. Leider gab es zur gleichen Zeit gewaltige Turbulenzen in der Geschäftsleitung von Ducati, die letztendlich zum Ausscheiden von Fredmano Spairani führten. Fabio Taglioni verlor dadurch einen wichtigen Fürsprecher seiner Arbeit und wurde von den neuen Managern mit der Entwicklung einer Parallelzweizylinder-Straßenmaschine in britischem Stil beauftragt, da so eine Maschine ihrer Meinung nach von der Kundschaft unbedingt erwünscht wurde. Taglioni machte sich auch an diese Arbeit, er hatte jedoch noch Gelegenheit, seine Erfahrungen mit der Zahnriemensteuerung an den Utah- und Rollah-Einzylindern, die 1975 auf dem Markt präsentiert wurden, sowie später an den Pantah Modellen einfliessen zu lassen.

Nachdem das Werk die 500 Bicilindras nicht mehr offiziell zum Rennen einsetzte, wurden ein paar der Maschinen mit den SOHC-Zweiventilköpfen an Ermanno Giuliano und seinen italienischen Privatfahrer-Kumpel Sergio Baroncini abgegeben, damit sie auf eigene Rechnung damit fahren konnten. Das Schicksal der übrigen Maschinen ist unbekannt. Im Werk sind sie jedenfalls nicht mehr, denn ich war oft genug dort und habe jeden Winkel der Hallen, wo die ehemaligen Rennmaschinen und Prototypen abgestellt werden, inspiziert.

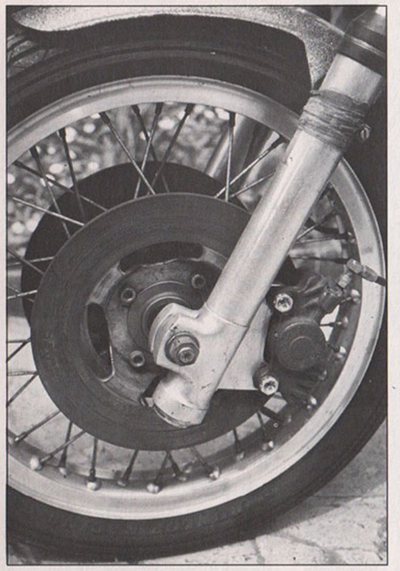
Gerade dies macht die letzten beiden noch existenten Maschinen so interessant. Eine davon befindet sich heute in den Händen eines deutschen Ducati-Spezis, und die zweite Maschine gehört einem norditalienischen Sammler, Pino Moretti.

Fahrbericht: Ducati 500 Bicilindra

Bei der Maschine von Pino Moretti handelt es sich um die Ex-Maschine von Sergio Baroncini. Der Privatfahrer hatte sich die Maschine für die 74er Saison mit einem frisch überholten Motor präpariert, bevor er sich in letzter Minute einen Platz auf einer 2-Takt Yamaha sichern konnte, die er gegenüber der quasi über Nacht veralteten Ducati bevorzugte. Baroncini verkaufte die Ducati damals an Pino Moretti, der sie seither besitzt. Als loses Extra gehörte zu dieser Maschine noch das von Ducati konzipierte Fahrwerk, das mir den optisch direkten Vergleich zum in der Maschine steckenden Seeley Fahrwerk bot. Da Moretti die Maschine seit Jahren nicht mehr eingesetzt hat, befindet sie sich noch im historisch originalen Zustand mit perlmuttsilber glänzendem Tank und Höckersitzbank, dem türkisfarbenen Rahmen, und sogar die zeittypisch mattschwarzen 6 V Batterien funktionierten zum Zeitpunkt meiner Testfahrt (1990) noch. Die Maschine war nur dann und wann von Morettis Freunden zu Demozwekken bei Klassik-Veranstaltungen eingesetzt worden, und der Motor wurde periodisch von einem lokalen Ducati-Rennspezialisten inspiziert.

Ich hatte Moretti's Bicilindra erstmals vor ein paar Jahren zu Gesicht bekommen, als ich wegen Recherchen für eines meiner Ducati-Bücher unterwegs war. Sie können sich natürlich denken, daß ich vom ersten Moment an unheimlich scharf auf eine Probefahrt war. „Mit Geduld und Spucke" hat's dann auch geklappt. Anläßlich eines Klassiker Treffens im Sommer in Misano durfte ich mit der Maschine um den Kurs in Misano bügeln. Meine Rennsport-Karriere hatte ich ja auf einer Ducati 750 SS begonnen, außerdem besitze ich noch eine 750er im klassischen F 750 Trim. So war es äußerst interessant für mich, den Urvater meiner Maschinen, die ja auf der 500er basierten, zu fahren und ihn mit den größeren Maschinen zu vergleichen.

Von weitem betrachtet, sieht die 500er nur wie eine tiefergelegte Version der 750er aus. Erst bei näherem Hinsehen und nach dem Aufsitzen konnte ich die doch erheblicheren Unterschiede zur 750er ausmachen. Die 500er ist in jeder Beziehung kleiner als die 750er. So beträgt der Radstand bei der 500er nur 1400 mm im Vergleich zu 1520 mm bei der 750er, und die Gesamthöhe der 500er ist auch sehr viel niedriger als bei der 750er. Die Sitzhöhe liegt nur bei 685 mm, die der 750er bei 810 mm. Außerdem war die Sitzbank der Ex-Baroncini Maschine so weit nach vorne gerückt, daß ich mich auch ohne Helm nicht hinter die Verkleidungsscheibe hätte abducken können, was normalerweise wirklich mit das letzte Problem auf einer der großen Ducatis ist. Identisch ist bei der 750er und der 500er der flache Lenkkopfwinkel von 61,5°, der durch den weit nach vorne ragenden liegenden Zylinder diktiert wurde und zweifellos auf den Erkenntnissen von Fabio Taglioni und seines Chefschraubers Franco Farne beruht, die das stabile Fahrverhalten der 500er auch bei der großen Maschine erreichen wollten. Obwohl die 500er um einiges kompakter als die großen Modelle gebaut ist, verhält sie sich während der Fahrt genauso wie die großen Maschinen. Die 500er legte das gleiche leichte Untersteuern in Kurven an den Tag wie die 750er und mußte mit Nachdruck in die Kurven hineingedrückt werden.



Die 500er verfügt über einen kürzeren Nachlauf als die späteren Straßenmaschinen ab der 750 Super Sport, da die Radachse hier vor der Mittelachse der Tauchrohre in speziell angegossenen Achsklemmfäusten steckt. Von den Königswellen V 2 - Straßenmodellen weisen nur die 750 GT und 750 S diese Art der Vorderachsklemmung auf.

Mit dieser gewissen Sturheit erkaufte sich Taglioni eine hervorragende Fahrstabilität in schnellen langgezogenen Kurven, wie z.B. die Linkskurve vor der Zielgeraden in Misano eine ist. Ich hatte an dem Tag eine gute Vergleichsmöglichkeit, da ich noch eine andere Maschine aus der gleichen Ära probefahren durfte. Im Gegensatz zur Ducati, die die schnelle Linkskurve mit stoischer Ruhe umrundete, verbog sich das Fahrwerk der anderen Maschine in der gleichen Kurve beinahe total. Ein Lenkungsdämpfer war an der Ducati nicht montiert, und es wäre auch wohl ein Affront gegenüber den Fahrwerksbauerqualitäten von Colin Seeley gewesen, zu sagen, daß die Bicilindra einen nötig gehabt hätte. Egal, ob ich in Kurven das Gas wegnahm, um einem langsameren Fahrer auszuweichen oder das Wegrutschen über die betagten Dunlopreifen zu verhindern, es kamen keine Fahrwerksunruhen auf, und volle Beschleunigung ausgangs der Kurven brachte lediglich das Heck etwas schneller herum, und das neutralisierte das Übersteuern. Ich hatte jederzeit ein sicheres Gefühl für das Lenkverhalten der Maschine. Enge Kurven ließen sich dagegen wegen des kürzeren Radstandes der 500er sehr viel leichter umrunden, als mit den 750ern. Dabei konnte ich auf Paul Smarts Hanging Off-Stil verzichten und trieb die kleine Ducati wie seinerzeit Bruno Spaggiari, als er die V2-Ducatis zu fahren begann, mit beiden Knien am Tank um die Ecken. Ich gab der Ducati soweit es die alten Dunlop-Reifen zuließen die Sporen, aber ich konnte keine größeren Macken feststellen und fand das Fahrverhalten nahezu perfekt. So kann man letztendlich sagen, daß die kleine Ducati den Grundstein für das unter den Ducati V2-Königswellenpiloten so gerühmte stabile Fahrwerk bildete.

Leider war dieses positive Fahrverhalten nicht das einzig traditionelle Verhalten an der 500er Bicilindra, denn während meines Tests sprang bereits nach kurzer Distanz der 3. Gang immer wieder heraus. Diese Unart hatte bereits ja schon Spaggiari und Giuliano während der aktiven Zeit der Bicilindra regelrecht geplagt. Ob eine Schaltklaue verbogen war oder sonst etwas im Eimer war, kann ich nicht sagen, jedenfalls hatte das Getriebe im 3. Gang einfach 'ne Makke. Diese technische Panne schränkte mein Urteilsver-

Von vorne geknippst und mit klarem Visier hätte man Alan bestimmt unterm Helm grinsen sehen können.

mögen über das Beschleunigungsverhalten natürlich etwas ein, doch ich konnte dank des breiten Leistungsbandes des Motors den dritten Gang einfach überspringen, ohne allzuviel an Hinterradleistung zu verlieren. Ab 6.000 U/min zog der Motor lochfrei hoch, darunter stotterte er unwillig. Theoretisch hätte ich den Motor, dessen 2-Ventilzylinderköpfe aus der späteren Entwicklungszeit stammten, bis auf 11.000 U/min hochdrehen können, aber an diesem Tag war bei 9.800 U/min auf dem Veglia-Drehzahlmesser mit weißem Zifferblatt Schluß. Da es am Testtag sehr heiß war, nehme ich an, daß eine magerere Vergaser-Bedüsung dem Motor die letzten 1.200 Touren wohl noch entlockt hätte.

Der Motor ließ sich sehr leicht starten, und vom ersten Moment entwich den zwei Auspuffrohren der typische Schlag des Ducati V2-Motors und nicht der leiseste Hauch von Vibrationen kündigten vom hervorragenden Massenausgleich des Motors. Nach dem Startvorgang rannte eine ganze Horde Ducati-Fans aus der Boxengasse herbei, um diese absolute Rarität unter den Bologna-Schönheiten zu bewundern. Ich legte durch einen leichten Zug nach oben des rechtsseitigen Schalthebels den ersten Gang ein, ließ die sehr leicht zu bedienende Trockenkupplung kommen und fuhr auf die Piste. Gleich zu Beginn fiel mir die etwas merkwürdige Getriebeabstufung auf. Die untersten 2 Gänge lagen sehr dicht zusammen, danach folgte ein größerer Sprung zum 3. Gang, worauf sich der 4. und 5. Gang wieder nahtlos anschlossen. Zum 6. Gang hin gab es wieder einen beträchtlichen Sprung von glatten 2.500 Umdrehungen, der sich dadurch mehr als ein Overdrive darstellte. Wahrscheinlich wurde diese Abstufung so gewählt, daß für die normalerweise üblichen verwinkelten italienischen Kurse mit sehr kurzen Geraden nur die ersten 5 Gänge gebraucht wurden und der sehr lang übersetzte 6. Gang nur auf Strecken wie Monza und Imola mit ihren langen Geraden zum Einsatz kam. Da muß ich Fabio Taglioni noch mal nach befragen, wenn ich ihn das nächste Mal treffe.

Die Seeley Fahrwerke wurden ganz zuerst mit einer Seeley Trommelbremse vorn und einer Manx-Trommelbremse hinten ans Ducati-Werk geliefert, während das Ducati-eigene Fahrwerk von Anfang an mit einer Lockheed-Scheibenbremse vorn und einer Fontana-Trommelbremse hinten ausprobiert wurde. Diese Ausrüstung wurde auch schnell an den Seeley-Fahrwerken Standard, obwohl die Fahrer Taglioni um eine zweite Scheibenbremse am Vorderrad baten. Taglioni weigerte sich aber, weil er unbedingt Gewicht sparen wollte. Das von ihm in seiner Entwicklungsstudie angepeilte Gewicht von 124 kg wurde nach Fertigstellung des ersten Prototypen mit Öl aber ohne Benzin zu seinem Ärger um glatte 7 kg übertroffen. Er überarbeitete die ganze Konstruktion noch einmal intensiv und ließen einige Teile aus Titan und Aluminium herstellen, wodurch das Gewicht dann auf letztendliche 127 kg in der rennfertigen Version für 1972 gedrückt werden konnte, obwohl Taglioni dem Drängen seiner Fahrer nachgegeben hatte und die 2. Scheibenbremse anbringen ließ. Meiner Meinung nach hatte Fabio Taglioni mit seiner Abneigung gegen die 2. Scheibenbremse am Vorderrad recht, denn ich fand die Bremse beim Test völlig überdimensioniert. Allerdings muß ich dazu sagen, daß ich die Maschine ja nur ein paar Runden fahren konnte und meine Ansicht über die Bremsen nach einem über eine Stunde währenden Rennen vielleicht ganz anders ausgesehen hätte. Ich wäre sehr überrascht, wenn die hervorragende Lockheed-Scheibenbremse Überhitzungserscheinungen gezeigt haben sollte. Während meines Tests arbeitete sie jedenfalls sehr effektiv und hatte überhaupt keine Mühe, die kleine Ducati am Ende der langen Geraden herunterzubremsen.

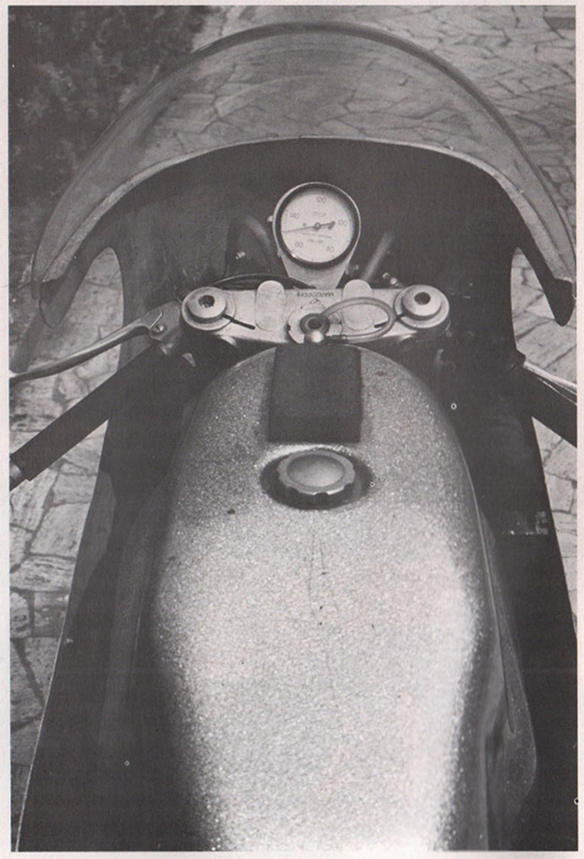
Fredmano Spairani hatte damals die Hoffnung gehabt, eine kleine Serie von Kundenversionen der 500er Bicilindra auflegen zu können, aber er wurde vor Verwirklichung dieses Wunsches zurückgepfiffen. Ich finde es schade, daß es nicht dazu kam. Nicht nur aus dem Grund, weil man vielleicht noch ein paar mehr Exemplare in Aktion hätte sehen können, sondern auch, weil 1970 geradezu ein Mangel an schnellen, für Privatfahrer käuflichen GP-Maschinen mit Ausnahme der alten britischen Einzylinder, die damals das Gros der Starterfelder bildeten, herrschte.

Zwei Jahre später hatte sich die Situation schon völlig verändert. Die Kawasaki H1R und ein ganzes Rudel aufgebohrter Yamahas und einiger anderer Eigenbauten hatten besonders für die Privatfahrer schon den Sterbegesang der Viertakter im GP-Sport eingeleitet.

Die Ducati 500 Bicilindra erfuhr nie die vollständige Entwicklungsarbeit, die nötig gewesen wäre, um sie in eine wirklich konkurrenzfähige Maschine zu verwandeln, die sie so leicht hätte sein können. Vor allem fehlten ihr 2 weitere Zylinder, um die MV Agustas wirklich gefährden zu können.

Trozdem ist die Bicilindra ein sehr markantes Motorrad, weil sie der Grundstein für die mit am meisten geliebten Straßen- und Rennmotorräder der heutigen Zeit und die Klassiker ihrer eigenen Ära sind: die großen V2-Ducatis.

Text: Alan Cathcart
Fotos: Alan Cathcart und Archiv
Übersetzung und Fototexte: Ducsi



Der weiße Veglia-Drehzahlmesser fällt besonders ins Auge um den Piloten daran zu erinnern, daß er hier nicht auf einer Turbine sitzt.

Technische Daten: Ducati 500 Bicilindra

Motor:	2-Zylinder 90° V2 Viertakt, luftgekühlt, SOHC (je eine obenliegende Nockenwelle), Nockenwellenantrieb über Königswellen und Kegelräder.
Bohrung/Hub:	74 x 57,8 mm
Hubraum:	496 ccm
Leistung:	71 PS / 11.000 U/min (am Hinterrad)
Verdichtung:	11,2 : 1
Vergaser:	2 x 40 mm Dell'Orto Rundschieber-Vergaser
Zündung:	Doppelzündung mit zwei 6 V Batterien und je zwei 3 V Zündspulen pro Zündkerze
Getriebe:	6-Gang Getriebe, Primärantrieb über Zahnräder
Kupplung:	Seilzugbetätigte Mehrscheiben-Trockenkupplung
Rahmen:	Unten offener Stahl-Gitterrohrrahmen
Federung:	vorn: 38 mm Marzocchi Teleskopgabel, hinten: Stahlrohrschwinge mit 2 Ceriani Stoßdämpfern
Radstand:	1400 mm
Lenkkopfwinkel:	61,5°
Bremsen:	vorn: Lockheed-Doppelscheibenbremse mit 2-Kolben Zangen, Scheibendurchmesser 280 mm, hinten: Lockheed-Einscheibenbremse mit 2-Kolben Zange, Scheibendurchmesser 230 mm
Räder/Reifen:	vorn: 3.00 x 18 Dunlop KR 76 auf LM-Felge WM 2 hinten: 3.00/3.25 x 18 Dunlop KR 96 auf LM-Felge WM 3
Gewicht:	127 Kg
Höchstgeschwindigkeit:	230 km/h
Baujahr:	1971
Besitzer:	Chrispino Moretti (Italien)

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

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

Reifen Kastenholz
Mönchsgasse 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
Blutenburgstraße 75
80634 München

BMW-Vertragshändler
BÄTE-Motorradcenter
Hildesheimer Straße 213
30501 Hannover

Adler-Museum & Antiquitäten
Strohmenger
Kölner Straße 150
53919 Weilerswist

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

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

MZ-Spezialservice
Firma Wildschrei
Hauptstraße 26
56829 Brieden

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

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
Antiqitäten
Kirchstraße 11
58300 Wetter-Wengern

Italiener und Engländer
Motorradladen Yorkstraße GmbH
Yorkstraße 15
10965 Berlin

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

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

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

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

Veteranen-Ersatzteile
Heumann
Fuchsberg 3-5
64807 Dieburg

Scuderia Classica
Motorrad-Handel GmbH
Ruhlsdorfer Straße 158
14513 Teltow

Big Banana
Michael Buchholz
Macherscheiderstr. 16b
41468 Neuss

Arnim Collet
Jawa, MZ, Yamaha
66687 Wadrill

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

MZ-Vertragshändler
AT-Zweiradtechnik
Dorfstraße 19
41540 Dormagen

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

British Bikes
Brando´s
Mittelweg 2
22941 Bargteheide

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

Deutsches Zweiradmuseum
Deutschordensschloß
74172 Neckarsulm

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

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

KORRESPONDENZ

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

Restaurierung in Kurzform

MZ ES 250/0 und /1, Teil 3 (GP 52 und 67)

Alle guten Dinge sind drei, sagt man. So soll auch den beiden vorherigen Teilen zur Instandhaltung der Ostklassiker aus den 50er und 60er Jahren ein dritter folgen. Dieser entstand an einem kalten Dezemberabend, nachdem mein Moped mal wieder für längere Zeit im Schuppen verweilen darf. Nein, nicht wegen Schnee und Kälte, sondern wegen unserer umweltbewußten Behörden, die mit 'ner Menge Salz dafür gesorgt haben, daß jeder Daddel genauso herumheizen kann wie im Hochsommer. Ich frage mich, warum wir bei Schnee und Eis nicht einfach langsam fahren können. Geht da vielleicht die Kali-Salz-Industrie pleite oder rostet meine Kiste den Kraftfahrzeugherstellern zu langsam? Wie dem auch sei: Laßt uns schrauben und fahren, solange man uns nicht den (Zweitakt-) Hahn zudreht.

Thomas Gloger

-Das Tachometer hat seinen Geist aufgegeben:

Zwischenzeitlich läßt sich der exakt passende Rundtachometer der TS-Modelle verwenden. Bei den frühen ES-Modellen sind dann noch die Schraub- auf Steckverbindungen umzubauen.

-Die Maschine startet urplötzlich nicht mehr und es springt kein Zündfunken mehr über:

Sehr oft liegt der Grund im herausnehmbaren Widerstand des Zündkerzensteckers (total korrodiert).
Sinnvoll ist die Anschaffung eines Pendantes von Beru, das dem der ES optisch fast gleich ist.

-Die Schalthebeldichtung leckt:

Fehlkonstruktion! Das Öl läuft in der Vertiefung der Rugde-Verzahnung entlang unter die Dichtung hindurch, also den Kupplungsdeckel von innen etwas andrehen und einen 0-Ring einsetzen.

- Leerlaufschalter und Gummistopfen zum Leerlaufanzeigekabel sind erneuerungsbedürftig:

Auf Ersatzteile der TS-Modelle zurückgreifen.

-Der Auspuffhalter ist mürbe geworden:

Es paßt der, der ES 250/1.

-Die schönen Originalembleme am Tank sind ausgebröselt:

Super Ergebnisse soll die Verwendung von passender Hinterglasfarbe bringen, die auf den Alu-Grund aufgetragen wird.

-Die Zylinderfußdichtung leckt:

Sie ist völlig gleich mit der von TS 250 u./1.

-Kontakte und Zündkondensator sind verschlissen:

Wer nicht auf Ostprodukte zurückgreifen will oder kann, dem seien folgende Produkte von Beru empfohlen:
Kondensator: ZS 279; Kontakte (ab Mod. '59): KS 328; Kontakte (Mitte 60er bis TS/1): KS 330.

-Benzinhahn ES/0 ist kaputt:
Ist gleich mit dem der BK und RT- Modelle. Passend sind aber auch alle Hähne der neueren MZ, letztere sind fast identisch mit dem der ES 250/1.

-Stehbolzen sind abgebrochen:

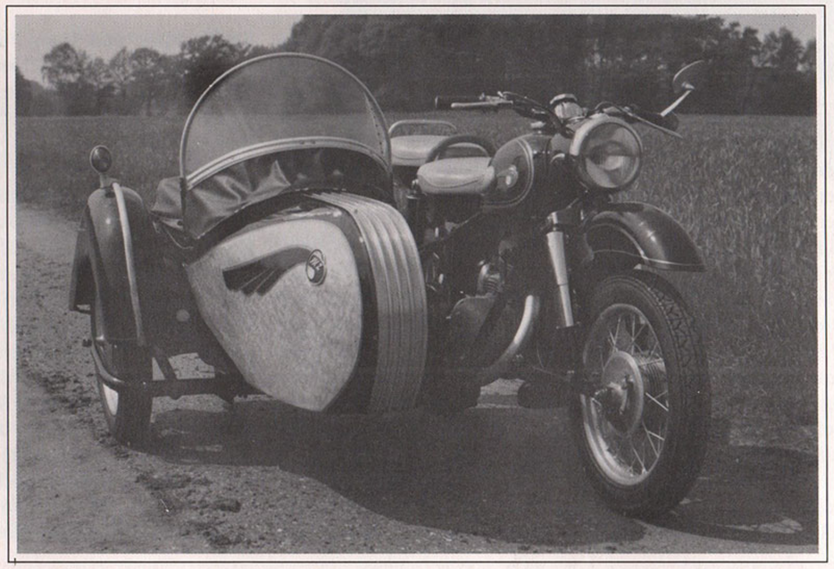
Einfach einen der TS-Modelle verwenden: Maß M8 x 185.

-Antriebskettenradpaar an der Kupplungseite (28 und 68 Zähne) muß ersetzt werden:

Verwenden lassen sich die Räder der TS 250-Modelle (ab'58/59). Zu achten ist auf eventuelle Ausgleichsscheiben am kleinen Zahnrad (= zwei verschiedene Radversisionen).

-Die Zündschloßmechanik ist defekt:

Es passen die Zündschlösser der TS-Modelle. Bei den /0 -Modellen sind noch die Schraub- auf Steckverbindungen zu ändern.



TV - Tip des Monats

Legenden in Chrom und Stahl

Das Aufnahme - Team von Bayern III hat die Ausstellung zur Nürnberger Zweiradgeschichte im Industrie - Museum in Nürnberg (siehe GP 78) besucht. Die Reportage, die dabei entstanden ist, wird am 28.1.96 um 15.00 Uhr gesendet.

BEAULIEU auf Rang zwei

Wie immer, an jedem zweiten Wochenende im September, findet in Beaulieu (Südengland) der Mega-Oldtimermarkt statt, zu dem es die Gemeinde jener Restaurierungsprofis zieht, die aus Hundesch... wieder Chappy machen wollen.

Um es gleich vorwegzunehmen: trotz der Kälte der vergangenen Wochen in England empfahlen sich Freitag und Samstag mit Kaiserwetter.

Seit letztem Jahr hat sich eine halbe Stunde nördlich von Beaulieu - bereits am Freitag - der Eurojumble in Netley Marsh als reiner Motorradmarkt etabliert. War der Eurojumble noch im letzten Jahr ein bescheidener Insidertip, so hat er sich in diesem Jahr spontan zum sicherlich bedeutendsten Motorradmarkt auf der Insel entwickelt. Ein perfektes Angebot vom Händler bis zum Flohmarktstand läßt den inbrünstig nach Teilen Suchenden nahezu an jedem Stand irgendwie fündig werden. Von der lange entbehrten Sunbeam-Soziusfußraste über ultrarare Sloper-Kupplungsbeläge bis zum Grand-Prix Vergaser war alles da.

Erwartungsgemäß war das Preisgefälle zwischen Händlern und privaten Anbietern gewaltig. Gab´s das 289X Vergasergehäuse für Triumph Thunderbird und den 32er Racingansaugstutzen für Black Lightning noch für das berühmte Butterbrot, so schlugen vergleichbare Händlerparts doch sofort mit dem Zehnfachen zu Buche. Aber was zählt, ist das Angebot, und das stimmt!

Bei kompletten Motorrädern hat sich das Angebot gegenüber den vergangenen Jahren drastisch verändert. Der Traum von toprestaurierten Mega-Schnäppchen ist wohl endgültig ausgeträumt. Einerseits lag das Preislevel wohl um 1.000 Pfund höher als im vergangenen Jahr, andererseits wird nun auch noch der bislang als Schrott oder maximal als Ersatzteilträger titulierte Eisenhaufen auf den Markt geschoben. Dort steht er dann für teures Geld.

Ist dies für Geschäftemacher abschreckend, kann sich doch der Liebhaber englischer Ladies (ich meine die aus Stahl und Chrom) mit der noch fehlenden Liebhaberei eindecken. Einige Scotts im leidlich guten Originalzustand, sehr schöne Rudges, einige toprestaurierte Triumphs und natürlich etliche BSAs und Nortons. Auch die ein oder andere Sunbeam, Calthorpe oder Cotton gibt sich ein Stelldichein mit einer Unzahl an völlig zusammengerittenen Ariel-Singels.

Ab 3.500 Pfund war man dabei, und viel teurer wurd´s nur wenn z.B. Brough auf dem Tank stand (alle Brough-Fans wieder ausatmen, es war nur eine SV).

Aber da fehlten auch Maschinen, die bisher regelmäßig im Angebot waren: Vincent, Velocette KTT und MAC, Ariel SQ4, Gold Star, Zenith, Royal-Enfield Meteor, generell große JAP-V2, kurzum alles das, was die Sammler und Jäger vom Kontinent die letzten Jahre - Schwerpunkt 1994/95 - weggekauft hatten (daher auch der Preisanstieg).

Zwischenspiel:

Ein etwas älterer weißhaariger Herr schreitet von Kiste zu Kiste, beugt sich darüber, sucht fachmännisch in den Teilen, ergreift hi und da irgendein Kleinod, um es zu begutachten. In seiner linken Hand trägt er eine kleine Tasche. Unbeachtet von allem Volk „summt" er von Kiste zu Kiste, als seien es die Blüten auf einer Sommerwiese für eine Biene. Kein Zweifel - es ist Sammy Miller himself, der hier seine Kreise zieht. Noch gestern sahen wir ihn in seinem Museum in New Milton, wie er sein neuestes Restaurierungsprojekt begann...

Übrigens ... das Sammy-Miller-Museum ist mehr als sehenswert. Etliche Unikate und Raritäten stehen hier beisammen. Kein Zaun trennt den Betrachter von den Objekten seiner Begierde. Wer´s noch nicht kennt, sollte sich beeilen. Das Museum zieht nächstes Jahr in neue Räume, einige Straßen entfernt. Ob sich eine solche Werkstattatmosphäre wie im alten Museum erreichen läßt, bleibt fraglich. Also Freunde, nichts wie hin.

Zurück zum Eurojumble. Die Besonderheit dieses Marktes liegt darin, daß er schon am Freitag (11:00 Uhr) beginnt, aber etliche Händler bereits am frühen Nachmittag das Gelände verlassen, um am Samstag und Sonntag in Beaulieu präsent zu sein. Somit ist der Muß-Besuchstermin der Freitag Vormittag!

Natürlich sind wir den Händlern nach Beaulieu gefolgt. Alle, die Beaulieu kennen, sollten nun nicht zu lesen aufhören: Das Beaulieu der letzten zehn Jahre gibt es nicht mehr. Der immerfort spürbare Druck der Auto-Oldtimer-Lobby auf die Motorrad-Veteranen hat saure Früchte getragen. Der reine Motorrad-Teil im hinteren Geländeteil wurde aufgelöst!

Einige der reinen Motorradstände waren noch in der hintersten Ecke. Der Rest war am Ende des Metallweges, eingebettet in den angestammten Autoteilen, zu finden. Das Angebot gegenüber den Vorjahren war erheblich reduziert. Auch der gemischte Markt war gewaltig verkleinert. Die Autolobby hat das Gelände unwiederbringlich erobert.

Zu finden war wenig. Das Angebot konnte mit dem Eurojumble bei weitem nicht mithalten. Beaulieu ist nicht mehr die Nummer 1 der Motorradmärkte in England!

Was wird die Zukunft bringen? Der Eurojumble wird - ähnlich wie die Veterama in Ludwigshafen - gewaltig wachsen. Die Händler werden wohl mehr und mehr auf ein Engagement in Beaulieu verzichten. Ich denke, daß in spätestens drei Jahren die Trennung zwischen AUTOjumble-Beaulieu und Motorrad-Eurojumble-Netley-Marsh vollzogen sein wird.

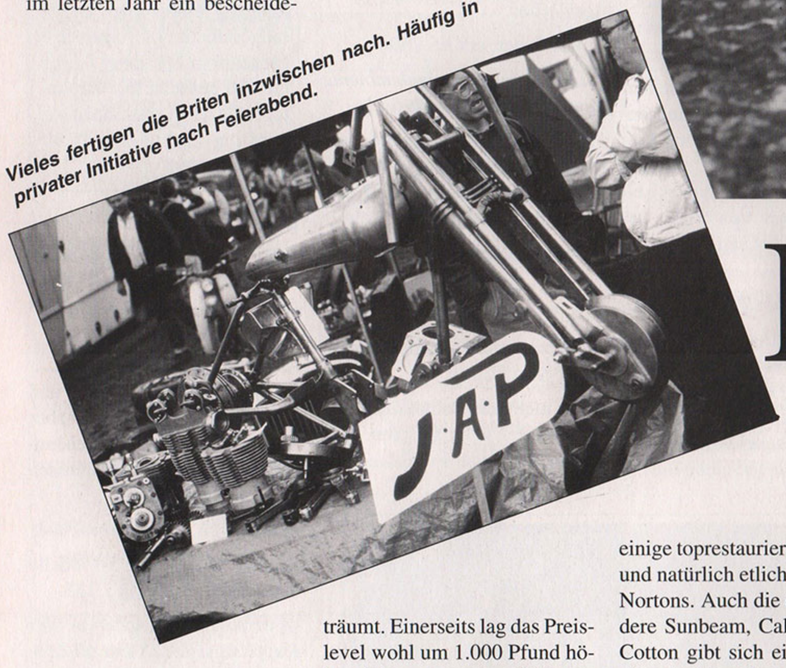
Für uns bleibt ein weinendes Auge. Beaulieu war in seiner Standeinteilung übersichtlicher, der gemischte Teil hatte immer noch einige Motorrad-Überraschungen parat. Ob sich aber wegen dieser Überraschungen der Besuch und das Abklappern der schier endlosen Autostände lohnt?

Natürlich gibt´s da noch das „Nationale Motormuseum" auf dem Gelände, das der Autojumblebesucher kostenlos besichtigen darf. Auch ist eine Führung im benachbarten Schloß (mit Original-Butler) ebenso sehenswert wie unterhaltsam. Schließlich kann auch noch der nahegelegene Exbury-Park mit wunderbaren Baumbeständen erfreuen. Die Landschaft dieser liebenswerten Region Englands ist allemal eine Reise wert. Uns im besonderen lockt das Nationalgericht „Fisch & Chips" (aber ohne tonnenweise Salz und literweise Essig).

See You next Year.

Text + Fotos: Peter Kohl

So erlebte man Beaulieu 1994 im Regen.



Vieles fertigen die Briten inzwischen nach. Häufig in privater Initiative nach Feierabend.

Noch häufig anzutreffen: der gute Originalzustand (Praga OHC-Königswelle 500 ccm 1929).

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

Tips und Erlebnisse eines Schraubers, Teil 4

Zu diesem Zeitpunkt war es nicht mehr weit, bis die Hebebühne, die noch immer als Ablage für diverse Kleinteile diente, geräumt werden sollte und die Wiedermontage der Maschine beginnen konnte. Lediglich die Zylinder wollte ich noch an den Motor bauen.

Darüber vergingen dann doch wieder einige Tage mehr als erwartet, denn es fehlten natürlich einige Kleinteile. Die neuen Kolbenbolzen wurden mit den Kolben verwogen. Interessant war, daß die Neuteile ca. 10 Gramm leichter waren als die alten. Ein Gewichtsunterschied von 5 Gramm zwischen den Neuerwerbungen, der schnell in unterschiedlicher Wandstärke der Kolbenbolzen bestätigt wurde, ist durch leichtes Ausdrehen des einen Bolzens behoben. Zylinder und Kolben wurden nochmals vermessen und optimal zugeordnet.

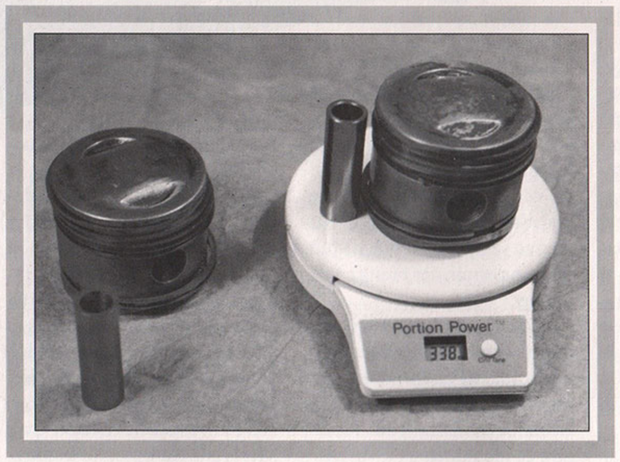
Da die Zylinderköpfe unterschiedlich aufgearbeitet waren, war offensichtlich, daß die Brennräume nicht mehr das gleiche Volumen haben konnten. Eine überschlägige Berechnung kam zu etwa 2 ccm Differenz. Auch für einen Bauernmotor muß so etwas nicht sein. Am liebsten hätte ich auch den zweiten Auslaßventilsitz noch erneuern lassen. Der bereits genannte „Scheich" mußte schon heftig zureden, den eigenen Kopf kühl und den BMW-Kopf in Ruhe zu lassen. Auf jeden Fall wurde natürlich der Brennraum genau ausgelitert und das Kompressionsverhältnis bestimmt. 1:6,6 bzw. 1:6,3 war das ernüchternde Ergebnis. Die berechneten 2 ccm wurden bestätigt. Das konnte ich natürlich auf keinen Fall so lassen. Ich weiß nicht, wie es anderen Lesern ergeht, aber die Summe der Kompromisse, die immer wieder einzugehen sind, lastet schwer auf meiner Schrauberseele. Die Fußdichtungen der Zylinder hatte ich nach Anpassung der Dichtflächen auf die seit 1962 verwendeten Weichaluminium-Dichtungen umgestellt. Was lag also näher, als einmal die Auswirkung von zwei Dichtungen unter dem einen Zylinder zu berechnen. Eine 0,5'-er Dichtung zusätzlich bringt etwa einen 1,8 ccm größeren Brennraum, das sollte als Ausgleich reichen.

Aber diese Dichtung mußte natürlich erst wieder bestellt werden. Obgleich es inzwischen März war und alle Schrauber offensichtlich in Erwartung der ersten Sonnenstrahlen aktiv werden, war die Dichtungslieferung schon nach einer Woche da. Jetzt konnten die Zylinder montiert werden, der letzte Arbeitsgang am Motor, der vor dem Einbau erfolgen sollte. Und jetzt kam auch der vorher geschilderte Lerneffekt mit den neuen Stößeln.

Auf der Veterama hatte ich natürlich nur eine Schieblehre dabei, dazu noch eine recht alte, so ein richtiges echtes Erbstück. Und mit dem Gerät hatte ich auch schnell vor der Fahrt die alten Stößel gemessen. Da sind dann natürlich 19,955 mm = 20 mm. Viel bedeutender schien mir zu diesem Zeitpunkt die Länge, denn damit und mit den besagten 20 mm glaubte ich, die richtigen Stößel zweifelsfrei identifizieren zu können. Als mich dann noch ein Originalpaket BMW-Stößel 4-Fenster aus einer Schachtel eines Standes anlachte, da war der Kauf schnell perfekt. Die waren schließlich nicht nur jungfräulich, sondern waren auch „eindeutig" 20 mm stark.

Ein ziemlich blödes Gesicht muß ich dann, genau einen Tag bevor ich diese Zeilen niederschreibe, schon gemacht haben, als nämlich die einen 20 mm des weiterverwendeten Altteiles saugend in die Führung glitten, und die anderen 20 mm des Neuteiles absolut nicht zu bewegen waren, in die Stößelführung zu passen. Ein Micrometer brachte es dann an den Tag. Die 20 mm alt waren eben nur 19,955 mm und die 20 mm neu echte 20 mm. Erst die verzweifelte Literaturrecherche in Listen und Katalogen brachte es an den Tag, daß es offensichtlich neben „Normalen" auch „Übermaßige" Stößel gibt. Wie konnte es anders sein, genau die mußte ich erwischt haben.

Ich hätte mich beinahe in den H.... gebissen. Natürlich hatte ich sogar die Stößelführungen vor der Motormontage durchgemessen. „Leicht ballig und oval, aber im Bereich von 0,01 - 0,02 mm noch tolerabel" - war die Diagnose. Damals wußte ich noch nicht, daß es neben „Auswechseln" auch noch „Nachreiben" und „Übermaßstößel" als Aufarbeitungsalternative gibt. Wie leicht wäre es gewesen, die Führungen auf das Maß der Stößel aufzureiben. Aber dieser Zug war jetzt abgefahren und eine neue Lektion gelernt.



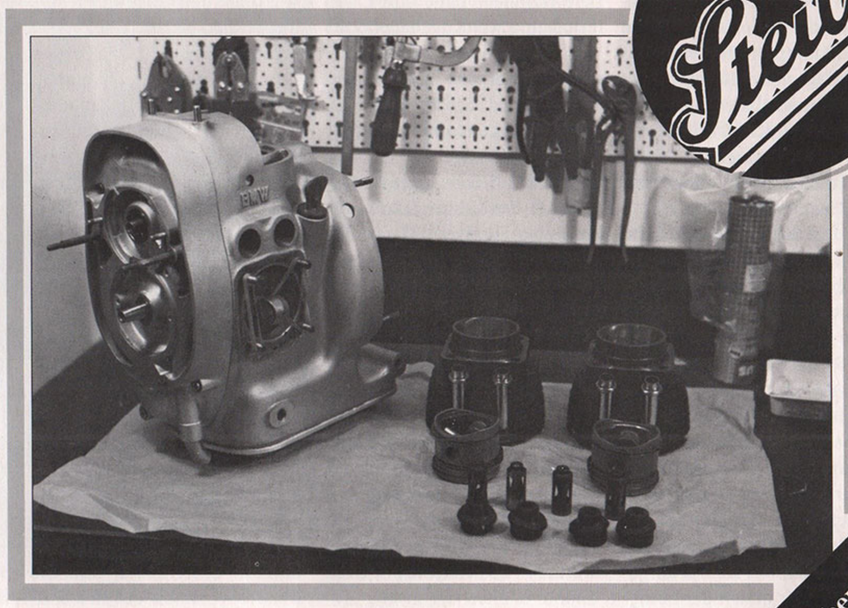
Kolben und Kolbenbolzen werden paarweise auf gleiches Gewicht gebracht.

Um der Unwissenheit dann noch Dummheit hinzuzufügen, wollte ich versuchen, die Stößel dem Maß der Führungen anzupassen. Wozu hat man schließlich die Drehbank, und der Horror, wieder Wochen auf Ersatz warten zu müssen, beschleunigte schließlich den Entschluß, Schneidplättchen und Läppleinen arbeiten zu lassen. Wirklich ganz vorsichtig und mit gründlichstem Einrichten ist es dann tatsächlich im ersten Versuch gelungen, einen Stößel um die nötigen Hundertstel zu erleichtern. -Leider- muß ich im Nachhinein sagen, denn wäre es schief gegangen, hätte ich danach sicher die Nase voll gehabt und nicht zwei Untermaß- aus Übermaßstößeln gemacht. Die kann man nun wohl nur noch gebrauchen, wenn einmal ein Block mit neuen Führungen versehen wird. Also ab ins Teilelager, Fax geschrieben, um zwei neue zu bestellen, warten bis die Lieferung erfolgt ist, und ich verspreche mir natürlich, so etwas nicht wieder zu tun. Hier sei es als Abschreckung und zur Lehre dokumentiert, damit vielleicht anderen diese Erfahrung erspart bleibt.

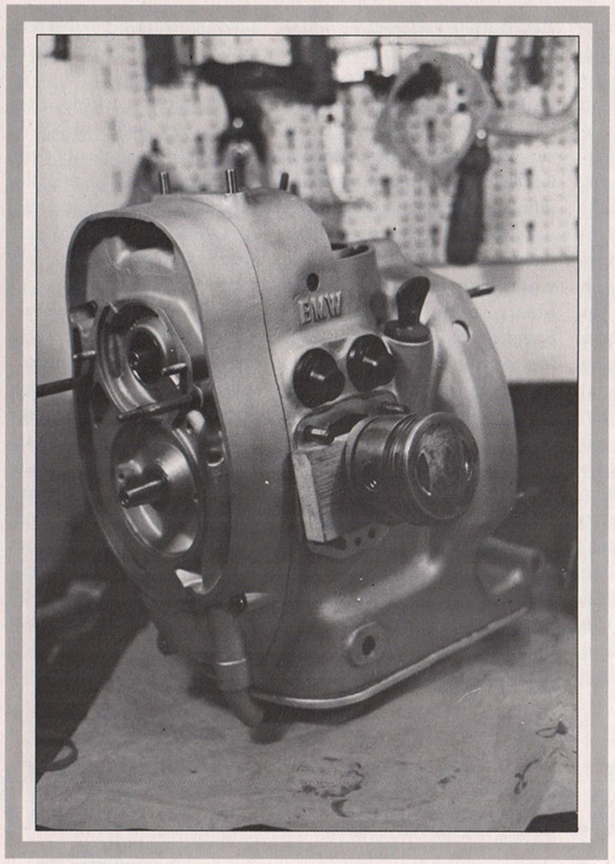
Mehr aus Langeweile habe ich mich dann noch den alten Stößeln gewidmet. Durch die Pittings auf dem Stoßboden hatten sie so doch nur Schrottwert. Da mich die Aktion Übermaßstößel im Fortgang der Arbeiten zurückwarf, wollte ich versuchen, ob die Pittings durch Überdrehen und Polieren zu beseitigen sind. Das ging dann wenigstens sehr gut. Die Härte des Bodens reicht ausreichend tief, sodaß die feinen Poren von ein bis zwei zehntel Tiefe mit einer Keramik-Schneidplatte abgestochen werden konnten. Nach Schleifen und Polieren machten die Altteile einen neuwertigen Eindruck, sodaß ich zunächst darüber nachdachte, sie weiter zu verwenden. Um das Spiel der Stößel zu reduzieren, sollen aber doch Neuteile zum Einsatz kommen.

Eine Anfrage bei Rudi Vorholt, der reichlich Teile aus dem Paffen Bestand übernommen hat, eröffnete eine schnelle Lösung meines Problems. Die Stößel waren zu anständigen Konditionen lieferbar und zudem sogar noch deutlich preiswerter als die ersten. Vor der Bestellung wollte ich jedoch noch den Markt in Kaltenkirchen am Samstag vor Ostern abwarten. Der war mir hier im Norden als sehr besuchenswert geschildert worden, und das kann ich inzwischen bestätigen. Wie das Schrauberglück es wollte, war auch die Fa. Vorholt aus dem Süden angereist und wie immer bestens bestückt, sodaß ich meine Stößel sofort mitnehmen konnte. Diesmal wurde vor dem Kauf zuerst mit der Bügelmeßschraube nachgemessen. Zum Glück, denn auch diesmal hatte sich ein Übermaßstößel zwischen die Normalmaßigen geschmuggelt. Als weitere Beute wurde eine Chromfelge (original BMW bzw. Schürmann) und ein Speichensatz für die Halbnabe des Seitenwagens, ein AVON Reifen 3.50/19 und diverses Kleinmaterial mit nach Meldorf getragen.

Die Tage der Wartezeit vor Kaltenkirchen hatte ich mit einigen Lackierarbeiten gefüllt. Dabei kam erneut der Stromit Lack, diesmal als Klarlack, zum Einsatz. Einige Kleinteile hatte ich noch in Wesseling mit der Sprühdose lackiert. Die Optik war sehr gut, aber schon der erste Lappen mit Lösungsmittelresten hatte einen Abdruck an einer kleinen Hülse hinterlassen. Um eine Beständigkeit gegen Kraftstoff



Montage von Kolben und Zylinder steht bevor.



Kolben sind montiert.

und Lösungsmittel zu erhalten, probierte ich den Epoxidlack an einer kleinen Stoßdämpferhülse aus. Er verträgt sich einwandfrei mit der Grundlackierung, sodaß bald alle Kleinteile damit überzogen waren und einen deutlich tieferen Glanz erhalten hatten.

Über die Ostertage wurden einige der Regenstunden genutzt, die Wiedermontage vorzubereiten. Zeichnungen zur Radlagerung der Halbnabe, der Steckachse und von Distanzstücken, die aus rostfreiem Material nachgefertigt werden sollten, konnten im Familienkreis angefertigt werden, bevor es mich dann doch in die Garage zog. Am Abend des Ostermontags waren dann zwei Reifen aufgezogen, für hinten der besagte AVON-Gespannreifen und für vorn ein Metzeler Block C. Die Halbnabe hatte ihre Lager erhalten. Zwei Kugellager 6005 mit Dichtscheiben waren dazu mit einer eigens angefertigten Distanz- und Reduzierhülse versehen worden, um die 25´er Bohrung der Lager auf die 22´er Achse des Seitenwagens anzupassen. Der Lagerdeckel war angepaßt, und es fehlten nur noch die Druckstücke, die gedreht werden mußten. Durch die Lager mit Dichtscheiben und Lebensdauerschmierung konnte ich auf aufwendige Dichtungskonstruktionen verzichten. Nur der Filzring kam zusätzlich zum Einsatz. Der vollständige Aufbau des Halbnabenrades sollte für die nächste Zeit als Füllarbeit nach Lust und Laune dazwischen genommen werden. Als letztes Osterwerk konnte endlich der zweite Zylinder an den Motor gebaut werden. Nach Fertigstellung der Steckachse und der neuen Distanzscheiben aus VA stand der lang ersehnten Wiedermontage nun nichts mehr im Wege.

Zunächst war jedoch ein Gespannfahrer-Lehrgang auf dem Programm vorgesehen. Durch reichlich Literaturstudie gewarnt, hatte ich genug Respekt vor dem dritten Rad bekommen. Ohne Einweisung hätte ich mich nie auf die Straße gewagt. Auch wenn das eigene Gespann noch lange nicht fahrbereit war, bot sich in Burg die Gelegenheit, an einem Lehrgang teilzunehmen, bei dem die Gespanne gestellt wurden. Es war besonders reizvoll, daß man dadurch in zwei Tagen Gelegenheit hatte, nicht nur die wichtigen Grundlagen des Gespannfahrens zu lernen, sondern auch sieben unterschiedliche Fahrzeuge im Wechsel zu fahren. Als Ergebnis blieb beinahe eine Sucht nach dem Gespann. Ich war drauf und dran, meine 80/7 mit TR 500 Nachbau und Sauer Fahrwerk umbauen zu lassen. In jedem Fall sollte es nun eigentlich zügiger weitergehen.

Die Hebebühne mußte ihre zweckentfremdete Zwischennutzung als Ablage für Kleinteile endgültig aufgeben. Dann bekam der Rahmen zunächst seinen Ständer verpaßt, der die Maschine schon bei der Montage tragen sollte, und der Motor wurde in den mit Lappen vor Kratzern geschützten Rahmen gehoben. In dieser Stellung war es eine Kleinigkeit, den deutlich leichteren Rahmen in die richtige Position zum Motor zu bringen und die Motorhaltebolzen einzuführen. Anschließend wurde der Motor mit Kanthölzern unterfüttert, und die Maschine erhielt so ihre endgültige Montageposition.

Beim Einmessen der Steuerzeiten gab es dann noch einmal die berühmte Gänsehaut. Natürlich hatte ich meinem Kurbelwellen-Reparateur blind vertraut, da er mit bestem Ruf und recht enger Beziehung zum Auftraggeber an die Arbeit gegangen war. Also hatte ich die angeblich genauestens durchgeführte Richtung der Welle vor dem Einbau nicht überprüft. Beim Einmessen des OT für beide Zylinder mit einer Meßuhr mußte ich dann feststellen, daß der OT beider Zylinder ca. 2 Grad auseinander lag. Also war die Welle vielleicht nicht genau auf 180 Grad Umschlag gerichtet worden oder war leicht verzogen. Die Folge muß ein Schlag der Kupplungsschwungmasse sein, was sich bei der Nachmessung natürlich bestätigte. Allerdings war der Schlag genau an der Grenze der Toleranz, was nach langem Grübeln dazu führte, daß der Motor nicht wieder geöffnet wurde.

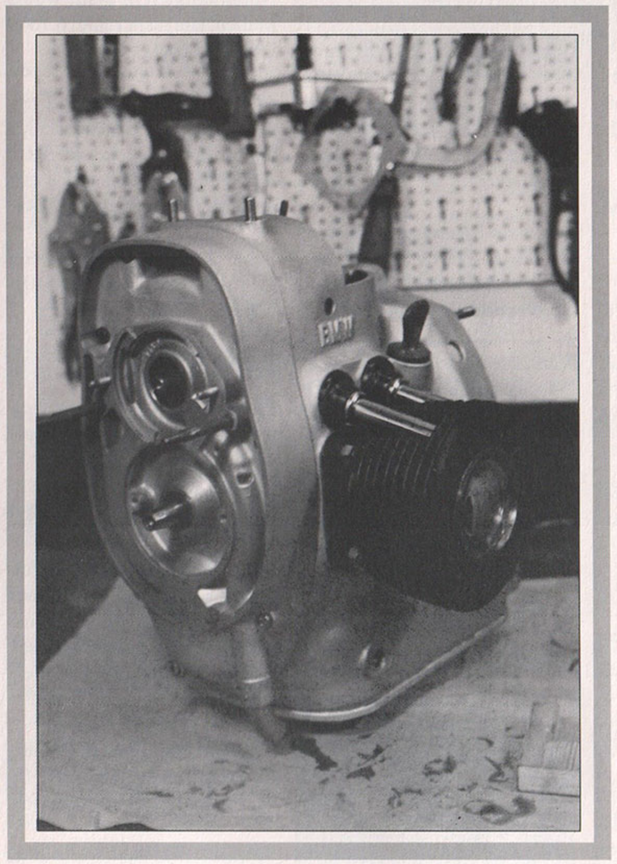
Der Steuerzeitenversatz wurde auf der Schwungmasse markiert und sollte bei den nachfolgenden Montagen und Einstellungen bestmöglich vermittelt werden. Ein Bauernmotor muß das vertragen können (*das sage ich mir zumindest immer wieder vor, um die verdammte Übergenauigkeit etwas zu zügeln).* Am Kolbenweg nahe OT macht dieser Versatz gerade 0,08 mm aus, also wieder so ein Fall, wo der wissende und messende Schrauber schlechter schläft, als der ahnungslose und gläubige Kunde einer Fachwerkstatt.

Auf der Seite des Lichtmaschinenankers gemessen, lag der Schlag dann auch wieder voll in der Toleranz. Zunächst wollte ich nun die Motorelektrik in Angriff nehmen. Wie schon berichtet, machten die Teile bei der Demontage einen guten Eindruck. Trotzdem wurde der mitgelieferte alte Rotor zum Neuwickeln gegeben. -Für alle Fälle - und man weiß ja nie, wie lange man noch jemanden findet, der sich diese Arbeit antut. Es sollte dann auch lange dauern, bis der Anker zurückkam. Zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Artikels warte ich immer noch.

Zum Glück bemerkte ich am originalen Lima-Anker, der offensichtlich vor zehn Jahren mit ausgetauscht worden war, Schleifspuren. Auch die Polschuhe wiesen auf Kontakt von Rotor und Stator hin. Das kann zum Beispiel nach einer Überholung auftreten, wenn die Polschuhe bei Ersatz der Feldwicklung nicht markiert und dann vertauscht werden. Wie auch immer, ich hatte nunmehr wieder das besondere Vergnügen, die Fehler der Vergangenheit auszubügeln. - Restaurieren macht Spaß!- Hoffentlich hatte der Rotor bei seiner Fahrt in den hohen Norden in diesem Zustand der „Reiberei" nicht gelitten. Die Polschuhe wurden mit Filzstift eingefärbt und nach der Montage zunächst einmal das Tragbild touchiert. Ich kann nicht mehr genau sagen, wie oft in der Folge der Stator demontiert wurde, aber es hat einen langen Abend gedauert, bis keine Berührung mehr festgestellt werden konnte.

Das Ergebnis wurde vorrangig dadurch erreicht, daß die Polschuhe nacheinander demontiert und an der Rückseite leicht mit der Feile abgezogen wurden. Schließlich soll der Spalt zwischen Rotor und Stator so gering wie möglich bleiben, um eine maximale Energieausbeute zu garantieren.

Zylinder sind montiert, damit ist das Gehäuse endlich wieder dicht.



Nach der ersten Erwärmung wird eine Nachprüfung erfolgen müssen. Die Einfärbung der Polschuhe wird jede Berührung sicher nachweisen. Bei der Montage des Magnetzünders gab es natürlich den beinahe schon üblichen Ärger mit dem verzogenen Zapfen des Fliehkraftreglers. Zwei Zehntel Schlag waren nun wirklich zuviel. Da ist kein Kontaktabstand mehr gleichmäßig einzustellen, vom unzulässigen Zündversatz ganz zu schweigen. Für alle Nachahmer ein Hinweis:

Zur Prüfung des Schlages mit der Meßuhr ist auf jeden Fall darauf zu achten, daß die Kerbmarkierung des Rotors bereits senkrecht steht, also die Übereinstimmung mit der Spätzündung hergestellt ist. Wenn dann in einer Lage ein Schlag festgestellt wird, zuerst den Rotor um 180 Grad auf dem Nokkenwellenzapfen drehen und in dieser Stellung erneut messen.

Sollte nämlich ein Vorbesitzer bereits einen Schlag der Nockenwelle mit dem in der Reparaturanleitung genannten „Schlag mit dem Kunststoffhammer" gerichtet haben, erspart man sich mit der Suche nach der gleichen Stellung viel Arbeit.

Der aufmerksame Leser ahnt es sicher bereits, ... das hatte ich natürlich nicht getan. Vielmehr habe ich den Schlag sofort angezeichnet, den Rotor ausgebaut und in die Drehbank gespannt, auf gleichen gemessenen Schlag eingerichtet, eine Spannvorrichtung gebaut, mit der ich den Zapfen um den erforderlichen Wert aus der Achse pressen konnte. Ich wollte den Lagern den Schlag mit dem Hammer ersparen. So wurde der Zapfen mit der Flamme vorsichtig bis auf 0,02 mm gerichtet. Ein toller Erfolg, auf den ich richtig stolz war, zumindest bis ich den Rotor wieder auf dem Nockenwellenzapfen und unter der Meßuhr hatte. Da war natürlich wieder alles schief, weil ich vielleicht die Richtarbeit des Vorgängers aufgehoben hatte. Aus so etwas lernt man.

Aber im zweiten Anlauf wurde dann doch noch nach den Vorgaben der Reparaturanleitung soweit nachgerichtet, daß mit neuen Kontakten ein zufriedenstellendes Zündverhalten erwartet werden konnte. Damit war natürlich wieder ein langer Abend vergangen. Der nahezu neuwertige Bosch-Regler wanderte gut verpackt in mein Teilelager. Nach besten Erfahrungen mit elektronischen Reglern wollte ich die Vorteile der Elektronik zu Lasten der Originalität nutzen. Im Gespannbetrieb wird viel von der Lichtanlage verlangt, und da ist bei der 6 V Anlage jede Wirkungsgradverbesserung willkommen.

Ein neuer Kabelbaum sollte jeder Überraschung durch den Kupferwurm vorbeugen. Die Kabelenden waren alle vom Hersteller verlötet. - "Laß das nach"- würden meine Kollegen hier oben im Dithmarschen sagen. Die Erfahrung lehrt, daß verlötete Kabelenden dazu neigen, sich bei Vibration zu lösen. Aber wem schreibe ich das. Jedenfalls habe ich alle Lötenden abgekniffen und Aderendhülsen aufgequetscht.

Nachdem die Verkabelung des Motors abgeschlossen war und alle Kabel inklusive der neuen Zündkabel mit neuen Gummitüllen aus dem Lichtmaschinenraum herausgeführt waren, konnte der vordere Deckel montiert werden, sodaß die Elektrik bei der weiteren Montage geschützt ist.

Text + Fotos: Volker Timmer

SUCH & FIND

Service für Abonnenten : Kostenlose, private Kleinanzeige per Fax 04 21 / 50 44 48 oder per Karte an den **GUMMIKUH-Verlag • Am Deich 57 • 28199 Bremen** (Andere: 5 DM in Marken, max. 200 Anschläge)
... und der Sonder-Service: Wer seine Anzeige auch in der nächstmöglichen Ausgabe des Motorrad-Magazins MO sehen will, der legt 5 DM in Briefmarken, Schein etc. bei. • H = Händleranzeige

- ADLER -

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

- AWO -

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

AWO S mit Stoye II Beiwagen, top-restauriert, besser als neu. Motor 275 ccm, Spezialkurbelwelle, Nadellager 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 -

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

Motorradbrille mit opt. Brille nach Verordnung: Optimal! Fabr. Nannini, neuwertig 60,- DM. Tel.: 06826-6473, Fax: 06826-8462.

- 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
Gutleutstraße 144 · 60327 Frankfurt
Tel.: 0 69 / 23 93 19 · Fax 23 38 40

/7 Getriebe zu verkaufen, 70.000 km gelaufen, 500,- DM. Tel.: 04172-6581.

27:7 Tellerrad + Ritzel neu. Beiwagen-Übersetzung für R50/60/69S. 700,- DM. Fax + Tel.: 05361-75589.

Für R51/3 Duplex-Bremse vorn, 2 Bremsbacken gesucht. Fax + Tel.: 05381-2592.

R100GS Par./Dak., EZ 2/93, ca. 25.000 km, 1. Hand, white Power VUH, Stahlflex, Originalkoffer, SLS, Heizgriffe, VB 11.950,- DM. Tel.: 02424-1874 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.

R65 Motor, ca. 40.000 Km, VB 1.500,- DM. Tel.: 09738-1542.

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

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

Schlachte BMW R100RS und R80GS. Außerdem noch viele Teile für /5 und /6 wegen Platzmangel. Preiswerter Versand möglich. Tel.: 02607-6065. Tel.: 02607-6065.

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

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

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

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

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.

- BSA -

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. Verkaufe 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.

- DNEPR -

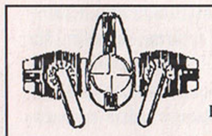
Dnepr Gespanne mit TÜV ! Fa. Däschlein Tel. 09822/7556 H

- DUCATI -

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

Rep.Anleitung und ET-Katalog für Pantah und 750/900SS, Bj. 91, 30,- DM. Tel.: 0241-507469.

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



Motorrad Welling

Reparatur von **BMW, MOTO-GUZZI**
MuZ-Vertragshändler
BMW-Gebrauchtteile, 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

- DÜRKOPP -

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

- GESPANN -

Fiete's Gespann - Schuppen
MZ · JAWA
Alte Neusser Landstr. 243
50769 Köln
Büro 0221/785502
privat /785710
Fax /785710

Moto Guzzi T3 mit Troika Seitenwagen. Motor vor 30.000 km überholt, guter Zustand, VB 12.800,- DM. Tel.: 009738-1542.

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. 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.

Wasp-XS 650-Endurogespann, Bj. 87, TÜV 3/97, 3. Hand, Schwingengabel, Zin 1, Reifen-Stoßdämpfer - Kettensatz usw. neu, mit Ersatzteilen und technischen Unterlagen, sehr zuverlässig, opt. Mängel, nur FP 4.600,- DM. Tel.: 02607-6065 abends. FOTO nebenstehend!

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% Preis-Vorteil, im Abo. Deshalb gleich anrufen, faxen oder eine Postkarte schreiben und das Jahresabo (Preis: 67,00 DM) bestellen.

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

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

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

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

- HARLEY-DAVIDSON -

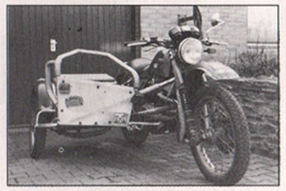
OLD STYLE
Spez. HD.WL. + BT Motor- u. Getriebeüberholung, kompl. Restaurierung, Ersatzteile + Zubehör
K.Mendes
Bremer Str.8, 28844 Weyhe
Tel.+Fax: 0421 - 893298

Suche 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.

CB 250 G, Bj. 1974, 27 PS, zusätzlich noch mal das gleiche Modell in Teilen dazu sowie noch anderes Zubehör (z.B. Rep. Anleitung). Tel.: 0591-64496.

CB 350/250 K - Fahrgestell komplett + neue Ersatzteile + Motor, nicht komplett für 500 Eier. Tel.: 0421-73396 ab 19 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.

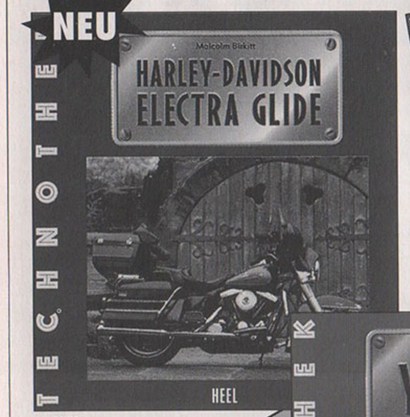
Suche Honda CB350 oder CB 360 Motor oder Teile. Tel.: 07562-8032 oder 2474.

- HOREX -

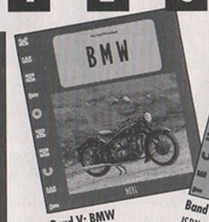
HOREX-NEUTEILE
- Teileliste anfordern -
Tachometer und -scheiben
für ADLER - ZÜNDAPP
KLAUS FORSTER
An den Stadtwiesen 37
64625 Bensheim/Schwanheim
Telefon: 0 62 51 / 98 31 91
Telefax: 0 62 51 / 98 31 93

HEEL · TECHNOTHEK

NEU

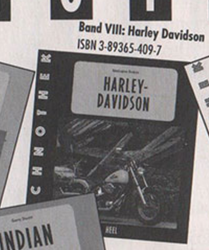


Band XIX:
Harley Davidson Electra Glide
ISBN 3-89365-451-8



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

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



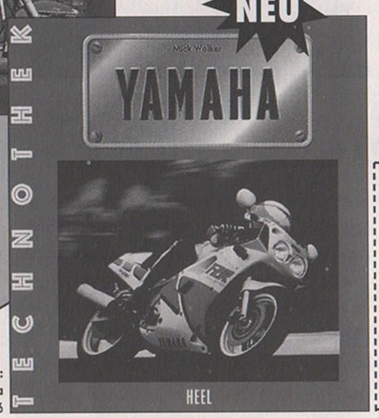
Band VIII: Harley Davidson
ISBN 3-89365-409-7

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

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

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

NEU



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

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

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

Bestellcoupon ausschneiden und einschicken oder faxen oder anrufen

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

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

HEEL BÜCHER, Hauptstr. 354, 53639 Königswinter

MOTALIA

Endlich gibt es sie: Eine Zeitung nur für italienische Motorräder! Testberichte mit Messen der Beschleunigung und der Höchstgeschwindigkeit überlassen wir gerne anderen Motorradzeitungen. Wir befassen uns mehr mit dem Drumherum: Zubehör, Tuning, Eigen- und Umbauten, Erfahrungsberichte, Literatur und die Italienerszene 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 Widerrufes.

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

- IFA -

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

Suche für IFA-BK Vorderrad, Tacho, Rücklicht, die beiden Teile unter Fahrersattelfeder, Radabdeckscheiben, Originalprospekte oder Fotos. Für alles dankbar, Petra verlangen, Tel.: 030-7425361.

- KAWASAKI -

Reparaturanleitung für Z 400 Twin, Z 650, KH 250, je 25,- DM. Tel.: 0241-507469.

Verkaufe Z750 B3 Twin, Bj. 78, 37 KW, rot, gepflegter guter Zustand, 40.000 km, selten, Anlasser dreht durch, 10/97, x-Teile, VHB 5.000,- DM. Tel.: 05772-7368.

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

- KREIDLER -

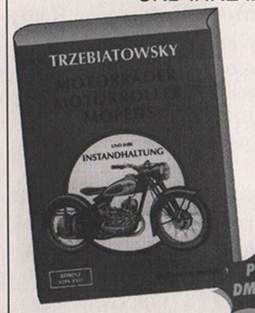
Suche für Kreidler RS Vorderradgabel, Tank, Sitzbank, Fußrastenanlage sowie Werkstatthanduch und sonstige Literatur. T: 05405-2227.

- LITERATUR -

'Das Motorrad', Jahrgang 60 + 65 vollständig, 59 + 62 bis 68 fast vollständig, Einzelhefte 69 bis 72. Zusammen 209 Hefte. Fax + Tel.: 05361-75589.

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

MOTORRÄDER • MOTORROLLER • MOPEDS
UND IHRE INSTANDHALTUNG



Endlich wieder da !
TRZEBIATOWSKY
Seit 2 Jahrzehnten von allen Motorrad- und Oldtimerfans gesucht !
Dieser **originalgetreue** Reprint von 1955, mit neuester Technik in bester Qualität reproduziert, stellt auf über **1000 Seiten** mit **1618 Abbildungen**, mit mehrfarbigen Tafeln, Tabellen und Daten, das wohl umfangreichste und versierteste Werk dar, welches je über motorisierte Zweiräder veröffentlicht wurde.
Sichern Sie sich noch heute Ihr Exemplar der limitierten Auflage, für nur 128,- DM, zzgl. 7,- DM Versandkosten.
Preis DM 128,-
WK-VERLAG
Lagesche Str. 105 • D-32108 Bad Salzuflen
Bestell-Tel. 0 52 22 / 92 75-0 (8-20.00Uhr) Fax 92 75-50

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.

Diverse Werkstattbücher für Japaner und Ducati abzugeben. Auch Tausch möglich. Tel.: 05031-74828 oder 0171-4574557.

Motorradhefte 1951 bis 1989, PS 1975 bis 1988, Einzelh. 5,- DM incl. Porto. Tel.: 0241-507469.

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

Suche 'Das Motorrad' von 1949 und 1950. Tel.: 0241-507469.

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

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

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

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

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

- MAICO -

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

- MOPED -

Schwalbe KR51/1. 1 x zugelassen, 2 x reparaturbedürftig, diverse Ersatzteile + 3 Motoren. Zusammen für 1.500,- DM. Tel.: 05361-75589.

- MOTO CROSS -

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

- MOTO GUZZI -

30iger Dell'Orto-Vergaser VHBT 30 zu verkaufen, VH 140,- DM, Tel.: 07181-21637.

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

Koffer für T3 o.ä. GFK, gerader Deckel, SW, Original-Nachbau, + Halterung komplett, Neuware, Mo-Fr. Tel.: 030-76281516 (Herrn Hahn verlangen).

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

V 7 SPEZIAL, Motor, Gabel, Hinterradschwinge mit Antrieb, zu verkaufen. Tel.: 05932-2699.

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

- MZ -

Alle Ersatzteile TS bis ETZ ständig am Lager, täglich Versand, Probefahren 500 R, MZ-Vertragtshändler Motorrad-

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

MZ-TREFF - INFO
Ersatzteile für alle MZ-Modelle

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

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

Dietze, Kölner Str. 191-205, W-5828 Ennepetal, Telefon: 02333/87020 H

ES 250/0 Einport, Bj. 59. Bin stark interessiert an neuen oder neuwertigen Teilen, wie: Auspuffkrümmer und -endstück, Scheinwerferreflektor, Kick- und Schalthebel, Kettenrad 48Z, Schaltwelle mit Schaltstück, Motorteilungsschrauben, 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. Telefon: 03943-44490.

ES250/2 verkaufe 2 Stück mit jede Menge Ersatzteilen, auch

für ETS250, Preis: VB, Tel.: 05326-1783 Karsten.

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

Gespannrahmen mit Brief und TÜV neu, wahlweise Solobetrieb möglich. MZ Seitenwagen, alte Form (ähnlich Steib), restauriert, Polster, Lack, Bremse, Elektrik neu. MZ ES, TS und ETZ Ersatzteile z.B. Gabel, Tank, Motor restauriert abzugeben. Telefon: 02204-24053 oder 61538.

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

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

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

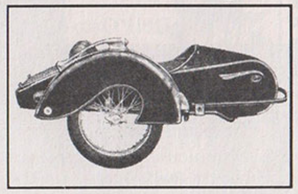
Suche MZ 500 Rotax, billig oder Unfallmaschine. Tel.: 00031-365325812 (Holland).

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

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

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

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

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

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

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.

- NORTON -

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

- NSU -

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

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

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

- PANNONIA -

Biete Pannonia Radnaben, großer Durchmesser, im Tausch gegen kleinen Durchmesser. Biete Farbkopie vom Originalprospekt. T5, P10, P20: biete Kettenrad 41 Zähne für 2-Zylinder P20. Thomas Tel.: 02171-1055.

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.

- ROYAL ENFIELD -

Royal Enfiel 'GB', Bj. 57, 350 cmm, VA-Speichen, Chrom-Felgen-schwarz, 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.

- SANGLAS -

Suche verschiedene Ersatzteile für S500 gebraucht oder neu, evtl. ganzes Motorrad zum Schlachten. Tel.: 06569-7892 rufe zurück.

- SEITENWAGEN -

Suche für Wünscheseitenwagen: Sitz, Lampen, Prospekte, Fotos, Literatur, usw. bitte alles anbieten. Petra verlangen, Anrufbeantworter, rufe auf jeden Fall zurück, Tel.: 030-7425361.

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

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

EDELSTAHLSCHRAUBEN
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

Prospekt anfordern! 5.-DM Briefmarken
Tankabzeichen Tacho Helm + Schutzblech
HistoriClassic
Gießereistr. 10 83022 Rosenheim
Tel. 08031/32424 Fax 31175
Vetterling-Druck

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

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

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

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

- SONSTIGES -

Castrol 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.

Diverse Werkstattbücher für Japaner + Ducati abzugeben - Tausch möglich! Tel.: 05031-74828 oder 0171-4574557.

Kleinteile: von XS 360/400-Tacho, Drehzahlmesser, Dichtungen, Ölfilter von Jawa-Bremshebel, Bremsbacken usw. zu verkaufen. Tel.: 07181-21637.

Motorrad-Anhänger MOTORKULI Bj. 64, Einachsig, 800,- DM. Tel.: 06826-6473, Fax: 06826-6473.

Motorradhebebühne zu verkaufen, Tragkraft 400 kg, L 0 220, B = 75 cm, H = 80 cm, Hydraulik Antrieb, 700,- DM, Info Tel.: 04488-71429.

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

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

Suzi 650 Katana/Kawa Z440A/Honda 250G/400T in Teilen billig abzugeben. Teileliste gegen 1,- DM Porto. R. Henke, Birkstr. 28, 25917 Leck.

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

Verkaufe Boot von Hoffmann, Vespagespann aus den 50er Jahren, sehr gut, oder suche Fahrgestell desselben. Tel.: 07272-5149.

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

Verkaufe Motorradhefte 'Das Motorrad' 1973 bis 1988. 376 Hefte für 100,- DM. Tel.: 07272-5149.

Vorderreifen Laser 110/70 VB, V260, 4 mm, 40,- DM, Tel.: 05772-7368.

- SUZUKI -

GS 400 Restdichtsatz 20,- DM, -Lenker + Gutachten 40,- DM,

GSX 750 + 1100 E Teile, auf Anfrage, Tel.: 05772-7368.

GSX 1100 E Motor, eingebaut, Probelauf möglich, 60-80.000 km, VHB 5.000,- DM, 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 250 A, Preis VB. Tel.: 02064-80693.

- TEILE -

BMW R50: Zylinder, Vergaser, Sitzbank, Piehlerverkleidung, Funkkoffer, Räder, Gabel, Kleinteile, /5-Kaisermotor, 75/5-Motor, Getriebe usw., Zündapp KS 601 Vorderrad, Opel-Herrenrad mit Lohmann-Diesel, Honda C 72-Tank. Suche Soziussitz (Sportsitz) für R69S und Radnaben für R60/2. Tel.: 02607-6065 abends.

Ochsenaugenblinker Hella; Alu oliv lackiert, neu, 2 Stück a'30,- DM. Auch einzeln zu verkaufen. Tel.: 04172-6581.

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

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.

- TORNAX -

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

- TRIUMPH (D) -

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

- TRIUMPH (GB) -

BB 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

BSA Norton TRIUMPH
und alle anderen englischen Maschinen
Kostenlose Gebrauchtmaschinenliste anfordern
GLM-Motorräder
Ersatzteile
Kundendienst
Zylinderschleiferei
Neu- und Gebrauchtmaschinen
An- und Verkauf
Fischerstraße 1 · 31039 Rheden
Tel. 05182-51831, Fax 1572

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

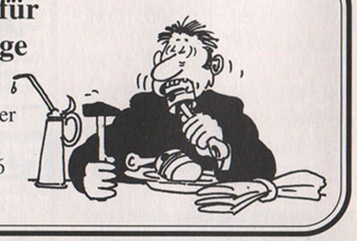
Bonneville T 120 V, Bj. 74, Nummerngleich, 5-Gang, überholte Vergaser, 6.900,- DM, Tiger T100S, Zylinderkopf überholt, Auspuffanlage kpl. neu, 6.700,- DM, Tel.: 030-2167509.

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

- URAL -

Ural Gespann, Bj. 73, TÜV neu, 1995 komplett restauriert, Lack, Polster neu, 12 V Umbau, wahlweise Solobetrieb möglich, Bestzustand, Tel.: 02204-24053 oder 61538.

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



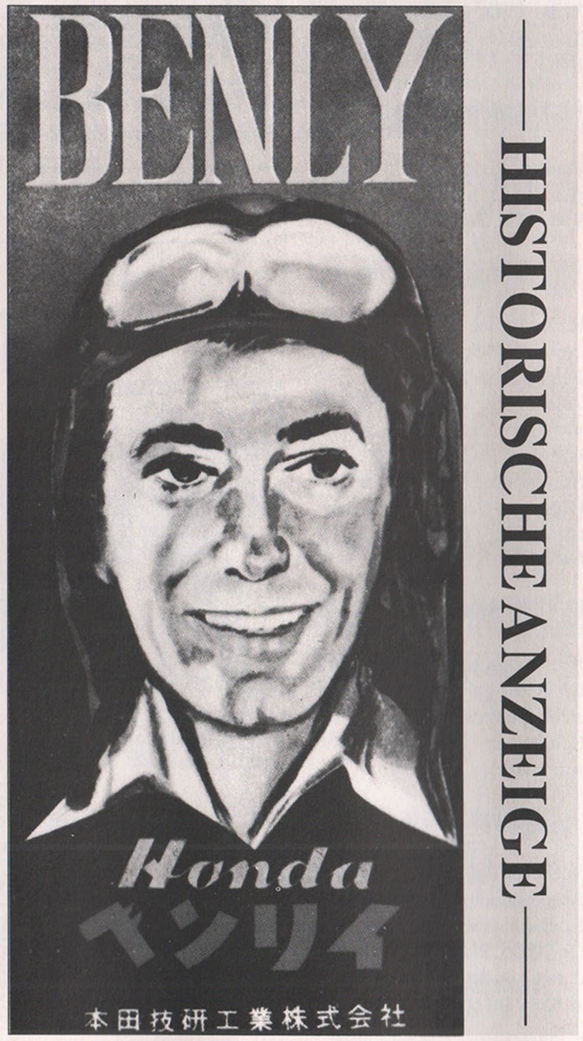
- YAMAHA -

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

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

RD 125, Bj. 75, suche brauchbaren Gepäckträger und Reparaturhandbuch, Telefon: 0421/491-9049

SR 500, ca. 59.000 km, Bj. 80, Speichenräder, Heizgriffe, hoher Lenker, VB 2.600,- DM. Tel.: 0421-541481.



—HISTORISCHE ANZEIGE—

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

- ZÜNDAPP -

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

KS600. Suche den 'grünen Elefanten' am liebsten Scheunenfund mit gutem Motor. Kann dafür mehrere Zündapp KS100 8,2 PS/KS175WC/KS125 oder auch GS125 im Tausch abgeben. Angebote an Manfred Fuhrmann, Tel.: 05751-14520.

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.

BMW-R 100/7 Sitzbank zu verkaufen. Zustand 2. Tel.: 0421-6160080.

Verkaufe BMW R 100 S, Baujahr 1983, Fallert Umbau (Verkleidung und Sitzbank), Stahlflex Umbau, TÜV, Getriebeschaden. Gegen Gebot! Tel.: 0421-6160080.

Verkaufe MZ 500 R Gespann, Bj. 82 mit Superelastik Seitenwagen, TÜV neu, Zustand 1, VB 7.500,- DM, Telefon: 0421-4986441.

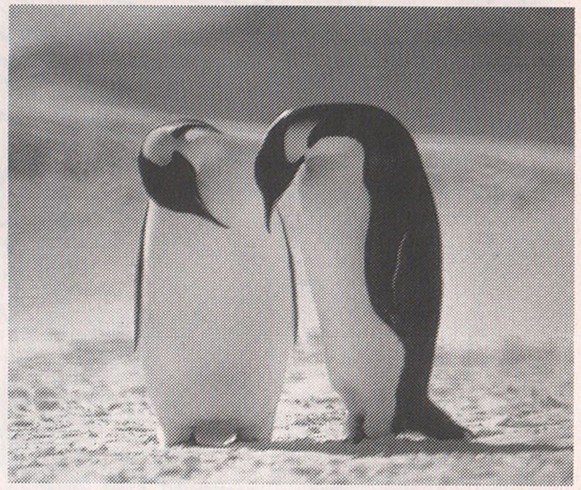
Peter Kurze und Christian Steiner:
Motorräder aus Zschopau - DKW • MZ - MuZ
"Das Buch war längst überfällig... Das Buch über den in den 30er Jahren größten Motorradproduzenten ist ... nicht nur angesichts seiner Datenfülle, sondern vor allem wegen der übersichtlichen Gestaltung ein kurzweiliges Lesevergnügen 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 Sporterfolge 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:
Bogenschütz-Verlagsauslieferung
Iserlohner Straße 29g • 28199 Bremen
Telefon 04 21/51 32 55 • Fax 04 21/51 31 55

Die MENSCHEN ÜBERZEUGEN
Die ERDE RETTEN



Mit einer eigenen Station im ewigen Eis hat Greenpeace auf wirkungsvolle Weise dazu beigetragen, daß die Antarktis erst einmal Ruhe hat. Und das heißt konkret: 50 Jahre lang ist jede Ausbeutung von Rohstoffen und Bodenschätzen im Weltpark Antarktis verboten. Mit Aktionen wie diesen sorgt Greenpeace immer wieder für weltweites Aufsehen, weil sie ganz direkt etwas bewirken. Machen auch Sie mit! Unterstützen Sie erfolgreichen Umweltschutz: Werden Sie Fördermitglied bei Greenpeace!

GREENPEACE

Informieren Sie mich, wie ich Greenpeace unterstützen kann. 4 Mark in Briefmarken lege ich bei.

Vorname/Name

Straße/Hausnummer

Postleitzahl/Ort 02043

Greenpeace e.V., 20450 Hamburg, Konto-Nr. 17 31 77, Ökobank, BLZ 500 901 00

Der kleine Mann im Motoröl

Dieses ist die unglaubliche, aber wahre Geschichte von einem kleinen Mann, der in manchen Motorrädern im Motor haust, eng verwandt übrigens mit seinem salzwasserumsprühten Kollegen der seefahrenden Zunft, dem Klabautermann.

Wie jener, so besitzt auch unser Ölmännchen einen schillernden Charakter und ist wohl in der Lage, seinen Aufenthalt zum Besten seiner Heimstatt zu gestalten. Verdirbt man es sich allerdings mit ihm, verliert es schnell die Lust an positiver Tätigkeit und kann in extremen Fällen sein Tun sogar ins Gegenteil verkehren.

Dieses Geschöpf wird Männchen genannt, weil es natürlich im Gegensatz zu seinen seefahrenden Kollegen winzig ist. Anders könnte es seinen vielfältigen Aufgaben im Inneren des Motors gar nicht nachkommen.

So kann es zum Beispiel erforderlich werden, von der rotierenden Kurbelwelle, wo es in aller Ruhe die Pleuellager beaufsichtigt, ganz schnell zur Auslaßnockenwelle zu eilen, weil ein unnatürliches Geräusch aus dem Bereich eines Auslaßventiles sein empfindliches Gehör erreichte.

Um dorthin zu gelangen, läßt es sich ganz einfach vom fließenden Öl durch eine Bohrung nach oben tragen. Ist es besonders keck und gut gelaunt, so springt es auch schon mal auf eine Nockenwellensteuerkette auf, und - hui - wie im Paternoster (nur schneller) ist es oben angelangt. Es leuchtet ein, daß derlei Reisen nur bei ganz geringer Körpergröße möglich sind.

In diesem Zusammenhang muß gedoch auch der große Feind eines jeden Ölmännchens erwähnt werden: der Ölfilter. So manches Ölmännchen fand sich unversehens, wenn es nicht rechtzeitig aus dem Hauptölstrom abgesprungen war oder einen Moment unachtsam gewesen war, dort wieder. Da es gegen den starken Ölstrom nicht wieder vom Filter wegschwimmen kann, andererseits aber zu groß ist, um noch durch dessen feine Maschen zu passen, hängt es fluchend und schimpfend dort gefangen. Es hat keine andere Wahl, als zu warten, bis der Motor abgestellt wird. Gar nicht davon zu reden, daß es während dieser Zeit seinen vielfältigen Aufgaben im Motor nicht nachkommen kann.

Berichtet wird sogar von einem Ölmännchen, welches ganz zu Beginn des 24-Stunden Rennens in Le Mans unversehens in den Ölfilter geraten war. Dem Vernehmen nach warf dieses Männchen, als es sich nach endlosen 22 Stunden, 47 Minuten und 58 Sekunden hatte befreien können, den Job hin und ist seitdem als Vorkoster bei den Liviowerken angestellt. Das Motorrad - nebenbei bemerkt - beendete das Rennen auf einem der hinteren Ränge.

Auch in anderen Zusammenhängen ist das Ölmännchen seinen seefahrenden Kollegen durchaus ähnlich. So gibt es zwar vielerlei Erzählungen über seine geheimnisvollen Kräfte und wohl auch Beweise dafür - gesehen wurde es aber noch nie. Aus diesem Grunde gibt es sogar Motorradfahrer,die sich an exponierter Stelle ihres Gefährtes anstelle eines Metalldeckels einen solchen aus Glas einsetzen, um vielleicht doch einmal ein Ölmännchen in Aktion erleben zu können.

Merkwürdiges war jedoch zu vermelden: Eine Kette von mysteriösen Stürzen ereignete sich, denen gemeinsam war, daß der Kopf des Fahrers auf der rechten Seite seines Motorrades zwischen Tank und Straße eingeklemmt wurde. Wie konnte das passieren? Man kann nur Vermutungen anstellen, aber ich glaube, es war ein Ölmännchen. Es liebt eben sein Inkognito. Das sollte man respektieren.

Zu guter Letzt noch ein Hinweis:

Unser Ölmännchen ist Feinschmecker. Je besser und frischer das Öl, desto freudiger versieht es seine Arbeit. Die größte Gefahr ist aber für ein Ölmännchen der Ölwechsel, denn hierbei kann es unvermutet mit hinausgeschwemmt werden und landet dann - schreckliche Vorstellung - im Altöl.

Dies ist - unter uns gesagt - der Grund, warum heutzutage fast keines dieser nützlichen Wesen mehr in Automotoren anzutreffen ist. Das übliche Absaugen mittels einer Art Ölsauger übersteht kein Ölmännchen.

Wenn ihr also den Ölwechsel vornehmt, so warnt das Ölmännchen vorher: Fahrt den Motor schön warm, dann klappert ausgiebig mit dem Werkzeug, klopft probehalber an die Ablaßschraube und laßt euch vor allem viel Zeit!

Am besten, ihr führt ein festgelegtes Ritual ein, bei dessen ersten Anzeichen das Ölmännchen rechtzeitig erkennt, daß es losgeht. So kann es sich schnell noch an ein sicheres Plätzchen zurückziehen.

Text: Kai Holger Drews
Comics: Thomas Reichl

Nach 30 Jahren Rückkehr in die Motorradzeit

Diesmal mit einer „AWO-425-T“

Als ich zum erstenmal von einer „AWO-425-T“ hörte, nahm ich das zunächst nicht weiter zur Kenntnis, weil mir diese Bezeichnung aus dem Motorradbereich - den ich gut zu kennen glaubte - nichts sagte. Erst ein ausführlicher Bericht über dieses Fabrikat mit vielen Bildern geschmückt, den ich einige Zeit später in meinem damaligen Wald- und Wiesenblatt „OLDTIMER-Markt“, Heft10/94 las (inzwischen abgelöst von der „GUMMIKUH“), machte mich neugierig. Einzylinder-Viertakt, 250 ccm, dazu noch mit Kardanantrieb und noch fahrbar mit der alten Klasse-4 Fahrerlaubnis, das war doch etwas für einen alten Veteran, dessen Gipfel der Motorradzeit in den 50 und 60er Jahren lag. Solo und mit Gespann ist das eine unvergessene, mit vielen Wettbewerben durchsetzte Zeit geblieben. Trail, Moto-Cross und Motorradfußball füllten die Freizeit aus. Nur die aufkommende Autowelle Ende der 60er Jahre verhinderte, daß ich mit dem Motorrad alt werden konnte.

Nun aber - im Ruhestand gelandet - kommen alte Sehnsüchte wieder auf. Der Bazillus, der vom Benzin übertragen wird, lebt ja bekanntlich über Jahrzehnte weiter.

Ach wäre doch der Bericht in der Zeitschrift nie erschienen. So aber brachte er eine Lawine ins Rollen, deren Ende noch nicht abzusehen ist. Es begann so:

Durch den Bericht auf den Geschmack gekommen, erinnerte ich mich an einen guten Bekannten in Thüringen, von dem ich wußte - obwohl die Kontakte in den DDR-Jahren sehr dürftig waren - daß auch er ein Freund von Motorrädern war. In der Heimat der „AWO“, das war ja SUHL in Thüringen, so sagte ich mir, müßte doch sicher etwas zu machen sein.

Ihn ansprechen und meinen Wunsch vortragen war dann der erste Schritt. Nach ca. 4 Wochen hatten seine Recherchen Erfolg.

Zwei Adressen in Thüringen von verkaufswilligen „AWO“-Eignern waren das Resultat. Es wurde nicht lange gefackelt, obwohl damit eine Reise über 550 km verbunden war. Ein Transit-Wohnmobil wurde als Transportmittel ausgewählt, weil ja die Gefahr bestand, daß eventuell ein Motorrad an Bord genommen werden mußte.

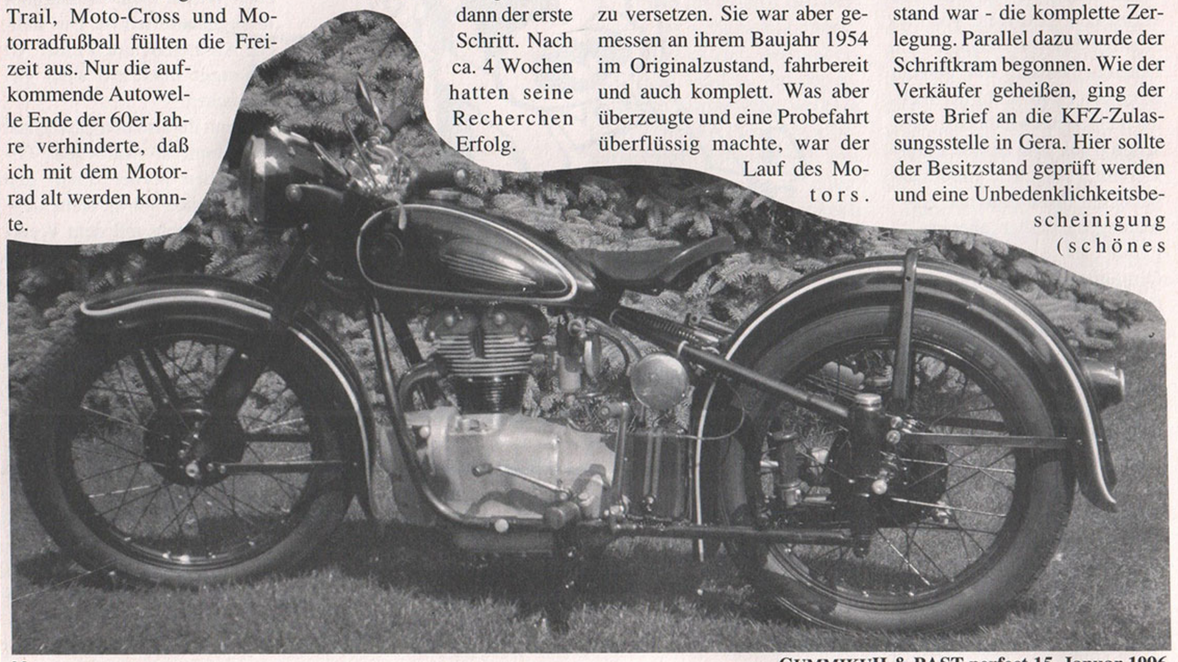
Die erste Anlaufstelle in der Gegend von Jena war zwar in der Auswahl ergiebig, aber vor einem übereilten Kauf wollte ich auch das andere Angebot noch sehen.

Hier aber fand ich das, was mir auf Anhieb gefiehl. Zwar hatte die Maschine vom Besitzer eine übereilte frische und amateurhafte Verkaufslackierung erhalten, was mich aber nicht weiter störte, weil ich so oder so die Absicht hatte, die Maschine komplett zu zerlegen, um sie in einen Fast-Neuzustand zu versetzen. Sie war aber gemessen an ihrem Baujahr 1954 im Originalzustand, fahrbereit und auch komplett. Was aber überzeugte und eine Probefahrt überflüssig machte, war der Lauf des Motors. Vom Klang her kann es nichts schöneres geben. Im Leerlauf, wenn man die einzelnen Takte zählen konnte, war der dumpfe Klang mit den Rheindampfern von zu Hause vergleichbar.

Was fehlte war der Fahrzeugbrief. Der aber, so wurde mir versichert, könnte ohne Probleme neu beantragt werden, weil der Besitzstand einwandfrei nachzuweisen sei. Der Mann sollte recht behalten. Darüber aber später mehr. Als Zugabe gab es dann noch das zugehörige alte „DDR-Kennzeichen“ mit dem Hammer-und Zirkel-Stempel.

Der Kauf, der dann erfolgte war zwar kein Schnäppchen, aber unter der Berücksichtigung, daß der Mann nichts zu verschenken hatte, war der Kaufpreis durchaus akzeptabel.

Zu Hause angekommen, war der erste Schritt - obwohl die Maschine in fahrbereitem Zustand war - die komplette Zerlegung. Parallel dazu wurde der Schriftkram begonnen. Wie der Verkäufer geheißen, ging der erste Brief an die KFZ-Zulassungsstelle in Gera. Hier sollte der Besitzstand geprüft werden und eine Unbedenklichkeitsbescheinigung (schönes Wort) ausgestellt werden. Die Leute vom Amt waren großartig. Sie stellten nicht nur fest, daß die Daten dieser Maschine im Jahre 1964 zum letztenmal auftauchten, sie setzten sich auch mit dem „Kraftfahrt-Bundesamt“, Außenstelle Dresden, in Verbindung, wodurch ich die beantragte Bescheinigung und gleizeitig auch ein KTA-Typenblatt erhielt, das sich später bei der Beantragung des neuen Fahrzeugbriefes als sehr wichtig erweisen sollte. Das ganze dauerte nur ca. 4 Wochen, war zudem kostenlos, obwohl ich meine Zahlunsbereitschaft übermittelt hatte (ach, wären doch alle Ämter so).



In der Zwischenzeit war der Lack bereits ab. Von den Blechteilen natürlich, die dann fast ausnahmslos gerichtet und gespachtelt werden mußten. Viel Chrom an der Maschine gibt es ja zum Glück nicht, und das, was vorhanden war, konnte ohne Mühe instandgesetzt werden. Nur der Lampenring und der Reflektor mußten erneuert werden. Die Ersatzteilbeschaffung erfolgte dabei auch besser als erwartet. Bezugsquellen in Remscheid und Braunschweig erwiesen sich als ausreichend ergiebig und nicht überteuert, so daß es nicht lange dauerte, bis das Regal randvoll war.

Nach dem Spachteln und Füllern mit viel Wasserschleiferei ging es dann an den Lack. Da alles original sein sollte, mußte es natürlich „schwarz“ sein. Alles also zweimal gespritzt mit ausreichender Trockenzeit. Dann aber hieß es Linieren, was viele Leute zurecht abschreckt, wenn man sich manchmal die amateurhaften Resultate ansieht. Das aber war nicht mein Problem, denn das „gewußt wie“ ist bei dieser Arbeit alles.

Zunächt wurden also die Bereiche der vorher genau maßgenommenen Linien mit dem speziellen Linierband (in diesem Fall „Scotch 3M, 218 fine linie,part no.021200-06301) abgeklebt. Weil das aus sehr dünnem, aber dehnbarem Kunststoff bestehende Band nur 6,35 mm breit ist, lassen sich selbst die kleinsten Radien sehr genau abkleben. Alle Abklebebänder auf Papierbasis, die für das Abkleben zum Tapezieren gut genug sind, eignen sich hierfür nicht, weil sie erstens zu dick sind und durch die gezwungenermaßen erforderliche Kreppung immer unsaubere Ränder ergeben. Damit also erst gar nicht probieren!

Linien an der „AWO“ gibt es in weiß und in gold. Die Farbe wurde mit einem Malerpinsel gut deckend in die Bänderlücken aufgetragen und nach dem Trocknen und dem Entfernen der Abklebebänder leicht überschliffen, so daß sie kaum noch fühlbar waren. Dann wurden alle Teile nochmals mit farblosem Lack überzogen. Wichtig bei der ganzen Sache ist nur die richtige Auswahl der Farben. Selbst mir passierte das Maleur, daß die weiße Linierfarbe, obwohl der Verkäufer sie als sehr geeignet für diesen Zweck anbot, falsch war und sich durch den Überzugslack kräuselnd auflöste. Gottlob habe ich das an einem Probestück erkannt, sonst wäre alle Vorarbeit umsonst gewesen. Deshalb merke: Kunstharzlack nur auf Kunstharzlack, Acryllack nur auf Acryllack und Nitrolack nur auf Nitrolack. Das alles trifft gleichermaßen für den Spachtel und Verdünner zu. Sicherer aber ist immer noch, die Verträglichkeit der Stoffe an einem Probestück zu prüfen.

Die Teile sehen jetzt also wieder - von allen Neugierigen bestaunt - wie aus dem Laden aus. Ein Grund mehr, sich selbst auf die Schulter zu klopfen. Sorgfältig gelagert warten sie nun, bis die Montage beginnt. Zuvor aber müssen die Mechanikteile äußerlich behandelt werden. Der Motor und das Winkelgetriebe sehen mit braun eingebrantem Öl so richtig verhunzt und gebraucht aus.

Alu ist aber von Hause aus silber und zeigt sich nur in diesem Zustand in seiner ganzen Pracht. Sandstrahlen würde zwar sofort eine Besserung bringen, aber meine Befürchtungen, daß die Sandkörner unbemerkt auch dahin gelangen, wo sie Unheil anstiften können, waren größer. Chemische Mittel, die dem Dreck den Garaus machen können, gab es früher zuhauf in jedem Laden. In der ÖKO-Zeit (zu Recht) verboten, ist man auf Beizmittel aus der Drogerie angewiesen, die entsprechend behandelt und entsorgt werden

müssen. Vorsicht und Schutzkleidung ist geboten, weil das Zeug Löcher in die Haut frißt, wenn man übertreibt.

Sind die Teile aber erst zwei- oder dreimal mit dem Zeug behandelt, mit viel Wasser (wegen der Verdünnung) abgespült und anschließend mit Stahlschwämmchen behandelt, zeigt sich der Silberglanz wieder in seiner ganzen Pracht. Jetzt das Ganze noch an allen Deckeln und Lagern mit neuen Dichtungen versehen, und die Montage kann beginnen.

Fast mit weißen Handschuhen könnte man ab jetzt arbeiten, wo alle Teile sauber und blank sind. Ist dann letztlich alles wieder am rechten Ort, ist das Ganze unverkennbar ein Oldtimer-Motorrad im fast ladenneuen Zustand. So glaubt man zumindest, weil andere das behaupten.

Die Wehwehchen aber, die vorher noch kuriert werden mußten, will ich nicht verschweigen. Aber der Reihe nach. Der komplette Kabelbaum mußte erneuert werden, weil die Kabel morsch und entgegen dem Schaltplan, der die Kabelfarben deutlich angibt, alle in der Ein-heitsfarbe „schwarz" waren. Gar nicht so einfach war aber die Besorgung der bunten Kabel. Acht verschiedene Farben an der Zahl. Große moderne Betriebe winken ab. In älteren Kleinbetrieben wurde ich aber fündig, so daß nunmehr alles so ist, wie es sein soll. Eine elektrische Ergänzung war allerdings erforderlich, weil früher ein Bremslichtschalter nicht vorgesehen war, heute aber Pflicht ist. Außerdem wurde eine Steckdose unterm Sattel installiert für den Anschluß eines Seitenwagens, der zu diesem Zeitpunkt bereits erklärtes Ziel war. Einmal bei der Elektrik, soll auch noch gesagt werden, daß alle Lampenbirnchen, die schon im Aussterben begriffen sind, weil sie nur 6 Volt haben, erneuert wurden. Selbstverständlich waren auch neue Kontakte und Kohlen fällig. Am Rücklicht mußten von innen neue Biegezungen angelötet werden, weil die Gläser für das Stoplicht und für die Kennzeichenbeleuchtung infolge abgebrochener Zungen lose waren und rappelten.

Der noch funktionsfähige Magnetzünder, heutzutage eine Seltenheit, weil viele Maschinen wegen Zündungsproblemen auf Batteriezündung umgebaut wurden, mußte überholt werden, weil der Drehwiderstand fast so groß war wie der des ganzen Motors. Trockenheit, Dreck und verharztes Fett waren die Ursache. Auf meinem speziellen Prüfstand gab er dann aber wieder Funken ab von 8 mm Länge. Viel Arbeit also aber null Kosten.

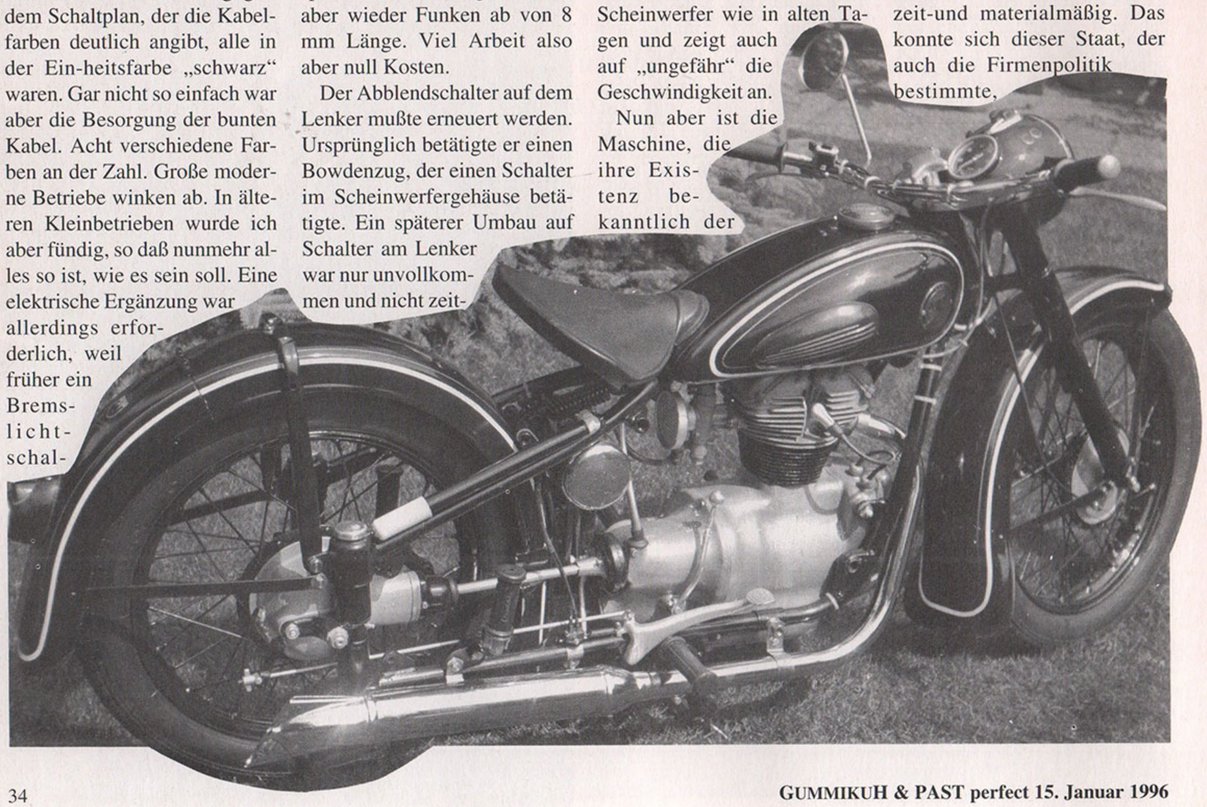
Der Abblendschalter auf dem Lenker mußte erneuert werden. Ursprünglich betätigte er einen Bowdenzug, der einen Schalter im Scheinwerfergehäuse betätigte. Ein späterer Umbau auf Schalter am Lenker war nur unvollkommen und nicht zeitgemäß gebastelt worden.

Auch an der Mechanik gab es einiges zu richten. So waren alle Bowdenzüge zu lang. Selbst bei ganz ausgeschraubten Stellschrauben ergab sich noch zu viel Spiel in den Hebeln und vor allem im Gasdrehgriff. Außerdem waren die für die Aufnahme eines Dornes gedachten Querbohrungen in den Steckachsenköpfen brutal zu einem Oval zusammengehauen. Kleinigkeiten dieser Art nahmen viele Stunden in Anspruch. Beispielsweise dauerte es fünf Stunden, bis die lautlose Hupe demontiert, gereinigt, neu lakkiert, montiert und wieder eingestellt war.

Noch mehr Arbeit gab es am Tachometer, dessen Zeiger selbst bei Vollgas auf Null stand. Nicht weiter schlimm, denn die Zahlen - weil ausgebleicht - waren sowieso nicht mehr zu lesen. Hier mußte der Computer herhalten für den mit einem Grafikprogramm eine neue Skala ein Kinderspiel ist. Schön sauber auf Folie ausgedruckt und auf die Aluplatte geklebt, schmückt sie heute den Scheinwerfer wie in alten Tagen und zeigt auch auf „ungefähr" die Geschwindigkeit an.

Nun aber ist die Maschine, die ihre Existenz bekanntlich der Sowjetunion zu verdanken hat, weil diese durch die russische Aktiengesellschaft „Awtowelo", die in den ersten Nachkriegsjahren der Besitzer der Simson-Werke war, die Entwicklung und den Bau zwecks Reparations-leistungen befohlen hat, endlich TÜV-fertig. Jetzt aber, selbst ein (Fast) Fachman in Sachen „AWO", muß ich gestehen, daß die Konstrukteure aus Suhl, die vorher nur mit Kriegs- und Sportwaffen und sonstigem Gerät im Geschäft waren, ganze Arbeit geleistet haben. Daß dabei in Suhl eine Anleihe an ein bekanntes Vorkriegs-Motorrad genommen wurde, ist wohl ganz natürlich. Es wurde aber nicht nur kopiert, vieles wurde besser gemacht, und das zählt.

Daß der Bau des Motorrades - das ab 1956 auch in modernerer Form mit Hinteradschwinge und Sitzbank als Sportausführung „425-S" im Angebot war - im Jahre 1961 eingestellt wurde, lag auch nicht am Ruf der Maschine, der zu dieser Zeit bereits makellos war. Sie war einfach zu aufwendig im Bau, zeit-und materialmäßig. Das konnte sich dieser Staat, der auch die Firmenpolitik bestimmte,



auf Dauer nicht leisten. Die in der Folgezeit gebauten Zweitakter waren dann auch bedeutend weniger teile-und materialaufwendig.

Das aber nur nebenbei. TÜV-fertig war die Maschine ja nun, und Recherchen bei der Zulassungsstelle wegen eines neuen Fahrzeugbriefes hatten inzwischen ergeben, daß außer den Bescheinigungen von Gera und Erfurt auch eine Vollabnahme erforderlich ist. Die kann der TÜV aber nur machen, wenn ein gültiges Typenblatt vorliegt, das alle Daten beinhaltet, die für eine Zulassung erforderlich sind. Da ich dieses ja bereits hatte, war ein Termin beim TÜV kein Problem. Dort war dann Prüfen und Staunen zugleich angesagt, und die Menge der Zuschauer wurde immer größer. Zu Bemängeln gab es natürlich nichts, weil alles nach Vorschrift war, und die obligatorische Probefahrt war für den Prüfer ein Vergnügen.

Einige Bilder für seine Oldtimersammlung mußte sich die Maschine dann noch gefallen lassen. Erstaunlich bei der ganzen Prozedur aber war die Reaktion des Publikums, das vor lauter Fachsimpelei die eigentlichen Aufgaben vergaß. Einer hatte privat eine „AWO" gefahren, als er noch „drüben" zuhause war. Ein anderer hatte sie bei der Nationalen Volksarmee gefahren und damit, wie er erzählte, im Gelände wüste Geschichten erlebt. Die meisten aber hatten „AWO" noch nie gehört und hörten nur aufmerksam zu.

Der Prüfer machte sich dann an die Schreibarbeit, die letztlich zu einem „Gutachten gemäß § 21 StVZO" führte, das der Schlüssel zum neuen Fahrzeugbrief war. Er erwähnte darin freundlicherweise, daß die Leuchtfläche der Kennzeichenleuchte bauartbedingt nur ausreiche, um ein kleines Kennzeichen auszuleuchten. Die riesige Klodeckel-Ausführung blieb der Maschine damit erspart.

Der nächste Weg war dann der zur Zulassungsstelle. Die Zulassung erfolgte sogleich mit Nummernschild und allem drumrum, und der neue Fahrzeugbrief wurde ausgestellt, nicht aber ausgehändigt. Er wird behandelt wie ein Aufgebot bei einer Vermählung. Eine Einspruchsfrist von 6 bis 8 Wochen soll allen Beteiligten ein reines Gewissen verschaffen.

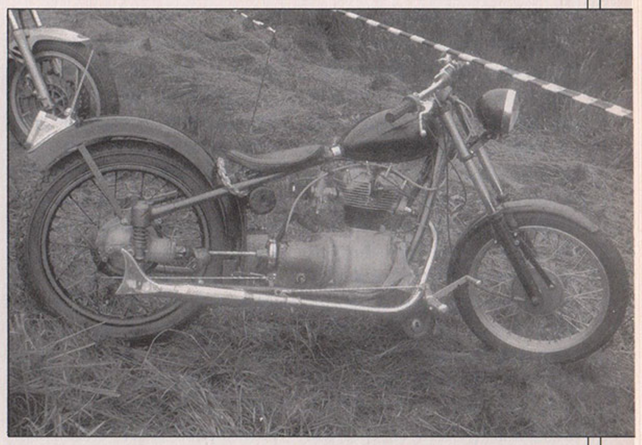
Der Zulassungsschein dagegen wurde sofort übergeben, und damit kann bekanntlich nach Lust und Laune gefahren werden.

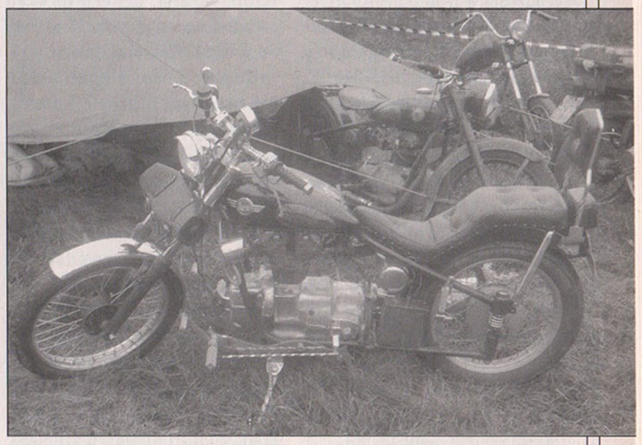
Dann kam eine Zeit, in der im Fahrbertrieb die noch vorhandenen kleinen Wehwehchen erkannt und behoben wurden. Fahrbetrieb bedeutet aber geruhsames Fahren bei trockenem Wetter zwischen 40 und 80 km/h. Die vorhandenen 12 PS sollen nicht im Rennbetrieb verheizt werden, das hatte ich mir bereits vor dem Motorrad-Neubeginn geschworen. Auch erkennt man im reiferen Alter, daß Raserei zu nichts führt und Motorradfahren erst schön ist, wenn man unter Verzicht auf die Autobahn geruhsam durch die Lande fährt.

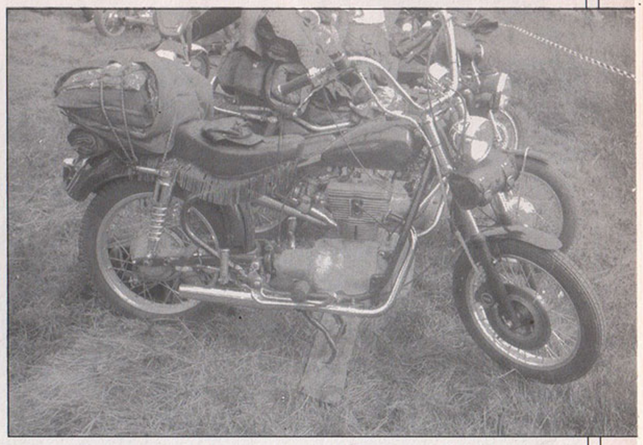
Es dauerte dann nicht lange, bis ein Bekannter eine bis dahin mir unbekannte Zeitschrift namens „GUMMIKUH" unter die Nase hielt. Darin war in der Vorschau von Veranstaltungen ein „AWO"-Treffen an einem Wochenende in Elterlein im Erzgebirge erwähnt. Das wollte ich mir natürlich ansehen, zumal auch meine Frau Begeisterung zeigte.

Viele „AWOs" auf einem Haufen und hoffentlich im guten Zustand, das reicht sicher aus, um Vergleiche anstellen zu können. Die Zeit reichte gerade noch, um die Reisevorbereitungen zu treffen. Das Motorrad kam für die weite Reise allerdings nicht in Betracht, obwohl wir es gerne gezeigt hätten. Es ist für lange Autobahnstrecken aber doch etwas zu langsam. Als Transportmittel wurde deshalb wieder das Wohnmobil ausgewählt, das sich auch anbot, weil das Treffen nach einer telefonischen Auskunft mit einer Campingmöglichkeit kombiniert war.

Als einer der ersten Gäste trafen wir dort am Freitag ein und waren der Meinung, daß unsere Reisestrecke in der Länge nicht übertroffen wird. Das aber war ein Irrtum, denn ein Niederländisches Gespann mit Familie brachte es auf 630 km. Nach und nach füllte sich dann die Wiese mit vielen bunten Super-







Variationen der Improvisation.

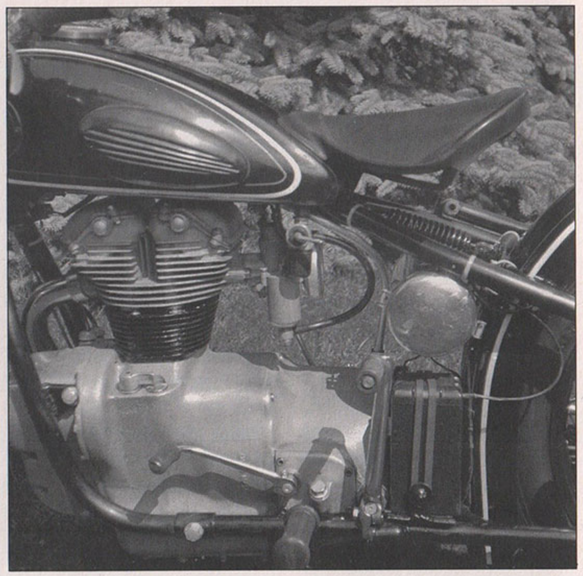
kleinzelten, da ja ein Motorradfahrer auf jedes Gramm Gewicht achten muß. Die Motorräder aber, die hier eintrafen, ca. 60 an der Zahl, verdienen im Grunde genommen ein eigenes Kapitel.

Zunächst aber gab es eine riesengroße Entäuschung, obwohl die meisten Maschinen die Note 1 verdienten. Herrliche Fahrzeuge in einem Superzustand und behütet von sorgsamen Besitzern standen vor den Zelten. Man konnte deutlich erkennen, daß über lange Zeit unaufhörlich daran poliert, ergänzt und verbessert wurde.

Um die genannte Entäuschung aber näher erklären zu können, bedarf es zunächst einer kleinen Ausschweifung. Das Gros der Teilnehmer - und auch der Teilnehmerinnen - hatte in den 50er und 60er Jahren das Licht der Welt erblickt. Dazu gehören wir Vorkriegsleute wahrlich zum „alten Eisen". Folglich sind auch die Geschmäcker und Ideale von völlig anderer Natur. Daß sich das aber so krass auswirkt, hätte ich nicht vermutet.

Kaum eine der anwesenden Maschinen war auf Anhieb als „AWO" zu erkennen. Von Originalität nicht die kleinste Spur. Die wunderschönen Umbauten konnten erst identifiziert werden, wenn man auf die Konturen des markanten Motores mit der Kardanwelle zum Hinterrad achtete. Die hier anwesende „AWO"-Herde setzte sich zusammen aus Bikes, Superbikes, Über-Superbikes, Traumbikes und aus allem anderen, was der Zweiradmarkt zu bieten hat. Darunter auch Anleihen vom Gelände- und Motocross-Sport. Auch waren Maschinen dabei, die erst modern werden, wenn wir mit dem Bus zum Mond fahren können.

Lenker, an denen man Klimmzüge machen könnte, meterlange Telegabeln mit haarsträubendem Vorlauf, Benzintanks in allen möglichen Apfel-Birnen-und Bananenformen, abenteuerliche Sitzvorrichtungen, die ein Verweilen nur nach langem Training ermöglichen, Räder von 14 bis 20 Zoll mit gelöcherten Bremscheiben und hydraulischen Sätteln, die einem Porsche zu Null Meter Bremsweg verhelfen könnten. Und erst die Farben. Geschmack beweisen die Leute alle. Denn alles gefällt auf Anhieb. Leuchtend bunt ist alles, was nicht gerade verchromt ist. Und das ist an einigen Maschinen sehr viel. Kosten scheinen hier Nebensächlich zu sein. Nur gefallen zählt. Und erst die Schalldämpfer. Alle möglichen Torpedo-, Fisch- und Schwalbenschwanz-Fantasieformen waren vertreten. Dazu alles von der Krach-bis zur Flüstertüte, TÜV-abgenommen versteht sich.



Aber nicht nur die Maschinen verdienen ein Lob. Auch die Fahrer muß man nennen, die aus ihrem Hobby das beste machen. Ob Einzelgänger oder Clubleute, alle sind sie großartig und verstehen vieles von der Zweiradtechnik. Kameradschaft wird hier großgeschrieben. Jeder hilft jedem, ohne lange zu zögern. An den langen Abenden im Veranstalterzelt mit Ausschank konnte man sie kennenlernen. Zwar spielte dabei das Bier eine große Rolle, aber es wurde ja nicht gefahren. Zum Ausschlafen war an den Morgenden auch reichlich Zeit.

Überall aber ließ ich immer durchblicken, daß ich auf der Suche nach einem „Stoye"-Seitenwagen bin. Ein „Stoye" aus Leipzig mußte es sein, weil nur dieser zur „AWO" gehört. Meine große Hoffnung, hier fündig zu werden, verlief aber im Sand. Ich fand nur jede Menge Gleichgesinnte, die auch auf der Suche waren.

Auch der Veranstalter, der heimische „AWO"-Club, muß unbedingt gelobt werden, dessen Mannen unermüdlich tätig waren und sehr zum Gelingen beitrugen.

Müßte man nach dem Erlebten für das Treffen Zensuren vergeben, so käme nur eine „EINS" in Frage.

Wie alles im Leben, ging auch das vorbei. Einmal aber in der Südost-Ecke der Republik, bot sich auch ein Besuch in der Geburtsstadt der „AWO" an. Das ist bekanntlich die Stadt SUHL im Thüringer Wald, wo die Firma Simson zu Hause ist. In der Annahme, hier ein Motorrad-Museum zu finden, suchten wir die Firma - oder das, was noch übriggeblieben ist - auf, und mußten leider feststellen, daß die Wende auch hier viel Ungutes gebracht hat. Die Simson-Werke, einst Arbeitgeber für 4000 Mitarbeiter, beschäftigen heute nur noch 250. In den großen Hallen haben sich inzwischen viele selbstständige Handwerker und Kleinbetriebe niedergelassen mit mehr oder weniger Erfolg. Mach das Beste draus, ist die Parole.

Die 250 Simson-Leute bauen aber nach wie vor sehr schöne und auch preiswerte Mopeds, Mokiks und Roller zusammen. Ein freundlicher Herr, den wir zufällig trafen, der unser Interesse richtig deutete und auch wohl befugt war, zeigte uns die Produktions- und Lagerhallen, wo wir uns ein Bild vom Geschehen machen konnten.

Mehr Werbung würde der Sache aber guttun, denn in meiner Heimat hört man kaum was von diesen herrlichen Maschinchen.

Mit unser Annahme zwecks Museum lagen wir fast richtig. In Suhl gibt es bereits ein sehenswertes Waffenmuseum. Das ist aber eine ganz andere Sparte. Ein spezielles Motorrad-Museum gibt es aber nicht. Etwas schöneres ist allerdings geplant: ein „Fahrzeug-Museum". Vom Fahrrad bis zum Auto ist darin fast alles vertreten, was in Suhl und Umgebung seit Beginn der Motorisierung gebaut wurde. Die Nachkriegsstücke sind komplett vorhanden. Ich kann nur sagen: Suhl ist alleine deshalb schon eine Reise wert!

Auch sollten sich Interessenten in Bezug auf Kleinmotorräder bewußt werden, daß im eigenen Land bei SIMSON sehr schöne Maschinen gebaut werden, die mit Spitzentechnik versehen auch preislich mit dem übrigen Angebot schritthalten können. Es wäre zu wünschen, daß diese Marke ihren früheren Ruf wiederfindet und zu ihrer damaligen Größe zurückkehrt.

Dann aber, auf dem Rückweg, war uns die Stadt EISENACH auch noch ein Umweg wert, weil wir gehört hatten, daß auch hier ein Fahrzeugmuseum für viele Thüringer Marken zu Hause ist. Vor allem natürlich von BMW/EMW. Dort angekommen, mußten wir nach einigem Suchen allerdings hören, daß das alte Museum geräumt und alle Stücke vorübergehend ausgelagert werden mußten. Nur ein kleiner Teil, ca. 8 Automobile und ein Motorrad hatten behälfsmäßig in den Räumen einer Sparkasse Platz gefunden. Der Neubau eines Fahrzeugmuseums, so wurde uns gesagt, steht allerdings ganz obenan auf der Dringlichkeitsliste.

Dann waren wir - um viele Erfahrungen reicher - wieder zuhause, und die Suche nach dem „STOYE" wurde fortgesetzt. Man soll es nicht glauben, aber wie der Zufall so spielt, wurde ich in einer Entfernung von nur ca. 10 km von meinem Heimatort bald fündig. Es war ein „STOYE-2" von 1960 und in guten Zustand, der in einem ganz normalen Anzeigeblatt angeboten wurde. Der mit der 10 cm breiteren Schnauze und dem richtigen scharnierten Kofferraumdeckel, der bessere also.

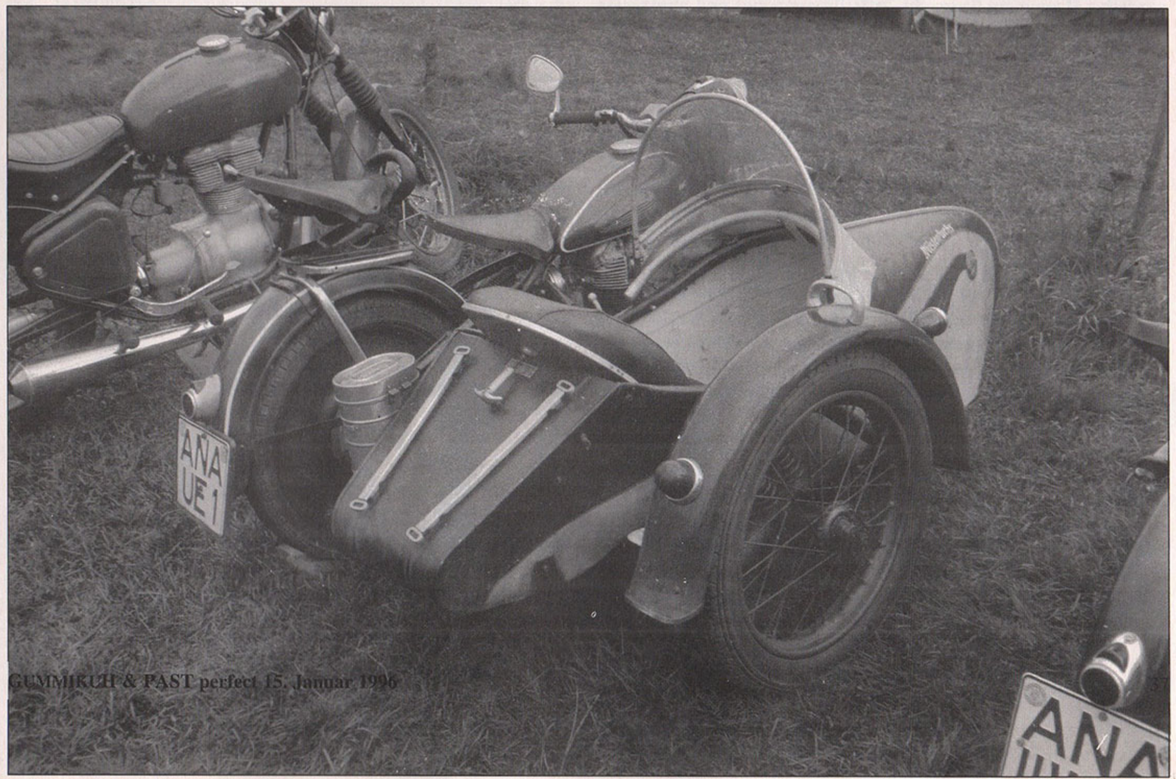
Die Sache hatte nur einen Haken. An dem Seitenwagen hing auch noch eine zugelassene und ebenfalls guterhaltene „Sport-AWO" dran, auch von 1960. Der Besitzer wollte wegen Platzmangels aber auch einzeln verkaufen. Nur der Preis für den Seitenwagen, der zweidrittel des Gesamtpreises betragen sollte, schien mir dann doch zu hoch. Der Besitzer - ein ehemaliger DDR-Bürger, der zur Zeit Solo mit einer MZ fährt - wußte aber, was von vielen Fahrern gesucht wird.

Wir einigten uns aber schließlich auf einen vernünftigen Gesamtpreis für das Gespann, das noch angemeldet war, und ich fuhr sofort damit nach Hause. Damit ist für Arbeit also wieder gesorgt, und die fängt am Seitenwagen an. Was aber aus der „SPORT-AWO" wird, steht zur Zeit noch in den Sternen. Zum Verkaufen ist sie vorerst noch zu schade.

Als erstes aber wurde das Gespann nach einer kurzen Behandlung dem TÜV vorgeführt, weil die alte Zulassung nur noch ein paar Wochen gültig war, denn angemeldet sollte sie bleiben.

Text + Fotos:
Siegfried Rudolph

Adresse des Verfassers:
Im Winkel 8
41539 DORMAGEN
Tel. 02133 - 45905



Die Abzocker

Manche sagen, Fernsehen verblödet, andere wiederum meinen, Fernsehen bildet. Natürlich ist beides richtig - kommt nur darauf an, was man sich anschaut.

Vor einiger Zeit war es mal wieder lohnend. Da befaßte sich ein politisches Magazin - soweit ich mich erinnere, war es die Sendung REPORT vom 27. November - mit den Methoden der Städte und Gemeinden, den Bürgern mit Hilfe der Polizei das Geld zentnerweise aus der Tasche zu holen. Dazu eignen sich am besten zwei bewährte Methoden, die, wie könnte es anders sein, über den Großen Teich zu uns gelangt sind. Gemeint sind hier die Radarfallen und die Park-"Überwachung". Natürlich braucht ausgerechnet unsereinem keiner zu erzählen, daß 80 % aller Geschwindigkeitsbeschränkungen und Radarfallen - zumindest wie sie hierzulande gehandhabt werden - reiner Unfug sind. Und zwar insoweit, als die Verkehrssicherheit damit zu tun hat. Weil nämlich diese beiden "Sicherheitsmaßnahmen" vorwiegend dort zur Anwendung kommen, wo sich z.B. eine gut übersichtliche, schnurgerade Strecke kilometerweit vor dem Fahrzeug auftut, auf der beim besten Willen nichts passieren kann - nur das Ortsendeschild steht erst am Ende dieser langen, leeren Geraden. Weil da die Bebauung zwar schon längst, der Gemeindegrund aber eben erst an diesem Punkt zu Ende ist.

Das sind die bevorzugten Claims der beamteten Goldgräber, die von ihren Oberen dazu mißbraucht werden, den stets leeren Stadtsäckel zu füllen.

Das ist, wie gesagt, alles ein alter Hut. Nur kümmern sich seit einiger Zeit auch ein paar Leute darum, die solche Forschungen mit wissenschaftlicher Akribie betreiben, und die kommen genau zu den gleichen Erkenntnissen. Bloß mit viel mehr Kosten. Damit wir uns recht verstehen: Niemand hat was gegen Geschwindigkeitsbeschränkungen an Stellen, wo dies tatsächlich sinnvoll ist.

Aber durch den jahrzehntelangen Mißbrauch nimmt doch niemand solche Maßnahmen mehr ernst. Sinnvoller wäre es, den Leuten nicht einfach was zu befehlen (da feiert das typisch deutsche, wilhelminisch geprägte Untertanen/Obrigkeitsverhältnis wieder fröhliche Urständ), sondern sie auf die zu erwartende Situation vorzubereiten. Passende Schilder dürfte es genug geben und wenn nicht, kann man ja leicht welche erfinden; da sind unsere Bürokraten doch sonst so fruchtbar. Das wäre dann ein echter Beitrag zur Sicherheit.

Bleibt noch anzumerken, daß ich an echt gefährlichen Stellen wie unübersichtlichen (!) Kurven noch nie ein Radargerät gesehen habe. Die zu erwartenden Einnahmen lohnen den Aufwand nicht. Inzwischen ist die ganze Sache so gut eingeführt, daß Städte und Gemeinden die Einnahmen aus Radarfallen als feste Posten in ihren Haushalt aufnehmen (in großen Städten handelt es sich dabei teilweise um Beträge in zweistelliger Millionenhöhe) und stinksauer sind, wenn nicht genug Kraftfahrer zu schnell fahren. Auch die erst vor kurzem erfolgte Erhöhung der Bußgelder zielt in die gleiche Richtung. Es gab immer schon Leute, die sich damit nicht abfinden wollten und sich mit einem Warnschild in einiger Entfernung vor der Radarfalle aufstellten. Meist wurden sie in kürzester Zeit und oft genug in rüdester Weise unter Konfiszierung des Warnschilds des Platzes verwiesen und selbstverständlich strafrechtlich verfolgt (mir ist kein einziger Fall bekannt, daß der zuständige Staatsanwalt eine solche Anzeige etwa wegen Geringfügigkeit niedergeschlagen hätte) und zwar wegen Behinderung der Polizeiarbeit. Manchmal auch wegen Verkehrsgefährdung. Nun ist ja nicht einzusehen, daß einer, der mit einem Schild am Straßenrand steht, den Verkehr mehr gefährden sollte, als z.B. ein Polizist, der einen Autofahrer mit der Kelle zum Halten und damit unter Umständen einen Nachfolgenden zum scharfen Bremsen zwingt. Aber das ist wohl eine Ermessensfrage. Was die Behinderung der Polizeiarbeit angeht, so könnte man ja der Meinung sein, daß die Verhinderung von Straftaten Vorrang vor deren Verfolgung haben müsse. Das steht sogar in irgendeinem Gesetz - oder sollte ich mich da täuschen?

Nun steht jedoch zweifelsfrei fest, daß der Mann mit dem Warnschild einen Kraftfahrer daran hindert, zu schnell zu fahren.

Er verhindert mithin eine Straftat, was seine Bürgerpflicht ist. Die Polizei hingegen ist nicht an der Verhinderung, sondern an der Begehung einer Straftat interessiert, um sie anschließend ahnden zu können. Eine etwas merkwürdige Auffassung, vor allem wenn man diese auf andere Straftaten, wie Diebstahl, Körperverletzung oder gar Mord übertragen wollte.... Ein Schuft, wer Schlechtes dabei denkt!

Inzwischen jedoch gibt es eine ganze Reihe von Rundfunkstationen, die ihre Hörer im Autofunk auf solche Radarfallen aufmerksam machen und sich damit auch gegen behördliche Willkür durchgesetzt haben. Ein echter Beitrag zur Verkehrssicherheit also.

Die zweite verkehrserzieherische Maßnahme besteht in der maßlosen Erhöhung von Parkgebühren (in vielen Städten sind die Parkuhren auf 12-Minuten - Intervalle zu je 1 Mark eingerichtet, was für eine Stunde parken den stolzen Betrag von DM 5.- ausmacht). Wer nicht rechtzeitig zurückkommt, wird gnadenlos durch den allgegenwärtigen Kontrolleur zur Kasse gebeten (wie sonderbar, daß einige kleinere Kreisstädte Parkhäuser gebaut haben, die eine Stunde lang kostenloses Parken ermöglichen!!). Man kann ja nun sagen, Parkraum sei eben knapp und Ordnung müsse sein.

Schön. Wie verträgt sich das aber dann mit der Tatsache, daß manche Autofahrer ihren Eimer mitten im Feierabendverkehr einfach am Rand der belebten Hauptstraße im Halteverbot stehen lassen und in aller Seelenruhe die Warnblinkanlage einschalten, während sie einkaufen gehen?

Das ist zwar eine schwere Verkehrsbehinderung, mit Überschreiten der Parkzeit gar nicht zu vergleichen, in der Praxis aber kümmert sich kaum jemand darum.

Der Knöllchenverteiler ist ja anderweitig beschäftigt. Ich habe selbst schon beobachtet, wie im Rotlichtviertel einer Großstadt die Funkstreife an einem in zweiter Reihe auf der Fahrbahn geparkten (Parkverbot war außerdem) Amischlitten eines Zuhälters langsam vorbeifuhr, ohne überhaupt einen Blick draufzuwerfen. Wahrscheinlich waren das Stammkunden. In der Fernsehsendung war ein Uniformierter zu sehen, der auf einem Hamburger Parkplatz eifrig damit beschäftigt war, Strafzettel hinter Scheibenwischer zu klemmen, während auf der anderen Straßenseite, keine 15 Meter entfernt, an die 20 Rauschgiftdealer und Junkies in aller Ruhe ihre Geschäfte abwickelten. So hab ich mir die Bekämpfung der Drogenkriminalität immer vorgestellt. Dazu paßt dann auch, daß in eben derselben Stadt ein paar Rowdies die Schaufenster eines Ladens unbehelligt kurz und klein schlagen konnten, weil die sofort verständigte Polizei 43 (DREIUNDVIERZIG!) Minuten brauchte, um am Tatort zu erscheinen. Es wäre von den Tätern wirklich zuviel verlangt gewesen, so lange zu warten. Vielleicht haben die uniformierten Herren deswegen so lange gebraucht, weil sie sich an das alte Kinderlied erinnerten: "Die Hamburger Schutzleut sind immer zu zweit, wenn der eine verhaut wird, daß der andere gleich schreit!" Soviel zum Verhältnis einer Fernsehserie wie "Großstadtrevier" zur Praxis....

In Frankfurt machen sie gleich Nägel mit Köpfen. Da haben sie den ganzen Krempel an ein paar Abschleppfirmen übergeben, die sich mit dem Abschleppen falsch geparkter Autos (wogegen ich dann gar nicht viel habe, wenn sie wirklich verkehrsgefährdend abgestellt sind - aber das sind wohl eher die Ausnahmen) eine goldene Nase nach der anderen verdienen und der Stadt einen Teil davon abgeben. So macht jeder seinen Reibach. Der gebürtige Frankfurter Goethe hätte wohl gesagt: "Man merkt die Absicht, und man ist verstimmt!". Der mußte es wissen. Schließlich war er selbst Minister. Da bastelt man mit Werbekampagnen, die Millionen an Steuergeldern verschlingen, daran, das ramponierte Image der Polizei (Berlin ist ja kein Einzelfall) wieder aufzupolieren. Und dann werden die Polizisten von geldgierigen Kommunalpolitikern auf die Bürger gehetzt, die sie eigentlich beschützen sollten. Da aber schon in der Bibel steht "niemand kann zween Herren dienen", wird eben die Funktion, die der SCHUTZPOLIZEI ihren ursprünglichen Namen eingetragen hat, zurückgestellt gegenüber dem Auftrag, als Büttel der Stadtoberen deren verschwenderischen Umgang mit öffentlichen Mitteln weiterhin zu ermöglichen. Inzwischen traut sich in manchen Städten nach Einbruch der Dunkelheit kaum mehr einer auf die Straße, und ohne private Sicherheitsdienste käme nachts so mancher U-Bahn-Verkehr zum Erliegen.

Das sind die Aufgaben, für die eine Polizei eigentlich da ist und die sie früher einmal auch vorbildlich erfüllte (ich kann mich noch an die Zeit erinnern, als in jedem Stadviertel ein Polizist - zu Fuß!! - seine Runden drehte und in Notfällen schnell zur Stelle war). Inzwischen werden die Beamten dazu mißbraucht, für die Kommunen auf Biegen und Brechen Knete einzutreiben. Als beamtete Abzocker.

Ich muß schon sagen: Fernsehen ist manchmal gar nicht so schlecht!

Text: David Longstroke
Comic: Thomas Reichl

Teil II — Geschichte - Technik - Reparatur - Tips

SCHEIBEN BREMSEN

Nachdem wir Euch im ersten Teil unserer Exkursion in Sachen Scheibenbremsanlagen mit einer ziemlichen Menge Grundwissen über diese Technik bombardiert haben, wollen wir Euch in diesem zweiten Teil verklugfideln, wie Ihr diese Bremsanlagen kostengünstig selber warten und nötigenfalls auch reparieren könnt. Angst muß man auch als Laie davor nicht haben, denn die hier beschriebene Technik ist keine Hexenküche. Den nötigen Respekt vor der Tatsache, daß es sich um eine lebenswichtige Technik am Fahrzeug handelt, sollte man allerdings immer im Hinterkopf haben und bei Selbstzweifeln dann doch lieber zum Fachmann gehen.

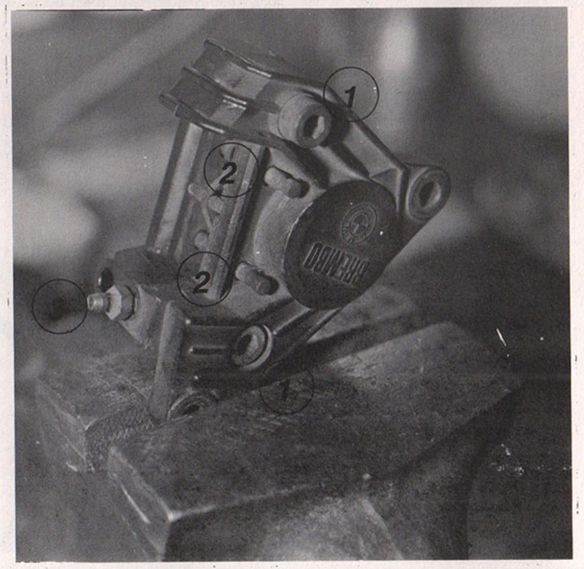
Wartung (Allgemeines):

Hydraulische Scheibenbremsanlagen sind eine relativ wartungsarme Technik, da sich durch die Hydraulik Einstellarbeiten erübrigen. Solange die Anlage ordentlich entlüftet ist, funktioniert sie im Prinzip bis zum endgültigen Verschleiß der Reibbeläge immer gleich. Die Reibbeläge an den Klötzen sind mit Verschleißnuten versehen, sodaß das Erreichen der Verschleißgrenze leicht zu kontrollieren ist. Eine weitere Kontrollmöglichkeit sind das Schauglas oder die Markierungen an den Bremsflüssigkeitsbehältern. Werden neue Bremsklötze montiert und die Bremsflüssigkeit genau bis zum Maximum-Pegel am Behälter aufgefüllt, reduziert sich der Flüssigkeitspegel im Behälter analog mit dem Verschleiß der Bremsklötze, da die Hydraulikkolben in der Zange wegen der abnehmenden Belagstärke nachrücken müssen.

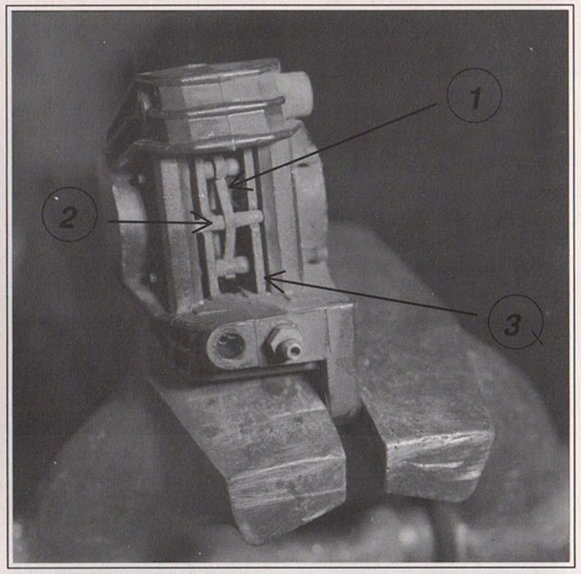
Oberster Grundsatz bei Arbeiten an Hydraulischen Bremsanlagen ist ordentliches Entlüften zum Abschluß der Arbeiten. Bei Wechsel der Bremsklötze und der Flüssigkeit ist das Entlüften zwingend vorgeschrieben, es sollte aber auch zum Beispiel nach einem Radausbau zum Reifenwechsel durchgeführt werden - Vorsicht ist die Mutter aller Porzellankisten! Zweiter Grundsatz ist fettfreies Arbeiten. Die Reibbeläge an den Klötzen dürfen nicht mit irgendwelchen Fetten in Kontakt geraten (irgendwie logisch, oder?). Das kann natürlich immer mal passieren. Abhilfe schaffen hier im Fachhandel erhältliche Bremsenreinigersprays oder etwas günstiger Aceton vom Apotheker. **Diese Fettbekämpfer und ihre Dämpfe sind aber allesamt hochgiftig, also Vorsicht!** Einmalhandschuhe leisten bei Verwendung dieser Fieslinge gute Dienste, und die Anwendung sollte nur in gut belüfteten Räumen oder im Freien stattfinden.

Bremsklötze wechseln:

Der Wechsel der Bremsklötze geht relativ leicht vonstatten, und die dafür benötigte Ausrüstung hält sich in Grenzen: Die Schlüssel für die Befestigungsschrauben an der Telegabel oder am Bremsanker, einen kleinen Hammer, eventuell einen Splintentreiber, einen Schraubendreher mit etwas breiterer Klinge, eine Wasserpumpenzange sowie für den abschließenden Entlüftungsvorgang den Schlüssel für die Entlüfterschraube an der Zange, ein Stück durchsichtigen 5 oder 6mm Benzinschlauch, ein Pott neuer Bremsflüssigkeit und ein weiterer Pott zur Aufnahme der beim Entlüften austretenden alten Bremsflüssigkeit. Zunächst löst man die Befestigungsschrauben der Bremszange. Dann zieht man die Zange von der Bremsscheibe ab. Beim Abziehen der Bremszange auf eventuell bei den Befestigungsaugen an der Gabel oder am Anker unterlegte Paßscheiben achten. Diese dienen dazu, die Zange mittig zur Bremsscheibe auszurichten und gehören anschließend auch wieder dahin. Damit der Belagabrieb nicht überall umherfliegt, sind die Bremszangen meistens mit einer Abdeckkappe versehen. Diese (so vorhanden) läßt sich mit einem Schraubendreher abhebeln. Wer sich erstmals an so einen Bremsklotzwechsel macht, sollte erst mal einen Blick in die Zange werfen, um sich davon zu überzeugen, ob sich nicht noch mehr Teile als nur die Bremsklötze in der Zange befinden, die man unter Umständen beim Ausbau der Klötze leicht verlieren kann. Als Beispiel wäre da bei den Brembo-Zangen Typ P2 F08N (das sind die schwarzen Zangen an den großen Guzzis, Laverdas, Ducati Königswellen-Zweizylinder und den BMW-Boxern ab Anfang der 80er Jahre) der dort befindliche Stift und die Federspange. Dieser Stift und die Spange dienen als Sicherung für die Federstifte. Die eigentliche Befestigung der Bremsklötze in der Zange sind je nach Fabrikat der Zange entweder Splinte, Federstifte oder Bolzen. Die Federstifte lassen sich mit ein paar leichten Hammerschlägen auf das konische Ende der Stifte leicht lösen, sie lassen sich auch mit einer Zange herausziehen, wenn man die Federspange am offenen Ende herunterdrückt und dadurch den Federstift freigibt. Bei Bolzenbefestigung ist der Fall ja wohl klar wie Bohnensuppe - die werden losgeschraubt und bei Splinten werden die umgebogenen Ecken geradegebogen, damit man sie herausziehen kann. Die Splinte sind nur zur einmaligen Verwendung (!), man braucht also jedes Mal neue. Das ist aber nicht weiter schlimm, denn das sind Pfennigartikel. Vor dem Herausziehen der Federstifte oder Bolzen hält man am besten eine Hand unter die Zange, damit die Federspange und der Stift nicht flötengehen. Nachdem die Federstifte /Bolzen herausgezogen wurden, entfernt man die alten Bremsklötze aus der Zange. Sollten die Klötze ein wenig festklemmen, kann man sie vorsichtig mit dem Schraubendreher zur Zangenmitte hin loshebeln oder mit leichten Hammerschlägen lösen. Als nächstes werden die seitlichen Führungen für die Klötze in der Bremszange von eventuellem Dreck oder Korossionsspuren durch vorsichtiges Schaben mit dem Schraubendreher befreit. Dann geht's den Hydraulikkolben in der Zange an den Kragen. Der oder die Kolben müssen wieder in den Zangenkörper zurückgedrückt werden. Das erledigt man am einfachsten durch vorsichtiges Zupacken mit der Wasserpumpenzange. Man muß nur darauf achten, das man die Gummimanschette am Kolben nicht beschädigt (diese von außen sichtbare Manschette ist nicht an jeder Bremszange vorhanden). Man sollte diesen Vorgang nach zwischenzeitlichem ein- oder zweimaligem (mehr nicht!) Ziehen am Bremshebel ein paar Mal wiederholen, dann werden die Kolben normalerweise wieder schön leichtgängig. Es können sich nämlich durchaus Freßspuren oder etwas Korrosion am Kolben gebildet haben, die die nötige Leichtgängigkeit in der Bremszange verhindern und ein Festgehen der Bremse bewirken. Sollte der Kolben danach immer noch schwergängig sein, hat man Pech gehabt. Das kann man reparieren und wir sagen Euch auch wie, davon aber etwas später. Die eben angesprochene Gummimanschette zieht den Kolben etwas zurück, sobald ihr den Bremshebel loslaßt. Wenn die Manschette das nicht mehr schafft, ist entweder die Manschette hinüber oder obiger Fall liegt vor. Die Manschette ist also damit der Garant in der Bremszange für ungebremstes Drehvergnügen des Rades, solange die Bremsknochen des Piloten nicht die Hebel betätigen. Ist die Geschichte in Ordnung, können die neuen Bremsklötze eingesetzt werden. Mitunter quietschen Scheibenbremsen gar greulich. Man kann dieses Phänomen bekämpfen, indem man einen hauchdünnen Film hochtemperaturfester Schmierpaste auf die Rückseite der Bremsklötze schmiert. Viele selbst ernannte F(l)achblätter empfehlen hierfür Kupferpaste. Laßt die Finger davon! Wir empfehlen eine hochtemperaturfeste Schmierpaste auf Aluminiumbasis und zwar aus folgendem Grund (kann Euch jeder Chemie- oder Physiklehrer bestätigen): Aluminium und Kupfer sind bei Eindringen von Nässe eine elektrolytische Verbindung, d.h. daß bei diesem Fall hier durch Elektronenwanderung das Material angefressen werden kann und irgendwann total hinüber ist. Die Bremszangen und ihre Komponenten sind überwiegend aus Aluminium gefertigt, also Fin-



Seitenansicht Festsattelbremszange Brembo, Typ P2F-08
1. Verschraubungsbolzen der Bremszangenhälften
2. Federstifte für die Bremsklotzbefestigung
3. Entlüfterschraube



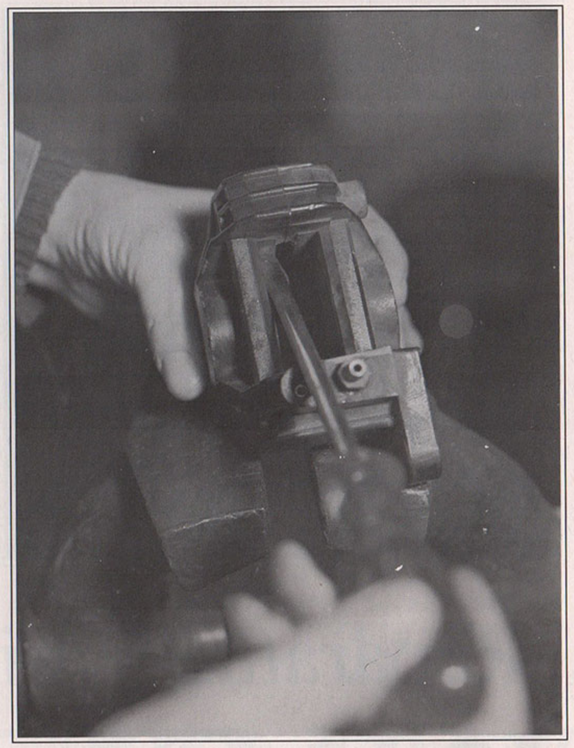
Ansicht der Zange nach Demontage der Abdeckklappe
1. Federspange
2. Widerlagerstift für die Federspange
3. Bremsklötze

ger wech von die Kupferpaste. Selbiges gilt nebenbei gesagt natürlich auch z. B. bei Zündkerzenbohrungen und Auspuffgewinden in Aluminiumzylinderköpfen (Habe früher mal selbst auf diese „Fachblätter" gehört und teuer dafür bezahlt). Diese HT-Paste auf Aluminiumbasis bekommt man z.B. bei BMW. Optimol heißt das Zeug und kostet um die 13 Mark für eine 100g Tube.

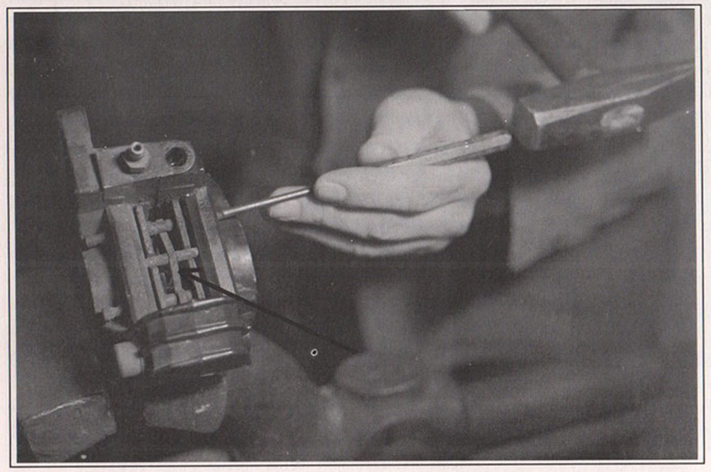
Das Einsetzen der Bremsklötze erfolgt in umgekehrter Reihenfolge wie der Ausbau. Bei den Bremszangen mit Federstiften unbedingt darauf achten, daß die Stifte ganz bis zum Anschlag eingesetzt werden. Anschließend wird die Bremszange wieder auf die Bremsscheibe geschoben und an der Gabel oder am Bremsanker verschraubt. Es sei noch gesagt, daß bei Doppelscheibenanlagen natürlich erst an beiden Zangen die Bremsklötze gewechselt werden sollten, bevor mit dem Entlüften der Bremsanlage begonnen wird.

Entlüften:

Das Entlüften kann man in Alleinregie erledigen, sofern die Arme nicht zu kurz sind und man deswegen nicht an den Bremshebel kommt, wenn man sich z.B. an der Entlüfterschraube einer linksseitig angebrachten Scheibenbremse zu schaffen macht. Die Entlüfterschrauben an den Bremszangen sind leicht zu finden. Sie sind normalerweise mit einem Gummihütchen abgedeckt, es sei denn, daß ein schlampiger Vorbesitzer dieses Hütchen versaubeutelt hat. Am leichtesten geht das Entlüften mit einer Bremsenentlüfterflasche aus dem Zubehörhandel, die ist allerdings nicht ganz billig. Wie vorhin schon mal angesprochen tut's ein durchsichtiger 5 oder 6 mm Benzinschlauch plus einem Auffangbehälter (altes Marmeladenglas oder so) auch. Beim anschließenden Festziehen der Entlüfterschraube muß mit etwas Gefühl gearbeitet werden, da die Zangen ja meistens aus Aluminiumguß hergestellt sind und man sich deswegen das weiche Gewinde für die Schraube bei etwas zuviel Anzugsgewalt ruckzuck ruinieren kann. Man geht folgendermaßen vor: Als Werkzeug für die Entlüfterschraube nimmt man am besten einen Ringschlüssel, da dieser nicht so leicht von der Schraube rutscht. Dann steckt man das eine Ende des durchsichtigen Schlauches auf die Entlüfterschraube und das andere Ende in den Auffangbehälter. Danach wird der Deckel vom Bremsflüssigkeitsbehälter der Pumpe abgeschraubt und die eventuell am Behälter gebliebene Deckeldichtung entfernt. Damit beim nunfolgenden Pumpen mit dem Bremshebel keine Bremsflüssigkeit aus dem offenen Behälter schwappt und eventuell den Lack beschädigt, wickelt man am besten einen alten Lappen um den Sockel des Behälters. Jetzt wird solange mit dem Bremshebel gepumpt, bis sich Druck im System aufbaut, der sich durch ansteigende Bedienkräfte des Hebels bemerkbar macht. Man hält den Hebel gezogen und öffnet dann die Entlüfterschraube soweit, bis Bremsflüssigkeit in den aufgesteckten Schlauch austritt. Bevor der Bremshebel ganz durchgezogen ist, schließt man die Entlüfterschraube wieder. Sind in der austretenden Flüssigkeit Bläschen zu sehen, wiederholt man das Spiel so lange, bis keine Bläschen mehr an der austretenden Flüssigkeit zu sehen sind. Zwischendurch muß auf den Flüssigkeitspegel im Behälter geachtet werden, damit sie nicht zu weit absinkt und über den Behälter Luft in das System gelangt. Nach beendeter Entlüftung noch einmal die Entlüfterschraube kontrollieren, gegebenenfalls vorsichtig etwas nachziehen. Sind alle an die Pumpe angeschlossenen Zangen entlüftet, wartet man noch mal ein paar Minuten und zieht dann nochmal mehrmals am Hebel. Der Hebelweg darf sich zwischen einem einmaligen und einem mehrmaligen, kurz auf einander folgenden Ziehen am Hebel nicht merklich verändern, sonst muß noch mal entlüftet werden.



Nach Demontage der alten Bremsklötze mit einer Schraubendreherklinge oder ähnlichem die seitlichen Führungen in der Zange freischaben.



Lösen der Federstifte mit Splintentreiber und Hammer. Durch Herunterdrücken der Federspange am offenen Ende der Stifte läßt sich der erste leichter herausziehen, der zweite ist dann kein Problem mehr.

Eine weitere Entlüftungsmöglichkeit ist das Durchpumpen der Bremsflüssigkeit von der Entlüfterschraube an der Bremszange aus. Man nutzt dabei ein wenig die Physik, da Luftblasen nach oben steigen. Ist der Bremsflüssigkeitsbehälter leer, kann man gleich wie folgt beschrieben loslegen, ansonsten saugt man vorher die Flüssigkeit aus dem Behälter ab. Man füllt Bremsflüssigkeit in eine Luftpumpe oder eine große Spritze aus der Apotheke, die über einen Schlauch an die Entlüfterschraube angeschlossen wird. Die Entlüfterschraube wird geöffnet und die Flüssigkeit nach oben in den Bremsflüssigkeitsbehälter gedrückt. Der Bremshebel darf dabei nicht betätigt werden, da der Kolben im Bremszylinder sonst die Zulaufbohrung zum Behälter verschließt. Der Pegelstand im Behälter ist dabei im Auge zu behalten. Ist der Pegel bei Maximum angelangt, Entlüfterschraube schließen und den Hebeltest wie oben durchführen.

Als letzter Hinweis zu diesen einfachen Wartungsarbeiten sei erwähnt, daß neue Bremsklötze immer erst eingefahren werden müssen, damit sie ihre optimale Wirkung erreichen. Das heißt, daß man auf den ersten Kilometern Vollbremsungen möglichst vermeiden sollte, sondern die Bremsklötze langsam an die volle Bremsleistung heranführt. Dieser Hinweis gilt besonders für die heute nur noch erlaubten asbestfreien Bremsklötze. Die in den Reibbelägen enthaltenen Harze und übrigen Komponenten müssen sich erst aufeinander einspielen. Bei sofortiger voller Belastung riskiert man verglaste Reibbeläge, die dann, kaum daß sie eingebaut wurden, wieder reif für die Tonne sind.

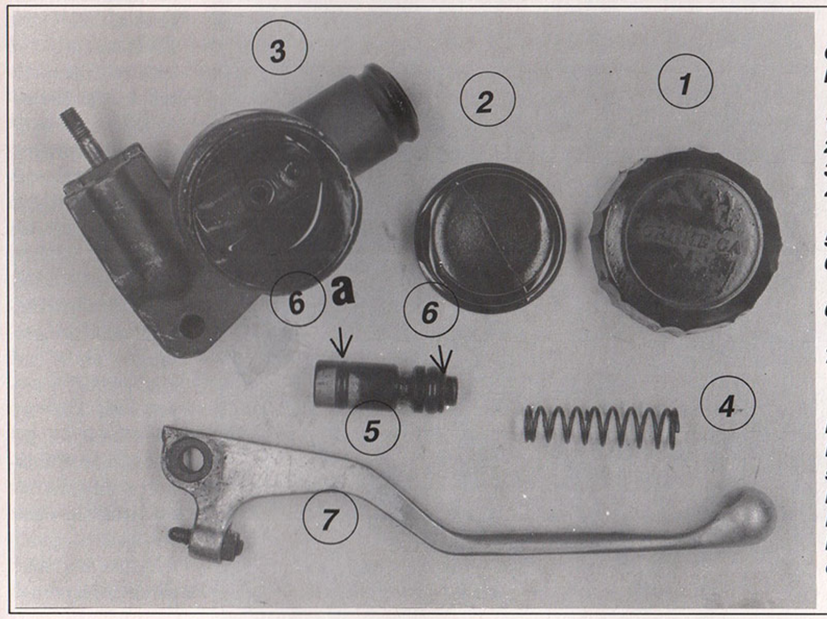
Reparaturarbeiten:

Da auf unserem runden Erdball ja bekanntlich nichts von ewiger Dauer ist, kann auch in der Hydraulik so einer Scheibenbremsanlage mal die Defekthexe zuschlagen. Abseits jeglicher Zivilisation hat man da natürlich die Pappnase auf, aber in unserer hochtechnisierten Welt muß man die defekten Komponenten nicht gleich komplett zu Vater Schredder bringen und durch teure komplette Komponenten ersetzen. In den meisten Fällen erleiden die Bremszylinder und Zangen Schiffbruch, weil die in ihnen befindlichen Gummimanschetten den Geist durch Alterung aufgeben und dadurch entweder Druck- oder Bremsflüssigkeitsverlust auftritt. Einen weiteren Punkt habe ich im Wartungsteil schon angesprochen, Freßspuren oder Korrosion an den Hydraulikkolben in den Bremszangen. Diese Art von Defekt kommt eigentlich auch nur an den Bremszangen vor, da diese direkt Dreck und Wasser ausgesetzt sind, während der Hydraulikkolben in den Bremszylindern immer schön von der Bremsflüssigkeit umspült wird.

Die von uns beschriebenen und anhand der Fotos erläuterten Reparaturarbeiten haben wir an Bremszylindern und Zangen der italienischen Hersteller Brembo und Grimeca durchgeführt. Die Komponenten der japanischen und britischen Hersteller sind vom Prinzip her gleich und weisen allenfalls unerhebliche Unterschiede auf.

So ein Bremszylinder weist immer folgende Hauptkomponenten auf: Das Zylindergehäuse, den Kolben, Druck - und Dichtmanschette für den Kolben sowie eine Schraubenfeder, die den Kolben immer wieder in seine Ausgangsstellung zurückbringt. Als weitere Teile können je nach Fabrikat noch weitere Dichtscheiben oder Sicherungsringe hinzukommen. Das Zylindergehäuse ist mit 3 Bohrungen versehen. An der Stirnseite (in Arbeitsrichtung des Kolben) befindet sich die mit einem Gewinde versehene Anschlußbohrung für die Bremsleitung. Am anderen Ende ist die Aufnahmebohrung für den Kolben (läßt sich trotz haufenweiser Versuche mit gentechnisch manipulierten selbstwachsenden Hubkolben immer noch nicht vermeiden), und an der Längsseite des Gehäuses befindet sich die Zulaufbohrung für die Bremsflüssigkeit. Schäden treten wie schon angesprochen bei den Bremszylindern fast nur an den Gummimanschetten des Kolbens auf.

Korrosion am Kolben findet man eigentlich nur an solchen Zylindern, die jahrelang ohne Flüssigkeit vor sich hingegammelt haben. Die Gummimanschetten, den Kolben und die Feder und eventuelle weitere Innereien gibt's entweder als Einzelteile oder als Reparatursatz nachzukaufen. Die italie-



Grimeca Handbremszylinder zerlegt:

1 = Deckel Flüssigkeitsbehälter
2 = Deckeldichtung
3 = Zylindergehäuse
4 = Schraubenfeder für Hydraulikkolben
5 = Hydraulikkolben
6 = Dichtmanschette (kleiner Innendurchmesser)
6a = Dichtmanschette (großer Innendurchmesser)
7 = Handhebel mit Einstellschraube

Es fehlt auf dem Foto ein kleiner Faltenbalg mit integriertem Stahlstift, der zwischen den Hydraulikkolben und der Einstellschraube des Handhebels sitzt. Die Einstellschraube am Hebel dient zur Einstellung des Leerweges im Handhebel.

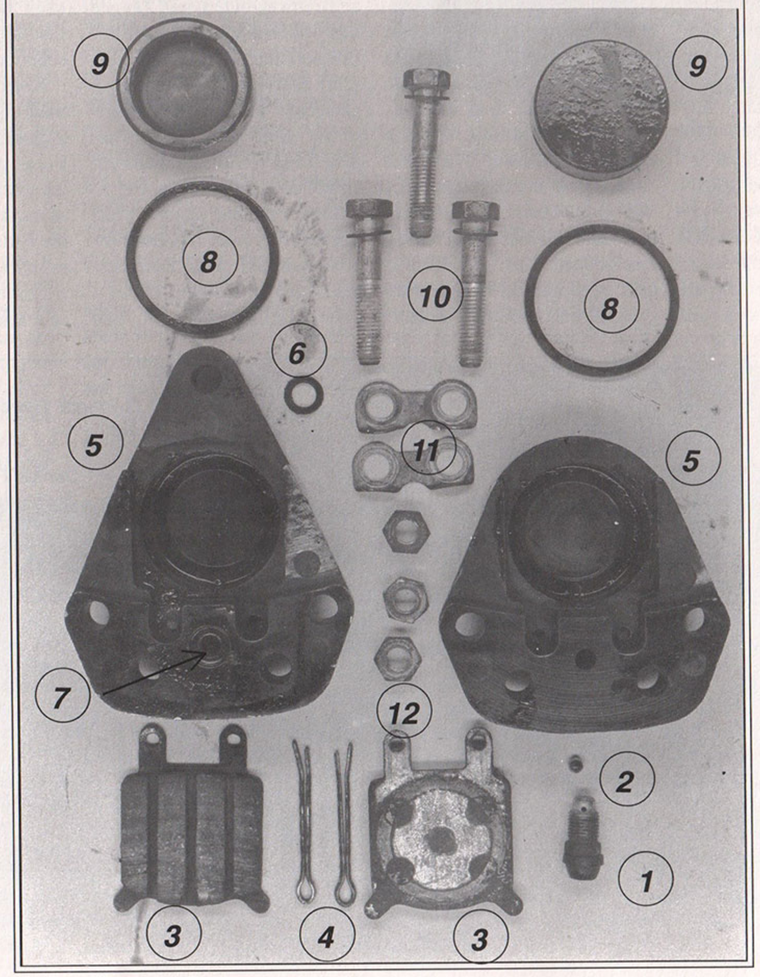
nischen Hersteller Brembo (z.B. Moto Guzzi, Ducati, Laverda) und Grimeca (z.B Morini, Gilera) bieten Reparatursätze an, bei den japanischen und englischen Produkten gibt's die Dinger als Einzelteile und sind nach Auskünften von Fachhändlern auch für die älteren Baujahre problemlos verfügbar. So'n Kolben kann notfalls auch noch von einem Spezi nachgefertigt werden, und auch die Feder ist nicht unbedingt das Problem. Nur die Manschetten sind absolute Spezi-teile, da sie hohe Druckbeständigkeit aufweisen und resistent gegen Bremsflüssigkeit sein müssen. Gewöhnliche O-Ringe haben an dieser Stelle nichts verloren!

Vor dem Abbau des Bremszylinders vom Motorrad saugt man die Bremsflüssigkeit am besten mit einer Spritze vom Sanitöterkumpel oder vom Apotheker aus dem Bremsflüssigkeitsbehälter ab. Bremsleitung vom Zylinder abschrauben - die Kupfer- oder Aluminiumdichtringe am Anschluß wechschmeissen, da gehören nach jeder Demontage neue Dichtringe hin! - und den Zylinder abbauen. Für den nun folgenden Ausbau der Zylinderinnereien benötigt man entweder einen guten Kompressor, um den Kolben von der Anschlußbohrung für die Bremsleitung mit Druckluft aus dem Zylindergehäuse zu drücken, oder man muß den Kolben von der Bremsleitungsbohrung aus mit einem durch die Bremsleitungsbohrung passenden Splintentreiber aus dem Gehäuse schlagen, da dieser mit einer Metallscheibe vor dem Herausfallen gesichert ist (Brembo-Zylinder). Bei den Grimeca Brems-Zylindern an den Morinis geht's noch leichter, da kann man den Kolben einfach mit der Hand nach hinten herausziehen. Hat man das Teil in der Hand, wird das Ding von der Bremsflüssigkeit und anschließend von den Manschetten befreit. Beim Aufstülpen der neuen Manschetten vorsichtig vorgehen, damit diese nicht beschädigt werden - nicht mit scharfkantigen Werkzeugen hantieren. Hat man diese kraftaufwendige Arbeit erledigt, werden die Manschetten mit Bremsflüssigkeit benäßt, die Feder auf den Kolben aufgesteckt und das Ganze wieder in den Zylinder gedrückt. Anschließend den Zylinder wieder montieren. Die Bremsleitung wieder anschließen, dabei die beiden neuen Dichtringe beidseits des Ringanschlusses der Leitung nicht vergessen. Beim Festziehen der Hohlschraube für die Bremsleitung muß mit viel Gefühl gearbeitet werden, da die Anzugsdrehmomente mit ca. 8 - 10 Nm sehr niedrig sind. Ungeübte Hobbyschrauber sollten sich dafür lieber einen Drehmomentschlüssel mit Feineinstellung besorgen.

Überdrehte Gewinde sind an dieser Stelle nicht reparabel, die Zange müßte also auf den Müll wandern, und die ganze Arbeit wäre vergebens.

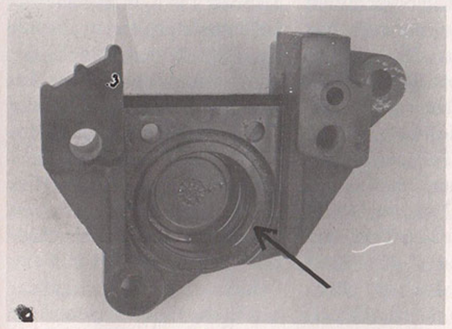
Grimeca Festsattelzange an Morinis

1 = Entlüfterschraube
2 = Stahlkugel für Entlüfterschraube
3 = Bremsklötze
4 = Splinte für Bremsklötze
5 = Gehäusehälften
6 = Dichtring für Durchgangsbohrung der Flüssigkeit
7 = Die Bohrung ist hier nur in einer Gehäusehälfte angesenkt
8 = Dichtmanschetten
9 = Kolben Vorder- und Rückansicht
10 = Verschraubungsbolzen Gehäusehälften
11 = Sicherungsbleche für
12 = Muttern der Bolzen.



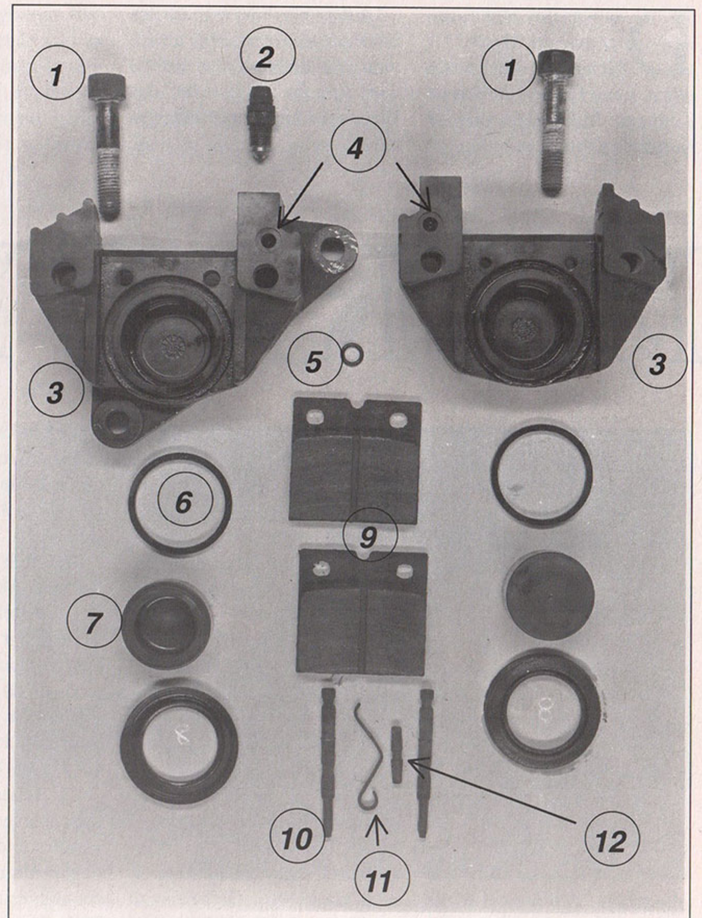
Bremszange:

Auch die Innereien solch einer Bremszange sind als Einzelteile oder Reparatursatz erhältlich. Die Bremszangen bestehen aus zwei miteinander verschraubten Hälften. Bremszange vom Motorrad lösen und die Bremsklötze ausbauen, anschließend die Bremsleitung von der Bremszange lösen. Ist der Bremszylinder noch montiert und die Bremsflüssigkeit nicht abgelassen ist, reicht es, wenn man das Ende der Leitung hochbindet. Dann tritt keine Flüssigkeit mehr aus, solange nicht am Bremshebel gezogen wird. Die restliche Bremsflüssigkeit aus der Bremszange ablassen und die Zange reinigen. Als Reinigungsmittel sollte hier Spiritus oder Isopropylalkohol verwendet werden. Nun tritt wieder unser Freund Karl Kompressor in Aktion. Die Druckluftpistole in die Bohrung für den Bremsleitungsanschluß der Zange halten und mit der Druckluft die Hydraulikkolben der Zange aus ihren Sitzen drükken. Dabei darauf achten, daß der/die Kolben nicht metertief auf den harten Werkstattboden fallen und Macken bekommen - am besten einen Lappen oder ein dünnes Stück Holz zwischen die Klötze halten. Anschließend die Bremszange in ihre Hälften zerlegen, indem die Bolzen herausgeschraubt werden. Die Bohrungen in der Zange mit einem Lappen trockenwischen und auf Freßspuren untersuchen sowie die in Nuten sitzenden Gummimanschetten herauspulen. Das klappt ganz gut mit



einer Fühlerlehre, die sonst zum Ventilspieleinstellen benutzt wird. Anschließend die Kolben begutachten. Sollten Korrosionsspuren vorhanden sein, kann man diese eventuell mit einer Metallpolitur und einem Lappen wegpolieren, ansonsten müssen der/die Kolben getauscht werden. Die neuen Dichtmanschetten vorsichtig in die Nuten einlegen und die Bohrung, Manschette sowie den Kolben mit Bremsflüssigkeit benetzen und diesen dann wieder in die Bohrung der Bremszange drücken. Eventuell vorhandene Staubschutzmanschette ebenso wieder montieren und anschließend die Bremszange wieder zusammenbauen. Nachdem die Bremsklötze in die Bremszange eingesetzt wurden, die Zange wieder an das Motorrad montieren. Die Bremsleitung an die Bremszange montieren - auch hier neue Dichtringe verwenden und die Hohlschraube mit nicht mehr als 8 - 10 Nm anziehen. Danach wird die Bremsanlage entlüftet und eine Dichtigkeitsprüfung durchgeführt, d.h. mehrfach am Bremshebel ziehen und festhalten.

Alle Bremsleitungsverschraubungen sowie Bremszylinder und Bremszange dabei auf Austritt von Bremsflüssigkeit untersuchen. Ist die Anlage dicht, eine Probefahrt durchführen und dabei das Bremsverhalten testen. Anschließend die Bremsanlage noch einmal auf Dichtigkeit überprüfen, fettich!



Brembo-Zange, komplett zerlegt:

1 = Bolzen
2 = Entlüfterschraube
3 = Gehäusehälften
4 = Durchgangsbohrung des Gehäuses für die Bremsflüssigkeit. Die Bohrung ist angesenkt, in die Bohrung kommt der Dichtring Nr. 5
5 = Dichtring
6 = Dichtmanschette
7 = Hydraulikkolben Vorder- und Rückansicht
8 = Staubmanschette
9 = Bremsklötze
10 = Federstifte
11 = Federspange
12 = Widerlagerstift für Federspange

Letzte Tips:

Die Bremsanlage (incl der Bremsklötze)ist Teil der Allgemeinen Betriebserlaubnis für das Fahrzeug, d.h., daß alle vorgenommenen Änderungen an der Anlage beim TÜV oder bei der DEKRA gemeldet werden und dort in den Fahrzeugbrief eingetragen werden müssen. Anschließend darf man dann noch mal zum Straßenverkehrsamt und die Eintragung im Fahrzeugschein nachholen lassen.

Dieser Zirkus steht also zumindest in Deutschland immer aus, wenn die Bremse im vom Hersteller gelieferten Zustand nicht gerade das Gelbe vom Ei ist und man deswegen Änderungen vornehmen möchte. Da mancherlei Problem an der Bremsanlage durchaus mehrere Ursachen haben kann, ist es hier nicht möglich allgemein darauf einzugehen. Sowas kann man besser auf einzelne Anfragen beziehen.

Gut Brems!

Text: Ducsi
Fotos: Uwe

HARLEY FACES IN TOWN

Das war das Motto, unter dem am 11. und 12. November das inzwischen vierte Harley-Treffen im Centrum Industriekultur zu Nürnberg ablief.

Leider jedoch waren von den erwähnten Damen keine anwesend; vielleicht wurden sie anderweitig benötigt, oder das Wetter erschien ihnen ungeeignet.

Museumsleiter Matthias Murko, selbst engagierter Motorradfahrer, tat sein Bestes, um eine möglichst große Beteiligung zu erreichen, damit sowohl fachkundige, wie auch laienhaft interessierte Besucher eine Ahnung bekämen, welche Vielseitigkeit sich unter dem simplen Wort HARLEY verbirgt. Angeregt durch das Studium einschlägiger Hochglanzmagazine, in denen ebenso voll- wie barbusige Blondinen, nur mit hochkünstlerischen Tätowierungen und einem strahlenden Zahnpasta-Reklame-Lächeln bekleidet, neben muskelstrotzenden, zottelhaarigen, zentnerweise mit Indianerschmuck behängten Neandertalern posieren, neben sich ein ursprünglich als Motorrad zur Welt gekommenes, von vorne bis hinten mit Lederfransen behängtes zweirädriges Gefährt, das unter der Last Dutzender von Zusatzscheinwerfern und Hunderter von Reflektoren und chrom-blitzendem Tinnefs schier zusammenzubrechen scheint, während eine drei Meter lange Springergabel ein schmales, unbeschutzblechtes Vorderrad aus all dem Glitzerkram hervorstreckt, wie eine schmuckbehängte Kurtisane ihr seidenbestrumpftes Bein aus einem bis zur Hüfte geschlitzten Kleid (Atempause!), begab ich mich voller hochgespannter Erwartungen an den Ort des Geschehens, um für die GUMMIKUH-Leser möglichst viel von diesen Genüssen übermitteln zu können.

Auch die Anzahl der zottelhaarigen Easy Riders hielt sich in sehr engen Grenzen und was die Bikes betrifft - so wie in Amerika lassen sie hier erst gar keinen herumfahren. Einige Spitzenleute hatten ihr Kommen zwar fest zugesagt, waren aber dann leider doch nicht erschienen. Schade. Ich hätte den Indianer aus Würzburg mit seinem Sargbeiwagen und dem Original-Cowboysattel gern wiedergesehen und aus München wurde gar ein Professor erwartet, der es schon fertig gebracht haben soll, ein halbes Dutzend Harleys nahtlos mit einem klassischen Orchester zu verbinden. Schließlich sind wir hier in Deutschland und da haben wir eine Kultur!

Immerhin war genug an ausgefallenen Kreationen anwesend, um zu verdeutlichen, warum man mit dem Begriff HARLEY weniger ein Motorrad, als vielmehr einen ganz bestimmten Zustand, wenn nicht gar einen echten Kult bezeichnet, der ohne weiteres die Züge einer Ersatzreligion annehmen kann.

Allemal noch wesentlich vernünftiger, als all die pseudoreligiösen Sekten, die von ihren Mitgliedern verlangen, nicht nur ihr Geld, sondern auch noch ihr Gehirn abzugeben.

Jeder, der auf einer Harley ankam, wurde mit dem Lastenaufzug nach unten in die große Halle gekarrt und durfte sein gutes Stück dort zur Schau stellen.

Natürlich war auch etwa ein Dutzend Bikes dort versammelt, das die Reise im Hänger bewerkstelligt hatte und nicht zum Fahren, sondern nur zum Anschauen da war. Das galt besonders für jenen Ofen, der mit einer ca. 2,5 m langen Telegabel aufwartete (Die Federung findet in diesem Fall statt mittels Durchbiegen) und durch ein angeschraubtes Nummernschild Legalisierung durch Zulassung zu suggerieren suchte. Kein TÜV dürfte wahnsinnig genug sein, so etwas auf die Öffentlichkeit loszulassen. Auch die meisten der knapp handflächengroßen, künstlerisch gepunzten Sitzleder (nein, nicht Ledersitze!) machten einen absolut jungfräulichen Eindruck, der ohne weiteres erklärbar ist. Schließlich wird es sich jeder überlegen, auf einem nicht einmal 1 cm dicken Lederfleck über einem ungefederten Hinterrad, das mit einer Breite von 18 cm und einer pfannkuchenflachen Auflage schon beim Geradeausfahren tödlich gefährlich ist, weiter als höchstens bis zur nächsten Kneipe zu fahren. Wenn überhaupt.

Denn solche Geräte sind nicht zum Fahren gebaut, sondern nur zum Bewundern. Jedem das Seine. Die Bikes jedenfalls, die von den auf Achse angekommenen Teilnehmern gefahren wurden, sahen ganz anders aus.

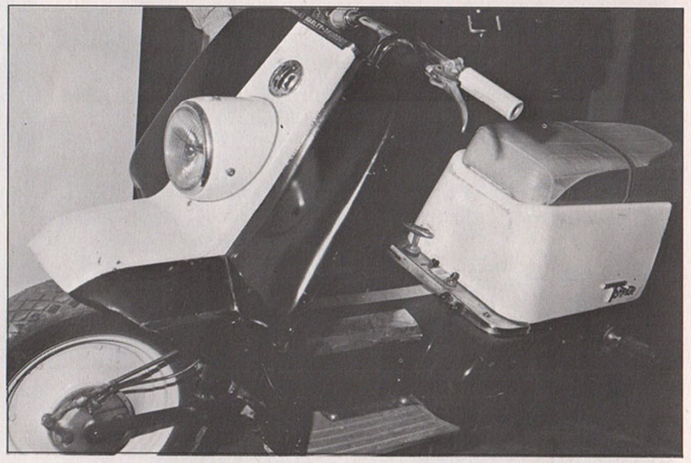
Ein paar von den Jungs hatten sich heftige Gedanken gemacht und durchweg positive Verbesserungen vorgenommen. Aus Bamberg kam einer, der hatte seinem Milwaukee-Saurier mit einer Menge von japanischen Teilen auf die Sprünge geholfen (eigentlich stammte nur noch der Antrieb aus USA) und das ganze Ding dann konsequenterweise auch gelb lackiert. Eine bildsaubere Arbeit. Der schönste (für mich jedenfalls) Umbau jedoch war die Harley im INDIAN-Look. Eine Softail mit Springergabel, vorn und hinten die das Rad weitgehend einschließenden Schutzbleche der Big Chief, Indianerkopf auf dem Vorderschutzblech und der Tank entsprechend lackiert. Der Motor erhielt nur ein paar rote Farbstreifen und einen roten Deckel am Nockengehäuse und schon sah er gar nicht mehr nach Harley aus. Da windet sich nun die wiedergegründete Firma INDIAN seit Jahren in Geburtswehen und kündigt alle Jahre wieder das großartige neue Modell für das kommende Jahr an (bisher ohne greifbares Ergebnis) und hier kommt ein Bastler und zeigt den Leuten mit geringem Aufwand, wie so etwas aussehen könnte. Ächt gooiil!

Weil wir gerade bei der Technik sind:

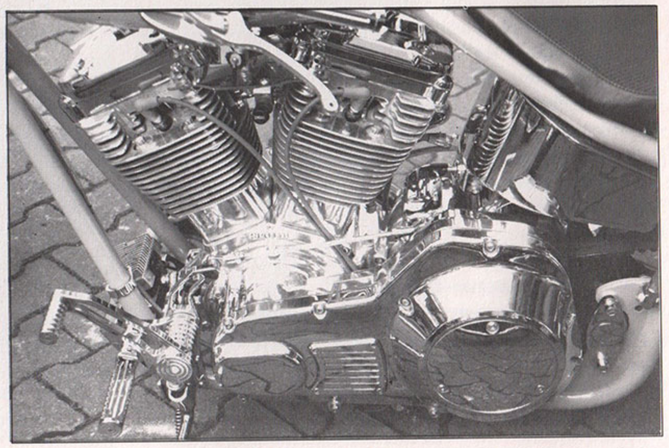
Die Show Bikes hatten alle Hinterräder von 18 cm Breite, die natürlich die Verwendung von Autofelgen erforderlich machte. Diese sind ebenso natürlich nur auf einer Seite gespeicht. Sieht urig aus - aber der Radspanner kann einem leid tun. Daß ein starres Hinterrad nicht unbedingt der Weisheit letzter Schluß ist, hat sich inzwischen sogar bis nach USA herumgesprochen. Daher hat die Softail ein Rahmenheck, das einem der beliebten Starrahmen zwar täuschend ähnlich sieht, in Wirklichkeit jedoch eine Dreiecksschwinge darstellt und auf ein untenliegendes Zentralfederbein wirkt.

Clevere Sache, die noch dazu gut aussieht. Ebenso nostalgisch wirkt die vielgeliebte Springergabel, ohne die eine Harley in den Augen vieler Fans einfach keine Harley ist. Im Gegensatz zur ursprünglichen Ausführung, die ihrem Namen alle Ehre machte, ist die neue Springergabel mit einem hydraulischen Dämpfer versehen, der ihr Manieren beibringt. Geblieben ist das unerreichte Ansprechverhalten, das ein Charakteristikum jeder Schwinge darstellt und das urige Aussehen recht großzügig um. Na ja... Richtig schön ist dagegen die Befestigung des Seitenrads. Dessen Achse steckt in einem Tempergußteil, das mit seinen Dimensionen Assoziationen hen, das dennoch mit modernen Scheibenbremsen harmoniert.

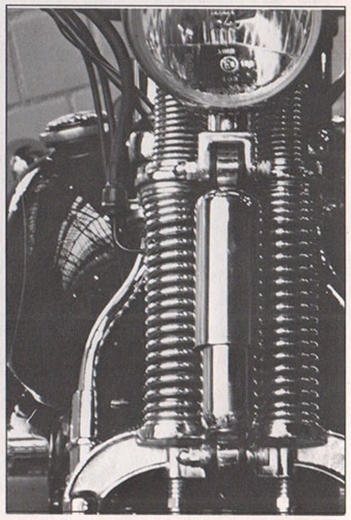
Eine ganz andere Sache konnte man an den beiden Gespannen entdecken, die mit einem Original-Harley-Beiwagen ausgestattet waren. Die Boote sind in zwei langen und schmalen Halbelliptikfedern aufgehängt, die von vorne bis hinten reichen. Seekrankheit auf welliger Straße wird garantiert. Mit der Spurweite geht



Nur wo Harley-Davidson draufsteht, steckt auch Harley-Davidson drin! HD-Motorroller von 1960 (und wer hat den Motor gebaut?).



Liebe zum Detail und zum Polierfilz. Jedes Teil der Japan-Harley funktionell und formschön.



Springergabel im Detail. Massive Tempergußbrücke garantiert exakte Radführung, hydraulische Dämpfung bremst die Tanzlust der Federn. Von der Stabilität her ohne weiteres voll seitenwagentauglich.

zum Lokomotivbau hervorruft. Und keinerlei Federung aufweist. Als Zugpferd dient eine Electra Glide oder irgend was in dieser Größenordnung. Jeder, der eine Ahnung vom Beiwagenfahren hat, weiß, daß es nichts Schlimmeres gibt, als ein ungefedertes Seitenrad an einer weich gefederten Maschine. Jeder Stoß, der das Seitenrad trifft, schüttelt gnadenlos den Maschinenrahmen (samt Fahrer) durch und veranlaßt die Federung zu unerfreulichen Reaktionen. Lieber ein starres Hinterrad und ein gefedertes Seitenrad, als umgekehrt! Der Laie staunt, der Fachmann wundert sich. Gibt es das, daß ein Ingenieur heutzutage noch so einen Bockmist bauen darf?

Fährt von den Knilchen denn niemals einer mit seinen eigenen Kreationen rum?

Es ist nachgerade eine Schande, so einen Unfug heute noch den Leuten für teures Geld zu verscherbeln.

Der absolute Knüller jedoch war für mich der Motorroller, der 1960 in Milwaukee gebaut wurde und offensichtlich den Weg aus einer Flaute führen sollte.

Angeblich soll es sich um eine eigenständige Harley-Kreation handeln, was angesichts der hausbackenen Form und des automatischen Antriebs durchaus glaubhaft erscheint. Aber den 175 ccm-Zweitaktmotor hat man mit Sicherheit irgendwo eingekauft (wahrscheinlich in Italien; etwa um die gleiche Zeit begann ja auch das Intermezzo mit Aer-Macchi). Kaum anzunehmen, daß dieser Roller erwähnenswerte Stückzahlen erreichte. Das ging schon deswegen nicht, weil man nirgends in den USA Zweitakt-Gemisch bekam. Jeder mußte sich seine Mischung selbst anrühren und das ging oft genug ins Auge (das war der Hauptgrund, warum die Japaner die Getrenntschmierung für Zweitakter wieder aus der Mottenkiste holten)!

Die in der Überschrift erwähnten Harley Faces sahen übrigens bis auf wenige Ausnahmen stinknormal aus und hielten sich in aller Ruhe an einer Flasche Bier fest. Keiner war besoffen oder randalierte oder klaute einer alten Oma die Handtasche. Schade. Wieder ein paar Klischees im Eimer. Das regionale Fernsehen war ebenfalls anwesend (da scheint ein Motorradfan in der Redaktion zu sitzen) und gab sich Mühe, die Raritäten ins rechte Licht zu rücken.

Sie bekamen dafür sogar ca, 1 Minute Sendezeit zugestanden.

Einer, der bei fast keinem Harley-Treffen fehlt, ist der ebenso engagierte wie in manchen Kreisen unbeliebte (er schreibt immer sehr deutlich, was er denkt!) Motorradjournalist Oluf Zierl, der schon von weitem an seinem Silberbart und der flachen Ledermütze zu erkennen ist. Es gab Sticker mit der Aufschrift "Leis ist Scheiß", oder "Loud Pipes Serve Lives". An dieser Parole ist durchaus was dran.

Loud pipes waren ein wesentliches Charakteristikum des wohl stärksten Kindermotorrads der Welt, das Oluf mitgebracht hatte. Ein 750er sv-Motor - natürlich aus Milwaukee - steckt zwischen zwei winzigen Rädern und hat mit seinen 45 PS keine Mühe, auch ohne Getriebe die Fuhre im Nu auf 40 km/h zu beschleunigen. Mehr ist nicht. Daß der Erbauer mit der kindlichen Psyche durchaus vertraut ist, erweist sich auch dadurch, daß die Zündung ferngesteuert abgeschaltet werden kann....

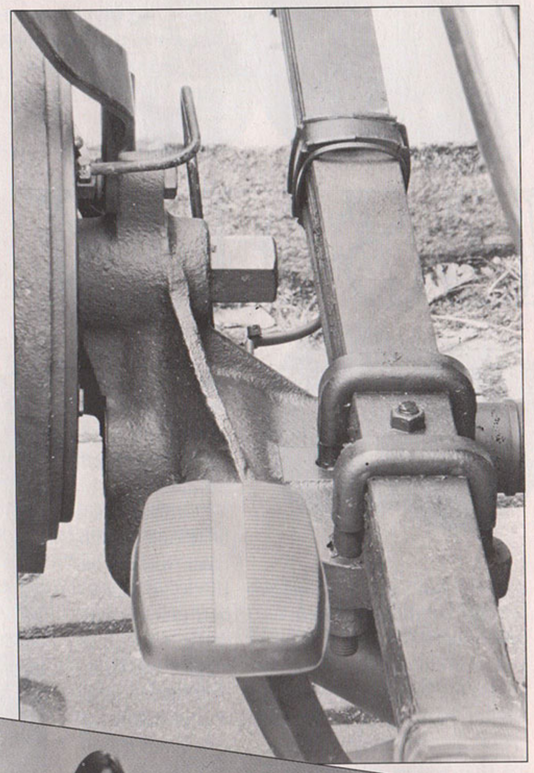
Was mich an dem Ding mit Schauder erfüllte, war die Vorstellung, jemand könne mit dem Bein an die ungeschützten Kühlrippen kommen. Mir wurde zwar versichert, das ginge gar nicht, mir fiel dazu jedoch spontan ein eigenes Erlebnis aus meiner schulpflichtigen Jugend ein, bei dem ich mit nacktem Knie den Grilleffekt von heißen Kopfrippen testen konnte. Gebranntes Kind scheut Rippen.

Die Lautstärke der Megaphone dieses Kinderbikes wurde übrigens mit 125 Phon angegeben, was Ohrenstöpsel für Fahrer und Zuschauer unabdingbar macht.

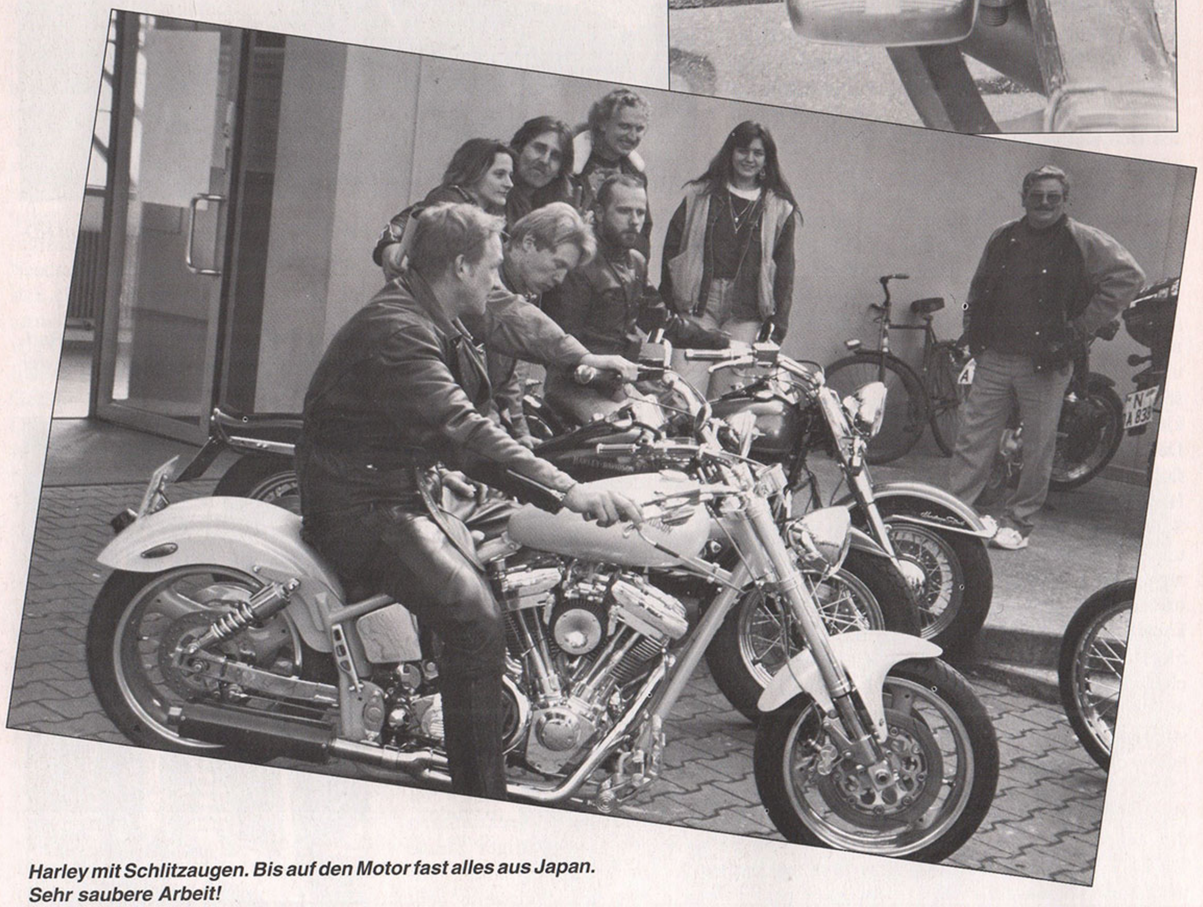
Leider war es nicht möglich, die Anwesenden an diesem Sounderlebnis teilhaben zu lassen, weil sich der Motor weigerte, anzuspringen. Gelegentlich entlud sich der hintere Zylinder mit schmetterndem Krach, aber der Vordermann wollte nicht mitspielen. Diagnose: Zündspule hinüber. So blieb der Krach alleine der fleißig spielenden Rockband überlassen, die sich denn auch redlich bemühte, die Schmerzgrenze der Zuhörer auszutesten (draußen vor der Halle hörte es sich richtig gut an. Vor allem der Junge mit der Mundharmonika hatte ordentlich was drauf).

Schade, daß die richtig wilden Geräte trotz telefonischer Zusage nicht aufgetaucht waren. Dennoch: Eine Ahnung von der Faszination, welche diese Relikte aus der Urzeit auf den modernen Menschen ausüben, kam durchaus rüber. Saurier sind eben beliebt. Und das nicht erst seit Jurassic Park. No, Sir!

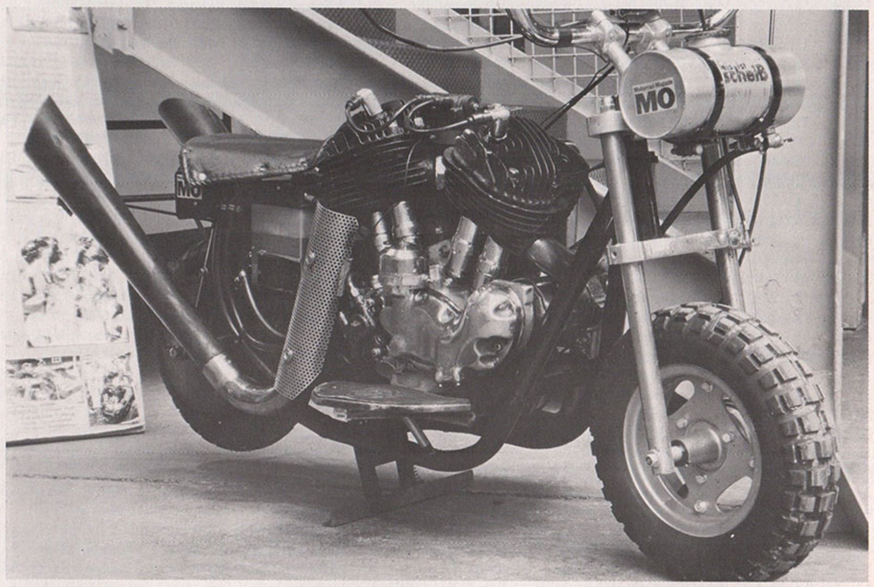
Text und Fotos:
David Longstroke



Antike Technik. Seitenrad hydraulisch gebremst, aber unmögliche Radaufhängung und Bootfederung.



Harley mit Schlitzaugen. Bis auf den Motor fast alles aus Japan. Sehr saubere Arbeit!



Loud pipes. Saurier-Ei als Kinderbike. Erheblich lauter als schnell. Dafür vorne und hinten starr. Auweia!

Leis ist Scheiß. Die Sound-Maschinisten bei kleiner Pause. Der Knabe mit dem Glimmstengel brilliert auf der Mundharmonika.

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. Chnüttlerrally 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		Motoradbörse	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.		Eschweiler-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 Augustusburg	Schloßplatz	26. Wintertreffen	037291/20267 o. 6528, Fax 20591	
19. 1.	-21. 1.		Rhön	5.Wintertreffen Rannunger Motorad- u. Gespannfahrer		09738/1542 o. 09735/561	
#20. 1.	-21. 1.	NL5248	Rosmalen	Autotron	Oldtimerbörse	Fax 0031/4192/19050	
20. 1.	-21. 1.		Magdeburg	Stadtpark 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	Oldteimer-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.		Wolfenhagen-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	Eeelink 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	Gaststt. Intakt	Oldiestammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr
20255	Hamburg	Lutterorothstr. 33	Brit-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat
21357	Bardowick	Fa. Damen&Bruns	BMW-Klönschnack	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr
	Hamburg-Winterhude	Gaststt. Kanal 9	MZ-Stammtisch	Jeden 2. und 4. Mitttwoch im Monat
22941	Bargteheide/Elmenhorst	Gaststt. Voß (B75)	FMC Comet Stammtisch	Jeden Donnerstag 20 Uhr, 04532/3548
26655	Gießelhorst	Schwengels Gasthof	MZ-Stammtisch Ammerland	Jeden letzten Donnerstag ab 19 Uhr, 04488/2108 ab 18 h
26689	Apen	Leuchtturm	Motorrad-Klönschnack	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 10 Uhr, 04409/8140
27299	Langwedel	Connys Cafe	Harley-Stammtisch	Jeden 1. Samstag im Monat ab 15 Uhr, 04232/3553
27721	Ritterhude	Circus Circus (B74)	SR 500-Treffen	Jeden 2. Samstag im Monat, 0421/625902
28870	Otterstedt	Gasthaus am See	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Dienstag im Monat, 0421/60 28 900, E. Paul
28870	Posthausen	Gaststt. Cordes	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat, 042 61/83 2 64
28870	Fischerhude	Gaststt. Am Bocksberg	Oldtimerclub Fischerhude	Jeden 2. Do./Monat, 19 Uhr, 04293/7631
	Harpstedt/Bassum	Gaststt. Z. Kreuzkrug	Bremer Italo Club	Jeden 1. Do./Monat, 20 Uhr, 04432/1610, 04207/801506
29683	Dorfmark	Gaststt. Böhmegrund	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat, 04261/83264
	Hannover	P im Herrenhäuser Garten	Gespannfahrertreffen	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr, 0511/601854
33106	Paderborn	Schmiedehütte	Motorradstammtisch	Jeden Donnerstag ab 20.30, 05251/57451, 05254/7106
34587	Niedervorschütz	Gasthof Forstmühle	MZ-Stammtisch	Jeden 3. Samstag im Monat ab 19.30 Uhr, 05665/30613
38329	Wittmar	Waldhaus zur Asse	Motorradstammtisch	Jeden Dienstag ab 19.30 Uhr, 05331/32040
38329	Wittmar	Waldhaus zur Asse	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 18 Uhr, 0531/696965
38329	Wittmar	Waldhaus zur Asse	Roller-Stammtisch	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 17 Uhr, 05331-45676
40549	Düsseldorf	Weg.a.Handweiser	Waserbüffel Stammtisch	Jeden 2. Freitag im Monat ab 20 Uhr, 0211/5048100
47906	Kempen	Gasthof „Berg & Tal“	Oldtimerfrühschoppen	Jeden Sonntagmorgen, 02151/753758 u. 735262
49152	Bad Essen	Ölfleck	DDR-Fahrzeug-Stammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat 20 Uhr, 05472/4828
	Ellenstedt	Ponyhof, Schneebee.	Motorrad-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat ab 20 Uhr, 04444/632
49638	Nortrup	Jagthaus Spark	Heinkel-Stammtisch	Jeden 1. Freitag 19.30 Uhr, 05436-707
42651	Solingen-Kohlfurth	Café Hubraum	GB 500-Stammtisch (XBR-)	Jeden letzten Do. im Monat ab 19 Uhr, 0221-426220
52080	Aachen	Parkpl. Siegel	Ausfahrt, 50er Jahre Kräder	Jeden Sonntag ab 10 Uhr, H. Heiliger, 0241/511556
52062	Aachen	Autonom.Zentrum	MC Kuhle Wampe Aachen	Wirsching, 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	Gaststt.Zollposten	Italiener Frühschoppen	Jeden 1.Sonntag im Monat ab 10.30 Uhr
58453	Witten	Zur Waldeslust	MZ-Stammtisch Ruhrtal	Jeden 2. Do. im Monat, 02330-12467
59302	Oelde	Gasthof Hui buh	Wasserbüffelstammtisch	Jeden letzten Samstag im Monat ab 17 Uhr, 0251-525761
68732	Schwetzingen	„Zum blauen Loch“	MZ-Stammtisch Rhein/Neckar	Jeden letzt.Dienst. im Monat ab 19.30 Uhr, 0621/478438
72649	Wolfschlugen	Hexenbanner-Stuben	Heinkel-Stammtisch	Jeden 3. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr, 07123/34 5 66
74363	Eibensbach-Güglingen	Felsenkeller	Veteranen-Fahrer-Stt.	Jeden letzten Sonntag im Monat ab 9.30 Uhr
74542	Braunsbach/Kocher	Gasthof Löwen	Oldie-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat 19 Uhr, 07183/41595
77652	Offenburg/Bd.	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	Oldistammtisch	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, Ducsi, Reinhard Hopp, Jutta Jäckels, Stefan Katzer, Uwe Kremer, David Longstroke, Jens Kraus, Tobias Pfluger, Thomas Reichl, Dr. Paul Simsa, Jürgen Strohmenger (stromi), Claus Uhlmann, Volker Timmer.

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

DIE ZEITSCHRIFT - ORGANISATION

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

Druck : Baues Verlag, Am Deich 57, 28199 Bremen

DIE ANZEIGEN

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

KLEINGEDRUCKTES

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

LITERATOUR

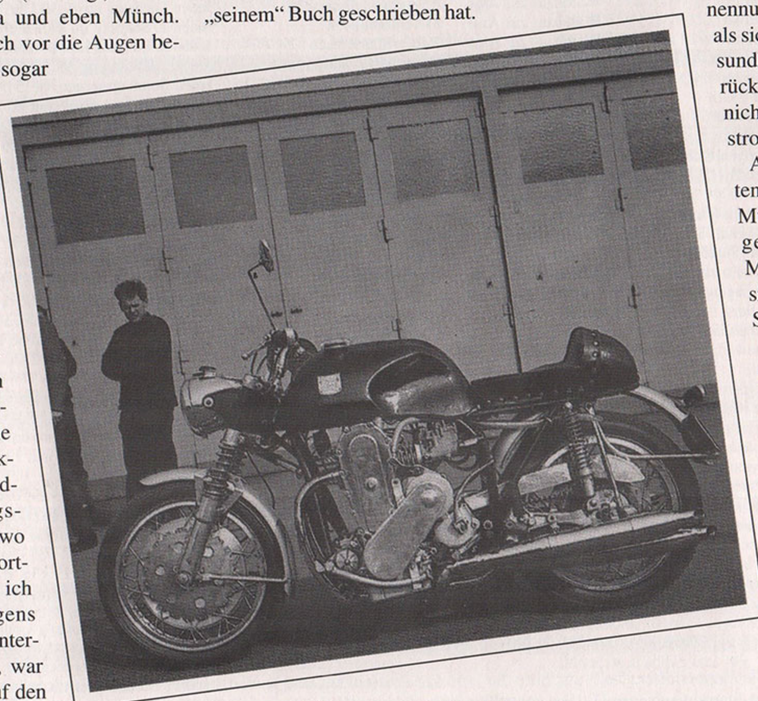
„Das Mammut lebt“

Es gibt nicht viele Motorräder, die mich nicht mehr loslassen, an die ich immer wieder denken muß. Eigentlich sind es nur drei Firmen, die sich so bei mir eingeprägt (verewigt) haben: Vincent, MV Agusta und eben Münch. Wenn man eine Münch vor die Augen bekommt, sie eventuell sogar hören kann (vom Fahren kann man als „Normal-Sterblicher“ nur träumen), dann ist das so ein großer Feiertag, wie Ostern, Weihnachten und Geburtstag zusammen.

Meine erste Begegnung mit einer Münch hatte ich im zarten Alter von 16 Jahren. Sie stand auf einem Parkplatz vor dem Handwerker-Ausbildungszentrum Lüneburg, wo ich damals zwecks Fortbildung weilte. Als ich das Mammut morgens auf dem Weg zum Unterrichtsraum erblickte, war die Konzentration auf den Lehrstoff doch erheblich getrübt. In der Mittagspause wollte ich mir dieses Objekt meiner Begierde näher ansehen, doch sie war leider verschwunden.

So groß wie das Motorrad, so großformatig ist auch das Buch, um das es hier geht: 21 mal 32 cm. Es kommt auch genau richtig zum 30. Geburtstag des Mammuts. Schön, daß sich jemand dieses Motorrades, aber auch des dahinter stehenden Menschen Friedel Münch angenommen hat. Vorher war nichts, hinterher wird wohl auch nichts mehr kommen, weitere Bücher wären überflüssig.

Geschrieben hat dieses Werk Winni Scheibe, lange Jahre Redakteur bei der Zeitschrift „mo“. Tatkräftig dabei geholfen haben u.a. der deutsche Münch-Club, Paul Watts, Präsident des amerikanischen Münch-Clubs, und nicht zuletzt Friedel Münch selber, der auch das Vorwort zu „seinem“ Buch geschrieben hat.



Oben genannter Paul Watts besitzt neben einigen „normalen“ Münch auch die Titan 1800, die exklusiv und einmalig für ihn gebaut wurde.

Das Buch ist von vorn bis hinten ein einziger Genuß. Ich wüßte nicht, was fehlen sollte. Alles ist da: das Mammut in allen Evolutionsstufen, die Weltrekord-Maschine, Münch-URS, Münch-3-Prototyp, Gespanne, Indian-Münch, Sport-Münch u.s.w. Auch die Technik und die ständigen technischen Verbesserungen kommen nicht zu kurz.

Die traurigen Seiten in der Geschichte von Friedel Münch betreffen vor allem die kaufmännischen Verhältnisse. Es hat sich mal wieder bestätigt, daß ein guter (genialer) Techniker selten auch ein ebensolcher Kaufmann ist. Auch mit seinen diversen Geschäftspartnern lief es häufig nicht gut. Diverse Besitzerwechsel, Firmenumbenennungen, Konkurse. Selbst als sich Friedel Münch aus gesundheitlichen Gründen zurückziehen mußte, war noch nicht Schluß mit den Katastrophen.

Alle diese düsteren Seiten in der Geschichte der Münch werden ausführlich geschildert. Aber das Mammut lebt! Die Clubs sind aktiv, Ersatzteile und Service sind gesichert.

P.S. Hier noch ein Schmankerl: dieses Buch gibt es auch in einer auf 50 Exemplaren limitierten Sonderausgabe. Das ganze ist dann von Friedel Münch signiert, in Leder gebunden, Silber geprägt, hat ein Echtheitszertifikat und kostet schlappe DM 980,-.

Tobias Pfluger

„Die Legende Friedel Münch und seine Motorräder“
Autor: Winni Scheibe
Verlag: Art Motor Verlag
Text in deutsch/ englisch
176 Seiten mit Ca 200 Fotos
ISBN: 3-929534-15-0
Preis: DM 98,-

Zu beziehen ausschließlich über: tiwis, Burgstraße 16, 34454 Arolsen, Tel.: 05691-7814, Fax. 2109

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.

Preis ?

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

Schwerpunktthemen

Adler, Geschichte 4
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 R51/3 Restaur. 76-79
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 Twins 8 - 9
Bücker-Werke 20
DKW Ingolstadt 50
DKW • IFA • MZ 36
Dnepr MT 12, Test 32
Ducati 860/900 GTS 47
Ducati 900 SS 31
Duo 1000 km-Test 45
EMW R35/3 11
Egli-Enfield 67
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
Handschuhtest 77
Harley-Davidson, Geschichte 29
Harley 61 cu.in. 8V- Racer 47
Heinkel Tourist Restaurierung 70
Hercules-Nürnberg I+ II 31, 32
Hertweck, Carl 35
Honda in den 60er Jahren 28
Honda CB 500 F 10
Horex 5
IFA BK 350 35
IFA RT125 14
ILO-Motoren 23
Junak M 07 C 64
Kawasaki Z 200 13
Kawasaki Z 900 42
Kawasaki 500 Mach III 44
Kawasaki KZ 900 Ltd 56
Kreidler RS Restaurierung 57
Laverda 750 SF 33
Laverda 1200 C3 55
Maico, Geschichte 8
Manx GP 76
Matchless G50 40
Metisse G50 Mountaineer 36
Morini 3 1/2 60
Moto Guzzi 25 - 26
Moto Guzzi V7 Spezial 54
Moto Guzzi Nuovo Falcone 46
Moto Guzzi 350 Werksrenner 61
Münch 26
MV Agusta 750 Imola 57
MZ • Die Geschichte 24
MZ ES 250 18
MZ ES 300 60
MZ RT 125 21
Nimbus Typ II 53
Norton Commando 19
Norton Federbett 24
Norton Manx /Jawa-Motor 20
Norton/BSA Café Racer 12
Norton John Player 52
NSU 2
Parilla 175 Sport 34
Rickman-Story 21, 22, 24
Royal Enfield Constellation 71
Rudge 250 41
Sanglas 500 S 11
Silk-Zweitakter 23
Suzuki GT 750 45
Suzuki TS 400 68
Terrot 350 HCT 78
Triumph (D) 6
Triumph-Twins (GB) 45, 47, 48
Triumph (GB) 1970 bis heute 63
Triumph T 140 E 48
URS 35
Velocette 27, 28
Velorex 38
Veteranen-Trial 27
Victoria 7
Vincent Grey Flash 56
Zündapp 1, 15, 16
Zündapp KS 900 4-Zyl. 49

Typenkunde

Adler MB 250 64
Ardie BD 176 2
AWO 425 25
Bianchi MT 61 76
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 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
Maico Mobil MB 200/175 77
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
Triumph Boss 31
Triumph T 120R 18
Velocette Venom Clubman II 3
Victoria Bergmeister 44
Victoria KR 26 N 6
Vincent Black Shadow 65
Yamaha XS 500 68
Yamaha XS 650 33
Zündapp 200S 17
Zündapp 250S Trophy 7
Zündapp KS 601 32
Zündapp Norma 29

Hist. Test- und Fahrberichte

Adler MB 250 S 28
Ardie BD 176 29
Beart Norton 350 65
BMW R26 13
BMW R 50 36
Bücker Ilona II 27
Bultaco TSS 250 64
Derbi 50 ccm 59
DKW RT 175 S 30
Hercules K 101 55
Hercules K175S 8
Hoffmann Gouverneur 11
Honda CB 750 F 22
Honda CR 750 69
Honda CR 110 77
Horex Rebell 67
Horex Regina 4 10
Horex Resident 12 + 31
IWL Troll 74
Jawa 350 25
Maico 175 SS 19
Maico M 200 S 58
Mars Stella 175 42
Moto Guzzi 750 S / 1000 S 62
Norton Challenge P 86 63
NSU Fox 65
NSU Lux 24
NSU OSL 251 51
NSU Spezialmax 44
NSU Superfox 9
NSU Sport-Konsul 48
Panther KS 150 16
Royal Enfield Trial 75
Schwimmende MZ Nautic 62
Simson Sport mit Stoye-SW 37
Suzuki GT 750 23
Tornax S 250 66
Triumph Boss 26
Triumph Cornet 32
Triumph Speed Twin 33
Triumph twenty one 18
Victoria Berg.Gespann 350 64
Victoria KR 26 N "Aero" 65
Victoria Swing 17
Yamaha XS 1100 61
Zündapp 175 S 51
Zündapp 250S 40
Zündapp Elastic 200/250 53

Technik

Achsantrieb R 51/3 Überholung 74
Akkus 42, 43
Alarmanlage f. Motorrad 59
Alu polieren 10, 35, 36
Alu eloxieren 49
Alu löten 63
Axiallag. f. BMW-Kipphebel 63
Bleiakkus, alles über 77
Bleifreies Benzin 50
Bowdenzüge 23
Bremsen 21, 23
BSA B 40 Motor 46, 47, 48
Dämpfer, hydraulische 36
DKW-Elektrik 41 - 43
Einradanhänger 60
Einspeichen 12
Elektronische Regler 68
EMW R 35/3 Restaurierung 59
Entlacken 35
Gasgestänge für BMW´s 54
Gilstern 53
Gummirestaurierung 29
Haarriß-Prüfung 22
Hebebühne selbstgebaut 58
Helmtest (Jethelme) 30
Heizgriffe selbst bauen 34, 60
Honda Zündanlagen 17
Hupen, Reparatur von... 40
Jethelme: Davida/Chevignon 63
Katalysatoren 45
Ketten 24 - 29
Kleber 67
Kolben erneuern 31, 32
Kreuzgelenke überholen 61
Kurbelwelle wuchten 39
Lack f. japanische Motorräder 27
Löten 37, 39
Materialanalyse 35
Pannenhilfeschema 33
Pulverbeschichten 39
Öl 8 - 10
Öls, Eigenschaften des- 33
"Red-Porsche-Killer" - Killer 64
Regler, elektronische- 37
Reglereinbau 39
Rucksacktest 56
Schaltzeichen 38
Scheibenbremsen 78 - 79
Schrauben 4 - 7
Schweißtechnik 40
Simmerringe 8 - 11, 44
Seitenständer, Der sichere... 40
Spannungsüberwachungsschaltung 72
Steib S 500 wasserdicht 73
Stromprüfer 43
Synchrotester (elektronisch) 65
Vergaser 1 - 5
Warnblinkanlage 41
Zweitakt-Schmierung 19
Zweitakter aktuell 62

Umwelt & Restaurieren

Asbest 14
Entrosten 54
Festgegangene Kolben 17
Gehörschutz 15
Hautschutz und Reinigung 19
Helme 20 - 21
Katalysator 24, 45
Kraftstoff 12
Lacke 18
Lärm 15
Ölbeseitigung 13
Reinigen mit Sprit 12
Säuren und Schutz 16
Sommersmog 75
Tempo kontra Öko 62
Verchromen 23 - 28

So wird´s gemacht:

Die gewünschten Hefte (einfach die Nummer angeben, die hinter dem Thema steht) bestellen per **Telefon (0421/50 16 17)**, per **Fax (0421/50 44 48)** oder per Postkarte.

Mindestbestellmenge: 3 Hefte

Bestell-Adresse ?
GUMMIKUH:
BAUES-Verlag
Am Deich 57
28199 Bremen

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.

Sonderausstellung im Zweirad- und NSU-Museum in Neckarsulm. Ein unvergessener Weltmeister des Motorradrennsports wurde 60.

60 Jahre Hans Georg Anscheidt

Hans-Georg Anscheidt („Schorsch", wie die Schwaben sagen) stand nicht nur ein Mal auf dem Treppchen, sondern konnte am Ende seiner Rennfahrerlaufbahn im Straßenrennsport auf neun Deutsche Meister-, ein Europa Meister- und drei Weltmeistertitel auf Maschinen von Suzuki und Kreidler zurück blicken.

Die nie ganz abgebrochenen Verbindungen zu Kreidler, der günstige Termin der zur Zeit im Zweiradmusem laufenden Kreidler-Sonderausstellung und die aufgeschlossene Museumsleitung ermöglichten jetzt, diesen Mann nochmals zu feiern. Anläßlich des 60. Geburtstages von H.-G. Anscheidt fand vom 1.12.95 bis zum 7.1.96 eine Sonderausstellung unter dem Motto „60 Jahre Anscheidt" statt.

Zur feierlichen Eröffnung traf man sich inmitten von Kreidler-Fahrzeugen. Freunde und Weggenossen, Vertreter von Museen und Firmen, die schreibende Zunft und eifrige Helfer lauschten den Festbeiträgen. Die Laudatio, gehalten vom Sohnemann, erinnerte an die vergangenen Zeiten:

Die Schrauberfähigkeiten erlernte Anscheidt während seiner Lehrzeit bei einer DKW Vertretung in den Jahren 1951-54. Die erworbenen Kenntnisse vertiefte er dann noch bei BMW-, NSU-, und Zündapp-Vertretungen.

Mit einer 150 ccm Dürkopp nahm er in dieser Zeit an Geländewettbewerben teil, stieg dann auf Triumph und schließlich auf eine 250er Gelände-Max um. Den ersten größeren Sieg errang er im Uelzener Heidelauf am 7. August 1955 in der Viertelliterklasse.

Höhere Geschwindigkeiten faszinierten ihn damals wie heute. Zu seiner Weltmeistermaschine Suzuki RK 67 sagt er heute: "Mit den Reifen (Er hat keine passenden neuen Reifen mehr) kann man auf dem Motorrad nur noch geradeaus fahren." So wechselte er 1957 zu den Bahnrennen, die in den fünfziger Jahren auf Gras, Sand oder Asche in vielen Orten ausgefahren wurden. Hierzu baute er seine alte Dürkopp erneut auf, um sie konkurrenzfähig zu haben. Mit mildem Unterton erzählt die Verwandtschaft, daß diese Maschine damals zwischen den Rennen neben seinem Bett im Zimmer parkte.

Von den 40 Rennen, an denen Anscheidt teilnahm, konnte er 31 bis zum Saisonende 59 gewinnen. Mit der Sicherheit und dem Selbstbewußtsein, sein Handwerk zu beherrschen, bewarb er sich bei den Kreidler-Werken um einen Rennfahrervertrag. Kreidler schien Erfolg zu bedeuten. Hatte das Werk doch gerade erst die neugeschaffene Serie „Motocup" gewonnen. Neben den bisherigen guten Resultaten in den vergangenen Rennen, besaß Anscheidt die Figur eines Jockeys. Mit nur 166 Zentimetern Länge wog er in voller Rennbekleidung keine 60 Kilogramm. Mit diesen idealen Voraussetzungen für die Schnapsglasklasse erhielt er den gewünschten Werksvertrag.

Fünf Jahre fuhr Anscheidt für Kreidler und erntete so manchen Lorbeer:

1960: 1. Platz - Motocup,
1961: 1. Platz - Europameisterschaft,
1962+1963: 1. Platz - Deutsche Meisterschaft,
2. Platz Weltmeisterschaft
1964: 1. Platz - Deutsche Meisterschaft,
3. Platz - Weltmeisterschaft.
1966+1967: 1. Platz - Weltmeisterschaft 50 ccm,
1. Platz - Deutsche Meisterschaft 50 ccm.

Der ganz große Titel, die Weltmeisterschaft, fehlte jedoch noch. Das kleine Werk aus Kornwestheim kam aber gegen die übermächtige Konkurrenz aus Japan nicht an und fiel zusehends zurück. Während der laufenden Saison 65 entschloß sich Kreidler, sich deshalb aus dem Grand Prix-Rennsport zurückzuziehen. Mit einem neuen Vertrag bei Suzuki ging Anscheidt in die Rennsaison 66.

Nun folgten die begehrten Titel:

Mangelnde Regeln in der Begrenzung der Technik führten zu einem uneingeschränkten teuren Wettrüsten der Motorradfirmen im Rennsport. Dies hatte zur Folge, daß in der 50 ccm Klasse immer mehr Firmen diese nicht mehr beschicken wollten. Suzuki kündigte für die Saison 68 ein Fernbleiben an. Eigentlich hätte das auch das Ende der Rennfahrerlaufbahn sein sollen, und so schien die Zeit reif für ein Resümee in Form eines Buches.

Es war natürlich ungewöhnlich, daß ein aktiver Motorsportler zur Feder griff und ein Buch veröffentlichte. Dieses Projekt fand aber schnell Fürsprecher. Das „Geleitwort" verfaßte Georg Leber, damals Bundesminister für Verkehr. Hier wurde schon der Tenor des Buches deutlich: „ Zwei Dinge scheinen mir dabei der Schlüssel zu seinem Erfolg zu sein: Einmal die innere Leidenschaft und der durch nichts beirrbare Wille, zum anderen die harte, entbehrungsreiche Arbeit und ein zielstrebiges Training." (soweit Leber).

Es sollte pädagogisch wirken. Ein Buch für die Fans. Viele Freunde der kleinen Klasse waren unter den damals 10 bis 17 Jährigen, die darauf warteten, endlich legal eine Kreidler, Honda oder Suzuki fahren zu können. Die zu vermittelnden Tugenden eines Vorbildes hob der Präsident des Badischen Motorsportclubs e. V, Wilhelm Herz, im Nachwort hervor: „Ich begrüße es sehr, daß ein großer Könner im Motor-Rennsport ein Buch für die Jugend geschrieben hat. Er schildert klar und ohne Umschweife die Härte des Motorradsports, um so der Jugend zu zeigen, daß der Sieg erkämpft werden muß." (soweit das Wunschdenken der damaligen Zeit)

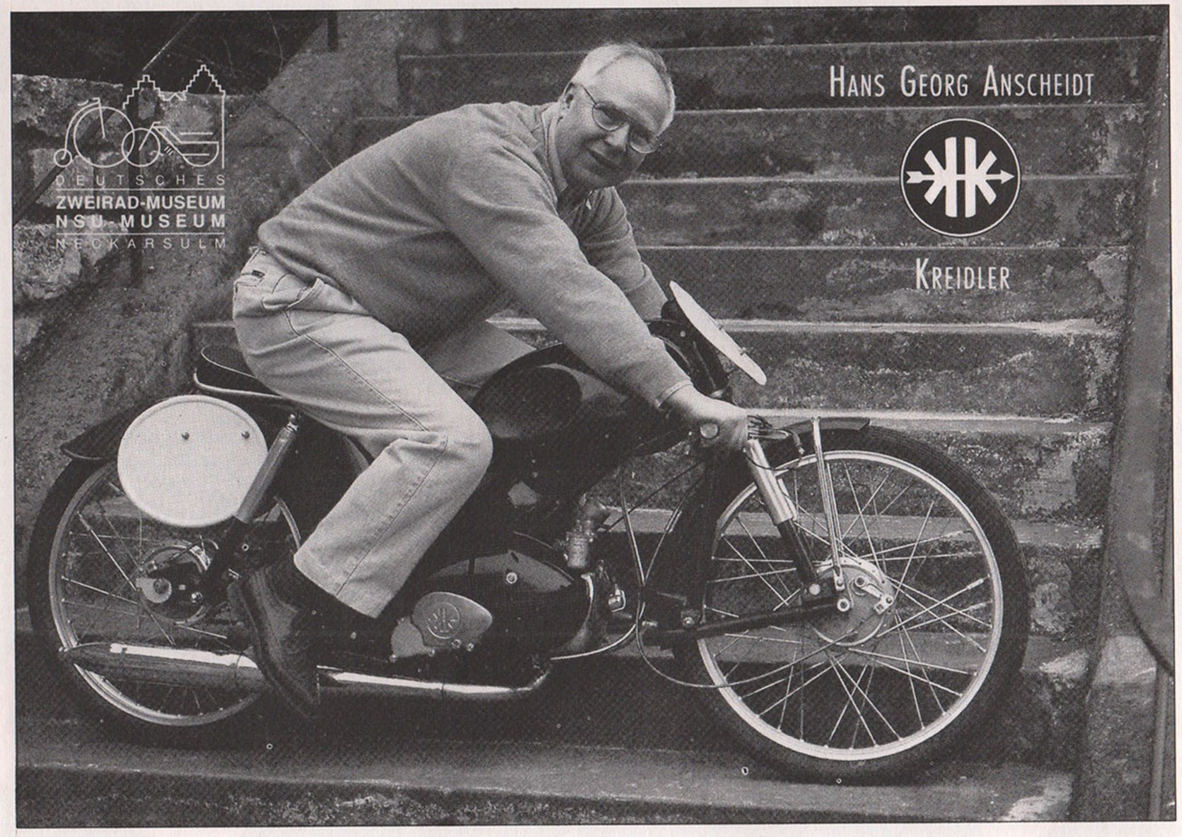
Das Buch beschreibt die Vorbereitungen für die Rennen und zeichnet die schwankenden Gedanken und Gefühle Anscheidts auf. Auf gut 100 Seiten wurde die Zeit als Werksfahrer bei Kreidler und das ständige Gefühl, mit unterlegenem Material Vizeweltmeister zu werden sowie das Glücksgefühl beim Wechsel zu Suzuki, um mit ganzem fahrerischem Können auf bestem Material zu siegen, beschrieben. Im Buch finden sich aber auch 50 Fotos aus den Rennen von 1960 bis 1967, die nicht nur Anscheidt, sondern auch Kameraden und Konkurrenten mit ihren Maschinen zeigen. Siegfried Rauch schrieb 1968 über das Anscheidt-Buch: „... diese Geschichte einer Motorrad-Rennfahrer-Laufbahn ist ausgezeichnet gelungen und wird jedem, der sie liest, Freude machen." Dem ist auch heute nichts hinzuzufügen.

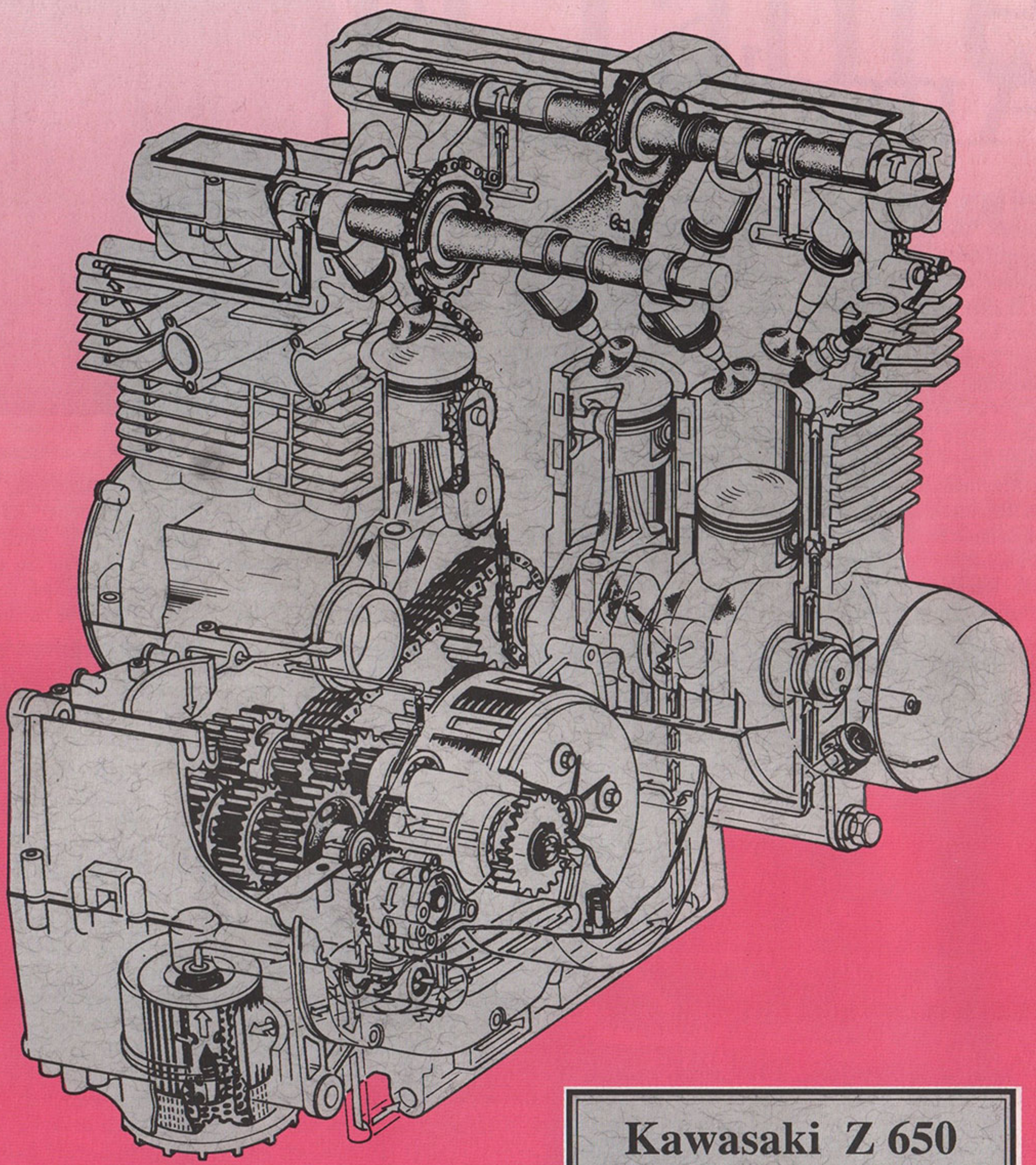
Und wie denkt Anscheidt heute über das Buch? „Das Buch ist ein Jahr zu früh erschienen!" Ja leider, denn Anscheidt fuhr 1968 nochmals auf seiner alten Suzuki RK 67 als Privatfahrer um die Weltmeisterschaft, die er dann auch tatsächlich abermals gewann. Jene Zeit, in der er sich um alles selber kümmerte, Transport, Wartung und Reparatur sowie Fahren bis zum Sieg, hätte sicherlich noch so manches Kapitel füllen können.

Eingerahmt zwischen den ruhmreichen Rennmaschinen von Dürkopp über Kreidler bis Suzuki und der Vitrine mit einer Auswahl an Pokalen, bedankte sich Anscheidt bei den vielen Helfern, die diese Sonderausstellung ermöglichten. Und wie es seine praktische Art ist, fehlten in dieser Aufzählung auch nicht die Arbeiter des Bauhofes, die mit so mancher Schubkarre Kies den Unterlage für die ausgestellten Zweiräder schufen.

Nach dieser Ausstellung darf man sich jetzt ruhig schon auf ein Jubiläum mit Dieter Braun oder Dirk Raudis freuen.

Text und Fotos:
Johann Kleine Vennekate





Kawasaki Z 650

Hubraum : 652 ccm
Bohrung x Hub : 62 x 54 mm
Verdichtung : 9,5 : 1
Drehmoment: 56,8 Nm / 7.000 U/min
Leistung : 66 PS bei 8.500 U/min
Bauzeit : 1976 - 1983

GUMMIKUH & PAST perfect 15. Januar 1996