

m
o
t
o
r
r
a
d
g
e
s
c
h
i
c
h
t
e
(n)
81

7. Jahrgang
T10856E

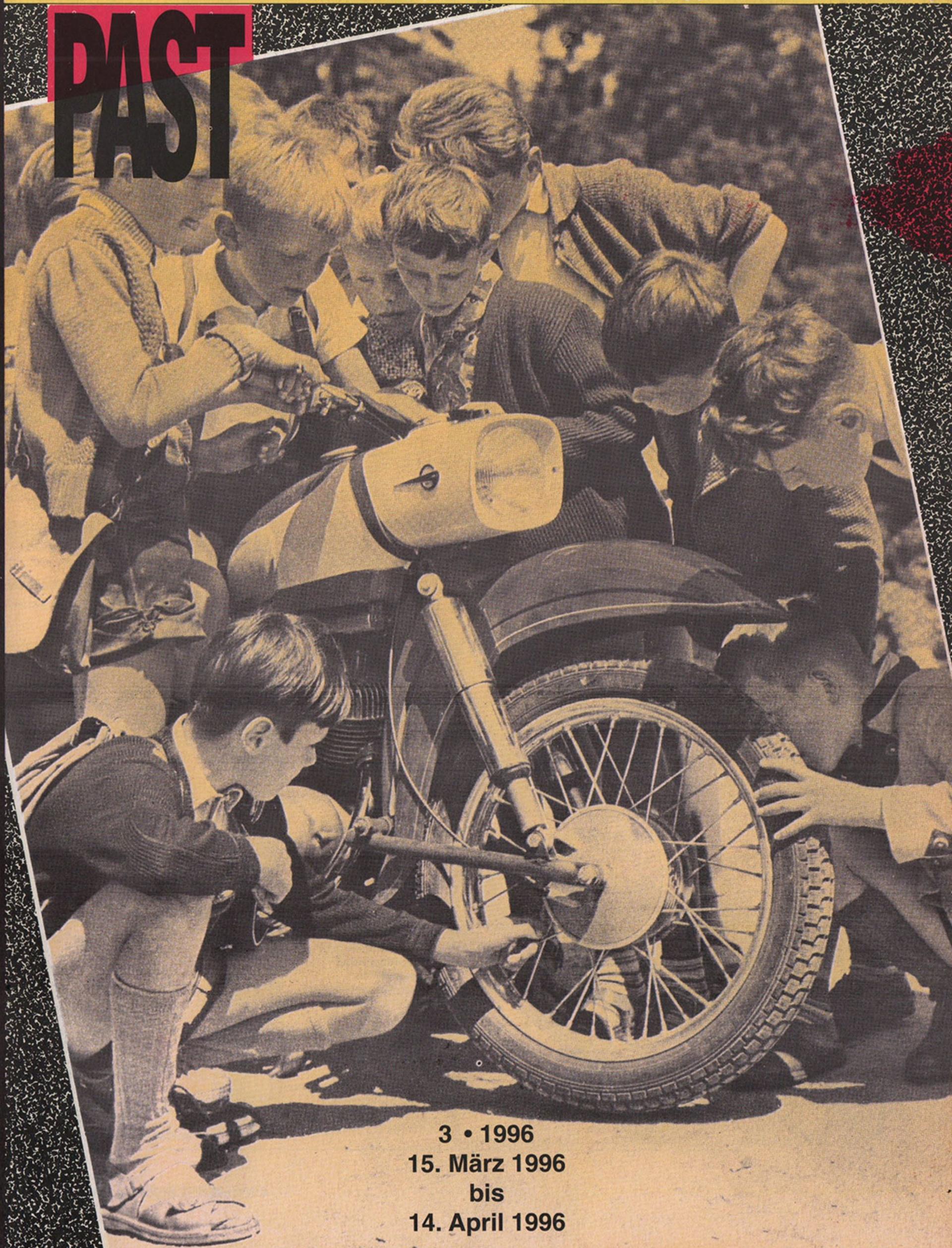
GUMMIKUH

6,50 DM
ÖS 55 · sfr 6,50

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

PAST PAST



3 • 1996
15. März 1996
bis
14. April 1996

Bestellservice

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

Schwerpunkthemen

Adler, Geschichte	4
Adler M 250 S	39
AJS 350 16C (Trial)	14
Ardie	65
AWO 425	13
Barbour-Bekleidung	34
BMW R25/3 + Steib LS 200	52
BMW R51/3+R50/5	25
BMW R51/3 Restaur.	76-79
BMW R 61	38
BMW R 69 S	48
BMW R 75/5	39
BSA A 10	32
BSA A 65	38
BSA Gold-Star DB 32	44
BSA Twins	8-9
Bücker-Werke	20
DKW Ingolstadt	50
DKW • IFA • MZ	36
Dnepr MT 12, Test	32
Ducati 860/900 GTS	47
Ducati 900 SS	31
Duo 1000 km-Test	45
EMW R35/3	11
Egli-Enfield	67
Express-Werke	12
Garelli 350 Split Single	43
Gespänn KS - Zündapp mit Panhard-Motor	17
Gilera 4-Zylinder	59
Gilera Saturno "Piuma"	51
Gilera Strada 150	56
Handschuhstest	77
Harley-Davidson, Geschichte	29
Harley 61 cu.in. 8V- Racer	47
Heinkel Tourist Restaurierung	70
Hercules-Nürnberg I+ II	31, 32
Hertweck, Carl	35
Honda in den 60er Jahren	28
Honda CB 500 F	10
Horex	5
IFA BK 350	35
IFA RT125	14
ILO-Motoren	23
Junak M 07 C	64
Kawasaki Z 200	13

Kawasaki Z 900	42
Kawasaki 500 Mach III	44
Kawasaki KZ 900 Ltd	56
Kreidler RS Restaurierung	57
Laverda 750 SF	33
Laverda 1200 C3	55
Maico, Geschichte	8
Manx GP	76
Matchless G50	40
Metisse G50 Mountaineer	36
Morini 3 1/2	60
Moto Guzzi	25-26
Moto Guzzi V7 Spezial	54
Moto Guzzi Nuovo Falcone	46
Moto Guzzi 350 Werksrenner	61

Münch	26
MV Agusta 750 Imola	57
MZ • Die Geschichte	24
MZ ES 250	18
MZ ES 300	60
MZ RT 125	21
Nimbus Typ II	53
Norton Commando	19
Norton Federbett	24
Norton Manx /Jawa-Motor	20
Norton/BSA Café Racer	12
Norton John Player	52
NSU	2
Parilla 175 Sport	34
Rickman-Story	21, 22, 24
Royal Enfield Constellation	71
Rudge 250	41
Sanglas 500 S	11
Silk-Zweitakter	23
Suzuki GT 750	45
Suzuki TS 400	68
Terrot 350 HCT	78
Triumph (D)	6
Triumph-Twins (GB)	45, 47, 48
Triumph (GB) 1970 bis heute	63
Triumph T 140 E	48
URS	35
Velocette	27, 28
Velorex	38
Veteranen-Trial	27
Victoria	7
Vincent Grey Flash	56
Zündapp	1, 15, 16
Zündapp KS 900 4-Zyl.	49

Typenkunde

Adler MB 250	64
Ardie BD 176	2
AWO 425	25
Bianchi MT 61	76
BMW R26	1
BMW R50	13
BMW R51/2	5
BMW R 75/5	72
BMW R 90/S	61
BSA A 65	36
BSA C 12 (Competition)	63
BSA Gold Star B34	27
DKW RT 200S	8
DKW RT 125 W	75
Ducati 350 Scrambler	14
Ducati 750GT	23
Dürkopp M 125A	11
Dürkopp MD 200	54
Gilera 150	21
Hercules K 125 BW	37
Hoffmann MP 250	24
Honda C 71 + CS	76 57
Horex Regina 2	22
Horex Regina 350	4
IFA BK 350	28
JAWA 350	30
Laverda 750SF	12
Maico Mobil MB 200/175	77
Moto Guzzi Nuovo Falcone	10
MV Agusta 125	16
MV Agusta 750 S	41
MZ ES 175/1	73
MZ ES 250	15
NSU Max	34
Puch 125 SV(S) 175 SV(S)	38
Puch 250SG	19
Puch 250TF	26
Triumph BDG 250H	9
Triumph Boss	31

Technik

Achsantrieb R 51/3 Überholung	74
Akkus	42, 43
Alarmanlage f. Motorrad	59
Alu polieren	10, 35, 36
Alu eloxieren	49
Alu löten	63
Axiallag. f. BMW-Kipphebel	63
Bleiakkus, alles über	77
Bleifreies Benzin	50
Bowdenzüge	23
Bremsen	21, 23
BSA B 40 Motor	46, 47, 48
Dämpfer, hydraulische	36
DKW-Elektrik	41 - 43
Einradanhänger	60
Einspeichen	12
Elektronische Regler	68
EMW R 35/3 Restaurierung	59
Entlacken	35
Gasgestänge für BMW's	54
Gilstern	53
Gummirestauration	29
Haarriß-Prüfung	22
Hebebühne selbstgebaut	58
Helmtest (Jethelme)	30
Heizgriffe selbst bauen	34, 60
Honda Zündanlagen	17

Hist. Test- und Fahrberichte

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

Umwelt & Restaurieren

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

Keineswegs ist dies die gesamte Inhaltsauswahl der GUMMIKUH & PAST perfect.
Das Gesamt-Inhaltsverzeichnis (umfaßt Heft 1-67) kann gegen 3,- DM in Briefmarken bei uns bestellt werden.
Achtung: zur Zeit nicht lieferbar sind die Hefte: 2, 3, 4, 6, 12, 14, 20, 23, 27, 28, 32.

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

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

UNTERWEGS

Simson in Suhl:
Claus Uhlmann erzählt von seinem Besuch im letzten Jahr 4

Elefantentreffen:
Neulich am Nürburgring 42

TECHNIK

„Supermono“ von Ducati, aber antiquarisch: Alan Cathcart testete sie für uns 20

Alles Dicht? Das Prinzip der körpernahen Regenabwehr mit Gore-tex 37

OSPRO Krad: Ein Vielstoffmotor im Motorrad 38

Restaurierungsreihe: BMW R 51/S von Volker Timmer, Teil 6 und Schluß 46

GESCHICHTE

Anker Saxonette und die Wüsten-Scheichs: von Johann Kleine Vennekate 45

RUBRIKEN

Bestellservice: Welches Heft ich unbedingt noch brauche 2

Korrespondenz: Was die letzten 4 Wochen über unsere Schreibtische lief 14

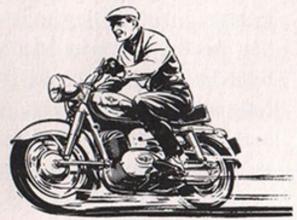
Impressum: 14

Litera-Tour: Das Antiquarische Buch: Ein Motorrad fährt nach Afrika 26

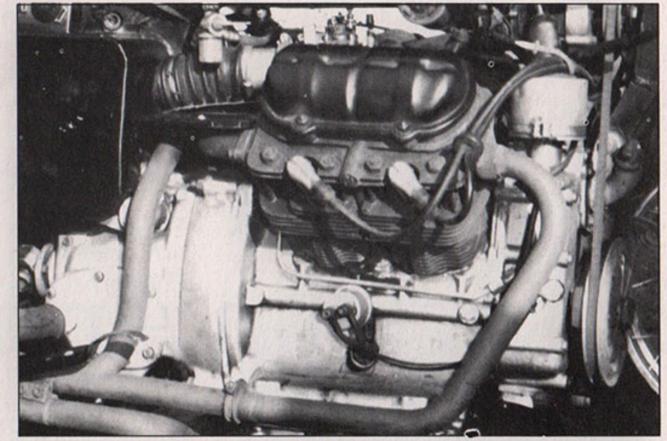
Kleinanzeigen: Such & Find 27

Händlerservice: Wer verkauft die GP 32

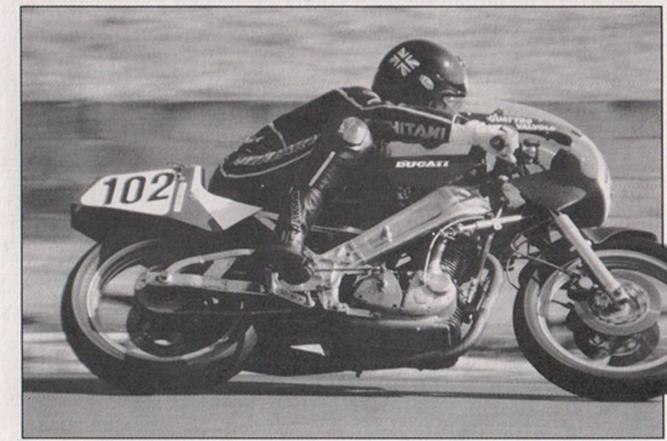
Termine & Treffen: 43



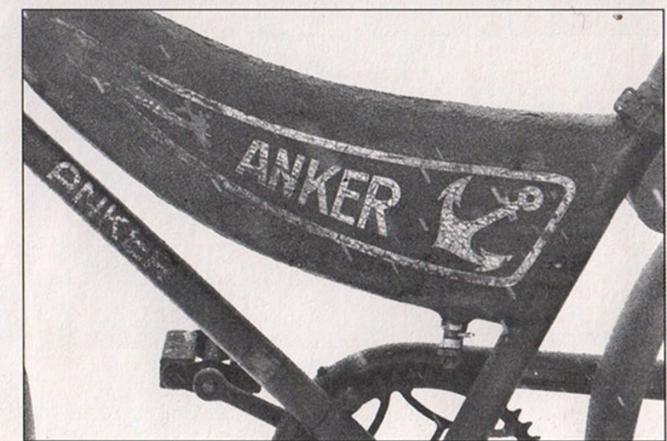
V4-Eigenbau-Motorrad aus der Deutschen Demokratischen Republik, ab Seite 38



Herzliches Willkommen bei Simson Suhl, ab Seite 4



Leen Hitzerd aus Rotterdam baute sich seine Viertentil-Eintopf-Ducati, ab Seite 20

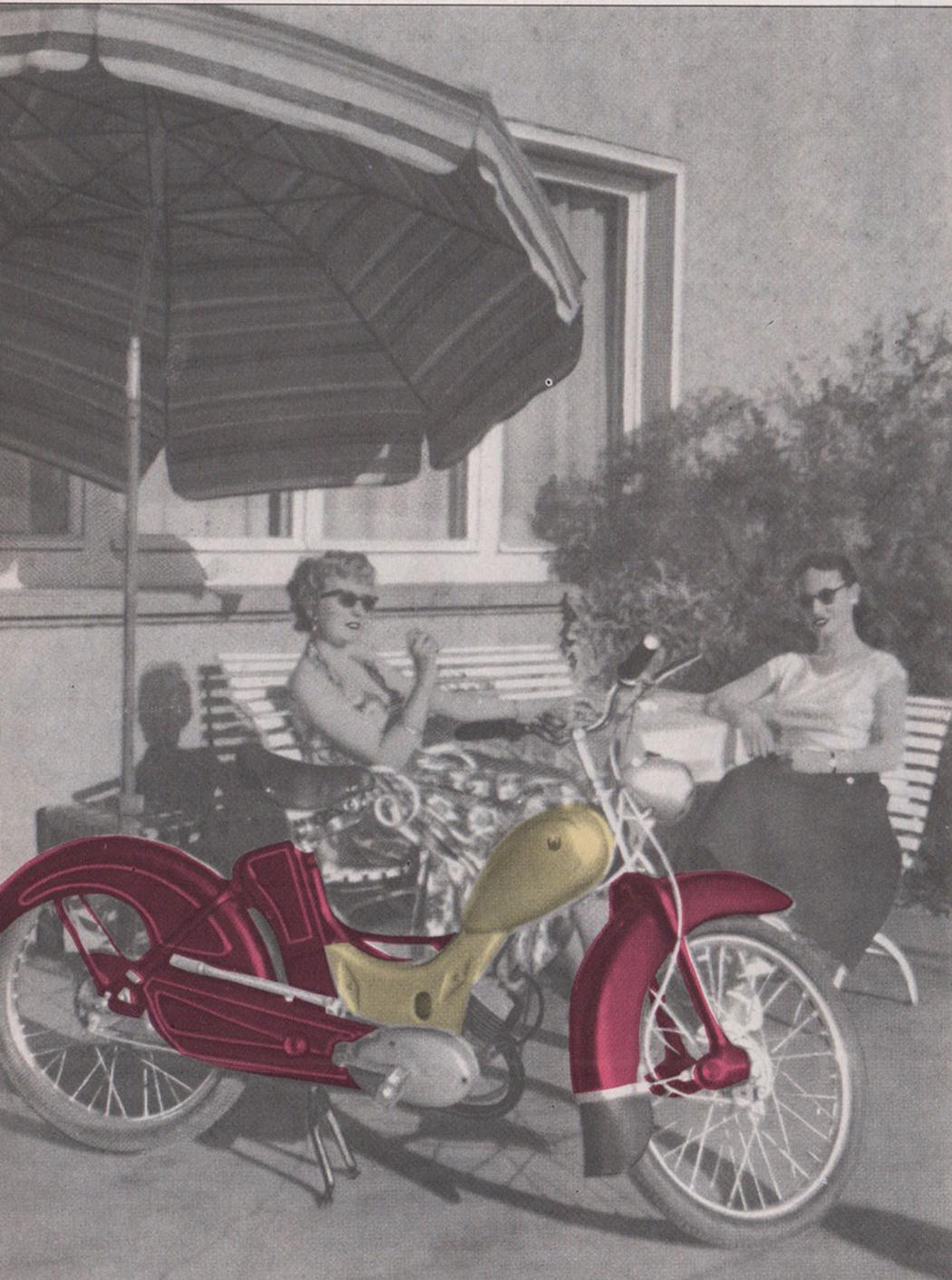


Eine Anker Saxonette für die Wüste, ab Seite 45

GUMMIKUH & PAST perfect AUSGABE 81

SIMSON SUHL

Besuch im April 1995



Derzeit ist wohl die „Schwalbe“ das bekannteste Produkt der Simson Werke in Suhl. Der Zweiradproduzent aus Thüringen, seit November 1991 ist das Suhler Fahrzeugwerk eine GmbH, stellt inzwischen zeitgemäßere Kleinkrafträder her.

Ehe aber die aktuelle Palette erwähnt wird, erstmal ein Ausflug in die Geschichte.

Suhl galt in der Vergangenheit als die Waffenschmiede Deutschlands, denn das in der Umgebung gewonnene Eisenerz wurde oft zur Herstellung von Kriegsgeschütz benutzt. Bereits 1741 gab es auf dem heutigen Werksgelände einen Eisenhammer, 1856 gründeten die Brüder Moses und Löh Simson ein Unternehmen zur Herstellung von Gewehrläufen und kompletten Handfeuerwaffen. Kurz vor der Jahrhundertwende begann die Fahrradproduktion, 1908 verließ der erste Kraftwagen das Suhler Werk. Die Pkw-Entwicklung der Firma „Simson & Co Suhl“ gipfelte in den 20er Jahren im „SIMSON SUPRA“, einem Achtzylinder, der in der automobilen Oberklasse damals Maßstäbe setzte. Trotzdem blieb der Haupterwerbszweig in den Simson Werken immer die Waffenproduktion, zumal sie laut Beschluß der Interalliierten Kontrollkommission ab 1926 wieder Waffen für die Reichswehr produzieren konnte. Bereits 1934 wurde die Automobilproduktion aus Rentabilitätsgründen eingestellt, während das Rüstungsgeschäft nun erst richtig anließ. Allerdings war den neuen, braunen Machthabern die jüdische Geschäftsführung ein Dorn im Auge. Auch eine Verpachtung des Werkes an eine speziell dafür neu gegründete Waffen- und Fahr-

zeugfirma GmbH „Waffa“, retteten die Simsons nicht vor dem Verlust ihrer Firma. Immerhin konnten sie sich im Februar 1936, trotz eingezogener Pässe, ins Ausland absetzen. Der Firmenname verschwand nun erst einmal, die Firma nannte sich nun „Berlin-Suhler Waffen- und Fahrzeugwerke GmbH“, wobei die Betonung eindeutig auf Waffen lag, denn ab 1935 begann die massive Aufrüstung in Nazi-Deutschland. Die zivile Produktion, Fahrräder, Kinderwagen, Jagd- und Sportgewehre machten gerade noch 20% der Erzeugnisse in Suhl aus. Ab 1936 gab es auch ein motorisiertes Zweirad aus der Waffenschmiede, das BSW Motorfahrrad Modell 100. Mit einem Sachs Einbaumotor, damals das Standardtriebwerk für die Steuer- und führerscheinfreie Klasse und vielen Zulieferteilen, band das Mofa wenig Fertigungskapazitäten. Jährlich wurden von 1936 bis zum September 1939 nur etwa 3.000 Motorfahrräder hergestellt.

Zu dem Zeitpunkt war das ehemalige Simson-Werk schon Teil der am 1. Januar gegründeten „Wilhelm Gustloff Stiftung“ und firmierte nun unter dem Namen „Gustloff-Werke, Waffenfabrik Suhl“. Die Zivilproduktion wurde immer mehr zurückgefahren, 1940 liefen noch 1.550 Motorfahrräder vom Band, inzwischen mit einem „G“; anstelle des „BSW“ am Tank. Ab 1941 verließ dann nur noch Kriegsgeschütz die Hallen an der Werra. Bis zum Oktober 1941 wurde in einer „Allgemeinen Entwicklungs- und Versuchsabteilung“ an Vorarbeiten eines größeren Gustloff Motorrades gearbeitet. Da es in den Entwicklungsabteilungen des Werkes keine Motorradspezialisten gab, erhielt letztendlich der bekannte Konstrukteur Martin Stolle den Auftrag, ein 125ccm Gustloff Motorrad zu entwickeln. Ein für die damalige Zeit sehr modernes Funktionsmuster, 125 ccm Sachs Motor mit 4,2 PS Leistung und

Triebsatzschwinge, wurde noch im Suhl erprobt, die Entwicklung aber dann eingestellt.

Bis zum Ende des Krieges wurden in Suhl Waffen produziert, vor allem Maschinengewehre und Fliegerabwehrkanonen. Anfang April marschierte die amerikanische Armee in Suhl ein, ohne auf nennenswerten Widerstand zu stoßen. Nachdem im Juni 1945 in Absprache mit der Besatzungsmacht und dem damaligen Landrat Heym Treuhänder zur Führung der Werksbetriebe eingesetzt worden waren, konnten Aufräumungsarbeiten auf dem Werksgelände beginnen. Der Betrieb hatte übrigens, wie auch die Stadt Suhl, wenig Kriegsschäden zu beklagen, so daß günstige Voraussetzungen für eine Wiederaufnahme der Produktion gegeben waren.

Da laut eines Beschlusses der Konferenz von Jalta Suhl zur sowjetischen Besatzungszone gehörte, zogen sich im Juli 1945 die Amerikaner aus Suhl zurück, wobei sich eine Anzahl leitender Angestellte in die Westzonen absetzten. Kurz darauf übernahm die Rote Armee das Besatzungsregime, und die ehemaligen Gustloff-Werke wurden der SMAD (Sowjetische Militär-Administration in Deutschland) unterstellt. Da es sich um einen bedeutenden Rüstungsbetrieb handelte, wurde das Werk demontiert. Teilweise wurden von der Militärmacht moderne Werkstücke gesprengt, während abrißreife Gebäude aus dem letzten Jahrhundert stehenblieben. Gleichzeitig regelten verschiedene Befehle die Ankerbelung der Friedensproduktion, die zunächst aus Haushaltsgeräten und Handwerkszeug für die Land- und Forstwirtschaft bestand. Im August 1945 wurde auf Befehl der Sowjets die Produktion von Jagdgewehren wieder aufgenommen, Ende 1945 auch die Herstellung von Fahrrädern und Kinderwagen. Diese Produkte gingen als „Reparationsleistungen“ aus laufender Produktion“

in die Sowjetunion.

Der Betrieb wurde am 5. März in die „Sowjetische Aktiengesellschaft (SAG) Awtowelo Moskau, Zweigstelle Weimar“ eingegliedert. Aufgrund der guten Ergebnisse bei der Jagdwaffenproduktion schlugen die deutschen Leitungskräfte dem sowjetischen Generaldirektor Andrej Simonjan die Wiederaufnahme der Motorradproduk-



Linke Hand, dieses war die ehemalige Konstruktionsabteilung von SIMSON.

Unten: Suhler Fahrzeugwerke GmbH.



tion vor. Eine Produktion der Vorkriegsentwicklungen schied aus, weil die meisten Zulieferer jetzt in den Westzonen lagen. Allerdings schien sich die sowjetische Werksleitung mit dem Gedanken einer Motorradfertigung angefreundet zu haben.

So erhielt Ende 1948 das Werk von der Hauptverwaltung der SAG in Berlin-Weißensee den Befehl zur Entwicklung eines Motorrades. Dazu wurden auch gleich die Hauptparameter vorgegeben: Viertakt-Einzyylinder mit 250 ccm, Leistung 12 PS bei 5.600 U/min, Vierganggetriebe, Fußschaltung, Kardantrieb, Rohrrahmen mit Teleskopgabel und Hinterradfederung, Gewicht etwa 135 kg, Tankinhalt 10 bis 12 Liter,

Höchstgeschwindigkeit 95 km/h, Verbrauch ca. 3 auf 100 km. Diese Daten entsprachen so ziemlich denen eines anderen Motorrades, der BMW R 25, die wurde im Juni 1950 der Öffentlichkeit vorgestellt. Ob nun die Hauptverwaltung der SAG über das Eisenacher BMW Werk, welches ja auch unter sowjetischer Verwaltung stand, diese Daten erhalten hatte, sei dahingestellt, jedenfalls stand nun fest, in Suhl wird eine Motorradfertigung angekurbelt. Für die Ingenieure sicherlich nicht einfach, da es Erfahrungen mit Zweirädern nicht gab. In der Entwicklungsabteilung unter Diplomingenieur Gonnermann arbeiteten hauptsächlich Waffenkonstrukteure, das war aber

bestimmt kein Nachteil. Obwohl zu dieser Zeit auf keinerlei Erfahrungen aufgebaut werden konnte, konnten schon in den ersten Julitagen die ersten drei Funktionsmuster vorgestellt werden. Das war eine tolle Leistung, denn es mußten auch Partner und Zulieferer für eine künftige Produktion gefunden werden. Im Nachkriegsdeutschland, dazu noch unter sowjetischer Besatzung, keine leichte Aufgabe. Ohne Schützenhilfe des Generaldirektors wäre so manches nicht machbar gewesen. Die ersten Maschinen wurden Funktionsprüfungen unterzogen, die manchen Mangel erkennen ließen, kein Wunder bei der kurzen Entwicklungszeit! Aber mit Hilfe von versierten Fachleuten - zum Beispiel wurde aufgrund eines fehlenden Prüfstandes ein Beratervertrag mit Obering. Prüs-

sing/Chemnitz geschlossen, der über einen geeigneten Prüfstand verfügt - konnten Probleme überwunden werden. Im März 1950 stand dann die erste „AWO 425“ neben Kinderwagen und Fahrrädern auf dem Messestand der „Staatl. Akt. Ges. AwtoWelo Werk Simson & Co Suhl“ in Leipzig. Diese erste Neuentwicklung eines Motorrades erreichte in der damaligen jungen DDR gewaltiges Aufsehen. Kein Wunder, denn neben der IFA DKW RT 125 aus Zschopau, die „nur“ eine Weiterentwicklung der genialen RT 125 von Ing. Weber war, ist die AWO 425 die erste Neuentwicklung auf dem Zweiradsektor in der DDR.

Das Suhler Werk hieß inzwischen „Staatliche Aktiengesellschaft AWTOWELO Werk Simson & Co., Suhl, AWO 425 bedeutet also AWTOWELO Viertakt 250 ccm. Nachdem der Belegschaft anlässlich des 1. Mai 1950 die ersten 25 AWO's der

Eine seltene AWO der ersten Serienausführung. Beachtenswert, welche „Bemalung“ diese Maschinen bekamen.



Nullserie präsentiert wurden, lief ab dem 3. Quartal die reguläre Produktion vom Band. Daß die dabei noch auftretenden Schwierigkeiten nach und nach beseitigt werden konnten, zeigt die tausendste Maschine, die am Jahresende gefertigt wurde. Im nächsten Jahr verließen dann 7.300 AWO's das Werk in Suhl.

Die Produktion wurde laufend gesteigert, nachdem anfangs viele Maschinen als Reparation in die Sowjetunion gingen, kamen dann immer mehr Maschinen in die DDR-Läden, damals gab es fast in jedem Dorf einen HO-Laden, der auch Motorräder verkaufte. Den Garantie- und Reparaturservice übernahm dann die nächstgelegene Reparaturwerkstatt.

Die AWO 425 wurde im Laufe der Produktion verbessert, vor allem am Motor und Getriebe. So machte das bei den Fahrern anfangs „Ratsch-

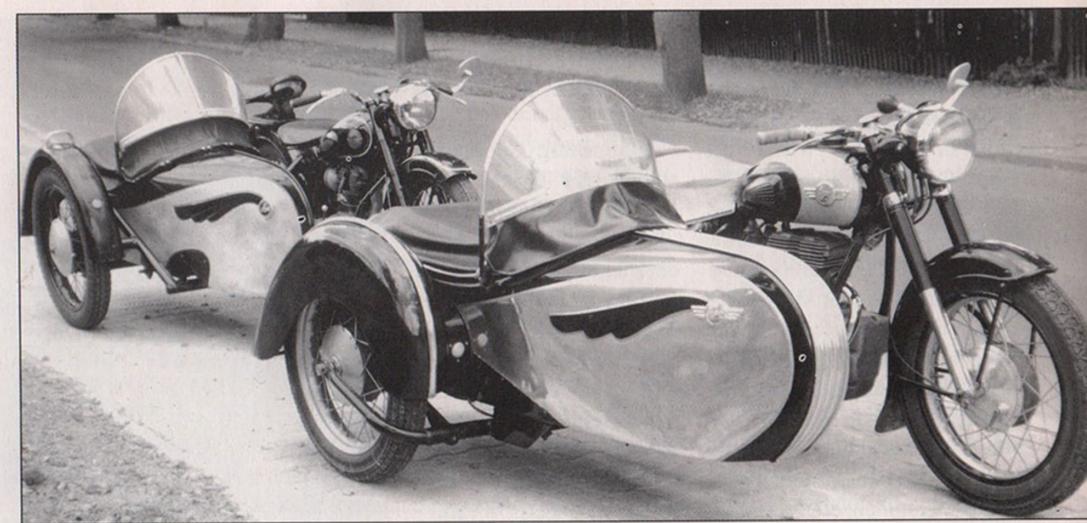
Bumm“-Getriebe genannte, bald einer Ausführung mit veränderten Übersetzungen Platz, welches sich leichter schalten ließ. Die AWO 425 bewährte sich als robustes Solomotorrad aber auch als Gespann, meist mit Seitenwagen der Firma Stoye aus Leipzig. Die Leistung von 12 PS stand bei 5.500 U/min zur Verfügung, Benzinverbrauch je nach Fahrweise um die 3,5 l auf 100 km. Dabei lag die Höchstgeschwindigkeit bei 100 km/h solo und 85 km/h als Gespann, wobei gut gepflegte Exemplare auch noch mehr schafften und schaffen.

Obwohl sich das Fahrwerk der AWO mit der hinteren Geradwegfederung und der ölgedämpften Telegabel besonders auch auf schlechten Straßen bewährte, stand vor allem sportlichen Fahrern der Sinn nach einer richtigen Sportmaschine aus

Suhl. Den Maßstab im Federungskomfort bei gleichzeitiger Sportlichkeit setzte ja damals das Motorradwerk in Zschopau mit der ES Baureihe. Man ging jedoch in Suhl eigene Wege, setzte nach wie vor auf die Telegabel und auch 19 Zoll Räder, obwohl man damals nicht nur bei MZ auf Vollschwingenfahrwerke und kleinere Räder setzte.

Nachdem sich die Serienproduktion der AWO 425 stabilisiert hatte, ging 1956 die AWO 425 S in Serie, kurz darauf wurde die Maschine in „Simson Sport“ umbenannt, nachdem das Werk, nach der Übergabe von der SMAD an die DDR-Regierung im Mai 1952, nach mehrfacher Namensänderung nun „VEB Fahrzeug- und Gerätewerk Simson Suhl“ hieß. Die AWO 425 hieß folgerichtig Simson 425, was auch ein Zugeständnis an Exportkunden war. Im Volksmund hießen die Modelle Touren, bzw. Sport-AWO. Die Sport-AWO hatte einen überarbeiteten Motor, der anfangs 14, später 15,5 PS leistete. Der Zylinderkopf hatte nun eine gemeinsame Ventilkammer für Einlaß- und Auslaßventil, jedoch wurde die Querstromspülung zwischen Ein- und Auslaßventilkammer beibehalten. Der Zylinder war nun aus Leichtmetall-Verbundguß, die Touren-AWO hatte noch einen Graugußzylinder.

Die offensichtlichsten Änderungen hatte das Fahrwerk erfahren, eine Hinterradschwinge mit hydraulisch gedämpften Federbeinen und eine verbesserte Telegabel sorgten für gute Federungseigenschaften. Damit war ein zeitgemäßes Motorrad entstanden, welches auch heute noch durchaus nicht wie ein Oldtimer wirkt. Die durchgehende Sitzbank der ersten Modelle wurde später durch zwei besser gefederte Einzelsitze ersetzt, die den sportlichen Eindruck der Simson Sport doch etwas schmälerten. 1961, kurz vor der Einstellung der Motorradproduktion, wurde ein über-



Im Vordergrund eine Sport-AWO mit Stoye II, dahinter Touren-AWO mit Stoye I. Kaum zu glauben, aber 50.000 Seitenwagen wurden von Stoye für die AWO's gebaut.

arbeiteter Motor in die Serienfertigung übernommen. Durch einen kompakteren Brennraum, die Verdichtung stieg von 7,2:1 auf 8,3:1, leistete der Motor jetzt 15,5 PS bei einem verbesserten Drehmomentverlauf. Äußerlich sind diese Motoren an den tiefen Einschnitten in den Zylinderrippen zu erkennen.

Da das Fahrwerk auch mit dem 15,5 PS Motor noch nicht an seine Leistungsgrenzen gekommen war, wurde bei Simson auch ein 335 ccm Motor ins Auge gefaßt. Zunächst fertigte die Sportabteilung Motoren für den Geländesport, die aus 78 mm Hub und 74 mm Bohrung eine Leistung von 18 PS schöpften. 1960 wurde dann die Entwicklung eines 350 ccm Motors für die Serienfertigung begonnen, nach einigen Versuchsmaschinen liefen dann als eine Art Nullserie 350 ccm Maschinen als Escortenmotorräder beim Wachregiment des Ministerium des Innern in Berlin. Zu der Zeit war es aber wohl schon beschlossene Sache, die Motorradfertigung in Suhl einzustellen, da in der DDR der Zweitakter als preiswerte Antriebsquelle für PKW und Motorräder absoluten Vorrang genoß. Daß es auch Kunden gab, die sich ein Viertaktmotorrad wünschten, störte die Bestimmer in der Staatsführung nicht

weiter.

So wurde also nach 124.000 Touren AWO's und 85.000 Sport-AWO's die Produktion eingestellt, alle Arbeiten zur Weiterentwicklung der Maschinen waren nutzlos geworden...

Da die AWO der letzte und neben der EMW R35 auch der einzige in der DDR gebaute Viertakter war, hat sich der Bestand an Gebrauchsmaschinen noch sehr lange gehalten. Allerdings mußten sich die Suhler Kräder manchen Umbau gefallen lassen, vom Chopper a'la Easy Rider über Cafe Racer und Tourer bis zum Pseudo-Superbike stellten Bastler in der DDR so ziemlich alle Zweiradvarianten auf die Räder. In der Szene kreisten Tuningangehörigen, die sagenhafte Leistung versprachen, ohne Garantie auf die Haltbarkeit des Triebwerks, versteht sich. „Hobbyplast“, ein glasfaserverstärktes Polyesterharz, war meist Mangelware im volkseigenen Handel, so manche Simson Sport zierte dann eine Verkleidung, die haargenau der aktuellen Westprodukte nachgebaut war. Aber auch einige Motorräder im Originalzustand haben die Wirren der Zeit überstanden, viele sind inzwischen restauriert und zeugen bei Veranstaltungen von der erfolgreichen Motorradproduktion in Suhl.

Die Einstellung der Motorradproduktion bei Simson lag jedoch schon seit einigen Jahren in der Luft. Da in der DDR damals ein leicht zu bedienendes, billiges und anspruchsloses Fahrzeug fehlte, wurde 1953 einfach bestimmt, daß in Suhl ein 50 ccm Moped gebaut wird. Dabei hatte das Motorradwerk Zschopau die Entwicklung des Motors zu übernehmen, im Büromaschinenwerk Sömmerda sollte der Motor produziert werden und im Suhler Simson Werk das Moped. Nach diversen Schwierigkeiten wurde im Mai 1955 mit der Produktion des Mopeds Simson SR 1 begonnen. Die Bezeichnung resultiert übrigens aus den Produktionsstätten, das „S“ steht für Simson, das „R“ für Rheinmetall, da das Büromaschinenwerk in Sömmerda vor 1945 eine Tochter von Rheinmetall in Düsseldorf war. Das Moped war sehr solide gebaut, wog etwa 45 kg, der Motor leistete etwa 1,5 PS. Die 26 Zoll Räder waren gefedert, vorn durch eine Kurzschwinge, hinten durch ein Gummielement unterhalb des Sattels. Bereits 1957 wurde das Nachfolgemodell auf den Markt gebracht. Nachdem das SR 1 noch mehr fahrradmäßigen Charakter trug, war das SR 2 mit 23 Zoll Rädern und niedrigerem Rahmen schon näher am

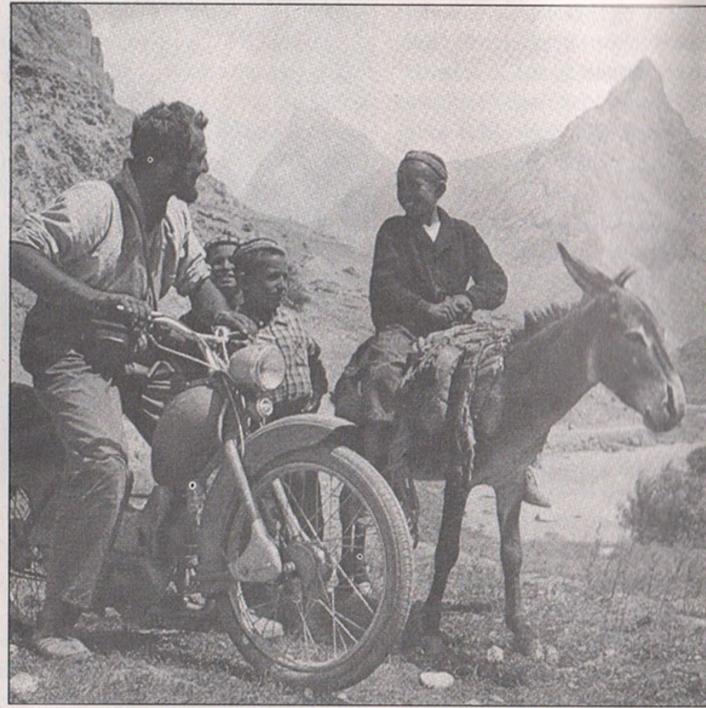
Motorrad. Der kleine Motor machte ein zunächst eingeplantes Mittreten an starken Steigungen überflüssig. Die letzte Stufe des „Essi's“ wie es oft genannt wurde, war das SR 2E, zuerst als Exportvariante, bald aber auch für den Binnenmarkt. Die Federung übernahmen nun vorn und hinten Schraubenfedern, vorn ersetzte eine geschlossene Schwinge die kurzen Schwinghebel. Die Motorleistung stieg auf 1,8 PS, vor allem im Bergland eine willkommene Leistungssteigerung.

Die Versionen dieses ersten Suhler Mopeds wurden bis 1964 in einer Stückzahl von über einer Million Fahrzeugen gebaut, nicht wenige davon versahen ihren Dienst bis weit in die 80er Jahre als Zweit- und Drittfahrzeug, oftmals mit kleinem Anhänger für die Fahrt in den Garten oder für erste Fahrversuche auf Feldwegen. Daß dies die wenigsten Exemplare überstanden haben, ist wohl klar, gut erhaltene Mopeds sind eher selten geworden, es waren eben Gebrauchsfahrzeuge, die bei

Die KR 50 ist der Vorgänger der Schwalbe. Heutzutage sehr selten anzutreffen.

technischen Problemen oft einfach im nächsten Steinbruch oder in der Kiesgrube landeten...

1958 schlug die Geburtsstunde des Kleinrollers KR 50, des Vorläufers der „Schwalbe“. Diese Neuentwicklung ging für ein Moped damals völlig neue Wege. Da in der DDR Mopeds nicht wie in der BRD mit Pedalen ausgerüstet sein mußten, hatte das KR 50 einen Kickstarter. Das machte einen rollermäßigen Wetterschutz möglich, breite Kniebleche und Trittbretter. Der Motor, der ebenfalls aus Sömmerda kam, leistete anfangs 2,1 PS bei 5.500 U/min, später 2,3 PS. Das KR 50 war damals ein beliebtes Fahrzeug, trotz des ziemlich hohen Preises von 1.150,- M (mit Leichtmetallfelgen 1.265,- M), kamen potentielle Käufer nicht ohne Wartezeit an einen Kleinroller. Besonders Frauen schätzten den perfekten Wetterschutz, denn durch die komplette Blechverkleidung kamen auch modisch gekleidete Damen über die Schlaglochpisten des sozialistischen deutschen Staates,



1964 - 4.000 km Testfahrt mit der SR II E durch Mittelasien.

ohne sich das Dederonkleid zu beschmutzen.

Da der Sömmerdaer Motor aufgrund der wachsenden Aufgaben des Werkes im Büromaschinenbereich in absehbarer Zeit nicht mehr zur Verfügung stehen würde, wurde dem Simson Werk in Suhl quasi die Aufgabe gestellt, einen neuen Motor zu entwickeln. Da auch das

Fahrwerk der Suhler Mopeds nicht mehr so aktuell war, wurde eine komplett neue Baureihe entwickelt. Diese wurden im Wesentlichen auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1964 vorgestellt. Das Einstiegsmodell in die Suhler „Vogelfamilie“ war der Simson „Spatz“ mit Zweigangmotor, Handschaltung und wahlweise mit Pedalen als Mo-

ped oder mit Kickstarter als Mokick. Wie alle folgenden Suhler Modelle hatte der „Spatz“ den bewährten Kettenschutz mit den Gummiformschläuchen, den seit der RT 125/1 alle Zschopauer Motorräder hatten. Der „Star“ mit Dreigangmotor war für Zweipersonenbetrieb zugelassen, er hatte vorn und hinten eine Langschwinge mit reibungsgedämpften Federbeinen, der „Spatz“ hatte vorne noch eine Kurzschwinge wie beim SR 2E. Der Zentralrohr-Schalenrahmen war bei beiden Modellen gleich. Die „Schwalbe“, als Nachfolgemodell des Kleinrollers KR 50, hatte anfangs wahlweise Hand- oder Fußschaltung, später kam eine Version mit automatischer Anfahr- und Schaltkupplung hinzu.

Die „Schwalbe“ hatte den gleichen Dreigangmotor wie der „Star“, mit Zwangskühlung durch ein auf dem rechten Kurbelwellenstumpf sitzendes Gebläse. Der Wetterschutz war genau so perfekt wie beim Vorgängermodell, durch den tief heruntergezogenen Doppelrohrrahmen war ein bequemer Durchstieg möglich, auf der Sitzbank fanden zwei Personen Platz. Die Dreigangmodelle waren mit 60 km/h Höchstgeschwindigkeit angegeben, damit konnte man auch mit zwei Personen locker im Ortsverkehr mitschwimmen. Möglich war das durch eine gesetzliche Regelung in der DDR, die Mokicks bis zu dieser Höchstgeschwindigkeit zuließ, die zudem ab 15 Jahre steuer- und führerscheinfrei gefahren werden konnten. Nach einer kurzen theoretischen und praktischen Ausbildung, mit 8,50 Mark der DDR Haftpflichtversicherung, war man schon enorm beweglich. Als ich 1976 diese Hürden genommen hatte und stolzer Besitzer eines „Spatz“ war, hatte das Fahrrad erstmal Pause, und der Weg in die Schule wurde per Moped erledigt. Damals gab es noch keine Helmpflicht, für Schutz sorgte eine Pudelmütze, die für Winterfahrten eine an-

gestrickte Gesichtsmaske hatte, unter der es erheblich wärmer war, als unter so manchem Helm von heute.

Zu dieser Zeit hatte die Suhler Familie aber schon Zuwachs bekommen. Bereits 1966 wurde der „Sperber“ vorgestellt. Er hatte einen fahrtwindgeköhlten 50 ccm Motor mit Vierganggetriebe. Obwohl der „Sperber“ eher dem Trend entgegenkam, die Mokicks motorradähnlicher aussehen zu lassen, war ihm nur ein relativ geringer Erfolg beschieden. Das lag wohl vor allem daran, daß der „Sperber“ mit 75 km/h Höchstgeschwindigkeit nur mit dem Motorradführerschein zu fahren war. Einziger Vorteil waren die geringeren Unterhaltungskosten im Vergleich zur kleinen 125er MZ. Da das bei Simson auch erkannt wurde, kam als letztes Modell der Vogelreihe im Herbst 1972 der „Habicht“ heraus. Der „Sperber“ verschwand vom Markt. Er war wieder ein Mokick, zwangsgeköhlt und mit Vierganggetriebe, quasi ein ge-

drosselter „Sperber“. Gute Exemplare liefen damit deutlich schneller als die erlaubten 60 km/h, zumal der Zylinder des „Sperber“ problemlos paßte, das Gebläse konnte dann wegfallen, polierte Kanäle taten ein Übriges. So konnte es dann kommen, daß mein damaliger Schulfreund mit seinem so „aufgefriemeltem“ Mokick, noch dazu mit Flachlenker anstelle des Blechprägenlenkers, locker mit meiner MZ TS 125 mithalten und mich zu meinem Verdruß sogar manchmal regelrecht verblasen konnte. Seinen „Habicht“ hatte er übrigens nur kaufen können, weil sein Vater mit seinem LKW in der ganzen Republik rumkam und das Teil aus den nördlichen Bezirken rangekarrt hatte ...

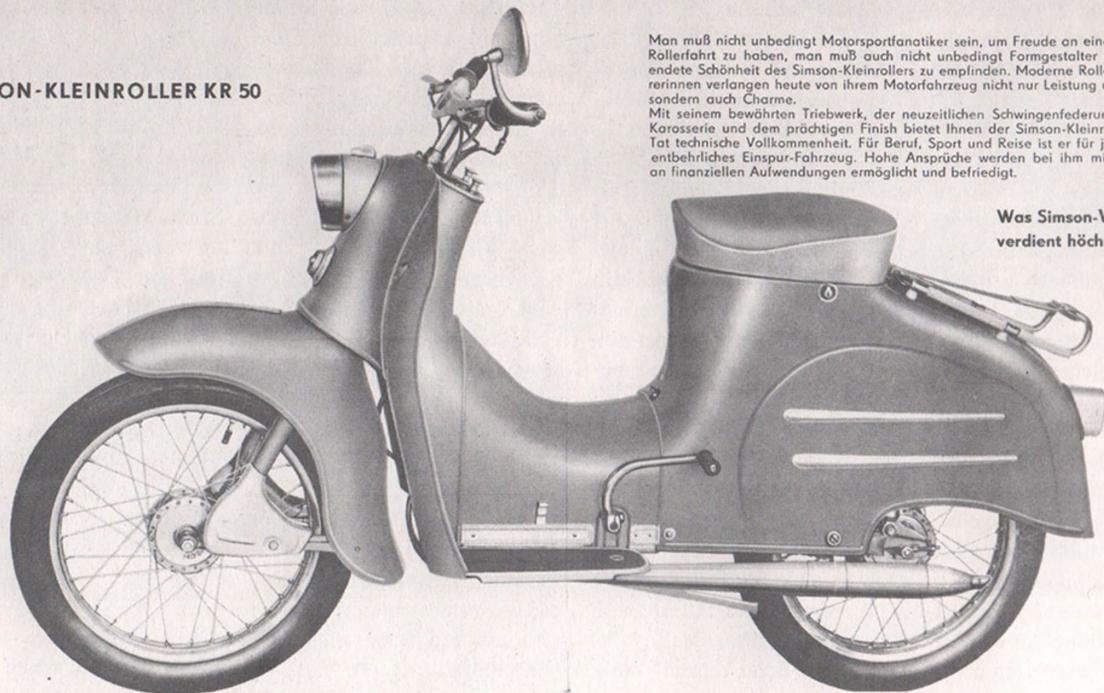
Im Jahre 1968 erfolgte, wie sollte es auch anders sein, auf Anordnung aus Berlin, die Vereinbarung mit dem VEB „Ernst Thälmann“ in Suhl, um die Jagdwaffenproduktion zu konzentrieren, 1970 dann der Zusammenschluß mit dem Motorradwerk in Zschopau und dem

MIFA-Fahrradwerk in Sangershausen zum IFA-Kombinat für Zweiradfahrzeuge. Die Bildung dieses Konzerns auf sozialistische Art mit 12.000 Beschäftigten mit Sitz in Suhl hatte wenig wirtschaftlichen Erfolg, sondern brachte eher Probleme bei der Leitung dieses Riesenbetriebes mit Zweigwerken in der ganzen DDR.

Trotzdem wurde von Jahr zu Jahr die Produktion gesteigert, nicht zuletzt weil sich unter der Belegschaft und auch unter den leitenden Mitarbeitern kluge Leute befanden, die auch mal Entscheidungen trafen, die nicht mit der offiziellen Linie übereinstimmten.

Ein, wenn auch kurzes, Zwischenspiel in der Kleinkraftradproduktion in Suhl gab von 1970 -1972 das „Simson Mofa SL1“. An sich keine schlechte Idee, das Programm nach unten abzurunden, vor allem im Hinblick auf Käufer, die ein einfaches motorisiertes Transportmittel suchten. Ein fahrtwindgeköhlter Zweitaktmotor mit 1,6 PS (1,18KW), Fliehkraftkupplung und Kette zum Hin-

SIMSON-KLEINROLLER KR 50



Man muß nicht unbedingt Motorsportfanatiker sein, um Freude an einer frisch-fröhlichen Rollierfahrt zu haben, man muß auch nicht unbedingt Formgestalter sein, um die vollendete Schönheit des Simson-Kleinrollers zu empfinden. Moderne Rollierfahrer und -fahrerinnen verlangen heute von ihrem Motorfahrzeug nicht nur Leistung und Verlässlichkeit, sondern auch Charme. Mit seinem bewährten Triebwerk, der neuzeitlichen Schwingenfederung, der eleganten Karosserie und dem prächtigen Finish bietet Ihnen der Simson-Kleinroller KR 50 in der Tat technische Vollkommenheit. Für Beruf, Sport und Reise ist er für jedermann ein unentbehrliches Einspur-Fahrzeug. Hohe Ansprüche werden bei ihm mit einem Minimum an finanziellen Aufwendungen ermöglicht und befriedigt.

Was Simson-Werker bauen verdient höchstes Vertrauen!

Der Star wurde über eine halbe Million mal gebaut. Aus heutiger Sicht unglaublich.



terrad bildeten den Antrieb, ein geschweißter Blechrahmen mit geschraubter Hinterradgabel, Vorderradfederung über eine Kurzschwinge mit 50 mm Federweg, Bereifung 20 x 2,25, Trommelbremsen mit 90 mm Durchmesser waren die Eckdaten des Fahrwerks. Der Tank befand sich über dem Hinterrad, damit konnten ältere Nutzer oder Frauen das Mofa bequemer nutzen. Serienmäßig war der Einkaufskorb, der über dem Vorderrad am Rahmen befestigt war. Damit war das Einkaufsgut stets im Blickfeld des Fahrers. Trotz all der guten Ideen war das „Simson“ Mofa aber ein Flop. Dafür gab es verschiedene Gründe; zum Einen konnte das vorgegebene Preislimit von 580,- M nicht eingehalten werden, in der Serie kostete das Mofa ohne Vorderradfederung dann 695,- M. Produktionsbeginn war im Oktober 1970, da war die Zweiradsaison auch in der DDR vorbei. So konnte auch die verbesserte Version mit Vorderradfederung die Produktionseinstellung im März 1972 nicht verhindern.

Bereits ab 1967 wurde an einer dritten Generation von Kleinkrafträdern gearbeitet, die dann auf der Herbstmesse 1974 in Leipzig präsentiert wurden. Die S 50 getaufte Baureihe war fahrwerksseitig eine völlige Neuentwicklung, der Dreigangmotor mit jetzt 3,6 PS eine Weiterentwicklung des Motors der Vogelreihe. Der Motor wurde im Schwingendrehpunkt elastisch mittels Silentbuchsen aufgehängt und stützte

sich über ein Gummiformteil an einem Rahmenausleger ab. Am angeschraubten Rahmenausleger waren die hydraulisch gedämpften Federbeine mit 85 mm Federweg und die Sitzbank befestigt. Neu war die Telegabel mit 130mm Federweg. Die 16 Zoll Räder und die Leichtmetallgüß-Vollnabenbremsen wurden von der Vogelreihe übernommen. Die Baureihe erhielt auf der Herbstmesse 1974 gleich eine Goldmedaille, eine sehr begehrte Auszeichnung, denn die Bewertungsmaßstäbe waren sehr hoch. Die einfachste Ausführung, das Simson S 50 N hatte eine einfache Elektrik, die Hupe wurde mittels vier Taschenlampenbatterien betrieben. Die Zündung war immer betriebsbereit, abgestellt wurde der Motor mit einem Kurzschlußknopf. Der 15/15 W Scheinwerfer war für die damaligen Verhältnisse eher schwach, aber so konnte der Preis von 1.200,- M gehalten werden, so wie die letzten „Star“ Modelle verkauft wurden. Das S 50 B hatte dann eine

Vierleuchtenblinkanlage mit 21 W Blinkern, die von einer 6V/12 Ah Bleibatterie versorgt wurden, die über eine der beiden Lichtspulen der Schwunglicht-Zündanlage geladen wurde. Außerdem gehörte ein Zündschloß, untergebracht im linken Seitendeckel unter der Sitzbank, zur Ausstattung. Bereits 1976 kam im S 50 B1 eine Zündanlage mit außenliegender Zündspule zum Einsatz, vorher war dieses Teil mit den Lichtspulen unter der Schwungscheibe untergebracht, was ab und zu thermische Probleme brachte. Die Leistung der Lichtanlage wuchs auf 25 W, so daß das Hauptlicht mit einer 25/25 W Biluxbirne ausgerüstet werden konnte. Außerdem gab es ab diesem Modell rahmenfeste Fußrasten für den Sozius. Als letzte Version ging ab Herbst 1976 das S 50 B2 in Serie, ausgerüstet mit einer unterbrecherlosen Zündanlage und einer Scheinwerferleistung von 35/35 W.

Alle Veränderungen an Elektrik und Motor kamen auch der „Schwalbe“ zugute, der Drei-

gangmotor hatte allerdings immer noch ein Gebläse zur Kühlung. Außerdem wurden weiterhin die Lenkerblinker der Vogelreihe montiert.

Im Oktober 1979 wurde die Nullserie eines neuentwickelten Motors für die Suhler Fahrzeuge produziert. Obwohl sich der bisherige Motor in fast zwei Millionen Kleinkrafträdern seit 1964 bewährt hatte, schien er nicht mehr zeitgemäß. Besonders Umweltaspekte, das Mischungsverhältnis von 1:33, und wohl auch die Rationalisierung der Fertigung waren Gründe für die Ablösung. Der neue Motor war im Gegensatz zum bisherigen langhubig ausgelegt, Hub 44 mm, Bohrung 38 mm, vorher 39,5:40 mm, damit wurde der Drehmomentverlauf verbessert. Außerdem wurde eine Hubraumvergrößerung erleichtert, man hatte damals schon die 80er Klasse im Visier. Eine weitere Neuerung war das Ziehkeilgetriebe, was einfacher herzustellen war, außerdem konnten die Getriebegänge einfacher variiert werden. Der Motor kam



Formel des Fortschritts - entwickelt für Sie

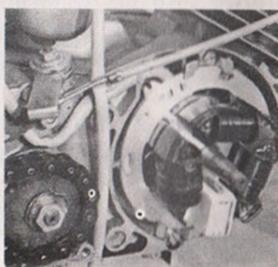
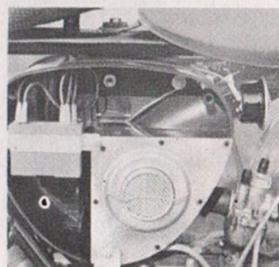
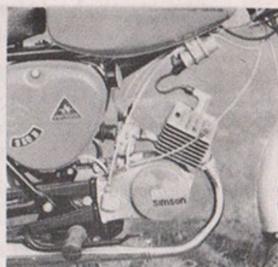
VEB
Fahrzeug- und Jagdwaffenwerk
Ernst Thälmann Suhl
IFA-Kombinat
für Zweiradfahrzeuge
DDR - 60 Suhl



Exporteur:
Transportmaschinen Export-Import
Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der Deutschen Demokratischen Republik



DDR - 108 Berlin



IFA simson

Mokick S51 Typenreihe

Formschön, zuverlässig, wirtschaftlich.

Fünf Modelle - ein Qualitätsbegriff.

Zukunftsorientierte Konstruktion und moderne Fertigungsverfahren gehören auch beim „simson“-Mokick S 51 zur Erzeugnistradition des Werkes und stehen sinnlich für den Markennamen „Simson“. Das Mokick S 51 vereint in sich Kraft und Eleganz, Zuverlässigkeit und höchsten Gebrauchswert.

IFA mobile-DDR

Der S 51 mit dem sogenannten Bananentank ging 1980 in Produktion. Der Motor hat sich bis heute millionenfach bewährt.

mit Gemisch 1:50 aus, die Geräuschwerte und der Schadstoffausstoß konnten ebenfalls gesenkt werden. Übrigens wurde der Motor nicht mehr am Fließband gefertigt, sondern in Nestmontage. Dabei montierten drei Arbeitskräfte den kompletten Motor, die Arbeit wurde weniger eintönig, was auch eine Qualitätsverbesserung zur Folge hatte.

Die Modelle wurden nun mit dem neuen Motor S 51 genannt, die Schwalbe, die den fahrtwindgekühlten Motor ebenfalls bekam, hieß nun KR 51/2. Die verschiedenen Varianten begannen mit dem S51N, mit Dreigangmotor und einfachster Ausstattung und endeten zunächst beim S51B2-4, Viergangmotor, elektronischer Zündung, Faltenbälge an der Telegabel und zwei großen Rückspiegeln.

Im Dezember 1981 lief die Serienproduktion des Simson S51E an, eine Enduroausführung, die vor allem jugendliche

Käufer ansprach. Mit Rahmenunterzügen, verstärkten Federbeinen hinten, Kunststoffkotflügeln und einer hochgezogenen Auspuffanlage konnte man leichtes Gelände ohne Weiteres befahren. Als Spitzenmodell der 50 ccm Baureihe konnte man ab 1983 das S51C erwerben, eine Comfortvariante mit Drehzahlmesser, Bremslichtschalter vorn, und den Federbeinen der Enduroversion. Außerdem hob sich das Aussehen mit mattschwarzem Motor und weißer „Brillanz“-Lackierung für Tank und Seitendeckel von den einfacheren Modellen ab. Der Preis lag aber damit schon in Motorradregionen, das Simson S51E kostete 1981 2.390,- M, eine MZ TS 125 ohne Drehzahlmesser war für 2.415,- M zu haben. Die Suhler Mokicks waren zu der Zeit aber immer Mangelware, die Wartezeiten betrug mehrere Jahre, wer mit einer Bestellung endlich dran

war, konnte sich glücklich schätzen. Da ich seit 1977 eine MZ TS 125 fuhr und ich kein Interesse an einem S 50 hatte, wurde mir meine 1976er Bestellung, als ich endlich 1979 die Zuteilung erhielt, förmlich aus den Händen gerissen.

Im Jahr 1984 wurde die Palette aus Suhl um 70 ccm Varianten erweitert, die Spitzenmodelle Enduro und Comfort erhielten auf 45 mm aufgebohrte Motoren. Damit erreichten sie 5,6 PS bei 6.000 U/min, zum Fahren war der Führerschein Klasse „A“ nötig, also der für Motorräder.

Die „Schwalbe“ wurde inzwischen seit 1964 produziert, wenn auch mit Veränderungen, am Äußeren hatte sich nicht viel geändert. Ein Nachfolgemodell wurde 1984 vorgestellt, als Eckpunkte waren konstruktive Nähe zur S 51-Baureihe, aber auch ein eigenständiges Design

vorgegeben. Aus vielen Entwürfen entstand die Baureihe SR 50/80, SR für Stadttroller, mit einem preiswert herzustellenden Blechprägerahmen, Teleskopgabel vorn und Federbeinschwinge hinten, 12 Zoll-Räder. Der Motor war der gleiche wie der des Mokicks, mit allen Varianten, zusätzlich in einer CE-Variante mit Elektrostarter. Da weiterhin die Schwinge hinten beibehalten wurde, wurde die Kette zum Hinterrad in bewährter Weise in Gummiform-Kettenschläuchen geführt, von der Triebwerkschwinge, wie es Konkurrenzmodelle des SR 50/80 hatten, hielten die Suhler Konstrukteure wohl nichts. Damit war der Komfort und die Wartungsfreundlichkeit so manchem anderem Modell deutlich überlegen, wenn auch Verarbeitung und Finish nicht ganz mit westlichen Produkten mithalten

Ein MUSS für jeden Eisverkäufer. Das Lastendreirad SD 50 delta ist genau das Richtige, nebenbei gibt es noch eine riesige Reklamefläche.



konnten.

Der Einbruch kam, wie für fast alle volkseigenen Betriebe in der DDR, mit dem Umschwung 1989/90. Im Jahr 1990 erreichte die Produktion mit 200.000 Fahrzeugen zwar noch einmal einen Höhepunkt. Aber mit der Einführung der D-Mark brach der gesamte Ostmarkt zusammen, und die ehemaligen DDR-Bürger hatten erst einmal anderes im Sinn als ein Kleinkraftrad aus Suhl. Der Absatz sank rapide, so daß im April der Konkurs in greifbarer Nähe lag. Durch Einfluß der IG-Metall kam es dann zur Liquidation, ein Sozialplan wurde aufgestellt. Am 31. 12. 1991 wurde dann den ca. 3.500 Beschäftigten gekündigt. Ebenfalls wurde allen Simson-Händlern der Servicevertrag gekündigt, derweil übernahm das Fahrzeughaus Scheibe und Dreßler in Suhl die Ersatzteilversorgung für alle Fahrzeuge.

Bis zu diesem Zeitpunkt waren in Suhl nahezu 6 Millionen Fahrzeuge gebaut worden, angefangen von der AWO 425

über die Mopeds bis hin zu Mokicks, Kleinkrafträdern und Rollern. Würde nun das Ende dieses traditionsreichen Betriebes kommen?

Bereits Ende 1991 hatten einige Mitarbeiter der zweiten Leitungsebene ein Konzept zur Weiterführung der Suhler Fahrzeugproduktion vorgelegt. Obwohl sich die Anschubfinanzierung fast über ein dreiviertel Jahr hinzog, erfolgte bereits im Februar 1992 die Eintragung einer neuen Firma, der „SIMSON Suhler Fahrzeugwerk GmbH“. Bei Produktionsbeginn waren 80 Mitarbeiter beschäftigt, derzeit sind es über 200. Produziert wurden zunächst die bekannten Modelle, Mokicks und Roller mit 50, bzw. 80 ccm. Veränderungen erfolgten vor allem am Aussehen, da sich der Zeitgeschmack inzwischen geändert hatte und die Modelle schon sehr altbacken wirkten. Altbewährte Technik wurde beibehalten, so die langhubige Telegabel, der Kettenschutz mit den Gummiformschläuchen und auch die 16 Zoll Räder, die ja

auf dem Rollermarkt eher untypisch sind. 1994 bekamen die einzelnen Modelle neben den bekannten Zahlenkombinationen noch weitere Bezeichnungen. So steht „alpha“ für die Mockickreihe, die als Mofa, Kleinkraftrad und 80er erhältlich ist, „beta“ für die Enduros mit 50 und 80ccm und „gamma“ nennen sich die Roller, die es auch als Mofa-Roller gibt. Die Mofas lassen sich übrigens zum Kleinkraftrad umrüsten, Kostenpunkt für den Umrüstsatz ca. 300,- DM. Schließlich wird noch ein Lastendreirad auf Rollerbasis produziert, welches für Kleintransporte auf kurzen Strecken gedacht ist. Dieses witzige Transportmittel hat den Namen „delta“, die Post hat 50 Fahrzeuge geordert, eigentlich eine prima Alternative zum Auto, gerade in Städten ...

1994 wurden bereits wieder 10.000 Fahrzeuge verkauft, inzwischen gibt es wieder über 900 Servicestationen in ganz Deutschland, die als autorisierte Simson Händler arbeiten.

Die Produktion der Fahrzeu-

ge erfolgt in einem ziemlich modernen Fabrikgebäude auf dem weiträumigen Simson Gelände. Viele Maschinen stammen noch aus DDR-Zeiten, vor allem in der Dreherei stehen neben einem modernen CNC-Automaten noch viele konventionelle Werkzeugmaschinen, die aber auch noch gut ihren Dienst tun, wenngleich die Arbeitsbedingungen wohl manchen abschrecken würden. Aber investiert wird naturgemäß sparsam, angefangen von den Büros in der Verwaltung bis in die Produktionsbereiche zeugt vieles noch von der DDR-Vergangenheit im IFA-Kombinat Zweiradfahrzeuge. Dem Enthusiasmus und der Zuversicht der Mitarbeiter tut es jedenfalls keinen Abbruch. Eine neue Lackieranlage wurde gebaut, wobei jedoch viele Blechteile nach wie vor plastbeschichtet werden, was sich bewährt hat. Der Eigenanteil an der Fertigung liegt bei Simson noch bei 60%, also bedeutend mehr als zum Beispiel bei MuZ. Wobei es gerade bei den Zulieferteilen im

mer wieder zu Problemen kommt. Inzwischen wurde aber eine genaue Eingangskontrolle vor dem Lager und der Fertigung eingeführt, um aufwendige Rückrufaktionen zu vermeiden. Alle fertigen Fahrzeuge gehen über einen Prüfstand, die „frischgebackenen“ Zweiräder werden gleich richtig rangekommen, eventuelle Kleinigkeiten nachgebessert.

Auf den einschlägigen Messen hat derzeit der neue Automatroller „Star 50“ Premiere. Diese komplette Neuentwicklung trifft genau den aktuellen Trend im Zweiradgeschäft, denn der Rollermarkt boomt mehr als das Motorradgeschäft. Der „Star 50“ hat wenig mit seinem Namensvetter aus den 60ern gemein. Italienischer Motor, Katalysator, Helmloch im Heck für einen Integralhelm und nicht zuletzt zeitgemäßes Design lassen auf Erfolge am Markt hoffen. Ebenfalls in der Planung ist eine 125er Maschine, um die neue Führerscheinklasse bedienen zu können. Hier kommt auch ein Fremdmotor zum Einsatz, man wird sehen, was dabei herauskommt. Durch die bescheuerten deutschen Pläne, die 125er auf 80 km/h zu begrenzen, ist diese Klasse wohl eher unattraktiv geworden.

Der eigentliche Nachfolger des „VEB Simson Suhl“ ist von Rechts wegen nicht das „Suhler

Fahrzeugwerk“, obwohl dort die Zweiräder produziert werden. Das „Erbe“ in Form des Geländes verwaltet die „Simson Fahrzeug GmbH i.L.“. Dort wird zum Beispiel das 250.000 qm große Gelände vermarktet, mit 110.000 qm Nutzfläche, das heißt mit mehr oder wenig gut erhaltenen Fabrikgebäuden. Bei einem Spaziergang über das Gelände im Frühjahr 1995 konnte ich viele alte Gebäude sehen, die schon in neuer Nutzung waren, mit erneuerten Fassaden, aber auch noch einige abrißreife Gebäude, die in jahrelangem intensivem Gebrauch verwirtschaftet wurden. Das Wichtigste war aber die Beobachtung, das auch produzierendes Gewerbe die Gebäude nutzt und nicht nur Bau- und Möbelmärkte, wie so oft in den östlichen Bundesländern. Derzeit sind auf dem ehemaligen Werksgelände immerhin fast 1.000 Leute beschäftigt, wohlgernekt ohne ABM, die in 70 Firmen ihr Geld verdienen, neben dem Fahrzeugwerk zum Beispiel die Hersteller des Elektroautos „Hotzenblitz“. Seit letztem Jahr gibt es im monumentalen Eingangsbau aus den 30ern auch ein Fahrzeugmuseum. Schwerpunkt ist hier die Geschichte des Zweiradbaus bei Simson. Neben allen Serienmodellen sind auch viele interessante Prototypen zu sehen, ebenso Sportmodelle von den AWO's bis zu

den erfolgreichen 80er Enduros. Das Museum entstand übrigens im Rahmen von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen, wobei es trotz der ungezählten Schwierigkeiten gelang, eine sehr interessante Sammlung auf die Räder zu stellen.

Eine lange Tradition hat die Sportbeteiligung bei Simson. Gleich als die ersten AWO's auf den Markt kamen, wurden einige Exemplare für Straßenrennen umgebaut, schließlich wurde sogar eine Kleinserie von 15 Rennmaschinen für Clubfahrer im Werk gebaut.

Auch mit den 50ccm Maschinen wurde eifrig Motorsport betrieben, vor allem im Gelände gab es ungezählte Erfolge, auch bei den Sixdays. Ein letzter Höhepunkt der vergangenen Ära bei den Suhlern war der Gewinn der Enduro-Weltmeisterschaft durch Thomas Bieberbach in der Klasse bis 80 ccm. Inzwischen hat sich Simson als Motorenlieferant für die Minibikeklasse des ADAC etabliert. Bereits im Januar 1993 wurden über Sponsoring 30 Motoren an Privathand verkauft. Dabei wurden die Motoren für 500,- DM verkauft. Den günstigen Preis sicherten der ADAC Sachsen und das Suhler Fahrzeugwerk. Somit war für

die Aktiven der Einstieg in den Motorradsport preiswert möglich. 1994 wurde dann die Minibikeklasse deutschlandweit ausgeschrieben, nachdem die Läufe in Sachsen immer regeren Zuspruch gefunden hatten. Die Motoren liefert weiterhin Simson, obwohl es dafür auch andere Bewerber gab. Derzeit sind die Motoren noch relativ seriennah, für 1996 ist eine wassergekühlte Version geplant. Im Moment sind die Minibikeklassen im ADAC offiziell für die Förderung des Nachwuchses zuständig, wobei in der kleinsten Klasse bereits ab einem Alter von 10 Jahren Gas gegeben werden kann. Eine hervorragende Art, den Knirpsen den Umgang mit dem Motorrad beizubringen, und eine gute Werbung für Simson Suhl allemal.

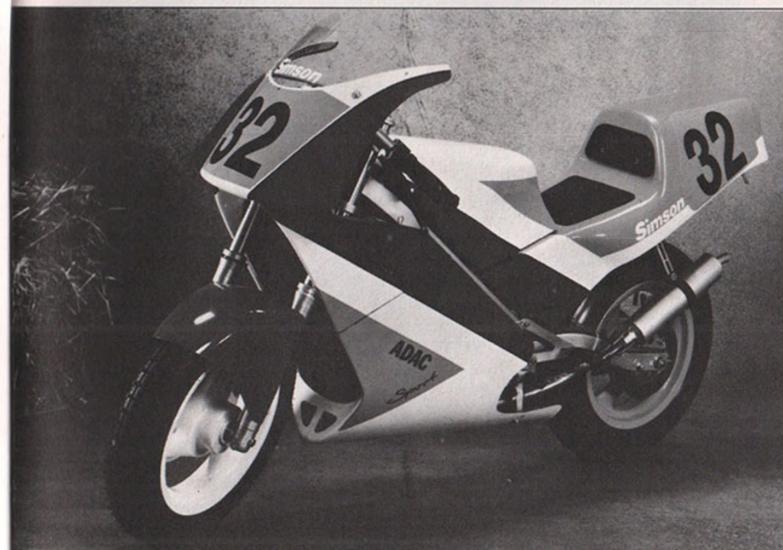
Text + Fotos:
Claus Uhlmann

Wer übrigens mehr aus der Geschichte des Suhler Zweiradbaus erfahren will, dem sei folgendes Buch empfohlen:

Ewald Dähne: Motorräder aus Suhl, erschienen im Suhler Verlag 1993, ISBN 3-929730-01-4, Preis 52,- DM.

Technische Daten des ADAC-Mini-Bikes

Motor:	2-Takt luftgekühlt
Leistung:	7 PS (5,14 KW) bei 9.200 U/min
Hubraum:	1 Zylinder, Hub: 44 mm, Bohrung: 38 mm
Antrieb:	Primärtrieb über Zahnräder mit 4-Scheiben Lamellenkupplung und Ziehkeilgetriebe, 4 Gänge
Übersetzungsverhältnis:	1. Gang 10/44 (4,40), 2. Gang 16/40 (2,50), 3. Gang 19/36 (1,89), 4. Gang 22/34 (1,55)
Vergaser:	Bing Schiebvergaser
Zündsystem:	PVL-Magnetzündler
Rahmen:	Rechteckrohrrahmen
Vorderrad:	Dreispeichengußrad (12 x 2,50)
Hinterrad:	Dreispeichengußrad 12 x 3,00
Vorderradaufhängung:	Telegabel
Hinterradaufhängung:	Schwinge
Hinteres Federbein:	Bitubo
Bremsen:	Hinten + Vorne Scheibenbremsen
Verkleidung:	Glasfaserverstärktes Polyester
Reifen:	12"
Homologationsgewicht:	53 kg (mit Tank)



KORRESPONDENZ

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

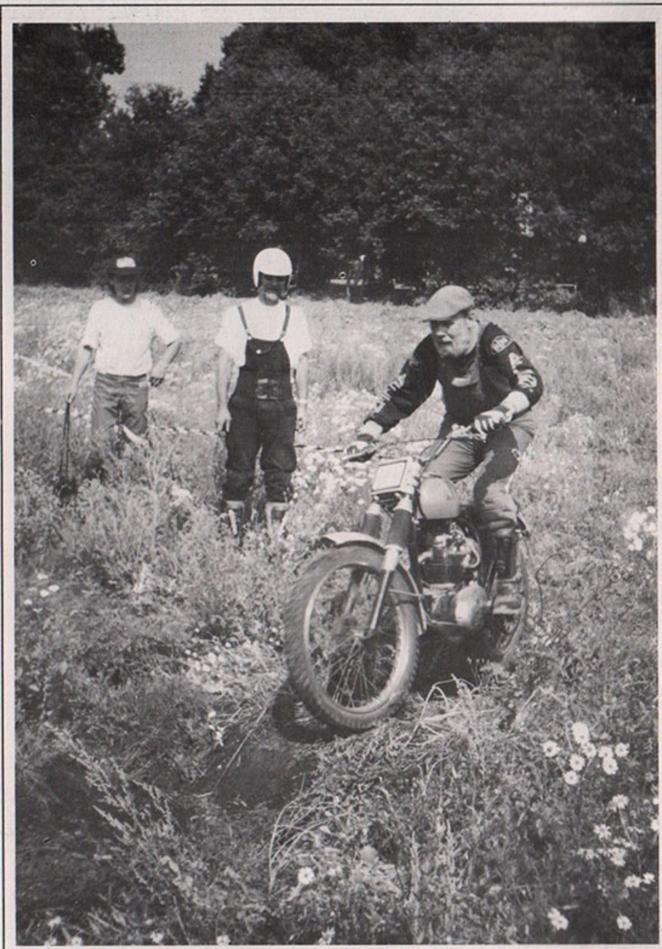
Wer war Carl Jurisch ?

Sechzig Jahre lang dürfte mittlerweile die Idee des Trialsports in Deutschland bekannt sein.

Kein geringerer als Carl Jurisch (1904 bis 1968), Versuchs-, Gelände- und Straßenrennfahrer, Konstrukteur, kein Geschäftsmann (typisch), bekannt unter anderem durch seine Hinterradfederung Anfang der Fünfziger, sah sich 1936 veranlaßt nachzuschauen, was es mit der „Schottischen“ so auf sich hatte. Schon damals stand bei den NSKK-Funktionären zur Diskussion, wie Geländesport eigentlich sein müßte. Ob es nicht noch was anderes gäbe als diese „stumpfsinnige Zeitwertung“. Kaum von Schottland nach Deutschland zurückgekommen, erstattete Carl Jurisch dem (NSKK) Korpsführer Hühnlein Bericht. Letzterer hielt C.J. für einen geschwätigen Narren und glaubte ihm nicht: Schwachsinn, für eine Bodenberührung mit dem Fuss einen Minuspunkt und so! „Das deutsche Volk muß ein

Volk von harten Männern werden, wir prügeln uns weiter nach Zeit, sollen Weiber und Schotten nach Fußelpunkten fahren! Wir nicht, denn wir sind Männer. Bis zum Endsieg.“ Gibt es heute nicht genug Volks-Pardon-Zeitgenossen mit ähnlichen Gedankengängen eines Hühnlein noch zur Genüge, und haben heute nach „Fußelpunkten fahrende Weiber“ nicht bewiesen, daß auch sie das Feld des Trialsports beherrschen? Aber Motorradfahren paßte eben damals nicht zum „deutschen“ Mädels, Eintopf gab es damals nur im Kochtopf! Noch ein Gedanke zu Jurisch's Hinterradfederung, dessen Arbeiten daran 1937 begannen: Ob er die Idee von der „Schottischen“ mitbrachte? Grundsätzlich gab es ja das abgefederte Hinterrad schon vor dem ersten Weltkrieg (NSU, Wanderer). Nach Carl Hertweck: „A Sporting Holiday in the Highlands“, *Das Motorrad*, 31.5.58 und „*Motorrad Legenden*“, 1994 Nürnberg.

Lothar Schulze

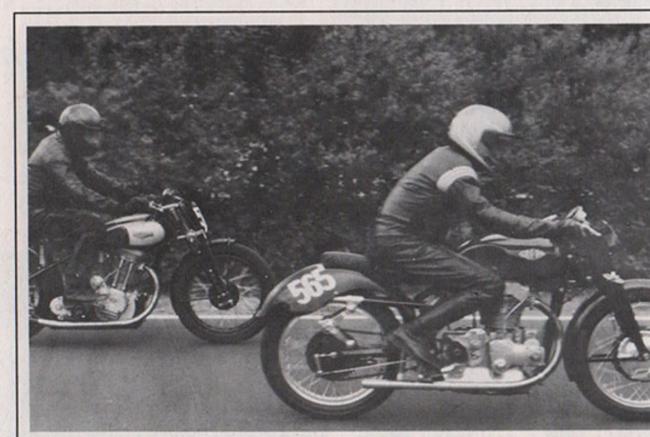


Lizenzloses Rennen

Jeder kann mitmachen!

Der Motorsportclub GRIMMA führt am 27. und 28. April sogenannte Einstell- und Trainingsfahrten durch. Praktisch handelt es sich um eine Rennveranstaltung, für die jedoch keinerlei Lizenz erforderlich ist. Führerschein genügt. Angemeldet ist die Veranstaltung ganz offiziell bei der OMK und ONS. Gefahren wird in folgenden Klassen:

Kl. 1 Motorräder: Rennmaschinen ab Baujahr 1970. **Kl. 2 Autos:** Historische Sport- und Rennfahrzeuge bis Baujahr 1969. **Kl. 3 Motorräder:** Sport- und Rennmaschinen von 1950 - 1969. **Kl. 4 Autos:** Sport-, Rallye- und andere Wettbewerbsfahrzeuge mit geschlossener Karosserie nach ONS-Vorschrift. **Kl. 5 Supersportmaschinen:** ab Baujahr 1970. **Kl. 6 Autos:** offene Renn- und Sportwagen ab Baujahr 1970. **Kl. 7 Motorräder:** Sport- und Rennmaschinen bis Baujahr 1949. **Kl. 8 Motorräder:** Mit Seitenwagen.



Gefahren wird Samstag und Sonntag, jeweils ab 8.00 Uhr. Für Motorräder Vollvisierhelm Vorschrift. Nenngeld ab 80,- DM (Motorrad 1 Tag). Nennungsschluss offiziell 9.4. (DM 20,- für Nachnennung). Man ist an Teilnehmer aus dem Westen sehr interessiert, und möglicherweise lassen die Leute auch wegen der Nachnennungsgebühr mit sich reden, wenn man darauf hinweist, daß eine Annullierung nicht früher möglich

war. Müßte man vielleicht abklären.

Ansprechpartner: Heinz Bauer, Nimbschener Str. 26, 04668 Großbardau.

Gefahren wird auf dem Muldentalring (Flugplatz Brandis-Waldpolenz). Das liegt zwischen den Ortschaften Brandis und Nauenhof. Außerdem findet am Samstag eine Oldtimer Sternfahrt mit Teilemarkt statt.

Hermann Rauh

BMW Einstiegsmodell

Sicherheit geht vor



BMW hat ein neues Angebot, die Zukunft voll im Griff bietet BMW nun ein Einstiegsmodell für Drei- bis Fünfjährige an, welches die Zukunft der R 1100 GS zeigt. Das Motorrad kostet nur jämmerliche 169,- DM incl. Mehrwertsteuer. Das aus Polyäthylen gefertigte Bike verfügt aus ökologischen Gründen über einen Tretpedalantrieb am Vorderrad und ist natürlich aus Sicherheitsgründen TÜV-geprüft und entspricht den europäischen und amerikanischen Spielzeugnormen. Das Gewicht von 4,5 kg ist absolut zukunftsweisend. Übrigens, der Junior Racer, das Vorläufer-Modell, ist seit Dezember 1994 ganze 45 000 mal verkauft worden.

Synthetisches Getriebeöl

Wer meint, seinem Oldi was Gutes tun zu müssen und dem synthetischen Motoröl jetzt auch noch dem Getriebe High Tec einzuflößen, kann das mit ruhigem Gewissen tun.

Mischbar mit dem herkömmlichen Mineralöl soll es die Laufruhe, den Schaltkomfort und die Lebensdauer verbessern. Es ist also keine Vollwäsche nötig, um auf die moderne Chemie umzusatteln.



Ersatzteile für MAICO's

Ausverkauf wegen Lagerräumung!

Wir berichteten von den Veränderungen in Sachen MAICO. Der neue „Importeur“ Köstler teilt uns nun folgendes mit:

„... betroffen von dieser Aktion sind insbesondere die Teile für alle früheren Modelle bis hin zu den Straßentourern der letzten MD-Serie. Speziell für den Ausverkauf dieser Originalteile veranstalten wir ein MAICO-Meeting. ... Zum Smalltalk mit Händlern und Importeur stehen Getränke und ein kleiner Imbiss bereit.“

Das Meeting am 23. März beginnt um 9.00 Uhr und findet bei MAICO-Importeur Köstler, Peschstr. 49 in 51373 Leverkusen, 0214/41840 statt.

DIE ZEITSCHRIFT
GUMMIKUH & PAST perfect
erscheint im

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

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

Chefredakteur: Rainer Baues (verantwortlich)

Redaktionelle Mitarbeit:

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

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

DIE ZEITSCHRIFT - ORGANISATION

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

Druck: Baues Verlag, Am Deich 57, 28199 Bremen

DIE ANZEIGEN

Verantwortlich für Anzeigen:

Tobias Pfluger
Anzeigenschluß (gewerblich):
Jeweils am 20. des Vormonats

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

KLEINGEDRUCKTES

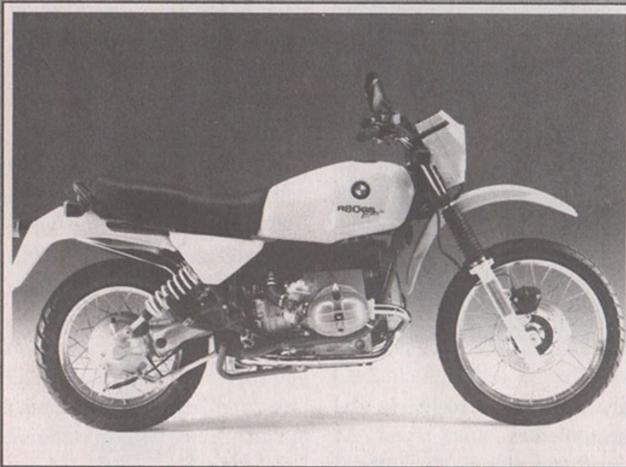
Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Falle nicht anerkannt werden.

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

GUMMIKUH © ist ein eingetragenes und geschütztes Warenzeichen.

BMW R80 GS Basic

BMW kann's nicht lassen



Als letzte Zugabe bezeichnet BMW dieses Motorrad, welches Ende Juni 96 den Boxer endgültig begraben soll. Die Enduromaschine entspricht im Wesentlichen der bis 1994 gebauten R80 GS. Kreuzspeichenräder und Paralever-Ein-

armschwinge wird sie haben. Der alte 20 l Tank der „ST“ und das alte Cockpit der G/S machen zusammen mit dem „geringen“ Gewicht von 209 kg einen recht klassischen Eindruck. Der Preis allerdings ist mit 15500,-DM hochmodern.

Thema „König“ Heft 80

Leserbrief

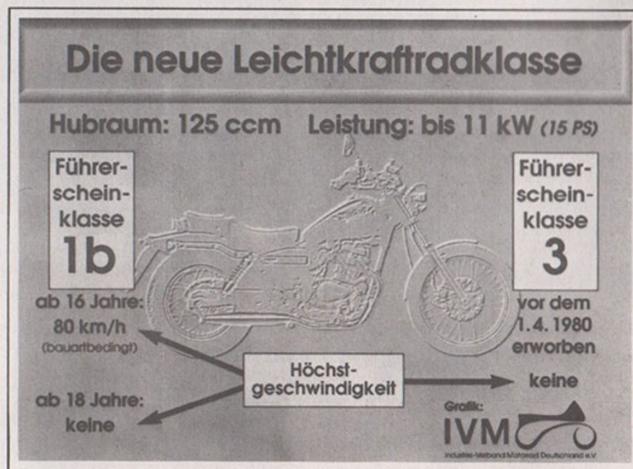
...schön, daß mal jemand über die sehr erfolgreichen Motoren aus Berlin etwas schreibt. Anmerkung zum Bericht: Als König Gespannfahrer habe ich mich natürlich auch mit der Geschichte von König/Berlin intensiv beschäftigt. Die Idee, einen Königsmotor für den Renneinsatz auf der Straße zu montieren, hatte der Gespannfahrer Peter Köster aus Altenbruch bei Cuxhafen auch. Er war der erste Straßrennfahrer überhaupt, der mit einem Königsmotor, allerdings schon 1967, unterwegs war. Er hatte einen normalen Motor aus dem Boot ohne Wasserwanne in sein 10" Rennspann eingebaut. Das Gespann Köster/Raabe war un-

heimlich schnell, ist aber auf Grund verschiedener technischer Probleme ausgefallen. Köster wurde damals von der „Elite“ auf BMW nur belächelt, fuhr ihnen aber ganz schön um die Ohren. In diesem Jahr 1967 wurde, wie so oft, von einem Privatfahrer eine Idee geboren, die einigen Fahrern zu Weltruhm verhalf (Schwärzel, Steinhausen, Boret usw.). Auch darf man den Rennfahrer Florin nicht vergessen, der auch zu der Zeit Kim Newcombe's, mit einer der ersten auf einer Solo-König bei verschiedenen Rennen unterwegs war. Nachzulesen sind diese Berichte in „Das Motorrad“. Ralf Fürchtenicht / Göttingen

Führerscheine- neuregelung

Die 125er-Leichtkraftrad-Klasse

(ivm) Ab Anfang März gibt es in Deutschland eine neue Leichtkraftradklasse. Fahrzeuge mit 125 ccm, bis 11 KW (15 PS) und ohne generelle Geschwindigkeitsbegrenzung lösen die 80 ccm Leichtkrafträder ab. Laut IVM ist mit Zustimmung des Bundesrates am 9. Februar die letzte Hürde für eine neue Verordnung genommen worden. In Kraft tritt die Regelung „schnellstmöglich“ mit Verkündung im Bundesgesetzblatt. Entsprechend der EU-Führers-



PS) und ohne generelle Geschwindigkeitsbegrenzung lösen die 80 ccm Leichtkrafträder ab. Laut IVM ist mit Zustimmung des Bundesrates am 9. Februar die letzte Hürde für eine neue Verordnung genommen worden. In Kraft tritt die Regelung „schnellstmöglich“ mit Verkündung im Bundesgesetzblatt. Entsprechend der EU-Führers-

von 80 km/h gibt es lediglich für 16-17 jährige Inhaber des Führerscheins 1b. Mit dem 18. Geburtstag fällt dann automatisch das Geschwindigkeitslimit. Auch viele Autofahrer dürfen sich freuen. Wer seinen Führerschein der Klasse 3 vor dem 1.4.1980 gemacht hat, darf die neuen Leichtkrafträder ebenfalls fahren.

Barbour: Only bei Louis back to the roots

Aus meiner Erinnerung weiß ich, daß es in den 60ern nur zwei legale Möglichkeiten gab, Besitzer eines Barbour-Anzuges zu werden. Entweder Urlaub in England oder zu Detlef Louis nach Hamburg. Heute, 30 Jahre später, kommt mir die Sache verdammt bekannt vor. Detlef Louis ist seit neuestem wieder Exklusiv-Händler für diesen legendären Zwirn. Der Preis wird es zei-



gen, ob der Spruch „schön, das es den Louis gibt“ zutrifft.

Presseschau:

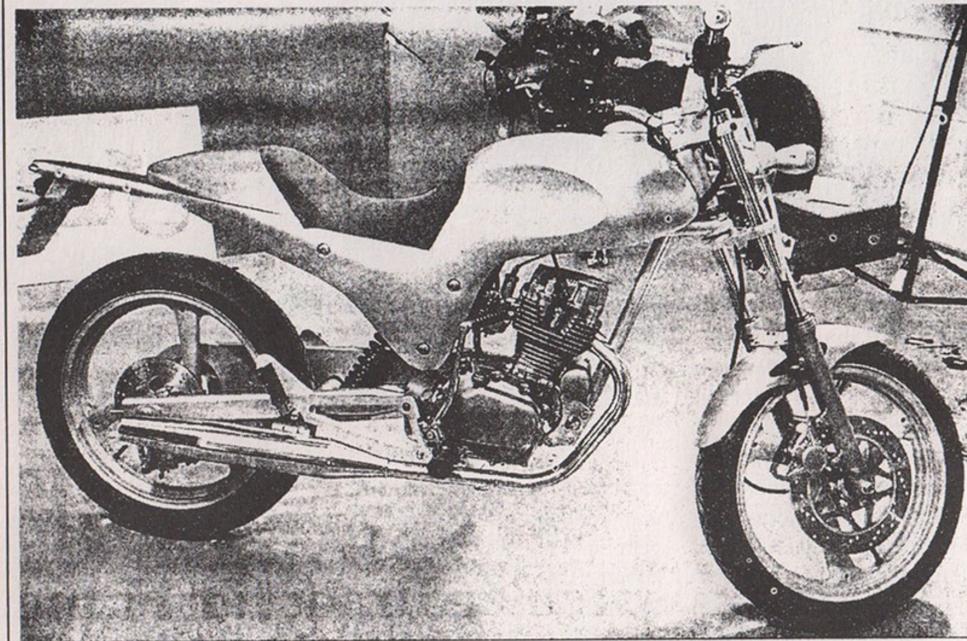
Neuer Investor für Motorradwerk

Konzern aus Malaysia an MuZ-Mehrheit interessiert – Bürgerschaftsausschuß tagt

Freie Presse 20.1.96

ZSCHOPAU/BONN (CÜL). Das Motorrad- und Zweiradwerk GmbH (MuZ), Zschopau, hat möglicherweise bald einen neuen Mehrheitseigentümer aus dem Fernen Osten. Nach Informationen aus dem Bundeswirtschaftsministerium in Bonn tagte gestern der Bürgerschaftsausschuß des Ministeriums gemeinsam mit der MuZ-Geschäftsführung. Hauptpunkt der Sitzung sei die Frage, ob einem malaysischen Investor eine Mehrheitsbeteiligung eingeräumt werden könne, sagte ein Sprecher des Ministeriums. Der Bund hatte sich im Juli 1993 mit Bürgerschaften an der Rettung des traditionsreichen Mo-

torradherstellers beteiligt. Ende 1994 mußte mit einer weiteren Finanzspritze ausgeholfen werden. Insgesamt hat sich die öffentliche Hand bereits mit Bürgerschaften für rund 40 Millionen Mark engagiert. Nach Informationen der „Freien Presse“ handelt es sich bei dem potentiellen Investor aus Malaysia um den Mischkonzern Hong Leong Industries Berhad (HLIB) mit Sitz in Kuala Lumpur. Die wachstumsstarke Unternehmensgruppe ist in verschiedenen Branchen engagiert. Neben den Bereichen Stahl, Papier, Keramik, Bauzubehör und Halbleiter gibt es auch eine Fahrzeugsparte, in der unter anderem Fahr-



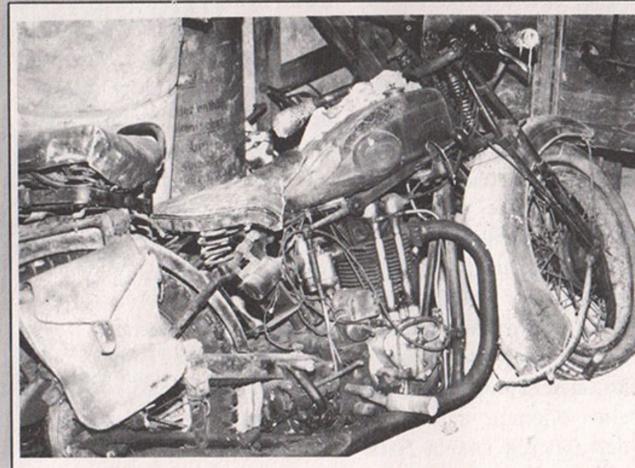
Sehr geehrter Herr Kugler,

In meinem umfangreichen Vorkriegsarchiv fand ich folgendes: Name: T 4, englischer Motor (Triumph - Coventry), 1 Zylinder, 4-Takt, 493 ccm, 15 PS, die Rahmennummer 54332 läßt auf Baujahr '29 schließen. Wenn Sie Interesse an weiteren technischen Daten haben, schreiben Sie mir bitte. Telefonieren ist inzwischen über weite Entfernungen zu teuer. Rüdiger Hackler, An der Kirche 2, 57334 Bad Laasphe.

Seid herzlichst begrüßt, Rüdiger Hackler.

Leserbrief

„Wie heißt dieses Motorrad“ Heft 80



Moto aktiv Aktivitäten

Der neue Katalog von Moto aktiv mit seinen über einhundert Seiten macht richtig Eindruck auf den Redakteur. Alles bunt und mit vielen Fotos zwingt es uns, wie vom



Herausgeber geplant, unseren Lesern die Bestellung dieses pfundschnellen Teiles nahelegen. 20.000 Stück müssen ja auch irgendwie unter die Leute gebracht werden.

Hier also die Bestelladresse: MOTO aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cölbe-Reddehausen, 06427/9230-0, Fax 9230-30.

Kennzeichnung von Reifen

300 km/h nur noch mit dem „Y“

Damit das Rätsel mit den Reifenaufdrucken endlich geklärt ist:

F bis 80 km/h, G bis 90, J bis 100, K bis 110, L bis 120, M bis 130, N bis 140, P bis 150, Q bis 160, R bis 170, S bis 180, T bis 190, U bis 200, H bis 210, VR bis 210 (alt), V bis 240, ZR schneller als 240, W bis 270 und Y bis 300.

Im freien Fall spielen diese Bezeichnungen übrigens überhaupt keine Rolle.

Eine Frage der Einstellung



Explosivdarstellung des RT-Reglers.

Verfluchte Mistkarre, mit voller Wucht landet der Stiefelabsatz im Spulenkasten der RT. So, der ist hinüber. Für den Moment stellt sich Befriedigung ein. Doch die ist nur von kurzer Dauer. Denn eine stille Ahnung kommt auf, daß auch nach der Montage eines neuen Bauteils die Ladekontrolllampe bei laufendem Motor wieder nicht verlöschen wird. Es ist zum Verzweifeln!

Dabei ist die Anzahl der Fehlerquellen gar nicht groß. Bei der Störungssuche geht man zweckmäßigerweise vom Einfachen zum Komplizierten. Zunächst wird geprüft, ob die Schleifkohlen noch auf der Läuferfläche aufliegen. Sind die Kohlen zu weit abgenutzt, reicht unter Umständen die Anpreßkraft der Feder nicht mehr aus, um den Kontakt zum Schleifring herzustellen. Ein Auswechseln der Kohlebürsten bringt Abhilfe. Weist die Oberfläche des Schleifrings Riefen auf, oder ist sie zu stark verschmutzt, kann ebenfalls die Stromabnah-

me an der Lima gestört sein. In diesem Fall baut man das Lichtmaschinengehäuse und den Rotor aus und dreht die Lauffläche für die Kohlen im Zehntelbereich ab. Hat man keine Drehbank zur Hand, muß man sich mit feinen Schmirgelleinen helfen. Anschließend werden die Nuten auf der metallisch blanken kupfernen Oberfläche mit einem kleinen Schraubenzieher vorsichtig von Schleifkörnern und Kohlestaub befreit. Brennt jetzt die Ladekontrolle immer noch, sollte zunächst das vieradrige Kabel zum Regler auf Durchgang geprüft werden. So sieht man gleich, ob die Anschlüsse noch intakt sind. Gerade am Spulenkasten vibriert gern das verzinnete und deshalb sehr starre Ende ab. Auch an der Stelle, wo die Kabel mit dem Spulenkastendeckel geklemmt werden, kann es Brüche geben. Die Prüfung auf Durchgang wird ganz einfach mit der Motorradbatterie durchgeführt, indem die Prüflampe mit einer Klemme auf Masse mit der anderen an ein Ende des jeweils zu untersuchenden

Kabels geklemmt wird. Dann wird ein Batterieanschluß mit Masse verbunden und der zweite kurz mit dem zu prüfenden Kabel. Leuchtet die Prüflampe, ist die Leitung in Ordnung.

Meist ist das Kabel selbst nicht die Fehlerursache. Ein einmal verlegter, flexibler Draht geht nicht mir-nichts-dir-nichts kaputt. Bleiben als Fehlerquellen nur noch die Lichtmaschine selbst und der Regler. Aber hier kann man in 99% der Fälle davon ausgehen, daß ein Teil, welches vorher funktioniert hat, jetzt nicht grundlos defekt sein kann. Mit anderen Worten: ein ernsthafter Fehler an diesen Geräten kündigt sich an. Man muß allerdings die Zeichen erkennen. Will man endgültige Klarheit, und man hat keine Meßgeräte, bleibt nichts anderes übrig, als beide Bauteile nacheinander auszutauschen. Brennt die rote Lampe dann immer noch bei laufendem Motor, hat man etwas falsch gemacht.

Und genau das ist der Punkt, wo klar wird, daß nicht das Motorrad oder die Technik ein Problem ist, sondern der

Mensch selber hat ein Problem. Im einfachsten Fall habe ich nur nachlässig gearbeitet. Ein nochmaliges sorgfältiges Durchführen aller Arbeiten müßte den Fehler zutage fördern. Stellt sich dann aber immer noch kein Erfolg ein, kann ich mich sozusagen nicht in die Zusammenhänge hineindenken, muß ich mich fragen lassen, ob ich mich überhaupt mit Technik beschäftigen will, oder ob sie mir im Innersten fremd ist. Im Grunde genommen ist dies ganz menschlich. Ich kann nicht behaupten, daß der Spulenkasten meiner RT im biologischen Sinne etwas besonders Natürliches ist. Die Anwendung der Naturgesetze freilich kann ich dort sehr wohl studieren. Fremdes aber ist immer auch suspekt. Zur Ablehnung ist es nur ein kleiner Schritt. Ohnmacht vor undurchschaubaren Zusammenhängen ist die Folge. Das Gefühl, an scheinbar unbeeinflussbare Gegebenheiten ausgeliefert zu sein. Gleichgültigkeit, Fun, Wegwerfmentalität als Lebenshaltung. In dem Maß aber, wie ich meine angeborene, aus animalischen Urzeiten ererbte Scheu vor der Technik überwinde und beispielsweise Reparaturen selbst ausführe, in dem Maße werde ich vom willfähigen dirigierbaren Herdenmenschen zum handelnden Individualisten. Bisher habe ich noch jeden Fehler an meinen Motorrädern selber gefunden. Manchmal erst nach Wochen. Vielleicht ist es das, was der Instandhaltung alter Motorräder über den rein praktischen Zweck hinaus einen tieferen Sinn gibt. Ach ja, in diesem Fall hatte ich versäumt, die eingesetzten Kohlen neu einzuschleifen. Der nur messerscharfe Grat, der auf dem Kollektor auflag hatte nicht zur Stromabnahme gereicht. Jens Kraus

Oldies aller Länder, vereinigt Euch!

Gut gelaufen ist das Jahr 1995 im Motorrad-Veteranentrailsport, zu allen Veranstaltungen im Deutschland-Cup kamen ca. 60 Starter, ein Jahr davor waren es teilweise 20 weniger. Ein Zeichen, daß diese Dis-

mit vier und ein Nord-Cup (international) mit drei Läufen hinzugelegt. Die „metallenen Hauptdarsteller“ werden wieder altehrwürdige englische Viertakter als auch deutsche (BMW, DKW, MZ, NSU, Triumph, Zündapp) und tschechische



ziplin (Spaß, Sicherheitstraining als auch Kulturarbeit) Zuspruch hat. Die Ergänzung zum D-Cup „pre 65“ bezieht sich nur auf die Motorräder, niemals auf das Alter der Fahrer! Selbige reichen von 11 (weiblich!) bis 65 Jahren. Daher soll künftig der Begriff „Oldtimer-Trial“ verwendet werden.

Weniger erfreulich war, daß alle Läufe zum D-Cup in den alten Bundesländern abgehalten wurden, und 1996 wird es (leider) wieder sein. Entsprechend den Fähigkeiten der Fahrer und den Eigenschaften der Maschinen wird in sechs Klassen gefahren, eingeschlossen zwei Twin-shocker-Klassen mit Baujahren ab 1966 (Twin-shocker = 2 klassische Federbeine hinten).

Neben den Deutschland- und Euro-Cups haben für 1996 sich noch ein Bayern-Cup

Zweitakter (Jawa, CZ) sein. Und nicht zu vergessen die englischen Greeves!

Der Löwenanteil der deutschen (Oldie-) Trial-Motorräder sind umfunktionierte Straßenmaschinen, meist in vollkommener handwerklicher Perfektion. Ganz im Gegensatz zur englischen Technik, die fabrikmäßig

Hier die Termine (Stand 01/96):		
28.01.96	Talmag-Trial	(1. D-Cup)
02.03.96	Kerzenheim	(1. D-Cup)
03.03.96	Kerzenheim	(2. D-Cup)
04.05.96	Kronach	(3. D-Cup)
05.05.96	Kronach	(4. D-Cup)
26./27.05.96	Gressenich	(1. Euro-Cup, D)
08.06.96	Röhrnbach	(1. Bayern-Cup)
09.06.96	Röhrnbach	(2. Bayern-Cup)
16.06.96	Monza	(2. Euro-Cup, I)
22.06.96	Engelsberg	(5. D-Cup)
23.06.96	Engelsberg	(6. D-Cup)
29.06.96	Bonanza	(3. Euro-Cup, GB)
17.08.96	Röhrnbach	(3. Bayern-Cup)
18.08.96	Röhrnbach	(4. Bayern-Cup)
24./25.08.96	Brockhöfe	(2. Nord-Cup, D)
31.08.96	Brockhöfe	(7. D-Cup)
01.09.96	Brockhöfe	(8. D-Cup)
21./22.09.96	Arnhem	(4. Euro-Cup, NL)
05.10.96	Emmendingen	(9. D-Cup)
06.10.96	Emmendingen	(10. D-Cup)
13.10.96	Göteborg	(3. Nord-Cup, S)
20.10.96	Alencon	(5. Euro-Cup, F)
26.10.96	Schatthausen	(1. D-Cup 97)
10.11.96	Mons	(Endlauf Euro-Cup, B)

auf Trial ausgerichtet war - und ist. Denn es kommen zusehends in Kleinserie aufgelegte „Replicas“ im Stile der klassischen englischen Trialbikes zum Einsatz, wie z.B. die Hardy-Triumphs.

Die wesentlichen Bauteile müssen allerdings dem Stand „pre 65“ entsprechen, und Streitge-

sprache über Originalität gibt es schon so lange, wie den Oldtimer-Trialsport selbst. Insgesamt ist dieses spezielle Gebiet des Veteraniensports eine reizvolle Freizeitgestaltung, schafft doch die Restaurierung (der Umbau) eine Wertsteigerung des Fahrzeuges und kann ggf. mit Gewinn weiterveräußert werden.

Beim Wettkampf wird dem Zuschauer ein „rollendes Motorradmuseum“, eine Lektion Motorradgeschichte, verbunden mit sportlicher Leistung geboten.

Und nicht zuletzt sehen die Ordnungshüter die Jugendlichen (s.o. Alter der Teilnehmer) lieber beim organisierten Trialwettkampf (auf Privatgelände) als bei wilden Rennen auf öffentlichen Straßen.

Lothar Schulz

Kontakte:

Alle Nord-Cup-Läufe:

Rudolf Munstermann, Dorfstr. 30, 29565 Brockhöfe, Tel.: 05829-448

Alle Euro-Cup-Läufe:

Bernd Kreuz, Kurt-Schumacher-Str. 19, 52224 Stolberg, Tel.: 02402-72647

Kerzenheim:

Heinz Widel, Alte Eisenbergstr. 5, 67304 Kerzenheim, Tel.: 06351-6685

Kronach:

Günter Hofmann, Brunnenweg 25, 96312 Ziegelerden, Tel.: 09261-1816

Röhrnbach:

Fritz Balling, Max-Peter-Str. 3, 94529 Röhrnbach, Tel.: 08582-259

Engelsberg:

Josef Lippacher, Eiting 20, 84549 Engelsberg, Tel.: 08634-8616

Brockhöfe: wie Nord-Cup-Läufe

Emmendingen:

Bruno Schleer, Dreibrundenstr. 3, 79331 Teningen, Tel.: 97641-6219

Schatthausen:

Gerhard Veits, Hirschgasse 37b, 69168 Wiesloch, Tel.: 06222-72218

Als ich die hier vorgestellte Maschine 1989 testen durfte, war es ein offenes Geheimnis, daß Ducatis Chefkonstrukteur Massimo Bordi eine eigene Ducati-Einzyylinderrennmaschine auf der Basis eines um einen Zylinder gestrippten Vau 2-Vierventilmotors entwickelte. Diese Ducati „Supermono“ hielt auch größtenteils die in sie gesetzten Erwartungen und fuhr bis heute viele Erfolge in den

Wenn der antiquierte Ducati Einzyylinder-Motor und die großen 18 Zoll-Räder nicht wären, gäb's kaum noch Unterschiede zu modernen SoS-Maschinen.

Einzyylinder-Rennklassen ein. Bis heute hat es Ducati jedoch versäumt, die Rennerfolge der „Supermono“ mit einer käuflichen Straßenreplika zu würdigen. Diese Straßenreplika wäre die erste käufliche Einzyylinder-Straßenmaschine der Bologneser Fabrik seit mehr als 20 Jahren gewesen, denn die Werksleitung hatte Mitte der 70er Jahre gegen den erbitterten Widerstand des damaligen Chefkonstruktors Dr. Fabio Taglioni die Einzyylinder-Maschinen vom Markt genommen. Man war der Auffassung, daß es für die kleinen Ducatis keinen Platz mehr auf dem Marktsektor gab. Mit der Entwicklung der „Supermono“ durch seinen Nachfol-

ger Massimo Bordi hatte Dr. Taglioni quasi dann doch das letzte Wort, denn er hatte als eine seiner letzten Taten vor seinem Rückzug aus der Firma dem neuen Ducati-Chef Gianfranco Castiglioni eine Vorstudie der „Supermono“ mit Vierventil-Motor vorgelegt. Mit Ausnahme der „Supermono“ werden die Einzyylinder aus dem Hause Ducati jedoch ausschließlich von den Fans dieser Marke am Leben erhalten. Eine sehr lobenswerte Sache, denn schließlich wurde der Name Ducati mit den Einzyylinder-Maschinen in den 50er Jahren weltweit bekannt. Die Zweizylinder-Maschinen sorgten ja erst sehr viel später für Aufsehen.

Es gab auch für die Supermono bereits einen von einem Ducati-Schrauber geschaffenen Vorläufer, durch den das Werk letztendlich den entscheidenden Anstoß zur Entwicklung der eigenen Maschine bekam. Dieser Vorgang war gerade in den Kreisen der Marke Ducati in den vergangenen Jahrzehnten beileibe keine Seltenheit gewesen. Immer wieder erprobten Privatiers Techniken und Konzepte, die später von den Werksoberen übernommen wurden. Bei unserer Maschine geht es dabei um die erstmalige Verwendung eines Ducati-Einzyilmotors mit Vierventil-Zylinderkopf. Schöpfer dieses Zylinderkopfes ist der heute 47-jährige Rohr-

schweißer Leen Hitzerd aus Rotterdam in Holland. Hitzerd fährt seit mehr als 20 Jahren in Straßenrennen und ist etwa halb so lange ein begeisterter Ducati-Anhänger, seit er sich vor Jahren in eine kleine 350er Desmo verliebte und deswegen seinen bis dato favorisierten BMW-Fuhrpark verkaufte. Die 350er Desmo fungierte von da ab als rollendes Testlabor für seine ständig neuen Ideen. Ein weiterer Vorteil war die bereits existierende 350er Klasse, in der Hitzerd die Wirkung seiner Ideen auch gleich im harten Wettbewerb erproben konnte. Durch

die Rennergebnisse bestärkt, entschloß er sich zum Bau eines 500er Motors mit Vierventil-Zylinderkopf, um diesen bei holländischen Viertakt-Rennen sowie den in mehreren europäischen Ländern ausgefahrenen Ducati-Clubrennen einzusetzen. Bei einem dieser Clubrennen, und zwar den französischen im Jahr 1989, bekam ich die Gelegenheit, diese unzweifelhaft schnellste bis dato gebaute Ducati-Einzyilmotormaschine zu testen.

Hitzerds Quattro Valvole 500 basiert auf einem serienmäßigen 450 Mark 3-Kurbelgehäuse.

Allerdings vergrößerte er selbst den Durchmesser des unteren Pleullagers auf 35 mm und verbaute das ganze mit einem Pleul einer Honda XL 500 und einem Spezialkolben von Mahle, der die Verdichtung von ursprünglich 11 : 1 auf 10,5 : 1 verringerte. Hitzerd unternahm diesen Schritt wegen zuweilen auftretender Versorgungsprobleme mit ausreichend hochoktanigem Benzin. Der originale Hubraum von 446 ccm wurde durch Vergrößern von Bohrung und Hub auf 502 ccm ge-



Quattro Valvole 500

Ein Zylinder - Vier Ventile Die etwas andere Ducati

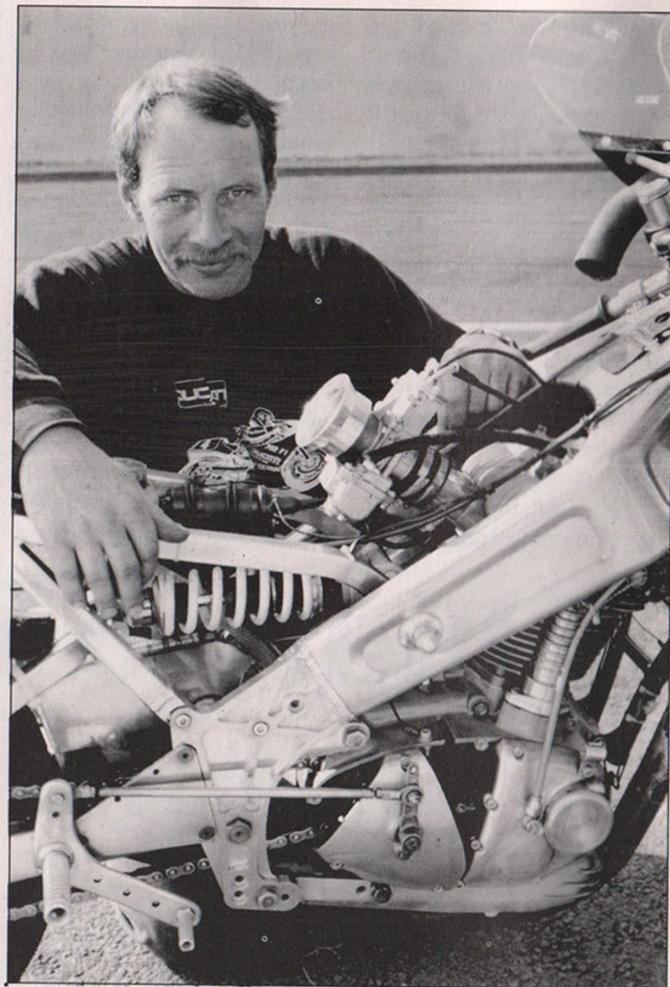
Technische Daten: Ducati Quattro Valvole 500

Motor:	Einzyylinder Viertakt. Vier Ventile über eine per Königswelle angetriebene Nockenwelle und Gabelkipphebel betätigt.
Bohrung x Hub:	90 x 79 mm
Hubraum:	502 ccm
Verdichtung:	10,5 : 1
Leistung:	41 KW (56 PS) bei 8.500 U/min
Vergaser:	1 Mikuni Vergaser, 38 mm Durchlaß
Zündung:	12 Volt Batterie-Spulenzündung
Getriebe:	Fünfgang-Getriebe, Rechtsschaltung
Kupplung:	Jawa Mehrscheiben-Ölbakcupplung, Primärtrieb über schrägverzahnte Zahnräder
Rahmen:	Aluminium-Doppelschleifenrahmen
Federung - vorn:	Marzocchi Telegabel, Standrohrdurchmesser 35 mm
- hinten:	Aluminium Schwinge mit White Power Monofederbein
Radstand:	1380 mm
Lenkkopfwinkel:	62°
Bremsen - vorn:	Brembo Doppelscheibenbremse, Scheibendurchmesser 260 mm, Zweikolben-Festsattelbremszangen Serie „Oro“
- hinten:	Brembo Einscheibenbremse, Scheibendurchmesser 260 mm, Bremszange gleicher Typ wie vorn
Räder/Reifen - vorn:	3.50 x 18 Dunlop KR 124 auf 3.00 Ducati LM-Felge
- hinten:	3.75/5.00 x 18 Dunlop KR 164 auf 3.50 Ducati LM-Felge
Gewicht:	110 kg (trocken)
Höchstgeschwindigkeit:	210 km/h
Baujahr:	1987
Besitzer:	Leen Hitzerd, Holland

bracht. 90 x 79 mm betragen jetzt die exakten Abmessungen für Bohrung und Hub. Das Getriebe der 450 Mark 3 wurde beibehalten. Allerdings gab es damit des öfteren Probleme, weil das Getriebe ursprünglich einmal für 250 ccm Motoren konstruiert worden war und von Ducati auch nicht an die Mehrbelastung durch den 450er Motor angepaßt wurde. In Hitzers Motor hätte auch kein stärker dimensioniertes Getriebe mehr Platz gehabt, weil durch den vergrößerten Hub im unteren Totpunkt lediglich 2 mm Spiel übrig geblieben war. Dieses Spiel wurde außerdem erst dadurch erreicht, daß am unteren Pleuelauge und an den Seiten des Pleuels etwas Material abgeschliffen wurde! Dieser Platzmangel ist auch gleichzeitig der Grund, warum Dr. Taglioni nie die vollen 500 Kubikzentimeter Hubraum mit dem Einzylinderkurbelgehäuse verwirklichte. Bei der Kupplung mußte wegen des enormen Leistungszuwachses auch getrickst werden, weil die Ducati-Kupplungen schon von Haus äußerst schlapp dimensioniert waren. Leen Hitzerd vertraute hier auf eine Jawa Speedway-Kupplung. Durch die Verwendung im Straßenrenner war die Jawa-Kupplung zwar schon nach der Hälfte der sonst im Bahnsport üblichen Laufleistung hinüber, sie erfüllte ihren Zweck jedoch erheblich besser als alle erhältlichen Ducati-Kupplungen. Hitzerd begegnete dem erhöhten Verschleiß mit einer Reibscheibe mehr als serienmäßig und bediente sich für die Betätigung der Kupplung der Hydraulik. Dafür wurde ein Bremszylinder aus einem BMW-Motorrad umfunktioniert und unter der Höckersitzbank plaziert. Rundum Maschinenbau vom Feinsten!

So genial und technisch sauber sich das bisherige schon anhört: die meiste Arbeit ging bei der Konstruktion und beim Bau des Zylinderkopfes drauf, wie Leen Hitzerd selbst bekräftigt.

Der Zylinderkopf ist blitzsauber gearbeitet und vor allem effektiv in der Leistungsausbeute. „Bevor ich mich an die Arbeit machte, hab ich mir erst mal ein paar Grundregeln aufgestellt, die ich unter keinen Umständen mißachten wollte. Eine Regel war, daß die ducativitypische Optik des Motors möglichst beibehalten werden sollte, eine weitere Regel war, daß so viele Originalteile wie nur irgend möglich weiter verwendet werden konnten. Das war auch der Grund, warum ich statt der Zahnriemensteuerung den traditionellen Königswellenantrieb für die Nockenwellen wollte. Ich will damit nicht bestreiten, daß der Zahnriemengesteuerte Pantah-Motor nicht ducativitypisch aussieht, aber an einen Ducati-Einzylindermotor gehört für mich der Königswellenantrieb und sonst gar nichts!“ gab Leen Hitzerd zu den Vorbereitungen zum Besten. Man muß ihm recht geben und vor allem die elegante Umsetzung seiner Vorgaben loben. Der Vierventilzylinderkopf ist bei nicht genauem Hinsehen fast überhaupt nicht von einem normalen Zweiventil-Zylinderkopf zu unterscheiden. Das liegt daran, daß ein im Inneren unter Verwendung von Speedway-Technik total veränderter serienmäßiger 450er Zylinderkopf für die „Frisur“ erhalten mußte. Speedway-Motorenpapst Don Godden heißt der Schöpfer der verwendeten Technik in Bezug auf Ventilwinkel etc. Der Durchmesser der Einlaßventile beträgt 33,5 mm und der der Auslaßventile 27,8 mm. Geschlossen werden diese jedoch nicht desmodromisch, sondern mit je einer einzelnen Feder. In einem totalen Ventilwinkel von 40° (der Ventilwinkel des serienmäßigen Zweiventil-Kopfes beträgt 80°) wurden die vier Ventile irgendwie in der Brennraumkalotte des 450er Zylinderkopfes untergebracht. Hitzerd verschweißte dafür sämtliche Bohrungen und bohrte und fräste für die nunmehr vier Ventile



le passend. Die speziellen Ventilführungen drehte ihm sein Spezi Aart Nolen, der sich auf solche nicht gerade alltäglichen Arbeiten für Motorräder spezialisiert hat und auch das Umarbeiten des Zylinderkopfes auf die Vierventiltechnik durchführte. Dieses Umarbeiten kostete allein fünfzig Prozent aller aufgewendeten Arbeit. „Und es waren die schwierigen fünfzig Prozent“ so Leen Hitzerd. Natürlich mußte für die nunmehr vier Ventile der Brennraum komplett umgestaltet werden. Diese Arbeit wurde derart erledigt, daß die seitliche Zündkerzenbohrung mit 14 mm Gewinde des Zweiventilkopfes „auf den Müll wanderte“ und nunmehr eine zentrale Zündkerze mit 10 mm Gewinde für den Zündfunken sorgt. Zusammen mit der Brennraumumgestaltung wurde auch ein neuer Kolben fällig, und da es nichts Spe-

Die liegende Anordnung des Monofederbeins wurde vom Ducati-Werk auch bei der später selbst entwickelten Supermono übernommen. Voller Stolz ist hier auch das „Garagengenie“ Leen Hitzerd zu sehen.

zielles gab, wurde bei Mahle ein Slipperkolben mit flachem Kolbenboden in Auftrag gegeben. Eine neue Nockenwelle fertigte Hitzerd nach den Steuerzeiten- und Ventilhubvorgaben von Don Godden selbst an. Die neue Nockenwelle betätigt die Ventile über rollengelagerte Gabelkipphebel. Für die Gemischaufbereitung zeigt sich ein 38 mm Mikuni-Vergaser verantwortlich, durch den das Gemisch über zwei sorgsam gefräste Einlaßkanäle in den Brennraum strömt. Nach getaner Arbeit im „Leistungschafott“ Brennraum strömen die verbrannten Abgase durch

die beiden Auslaßventile und zwei ovale Auslaßkanäle, die sich dann zu einem großen Ausgang vereinigen, über einen Godden Speedway-Auspuff ins Freie. Der Auspuff wurde jedoch nicht gänzlich in der Godden-Form übernommen, sondern für die damaligen Verhältnisse an die etwas lautere Umgebung der Einzylinder-Viertaktzene angepaßt. Ursache für den Zündfunken ist neben der 10 mm Zündkerze eine mit 28° maximaler Frühzündung arbeitende Batterie-Spulenzündanlage, die bei den ersten Versuchen die kleine 12 Volt-Batterie bis auf den letzten Rest auslutschte, woraufhin Hitzerd die Lichtmaschine wieder einbaute. Alles in allem zeigt der so umgeänderte Motor genau all die Vorzüge auf,

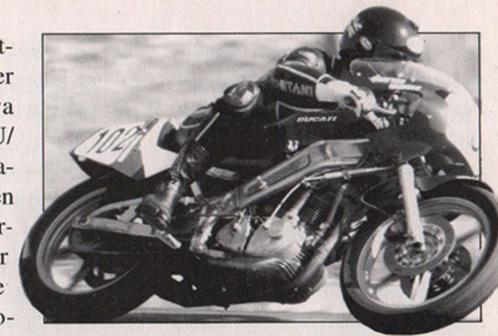
Die Vierventil-Manipulationen fallen am Zylinderkopf kaum auf. Der nötige größere Ventildeckel wurde in seinem Aussehen an die übrige Optik des Zylinderkopfes angepaßt.

die von den Leistungsausbeutern der Maschinenbaufraktion zu Gunsten eines Vierventil-Zylinderkopfes immer wieder herunterbetet werden: Bessere Zylinderfüllung durch die insgesamt größeren Einlaßquerschnitte und dadurch mehr Leistungspotential, geringere maximale Frühzündung durch die zentrale Zündkerze wegen der kürzeren Flammwege und dadurch auch weniger Druckbelastung auf den Lagerstellen, wodurch im Umkehrschluß auch die Verdichtung, die ja die Effektivität der Verbrennung beeinflusst, bei zentraler Zündkerze einen höheren Wert aufweisen darf, ohne daß die Mehrbelastung der Bauteile gegenüber seitlicher Anordnung der Zündkerze ansteigt. Es hat schon viele erfolgreiche Beispiele für diese Grundsatztheorie gegeben. Zum Beispiel die Rudge-Vierventiler oder die Mularney-Manx Norton, um nur einige zu nennen. Leen Hitzers Ducati Quattro Valvole

leistete zum Testzeitpunkt in dieser Ausführung etwa 56 PS bei 8.500 U/min und stellte damit einen weiteren Beweis der Vierventil-Theorie dar. Lediglich der enorm hohe Kosten- und Arbeitsaufwand und die Unmengen Gehirnschmalz, die dafür draufgingen, trübten etwas die ansonsten hervorragende Bilanz.

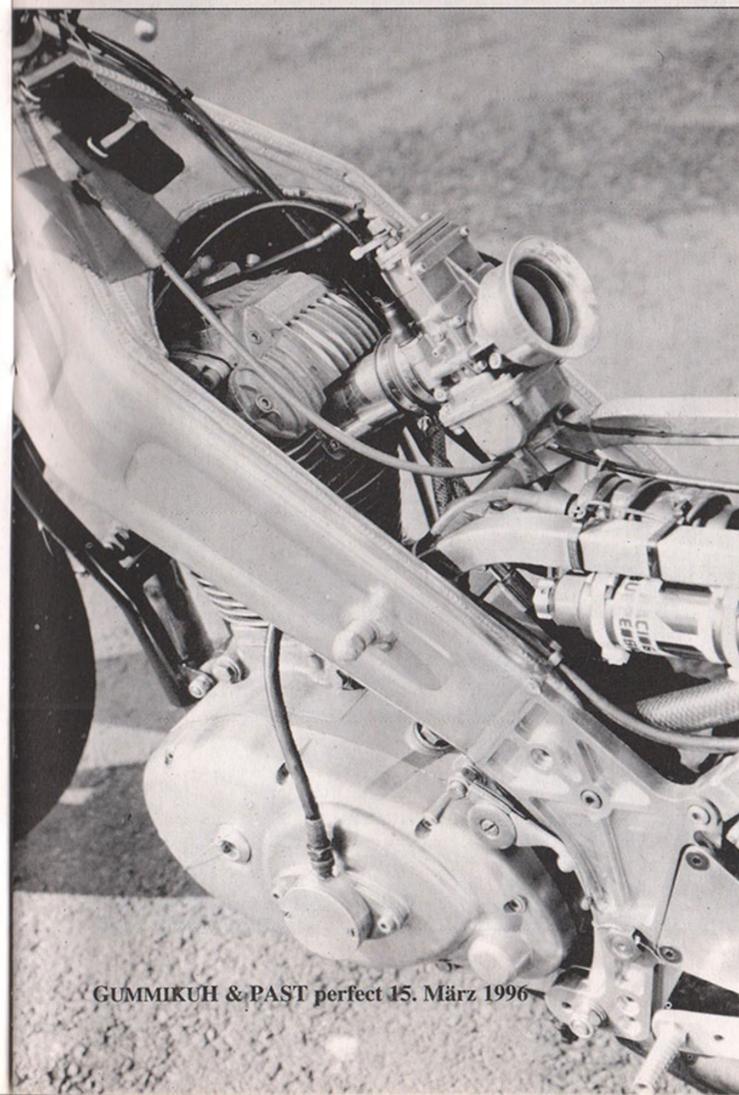
Für Leen Hitzerd war an diesem Punkt aber noch lange nicht Schluss. Er kreierte für seine „Supermono“ das erste weltweite sogenannte Deltabox-Aluminiumfahrwerk für einen Ducati-Königswelleneinzylinder. „Ursprünglich wollte ich wirklich nur einen Vierventil-Zylinderkopf und die vollen 500 Kubikzentimeter Hubraum für meine Einzylinder-Ducati. Das war 1986. Ein Jahr später war ich mit diesem Motor beim Ducati-Clubrennen in Assen erstmals mit dabei. Mein Freund Jan van der Wal gewann mit meiner Maschine das Einzylinder-Rennen bis 500 Kubik spielend, dabei hing der Motor noch in einem 450er Serienrahmen. Nach diesem Erfolg beschloß ich jedoch, den eingeschlagenen Weg ganz zu gehen und ließ mir für die 1988er Saison ein Aluminium-Fahrwerk anfertigen. Damit kam ich gerade rechtzeitig zum Beginn der damals neuen SoS (Sound of Singles)-Klasse für Einzylinder-Viertaktmaschinen in Holland und Deutschland. Es wäre auch jammerschade gewesen, wenn zum Start dieser Klasse nicht eine halbwegs konkurrenzfähige Ducati mit dabei gewesen wäre!“ so Leen Hitzerd zu den Anfängen seiner Ausnahme-Maschine.

Das Chassis fertigte Albert van Dijk, der Cheftechniker vom holländischen Fahrwerks-guru Nico Bakker, in seiner spärlichen Freizeit unter Zuhilfenahme der hervorragenden Werkstattausrüstung der Bakker-Fahrwerksschmiede. Ärger



mit seinem Chef bekam van Dijk nicht, denn der hatte seine Rennkarriere selbst mal auf einer 250er Ducati-Einzylindermaschine begonnen und setzt selbst heute noch bei Klassik-Rennen in Holland eine Einzylinder-Duc ein. Das von Albert van Dijk gefertigte Fahrwerk ist blitzsauber aus Dural-Aluminium gefertigt, sieht auch heute noch sehr modern aus und wiegt gerade mal 13 kg inklusive der Schwingen mit White Power Mono-Federbein. Für die Vorderradführung fand die 35 mm Marzocchi-Telegabel einer 500er Ducati Pantah TL Verwendung. Recht konventionell wurde auch der Lenkkopfwinkel ausgelegt, er beträgt 62° und auch die 18 Zoll Räder gehörten zum kampferprobten Material. Die Reifen steuerte Dunlop bei, und die Bremscheiben wurden wie schon die Telegabel einer Ducati-Pantah entnommen. Die Zweikolben-Festsattelbremszangen wurden jedoch der P 2 08 Oro-Serie von Brembo entnommen. Der Aluminium-Tank wurde speziell angefertigt, und für den kleinen Windschutz sorgt eine knapp gehaltene Halbschale. Platz nimmt der Pilot auf einer Ducati 750 F1-Höckersitzbank. Ganz Klasse nicht eine halbwegs konkurrenzfähige Ducati mit dabei gewesen wäre!“ so Leen Hitzerd zu den Anfängen seiner Ausnahme-Maschine.

Wenn man Hitzers Quattro Valvole mit ihrer cleveren Motorkonstruktion und dem modernen Fahrwerk bei Clubrennen im Pulk der altherwürdigen originalen Einzylinder





Das antiquarische Buch:

Ein Motorrad fährt nach Afrika

Afrika zählt für viele von uns Motorradfahrern als die große Herausforderung für Mann/Frau und Maschine. Für mich zählt Äthiopien, das Herkunftsland meines Schwagers, zu den entfernten Motorradreisezielen. Aber dieses Thema sorgt bei den lieben braven Verwandten für Kopfschütteln und Ängste.

Diesem Kopfschütteln stellte sich 1938 auch der Autor des hier vorliegenden Buches. Franz Münnich wollte mit dem Motorrad nach Afrika. Ob er von dem Abenteuer des Richard S. Köckler und des englischen Journalisten Kenneth D. Poulton, die 1931 mit einem 74 ccm Sachs-Motorrad von Kapstadt über Kairo nach London fuhren, wußte, ist nicht überliefert. Jedoch traute er dem 98 ccm Sachs-Motor eine Menge zu.

Mit gut vorbereiteter Route, die ihn von Prag über die Alpen nach Italien, von Sizilien nach Tunesien und Libyen und wieder zurück führen sollte, ging er zunächst auf die Suche nach einem Sponsor. In Ernst Weikert, dem damaligen Besitzer der Achilles-Werke in Ober-Politz, fand Münnich einen Fürsprecher dieser Fernfahrt. Dort erhielt er ein neues Achilles-Motorrad. „Ich holte mir die Maschine und behandelte sie so fürsorglich wie ein liebgewordenes Tier.“ Die Achilles Motorfahräder fielen damals vorallem durch ihren großen bequemen Sattel auf.

Bepackt mit zwei wasserdichten Packtaschen und zwei kleinen Koffern ging es im Frühjahr 1938 auf die große Tour, in deren Verlauf ca. 5000 Kilometer zurückgelegt werden sollten.

Die Sprache des Autors klingt für den Leser heute oft fremdartig, und doch liegt neben der Wissensvermittlung auch in vergangenen Ausdrucksformen der Reiz antiquarischer Literatur.

Die Fahrt führte zunächst in die Alpen, wo der Winter das Fahrvergnügen begrenzte:

„Die kleine Maschine muß stark gegen den Sturm ankämpfen, der sie wiederholt umzuwerfen droht. Es ist eine höchst mühsame Fahrt. Die Maschine tanzt wild umher, so daß ich sie nur unter Aufbietung

aller meiner Armkraft zu bändigen vermag.“

In Italien scheint dann die Sonne, und die Beschreibung des Fahrens ändert sich: „Munter tönt Tag für Tag das hellklingende Lied des kleinen Motors durch die Gegenden, welche ich auf meiner Wanderfahrt



berühre.“ Wenn die Philosophie des Motorfahradfahrens bisher noch nicht erfunden wurde, so findet man sie spätestens in dieser Reisebeschreibung entlang des Gardasees: „In diesen Tagen freue ich mich, auf keinem Streckenfresser zu sitzen, sondern auf einer kleinen, leicht zu führenden Maschine, die, mit dem unentbehrlichsten Gepäck beladen, nicht mehr als 40 Stundenkilometer macht. Ich will ja kein Rennfahrer sein, ich will mit offenen Augen durch die Länder streifen, meine Fahrt soll keine Hetzjagd sein, sondern eine Wanderung, die durch das tägliche Erleben Inhalt und Würze erhält. Wie oft fuhr ich auf meiner Reise langsam, fast Schritt, nur um möglichst viel zu sehen! Es hat sich gelohnt! Bei dem geringen Brennstoffverbrauch des

Motors - auf 100 Kilometer knapp zwei Liter Gemisch - spielte das gemütliche „Zeitlupenfahren“ keine Rolle.“

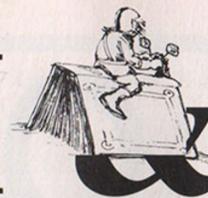
In Afrika angekommen beschreibt Münnich die Städte und Menschen, wie er sie 1938 sah. Aber daß Afrika nicht nur Hitze und Trockenheit bedeuten, mußte auch er erfahren: „Die gegen Sousse führende Straße steht unter Wasser. Lediglich die Telegrafentangen weisen die Richtung. Das erste Stück hinter der Stadt ist asphaltiert, doch dann versinkt die Maschine plötzlich im dicken Kot. Da das Gelände rechts der Straße etwas ansteigt, strömt das Wasser von dort über die Fahrbahn und droht das Rad umzuwerfen. Ich gerate immer mehr an den Straßenrand, dem Sumpfe zu.“ - und dann geht dem Buchautor wohl die Schreibfeder durch - „Zeitweilig reicht das Wasser bis zum Tank. Die Maschine rutscht hin und her, aber der Motor tut seine Pflicht.“

Das Abenteuer Afrika überstanden Franz Münnich und sein Achilles-Motorrad ohne große Pannen. Auf der Rückreise wird sogar aus dem Zeitlupenfahren eine kleine Schnellfahrt. Mit Tagesetappen von bis zu 444 Kilometer legte Münnich die Strecke Rom - Prag in beachtlichen vier Tagen zurück.

Das Buch endet mit einem Gefühl, das auch heute auch noch jede Motorradtour erfolgreich abschließt: „So einen Tag hatte ich mir für die Heimkehr gewünscht! Hell klingt das Lied des braven Motors in die sonnige Landschaft meiner Heimat...“

Johann Kleine Vennekate

Autor: Franz Münnich
Titel: Ein Motorrad fährt nach Afrika, Verlag: Robert Bardtenschlager, Reutlingen, Erscheinungsjahr: 1951, 1. Auflage, 68 Seiten mit 23 Fotos



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

- ADLER -

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

hinteres Schutzblech, federteile für sattel, fuschalthebel für getriebe. inneren deckel für werkzeugkasten. schweden, fax+tel. 46500480922, rufe zurück

- AJS -

AJSM20, 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.

Verkaufe Ardie BD 175, Bj. 1951, 2.500,- DM. Tel.: 0511-4581885.

- AWO -

AWO 425 T, Bj. 58, neu aufgebaut, 3.200. Tel.: 0541-357035 nach 18 Uhr.

Jeder, der mir seine Daten mitteilt, bekommt eine Liste, die aus den Zuschriften entsteht. Siegfried Rudolph, Im Winkel 8, 41539 Dormagen, Tel.: 02133-45905

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

Verkaufe Ersatzteile für MZ-BK 350 und AWO 425T z.B. Motor, Getriebe, Tank uvm. Preis: VB, Tel.: 0177-2707584.

- 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.

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

Kaiman-Stiefel, Typ 808, Engineer-Stil, Größe 7, matt-schwarz, wasserdicht, doppelt genäht, 1 x getragen, s.u.a. Gummikuh 71, wegen Fehlkauf, NP 599,- DM für 400,- DM zu verkaufen. Tel.: 06159-86149.

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 -

500, 4/75, Speiche, Duplex, guter original Zustand, 30.000 km, TÜV, Batterie, Lack neu, sehr viele Ersatz- und Verschleißteile, RHB u. ETL, vier neue A-Töpfe

extra, VB 4.900,- DM. Tel.: 09127-7964.

- BMW -



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, Räderkasten-deckel 60,- DM, Federn (Paar) 50,- DM. Tel.: 04321-41634.

BMW R65, Motor ca. 40.000 km, VB 1.550,- DM. Tel.: 09738-1542.

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

Drosselsatz auf 20 KW für BMW R100 GS, 89, VHB 130,- DM, v. Fallert. Tel.: 05772-7368.

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 R 45/65 kpl. Achsantrieb 34:8 für 280,- DM, kurze Schwinge mit Kardanwelle für 160,- DM, R25/3 Getriebe für 90,- DM, R25/2 kpl.

Vergaser 1/22/44 sehr gut für 110,- DM. Tel.: 07542-3613.

für R25/2- 1 rad komplett m. bereifung und 2 kardantriebe abzugeben. ISETTA motor als guter teileträger 'günstig'. suche blechteile für R25/3 oder R51/3 02422/3862.

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

R 100 (RS), Bj. 81, mit Tourenscheibe, 70 PS, TÜV 97, 160.000 km, Extras, sehr gepflegt. Evtl. mit RS-Verkleidung, aber auch einzeln. FP: 4.900,- DM. Tel.: 02584-650

R100S, Bj. 79, ca. 50.000 km bleifrei, neu aufgebaut, VB 7.500,- DM oder Tausch gegen Gespann. Tel.: 08136-9542.

R1100RS/GS Werkstattbuch zu verkaufen. Tel.: 05031-74828 oder 0171-4574557.

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, 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.

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

R69S, restauriert, zu verkaufen. Tel.: 06854-355.

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 odert tausch. 07761/7325.

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

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

Suche BMW-Schriftzug R69S vom Heckkotflügel in Chrom, original Werkzeug und Betriebsanleitung R69S, Tel.: 089-6907697.

Suche für 51/3 Lampe, Gabel, Kotflügel hinten, Bremsankerplatte vorn, etc. Fax 0481-6932572, Tel.: 04832-4394.

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

Suche R2/Serie 2 Auspuffkrümmer und andere Teile. Alles anbieten, auch größere Restposten. Telefon: 09286-7122 ab 20 Uhr.

Tellerrad + Ritzel 27:7 für R60, neu 700,- DM, Fax + Tel.: 05361-75589.

Verkaufe BMW R25/3, Bj. 53, guter Zustand, mit Brief für 5.950,- DM. BMW R26 Tank für 500,- DM. Tausche für BMW R51/3 Halbnabe-Bremstrommel und Halbnaben-Solo-Hinterachs Antrieb gegen R51/3 oder R68, dasselbe in Vollnabe (oder Kauf). Suche Hardyscheibe für BMW RS Bj. 54. Fax + Tel.: 04174-2426.

verkaufe endantrieb R50 solo 25/8 guter zust. und lenkerhalter orig. R50. ab /5 modelle 171 tank, schwinge, heckteil verchr. seitendeckel neu, BMW koffer mit halter. 07761/7325.

verkaufe R25/3, bj. 1953, guter zustand, mit brief, 5950,- dm.

tausche für R51/3 halbnaben-bremstrommel und halbnabensolo-hinterradantrieb gegen R51/3 R68 dasselbe in vollnabe. fax + tel. 04174/2426.

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

- BSA -

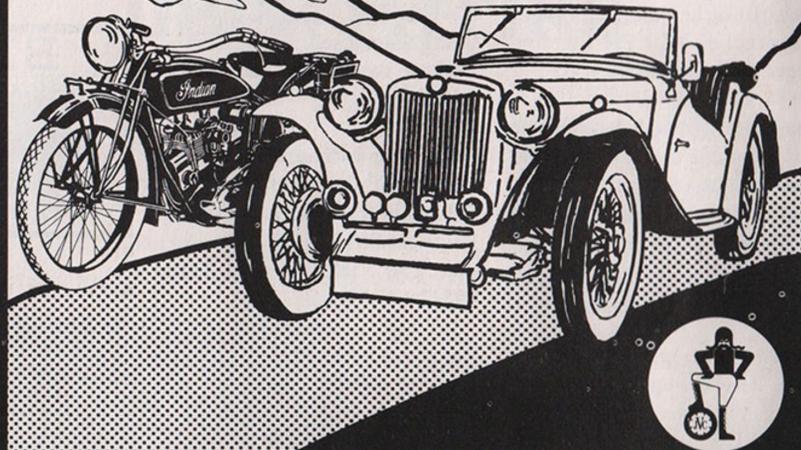
A50 Royal Star, Bj. 70, 24 Kw, TÜV neu, guter Zustand, blau/chrom, Motor vor 6.000 mls überholt, läuft sehr gut, 6.700,- DM. Tel.: 030-2167509.

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

17. Bayerisches OLDTIMER FESTIVAL ROSENHEIM

Samstag: 9-18 h
Sonntag: 9-17 h

13./14. 7.96
Inntalhalle/Loretowiese



Inntaler Veteranen
Fahrzeug Club e.V.

Sekretariat: Frau E. Guhl · Im Kramerfeld 8
83080 Niederaudorf · Tel.+Fax 08033/4712

Ersatzteilemarkt · Ausstellung
Modellbauausstellung · Vorführungen

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

- DKW -

2 SB 200, Bj. 36, unrestauriert, mit Dynastarter 90% und 60% kpl. zusammen 2.600,- DM. Für RT 200, Bj. 52, kpl. Vorderrad. Für RT 175 Bremsankerplatten und Kleinteile. Tel.: 07542-3613.

RT 125, Bj. 51, ältere Restaurierung, 1.100,- DM. Tel.: 0541-357035.

RT 200 H, neu aufgeb., technisch und optisch gut, VB 3.300,- DM. Tel.: 05672-8353. Ing. Schoela, nahe Bad Karlshafen 34385.

SB 200, DDR Umbau und Teile.

Tel.: 08051-61973 ab 18 Uhr.

Suche DKW RT 125 zu kaufen. Tel.: 08422-1466 Fax 1866.

Suche für NZ 500, Bj. 39-40, Tachometer und Tachoverkleidung, Lichtmaschinendeckel, rechten Zylinderkopf, Zündspulenkasten und Werkzeugkasten. Suche Kontakte zu NZ 500 Besitzer! Tel.: 07542-3613.

Verkaufe an Abholer Tank für RT 175, schwarz, neu, 300,- DM. Tel.: 02133-61440.

- DNEPR -

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

DNEPR MT 11 mit BMW-Motor, Schwinge, Scheibenbremse,

gr. Tank, viel Zubehör, 19.000,- DM. Fa. Däschlein Tel.: 09822-7556. H

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 -

Diverse Werkstattbücher für Ducati, auch Tausch möglich. Tel.: 05031-74828 oder 0171-4574557.

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

- EMW -

Verkaufe komplett Vorderrad in Chrom Felge B1,15, Speichen 4mm (Neuteile), Nabe überholt, Backen neu, ca. 100 km gelaufen, mit Barum 3,50 x 19: 290,- DM, ohne: 260,- DM, Tel.: Mthias 07227-8527.

- 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

- ESO -

ESO 500 Moto-Cross, Bj. 64, Fahrgestell nicht original, Ersatzmotor und viele neue Motorteile, nur zusammen 8.000,- DM. R. Prass, Stadtblick 13, 09405 Zschopau.

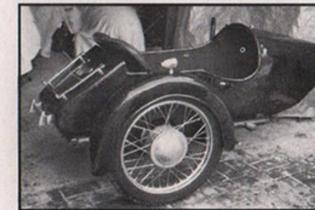
- GESPANN -

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!

Krabbelgruppe für gespanntfahrende Eltern, die gern unterm Moped krabbeln, u. Kinder i. Rm. H. zu gründen gesucht. M/W/W, 38/27/0,6. Tel.: 0511-601854.

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



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.

Zusatztank für EML-Tour, evtl. auch für andere SW passend, ca. 35 l, mit Pumpe und Zubehör, VB 500,- DM. Tel.: 09127-7964.

- GILERA -

Gilera 250 NGR mit dt. Brief zu verkaufen. Preis: VHB 1.100,- DM. Tel.: 07524-3595 ab 17 Uhr.

- HARLEY-DAVIDSON -

OLD STYLE

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

K.Mendes

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

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

- HEINKEL -

Tourist 103 AO, Bj. 56, teil-restauriert, VB 2.800,- DM. Tel.:

08051-61973 ab 18 Uhr.

- HERCULES -

BW-Hercules 125 ccm, Bj. 79, TÜV und Brief neu, VB 2.000,- DM. Tel.: 0541-357035 nach 18 Uhr.

suche für typ 319bj.53: hauptfeder für mittelständer, jurisch kettenkasten, voderer kotflügel, neuerwertige 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 Tank-embleme für Hercules 212, 3-Reihe, K 175, K100 etc., 24.80 DM. Norbert Neder, Reuther Str. 15, 91301 Forchheim, Tel.: 09191/94315 ab 20 Uhr

- HONDA -

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

CB 250 K3, Bj. 73, TÜV 6/96, schwarz, 43.000 km, 27 PS, FP 1000,- DM. Teile für CB 750 K.u.F-Modelle, CB 350F, CB 450 K, CB 1100 R alles günstig, nur am Wochenende. Tel.: 02676-1240.

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

CB 500 F, EZ: 74, 45.000 km, TÜV neu, 2.900,- DM und CB 400 F, EZ: 78, TÜV 6/97, 2.700,- DM, Tel.: 04971-7843.

CB 650, sehr guter Zustand, 2.900,- DM. Nehme BMW R80RT oder K75RT in Zahlung. Zahle bis 5.000,- DM drauf. Tel.: 09954-7263.

CB 450 K5 - rollender Rahmen mit Brief 450,- DM, 2 Vorderräder 60,- DM/100,- DM, KW-CB500T neu, gel., 400,- DM, diverse Vergaser 450/500T 80,-

DM/Pair, Auspuffanlage K7/K5/500T komplett, je 50,- DM. Thomas Tel.: 0551-50558559-17 Uhr, abends 05593-95120.

CB750 Vorder- und Hinterräder für K2 - K6, K7, KZ + F1, ab 80,- DM, Rahmen mit Brief für CB 750 F1 für 200,- DM, Tel.: 04109-6678.

CBX 550 F2 in Teilen, keine Unfallmaschine. Suche CBX-WHB + RA. Tel.: 0211-285112. H. Mohrs, Rosenthalstr. 15, 40625 Düsseldorf.

DAX, 63 ccm, Bj. 72, 1.500,- DM. Tel.: 0241-507469 ab 19 Uhr.

Diverse Werkstattbücher für Honda, auch Tausch möglich. Tel.: 05031-74828 oder 0171-4574557.

GL 1000, Bj. 78, TÜV abgelaufen 10/95, guter Zustand, läuft super, Vetter-Vollverkleidung, Koffer und Topcase, Comfortsitzbank, Sturzbügel, Trittbretter usw., Elektrischaden, VB 4.200,- DM oder tausche evtl. gegen BMW. Tel.: 02607-6065 ab ca. 17 Uhr. FOTO!!!



GL1000, EZ 76, 53.000 km, TÜV und Brief neu, fast Original, VB 5.500,- DM, Tel.: 06751-1384.

Hallo Liebhaber! Verkaufe CB 750 Four K6, Bj. 76, 56.000 km, TÜV 6/96, bei 50.000 generalüberholt. Kleine Umbauten, guter Zustand. Diverse Ersatzteile, Preis VB, Tel.: 07821-67277.

Suche Motor für CB 350 K, Bj. 70-74, 2-Zylinder. Tel.: 09273-6098.

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 FI 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 general-

überholt sowie top-restaurierte Imperator 400 ccm, nehme evtl. defekte oder unkomplette Motoren in Zahlung, Tel.: 02603-6279.

- 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.

- ILO -

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

Suche für ILO-Motor 175, 4 Gang, 1 Kolben 58 mm oder kompletten Motor. Für Hercules 314 1 Ketten-



MOTALIA

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

MOTALIA im Abonnement

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

Name:
Straße:
PLZ, Ort:
Datum + Unterschrift:

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

kasten. Tel.: 09292-6342 ab 18 Uhr.

- JAWA -

Jawa 175, Bj. 56, Fischschwanzauspuffe, 100% original, zum restaurieren an Liebhaber abzugeben. Preis VHS, aber nicht ganz billig. Tel.: 03535-3998 (abends, sonst Anrufb.).

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

- KAWASAKI -

Biete für Kawasaki Twin Z750B: Motorenteile, Lima, Anlasser, Kupplungko. etc. auf Anfrage, außerdem deutsche Reparaturanleitung original 100,- DM. Tel.: 05772-7368.

Diverse Werkstattbücher für Kawasaki, auch Tausch möglich. Tel.: 05031-74828 oder 0171-4574557.

Kawasaki GPZ 305 mit Zahnriemenantrieb Bj '84 zu verkaufen. Zyl. Kopf links defekt, Bzg mit Brief. VHB 900,- DM. Tel.: 07524-3595 ab 17 Uhr.

suche preiswerte GT 750 bzw. 550, raum münsterland, 0251/281643, Dietmar

- LAVERDA -

Register-Info gegen Rückumschlag (1,- DM). Heiner Steinmann, Hansetor 6, 22113 Oststeinbek.

- 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 werkstatthandbücher für japaner und ducati abzugeben. auch tausch möglich. Telefon: 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 Verkauf. Tel.: 07524-3595 ab 18 Uhr.

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

Motorradhefte (Testberichte) 1960 bis 1990 je 5,- DM. Tel.: 0241-507469.

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

Reparatur Anleitungen Yamaha RD 200, XT 250, XS 400 dohc, SR 500, XJ 550, XT 600. Tel.: 0241-507469

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

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

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

Suche GUMMIKH hefte 2 + 32. 089/6907697 + 653548.

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

suche literatur über Rabeneick (GI 200??), Ilo-motor (M200) und ROYAL-seitenwagen. Anfallende kosten werden übernommen. 05232/63138.

Suche: Geheimnisse der Motorcross-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 mo-fr 8.00 - 19.00 h

Werkstattbücher zu verkaufen, alle Japaner ab Bj. 60, Honda + Yamaha auch Ersatzteil-Kataloge. Tel.: 04101-35218, Montag-Freitag 8.00 - 19.00.

- MAICO -

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

Maisch-Hauptkatalog, 1929/30 (MAICO), Original, nur 150,- DM bei Peter Vagt, Tel.: 04524-8832.

- MOTO GUZZI -

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. FOTO!!!



Mille GT, Bj. 88, 100.000 km, Speiche, Alu-Koffer, Sturzbügel, TÜV 9/96, VHB 3.900,- DM. Tel.: 06781-24479.

Suche brauchbaren Tank und Soziushalterbügel für Nuovo Falcone Militare. Tel.: 06423-4040 evtl. abends, rufe zurück.

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

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

- MOTO MORINI -

Rahmen mit Brief für 3 1/2: 500,- DM, Motor für 3 1/2, Kolben-

schaden, 350,- DM. Tel.: 0241-507469 ab 19 Uhr.

- MZ -

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

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

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

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

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.

ES-Gespann mit Brief, VHB 500,- DM. CB250/350 Teile. Ab 18 Uhr Tel.: 0421-73396.

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

MZ ES 250/2-Gespann mit Beinschildern, gepflegter Zustand, unverbastelt, Reifen, Batterie und TÜV neu, für 1.900,- DM zu ver-

kaufen. Tel.: 0261-79449 (Rufmordbeantworter).

MZ-BK 350, Bj. 59, läuft, 1.500,- DM. Tel.: 04207-801909 ab 17 Uhr.

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 GummiKH und jede Menge Wissenswertes über die Zschopauer Maschinen, inkl. MZ-Stammbaum und toller Postkarte! DM 7.80 inkl. Versand beim GUMMIKH-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 folgende Teile für MZ ES 250/2: Lenkerstummel, Vergaser (gut erhalten), Ansaugraste, Original Zylinderkopf. Tel.: 0431-676866 ab 18 Uhr.

Suche Rahmen und vorderes Schutzblech (runde Ausführung) für Doppelport-ES, Tel.: 02463-905790 ab 20 Uhr.

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.

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

TS 150, 10PS, Bj. 75, TÜV 7/97, Geländereifen hinten, Crosslenker, viele Neuteile: Kurbelwelle,

le, Lager, Kolben, Kette, Kerze, Kontakte, Batterie, Luftfilter. Guter Gebrauchszustand, VB 1150,- DM. Tel.: 08193-6294.

TS 150, Bj. 83, TÜV 10/96, 20.000 km, gepflegt + TS 125, Bj. 79 als Teilträger, VB 1000,- DM. Tel.: 0711-317836.

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 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.: 037-601-58816 (Norbert verlangen).

Verschenke MZ TS 125, nicht ganz komplett und Aufbau von Lastenseitenwagen. Tel.: 0491-66653.

- NSU -

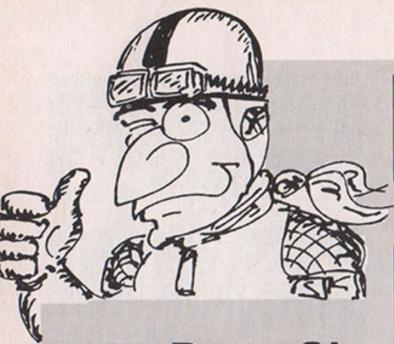
NSU
ERSATZTEILE + LITERATUR
(Liste DM 5,-)
Tel. 07022/62232
P. Schönhaar
Hofgasse 21 · 72669 Unterensingen

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

NSU OS/OSL 501 im Bremer Raum zu kaufen gesucht, möchte selbst restaurieren. Tel.: 0421-625902 abends.

NSU-OSL Tank neu verchromt (Seiten Hochglanz) mit Deckel. Preis 750,- DM. Tel.: 05121-23601 abends.

NSU-Supermax Oeltank. Alle Einzelteile zum Umbau von Standardtanks auf Filterung mit Patrone (Original) für 135,- DM. Tel.: 06074-25538.



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

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

Adler-Museum & Antiquitäten
Strohenger
Kölner Straße 150
53919 Weilerswist

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

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

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
Antiquitäten
Kirchstraße 11
58300 Wetter-Wengern

MZ-Laverda-Simson Jawa
Zweirad-Schröder
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 Salzuffeln

Veteranen-Ersatzteile
Heumann
Fuchsberg 3-5
64807 Dieburg

Big Banana
Michael Buchholz
Macherscheiderstr. 16b
41468 Neuss

Arnim Collet
Jawa, MZ, Yamaha
66687 Wadrill

MZ-Vertragshändler
AT-Zweiradtechnik
Dorfstraße 19
41540 Dormagen

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

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

Deutsches Zweiradmuseum
Deutschordensschloß
74172 Neckarsulm

Reifen Kastenholz
Mönchgasse 14
50737 Köln

Andy Wagner
Laverda
Schreibergasse 37
78462 Konstanz

Fiete's Gespann Schuppen
Alte Neusser Landstraße 243
50769 Köln

Southern Division
Blutenburgstraße 75
80634 München

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

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

- 30159 Hannover-Hauptbahnhof Hameln
- 31785 Bad Oeynhausen Nord
- 32545 Gütersloh
- 33330 Bielefeld
- 33613 Kassel-Hauptbahnhof
- 34117 Kassel-Wilhelmshöhe
- 34131 Gießen
- 35290 Göttingen
- 37073 Goslar
- 38642 Wuppertal-Barmen
- 42283 Wuppertal-Oberbarmen
- 42287 Remscheid-Lennep
- 42897 Bochum
- 44787 Essen
- 45127 Mülheim
- 45468 Recklinghausen
- 45659 Emmerich
- 46446 Wesel
- 46433 Dinslaken
- 46535 Kleve
- 47533 Osnabrück
- 48127 Gammersbach
- 49074 Mainz
- 51643 Bad Kreuznach
- 55180 Arnsberg
- 55543 Kaiserslautern
- 59759 Neckarsulm
- 67655 Weilheim i. OB
- 74172 Bad Reichenhall
- 74172 Neumarkt/Oberpf.
- 82354 Weiden/Oberpf.
- 83435 Passau
- 92302 Straubing
- 92637 Hof
- 94032 Marktredwitz
- 94315 Würzburg
- 95028
- 95151
- 97070

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). Helmuth Widmann, Tel.: 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 Damenfahräder 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 + Primär, Preis VHS. Tel.: 07244-5204 öfter probieren.

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

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

- 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-Schnittmodell (alle Teile verwend-

bar), Bj. ca. 1956, fabrikneu. Tel.: 07945-8400.

- SANGLAS -

CB 650, sehr guter Zustand, 2.900,- DM. Nehme BMW R80RT oder K75RT in Zahlung. Zahle bis 5.000,- DM drauf. Tel.: 09954-7263.

Suche neuen oder top-überholten Sanglasmotor. Wenn möglich 500 S2. Tel.: 09954-7263.

- 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.

Stoye-1-SW-Fahrgestell mit Achse, Rad, Kotflügel, Alu-Auftritt, Anschlüsse für 300,- DM, desgleichen für Stolz-SW zu verkaufen. J. Horlbog, 06311 Helbra, Huissen 17, Tel.: 034772-27782.

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.

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

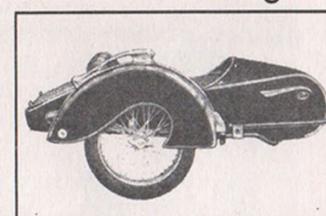
- SONSTIGES -

1. MZ Treffen am 3.-5. Mai 96 in Trendelburg (Hessen) auf dem

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

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

ERSATZTEILE für alle STEIB - Seitenwagen



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

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

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

Wir machen Träume wahr



Klassik Seitenwagen & Steib Seitenwagen Ersatzteil-Großlager

- ➔ Verschiedene Modelle ab Lager lieferbar
- ➔ Angebot und Prospekt anfordern
- ➔ Kostenlose Steib Ersatzteilliste

Peter Bornowski Höhenweg 1.
91578 Leutershausen - Jochsberg
Tel 09823-8699/ 8305 Fax 8592

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. MZ ES 250 Gespann 1000,- DM. Jawa Motor 80ccm, Drehsch. mit E.-Teilen 300,- DM. Jawa Bahnmotor 800,- DM. Tel.: 04793-1733.

Castrol Motoröl, 10lhd 40/50, pro liter für 7,50dm. 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,-dm. o711/6404663

Csepel 250, Bj. 52, 10 PS, top-restauriert, mit TÜV, sehr selten in Deutschland für 3.500,- DM zu verkaufen. Gespann Anschluß vorhanden. Tel.: 06826-6473 Fax 8462. FOTO!!!



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

Gespannbauteile - 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 H

'ig. stadttroller berlin' sucht werkstatthandbücher der IWL-roller Pitty, Wiesel, Berlin und Troll. m. pech, alsterdorfer strasse

260, 22297 hamburg, tel. + fax 040/5117119.

ig. 'STADTTROLLER BERLIN' sucht IWL-fahrer zwecks erfahrungsaustausch. kontakt: manfred pech, alsterdorfer strasse 260, 22297 hamburg, tel. + fax 040/5117119.

Motorradhebebühne zu verkaufen. Auff'n Boden rumkrabbeln vorbei. Masse 220x75x80cm, hydraulisch, 400 kg, auch für Gespanne, 700,- DM. Tel.: 04488-71429.

NSU Herren-Fahrrad 28', Original-Lack, Lampe etc. VB 280,- DM. Tausche DKW Hummel, Zustand 4-5 gegen Quickly. Tel.: 05069-6251.

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

Suche 4-1 Auspuffanlage verchromt, mit Papieren, für Honda CB900 Boldor SC01. Suche Kickstarter für Benelli 250/2C Typ BE/1, Bj. 78 und andere Teile (Auspuff, Räder usw.). Tel.: 0711-3705587.

Suche BMW Motorrad Modelle, wie z.B. R75, R90S v. Tamia, oder R62 mit Seitenwagen aus der Ex-DDR Produktion, jede andere Marke und Maßstab, auch Einzelteile, Literatur und Vorkriegsmotorräder. Tel.: 05363-1205.

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.: 04321-41634.

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 aufgebaut, Motor zerlegt, mit 2 Rahmen und Briefen komplett gegen eine entsprechende BSA. H. Bitter, Feldstr. 40, 25746 Heide.

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

Verkaufe DB 206D, ohne TÜV für 1000,- DM. Tel.: 0511-4581885.

Verkaufe für IFA-MZ: BK-350 Vorderrad-Nabe, Zylinder und Deckel für MZ 250 TS neu, Kurbelwelle MZ 250 TS neu, PAL-Rennmagnet neuwertig, alles preisgünstig. Fax + Tel.: 0561-821554.

Verkaufe Görücke 150 mit Brief u. halben Motor, schlechter Zustand 180,-DM. Panther Moped ohne Motor mit Betriebsl. 80,-DM, Rex Mopedmotor 50ccm 100,-DM. Vorderrad für 98 ccm mit Pränafe Nabe 20,-DM. Verchromter Kofferträger Krauser, passend für BMW 6/7 30,-DM. Fax und Tel. 05381/2592

Verkaufe Moped Star + Schwalbe + diverse Ersatzteile, beide fahrbereit, guter Zustand. Tel.: 03583-691714 nach 18 Uhr.

Verkaufe NSU-Motor 350 ccm, Moss-Getriebe, Bianchi-Motor

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

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

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

POLIEREN WIE PROFIS!
müheless mit Ihrer Handbohrmaschine!
Metalle - auch Alu
Autolack
Plexiglas
Gratisinfo direkt vom Hersteller
Heinrich Kreeb GmbH & Co
Postfach 701 G, 73007 Göppingen
Tel. (071 61) 210 99, Fax (071 61) 219 20

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

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

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

Prospekt anfordern! 5,- DM Briefmarken
Tankabzeichen
Tacho
Helm + Schutzblech
HistoriClassic
Gießereistr. 10 83022 Rosenheim
Tel. 08031/3 24 24 Fax 3 11 75
Vetterling-Druck

Elektronische Fahrzeugausrüstung
Lichtmaschinen-Regler (für Gleich-, Wechsel- oder Drehstrom),
Zündungen, Relais, Spulen
und alles rund um die Elektrik
••• für alle Fahrzeugtypen •••
ELEKTRONIC-DATA
KLEIBER GMBH
Steinbach 19 • 51789 Lindlar • Tel. 02266/470077 • Fax 470079

500 ccm, suche Teile von Ardie 500 ccm, Bj. 1929, JAP ohv Motor 500 ccm 1929. Tel.: 0561-65547 ab 21 Uhr.

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

Vicky Standard, Typ 117, Bj. 65, Motor neu, Lit.; Hercules MF 2, Bj. 49, 2 Motoren, Ersatzrahmen; IFA RT 125/1, Bj. 54; Miele 150, Bj. 55; Express SL 102, Bj. 38 (alle komplett). Tel.: 09131-603357 (abends).

welthölzer emailleschild stahlrohrschreibtisch 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.

- SUZUKI -

Biete Suzuki GSX 1100 E Motor, Bj. 80, 60-80.000 km, Probelauf möglich, VB 1.600,- DM. Tel.: 05772-7368.

Diverse Handbücher für Suzuki, auch Tausch möglich. Tel.: 05031-74828 oder 0171-4574557.

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

suche preiswerte GS 650 G, raum münsterland, 0251/281643, Dietmar.

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

- TEILE -

einige räder abzugeben auch zu tauschen gegen BMW brems-trommeln für R25/ oder sonstige teile (werkzeugkasten von Wan-

derer in grün abzugeben 02422/3862

M72: Lima, Gabelbrücken, Kurbelwelle, Schwungs., Schutzbleche vorne und hinten, etc. für 250,- DM. Rumpfmotor mit BMW-KW für 500,- DM. Tel.: 0221-361168.

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

Suche für BMW R25/3 Alu-Felge 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.

Zusatztank für EML-Tour, evtl. auch für andere SW passend, ca. 35 l, mit Pumpe und Zubehör, VB 500,- DM. Tel.: 09127-7964.

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

Suche Teile für SST500 oder T500, Bj. ca. 31, Räder, Gabel,

Schutzblech, Sattel, Vergaser, Kettenschloss, Rasten, usw. auch v. RR750 sowie Motor + Gabel v. KV oder KIV, Bj. 28, 250 ccm. Tel.: 04109-6678.

Triumph Motor BD 250 Drehschieber, Bj. 39, für 260,- DM. Tel.: 07542-3613.

- TRIUMPH (GB) -

BRITISHBIKESWEIGELT
60439 Frankfurt • Nassauer Str. 14
BSA • NORTON • TRIUMPH
Twinteile-Expressversand
0 69 / 57 13 97 • auch in d. SCHWEIZ
Liste anfordern • Rückporto
Hyde • SRM • LUCAS • Carrillo
Service: Motoren, Magnete, Limas

BSA Norton Triumph
und alle anderen englischen Maschinen
Kostenlose Gebrauchtmotorenliste anfordern

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

Bonneville T 120 V, Bj. 74, Nummerngleich, guter Zustand, überholte Vergaser, 5-Gang, TÜV auf 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

Tiger TR7RV am besten US, GT. Zustand möglichst linksesch., bis 76. Telefon: 02553-5567 Reinhard.

TR6R, Bj. 71, TÜV 9/97, Bonnikopf, 30mm Mikuni, bleifrei, Mergo Ölpumpe, Boyer Zündung Koni usw., zuverlässiger Tourer, wegen Gespannkauf VB 9.500,- DM. Tel.: 04141-66106.

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

- URAL -

Suche M72 zum restaurieren bis 1.500,- DM. Solo oder mit SW. Alles anbieten. Tel.: 06409-6459 nach Jan fragen.

- 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 -

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

Diverse Werkstatthandbücher für Yamaha, auch Tausch möglich. Tel.: 05031-74828 oder 9171-4574557.

FJ 1100, 47E, 84/97, 75.000 km, Extras, VB 3000,- DM. Tel.: 0651-53245.

Für XS 750 SE, Bj. 82, Telegabel + Bremsanlage, H-Kotflügel + Schlußlicht, Fußrastenanlage (Fahrer) Seitendeckel, Tacho + Drehzahlmesser (Chrom) Vorder + Hinterrad, rechter Motor-Seitendeckel mit Schauglas, 1 x 24l Tank für XS 850, Tel.: 06432-82753 Fax 88137.

Für XT 500, 21 l Tank Acerbis NP 300,- DM für 200,- DM VB. Fax + Tel.: 0228-262423.

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



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

SRX, Bj. 88, 25.000 km, TÜV 8/97, 4.800,- DM. Suche Motor für SR 250. Verkauft SR 500 Regler, Tacho je 70,- DM, Krauser Träger mit Anbausatz für 100,- DM. Tel.: 0241-507469.

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

Suche Motor RD400, auch mit Fresser, habe Motor RD250, Bj. 79 (Kontaktlos), gute Kompression. Führt noch jemand RD400? Tel.: 04921-21200.

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

TX 750, guter Original Zustand, orange, 32.000 km, TÜV a.W. neu, Reifen, Kettensatz, Batterie neu, Motor überholt, E. u. Verschl. Teile, WHB, ETL, FP 5.200,- DM. Tel.: 09127-7964.

XS 750 Teile: Vergaser (2-stufiger Choke) 150,- DM. Motor (def. Pleullager) 300,- DM. Tel.: 05250-50122.

XT 500, Bj. 81, zu verkaufen, 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. 0521/86744 Fax und Tel.

GS125, Enduromodell, Bj. 70. Habe folgende Teile für Liebhaber über: Original GS 125 Rahmen mit Brief, Sitzbank, Tank, Lampe mit Halter, Auspuff neu, Aluhinterrad mit Reifen, MC 125 Motor ohne Lichtmaschine, alles möglichst komplett abzugeben an Liebhaber, der die Preise kennt. Tel.: 05751-14520 Anrufb., nahe Hannover.

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

Suche Rücklicht von 200S, Bj. 1956, Tel.: 0231-893841.

Verkaufe Zündapp NormaLuxus, Bj. 54, guter Zustand, Original Brief, Ersatzgabel, Ersatzzylinder mit Kolben, für 2.950,- DM. 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 Akrouit mit MC-Bereifung, MC 125 Motor mit gutem Zylinder + Kolben, jedoch ohne Lichtmaschine und Seitendeckel. M. Fuhrmann, Lerchenbrink 14, 31737 Rinteln, Tel.: 05751-14520 ab 19 Uhr oder Anrufbeantworter.

- LAST MINUTE -

Suche linken Seitendeckel für 175 ccm Sachsmotor von 1956. Rüdiger Hackler, An der Kirche 2, 57334 Bad Laasphe. Tel.: 02754-1342.

Suche BMW Vorkriegsboxer, Zündapp oder NSU 501 OSL im kompletten und originalen Zustand zum Restaurieren im norddeutschen Raum. Tel.: 0421-625902 abends.

Suche Gespann Horex, BMW, Triumph, NSU mind. 350 ccm fahrbereit zum Restaurieren. Tel.: 07962-491 ab 18 Uhr.

Biete für BMW R 50: Zylinderköpfe Stück 150,- DM; Räder-

Der Spezialist für ganz schwierige Fälle

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



kastendeckel 50,- DM; Ansaugrohr (Paar) 100,- DM; Krümmer (Paar) 100,- DM; Kickstarter 50,- DM; Kupplung 150,- DM; Steckachsen 25,- DM; Tragfedern (Paar) 40,- DM.
Biete für Heinkel Tourist 103 A2: Felge (4-Loch) 25,- DM, Motorschutzblech 10,- DM.
Suche für meine BMW R 60/2: Lampentopf, 18" Gespannfelge; klappbarer Rückspiegel sowie Thermokombi XXL und Motorradmodelle. Jens Grimm, Tel.: 04321-41634 Anrufbeantworter.

Verkaufe Werkstattbücher:

Kawasaki: KLR, EL, ZXR, LTD, EN, KLE, GPZ, Zephyr, GPX, ZZR, VN, GTR, ZX9R, ZX.



Peter Kurze und Christian Steiner:
Motorräder aus Zschopau - DKW • MZ - MuZ
"Das Buch war längst überfällig... Das Buch über den in den 30er Jahren größten Motorradproduzenten ist ... nicht nur angesichts seiner Datenfülle, sondern vor allem wegen der übersichtlichen Gestaltung ein kurzweiliges Lesevergnügen nicht nur für MZ-Fans."
ZWEIRAD 7/1994
"...vernünftig und übersichtlich wird die Entwicklung des Unternehmens (DKW-MZ) beschrieben, parallel dazu ergänzen Tabellen über die Zeitgeschichte, Produktionsziffern und die Sportfolge das Geschehen. Abschließend sorgt dann noch eine Typenkunde für die Vermittlung der relevanten technischen Daten. Ein Buch, das zu einem fairem 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 Klapp tafeln, 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

ALLES DICHT

Eigentlich ist Elmar ja ein ausgeglichener Kerl. Bis auf diese kleine menschliche Schwäche, völlig unbedeutend. Er muß eben immer den neuesten Schrei besitzen, das letzte technische Wunderwerk. Aber sonst: Total ausgeglichen.

Erinnert ihr euch, als diese elektrischen Zahnbürsten auf den Markt kamen? Elmar war der erste, der eine besaß. Sie funktionierte nicht. Das heißt, sie funktionierte doch, aber derart hochfrequent, daß Elmar sich an dem heißen Griff drei Finger verbrannte. Zuvor hatte der Bürstenkopf noch genug Zeit, blutige Striemen in Elmars Zahnfleisch zu reißen. Seinem Glauben an den technischen Fortschritt tat das keinen Abbruch. Sobald Hand und Maul verheilt waren, war er wieder völlig ausgeglichen.

Dann das erste Funktelefon, das sich Elmar sofort kaufte. Es krachte, piff und jaulte im Hörer, und nach einer Woche schickten Elmars Gesprächspartner lieber Briefe oder Boten. Elmar blieb ausgeglichen.

Die brandaktuelle „Doors“-Version, eine revolutionäre Benutzeroberfläche für Computer - Elmar besaß sie eher als sein Händler. Elmars Programme wurden daraufhin langsamer als ein Dnepr-Gespann. Wenn sie nicht abstürzten. Immerhin begann der ausgeglichene Elmar zu rauchen. Sein Glauben an den technischen Fortschritt aber blieb unerschütterlich.

Der erste Fahranzug mit „atmungsaktiver, wasserdichter Membran“, den es gab, hing in Elmars Garderobe. Er war absolut dicht. Bis zum ersten Regen. „Ein Montags-Anzug“, kommentierte unser Freund, tauschte ihn um und versuchte

ausgeglichen zu wirken.

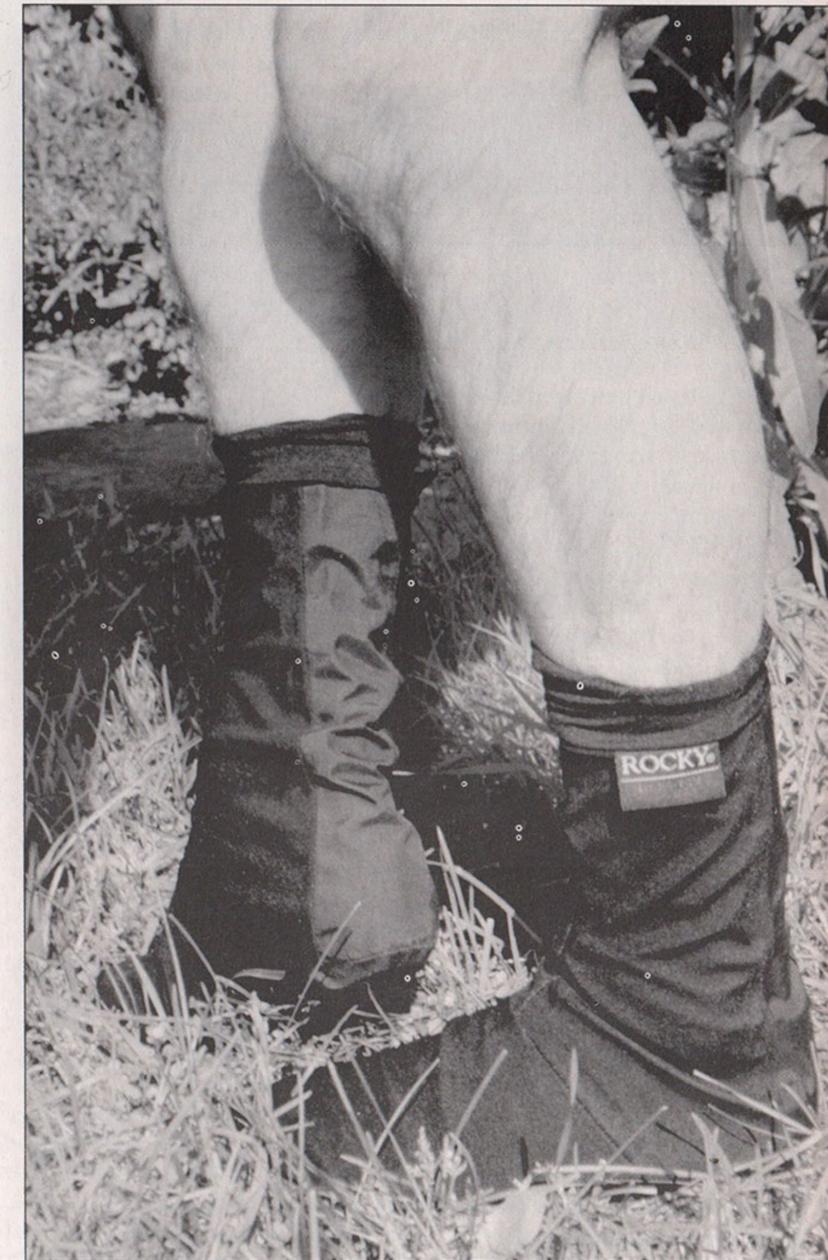
Die Herstellerfirma produzierte offensichtlich ausschließlich an Montagen. Ebenso wie alle Konkurrenzfirmen, die Elmar ausprobierte. Sein Zigarettenkonsum lag breits bei drei Schachteln pro Tag. Er wirkte nervös. „Es muß funktionieren!“ schrie er, sobald er mit seinem Gespann in Regen kam, während sich seine Unterwäsche vollsog.

Aus seinen Stiefeln mit Wunder-Membran quoll das Wasser. „Man muß den Regen weiter innen stoppen“, dachten sich die Hersteller. Und brachten Gore-Tex-Socken auf den Markt. Elmar kaufte sofort.

„Es funktioniert!“ brüllte er hysterisch bei der ersten Regenausfahrt, während er seine wasserschweren Stiefel kaum vom Boden heben konnte. Es funktionierte tatsächlich. Zwar durfte man die Socken mit der hauchdünnen, empfindlichen Membran laut Herstelleranweisung nicht falten,

dehnen, waschen oder gar drin laufen. Aber sie waren dicht. Das Prinzip klappte: Das Prinzip der körpernahen Regenabwehr.

Elmars Zigarettenkonsum geht stark zurück. Sein Glauben an die Wunder des Fortschritts festigt sich. Zumal das Prinzip ausbaufähig ist. Bald



wird es die ersten Membran-Unterhosen geben. Atmungsaktiv: Der kalte Regen kommt nicht rein, die heiße Luft geht raus.

Elmar wartet ungeduldig auf das „Skin-Tex“-Spray: Membran direkt auf den Körper zu sprühen. „Hurra!“, wird der ausgeglichene Elmar dann schrei-

Endlich! Motorradfahrerfüße werden von Gore-Tex-Socken geschützt. Darauf haben alle seit Jahrzehnten gewartet. Die empfindlichen Waden liegen allerdings noch frei.

en. „Der Regen dringt nur bis zur Haut!“

Text + Fotos:
Hans Hohmann

Ospro-Krad

mit Vielstoffmotor

Es begann mit einer Vorkriegs-Zündapp KS 600, Ende der Fünfziger. Als End-Teenager nannte sie Axel Fey sein Eigen. Er war noch Lehrling im Kraftfahrzeugwerk Werdau/Sachsen. Und weil Axel somit des Schraubens frühzeitig kundig wurde, entpuppte sich die KS bald zu einer 601, mit verlängertem Federweg auf 80 mm hinten, getreu dem Artikel „Elefant auf Samtpfoten“.

Danach ging's zum Studium: Kraftfahrzeugbau an der gleichnamigen Ingenieurschule Zwickau. Als frischgebackener Ingenieur versuchte es Axel im IFA-LKW-Werk Ludwigsfelde als Konstrukteur.

Die Einführung der W 50-Produktion (LKW, nach Einstellung der Rollerproduktion) war eine Herausforderung!

Konstrukteur ist er dort heute noch, nunmehr bei MB. Und der Versuch machte Kluch! In seiner 30-jährigen Praxis lernte er, wie ein LKW zu dimensionieren ist. Dieses schlug sich dann bei der Kreation eines Zweirades nieder, worum es in diesem Artikel geht.

Der Organspender

Aufgrund des permanenten Kraftfahrzeugmangels importierte die DDR in den Sechzigern ein Fahrzeug, das entsprechend den besonderen Einsatzbedingungen der großen Sowjetunion zugeschnitten war: Saporoshez 965 A. Dieses galt durchaus als Alternative zum

Trabant 600/601. Besondere Merkmale: Erstes Fahrzeug in der DDR mit Drehstrom-Lima 300 Watt, separate Benzinheizung am Kraftstofftank mit angeschlossen. Der Eigenbau-Zusatztank (um den Aktionsradius zu vergrößern und Kraft-

Benzin zu sparen) endete mitunter mit Abräuchern des kleinen Sowjets, dadurch schmerzlicher Verlust für den Eigner - vielleicht zahlte die Versicherung nicht o.ä.

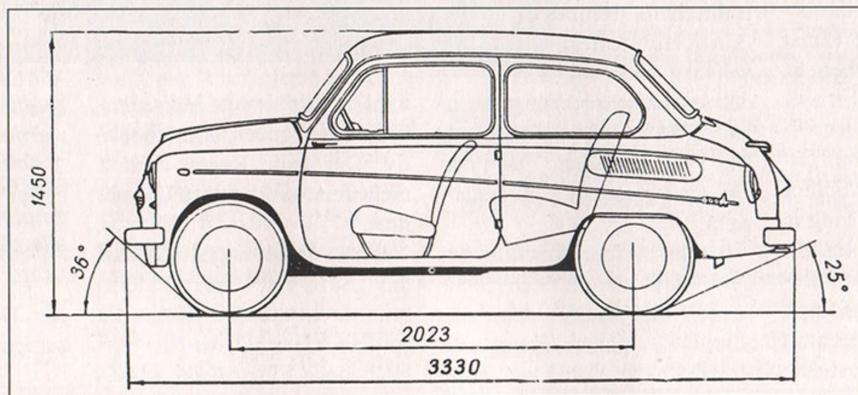
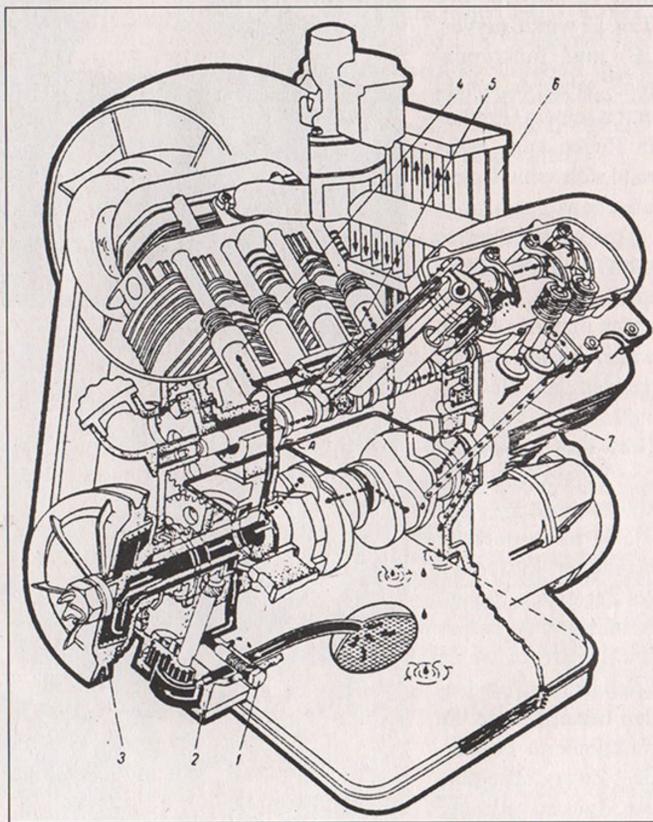
So „russisch“ war der „Kleine“ allerdings gar nicht, äh-

lich einem FIAT 600 der Fünfziger. Spottnamen gab's für das Produkt aus dem Kommunard-Werk (Soldat der Pariser Kommune) in Saporoshe postwendend und viele: von „Buckel-Sapo“ aufwärts über „Zappelfrosch“ bis zum gehässigen „Volksfiatowitsch“ - was heißen soll:

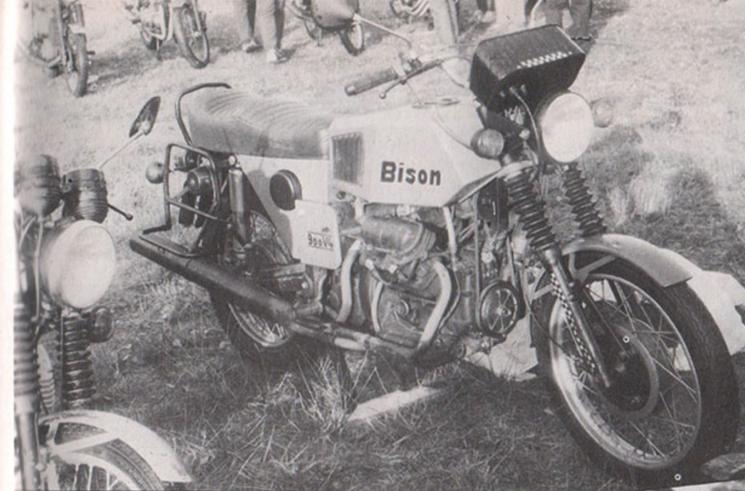
*Volks = Volkswagen
fiat = FIAT*

owitsch = kennzeichnend für Konstruktion von NAMI (Wissenschaftliches Automobil- und Motoren-Institut). Oder böse Zungen behaupten, in ukrainischer Heimarbeit entstanden (von dem wir uns allerdings hier distanzieren)!

Stichwort Volkswagen - man stelle sich einen VW-Boxer mit um je 45 Grad aufgerichteten Zylinderreihen vor. Hubraum auf 900 ccm leicht reduziert. Sapo-Motor fertig! Und noch eine Besonderheit: Von Vielstoffmotoren hört man zuweilen bei LKW- und Panzermotoren. Anders bei Sapo: Aufgrund der unterschiedlichen Kraftstoff-Oktanzen in der (großen) SU befindet sich unterhalb des Zündverteilers eine Rändelschraube. Bei Klingelwasser wird durch Drehen dieser Schraube der Zündzeitpunkt verspätet, Klingeln abgestellt, weiter geht's (mit geringer Leistung, klar). War übrigens bei russischen PKW's üblich, ein sogenannter Oktanzahlkompensator, daher wurden diese



Der Organspender.



Oben eine Bison von 1983, rechts die Bison der 90er Jahre.

Motoren auch „Alloktanmotoren“ genannt.

Weitere Details:

Kurbelwelle: 3-fach gelagert, 90° Grad Hubzapfenversatz, gleiche Zündabstände,
Massenausgleichswelle: koaxial an Nockenwelle geordnet
Motorgehäuse: Magnesium
Zylinderkopf: Alu-Guß
Zylinder: Grauguß

Insgesamt ist das „Kraftwerk“ für alle Ewigkeit gebaut. Und ein Hauch Motorradfahren nahm der Fondsitzer im „Buckel-Sapo“ mit: Wenn der Vordermann nicht gerade zwei Meter lang war, konnte der Hintere problemlos das Blickfeld nach vorn genießen (Parkbank-effekt). Wie auf einem Sozjus unserer Großväter. War da vielleicht ein Motorradkonstrukteur im Spiel?

Der General

Versetzen wir uns um 50 Jahre zurück: Berlin, 25. Mai 1945. Der erste Stadtkommandant General Oberst Bersarin (noch von Ganz-Berlin, soll viel für die Berliner Bevölkerung entsprechend seinen Möglichkeiten getan haben, er verunglückte im gleichen Jahr bei einem Motorradunfall tödlich) gab in einem Befehl bekannt: „Im Interesse der Wiederherstellung des normalen Lebens ... vom Komman-

Sechs mühevoll Jahre

Zu Anfang (1977) stand (und steht heute noch) eine Zündapp K 800 in Axels Garage. Aber ein neues Motorrad mußte her! Leistungsmäßig hätt's auch eine MZ TS 250 getan, aber - dieser Zweitakter!? Und Viertakter gewöhnt, nun eine

erkopf bleibt original, zwei Vierkantrohre 50 x 50 x 4 aus St 37-2 der L 60-Tankträgerkonsole für das Rahmenrückgrat sind wie geschaffen. Analog für die Schwinge Rohr des Spiegels vom W50-LKW. Man beachte: die Schwinge selbst als Ölreservoir für die Schwingenschmierung,



do der Roten Armee erlaubt, die Stadtpolizei, das Gericht und die Staatsanwaltschaft zu organisieren ...“ Dieser Befehl war bedeutungsvoll, denn „... unter Führung der Partei der Arbeiterklasse hat sich die Deutsche Volkspolizei zu einem zuverlässigen Organ der sozialistischen Staatsmacht entwickelt.“ „Ich (der General, 1949 Wachmeister) war ein junger Arbeiter, als eines Tages ein bekannter Genosse meinte, mein Platz sei bei der neuen Polizei im Dienste des Volkes. Ich wurde Verkehrspolizist und hatte Kommunisten neben mir, die mir halfen, die neue Macht zu verstehen, zu gebrauchen.“

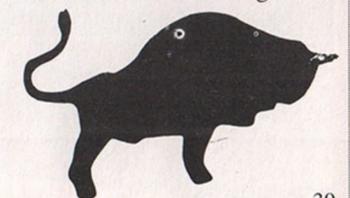
Und: Er war auch Zündapp-Fahrer, der General - damals.

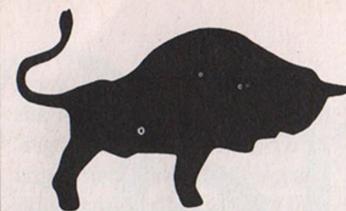
rän ... tän ... tän? Niemals! Dann gab's Informationen über Sapo-Eigenbauten als Motorrad, teils auch längs eingebaut.

Dann beim MC IFA Ludwigsfelde im ADMV entfachten heftige Diskussionen: Man wünschte sich wieder eine Viertakter! Wer das spärliche Motorradangebot der DDR kritisierte, tendierte leicht zum „staatsfeindlichen Propagandisten“, und darauf stand Zucht-haus. Also, den Sapo-Motor hatte Axel erstmal in die engere Wahl gezogen. Dann wurde konstruiert, verworfen und wieder konstruiert.

Ein Rahmen mußte rund um den Motor gewickelt werden. Der Doppelrohr-Brückenrahmen der großen MZ TS 250 bot sich als „Modell“. Somit: Steu-

mit O-Ringen abgedichtet. Als Getriebe dient das der M 72, aus dem russischen Nachbau der BMW R 71. Der Fußschalthebel bedient die Getriebestufen direkt, die Zwischenlasche der Wippenschaltung ist entfernt. Geschaltet wird somit wie bei Old-JAWA oder Engländer, der erste Gang oben. Der Kickstarter liegt quer zur Fahrtrichtung wie bisher. Der originale Elektrostarter des Sapo wurde entfernt, kicken ist sportlicher! Der Zusammenschluß mit dem Motor geschieht durch ein 50 mm dickes Kupplungsgehäuse als Adapterplatte, darin verbirgt sich die Eigenbaukupplung mit M 72-Scheibe. Motor und Getriebe sind vom Mittragen des





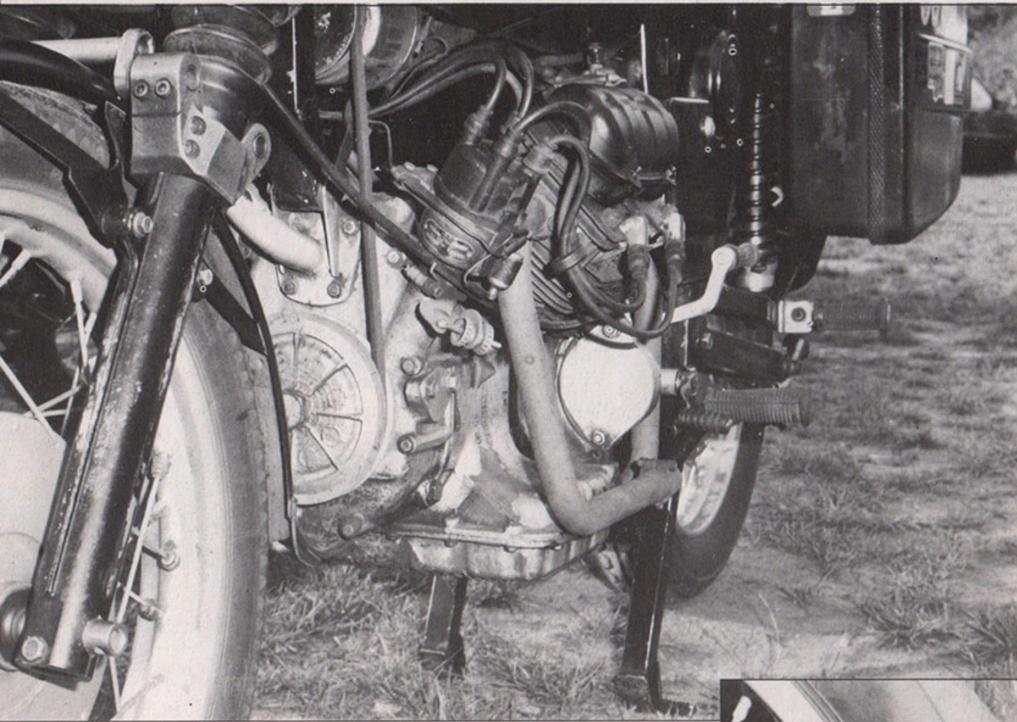
Mit der 10/30 Übersetzung bringt die „BISON“ mit 27 PS bei 4000 U/min 120 km/h auf die Räder, maximal sind 140 drin. Das höchste Drehmoment des Motors liegt bei 2600 U/min, entspricht 5,2 kpm. Die Gabel, einschließlich Flatterbremse, ist von der MZ-Ge-

spannausführung, mit gekröpftem Gabelstabilisator, wegen des 19-Zoll-Vorderrades von der Pustaliesel, genannt Pannonia 250.

Der DDR-Traktor ZT 300 ist Lieferant des Scheinwerfers, das Cockpit ist selbstgebaut. Es beinhaltet:

- Zeituhr (Weimar)
 - MZ-Zündschloß
 - Ladekontrolle
 - Fahrlichtkontrolle
 - Fernlichtkontrolle
 - Öldruckwarnung
 - Blinklichtkontrolle
 - Öltemperatur
 - Tachometer (Wartburg)
 - Umgebungstemperatur-Thermometer
- Was braucht man noch?

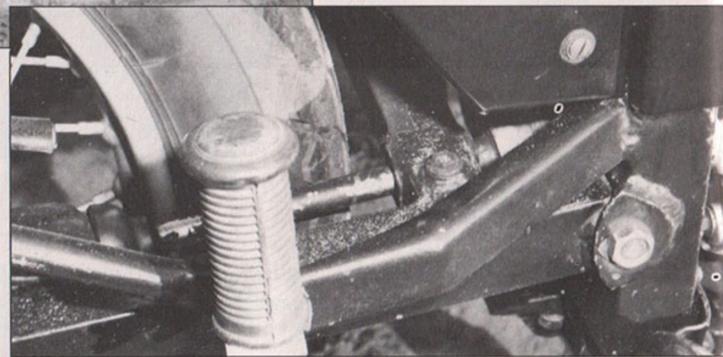
Der Lenker stammt von der SIMSON-Enduro. Das 4,00 - 18 Zoll - Hinterrad war ursprünglich durch MZ-Federbeine, ist nunmehr mit Koni-Federn angelenkt. Mit einer Eigenmasse (vollgetankt) von 210 kg und einem Radstand von 1540 mm „liegt“ die „BISON“ bestens auf der Straße. Noch zu DDR-Zeiten erhielt sie das Kürzel ZSB (Zusammenbau) mit dem Vermerk: Hersteller unbekannt. Doch was sich von 1983, dem Jahr der Fertigstellung ab tat, lese man im folgenden Abschnitt.



Rahmens entbunden und in Gummi gelagert. Der Motor ist grundsätzlich in der ursprünglichen Form geblieben. Als Vergaser mußte der HB 28 vom alten Trabi (bis 83) her, gesiebte Luft gibt's ebenfalls aus dem Trabi-Filter. Die Auspuff-Formel lautet 4 in 1, in einen gekürzten MZ-Dämpfer. Bei der Krümmeranordnung wurde die Zündfolge berücksichtigt.

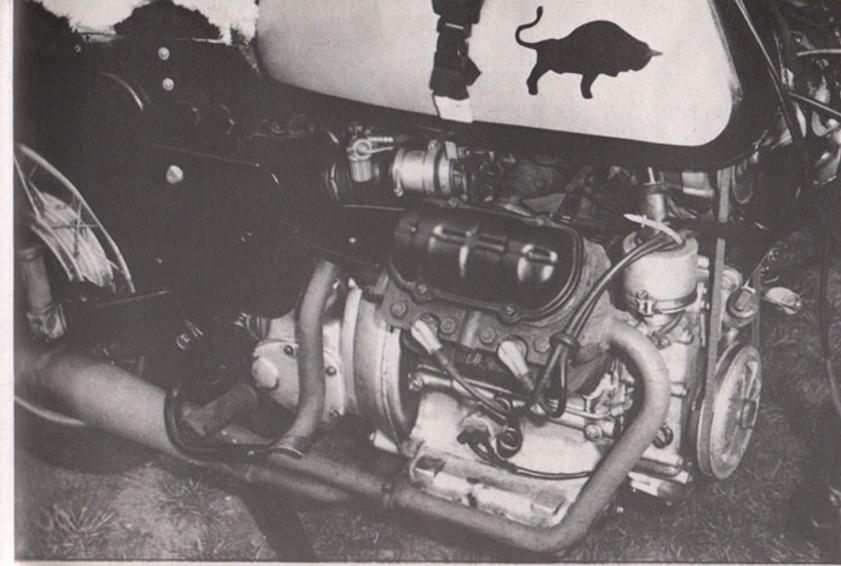
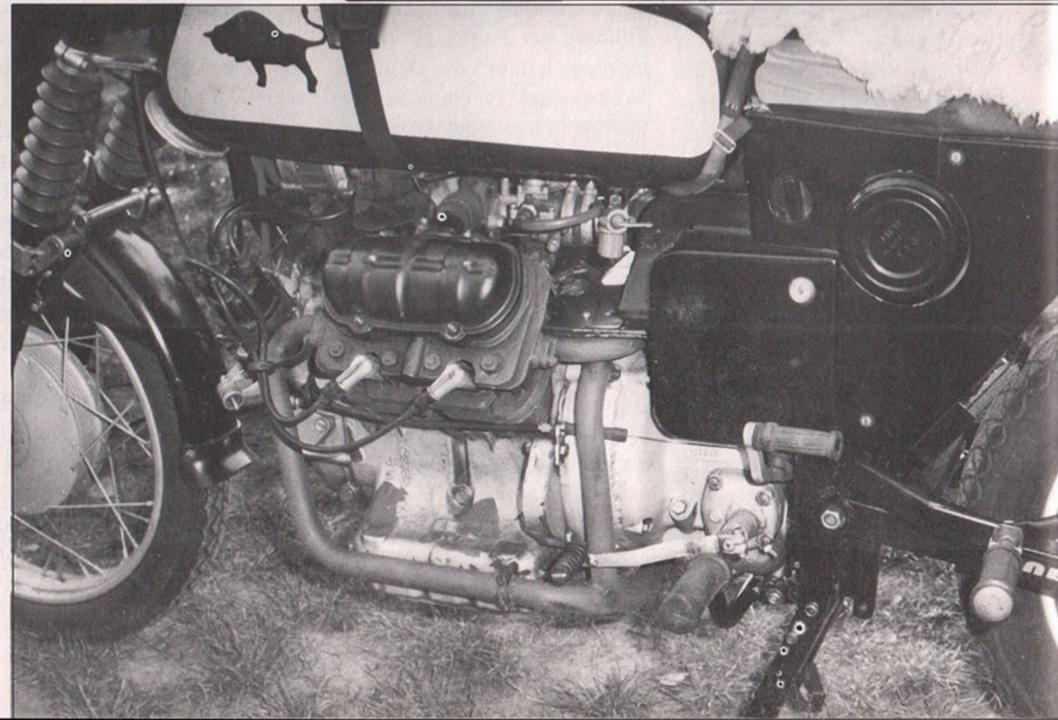
Rechts: Kaum zu erkennen: Ölreservoir in der Schwinge.

Unten: Schalthebel ohne Umleinklasche, wird wie Old-Jawa (erster oben) geschaltet, Kickstarter wie üblich quer zur Fahrtrichtung. Unter dem Sitz der Trabi-Luftfilterkasten.



Für den großvolumigen, 29 l fassenden Tank mußten zwei Tanks der ETZ 250 dran glauben. Kardan und Hinterradnabe stammen von der M 72 bzw. DNEPR.

Das Kardangetriebe erhielt einen neuen schrägverzahnten Radsatz mit 10/30 Zähnen angefertigt, inclusive weiterer Zutaten von Sportfreunden des MC IFA Ludwigsfelde (heute leider aufgelöst) sowie aus dem Niederlausitzer-sächsischen Raum.



Die bürokratischen Hürden

Da hat sich bis heute nicht viel geändert: die Genehmigungsverfahren. Grundsätzlich: Wer in der DDR einen Um- oder Neubau vorhatte, bedurfte der Genehmigung, soweit in Ordnung. Die zuständige Institution hierzu war die Abteilung Verkehr beim Rat des Bezirkes, das war die übergeordnete Stelle des Kraftfahrzeugtechnischen Amtes (KTA). Die Aufbaugenehmigung hatte Axel mit Unterstützung seines MC und seines Werkdirektors erhalten.

Die technische Prüfung des KTA (entspräche etwa dem TÜV der BRD) war positiv ausgefallen, aber die Zulassung wurde verweigert. Kurzum, Axel beschwerte sich bei der Hauptverwaltung Kraftverkehr - mit dem Ergebnis: Aufbaugenehmigung vollends entzogen. Verboten, die einfachste Sache der Welt! Schließlich sprach er beim höchsten DDR-Verkehrspolizisten, besagtem General M., in seiner Datsche bei Berlin vor. Der versprach ihm eine Veteranenzulassung, keine Aufbaugenehmigung.

Irgendwann hatte der Genosse General eine Unterredung mit Axels Betriebsdirektor in Ludwigsfelde und brachte einen technisch versierten Genossen zum Begutachten der BISON mit. Und so verstand der General von dem „zuverlässigen Organ der sozialistischen Staatsmacht“ bzw. „im Dienste des Volkes“ die „neue Macht“ nun

Oben: Sorgfältige Krümmerverlegung. Der Rohrstrumpf unter dem Steuerkopf trägt den Motor vorn. Eine Keilriemenabdeckung erscheint wünschenswert.

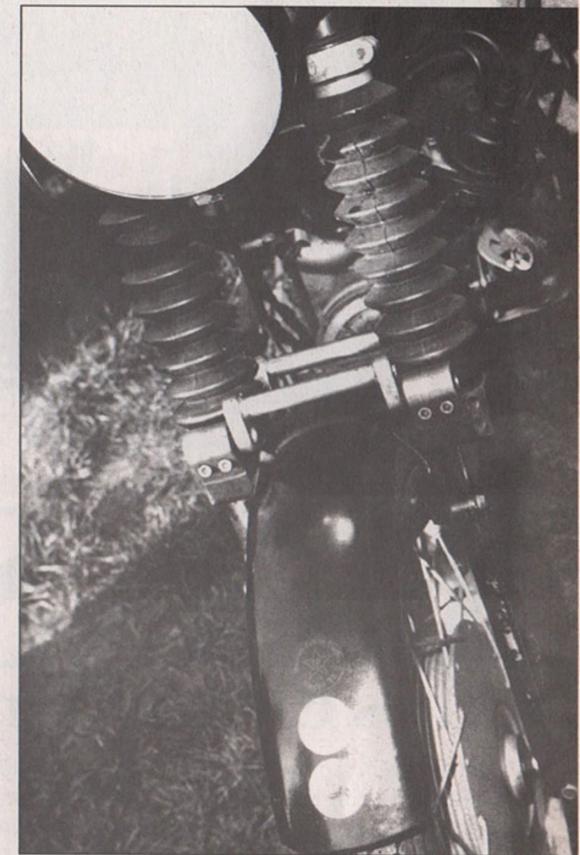
Rechts: Der große Scheinwerfer stammt vom Traktor. Verleiht Festigkeit: der gekröpfte Gabelstabilisator.

auch wieder nicht. Begründung für die Inaktivität: Draußen warten 100 andere (Staatsbürger) auf eine Aufbaugenehmigung - aus die Maus! Aber so schnell ließ sich der Axel nicht unterkriegen.

Immerhin: Es liefen viele Motorräder aus West und Fernost in der DDR mit anderen Papieren, z.B. eine R 69 auf einer BMW R 11 von 1934 und so. Und bei Axels BISON mußten die Blätter von der altherwürdigen K 800 erhalten. Bis zum ZSB. Erst im Frühling 90 brachte ein erneuter Anlauf gegen die Instanzen des Staates den kaum noch erhofften Durchbruch. Ohne Wenn und Aber erteilten die ehemaligen Verweigerer die erforderlichen Papiere. Durch die „neue Macht im Dienste des Volkes“. Tja, so ändern sich die Zeiten.

Resümee

Wo die BISON auch immer auftaucht, sie wird bewundert! Da vergessen die Leute Reiskocher als auch Originale und Möchtegern-Amerikaner. Ein Produkt der (anderen) „sozialistischen Staatengemeinschaft“, von deren Obrigkeit einst ungern gesehen, da Trouble vor-



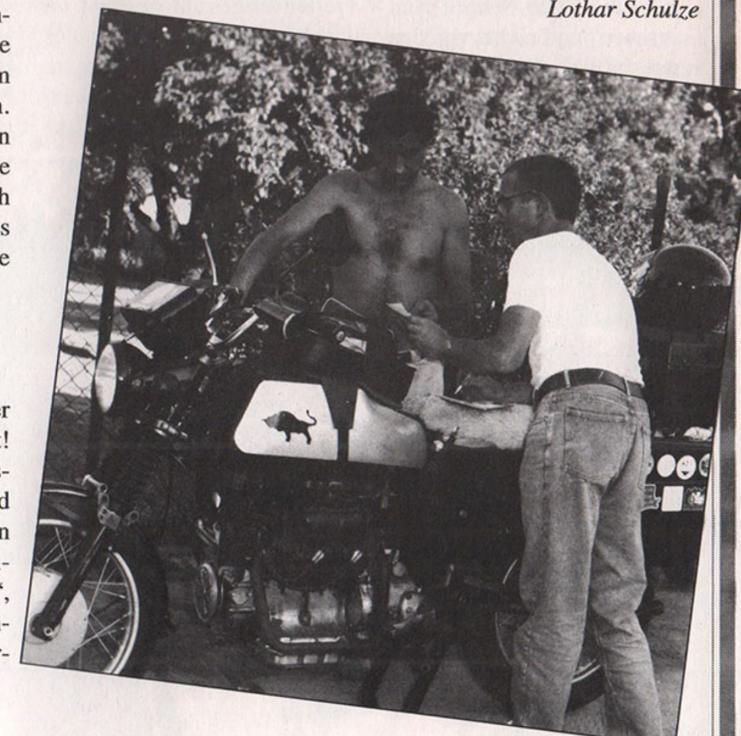
programmiert. Mit kleinen „kapitalistischen“ Zutaten, versteht sich!

Die Pokale, die Axel bei Treffen mit Wertung „Edelbastler“ gewann, mehren sich auch heute noch. Sie läuft und läuft ... auch mit Eigenbau-Topcase und Seitenkoffern, ggf. mit einem formschönen Einrad-Anhänger. Unbeantwortet bleibt die Frage, ob Axel seine „Ente“ zu-

Gern würde Axel die blecherne Zylinderkopfdeckel gegen solche aus Alu-Guß austauschen. Die gab's schon mal beim Stationärmotor. Ein russischer Motorcrosstrainer (oben ohne) will helfen.

gunsten eines Motorrad-ZSB entmotorisieren will.

Lothar Schulze





E-I-S: Altes Elefantentreffen

Es war wieder soweit. Bei viel Schnee und wenig Scheißwetter trafen sich knapp 1.500 Motorradistis vom 23. bis 25. Februar zum von Henning Wiekhorst ausgerichteten Alten Elefantentreffen am Nürburgring. Besonderen Grund zur Freude bot dieses Mal die Wetterlage, denn anders als in den vergangenen zwei Jahren wurde der winterstüchtige Kradmensch dieses Mal von besten Elefantentreffen-Bedingungen verwöhnt. Das heißt es gab Schnee zum „sattsehen“ und nichts von den sonst durchaus üblichen Schlamm-schlachtverhältnissen in der Eifel zu benörgeln. Auch

die Temperaturen waren angenehm mild frostig. Durch solcher Art Idealumstände angefeuert, war die Stimmung unter den Treffenteilnehmern bestens. Viele von ihnen hatten erst gar nicht den Versuch unternommen, ihre Motorräder in den höher gelegenen Teil des Geländes zu lotsen, sondern hatten ihre Maschinen im unteren Teil abgestellt und dort auch gleich die Polyesterhütte aufgestellt. So war es bei diesem Treffen insgesamt gesehen im unteren Geländeabschnitt des Geländes weitaus voller als im oberen Teil und zeitweise kam es sogar zu Staus, weil die an-

scheinend aus Kommerzgründen unvermeidbare vierrädrige Erbsensuppenkanone sich auf dem Hauptweg quergestellt hatte und es deshalb zum Leidwesen der Gespannpiloten kein Vor und Zurück gab. Für den Ernährungszustand der Treffenbesucher war die Erbsenkanone garantiert unwichtig, die Elefantentreiber hatten wohl alle genug Verzehrmaterial dabei oder haben sich untereinander versorgt. So muß ein Treffen aussehen, dann klappt's auch mit der Verdauung.

Oben gab's dieses Mal also etwas mehr Luft zwischen den Zelten. Daß viele der Maschinen den Hügel nicht mal im Ansatz erklimmen konnten, lag vor allen Dingen an der modernen breiten Niederquerschnittbereifung vieler Maschinen. Dieser Reifentyp beweist mal wieder, daß modern nicht unbedingt mit „das taugt was“ gleichzusetzen ist. Zumindest für den Betrieb auf verschneiten und vereisten Straßen müßten die breiten Niederquerschnittreifen den Stempel „taucht nicht die Bohne“ verpaßt bekommen. Mit solchen Reifen bleibt man ohne Schwung an jedem festgefrorenen Handschuh hängen. Möglichst schmale Reifen mit ordentlich grober Profilierung sollte der winterlustige Fahrer seiner Maschine im Rahmen des Möglichen gönnen. Natürlich kommen da wieder die TÜV-Probleme ins Gespräch, aber gerade der Winterbetrieb for-

dert vom Fahrer Improvisationskunst.

Besser als im vergangenen Jahr war dieses Jahr auch für die Holzversorgung gesorgt, denn es gab dieses Jahr keinen Mangel an dem wichtigen Material. Im Eingangsbereich des unteren Geländes lagerte reichlich Vorrat. Lediglich Freitag war der Anreiseweg zum Brennholz für die oben Kampierenden etwas lang, weil der Holzlastler, der die Almöhis mit Holz versorgen sollte, den technischen Löffel abgegeben hatte. Sonnabends gab's wieder das aus den Vorjahren bewährte Programm aus Geschicklichkeits- und Nennungswettbewerben und der Fackelfahrt zum Abschluß. Etwas verdrieslich wurden einige der Fackelfahrer durch die ellenlange Ansprache mit anschließender Totenehrung vor Beginn der Fahrt. Eine ganze Menge der Fackeln war schon fast bis auf einen letzten kläglichen Rest heruntergebrannt, bevor die Fahrt überhaupt gestartet wurde. Das lag unter anderem auch daran, daß der Festredner beim Reden ständig vergaß, was er denn eigentlich sagen wollte. Nächstes Mal gibt es n schnee- oder erdfarbenen Sofleurkasten, nich Henning?

Das nicht so schlammträchtige Wetter verschaffte auch den Angestellten des Campingplatzes einen etwas angenehmeren Job als in den vergangenen zwei Jahren. Größere Probleme mit den Sanitäreinrichtungen hat es auch dieses Mal nicht gegeben - Molto bene. Und wo wir schon bei ruhiger sind. Ich hab mir diesmal einen ganz „lauen“ gemacht und mich die ganze Tour mit bester Guzzi-Soundkulisse „intraohrös“ im Seitenwagen zum Ring chauffieren lassen. Da kann ich als ehemaliger Kuhreiber nur sagen: Guzzi klingt besse.

Oi verpübsch des woars scho wiede.

Also nächstes Jahr selbe Eke, selber Rum, woll!

Ducsi

GUMMIKUH & PAST perfect 15. März 1996

Treffen & Termine

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

von	bis	Ort	Treffpunkt	was	Infos bei	(# = Neuer Termin)
März 1996						
15. 3.	-17. 3.	Hamburg-Schnelsen	Messehalle	HMT-Motorradtage	0431/92800, Fax 91930	
17. 3.		O1458 Otterndorf-Okrilla	Stadion	Oldtimer-Teilemarkt	Sauer, An der Mark 10, 01558 Otterndorf-Okrilla	
22. 3.	-24. 3.	Hockenheim	Grundkurs für Frauen	Moto aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cölbe, 06427/92300, Fax 923030		
23. 3.	-24. 3.	Oldenburg	Weser-Ems-Halle	Inter Bike '96	02064/55943, Fax 59554	
28. 3.	-31. 3.	Berlin Funkturm	Messegelände	BMT-Motorradtage	0431/92800, Fax 91930	
29. 3.	-31. 3.	Burg		Gespannlehrgang Anfänger	IG Gespannfahrer, Anmeldung Wolf 04825/7161	
29. 3.	-31. 3.	Regensburg	Grundkurs Wartung +	Reparatur	Moto aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cölbe, 06427/92300, Fax 923030	
30. 3.	-31. 3.	25779 Hennstedt	Fa. Claus Carstens	Italo-Wochenende	Carstens, 04836/1550, Fax 1507	
#30. 3.		29451 Dannenberg	Marktplatz	Rundfahrt d. Motorradfahrer gegen Atomkraft	05864/1679 ab 19 h	
#30. 3.	-31. 3.	Bochum	Jahrhunderthalle	Start u. Ziel III, Motorradmesse	Cultur Consult, 0234/771575, Fax 74797	
31. 3.		63225 Langen	Jahnsportthalle	14. Oldiemanie	Kraus, 06103/53850	
April 1996						
5. 4.	- 7. 4.	Marburg		Grundkurs für Frauen	Moto aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cölbe, 06427/92300, Fax 923030	
12. 4.	-14. 4.	Hockenheim		Elektrik-Grundkurs	Moto aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cölbe, 06427/92300, Fax 923030	
12. 4.	-14. 4.	Regensburg		Markenkurs MZ	Moto aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cölbe, 06427/92300, Fax 923030	
13. 4.	-14. 4.	Eiselfing/Inn	Landgasthof Perfall	Motorrad-Oldtimer Treffen	08071/95854	
13. 4.	-14. 4.	Düsseldorf	Neue Stadthalle	Motorrad-Messe	Tel.:040/6720164, Fax 6725161	
14. 4.		26133 Oldenburg		1.Oldtimer-Fahrradtreffen	MVC 0441/47726	
19. 4.	-21. 4.	Hockenheim		Kurs f. Frauen m. eigenem Mrd.	Moto aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cölbe, 06427/92300, Fax 923030	
19. 4.	-21. 4.	Marburg		Aufbaukurs Wartung + Rep.	Moto aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cölbe, 06427/92300, Fax 923030	
20. 4.		A5230 Mattighofen	KTM, Werk II	Oldtimer-Teilemarkt	0043/7742/3012	
20. 4.	-21. 4.	NL5248 Rosmalen	Autotron	Int.Börse Motorräder	Fax 0031/4192/16795	
20. 4.	-21. 4.	Ludwigshafen	Friedrich-Ebert-Halle	Veterama M	Metz, 06272/567, Fax 789	
21. 4.		97993 Creglingen-Schirmbach	Motorrad-Flohmarkt	07933/7176		
21. 4.		32469 Petershagen-Lahde	Nähe Kraftwer B 482	3.Italofrühstück	Jörg, 0571/46813 o. Jürgen 0571/43805 ab 18.30 h	
26. 4.	-28. 4.	Burg	Gespannlehrgang Anfänger	IG Gespannfahrer, Anmeldung	Wolf 04825/7161	
28. 4.		NL HE-Norg	16.Int. Horsepowerrun	bis Bj. 1920	HP-Run, Eikenlaan 5, NL-9331-HE-Norg	
Mai 1996						
1. 5.		55457 Gensingen	Gasth. Zum Adler	9.Maiausfahrt ab 9.30 h	Martin, 06721/45790	
3. 5.	- 5. 5.	Hockenheim		Aufbaukurs Wartung + Rep.	Moto aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cölbe, 06427/92300, Fax 923030	
3. 5.	- 5. 5.	Wolfenhausen-Bründersen		Cafe Mondschein	Frühjahrsreffen IG Gespannfahrer 05932/2699	
#4. 5.	- 5. 5.	24837 Schleswig - Industriegebiet	St.Jürgen- Ind.Area „Maatheide“	Gespannfahrerlehrgang f. Einsteiger	Fa. Sauer, 04644/893, Fax 1493 (schriftl. Anmeldung nötig)	
#10. 5.	-12. 5.	B Lommel		Burning Wheels Weekend-Drage	Pascal, 0032/11/735285	
10. 5.	-12. 5.	Marburg		Markenkurs BMW	Moto aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cölbe, 06427/92300, Fax 923030	
11. 5.		72718 Reutlingen	Elssporthalle	Veteranen + Teilemarkt	VCO Neckar-Alp, 07025/4019 o. 07157/61275	
11. 5.		Geesthacht	Heidberggring	Gespannsicherheitstraining-	Sauer, 24398 Karby, Eckernförder 1A, 04644/893, Fax 1493	
12. 5.		Rothenburg/Wümme	2.Damen-Fahrradhilfs-	motor-Rundfahrt	Hannelore, 04261/84374	
17. 5.	-19. 5.	Bopfingen b. Aalen		Grundkurs Wartung + Rep.	Moto aktiv, Hohlweg 7, 35091 Cölbe, 06427/92300, Fax 923030	
17. 5.	-18. 5.	Delmenhorst		DKW-Motorradtreffen	04221/86980	
17. 5.	-19. 5.	NL Winterswijk	Eelink Woold	7.Maico Achterhoek Treff	Esselink, 0031/543/520084	
17. 5.	-19. 5.	Paderborn		5. Moto Guzzi Treffen	MGZ Paderborn, 05250/930730	
18. 5.	-19. 5.	86343 Königsbrunn		6.Oldtimer-Teilemarkt	Drescher, Tel+Fax 0821/84864	
19. 5.		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. 5.	-27. 5.	Baden-Baden		Moto Guzzi V 65 Lariotreffen - Anmeldung bis 31.3.96	- Hagemann, Tel+Fax 07251/82217, Mobil 0177/2434457	
25. 5.	-26. 5.	Idar-Oberstein		2.Monkey- und Dax-Woodstock '96	06781/41993, Fax 41994	
25. 5.	-27. 5.	GB Enfield		Whitewebbs Museum 19. Int. Oldtimermarkt	EDVVT, Whitewebbs Museum, Enfield, EN2 9HW, GB	
Juni 1996						
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	
#2. 6.		I Modigliana/Forli	Parilla Jubilee Day/Internationale Rallye		Bruno Baccari, (I) 0039/546/90257	
2. 6.		28865 Lilienthal		9.Fahrradhilfsmotor-Rundfahrt durchs Teufelsmoor	04298/4376	
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. 6.	-16. 6.	Paderborn	Bentfeld	Laverda-Register Treffen	Stoni, 040/7124203, Kalle 05250/930730	
14. 6.	-16. 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.	6. Neschwitz		5.Neschwitzer Schloßparkralley	Jatzwauk, 035931/20454	
21. 6.	-23. 6.	Nürburgring		Int. Oldtimer Festival	DAMC Tel.+Fax 0211/334242	
#22. 6.	-23. 6.	GB Laindon/Chelmsford	2.Int. Ausfahrt ehem. Polizeikräder		Bragg (NL)-003135-6858836, BRD:Wilfried 05992-2699	
28. 6.	-30. 6.	76846 Hauenstein	Zeltplatz Im Stopper	5.Italo Treffen	Norbert Gerst, Bahnhofstr. 105, 76846 Hauenstein	
#29. 6.		56230 Ransbach-Baumbach		Veteranen-Ralley	MSC Kannenbäckerland, 02623/4255	
30. 6.		38524 Sassenberg-Grußendorf	ET-Zweiradmuseum	2.Mopedpicknik	05379/1669	
Juli 1996						
6. 7.		76761 Rülzheim		2.Oldtimer Ausfahrt	Jonny Müller, 07272/5149	
12. 7.	-14. 7.	27612 Loxstedt	Hahnenknoop	7.Norddt. Klassiker-Treffen	Schultz, 04744/5060	
13. 7.		55457 Gensingen	Gasth. Zum Adler	8.Orientierungsfahrt ab 10 Uhr	Gerd, 06701/3546	

GUMMIKUH & PAST perfect 15. März 1996

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

#19.7.	-21.7.	83670	Bad Heilbrunn	Gasth. Reindeschmiede	- 6. Guzzi-Einzyliindertreffen	P.Mayer, 08841/79412; M.Wollpert, 08042/98056
19.7.	-21.7.	CH	Sumiswald (Emmental)		4.Int. Töfftreffen	MC Dead Riders, 0041/34/714537
19.7.	-21.7.	34637	Schrecksbach	ab BAB A5 Schilder	8. Italo Treffen	Volker, 06698/310
20.7.		FIN	Mustiala		6.Bella Italia	Fax 00358/754/4115 (Finnland)
August 1996						
1.8.	- 4.8.		Roßbach/Bayern		TR 1 Treffen	Sepp + Heinz, 08631/91355 u. 95675
2.8.	- 4.8.	99817	Eisenach		2. Treffen der Panonia-Freunde	Kopal, Bahnhofstr.5E, 98817 Eisenach
2.8.	- 5.8.	GB	Congleton/Whitemoor		Maico Rallye	Phil Hingston, 0044/1367/710408
#9.8.	-11.8.		Oyten b. Bremen		11. Internationales Rickmantreffen	Streithoff, 0421/455735
9.8.	-11.8.	S	Faro		Moto Guzzi Treffen des MGC Schweden	Olle, S-0498/218803
16.8.	-18.8.	FIN	Jämsänkoski		Rasua Camping Guzzi Treffen GMG Finlandia	Tapio, 00358/31/3465659, Fax 3456841
#17.8.			Vinnbrück		Herbstausfahrt Oldtimer-Freundeskreis Vinnbrück	02151/753758 o. 735262
17.8.	- 1.9.	O1728	Dresden		Distanzfahrt für Vet-Fahrräder HH-Dresden	Papperitz, Goldhändl 6, 01728 Dresden
18.8.		A5230	Mattighofen/Kindstal		Gleichmäßigkeitfahrt f. Autos + Motorräder	0043/7742/3012
18.8.			Essen-Borbeck		First Classic Day + Japan-Classic-Meeting	Wybiralla, 0209/209157
18.8.		NL	Twente		Maico Wochenende	Achterbosch, 0031/74/2424867
24.8.	-25.8.		Bad Karlshafen		FKMD-Treffen	Martin Bötte, 05672/2163
30.8.	- 1.9.	16866	Kyritz		D-Räder Treffen	Werner, 033971/71254
30.8.	- 1.9.	26316	Varel		18. Nimbus-Treffen	Reinhardt, 04451/3253
30.8.	- 1.9.		Bad Zwischenahn		Oldie-Festival	Weigel, Tel+Fax 04488/3918
31.8.		88250	Weingarten		Motorrad-Oldtimer Show	0751/46190
31.8.			Hinterweidenthal		7.ADAC-Grenzlandfahrt f. Motorrad-Vet.	Lothar, 06396/1294, Fax 1774
31.8.	- 1.9.	A7210	Mattersburg		10.Int. Schloßbergpreis - Gleichmäßigkeitläufe f. Autos + Motorräder - MSC, Brunnenplatz 5B, A-7210 Mattersburg	
Ständiger Termin						
		10777	Berlin	Irish Pub	Engländer Stammtisch	Jeden 1. Montag im Monat ab 20 Uhr, 030/8210951
			Berlin-Karlsdorf	Heizhaus	MZ-Stammtisch	Jeden 2. Donnerstag im Monat ab 18 Uhr, 030/4332554
		10557	Berlin	Werftstr.	(Vet.-) Trialstammtisch	Jeden 2. Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr, 05829/448
		10965	Berlin-Kreuzberg	Yorkstraße 15	XS 650 Rüttlers Klub	Jeden 3. Do., Langer, 030/7929726, Klatt 8115278
		13403	Berlin	Schornweberstr.82	MC Hermsdorf-Treffen	Jeden Donnerstag ab 20 Uhr, 030/4138823, 4522899
		20357	Hamburg	Sternschanze	Motorrad-Stammtisch	Jeden 3. Sonntag im Monat, 10 bis 12 Uhr 040/6915387
			Hamburg 76	Gastst. Intakt	Oldiestammtisch	Jeden Freitag ab 20 Uhr
		20255	Hamburg	Lutterothstr. 33	Brit-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat
		21357	Bardowick	Fa. Damen&Brunns	BMW-Klönsschnack	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr
			Hamburg-Winterhude	Gastst. Kanal 9	MZ-Stammtisch	Jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat
		22941	Bargteheide/Elmenhorst	Gastst. Voß (B75)	FMC Comet Stammtisch	Jeden Donnerstag 20 Uhr, 04532/3548
		26655	Giebelhorst	Schwes Gasthof	MZ-Stammtisch Ammerland	Jeden letzten Donnerstag ab 19 Uhr, 04488/72915 ab 18 h
		26689	Apen	Leuchtturm	Motorrad-Klönsschnack	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 10 Uhr, 04409/8140
		27299	Langwedel	Connys Cafe	Harley-Stammtisch	Jeden 1. Samstag im Monat ab 15 Uhr, 04232/3553
		27721	Ritterhude	Circus Circus (B74)	SR 500-Treffen	Jeden 2. Samstag im Monat, 0421/625902
		28870	Otterstedt	Gasthaus am See	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Dienstag im Monat, 0421/254998, 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
			Harpstedt/Bassum	Gastst. Z. Kreuzkrug	Bremer Italo Club	Jeden 1. Do./Monat, 20 Uhr, 04432/1610, 04207/801506
#		29451	Dannenberg	Bistro Danneberg	IDAS-Motorradfahrer gegen Atomkraft	- Jeden 1. Freitag im Monat, 20 Uhr, 05864/1679
		29683	Dorfmark	Gastst. Böhmegrund	Boxer-Stammtisch	Jeden 1. Donnerstag im Monat, 04261/83264
			Hannover	P im Herrenhäuser Garten	Gespannfahrertreffen	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 10 Uhr, 0511/601854
		33106	Paderborn	Schmiedehütte	Motorradstammtisch	Jeden Donnerstag ab 20.30, 05251/57451, 05254/7106
		34587	Niedervorschütz	Gasthof Forstnhöhle	MZ-Stammtisch	Jeden 3. Samstag im Monat ab 19.30 Uhr, 05665/30613
		38329	Wittmar	Waldhaus zur Asse	Motorradstammtisch	Jeden Dienstag ab 19.30 Uhr, 05331/32040
		38329	Wittmar	Waldhaus zur Asse	MZ-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat ab 18 Uhr, 0531/696965
		38329	Wittmar	Waldhaus zur Asse	Roller-Stammtisch	Jeden 2. Sonntag im Monat ab 17 Uhr, 05331-45676
		40549	Düsseldorf	Weg.a.Handweiser	Waserbüffel Stammtisch	Jeden 2. Freitag im Monat ab 20 Uhr, 0211/5048100
		47906	Kempen	Gasthof „Berg & Tal“	Oldtimerfrühstücken	Jeden Sonntagmorgen, 02151/753758 u. 735262
		49152	Bad Essen	Ölfleck	DDR-Fahrzeug-Stammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat 20 Uhr, 05472/4828
			Ellenstedt	Ponyhof, Schneebec.	Motorrad-Stammtisch	Jeden 1. Mittwoch im Monat ab 20 Uhr, 04444/632
		49638	Nortrup	Jagthaus Spark	Heinkel-Stammtisch	Jeden 1. Freitag 19.30 Uhr, 05436-707
		42651	Solingen-Kohlfurth	Café Hubraum	GB 500-Stammtisch (XBR-)	Jeden letzten Do. im Monat ab 19 Uhr, 0221-426220
		52080	Aachen	Parkpl. Siegel	Ausfahrt, 50er Jahre Kräder	Jeden Sonntag ab 10 Uhr, H. Heiliger, 0241/511556
		52062	Aachen	Autonom.Zentrum	MC Kuhle Wampe Aachen	Wirsching, Mariahilfstr. 1-3, 52062 Aachen
		52224	Stolberg-Vicht	Gaststätte Moll	Vichter-Motor-Club	Jeden 1.Freitag im Monat, 20 Uhr, 02402/7969
		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	Daun-Pützborn	Zur alten Schmiede	Kawa-Stammtisch	Jeden 2. Freitag im Monat ab 19 Uhr, 06952/4331
		55457	Gensingen	Gasthaus Zum Adler	Veteranen-Stammtisch	Jeden Montag ab 20 Uhr, 0671/44550 Thomas
		56271	Isenburg	Gasthof Isenburg	Oldie-Stammtisch	Jeden 1. Dienstag im Monat, ab 20 Uhr, 02634/1644
		57271	Hilchenbach-Vormwald	Gastst.Zollposten	Italiener Frühstücken	Jeden 1.Sonntag im Monat ab 10.30 Uhr
		58453	Witten	Zur Waldeslust	MZ-Stammtisch Ruhrtal	Jeden 2. Do. im Monat, 02330-12467
		59302	Oelde	Gasthof Hui buh	Wasserbüffelstammtisch	Jeden letzten Samstag im Monat ab 17 Uhr, 0251-525761
		68732	Schwetzingen	„Zum blauen Loch“	MZ-Stammtisch Rhein/Neckar	Jeden letzt.Dienst. im Monat ab 19.30 Uhr, 0621/478438
		72649	Wolfschlügen	Hexenbanner-Stuben	Heinkel-Stammtisch	Jeden 3. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr, 07123/34 5 66
		74363	Eibensbach-Güglingen	Felsenkeller	Veteranen-Fahrer-Stt.	Jeden letzten Sonntag im Monat ab 9.30 Uhr
		74542	Braunsbach/Kocher	Gasthof Löwen	Oldie-Stammtisch	Jeden 1. Sonntag im Monat 19 Uhr, 07183/41595
		77652	Offenburg/Bd.	Gasthaus Anglerheim	MZ+Jawa Stammtisch	Jeden Sonntag um 10 Uhr, 0781/1572
			Freiburg	Pizzeria Kroneneck	Italo-Stammtisch	Jeden Freitag ab 20.30 Uhr, 0761/64611
		81739	München	Motorradstammtisch München		Jeden Mittwoch ab 19.30, Völker, 089/6351196
		85893	Reichertshausen	Gasthof Lindermeier	Motorradtreffen	Jeden 2. Sonntag im Monat 17.30 Uhr, 0841-59214
		87724	Ottobeuren	Eldermer Kaminstube	Italo-Stammtisch	Jeden 1. Fr. ab 20 Uhr, 08331-81631
			Ulm	Cafe Rialto	Klassiker-Stammtisch	Jeden Donnerstag ab 19 Uhr, 07302/4853
		91619	Oberzenn	Sound Island	Moto Italia Stammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 19 Uhr 09844/671
		91735	Muhr am See	Gasthof Mönchswald	Oldie-Stammtisch	Jeden 3. Freitag ab 20 Uhr, 09831/9149, ab 18 Uhr
		97074	Würzburg	Gasthof St. Bruno	Klassikerstammtisch	Jeden 1. Freitag im Monat ab 20 Uhr, 0931/81730
		CH	Herrliberg, Zürichsee	Restaurant Blümlisalp	Oldiestammtisch	Jeden Do.ab 19.30 h bei gutem Wetter, 004119232816

Das Historische Museum in Bielefeld freute sich am vergangenen Valentinstag über den Besuch eines Großneffen des Dschabir el-Ahmed aus Saudi-Arabien. Dank langer kulturhistorischer Beziehungen der Leinenweber zu den verwegenen Wüstensöhnen konnte als seltenes Exponat eine Anker Saxonette von

1939 in die bestehende Sammlung eingeschläfert werden. Weltruhm erlangte die traditionsreiche Firma Anker vor allem durch die Herstellung von Nähmaschinen und Fahrrädern. Aufgrund der langen Nähe an den durchgehenden Gewändern der Araber, sah man in der Arabischen Welt einen großen Markt für Nähmaschinen. Nach



ANKER SAXONETTE



dem althergebrachten Leinen nähnen wollte man jetzt auch in der Wüste Baumwolle zusammen peppen.

Die Anker-Werksvertretung verstand es aber auch, Zweiräder an die kamelmüden Kunden zu bringen. Eine eigens für die gras- und asphaltfreien Böden entwickelte Sichelgabel sollte den Federungskomfort einer Ceriani-Gabel sichern. Jedoch ver-sackten die ersten Rennräder bis zu den Achsen im lockeren Boden. Erst die wüstentaugliche Anker Saxonette mit Ballonbereifung erhielt den Beifall der Beduinen. Auch Dr. Badr el-Sumeits Großonkel führte seine Karawanen ab 1939 auf einer Anker Saxonette sitzend an. Die Vorteile lagen auf der Hand: Anker Sichelgabel-Komfort gegen plumpes Gehoppel.

Kein Heu und Strohimport aus der EG. Benzindurst weit unter dem Wasserverbrauch der Kamele. Ein großer Luftfilter trotzte den Sandstürmen, wo sonst die Nüstern der Tiere verklebten. Kein Kot verunreinigte mehr den weißen Sand. Bei aufziehendem Nebel sicherer Hörkontakt zum Vordermann durch brüllendes Motorgeräusch. Ein großer Riemann-Scheinwerfer gewährte gute Fernsicht, so daß bei plötzlichem Wildwechsel die Gummiklotzbremse dem wachen Fahrer die Möglichkeit der rechtzeitigen Geschwindigkeitsverzögerung ermöglichte.

Erst der traurige Krieg, der die arabischen Länder in ihrem demokratischen Entwicklungsprozess stark erschütterte, führte zur Ausmusterung des hier abgebildeten Fahrzeuges. Der Ritt durch die brennenden Ölfelder hatte der Continental-Bereifung extrem zugesetzt, so daß nun ein wassergekühltes Motorrad in den Dienst genommen werden mußte.

Für die Leitung des Museums ist diese Heimführung der Anker Saxonette ein neuer Beweis für Qualität und Originalität Bielefelder Produkte außerhalb der Puddingindustrie, dem man sich einfach verpflichtet fühlt.

Text + Fotos:
Johann Kleine Vennekate



Restauration BMW

Tips und Erlebnisse eines

Der anschließende Test mit ausgebaute Kerze an Masse lieferte aber einen so kräftigen Funken, daß der erste Schock schnell überwunden war. Schon bei diesem Test rührte sich der rechte Zylinder, und anschließend war der Start nach erneutem Tupfen eine reine Formsache.

Sie lief, und wie sie lief! Seidenweich, rund und ohne Nebengeräusche. Schon im kalten Zustand nahm sie einwandfrei Gas an. Auch wenn der Spritvorrat bei dieser Methode nicht reicht, den Leerlauf einzustellen und der Motor ohne Handgas sofort ausging, war damit die wesentlichste Hürde der langen Arbeit genommen. Mit neuer Motivation konnte es jetzt weitergehen.

Tank und Sattel waren montiert, als Luftfilter kam zunächst das R50 Modell mit Papierfilter zum Einsatz, und damit war die Solomaschine fertiggestellt und wurde noch auf der Bühne im Foto festgehalten. Für Probefahrten war weder der Gepannhinterreifen, noch das Wetter geeignet. Also konnte in Ruhe der weitere Aufbau zum Gespann folgen.

Im Heizungsraum wurde der Seitenwagenkotflügel in oben beschriebener Methode liniert und anschließend dort gelagert, um möglichst gut durchzuhärten. Die Hebebühne, eigentlich für die Solomaschine konzipiert, wurde provisorisch verbreitert, um weiter die Vorteile zu nutzen.

Jetzt war zu entscheiden, wie es weitergehen sollte. Von Beginn der Restauration an hatte mich die Sorge um das geringe Gewicht des LS200 nicht unberührt gelassen. Obgleich man immer wieder schwere Maschinen mit diesem leichten Seitenwagen sieht, ist das kein Beweis der Eignung. Der LS200 ist eben der meistverkaufte Steib und daher heute oft universeller genutzt, als es der Hersteller geplant hatte.

An die 51/3 gehört eigentlich der S500 oder der TR500. Um einen Eindruck vom Fahrverhalten im unbeladenen Zustand zu erhalten, hilft der Vergleich der Leergewichte der verschiedenen Steib Modelle:

LS 200	62 kg bei 162 kg zul. Gesamtgewicht
S 500	89 kg bei 189 kg zul. Gesamtgewicht
TR500	105 kg bei 245 kg zul. Gesamtgewicht

An den 600'ter BMW Modellen kam serienmäßig von BMW der TR500 als BMW-Spezial zum Einsatz, der sicher das stabilste Fahrverhalten an den Tag legt und auch für längere Strecken als geräumiges Gefährt zu gebrauchen ist. Er ist aber für die 51/3 recht schwer. Der S500 ist ein guter Kompromiß, der im Leerzustand schon recht viel Last auf das Seitenwagenrad bringt. Die Faustregel heißt, daß man möglichst ca. 70kg auf dem Seitenwagenrad haben sollte. Ein Ziel, das mit dem LS200 nur mit Beifahrer oder Sandsack zu erreichen ist.

Was die Festigkeit der Steib's angeht, sind die oft vorgebrach-

ten Bedenken gegen den LS200 nicht berechtigt. Der S500 hatte im Bereich links vor dem Bügel, der die seitlichen Holme verbindet, eine oft gelesene Schwachstelle, bei der häufig bereits im Neuzustand Brüche auftraten. Außerdem ist die Rahmenkonstruktion wenig geeignet, ein Verdrehen der Befestigungspunkte zu verhindern, da alle Schellen auf einer Achse auf einem Rohr sitzen.

Hier wird von Edmund Peikert eine Hilfsrahmenkonstruktion empfohlen, bei der eine Verbindung vom oberen Bügel zum linken Rahmenrohr geschaffen wird. Wird der hintere obere Anschluß daran befestigt, dann ist der Festigkeit schon viel Gutes getan worden.

Der LS200 ist da mit seinem aufwendig gezogenen Rahmen deutlich verwindungssteifer. Auch über den TR 500 Rahmen hört man nicht nur Gutes. Zwar machen die dicken Rohre einen sehr vertrauenserweckenden Eindruck, aber es wurden eben dünnwandige Rohre verarbeitet, die zur Durchrostung neigen. Die neueren Modelle mit Gummifederung im Rahmenrohr haben darüber hinaus oft Probleme mit der völlig verhärteten oder anderweitig zerstörten Federung. Daher sind bei alten unrestaurierten TR's immer größere Reparaturen am Fahrwerk zu erwarten.

Als Alternative zum LS200 hätte ich schon gern einen TR500 aufgebaut. Aber das große Gewicht und die gesamte Optik gaben dann doch den Ausschlag, nach einem S350 oder dem selteneren S500 zu suchen. Ein Grund mehr, die

Inseratsseiten und Märkte gut im Auge zu behalten und vielleicht auch den einen oder anderen Händler zu befragen und Clubkontakte anzukurbeln.

Nun könnte ich den LS200 ja zunächst an der R25/3 zum Einsatz bringen, das wollte ich aber nur tun, wenn ein anderer Beiwagen absolut nicht zu bekommen wäre, die Fahrversuche mit dem 200'ter eine zu große Kippneigung mit der 51/3 erbringen würden, oder der TÜV ungnädig wäre. Die Bremsanlage hatte bereits zu einer Gewichtserhöhung des Beiwagens beigetragen, und auf dem Papier hatte ich für alle Fälle einen zusätzlichen Unterzug für den Seitenwagen-Rahmen stehen, der im Bereich der oberen hinteren Strebe mit Schellen angeschlossen werden sollte und den Schwerpunkt wie auch die Festigkeit in diesem Bereich deutlich verbessern würde. Verglichen mit den heute häufig an schwereren Maschinen angeschlossenen Velorex Beiwagen braucht sich der kleine Steib ohnehin nicht zu verstecken, und einige Gespannfahrer haben sich in den vielen Benzingsprächen sogar positiv über das wendige und leichte 51/3 - LS 200 Gespann geäußert. Dabei muß man immer im Auge behalten, zu welchem Zweck der Oldi gefahren wird und natürlich die Eigenheiten mit fahrerischer Übung erkunden.

Die Kugelmäuler lagen gereinigt und aufgearbeitet bereit, und alle Flachbolzen hatte ich in Kaltenkirchen neu beschafft. Der vordere Anschluß, der wie bereits beschrieben festgerostet war, bereitete mir nun doch

R51/3 - Steib LS 200 + S 500

Schraubers

(Teil 6 und Schluß)

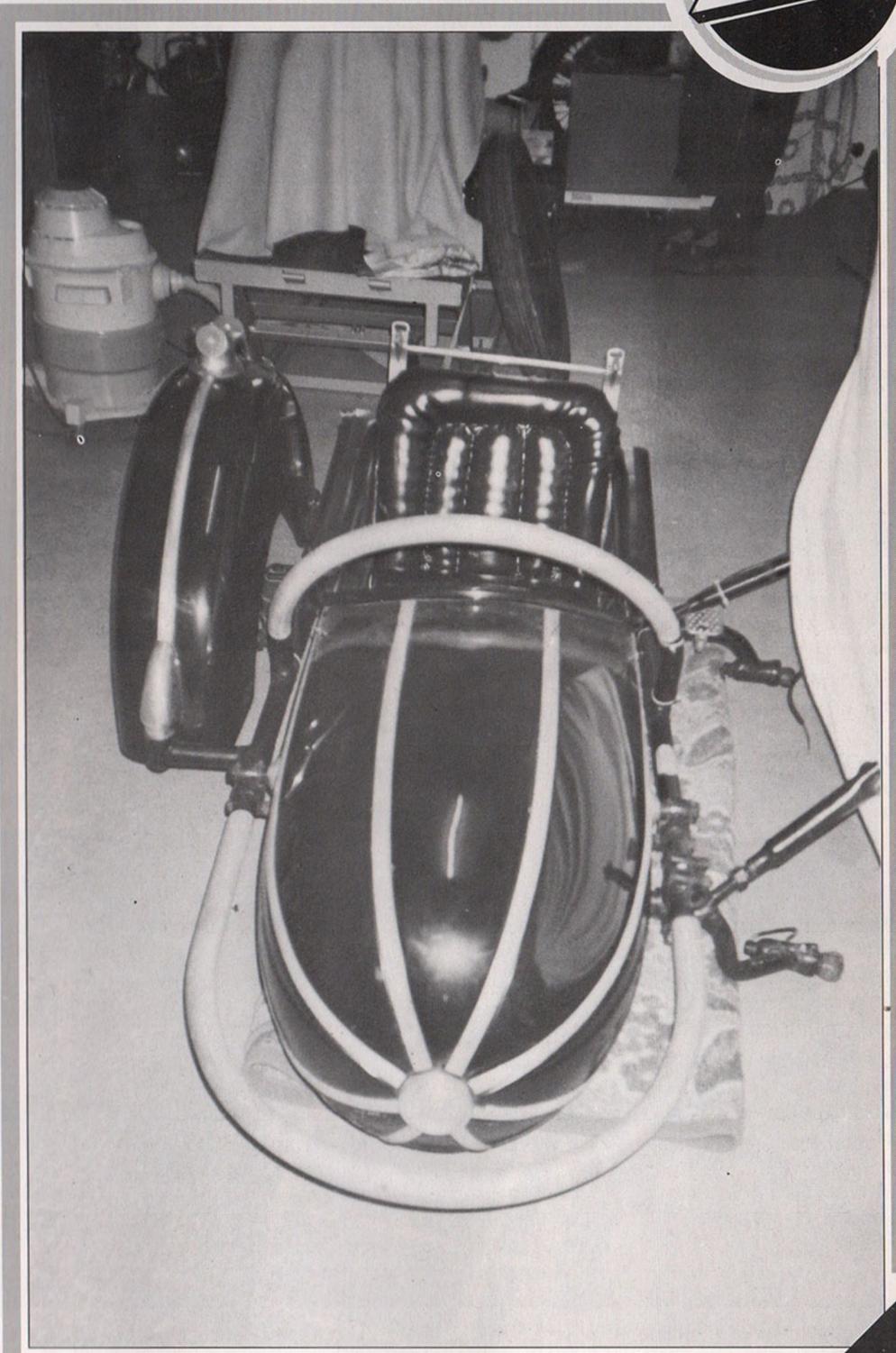


noch mehr Sorge als zunächst in der Eile erwartet. Zur optimalen Einstellung gehört gerade bei diesem leichten Seitenwagen an der schweren Maschine eine volle Verstellbarkeit von Spurbreite und Vorlauf, die so natürlich nicht mehr gegeben war. Also mußte zunächst mit einer Montage festgestellt werden, ob sich der Seitenwagen mit starrem vorderen Anschluß ordentlich einstellen läßt. Erforderlichenfalls sollte der Rahmen doch noch einmal auf die Werkbank, um den festgerosteten Anschluß durch Absägen, Schlitzen der Reste im Rahmen und ggf. Ausmeißeln zu entfernen.

Die laufende Restauration wurde in dieser Phase durch ein kleineres Projekt etwas gestört. Bei Spaziergängen in St.Peter-Ording am Strand ... wir wohnen eben dort, wo andere Urlaub machen ..., waren meinem Sohn und mir andere dreirädrige Fahrzeuge aufgefallen, die nicht nur unsere Aufmerksamkeit, sondern auch die Lust am Selbermachen und Mitfahren erregten.

Strandbuggies oder Scooter, das sind Dreiräder, die mit den Füßen gelenkt und von Drachen (nach Fallschirm Art) gezogen werden. Die Antwort... "Na klar!" auf die Frage „kannst Du sowas bauen“ kam schnell, und eine spannende Nebenaufgabe für Kopf, Garage und Werkzeug

Eine S 500 hilft, die Garage zu füllen.



war gefunden.

Nach Skizzen aus dem Gedächtnis wurde ein „Peter Lynn Buggy“ in etwas aufwendigerer und stabilerer Form konstruiert.

An einem Samstag Nachmittag war das Dreirad fertig, allerdings im Maßstab 1:10, was zwar Anerkennung beim Filius fand aber keine Begeisterung auslösen konnte. Hatte man doch offensichtlich eine etwas größere Ausgabe erwartet.

Damit folgte prompt die Frage, ob jeder, der ein Modell bauen kann, auch das Original auf die Räder stellen kann, und was denn wohl mehr Arbeit sei.

Also habe ich zum Beweis das nötige VA-Rohrmaterial,

die Strandseglerräder, Kugellager, VA Rundmaterial, Argon und Schweißdraht etc. beschaffen müssen und einige Zeit an der Drehbank und Säge verbracht.

Wenn man bedenkt, daß ein fertiger Scooter ca. 900 DM kostet, dann kann man schon einiges Geld sparen und wird handwerklich gefordert. Die Zeit darf man aber, wie bei allen Restaurationen, auch hierbei nicht rechnen.

Noch vor Weihnachten war das Schmuckstück fertig und wartete auf den Stapellauf. Übrigens die Räder, Achsen und Gabel sind natürlich schon so ausgelegt, daß sie auch für einen Strandsegler zu gebrauchen sind. Man weiß ja nie !!

So richtige Lust an der End-

montage mit dem LS 200 konnte zu dieser Zeit nicht aufkommen. Noch hatte ich die Hoffnung, einen geeigneteren Seitenwagen zu ergattern. Einige Faxe und Telefonate führten letztlich zum Erfolg. An dieser Stelle müßte eigentlich der Titel der Serie geändert werden.

Ein S500 war gefunden.

Der LS200 wurde in die Rolle des „Lehrstückes“ versetzt und konnte nur noch hoffen, einmal an die 25/3 zu dürfen oder einen Liebhaber zu finden. Mit einer 51/3 aus erster Hand und einem S500 daran war einem Händler aus Oldenburg ein seltener Kauf gelungen. Genau zum richtigen Zeitpunkt hatte

ich mein Fax losgelassen, und dazu kam, daß der schon gefundene Kunde für die 51/3 kein Interesse am Seitenwagen hatte.

Nach den Schilderungen des Händlers ein Seitenwagen in glattem und ungeschweißtem Zustand. Bis auf den Sitz original und komplett. Sogar etwas überkomplett, wenn man berücksichtigt, daß er mit dem originalen Gepäckträger aus Alu bestückt ist, ein seltenes und teures Zubehörteil. Zustand nach Zitat des Händlers: „Der beste, den ich je bekommen habe.“

Lack gut, schon einmal lackiert, wobei „gut“ ausdrücklich hervorgehoben wurde, da eben „sehr gut“ andere Ansprüche stellt.

Bei einem Angebotspreis von 3.500 DM erschien die Fahrt nach Oldenburg am 17.12.94 mit Geld und Anhänger ein lohnendes Risiko.

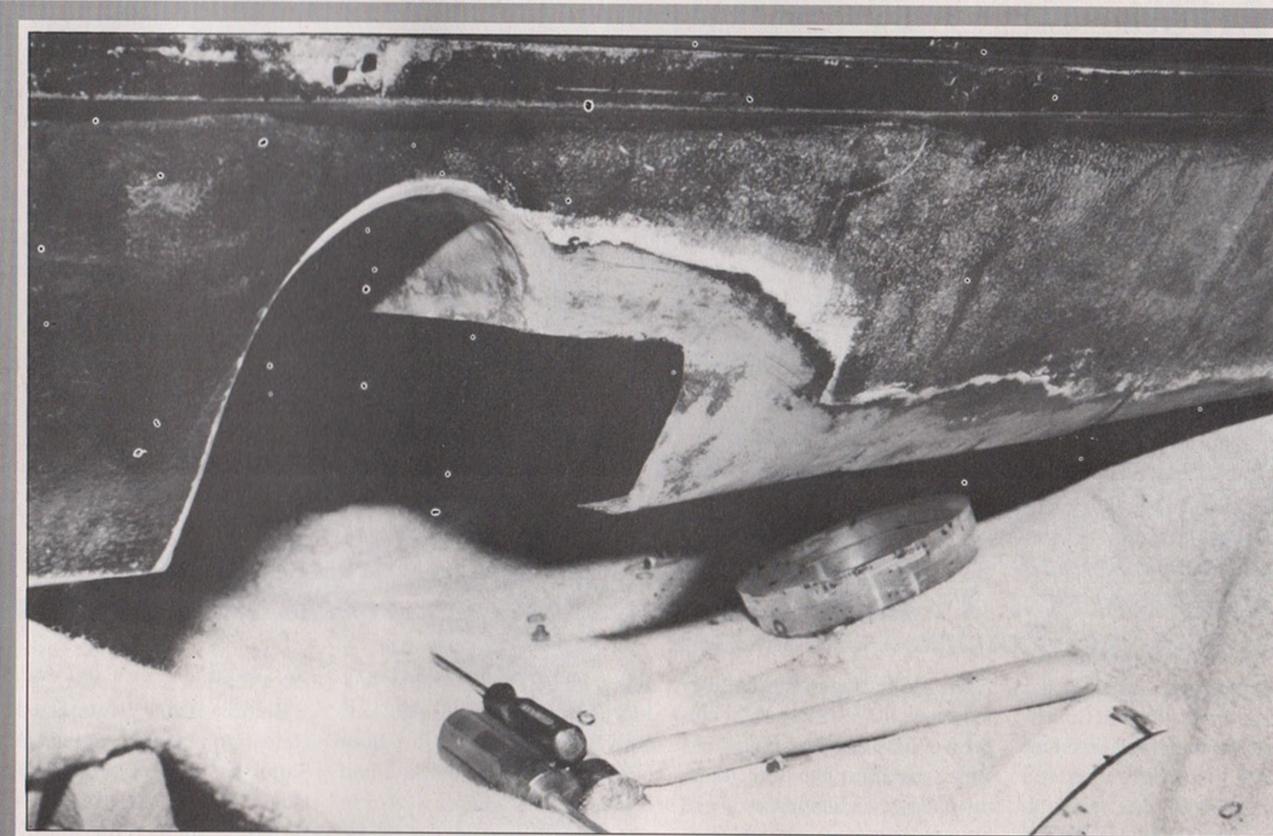
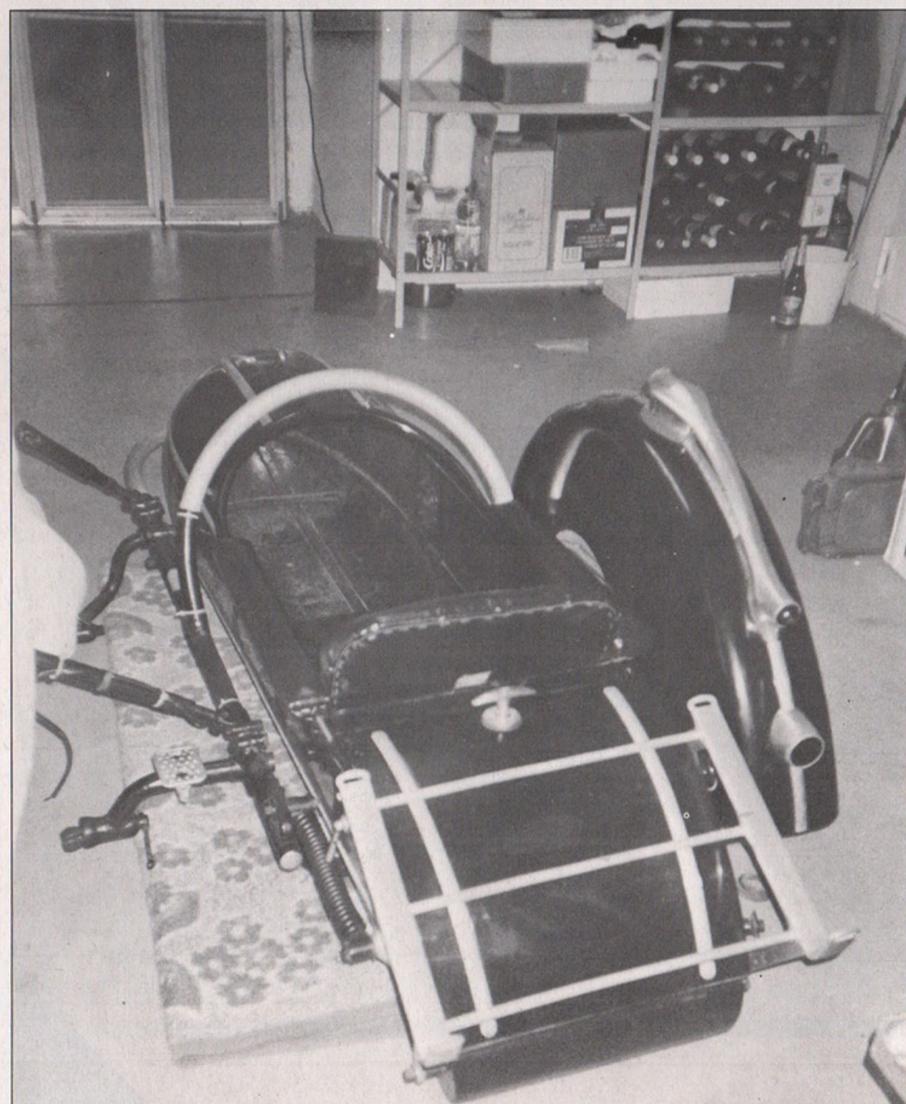
Vom Zustand her wurde ich nicht enttäuscht. Die Angaben waren fair und ehrlich. Auch wenn kleine innere Dellen, die außen nicht zu sehen waren, auf Spachtel bei der 60'iger Jahre Restauration schließen ließen und innen leichter Rost zu sehen war, rechtfertigte der gute Gesamtzustand die Hoffnung in einen Kauf zu angemessenem Preis.

Wir wurden handelseinig, und die letzte Phase des langen Weges zum 51/3 Gespann konnte beginnen.

Noch am Abend des 17.12. wurden alle verfügbaren Ersatzteillisten zum Preisvergleich und zur Erstellung einer ersten Teilebedarfsliste gewälzt.

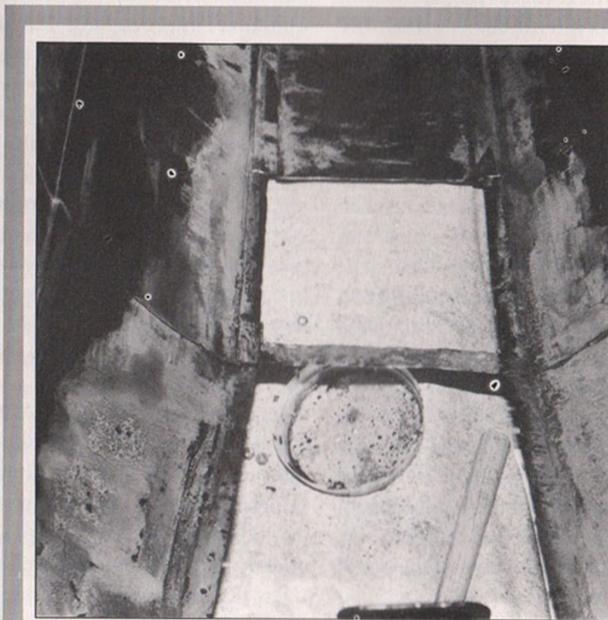
Nach erster Inspektion wollte ich versuchen, den Seitenwagen nur zu reparieren und nicht zu restaurieren. Sein Zustand sollte dabei aufgeputzt erhalten werden, um so lange wie möglich ein Zeitdokument zu blei-

Wenig Rost läßt hoffen.



Die morsche Ecke ...

... und ein Teil des Bodens müssen weichen, „Fertan“ ist schon bei der Arbeit.



ben. Obgleich sich der „Klavierlack“ der 51/3 Zugmaschine deutlich vom S500 abheben würde, war sein Zustand auf den ersten Blick doch zu gut, um durch eine Vollrestauration zerstört zu werden.

Das Ziel sollte sein, alle Schäden zu beseitigen, Verschleißteile auszutauschen, die Anschlüsse zu optimieren und insbesondere die beginnende Korrosion zu beseitigen oder zumindest so zu dämmen, daß eine Totalrestauration erst nach möglichst langer Zeit erforderlich wird.

Dazu stand zunächst eine vollständige Zerlegung mit Aufnahme aller Ersatzteile auf dem Programm. Anschließend sollte die Rostkur folgen und der Lack schonend aufgearbeitet werden. Im letzten Schritt war es Ziel, bis zur ersten Frühjahr rally alles wieder komplett zu haben.

Schon in der ersten Januar Woche war der S 500 soweit zerlegt, daß die Teileliste zur Anfrage und Bestellung der benötigten Ersatzteile auf dem Papier stand. Inklusivem neuem Sitz, Seitenverkleidungen, Spritzdecke und Windschutzscheibe kam doch ein Betrag von ca. 1200 DM zusammen. Dazu ka-

men Schrauben und Rohmaterial zur Anfertigung von Spezialschrauben aus rostfreiem Material für ca. 100 DM, eine Lieferung, die bereits erfolgt war.

Der tatsächlich Zustand erwies sich nach der Zerlegung als etwas schlechter als erwartet. Der Rahmen war am vorderen Anschluß direkt vor der Klemmfaust leicht nach unten verzogen. Offensichtlich die Folge eines Unfalles, der auch eine tiefe Spur im vorderen Aluüberzug des Rahmens hinterlassen hatte. Mit der Rohrbiegepresse sollte es jedoch kein Problem sein, den Rahmen zu richten, aber noch war es nicht soweit. Im zusammengebauten Zustand war dieser Mangel nicht zu erkennen gewesen.

Nachdem das Boot zerlegt und insbesondere der eingeschraubte Sitz-Eigenbau entfernt war, kam dann noch eine etwas unangenehmere

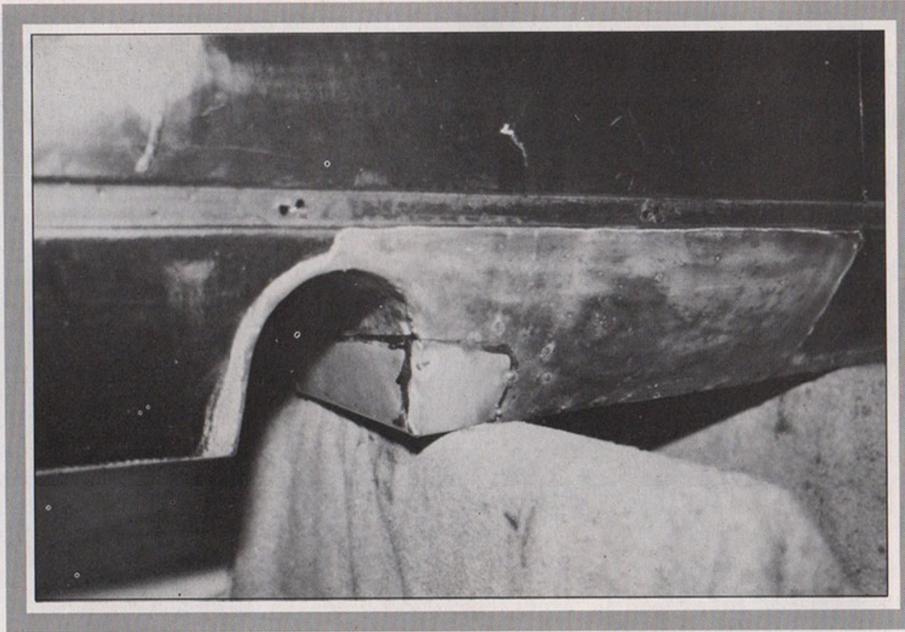
Überra-
schung
an den
Tag. Ob-
gleich sich
der anfällige

Tunnel hinter dem Sitz in nahezu rostfreiem Zustand präsentierte, war der Boden unter dem Sitz und im Bereich der Reste der originalen vorderen und hinteren Federhalterung doch stark geschädigt. Von „ungeschweißt“ konnte da keine Rede sein. Ein Vorbesitzer hatte bereits drei kleinere Bleche, recht unfachmännisch, eingeschweißt. Das Boot war damit vielleicht dicht, aber zwischen den Blechlagen hatte der Rost weiter gewütet. An der Unterseite war eines der Bleche zusätzlich mit Spachtelpampe zugekleistert. Das konnte natürlich nicht so bleiben.

Die Unterseite des Bootes war ohnehin mit überlackiertem Unterbodenschutz konserviert. Also wollte ich weiter versuchen, die Reparatur ohne völlige Neulackierung zu bewerkstelligen.

Das Bodenblech unter dem Sitz wurde herausgetrennt. Die seitlichen Punktschweißnähte ließen sich durch den reichlich vorhandenen Rost leicht aufbrechen. Um eine stabile Verbindung zum alten Blech zu erzeugen, wurde ein neues Bodenblech angefertigt, das abweichend vom Original neben der eingewalzten Sicke noch 20 mm seitlich hochgekantet ist. Da insbesondere die Eckverbindung von Boden, Seitenwand und Tunnel unter der früheren Reparatur gelitten hatte, wurde das Reparaturblech zusätzlich 100 mm den Tunnel und auf einer Fläche von ca. 10 mal 10 cm in der Ecke die Seitenwand hochgezogen. Damit bildet die Prothese eine stabile Wanne aus, in der man getrost Platz nehmen kann.

Die Ecke ist neu eingeschweißt.



Die Halterungen für die Sitzfedern wollte ich nicht mehr einschweißen, sondern aus VA-Blech nachfertigen und dann, mit Karosseriedichtmasse gegen Unterrostung geschützt, einschrauben.

Vor dem Einschweißen der neuen Teile mußte ein trockener Samstag abgewartet werden, an dem ich die Entrostung und die Beseitigung des alten Spachtels mit der Zopfbürste im Garten angehen konnte. Den Dreck wollte ich mir in der Garage nicht antun. Zu gut hatte ich noch den Staub der LS 200 - Restauration vor Augen. So ein Tag ist in Dithmarschen im Januar nicht ohne Geduld zu haben.

Ich hatte aber Glück, und ein Samstag brachte auch an der Unterseite unter dem Spachtel ein großes Reparaturblech an den Tag. Damit stand fest, daß auch der vordere Teil des Bodens bis zum Beginn der Wölbung erneuert werden mußte.

Das Boot war nach der ersten Schleifkur innen gründlich mit Fertan behandelt. Alle Zierleisten konnte ich wider Erwarten abziehen. Der Zustand darunter war erfreulich gut. Kaum Rost und alle Haken der Zierleistenbefestigung einwandfrei

Fertan bewies seine Kriech-

fähigkeit und trat an vielen Stellen der Falze nach außen aus. So vorbereitet mußte das Boot auf die zweite Schleifkur und die Schweißarbeiten warten. In der Zwischenzeit konnten die Kleinteile glasgestrahlt und beschichtet oder aufpoliert werden. Die Halteschrauben des Gepäckträgers wurden in rostfreiem Werkstoff nachgefertigt, der Kotflügel innen entrostet und aufgearbeitet und alle erforderlichen Ersatzteile aufgelistet.

Die vordere Boothalterung war von einem Vorbesitzer durch Blechrossetten an der Außenseite verstärkt worden, nachdem Spannungsrisse aufgetreten waren. Die Blechrossetten bildeten eine sehr gute Verstärkung und wurden aus optischen Gründen ebenfalls aus VA nachgefertigt und poliert.

Wie oben schon geschrieben, ist der mittlere Anschluß des S 500 nicht unproblematisch. An meinem Seitenwagen war der Anschluß völlig falsch am linken Rahmenrohr angebracht. Da einer der Anschlüsse unbedingt an einem Rahmenteil befestigt sein muß, das die Kräfte auch in das rechte Rahmenrohr leitet, muß diese Strebe zwangsläufig an dem Bügel ange-

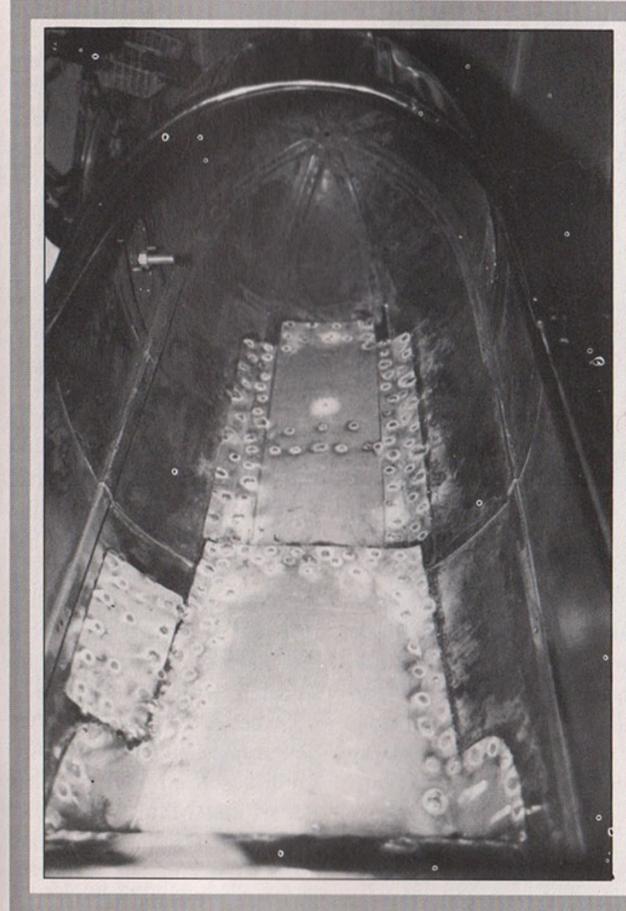
schlossen werden, der über das

Boot führt.

Bei der BMW liegt aber der Befestigungspunkt unter dem Sattel recht weit hinten. Der Bügel des S 500 dagegen ist weiter vorn angeordnet. Die Strebe ist damit nicht rechtwinklig zwischen Maschine und Seitenwagen, sondern sogar sehr stark in Fahrtrichtung abgewinkelt. Jede Kraft, die über die Strebe geleitet wird, erzeugt damit nicht nur Druckkräfte rechtwinklig zum Rahmen, sondern hat auch einen Anteil in Fahrtrichtung, der die ganze Fahre zur Verwindung bringt und für Rahmenbrüche verantwortlich sein kann.

Edmund Peickert beschreibt in seinem Buch einen Hilfsrahmen, der parallel zum linken Rahmenrohr vom Querrohr zum Rahmenrohr führt und an den die Mittelstrebe problemlos angeschlossen wird. Peter Bornowski hat diesen Hilfsrahmen inzwischen schon für 85 DM im Teileprogramm.

Ich hatte bereits bei der Wahl des Seitenwagens beschlossen, auf jeden Fall einen solchen Hilfsbügel zu verwenden und den Originalrahmen entsprechend zu versteifen. Schweißnähte wollte ich dem alten Rahmen nicht mehr zumuten. Erste Überlegungen zur Eigenferti-



gung des Hilfsrahmens gab ich schließlich auf. Das Ergebnis, nicht ganz original aber eindeutig besser als original, sollte sich sehen lassen können.

Inzwischen war eine mobile Rohrbiegepresse organisiert und der Rahmen erfolgreich gerichtet. Der Kotflügel wurde innen mit der rotierenden Bürste gereinigt. Es zeigte sich nur leichter Rost in den Kanten und Steinschläge auf den Flächen. Auch hier war allerdings schon einmal geschweißt worden. An der vorderen Kotflügelbefestigung hatte der Rost unter dem Halteblech genagt und die Löcher deutlich vergrößert. Ein Loch war daraufhin bei der früheren Restauration offensichtlich mit einem Stückchen Blech wiederhergestellt worden.

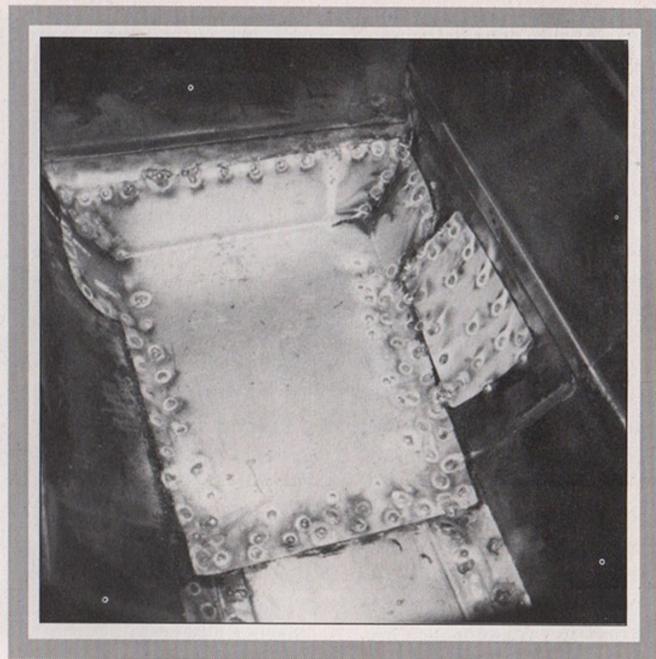
Insgesamt war der Zustand aber sehr gut. Ein Polierversuch mit Poliermilch, ein Geschenk meines Freundes Willi (Zitat: Wenn Du genug hast, dann gib einem, der nichts hat!), steigerte

die Hoffnung, daß die vorhandenen Kratzer in der Lackoberfläche mit etwas Fleiß zu beseitigen waren.

Damit stand fest, daß eine Vollrestauration mit Sandstrahlen etc. nicht in Frage kam. Wieviel mehr Arbeit ich mir damit zugleich vorgenommen hatte, konnte ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht ahnen.

Nach möglichst gründlicher Bearbeitung der Innenflächen mit der Drahtbürste kam zunächst auch hier Fertan zum Einsatz. Satt aufgetragen und gut feucht gehalten sollte es in alle Ritzen dringen und die rostumwandelnde Wirkung unter Beweis stellen. Darauf kam ein Anstrich mit Ovatro-Primer, eine Schicht überlackierbarer Unterbodenschutz und nach gründlicher Durchtrocknung eine Schicht Kunstharzlack zur Schwarzfärbung.

Kunstharzlack hatte ich besorgt, um böse Überraschungen mit Unverträglichkeiten der



Unterm Sitz ist alles neu, und auch der Boden ist wieder fest.

Lacke zu vermeiden. Die bis auf den Unterbodenschutz gleiche Rostkur sollte auch das Innere des Seitenwagens über sich ergehen lassen müssen.

Nachdem die Unterseite des Seitenwagens doch umfangreicher als zunächst erwartet repariert worden war, mußte zum Neuaufbau bis zur unteren Zierleiste etwas getrickst werden.

Natürlich war die Schweißerei nicht ohne kleinere Beulen erledigt worden. Spachteln wollte ich auf keinen Fall, daher habe ich mich zu einem Experiment entschlossen, das man weiterempfehlen kann.

Da ohnehin alle Falze mit überlackierbarem Teroson versiegelt wurden, habe ich die Beulen gleich dauerelastisch abgezogen und dabei auch die Übergänge zum verbliebenen Lackaufbau und den Schweißstellen beige bearbeitet. Nachdem die Konturen zusätzlich durch aufgerollten Unterbodenschutz geglättet sind, kann man außen tatsächlich nichts mehr von den Reparaturstellen erkennen.

Übrigens, von den alten Zierleisten, die nach ersten Reinigungs- und Polierversuchen doch reichlich Beulen und Alukrebs aufwiesen, blieben nach

erster Prüfung nur kleine Stücke übrig. Letztlich wurden aber alle Leisten erneuert. Bei ca. 89 DM Kosten für die Zierleisten sind incl. einer Fehllieferung, Rücklieferung, Porto- und Verpackungskosten insgesamt ca. 150 DM aufgelaufen.

Die Teileliste hatte inzwischen eine ansehnliche Länge angenommen. Da überlegt man doch, ob nicht Armlehnen und Seitenverkleidungen auch selbst angefertigt werden können. Die Halterungen der Windschutzscheibe wurden aus VA-Blech hergestellt, ebenso wurde die Schraube der Kotflügelbefestigung selbst gedreht. Kaufen kann schließlich jeder, so er Geld über hat, oder die erforderlichen Werkzeuge fehlen.

Bisher hatte ich alles an der Maschine vorbereitet um, wie oben beschrieben, eine Eigenbaubremse mit 17 Hauptbremszylinder aufzubauen. Der Steib Zugzylinder im Prospekt von Bornowski war leider noch nicht lieferbar, und Gebrauchtteile für 280 DM oder 80 DM mit völlig feststehendem Zylinder

waren wohl doch kein angenehmer Lösungsweg. Die Probemontage sollte darüber entscheiden, ob die Eigenkreation oder ein MZ Hauptbremszylinder mit separatem Bremshebel und Rolle zum Einsatz kommen wird. So richtig gefallen wollte mir der klobige BMW Hauptbremszylinder nicht.

Apropos Einsatz. Gern hätte ich den ganzen Aufbau mit straff geführtem Terminplan bis zur 2-Tagesfahrt fertiggestellt, aber obgleich ich gut im Plan blieb, wurde zu nächst doch der Husumer Krabbentörn als erste Ausfahrt angepeilt. Zu sehr ging die Hetzerei zu Lasten Qualität und Lust am Schrauben. Mitte März waren die groben und schmutzigen Arbeiten geschafft. Ich hatte sogar einen Zeitvorsprung heraus-

gearbeitet, der aber schnell von Lieferproblemen eines Ersatzteiles gefressen wurde.

Der Heizungsraum hatte sich in eine Lackier- und Trockenkabine verwandelt. Der Rahmen war mit der „Hurricane“ Bürste von Wolfkraft vollständig entlackt und mit 2K-Epoxi Lack neu beschichtet, das Boot lag beilackiert und aufpoliert, mit neu beschichtetem Unterboden in der Aushärtungsphase, und der Kotflügel war komplett aufgearbeitet und komplettiert das erste Teil, das auf die Endmontage wartete. Die Trocken- und Aushärtungspause wurde mit Polier- und Aufräumungsarbeiten überbrückt.

Anfang April waren alle Teile zur Endmontage fertig. Das Boot war mit neuen Zierleisten bestückt. Die Zierlinien waren in mühsamer aber befriedigender Handarbeit neu gezogen

worden. Armlehnen, Scheibenhalterungen, Spritzdecke und Windschutzscheibe waren montiert.

Für den angeblich immer undichten Kofferraum hatten auch die Nachbauer keine Dichtungen im Programm. Das Studium diverser Kfz-Dichtungskataloge brachte schließlich die Lösung in Form von Schlauch und Lippendichtung, die inzwischen eingebaut ist und auf den ersten Regen wartet. Ein Abdruck mit Vaseline läßt aber keine böse Überraschung erwarten, die Dichtung liegt überall gut an. Darüber wurde bereits berichtet.

Der Seitenwagenrahmen hatte inzwischen eine neue Schwinge mit gekapselten Kugellagern und eine neue Gummifeder erhalten. Bei der Montage fiel mir ein Problem der geschobenen Schwinge auf, das ich bei meinen Bremskonstruktionen bisher nicht beachtet hatte. Die gescho-

bene Schwinge der Rahmenbauart 1952 hat noch keine Begrenzungsanschlüsse. Gerade im Betrieb mit Bremse konnte das so nicht bleiben. Ich kam nicht von der Vorstellung los, daß sich die Schwinge bei einer Vollbremsung aufstellt und die Gummifeder voll unter Zugbelastung bringt. Sollte dabei eine der Vulkanisierungen aufreißen, dann wird das Rad unweigerlich um den Schwingendrehpunkt gerissen und an der hinteren Kotflügelhalterung zum Blockieren gebracht. Ein Alptraum, den ich durch einen selbstgefertigten Anschlag beseitigt habe, der mit einer gefrästen Klemmfaust am Rahmen befestigt ist. Sieht recht stilecht aus, und ist eine Grundlage zum sicheren Betrieb mit Bremse.

Da der Hilfsrahmen zur Verbesserung des mittleren Anschlusses nach Peikert'scher Bauart erst Mitte April geliefert werden sollte, blieb nun doch noch Zeit zur Aufarbeitung alter Sünden. Es war mir bisher nicht gelungen, die vordere Bremse des Motorrades vernünftig einzustellen. Der Weg des Bremshebels war einfach zu lang, die Bremse schwammig. Im Katalog von

Uli Seiwert fand sich schließlich des Rätsels Lösung. Dort fand ich einen in meinem Reparaturhandbuch nicht vorhandenen Hinweis auf die Verwendung zweier unterschiedlicher Federn in der Duplex Bremse.

Eigentlich eine logische Sache: Damit der untere, vordere Bremsnocken, der die Bremsbacke mittels Exzenter nah an die Trommel legt, nicht bei jeder Krafteinleitung in den oberen Bremshebel bewegt wird, muß die Feder der Bremsbacken an dieser Stelle stärker sein. Um diese wichtigste Bremse nun endgültig in den Griff zu bekommen, habe ich mit neuer Erkenntnis zugleich neue Bremsbeläge und einen Satz Federn geordert. Die geklebten Altblägel wurden entfernt und neue aufgenietet. Die Federn hatte ich natürlich in Unwissenheit bei der Erstmontage einfach vertauscht.

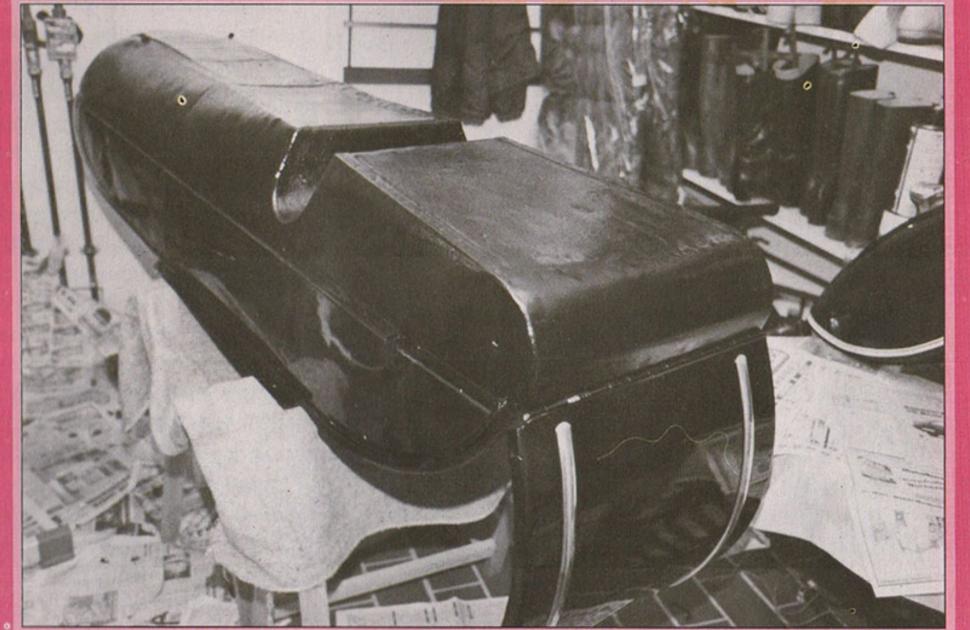
Zur Montage der Federn, die bei der Duplexbremse immer Probleme bereitet, habe ich anschließend einen neuen Weg beschritten: Ein alter Schraubenzieher wurde an der Spitze mit der Flamme erhitzt und ein Haken angeschmiedet. Die Bremsankerplatte wurde zur Halterung während der Montage mittels Steckachse in die Gabel eingebaut. So können die Federn jeweils unten eingehängt und mit dem Schraubenzieherhaken mit festem Griff gereckt und oben eingefädelt werden. Es funktioniert nach erstem Gebrauch besser als eine Federnzange.

Nach der Radmontage wurde die Einstellung der Bremse zum Kinderspiel, und die Bremswirkung war zum vorherigen Fusch wie Tag zur Nacht. Damit war natürlich der Entschluß gefallen, auch die hintere Bremse nochmals zu überprüfen und auf jeden Fall neu zu belegen.

Da ich inzwischen über Inse- rate einen zweiten Achsantrieb ergattert hatte, den ich gern mit Spannübersetzung versehen wollte, bot es sich an, späte-



Rostschutz am Unterboden bis zur ersten Zierleiste neu aufgebaut, Kotflügel fertig. Unterboden neu beschichtet (Unterbodenschutz und Kunstharzlack).



stens bei Einbau dieser Einheit auch die Bremse hinten noch zu verbessern. Über die Restauration des Achsantriebes, mit einer Reihe von Erfahrungsgewinnen und Geldverlusten, habe ich ja schon in einem separaten Artikel geschrieben. Äußerlich war der Zustand gut. Ein früherer Lagerschaden mit Nadelbruch hatte einen Zahn von Kegel- und Tellerrad leicht angegriffen, aber alle Lager waren

verrostet.

Bei der Totalkur wurde das Gehäuse aufgearbeitet und insbesondere die Bremsschlüsselbuchse mit einem Bronzeinsatz versehen. Alle Lager, der Mitnehmerflansch und die Kegel-/Tellerradpaarung werden erneuert. Alles gründlich eingestell und mit neuen Dichtungen wieder zusammengebaut.

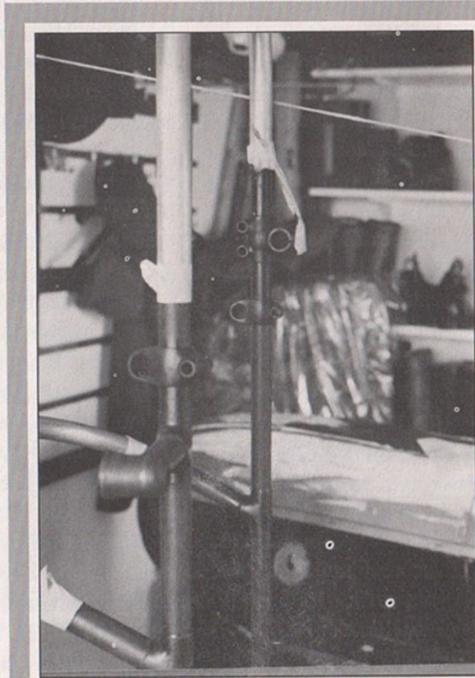
Die Kardanwelle, die ich mit dem Reserveantrieb gekauft hat-

te, war so gut, daß ich sie gern mit neu verchromtem Flansch verwendet hätte. Ein Galvanikbetrieb in Kiel war leider abgebrannt und nahm keine Arbeiten an. Der qualitativ bessere Galvaniseur im Osten von Hamburg wurde schließlich zunächst mit dem Entchromen beauftragt. Nachdem die Rostnarben am Flansch zugeschweißt und alle Teile vorpoliert waren,



Mit der Tiger-Kralle weicht Lack und Rost vom Rahmen des S 500.

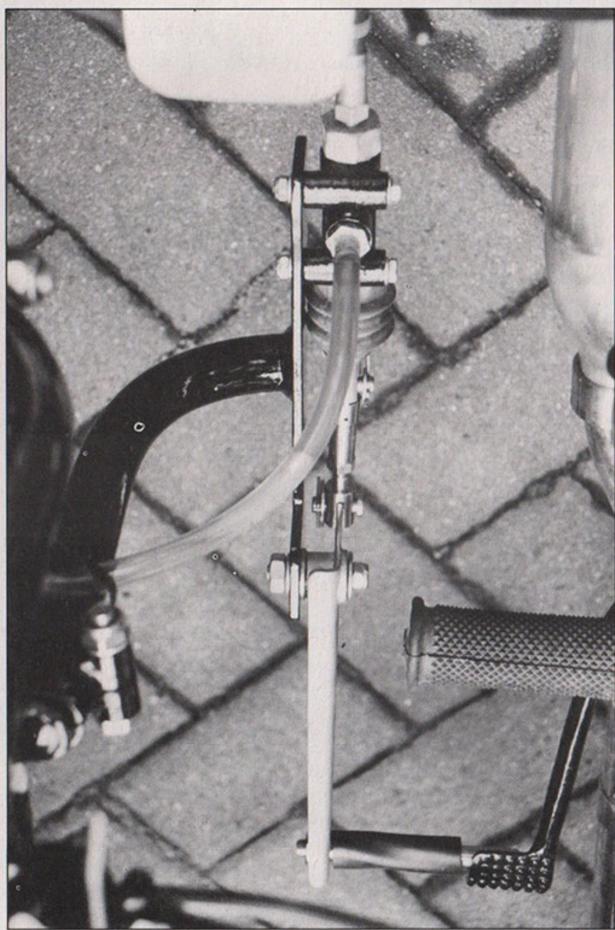
Nach Fertan sorgt 2-K-Epoxyharzgrundierung für Rostschutz.





Der alte Lack aufpoliert, mit neuen Zierleisten und neu liniert.

Die Fußbremsanlage.



ging die Verchromerei erfreulich schnell, gut und preiswert an's Werk. Zehn Wochen Lieferzeit waren angekündigt worden. Nach knapp 4 Wochen war alles erledigt. Es gibt also auch noch erfreulich schnelle Hel-

fer bei unserem Hobby. Die Lieferprobleme mir dem Spannradatz waren dennoch Grund genug, zunächst das Spannrad mit Soloantrieb fertigzustellen.

Also hatte zunächst der Seitenwagen wieder Vorrang. Kurz

vor Ostern lag dann auch ein MZ Hauptbremszylinder in der Teilekiste. Im Osterurlaub auf ROM0 wollte ich die passende Halterung konstruieren, die den Hauptbremszylinder am Rahmen des Seitenwagens mit einer Kreuzschelle befestigen würde. Auch der Bremshebel sollte ein Eigenbau werden, da der MZ Hebel mit seiner Exzenterverstellung nach Händlerauskunft nicht ohne Mucken ist.

Bei all diesen Verbesserungen und Zusatzarbeiten habe ich manchmal den Eindruck gewonnen, daß sich die Restauration zur unendlichen Geschichte ausweitet. Andererseits bringt mir diese Art der Schrauberei mehr Spaß und Abwechslung als die spätere Fahrerei. Die Fahrer unter den Lesern mögen es mir verzeihen, aber es muß auch Verrückte wie mich geben.

Als der Hilfsrahmen endlich geliefert und beschichtet war, kam endlich der Große Augenblick der Seitenwagenmontage. Eigentlich ist es vermessen, die Fummelei als Augenblick zu bezeichnen. Es gingen etliche Stunden in's Land, bis der Rahmen des Steib sauber eingestellt am Motorrad befestigt war. Natürlich paßte wieder einmal ein neu geliefertes Anschlußteil nicht. Das hintere Kugelmaul hatte mit 110 mm eine um 40 mm vom Original abweichende Kröpfung. Zum Glück hat Edmund Peikert schnell und preiswert geholfen. Eine Bezugsquelle, die es verdient empfohlen zu werden.

Als weiteres Problem entpuppte sich der offensichtlich verzogene Rahmen des Motorrads. Bei meiner nächsten Restauration würde ich den Rahmen auf jeden Fall vor der Demontage vermessen. Mit eingebauten Rädern reicht dazu eine Maurerschnur und ein Lot. Die Schnur wird an den Rädern entlang gespannt, und mit dem

Lot wird ein Rad in die Senkrechte gestellt. Ein Versatz der Räder ist damit leicht festzustellen.

In meinem Fall kam die Weisheit zu spät. Jetzt, da alles montiert war, mußte ich einen Spurversatz von ca. 15 mm attestieren und bei der Einstellung des Gespannes kompensieren. Bei einer Solomaschine wäre der Fall sicher unangenehmer gewesen. Beim Gespann habe ich lediglich die Bezugslinie an der linken Motorradseite vermittelt und ebenso den Sturz zunächst hinten neutral eingestellt. Damit ergab sich eine Vorspur von 30 mm bei 10 mm Sturz am Vorderrad. Fahrversuche müssen den Rest erbringen. Ein zweiter Rahmen ist aber schon in Aussicht, dann wird nachgeholt, was versäumt wurde.

Vor dem Einbau des Bootes mußte nur noch die Bremsanlage fertiggestellt, die Anschlüsse geschwärzt und alle Schäden an der Rahmenbeschichtung, die durch die Schieberei an den Muffen aufgetreten waren, beseitigt werden. Abweichend vom Original wurden alle Verschraubungen in V4A-80 ausgeführt und überwiegend Polystop-Muttern verwendet. Die Gewinde wurden gut gefettet und mit dem Drehmoment-schlüssel angezogen.

Die Hauptbremshebele und die Halterung des Hauptbremszylinders waren inzwischen fertiggestellt, und das Ergebnis stellt mich voll zufrieden. Durch die Art des Anbaues ist eine optimale Einstellbarkeit gegeben. Der Bremshebel wurde aus VA-Blech und diversen Drehteilen hergestellt und greift nach Art der MZ unter den Fußbremshebel. Die Breite zwischen den Hebeln wurde so gewählt, daß eine bequeme Fußhaltung möglich ist. Als Bremsleitungen wurden zwei BMW-Leitungen von der /7, verbunden mit einem starren Zwischenstück verwendet.

Inzwischen waren auch zwei der letzten Schwachstellen des

Motorrades auf dem Wege der Beseitigung. Über meinen Seitenwagenlieferanten hatte ich einen originalen vorderen Kotflügel incl. Ständer und eine linke Lampenhalterung erhalten. Das letztgenannte Teil recht günstig und benötigt, da der Scheinwerfer sich das Schielen nicht abgewöhnen konnte. Obgleich die montierten Lampenhalter nach dem Strahlen keinen offensichtlichen Mangel gezeigt hatten, war der linke nach links überdehnt und ohne Schweißarbeit nicht richtbar. Wohl auch eine Folge des früheren Unfalles.

Der Kotflügel lag sicher an der oberen Preisgrenze, aber Blechteile werden immer seltener, und das gelieferte Originalteil mußte nur an zwei kleinen Rissen an der vorderen Strebenbefestigung geschweißt werden. Die Substanz war gut, zeigte sogar noch teilweise originale Linierung, und nach dem Strahlen und gründlichem Richten und Ausbeulen paßte das rohe Teil bei der Probemontage einwandfrei. Spachtel konnte nahezu vollständig in der Dose bleiben, und die Suche nach ei-

nem Lackierer, der das Blech für 140 DM in zweischichtiges Schwarz tauchen sollte, bereitete keine Probleme.

Die Unterseite des Kotflügels erhielt nach dem Glasstrahlen eine gründliche Behandlung mit Ovatrol Primer, eine Versiegelung aller Falzkanten und einen 2K-Epoxy Grundanstrich. Nachdem das Teil schon nach einer Woche vom Lackierer zurück war, wurde nach bekannter Methode liniert.

Den oberen Bügel, wie auch den Ständer hatte ich inzwischen selbst wieder aufgearbeitet. Der Bügel sollte nicht mehr vernietet, sondern verschraubt werden. Die Blechverstärkung im Kotflügel, unter der der Rost kaum zu stoppen ist, war im Zuge der Aufarbeitung entfernt worden, und ein entsprechend gebogenes VA-Blech war bereits eingepaßt und wurde bei der Endmontage zur Verstärkung mit Karosseriedichtmasse von innen gegengesetzt.

Der vordere Bügel des Plastikotflügels hatte bei der Probemontage gezeigt, daß die Montagelöcher einen völlig anderen Abstand hatten, als beim Originalteil erforderlich. Nach dem Motto; „Kaufen kann je-

der und VA ist besser als Chrom“, wurde ein passender Bügel selbst angefertigt und auf Chromglanz poliert.

Noch vor der Montage des Kotflügels wurde der frisch lackierte linke Lampenhalter ausgewechselt. Dabei konnte gleichzeitig ein alter Mangel durch schlechte Teilelieferung ausgemerzt werden. Die oberen Lampenhaltgummis der ersten Montage hatten ja einen zu dünnen Bund, sodaß ich gezwungen war, dort handgeschnittene Gummischieben beizulegen. Vor dem Wechsel hatte ich natürlich neue Gummis besorgt und jetzt sofort mit ausgewechselt.

Jetzt endlich sollte auch das Boot wieder montiert werden. Die lange Zeit im warmen Heizungsraum hatte den neuen Lackstellen sicher gut getan. Um Schäden bei der Einfädelei des Bootes in den Rahmen zu vermeiden, wurden reichlich Tücher zur Verpackung aller Ecken und Gefahrenstellen verwendet.

Die Montage der Federn ist bestimmt keine Freude, und ich habe ganz schön dabei geschwitzt. Letztlich ist aber alles gut gegangen, und es hat keine

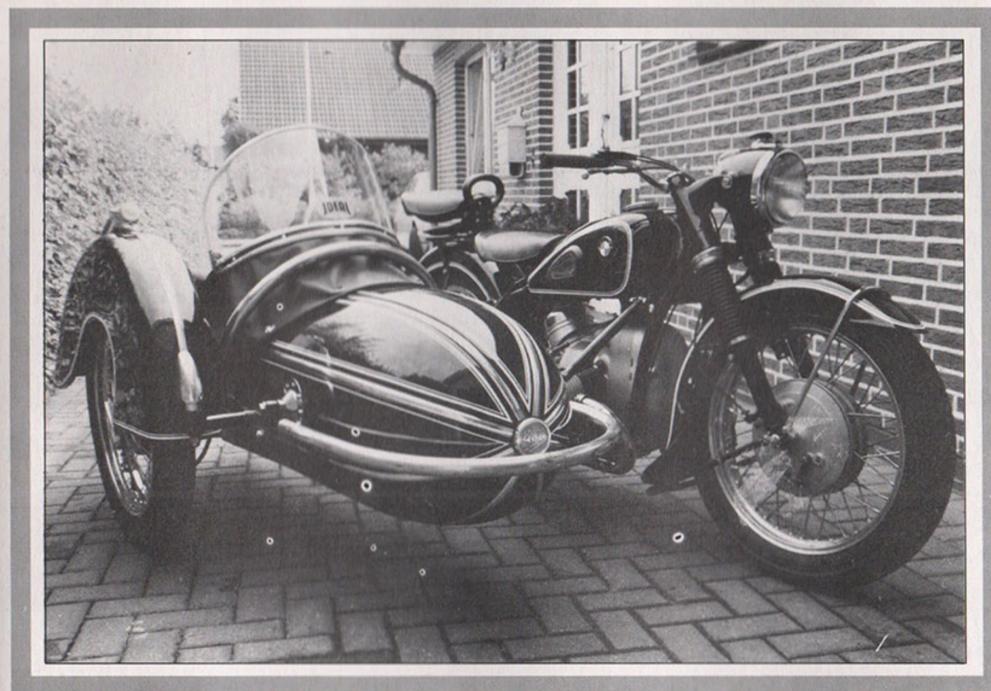
neuen Kratzer gegeben. Noch vor dem Sommerurlaub 1995 konnte man das Gespann als fertig bezeichnen. Für die Versicherung wurden die entscheidenden Fotos des Endzustandes geschossen, und Ende August sollte TÜV und Anmeldung auf dem Kalender stehen. Nachdem mich ein paar Freunde überredet haben, mein Glück auch einmal mit der roten Oldtimer Nummer zu versuchen, wird der TÜV trotz erfreulicher Vorgespräche zunächst auf die Abnahme verzichten müssen. Nach gründlicher Einstellung läuft die Maschine erfreulich gut, und während ich diesen Artikel zum Abschluß bringe, warte ich voller Spannung auf die rote Nummer und die erste Testfahrt.

Das Ende der Restaurierung dürfte damit jedoch noch nicht ganz erreicht sein. Ein 51/3 Motor in makelloserem äußeren Zustand steht schon in der Garage und wartet auf seine „kompromislose“ Totalüberholung. Der Achsantrieb wird ebenfalls im Winter seine Spannübersetzung aus eigener Nachfertigung erhalten, und der Ersatzrahmen zappelt schon an der Angel. Was liegt näher, als den neuen Rahmen mit Motor und Achsantrieb dann auch gleich so aufzubauen, daß die letzten kleinen Mängel bis zur nächsten Saison behoben sind. Da das Gespann bis dahin hoffentlich gut läuft hat, es ja keine Eile mit der Fertigstellung.

Übrigens, der Hänger, den ich ja eigentlich selber bauen wollte, steht inzwischen in der Garage. Aber das ist eine andere Geschichte, die bald folgen wird.

Text + Fotos:
Volker Timmer

Das Ergebnis.



Suzuki RE 5 (Wankel)

Kammervolumen: 497 ccm

Verdichtung: 8,6 : 1

Drehmoment: 74,5 Nm bei 3.500 U/min

Leistung: 63 PS bei 6.500 U/min

Bauzeit: 1974 - 1976

