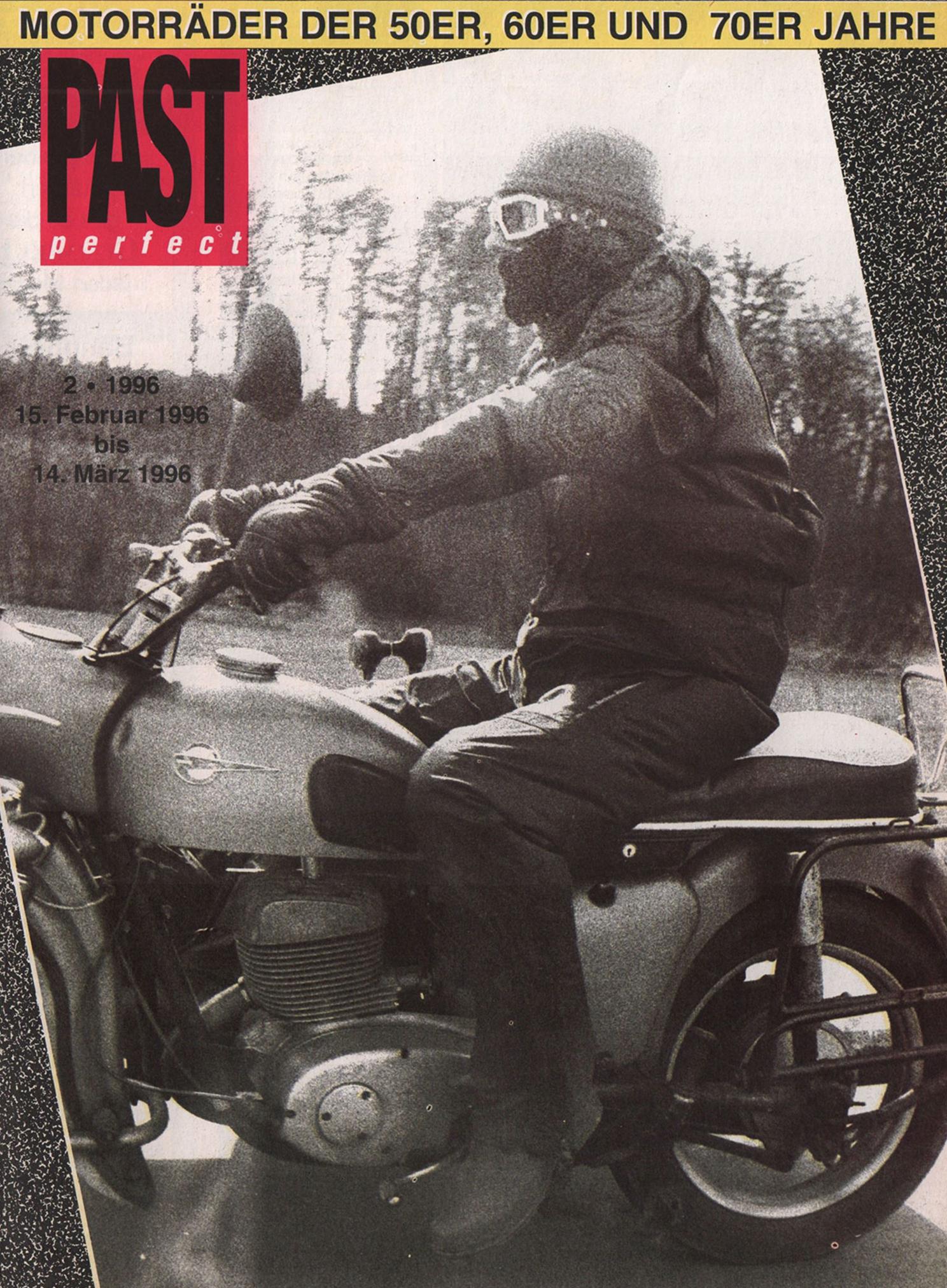
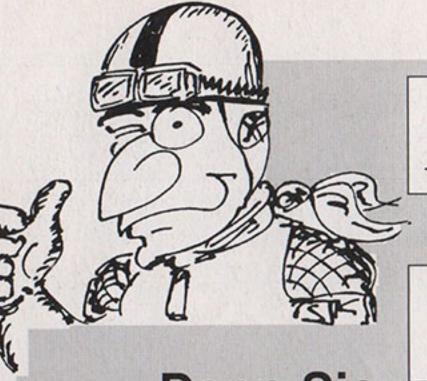
m a





Tobias Pfluger Platenstraße 7 30451 Hannover Telefon u. Fax: 05 11/210 35 08 Adler-Museum & Antiquitäten Strohmenger Kölner Straße 150 53919 Weilerswist

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

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

MZ-Spezialservice Firma Wildschrei Hauptstraße 26 56829 Brieden

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

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

Museum Klaffenbach

für sächsische Fahrzeuge

Gutsweg 6

09221 Klaffenbach

Motorradmuseum Augustusburg

Schloß Augustusburg

09573 Augustusburg

British Bikes GLM-Motorräder Fischerstraße 1 31039 Rheden

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

Bücherstube Lehrte Iltener Straße 28 31275 Lehrte

Achim Reid Antigitäten Kirchstraße 11

58300 Wetter-Wengern

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

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

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

Veteranen-Ersatzteile Heumann Fuchsberg 3-5 64807 Dieburg

Italiener und Engländer Motorradladen Yorkstraße GmbH Yorkstraße 15 10965 Berlin

Big Banana Michael Buchholz Macherscheiderstr. 16b 41468 Neuss

Arnim Collet Jawa, MZ, Yamaha 66687 Wadrill

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

MZ-Vertragshändler AT-Zweiradtechnik Dorfstraße 19 41540 Dormagen

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

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

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

Deutsches Zweiradmuseum Deutschordensschloß 74172 Neckarsulm

British Bikes Reifen Kastenholz Brando's Mönchsgasse 14 Mittelweg 2 50737 Köln 22941 Bargteheide

Andy Wagner Laverda Schreibergasse 37 78462 Konstanz

Schuhmann Motorradservice Fiete's Gespann Schuppen Mech.Werkstatt + Restaurierung Alte Neusser Landstraße 243 Mu.Z-Vertragshändler • Bahnhof-50769 Köln staße.5 • 29355 Beedenbostel

Southern Division Blutenburgstraße 75 80634 München

In folgenden Städten gibt es die **G**UMMIKU**H** jeden Monat neu in der Bahnhofs-

| bucl | nhandlung |
|-------|----------------|
| 30159 | Hannover- |
| | Hauptbahnhof |
| 31785 | Hameln |
| 32545 | Bad Oeynhausen |
| | Nord |
| 33330 | Gütersloh |
| 33613 | Bielefeld |
| 34117 | Kassel- |
| | Hauptbahnhof |
| 34131 | Kassel- |
| | Wilhelmshöhe |
| 35290 | Gießen |
| 37073 | Göttingen |
| 38642 | Goslar |
| 42283 | Wuppertal- |
| | Barmen |
| 42287 | Wuppertal- |
| | Oberbarmen |
| 12897 | Remechaid- |

Remscheid-42897 Lennep 44787 Bochum Essen 45127 Mülheim 45468 45659 Recklinghausen Emmerich 46446 Wesel 46483 46535 Dinslaken

Kleve 47533 Osnabrück 49074 51643 Gummersbach 55180 Mainz 55543 Bad Kreuznach

Arnsberg 59759 67655 Kaiserslautern Neckarsulm 74172 82354 Weilheim i. OB Bad Reichenhall 83435 Neumarkt/Oberpf. 92302 92637 Weiden/Oberpf. Passau 94032 Straubing 94315 95028 Hof 95615 Marktredwitz 97070 Würzburg

UNTERWEGS

Die 50er Spitzenhummel: Van Veen Kreidler 46 von Alan Cathcart

Fahrzeugmuseum in Suhl: Jens Kraus hat es für uns besucht 38

TECHNIK

Restaurierungsserie: BMW R 51/S mit Steib-Seitenwagen, Teil 5 von Volker Timmer

Basteltip: Pneumantkoffer als Topcase von Jens Kraus

32

12

40

GESCHICHTE

König: Die Geschichte der Berliner Zweitaktschmiede

Otto Mathé: Ein Nachruf von David Longstroke

BIKER'S SEELE

Die Schattenseiten des **Entgiftungswunders:**

David Longstroke macht sich Gedanken zum Kat-Problem

RUBRIKEN

Händlerservice: Wer verkauft die GP

Korrespondenz: Was die letzten 4 Wochen über unsere Schreibtische lief

Impressum:

Kleinanzeigen: Such & Find Litera-Tour: Das Antiquari-

sche Buch: Geländesport 31

Unsere Bücher zum Bestellen: 44

Termine & Treffen:

Bestellservice: Welches Heft ich unbedingt noch brauche

Prototyp einer "König-BMW" von 1973. Mehr dazu ab Seite 4



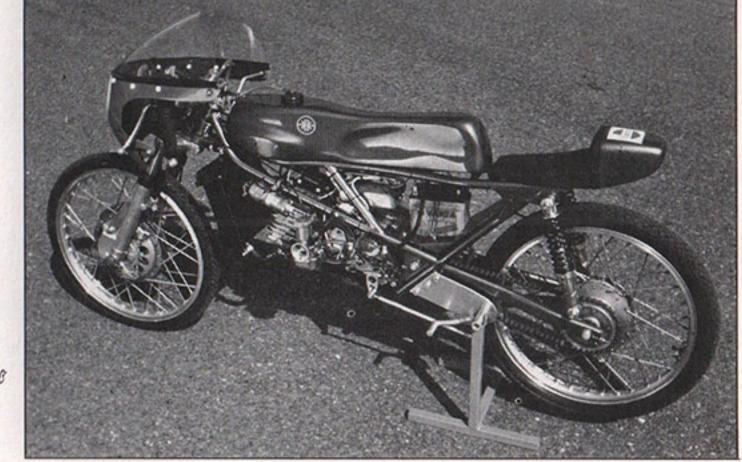
Zu Besuch in Suhl, ab Seite 38



Wir bauen uns ein Topcase, ab Seite 42

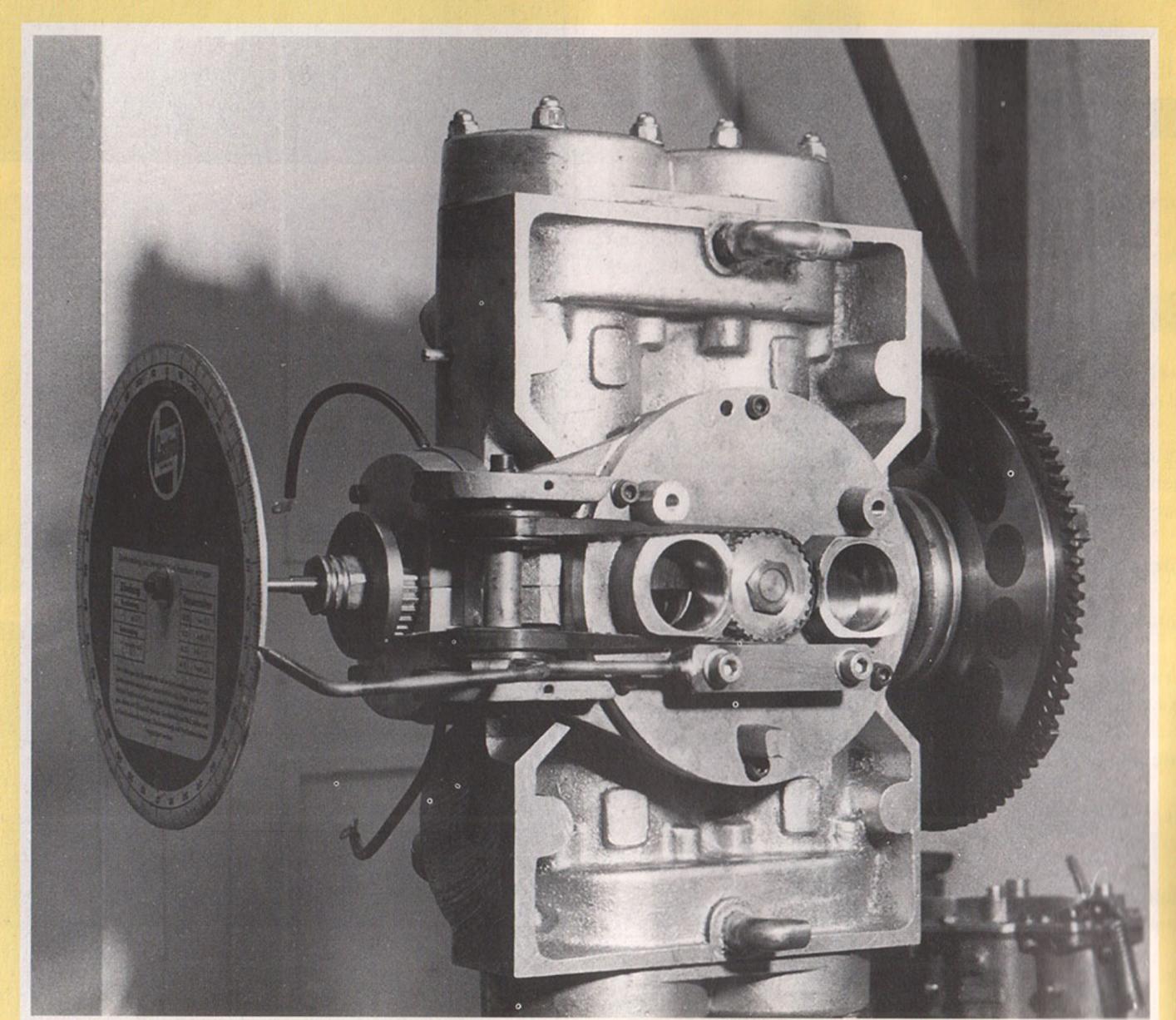
Das 50 ccm Rennmaschinchen. Die Van Veen Kreidler von Alan Cathcart, ab Seite 46





GUMMIKUH & PAST perfect 15. Februar 1996

- zu Lande zu Wasser und in der Luft



Gut zu erkennen ist der große Kühler. Die Bremsscheiben (von Citroën) wurden später eingebaut.

Etwas Geschichte

ie Anfänge des Bootsmotorenherstellers KÖNIG in Berlin reichen bis in die 20er Jahre zurück. Der begeisterte Segler und Ingenieur Rudolf König hatte so seine Probleme mit dem fehlenden Wind in den Berliner Gewässern. Ein "Flautenschieber" mußte her, um den Heimathafen mit Motorkraft zu erreichen! So wurde konstruiert und gebaut. Was herauskam, war ein einfacher Zweitakt-Au-Benbordmotor, noch dazu mit der bahnbrechenden Idee, ihn an der Seite des Bootes anzubringen.

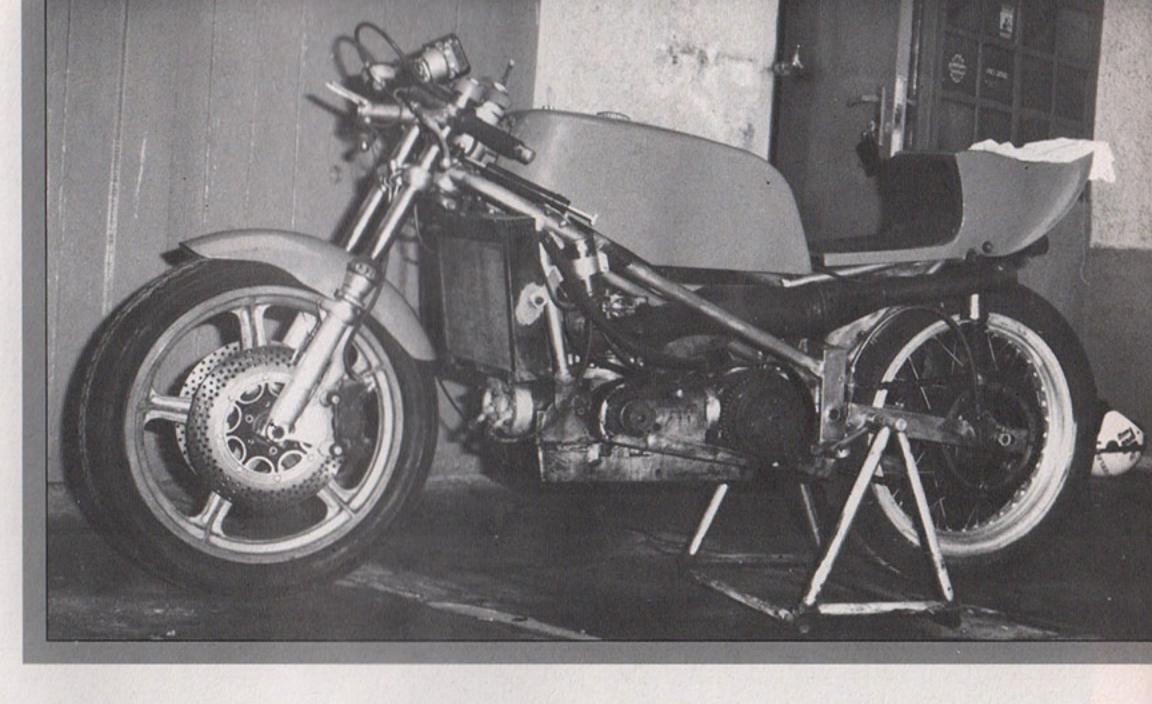
Durch Verschieben des Antriebsachsenwinkels bzw. Gegensteuern entstand ein akzeptabler Kompromiß für die Geradeausfahrt. Selbst die tausend Paddler interessierten sich für diesen Motor, der zur Serienreife entwickelt wurde.

gegründet als Konkurrenz zu hätte. Fichtel & Sachs, der Motor verkaufte sich gut. Noch in den Dreißigern entwickelte Rudolf König einen Heckmotor und einen leistungsfähigen 175 ccm Rennmotor mit drehschiebergesteuertem Einlaßventil, 20 PS bei 7.300 U/min., ein Nasenkölbler, der bis Ende der Fünfziger gebaut wurde.

Und während des Krieges kamen Aufträge zur Entwicklung und zum Bau von Sturmbootmotoren in Gestalt von Dreizylinder-Sternmotoren, deren Grundprinzip bis in die heutige Zeit das Verkaufsprofil mitbestimmten, doch davon später.

Wie es so vielen Fabriken erging, stellten sich die König-Produktionshallen bei Kriegsende als Trümmerhaufen dar.

Trotz alledem: Die Produktion und Reparatur von Bootsmotoren wurde bald wieder auf-



genommen, und mit wachsendem Wohlstand und Freizeitangebot füllten sich auch wieder die Auftragsbücher, auch für die Rennmotoren. So verfaßte Carl Hertweck, Chefredakteur von "Das Motorrad", einen Artikel über "merkwürdige Zweitakter", die mit Nasenkolben, sehr großen Vergasern, enormen Zeitquerschnitten und Verdich-Also: Kunden gab's genug, tungen, im Motorradbau anzu- ohne Auspufftrichter. Dann, im die Firma König wurde 1927 wenden sich niemand getraut Jahre 1952,

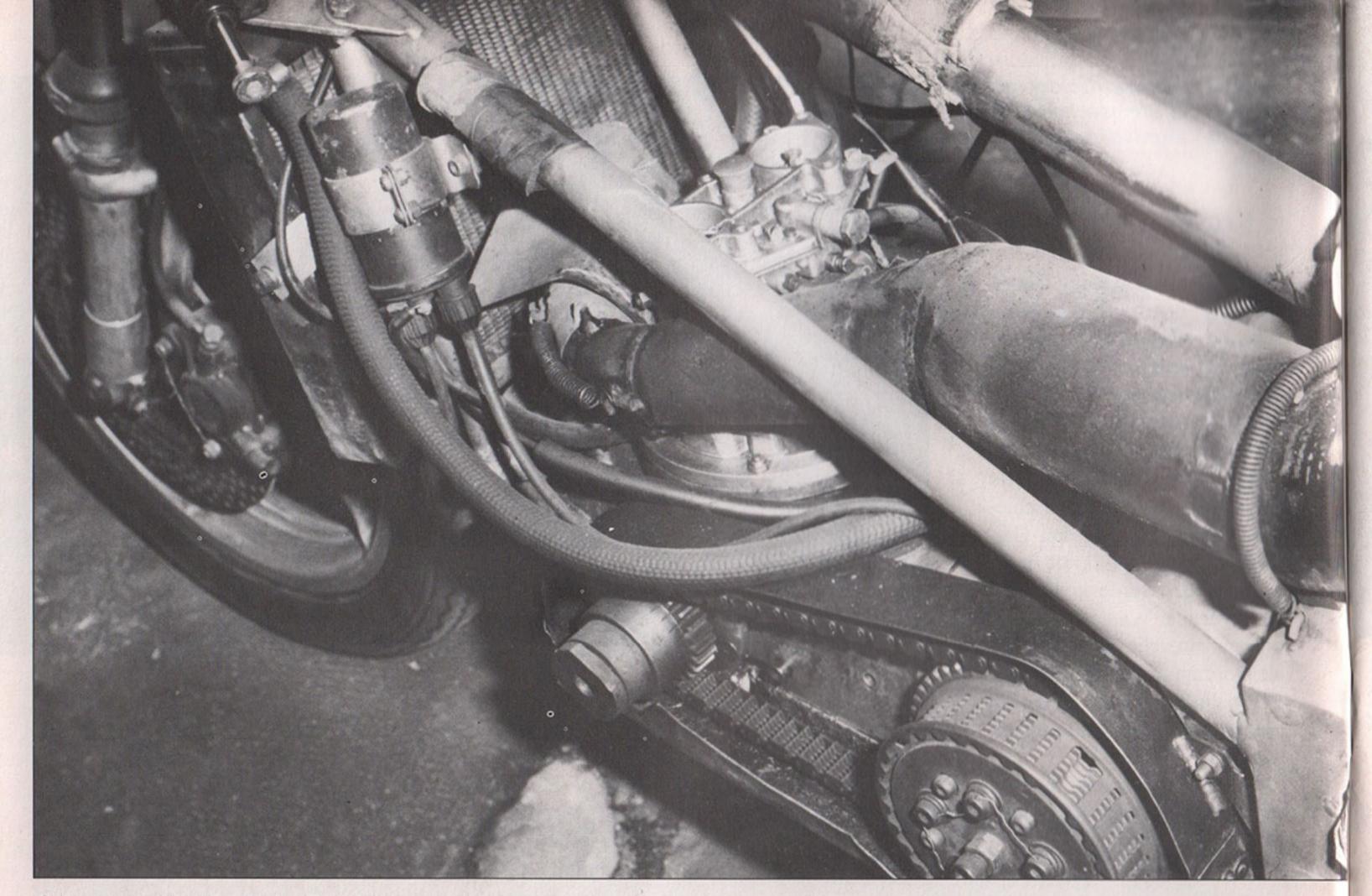
Derart holte man aus simplen Saugmotoren Leistungen schon in den Dreißigern von 80 PS pro Liter heraus, und als König nach dem Kriege die Bootsrennerei fortsetzte, war eine ausbaufähige Basis vorhanden, wie z.B. ein (älterer) Nasenkolben-Dreizylinder mit 500 ccm und 48 PS (!) und mit infernalischem Sound! Sie liefen damals meist König die Entwicklung vor al-

fing man wieder an, Motorbootrennen zu fahren.

Der damals 21jährige Sohn Dieter stieg ins Rennboot und wurde 1955 und 1957 Weltmeister, neunmal Europameister und einmal Deutscher Meister die beste Werbung für das väterliche Unternehmen.

Daneben beobachtete man bei





Gut zu sehen ist der Solex-Doppelvergaser.

Leistungsausbeute mitbrachten.

stände so klein wie möglich ccm (B/H = 45,5/54). Der Verkann.

lem der Motorradzweitakter halten zu können, verdrehte man sehr genau. Allen voran die einfach einen Zylinder um 180 Adler-Twins, die die besten Grad. Durch Verkleinerung der renz gehörig das Fürchten lehr-Vorraussetzungen für hohe Bohrung kreierte man ein ge- ten, man hatte sich schließlich lungenes Baukastensystem mit daran gewöhnt, daß Dieter Kö-Um die Zylinder-Mittenab- 250 ccm (B/H = 54/54) und 175

gaser und die Kanalabmessungen blieben die des 250er Motors. Die übrigens der Konkur- Motoren, die einfach im Aufnig schnelle Motoren bauen

Welt kauften bei König diese bau waren und im Baukastenprinzip bis 850 ccm, drehschiebergesteuerte Boxermotoren, ab 500 ccm eine Verdoppelung des Systems, letztere ab 1958 lieferbar waren. Besser als amerikanische Motoren mit Flatterventilen, da der Einlaßquerschnitt größer, der Gemischeinlaß ungestörter verläuft und dadurch eine bessere Füllung der Zylinder und des Kurbelgehäuses möglich ist. Ansonsten gibt es nichts Außergewöhnliches an den Motoren, jeder kann ihn kaufen, oder, wenn er will, selber aufbauen.

Und Rennfahrer aus aller

Alles in allem langjährige Erfahrungen insbesondere am Prüfstand, an dem Dieter Kö-

nig viel, viel Zeit seines Schaffens verbrachte.

Hier ein älterer Motor mit vier Mikuni-Vergasern mit einem Durchmesser von 34 mm unmd Zweiplatten-Drehschieber. Die abenteuerliche Zahnriemenanordnung hält aber trotzdem.

In den "Glanzzeiten" der 60er arbeiteten bei König 60 Leute. Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, daß König bis Mitte der Achtziger auch Tourenmotoren produzierte.

Die Solo-Rennmaschine

Wie gesagt, Dieter König aus Berlin hatte bezüglich seiner Bootsrennmotoren einen guten Ruf erworben. Sein wassergekühlter Zweitakt-Boxermotor in Rennausführung versprach Erfolg gegen die starke italienische und fernöstliche Konkurrenz.

Das obere Rahmenrohr wurde erst 1972 eingesetzt. Ursprünglich befanden sich zwei Oberrohre rechts und links vom Tank (sogenannter Doppelschleifenrahmen). Der Rahmen ist übrigens vernickelt.

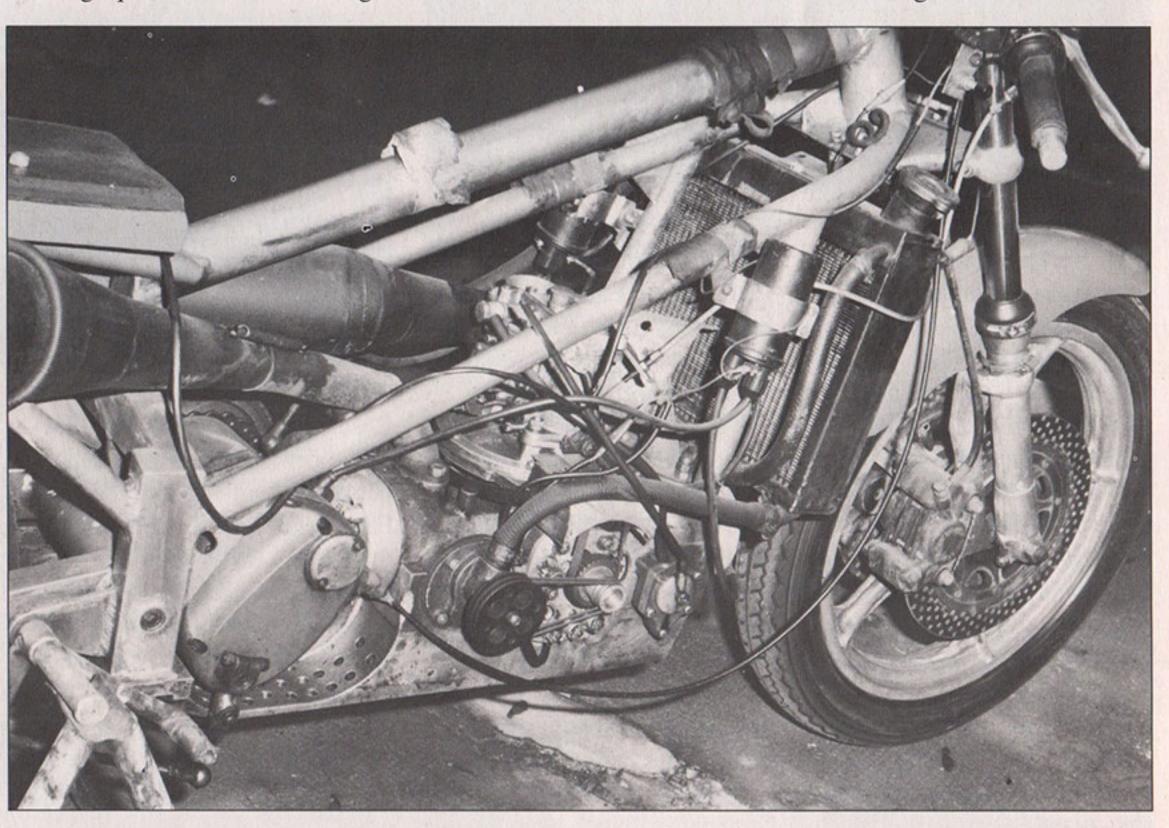
Kim Newcombe auf seiner KÖNIG-RE. Dahinter, nach links schauend, Dieter König, Geschäftsführer und Motorenkonstrukteur.

Erstmals im Mai 69 im Rennmotorrad eingesetzt in Hockenheim, war man zuversichtlich. Zusammen mit einem Norton-Getriebe und einer Norton-Kupplung wog der ganze Triebsatz nur 55 kg. Leistung gab's schon ab 7000 U/min. Mit anfangs quadratischem BohrungsHubverhältnis von 54 mm und Mahle-Kolben bestückt mit einem Dyke-Kolbenring, pumpenwassergekühlt und zwei BVF-Vergasern.

Wobei jeweils ein Vergaser ein Zylinderpaar mit dem notwendigen Kraftstoff-Luftgemisch über zwei Plattendreh-

schieber versorgte. Jedes Zylinderpaar zündete gleichzeitig, während das restliche Paar sich im unteren Totpunkt befand.

Etwas abenteuerlich anzusehen der um 90 Grad verschränkte Zahnriemenantrieb des Drehschiebers, erwies sich aber als zuverlässig. Die Maschine war





als Funktionsmuster in der Erprobung anzusehen, mit verschiedenen Anfangsproblemen, insbesondere der Kühlung. Im Folgejahr 70 ging durch Eintritt des Australiers John Dodds und des Neuseeländers Kim Newcombe (vorher bei Maico) die Entwicklung zügig voran.

Die Leistung war auf 75 PS angehoben, die von Schafleitner getunten Manx-Getriebe hatten 5 und 6 Gänge. Ein kleinerer, mit zwangsgesteuerter Luft versorgter Kühler erlaubte eine strömungstechnisch günstigere Verkleidung und folglich höhere Geschwindigkeiten.

Der Rahmen wurde verbessert, vorn gab's eine Ceriani-Gabel und hinten Federbeine von Girling, die Bremsen kamen von Fontana. Im Winter 71/72 wurde der Motor umgebaut: Kurzhuber mit 50 x 56 mm, zwei neue Hauptlager am Primärantrieb sowie eines an der entgegengesetzten Seite und ein neues in der Mitte, ein 45 mm Solex-Doppelvergaser und (nur noch) ein zentraler Plattendrehschieber. Es kamen aber auch andere Vergaser, wie z.B. We- nis. Der Schöpfer der Königber, zum Einsatz. Die Kolbenbolzen liefen in Nadellagern, Gemischschmierung 1:16, dann 1:20 und später noch knapper. 74er WM mager, und im Folge-

Deutschland 1972 auf dem Nürburgring also der erste Einsatz des neuen Motors durch die Fahrer Newcombe und Hiller bei guter Plazierung, die winterliche Arbeit hatte sich gelohnt! Desweiteren machte Eickelburg beim internationalen Rennen in Hengelo/Holland durch einen neuen Rundenrekord (157 km/h im Durchschnitt) von sich reden.

1973 dann, stieß die König zur internationalen Spitzenklasse vor, wo Kim Newcombe den zweiten Platz zwischen den MV Agusta-Piloten Phil Read und Giacomo Agostini einfuhr. Sagte doch Kim Newcombe: "Als ich vor drei Jahren zum ersten Mal mit der Maschine auf der Avus antrat, sagten alle: Das Scheißding (Wahlberliner!)

geht doch nicht! Heute ist sie auf allen Pisten der Welt bekannt, und keiner lächelt mehr über den "Ein-Mann-Betrieb aus Berlin".

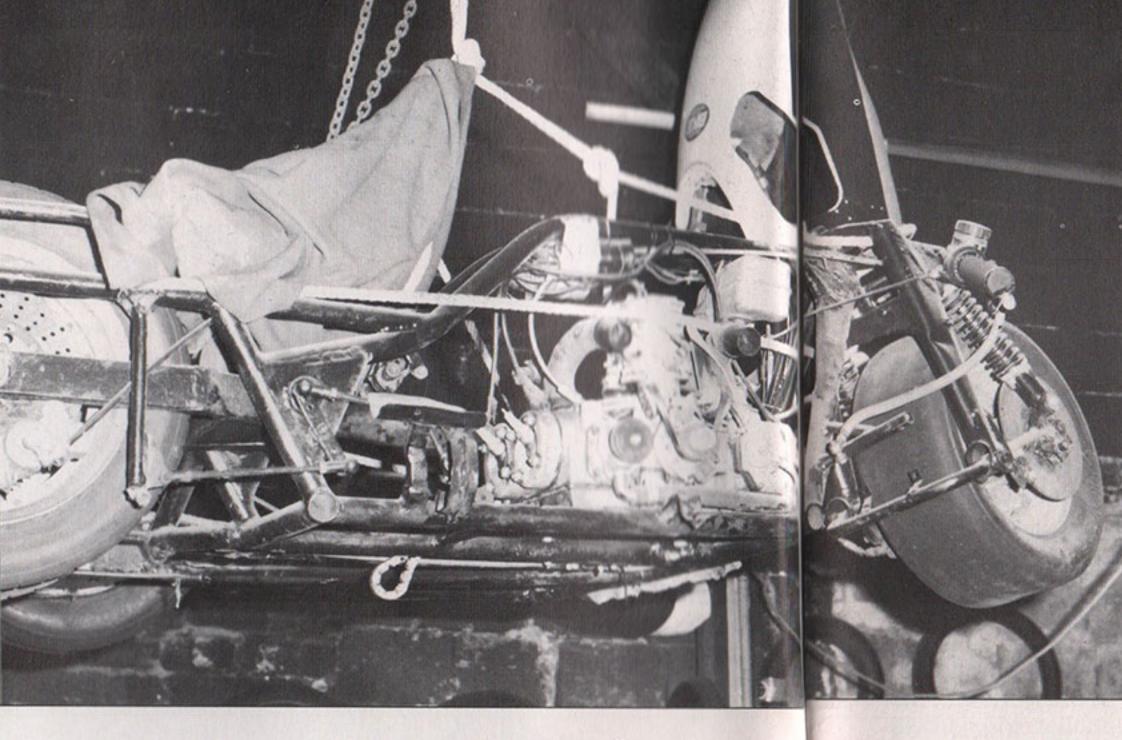
Er war sein eigener Konstrukteur, Mechaniker und Betreuer, als er gegen die Motorrad-Giganten MV Agusta, Suzuki und Yamaha antrat.

Er selbst: "Wenn die Starfahrer bereits in ihren Betten liegen, montiere ich noch an meiner Maschine oder betreue Privatfahrer von König-Maschinen". Und sein Chef Dieter König: "Er ist meine fahrende Reklame, mein Edelbastler!" Kim entgegnet: "In einem großen Werk wäre ich Versuchsinge-

Durch einen tragischen Un-

fall von Kim Newcombe im August 1973 in Silverstone fanden die Aktivitäten in der Soloklasse eine nicht mehr zu schließende Lücke, es war auch ein schwerer Schlag für die Berliner Motorenfabrik König. Ungenügende Straßensicherung, die Kim vor dem Rennen kritisierte, wurde ihm zum tödlichen Verhäng-Straßenmaschinen war tot, so blieb die Ausbeute für die König-Solomaschinen 500 ccm der Beim Großen Preis von - jahr brachten die Fahrer Christian Léon und Horst Lahfeld letztmalig König-Rennmaschinen an den Start. 1976 wurde das Soloprogramm dann insgesamt eingestellt.

> Darüber hinaus sei erwähnt, daß infolge der schwierigen

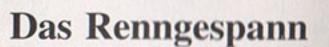


Beschaffbarkeit der Norton-Getriebe der Berliner Horst Zechner den König-Vierzylinder im Fahrgestell quer eingebaut und mit einem BMW-Getriebe zusammengeflanscht hat. Mangel: Das Kurbelwellenende, welches Schwungscheibe und Kupplung aufnahm, erwies sich als zu schwach und brach ab.

Eine Mehrscheibenkupplung schuf hier Abhilfe, die Maschi-Erbauers gut, und er lobte die Elastizität und die Drehzahlbandbreite des König-Motors sowie dessen geringe Baubreite. Der Berichter: "Drängt sich bei Betrachtung dieser Maschine (siehe Abschnitt: King on the Road) nicht das Bild einer Vierzylinder-Zweitakt-Boxer-BMW förmlich auf?" Insgesamt wurden über 100 König-Rennmo-

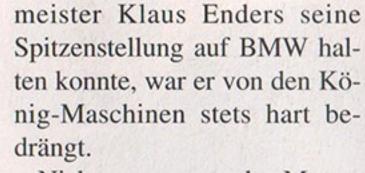
Renngespann mit KÖNIG-Motor an den Haken genommen. Mit englischem Rahmen, 180 kg Masse rennfertig. Zwei Weber-Doppelvergaser, Durchmesser 48 mm, Baujahr 1975, Dreikanal mit einem Drehschieber.

toren 500 bis 750 ccm für Motorräder gebaut, ein Motor komplett kostete damals 5.770,-DM, zuzüglich Primärantrieb ne fuhr sich nach Aussage des komplett 1.815,- DM. Rahmen und Tanks hat man ebenfalls bei Königs gebaut, ein Bausatz kostete bis zu 16.000 DM, wobei sich die Fahrer die Maschine nach eigenen Vorstellungen selbst komplettierten, um auch den Preis in erträglichen Grenzen zu halten. Helmut Bengelsdorf, Feuerlöschservice in Berlin-Neukölln, besitzt eine 500er Rennmaschine von Kim Newcombe.



Schon bei Beginn der Rennaktivitäten mit König-Motorrädern orientierte sich Dieter König trotz Neuland nicht erst auf nationale- und Clubrennen, sondern Große Preise und WM waren die Zielrichtung.

Gußteilstudie von 1972 im RVT 100 (Rahmenvorder-



Nicht nur wegen der Motorleistung waren die Königs für die "Pantoffelhelden" gefragt. Ersatzteile waren eher und mehr verfügbar, als von BMW - und dazu noch viel billiger. Dagegen hatte der Zweitakter auch seine Schattenseiten. Dieser hat nämlich keine Motorbremse, folglich sind stärkere Bremsen vonnöten. Desweiteren gab's insbesondere beim Gespannbetrieb Getriebe- und Kupplungsprobleme, praktisch waren verfügbare dem hohen Drehmoment des König-Zweitakters nicht gewachsen.

Anders als in der Soloklasse standen die Chancen für die Gespanne günstig: Drei GP-Siege und einen 2. und 5. Platz bei der WM (Steinhausen und Schwärzel). BMW, immer noch Sieger, zog sich danach aus der

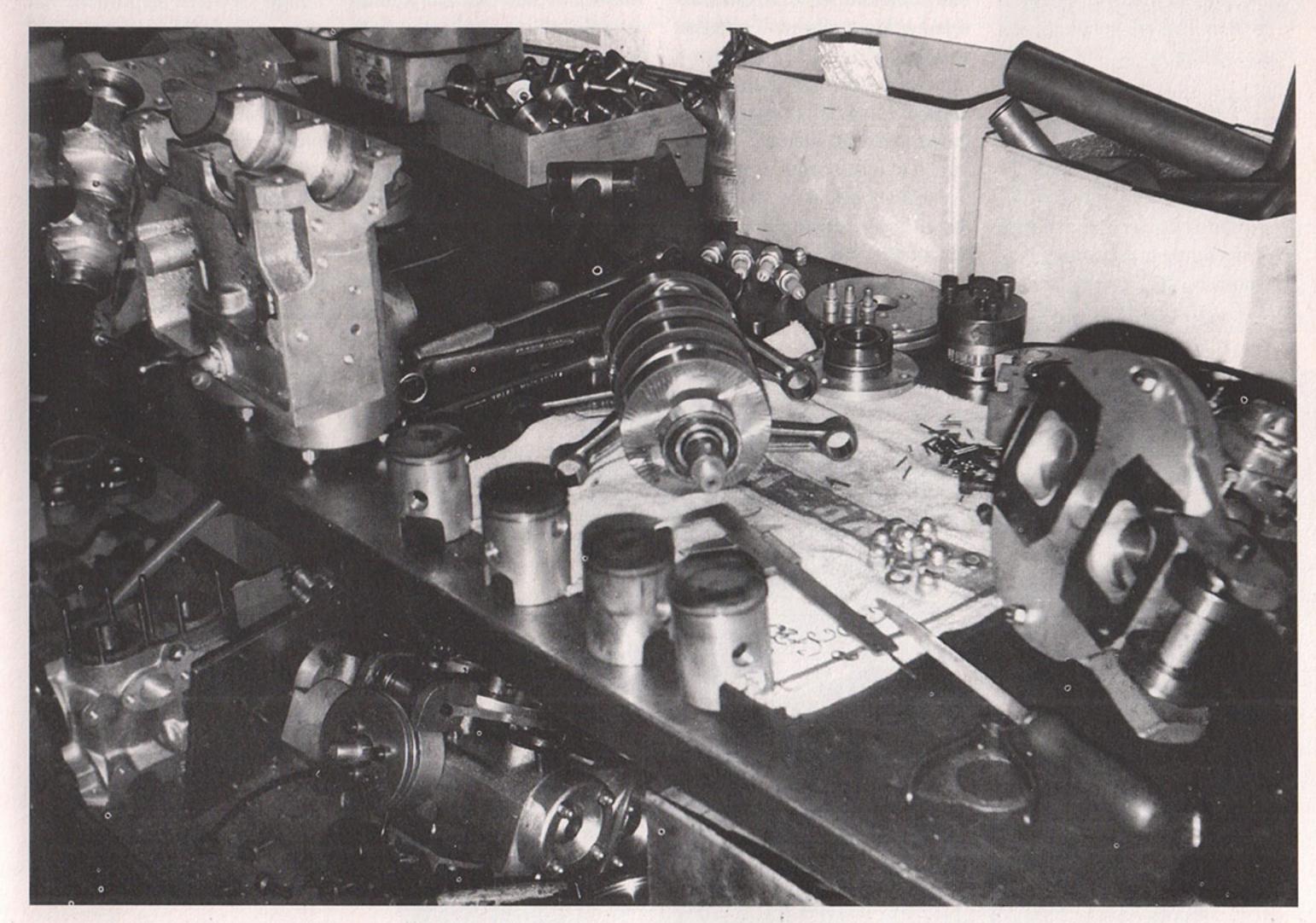
Zwischenträger mit Gußteil VC 500-Getriebe 246 im RVT 500. Die Aufnahme entstand 1972.

Gespannrennerei zurück. Und 1975 gewannen König-Gespanne die Plätze 1, 2 und 4, mit zuverlässigen Motoren und neuen Sechsganggetrieben von Schafleitner. Auch 1976 konnte Steinhausen seinen WM-Titel verteidigen. König-Gespanne siegten nun auch bei vielen nationalen und internationalen Wettkämpfen in Europa.

Nicht unerwähnt seien hier auch die Gewinne der Deutschen Sandbahnmeisterschaft der Gespanne durch Werner Eggert aus Ingolstadt in den Jahren 1974, 1975 und 1976.

Wegen der fehlenden Motorbremseigenschaften speziell beim Bahnsport wurden die

Die Versuchs- bzw. Entwicklungswerkstatt.



Auch bei den Gespannen war

der König-Motor wie geschaf-

fen, hier wurden 500er und

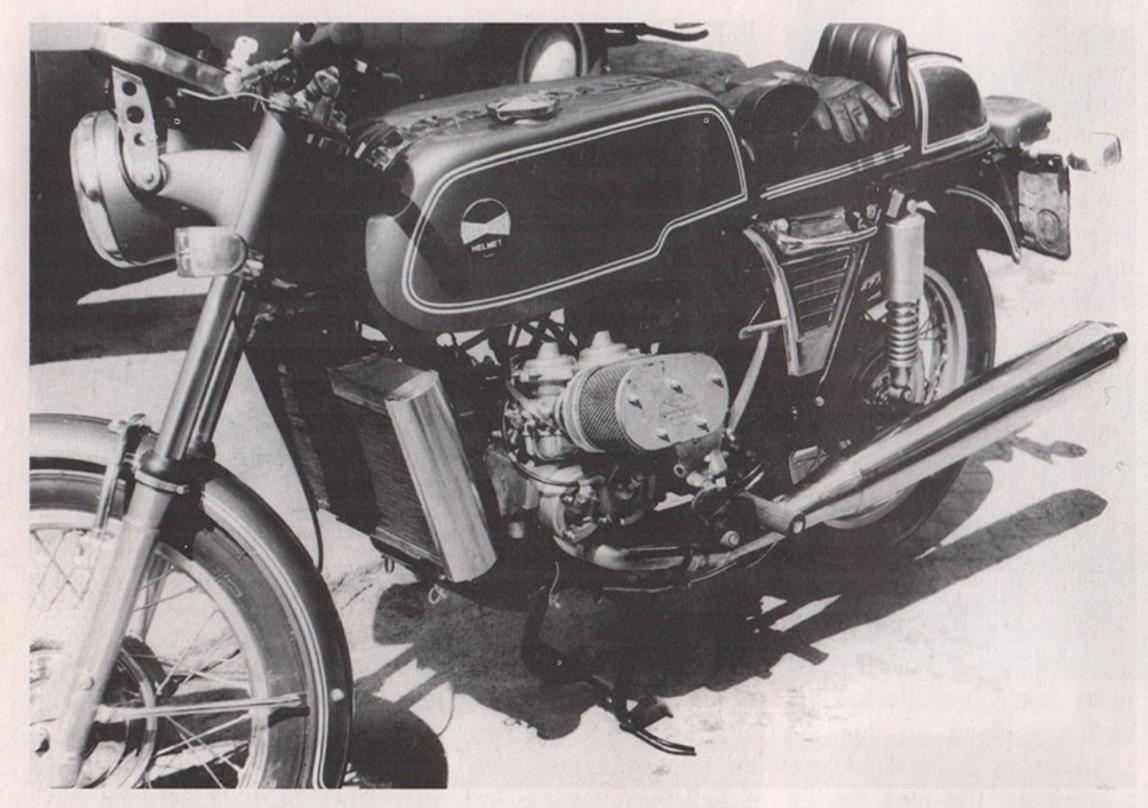
680er Motoren ab 1972 einge-

setzt. Und schon 1973 schien

es, daß die Königs in die Erfol-

ge der BMW-Gespanne einbre-

chen würden. Auch wenn Welt-



Zweitakter anschließend aus den Rennen gestrichen. Georg Sieroka - Motorrad Technik Berlin - hat ein König-Renngespann in seinem Lager buchstäblich an den Nagel - pardon - an den Haken gehängt, aus Platzgründen.

Der Rückzug

Ab 1977 wurde es im Straßenrennsport still um die "Königs",

0

Triebsätze mit Motor (ähnlich König), Kupplung und Getriebe in "einem Guß", was bei König nicht der Fall war. Alle namhaften Fahrer verließen König und kontaktierten zu finanzkräftigeren Herstellern. Trotzdem wurden König-Rennmotoren für Motorräder noch einige Zeit angeboten und in privater Regie an den Start gebracht. Wenn auch nur wenige Jahre im Glanzlicht gestanden, gehören neue und konkurrenzfähige die Königs mit ihrem Erschei-Technik drang in die Szene. Wie nen in den 70ern zu denen, die Maschinen von Yamaha, Suzuki ein Stück Straßensport-Geund Fath. Letzterer lieferte schichte mitgeschrieben haben.

King on the Road

"Vielleicht gibt es sie eines Tages, die BMW mit dem König-Zweitakt-Vierzylinder, und wie leicht und schmal könnte sie sein". So unkte man nach der ersten Berührung mit den zwei Prototypen im Jahr 73. Sie Einbau des König-Motors in das gibt es heute noch, beide in Ber- R 90-Fahrgestell: Der Rahmen lin. Die 500er nennt Hans-Georg Krage, dreifacher Bootsrennweltmeister und Kfz.-Meister, sein eigen.

So legte sich 1972 ein kleines Entwicklerteam bei BMW in Berlin-Spandau kräftig ins

Umstellung von Drehschieber auf Membraneinlaß bei der K 500 im April 1973. Die erste Ausführung war mit einem Bing-Vergaser ausgestattet. Mit der Tanksitzbank-Anordnung ist die vorhandene 350er ausgerüstet.

Zeug, abgekürzt BMW, was heißen soll: Biedermann, Milarch (unvergessen, was könnte der Ernst heute darüber alles noch zum Besten geben) und Wall. Ob die Mitarbeiter diesbezüglich nach den Anfangsbuchstaben ausgesucht wurden, läßt sich heute nicht mehr nachweisen...

Und München zeigte für die Initiative Wohlwollen, eine 350er und eine 500er, von Herbst 72 bis Ende 73 als Projektstudien mit Namen K 500 auf die Beine zu stellen. Von Serienfertigung war nie die Rede, hätten sowieso nicht in die Landschaft von BMW ge-

Die Vermutung, BMW wolle damit Getriebe erproben, hat man in Spandau verneint. Wesentliche Veränderungen beim mußte um 60 mm verlängert werden, ist heute noch sichtbar!

Ein Zwischenträger (Adapterplatte) dient zur Motor-Getriebe-Verbindung, und der Motor selbst erhielt statt des Plattendrehschiebers Membranventile. Damit Leistungsreduzierung auf 62 PS (H.-G. Krage gibt 68 PS an) für die 500er und 50 PS für die 350er, für den Straßengebrauch sicher sinnvoller. Und der lustig verlegte Zahnriemen verschwand damit. Bei weiterer Entwicklung hätte man Getriebe und Kardan ändern müssen, von wegen des riesigen Drehmoments vom "König".

Weitere Vorteile:

- · mit Einbaubreite 380 gegenüber dem BMW-Boxer 360 mm schmaler,
- Gewichtseinsparung 35 kg (500 ccm) und 40 kg bei der 350er,
- Masse 170 kg (350er) und 175 kg (500er), dadurch verbesser-

tes Handling,

≠Gemisch- als auch Pumpenschmierung möglich.

Die Gasaufbereitung übernehmen zwei Solex-Vergaser, die aus dem Rennsport kommen Eine Drehstromlichtmaschine fungiert als "Kraftwerk", der Motor sprang mit Anlasser stets willig an. Als Starthilfe/Choke reichte ein Auf- und Zudrehen des Gasgriffes, anfangs lief der Motor etwas holprig, aufgedreht glich der Sound einem Hornissenschwarm. "Und beim Ausfahren riß einen die Beschleunigung vom Hocker", so der Testfahrer. Die Frage stand damals nach der Fertigung: "Es bestehen Kontakte mit ausländischen Herstellern, die an einer Produktion interessiert wären". Heute wissen wir: Soweit kam es aber nicht, siehe oben, von Fertigungsreife war nie die Rede.

König heute

Der Maschinenbaumeister, Motorenkonstrukteur, Versuchs- und Prüfingenieur, Experimentator und Geschäftsführer ist seit 1991 tot, infolge eines tragischen Unfalls. Nach dem Ableben von Kim Newcombe der nächste schmerzliche Einschnitt in das Geschäftsleben des bekannten Motorenherstellers mit all seinen Folgen. Die Geschicke der Firma (heute 10 Mitarbeiter) hat seitdem Peter König (26) in seine Hand genommen.

Gegenwärtig verkauft die Firma König Yamaha-Bootsmotoren, repariert und wartet alle Fabrikate, bietet ein Winterlager und produziert Bootsrennals auch Ultraleicht (UL)-Flugzeugmotoren.

Als letztes mit folgender Hi- Angebot. storie: Als Ende der Sechziger ein segelfliegender Professor mit der Bitte zu Dieter König kam, einen Hilfsmotor für das schwebende Gefährt zu kreie-

ren, verwies er zunächst auf fehlendes Know-how. Dieter König erinnerte sich aber schnell an den anfangs zitierten Dreizylinder-Sternmotor für Sturmboote, und siehe da, dessen Konstruktionsunterlagen haben den 2. Weltkrieg überstanden!

Aus Teilen eines Kettensägemotors lag bald das Funktionsmuster mit 430 ccm vor, ein flüsternder Kraftprotz mit Fliegengewicht! Nach anfänglichen Problemchen heute ein geschätztes Utensil in Fliegerkreisen, wird heute gut verkauft,

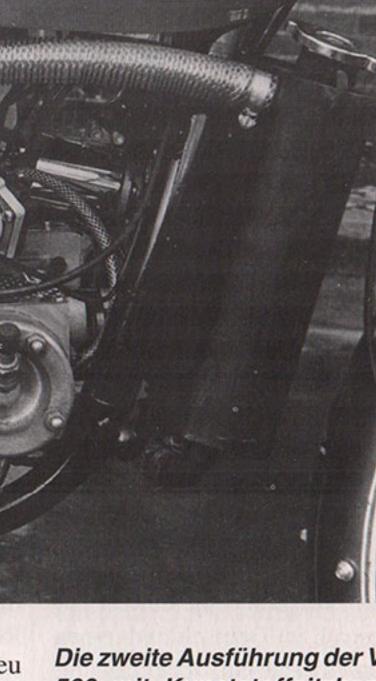
geht in 15 Exportländer. Daneben gab's in den 80ern auch Entwicklungsaktivitäten mit Vier- und Sechszylindermotoren für selbststartende Segler bis 45 PS. Ein Vierzylinder-Stern ist gegenwärtig auch im

Wie für die "Königs" typisch, zeichnet sich der Dreizylinder-Stern-Zweitakter durch eine sim-

ple Konstruktion aus - getreu dem Grundsatz: Das Einfache ist immer noch das Beste oder das Einfache, was so schwer zu machen ist! Ob jemand heute auf die Idee kommt, den Dreistern-Zweitakter in ein Motorrad einzubauen? Bei dem heutigen Überangebot an motorisierten Zweirädern kaum anzunehmen, gab es aber alles schon mal. Doch Tüftler und Edelbastler machen das Unmögliche möglich. Die Vergangen-

heit hat's bewiesen.

Lothar Schulze



Die zweite Ausführung der VC 500 mit Kunststoffsitzbankkombination 02/73.

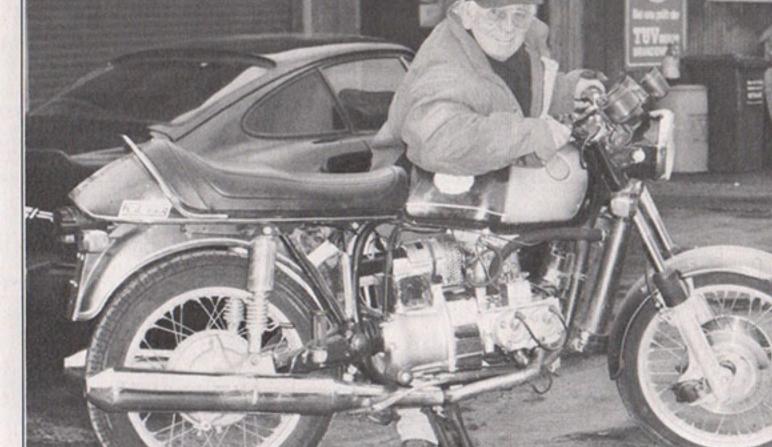
Folgende Personen und Firmen gaben zur Bearbeitung des Artikels Unterstützung, denen hierfür Dank ausgespro-

Martin Biedermann, BMW Sparte Motorrad Berlin Helmut Bengelsdorf, Feuerlöschservice

Berlin Ulrich Collatz, Berlin

Chamäleon Grafikagentur Berlin Dieter Kersting, Hemmingen Dieter König, Motorenbau Berlin Hans-Georg Krage, Auto + Porsche Ber-

Gustav Pape, DMV Berlin Georg Sieroka, Motorrad Technik Ber-



Moine!! Hans-Georg Krage, der dreifache Bootsrennweltmeister (natürlich KÖNIG) kann sich glücklich schätzen, er besitzt eine BMW-KÖNIG 500 ccm.

Motorzeichnung vom VC 500.

KORRESPONDENZ

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

Castrol TBE

Was drin ist, und wie es funktioniert

Wen angesichts eines stetig größer werdenden Ozonlochs und sterbender Wälder das schlechte Gewissen plagt, wenn er auf seinem heißgeliebten alten Motorrad durch die Landschaft braust, der kann jetzt einen kleinen Beitrag zum Umweltschutz leisten. Seit Mitte des Jahres (wie auch schon in der GumмікиН erwähnt) bietetnicht nur Castrol in Deutschland einen Benzinzusatz an, der es erlaubt, unverbleiten Kraftstoff zu tanken und trotzdem nicht dem Motor zu schaden. Während die Wirkung des Bleis als Antiklopfmittel bisher bereits durch hochoktanigen Kraftstoff ersetzt wurde, gab es für die schmierende Wirkung des giftigen bewerteten, gibt es keine Anga-Schwermetalls keine Alternative. Der neue Zusatz mit dem wohlklingenden Kürzel TBE auch einige der europäischen enthält organische Natrium- und Hersteller selbst für Motorrä-Kaliumverbindungen, die als Ersatzstoffe dienen und neben den üblichen Verbrennungsgasen zu ungefährlichen Metalloxiden reagieren.

Darüber hinaus soll der Zusatz Schutz vor Korrosion in Metalltank und Treibstoffsystem, Vermeidung der Vereisung im Ansaugtrakt und Verhinderung von Ablagerungen im Einlaßsystem bringen. Unterm Strich soll der Verbraucher davon reichlich profitieren: Weniger Kraftstoffverbrauch, mehr Leistung, ruhigerer Motorlauf durch die Reinigungseffekte, und Geld sparen soll das Ganze auch, da man ja nun nicht mehr auf das teure verbleite Superbenzin zurückgreifen muß.

Während von Castrol reichlich Tests an Pkw vorgenommen wurden und verschiedene Autohersteller das Produkt positiv ben von Motorradherstellern. Da fast alle japanischen und der aus den 70er Jahren bleifreies Benzin freigegeben haben, dürfte der Markt für TBE relativ klein sein. Das Produkt erwies sich bei einer Umfrage

bei mehreren Herstellern und Importeuren als unbekannt. Prinzipiell wurde es jedoch begrüßt, ein Techniker des Ducati-Importeurs DNL äußerte aber Bedenken im Bezug auf erhöhte Verbrennungstemperaturen, die insbesondere bei luftgekühlten Zylinderköpfen zu einer höheren Belastung der Ventilführungen führen könnte.

Erste Erfahrungen mit TBE gibt es in Österreich seit ca. zwei Jahren, seitdem dort verbleiter Kraftstoff verboten wurde. Negative Außerungen von dort sind uns nicht bekannt.

Inzwischen ist auch der Kraftstoffhersteller Aral dabei, sein Angebot zu erweitern. Dem beigefügt, der mit dem Castrol bleifrei und das neue Additiv TBE vergleichbar ist. Damit hat man die Qual der Wahl. Entwe- 400 Tonnen Blei weniger in die der man mischt selbst mit Castrol (habe ich die letzten 6 Monate mit meiner BMW gemacht, und fühlte mich in die glorreichen Kreidler Florett-Tage zurückversetzt, von we-

gen Mischungsverhältnis) oder man tankt das fertige Zeug bei Aral. Kann halt nur sein, daß man seinem Motor mit Normalbenzin schon genug Oktan verpaßt hätte, aber trotzdem Superbenzin tanken muß. Aber das war ja die letzten Jahre auch nicht anders, Blei gibt es nur im Superbenzin.

Dr. Uwe Bornscheuer / Tobias Pfluger

Laut Pressemitteilung von ARAL gibt es z.Zt. noch ca. 1.500.000 Autofahrer (über Motorradfahrer gibt es selbstverständlich keine Statistik), die immer noch verbleit tanken "Superplus" wird ein Zusatz müßten. Würden all diese Leute tanken, hätten wir jährlich etwa Luft gepustet.

Der Preisvorteil zwischen verbleit und nicht verbleit + ARAL-"TBE" beträgt für Superplus 9 Pfennig und für Normal 20 Pfennig pro Liter.

Leserpost Liebe Gummi-**KUH- Macher**,

zunächst ein wenig meine gar nicht genug sein. welches ich jetzt schon 1 Jahr abonieren werde.

- Berichte über 50er interessieren mich nur äußerst schwach. - Die Art und Auswahl der Typenberichte ist voll in Ordnung.
- finde ich sehr wichtig, kann

- Meinung zu Eurem Werk, Der Veranstaltungskalender sollte noch umfangreicher sein. aboniert habe, und weiter Im Computerzeitalter sollte dies möglich sein.
- Eine Mailbox für 2-Rad Veteranenfreunde würde vieles erleichtern. Termine, Tausch, tet. Verkauf, Ersatzteilnachfertigung (Wer alles braucht Nüral - Die Technikgeschichten Kolben für BMW R60/2 mit 135 mm Pleuel?, etc).

- Ansonsten seid Ihr eine prima schlosser bei Klöckner ist, Zeitung! Lob.

Euch: Angeregt von dem Be- der Post dermaßen die Nase richt über den Manx GP, möchte ich dieses Jahr dort hinfahren. Im Bericht steht nur, es wäre in der zweiten Augusthälf- je wieder gerade wird, werte. Vielleicht steht ja schon der de ich ihm bescheid sagen. genaue Termin fest. Wäre nett, Der GP auf Man fängt mit wenn Ihr das herausfinden tä-Lieber Mark,

die von Dir geforderte Mailbox vielen Dank für deinen ehrist noch in Arbeit! Frido Eisen- lichen Brief. hart, was ja unser Stahlplatten-

hat sich letzt bei der Begeg-Jetzt habe ich eine Frage an nung mit einem Briefkasten verbogen, daß er im Moment das Wort "Mailbox" nicht hören kann. Wenn die Nase dem Training am 17.8.96 an, Mark Bajorath und das letzte Rennen findet am 29.8.96 statt. Übrigens

Ames

Jubiläum

Pfingsten feiert das deutsche Zweirad- und NSU-Museum in Neckarsulm sein 40-jähriges Bestehen. Ernst Leverkus (Klacks) hat für die Eröffnung zwei interessante Vorträge versprochen. Er will uns anhand von Dias und seiner bekannten Redseeligkeit etwas über die "Maxen" erzählen. Schließlich haben diese schnellen Motorräder dazu beigetragen, daß Nekkarsulm 1953 die Stadt mit der größten Motorradfabrik der Welt war. Am 2. Tag sind dann, ebenfalls durch Dias unterstützt. die Kuriositäten der Motorradgeschichte drann. Unter dem Motto: ,...und sie bewegten sich doch" gibt es sicher einiges zu lachen. Infos: Museum Nekkarsulm, Urbanstr. 11, 74172 Neckarsulm, 07132/351, fax 2393.

Eigenbau-Wettbewerb

Am 15. Juni auf dem Gelände der TÜV-Akademie in Zittau treffen sich zum 3. Mal die Eigenbauer aus dem deutschsprachigen Raum. Der MC. Robur als Veranstalter hat die selbstoder umgebauten Einzelstücke in 4 Klassen geteilt: 1. Unikate, selbsterdacht und gebaut, 2. Nachbauten mit Straßenzulassung, 3.Umbauten, teilweise umgebaute Motorräder, 4. Hobby- und Sportmotorräder ohne Straßenzulassung. Mehr Infos gibt es bei: Maik Raditzky, 035843/25566.



Wie heißt dieses Motorrad?

Seit längerer Zeit schon bin ich im Besitz eines Triumph-Motorrades. Leider konnte ich trotz intensiver Suche noch keine Informationen über genauen Typ, Baujahr und weitere Daten finden.

Folgende Daten habe ich:

- offene Ventile,
- Bosch Zündanlage,

- englischer Triumphmotor,
- Tank mit deutschem Triumphlogo,
- Seitenwagenanschluß,
- 3 Gang Handschaltung,
- 343 ccm, 15,1 PS,
- Motornummer: 801593, - Rahmennummer: 54332,
- Gewicht: 150 kg.

Ludwig Kugler

Vet-trial im Norden

Crossgelände bei Bremerhaven

Im Motodrom Hoope an der B6 zwischen Bremen und Bremerhaven kann jetzt auch getrialt werden. Anfängliche Schwierigkeiten zwischen den Behörden und den Betreibern des eigentlichen Crossgeländes sind behoben. Im September '95 fand die erste Trialveranstaltung statt. Bei den 20 Teilnehmern

stand wie üblich der Spaß im Vordergrund. Der Spaß war so groß, daß nun jeden 2. Samstag im Monat von 10 bis 12 Uh das Gelände für "Versucher" jeder Art das Gelände freigegeben ist.

Interessenten können sich an Herrn Licht wenden, Tel 0421/603797 oder 04484/1622

Neustes von **MAICO**

In der vorletzten GP (Nummer 78) berichteten wir von der Wiederbelebung von Maico. Importeur Köstler aus Leverkusen bietet nun Crossmodelle mit moderner Technik und neuem MAICO Zweitaktmotor an: Die MC 250 und 320 verkauft er zum Listenpreis von 10.190,-DM, die 440er und 500er sind 500,- DM teurer.

Gespannfreunde, die von MAI-CO nicht lassen können, haben die Möglichkeit zwischen 620 und 685 ccm mit 76 und 82 PS zu wählen. DER Preis liegt hier in etwa bei 15.000,- DM, je nach Ausstattung.

Als Einbaumotor sind die Motoren für 5.590,- bzw. 5.890,-DM zu haben. Ersatzteile, zumindest die der Crosser, sind ab Baujahr '78 kurzfristig lieferbar. Für Händler interessant: MAICO sucht noch Stützpunkthändler!!

Motorradreise nur für Frauen

Auch dieses Jahr gibt es bei ACTRAVEL wieder eine 14tägige Motorradreise im Angebot, an der ausschließlich Frauen teilnehmen dürfen. Die Tour startet am 28.7.96 und geht in die Bergwelt Westkanadas.

ACTRAVEL, Frankfurter Str. 43, 75433 Maulbronn, 07043/6095, Fax 5635.

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

DIE ZEITSCHRIFT

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

Infos:

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

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.

GuммкиН ® ist ein eingetragenes und geschütztes Warenzeichen.

Die "TT" zuhause erleben!

Spielend um den Kurs

Herbert Streithoff, Rickman-Fans bekannt als Teilelieferant, verkauft jetzt ein direkt auf der Insel Man produziertes "TT" Spiel. Zuhause in der warmen Stube kann ab sofort zu jeder Jahreszeit um die Insel gedüst werden. Mit einer ins Deutsche übersetzten Spieleanleitung können sogar Nichtenglischkenner mitfahren. Maximal 6 Spieler dürfen sich an dem Spaß vergnügen, solange sie nicht die schwarze Flagge sehen oder aber mit einer Reifenpanne bei Sulby den ganzen Verkehr aufhalten und zur Strafe noch eine Runde warten müssen. Bei diesem Brettspiel entscheiden die Würfel über die Geschwindigkeit des Einzelnen. Wie beim richtigen Rennen müssen eigentlich 6 Runden durchgestanden werden, aber wie bei unseren Testspielen hier in der

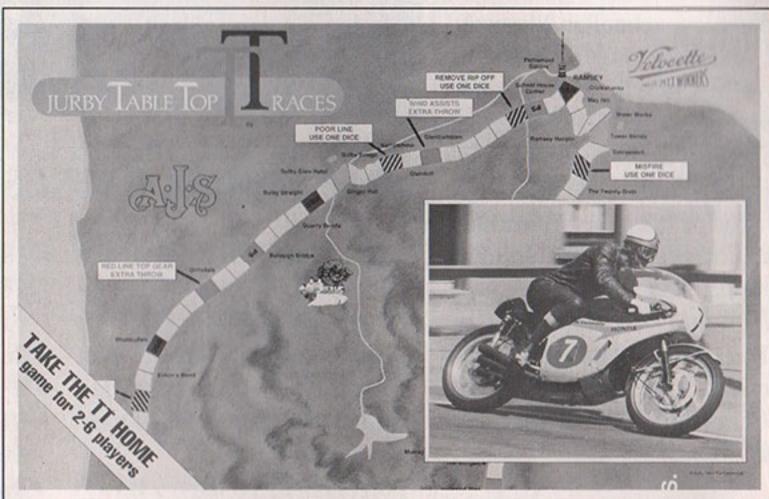
Redaktion sind die Ausfälle und Behinderungen durch Mitspieler mit Pannen so häufig, daß eine Reduzierung der geforderten Runden auf 3 oder 4 mehr Spaß bringt.

Wenn man mit den Spielsteinen, die eine kleine Rennmaschine darstellen, über den Kurs brettert und an markanten Stellen wie Ramsey vorbei muß, kommt die Erinnerung an den letzten "Man"-Urlaub wieder hoch, von wegen der Blitzpistolen mit Sheriff dran, die am Ortsausgang immer stehen und zur Abgleichung des eigenen Tachos mehr oder weniger kostengünstig geeichte Messungen durch-

Das Spiel bietet in Form von "Ereigniskarten" wie beim Monopoli einiges an Überraschun-

gen, ist aber insgesamt noch ausbaufähig, da sich die geforderten Konsequenzen bald wiederholen und die Gefahr besteht, daß Langeweile aufkommt. Ansel, wenn auch nur im Spiel. Kontakt:

Herbert Streithoff, Vahrerstr. 54, 28309 Bremen, Tel. und Fax 0421/455735.



sonsten ist das Spiel das Produkt einer hervorragenden Idee, bringt es den Spieler doch irgendwie auf diese legendäre In- DM.

Das Spiel kostet übrigens mit der deutschen Übersetzung der Spielanleitung 77,50

Leserpost zu:

Liebe GummikuH-Redaktion, lieber Herr Ducsi,

lassen Sie mich vorausschikken, daß mir Ihre Zeitschrift sehr gut gefällt und daß Sie bitte die folgenden Zeilen als konstruktive Kritik werten mögen:

Im allgemeinen kommen in Zeitschriften Artikel zu grundsätzlichen Themen immer zu kurz, umso mehr ist es zu begrüßen, wenn sich einer aufmacht, diesen Mangel zu beseitigen. Ich weiß aus eigener Erfahrung, daß ein technischer Sachverhalt auf begrenzten Raum erläutert, immer eine Gradwanderung zwischen Unverständlichkeit und Banalität

Scheibenbremsen Teil1 Heft 78

ist. Mir ist auch klar, daß man aus technisch-physikalischer Sicht Vereinfachungen machen muß, um mit den Füssen noch auf der Erde zu bleiben.

Meiner Meinung nach ist der Umfang und die Tiefe der Beschreibungen gut gewählt, wobei aber einige der in diesem Artikel zu findende Erklärungen etwas unglücklich bis schlichtweg falsch sind.

1. Am Ende der Seite 49 schreiben Sie, daß der Druck der Flüssigkeiten an allen Stellen des Systems gleich ist - einverstanden - aber was hat das mit der Anzahl der verwendeten Bremszangen zu tun? Wenn aber die Anzahl der Bremszylinder im System steigt und man das ge-

eine Vergrößerung der Kolbenfläche am Geberzylinder ausgleichen will, dann MUSS hier der Hinweis stehen, daß das zu Lasten eines kleineren Kraftübersetzungsverhältnisses geht! 2. Daß aber die Pendelsattel- ßer Kolben auf dieser Seite, bremse deswegen weniger effektiv ist, weil nur ein Kolben chen. wirkt, ist ein fataler Trugschluß. Einer der Grundsätze der technischen Mechanik lautet, daß wenn sich ein mechanisches System im Kräftegleichgewicht befindet, die Summe der Kräfte unter Ihren Lesern finde ich gleich Null sein muß (Aktio = es wichtig, daß solche grund-Reaktio) und diese Tatsache sätzlichen Dinge verständtrifft auch, wie für alle anderen lich, vereinfacht aber richtig Bremssysteme, für die Ein- beschrieben werden. kolbenzangen zu. Der Kraft, die

steigerte Schluckvolumen durch vom Kolben auf die Bremsscheibe übertragen wird, wirkt eine gleichgroße Kraft, vom Bremssattel übertragen, entgegen, wenn man von den Reibungskräften einmal absieht. Ein zweiter, gleich grokönnte es nicht anders ma-

> Und übrigens - im Bild auf Seite 50 unten - ist der richtige Sachverhalt beschrieben, warum nicht im Text? Im Interesse aller Nichttechniker

> > Rainer Asmus

Hydraulische Bremse + Heizung für Steib-Seitenwagen: Wer weiß mehr?

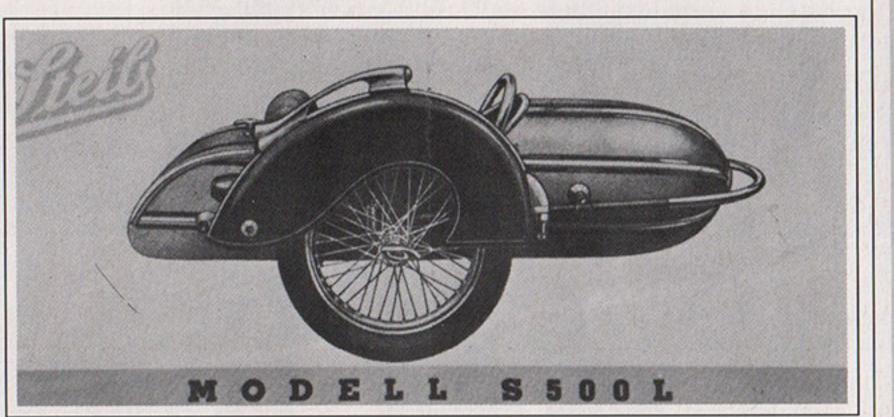
Guten Tag,

wir sind dabei, einen Steib-Seitenwagen Typ 500s zu re-

staurieren und wollen diesen an eine BMW R51/3 anbauen. Wir möchten Beidiesen wagen gern mit einer hydraulischen Bremse und mit Heizung ausrüsten. Kennen Sie jemand, der uns

weiterhelfen kann? Rudolf Höltje, Feldstr. 37 A, 27751 Delmenhorst, 04221/ 73151, Fax 71231.

Wir fragen hiermit unsere Leser, ansonsten empfehlen wir die Zeitschrift "MOTOR-RAD-Gespanne"!!



Damals, als YAMAHA die Ersatzteile noch verschenkt hat ...

Pressemitteilung von Mitsui

YAMAHA-Freaks erinnern ten Aufträge ein Jahr Zeit in sich: Letztes Jahr war es als diese Aktion mit den überschüssigen Ersatzteilen lief. Einige Leute waren gefrustet, andere hocherfreut. Wir bringen den Originalton der Pressemitteilung: ,....da sich die betreffenden Teile in einem externen Lager in Löhne befanden, nahm die Abwicklung der eingereich- Pakete verschickt. Aus organi-

Anspruch. Der Wunschzettel der Kunden war groß. Es wurden sogar komplette Fahrzeuge und Motoren gewünscht, was wir natürlich nicht erfüllen konnten. In der Hauptsache konnten wir Ersatzteilwünsche für 2-Takt Modelle erfüllen. Insgesamt wurden weit über 2000

DM 50.000,-

Mitteilung über nicht mehr lieferbare Teile nicht möglich. Mitsui wollte und durfte für diese Teile kein Geld verlangen. Wir baten daher die Oldie-Besitzer, sich in Form einer Spende an den Förderkreis Kinderkrebsstation Bad Oexen erkenntlich zu zeigen. Die Resonanz war gewaltig. Neben den Kunden, die sich über die Teile für ihre Oldies gefreut haben, spendeten auch unsere Händler großzügig: Insgesamt wurden 44.000,- DM gespendet. Diese Summe wurde dann von Mitsui auf 50.000,- DM aufgerundet."

satorischen Gründen war eine

Wenn man sich überlegt, wie aufregend das Ergebnis sein müßte, wenn ALLE Hersteller eine solche Aktion starten würden?! Da wäre sogar für die annonymen Antialkoholiker eine Spende übrig.

Deutschland

CROMWELL-

Das bekannte Markenzeichen für die berühmte Halbschale darf ab jetzt, legalisiert durch eine Lizensvereinbarung mit den Engländern, von Detlev Louis für seine Produkte verwendet werden.

Wir sind gespannt, ob die "neuen" Cromwell- Produkte "made in Germany oder Taiwan" den Qualitätsansprüchen der "alten" entspricht.

Neue Gilera Strada IG

Nobert Hammer hat das Zepter in die Hand genommen und Nägel mit Köpfen gemacht. Ab sofort gibt es sie, die Gilera Strada IG. Es geht um Kontakte und Ersatzteilbeschaffung bzw. Nachfertigung. Sehnsüchtig wartet Norbert auf Reaktionen der Strada-Besitzer, für eine vernünftige Ersatzteilversorgung ist es wichtig zu wissen, wer und wieviele diese kleinen 125er oder 150er im deutschsprachigen Raum ihr eigen nennen. Also, Meldungen bitte an: Norbert Hammer, An der Bahn 21, 21365 Adendorf, 04131/180169.

Oldi-Tage in **Delmenhorst**

Erstmals nahe der Grenze zu Friesland finden vom 16.5.96 bis zum 19.5.96 die Oldtimertage Delmenhorst statt. Als fast reine Motorradveranstaltung eine Besonderheit hier oben bei uns im Norden. Ausstellung, Teilemarkt und ein Treffen für DKWs und Binder-Gespanne stehen auf dem Programm. Das Freigelände und die Delmehalle stehen für diese Veranstaltung zur Verfügung. Genaue Infos erteilt: Hombach-Wiegand/ Wachtel, Oldenburgerstr. 64, 27753 Delmenhorst, 04221/ 86980, Fax 40150.

VX Volksbank

D FUNFZIGTAUSEND

Leseranfrage:

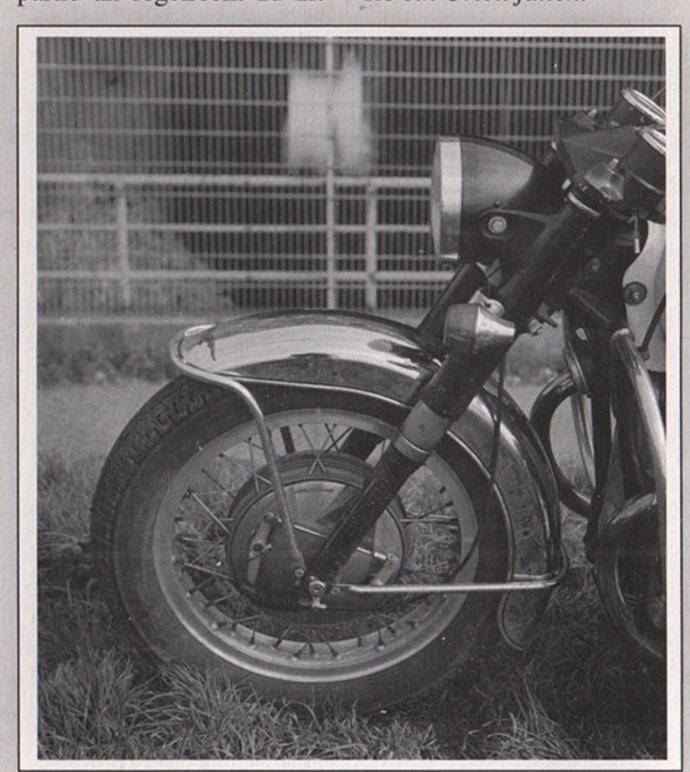
V7-Doppel-Duplex-Bremsen

Hallo GummikuH-Team! Mit der Doppelduplex-Bremse meiner Guzzi V7 Sport nach, hört es sofort wieder habe ich Probleme, vielleicht auf. Desweiteren ist die könnt Ihr mir ja weiterhel- aufzubringende Kraft am fen. Die Bremse wurde Ende Bremshebel extrem hoch. 1994 komplett überholt. Die Dies habe ich festgestellt, als Trommel wurde auf einer ich zum Vergleich an einer Drehmaschine aus- und anderen V7 Sport die Bremrundgedreht, neue Komplett- se zog und ich dort nicht einbeläge und Federn einge- mal ein Viertel der Kraft aufsetzt, neue Züge zunächst or- wenden mußte. Ob und wie dentlich gefettet und verlegt und die komplette Hebelmechanik an der Bremse und ich nicht sagen, da ich die am Lenker mit feinem Maschine gleich nach dem Schmirgel geglättet und leicht mit Fett geschmiert. Falls Ihr eine Idee habt, wäre Die neuen Beläge habe ich ich für eine Antwort dankbereits zweimal wegen den bar. Einen frankierten Rücknichttragenden Stellen mit umschlag habe ich beigefügt. Schmirgel nachbearbeitet. Von meiner Sicht aus eigentlich alles, was man so tun kann. Jetzt tritt folgendes auf. Wir geben die Aufgabenstel-Leichtes Bremsen funktio- lung einfach an die Leser-

tern. Läßt man den Druck auf die Bremse wieder leicht die Bremse an meiner Guzzi vorher funktionierte, kann Kauf restauriert habe.

Vielen Dank und tschüß Rainer Götzmann

niert einwandfrei. Zieht man schaft weiter. Spezis, die wir jedoch mal ordentlich am gefragt haben, wollten die Hebel, fängt die ganze Front- besagte Bremse sehen, bevor partie an regelrecht zu zit- sie ein Urteil fällen.



Ein Abo weniger!

Leserunmut über Titelblatt GP78

MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHR

12 • 1995

ich habe heute die Dezemberausgabe der GummikuH erhalten und kann es kaum fassen... ...da wünscht man mir doch "frohe Weihnachten" auf der Titelseite, das mag ja noch O.K. sein, obwohl ich von diesem

nung, daß die Macher und Le-

kommt es anders als man denkt.

Euch total geoutet. Ich hab'

überhaupt keinen Bock auf Mil-

litaristen- oder Jägerärsche,

schon gar nicht, wenn diese vor

ihren Opfern stolz und dumm

Da spielt es auch überhaupt kei-

ne Rolle, auf welchem Moped

posiert wird, so interessant kann

kein Moped sein, daß ich bei

diesem Anblick keinen Würg-

Mein Tip für die Zukunft: Erst

posieren.

reiz bekomme.

"Verehrte" Damen und Herren, Nachdenken, dann drucken. (Dem Verantwortlichen gehört ein Einlauf verpaßt, der sich gewaschen hat!!)

Wolfgang Schwiede

Wir sind geoutet!! Haben wir doch 79 Ausgaben lang unser

> wahres Gesicht verstecken können, müssen wir nun durch die scharfsinnige Beobachtungsgabe eines Lesers zugeben: Wir sind mit unserem (Jäger)-Latein am Ende. Eigentlich wollten wir ja schon immer etwas ganz anderes machen als eine Motorradzeitung. Wir haben uns aber nie so richtig getraut. Jetzt, wo alles raus ist, können wir endlich un-

Fest des Konsums wenig halte. sere Kuh schlachten (und unse-Das Titelbild ist aber ja wohl re Leser auch).

absolut geschmacklos und hirn- Ich frage mich nur: Sind die rissig. Ich war bisher der Mei- Leute, die anderen Menschen diese grauenhafte Prozedur eiser dieser "etwas anderen Mo- nes Einlaufs wünschen, besser pedzeitschrift" kritischer sind, oder schlimmer als die Leute vor allem in Fragen der Um- die Hirsche schießen?

welt und des individuellen Ge- Zum Abdruck des Fotos sei geschmacks. Na ja, ab und zu sagt, Friedhelm Brumpft, der stolze Schütze des scheinbar er-Mit diesem Titelbild habt Ihr legten Hirsches, ist im bürgerlichen Leben Seelsorger für gestrauchelte Kommunalpolitiker aus der Bronx. Der Hirsch stellt sich nur tot. Er gehört zu einer Truppe von Schauspielern aus Milwaukee, die schon in vielen Heimatfilmen "Made in Hollywood" den Background gespielt

> Wie man sehen konnte, beide Darsteller waren absolute Pro-

> > Tschiiß Wolfgang!

tralitätspolitik von beiden Weltkriegen verschont wurde, wa-

CH

ren Exporte gegen die harte

Schweizer Währung gern gese-

hen, und so kamen unsere Groß-Von dieser Gruppe wurde 1974 väter und Väter oft in den der Verein "Freunde Alter Mo-Genuss von "Exportmodellen", torräder" gegründet, der die Interessen der Fahrer und Fahre-

rinnen alter Zwei- und Dreiräder vertritt und viele Aktivitäten um das alte Motorrad

über ten zeigen.

ZULASSUNG:

den Motorräder, anders als in Deutschland, ert und versichert. Dies wurde bei alten Maschinen problematisch, da eine 600 ccm Sunbeam von 1924 weniger Leistung hat als eine heutige 125er, aber in

daran änderten Rennfahrer wie

ren es Fahrer, die dann nach dann, mehrere Fahrzeuge dieund nach zu Sammlern wurden (eine Norton International für 50 Franken kann man ja nicht ausschlagen...).

und das alte Fahrrad koordiniert. Dieser Verein Mitglieder, die jedes Wochenende von April bis Oktober Aktivitä-

In der Schweiz wer-

nach deren Hubraum besteuder Versicherungsklasse bis 750 ccm fällt, also ein krasses Miß-

verhältnis. So errreichte der FAM eine neue Taxierung: Seit 1.1.95 werden alle Motorräder, deren erste Inverkehrsnahme vor dem 1. 1. 1960 liegt, als 50 ccm Maschinen versichert, die Jahresprämie beträgt ca. 70-150 Mark/Jahr. Und da wir ja mehr als ein Fahrzeug fahren möchten, werden wirkliche Sammler vom Staat bevorzugt behandelt: Wer ein mehr als dreißig Jahre altes Fahrzeug bei der Zulassungsstelle vorführt, kann den "Veteranenstatus" beantragen, der Stempel "180" berechtigt

ser Kategorie unter einer Nummer zu fahren. Auch werden die Prüfintervalle auf sechs Jahre ausgedehnt. Je nach Kanton kann der Sammler bis zu 99 Motorräder mit einer Wechselnummer bewegen, vorausgesetzt, er fährt pro Maschine nicht mehr als 3.000 km/Jahr und es handle sich wirklich um ein hervorragend erhaltenes oder restauriertes Stück aus der Zeit. Die Ausrüstung muß den Vorschriften entsprechen, die bei der ersten Inverkehrssetzung Gültigkeit hatten, deshalb sind z.B. Blinker an alten Motorrädern bei uns nicht üblich, wir hatten auch meines Wissens nie Probleme damit. Die Geräuschlimiten wurden allerdings verschärft, die Messung auf dem Stand darf nicht über 84 dB betragen, wobei das Problem mehr beim mechanischen Geräusch liegt als beim Auspuff....

Der FAM unterhält eine Bibliothek, Schwergewicht sind natürlich die Schweizer Modelle. Wir arbeiten auch zusammen mit dem Verkehrshaus der Schweizer Modelle. Wir arbeiten auch zusammen mit dem Verkehrshaus der Schweiz in Luzern, das eine technikgeschichtlich einzigartige Sammlung besitzt. Ein nationales Motorradmusem ist noch ein Traum, aber die Tradition und der Stolz der schweizer Motorradbauer zeigen wir lieber noch auf der Straße und hoffen, daß es noch lange möglich ist.

Kontakt: Sekretariat FAM, Postfach 620, CH-4600 Olten 1.

> Thomas Kohler, Präsident FAM

Wer ist die "FAM"? Freunde alter Motorräder, Schweiz

Die Schweiz hatte, als eines der Länder mit einer alten Maschinenbautradition und sehr reizvollen Straßen, schon früh eine sehr aktive Fahrerschaft auf einheimischen Maschinen. Die Gebrüder Dufaux in Genf konstruierten 1905 die ersten "Motortaschen", einfache Einbaumotoren für Fahrradrahmen, aus dieser Fabrik wurde Motosaccoche Acacias Geneve (Genf) oder M.A.G., weltberühmt für Motorradmotoren. Condor in Courfaivre, Zender in Gränichen, Universal in Oberrieden am Zürichsee oder Moser in St. Aubin am Neuenburgersee bauten qualitativ sehr hochstehende Maschinen, die in der Zeit vor dem zweiten Weltkrieg mit der internationalen Konkurrenz auf den Rennstrecken und bei Bergrennen um die Wette fuhren. Bis 1955 war der "Große Preis der Schweiz", gefahren auf dem Bremgartenkurs bei Bern, Bestandteil der Europamei- Marken. sterschaft. Das berühmte Rennen aber war das "Klausenrennen", das von Linthal die zeuge im Gebrauch und erhal-Ostrampe des Klausenpasses bis zur Passhöhe hinaufführte. In der französischen und deutschen Schweiz wurden aber immer sehr viele englische Maschinen importiert, auch hochwertige deutsche Fabrikate wurden gern gekauft. Die Südschweiz, italienisch spre-

die uns heute Kopfzerbrechen bereiten, denn diese waren von den Werken mit allerlei Sonderausstattung versehen und entsprachen keineswegs den Inlandmodellen der jeweiligen Durch die lange Friedenszeit blieben relativ viele alte Fahrten, aber in den Sechzigern erfaßte der Autoboom auch die Schweiz, tonnenweise landeten die einst mit Stolz gefahrenen Motorräder auf dem Schrott.

mathias nichts. Und doch hielten zunächst kleine Gruppe von Enthusiasten Da die Schweiz dank der Neu- zum alten Motorrad, meist wa-

Motorradfahren war out und

Luigi Traveri oder Florian Ca-

chend, kaufte Guzzi und Gi-

aus der Hand begnadeter Techniker gibt, kann jeder mit gutem Gewissen seine Benzinkutsche mit 2 oder 4 Autobahn dreschen, in dem beruhigendem Bewußtsein, das maximal Mögliche für die leidende Umwelt getan und die weitere Vergröße-Polen fürs erste gestoppt zu haben.

Um nun auch die bisher so stiefmütterlich behandelten Zweiradfahrer an diesem erhebenden Gefühl teilhaben zu lassen, hat sich die Bun-

sein. Und wenn die Händler von 300 000 km fahren würde. Konkurrenzfabrikaten ihre Krücken für zweitausend Mark umrüsten müssen, so geschieht ihnen das eben recht. Außerdem kostet so eine Orgel mit ca. 1 L Hubraum ohnehin schon Litern Hubraum voll über die so viel wie eine fünftürige Limousine aus Fernost, da kommt's auf die paar Tausender auch nicht mehr an. Und wer das mit dem Umbau oder mit neuen Modellen nicht rung des Ozonlochs über den schnell genug schafft, der muß seinen Laden eben dichtma-

Und die paar Fanatiker, die unbedingt meinen, einen sogenannten Klassiker aus den 50er oder 60er Jahren oder - Gott behüte - gar noch früher fahren

Wenn man dann noch einbezieht, daß die meisten Altwagen entgegen den Versprechungen der Autohersteller keineswegs umweltschonend entsorgt werden (das ist aus Kostengründen gar nicht möglich), sondern größtenteils auf der Müllhalde oder in der Schrottpresse landen, verschiebt sich die Ökobilanz noch ein ganzes Stück weiter. Da ist es glatt noch am besten, die Alteimer gehen in irgendein Entwicklungsland und werden dort noch bis zu ihrem natürlichen Ende gefah-

So gesehen, entpuppt sich die ganze Aktion als Werbegag für den Absatz von Neuwagen, um

manche Leute sehen eben doch die richtige Fernsehsendung...). Wenn wir alles zusammenrechnen, so kommt neben Landwirtschaft, Industrie, Großkraftwerken und Vulkanen nur ein relativ geringer Anteil aus Verbrennungsmotoren - und da sind noch die Flugzeuge dabei, deren horrender Kraftstoffverbrauch anscheinend keinen dieser selbsternannten Umweltschützer interessiert.

Wiederum kommt auf Motorräder ein Anteil, der nicht einmal 1% betragen dürfte. Natürlich muß der CO2-Aussstoß reduziert werden. Daher wird auch der Schienenverkehr heftig propagiert. Der funktioniert elektrisch und daher schadstoff-

LKW, der den ganzen Krempel zum zuständigen Hauptgüterbahnhof bringt. Das ist eine Strecke von gut 70 km. Da fährt zwar auch ein Zug hin, der kann aber keine Pakete befördern, weil moderne Züge kein Frachtabteil mehr haben (gut zu wissen, falls jemand glaubt, er könne sein Fahrrad mit in die Bahn nehmen und am Zielort damit spazieren fahren. Er kann nicht! Das Fahrrad muß extra aufgegeben und verladen werden per LKW, wie eben beschrieben - und bis es am Zielort ankommt, ist der Urlaub vorbei). Vom Hauptgüterbahnhof geht das Paket dann mit dem Güterzug in die Nähe des Bestimmungsortes (soll heißen, zu ei-

und von den Banken nicht unterstützt, weil die Kraftwerksbetreiber Angst um ihre Umsätze haben. Als Antrieb für Motoren würde sich Wasserstoff am besten eignen, weil bei der Verbrennung praktisch nur Wasser entsteht. Diese Technologie wird im Augenblick erforscht (bei BMW gibt es z.B. einige Versuchsfahrzeuge), aber das kann noch lange dauern. Für die Förderung nachwachsender Rohstoffe (wie Rapsöl oder Kraftwerke mit Strohfeuerung) wird in der Praxis so gut wie nichts getan (nachwachsende Rohstoffe erzeugen nicht mehr CO2, als sie zum Wachstum vorher verbraucht haben).

Was ebenfalls niemand ernst

len können, setzt man sich befriedigt in sein Dreiliterauto (Hubraum, diesmal) und läßt sich von dannen chauffieren.

Also das war mal die Sache mit dem CO2. Die mußte vorab erst geklärt werden, bevor wir uns der nächsten umweltschützerischen Forderung zuwenden können: Dem alleinseligmachenden, lambdasondengesteuerten Abgaskatalysator. Der soll also jetzt unterschiedslos auch Oldtimerbesitzern und Motorradfahrern (das ist oft genug ein und dasselbe) aufs blaue Auge gedrückt werden.

Damit das Ozonloch nicht noch größer wird. Alles schön und grün. Da hab ich selber Angst vor. Aber wie geht das

ist es leider so, daß Regierung, Gesundheitsministerium und Industrie eisern den Deckel auf diesem gefährlich brodelnden Topf halten, um nur ja nichts unters Volk gelangen zu lassen, was das Vertrauen in die allumfassende Weisheit der Repräsentanten eben dieses Volkes und in die ebenso segensreiche wie gewinnbringende Tätigkeit der Industrie erschüttern könnte.

Nicht ohne Grund fragt sich der Lateiner: Cui bono? Wer profitiert davon?

Diese Frage ist nicht schwer zu beantworten: Natürlich in erster Linie die Leute, die Katalysatoren bau-

Alles Heil kommt vom Kat-oder?

Die Schattenseiten des

desregierung in ihrer unendlichen Güte entschlossen, bis zum Jahr 2000 alle Fahrzeuge ohne Kat von öffentlichen Straßen zu verbannen. Motorräder inbegriffen. Hatte man bisher in durchaus realistischer Einschätzung der Lage von solcher Maßnahme abgesehen, weil die Schadstoffemissionen von Motorrädern nur ca. 1% der Gesamtmenge ausmachen, so will man jetzt auch die Zweiradler zu zwangsweisen Ozonpflegern umerziehen.

Dem Vernehmen nach soll sich eine bestimmte bayerische Firma bereits die Hänanlagen liefert. Zu astronomischen Preisen, versteht

zu müssen, die sollen ihre veraltete Krücke gefälligst verschrotten und sich was Modernes zulegen oder zu Fuß gehen. Wo kämen wir denn hin, wenn sich jeder nach Belieben dem Fortschritt in den Weg stellen könnte! Die Autoindustrie macht es mit Erfolg vor, wie man alte Fahrzeuge gegen Bares aus dem Verkehr zieht und dafür ein neues Teil unterjubelt.

Wenn ein böser Mensch jetzt eine Ökobilanz aufmachen würde, müßte er feststellen, daß alleine die Umweltbelastung in Form von schadstofferzeugendem Energieverbrauch, energieverschlingender, wasserverde reiben, die seit einiger Zeit brauchender und ressourcen- sollen, daß ca. 40% des von gar nicht!), dann fährt ein LKW schon Motorräder mit Kat- schädigender Produktion von Menschen erzeugten CO2 aus die 20 km vom Bahnhof bis zu sich, aber für die Umwelt wenn der Altwagenbesitzer sei- gierung geflissentlich unter den kommt es mit genügend ande-

der darbenden Autoindustrie auf frei (das schreibt man wirklich die Beine zu helfen.

versucht, alles madig zu machen, was nicht nagel-neu ist, läuft auf zwei Ebenen: Einmal geht es um den Ausstoß an CO2, zum an-deren um die Giftigkeit der Abgase. Was den CO2-Ausstoß betrifft, so tritt dieser bei jeder Verbrennung von kohlenstoffhaltiger Materie auf, egal ob Kohle, Holz, Öl oder Benzin. Auch die tätigen Vulkane spucken ungeheure Mengen davon aus - und denen kann man es nicht gut verbieten. Interessant ist übrigens, daß neuere digen Frachtkontor anrufen (Pa-Untersuchungen ergeben haben ket selbst zur Bahn bringen geht Neuteilen für ein Neufahrzeug der Landwirtschaft stammen - mir, lädt das Paket auf und mindestens so hoch ist, wie eine Tatsache, die von der Re- bringt es zum Bahnhof. Dort sollte einem nichts zu teuer ne Karre - auch ohne Kat - noch Teppich gekehrt wird (aber ren Colli wieder auf einen

mit 3 f!!). Wenn man davon ab-Die Hysterie, mit der Bonn sieht, daß der elektrische Strom aus Kraftwerken kommt, die mit Braunkohle, Steinkohle und Öl beheizt werden. Auch Atomkraftwerke sind beteiligt, aber die verstrahlen ja wenigstens nur die Gegend mit den Abfällen, die sie nicht loswerden. Und wie die ökologische Vorzugsstellung der Bahn aussieht, konnte ich vor einiger Zeit erst feststellen: Da wollte ich ein Paket mit der Bahn schicken.

Das sieht dann folgendermaßen aus: Ich muß beim zustän-

Entgiftungswunders

nem in diesem Gebiet geleg nen Hauptgüterbahnhof), vo wo es dann wieder per LKW zum Empfänger gelangt.

Soviel zur umweltfreundlichen Bahnfracht.

Um aber wieder aufs CO2 zu kommen: Der CO2-Ausstoß insgesamt läßt sich nur in geringem Maß reduzieren, Kohlekraftwerke nicht abgebaut, sondern allenfalls neu gebaut werden und für die Entwicklung von alternativen En- zinsaufende Zwerge eine Tretergie-quellen keine Fördermittel mühle bewegen, das sogenannzur Verfügung stehen. Die hat te Dreiliterauto, Diese eierman alle der Atom-industrie legende Wollmilchsau des Strareingeschoben. Außerdem wer- Benverkehrs sollte möglichst an den Fabriken, die sich mit der die 100 PS haben, 200 km/h Herstellung von Fotozellen schnell sein und höchstens 3 befaß(t)en, systematisch abge- Liter Sprit verbrauchen. Nachbaut und Leute, die sich am Bau dem man dann den Ingenieuren von Windkraftwerken beteili- erklärt hat, daß sie unfähige sein, sondern auch etwas über gen wollen, von den Kraft- Deppen sind, wenn sie diese werksbetreibern massiv bedroht paar Forderungen nicht erfül-

zunehmen scheint, ist die Vernichtung des Waldbestandes auf dieser Erde, der täglich eine Fläche in der Größe eines ganzen Bundeslandes zum Opfer fällt. Dabei sind gerade Bäume die wichtigsten CO2-Verbraucher, die den Schadstoff aus der Atmosphäre ziehen und dafür Sauerstoff abgeben. Statt dessen fordern Politiker, die sich unter einem Motor einen schwarzen Kasten vorstellen, in dem ben-

bitte zusammen, wenn man auf der anderen Seite den Luftverkehr immer mehr ausweitet (hat schon jemand ein Flugzeug mit Kat gesehen?), øbwohl die fliegenden Kisten oft nur zu einem Drittel oder noch weniger ausgelastet sind, was alle papierenen Rentabilitäts- und Verbrauchsrechnungen ad absurdum führt.

Und wenn man nun als obrigkeitsgläubiger Untertan meint, wenigstens mit einem Katalysator sein eigenes kleines wurde. Die Kehrseite der Scherflein zum Überleben der Kat-Technik ist erschrek-Menschheit auf diesem hoff- kend. nungslos übervölkerten Plane- Bereits in den achtziger ten beisteuern zu wollen, so soll- Jahren, als die Kat-Entwickte man sich nicht nur über die lung noch am Anfang stand, laut hinausposaunten Vorteile gab es einige Wissenschaftdieses teuren Teils im klaren dessen mindestens ebenso gra-

en und für teures Geld verhökern. Daß sie aber nicht nur Profit machen, sondern mit diesen Entgiftern auch neue Gifte produzieren, die teilweise gefährlicher sind, als die ursprünglich im Abgas enthaltenen, ist eine Tatsache, die inzwischen von Dutzenden Wissenschaftlern in chemischen Analysen und von Ärzten in Langzeitbeobachtungen an Patienten und in Tierversuchen bestätigt

ler, die Besorgnisse geltend machten, was die Endprodukte betraf, die dem Ausvierenden Nachteile wissen. Nur puff von Kat-Autos entwichen. Natürlich wurden diese Leute nicht ernst genommen, sondern von den Politikern und der Industrie (die sich logischerweise dieses fette Geschäft nicht entgehen lassen wollte), als inkompetent abqualifiziert und niedergeschrieen.

Inzwischen haben sich jene Befürchtungen nicht nur bewahrheitet, sondern sie wurden von der Wirklichkeit in einem erschreckenden Maß übertroffen.

Worum geht es nun eigentlich bei der ganzen Angelegenheit?

Unter einem Katalysator versteht man einen Stoff, der nur durch seine bloße Anwesenheit gewisse chemische Reaktionen begünstigt oder überhaupt erst ermöglicht, ohne sich selbst dabei zu verbrauchen. Das entihn kann keine Hochzeit zustande kommen; er selbst wird aber davon überhaupt platten aufgebracht wurde, seine Anwesenheit dafür, daß die giftigen Abgase miteinander und mit der Außenluft reagieren und sich zu anderen chemischen Verbindungen zusammenschließen, die h vor allem nicht mehr so chädlich auf die Ozonschicht auswirken sollen.

Leider entstehen dabei auch neue Verbindungen, die keineswegs so harmlos sind (wenn auch nicht in großen Mengen) wie das aus dem gewundert, daß es bei offenem Schiebedach im Wagen

das körpereigene Immunsystem schwächt. Ferner gelangen natürlich die Blei-Ersatzstoffe wie MTBE (Methyl-Tert-Butylether) und unvermeidlich auch kleinere Mengen von Motoröl in das Auspuffsystem. Moderne Hochleistungsöle enthalten Zink-Dithio-Phosphat, das zusammen mit dem MTBE bei hohen Temperaturen in das hochgiftige Phosphorsäureester verwandelt wird. Dagegen fallen die Chlorverbindungen, die sich mit der Feuchtigkeit der Atmosphäre zu Salzsäure zusammentun, schon gar nicht mehr ins Gewicht. Diese Angaben stammen aus einem in den USA erscheinenden Mittei-

lungsblatt für Arzte. Daß diese Chemikalien keineswegs harmlos sind, beweist die Tatsache, daß Fliegen, die hinter einen Kat-Auspuff gebracht werden, innerhalb wenispricht in etwa der Funktion ger Sekunden alle sechs Beine eines Standesbeamten: Ohne von sich strecken, während sie in der Auspuffwolke eines katfreien Autos munter weiterleben. Wer nun glaubt, daß ein Platinatome, die eingeatmet Platinstaub, der auf Keramik- daran erinnert, daß Insekten die widerstandsfähigste Tiergruppe sozusagen als Standesbeam- auf unserem Planeten darstelter. Das Platin sorgt durch len und sogar stärkste radioaktive Strahlung relativ unbeeindruckt wegstecken.

Das alles betrifft - wohlgemerkt - einen voll gebrauchsfähigen und neuwertigen Katalysator. Was aber passiert, wenn dieses Prachtstück erst einmal ein gewisses Alter erreicht hat? Kann das überhaupt einen Einfluß haben? Antwort: Es kann! Theoretisch nützt sich ein Katalysator zwar überhaupt nicht ab - aber in der Praxis ...

Wir müssen uns darüber klar Ersten Weltkrieg unrühmlich sein, daß die heißen Abgase mit bekannt gewordene Kampf- erheblicher Geschwindigkeit in gas Phosgen, Cyanide und das System eintreten, bevor sie Cyansäuren, sowie Schwe- heruntergebremst werden. Al- Krimi zu sehen bekommt. Die felwasserstoff (schon so leine die vorbepfeifenden Gase Zellen laden sich wie winzige mancher Kat-Fahrer hat sich erzeugen genügend Reibung, um immer wieder einmal das chen Spannungen auf - bei jeeine oder andere Atom des Pla- doch minimalen Stromstärken. aulen Eiern riecht), der tins aus seinem Verbund oder

von seiner Unterlage zu reißen. Auf diese Art gehen pro Kilometer und Kat mindestens 5 Milliarden Atome verloren; d.h. sie werden ins Freie entlassen.

Nun sind zwar Atome so winzig, daß man die 5 Milliarden nicht einmal unter einem Schülermikroskop zu sehen bekäme und folglich müßte man sich darüber gar nicht den Kopf zerbrechen, wenn, ja wenn dieses Teufelszeug nicht so entsetzlich giftig wäre.

Die Giftigkeit von Platin rangiert gleich hinter der von Plutonium und von dem genügen bekanntlich kleinste Mengen, um die ganze Menschheit über den Jordan zu schicken. Daß Platin ein sogenanntes Edelmetall ist, hat damit gar nichts zu tun. Der Ausdruck Edelmetall besagt lediglich, daß ein Metall resistent gegenüber Säuren ist. Auch ist an einem Armreif oder sonst einem soliden Objekt aus spielt. Platin überhaupt nichts gefährlich. Tödlich ist immer das, was man nicht sehen kann. Einzelne nicht berührt. In einem Ka- paar lächerliche Stubenfliegen werden, oder über die Nahtalysator fungiert Platin, bzw. keine Beweiskraft hätten, der sei rungskette in den Körper ge- Zeit von 1950 bis 1985 von langen (das schwere Platin fällt 8,2% auf 27,1% gestiegen sind. auf die Wiese, die Kuh frißt das Und das trotz starken Rück-Gras, das Metall reichert sich gangs des Tabakkonsums in den in Milch und Fleisch an ...), werden in der Lunge einiger ihrer Elektronen beraubt und damit zu Ionen, die ihrerseits die Körperzellen angreifen und damit die Krebsentstehung begün-

> folgendermaßen: Alle Körper- in denen der Kat keine große zellen sind elektrisch geladen, Rolle spielt, wie z.B. England wie heute sogar die Schulmedi- und Italien, eine gleichbleibenzin weiß, und die chemischen de Lungenkrebsrate. Diese Zu-Vorgänge innerhalb des Kör- sammenhänge wurden in pers werden durch elektrische Deutschland vor allem von Dr. Ströme gesteuert. Typisches Nieper aus Hannover in einer Beispiel die Zacken auf dem Schrift mit dem beziehungs-Bildschirm eines EEG-Geräts, vollen Titel "Der steuerbegünwie man es in jedem zweiten Kondensatoren mit unglaubli-

In den Alveolen der Lungen-

bläschen liegt die Spannung der Zellmembranen bei über 75.000 V /cm !!! Dabei ist die Gesamtfläche der Lunge so groß wie ein ganzes Fußballfeld. Ganz klar, daß jedes in den Körper gelangte Platinatom irgendwann unvermeidlich auf dieses Spannungsfeld trifft. Und diese Spannung ist groß genug, eines oder mehrere Elektronen aus ihrer Umlaufbahn um den Atomkern zu schießen. Dadurch ist das elektrische Gleichgewicht des Atoms gestört, die positive Ladung des Kerns überwiegt die negative Ladung der verbleibenden Elektronen und das nennt man ionisiert. Dieses Ion nun beeinflußt durch seine elektrische Ladung die benachbarten Zellen und schwächt deren Abwehrkräfte. Das ist die zwar etwas laienhafte, aber wenigstens verständliche Erklärung dessen, was sich da ab-

Das National Cancer Instituder USA hat festgestellt, daß Fälle von Tod durch Lunkrebs innerhalb der gesam-Krebssterblichkeit in der

Eine ähnlich explosive Entwicklung von Lungenkrebs ist llen Gegenden zu beobachin denen vorwiegend Kat-Autos gefahren werden, wie Tokio oder Sydney (Australien). Physikalisch funktioniert das Demgegenüber haben Länder, stigte Lungenkrebs" (Ehlers Verlag GmbH, München) deutgemacht.

ledoch auch andere Wissenschaftler haben diese Kausalkette inzwischen erkannt, wie aus dem Bericht über eine Umwelttagung in Kiel am 10. Oktober 1992 hervorgeht.

Ferner ist zur Kat-Problematik noch zu sagen, daß diese Geräte - wie jedes technische Produkt - durchaus eine begrenzte Lebensdauer haben, die in ungünstigen Fällen schon bei ca. 50.000 km zu Ende sein kann. Vor allem dürfte die Verölung im Lauf der Zeit eine wesentliche Rolle spielen. Ein Recycling ist wegen der damit verbundenen Gesundheitsgefahren so gut wie nicht möglich.

Schon bei der Herstellung von Katalysatoren müssen drastische Maßnahmen getroffen werden, um die damit befaßten Personen zu schützen. Interessant in diesem Zusammenhang auch, daß der Abbau von Platin in den USA verboten wurde (dabei ging man in den Staaten bisher durchaus nicht zimperlich mit Menschenleben um, wie die Atomversuche deutlich gemacht haben). Das meiste Platin kommt aus Rußland und Südamerika - ein paar Tausend Russen oder Brasilianer brauchen hierzulande ja niemand zu interessieren.

Eigentlich sollte es jetzt reichlich genug sein des grausamen Spiels: Der größte Hammer kommt aber erst noch. Der Katalysator ist nämlich nicht nur eine chemische Giftküche, sondern auch noch eine Quelle für Mikrowellenstrahlung. Viele Kat-Fahrer leiden unter unerklärlichen Ermüdungserscheinungen, die bis zum Einschlafen gehen können und beim Umsteigen auf ein nicht mit Katalysator versehenes Fahrzeug wie weggeblasen sind. Als Ursache läßt sich eine Magnetstrahlung von 450 nT (Nano-Tesla; ein Maß für die magnetische Feldstärke) nachweisen, die vom Kat ausgeht.

sen, Venenentzündungen und fahrt gleichzusetzen ist.

Embolien. Außerdem ist eine allgemeine Erhöhung des Krebsrisikos zu erwarten. Verursacht werden diese Gesundheitsschäden durch die elektromagnetische Strahlung, die, ähnlich wie bei der Ionisierung, den Informationsaustausch der Zellen untereinander (der durch elektrische Impulse erfolgt) stört und damit die körpereigenen Abwehrkräfte schwächt. Mir liegen Auszüge aus einer Tagung der amerikanischen Krebsgesellschaft vor, die diesen Komplex zum Thema haben und mit Mikroskopaufnahmen von gesunden Zellen (nach einer Fahrt ohne Kat) und solchen, die nur 300 km in einem Kat-Auto hinter sich haben, illustriert sind.

Leider sind die Fotokopien so schlecht, daß sie nicht druckfähig sind, aber der Unterschied zwischen gesunden und geschädigten Zellen fällt sofort ins

Ein von diesem Kat-Unwohlsein Betroffener hat bei der Staatsanwaltschaft Anzeige gegen den Autohersteller erstattet. Der Staatsanwalt gab das bei in vielen Fällen um Exper-Verfahren zuständigkeitshalber an den Dezernenten für Umweltschutz ab (und da liegt es vermutlich heute noch, viereinhalb Jahre später) und forderte den PKW-Fahrer auf, sofort das Fahren im Kat-Auto zu unterlassen, da er sonst bei einem Unfall möglicherweise der vorsätzlichen (!!) Körperverletzung beschuldigt werden könne, weil er sich in Kenntnis der Beeinträchtigung seiner Fahrtüchtigkeit ans Steuer gesetzt habe.

durchlesen, bevor man sich entschließt, ein Katfahrzeug anzuschaffen. Solange man nich weiß, wovon man müde wird ist die Lage noch nicht ganz so Auf lange Sicht ist nicht nur schlimm (obwohl Ermüdung Ermüdung, sondern auch die auch fahruntüchtig macht) Beeinträchtigung von Leber, Aber wenn man die Ursache erst Gallenblase und anderen Orga- mal erkannt hat, darf man sich nen die Folge; u.U. sogar Herz- nicht einmal mehr ans Steuer rhythmusstörungen, Thrombo- setzen, weil das einer Alkohol-

Man muß sich das sehr genau

Dabei ist der Unterschied, daß man sich einen Rausch absichtlich ansäuft und sich den Kat guten Gewissens gekauft hat, ohne auf die mögliche Gefährdung hingewiesen worden zu sein, strafrechtlich ohne jeden

Dieser Mikrowellen-Effekt ist erst seit ca. 5 Jahren bekannt, während die Analyse der ausgestoßenen Giftstoffe bis zu Beginn der Kat-Entwicklung zurückreicht, wobei deren toxische Wirkung durch Untersuchungen an zahlreichen Patienten und nicht zuletzt durch statistischen Nachweis mehrerer weltweit anerkannter Krebsforschungsinstitute bestätigt wurde, wie bereits eingangs erwähnt.

Diese Forschungsergebnisse wurden dem Bundesgesundheitsministerium übersandt; eine Antwort ist bisher nicht erfolgt. Nun könnte man ja sagen, daß da nur ein paar überspannte Mediziner in Hysterie machen, um in die Schlagzeilen zu geraten. Dem steht jedoch entgegen, daß es sich hierten und Institutionen von Weltruf handelt und daß selbst die Autoindustrie inzwischen nicht mehr so glücklich über den Kat ist. Aber inzwischen ist diese Entwicklung, die darauf abzielt, den Teufel mit Beelzebub auszutreiben, vor allem wegen des Drucks der Politiker nicht mehr rückgängig zu machen. Auf jeden Fall würde es dem Bundesgesundheitsministerium gut anstehen, die Probleme nicht einfach totzuschweigen, sondern sich ernsthaft mit ihnen auseinanderzusetzen. Wer jedoch die bisherige Politik dieses Ministeriums verfolgt hat, der wird hier kaum ernsthafte Hoffnungen hegen.

Was für uns bleibt, ist die gentlich ein Braunkohlewichtige Erkenntnis, daß wir als kraftwerk...? Fahrer von Motorrädern oder auch klassischen Fahrzeugen jeder Art erstens in so geringem Maße zum gesamten Schadstoffausstoß beitragen,

daß ein Kat-Zwang geradezu lächerlich wirkt und daß wir zweitens auch ohne Kat keineswegs die Umweltschweine sind, als die wir von interessierter Seite dargestellt werden.

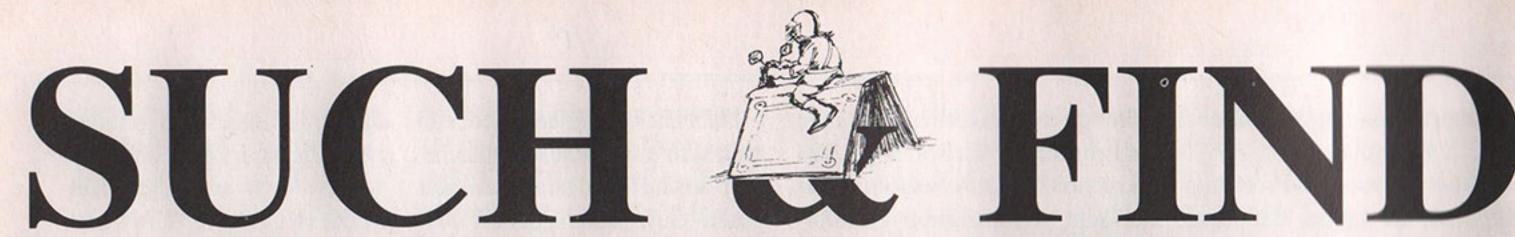
Die dritte Erkenntnis besteht darin, daß man mit der Einführung des Kats keineswegs der Umwelt den großen Gefallen getan, wie immer (noch) behauptet wird, sondern für die Gesundheit aller Menschen neue und erschreckende Gefahren heraufbeschworen hat, auch wenn keiner der Verantwortlichen dies wahrhaben will.

Im Grunde ist die neue Forderung nach Katalysatoren auch für alte Fahrzeuge und Motorräder ("Wollt Ihr den totalen Kat?!") nur ein Ablenkungsmanöver, um die allgemeine Aufmerksamkeit von den Großstinkern - als da sind Heizkraftwerke und Industrie - auf diejenigen zu verlagern, die keine Möglichkeiten haben, sich dagegen zu wehren. Das sind die Leute ohne finanziellen und politischen Einfluß, die Leute ohne Lobby - also wir!

Eben erst, eine Stunde nachdem ich den vorhergehenden Satz getippt hatte, hörte ich zufällig im Radio, daß die Regierung beabsichtige, die sogenannten Dreckschleudern (wie katfreie Fahrzeuge amtlicherseits genannt werden) mit einer Sondersteuer von DM 20,- pro 100 ccm zu belegen. Na also, da haben wirs ja. Letztendlich geht es nur darum, mit scheinheiligen Scheinargumenten dem Waigel Theo die leeren Kassen zu füllen.

Noch Fragen, Kienzle? Ja, Hauser: Wieviel ccm hat ei-

> Text: David Longstroke



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 telefoniohmenger, Telefon: 02254/5165

Hinteres Schutzblech, Federteile für Sattel, Fusschalthebel für Getriebe, inneren Deckel für Werkzeugkasten. Schweden, fax+tel. 46500-480922, rufe zurück

- AJS -

AJS M20, Springtwin, Bj. 53, 500 ccm, Zweizylinder, restauriert, Motor mit mehreren Verbesserungen, TÜV, zugelassen, VB 12.000,- DM. Tel.: 0941-4620-113 (Arbeit)

- ARDIE -

BD 176, original restauriert, zu verkaufen. TÜV, VHB 4.200,-DM. Tel.: 02529-8239.

- AWO -

Suche für AWO Sport., Bj. 61, original Ersatzteilkatalog, Werkstatt-Rep.anleitung und AWO Literatur. Tel.: 03726-6184 ab 19 Uhr.

Suche Rahmen, Motor, Lampenhalter, SW-Anschlüsse, Batteriehalter und Werkzeugrolle. Tel.: 05121-512813.

- BEKLEIDUNG -

1 Ledermantel, Gr. 50, grau, 1955, 80,- DM. 1 Tankrucksack, paßt auf AWO und BK, ist genauso alt und wenig benutzt, sehr robust, für 60,- DM zu verkaufen. Tel.: 030-4448343.

Ariator Retro Std. Kradbrille, we-

nig getragen für 50,- DM, evtl. Versand. Tel.: 07641-49876.

Frank Thomas Stiefel, rot, Gr. 40, Fersenreißverschluß, genähte scher Absprache. ADLER Str- Sohle, Stiefel sind neu, 90,- DM. Englische Schafsfell Fliegerjakke, neu, 250,- DM, Gr. 48. Tel.: 09547-6459 Schneider.

> Leder-Jeans, Gr. 52, kaum getragen, NP 300,- DM, für 200,- DM FP zu verkaufen - oder im Tausch MZ, AWO, IWL-Teile. Ralph Grohmann, Straße der Genossenschaften 22, 99734 Nordhausen.

> Motorradbrille Marke Nannini (I) mit eingebauter optischer Brille nach Verordnung, neuwertig, 60,- DM. Tel.: 06826-6473 Fax 8462.

Thermokombi XXL gesucht. Tel.: 04321-41634.

Zu verkaufen: Motorradlederjacke, Gr. 52, klassische Form, schwarz, neuwertig, NP 450,-DM, für 200,- DM. Moto-Cross-Hose (für 1,70 m), NP 250,- DM, für 150,- DM zu verkaufen. Tel.: 0531-795545.

- BENELLI -

Suche für 250-2C, Bj. 86, Scheinwerfer, Tacho und Bremsarmatur. Oder aber ich verkaufe die Benelli für 750,- DM (Motor gut). Tel.: 05202-3308.

- BMW -





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

BMW 60/7, Bj. 77. Suche große Sitzbank, Tel.: 040-6684128.

BMW R 60/5, Bj. 72, 40 PS, Motor überholt, 30.000 km, guter Zustand, VA Ausp., 4.800, - DM. Tel.: 040-7013236.

BMW R50: Zylinderkopf 150,-DM, Kupplung 150,- DM, Krümmer 100,- DM, Ansaugrohre (Paar) 60,- DM, Räderkastendeckel 60,- DM, Federn (Paar) 50,- DM. Telefon: 04321-41634.

BMW R65, Motor ca. 40.000 km, VB 1.550,- DM. Tel.: 09738-

BMW Schalldämpfer, Original R50/5-R100RT, Bj. 69-84, 159,-DM pro Stück. Tel.: 0821-4861625 abends.

BMW-Gespann gesucht, möglichst Beiwagen für 2 Kinder (5 + 7 Jahre) geeignet, Angebote bitte an Tel.: 04488-71429.

Eigenbau-BMW, Fg R50, Motor 75/5, Telegabel, TÜV neu,

technisch 1a, optisch 3, viele Extras und Ersatzteile, wegen Nachwuchs zu verkaufen, VHB 7.990,-DM. Norbert Tel.: 06198-1384 abends.

Für R25/2- 1 Rad komplett m. Bereifung und 2 Kardanantriebe abzugeben. ISETTA Motor als guter Teileträger 'günstig'. Suche Blechteile für R25/3 oder R51/3. 02422/3862.

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

Heckrahmen für R45/65 50,-DM, Kotflügel hinten 30,- DM, Hinterrad für R80, Guss 200,-DM, Achsgetriebe 32/10 350,-DM, Federbein 50,- DM. Tel.: 04484-1622 zwischen 18 und 20 Uhr.

R25/2/3 + R51/3 67/2 Rahmen abzugeben. Suche Getriebe Motor und andere Teile für R51/3 evtl. auch im Tausch. Tel.: 02422-3862.

R50: Zylinderkopf 150,- DM, Kupplung 150,- DM, Räder Kastendeckel 50,-DM, Kickstarter 50,- DM, Ansaugrohre 50,-DM, Krümmer 100,- DM, Steckachse 25,- DM. Suche für R60/2: Lima Deckel, 18' x 2.50' Gespannfelgen, Lampentopf. Tel.: 04321-41634.

R60/6, Bj. 76, 10 Jahre abgemeldet, Motor und Getriebe zerlegt, mit Koffern, 1.900,- DM. Düsseldorf Tel.: 0172-9323313.

R60/7 mit Gläserverkleidung zu verkaufen + R50, Tel.: 05655-8051.

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

R65, 50 PS, Bj. 83, 55.000 km, TÜV neu, schwarz mit Packtaschen, Uhr, guter Zustand, 5.000,- DM. M. Häfner, Tel.: 07195-72440 Fax 75606.

R65GS, Bj. 88, ca. 30.000 km, Reifen/Batterie neu, Koffer, Drehzahlmesser, Kickstarter, 20 KW, 1A Zustand, 6.500,- DM. Tel.: 05371-12213.

R69S, Bj. 64, TÜV 5/97, mit Hoske-Tank und Tüten, eingetragen, restauriert, für VB 15.900,-DM zu verkaufen. Tel.: 05041-971390.

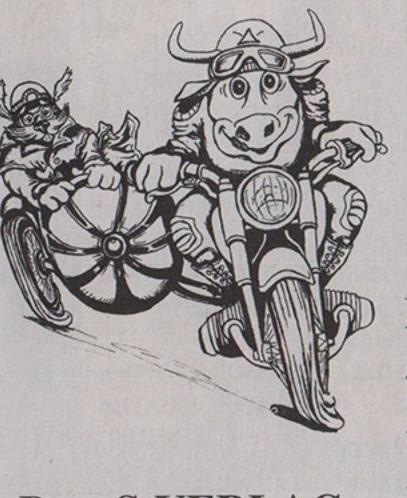
R75/5, Bj. 70, Original-Zustand, silbergrau, Motor überholt ca. 20.000 km (Belege 8.000,- DM), VHB 7.000,- DM. Tel.: 06150-2851.

Rahmen mit Brief R60/6, sowie Tank, Rücklicht, Rückenlehne und Lenker-Hochbausatz von AME. Alles vhb oder tausch. 07761/7325.

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

Suche BMW Gabel, R100R, komplett mit 18' Rad + Bremse, Zangen + Scheiben, auch K75 Gabel komplett. Bernd Rosenberger, Telefon: 07143-92111

Suche BMW R69S, ab Bj. 65, bitte alles anbieten! Tel.: 089-6907697.



BAUES-VERLAG Am Deich 57

28199 Bremen Tel.: 0421 - 50 16 17 Fax: 0421 - 50 44 48

mit dem GUMMIKUH-Abo! Die GummikuH & PAST perfect

Bequemer leben

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.

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.

Kotflügel hinten, Bremsankerplatte vorn, etc. Fax 0481-693-2572, Tel.: 04832-4394.

Suche für meine BMW R60/2: klappbaren Rückspiegel, 18' Gespannfelgen, Ansaugrohre. Tel .: 04321-41634.

mer und andere Teile. Alles anbieten, auch größere Restposten. Tel.: 09286-7122 ab 20 h

Teile für BMW R100GS: Federbein 370,- DM, Kofferträger ver chromt 190,- DM, alles Neuteile!! Tel.: 05371-12213.

25/8 guter Zust. und Lenkerhalter orig. R50. ab /5 Modelle 171 Tank, Schwinge, Heckteil verchr. Seitendeckel neu, BMW Koffer mit Halter. Telefon: 07761/7325.

bremstrommel und Halbnaben-Solo-Hinterradantrieb gegen R51/3 R68 dasselbe in Vollnabe. fax + tel. 04174/2426.

Suche R2/Serie 2 Auspuffkrüm-

Verkaufe Endantrieb R50 solo

Verkaufe R25/3, bj. 1953, guter Zustand, mit Brief, 5950,- DM.

Verkaufe Tank für R51 - R68. Suche Hinterradantrieb R60 25:7 oder 27:7 Zähne. Tel.: 07262-5144.

- BSA -

A50 Royal Star, Bj. 70, 24 Kw, TÜV neu, guter Zustand, blau/ chrom, Motor vor 6.000 mls überholt, läuft sehr gut, 6.700,-DM. Tel.: 030-2167509.

A650IF. Verkaufe Motor, Rahmen, Tank, Gabel, Sitzbank, Lampen, Blinker, Räder, nur komplett für 1.900,- DM VB. Tel.: 07171-36098.

B40WD-Lampe mit Halten 50,- DM. Tel.: 04484-1622 zwischen 18 und 20 Uhr.

Suche für 51/3 Lampe, Gabel, Tausche für R51/3 Halbnaben- Suche A7/A10 Swing Arm Rahmen, Gabel oder komplett zum restaurieren. Tel.: 04845-1371.

- DNEPR -

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

DNEPR MT 11 mit BMW-Motor, Schwinge, Scheibenbremse, gr. Tank, viel Zubehör, 19.000,-DM. Fa. Däschlein Tel.: 09822-

Kompletter Motor für 400,- DM. Tel.: 09738-1542.

Suche gut erhaltenen Tank von der M72, ohne Dellen, ohne Spachtel, Tel.: 0621-554855.

Suche guterhaltenen Tank für M72, ohne Dellen und Spachtel.

> Wer kann mir sagen, woher ich Goretex-Fäustlinge bekomme? Fax/ Tel.: 0621-554855.

- DUCATI -

Für 860 GTL: hinterer Kotflügel, Seitendeckel. Tel.: 04484-1622 zwischen 18 und 20 Uhr.

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

- ENFIELD -

Royal Enfield 'GB' Bauj. 57, 350 ccm, VA-Speichen, Chromfelgen-schwarz, grundüberholt. alle Belege vorhanden, Dynamo + Lima neu. Ersatzteile wie Getriebe, Zylinder, Kolben, Standrohre, Steuerdeckel mit Ölpumpe, 2x Ersatzlima usw. für 7500,- DM. 0711/6404663

- GESPANN -

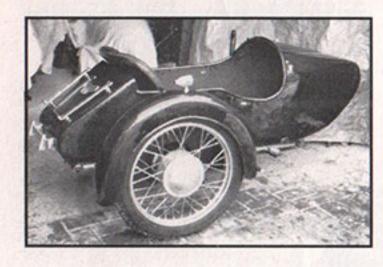
DNEPR, K750, Bj. 57, malagarot, 16 KW, kleines Kennzeichen, Komplettrestauration 1994, Motor neu, 7.000 km, Suche ETL, auch zum kopieren 4.300, - DM. Tel.: 0231-283674.

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

MZ-ETZ250 mit Lastenseitenwagen, Bj. 1988, 17.500 km, plus zusätzlichem Lastenseitenwagen, VHS. Tel.: 06732-5762.

Verkaufe MZETZ 250-Gespann, Bj. 82, TÜV 10/97 mit vielen Ersatzteilen für 2.000,- DM. R. Stephan, Thurmer Str. 35, 08066 Zwickau oder Tel.: 037601-58816 Norbert verlangen!

Seitenwagen 'Szentesi', Bj. 38, top-restauriert, mit 4-Punkt-Anschluß, schwarz, 2.400,- DM. Tel.: 06826-6473 Fax 8462. FOTO!!!



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.

Wer kann an meiner XS 650/Velorex die TÜV-Abnahme evtl. Gespann/Solo durchführen. Rahmen und Schwinge sind verstärkt. Tele-Stabi. Lenkungsdämpfer 4-Punkt Anschluß. Tel.: 07073-4923.

- HARLEY-DAVIDSON -

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

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

für XLH 883/1200 Bj. 90, Tel.: 05034-4258

- HERCULES -

Suche für Typ 319 BJ. 53: Hauptfeder für Mittelständer, jurisch Kettenkasten, voderer Kotflügel, neuwertige Motorersatzteile (175er Sachsmotor, 9,5 PS) oder funktionsfähigen Motorblock, sowie jegliche Literatur zu diesem Modell. Auch Kontakt zu anderen '319' Besitzern erwünscht. 02407/6961.

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 -

CB 250 G, Bj. 1974, 27 PS, zusätzlich noch mal das gleiche Modell in Teilen dazu sowie noch

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

anderes Zubehör (z.B. Rep. Anleitung). Tel.: 0591-64496.

CB 250 K4, Bj. 72, TÜV 8/97, schöner Zustand, 30.000 km, VB 1.600,- DM. Tel.: 0911-330037.

CB 650, sehr guter Zustand, 2.900,- DM. Nehme BMW R80 RToder K75RT in Zahlung. Zahle bis 5.000,- DM drauf. Tel.: 09954-7263.

CB450K5 - rollender Rahmen mit Brief 450,- DM, 2 Vorderräder 60,- DM/100,- DM, KW-CB500T neu, gel., 400,- DM, diverse Vergaser 450/500T 80,-DM/Paar, Auspuffanlage K7/ K5/500T komplett, je 50,- DM. Thomas Tel.: 0551-5055855 9-17 Uhr, abends 05593-95120.

CB750 Vorder- und Hinterräder für K2 - K6, K7, KZ + F1, ab 80,-DM, Rahmen mit Brief für CB750F1 für 200,- DM, Tel.: 04109-6678.

CBX 550 F2 in Teilen. Tel.: 0211-285112. H. Mohrs, Rosenthalstr. 15, 40625 Düsseldorf.

GL 1000, Bj. 78, TÜV abgelaufen 10/95, guter Zustand, läuft defekte oder unkomplette Motosuper, Vetter-Vollverkleidung, ren in Zahlung, T.: 02603-6279. Koffer und Topcase, Comfortsitzbank, Sturzbügel, Trittbretter usw., Elektrikschaden, VB 4.200,- DM oder tausche evtl. gegen BMW. Tel.: 02607-6065 ab ca. 17 Uhr. FOTO!!!



Suche Motor für CB 350 K, Bj. 70-74, 2-Zylinder. Tel.: 09273-

TL125S, 1.200,- DM, XL/CB 100 Zylinder + Vergaser 50,-DM, XL 185: Felge vorn 10,-DM, Rumpfmotor 20,-DM, Vergaser. Für 250 Twin: 2 x Motor in Teilen 100,- DM. Tel.: 04484-1622 zwischen 18 und 20 Uhr.

Traum in Chrom, Klassiker der 70er Jahre. CB 750 Four F1 Supersport im Originalzustand. BJ. 75, 34000 km, 2 Jahre TÜV, neue Bereifung, 4800,- DM. 04233/ 1494.

Vergaserbatterie, CB750 KO, VHB 350,- DM. Tank, original Lack CB750 K7, VHB 250,-DM. Tel.: 06150-2851.

Verkaufe CB750 Four K2, Bj. 72, Candy Red, 99% Original, Motor gestrahlt, Alu poliert, Super Zustand, FP 4.500,- DM. Tel.: 05721-79796 nach 20 Uhr.

- 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

Verkaufe 1 x Regina-Motor 250 ccm, 1 x 400 ccm, beide generalüberholt sowie top-restaurierte Imperator 400 ccm, nehme evtl.

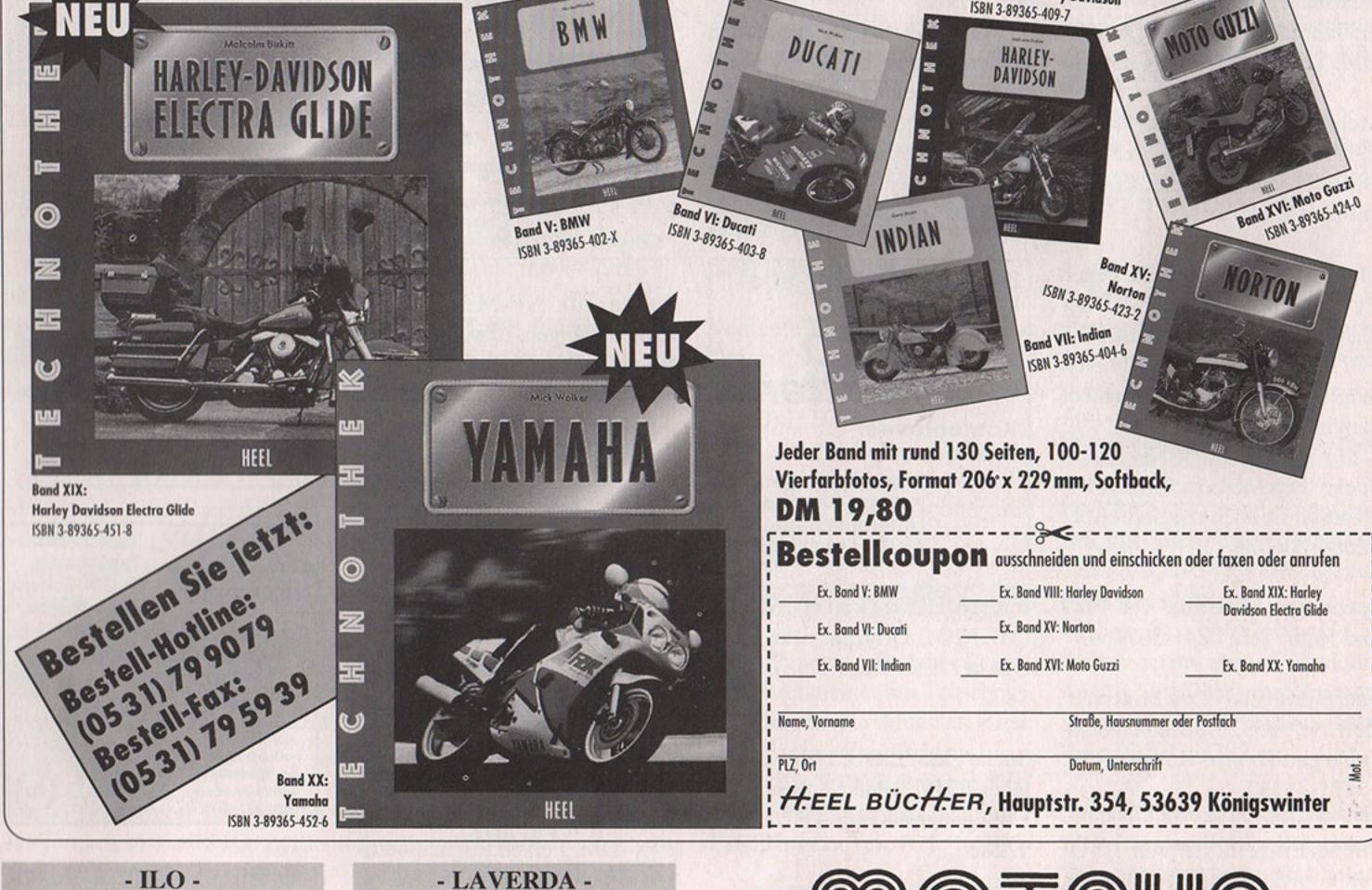
- IFA -

IFA-BK Teile: 1 Getriebe 2 Zylinder mit Kolben, 2 Kupplungen, 1 Lichtmaschine, 1 Hauptst., 1 Motorgehäuse, alles zusammen 300,- DM. Tel.: 09738-1542.

Suche für IFA BK 350 Lenker incl. Amaturen, Federung hinten, Fahrersattel und vorderes Schutzblech, nur guter Zustand, Tel.: 02463-905790 ab 20 Uhr.

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

Suche IFA BK350, auch Gespann und Ersatzteile. Telefon.: 07945-8400.



- LAVERDA -

Suche für ILO-Motor 175, 4 Gang, 1 Kolben 58 mm oder kompletten Motor. Für Hercules 314 1 Kettenkasten. Tel.: 09292-6342 ab 18 Uhr.

- JAWA -

Jawa-Königswelle 500 ccm, Bj. 1954, zum restaurieren, Motor läuft, 3.800,- DM VB, Tel.: 07191-53382.

- KAWASAKI -

Für Kawa Twin Z 750 B 1-3 Teile, z.B. Anlasser, Lima, 3/4 Motor, Gabel, Tank etc. alles komplett für 500,- DM oder einzeln. Tel.: 05772-7368.

Reparaturanleitung für Z 400 Twin, Z650, KH250, je 25,-DM Tel.: 0241-507469.

Suche preiswerte GT 750 bzw. 550, Raum Münsterland, 0251/ 281643, Dietmar

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

- LITERATUR -

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

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

Gebe ab: Prospektsammlungen der Marken: AJS, BSA, CZ, Derbi, Horex, Jawa, Matchless, Montesa, Norton und Velocette. Tausch gegen alte Ducati Literatur wird bevorzugt, ansonsten

Ex. Band VIII: Harley Davidson

Ex. Band XV: Norton

Ex. Band XVI: Moto Guzzi

Straße, Hausnummer oder Postfach

Datum, Unterschrift

Ex. Band XX: Yamaha

ISBN 3-89365-409-7

DAVIDSON

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, Eigenund 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.

Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an:

| | Verl Hasselbrink, Schönberger Str.2, 24321 Lütjenburg |
|----|---|
| | Ja, ich möchte MOTALIA ab der nächsten Ausgabe |
| ı | abonnieren. |
| | Den Betrag von 40,- DM für ein Jahr (12 Ausgaben) |
| i | 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. |
| | Mir ist bekannt, daß |
| | Name: ich das Abonnement in- nerhalb von 7 Tagen |
| | schriftlich widerru- |
| 1 | Straße: fen kann. Hierzu ge- |
| ě. | nügt die fristgerechte |
| | PLZ, Ort: Absendung des Widerru- fes. |
| | |
| | Datum + Unterschrift: |
| 1 | |

MOTALIA im Abonnement

Verkauf. Tel.: 07524-3595 ab 18 Uhr.

GummikuH-Hefte 6/94 - 12/95: 1,5 Jahrgänge neuwertig für 50,-DM. Tel.: 06171-57784 abends.

Motorradhefte 1951 bis 1989, PS 1975 bis 1988, Einzelhefte 5,-DM incl. Porto. Tel.: 0241-507-469.

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

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

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

Suche dringend 'Das Motorrad' Heft Nr. 8/53, 1/56 und 10/58. Zahle gut. Thomas Rongen, Tel.: 07471-71132.

Suche Einzelhefte von 'MO' 1983-1985, 'MRS' 1983-1986, original Literatur und Prospekte von X5650 und Kawa Z1/900 (keine Kopie). Tel.: 02273-3961. Schwalbe KR51/1. 1 x zugelas-

Suche für XS650 und Kawa Z1/ 900 original Literatur und Pro- Zusammen für 1.500,- DM. Tel.: spekte und Reparatur-Anleitung 05361-75589. von Buchelli, für XS650 ovales Rücklicht incl. Halter (engl. Form). Tel.: 02273-3961.

Suche GummikuH Hefte 2 + 32. 089/6907697 + 653548.

Suche GummikuH-Hefte Nr. 1 23. Tel.: 07262-5144.

Suche Literatur über Rabeneick (GI 200??), Ilo-motor (M200) u. ROYAL-Seitenwagen. Übernehme Anfallende Kosten: FOTO!!! 05232/63138.

Suche: Geheimnisse der Motocross-Technik von Jim Gianatsis, ggf. auch nur leihweise. Peter Liebert-Adelt, Tel.: 0531-342238.

Verkaufe Motorjahr DDR ab 59, KFZ Straßenverkehr, Preis VB. Tel.: 034493-21810.

Werkstattbücher zu verkaufen, alle Japaner ab BJ. 60, Honda + Yamaha auch Ersatzteil-Kataloge bis BJ. 79, 04101/35218 mofr 8.00 - 19.00 h.

- MAICO -

Das Medium für alle MAICO-Fahrer MAICO Letters

Kostenloses Probeexemplar?

> Postkarte an: SYNOVA-Marketing Unterbüscherhof 69 42799 Leichlingen

Maisch-Hauptkatalog, 1929/30 (MAICO), Original, nur 150,-DM bei Peter Vagt, Tel.: 04524-

Suche zu M250/B Teile, Unterlagen/TDV, Bilder, Zubehör und evtl. ganzes Krad. Tel.: 0551-92286.

- MOPED -

sen, 2 x reparaturbedürftig, diverse Ersatzteile + 3 Motoren.

- MOTO GUZZI -

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

Guzzi V 65, Bj. 82, TÜV 10/96 oder neu, 3. Hand, original erst 33.000 gesamt, sehr guter unverbastelter Original-Zustand, unfallfrei, VB 3.800,- DM, Tel.: 02607-6065 ab ca. 17 Uhr.



Moto Falcone

Die 1-Zylinder Spezialisten! Ersatzteile und mehr!

Falcone • Airone • Super Alce Nuove Falcone etc.

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

Suche für NF-Militare gebrauchsfähigen, bzw. restaurierbaren Tank, möglichst günstig. Tel.: 06423-4040.

Suche Unterlagen über Moto Guzzi Stornello sowie Ersatzteile Stornello 160. Tel.: 02365-68973.

Verkaufe Blechteile und Hauptständer für Nuovo Falcone. Tel.: 0209-209157, Gelsenkirchen.

Verkaufe MG.LM.4, original Teile: Lacksatz neu lackiert 600,-DM, Sitzbank 90,- DM, Rastenträger links und recht zusammen 100,- DM, Felgen mit neuwertigen Reifen, 500 km gelaufen, VB 500,- DM, Stechachse V. 40,-DM, Bremssattel V.L.+H. je 80,-DM, Kotflügel H. 60,- DM. Tel.: 0234-452037.

- MZ -

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

Biete zum Spottpreis von 160,-DM: 34 fabrikneue Teile für TS 250 und /1, u.a. beide Motorseitendeckel, Zylinderkopf (/1), Bremsbeläge, Bremshebel, Kette, Benzinhahn, Gummiteile, Simmeringe, Dichtungen... Tel.: 05130-4927 oder 0511-3883885.

Bremsanlage für MZ-Beiwagen, Haupt- und Radbremszylinder plus drei Bremsleitungen. orig. und ungebraucht, NP über 30,-DM für ganze 20,- DM umstänFÜR MOTORRÄDER, MZ, OLDIES uchsberg 3-5 - 6110 Dieburg - Tel. 0 607 1/1315 - Fax 81284 Großteilelager für ETZ 125/150, ETZ 250/251, TS 250, 250/1 60seitige Liste MLZ gegen 3,50 DM in Briefmarken anforden

MZ-TREFF - INFO Ersatzteile für alle MZ-Modelle

ES-ETS Kettenräder

Ansauggummi ES-ETS-TS-TS/1 Regler 6V Elektronische Regler 12V Umbau für MZ von 6V auf 12V kostenios 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



dehalber. tel. + fax 0228/262423.

ES 250/0 Einport, Bj. 59: Bin brennend interessiert an neuen oder neuwertigen Ersatzteilen, wie: Auspuffendstück, Scheinwerferreflektor, Tachometer, Kick- und Schalthebel, Schaltwelle, Kettenrad 48Z, Zugfeder und Plastescheibe für Stoye Elastik. Tel.: 05130-4927 oder 0511-3883885.

ES 250/2: Suche AT-Motor oder Rumpf-Motor - auch von ETS 250 möglich. Für BM-Betrieb Angebote unter Tel.: 04252-768 oder 04255-635.

ES250/2 verkaufe 2 Stück mit jede Menge Ersatzteilen, auch für ETS 250, Preis: VB, Tel.: 05326-1783 Karsten.

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

MuZ 500 Tour mit SW Globe S 200 Classic, schwarz, viel Zubehör, 12.750,- DM. Fa. Däschlein Tel.: 09822-7556.

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

MZ-SW, ohne Boot, sonst aber komplett mit allen Anschlüssen für MZ. Sehr guter Zustand. Kein Unfall, 400,- DM. Tel.: 09954-7263.

Sonderheft 'MZ'! Auf 32 Seiten interessante Artikel aus der Gumміки Hund 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 Doppelport Es Zylinder mit Deckel, sowie ES 300 Zylinder mit Deckel. Tel.: 02463-905790 ab 20 Uhr.

Suche Rahmen + Schwinge für ETZ 250 im guten und brauchbaren Zustand, mit Brief. Angebote mit Preis bitte schriftlich an H. Tempel, Bauernweg 2, 01109 Dresden.

Suche Teile für ES 175/G-300G, speziell vorderes und hinteres Schutzblech sowie Auspuffanlage, Lenker und Felgen. Tel.: 02463-905790 ab 20 Uhr.

Suche weiterhin: TS 125 in gutem Zustand. Tel.: 0212-208649.

97, Geländereifen hinten, Crosslenker, viele Neuteile: Kurbelwelle, Lager, Kolben, Kette, Kerze, Kontakte, Batterie, Luftfilter. Guter Gebrauchtzustand, VB 1.150,- DM. Tel.: 08193-6294.

TS250 Rahmen mit Brief, 17 PS eingetragen, VB - Motorl. gut FP. 150,- DM. ETZ Motor, ca.

11.000 km, FP 250,- DM und Teile ES 250/2. Tel.: 06106-14280.

Verkaufe MZ-Seitenwagen, komplett mit Anschlüssen, aber ohne Boot. Sehr guter Zustand, 400,- DM. Tel.: 09954-7263.

Verkaufe MZ-Seitenwagen, komplett mit Anschlüssen, aber ohne Boot. Sehr guter Zustand, 400,- DM. Tel.: 09954-7263.

Verkaufe Troll, fahrbereit, ES 175/1 mit Einzelsitzen und alle Teile von RT bis ETZ, ETS 250. R. Stephan, Thurmer Str. 35, 08066 Zwickau - oder Tel.: 037601-58816 (Norbert verlan-

Verschenke MZ TS 125, nicht ganz komplett und Aufbau von Lastenseitenwagen. Tel.: 0491-

- NSU -



Lux, bj. 1951, original, rot, technisch und optisch neuwertig, 6000,-dm. 02435/1952 ab 18h.

Suche beide Krümmer und Auspufftöpfe, gut erhalten, für NSU-Konsul II. Ebenso gute Kettenkästen und Tiefbettfelgen 40 Loch 2,15B x 19. Tel.: 0521-86744 (abends).

Suche Motor 351 OT (331 ccm). TS 150, 10 PS, Bj. 75, TÜV 7/ H. Widmann, 07544-3155.

> Tausch: Original-Email-Werkstattschild: 'NSU-Quickly-Service', hellblau mit NSU-Schrift, sehr schön, Zustand 2, Größe ca. 50x35, gegen entsprechendes Schild für NSU-Max. Tel.: 06171-57784 abends.

Verkaufe 2 NSU Damenfahrrä-

der 26', Original Ende 50er. Tel.: 07940-2617.

Verkaufe NSU Konsul 500, Bj. 52, Zustand 1 und Wiener Leichtbeiwagen mit Haube und Klappverdeck - wie Felber. Tel.: 0561-65547 ab 21 Uhr.

Verkaufe Pony 200, Bj. 36, Teile: Motor, Getriebe, Auspuff + Primä, Preis VHS. Tel.: 07244-5204 öfter probieren.

Verkaufe Teile für Max Lux Fox Quick Quickly ZDB125 Lambretta Super Fox. Ein 2-Takt-Fox. Tel.: 07940-2617.

Suche Hinterrad von Nuovo Falcone, Tel.: 07244-5204 öfter probieren.

- 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.

- ROLLER -

'IG. Stadtroller Berlin' sucht Werkstatthandbücher der IWL-Roller Pitty, Wiesel, Berlin und Troll. M. Pech, Alsterdorfer Strasse 260, 22297 Hamburg, tel. + fax 040/5117119.

IG. 'STADTROLLER BERLIN' sucht IWL-Fahrer zwecks Erfahrungsaustausch. kontakt: Manfred Pech, Alsterdorfer Strasse 260, 22297 Hamburg, tel. + fax 040/5117119.

Vespa-Roller + Lambretta-Roller ab 90 ccm, Bj. 1946-78 gesucht. Tel.: 05655-8051.

- SACHS -

Sachs-Moped-Motor-Saxonette-Schnittmodel (alle Teile verwendbar), Bj. ca. 1956, fabrikneu. 07945-Tel.: 8400.

CB 650, sehr guter Zustand, 2.900,- DM. Nehme BMW R80RT oder K75RT in Zahlung.

- SANGLAS -

09954-7263. Suche neuen oder top-überholten Sanglasmotor. Wenn möglich

500 S2. Tel.: 09954-7263.

Zahle bis 5.000,- DM drauf. Tel.:

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

- SEITENWAGEN -

DNEPR MT16 Seitenwagen, fast neu, mit Getriebe für 1.100,- DM. Tel.: 0421-3479005 abends 04293-7631 Bernd.

Militärseitenwagen, 3 Punktanschluß, Bj. 1935, guter Zustand, anbaufertig, VB 2.200,- DM. Tel.: 07191-53382.

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

Suche günstig Seitenwagen Superelastik, komplett für TS oder Velorex 562 zu kaufen. Matthias Bunse, Tel.: 05254-7106 evtl. abends.

Suche ROYAL-Seitenwagen mit Blattfedern sowie jegliche Literatur. 05232/63138 (einen Tankdeckel für meine R12 brauche ich auch).

Suche Steib LS200/S350 zum restaurieren. Zustand egal, auch Teile. Tel.: 04671-5879.

SW 'DUNA', Bj. 1968, mit Alu-Boot, 53 kg, 800,- DM. Motorradanhänger 'Motorkuli', Bj. 1966, 800,- DM. Tel.: 06826-6473 Fax 8462.

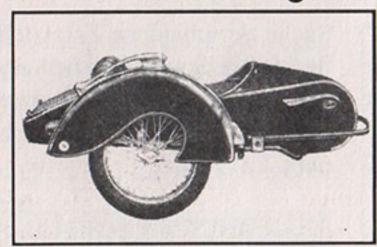
Terluttel-15' BMW Anschluß Rahmen neu plastifiz. 2.800,-DM. Tel.: 09738-1542.

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



lose Liste an (genauen Typ angeben). Komplette STEIB-Modelle, neu gefertigt, originalgetreu LS 200, S 350 und

TR 500.

Fordern Sie kosten-

STEIB, URAL, JUPITER, VELOREX, VELO-REX-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



Peter Bornowski Höhenweg 1.

91578 Leutershausen - Jochsberg

Tel 09823-8699/8305 Fax 8592

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

- SONSTIGES -

1. MZ Treffen am 3.-5. Mai 96 in Trendelburg (Hessen) auf dem Campingplatz. Info unter Tel.: 0171-5464040 oder 05646-8130 ab 20 Uhr.

350 OHV, Bj. 29, Einzylinder, offene Schwingsch., komplett, original Preis VS. Stoye I, Bj. 53, Boot gut, nicht komplett, Preis 1.200,- DM VB. Tel.: 04243-1615.

5 Zentner Duc. Teile, 5 Zentner Cross und Enduro-Teile, Stolze Beiwagen (restauriert) 2.500,-DM. MZES 250 Gespann 1000,-DM. Jawa Motor 80 ccm, Drehsch. mit E.-Teilen 300,- DM. Jawa Bahnmotor 800,- DM. Tel.: 04793-1733.

Castrol Motoröl, 10l hd 40/50, pro Liter für 7,50 DM. Castrol R40 31 für 26,- DM. Schutzblech neu 19 zoll vorne, Farbe schwarz 60,- DM. Megafon BSA Gold Star 80,- DM. HARRO Tourenkombi gr. 48/schwarz/rot, 250,-DM, Stiefel, gr. 43, 60,- D. 0711/ 6404663

Diverse neue 18' Rennreifen, neuwertige Horex-Nabe 300,-DM. Ducati 450 Scr. Fahrwerk 2.000,- DM. Kleine Tischdrehmaschine 400,- DM. Diverse Stahlregalsysteme. Tel.: 04793-1733 nach 16 Uhr.

Gespannumbauten - günstig -BMW Boxer 5,6,7er Modelle auch GS ab 6.000,- DM, Moto Guzzi ab 4.800,- DM, Suzuki LS 650 ab 5.000,- DM, MuZ 500 ab 4.500,- DM. Fa. Däschlein Tel.: 09822-7556.

IG. 'STADTROLLER BERLIN' sucht IWL-Fahrer zwecks Erfahrungsaustausch. kontakt: Manfred Pech, Alsterdorfer Strasse 260, 22297 Hamburg, tel. + fax 040/5117119.

Kleinteile: von XS 360/400-Tacho, Drehzahlmesser, Dichtun-

gen, Ölfilter von Jawa-Bremshebel, Bremsbacken usw. zu verkaufen. Tel.: 07181-21637.

MAW Fahrradhilfsmotor, noch nicht gelaufen (neu), komplett für 1.000,- DM. Tel.: 03764-2907.

Motorradhebebühne zu verkaufen. Auff'n Boden rumkrabbeln vorbei. Masse 220x75x80 cm, hydraulisch, 400 kg, auch für Gespanne, 700,- DM. Tel.: 04488-

OSL 251 - diverse Teile, Preis VHS. Tel.: 07244-5204 öfter pro-

Sammlerreduzierung DKW, Maico, UT, Adler. VHS! Tel.: 07121-493144 ab 18 Uhr.

Suche 4-1 Auspuffanlage verchromt, mit Papieren, für Honda CB 900 Boldor SC01. Suche Kickstarter für Benelli 250/2C Typ BE/1, Bj. 78 und andere Teile (Auspuff, Räder usw.). Tel.: 0711-3705587.

Suche Informationen und Teile für Binz-Motorroller-Lorch/ WÜR II. Tel.: 07172-21547.

Suche Oldtimermotorräder, bevorzugt: FN/Express mit 175er BP-K Motor, Motorfahrrad HMW, Hoffmann MF10/98, Victoria Fix, Imme R100. Tel.: 0711-683727.

Suche Thermokombi XXL, Motorradmodelle aller Art, Motorrad Katalog Nr. 1, Tel.: 04321-

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

> Tausche BMW 316iA, EZ 12/88, 92.000 km, Wert 10.900,- DM gegen Motorräder, auch kleine Sammlung. Bevorzugt: BMW, Ural, DNEPR, JAWA, Jupiter, klassische Japaner, oder ähnliche. Tel.: 09954-7263.

> Tausche Herkules W2000, neu

EDELSTAHLSCHRAUBEN Muttern, Normteile in A2 Rost alle Abmessungen auch fre Feingewinde, Sondermaße auch hochglanzpoliert Katalog gratis, Tel. 0 85 02 / 14 25

Fa. Wegertsender · 8399 Fürstenzell

Postfach 10 38 · Telefax 08502/3227



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

Am Kuhlenkamp 48 44795 Bochum Tel.: 0234/472598 Fax: 0234/472477

KOLBEN

für Veteranen und andere Motoren. Preisliste gegen Rückporto von DM 5,-

LEO DUMPERT Bülitz Nr. 23 • 29487 LUCKAU / Wendland

Telefon 0 58 44/18 62 • FAX: 0 58 44/18 35

Lichtmaschinen-Regler (für Gleich-, Wechsel- oder Drehstrom), Zündungen, Relais, Spulen und alles rund um die Elektrik ● ● für alle Fahrzeugtypen ● ● **ELEKTRONIC-DATA**

Steinbach 19 · 51789 Lindlar · Tel. 02266/470077 · Fax 470079

Elektronische Fahrzeugausrüstung



ohne Motor mit Betriebserl. 80,-DM, Rex Mopedmotor 50ccm 100,-DM. Vorderrad für 98 ccm mit Pränafa Nabe 20,-DM. Verchromter Kofferträger Krauser, passend für BMW 6/7 30,-DM. Fax und Tel. 05381/2592

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

Verkaufe NSU-Motor 350 ccm. Moss-Getriebe, Bianchi-Motor 500 ccm, suche Teile von Ardie 500 ccm, Bj. 1929, JAP ohv Motor 500 ccm 1929. Tel: 0561-65547 ab 21 h

Verkaufe Westfalia-Rücksitzbank für Typ 2. J. Veenhuis Tel .: 05132-3997 Fax 57796.

Welthölzer Emailleschild Stahl-

rohrschreibtisch Honda Vorderrad mit Trommelbremse 18' + 19' Reifen älteren Jahrgangs abzugeben. suche Räder 19' für BMW R51/3 oder auch kleiner (bis 16') tel. 02422/3862.

KLEIBER GMBH

- SUZUKI -

Für GS 400 Restdichtsatz 20,-DM, GSX 750 + 1100 E-Restteile auf Anfrage. Tel.: 05772-7368.

Motor für Suzi GSX 1100 E, Bj. 80, ca. 60-80.000 km, noch eingebaut, Probelauf möglich, VHB 1.600,- DM. Tel.: 05772-7368.

Suche preiswerte GS 650 G, Raum Münsterland, 0251/281-643, Dietmar.

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.

Einige Räder abzugeben auch zu tauschen gegen BMW Bremstrommeln für R25/ oder sonstige Teile (Werkzeugkasten von Wanderer in grün abzugeben 02422/3862

Suche Auspufftopf für 2-Takt-Fox. Tel.: 07940-2617.

Suche für BMW R25/3 Alu-Fel-

ge 18'. Michael Deuper, Tel.: 02407-17713 ab 18 Uhr.

Vergaser XS400, 180,-DM. Tel.: 0511-583865.

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

Verkaufe NSU-LUX Kurbelwelle. Tel.: 07262-5144.

- TORNAX -

Suche für Tornax T 175 mit 3 Gang ILO Motor, Zylinderkopf und für Tornax Z 250 Hauptständer und Alu Kettenkasten. Tel.: 02434-5560.

- TRIAL -

Suche Trial Motorrad Montesa oder Fantic zum herrichten. Tel.: 04671-5879.

- TRIUMPH (D) -

Für Cornet: Felgen, Federbeine, Hauptständer, Fußrastenrohre, Fußbremshebel. Tel.: 04484-1622 zwischen 18 und 22 Uhr.

- TRIUMPH (GB) -

D BRITISHBIKES WEIGELT B 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



Bonneville T120 V, Bj. 74, Nummerngleich, guter Zustand, überholte Vergaser, 5-Gang, TÜV auf

aufgebaut, Motor zerlegt, mit 2 Heide. Rahmen und Briefen komplett

gegen eine entsprechende BSA. H. Bitter, Feldstr. 40, 25746 Hei-

Tausche Sportwagen Fiero GT, TÜV und ASU neu, gegen Oldie-Motorrad, Engländer bevorzugt. H. Bitter, Feldstr. 40, 25746

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

Verkaufe Göricke 150 mit Brief u. halben Motor, schlechter Zu-

Wunsch neu, 6.900,- DM. Triumph Tiger T 100 S, Bj. 72, überholter Zylinderkopf, neue Auspuffanlage, 6.700,- DM. Tel.: 030-2167509.

Suche Vordergabel komplett mit Brücken für T140, Bj. 74-77. Tel.: 06502-6878.

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

Triumph 5T (Speed Twin) und 3HW Basket Cases for rebuilding. Tel.: 04283-1669.

- 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.

- UT -

UT, Bj. 38, Original, ohne Brief, 4.500,- DM. Tel.: 07121-493144 ab 18 Uhr.

- VICTORIA -

Suche für Bergmeister Auspuff komplett, Werkzeugkasten, Kupplungsfedern, Seitenwagenübersetzung. Tel.: 04671-5879.

- WERKZEUG -

Mechanische Presse 80,- DM, Flüssigmetall 50,- DM. Tel.: 04321-41634.

Verkaufe Flüssigmetall Profiset 50,- DM, mechanische Presse 80,- DM, Schweißtrafo 'Dalex' 200,- DM, Tel.: 04321-41634.

- YAMAHA -

Für XS 1100! Rahmen, Hi-Achs-Antrieb, Auspuffanlage, Kleinteile, alles Neuteile. Tel.: 05722-85026 ab 20 Uhr.

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



SR 500 Tank 150,- DM. Tel.: 04484-1622 zwischen 18 - 20 h.

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

Suche defekten und billigen XS 650-Motor, oder auch nur Teile. Tel.: 0721-698645 rufe zurück!

Suche preiswerte XJ 650, Raum Münsterland, 0251/281643, Dietmar.

Suche Rahmen und diverse Fahrwerksteile für XS 650 (447). Rainer Asmus Tel.: 02352-51448.

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

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

Verkaufe XS 650 SE Meritage Spezial mit renoviertem Motor, einige Umbauten, fast alle Verschleißteile erneuert, mit vielen Ersatzteilen, für 7.000,- DM. Tel.: 05251-31154 (Paderborn).

XJ 900, Bj. 86, 77.000 km gelaufen, 98 PS, Gepäckträger, Koffer Topcase, Tankrucksack, Tourenscheibe, Top-Zustand, VB 4.200,- DM. Tel.: 02737-4976.

XT 500, Bj. 81, zu verk., TÜV 4/97, Reifen vorne und hinten neu, 2.100,- DM. Tel.: 08631-95675.

- ZÜNDAPP -

200S, Bj. 55, guter Zustand, schwarz, FP 600,- DM. Tel.: 02202-54419.

Bella 200 ccm möglichst Bj. 54 auch restaurierungsbedürftig zu fairem Preis gesucht. Fax und Tel. 0521/86744.



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



KS 125 Sport, EZ 72, Neuteile + 2. Zylinder - Zündungsprobleme. Gegen Gebot, Tel.: 09736-1810.

Verkaufe Norma Luxus, BJ. 1954, guter Zustand, mit original Brief, Ersatzgabel und Zylinder mit Kolben, 2950,- DM. fax + tel. 04174/2426.

Habe für GS 125 Liebhaber folgende Teile, möglichst komplett, anzubieten: Rahmen GS, Bj. '70 mit Brief, Sitzbank, Lampe mit Halter, GS Auspuff neu, Alu-Hinterrad Akrout mit MC-Bereifung, MC 125 Motor mit gutem Zylinder + Kolben, jedoch ohne Lichtmaschine und Seitendeckel.

M. Fuhrmann, Lerchenbrink 14, 31737 Rinteln, T.: 05751-14520 ab 19 Uhr oder Anrufbeantw. Siehe FOTO!!!



- LAST MINUTE -

Moto Guzzi: Zylinder linke Seite Le Mans 1 zu verk. Frank Hahmann, 0421-541481.



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

LITERATOUR

Das antiquarische Buch:

Neben Restbeständen bei Buchhändlern und ausgesuchte Ware im Fachhandel für antiquarische Literatur liefern immer wieder Kleinanzeigen und Flohmärkte interessante Schnäppchen. Aber auch öffentliche Bibliotheken bieten mit der Möglichkeit der Fernleihe die Chance auf echten Lesegenuß in der Motorradhistorie. Wir werden in den nächsten Ausgaben ausgesuchte Bücher aus den 50er bis 70er Jahren vorstellen.

Lurz vor der XXI Internationalen Sechstagefahrt, die 1956 in Deutschland mit Start und Ziel in Garmisch-Partenkirchen vom 17.09 bis zum 22.09 ausgetragen wurde, erschien ein kleines Buch mit dem Titel "Motorrad-Geländesport". Dieses von Robert Poensgen, selbst Teilnehmer verschiedener Geländesportveranstaltungen auf NSU-Gespann, verfaßte Buch erschien 1956 als 10. Band der "Motor-Taschenbuch-Reihe" im Verlag Auto und Kraftrad.

Für den heutigen Leser klingen manche Textpassagen, die zur Begründung von Sporttugenden oder der " Erziehung der Jugend" vorkommen, wie Seifenopern aus dem Auspuff. Unter dem Stichwort "An Stelle der Frau - die Goldmedaille" kann man lesen: "Die Frau fiel als höchster Preis dem Stärksten, dem Gewandtesten zu, gleich ob die Menschen sich bärenfellbekleidet mit Holzkeulen gegenüberstanden, ob sie in Ritterrüstungen eingehüllt, mit angelegten Lanzen gegeneinander ritten oder sich in Frack und Zylinder im Morgengrauen mit Pistolen duellierten." Eine Weiterentwicklung derartiger Wettkämpfe wird hier im Geländesport und damit als Triebfeder für motorsportliche Betätigung gesehen.

Nüchterner, aber nach vierzig Jahren mit historischem Oldtimerblick liest sich der Hauptteil des Buches. Es werden die drei Geländesportarten Moto-Cross, Zuverlässigkeitsfahrt und Trial in ihrer damaligen Form beschrieben und die spannendsten Veranstaltungen der frühen fünfziger Jahre dokumentiert. Natürlich nimmt die Internationale Sechstagefahrt, die vom Autor

Geländesport

MOTORRAD-

GELANDESPORT

als die schwerste Geländeprüfung der Welt gehalten wird oder auch den Titel "Olympiade des Motorradsports" erhielt, den meisten Raum ein. Hierzu gehört ein geschichtlicher Rückblick, der mit dem 1. Rennen

1913 in England, mit Start und Ziel in Carlisle, beginnt.

DER MOOR-I Eine Tabelle gibt Auskunft über die vorherigen 30 Veranstaltungen und listet die erfolgreichen Nationen auf. Auch alle erfolgreichen deutschen Fahrer mit ihren Maschinen in den Rennen der Jahre 1951 bis 1955 findet man. Die Motorradwerke konnten Fabrikmannschaften melden, die dann einen werbewirksamen Fabrikmannschaftspreis gewannen, wenn sie straf-

punktfrei blieben. Um jeder Einseitigkeit in der Maschinenauswahl zuvorzukommen, wurde aber bestimmt, daß höchstens je zwei Fahrer einer Mannschaft eine Maschine gleichen Hubraums fahren durften. So verteilten sich die Mitglieder der Trophymannschaft auf mindestens drei, die Mitglieder der Silbervasenmannschaft auf mindestens zwei verschiedene Hubraumklassen. Ab 1955 durften Markenclubs keine Clubmannschaften mehr stellen. Man hatte sich wohl zu sehr darüber geärgert, daß der vom Werk geleitete Maico-Club dreimal (1952, 1953, 1954) die internationale Clubtrophäe für Deutschland gewonnen hatte. Nun mußte eine Clubmannschaft mindestens auf zwei verschiedenen Fabrikaten fahren

Im Buch entdeckt man auch die wichtigsten Regeln für die Zuschauer. Hierzu zählt vor allem, die Finger von den Maschinen zu lassen, auch wenn es noch so juckt, das

hilfsbereite Anschieben eines Fahrers im tiefen Morast führte in der Regel zu dessen Disqualifizierung. Erwähnung finden auch die Langstrecken-Rallies wie die Non-Stop-Langstreckenfahrt "Lüttich - Mailand - Lüt-

tich", auf der die Fahrer ohne Pausen ca. 2500 Kilometer in knapp 50 Stunden zurücklegten. Im Moto-Cross und Trial sieht der Autor Robert Poensgen die Möglichkeit der Betätigung von fast Jedermann, sofern die nötige Begeisterung vorhanden und eine entsprechende Maschine zur Verfügung steht. In den späten vierziger Jahren konnte man noch mit alten Vorkriegsmaschinen an den Start gehen, doch nach und nach setzten sich in wenigen Jahren Spe-

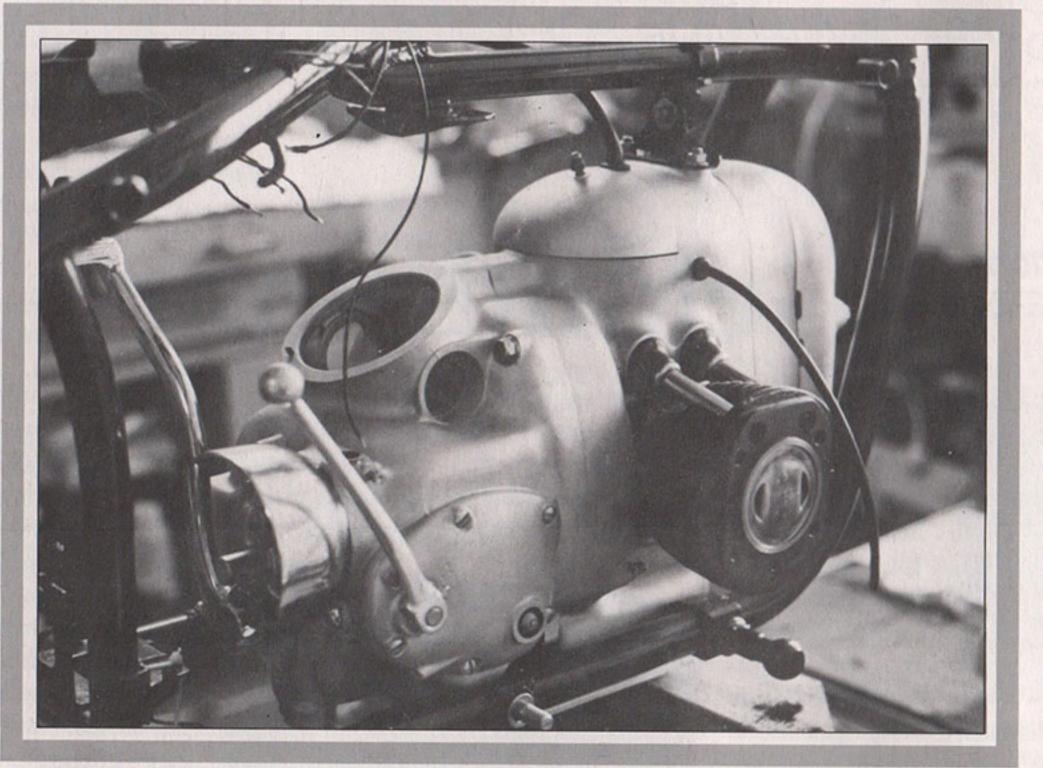
zialmaschinen und spezielle Werkskonstruktionen durch. Erst ab 1952 begann hier eine umfassende Organisation der Wettbewerbe mit den ADAC Gaumeisterschaften, die schließlich ab 1956 mit einem auf Bundesebene gültigen Reglement zur Durchführung der deutschen Meisterschaft führte.

Das Buch enthält 33 SW-Fotos aus dem Geländesport. Kleine Kartenausschnitte zeigen Streckenabschnitte der Rennstrecke und erläutern für den Zuschauer die Anfahrt zu den Beobachtungspunkten. Aber besonders die Werksbilder, mit den aus der Serie abgewandelten Geländemaschinen werten das Buch zusätzlich auf.

Johann Kleine Vennekate

Autor: Robert Poensgen Titel: Motorrad-Geländesport Verlag: Verlag Auto und Kraftrad, Gräfelfing bei München

Erscheinungsjahr: 1956, 1. Auflage, 104 Seiten



tronischen Wuchtens besteht. wurde der Maschinenmeister um Hilfe gebeten. Zwei Tage später lagen die Teile wieder auf meinem Schreibtisch. Offensichtlich ohne neue Wuchtbohrungen. Kommentar des Meisters: "Gratuliere, haben Sie gut gemacht, hätten wir auch nicht geglaubt."

Somit auch Dank an Hermann Rauh. Kurz danach war die Antriebseinheit bis auf den Achsantrieb montiert.

Bei der anschließenden Gabelmontage gab es einigen Är-

Gut aufgebockt ist auch die Getriebemontage ein leichtes Geschäft

nutzt. Offensichtlich sind die selten unrund. Um eingesetzten Kegelrollenlager etwas dicker als die Kugellager. Dann stimmen die 192 mm, pressen, schleift E.S. bzw. der Abstand der Gabelbrücken natürlich nicht mehr. Außerdem weiß man ja schließlich als Schrauber; bei dem Einstellen des Lagerspieles sollten grundsätzlich die unteren Gabelklemmschrauben gelöst werden, um Verspannungen zu vermeiden. Bei dieser Aktion entspannte sich die Lage deutlich. Genau gesagt kamen die Gabelholme etwa 2 mm hochgewandert, und meine Stimmung wuchs beträchtlich mehr. Die oberen Gummiringe der Lam-

penhalterung benötigten aber

die Lagerschale nicht ebenfalls oval zu die Lager bewußt auf Untermaß und klebt sie dann ein. Das war für mich nunmehr die einzige sinnvolle Reparaturmöglichkeit. Nach der Wahl des geeigneten Loctite wurde zusätzlich zur Spaltüberbrückung

Komplett mit Rad hat der Vorbau schon festeren



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

igentlich war geplant, nun mit Kupplung, Getriebe und Achsantrieb fortzufahren, aber wer bei so einer Restauration nicht wirklich alle Teile gleichzeitig nach der Demontage auf Verschleiß prüft und dann alles kauft, was ersetzt werden muß, gehört eben bestraft.

Eine Überraschung kam also wieder bei der Kupplung. Natürlich waren neue Federn beschafft worden, da die alten Schraubenfedern angeblich schnell ermüden. Auch eine neue Kupplungsscheibe war vorhanden und sogar ein neuer Satz Schrauben in Inbus-Ausführung, aber Druckring und Druck-

platte hatte ich natürlich nicht überprüft. Warum sollten die auch ... Aber sie waren eben doch erschreckend stark konisch verzogen oder verschlissen.

Also erneut Pause an dieser Stelle der Montage und Teilebeschaffung vornehmen. Ca 200 DM würden die Neuteile schon aus der Portokasse ziehen, aber wer A-sagt, muß eben auch Bzahlen.

Ein Glück, daß noch genug Arbeit wartete. Die Teile kamen schneller als erwartet. Bei rund 150 DM Preisdifferenz der Anbieter hatte ich mich für Neuteile von Breindl-Grope entschieden. Nachbauteile, wie sich bei Lieferung herausstellte. Recht ordentlich in der Maßhaltigkeit, aber drehrauhe Reib-

flächen, unzureichende Senkungen für die Schrauben und insbesondere die offensichtlich fehlende Auswuchtung brachte einiges an Nacharbeit mit sich. Man sollte eben doch besser bei Originalteilen bleiben.

Die Reibflächen wurden leicht überschliffen, um die größten Rauhigkeiten wegzunehmen. Anschließend kam erstmalig ein bereits vor längerer Zeit nach einem Artikel von H.Rauh in der MARKT gebaute Wuchtbock zum Einsatz. Die Scheiben waren nach Anfertigung eines entsprechenden Dornes zur Aufnahme recht schnell gewuchtet. So schnell, daß ich dem Braten doch nicht getraut habe. Da beim Brötchengeber die Möglichkeit des elek-

ger mit der Anwendung der Reparaturanleitung. Eigentlich benötigt man die ja überhaupt nicht, wenn man schon so viele Gabeln überholt hat, wie ich es bisher tun durfte, aber man will es ja sooo genau machen.

Also wurden die Gabelholme exakt die vorgeschriebenen 192 mm durch die untere Gabelbrücke geschoben. Bei der anschließenden Montage ließ sich dann das Lenkkopflagerspiel nicht mehr einstellen. Sobald die obere Gabelbrückenverschraubung angezogen wurde, hat sich die ganze "Schose" total verspannt.

Nach etlichen Flüchen und Versuchen, - wie war das noch mit dem Spaß ? -, wurde dann doch wieder der Verstand beTips und Erlebnisse eines Schraubers, Teil 5

noch einen Zusatzring. Ich dachte zunächst, um den größeren Abstand zu überbrücken, später merkte ich aber, daß es erneut an einer mangelhaften Lieferung lag. Der Ring war schnell geschnitten, ist aber inzwischen bereits wieder ausgetauscht.

Erlauben Sie mir noch kurz einen Rückblick auf den Lenkkopf, den man auch als Schraubertip betrachten kann:

Der obere Lagersitz war erheblich ausgeschlagen. Ich erinnerte mich an einen Messebesuch und ein Gespräch mit dem Fahrwerksspezialisten Emil Schwarz. Da Lenkköpfe bei vielen Motorrädern nach der Dreharbeit eingeschweißt werden, sind die Lagersitze nicht

ein schmaler Streifen Lamifol in das Kleberbett gelegt. Die Lager werden dann eingesetzt und mit der Gabelbrücke verspannt. Damit richten sich die Lagerringe zugleich optimal parallel aus.

Langsam konnte man sehen, daß ein Motorrad auf der Werkbank stand.

Am 5.6.94 waren die Kotflügel liniert und montiert. Mit der Frage der Linierung hatte ich mich lange herumgequält. Eigentlich mag ich keine Klebelinien. Aber sauber geklebte Linien, die zusätzlich jederzeit leicht zu erneuern sind, waren mir zunächst doch lieber, als eine schlechte Pinselei.

Bei der Aufteilung/Proporti-

on hatte ich mich für ren Kotflügelkante und des 5/3/2 mm entschieden, die ich aus vergrößerten Originalunterlagen herausgemessen hatte. Die 2 mm Linie wurde von einem Beschrif-

tungsdienst per CAD aus einer Folie geschnitten, da ich kein Rollenmaterial auftreiben konn-

Mit dem Klebeergebnis konnte man wohl zufrieden sein, auch wenn nicht alles so gelungen war, wie ich es mir vorgestellt hatte.

Der Tank wird wohl doch mit handgezogenen Linien versehen werden, doch dazu später.

So richtig stolz war ich erst nach dem Anbau des Klappteiles des hinteren Kotflügels. Trotz der neu gefertigten unte-

reparierten Scharnieres, gab es an der Paßform wenig zu bemängeln.

Nur eine Kotflügelkante mußte leicht nachgeschliffen werden, was allerdings ohne sichtbaren Lackschaden zu bewerkstelligen war.

Ärger bereitete nur noch der fertig beschichtet gekaufte Gepäckträger. Vor der Pulverbeschichtung waren kaum Grate entfernt worden, und schon bei der ersten leichten Nachrichtung platzte großflächig die Beschichtung ab. Darunter kam Rost und ungestrahltes Blech zum

Vorschein. Pfusch bei der Herstellung. Es

kostete einen Abend an der Glasstrahlbox, um die Beschichtung zu entfernen. Anschließend wurde der Träger der mit meiner erprobten 2-K den. Epoxi Lackierung versehen. A So etwas kostet natürlich Breit Zeit, und man kann von Glück sagen, wenn bei solchen Enttäuschungen noch gedigenug Füllarbeit wartet.

Anfang Juli war die Maschine endlich bis auf Lenker, Lampe, Elektrik, Zylinderköpfe und Auspuff komplettiert.

Mit der Montage der Hinterrad-Bremse wurde zugleich das noch offene Problem der Betätigung der Seitenwagenbremse in Angriff genommen. Am Seitenwagen war inzwischen erfolgreich die BMW Halbnabenlösung angebaut.

Geplant war zunächst noch die Verwendung des 80/7 Bremszylinders mit Seilzugbetätigung. Erste Freude kam auf, als die Gewinde der Bremsschläuche an den MZ Radbremszylinder paßten. Heute weiß ich, daß das nichts besonderes ist. Zur Betätigung des Hauptbremszylinders mußten nun noch die geeigneten Festund Anschlußpunkte im Bereich der Fußbremse gefunden werden.

Als vordere Aufnahme am Bremsschlüssel des Fußbremshebels wurde ein neuer Bolzen für das Bremsgestänge aus VA gedreht. An der Außenseite ist dieser Bolzen dicker und länger als das Original ausgeführt worden und wurde mit einer

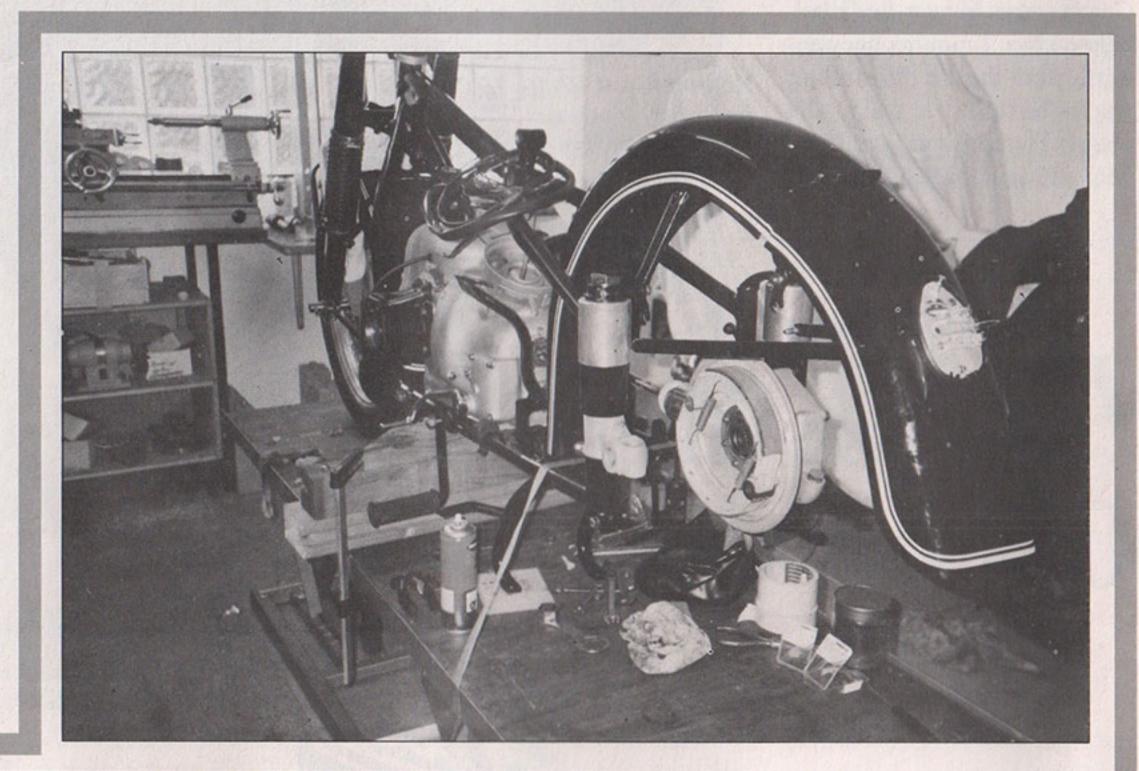
Bohrung als Nippelaufnahme und dem erforderlichen Einführungsschlitz für den Seilzug versehen.

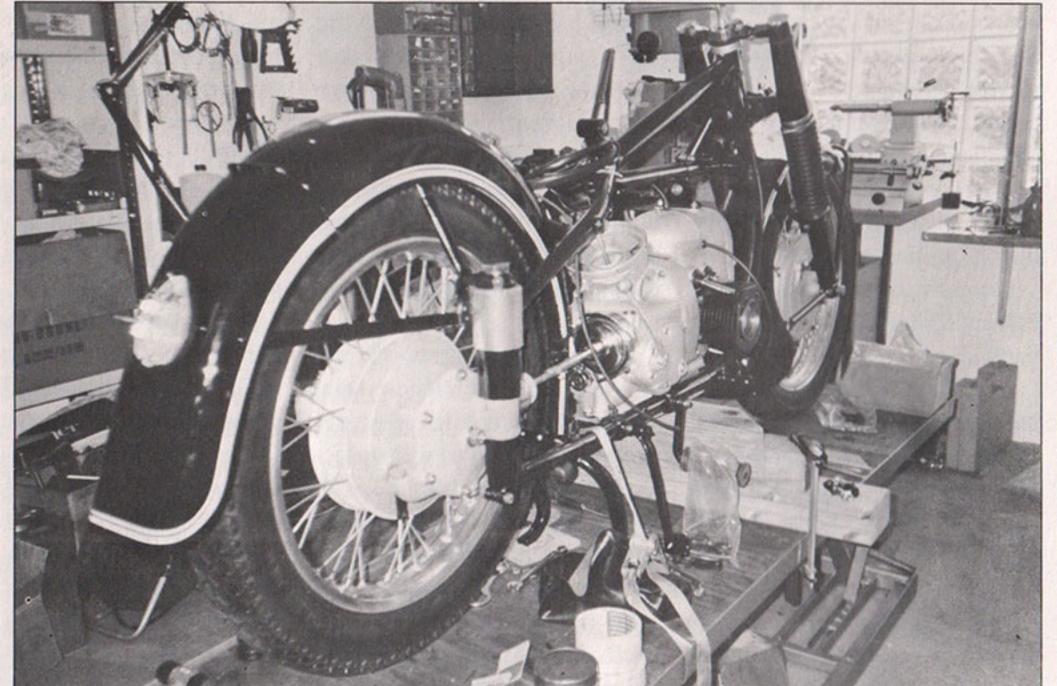
Der zweite Befestigungspunkt liegt ideal an der Befestigungslasche der hinteren Fußraste. Dazu mußte nur ein Anschlußstück aus Aluminium gefräst werden, das wiederum die
Aufnahmebohrung für die Seilzughülle trägt.

Die Seilzughülle mußte etwas

gekürzt werden. Dieser Aufbau ist recht unauffällig und stört kaum das Veteranenbild. Langsam steigt bei dieser Schrauberei die Spannung auf den Anbau des Seitenwagens und den großen TÜV Moment, doch dazu später.

Das nächste Ziel war die Montage der Zylinderköpfe. Davor hatte ich, zugegeben, etwas Bammel. Bei der Demontage war mir aufgefallen, daß





Oben: Der Antrieb sitzt.

Links: Unten herum schon schön komplett.

unter den Auslaß-Kipphebelböcken Unterlegscheiben angebracht waren, die da nichts zu suchen haben. Der Grund lag auf der Hand. Aus unbekannten Gründen hatten die Hülsen im Zylinderkopf eine unterschiedliche Höhe, und dadurch war die Einstellmöglichkeit der Ventile erschöpft. Die Lagerflächen der Hülsen zeigten Spuren von Hammerschlägen und Feil- oder Sägestrichen. Auf der Richtplatte wurden alle Hülsen mit der Meßuhr abgetastet und Unterschiede bis 1,5 mm festgestellt. Da hatte ich es im wahrsten Sinne mit "Kipphebeln" zu tun, denn von einer ordentlichen, planparallelen und spannungsfreien Lagerung konnte keine Rede mehr sein.

Da mußte erneut die Fräsbank helfen. Rückblickend auf die Jahre mit der Schrauberei, muß ich heute feststellen, daß ich oft nicht gewußt hätte, wie man ohne Möglichkeit des Drehens und Fräsens mit einer Restauration glücklich werden kann. Zwar habe ich mir seinerzeit nur

ich mir seinerzeit nur einen recht billigen China-Import von WE-MAS gekauft, aber wenn man die Eigenarten dieser Maschine kennt und in ein wenig Zubehör investiert, gibt es kaum ein Problem, das nicht zu lösen ist. Der Kopf wurde aufgespannt und die Lagerflächen der zusammen-

gehörenden Hülsen zart überfräst. Die Meßuhr bestätigte das hervorragende Ergebnis. Der Materialabtrag wurde bei der anschließenden Montage mit geschliffenen Ausgleichsscheiben überbrückt.

Langsam wurde es eng in der Auswahl der folgenden Arbeitsschritte. Lampe, Elektrik- und Lenkermontage stand vorrangig auf dem Programm.

Vor der Montage der Elektrik hatte ich trotz reichlicher Erfahrung genug Bammel, um es langsam angehen zu lassen. Die größte Sorge machten mir dabei die Befestigungslaschen des Zündschlosses. Diese elenden Biegebefestigungen haben es an sich, immer dann abzubrechen, wenn man es am wenigsten gebrauchen kann.

Also wurde erst die gesamte Elektrik aufgebaut und getestet, bevor die Zündschloßplatte eingesetzt wurde. Der Kabelbaum war sehr gut und vor allem großzügig nachgefertigt. Einige Teile konnten verkürzt werden, aber das war leicht zu bewerkstelligen. Sämtliche Kabelenden wurden mit Endhülsen versehen. Die ursprünglich geplante Verwendung des vorhandenen alten aber doch nicht originalen und daher nicht vernünftig zu befestigenden Hornes wurde fallen gelassen. Rolf half mit einem alten aus seinem Fundus aus, das eigentlich defekt sein sollte. Zur großen Überraschung funktionierte es

dann doch einwandfrei und be-

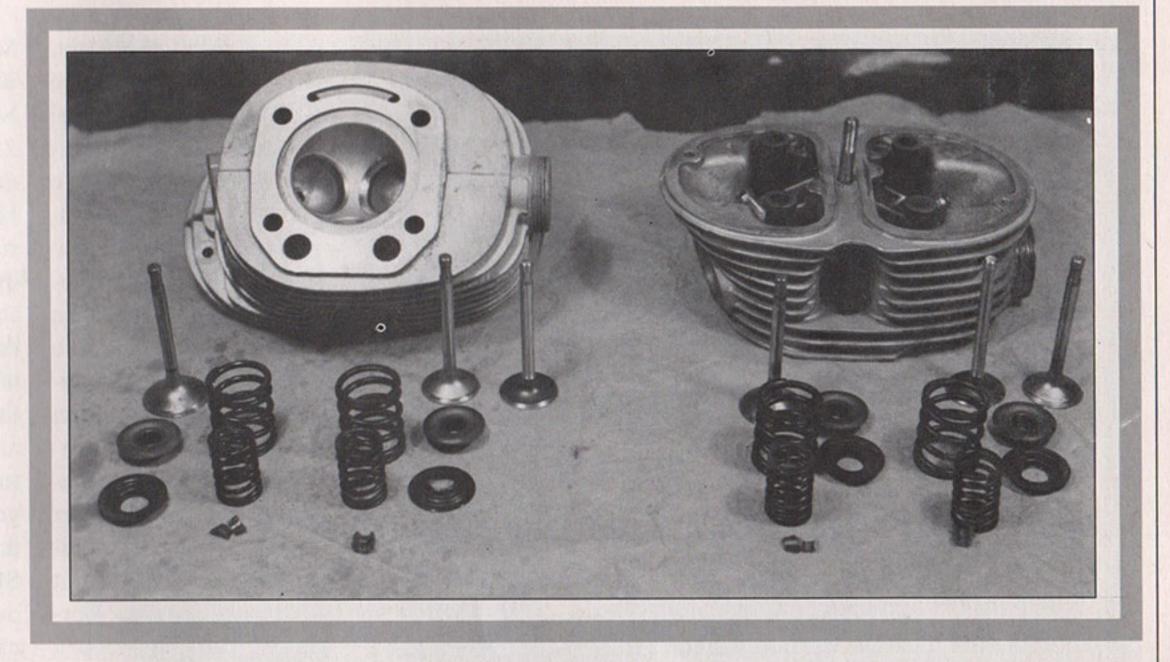
kam nur einen neuen Lacküberzug und eine neue Befestigungslasche aus VA-Blech, natürlich dreilagig zur Schwingungsdämpfung.

Tacho und Tachowelle waren ebenso leicht montiert wie der Lenker und die zuvor noch neu beschichteten Griffarmaturen. Probleme gab es erst wieder bei den schon lange gelieferten Zügen. Daß ich keine original Griffarmaturen besaß, war mir klar. Bei der Zugbestellung hatte ich daran natürlich nicht gedacht. Wen wundert es also, ferte.

wenn die Züge nicht paßten.

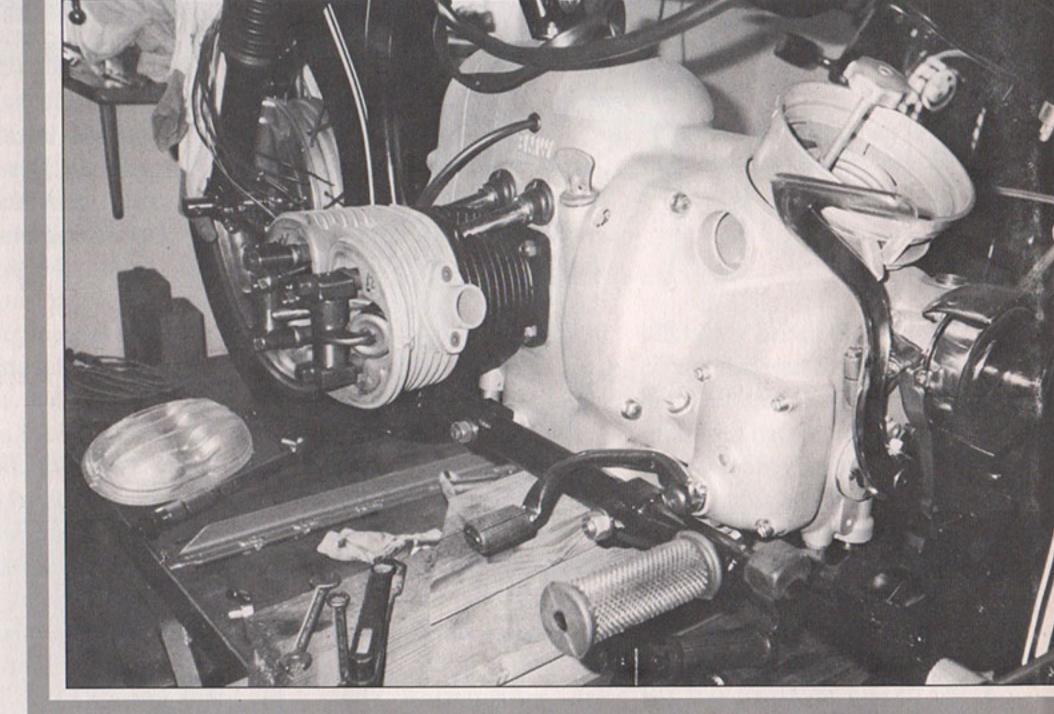
Durch eine kurze Literatur-

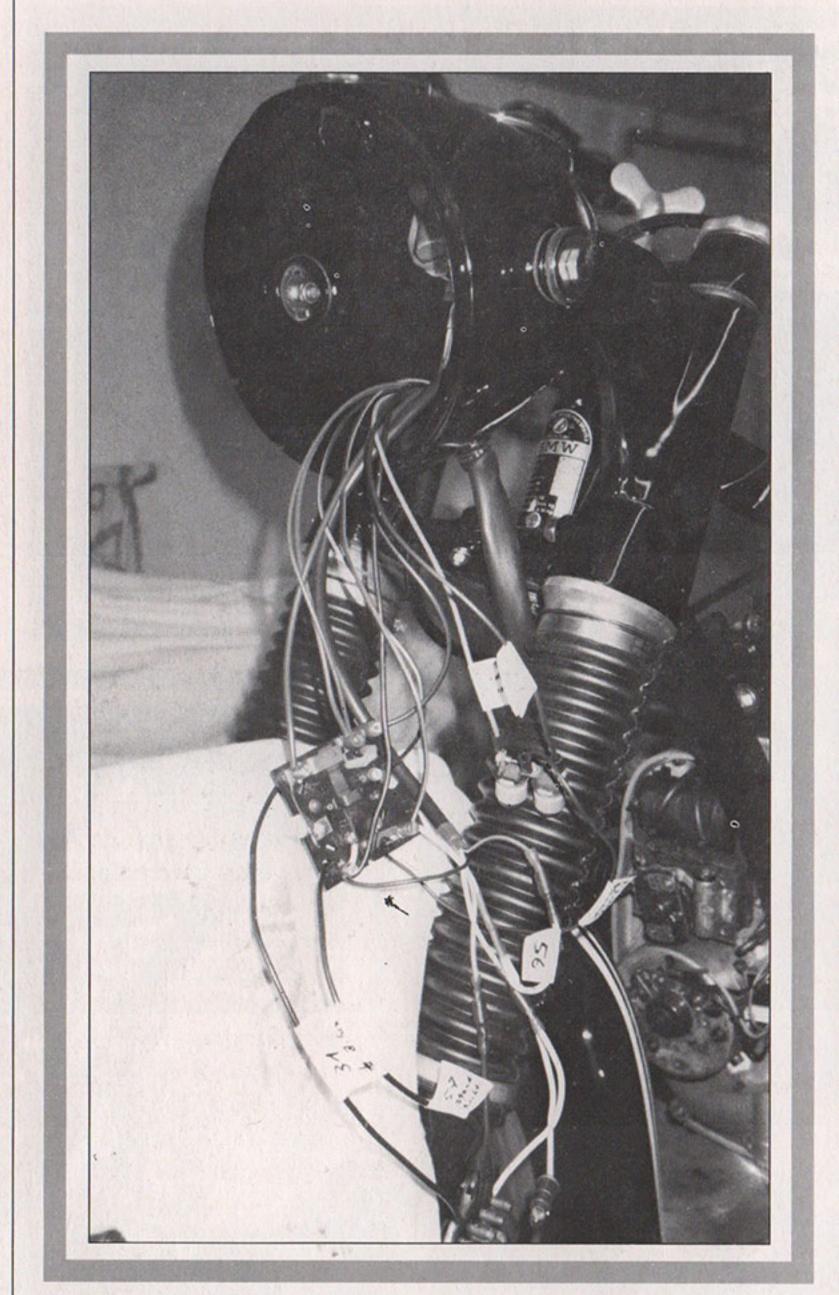
recherche fand ich heraus, daß ich offensichtlich /5-Armaturen der ersten Baujahre besaß. Die Züge mußten mit extra gedrehten Adaptern versehen werden. Zusätzlich wurden die Armaturen überholt. Da konnte zum Glück wieder mein Freund Rolf helfen, der neue Nylon Buchsen für die Griffhebel und andere Klein- und Gummiteile zu den Armaturen lieferte.



Oben: Köpfe zur Montage nach Überholung von Sitzen und Führung der Ventile zusammengestellt.

Rechts: Die Köpfe sind drauf.





Die Elektrik funktioniert später sofort.

Übrigens hatte ich inzwischen doch neue Vergaser bei ihm bestellt. Die überholten /5 Vergaser werden vielleicht noch einen anderen Liebhaber finden und sollen zu gegebener Zeit inseriert werden.. Sie waren zu lang, um einen Anschluß mit den original Chromrohren ordentlich zu bewerkstelligen.

An der Maschine fehlte zum jetzigen Zeitpunkt nur noch Tank und Schwingsattel. Bis zum Eintreffen der bestellten Kleinteile konnte mit Ruhe der Tank liniert

werden. Nach der Kleberei der Linien an den Kotflügeln, die mir doch bei jeder Betrachtung ein schlechtes Gewissen bereitete, wurde am Tank die aufwendigere aber bessere Lackmethode verwendet.

Ich muß gestehen, daß ich mit dem Schlepper nicht umgehen kann. Was an Geschicklichkeit fehlt, muß eben Fleiß und Technik ausgleichen:

Die Linien werden bei meiner Methode zuerst als Klebelinie aufgezogen, um die spätere Form prüfen und ggf. leicht korrigieren zu können. Dann werden die aufgeklebten Lini-

Die Lücke zwischen den BMW Linien kann dabei mit einer passenden Linie aufgefüllt werden und begrenzt damit später gleich zwei Lackstreifen. Um die Rundungen sauber abkleben zu können, verwende ich dazu ebenfalls Klebelinien, die sich faltenfrei ziehen lassen. Dann werden die ursprünglich gezogenen Linien wieder abgezogen und es bleiben die Abstände, die mit Lack zu füllen sind. Vorher werden die Flächen mit Verdünnung abgerieben und mit einem Glasfaserradierer angerauht.

Als Lack verwende ich Pkw Kunstharzlack, der langsam trocknet und gut verläuft. Der Lack wird mit einem weichen Ausbesserungspinsel in zwei Lagen, die sofort hintereinander aufgezogen werden, aufgebracht, und die Abklebung wird sofort danach abgezogen, damit die Kanten nicht ausfransen und der Lack bei der Trocknung noch weich verläuft. Kleinere Unsauberkeiten, die immer einmal auftreten

können, beseitigt man erst nach 24 Stunden vorsichtig mit Verdünnung.

Das Ergebnis dieser etwas mühseligen aber von jedermann zu schaffenden Arbeit gefällt mir heute besser als die Kleberei. Sollte ich einmal die passenden Schlepper und die speziellen Lacke dazu auftreiben, dann würde ich zunächst auf jeden Fall auch dabei in der beschriebenen Form abkleben.

Inzwischen zeigte der Kalender Ende September 1994 an. Ein heißer Sommer war vorüber, und die augenblickliche Wetterlage konnte allenfalls U-Bootfahrer zu Touren begeistern. Zurückschauend auf die Saison 94 war ich erneut kaum

en randgenau abgeklebt. Motorrad gefahren. Die 80/7 war gerade einmal zum TÜV bewegt worden, und nur mit der 25/3 hatte ich an einer sehr gut organisierten Veteranenfahrt in Husum teilgenommen. Alle übrigen Tour-Vorhaben waren am Terminkalender gescheitert.

Das war der Zeitpunkt, an dem mir endgültig klar wurde, daß mit der Trennung vom alten Fahrerkreis in Wesseling auch der Spaß an Ausfahrten mit der dicken BMW Vergangenheit war. Ursprüngliche Gedanken an einen Umbau der Strich7 zum Sauer Gespann oder der Kauf eines entsprechenden Gebrauchtgespannes für Touren mit der Familie wurden trotz eines sehr interessanten Angebotes schnell wieder fallen gelassen.

Alle Fahrer mögen es mir verzeihen, aber ich konnte mir zu dieser Zeit nicht mehr vorstellen, daß wir ein solches Fahrzeug auch tatsächlich gemeinsam nutzen würden. Mit dieser Einsicht kam dann auch die Rückbesinung auf den Ursprung meiner Veteranenliebhaberei, schließlich läßt sich die Schrauberei wesentlich leichter dosieren, als dies mit ausgedehnten Touren der Fall ist, und beides zusammen macht eine äußerst tolerante Familie erforderlich.

Noch im Herbst wurde die erste Inseratrunde zum Verkauf der /7 eingeläutet. Der Erlös sollte später wenn möglich in ein neues Restaurationsprojekt investiert werden. Das R75 Gespann in unserer Nachbarschaft war immer noch nicht verkauft und ist inzwischen genauestens inspiziert worden. Die Maschinenbasis ist in Ordnung, nur wurde leider der Seitenwagen als artfremd identifiziert. Er stammt eindeutig von der Zündapp, was das Kaufproblem vergrößert, denn der Besitzer hat dies beim Kauf offensichtlich selbst nicht bemerkt und will natürlich seinen Preis zurück

Über den Fortgang der Verhandlung werde ich zu gege-

bener Zeit berichten. Im Augenblick klaffen noch etwa 3000 DM zwischen den Interessen des Anbieters und meinen.

Nun zurück zur 51/3. Je näher die Fertigstellung rückt, desto langsamer schreitet die Arbeit fort. Natürlich fehlten immer wieder Kleinteile, und da der Herbstmarkt in Kaltenkirchen vor der Tür stand, fehlte auch die rechte Lust an kostenintensiven Bestellungen. Die Zwischenzeit wurde mit einer Vielzahl von Füllarbeiten an Motorrad und Seitenwagen überbrückt. Die endgültige Lage des Kabelbaumes wurde fixiert, die Züge verlegt, Adapter zu den /5-Armaturen gedreht, die oberen Führungsbleche der Seilzüge, die unter der Gabelbrücke befestigt werden, aus VA-Blech nachgefertigt und lackiert, die Verkabelung geprüft und mit einer fliegenden Sicherung ergänzt, Zündlichtschalter eingebaut und Scheinwerfer komplettiert und die Elektrik gete-

verschwinden.

stet. O Wunder, ich konnte es kaum glauben, aber der Kupferwurm hatte offensichtlich Ausgang, als ich die Elektrik aufgebaut habe. Es funktionierte

tatsächlich alles.

Um bei der Wahrheit zu bleiben, es ging natürlich eine Kleinigkeit schief. Meine Sorge wegen der Befestigung der Schalterplatte war nicht unberechtigt. Frei nach dem Motto "Nach fest kommt ab" ist eine der alters-

doch abgebrochen. Nach einigen Belastungstests fiel der Beschluß, eine Repaerst auszuführen, wenn wider Erwarten drei Laschen doch nicht ausreichen soll-

Halterungen der hinteren Fußrasten, Denfeld Klapp-Rasten mit feiner Verzahnung, gestaltete sich so schwierig, daß ich schließlich zu dem Schluß kam, die vorhandenen Halterungen zu reparieren.

Ein Vorbesitzer hatte sie zersägt und mit einem Rohrstück verlängert. Mit Säge, Feile und Schutzgasrückgängig gemacht.

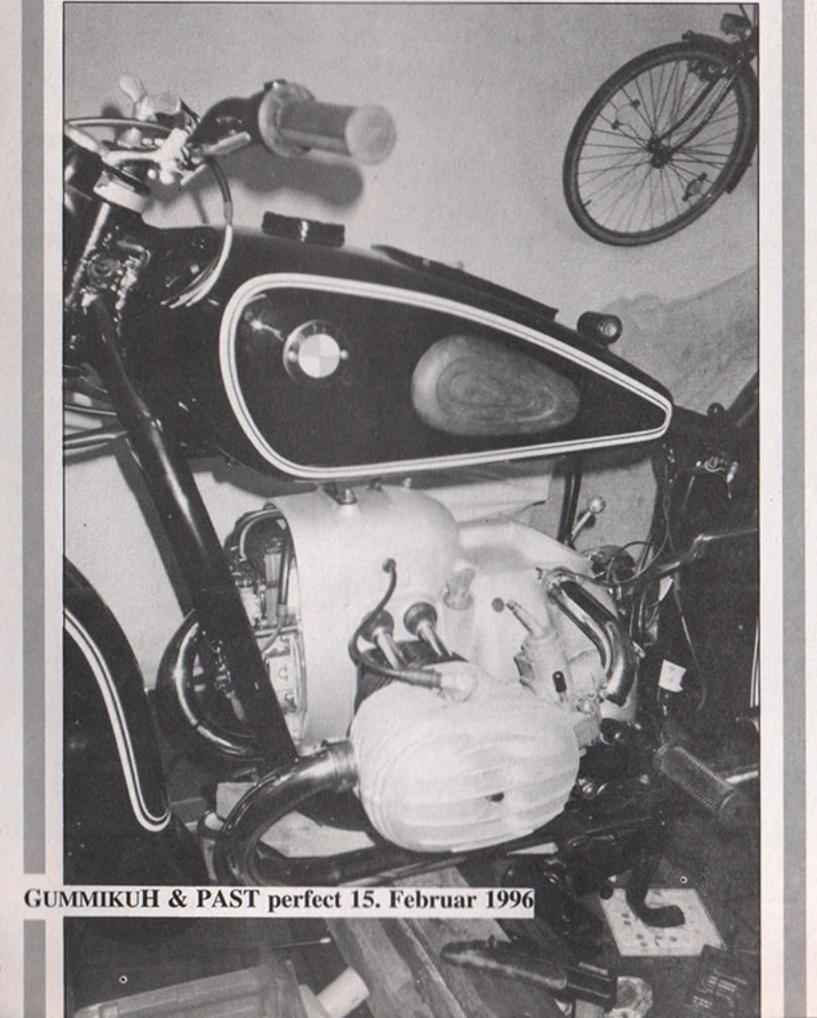
Nachdem dann endlich alle Restteile montiert waren, kam der große AugenBis auf die späteren Verbesserungen ist die Maschine fertig.

blick des ersten Startversuches mit riesen Schritten näschwachen Befestigungslaschen her. Wer dabei kein Kribbeln im Bauch hat, der muß schon ziemlich abgebrüht sein.

Am liebsten hätte ich noch ratur grundsätzlicher Art x-mal alle Einstellungen, Schrauben, Ölstände etc. kontrolliert, aber einmal muß es ja sein.

Es war am Buß- und Bet-Die Beschaffung der tag, am 16.11.94 um 17.00 Uhr, als endlich die Bühne abgelassen wurde. Den Tank wollte ich noch nicht füllen. Also wurde zuerst nur etwas Benzin in die Vergaser gefüllt und ein Stück Silikonschlauch als Mini-Vorratsgefäß auf jeden Vergaser gesteckt. Die Vergaser hatte ich grundeingestellt. Mit offenem Luftfilter und gut getupft kam bei den ersten Tritschweißgerät wurde die ten einfach nichts. Keine frühere Arbeit vollständig Spur von einer Zündung.

> Text + Fotos: Volker Timmer



Langsam wird es ein Motorrad, die /5 Vergaser werden später

rinzipienlosigkeit ist verpönt, in der Politik wie im täglichen Leben. Prinzipienreiterei aber kann auch in die Sackgasse führen. Dann nämlich, wenn sie den Blick für die Realität trübt und zum Vorurteil wird. Irgendwo dazwischen liegt der schmale Grat, der beschritten werden muß, wenn man mithalten will, ohne das Gesicht zu verlieren. Die Geschichte des Motorradbaus ist voll von Verstößen gegen (oft selbstauferlegte) Prinzipien. Wer hätte gedacht, daß BMW jemals eine Maschine mit Kette auf den Markt brächte?

gen Automobil- und Zweiradmuseum ein Bild vom Können der Zweiradbauer in jener Region machen. Region deshalb, weil der Fahrzeugbau in Suhl räumlich und rechtlich nicht immer in einer Hand lag. Es gab Parallelentwicklungen und Überschneidungen bis hin zur Waffentechnik. Erst nach dem 2. Weltkrieg wurden die handwerklichen Fähigkeiten und das technische Know-how unterm Dach des VEB Fahrzeug und Gerätewerk Simson Suhl vereint. Die auf dem ehemaligen Betriebsgelände eingerichtete Ausstellung zeigt Exponate von

ter auch den robusten kernigen Maschinen widerfahren, die gleich nebenan stehen - den AWO's. Jedoch war diesmal nicht mangelhafter Absatz, sondern planwirtschaftliche Zentralisierung (Motorräder sollten nur noch in Zschopau gebaut werden) am Niedergang schuld. Die gezeigten Exemplare mußten fast alle aus dem schrottreifem Zustand wieder restauriert werden. Ein Wahnsinnsaufwand, wenn man bedenkt, daß gleich nebenan die Fertigungshallen waren. Doch in der Übergangszeit nach der Wende ist alles, was an Restbe-

ständen und Ersatzteilen noch eingelagert war, gelinde gesagt abhanden gekommen.

Ein großes Areal ist ausschließlich den Mopeds und Kleinkrafträdern unter 100 ccm gewidmet. Es sind durchweg Zweitakter mit Kette. Sie waren es, die SIMSON Suhl weltbekannt gemacht haben. Vor allem aber haben sie Generationen von Jugendlichen den Traum vom eigenen kleinen Motorrad erfüllt und damit eine sinnvolle Freizeitgestaltung (und manch schönes Jugenderlebnis) ermöglicht. Was in den kleinen Flitzern seinerzeit für

Automobil- und Zweiradmuseum Suhl **Meininger Str 222** 98529 Suhl. Tel.: (03681) 51 42 10.

Öffnungszeiten: **April-September:** Di-So 9.00 - 17.00 Uhr. Oktober-März: Di-So 10.00 - 16.00 Uhr.

Führungen sind nach vorheriger Anmeldung möglich.

Der Eintritt kostet 5 DM.

technische Neuheiten enthalten waren, kann man sich heute kaum noch vorstellen. Da war das Patent für den Variomaticroller mit der verstellbaren zweiten Riemenscheibe, die die Längung des Riemens ausglich. Oder das Simson S5-3 "Rodeo", wo man das erstemal eine buchsenlose Telegabel mit gehämmerten Öltaschen einbaute. Das Verfahren des Hämmerns stammte übrigens aus der Waffenfertigung. Weiterhin ist neben anderen Prototypen ein Simson Bj. 1983 mit Zentralfederbein hinten zu sehen, das gestalterisch den ETZ-Typen ähnelt, Folge der sogenannten Kombinatslinie. Herausragend ist auch ein Zweizylinder-S100, Bj.1970, mit Fünfganggetriebe und mit der ersten elektronischen Zündung der DDR. Mit 100 ccm bringt es 11,5 PS auf die Straße. Als das eine Produktionsmuster fertig war, mußte auf Weisung der übergeordneten Dienststelle die Produktion eingestellt werden. Man

Auch wenn die Speichenbrüche vorprogrammiert sind, so ist das Gespann der Traum vieler AWOisten.

fürchtete offenbar Absatzverluste bei den 125er MZ. Überhaupt rieb man sich ein wenig an den Zschopauern, obwohl die mit der Entwicklung des Motors für das SR1 die erfolgreiche Mopedserie auf die Beine stellen halfen. Vom SR1 über die gesamte Vogelschar (Spatz, Star, Sperber, Habicht, Schwalbe) bis zur völlig neu entworfenen S50-Serie sind alle Modelle bis hin zum neuesten S 83 vertreten. Anschaulicher kann Zeitgeschichte nicht sein. Beeindruckt von dieser Ausstellung, sieht man auch als eingefleischter Motorradfahrer diese im Straßenverkehr oft ein we-

nig geringschätzig behandelten Kleinkrafträder mit ganz anderen Augen. Die technischen Leistungen und der Enthusiasmus ihrer Erbauer verdienen Respekt und Anerkennung.

In einem weiteren Raum befinden sich die Cross-Maschinen, mit denen man sich so manchen Sieg bei den Six-Days geholt hatte. Darunter ist auch eine GS 125, Bj.1983, von der 12 Stück gebaut wurden und die

bei 11.000 U/min 32 PS abgibt. Doch auch im Straßenrennsport mischte man kräftig mit. Manchmal einfach nur mit einem frisierten Straßen-Serienmotorrad, wie es zB. die AWO RS darstellt, aus deren 250 ccm Hubraum man mit vertretbarem Aufwand 24 PS lockte. Die Zahl der ausgestellten Autos hält sich für des Motorradfahrers Auge in angenehm niedrigen Grenzen. Aus den Augenwinkeln sind gegenwärtig gerade mal drei Exemplare auszumachen.

Vieles gäbe es noch zu berichten, fast jedes ausgestellte Exponat könnte eine interessante Story erzählen. Sehenswert ist auch ein Video, das vor Ort angeschaut werden kann und dessen Erwerb evtl. in Kürze möglich ist. Wer alles über die Motorräder aus Suhl wissen will, über Geschichten, Zusammenhänge und Hintergründe, oder etwas über Simson-Langstreckenfahrten durch Afrika und Asien, oder zum Nordkap, kommt um den Besuch dieser einmaligen Ausstellung an ihrem unmittelbaren Ursprung nicht herum. Den anheimelnden

Ölgeruch, der von den Motorrädern ausströmt, kann man beim Schreiben sowieso nicht wiedergeben. Herr Uhlig, Leiter des von der Stadt Suhl gemeinsam mit einem Förderverein betriebenen Museums, ist ein sehr angenehmer und sachkundiger Gesprächspartner, der auch jede Menge Hintergrundwissen vermitteln kann. Aus seinen Worten kann man die Begeisterung und auch den Stolz der Suhler Fahrzeugbauer nachvollziehen, die trotz bitterer, weil unverschuldeter Rückschläge nie aufgegeben haben und so ihrem Prinzip treugeblieben sind. Hilfreich ist es, vor dem Besuch das Buch "Motorräder aus Suhl" von Ewald Dähn (s. GP Nr. 57) zu lesen und danach am besten noch einmal. Zeit sollte man genügend mitbingen, die Stunden vergehen wie im Flug. Es soll nicht unerwähnt bleiben, daß weitere Motorräder zur Ausstellung vorbereitet werden, deren Restaurierung in Eigenregie durchgeführt wird.

Fotos + Text: Jens Kraus



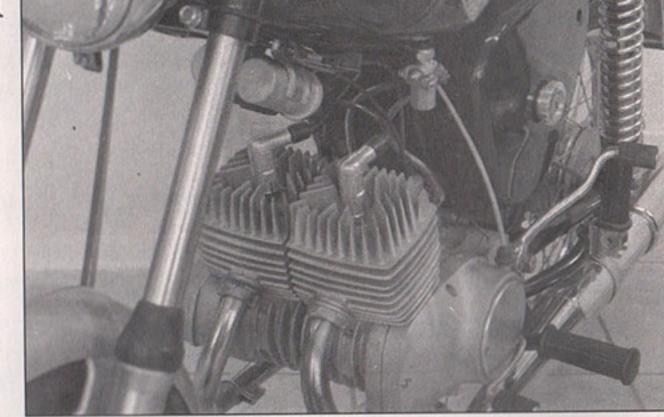
Fahrzeugmuseum Suhl

Oder daß die Zschopauer Zweitaktschmiede plötzlich auf den Viertaktmotor setzen würde? Schweren Herzens verzeiht man ihnen. Einen Chopper mit Wasserkühlung verzeiht man dagegen nicht... Oder würde man doch, wenn er nur von Harley käme?

Es gab und gibt einen Zweiradhersteller, der mit den Nuancen eines solchen Glaubenskonfliktes keine Probleme hatte oder hat. Ob Kardan oder Kette, Zwei- oder Viertaktmotor, er ist auf den verschiedensten Gebieten der Motorradtechnik zu Hause. Das liegt sicherlich auch daran, daß man von früh an durch wirtschaftliches Auf und Ab und später durch staatlichen Dirigismus gezwungen war, flexibel zu sein. Das Prinzip mußte daher weiter gesteckt sein. Es hieß wohl schlicht: Überleben. Ein gutes Gesicht hat man dabei trotzdem bewahrt. Die Rede ist vom Zweiradbau in Suhl.

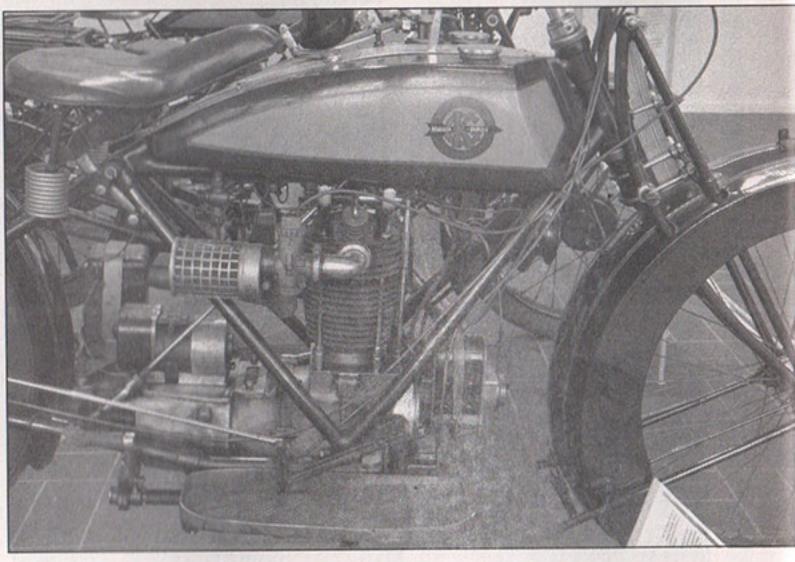
Seit dem 31. August diesen Jahres kann sich jeder im dortiden frühen Anfängen bis zur gegenwärtigen Produktion.

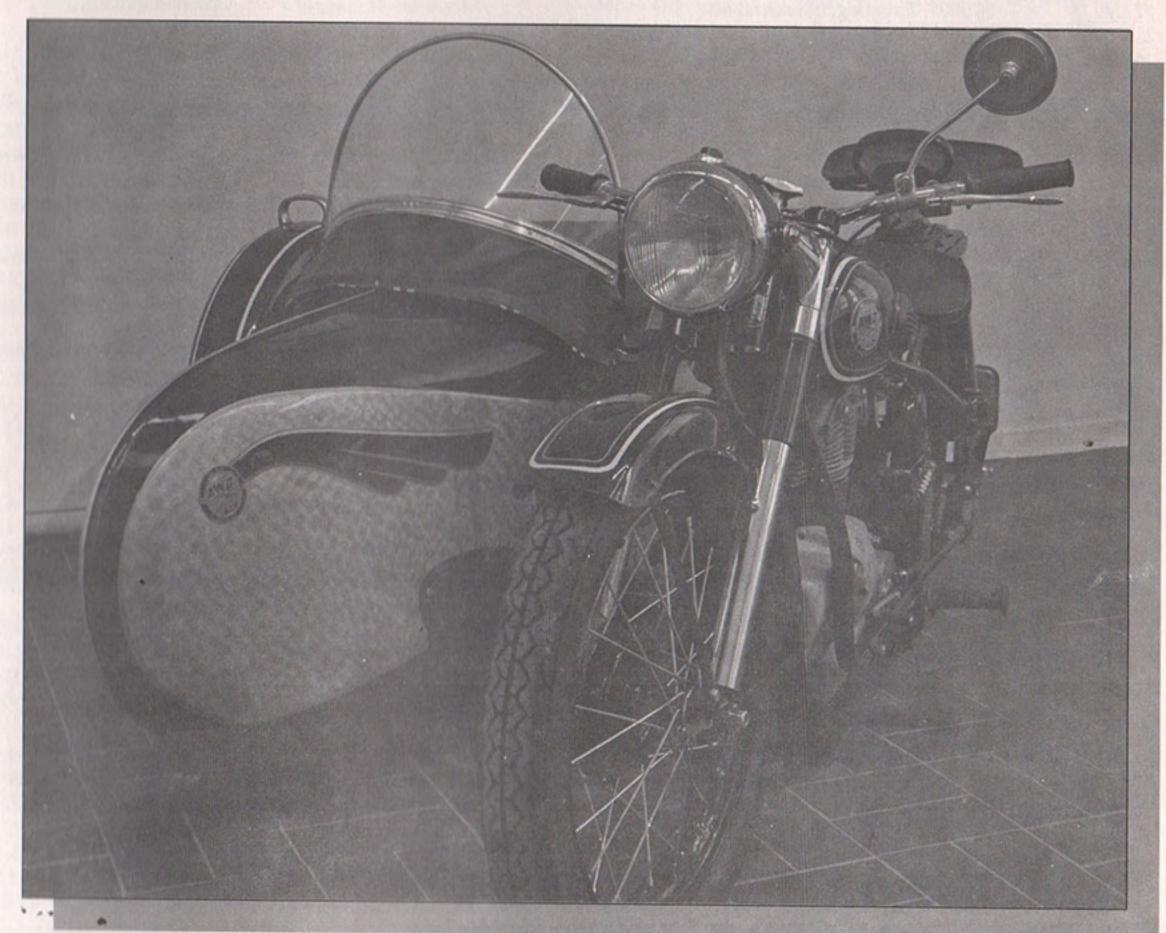
Da ist zB. in der Motorradabteilung eine fein hergerichtete Krieger-Gnädig zu sehen. KG baute die erste deutsche Kardanmaschine 1920, 3 Jahre bevor BMW den Wellenantrieb einführte. Anfangs gab es noch große Probleme mit dem Kraftfluß der schräg laufenden Welle. Durch den Einbau eines zusätzlichen Vorgeleges und eines erweiterten Domes am Getriebe, beseitigte man die Schwierigkeiten ein für alle mal. Wenn man trotz der eingangs erwähnten technischen Vielfalt von einer Suhler Schule (Kardan, Sackzylinder, Magnetzündung) sprechen will - dieses Motorrad verkörpert sie. Leider ging auch hier, wie bei so vielen anderen Motorradherstellern der damaligen Zeit, technische Spitzenleistungen nicht mit dem kommerziellen Erfolg einher. Das Schicksal, das den KG -Motorrädern bzw. deren Nachfolgern nach 16 Jahren Bauzeit widerfuhr, sollte Jahrzehnte spä-



Die S 100 (Prototyp) wurde schon 1970 mit Fünfganggetriebe und elektronischer Zündung ausgestattet.

Die erste deutsche Kardanmaschine (1920) war diese KG aus Suhl.





GUMMIKUH & PAST perfect 15. Februar 1996

GUMMIKUH & PAST perfect 15. Februar 1996

Treffen & Termine

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

| Schwarz 1966 | nin) |
|--|--|
| ## ## ## ## ## ## ## ## ## ## ## ## ## | |
| 17. 2. 18. 2 Schwerin Kongreiballe Motorrad-Ausstellung Tel.30406720164, Fax 6725161 Q2046717300, Fax 6725161 Q204675943 Q2 | |
| 2.2 2.5 2. Essen Messe Essen Techno Classica Essen O2407/17300, Fax 17711 | |
| 2. 2.5 2. 2.5 3. 3. 3. 3. 3. 4. 3. 3. | |
| Not | |
| Motorrad Vet-Trial + 1. u. 2. Lauf Deutschland-Cup 06351/6685 o. 5171 | • |
| Recompanish | |
| 2. 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, | THE RESERVE OF THE PARTY OF THE |
| ## 3. 1-0. 3. Georgsmarinhitte DHA Ithmarienhuite MZ-Club-Treffen George, 0234/850286 George, 0234/8 | |
| Hennet/Sleg Kopernikusuala Oldtimer + Teilemarkt Oldtomer + Teilemarkt | 27/92300, Fax 923030 |
| 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. | |
| 14, 3, -17, 3, | |
| 15. 317. 3. Hamburg_Schnelsen HMT_Motorradtage Od31972800, Fax 91930 | |
| 17. 2. 2.2. 2.4. 3. 2.3. 2.4. 3. 3. 2.4. 3. 3. 3. 2.4. 3. 3. 3. 3. 3. 3. 3. 3 | |
| Moto aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cölbe, 06427, Moto aktiv, Hohlweg | Okrilla |
| 23. 324. 3. Oldenburg Weser-Ems-Halle Bart. Bibt: 96 29. 331. 3. Burg Gespanlehrgang Anflinger Grandkurs Wattung + Rep. Grundkurs Wattung + Rep. Hanstedt Fa. Claus Carstens Gespannlehrgang Anflinger Hanstedt Fa. Claus Carstens Halle Motorand-Oldimer Terifer Moto aktiv. Hollweg 7, 35091 Colbe, 06427. Carstens, 04836/1550, Fax 1507 Kraus, 06103/53850 Kraus, 06103/53850 Moto aktiv. Hollweg 7, 35091 Colbe, 06427. Moto aktiv. Hollweg 7, 35091 Colbe | 27/92300, Fax 923030 |
| 29. 3. 31. 3. 3. 3. 3. 3. 3. 3 | |
| ## Regensburg Hennstedt Fa. Claus Carstens Hansbert Hansbe | NE 17.1.61 |
| Hansted Fa. Claus Carstens Italo-Wochenende Carstens, 04836/1550, Fax 1507 | |
| #31.3. 63225 Langen Jahnsporthalle 14. Oldiemanie Kraus, 06103/53850 April 1996 | 21192500, Fax 925050 |
| ## April 1996 ## 5. 4 7. 4. | |
| #12. 4. 1.4. 4. Hockenheim #12. 41.4. 4. Hockenheim #13. 41.4. 4. Disseldorf #14. 41.4. 4. Disseldorf #15. 41.4. 4. Disseldorf #18. 41.4. 4. Hockenheim #18. 52.1. 4. Hockenheim #18. 52.5. 5. 5. 5. Hockenheim #18. 55. 5. 5. 5. 5. Hockenheim #18. 61.9. 5. No. 1.9. 5. No. 1.9. 1.9. 1.9. 1.9. 1.9. 1.9. 1.9. 1. | |
| #12.414. 4. Regensburg | 27/92300, Fax 923030 |
| #13.4 14. 4. | |
| 13. 414. 4. | 27/92300, Fax 923030 |
| #14.4. 26133 Oldenburg | |
| #19.4 21. 4. | |
| #19.4 21. 4. | 127/92300 Fax 923030 |
| #20. 4. | |
| 20. 421. 4. NL5248 Rosmalen Friedrich-Ebert-Halle Veterama M Metz, 06272/567, Fax 789 | |
| 20. 421. 4. 27993 Creglingen-Schirmbach 21. 4. 32469 Petershagen-Lahde 21. 4. 32469 Petershagen-Lahde 22. 428. 4. Burg 16.Int. Horsepowerrun bis Bj. 1920 Moto aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cölbe, 06427 23. 1430 Frühlingsausfahrt ab 9.30 h Martin, 06721/45790 Moto aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cölbe, 06427 2487 24837 Scheswig Oldtimertreff + Teilemarkt 19. 5. 24837 Scheswig Scheswig Scheswig Scheswig State 10. 5. 22. 5. Cash State 24865 Lilienthal Fahrradhilfsmotorteffen + Teilemarkt Motorad-Flohmarkt Motorad-Flohmarkt Motorad-Flohmarkt Motorad-Flohmarkt Motorad-Flohmarkt Jörg, 0571/46813 o. Jürgen 0571/43805 ab 1 Jürni 1996 Motorad-Flohmarkt Jörg, 0571/46813 o. Jürgen 0571/43805 ab 1 Jürgen 0571/43805 ab | |
| #21.4. 97993 Creglingen-Schirmbach 21. 4. 32469 Petershagen-Lahde 26. 428. 4. Burg Gespannlehrgang Anfanger 27. 4. PM 28. 4. NL HE-Norg 16.Int. Horsepowerrun bis Bj. 1920 HP-Run, Eikenlaan 5, NL-9331-HE-Norg 16.Int. Horsepowerrun bis Bj. 1920 HP-Run, Eikenlaan 5, NL-9331-HE-Norg 16.Int. Horsepowerrun bis Bj. 1920 HP-Run, Eikenlaan 5, NL-9331-HE-Norg 17. 55. 5. Hockenheim Aufbaukurs Wartung + Rep. Wolfenhagen-Bründersen / Cafe Mondschein Frühjahrstreffen Hockenheim Aufbaukurs BMW Markenkurs BMW Moto aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cölbe, 06427 WCO Neckar-Alp, 07025/4019 o. 07157/612 Sauer, 24398 Karby, Eckernförder 1A, 0464 Hannelore, 04261/84374 Hannelore, 04261/84374 Hannelore, 04261/84376 HB Schleswig Assay Schleswig Oldtimer-Teilemarkt Hulls 3.Ausfahrt Oldtimer Club Hüls 1990 Hills Schleswig 2.Monkey- und Dax-Woodstock '96 Whitewebbs Museum 19. Int. Oldtimermarkt Durst 1996 Ht. 6. 28865 Lilienthal Fahrradhilfsmotorterffen + Teilemarkt Durst 1996 Ht. 6. 28865 Lilienthal Fahrradhilfsmotorterffen + Teilemarkt Durst 1996 Ht. 6. 28865 Lilienthal Fahrradhilfsmotorterffen + Teilemarkt Durst 1996 Ht. 6. 28865 Lilienthal Fahrradhilfsmotorterffen + Teilemarkt Durst 1996 Ht. 6. 28865 Lilienthal Fahrradhilfsmotorterffen + Teilemarkt Durst 1996 Ht. 6. 28865 Lilienthal Fahrradhilfsmotorterffen + Teilemarkt Durst 1996 Ht. 6. 28865 Lilienthal Fahrradhilfsmotorterffen + Teilemarkt Durst 1996 Ht. 6. 28865 Lilienthal Fahrradhilfsmotorterffen + Teilemarkt Durst 1996 Ht. 6. 28865 Lilienthal Fahrradhilfsmotorterffen + Teilemarkt Durst 1996 Ht. 6. 28865 Lilienthal Fahrradhilfsmotorterffen + Teilemarkt Durst 1996 Ht. 6. 28865 Lilienthal Fahrradhilfsmotorterffen + Teilemarkt Durst 1998 Ht. 6. 28865 Lilienthal Fahrradhilfsmotorterffen + Teilemarkt Durst 1998 Ht. 6. 28865 Lilienthal Fahrradhilfsmotorterffen + Teilemarkt Durst 1998 Ht. 6. 28865 Lilienthal Fahrradhilfsmotorterffen + Teilemarkt Durst 1998 Ht. 6. 28865 Lilienthal Fahrradhilfsmotorterffen + Teilemarkt Durst 1998 Ht. 6. 28865 Lilienthal Fahrradhilfsmotorterffen + Teilemarkt D | |
| 26. 428. 4. Burg Gespannlehrgang Anfänger Hz. Norg Burg Gespannlehrgang Anfänger Hz. Norg Hz. S. S5. S. Hockenheim S. S5. S. Wolfenhagen-Bründersen / Cafe Mondschein Frühjahrstreffen Markehurs BMW Martin, 06721/45790 Moto aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cölbe, 06427 Hz. S. Hz. Norg Marbankurs Wartung + Rep. Hz. S. Hz. Norg Hz. Nor | |
| #28.4. NL HE-Norg 16.Int. Horsepowerrun bis Bj. 1920 HP-Run, Eikenlaan 5, NL-9331-HE-Norg #1. 5. | |
| Mai 1996 | |
| #1. 5. | |
| #3. 5 5. 5. | |
| 3. 5 5. 5. Wolfenhagen-Bründersen / Cafe Mondschein Frühjahrstreffen Markenkurs BMW Moto aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cölbe, 06427 VCO Neckar-Alp, 07025/4019 o. 07157/612 Sauer, 24398 Karby, Eckernförder 1A, 0464 Hannelore, 04261/84374 Moto aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cölbe, 06427 VCO Neckar-Alp, 07025/4019 o. 07157/612 Sauer, 24398 Karby, Eckernförder 1A, 0464 Hannelore, 04261/84374 Moto aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cölbe, 06427 Moto aktiv, Hohlweg 7, 3509 | 427/92300, Fax 923030 |
| 11. 5. | |
| #11.5. Geesthacht- Heidbergring- 3.Heidbergring-Gespannsicherheitstraining Rothenburg/Wümme 2.Damen-Fahrradhilfsmotor-Rundfahrt Hannelore, 04261/84374 Hannelore | |
| #12.5. Rothenburg/Wümme #17.519. 5. Bopfingen b. Aalen #17.519. 5. Delmenhorst DKW-Motorradtreffen O4221/86980 #17. 519. 5. NL Winterswijk Eeelink Woold 7. Maico Achterhoek Treff Esselink, 0031/543/520084 #17. 519. 5. Paderborn 5. Moto Guzzi Treffen MGZ Paderborn, 05250/930730 #18. 519. 5. 86343 Königsbrunn 6. Oldtimer-Teilemarkt Drescher, Tel+Fax 0821/84864 #19. 5. A5230 Mattighofen Frühlingsausfahrt MVC-Mattighofen O043/7742/3012 #19. 527. 5. Baden-Baden Moto aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cölbe, 06427 #19. 6. 28865 Lilienthal Fahrradhilfsmotor-Rundfahrt Hannelore, 04261/84374 #19. 6. Moto aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cölbe, 06427 #10. 6. Asalen Drescher, Treffen MGZ Paderborn, 05250/930730 #10. 6. Oldtimer-Teilemarkt Drescher, Tel+Fax 0821/84864 #10. 6. Rothenburg/Wümme Author Alen Drescher, Tel+Fax 0821/84864 #10. 6. Delmenhorst DKW-Motorradtreffen O4221/86980 #11. 6. Salen Woold 7. Maico Achterhoek Treff Esselink, 0031/543/520084 #12. 6. Bopfingen b. Aalen Grundkurs Wartung + Rep. Moto aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cölbe, 06427 #12. 6. Delmenhorst DKW-Motorradtreffen O4221/86980 #13. 6. Bopfingen b. Aalen Grundkurs Wartung + Rep. Moto aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cölbe, 06427 #12. 6. Bopfingen b. Aalen Grundkurs Wartung + Rep. Moto aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cölbe, 06427 #12. 6. Bopfingen b. Aalen Grundkurs Wartung + Rep. Moto aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cölbe, 06427 #12. 6. Bopfingen b. Aalen Grundkurs Wartung + Rep. Moto aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cölbe, 06427 #12. 6. Bopfingen b. Aalen Grundkurs Wartung + Rep. Moto aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cölbe, 06427 #12. 6. Bopfingen b. Aalen Grundkurs Wartung + Rep. Moto aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cölbe, 06427 #12. 6. Bopfingen b. Aalen Grundkurs Wartung + Rep. Moto aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cible, 04221/86980 #12. 6. Bopfingen b. Aalen Grundkurs Wartung + Rep. Moto aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cible, 04221/86980 #12. 6. Paderborn Gustal Fall Gustal F | |
| #17.519. 5. Bopfingen b. Aalen #17.518. 5. Delmenhorst 17. 519. 5. NL Winterswijk 17. 519. 5. Paderborn 18. 519. 5. 86343 Königsbrunn 18. 519. 5. 86343 Königsbrunn 19. 5. A5230 Mattighofen 19. 5. 24837 Schleswig 24. 527. 5. Baden-Baden 19. 527. 5. GB Enfield #25.526. 5. Idar-Oberstein #25.527. 5. GB Enfield #3000 Bopfingen b. Aalen DKW-Motorradtreffen DKW-Motorradtreffen 04221/86980 #30421/86980 #3 | 644/893, Fax 1493 |
| #17.518. 5. Delmenhorst 17. 519. 5. NL Winterswijk 17. 519. 5. Paderborn 18. 519. 5. 86343 Königsbrunn 19. 519. 5. A5230 Mattighofen 19. 527. 5. Baden-Baden 19. 527. 5. Baden-Baden 19. 527. 5. GB Enfield #25. 526. 5. Idar-Oberstein 19. 6. 28865 Lilienthal DKW-Motorradtreffen 04221/86980 Esselink, 0031/543/520084 Fahrradhilfsmotortreffen + Teilemarkt Drescher, Tel+Fax 0821/84864 Rauschenbach, 02151/743105, Fax 733696 O043/7742/3012 Rau, 04621/25150, Fax 24391 2.Monkey- und Dax-Woodstock '96 06781/41993, Fax 41994 Whitewebbs Museum 19. Int. Oldtimermarkt DKW-Motorradtreffen 04221/86980 Esselink, 0031/543/520084 MGZ Paderborn, 05250/930730 Drescher, Tel+Fax 0821/84864 Rauschenbach, 02151/743105, Fax 733696 O043/7742/3012 Rau, 04621/25150, Fax 24391 2.Monkey- und Dax-Woodstock '96 06781/41993, Fax 41994 EDVVT, Whitewebbs Museum, Enfield, EN Juni 1996 #1. 6. 28865 Lilienthal Fahrradhilfsmotortreffen + Teilemarkt 04298/4376 | 427/92300 Fax 923030 |
| 17. 519. 5. NL Winterswijk 17. 519. 5. NL Winterswijk 18. 519. 5. Paderborn 18. 519. 5. 86343 Königsbrunn 19. 5. William Frühlingsausfahrt MVC-Mattighofen 19. 5. A5230 Mattighofen 19. 527. 5. Baden-Baden 19. 527. 5. GB Enfield 10. Calculate Associated with the sum of | 2772200, 1 437 72000 |
| 17. 519. 5. Paderborn 5. Moto Guzzi Treffen MGZ Paderborn, 05250/930730 18. 519. 5. 86343 Königsbrunn 6. Oldtimer-Teilemarkt Drescher, Tel+Fax 0821/84864 #19.5. Hüls 3. Ausfahrt Oldtimer Club Hüls 1990 Rauschenbach, 02151/743105, Fax 733696 #19.5. A5230 Mattighofen Frühlingsausfahrt MVC-Mattighofen 0043/7742/3012 19. 5. 24837 Schleswig Oldtimertreff + Teilemarkt Rau, 04621/25150, Fax 24391 24. 527. 5. Baden-Baden Moto Guzzi V 65 Lariotreffen - Anmeldung bis 31.3.96 / Hagemann, Tel+Fax 07251/82217, Mobil #25. 526. 5. Idar-Oberstein 2.Monkey- und Dax-Woodstock '96 06781/41993, Fax 41994 #25. 527. 5. GB Enfield Whitewebbs Museum 19. Int. Oldtimermarkt EDVVT, Whitewebbs Museum, Enfield, EN Juni 1996 #1. 6. 28865 Lilienthal Fahrradhilfsmotortreffen + Teilemarkt 04298/4376 | |
| 18. 519. 5. 86343 Königsbrunn 6.Oldtimer-Teilemarkt Drescher, Tel+Fax 0821/84864 #19.5. Hüls 3.Ausfahrt Oldtimer Club Hüls 1990 Rauschenbach, 02151/743105, Fax 733696 #19.5. A5230 Mattighofen Frühlingsausfahrt MVC-Mattighofen 0043/7742/3012 19. 5. 24837 Schleswig Oldtimertreff + Teilemarkt Rau, 04621/25150, Fax 24391 24. 527. 5. Baden-Baden Moto Guzzi V 65 Lariotreffen - Anmeldung bis 31.3.96 / Hagemann, Tel+Fax 07251/82217, Mobil #25.526. 5. Idar-Oberstein 2.Monkey- und Dax-Woodstock '96 06781/41993, Fax 41994 #25.527. 5. GB Enfield Whitewebbs Museum 19. Int. Oldtimermarkt EDVVT, Whitewebbs Museum, Enfield, EN Juni 1996 #1. 6. 28865 Lilienthal Fahrradhilfsmotortreffen + Teilemarkt 04298/4376 | |
| #19.5. A5230 Mattighofen Frühlingsausfahrt MVC-Mattighofen 0043/7742/3012 19. 5. 24837 Schleswig Oldtimertreff + Teilemarkt Rau, 04621/25150, Fax 24391 24. 527. 5. Baden-Baden Moto Guzzi V 65 Lariotreffen - Anmeldung bis 31.3.96 / Hagemann, Tel+Fax 07251/82217, Mobil 2.Monkey- und Dax-Woodstock '96 06781/41993, Fax 41994 #25.527. 5. GB Enfield Whitewebbs Museum 19. Int. Oldtimermarkt EDVVT, Whitewebbs Museum, Enfield, EN Juni 1996 #1. 6. 28865 Lilienthal Fahrradhilfsmotortreffen + Teilemarkt 04298/4376 | |
| 19. 5. 24837 Schleswig 24. 527. 5. Baden-Baden 425. 526. 5. Idar-Oberstein 425. 527. 5. GB Enfield Whitewebbs Museum 19. Int. Oldtimermarkt Juni 1996 #1. 6. 28865 Lilienthal Oldtimertreff + Teilemarkt Rau, 04621/25150, Fax 24391 Moto Guzzi V 65 Lariotreffen - Anmeldung bis 31.3.96 / Hagemann, Tel+Fax 07251/82217, Mobil 2.Monkey- und Dax-Woodstock '96 06781/41993, Fax 41994 EDVVT, Whitewebbs Museum, Enfield, EN Volume of the property of the prop | 16 |
| 24. 527. 5. Baden-Baden #25. 526. 5. Idar-Oberstein #25. 527. 5. GB Enfield #26. 527. 5. GB Enfield #27. 527. 5. GB Enfield #28. 6. 28865 Lilienthal Moto Guzzi V 65 Lariotreffen - Anmeldung bis 31.3.96 / Hagemann, Tel+Fax 07251/82217, Mobil 2.Monkey- und Dax-Woodstock '96 06781/41993, Fax 41994 EDVVT, Whitewebbs Museum, Enfield, EN #28. 6. 28865 Lilienthal Fahrradhilfsmotortreffen + Teilemarkt O4298/4376 | |
| #25. 526. 5. Idar-Oberstein 2.Monkey- und Dax-Woodstock '96 06781/41993, Fax 41994 #25. 527. 5. GB Enfield Whitewebbs Museum 19. Int. Oldtimermarkt EDVVT, Whitewebbs Museum, Enfield, EN #1. 6. 28865 Lilienthal Fahrradhilfsmotortreffen + Teilemarkt 04298/4376 | bil 0177/2434457 |
| #25.527. 5. GB Enfield Whitewebbs Museum 19. Int. Oldtimermarkt EDVVT, Whitewebbs Museum, Enfield, EN Juni 1996 #1. 6. 28865 Lilienthal Fahrradhilfsmotortreffen + Teilemarkt 04298/4376 | 011 017 112 10 1 10 1 |
| Juni 1996 #1. 6. 28865 Lilienthal Fahrradhilfsmotortreffen + Teilemarkt 04298/4376 | EN2 9HW, GB |
| #1. 6. 28865 Lilienthal Fahrradhilfsmotortreffen + Teilemarkt 04298/4376 | |
| | |
| 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 | |
| 1. O. 2. O. 04209/4276 | |
| #2. 6. 28865 Lilienthal 9.Fahrradhilfsmotor-Rundfahrt durchs Teufelsmoor 04298/43/6 6. 6 9. 6. 63571 Gelnhausen 23.Treffen Adler-MVC Breidenbach, 06051/14130 | |
| #7. 6 9. 6. Horstedt/Thedinghausen BK 350 Treffen Gerold, 0421/383114 | |
| 8. 6 9. 6. 26345 Bockhorn 15. Veteranen + Teilemarkt u. 14.Friesland Rallye Ahlers, 04453/7333, Fax 72888 | |
| #8. 6. Schliebachtal 5.Oldtimerausfahrt 06255/2640, Fax 3505 | |
| 14. 616. 6. Paderborn Bentfeld Laverda-Register Treffen Stoni, 040/7124203, Kalle 05250/930730 | |
| #14.616. 6. Grebenhain 8.Ducati-Treffen der Ducatifreunde Hessen Hartmut, 06474/8112, Ralf, 06042/3433 | |
| #15.6. 55457 Gensingen Grillplatz Nahewiesen 8.Vet-Treffen Thomas, 0671/44550 21 6 -23 6 Neschwitz 5.Neschwitzer Schloßparkrallye Jatzwauk, 035931/20454 | |
| 21. 623. 6. Neschwitz 5.Neschwitzer Schloßparkrallye Jatzwauk, 035931/20454 | |

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

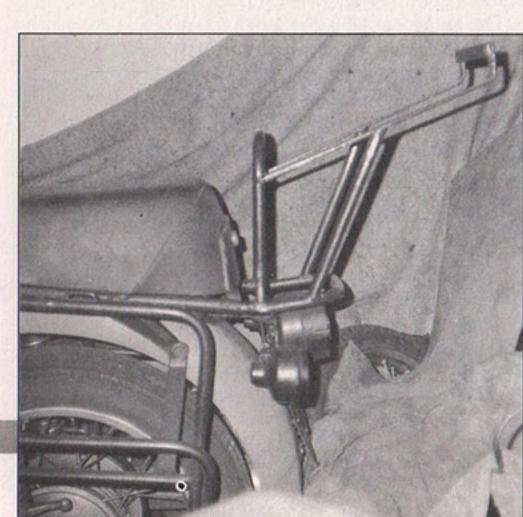
| 21. 623. 6. | | Nürburgring | | Int. Oldtimer Festival | DAMC Tel.+Fax 0211/334242 |
|--|----------------|--------------------------------|--|---|---|
| 28.630. 6. | 76846 | | Zeltplatz Im Stopper | 5.Italo Treffen | Norbert Gerst, Bahnhofstr. 105, 76846 Hauenstein |
| 30.6. | 38524 | Sassenberg-Grußendorf | | 2.Mopedpicknik | 05379/1669 |
| Juli 1996 | 76761 | Dülahaim | | 2.Oldtimer Ausfahrt | Jonny Müller, 07272/5140 |
| \$6. 7. \$12.714. 7. | 76761 27612 | Rülzheim Loxstedt | Hahnenknoop | 7.Norddt. Klassiker-Treffen | Jonny Müller, 07272/5149 Schultz, 04744/5060 |
| 13.7. | 55457 | Gensingen | | 8. Orientierungsfahrt ab 10 Uhr | Gerd, 06701/3546 |
| 19.721. 7. | CH | Sumiswald (Emmental) | | 4.Int. Töfftreffen | MC Dead Riders, 0041/34/714537 |
| 19.721. 7. | 34637 | Schrecksbach | ab BAB A5 Schilder | 8. Italo Treffen | Volker, 06698/310 |
| 0. 7. | FIN | Mustiala | | 6.Bella Italia | Fax 00358/754/4115 (Finnland) |
| August 1996 | | Da@haah/Dayana | | TD 1 Troffon | Conn. I. Hoinz. 09621/01255 p. 05675 |
| \$1. 8 4. 8. \$2. 8 4. 8. | 99817 | Roßbach/Bayern Eisenach | 2. TRaffen der Panonia | TR 1 Treffen | Sepp + Heinz, 08631/91355 u. 95675 Kopal, Bahnhofstr.5E, 98817 Eisenach |
| 2. 8 5. 8. | GB | Congleton/Whitemoor | | Maico Rallye | Phil Hingston, 0044/1367/710408 |
| | S | Faro | Moto Guzzi Treffen de | | Olle, S-0498/218803 |
| #16.8. -18. 8. | FIN | Jämsänkoski | Rasua Camping | Guzzi Treffen GMG Finlandia | Tapio, 00358/31/3465659, Fax 3456841 |
| #17.8 1. 9. | O1728 | Dresden | Distanzfahrt für Vet-F | ahrräder HH-Dresden | Papperitz, Goldhändl 6, 01728 Dresden |
| #18.8. | A5230 | Mattighofen/Kindstal | | f. Autos + Motorräder | 0043/7742/3012 |
| 18. 8. | NII | Essen-Borbeck | First Classic Day + Jap | | Wybiralla, 0209/209157 |
| 18. 8. #24.825. 8. | NL | Twente Bad Karlshafen | | Maico Wochenende FKMD-Treffen | Achterbosch, 0031/74/2424867 Martin Bötte, 05672/2163 |
| #30.8 1. 9. | 16866 | Kyritz | | D-Räder Treffen | Werner, 033971/71254 |
| 750.0. | 10000 | Kynte | | D Ruder French | Weiner, 60097177120 |
| Ständiger Term | | | | | |
| | 10777 | Berlin | Irish Pub | Engländer Stammtisch | Jeden 1. Montag im Monat ab 20 Uhr, 030/8210951 |
| | 10555 | Berlin-Karlshorst | Heizhaus | MZ-Stammtisch | Jeden 2. Donnerstag im Monat ab 18 Uhr, 030/4332554 |
| | 10557 | Berlin Krauzbara | Werftstr. | (Vet) Trialstammtisch | Jeden 2. Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr, 05829/448 |
| | 10965 13403 | Berlin-Kreuzberg Berlin | Yorkstraße 15 Schornweberstr.82 | XS 650 Rüttlers Klub MC Hermsdorf-Treffen | Jeden 3. Do., Langer, 030/7929726, Klatt 8115278 Jeden Donnerstag ab 20 Uhr, 030/4138823, 4522899 |
| NAME OF TAXABLE PARTY. | 20357 | Hamburg | Sternschanze | Motorrad-Stammtisch | Jeden 3. Sonntag im Mon., 10 bis 12 Uhr 040/6915387 |
| | | Hamburg 76 | Gastst. Intakt | Oldiestammtisch | Jeden Freitag ab 20 Uhr |
| | 20255 | Hamburg | 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 | Gastst. Kanal 9 | MZ-Stammtisch | Jeden 2. und 4. Mitttwoch im Monat |
| | 22941 | Bargteheide/Elmenhorst | | FMC Comet Stammtisch | Jeden Donnerstag 20 Uhr, 04532/3548 |
| | 26655 | Gießelhorst | Schwers Gasthof Leuchtturm | MZ-Stammtisch Ammerland Motorrad-Klönschnack | Jeden letzten Donnerstag ab 19 Uhr, 04488/72915 ab 18 h |
| | 26689 27299 | Apen Langwedel | Connys Cafe | Harley-Stammtisch | Jeden 2. Sonntag im Monat ab 10 Uhr, 04409/8140 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, 0421/254998, H.Rokoss |
| | 28870 | Posthausen | Gastst. Cordes | Boxer-Stammtisch | Jeden 1. Donnerstag im Monat, 042 61/83 2 64 |
| | 28870 | Fischerhude | Gastst. Am Bocksberg | Oldtimerclub Fischerhude | Jeden 2. Do./Monat, 19 Uhr, 04293/7631 |
| | 7 | Harpstedt/Bassum | Gastst. Z. Kreuzkrug | | Jeden 1. Do./Monat, 20 Uhr, 04432/1610, 04207/801506 |
| | 29683 | Dorfmark | Gastst. Böhmegrund | | Jeden 1. Donnerstag im Monat, 04261/83264 |
| Million of the last of the las | 22106 | Hannover | | rten - Gespannfahrertreffen | Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr, 0511/601854 |
| | 33106 | Paderborn Niedervorschütz | Schmiedehütte Gasthof Forstmühle | Motorradstammtisch MZ-Stammtisch | Jeden Donnerstag ab 20.30, 05251/57451, 05254/7106 Jeden 3. Samstag im Monat ab 19.30 Uhr, 05665/30613 |
| | 34587 38329 | | 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 | U | Oldtimerfrühschoppen | Jeden Sonntagmorgen, 02151/753758 u. 735262 |
| | 49152 | Bad Essen | Olfleck | DDR-Fahrzeug-Stammtisch | Jeden 1. Freitag im Monat 20 Uhr, 05472/4828 |
| | 10639 | Ellenstedt | Ponyhof, Schneebee. | Motorrad-Stammtisch Heinkel-Stammtisch | Jeden 1. Mittwoch im Monat ab 20 Uhr, 04444/632 Jeden 1. Freitag 19.30 Uhr, 05436-707 |
| | 49638 42651 | Nortrup Solingen-Kohlfurth | Jagthaus Spark Café Hubraum | GB 500-Stammtisch (XBR-) | Jeden letzten Do. im Monat ab 19 Uhr, 0221-426220 |
| THE RESERVE OF THE PERSON NAMED IN | 52080 | Aachen Aachen | Parkpl. Siegel | Ausfahrt, 50er Jahre Kräder | Jeden Sonntag ab 10 Uhr, H. Heiliger, 0241/511556 |
| | 52062 | Aachen | Autonom.Zentrum | MC Kuhle Wampe Aachen | Wirsching, Mariahilfstr. 1-3, 52062 Aachen |
| | 52224 | Stolberg-Vicht | Gaststätte Moll | Vichter-Motor-Club | Jeden 1.Freitag im Monat, 20 Uhr, 02402/7969 |
| # | 53639 | Königsw-Eudenbach | Bauernstube | Vet-Stammtisch | Jeden 2.Mittwoch im Monat, 19.30 h, 02241/82483 |
| | 54338 | Schweich | Gasth. Junges | Engländer-Stammtisch | Jeden 1.+3. Montag, 20 Uhr, 06578/1478 bzw. 06502/6878 |
| | 54550 | Daun-Pützborn | Zur alten Schmiede | Veteranenstammtisch | Jeden 1. Sonntag im Monat ab 19 Uhr, 06952/4331 |
| | 54550 55457 | Daun-Pützborn Gensingen | Zur alten Schmiede Gasthaus Zum Adler | Kawa-Stammtisch Veteranen-Stammtisch | Jeden 2. Freitag im Monat ab 19 Uhr, 06952/4331 Jeden Montag ab 20 Uhr, 0671/44550 Thomas |
| | 56271 | Isenburg | Gasthaus Zum Adler Gasthof Isenburg | Oldie-Stammtisch | Jeden 1. Dienstag im Monat, ab 20 Uhr, 02634/1644 |
| | 57271 | Hilchenbach-Vormwald | | 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 | | "Zum blauen Loch" | MZ-Stammtisch Rhein/Neckar | - 12 - 12 - 12 - 12 - 12 - 12 - 12 - 12 |
| | 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 | | Gasthous Anglerheim | Oldie-Stammtisch | Jeden 1. Sonntag im Monat 19 Uhr, 07183/41595 |
| | 77652 | | Pizzeria Kroneneck | MZ+Jawa Stammtisch | Jeden Sonntag um 10 Uhr, 0781/1572 Jeden Freitag ab 20.30 Uhr, 0761/64611 |
| Maria de la companya del la companya de la companya | 81739 | Freiburg München | Motorradstammtisch | | Jeden Mittwoch ab 19.30, Völker, 089/6351196 |
| | 85893 | | Gasthof Lindermeier | | Jeden 2. Sonntag im Monat 17.30 Uhr, 0841-59214 |
| | 87724 | | Elderner Kaminstube | | 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 | | Gasthof Mönchswald | | Jeden 3. Freitag ab 20 Uhr, 09831/9149, ab 18 Uhr |
| | 97074 | Würzburg Herrliberg, Zürichsee | Gasthof St. Bruno Restaurant Blümlisalp | Klassikerstammtisch | Jeden 1. Freitag im Monat ab 20 Uhr, 0931/81730 Jeden Do.ab 19.30 h bei gutem Wetter, 004119232816 |
| Description of the last of the | CH | | The second secon | | |

10ur 345



Anbau an die MZ TS 250/1

weil es ihn gerade mal im Handel gab, sollte der 32 1 fassende Behälter zunächst auf dem Gepäckträger einer RT 125 landen. Damit ließen sich auf großen Touren schön viel Werkzeug und Ersatzteile mitführen. Doch der Anblick schmerzte. Da war die te jetzt der Behälter befestigt 250er schon geeigneter, zumal das Werkzeugfach unter der untere angegossene Plaste-



Sitzbank auch nicht gerade üppig ausfiel. Also flugs den Gepäckträger gehalten, und siehe da im Prinzip war ein Anbau möglich. Aus 5mm Flacheisen wurden zwei Auflagen zurechtgeschnitten, die sich über zwei 18er Rohre auf dem Originalgepäckträger abstützten. Am hinteren Ende waren die Flacheisen nach oben abgewinkelt und mit einer Querleiste verbunden, so daß der Behälter wie von einer Kralle ge-

Bekannter schweißte während der Arbeitszeit für zwei Flaschen Wernesgrüner den im abschließbaren Kofferdie Konstruktion zusammen. Vor dem Schweißen hatte er an Eides statt jegliche Verantwor-DR-typisch gekauft, tung für die Haltbarkeit abge-

> Wieder zu Hause, wurde pro Träger ein 6er Loch gebohrt und diese auf den Koffer übertragen. Zwei weitere Löcher wurden in die Querstrebe eingebracht. Mit 5er Schrauben und großen Unterlegscheiben konnwerden. Vorher mußte noch die

> > schiene so weit gekürzt werden, daß der obere Bügel des Gepäckträgers hineinpaßte. Dies bedeutete eine zusätz-

> > Obwohl es schwierig aussieht - die Statik stimmte. Nur mit der Dynamik sollte es hapern ...

Pneumantkoffer als Topcase

liche Fixierung. Doch was sollte schon passieren. Bedenklich war allenfalls, daß der Aufbau ein wenig federte, wenn man draufdrückte oder die Maschine aufbockte. Doch vielleicht würde dies ja die Stöße elastisch auffangen(!). Mehrere Probefahrten mit leerem Koffer verliefen zur vollsten Zufriedenheit. Größeres konnte angegangen werden. Voller Zuversicht ging es im Sommer 1989 nach Budapest in den Urlaub. Und siehe da: die Konstruktion bewährte sich bestens. Papiere, Fotoapparat und Schnitten wurraum untergebracht. Nachdem ein Handtuch zusammengerollt worden war, erwies sich der Behälter auch noch als prima Rückenlehne für die Sozia (!!).

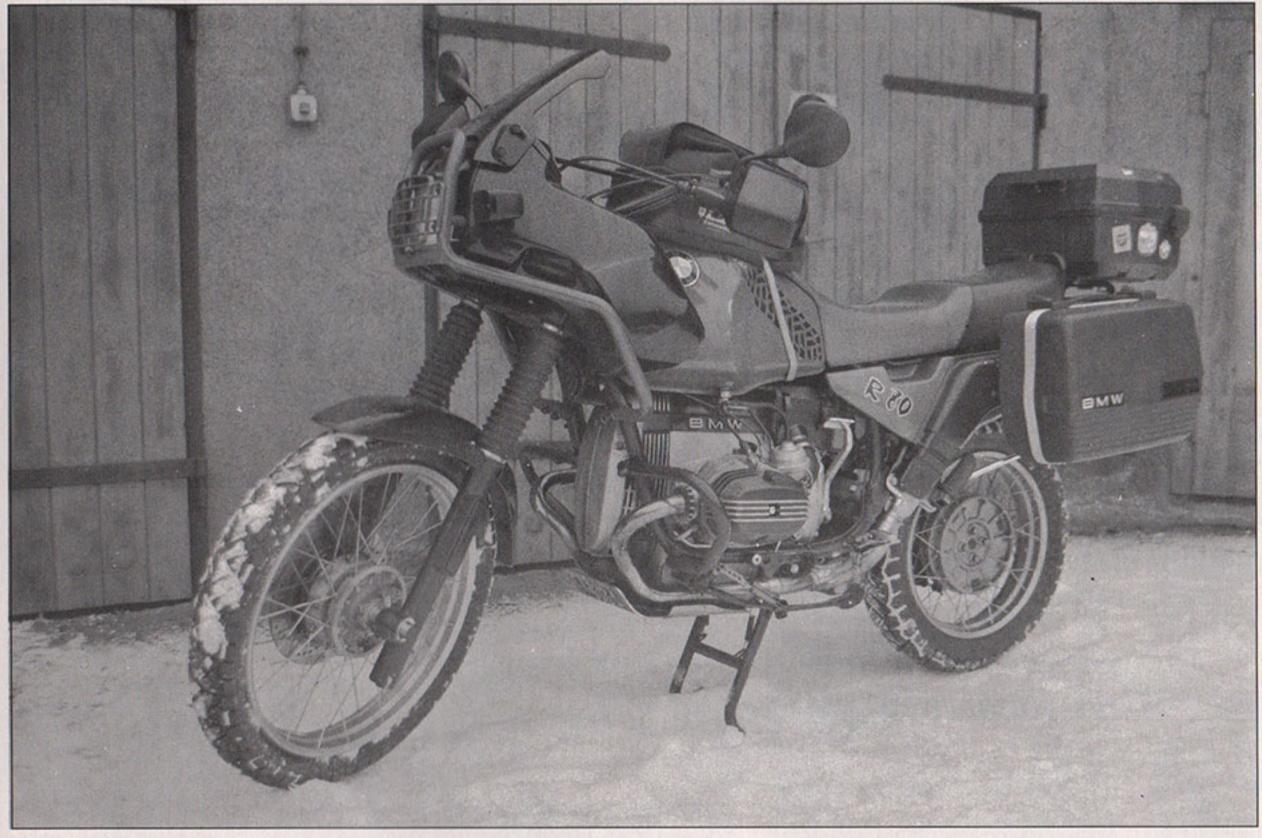
Auf den letzten der über 800 km langen Rückfahrt machte sich die Mitfahrerin durch stürmisches Klopfen (zum wievielten Mal schon) auf des Fahrers Rücken bemerkbar. Hinten wäre irgendwas locker (!!!). Die paar Kilometer hätt'se noch durchhalten können, denkt der entnervt und hält an. Nur mal so zur Probe wackelt er an seinem Topcase - und hat es samt Halter in der Hand. Hundert Meter weiter wäre es abgefallen. Nun wird die Ehefrau in den höchsten Tönen gelobt, daß sie das bemerkt hatte und im butterweichsten Ton gebeten, das Behältnis inklusive Träger doch bis zu Hause auf den Knien zu halten. Ihr Kommentar daheim: Nie wieder!

Die Schadensanalyse ergab, daß die Gepäckträgerrohre an der Stelle, wo sie in die Aufnahme der Sitzbank gesteckt sind, abgebrochen waren. Der Träger selbst hatte gehalten. Die durchgebrochenen Rohre ließen sich zwar wieder schweißen, aber auf die Montage des Koffers wurde verzichtet. Ohne eine Verstärkung des Gepäckträgerrohres zB. durch angeschweißte Rippen oder eine zusätzliche Abstützung ist der Originalträger der MZ nicht für einen großen Heckbehälter zu empfeh-

Anbau an die BMW R80 GS

inige Jahre mußte der Koffer sein Dasein auf dem Oberboden fristen, bis durch die Anschaffung einer BMW R80 GS das Thema Topcase wieder aktuell wurde. (Dieser Exkurs in die jüngere Motorradgeschichte sei an dieser Stelle gestattet. Ohnehin sind die BMW-Boxer der alten Generation mit ihren vergaserbeheizten stoßstangengesteuerten und luftgekühlten Motoren im Doppelschleifenrohrrahmen konzeptionell in früheren Jahren angesiedelt.) Das vom Hersteller als Zubehör angebotene Köfferchen für den Gepäckträger kann allenfalls als Aufbewahrungsplatz für 's Handy dienen.

Die erste größere Fahrt sollte für eine Woche nach Holland



Optik und Funktion stimmen.

führen, da wäre etwas mehr Stauraum schon ganz nützlich. Wiedermal wurde der Koffer an den Gepäckträger gehalten - und siehe da: im Prinzip war auch hier der Anbau möglich. Die untere Führungsschiene mußte noch ein weiteres Mal ein Stück gekürzt werden, so daß sie in den Bügel des Gepäckträgers hineinpaßte. Schon sah das ganze sehr gut aus. Ein 1,5 mm Blech wurde zu einer Schellenhälfte gebogen. Die Innenseite

wurde mit Nappaleder beklebt (um ein Scheuern am Gepäckträger zu vermeiden). Zwei Durchgangslöcher für M8 wurden durch Schelle und Koffer gebohrt und zwei Schloßschrauben von außen nach innen durchgesteckt. Um den TÜV zufriedenzustellen, erfolgte die Befestigung mittels Flügelmuttern. So läßt sich der Koffer im wahrsten Sinne des Wortes im Handumdrehen (ohne Werkzeug) abnehmen.

Der Clou der Konstruktion ist jedoch ein zusätzlicher Halte-

bügel, ebenfalls 1,5 mm Blech, der mit lediglich einer Flügelmutter an der Vorderseite des Koffers angebracht ist. Ein Verlieren (s.o.) dürfte damit unmöglich sein. Jetzt wackelt und vibriert nichts mehr. Der Gepäckträger der BMW ist mit seinem Unterzug doch bedeutend besser für einen Heckkoffer geeignet. Um der sich andeutenden Rißgefahr im Plasteboden des Behälters entgegenzuwirken, wurden nach kurzer Zeit die Unterlegscheiben unter den

Flügelmuttern durch eine Sperrholzplatte ersetzt. Sie füllt den gesamten Kofferboden aus. Die Sicken wurden mit entsprechend starken Sperrholzstreifen ausgefüllt. Zusätzlich wurde von außen noch eine 5mm Sperrholzplatte untergelegt. So werden die Spannungen gleichmäßig aufgenommen. Die Streifen wurden geklebt, die Platten mit Schrauben M5 gegeneinander verschraubt. Mitt-

lerweile wurden damit schon einige tausend Kilometer runtergespult, immer zur vollsten Zufriedenheit. Auch mit Wassereinbrüchen gibt es keine Pro-

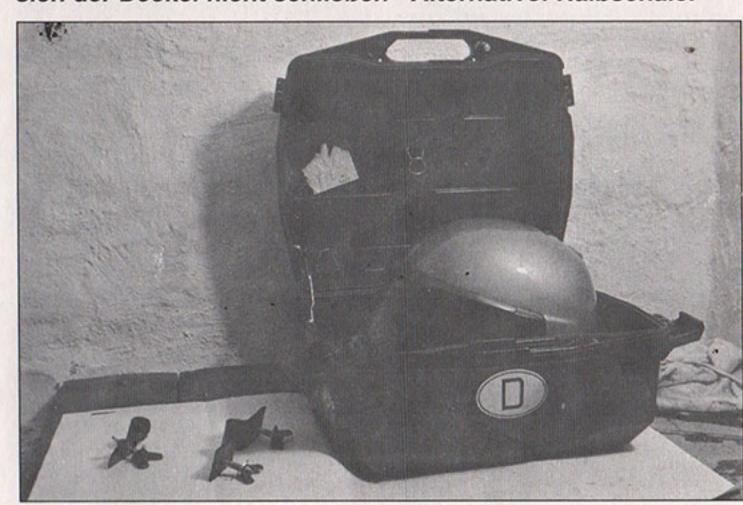
Die Sozia sagt inzwischen auch nicht mehr: "Nie wieder", sondern: "Ich muß verrückt sein, daß ich sowas mitmache!" Man sieht Fortschritte auf der ganzen Linie.

> Text und Fotos: Jens Kraus

So sieht's von außen aus.



Der Anblick täuscht: wegen der Sperrholzplatte im Boden läßt sich der Deckel nicht schließen - Alternative: Halbschale.





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

gem Überlegen beschlossen, die 4 überarbeitete Auflage nachzudrucken Diese war bis vor kurzem noch bei ein gen Händlern zu bekommen, ist abe 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

34.- DM

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

"Kleinkraftfahrzeuge" von Ing. U. Rochel

In diesem Buch von Ing. Rochel aus dem Jahr 1955 werden fast alle deut

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

teln sind auch in englischer und spani-

Deutsche Zweiradindu-

leinen "Fahrschule" und den Kapiteln

über Bedienung und Pflege / Wartung

kommt auch das "Drumherum" nicht zu

kurz. Das Buch hat 144 Seiten und über

24,80 DM

strie" Originalherausgeber:

auch schon von anderen Büchern bekannt. In diesem Werk aus dem Jahr Wir bitten alle Besteller und weiterhin an

den Nachdrucken Interessierte um Geduld, bis die Lage sich geklärt hat. Nötigenfalls erstatten wir die bereits geleisteten Zahlun-Ihre GummikuH-Redaktion. gen.

24,80 DM

24,80 DM

.. Motorroller Entwick-

lung-Aufbau-Bedie-

von Utz Rochel, Fred

Richter und August Falz

Dieses Buch ist von einem ganzen "Au-

torenkollektiv" geschrieben. Die drei

Herren Rochel, Richter und Falz sind

nung-Pflege"

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 upgesetzt - so konstruierte er beispielsweise einer Gegen-kolben-Zweitakter für Molt räder. Er schrieb mehrete Rühler und gehörte zu den frühet Mitarbeitern der Zeitschrift »Da Motorrad« Mitariael Heise ist ei-ner der Zweiter Motoren-Kenner, die mit ihrem Optimismus He 30 Jahre währende Zeit überstanden haben, in der die Zanl 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 Jah-

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

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

GUMMIKUH & PAST perfect 15. Februar 1996

DM (ab 12 Hefte 9ibi es) Bestellung fix und legen/ Maico, Geschichte Yamaha XS 650 Manx GP Zündapp 200S Zündapp 250S Trophy Metisse G50 Mountaineer Zündapp KS 601 Zündapp Norma Morini 3 1/2 25 - 26 Moto Guzzi Hist. Test- und Fahrberichte Moto Guzzi V7 Spezial Moto Guzzi Nuovo Falcone46 Adler MB 250 S Moto Guzzi 350 Werksrenner 61 Ardie BD 176 Beart Norton 350 MV Agusta 750 Imola Hupen, Reparatur von. MZ • Die Geschichte **BMW R 50** Jethelme: Davida/Chevignon MZ ES 250 Bücker Ilona II MZ ES 300 Bultaco TSS 250 MZ RT 125 Derbi 50 ccm Schwerpunktthemen Nimbus Typ II **DKW RT 175 S** Norton Commando Hercules K 101 Adler, Geschichte Norton Federbett Hercules K175S Adler M 250 S Norton Manx /Jawa-Motor Hoffmann Gouverneur AJS 350 16C (Trial) Norton/BSA Café Racer Lack f. japanische Motorräder Honda CB 750 F Honda CR 750 Norton John Player AWO 425 Honda CR 110 Barbour-Bekleidung Parilla 175 Sport Pannenhilfeschema Horex Rebell BMW R25/3 + Steib LS 200 BMW R51/3+R50/5 Royal Enfield Constellation Horex Resident BMW R51/3 Restaur. 76-79 **BMW R 61** "Red-Porsche-Killer" - Killer Sanglas 500 S BMW R 69 S Jawa 350 Maico 175 SS BMW R 75/5 Suzuki GT 750 Maico M 200 S BSA A 10 Suzuki TS 400 Mars Stella 175 BSA A 65 Terrot 350 HCT Moto Guzzi 750 S / 1000 S BSA Gold-Star DB 32 Norton Challenge P 86 Triumph-Twins (GB) **NSU Fox** Bücker-Werke Triumph (GB) 1970 bis heute **NSU Lux DKW Ingolstadt** Triumph T 140 E NSU OSL 251 DKW • IFA • MZ NSU Spezialmax Seitenständer, Der sichere Dnepr MT 12, Test NSU Superfox Ducati 860/900 GTS Steib S 500 wasserdicht **NSU Sport-Konsul** Ducati 900 SS Panther KS 150 Duo 1000 km-Test Synchrotester (elektronisch EMW R35/3 Vincent Grey Flash Egli-Enfield Simson Sport mit Stoye-SW Express-Werke 23 66 26 Suzuki GT 750 Garelli 350 Split Single Zweitakter aktuell Tornax S 250 Gespann KS - Zündapp Typenkunde Triumph Boss mit Panhard-Motor **Umwelt & Restaurieren** Adler MB 250 32 Triumph Cornet Gilera 4-Zylinder Ardie BD 176 Triumph Speed Twin Gilera Saturno "Piuma" Entroster AWO 425 Triumph twenty one Gilera Strada 150 Bianchi MT 61 Victoria Berg.Gespann 350 Festgegangene Kolben Handschuhtest Victoria KR 26 N "Aero" Gehörschutz Harley-Davidson, Geschichte **BMW R50** Victoria Swing Hautschutz und Reinigun Harley 61 cu.in. 8V- Racer BMW R51/2 Yamaha XS 1100 Helme Heinkel Tourist Restaurierung BMW R 75/5 Zündapp 175 S Katalysato Hercules-Nürnberg I+ II Zündapp 250S BMW R 90/S Kraftstoff Hertweck, Carl Zündapp Elastic 200/250 Lacke BSA A 65 Honda in den 60er Jahren BSA C 12 (Competition) Lärm Honda CB 500 F **Technik** Ölbeseitigung BSA Gold Star B34 Horex DKW RT 200S Achsantrieb R 51/3 Überholung Reinigen mit Sprit **IFA BK 350 DKW RT 125 W** Säuren und Schutz IFA RT125 Akkus Ducati 350 Scrambler Alarmanlage f. Motorrad Sommersmog **ILO-Motoren** 10, 35, 36 Tempo kontra Oko Junak M 07 C Alu polieren Keineswegs ist dies Inhalts- die gesamte Inhalts-Die Gewünschten Hefte Dürkopp M 125A Kawasaki Z 200 Alu eloxieren Dürkopp MD 200 Alu löten Axiallag. f. BMW-Kipphebel Hercules K 125 BW Bleiakkus, alles über Hoffmann MP 250 Bleifreies Benzin auswahl der Honda C 71 + CS 76 57 Bowdenzüge GUMMIKUH & Horex Regina 2 Bremsen PAST perfect. Horex Regina 350 BSA B 40 Motor 46, 47, 48 **IFA BK 350** Dämpfer, hydraulische Das Gesamt - Inhaltsver **JAWA 350 DKW-Elektrik** Mindestbestell. 41 - 43 Zeichnis (umfaßt Heft 1 Laverda 750SF Einradanhänger menge: 3 Hefte Maico Mobil MB 200/175 67) kann gegen 3,- DM in Einspeichen Bestell-Adresse ?

BAUES. Verlag

Am Deich 57 Moto Guzzi Nuovo Falcone Elektronische Regler Briefmarken bei uns be-MV Agusta 125 EMW R 35/3 Restaurierung MV Agusta 750 S Entlacken MZ ES 175/1 Achtung: zur Zeit nicht lieferbar sind die Hefte: Gasgestänge für BMW's MZ ES 250 **NSU Max** Gummirestaurierung Puch 125 SV(S) 175 SV(S) Haarriß-Prüfung 22 20, 23, 27, 28, 32. Puch 250SG Hebebühne selbstgebaut Puch 250TF 30 Helmtest (Jethelme) Triumph BDG 250H 34, 60 Heizgriffe selbst bauen Triumph Boss Honda Zündanlagen

Kawasaki Z 900

Laverda 750 SF

Laverda 1200 C3

Kawasaki 500 Mach III

Kawasaki KZ 900 Ltd

Kreidler RS Restaurierung

Triumph T 120R

Victoria Bergmeiste

Vincent Black Shadow

Victoria KR 26 N

Yamaha XS 500

Velocette Venom Clubman II

24 - 29

31, 32

8 - 11, 44

62

17

15

19

75

23 - 28

20 - 21

24, 45

ben 1989 - so etwa Starpilot in Personalunion sein, nes Grabsteins für die folgreich einzusetzen, aber es "Schnapsglasklasse" lauten, war auf alle Fälle hilfreich. So wenn es einen gäbe. In den drei war der Neuseeländer Hugh Jahrzehnten, in denen die Anderson, der Suzuki zwei Mal Schnapsglasklasse im GP-Zir- zum 50 ccm WM-Titel verhalf, kus gastierte, wurde den Zu- zwar ein erfahrener Pilot aber schauern mit diesen Miniaturrennern Meisterleistungen im "Miniaturmaschinenbau" und äußerst spannender Stra-Benrennsport geboten. Nicht nur die Rennen im einzelnen, sondern auch die ganzen Meisterschaften waren durchweg hartumkämpft.

Der Großteil der Rennsportgeschichte in der Schnapsglasklasse wurde mit 50 ccm Maschinen geschrieben, und erst in den letzten fünf Jahren ab 1984 bis zum Abgesang 1989 bildeten die 80 ccm Maschinen die Basis der kleinsten Klasse im GP-Sport. Man mußte nicht

Wie ein Geschwür hängt der riesige schwarze Kühler vor dem kleine Zylinder.

Ende der 65er Saison, denn deboren 1962, Gestor- unbedingt ein Liliputaner und Suzuki hatte mit Hans-Georg Anscheid dem rivalisierenden müßte die Inschrift ei- um die kleinen Maschinen er-Kreidler-Werk einen heißen Aspiranten auf den Titel abgejagt. Anscheid hielt dann auch prompt, was sich das Suzuki-Werk von ihm versprochen hatte und landete von 1966 bis 1968 einen sauberen Titel-Hatnoch lange kein Zwerg. Er achtete jedoch peinlichst genau dartrick in der 50er WM. auf, daß die Suzuki-Oberen ihn nicht zusammen mit seinen Teamgefährten oder auch Konkurrenten erblickten. Er fürch-

tete wegen seiner Körpergröße

schlichtweg um seinen "Ar-

beitsplatz". Den räumte er dann

wohl nicht nur freiwillig zum

as kleine Kreidler-Werk hatte sich mehr als alle anderen Hersteller in der 50er Klasse engagiert und war als einziger Hersteller überhaupt vom Anfang bis zum Ende der "Schnaps-

glasklasse" mit dabei. Anscheid's Weggang zu Suzuki bedeutete damals für das Kreidler-Werk einen schweren Verlust, denn schließlich hatte er den Namen Kreidler mit seinen Fahrkünsten durch seinen Sieg beim allerersten 50 ccm WM-Rennen überhaupt (Spanien 1962) in aller Munde gebracht. Bereits in der vorherigen Saison hatte Anscheid mit seiner rennmäßig umgestrickten Straßen-Florett die Europameisterschaft dominiert und damit erstmals für Furore gesorgt. Insgesamt acht WM-Titel und mehr als siebzig GP-Siege holten die kleinen Flitzer aus Kornwest-

heim in der 50er Klasse. Die tem nicht so lange im GP-Zir- kauften schnellen 50er Kreidlerletzten beiden WM-Titel errang der Schweizer Stefan Dörflinger 1982 und 1983 auf der von Krauser gesponserten Kreidler. Dörflingers Maschine basierte immer noch deutlich erkennbar auf der Ur-Rennmaschine aus den frühen 60er Jahren. Diverse Kreidler-Maschinen wurden aus Werbegründen unter anderem Namen, wie z.B. Iprem, Sparta oder ABF eingesetzt und fügten den obigen Erfolgen der Kreidler-Maschinen, die unter eigenem Namen eingefahren wurden noch weitere hinzu. Sicher ist auf alle Fälle, daß die

kus überlebt hätte, wie es letztendlich der Fall war. So waren in der Abschlußtabelle der 50er WM 1975 von den sechsundzwanzig punktbesten Fahrern nicht weniger als achtzehn auf Kreidler Rennern unterwegs gewesen - inclusive vier der ersten fünf. 1975 war ja auch das Jahr, in dem Angel Nieto seinen dreizehnten und einzigen WM-Titel auf einer nichtspanischen Maschine errang - auf einer Van Veen Kreidler.

Die Rennsporterfolge waren für Kreidler die beste Werbung, und so verwundert es nicht, daß Kreidler in den 60er und Anfang der 70er Jahre mit der Progroße duktion schneller 50ccm-Maschinen kaum hinter der starken Nachfrage herkam. Mitte der 60er Jahre waren mehr als 50 (!) % der in Deutschland ver- riten aufzuweisen hatten. Alles

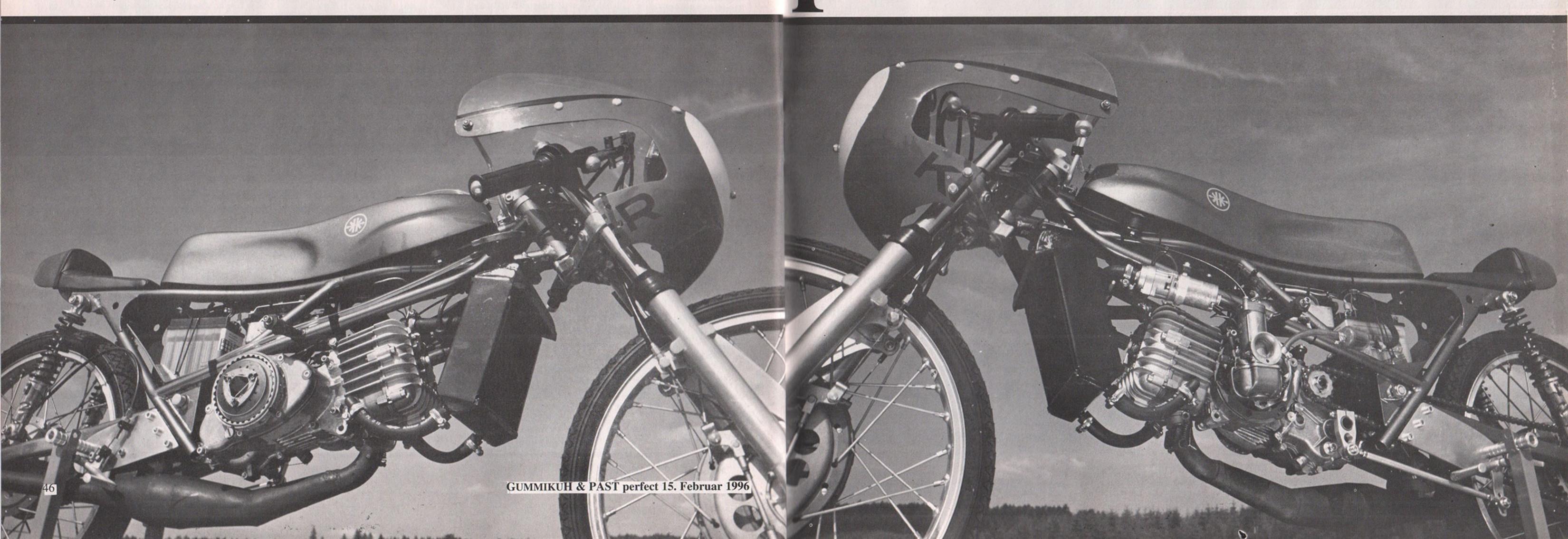
Maschinen - und das trotz der stärker werdenden japanischen Konkurrenz. Leider unterlief den Verantwortlichen bei Kreidler derselbe schwere Fehler wie den Managern der britischen Motorradindustrie - man vergaß, sich rechtzeitig um die Entwicklung neuer Maschinen zu kümmern und die Produktionskosten zu senken, um weiterhin gegen die japanische Konkurrenz bestehen zu können. Als weiterer Knackpunkt kam hinzu, daß durch die Politik die 50er Kleinkraftradklasse mit nicht gesetzlich begrenzter Höchstgeschwindigkeit eliminiert und durch die 80er Leichtkraftradklasse ersetzt wurde, in der die auf die hubraumschwachen Motorräder spezialisierten

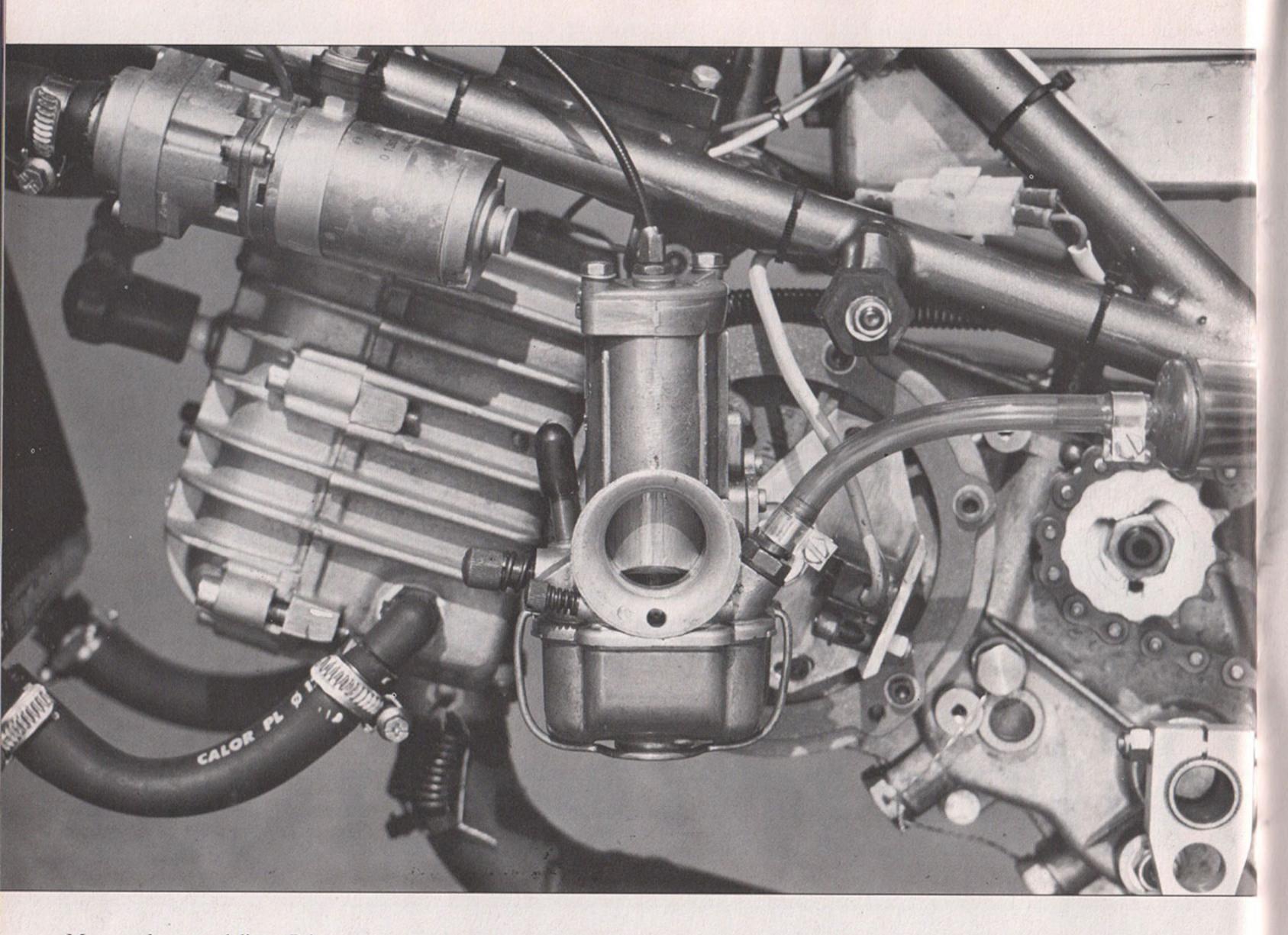
deutschen Hersteller keine Me-

zusammen ergab das den Genickbruch für Kreidler, und das Werk wurde 1982 geschlossen. Das Ende von Kreidler ging übrigens exakt einher mit dem Abschied der 50er Maschinen aus

dem GP-Zirkus. Kreidler, ursprünglich ein Zulieferer für Metallhalbzeuge, hatte erst 1951 mit der Produktion von Motorrädern begonnen. Zu Beginn der "Schnapsglasrennerei" im GP-Sport entwickelte sich Kreidler schnell zu einem der härtesten Konkurrenten für Honda und Suzuki. Hans-Georg Anscheid beendete die beiden ersten WM-Saisons der 50er Klasse 1962 und 1963 jeweils als Vize-Weltmeister, 1964 wurde er WM-Dritter. Man hatte bei Kreidler sehr schnell die Vorzüge des von den MZ-Leuten entwickelten, drehschiebergesteuerten Zwei-Takt-

Van Veen Kreidler: Die 50er Spitzenhummel





Motors erkannt und dieses Prinzip übernommen. Alle je von Kreidler gebauten GP-Maschinen sind mit drehschiebergesteuerten Zweitakt-Motoren ausgerüstet. Neben der Drehschiebersteuerung gab es für die Kreidler-Motoren schon damals nikasilbeschichtete Aluminiumzylinder vom Kolbenlieferanten Mahle. Diese neuen Zylinder standen weder MZ noch Suzuki zur Verfügung. Suzuki war ohnehin ein Sonderfall, da diese Firma erst durch die Flucht des MZ-Genies Ernst Degner aus der DDR Ende 1961 in den Genuß konkurrenzfähiger Maschinen kam. Kreidler war die erste Firma überhaupt, die die nikasilbeschichteten Zylinder im Rennsport einsetzte. Auch bei der Gestaltung der Spülkanäle im Zylinder, der Auspuffanlage sowie dem innovativen 12-Gang-Getriebe, in dem ein vom Die "Powerseite" des Motörchens: Zu sehen der dicke, zur Seite hin lufthechelnde Bing-Vergaser, der den drehschiebergesteuerten Motor mit Gemisch füttert. Links oberhalb des Vergasers ist die elektrische Wasserpumpe montiert. Das schwarze Etwas am Rahmenrohr oberhalb des Vergasers ist die Zündbox der Kröberzündung.

Lenker aus zu bedienender länger übersetzter "Overdrive"-Gang steckte, ging Kreidler neue Wege. Mit diesen technischen Innovationen und der im Windkanal optimierten aerodynamischen Eigenschaften der Maschinen konnten die Kreidler den japanischen Flitzern Paroli

1965 war es dann jedoch erst Mal mit der Kreidler-Herrlichkeit vorbei, weil Honda und Suzuki keine Kosten scheuten und Zwei-Zylinder-Motoren für die 50er Klasse einsetzten. Diesen immensen Kostenanstieg konnte das kleine Kreidler-Werk nicht mitgehen, auch

wenn die Entwicklungsabteilung bereits einen Zwei-Zylinder Motor entwickelt hatte. Dieser Motor kam jedoch nie zum Einsatz.

mannschaft aus dem GP-Sport zurück und überließ seinem holländischen Generalimporteur Hendrik van Veen die schwierige Aufgabe, Kreidlers Fahne hochzuhalten. Hendrik van Morbidelli gab's 1977 auch bei Veen war nicht nur total vom Rennsport besessen, sondern auch Kreidlers bester Kunde. Bis Mitte der 70er Jahre hatte van Veen mehr als 100.000 Kreidler Maschinen in Holland ten. verkauft und hatte dadurch ge-

nügend Erfahrung und finanziellen Spielraum, um eine kleine Serie von Rennmaschinen auf Kreidler-Basis anfertigen zu lassen. Diese Kleinserie wurde im Laufe der Zeit immer mehr zu einem holländischen Soloprojekt, auch wenn die Ur-Van Veen Kreidler aus den frühen 70ern eine Konstruktion des deutschen Tuner-Genies Jörg Möller war. Möller sorgte spä-Kreidler zog die Werks- ter in den 70ern mit seinen Konstruktionen noch für Furore, denn seine Morbidelli, MBA und Minarelli errangen jeweils den WM-Titel in der 125er Klasse, und mit seiner 250er den 250ern den WM-Titel. Möller konnte seine bei den Van Veen-Kreidlern gewonnenen Erfahrungen bei den 125er und 250er Maschinen voll verwer-

1969 beschloß die FIM die

Beschränkung der 50ccm GP-Klasse auf Ein-Zylindermotoren mit maximal sechs Gängen im Getriebe. Man wollte durch diese vor allen Dingen kostensenkende Maßnahme eine größere Markenvielfalt erreichen. Kreidler wurde durch diesen FIM-Beschluß erst wieder richtig konkurrenzfähig und befand sich plötzlich in einem rein europäischen und auch faszinierenden Duell, da die japanischen Mehrzylinder-"Schnapsgläser" am grünen Tisch durch diesen Beschluß disqualifiziert wurden.

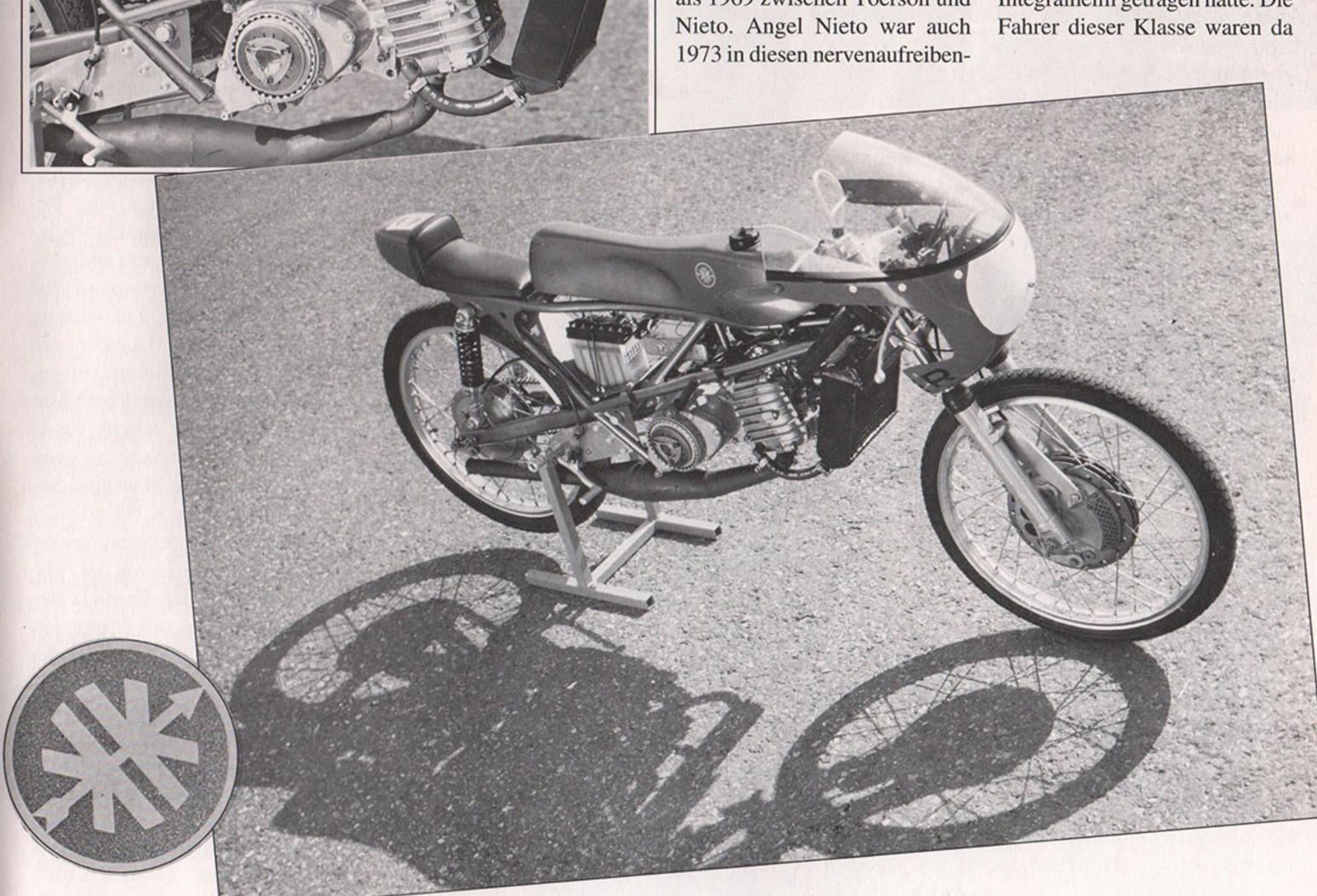
Gleich in der ersten Saison dieser derart beschränkten 50er Klasse schrammte Kreidler haarscharf am ersten WM-Titel der Marke vorbei. Punktgleich mit dem Spanier Angel Nieto beendete der VanVeen-Kreidler Pilot Aalt Toerson die Saison und wurde in einer Entscheidung am grünen Tisch auf den zweiten Platz zurückgestuft, weil Angel Nieto mehr Siege über die Saison eingefahren hatte. Auch Ende 1970 hatte Nieto die Nase vorn, aber in der folgenden Saison war es dann so weit. Jan de Vries holte Kreid-

Alles Mini - auch die Trockenkupplung, die nach jedem Rennen hin ist. Der schöne Gitterrohrrahmen legt sich saugend schmat zend um den Motor.



lers ersten WM-Titel überhaupt

den Titelkampf verwickelt. Dieses Mal gewann er den Titel, weil er nach Addition aller erzielten Rennzeiten der Saison um 22 Sekunden (!) besser lag, als Jan de Vries. Beide Fahrer hatten die gleiche Anzahl an Siegen und zweiten Plätzen erzielt. Vor diesem dramatischen Finale hatte Hendrik van Veen aber bereits eine Reihe anderer bekannter Fahrer zu Probefahrten eingeladen. Unter ihnen waren z.B. der junge Barry Sheen, der auf der VanVeen-Kreidler 1971 den tschechischen GP gewann und auch der Finne Jarno Saarinen, der im gleichen Jahr mit einer gleichen Maschine beim spanischen GP den zweiten Platz belegt hatte. Barry Sheene wurde dabei zwar für sein tapferes und erfolgreiches Verkauern in einer so kleinen Maschine gelobt, bekam jedoch gleichzeitig einen Rüffel dafür, daß er während des Rennens einen weit über die Verkleidungsscheibe hinausragenden und damit Geschwindigkeit kostenden Integralhelm getragen hatte. Die



maßen auf gute Aerodynamik versessen, daß sie sogar auf Werbe-

und Namensaufnähern auf ihren Lederkombis verzichteten, weil diese Dinger die Aerodynamik verschlechterten.

Der schmächtige, aber nicht gerade kleine Henk van Kessel führte mit seiner von Jörg Möller getunten VanVeen-Kreidler in der 74er WM-Saison einen ganzen Schwung von VanVeen Piloten an. Die ersten sechs Plätze der Punkteränge gingen durchweg an Fahrer dieser holländisch/deutschen Coproduktion. Für van Kessel wurden in dieser Saison beim belgischen GP in Spa/Francorchamps Rundendurchschnitte von über 160 km/h (!) gemessen, und auf der Geraden erreichte das kleine Moped 202 km/h(!) - ein Wahnsinnsgerät. Nieto ließ sich durch diese überragenden Zeiten und Teil verloren, Meßwerte dazu überreden, ebenfalls eine Saison auf so ei- die ner VanVeen-Kreidler zu be- 125er Klasse streiten. Dieser Entschluß be- trotz spannenscherte ihm in der 75er Saison der Rennen einen weiteren WM-Titel, be- nur zum Teil vor er zu einer spanischen Mar- - ersetzt wird. ke - Bultaco - zurückkehrte. Doch die Bultaco, mit der Nieto 1976 und 1977 den Titel der 50er Klasse gewann, war eigentlich keine spanische Maschine, sondern ein Projekt, das Bultaco von dem Italiener Piovaticci gekauft hatte. Der Italiener hatte die Konstruktion wiederum von zwei holländischen Tüftlern "geerbt".

Nachdem Angel Nieto mit dieser "Bultaco" die zwei WM-Titel eingefahren hatte, beherrschten die VanVeen-Kreidler in diversen Versionen und von einer ganzen Armee kluger Tunerfüchse vorbereitet, die 50er Klasse bis zum Ende der Klasse 1982. Die Einfachheit war die Stärke dieser kleinsten GP-Klasse, in der jedes Zehntel PS, das mitunter über den Sieg oder einen hinteren Platz entschied, aus den winzigen Motörchen in peinlich genauer Arbeit herausgekitzelt werden mußte. Für einige der genialen Tüftler, die gleichzeitig auch Fahrer ihrer Maschinen waren, bedeuteten die Jahre der Kreidler-Rennerei eine wichtige und lehrreiche Phase auf ihrem Weg zu späteren Erfolgen in den größeren GP-Klassen. Zu ihnen gehören zum Beispiel der österreichische 2-Takt Papst Harald Bartol, der Hans Holländer Spaan und Herbert Rittberger.

Mit Kreidler's Ende und dem Ende der 50er Klasse im GP-Sport ging dem GP-Sport ein besonders für die 2-Takter Entwicklung wertvoller und lebendiger der auch durch heutige



Fahrbericht: "Van Veen-Kreidler - Zwergkrad-Renner"

Es gibt auf der ganzen Welt wohl kein Motorrad, mit dem man sich auf einen Ritt mit so einer VanVeen-Kreidler GP-Maschine vorbereiten könnte. Weder die Honda Sechs-Zylinder oder die Krauser-80 noch die Derbi vom letzten 80er Weltmeister "Champi" Herreros. Es gibt einfach keinen Vergleich mit der Kreidler, die ich in Spa ardennen-untypisch unter besten Wetterbedingungen bei strahlendem Sonnenschein testen konnte.

Orange/grün - die Farbe von Hendrik van Veens Werkstatt so lackiert kamen die Van Veen-Kreidler an die Rennstrecken. Etwa 50 Maschinen wurden in der etwas mehr als ein Jahrzehnt dauernden Aera der einzylindrigen 50ccm Schnapsglasrenner gebaut, und die meisten von ihnen sind in den Benelux-Ländern und Deutschland verblieben. Einige der Maschinen sind mittlerweile in Museen gelandet und werden dort als besonders wertvolle Exemplare ausgestellt. Nur wenige ihrer Besitzer haben die Maschinen jedoch wieder zu ihrem authentischen Zustand restauriert, wie das der belgische Zwei-Takter Spezi Jean-Marie Compere mit seinen beiden GP-Kreidlern gemacht hat. Eine der beiden Maschinen ist eine seltene Ex-de Vries Werksmaschine von 1971, die zweite Maschine entstammt aus der Kleinserie der käuflichen Kundenrennmaschinen und entspricht von der Ausführung her der Ex-de Vries Maschine, d.h. der Motor hat den wassergekühlten Zylinder mit den kreidlertypisch längs angeordneten Kühlrippen. Die Ex-de Vries wurde von einer Reihe belgischer Privatfahrer eingesetzt, meistens saß jedoch der lokale 50ccm Meister und jetzige Gespannfahrer Chris

GUMMIKUH & PAST perfect 15. Februar 1996

schon angesprochen, entspricht die Maschine exakt den Spezifikationen, mit der sie damals auch von Jan de Vries gefahren worden war. Viele spätere Besitzer dieser kleinen Flitzer haben ihre Maschinen immer wieder mit neuen Techniken aufgerüstet, um auch noch das allerletzte Quentchen an Leistung für eine Siegchance herauszuquetschen.

Alle jemals gebauten 50 ccm

Kreidler-Motoren, egal ob für's

Rennen oder für die Straße produziert, arbeiten mit den gleichen Bohrung/Hub-Maßen 40 x 39,7 mm. Die Kühlung übernimmt bei diesem wassergekühlten Rennmotor eine elektrische Wasserpumpe, während bei den nicht ausgereiften Kleinflitzern damals noch größtenteils mit Wasserkühlung nach dem Thermosyphon-Prinzip experimentiert wurde. Eine Kröber-Zündung, gespeist von einer 12 V Batterie sowie ein seitlich montierter 28 mm Bing-Vergaser, über den sich der drehschiebergesteuerte Motor die Kraftnahrung besorgt, sind sein. weitere Auffälligkeiten des Rennmotors. Das Kurbelgehäuse ist unglaublich schmal, und es scheint fast ein Wunder, daß sich in diesem Kleinod auch noch ein funktionierendes 6- sonstigen üblichen Motorrädern Gang Getriebe befindet. 17 PS zu tun hat. Leute mit Durchbei 14.000 U/min leistet der kleine Einzylindermotor aus den frühen 70ern. Das ist genauso viel, wie die japanischen 50 ccm Zwei-Zylinderdrehorgeln etwas weniger als ein Jahrzehnt vorher auch schon geleistet hatten. Der gravierende Unterschied zwischen den japanischen Zwei-Zylindern aus den 60ern und diesem Kreidler-Motor ist der, daß der Kreidler-Motor seine Leistung über ein relativ breites Drehzahlband zur Verfügung stellt. Der Zwei-Zylinder Motor der Suzuki RK 65 benö-

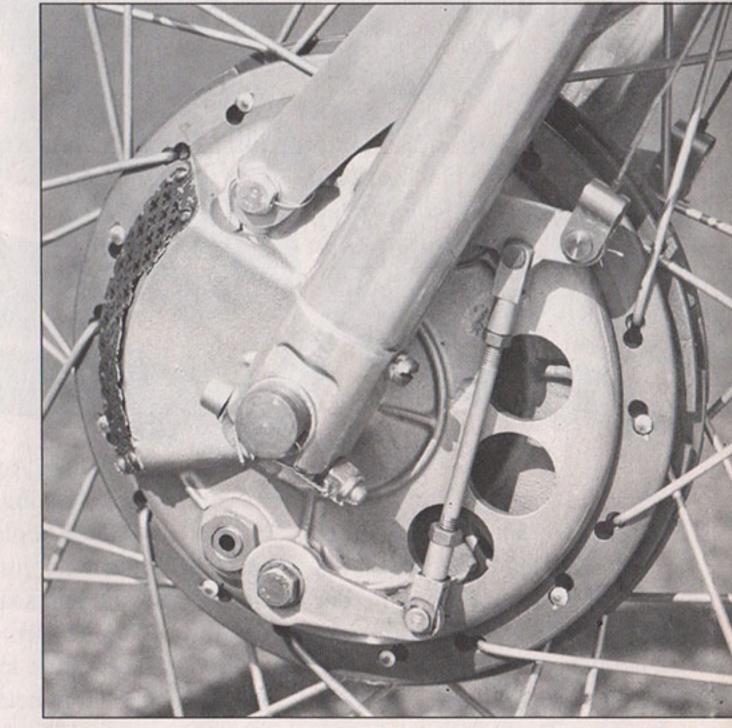
Baert auf dem Höcker. Wie tigte wegen des sehr schmalen nutzbaren Drehzahlbereichs von nur 800 Umdrehungen ein 14-Gang Getriebe, während man bei der Kreidler mit sechs Gängen auskommt, da die Motorleistung über einen relativ breiten Bereich von 1.800 U/min zur Verfügung steht.

> Die leichteste Übung mit der Kreidler ist noch der Startvorgang. Ein paar Liter 1:20 Zweitaktmischung in den unglaublich langen und schön geformten Tank gekippt, und schon kanns losgehen. Den Allerwertesten auf den schmalen "Marterpfahl"-Höcker gepflanzt, ein paar Mal mit den Beinen abgestoßen und dann die Kupplung loslassen bringt den Motor zum Erwachen. Und wie! Der Sound von knapp einer Milliarde frisierter Hornissen brüllt aus dem dünnen Endrohr des Auspuffs, wenn man den Motor ihm gefälligst bei ca 5.000 Touren warmlaufen läßt. Ich muß mich korrigieren: das Starten war die einzige leichte Übung. Alles dem Startvorgang folgende will wohlüberlegt und gut geübt

> Tatsache ist, daß die Kreidler so wie jeder andere 50ccm Schnapsglasrenner auch eine Fahrtechnik verlangt, die kaum noch was mit dem Fahren auf schnittsgröße haben es schon verdammt eng auf den kleinen Dingern, aber jeder Zentimeter an Körpergröße mehr vergrößert auch die Tortur für den Fahrer. Die langen Kerls unter den 50er Piloten verdienen wirklich gehörigen Respekt, einer von ihnen ganz besonders: der Schweizer Bruno Kneubühler. Er wurde 1973 Vizeweltmeister der 50er Klasse auf einer VanVeen-Kreidler und quetschte sich im selben Jahr nebenbei noch auf die 750er Königswellen-Ducati in der

Klein aber oho! Die Fontana Doppelduplex verhilft der kleinen Kreidler zu vehementen Stop-Erlebnissen.







Hinten bremst Pappi mit Orginol-Kreidler. Damit der Popo nicht mitsamt Höcker nach unten auf's Hinterrad wechbröselt, befindet sich die Sitzfläche des Höckers auf dem Ende des Rahmenhecks.

GUMMIKUH & PAST perfect 15. Februar 1996



Klasse F 750. Später fuhr er auch noch als Privatier fast ein komplettes Jahrzehnt in der 500er GP Klasse mit. Die absolute Herausforderung. Als weiterer Punkt kommt hinzu, daß die Rennerei mit so einer kleinen Hummel höchste Konzentration erfordert. Diese Dinger sind nichts für schaltfaule Zeitgenossen, die Knochen haben am laufenden Meter ordentlich zu tun, damit man einigermaßen schnell mit dem Höbelchen unterwegs ist. Selbst auf Geraden kann man sich nicht ausruhen, weil man soviel wie möglich vom Körper hinter der Verkleidung verstecken muß. Ordentliches Versteckspielen bringt hier wirklich richtig Tempo, die "brachiale" Motorleistung verzeiht hier keine Nachlässigkeit. Sowas kostete mich auf der Kreidler mal eben 1.500 Touren auf dem Kröber-Drehzahlmesser. Einen Vorteil hatte diese Schose denn aber doch: die Motorbremse gab nichts her, was sollte man von dem kleinen Motor auch erwar-

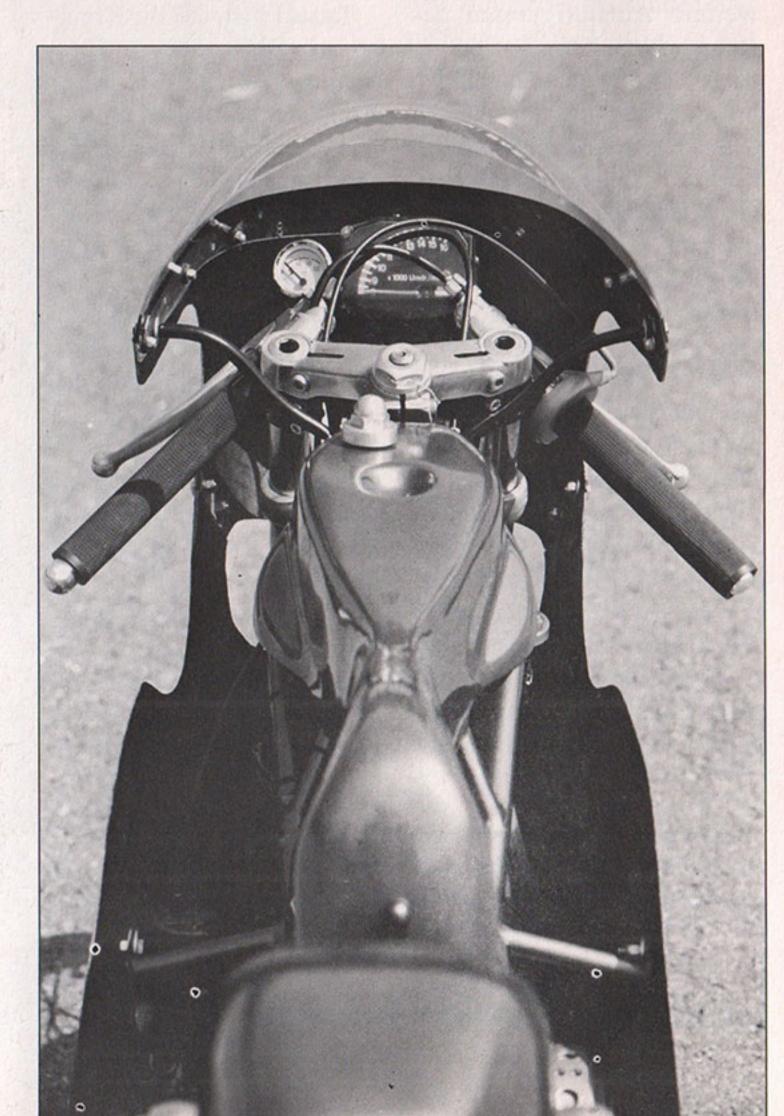
ten. Hier half mir vor Kurven

einfaches Aufrichten hinter der Scheibe, und schon bremste die Kreidler wie von Geisterhand. Sehr gut funktionierte auch die Fontana Dop-Kreidler ist für große Leute eine Vorderrad. Damit hatte ich we- gebuffte Profis und Männer gen des kleinen Trommeldurchmessers von nur 185 mm gar

nicht gerechnet. Für gute Rundenzeiten sollte man die Bremsen aber soweit möglich in Ruhe lassen, hohe Kurvengeschwindigkeiten sind das A. und O. für ordentliche Zeiten mit diesen untermotorisierten Flitzern. Ähnlich wie der alte Dieselfahrer-Spruch "Nur keinen Schwung verlieren" geht's auch mit den fliegenden Schnapsgläsern am besten. Augen zu und mit ordentlich Qualm in die Kurve, stellt man schnell fest, wieviel man dem schmalen Vorderreifen überraschenderweise abfordern kann. Zu allen Zeiten haben die kleinen Schnapsglasrenner trotz ihrer schmalen Reifen immer schnellere Kurvengeschwindigkeiten im GP-Sport erzielt, als die Konkurrenten der größeren Klassen. Dabei gibt es allerdings einen Kniff: man muß den Punkt erreichen, wo man

Reifen von der Felge zu wandern beginnt. Wahrlich ein Spiel auf des Messers Schneide, denn bei etwas zuviel Tempo ist der Abgang vorprogrammiert und pelduplex-Trommelbremse im somit wirklich nur was für aus-

ohne Nerven. Zwecks weiterer Kreditwürdigkeit hielt ich mich also etwas zurück. Bei diesen geringeren Geschwindigkeiten begann auch das Hinterrad nicht



an der Tagesordnung war. Das messerscharfe Handling der Kreidler mit die- gang zuständige Kupplung wursen schmalen Reifen und das de hier nur noch einmal zum ultraleichte Fahrzeuggewicht Anfahren und danach nur noch von nur 55 Kg trocken konnte ich jedoch sofort registrieren. Ein fieser Heuschnupfen plagte mich am Testtag, und jeder Niesser versetzte mich mit der Fuhre um einen Meter von meiner eingeschlagenen Linie!

Diese "pingeligen" Fahreigenschaften waren jedoch zweitrangig im Gegensatz zu der Aufmerksamkeit, die der Motor erforderte. Es war wahrhaft eine "Mordsarbeit", den kleinen Flitzer in seinem nutzbaren Drehzahlbereich zu halten. Die Anzeige des Kröber-Drehzahlmessers beginnt erst bei 8.000 U/min, was im Prin- Mal abwürgte. Jean-Marie zip egal ist, da sich darunter lei- brüllte mir darauf während stungsmäßig sowieso nichts abspielt. Aufhalten darf man sich Kupplung nicht zu übel mitim Bereich unter 8.000 U/min aber auch nicht, weil dann die Zündkerze verreckt. Also war flinkes Spiel mit der Kupplung angesagt und ein möglichst immer fünfstelliger Bereich auf dem Drehzahlmesser.

Ab 12.000 U/min setzte fühlbar etwas Leistung ein - nicht viel, aber immerhin. Besser ging es, die Drehzahl mit schleifender Kupplung auf 14.000 Touren zu bringen, von da ab ging es relativ flott zur Sache (für 17 PS eben, gell!). Ab dieser Drehzahlgrenze beginnt das absolute Kniffelspiel: die Drehmomentkurve ist von 14.000 bis etwa 15.800 U/min sehr flach und gleichbleibend, knapp über 15.800 bricht die Leistung total zusammen, außerdem drohen Kurbelwellenbrüche. Der Test war also das totale Ausdauertraining für die Kupplungshand, vor allem auf dem welligen Hochgeschwindigkeitskurs von Spa. Natürlich kam der Schalt-

gen auch nicht zur Ruhe. Schalten konnte ich hoch oder herunter ohne Kupplung, das hätte mich und vor allen Dingen die damaligen Fahrern sowieso viel zu viel Zeit gekostet. Was für ein verrückter Ofen: Die normalerweise für den Schaltvorals Schadensbegrenzer eingesetzt, während der Schaltfuß zwar passend, aber völlig autonom im Getriebe rührte bis die Stiefelspitze durchgewetzt war. Schwierigkeiten hatte ich beim Schalten auch wegen meiner großen Füße, die wohl zu mir, aber nicht so recht zur Kreidler paßten. Die Hebeleien waren der Kradgröße entsprechend sehr klein und enggesetzt ausgefallen, so daß ich nicht immer rechtzeitig unter den Hebel kam und den Motor besonders in der Schikane Xdes Vorbeiknatterns zu, der zuspielen. Leider konnte ich ihm da nicht folgen, hier half nur brutalstes Kupplungsschleifen bis zum Rotglühen. Das ging den GP-Piloten damals übrigens auch nicht anders, denn der Austausch ver-

fuß unter solcher Art Bedingun-

Es war wohl wirklich vor allem eine Sache höchster Reaktions- und Koordinationsfähigkeit, um mit diesen kleinen Maschinen in der absoluten Weltspitze vorne mitzufahren. Die 50er Rennen wurden eher noch spannender dadurch, daß die Klasse fast ein reiner Markenpokal war, wo jeder Fahrer vom Material her annähernd gleiche Chancen hatte. Härteste Windschattenduelle für den Gewinn von ein paar Zehntel km/h oder Touren auf dem Drehzahlmesser gehörten zu den Stan-

schlissener Kupplungen ge-

hörte nach jedem Rennen zu

den Standardarbeiten.

dardbildern der 50er Rennen, und jede Runde wurde gefahren, als wäre es die letzte im Rennen. Und all das mit Motorrädern, die eben nicht nur sehr winzig gebaut waren, sondern in ihrer Winzigkeit dafür umso zimperlicher zu handhaben waren. Es waren harte Lehrjahre, bis man bei diesem Dauerwechselspiel mit Kupplung, Schaltung und Gasgriff auch noch die Zeit fand, das fahrwerksseitige Limit so einer Hummel auszuloten - und als Extra-Gimmick durfte man sich auch noch um eine Linie auf

dem ebensten Teil der Piste bemühen, damit die Hummel nicht von der Piste hüpfte. Diese Komplexibilität zeichnete alle erfolgreichen Fahrer der Schnapsglasrenner aus, und sie verdienen damit keinen Deut weniger Respekt, als die Fahrer der schnelleren großen GP-Klassen.

> Text: Alan Cathcart Übersetzung + Fototexte: Ducsi Fotos: Kyoichi Nakamura

Technische Daten: VanVeen-Kreidler 50

Motor: 1-Zylinder, 2-Takt, wassergekühlt, drehschieberge-

Bohrung x Hub: 40 x 39,7 mm. Hubraum: 49,8 ccm

17 PS bei 14.500 U/min Leistung:

1 x 28 mm Bing Rundschieber-Rennvergaser Vergaser: elektronische Kröber CDI-Zündung mit 12 V Zündung:

Batterie

6-Gang Getriebe, Primärtrieb über Zahnräder Getriebe:

Mehrscheiben-Trockenkupplung **Kupplung:** Gitterrohr-Rahmen aus Stahl Rahmen:

1.280 mm Radstand: Gewicht: 55 Kg (trocken)

Gewichtsverteilung vorn/hinten: 50:50

Federung: vorn: Marzocchi Telegabel, Standrohrdurchmes-

ser: 30 mm

hinten: Stahlrohrschwinge mit 2 Marzocchi Feder-

beinen

vorn: 185 mm Fontana Doppelduplex-Trommel-Bremsen:

hinten: 165 mm Kreidler Simplex-Trommmel-

bremse

Räder/Reifen: vorn: 5/57 x 18 Michelin auf 2.00 x 18 Borrani-

Felge

hinten: 7/59 x 18 Michelin auf 2,50 x 18 Borrani-

Felge

Höchstgeschwindigkeit: 202 km/h (gemessen 1974 in Spa,

Fahrer van Kessel)

Jean-Marie Compere, Verviers (Belgien) Besitzer:

Otto Mathé

m 29. November 1995 verstarb in Innsbruck Ader Rennfahrer, Erfinder und Schmierstoffspezialist Otto Mathé, ein Mann, der hierzulande so gut wie völlig unbekannt ist. Dennoch soll seiner hier gedacht werden, weil es sich bei ihm um eines jener seltenen Multitalente handelte, die trotz widriger Umstände unbeirrt ihre Ziele verfolgen.

Wer also war dieser Mann? Geboren 1907 in Innsbruck, verfügte er schon als Kind über ein ausgeprägtes Basteltalent, das ihm später bei seiner Ausbildung zum Schlosser und Automechaniker sehr zustatten kam. Als Jugendlicher bestritt er höchst erfolgreich Fahrradrennen und freute sich jedesmal, wenn er als Amateur die Werksprofis hinter sich lassen konnte. Irgendwann jedoch wurde ihm die Sache zu langsam, und er erstand für wenig Geld ein Motorrad, das mit schwer beschädigten Zylindern und Zylinderköpfen eigentlich auf den Schrottplatz gehört hät-

Der geschickte Mechaniker brachte die alte Mühle wieder zum Laufen und lernte dabei eine ganze Menge. Der Verkauf dieser Erstrestauration brachte ihm das Geld für eine erste richtige Sportmaschine, mit der er an zahlreichen Bergrennen teilnahm und die Elite des österreichischen Motorsports hinter sich ließ. Doch nach kurzer Zeit

besorgte sich einen SUN-BEAM-Motor von 350 ccm. Den Rahmen dazu baute er sich selbst. Damit ging der junge Mathé bei Straßen-, Sandbahnund Bergrennen an den Start und war wieder auf Anhieb erfolgreich - sehr zum Staunen der Experten. Dank seiner Frisierkünste war der Motor sogar

war ihm das zu langsam, und er

Der nächste Schritt war lo-

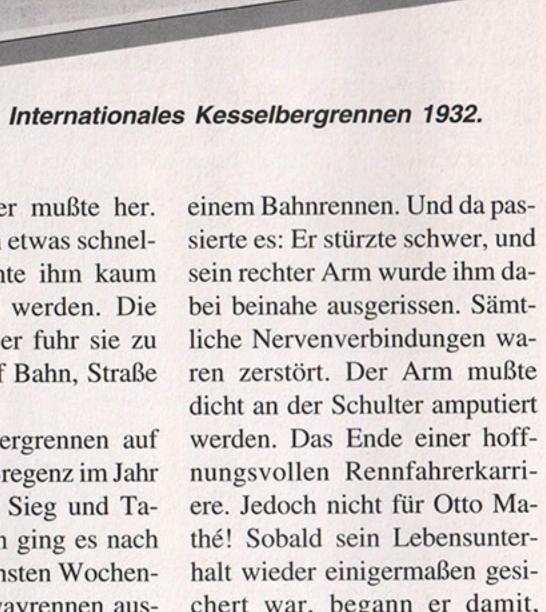
schneller als die meisten 500er

seiner Konkurrenten. Das war

gisch: Eine 500er mußte her. Wenn er die noch etwas schneller machte, konnte ihm kaum einer gefährlich werden. Die 500er kam, und er fuhr sie zu vielen Siegen auf Bahn, Straße und Berg.

Sein letztes Bergrennen auf den Pfänder bei Bregenz im Jahr 1934 endete mit Sieg und Tagesbestzeit. Dann ging es nach Linz, wo am nächsten Wochenende ein Speedwayrennen ausgetragen wurde und von dort weiter nach Graz, ebenfalls zu

chert war, begann er damit, Fahrzeuge für seine Bedürfnisse umzubauen. Doch zuvor ging



er erst mal zum Skifahren. Um nicht immer seine Freunde bitten zu müssen, ihm die Stiefel zu schnüren, erfand er 1934 den ersten Skischuh mit Schnallenverschluß. Als nächstes kam die erste Sicherheitsbindung, die den Bindungsfabrikanten Marker zum fassungslosen Staunen brachte. Marker wurde mit die- stenz - aber die Liebe zum

Palette von Additiven gipfelten, die er unter seinem eigenen Namen - MATHÉ - herstellte und vertrieb. Bereits als jugendlicher Radfahrer hatte er mit Schmiermitteln experimentiert, um sein Rad so leichtlaufend wie möglich zu machen. Die Arbeit in der Werkstatt sicherte seine Exi-

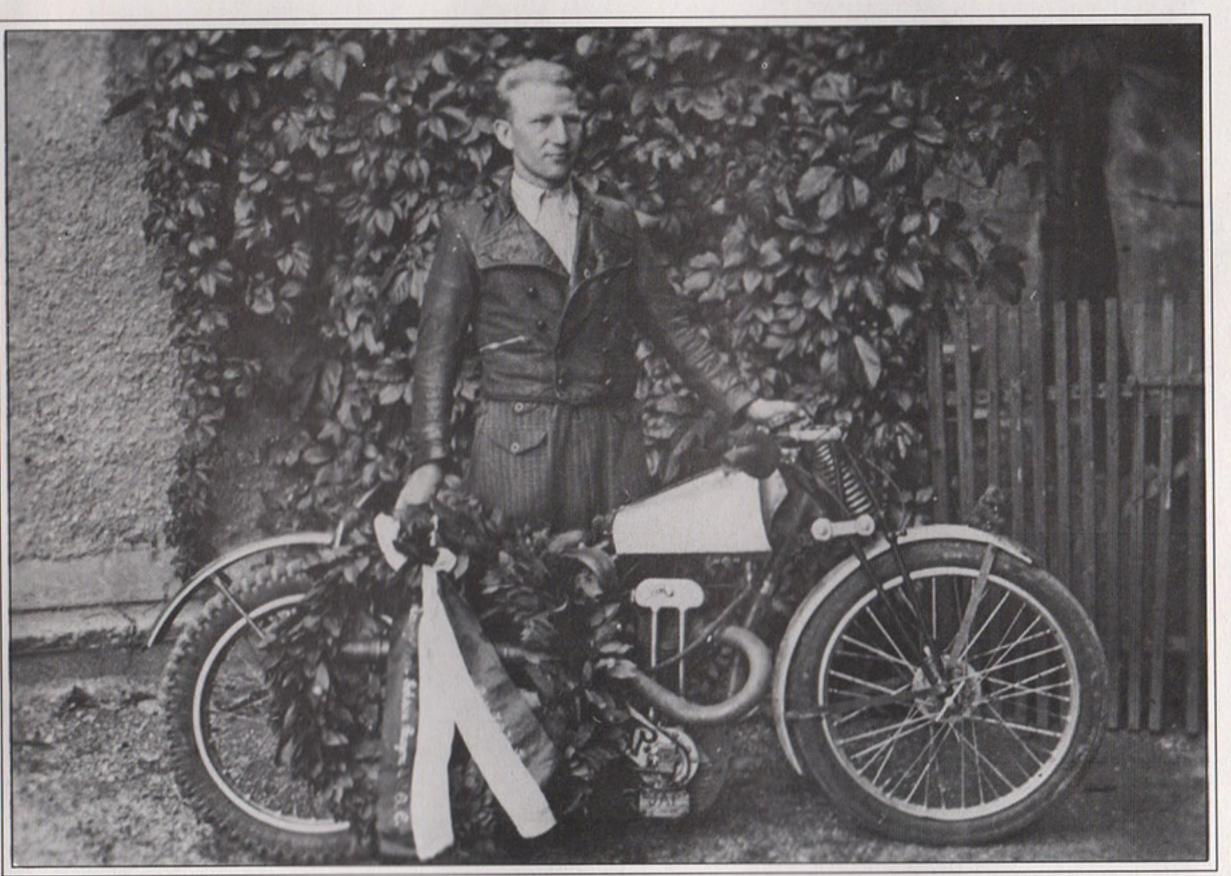
der schnellsten Männer in diesem Sport.

Nach dem Krieg jedoch entschied er sich für vier Räder. Er fuhr ab 1946 verschiedene umgebaute Sport- und Rennwagen Bergrennen und baute sich schließlich einen Monoposto-Rennwagen mit Porschemotor.

Monoposto die Porsche-Werksmannschaft in Gestalt von Richard von Frankenberg und Huschke von Hanstein schlagen konnte.

Doch nicht nur auf Straße und auf Sand und Eis sowie bei Skipiste war dieser Mann schnell; es zog ihn auch aufs Wasser, wo er mit selbstgetunten Maschinen an Motor-

Der Mann, der nie aufgab



Otto Mathé in Siegerpose mit seinem Motorrad, Pfänderberg bei Bregenz 1934.

ser Bindung später ein reicher Mann.

1936 bereits, Otto Mathé hatte es inzwischen zu einer Tankstelle und einer Zylinderschleiferei gebracht, befaßte er sich mit den Schmierproblemen an Motoren und entwickelte erste Ölzusätze, die schließlich in der Rennsport ließ sich nicht unterdrücken. Zunächst baute er sich ein Sandbahngespann so um, daß er damit fahren konnte und fand sogar einen Beifahrer, der sich ins Boot wagte. Damit war er bereits 1935 wieder auf der Sandbahn anzutreffen und blieb bis zum Kriegsausbruch einer

1952 nahm er an 22 nationalen und internationalen Rennen teil. Er gewann alle. Sogar der "Bergkönig" Hans Stuck mußte sich dem einarmigen Amateur geschlagen geben. Sein für ihn größter Sieg war jedoch im Jahr 1959, als er bei einem Eisrennen mit seinem Eigenbaubootweltmeisterschaftsläufen teilnahm. Er liebte eben alles, was schnell

Zahlreiche Auszeichnungen und Ehrungen wurden ihm zuteil, so war er unter anderem Träger des Goldenen Ehrenringes des Landes Tirol, Träger des Sportehrenringes des ÖAM-TC, Träger des Silbernen Ehrenzeichens für Verdienste um die Republik Österreich und Träger der Silbernen Ehrenmedaille der Wirtschaftskammer Tirol.

Mit Otto Mathé hat ein Mann diese Welt verlassen, der bewiesen hat, daß selbst schwerste körperliche Behinderung einen

Mann mit Selbstvertrauen, Fleiß und Ideen nicht davon abhalten kann, nicht nur wirtschaftlichen, sondern auch sportlichen Erfolg zu erringen.

Und dieses Beispiel sollte nicht so schnell in Vergessenheit geraten.

> Text und Fotos: David Longstroke

