Nr. 5, September/OKTOBER 2020 Deutschland 6,90 € /Österreich € 7,40/Schweiz CHF 9,80/Luxemburg € 8,10/Niederlande € 8,20/Belgien € 8,10/Italien € 8,70/Spanien € 8,70/Finnland € 10,30/Dänemark DKK 74,00

KlassikMotorrad

Ein Sonderheft von MOTORRAD MAGAZIN MO

Finden Sie Ihren Traum-Klassiker auf 8 Seiten Markt!

Dampf-hammer Spezial

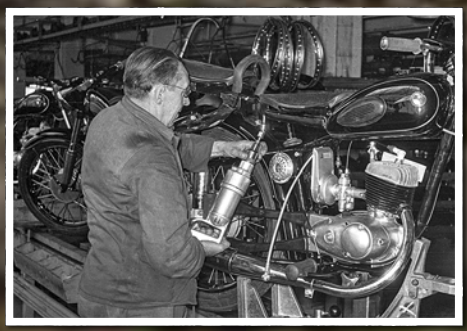
Faszination Viertakt-Einzylinder

Mit BSA Gold Star, Liengme-Aermacchi 250, Matchless Scrambler G3L und Norton M50

Vierzylinder-Rarität: Moto Guzzi 350 GTS

Durch dick und dünn: Norton Commando CR

Mit Poster



Werkschau 1959: BMW München & MZ Zschopau

NEUE AUSGABEN
jetzt online bestellen

Lieferung gratis*

Motorrad Magazin MO 8/2020
Liebesgeständnis an den L-Twin: Technik erklärt, alle aktuellen Motorräder, die neue Ducati Panigale V2 tritt gegen die legendäre Ducati 998R von 2002 an. Außerdem Vergleichstest KTM 1290 Super Duke R gegen Ducati Streetfighter V4 S und Aprilia Tuono V4 1100 Factory.
Heftpreis 5,90 Euro

BMW Motorräder Ausgabe 74
Mit einem Special um die wunderbaren Zweiventiler-Umbauten. Dazu die Technik des allerersten BMW-Boxer-Motors von 1920. Im Dauertest muss sich die R 1250 GS bewähren. Vierzylinder gegen neuen Reihen-Twin im Vergleichstest der neuen F 900 XR mit der S 1000 XR.
Heftpreis 7,90 Euro

Jetzt im Handel
oder einfach direkt beim Verlag bestellen:
online unter shop.mo-medien.de
oder per E-Mail bestellservice@mo-web.de
Telefon (0711) 248976-24, Fax 248976-28

shop.mo-medien.de

*** Versand innerhalb Deutschlands kostenfrei**

MOTORRAD MAGAZIN MO

www.mo-web.de

Auch ältere Ausgaben können bestellt werden

Mächtig Dampf

Dampfhammer, dieser Begriff steht für großvolumige Einzylinder-Viertaktmotorräder klassischer Prägung. Also unabdingbar mit reichlich Schwungmasse am Kurbeltrieb gesegnet, denn die erst macht das Lanz-Bulldog-artige dampfhämmern möglich. Schlag auf Schlag, mit einer Standgasdrehzahl, die man mit den Fingern mitzählen kann. Nun gut, das ist natürlich wieder einmal schwärmerisch idealisiert dargestellt, aber Schwungrad-Eisen vom Schlage einer Moto Guzzi Falcone, Panther 600 oder NSU Konsul fallen einem sofort beim Dampfhammer-Stichwort ein.

Treibend-schwungvolles Beschleunigen, quasi ab Standlaufdrehzahl, niedrige Verdichtung, moderate Spitzenleistung und ein Auspuffton, der die Umwelt nicht giftig anbellt, sondern freundlich bullernd mit ehrlich vollzogener, weil mechanisch solider Werktätigkeit grüßt. Also das krasse Gegenteil zu den modernen Einzylinder-Motoren unserer Tage, etwa in Gestalt der famosen KTM Duke 690, welche aus exakt 693 ccm Hubraum imposante 73 PS extrahiert, und somit die 100-PS-pro-Liter-Marke locker überschreitet. Nicht schlecht für einen großvolumigen Eintopf, aber wenn man ehrlich ist, wäre der Griff zu einem Zweizylinder in diesen Hubraum- und Leistungsdimensionen der bessere.

Denn die modernen Super-Eintöpfe nach Muster KTM schütteln die Power mit der lockeren Drehfreude einer 125er ans Hinterrad. Für den Fahrer gibt es kein altgedientes Dampfhammer-Schwermetallgefühl beim Gasgriff-Aufziehen. Laufkultur wird bei High Tech-Einzylindern nicht mehr über die simple Gesetzmäßigkeit einer stoisch wirkenden Schwungmasse produziert, sondern über computergenau gesetzte Zündzeitpunkte und exakt dosierte Mengen an eingespritztem Kraftstoff. Dazu kommen vibrationsdämmende Ausgleichswellen. Technisch höchst delikat und reizvoll.

In dieser Ausgabe haben wir nicht die üblichen Verdächtigen aus der Dampfhammer-Fraktion zusammengepackt. Also nicht die ganz schweren Geschütze, sondern eher Vertreterinnen aus dem Lager der Dampfhämmerchen. Gemäß der altbekannten Erkenntnis, dass der ideale Einzylinder ein Hubvolumen in der Gegend von 300 bis 400 ccm haben sollte. Motorräder also, die wunderbar in das Grundsatzmuster des legendären Viertakt-Tuners Alfred Bajohr passen würden. Dem wird bekanntlich der Satz, „ein Motorrad kann nicht einzylindrig und viertaktend genug sein“ zugeschrieben. Als ich den Ingenieur vor Jahrzehnten in seiner kleinen Hinterhofwerkstatt in der Hofener Straße zu Bad Cannstatt besuchte, standen da zwar überwiegend teilzerlegte Königswellen-Twins der Marke Ducati, dazwischen aber auch noch eine schöne, gelbe 250er Desmo. Geheimnis und Faszination derartig auf das Essentielle reduzierter Konstruktionen sind nicht nur ihre zwangsläufige schlichte Eleganz, sondern ganz besonders ihre konzeptionelle Bedingungslosigkeit. Weniger als ein Zylinder geht nicht. Danach kommen nur noch Elektromotorräder, die auf ihre Art in Bezug auf die Bauteilemenge noch reduzierter sind, vor deren weiterer Verbreitung uns aber Thor, der Gott des Donners, bewahren möge.

Einzylinder-Motorräder spielen auch in einer weiteren Geschichte in dieser Ausgabe eine wichtige Rolle. Denn nach dem Krieg ging es für BMW im „Westen“ und für das DKW-Werk in der „sowjetisch besetzten Zone“ auf ganz kleiner Flamme mit den einfachsten Vorkriegs-Modellen weiter. Das war die RT 125 in Zschopau und bei BMW die tüchtige R 24, die zuletzt im BMW-Werk Eisenach als R 23 entstanden war. Wie sich die beiden Werke aus diesem Dunkelgrau der Demontagen und Reparationsverpflichtungen wieder heraus entwickelt haben, zeigen wir ab Seite 78 mit historischen Bildmaterial aus den 50er Jahren auf. Ein spannendes Stück Zeitgeschichte, komprimiert in der Motorradwelt. Wie‘s ausgegangen ist, wissen wir heute. Trotz fleißiger deutscher Arbeiterschaft und hohem Bildungsniveau konnte der Sozialismus nicht siegen, aber immerhin eine zeitlang in symbolischer DDR-BRD-Beziehung koexistieren. Als Billiglohnland für den kapitalistischen Klassenfeind. Was bleibt, sind Erinnerungen und heute noch greifbare Relikte. Immerhin erobern sich die „DDR-Zweitakter“ im Klassik-Markt Jahr um Jahr ihre verdiente Position als durchdachte und funktional gestaltete Alltags-Kräder mit steigenden Liebhaberpreisen zurück. Wobei jede „Sachsen-Harley“ nur einen von Alfred Bajohrs Leitgrundsätzen einzulösen vermag. Einzylindrig ja, aber viertaktend nur dann, wenn das Gemisch zu fett eingestellt ist.

> Ein Motorrad kann bekanntlich nicht einzylindrig und viertaktend genug sein

In diesem Sinne wünsche ich informative und unterhaltsame Stunden mit Ihrer aktuellen „Klassik Motorrad“

Jo Soppa
Chefredakteur

92 Jan Witteveen: Entwickler für Gunter Sachs und Max Biaggi

100 Schon vor mehr als 100 Jahren gab es Vierzylinder-Motorräder. Die Henderson aus den USA waren das beste, was man kaufen konnte und sehr begehrt. Heute umso mehr

40 Der erste Serien-Chopper der Welt kam nicht aus den USA oder Japan, sondern aus Italien: die Fantic Chopper 125

48 Norton Commando mit werksfrisiertem Combat-Twin: seit 1972 in Erstbesitz und laufend weiterentwickelt zum persönlichen Traum

INHALTSVERZEICHNIS

Nachrichten

6 I Ubbiali und Müller im Rennfahrerhimmel, BMW-Buch, DKW RT 125-Treffen, Termine

Dampfhammer Spezial

8 I BSA DB 32 Gold Star
Diese schlanke 350er lief schon in den Sechzigern rasante 180 km/h

16 I Liengme-Aermacchi 250
Yves Liengme bot seinen Kunden und Privatrennfahrern in der Schweiz besser ausgestattete Motorräder der italienischen Marke an

24 I Norton M 50
Die hierzulande seltene 350er verkörpert klassischen englischen Motorradbau

30 I Matchless G3L
Seltene Scrambler-Version von 1952, die bereits vor 20 Jahren von Grund auf wieder frisch aufgebaut worden ist

Motorräder

36 I Honda CB 125 K5 zu verschenken
Wer uns davon überzeugt, dass er der richtige ist, um die Zweizylinder-Honda aus den Siebzigern zu restaurieren, bekommt sie geschenkt. Und eine zweite gleich dazu

40 I Fantic Chopper 125
Der Londoner Kevin Powell hat einen Narren gefressen an allem mit dem Namen Fantic, am meisten am Einzylinder-Zweitakt-Chopper

48 I Norton Commando 750 Combat
Günther Müller hat seit 1972 eine Commando mit dem begehrten Combat-Twin. Sein Traum-Motorrad gedeiht weiter

70 I Moto Guzzi 350 GTS
Als Moto Guzzi zum De Tomaso-Konzern gehörte, entstand die 350er-Vierzylinder-Guzzi, bauähnlich mit der Benelli Quattro

36 Restaurierungsobjekt Honda CB 125 zu verschenken

Großes Dampfhammer-Spezial

8 Einzylinder Schlag für Schlag: Liengme-Aermacchi (Bild), BSA Gold Star, Norton M 50 und Matchless G3L

Titelbilder: Chapman, Konterflex-Studio , Lütjohann, T&T

Fotos: Bolton, Konterflex-Studio, Lütjohann, Persy, Archiv Sachs, Tooth, Vogt-Möbs

Magazin

78 I Neuanfang bei BMW und MZ
Nach dem Zweiten Weltkrieg fingen alle fast von null an. BMW im Westen wie MZ im Osten – unter ganz unterschiedlichen Bedingungen

92 I Jan Witteveen
Der holländische Zweitakt-Guru entwickelte Crosser bei Sachs und führte schließlich Aprilia mit Max Biaggi 1998 zum Titel in der 250er-Straßenweltmeisterschaft

98 I Tommaselli-Griffe
Originale der bei italienischen Motorradmodellen montierten Kupplungs- und Bremshebelsätze sind heute rar und teuer. Doch es gibt günstige Nachfertigungen aus Fernost

100 I Henderson-Vierzylinder
Weit vor der Honda CB 750 gab es bereits vor über 100 Jahren in den USA famose und unglaublich schnelle Big Bikes. Heute wie damals kaum zu bezahlen

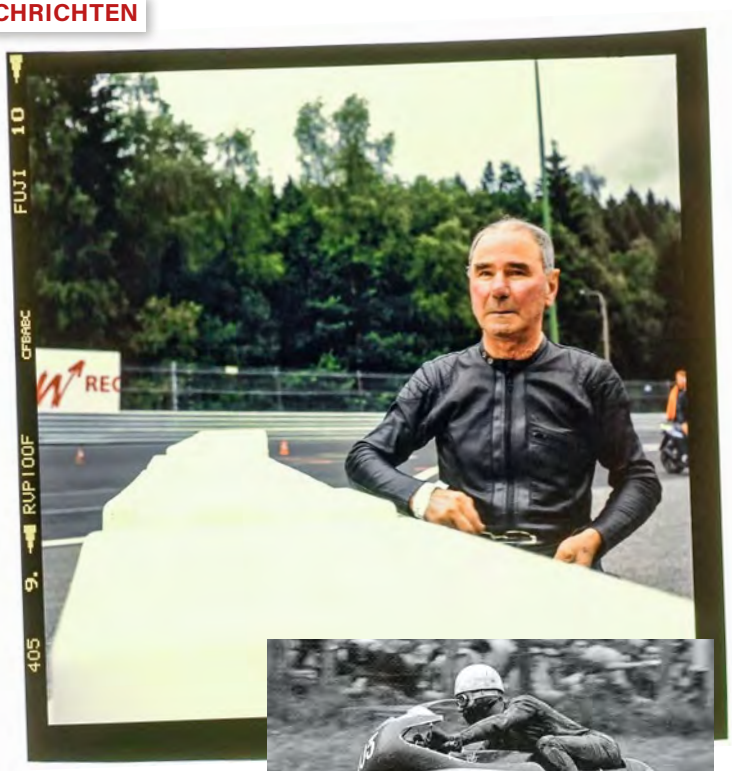
Technik

88 I Ducati 851-Kurbelwelle
Unsere überholungsreife Ducati 851 wird Stück für Stück wieder aufgebaut. Diesmal geht's um das Feinwuchten der Kurbelwelle

In jeder Ausgabe

3 I Leitartikel
56 I Nachbestellservice
58 I Poster
60 I Klassik-Markt
62 I Kleinanzeigen
110 I Lesermotorräder
112 I Leserbriefe, Impressum
114 I Vorschau
115 I Online bestellen

88 Feinwuchten des Kurbeltriebs. Was hat es damit genau auf sich?



Bis ins hohe Alter aktiv. Der neunfache Motorrad-Weltmeister Carlo Ubbiali ist nach einem Unfall mit 90 Jahren verstorben

Carlo Ubbiali

Der neunfache Motorrad-Weltmeister Carlo Ubbiali aus Italien ist am 2. Juni im Alter von 90 Jahren verstorben. Ubbiali, der am 22. September 1929 in Bergamo geboren wurde, bestritt 1949 seinen ersten WM-Lauf. Bereits ein Jahr später feierte Ubbiali beim Ulster-GP 1950 seinen ersten Grand Prix-Sieg auf einer Mondial in der 125-ccm-Klasse. Wieder ein Jahr später holte sich Ubbiali mit einem Saisonsieg (beim Heimrennen in Monza) seinen ersten WM-Titel auf Mondial in der 125-ccm-Kategorie. Nach seinem Wechsel zu MV Agusta gelangen Ubbiali viele Grand Prix-Siege und WM-Titel. Auf den MV Agusta-Rennmaschinen holte der Italiener fünf WM-Titel in der 125- und drei WM-Titel in der 250-ccm-Klasse. Dreimal wurde Ubbiali 1956, 1959 und 1960 Doppelweltmeister. Mit 39 Grand Prix-Siegen und neun WM-Titeln zählte er zu den erfolgreichsten Rennfahrern in der Motorrad-WM. Mit 31 Jahren beendete er seine sehr erfolgreiche Karriere, bei 74 Rennen stand er 68 Mal auf dem Podium. Auch in Deutschland feierte Ubbiali Grand Prix-Siege, 1953 gewann er in Schotten, 1955 und 1958 auf dem Nürburgring, 1956 auf der Solitude bei Stuttgart sowie in Hockenheim 1957 und 1959 (jeweils Doppelsiege). Der Italiener verstarb im Krankenhaus, wo er seit Anfang Mai nach einem Unfall zu Hause behandelt wurde. *M. Sonnick*

Wolfgang Müller

Der zweifache Deutsche Meister (1977 und 1980) in der 50-ccm-Klasse, Wolfgang Müller, ist Ende Juni im Alter von 70 Jahren nach kurzer, schwerer Krankheit verstorben. Wolfgang Müller wurde am 26. Dezember 1949 in Stuttgart-Bad Cannstatt geboren und zog mit seinen Eltern im Alter von sechs Jahren nach Stuttgart-Büsnau um. Der kleine Vorort von Stuttgart liegt direkt an der ehemaligen Solitude-Rennstrecke. Dort fanden zu dieser Zeit große internationale Motorrad- und Autorennen statt, wo Müller berühmte Rennfahrer wie Phil Read, Jim Redman, Dan Gurney und Jim Clark persönlich kennenlernte. Schon im Alter von 14 Jahren wollte Wolfgang Formel 1-Rennfahrer werden und erkundigte sich 1962 in England, was ein Lotus 21 kostet. Die Post mit Prospekt und dem Preis von 42 000 D-Mark (zirka 21 000 Euro) war ernüchternd und überstieg bei weitem seine finanziellen Möglichkeiten.

Mit 16 Jahren wurde dann als erstes ein Moped angeschafft, und es entwickelte sich eine Liebe zu filigraner Technik und der Idee, 50er-Rennen zu fahren. Gerade mit der Lehre zum Retuscheur fertig, wurde vom ersten Gesellenlohn eine Rennmaschine angeschafft.

Wolfgang Müller nannte 1968 beim Flugplatzrennen in Mainz-Finthen. Aber die Maschine war so schlecht, dass er sich für das Rennen nicht qualifizieren konnte. Zum Glück gab es dann Ende 1968 von Kreidler den luftgekühlten Rennsatz. Für diesen Motor baute ihm sein Freund Ernst Mammen über den Winter ein eigenes Fahrgestell. Das Ziel war, die erforderlichen Punkte zur Erlangung der internationalen Fahrerlizenz zu sammeln und an Grand Prix-Rennen teilzunehmen.

Ab 1973 gab es von Kreidler den wassergekühlten Drehschieber-Rennmotor, den er zunächst mit serienmäßiger Kupplung und Fünfgang-Getriebe einsetzte.

1974 war dann für Wolfgang Müller das erste Jahr mit internationaler Lizenz. Zunächst beteiligte er sich an der Deutschen Meisterschaft und einigen internationalen Rennen in Frankreich, Holland, Belgien und Österreich. Gleich bei seinem ersten Grand Prix-Einsatz im spanischen Jarama sicherte er sich 1978 einen hervorragenden vierten Platz.

Schneller Mann in der Schnapsglas-Klasse. Wolfgang Müller verstarb im Alter von 70 Jahren

Mit dieser Leistung konnte der Schwabe gute Sponsoren für sich gewinnen, beispielsweise das Nava-Team von Nava-Helm-Importeur Wolfgang Kucera. Nach seiner Rennkarriere machte Wolfgang Müller sich außerdem einen Namen mit seinen Zeichnungen, Grafiken und Gemälden aus der Geschichte des Automobils und des Rennsports. *M. Sonnick*

Terminkalender 2020

Noch bis Ende August: Sonderausstellung Spezialmotorräder im Classic Superbikes Museum in Braunschweig. www.classic-superbikes.com

Noch bis 10. Oktober: Sonderausstellung „Das alles fuhr auf unseren Straßen" im Dr. Carl Benz-Museum in Ladenburg. www.veterama.de

Noch bis Dezember: Sonderausstellung „Rekordfahrt auf zwei Rädern" — Meister aller Klassen, Rennlegenden 1960 bis 1985 — im Zweirad Museum in Neckarsulm. www.zweirad-museum.de

7.-9.8.: Czech Moto Classic – Moto Trophy im Autodrom in Most/Tschechien. www.klassik-motorsport.com

15.-16.8.: Oldtimer-Treffen im Freilichtmuseum in Beuren (bei Nürtingen). www.freilichtmuseum-beuren.de

22.-23.8.: Saisonauftakt der Krowdrace-Serie auf dem Eichenring in Wolfslake/Brandenburg. www.krowdrace.de

29.-30.8.: Luxemburg Moto Classic — Moto Trophy auf dem Circuit Goodyear in Colmar Berg. www.klassik-motorsport.com

29.8.-6.9.: Oldtimer-Ausfahrt „Auf den Spuren der Braukultur" durch Tschechien bis Prag. https://www.mein-oldtimer.reisen/

11.-13.9.: Classic Austria in der Messe Wels/Österreich. www.messe-wels.at

12.-13.9. Technomara Hildesheim auf dem Flugplatz Lerchenkamp. www.technorama.de

19.-20.9. Krowdrace-Flattrack-Serie in Nordhastedt. www.krowdrace.de

19.-20 9. Moto Trophy am Frohburger Dreieck. www.klassik-motorsport.com

2. 10. Heute erhalten Sie die Ausgabe 6/2020 von „Klassik Motorrad"

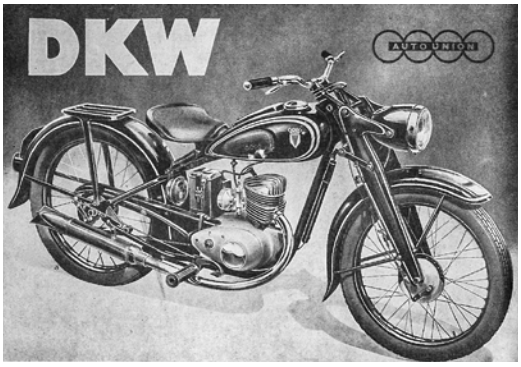
KlassikMotorrad

Fotos: M. Sonnick, Soppa, Archiv Brouwer, Werk

Termine ohne Gewähr

13. Treffen der RT 125-Fahrer

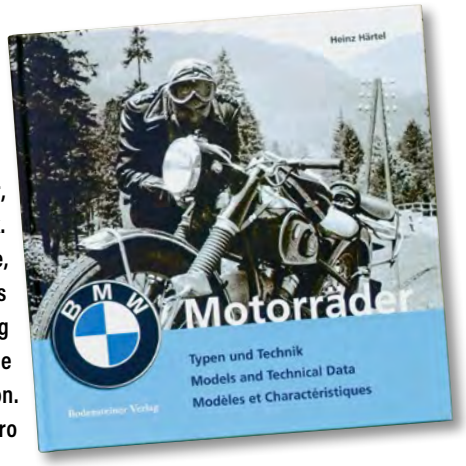
Mittlerweile macht sich so etwas wie Normalität im Lande breit, deshalb wird der Motorradfahrer-Stammtisch Dorfchemnitz am 23. und 23. August 2020 das 13. Treffen der RT 125-Fahrer, solche, die es waren oder noch werden wollen, organisieren. Natürlich werden die aktuellen Hygiene- und Abstandsregeln befolgt. Am Samstag geht es ab 13 Uhr auf dem Turnhallenplatz los. Der Club freut sich auf alle RT-Fahrer und natürlich auf alle anderen Motorradfahrer mit zwei oder drei Rädern. Anfragen von Zaungästen, Markthändlern oder Teilnehmern werden gerne beantwortet, am besten via Mail oder WhatsApp. Claus Uhlmann, Siedlerstraße 46, 08297 Zwönitz, E-Mail clausuhlmann@web.de, Telefon (0172) 9539206.



Zum RT 125-Treffen nach Dorfchemnitz. Auch Fahrer einer „West-DKW" sind herzlich willkommen

BMW-Buch

Ein BMW-Buch von Heinz Härtel aus dem Jahr 1984 hat der Bodensteiner Verlag als Reprint neu aufgelegt. Katalogartig sind alle BMW-Motorräder bis 1984 mit technischen Daten und Bildmaterial aufgelistet. Der Verlag weist darauf hin, dass man umgangssprachliche Begriffe wie „Kardanantrieb" belassen hat, auch wenn in älteren BMW-Modellen kein Kardangelenk zu finden ist. Um der Originaltät des ursprünglichen Werks Willen hat man auch die „Hardyscheibe" belassen, auch wenn es korrekt Hardischeibe heißen müsste. Dem Informationsgehalt tut das keinen Abbruch. Zumal das auf 208 Seiten gesammelte Wissen für 24,90 Euro zu haben ist. Kontakt: Bodensteiner Verlag, Telefon (05383) 1662.



BMW Motorräder, Typen und Technik. Klare Aussage, klarer Inhalt. Bis zum Modelljahrgang 1984, also für die Klassik-Fraktion. Für 24,90 Euro

BSA

GOLD Stück

Auf dem Wunschzettel vieler Motorrad-Enthusiasten steht sie ganz oben, die in akribischer Handarbeit inklusive Leistungsdokumentation im BSA-Werk für sportliche Fahrer gefertigte Gold Star. Wir präsentieren die 350er DB32-Version aus dem Baujahr 1960

Text: Andrew Westlake Fotos: Gary Chapman

Die meisten Enthusiasten werden den Namen dieses ikonischen britischen Einzylindermotorrads kennen. Wal Handley war es anno 1937 gelungen, auf der Brooklands-Bahn mit seiner BSA Empire Star die 100-Meilen-Marke zu knacken. Dafür gab es bekanntlich eine goldene Anstecknadel in Sternform, und so schob der Hersteller publikumswirksam die BSA M24 Gold Star an den Verkaufsstart. Der 496 ccm große Leichtmetall-Single mit einem im leichten Elektrongehäuse verpackten Vierganggetriebe bot zudem ein spezielles Leichtbau-Fahrgestell und wurde bald als 350er und 500er angeboten. Die sportlichen Goldsterne blieben bis 1963 im Programm. Angeblich waren die nicht mehr lieferbaren Lucas-Magnetzündanlagen der Grund dafür, die Produktion des in Handarbeit erstellten Edel-Einzylinders zu beenden.

Seither wurde viel über dieses Ausnahme-Motorrad geschrieben, und es war nicht zuletzt einer dieser enthusiastisch verfassten Artikel, die mich 1971 dazu

Mit hoher Spurtreue und überragender Handlichkeit überzeugt das Gold Star-Fahrwerk auch noch im Jahr 2020. Das bildschöne Firmenlogo mit dem stilisierten Goldstern findet sich auch bei anderen Modelltypen. Eingeführt wurde der Stern anno 1938 beim Modell M24, in Erinnerung an den 1937 erzielten 100-Meilen-Rekord auf der Brooklands-Bahn. Nicht gerade rennsportlich schaut die schlichte Simplex-Trommelbremse aus. Die Wirkung kann dennoch überzeugen

brachten, sämtliche Ersparnisse für eine BSA DBD 34 Gold Star einzutauschen. Der zwitschernde Auspuffton hatte wirklich das gewisse Etwas, aber das eng gestufte und lang untersetzte Sportgetriebe war nicht gerade ideal für die Stadtfahrten, die ich damals auf dem Weg zum College in Bristol mit der BSA zu absolvieren hatte. In den 18 Monaten Gold Star-Vergnügen war mein lokaler BSA-Händler Difazio Motorcycles in der Catherine Street. Ich war öfters dort, denn es galt, das eine oder andere „Problem" mit dem Einzylinder zu lösen.

Das hier gezeigte Motorrad gehört allerdings Andy Rowett. Zwar wurde seine BSA damals nicht über Difazio ausgeliefert, aber diese DB 32 war vor zwölf Jahren von Alec Castle neu aufgebaut worden. Und Mister Castle arbeitete, seit er anno 1948 die Schule verlassen hatte, bei Difazio in der Catherine Street. Zeit, um den altgedienten Praktiker zu Wort kommen zu lassen: „Damals fing ich bei Difazio ganz klein an. Zunächst reparierte ich Tretroller, bevor ich an die Motorräder ran durfte. Erst die BSA Bantam, dann die B31, 32, und irgendwann durfte ich auch bei den speziellen Rennern mit Hand anlegen. In den fünfziger Jahren waren wir der größte BSA-Händler in der Gegend. Nachmittags mussten immer die Pakete mit den Teilen für die Kundschaft fertig gemacht werden. Ich erinnere mich noch gut, dass wir damals viele Kunden in Schweden und auch in Deutschland hatten. Hauptsächlich lief das über Joseph Joy ab. Ein Sergeant bei der Armee, der am Rhein stationiert war. Einmal pro Jahr kam er mit seinem Volvo zu uns in den Laden und ludt das Auto proppenvoll mit BSA-Teilen. Dank guter Beziehungen zu Cyril Halliburn, dem Boss der BSA-Rennabteilung, hatten wir stets einen guten Vorrat an Gold Star-Teilen. Allein aus den vorrätigen Teilen konnten wir neue Motorräder aufbauen."

In den 1970er Jahren standen sich gebrauchte Gold Stars bei den Händlern die Reifen platt

Junior-Chef Richard Difazio fuhr ab 1959 mit einer Gold Star aktiv Rennen. Er erinnert sich: „Im Winter hatte ich mir eine 350er Goldie aus gebrauchten Teilen zusammengeschraubt. Im April fand in Silverstone das Rennen statt. Mein Vater hatte ebenfalls mit seinem Gespann genannt, also war der Platz auf dem Trailer belegt. So fuhr ich die hundert Meilen zur Rennstrecke eben auf Achse. Das erste Training verlief ziemlich durchwachsen. Es war mein erster Einsatz auf einer Rennstrecke, nach ein paar Runden wusste ich halbwegs, wo's lang geht. Aber hauptsächlich war ich damit beschäftigt, die Linie für die schnellen Leute frei zu halten. Die BSA fühlte sich prima an, nur der Motor

Klassisch-schlicht und edel. Dieses herrliche Cockpit mit hochwertigen Smith-Chronometern zieht die Blicke geradezu magisch an

Ein wenig Fortschritt darf sein. Der moderne Amal-Vergaser hätte auch damals manchem Gold Star-Eigner das Leben einfacher gemacht. Dieses Exemplar springt auf den ersten Kick zuverlässig an. Das alte BSA-Logo auf dem Rücklichthalter zeigt die Wurzeln der Firma: Birmingham Small Arms. Von daher wussten die BSA-Werker, wie Metall präzise zu bearbeiten ist

schien recht verhalten zu laufen, zudem zeigte er auffällige „Megaphonitis". Später fand ich heraus, dass mein Vater den Motor absichtlich viel zu fett eingedüst hatte, damit ich es beim ersten Renneinsatz nicht übertreiben konnte."

Doch Richard Difazio lernte schnell, und bald konnte er mit den fixen Jungs mithalten und sich für Oulton Park qualifizieren: „Optimal bedüst fängt die Goldie richtig an zu fliegen. Was die Höchstgeschwindigkeit angeht, kann sie mit einer AJS 7R oder einer 350er Norton Manx mithalten. In Oulton Park stand ich für den Finallauf in der ersten Startreihe. Mit der richtigen Übersetzung war die Goldie für knapp 180 km/h gut. Nicht schlecht für ein 350er-Straßenmotorrad."

Für die 1960er-Saison schlosserten die Difazios den BSA-Single sogar in ein Norton Manx-Fahrgestell. Damit war Richard stets unter den Top 10 dabei.

Im selben Jahr lief auch die hier gezeigte Gold Star in Small Heath vom Montageband. Besitzer Andy Rowett fährt das Motorrad seit 2016. Andy ist vom Fach, hat viele Jahre eine eigene Motorraddwerkstatt geführt, und wusste, auf was er sich einlässt. Es ist nicht seine erste Gold Star: „Mit den Motorrädern ging es bei mir in den späten sechziger Jahren los. Schon ziemlich bald hatte ich eine DBD 34 Goldie am Haken. Ein amtliches Gerät, aber heikel in Sachen Startverhalten. Ein erfahrener Motorradkumpel kam damals vorbei, um mir bei der Vergaserbestückung und der ganzen Prozedur mit Fluten und Chokebedienung zu helfen. Schließlich wollte er den Einzylinder mit einem mächtigen Kick anwerfen. Aber der Single schlug heftig zurück. Mein Kumpel flog hoch bis aufs Garagendach und verletzte sich an der Blechkante ernsthaft. Alles war voll mit Blut. Im Krankenhaus musste die Wunde mit etlichen Stichen genäht werden. Später stellte sich heraus, dass die Leerlauf-Zündung auf den doppelten Wert einjustiert war. Korrekt eingestellt, ließ sich der Motor dann einigermaßen gut ankicken. Später wollte ich die Gold Star für ein anderes Motorrad in Zahlung geben. Aber bei Grays Motorcycles in Bristol standen bereits vier gebrauchte Goldies im Laden. Also habe ich das gute Stück damals an einen Kumpel für 150 Pfund weiter gegeben. Der hat die BSA heute noch."

Trotz Sporteinsatz und wenig Pflege befand sich die BSA in erstaunlich gutem Zustand

Fünf Dekaden und viele Motorräder später ist Andy nun wieder auf BSA Gold Star unterwegs: „Eine Zufallsgeschichte. Eigentlich wollte ich mir eine Harley kaufen, aber der Anbieter hatte auch noch diese Gold Star stehen. Schicksal,

Die Kennung DB 32 am Kurbelgehäuse verrät es: Das ist die 350er-Version. Die letzte Ausbaustufe der Modellreihe hieß DBD 34, hatte 500 ccm und einen nochmals überarbeiteten Zylinderkopf. Mit gut 30 PS Spitzenleistung steht die 350er auch für moderne Verhältnisse gut im Futter

Besitzer Andy Rowett hatte schon in jungen Jahren eine BSA Gold Star. Damals war sie als Gebrauchte schlecht zu verkaufen, für wenig Geld ging das Motorrad dann an einen Bekannten — der sie noch immer hat. Durch Zufall stieß er vor vier Jahren auf dieses Exemplar. Vom BSA-Experten Alec Castle perfekt restauriert. Da konnte der ehedem selbst als Motorradprofi aktive Rowett nicht widerstehen. Schicksalsfügung. Typisch Gold Star: der stark verrippte Zylinderkopf

könnte man sagen." Kein Wunder, das von Grund auf neu aufgebaute Motorrad stand wie aus dem Ei gepellt vor Andy, und der merkt an: „Anders als meine Goldie sprang diese BSA auf den ersten Kick an. Und in Kurven liegt sie wie auf den sprichwörtlichen Schienen."

Restaurator Alec Castle erinnert sich noch gut an das Projekt: „Damals hatte ich gerade wieder spaßeshalber mit dem Restaurieren von Motorrädern angefangen. Die 350er Gold Star war mir aus den Difazio-Zeiten noch bestens vertraut. Dieses Motorrad war früher im Renneinsatz gewesen, hatte aber über Jahrzehnte in einem Schuppen gestanden. Alles war ziemlich verlottert, die Schutzbleche abgesägt. Den Motor neu aufzubauen, war eine überschaubare Angelegenheit. Spezialisten liefern wieder etliche Teile für den Single. So war die größte Aktion im Grunde die Neulackierung des Tanks. Bei der ersten Testfahrt stellte sich jedoch ein Ölleck auf der Primärtriebseite heraus. Der Kettenöler war nicht korrekt abgedichtet. Mit einem eingearbeiteten O-Ring ist die Sache nun perfekt. Der Motor ist absolut öldicht."

Seit seinem Kauf hat Andy mit seiner Goldie nur ein paar hundert Meilen absolviert. Aber das Motorrad fährt so gut, wie es aussieht. Einmal über den Kompressionspunkt gelupft, springt der Single auf den ersten Kick an. Mit dem eng gestuften RRT2-Sportgetriebe ist das Anfahren eine kitzlige Angelegenheit. Aber einmal in Fahrt, bewegt man sich auf der Landstraße zumeist in den Gängen drei und vier. Damit lässt sich prima entlang des nationalen Tempolimits schnüren. Bremsen und Handling sind vom Feinsten, und wer das Motorrad auf den winkeligen Straßen von Somerset kosten konnte, der ist davon überzeugt, dass die DB 32 wahrlich die ultimative Gold Star ist. □

TECHNISCHE DATEN: BSA DB 32 Gold Star

Motor: Einzylinder-ohv-Viertaktmotor. Bohrung 71 mm, Hub 88 mm, Hubraum 348 ccm. Amal-GP-Schiebervergaser, Made in Spain, 32 mm Durchlassweite. Verdichtungsverhältnis 9,5, Nennleistung 32,5 PS (24 kW) bei 7500/min. Lucas Magnet-Zünder

Kraftübertragung: Primärantrieb über Rollenkette, Ölbad-Kupplung, fußgeschaltetes Viergang-Sportgetriebe, Typ RRT2, Sekundärantrieb über teilabgedeckte Rollenkette. Enduntersetzung je nach Streckenbedingung

Fahrwerk: Doppelschleifen-Rohrrahmen aus Stahl. Vorn Teleskopgabel mit abgedeckten Standrohren. Stahlrohrschwinge mit zwei hydraulisch gedämpften Federbeinen. Drahtspeichenräder mit verchromten Stahlfelgen. Bereifung vorne 90/90-19, hinten 100/90-19, Avon Rider. Simplex-Trommelbremsen vorn und hinten, Trommel-Durchmesser 7,0 Zoll (178 mm)

Maße und Gewicht: Länge 2040 mm, Radstand 1350 mm, Gewicht (trocken) 145 kg, Tank 15 Liter

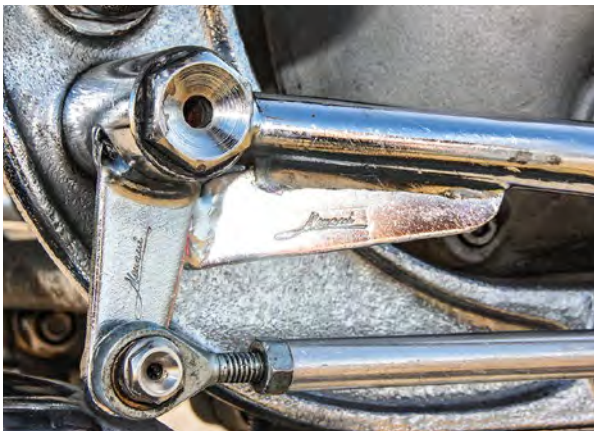
BSA

Schweizer GOLD

Text und Fotos:
Gerfried Vogt-Möbs

Bei den Eidgenossen war vor 50 Jahren die 250er-Klasse angesagt. Yves Liengme importierte dafür die Einzylinder aus Varese. Dank guter Beziehungen zur dortigen Rennabteilung konnte er den Schweizer Kunden statt Stangenware technische Leckerlis anbieten

Eidgenössischer Minimalismus, formschön umgesetzt und gewichtsoptimiert. Renntechnik der sechziger Jahre meets Schweizer Idealismus



Menani liefert die filigrane Schaltumlenkung, die an etwas angesetzt ist, das man kaum als Fußrastenanlage bezeichnen kann. Wirklich einzigartig ist die Duplex-Hinterradbremse aus Fontana-Fertigung in der superschmalen Borrani-Felge. Sie funktioniert nur perfekt, wenn die Nocken hundertprozentig synchron eingestellt sind. Wovon man beim frischgebackenen Besitzer Heinz Tschinkel ausgehen kann. Auch der kurze Trichter am SSI-Vergaser muss auf die Tankunterseite abgestimmt sein — kürzer und direkter kann ein Ansaugweg wohl kaum sein. Daher ist die Schwimmerkammer separat und kaum zu übersehen

Der Heinz hat was Neues. Mir hat er es noch am Telefon erzählt, bevor die Ducati-Spezln, die sonst die kleine, aber feine Werkstatt im bayerischen Hohenbrunn besuchen, den roten Neuerwerb inmitten Bologneser Königswellen und Zahnriemen-Twins entdeckt haben. Schmal, klein, aber freilich betörend rot steht der Single im Eingangsbereich. Proberunde? Armin will als Erster, sucht den Kickstarter vergeblich. Schnell wird der Dell'Orto rechts geflutet, die Zündung per Kippschalter aktiviert.

Langmachen ist hinter dem Polyestertank kein Problem. Obwohl der Sitz Größe und Position einer italienischen Sport-50er hat, hält das Vorderrad exakt die Spur und bleibt brav am Boden. Spätestens nach ersten Bremsmanövern ist klar: Dies ist kein Motorrad von der Stange. Freilich keine der legendären Ala d'Oro – aber so gut wie, oder?

Schweizer Enthusiasmus

Yves Liengme holte ab 1965 die liegenden Einzylinder für eidgenössische Kunden von Norditalien nach St. Gallen. Den Anstoß dazu – so der Maschinenmechaniker in einem Interview vor 13 Jahren – gab Carlo Perelli, dessen erste Testfahrt auf der Ala Verde im Frühjahr 1963 in „Das Motorrad" veröffentlicht wurde. „Ich hatte damals Langeweile, und da habe ich einen luftgekühlten Motor gezeichnet, schräg nach vorne geneigt. Mein Zylinderkopf ähnelte dem von Aermacchi – das konnte ich Schwarz auf Weiß sehen, denn die Fachzeitschrift zeigte Explosionszeichnungen vom Ala Verde- wie vom Ala d'Oro-Motor. Von da an hat mich dieser Motor gefesselt. 1965 war ich entschlossen, diese Maschinen zu importieren. Auch weil es in der Schweiz keine gab."

Im Mai 1965 setzte er sich in den Zug nach Varese, traf tags darauf Verkaufsleiter Alfredo Bianchi, mit dem er einen Vertrag aufsetzte. Bianchi, ein geschickter Taktiker, machte Liengme ein gutes Angebot, sogar Zugeständnisse, falls das Kontingent stimmt. „Wenn Sie 10, 25 oder 50 Maschinen abnehmen, machen wir Ihnen spezielle Schwingen. Ab 15 Stück auch spezielle Scheinwerfer oder Bremsen. Andere Radgrößen, Lack nach Wahl." Die Offerte sollte sich auszahlen – später, zunächst hielt sich der frischgebackene Importeur, der sich erst einige Monate zuvor überhaupt mit seiner „Motorradbude" in der St. Gallener Innenstadt selbstständig gemacht hat, noch zurück. Drei zweitaktende Zeffiretto-Mopeds und fünf Ala Verde holte er in seinem gebrauchten Opel Blitz in die Linsebühlstraße. Neben der Verzollung mussten

Eine Welle weniger fällt ins Gewicht: Kicken hatte für Besitzer Max Hügin nur mit Fußball zu tun

„Massimo Ugolini“ steht auf dem ovalen Seitendeckel. Max Hügin hatte seinen Namen italienisieren lassen. Seine Frau fuhr eine optisch ähnliche Maschine — mit langer Kastenschwinge und einem um 50 Millimeter am Lenkkopf gekürzten Rahmenrohr

Liengme ging es um jedes Gramm — da kam freilich nur die GP-Gabel von Ceriani in Frage. Mit viel Belüftungsfläche wartet die Fontana-Trommel auf. Typenschild wie an allen Liengme-Aermacchis ab 1968 mit Sprint H-Gravur, die Leergewichtsangabe dürfte überholt sein

die Motorräder ja bei der Schweizer MFK per Einzelabnahme zum Verkehr zugelassen werden – eine aufwändige und teure Angelegenheit.

Typenprüfung — der Einfachhalt halber

Werbung war unverzichtbar. Inseriert wurde im „Anzeigenmarkt Schweiz" des deutschen Motorrad-Fachmagazins: Für 2590 Franken gab's die rund 14 PS starke 250er – die Ala Azzura. Für anspruchsvollere Kunden hielt Liengme die Ala Verde bereit. Dank Verdichtungserhöhung und 24-Millimeter-Vergaser waren 16 PS drin. Ein erster Versuch, damit die Typprüfung der „Eidgenössischen Typenprüfungskommission für Motorfahrzeuge" zu bestehen, scheiterte – an der Lautstärke, aber auch an anderen Dingen mäkelten die Kommissare herum. Was freilich Yves Liengme schneller zu seiner Verkaufsstragie führen sollte: Die Fahrzeuge für die Kunden zu individualisieren. Einer der ersten Kunden, die diese Dienste in Anspruch nahm, war Walter Rungg, ein rennbegeisterter Italiener. „Er ist 1965 mit einer Kreidler vorgefahren und wollte eine Ala d'Oro bestellen. Und da hab ich ihm gesagt, das verkaufe ich ihm nicht, das ist nichts für ihn", erklärt Liengme, hatte aber gleich einen Lösungsvorschlag parat. „Dafür habe ich angeboten, ihm eine spezielle Ala Verde mit Ala d'Oro-Zylinderkopf zusammen zu stellen, damit er auf der Straße trainieren kann." Liengme lag richtig: Beim ersten Schweizer Meisterschaftsbergrennen in der Romandie bei Yverdon fuhr Rungg gleich im ersten Training Gesamt-Bestzeit und – gewann das Rennen. „Obwohl zweizylindrige Honda 450 Black Bomber, auch 750 Norton und Triumph Trident dabei waren. So ging es weiter. Und dann kam auch das Bergrennen in Generoso, wo Angelo Tenconi als unbestrittener Meister galt. Jedoch – Rungg fuhr ihm 1968 davon."

> Beziehungskisten: Ohne guten Draht zur Rennabteilung hätte Liengme dies nicht bauen können

Von der Ala Verde zur Sprint H

Eine Schwalbe macht keinen Sommer, ein Meisterschaftssieg zeigte dennoch Wirkung. So kam es, dass die Schweizer Bestellungumfänge wuchsen. 1967 endlich konnte der Schweizer Wünsche äußern, außerdem noch eine interessante Abmachung mit Bianchi treffen: Liengme sicherte sich quasi ein Exklusivmodell. Die Sprint H, eine Art Scrambler auf 18-Zoll-Rädern für den US-Markt des Firmenteilhabers Harley-Davidson, wurde eigens für ihn „europäisiert", Serien für den Schweizer Export produziert. „Sie blieben dort am Lager, und ich ging dann alle 14 Tage Motorräder holen. Schon 1966 wurde die 250er Ala Verde dann mit Fünfganggetriebe ausgeliefert – „Klacks" Leverkus hatte zuvor einen ersten Test gefahren.

Der Karlsruher Importeur Witzemann lockte bald mit einer Kampfpreis-Anzeige: 2550 D-Mark, untermalt mit „typgeprüft, mit Kfz-Brief". Drei Zeilen darunter warb Yves Liegme mit „Sprint H, 250, 5-Gang, 160 km/h". Im April 1968 schaffte die Sprint H schließlich

Nichts für Heavy Metal-Fans: Lange Hebel, viel poliertes Leichtmetall und Verchromtes an Rahmen wie an der Lichtanlage. Der runde Tacho birgt seit einigen Jahren ein Digitalinstrument mit LED-Anzeige

Perfekt eingepasst: Der Benzinschlauch verdeckt die im Motorhalter versenkte Zündspule. Auch der schlanke Kunststofftank ist typgeprüft und fasst satte 15 Liter

ihre Schweizer Typenprüfung. Damit war die erste Hürde genommen – und Liengme hatte noch einiges vor.

Optisches Tuning, Straßen-Rennrahmen

Gute Beziehungen zur Rennabteilung, beispielsweise zu Aermacchis legendärem Celestino Piva, kamen dem Schweizer zugute. So kam er an Ala d'Oro-Komponenten wie Pleuel, Kolben, Zylinder wie Zylinderkopfrohlinge, mit denen er seine Sprint 250 nach Kundenwunsch und Geldbeutel veredeln konnte. Nur wenige komplette Ala d'Oro brachte er in die Schweiz, dafür aber allerlei Räder, Bremsen, Getriebe wie auch Rahmen, mit denen er experimentierte. Die Bekanntschaft mit dem Formenbauer Johann Hartmann 1969 machte seine „Liengme-Aermacchi" auf den ersten Blick einzigartig. „Wir experimentierten etwa einen Monat lang. Abends kam er dann immer vorbei, und wir diskutierten Passform und Wandstärke des Tanks und der Heckteile. Gewichtsersparnis kam bei ihm an erster Stelle – er hat alles gewogen, auch Schläuche und Pneu", erinnert sich Hartmann.

Für Max Hügin und dessen Frau Ursula stellte Liengme zwei von insgesamt 18 Spezialumbauten auf die Räder. Hierbei verwendete er geänderte Ala d'Oro-Rahmen, die am Lenkkopf gekürzt, am Heck abgesenkt und mit längeren Schwingen bestückt wurden. Hügin, Motorradenthusiast und Fliesenleger aus Basel, ließ sich den Motor nach Ala d'Oro-Spezifikation aufbauen, den Rahmen gar verchromen.

Schieben statt kicken: Armin hat mit dem 50 Jahre alten Single leichtes Spiel

TECHNISCHE DATEN: Liengme-Aermacchi 250, Baujahr 1970

Motor: Viertakt-Einzylindermotor, ohv, Bohrung 66 mm, Hub 72 mm, Hubraum 246 ccm. Vergaser Dell'Orto SSI Rundschieber, Durchlassweite 27 mm, Verdichtungsverhältnis 9,3, Liengme-Nockenwelle, Einlassventil 37 mm, Auslassventil 31 mm. Leistung etwa 25 PS bei 9000/min. Boyer Bransden-Elektronik

Kraftübertragung: Primärantrieb über Geradeverzahnung, Ölbad-Kupplung, Fünfganggetriebe, Klauenschaltung, Sekundärantrieb über Rollenkette

Fahrwerk: Zentralrohrrahmen, vollverchromt, mit Stahl-Kastenschwinge. Drahtspeichenräder in Borrani-Leichtmetall-Felgen, 1.50-18 (WM 0) vorne, 1.60-18 (WM 1) hinten. Radgröße vorn 2.75-18, hinten 3.00-18, Trommelbremsen vorn Fontana Doppel-Duplex, Trommel-Durchmesser 170 mm, hinten Fontana Duplex, Trommel-Durchmesser 180 mm

Maße und Gewicht: Länge 1870 mm, Radstand 1350 mm, Sitzhöhe 710 mm, Lenkerbreite 540 mm, Gewicht vollgetankt 108 kg. Fassungsvermögen des Kraftstoffbehälters 15 Liter

Von Aermacchi zu Ducati

Der Bruch mit Aermacchi kam für Liengme schneller als erwartet. Die 350-ccm-Modelle waren wegen hoher Versicherungsprämien in der Schweiz schwer verkäuflich. Auch der Zeitgeist – neue Rahmen und Anlasser erhöhten ab 1973 Gewicht – war ihm ein Dorn im Auge. Er beschloss, sich umzuorientieren. Formschöne und schnelle Maschinen fand er bald: nur 270 Kilometer südöstlich von Schiranna, in Bologna. □

YVES LIENGME – EIN SCHWEIZER MACHER

Nach dem Motto „geringes Gewicht, neues Gesicht" individualisierte der gebürtige Neuchateler die Motorräder aus Schiranna gerne – mit Komponenten aus der Rennabteilung. Verkaufserfolge waren das Ergebnis von Verhandlungsgeschick, einer Portion Glück und Rennerfolgen von Fahrern wie Walter Rungg, Hans Calonder und Werner Pfirter. Liengmes Leidenschaft für Motoren und Motorräder kam nicht von ungefähr: Der Bruder seiner Großmutter war Ernst Zürcher, ein Schweizer Konstrukteur, der 1897 das erste in der Schweiz gebaute Motorrad zum Patent anmelden konnte und mit der Marke Zedel erfolgreich war. Zürcher konstruierte später einen V-Motor – für Harley-Davidson. Yves Liengmes Vater Aristide wechselte als Konstrukteur vom Berner Jura in die Ostschweiz zum Traktorenhersteller Hurlimann, wo der Sohn nach Kriegsende eine Mechanikerlehre absolvierte und erste Motorraderfahrungen sammeln konnte.

Keine Massenware: Yves Liengme

Passen gut zusammen: Norddeutsche Bilderbuch-Landschaft und eine stilvoll klassische Norton M 50 aus dem Baujahr 1956

Eintopf Nord

Bereits in den 50er Jahren verschlug es diese hierzulande seltene Norton M 50 nach Norddeutschland. Damit repräsentiert dieses Motorrad nicht nur klassischen Einzylinderbau, die Engländerin kann auch noch eine ganz spezielle Geschichte erzählen

Text und Fotos: Marina Block

Alte Motorräder sind Dieter Freitags Leidenschaft. Wenn auch seinem Nimbus-Gespann die größte Zuneigung zuteil wird, so gilt doch seine Neugier allen interessanten Konstruktionen. Seltene sowie technisch und historisch spannende Maschinen haben es ihm ganz besonders angetan. Momentan befindet sich auf seiner neu eingerichteten Hebebühne ein besonderes Glanzlicht und wartet auf seine Fertigstellung. Bei dem gut erhaltenen Exemplar handelt es sich um eine Norton Model 50 (M 50) von 1956, ein englischer Klassiker, der hierzulande nicht unbedingt an jeder Straßenecke zu finden ist. Und dazu ist es auch noch ein altes Eisen, das sich nicht jahrelang irgendwo in einem Schuppen die Reifen platt gestanden hat, sondern stets in Bewegung gehalten und gerne gefahren wurde. Dieter freute sich jedenfalls riesig über den Glücksfall, an diese Norton mit komplett dokumentiertem Lebensweg inklusive Schriftwechsel zu kommen.

Die M 50 gehörte zu einem außergewöhnlichen Sammlerkonvolut, das aus der Norton, einer Moto Guzzi V7 und einer von Designer Philippe Starck gestalteten Aprilia 6.5 bestand. Die drei Motorräder waren in einem ziemlich guten Zustand, denn sowohl der Erstbesitzer als auch dessen Sohn hatten die drei Maschinen stets bewegt und gepflegt. Über einen gemeinsamen Bekannten gelangte dann der heutige Besitzer zu der Norton M 50. Ein durchaus zeitlos klassisch-schönes Kraftrad aus den Roaring Fifties mit 350-ccm-ohv-Einzylindertriebwerk.

Schlag auf Schlag. Diese Norton trifft seit über 60 Jahren den richtigen Einzylinder-Ton

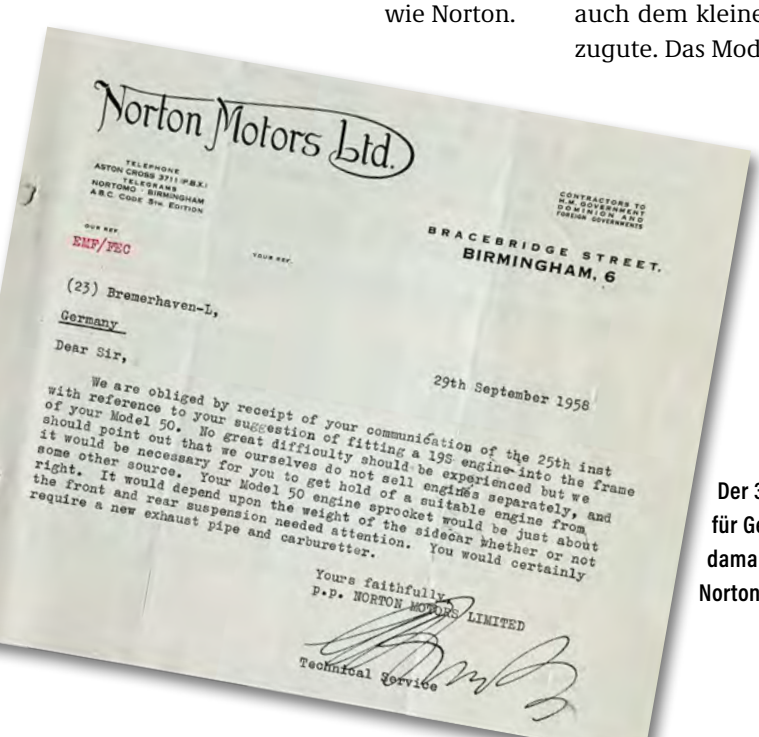
Das zunächst von 1933 bis 1939 und dann in modifizierter Form wieder von 1955 bis 1963 gebaute Model 50 war ein sportliches Alltagsmotorrad von Norton und außerdem lange Zeit eines der hubraumkleinsten und das günstigste Modell dieser Marke, bis man 1958 die 250er Jubilee heraus brachte. Vom Prinzip her war es ein typisch englisches Motorrad seiner Zeit mit lotrecht stehendem Einzylindermotor, Trockensumpfschmierung, Magnetzündung und separatem Vierganggetriebe. Konzipiert war die M 50 als sportliches Tourenmotorrad für den Weg zur Arbeit, mit der man aber dank ihrer Fahreigenschaften auch gerne nach der Arbeit einen Trip durch die Gegend machen mochte. Entwickelt wurde ihre Urform 1933 von Chefkonstrukteur Edgar Franks, der sie vom Modell 18 und Modell ES2 mit 500 ccm Hubraum ableitete. Mit letzterem Modell, das auch stetig weiter entwickelt wurde, war sie nach dem Krieg bis auf die Größe des Motors fast baugleich. Während des Krieges wurde die Produktion ausgesetzt. Nach dem Krieg begann man bei Norton dann erst wieder 1955, als das Unternehmen ab 1953 bereits zu AMC gehörte, die modifizierte Version des Model 50 zu produzieren. ▷

Noch mit Einrohr-Rahmen. Den markentypischen Federbett-Rahmen gab es erst gegen Ende der Modellentwicklung ab 1958

Als der legendäre Motorrad-Journalist Ernst „Klacks“ Leverkus 1956 ein Exemplar testete, war seine Begeisterung groß. England war damals die unangefochtene Domäne der leistungsstarken „Dampfhämmer“, und Norton aus Birmingham zählte dank seiner vielen Rennsiege zu den Großen der britischen Motorradgilde. Keine andere Motorradmarke konnte bei der Tourist Trophy auf der Isle of Man und anderswo so viele Siege einfahren wie Norton.

Von den Erfahrungen, die man mit den Rennmaschinen sammelte, profitierten auch die Straßenmotorräder, nicht nur die großen Modelle, sondern auch die kleinere 350er, mit herausragendem Handling und gutem Fahrverhalten. Ein rennerprobter Rahmen, eine gute Hinterradfederung und die exzellente hauseigene Telegabel, alles Elemente, die ursprünglich für die „Road-Burner“ unter den Norton-Modellen konstruiert worden waren, kamen letztendlich auch dem kleineren Tourenmotorrad zugute. Das Modell 50 von 1956 besaß zwar noch ein konventionelles Rahmen-Design mit Einschleifenrahmen. Den von den McCandless-Brüdern 1950 für die Norton-Rennmaschinen entwickelten, leichten und sehr stabilen Federbettrahmen, ein spezieller Doppelschleifenrahmen mit elastischer Steuerkopfführung in Längsrichtung und stabiler seitlicher Führung, bekam die 350er erst ein paar Jahre später.

Dafür bot aber auch die frühe 350er überzeugende Fahrleistungswerte. Neben den herausragenden Beschleunigungswerten überzeugten bei korrekter Einstellung aller Motorradkomponenten vor allem die gute Straßenlage, die sicheren Fahreigenschaften und die Spurtreue sämtliche Testfahrer. Hier auf dem Kontinent hatte die M 50, die wie auch die großen Modelle als „unapproachable Norton“ beworben wurde, in den 50er Jahren in ihrer Klasse trotz lediglich 18 Pferdestärken sozusagen die Nase vorn. Verglichen wurde sie hier öfter mit der 350er-Horex. Nach einer Testfahrt, die Leverkus anno 1956 mit der M 50 unternommen hatte, schloss er sofort Freundschaft mit diesem Einzylindermodell. Ein prägnanter Eindruck ist von ihm über das Motorrad wie folgt überliefert: „Manchmal meinst du, dass du wie ein Raubtier aus dem Dschungel stürzt, wenn



Norton Motors Ltd.

TELEPHONE ASTON CROSS 3711 (P.B.X.)
TELEGRAMS NORTONO - BIRMINGHAM
A.B.C. CODE 5th EDITION

CONTRACTORS TO H.M. GOVERNMENT DOMINION AND FOREIGN GOVERNMENTS

OUR REF. EMF/FEC

YOUR REF.

BRACEBRIDGE STREET.
BIRMINGHAM, 6

(23) Bremerhaven-L,
Germany

Dear Sir,

29th September 1958

We are obliged by receipt of your communication of the 25th inst with reference to your suggestion of fitting a 19S engine into the frame of your Model 50. No great difficulty should be experienced but we should point out that we ourselves do not sell engines separately, and it would be necessary for you to get hold of a suitable engine from some other source. Your Model 50 engine sprocket would be just about right. It would depend upon the weight of the sidecar whether or not the front and rear suspension needed attention. You would certainly require a new exhaust pipe and carburetter.

Yours faithfully,
P.P. NORTON MOTORS LIMITED

Technical Service

Der 350er-Single genügt auch für Gespannbetrieb. Meinte damals das Service-Team vom Norton-Werk in Birmingham

du dich an einen dicken Laster heranschleichst und dann an ihm im dritten Gang vorbeiwischst!“

Die Norton war nicht nur sprintstark, sondern auch unkompliziert. Leverkus zählte ihren ohv-Motor zu einem der einfachsten Viertakter, den es damals gab. Jeder Dorfschlosser, der Ahnung von Motorrädern habe, könne ihn reparieren, weil alles so praktisch, leicht zugänglich und logisch aufgebaut sei. Auch der Fahrer selbst sei der Technik nicht hilflos ausgeliefert, wie es oft bei komplizierten Mehrzylinderkonstruktionen vorkam. Der Einzylinder der Norton, dessen im Leichtmetall-Zylinderkopf hängende Ventile über Stoßstangen und Kipphebel betätigt wurden, war auf Anspruchslosigkeit und Langlebigkeit hin entwickelt und wurde für seine Zuverlässigkeit geliebt. Ärgerte sich damals so manch einer vor allem bei schlechter Witterung mit seinem Zweirad herum, weil es nicht ansprang, kannte ein Norton M 50-Fahrer solche Situationen eher nur vom Hörensagen, weil auf die Norton so gut wie immer Verlass war, sogar nach längerer Standzeit. Meist brauchte man noch nicht einmal den Vergaser zu fluten. Praktisch war an diesem Motorrad auch, dass alles so einfach zu erreichen war. So lag etwa die Kupplung im Primärkettenkasten, und man kam bei Arbeiten leicht heran und musste nicht viel demontieren. Auch alle anderen wichtigen Aggregate wie Lichtmaschine, Kerze, Unterbrecher, der Amal-Monobloc-Vergaser, die Einstellmuttern der Ventile, der Magnet oder das separate Getriebe waren ohne großen Schrauberaufwand zugänglich. Ein weiterer Pluspunkt war der sparsame Kraftstoffverbrauch. Öl hingegen verlangte die Norton im Durchschnitt mehr als allgemein üblich. Das lag allerdings weniger am mechanisch einwandfrei arbeitenden Motor als an der Undichtigkeit einiger Deckel.

Begeisterung brachten die Tester nicht nur für den Norton-Einzylindermotor, sondern auch für das Fahrwerk auf. Vor allem die hauseigene „Roadholder“-Telegabel wurde gelobt, die selbst jede Schlaglochstrecke mit Bravour meisterte. Die gute Dämpfung verhinderte Lenkerschlagen, es gab kein Rucken und kein Durchschlagen. Auch die Schwinge hinten mit den verstellbaren Armstrong-Stoßdämpfern

So muss sie erhalten bleiben. Die Norton befindet sich im unrestaurierten Werkszustand. Ehrliche Gebrauchspatina ist dann neuem Chromglanz vorzuziehen. Dazu kommt der hohe Gebrauchswert, etwa dank flink zugänglichem Ventilspiel-Einstellmechanismus hinter einem kleinen Deckelchen (unten)

Der Kilometer-Tacho hat die knapp 40 000 Kilometer Einzylinderschüttelei offensichtlich prima überstanden

reagierte gut. Das perfekte Zusammenspiel funktionierte jedoch nur, wenn alles optimal eingestellt war, ansonsten verkehrte sich das hoch gelobte Fahrwerk in sein Gegenteil. Damit das nicht passierte, gab es einige Dinge zu beachten. Wichtig waren die korrekte Ölfüllung der Vorderradgabel, die richtige Spureinstellung sowie der empfohlene Reifendruck. Auch auf eine gute Einspeichung der Räder und die Wahl der Reifen – vom Werk bestückt mit Avon Speedmaster – sollte man achten. Machte es damals schon Spaß, eine Norton wegen ihrer Vorzüge zu fahren, so ist sie auch heutzutage als Restaurierungs- oder Erhaltungsobjekt dank ihrer unkomplizierten Technik eine feine Sache.

Natürlich zeigte das Model 50 Spuren der Zeit, schließlich ist nach 64 Jahren kein Gebrauchsgegenstand mehr makellos. Alles, was die Patina dieser Norton ausmachte, sollte deshalb auch erhalten bleiben. Denn auf Hochglanz restaurieren und das Motorrad in Neuzustand versetzen, wollte unser Oldtimerfreund auf keinen Fall. Er überholte lediglich die Technik, damit das Krad wieder für viele Jahre einsatzbereit bleibt. Die Lackierung wurde beibehalten wie sie war, denn die Spuren am Lack machen für den Besitzer den besonderen Charakter und Charme aus. Auch eine neue Verchromung war dank des guten Zustands nicht notwendig. Schön war auch, dass an der Maschine so gut wie nichts fehlte. Selbst das damals mitgelieferte Bordwerkzeug samt englischen Schlüsseln war noch vollständig. Der Aufwand bei der Restaurierung hielt sich alles in allem in Grenzen.

Schließlich lief der Motor bereits beim ersten Testlauf nach der Übernahme nach wie vor ohne Mucken zu machen. Die Technik musste lediglich durchgesehen und hier und da aufgefrischt werden. Als erstes wurden der Magnet und die Lichtmaschine zur Überarbeitung an einen Spezialisten geschickt. Eine Batteriezündung erhielt der Modelltyp M 50 zusammen mit dem Norton-Federbettrahmen, der Lucas-Lichtmaschine RM15 und verbessertem Licht erst ab Baujahr 1958.

Als nächstes ging es daran, die Antriebsketten zu erneuern, einen Ölwechsel vorzunehmen, die Bremsbeläge zu erneuern sowie neue Reifen aufzuziehen. Nicht zu vergessen sämtliche Seilzüge, die akribisch renoviert wurden. Auch die Ölfüllung in den Gabelholmen wurde erneuert und auf exakt gleichen Füllstand gebracht. Schließlich hängt davon die Spurtreue, Kurvenlage und Lenkungsstabilität ab. Überprüft wurde zudem die Schwingenlagerung und die Wirksamkeit der hinteren Federbeine. Auch die Räder wurden in Augenschein genommen, ausgewuchtet und die Speichen überprüft.

Der Erstbesitzer hatte die Norton übrigens auch für kurze Zeit mit einem Seitenwagen gefahren, der ebenfalls noch in gutem Zustand vorhanden ist. Nachdem die M 50 zwei Jahre solo unterwegs war, interessierte sich der Erstbesitzer 1958 für den Gespannbetrieb und besorgte sich einen Steib-Seitenwagen (Typ S 501) mit Vierpunktanschluss und ungebremstem Seitenrad. Zuvor hatte er sich in Birmingham

Das freut den Markenfan: liebevolle Details, die bei jedem Tankvorgang dem Besitzerstolz tüchtig auf die Schulter klopfen

Die Gesamtlinie orientiert sich elegant an der Straßenhorizontalen. Man beachte die entsprechenden Sicken am Öltank

erkundigt, ob er einen stärkeren Motor für den Gespannbetrieb benötige und den 19S-Motor verwenden solle. Die Leute von Norton meinten, dass der Einbau zwar kein Problem sei, sie allerdings keine Einzelmotoren verkaufen würden. Weil dem so war, kauften in den 50er Jahren übrigens auch etliche Automobilrennfahrer komplette Norton Manx-Motorräder, um den Motor in ihre kleinen Formel-Wagen einbauen zu können. Zudem erachtete das Werk den Originalmotor des Model 50 für Beiwagenbetrieb als stark genug. Je nach Seitenwagengewicht müsse man schauen, wie die Vorder- und Hinterradfederung anzupassen sei. Auch riet das Werk, bei Gespannbetrieb – Seitenwagen auf der rechten Seite – ein längeres Auspuffendstück und eventuell einen anderen Vergaser zu verwenden.

Die Redaktion der Zeitschrift „Das Motorrad“ hatte der Norton-Fahrer in Sachen Gespannbetrieb ebenfalls kontaktiert und angefragt, welcher Seitenwagen sich wohl am besten eignen würde. Chefredakteur Carl Hertweck persönlich empfahl den damals neuen Steib S250. Ein Rat, der jedoch ohne Folgen blieb, denn tatsächlich wählte der Norton-Mann den großen und wuchtigen S 501 für seinen England-Single. Eine Entscheidung, die er wohl bald schon bereute. Denn bereits nach nur einer Ausfahrt mit seiner Tochter im Beiwagen wurde der schwere S 501-Wagen wieder abmontiert. Auf jeden Fall nutzte der Erstbesitzer die M 50 über lange Jahre weiterhin als Solomaschine. Das machte die Norton offenbar so gut, dass sie ihrer zugedachten Aufgabe über die ganzen Jahrzehnte problemlos nachkam. In diesem Sinne will es auch der neue Besitzer halten. Norton Marsch, mit dem schönen Dampfhammer-Nor-Ton. □

TECHNISCHE DATEN: Norton M 50

Leistung: 18 PS (13 kW) bei 5500/min

Motor: Viertakt-Einzylindermotor, luftgekühlt. Zwei Ventile, ohc. Bohrung x Hub 71 x 88 mm, Hubraum 348 ccm, Verdichtung 7,3. Ein Amal Monobloc-Vergaser Typ 376. Magnetzündung. Kickstarter. Primärtrieb über Kette, separates Vierganggetriebe. Endantrieb über teilabgedeckte Kette

Fahrwerk: Einschleifen-Stahlrohrrahmen (ab Modelljahr 1958 Federbett-Doppelschleifenrahmen). Vorn hydraulisch gedämpfte Roadholder-Telegabel. Stahlrohrschwinge mit zwei Armstrong-Federbeinen. Drahtspeichenräder mit verchromten Stahlfelgen. Bereifung vorn 3.25-19, hinten 3.50-19, Avon Speedmaster. Vorn Simplex-Halbnabenbremse mit Leichtmetall-Nabe, hinten gestängebetätigte Simplex-Trommelbremse mit separater Leichtmetallnabe

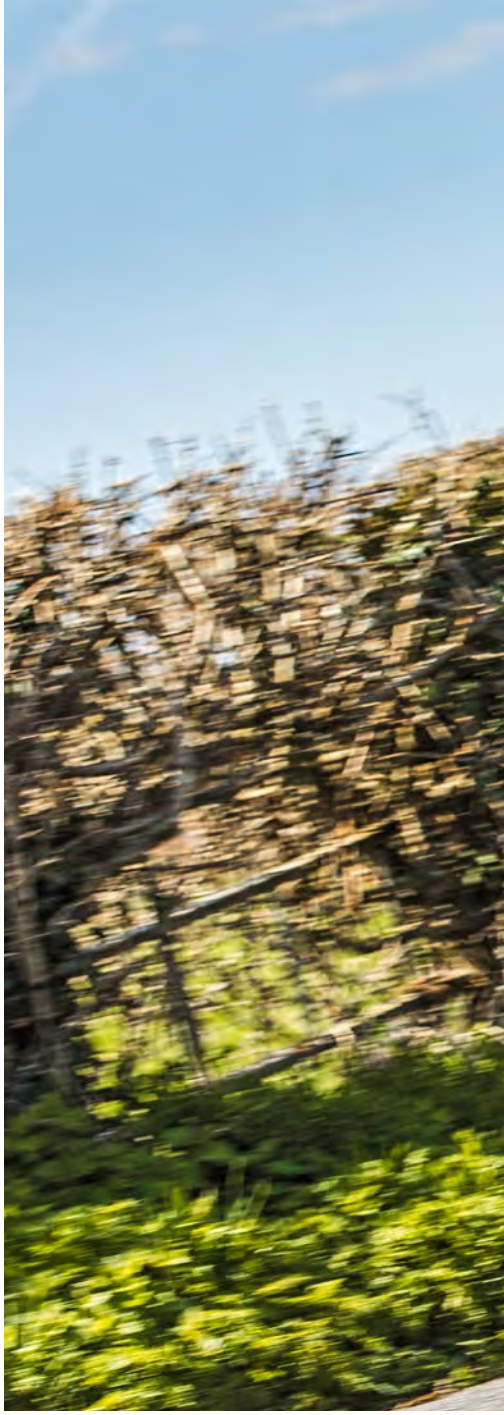
Maße und Gewicht: Radstand 1410 mm, Gewicht fahrbereit 170 kg, Tankinhalt 16 Liter, Verbrauch 3,7 Liter Superbenzin auf 100 km, Bauzeit der Nachkriegsversion von 1955 bis 1963. Damaliger Neupreis 228 Pfund

Erledigt seinen Job noch astrein: Amal Monobloc-Rundschiebervergaser. Vielleicht bekommt er demnächst ein Ultraschallbad

Die Ramme

Paradepferde im Stall des AMC-Konzerns waren zu Beginn der 50er Jahre die Marken AJS und Matchless. Aus kernigen Vorkriegsmodellen hatte man passgenau erfolgreiche Geländesportler für die 350er- und 500er-Klasse entwickelt. Die 1952er Matchless G3L erzählt von jenen ruhmreichen Tagen

Text: Andrew Westlake Fotos: Gary Chapman



Herrliche Einzylinder wie diese fantastische 350er Matchless starten sofort das Kino im Kopf. Bilder aus der frühesten Kindheit werden wach. Damals, im März 1964, besuchte ich zum ersten Mal einen Geländesport-Wettbewerb in Matchems Park. Es war ein verdammt frischer Frühlingstag, und die Veranstaltung zog nicht nur die Spitzenleute aus der nationalen Geländeszene magisch an. Jeff Smith vom BSA-Werksteam war vor Ort, die Rickman-Brüder auf ihren blütenweiß lackierten Schönheiten und natürlich das AMC-Spitzenquartett Dave Nicoll, Vic Eastwood, Chris Horsfield inklusive dem Britischen Champion Dave Curtis. Allesamt auf vom Werk vorbereiteten Matchless-Eintöpfen.

Das Motorrad, das nun heute vor mir steht, ist allerdings keine dieser Ex-Werksmaschinen. Aber es ist eine überaus seltene Scrambler-Version, die 1952 hergestellt wurde. Bereits vor 20 Jahren war diese Matchless auf Basis eines Motors samt Fahrgestell von Grund auf frisch aufgebaut worden.

Über das Vorleben der Matchless wussten weder der aktuelle noch der vormalige Besitzer viel zu erzählen. Dennoch ist es mir gelungen, einiges über das Motorrad heraus zu finden. Mit traditionellem Finish in Schwarz wurde diese Matchless in der

Dave Curtis (links) gehörte zu den Topfahrern der 50er Jahre. Das Foto zeigt ihn auf einer recht späten Matchless-Version anno 1963. Unser 350er-Testmodell wurde anno 1952 an den Matchless-Händler ausgeliefert. Es ist nicht restlos original, aber gerade in der blau-silbernen Lackierung einfach ein Bild eines klassisch britischen Einzylinder-Dampfhammers. Dazu kommen die auch heute noch rundum überzeugenden Fahreigenschaften

Mächtiger Öltank, minimalistische Auspuffanlage und eine nachgerüstete Zweipersonen-Sitzbank können das insgesamt harmonische Gesamtbild nicht trüben. Die Matchless G3L verkörpert handfeste und sympathisch kernige Eleganz

Scrambler-Version, also mit Lichtanlage, am 18. September 1952 in Plumstead fertig gestellt. Das Motorrad wurde damals von Matchless-Werkstestfahrer Jack Clover abgenommen. Eine Straßenzulassung hat das Motorrad damals nicht bekommen, aber alles ist original, der Motor, der Rahmen sowie die Hinterrad-Stoßdämpfer im typischen Marmeladenglas-Design. Ausgeliefert wurde die 350er von Hooleys Motorcycles, die in Nottingham ansässig waren. Diesen Laden gibt es inzwischen nicht mehr, aber an seiner Statt soll dort heute ein chinesischer Schnellimbiss zu finden sein.

Wie sich die Zeiten wandeln. Dort, wo die Matchless einstmals an den Kunden ausgeliefert wurde, residiert heute eine chinesische Schnell-Gaststätte

Als die Matchless damals beim Händler stand, sah sie selbstverständlich anders aus als heute. Kenner werden beispielsweise die Vollnaben-Trommelbremse vorne bemerkt haben, die es erst ab dem Modelljahr 1954 gab. Auch die Zweipersonen-Sitzbank ist nicht original, der Öltank und die Seitenabdeckungen sind von einem späteren Modell, die schwungvolle Rahmenschleife hinten gab es nur bei der 1955er-Version. Aber bitte kein Originalitäts-Gemeckere. Das ist einfach ein bildschönes Motorrad, das Lust auf eine herzhaft angegangene Runde macht.

Nach dem Zweiten Weltkrieg ging es auf der Insel im Motorsport schnell wieder voran. Bald herrschte kein Mangel an Trials und Geländewettbewerben. Der AMC-Konzern war klug genug, zu erkennen, dass die Einzylindermotorräder aus Kriegsproduktion auch im Geländesport eine gute Figur abgeben würden. Anders als Konkurrenzprodukte waren AJS und Matchless mit der sehr guten Teledraulic-Gabel ausgestattet. Zu ihrer Zeit in der Klasse das führende Produkt und zugleich auch die erste Telegabel an einem britischen Serienmotorrad.

Aus der Fahrerperspektive ein ganz normales Motorrad, aber eines mit Stil, feinem Tankdekor und mit Smiths-Edeltachometer. Die wuchtigen Stoßdämpfer im Marmeladenglas-Design waren im echten Sport schnell überfordert, für die Straße sind sie auch heute noch top. Vor dem Start sollte nicht vergessen werden, den — nachgerüsteten — Absperrhahn am Öltank zu öffnen

In den späten 30er Jahren hatte das Management in Plumstead von den hydraulisch gedämpften Telegabeln der BMW-Motorräder und deren überragenden Eigenschaften gehört. Über den früheren AJS-Werksfahrer und späteren BMW-Importeur Jock West besorgte man sich das Produkt, um es zu analysieren. Geringe ungefederte Masse plus langer Federweg, das passte. Und durch die hydraulische Dämpfung konnte die Gabel prima an unterschiedliche Betriebsbedingungen angepasst werden. Schnell wurde bei AMC eine eigene Telegabel entwickelt. Das Resultat überzeugte nicht nur wegen der für damalige Verhältnisse üppigen Federwegreserven, immerhin wurde ein Arbeitshub von 190 Millimetern geboten. Die hydraulische Dämpfung wirkte sowohl auf die Zug- als auch auf die Druckstufe. Top für Geländesport.

Bis zum Modelljahr 1949 waren die AMC-Modelle für Trial und Cross im Erscheinungsbild identisch. Das änderte sich erst mit Einzug der neuen Hinterradschwinge samt „Kerzenhalter-Federbeinen“. Es ist sicherlich nicht vermessen, zu behaupten, dass die dürren „Kerzenhalter“ nicht die allerbesten Federbeine waren. Aber die Topfahrer wie Geoff Ward oder Brian Stonebridge waren zu dieser Zeit auf ihren AMC-Eintöpfen praktisch nicht zu schlagen. 1951 demontierte Ward die gesamte Konkurrenz und holte auf der AJS den Meistertitel. Ab diesem Jahr gab es nun auch für Privatleute eine Kaufversion der Sportmaschine.

Mitte des Jahres 1951 tauchten die ersten Federbeine im „Marmeladenglas-Design“ auf. Obwohl diese Federbeine nun deutlich mehr Öl als die dürren „Kerzenhalter“ enthielten, gaben sie zumeist schon nach der zweiten Runde ihre Dämpfungsqualitäten auf. Der findige Werkstechniker Wally Wyatt behob das Problem, indem er Dämpfer aus dem Rover-Auto in die Marmeladenglas-Federbeine adaptierte. Eine Modifikation, von der die Kundschaft selbstverständlich nichts erfuhr. Weiters wanderte der Zünd-

Die Marke mit dem geflügelten M. An derartigen Details vergeht sich der Eigentümer nur allzu gerne mit Lappen und Politur. Das Ganze eingerahmt von einer schwungvoll-eleganten Krümmerführung. Ein Kunstwerk aus Zeiten, als Motorrad-Design scheinbar einfach und ohne viel Tamtam passierte

magnet für die 51er-Kundenversion an die Vorderseite des Matchless-Motors. Der Zylinderkopf wurde in Hinblick auf bessere Leistungsausbeute komplett überarbeitet. Neu war auch die spezielle Leichtmetalllegierung für die Stößelstangen, die nun das Spiel unter Hitze besser einhielten. Die neue Kupplung wurde direkt von der 7R-Straßenrennmaschine übernommen. Ein verstärktes Burman-Vierganggetriebe bildete die Grundlage für den grundsoliden Endantrieb. Brian Stonebridge fuhr mit dem neuen Modell gleich erste Siege ein, in den USA gewann Bud Ekins den wichtigen Big Bear-Lauf.

Die schönste Art und Weise, um mit 80 km/h über die Landstraße zu bollern. Es geht einfach nichts über den soliden Schlag eines Langhub-Einzylinders

In dieser Form gingen dann die 350er- und 500er-Modelle unter AJS- und Matchless-Logo ab 1952 auch an die zahlende Kundschaft. Eine davon erreichte damals Hooleys Motorradgeschäft in Nottingham. Damals wurden einige der Geländesport-Motorräder mit Lichtanlage ausgestattet, weil sich viele Fahrer kein spezielles Transportfahrzeug leisten konnten. Man fuhr auf Achse zum Wettbewerb, baute das Straßenzeug ab, und los ging's.

Mit ihrer schicken Zweifarbenlackierung in Silbergrau und Blau sieht die Matchless auf den ersten Blick nicht wie ein Oldie aus den frühen 50er Jahren aus. Eher würde man auf eine Enduro aus den 70ern tippen. Immerhin blieb die Konstruktion als 500er unter dem Ansturm der Japaner und der spritzigen Zweitakter noch bis 1966 im AMC-Programm. In jenem Schicksalsjahr gewann Dave Bickers die 500er-Meisterschaft – auf einer tschechischen Zweitakt-CZ 360. Die Zeiten im Geländesport waren nun andere.

Nachdem die Matchless bis zu unserer Testfahrt lange gestanden hatte, tat sie uns nicht den Gefallen, mit den üblichen Tricks per Kickstarter ins Viertaktleben zurückzukehren. Erst eine

Amal Monobloc-Vergaser mit kompakter Luftfilterkartusche. Praxisgerecht der Abweiser in Richtung heißem Zylinder. Gut zugänglich und gekühlt liegt der Lucas-Zündmagnet vor dem Motor. Nach ersten Startschwierigkeiten funktionierte die Matchless bei unserer Erweckungsfahrt rundherum prächtig. Gute, alte Erinnerungen wurden wach

übers Hinterrad angreifende Startanlage löste das Problem. Dann war er da, der tiefe Basston aus der rudimentären Schalldämpferanlage, und nachdem der Single einmal auf Temperatur gebracht war, stimmten Gasannahme ebenso wie die folgenden Startprozeduren per Kickerhebel.

Schon nach wenigen Metern auf den herrlich geschwungenen Landstraßen in West Wiltshire war klar, dass hier mehr als die angegebenen 18 PS am Start versammelt waren. Der Single sprintete mit Leichtigkeit die Drehzahlleiter empor, ebenso spielerisch verwaltet von der sanft und ohne großen Kraftaufwand greifenden Kupplung. Die Gangstufen des Offroaders waren identisch zum Straßenmodell, zum Anpassen an die jeweilige Strecke gab es Ritzel von 15 bis hinauf zu 21 Zähnen. Mit den Pirelli-Reifen, vorne in 21 Zoll, hinten in 18 Zoll, glänzte das Motorrad beim Kurvenswing mit Präzision und spielerischem Handling. Und auch wenn die Marmeladenglas-Dämpfer zu ihrer Zeit im Geländesport gescholten wurden, so passten sie nun hier beim milden Straßeneinsatz bestens zum Gesamterlebnis. Allen voran aber die Teledraulic-Gabel, die tatsächlich sämtliche Schlaglöcher förmlich aufzusaugen schien.

Diese Matchless brachte mir kostbare Erinnerungen zurück. An jene Tage, als mich mein großer Bruder Rod zu den Rennen mitnahm. Mit all den Gerüchen, Klängen und den Starfahrern jener Tage. Eine wundervolle Zeit. □

TECHNISCHE DATEN: Matchless G3L

Motor: Einzylinder-Viertaktmotor, luftgekühlt. Zwei Ventile, über untenliegende Nockenwelle und Stoßstangen betätigt. Bohrung x Hub 69 x 93 mm, Hubraum 347 ccm, Verdichtung 6,5. Amal Monobloc-Vergaser. Lucas-Magnetzündung. Leistung 18 PS (13 kW) bei 5750/min

Kraftübertragung: Primärantrieb über Rollenkette, Ölbad-Kupplung, fußgeschaltetes Burmann-Vierganggetriebe mit Kickstarter. Sekundärantrieb über abgedeckte Rollenkette. Sekundäruntersetzung über diverse Ritzel an jeweilige Strecke anpassbar

Fahrwerk: Einrohr-Stahlrohrrahmen mit gegabeltem Unterzug. Vorn hydraulisch gedämpfte Telegabel mit 190 mm Federweg. Hinten Stahlrohrschwinge mit zwei hydraulisch gedämpften Federbeinen. Bereifung vorne 2.75-21 Zoll, hinten 4.00-18 Zoll. Vorn und hinten Simplex-Trommelbremsen mit Leichtmetallnaben

Maße und Gewicht: Radstand 1420 mm, Gewicht 150 kg, Tankinhalt 12,5 Liter. Höchsttempo 120 km/h

Mutprobe

Text und Fotos: Jochen Persy

Da wir keinen Blender verschenken wollen, haben wir dieses Fotodmodell bewusst nicht geputzt. Trotzdem strahlt die kleine Honda einen patinierten Charme mit viel Potenzial aus. Wann und wo werden wohl diese Instrumente zum Leben erweckt? Wir warten gespannt auf die Bewerber

Die Honda CB 125 K mit der wunderschönen Duplexbremse ist ein super Gebrauchs-Klassiker. Wer sich der Mutprobe einer Aktivierung und Restaurierung unseres Scheunenfundes stellt, bekommt diesen Twin-Klassiker geschenkt

Die verschiedenen Baureihen der Honda CB 125 K feierten 1965 Premiere, die Serien K0 bis B6 wurden bis 1976 gebaut. Wobei die B6-Serie von 1974 bis 1976 schon eine seilzugbetätigte vordere Scheibenbremse hatte und mit schwarzen Seitendeckeln optisch mehr auf den Stil der siebziger Jahre getrimmt wurde. Die Vorgängerin vom Typ CB 92 behauptete sich mit gutem Erfolg sechs Jahre von 1959 bis 1964 am Markt. Wichtigste Änderung der neuen Baureihe waren neue Fahrwerke. Die geschobene Kurzschwinge verschwand, und die neue CB 93, die als K0 an den Start ging, hatte eine Telegabel im neuen, unten offenen Rahmen verbaut. Ab 1969 wurde mit der Einführung der K3-Serie der unten geschlossene Stahlrohrrahmen präsentiert, der auch an unserem Fotomodell zu

HONDA
HONDA
MADE IN JAPAN

Der Motor dreht von Hand, und das Getriebe lässt sich durch alle fünf Gänge schalten. Bis auf die geschweißten Schalldämpfer sind von außen keine Fehlteile oder grobe Mängel zu entdecken – ein spannendes Projekt

sehen ist. Hatten die früheren Modelle noch den Tachometer im Lampengehäuse integriert, erhielt die kleine Honda ab der K5-Serie Tachometer und Drehzahlmesser in eigenen Gehäusen ganz modern an der oberen Gabelbrücke. Die Grafik der grünen Zifferblätter ist sachlich und klar und für Freunde der klassischen Hondas aus den siebziger Jahren ein Grund zum freudvollen Seufzen.

Befeuert wird das 127 Kilogramm schwere Motorrad von einem Paralleltwin mit stolzen 15 PS, für die er allerdings Drehzahlen von 10 500/min benötigt. Technisch ermöglicht wird dies unter Verwendung einer obenliegenden Nockenwelle, die über Kipphebel je zwei Ventile pro Zylinder öffnet und schließt. Diese Leistung und ein Drehmoment von 10,3 Newtonmeter bedeuten, dass im bergigen Geläuf oder bei Soziusbetrieb häufig durch das Fünfganggetriebe gesteppt werden muss, um im Fluss zu bleiben. Dank großzügig dimensionierter Sitzbank und rahmenfest angebrachten Fußrasten kann problemlos eine Sozia oder ein Sozius zum Baggersee transportiert werden.

Betrachtet man aus dem heutigen Blickwinkel die schmucke Honda, fällt auf, dass die Qualitätsanmutung deutlich hochwertiger wirkt als bei vergleichbaren Hubraumkollegen aus moderner Produktion. Der Lack und der Chrom unserer CB 125 sind immer noch in einem guten und schön patinierten Zustand. An dem Rücklichthalter aus Stahlblech könnte man zur Not noch eine zweite Maschine abschleppen. Auch die klassischen Blinker haben ein Gehäuse aus Aluminium und nicht aus schnödem Plastik. Eine alte Honda wäre also eine echte Alternative zum aktuellen Chinakrad oder Roller mit einem Achtelliter Hubraum. Jedoch gibt es eine solche CB auch nicht mehr an jeder Straßenecke zu kaufen – hier kommt nun unser Fotomodell ins Spiel. Der letzte TÜV ist im Juli 1993 abgelaufen, und seitdem ruht die kleine Japanerin unter Decken in einer Garage in Schwaben und wartet geduldig auf das nächste Sonnenlicht. Auf dem Tacho stehen knapp über 31000 Kilometer – angesichts des Gesamtzustandes ein glaubhafter Wert.

Für eine Achtellitermaschine wirkt die Honda sehr erwachsen und bietet mit großzügiger Sitzbank und Gepäckträger Potenzial für gemütliche Fahrten zu zweit — inklusive Decke und Vesperkorb

Das Bike ist komplett und hat bis auf reparierte Auspuffendtöpfe keine gravierenden Mängel oder Fehlteile. Die Honda wurde vor knapp dreißig Jahren in fahrbereitem Zustand abgestellt. Ein Satz Schlüssel sowie ein Fahrzeugbrief sind vorhanden – außerdem noch Reste eines Schlachtfahrzeuges – ebenfalls mit Brief und Schlüssel. Die CB 125 dürfte auch für jüngere Fahrer interessant sein, die den Führerschein Klasse A 1 haben. Mit einer Motorleistung von 11 kW und einem Leergewicht von 127 Kilogramm liegt das Verhältnis von 0,08 kW pro Kilo unter dem gesetzlichen Grenzwert von 0,1 kW pro Kilo.

Wer uns eine schöne Geschichte über seine Beweggründe und Pläne im Zusammenhang mit Nachwuchsförderung oder vergleichbaren Motiven präsentiert, bekommt diese kleine Honda inklusive Spenderfahrzeug geschenkt. Wir sind schon neugierig, welche „nicest people we will meet on a Honda“. □

TECHNISCHE DATEN: Honda CB 125 (K5)

Preis: Eine schöne Geschichte

Leistung: 15 PS bei 10 500/min, 10,3 Nm bei 9000/min, Höchstgeschwindigkeit 120 km/h

Motor: Zweizylinder, Reihe, luftgekühlt. Zwei Ventile, OHC mit Steuerkette, Bohrung x Hub 43,5 x 40,3 mm, Hubraum 124 ccm, Verdichtung 9,4:1, zwei Keihin-Drosselklappenvergaser, ∅ 22 mm, Fünfganggetriebe, Kettenantrieb, Zwei-in-zwei-Auspuffanlage

Fahrwerk: Honda CB 125, Baujahr 1972. Geschlossener Doppelschleifenrahmen aus Pressstahl und Stahlrohr, Telegabel, Zweiarmschwinge mit zwei einpstellbaren Federbeinen. Speichenräder, Bereifung vorne 2,50-18 PR 4, hinten 2.75-18 PR 4. Bremse vorne Duplextrommel 180 mm, hinten Simplextrommel 150 mm, Tankinhalt 10,5 Liter, Länge 1970 mm, Radstand 1280 mm, Leergewicht 127 kg

Kontakt: jochen.persy@gmx.de

TEILNAHMEBEDINGUNGEN HONDA CB 125-PROJEKT

Wir wollen mit diesem Projekt den Nachwuchs fördern oder die Lust am Schrauben für Ersttäter. Wer also mit Enkel, Sohn, Tochter oder Patenkind in diesem Sommer ein Projekt starten will, schickt einfach an die E-Mail-Adresse rechts oben im Datenkasten eine kleine Geschichte. Wir wollen dieses Projekt fotografisch begleiten und die Jungfernfahrt für unsere Leser dokumentieren. Deshalb würden wir gerne aus organisatorischen Gründen die Honda im süddeutschen Raum vergeben. Schickt bitte Eure Geschichte bis zum 10. September 2020 an diese Adresse: Jochen.Persy@gmx.de. Wir sind schon sehr gespannt, wo die Fortsetzung der kleinen Honda weitergeschrieben wird.

Komplettpaket inklusive Spender-CB 125

Fantic Fan

Der erste Serien-Chopper kam nicht aus Japan und nicht aus den USA. Die kleine italienische Marke Fantic preschte damit 1971 vor. Mit 50, später mit 125 ccm Hubraum ist das ganz klar der Stoff für Enthusiasten mit einem besonderen Faible

Text: Adam Bolton
Fotos: Bolton, K. Powell

Der Spitzname kommt nicht von ungefähr: Fantic Kev heißt der smarte Londoner bereits seit Urzeiten. Wer's nicht glaubt, der soll sich nur das völlig ausgebleichte Polaroid-Foto aus den Siebzigern anschauen. Dort ist der gerade einmal 16-jährige Kevin auf einer lilafarbenen Fantic Super T GT 50 zu sehen. Später hätte es fast mal für eine eigene GT 50 in Rot gereicht. Doch seither hat das Thema Fantic das Leben von Kevin Powell nie wieder los gelassen.

Ein Modell des italienischen Fabrikats hat dabei besonders tiefe Eindrücke in

seinem Langzeitgedächtnis hinterlassen: „Das erste Mal habe ich den Fantic Chopper 1974 gesehen. Da war ich gerade 14 Jahre alt. Das war auf einem Schrottplatz. Das war ein völlig verbogenes Unfallmotorrad, aber der Motor und die Tankform haben mich sofort angesprochen. Völlig aus dem Häuschen war ich schließlich, als ich erfuhr, dass es davon auch eine 50er-

Top Zustand. Beim Fototermin vor dem Ace Cafe in London hielten einige Besucher die Fantic für eine 2020er-Neuheit

Einmal Fantic, immer Fantic. Kevin Powell 1976 auf einer 50er Fantic und 44 Jahre später auf seiner perfekt restaurierten 125er Chopper-Version. Dank weltweiter Unterstützung konnten kaum mehr aufzutreibende Teile gefunden oder nachgebaut werden

Version geben würde." Seit jener Zeit hat Kevin etliche Fantics besessen. Aber der erste Chopper war erst im Dezember 2006 an der Reihe. Entdeckt hat er das Motorrad auf einer bekannten Internet-Auktionsplattform. Ein offenbar in einer Garage vergessenes Exemplar, ohne jegliche Dokumentation, dazu fehlten noch etliche Teile. Außerdem war der Tank in bester Easy Rider-Manier im Stars-und-Stripes-Muster umlackiert worden. Ganz klar, hier wartete eine Aufgabe.

Kaum gekauft, musste Kevin allerdings eine ziemlich dunkle Phase durchleben. Er hauste in einem heruntergekommenen Gebäude, das er herrichteten sollte. Das Restaurieren der Fantic an den kalten Winterabenden brachte ihn wieder auf andere, positive Gedanken, und so konnte er diese schwere Zeit auch dank seines Fantic-Spleens überstehen. Im Juli 2007 hatte er seine Arbeiten abgeschlossen, und die 125er Fantic befand sich wieder in einem unglaublich schönen Zustand. Das zeigt einmal mehr den durchaus therapeutischen Wert, den Motorräder haben können.

Fantic wurde 1968 in Barzago mitten in der Lombardei von Mario Agrati und Henry Keppel Hesselink gegründet. Schnell erwarb man sich dank der hervorragenden Produktqualität einen guten Ruf, besonders mit leichten Enduro-Modellen. Auf dem Mailänder Salon 1971 wurde der Fantic Chopper erstmals präsentiert, die 50er-Version kam 1972 in den Handel. Ein wahrlich mutiger Schritt dieses kleinen Herstellers, den ersten Serien-Chopper der Welt auf die Menschheit loszulassen. In Sachen Zeitgeist lagen die Italiener damit goldrichtig, denn es war auch die Epoche der Bonanza-Fahrräder, und ein entsprechend gestaltetes 50er-Moped war somit die logische Fortsetzung dieses vom amerikanischen Kultfilm „Easy Rider" mächtig unterstützten Modetrends.

Mehr als nur eine Beschäftigung. Das Fantic-Projekt half Kevin auch über eine Lebenskrise hinweg

Die 50er-Version, mit ihrem imposanten, nach oben abgeknickten Auspufftopf war langsam und leistungsmäßig eher schwach gerüstet. Aber die 125er- Version war schon ein richtiges Motorrad. Mit über 7000 Exemplaren verkaufte sich die Achtelliter-Variante ordentlich. Allesamt befeuert von einer durchaus positiven Berichterstattung in der Fachpresse und angeschoben von stimmungsvoll gestalteten Anzeigen. Diese Anzeigen stellten zumeist ein junges, aufgekratztes Publikum zur Schau, das sich auf der Suche nach Freiheit und Abenteuer wähnte. So gab es die italienische Variante des american way of motorcycling, mit langer Gabel, Stufensitzbank und vor allem einer elend langen Sissybar am Heck. Interessanter Weise wurde die Fantic nie nach Amerika exportiert.

Der Doppelschleifenrahmen und die Telegabel wurden bei Fantic produziert. Den fetten 5.00-16-Hinterreifen lieferte Pirelli, die die entsprechende Anfrage von Seiten Fantic zunächst als Scherz auffassten. Minarelli sprang als bewährter Motorlieferant ein. Ein Fünfganggetriebe wurde geboten, den Motor selbst wiederum stimmte man

Zweitakter mit Druck. Das satte Himbeerrot des Rahmens brauchte das Fachwissen von Lackprofis

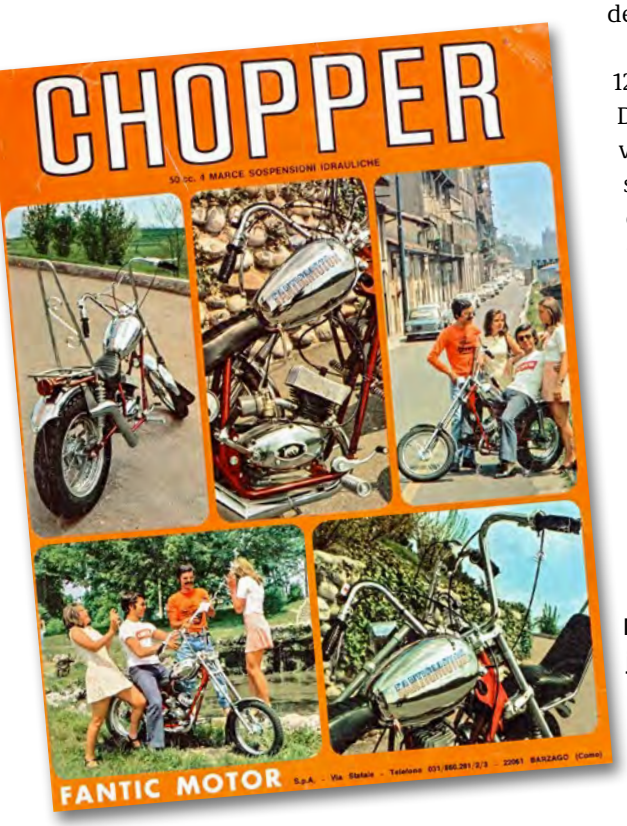
Die originale Sissybar war zum Glück noch vorhanden. Als Ersatzteil ist sie praktisch nicht mehr existent. Gleich neben dem Gasgriff findet sich der Druckknopf für die Zündunterbrechung. Klar, auch der ist in perfektem Originalzustand

bei Fantic auf das bestmögliche Drehmoment hin ab. Tatsächlich zeigte sich der Zweitakter als durchaus gelungen. Er sprang zuverlässig an, vibrierte wenig und zog die Fuhre selbst mit zwei Personen besetzt auf über 100 km/h. Die Federbeine ließen sich dank Knauf rasch in fünf Schritten auf die Beladung einstellen, und das Cockpit dominierte ein schöner Tachometer vom Zulieferspezialisten CEV.

Überhaupt war das gesamte Finish der Fantic höchst beeindruckend.

Gute 40 Jahre später ist dieser 125er Chopper eine echte Rarität. Die meisten davon wurden damals von jungen, unerfahrenen Heißspornen regelrecht verheizt. Viele davon müssen in den Schrott gewandert sein, denn Kevin bestätigt, dass es enorm schwer ist, überhaupt Teile für das Motorrad zu finden. Und Kevin muss es wissen, denn an seinem Motorrad fehlten der originale Lenker, die Werkzeugbox, das Vorderradschutzblech und die Blinker. Zum Glück war die Sissybar noch vorhanden, denn die ist laut Kevin praktisch nicht mehr aufzutreiben.

„Als erstes wurden die Räder neu eingespeicht“, berichtet der Fantic-Liebhaber. „Diese Borrani-Leichtmetallfelgen, hinten in 16 Zoll, sind heute so gut wie unauffindbar. Das nächste Problem fand sich am Rahmen. Irgendein Vorbesitzer hatte die Soziusrasten-Ausleger abgesägt. Dank Internet findet man heute schnell auf der ganzen Welt Gleichgesinnte. So konnte ich Kontakt mit dem Australier Paul Barker aufnehmen, der so freundlich war, an seinem Motorrad entsprechende Messungen durchzuführen. Damit konnten die Ausleger originalgetreu nachgefertigt werden. Außerdem hatte Paul Barker auch noch ein paar Teile, die er mir verkaufen wollte. Ein anderer Fantic-Enthusiast hatte noch die Werkzeugbox, allerdings beschädigt. Freundlicherweise lieh er mir seine Box aus. So konnte ich eine Form für einen Nachbau aus GFK herstellen.“ ▷



Mit Chromtank und für hippe, junge Leute. Werbeanzeige für die 50er-Version von 1972

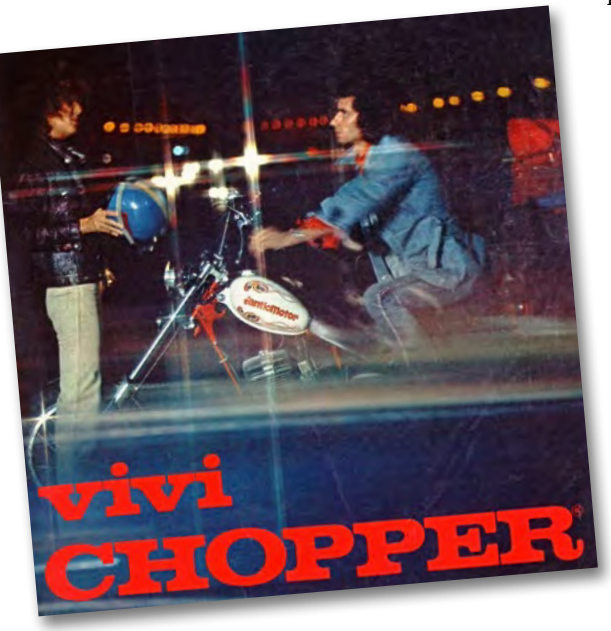
Der 125er-Chopper ist fraglos das Schmuckstück in Kevins Fantic-Sammlung. Eine Kuriosität der siebziger Jahre und heute eine echte Seltenheit, zumal in dem Zustand

Richtig alt, aber original Pirelli. Selbst beim Hinterradreifen und den Fußrastengummis erlaubt sich der Fantic-Fan keine Kompromisse. Die Beschriftung auf dem Seitendeckel liefert gleich die wesentlichen technischen Daten für alle Interessierten

In Kevins Schrauberbude finden sich noch weitere Marken-Raritäten mit dem Fantic-Schriftzug. Vor allem mit zwei Rädern und Modellnamen wie Caballero. Der passende Kaffee-Pot gehört als stilvolle Ergänzung unbedingt dazu

Nachdem Kevin den Rahmen wieder gemäß Werkszustand vervollständig hatte, machte er sich auf den Weg zum nächsten Lackierfachmann. Dazu nahm er ein originales Farbmuster mit. „Die Leute sagten mir, dass sie den Ton hinbekommen würden. Ein paar Versuche seinen dazu nötig. Der Ton, der schließlich ausgeknobelt wurde, heißt „Candy Apple Red“, er wird auf eine goldfarbene Grundlackierung aufgetragen. Zusammen mit den perlweiß lackierten Anbauteilen lieferten die Lackjungs insgesamt einen fantastischen Job ab.“

Den Motor überholte Kevin selbst. Einen passenden Übermaßkolben etwa fand er in den USA. Dort entdeckte er auch den exakt passenden Scheinwerfereinsatz samt Chromring für seine Fantic. Auf die Details legt der Fantic-Fan großen Wert. Sogar den Firmenaufkleber für das Rahmenrohr konnte er schließlich auftreiben. Aber Kevin poliert nicht nur, er fährt das ungewöhnliche Motorrad auch. „160 Kilometer-Touren habe ich schon abgeritten, wobei ich zugeben muss, dass einem nach spätestens 100 Kilometern wegen der tiefen Sitzkuhle der Sinn nach einer Pause steht.“ Aber wenn Kevin dann wieder den Zweitakter ankickt, steht für ihn felsenfest: „Lang lebe der Fantic Chopper.“ □



Es lebe der Chopper. Stimmungsvolles Anzeigenmotiv aus der italienischen Fachpresse 1973

TECHNISCHE DATEN:
Fantic Chopper 125

Preis: Neupreis 1976 in Deutschland 3540 D-Mark. Liebhaberwert in Topzustand wie gezeigt um 5000 Euro

Leistung: 15 PS (11 kW) bei 7500/min, Höchstgeschwindigkeit solo zirka 115 km/h

Motor: Zweitakt-Einzylindermotor, luftgekühlt. Bohrung x Hub 55 x 52 mm, Hubraum 124 ccm, Verdichtung 9,3. Mischungsschmierung. Schwunglicht-Magnetzündung. Ein Dell'Orto-Schiebervergaser VHB 25 BS

Kraftübertragung: Primärantrieb Zahnräder, i_{prim} 2,52. Mehrscheiben-Ölbadkupplung. Klauengeschaltetes Fünfganggetriebe. Gangstufen 3,40 - 2,14 - 1,50 - 1,25 - 1,04. Endantrieb über teilabgedeckte Rollenkette, i_{sec} 3,54

Fahrwerk: Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr. Telegabel, Standrohrdurchmesser 32 mm. Hinten Stahlrohrschwinge mit zwei fünffach einstellbaren Federbeinen. Drahtspeichenräder mit Borrani-Leichtmetallfelgen. Bereifung vorn 2.75-16, hinten 5.00-16, Marke Pirelli. Vorn Simplex-Trommelbremse, Durchmesser 123 mm, hinten Simplex-Trommelbremse, Durchmesser 140 mm

Maße und Gewicht: Länge 2100 mm, Radstand 1450 mm, Sitzhöhe 650 mm, Gewicht fahrfertig 108 kg, Tankinhalt 6,5 Liter, Getriebeöl 1,5 Liter SAE 30

Bis Kevin den originalen Lenker für seine Fantic gefunden hatte, verging einige Zeit. Wichtig ist das geschwungene Zierelement in der Mitte. Es muss angeklemmt sein. Das originalgetreue Tankdekor konnte ein Fantic-Freund aus Australien liefern. Die Sitzposition ist durch die ausgeprägte Kuhle schnell ermüdend. Spätestens nach 100 Kilometern freut sich der Eigner auf seine Zigarettenpause. Der Motor fand auch in der Caballero Verwendung. Dann gab es keinen Mustang auf dem Schildchen, sondern Ölempfehlungen

Café Royal

Damals wie heute. Anno 1972 holte Günther Müller seine Norton Commando bei Handler Louis in Hamburg ab

Günther Müller fährt seit 1972 Norton, und zwar immer das selbe Modell, eine Commando mit dem damals schon begehrten Combat-Twin. Denn sportlich wie die Marke selbst, sollte auch sein Traum-Motorrad sein. Daran arbeitet er ohne Unterlass bis heute

Text: Uwe Lütjohann
Fotos: Lütjohann, Müller

Wer eine Norton fahren wollte, die genau so sportlich aussah, wie es der große Name versprach, gab seinerzeit bei Dunstall einen Auftrag ab – oder baute sich das Traumkrad selbst auf. So, wie Günther Müller es getan hat. Im Jahr 1972 kaufte er sich eine nietnagelneue Commando 750 und begann unverzüglich damit, sie nach seinen Vorstellungen herzurichten.

Müller hatte damals sogar den fünf PS kräftigeren „Combat"-Motor geordert, der mit 10:1 etwas höher verdichtet war, von 32er-Vergasern statt von 30ern gefüttert wurde und alles noch ein wenig besser konnte. „Die ganzen Norton-Rennerfolge hatten mich schon immer fasziniert. Und dann kann ich

Dunstall-Endtöpfe, Hochschulter-Felgen und ein schnittiger Leichtmetall-Dress: maximal sportliche Commando

mich noch an die legendären Grasbahnrennen auf dem Nordmarksportfeld in Kiel erinnern. Bei manchen Rennen fuhr gerade mal eine Norton mit, und die konnte man aus dem gesamten Feld heraushören“, schwärmt Müller auch heute noch.

Beim Norton-Umbau orientierte er sich an den Dunstall-Produkten und an einigen ihm bekannten Rennfahrzeugen. Besonders der Cafe Racer des Darmstädter Freizeit-Rennfahrers Dr. Jochen Armbruster hatte es ihm schon sehr angetan, von diesem wurde im Grunde genommen die Gestaltung des Tanks und der Sitzbank übernommen. „Ich wollte einfach etwas Besonderes, eine Norton, die so aussieht und so fährt wie eine Rennmaschine. Und ich wollte zeigen, dass eine Commando auch hohen Belastungen standhalten kann“, so die Motivation des Schleswig-Holsteiners. Das aber tat seine indes zunächst nicht, es verabschiedeten sich unter sportlicher Fahrweise zunächst die Zylinderkopfdichtung und schließlich auch die Kurbelwelle.

Um dem sportlichen Einsatzzweck gerecht zu werden, wurde vorn zunächst eine hochwertige Lockheed-Scheibenbremse eingebaut und die Hinterachse ebenfalls auf Scheibe umgestellt. Das war die Basis für die nun folgenden Modifikationen am Motor: Die Ansaug- und Auslasswege wurden aufwändig überarbeitet und der komplette Ventiltrieb so weit erleichtert, wie es irgendwie aus Haltbarkeitsgründen noch vertretbar schien. Für eine verbesserte Ölversorgung baute Günther Müller die Schmierstoff führenden Kanäle entweder um oder vergrößerte deren Durchmesser. Eine neue Kurbelwelle ließ der Metallbauer nach dem Bruch des ursprünglichen Teils bei Dieter Cordes auf mittlere Drehzahl feinwuchten, so dass ein insgesamt höheres Drehzahlniveau möglich ist und der Motor zudem noch freier hochdreht. Damit der Motor durch die gestiegenen Drehzahlen kein Öl aus der Entlüftung vor den Hinterreifen drückt, wurde diese ebenfalls modifiziert und mit einem Auffangbehälter versehen. Mit dem zusätzlichen Feintuning der Nockenwelle und dem Einsatz von Mikuni-Flachschieberver-

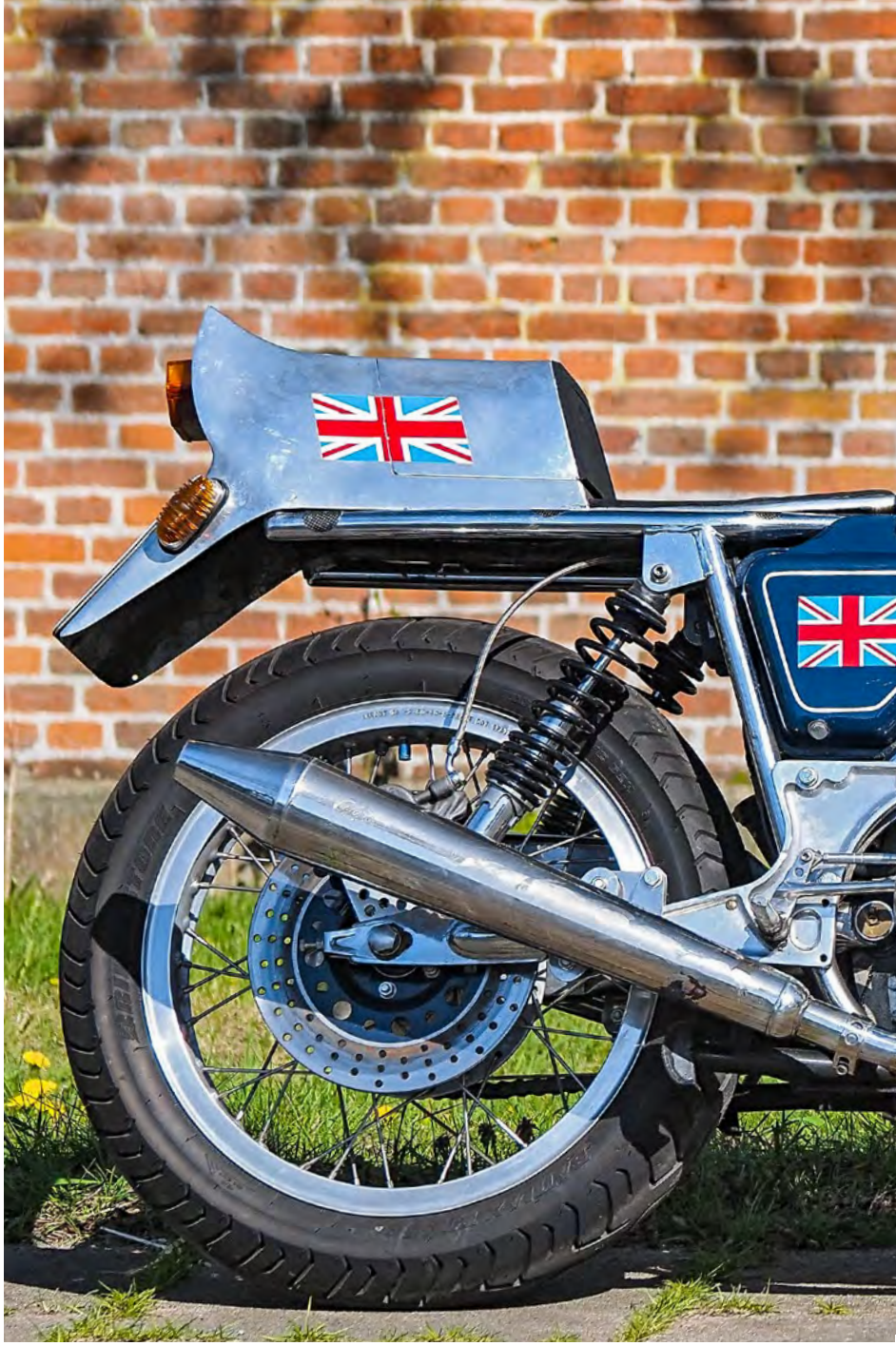
Schlanke Frontsilhouette, breite Fußrastenbasis. Die windschnittige Halbverkleidung trägt die für Cafe Racer typische Acrylhaube für den Frontscheinwerfer. Das zählt beim Kampf um den letzten Kilometer pro Stunde. Von der praktischen Seite zeigt sich dafür das spezielle Gepäck-Haltesystem für das Nortonheck. Inklusive Tankrucksack ergeben sich somit fulminante Staumöglichkeiten auf Supertourer-Niveau. Unter derartigen Begleitumständen präsentiert man den schönen Norton-Schriftzug aus voller Überzeugung

gasern konnte die Motorleistung auf nun standfeste 70 PS gesteigert werden. „Die Norton beschleunigte nach den Feintuning-Maßnahmen spürbar besser, damit konnte man auch schon mal eine Honda 750 verblasen“, freut sich Günther Müller heute noch. Dazu trägt auch das um etwa 15 Kilogramm abgespeckte Fahrzeuggewicht entscheidend bei. Da der Norton-Freund Inhaber eines Metallbauunternehmens ist, konnten beispielsweise sämtliche Stahlbuchsen in Eigenregie preisgünstig durch hohl gebohrte Aluminiumbuchsen ersetzt werden, was allein anderthalb Kilo an Masse einsparte. „Wir waren damals so verrückt, dass wir sogar konisch gedrehte zöllige Inbusschrauben verwendeten, die wir selbst in der Längsachse durchbohrten. Wir suchten damals wirklich jedes noch so versteckte Gramm Gewichtsersparnis“.

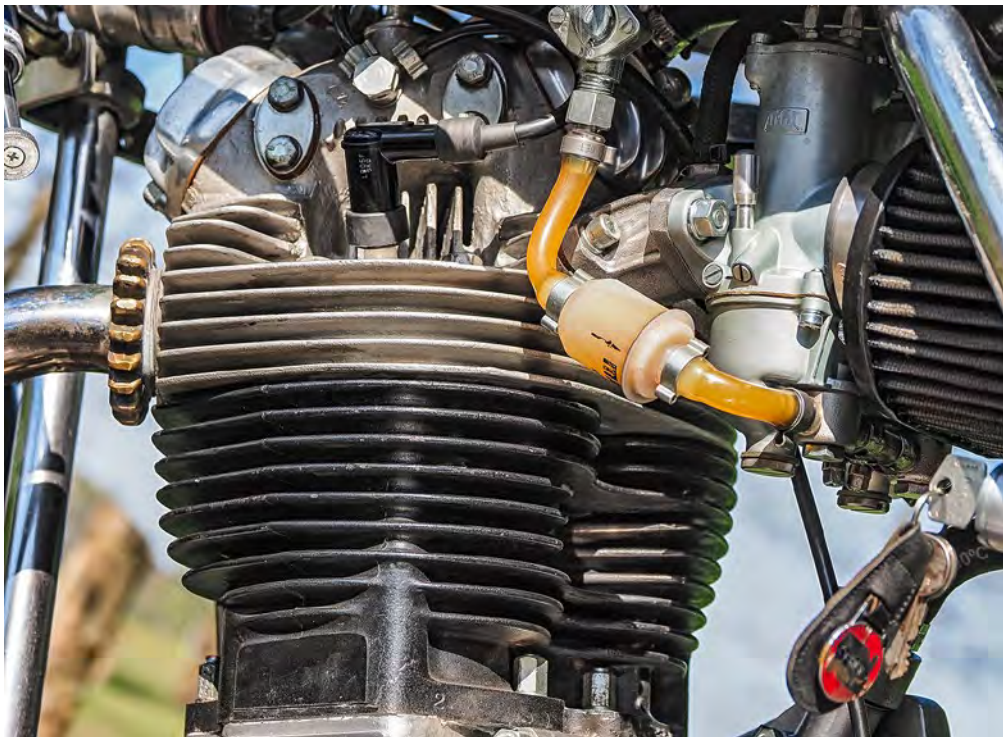
Optisch aufgewertet wurde die Norton durch einen Sporttank aus Aluminium, eine selbst gebaute Höckersitzbank aus demselben Material sowie durch eine modifizierte Auspuffanlage. Da die Engländerin mittels längerer Übersetzung und Kraftkur nun in der Lage war, an der 200-Stundenkilometer-Schallmauer zu kratzen, musste auch das Fahrwerk verbessert werden. Das geschah mit dem Einbau von einstellbaren Koni-Federbeinen und Lenkungsdämpfer, die vordere Gabel dagegen blieb so, wie sie war. Die serienmäßigen Stahlfelgen wurden durch 18-Zoll-Alu-Hochschulterfelgen ersetzt.

Durch diese Verbesserungen erweiterten sich auch die Einsatzmöglichkeiten des Commando-Racers: Er war damit sowohl fit für Renneinsätze als auch für die große Urlaubstour. Eigens dafür fertigte Müller einen Gepäckträger an, der über dem wunderhübschen Heckteil der Norten angebracht werden konnte. Damit das Gepäck nicht für jede Ölkontrolle abgenommen werden musste, schnitt er übrigens eine kreisrunde Öffnung in die Sitzmulde und versah das Loch mit einem Deckel.

Die so entstandene Allzweckwaffe wurde dann auch intensiv genutzt: Ausgedehnte Urlaubsreisen mit voll bepacktem Motorrad zum Besuch von Rennveranstaltungen wie der „Tourist Trophy“ wechselten sich mit eigenen

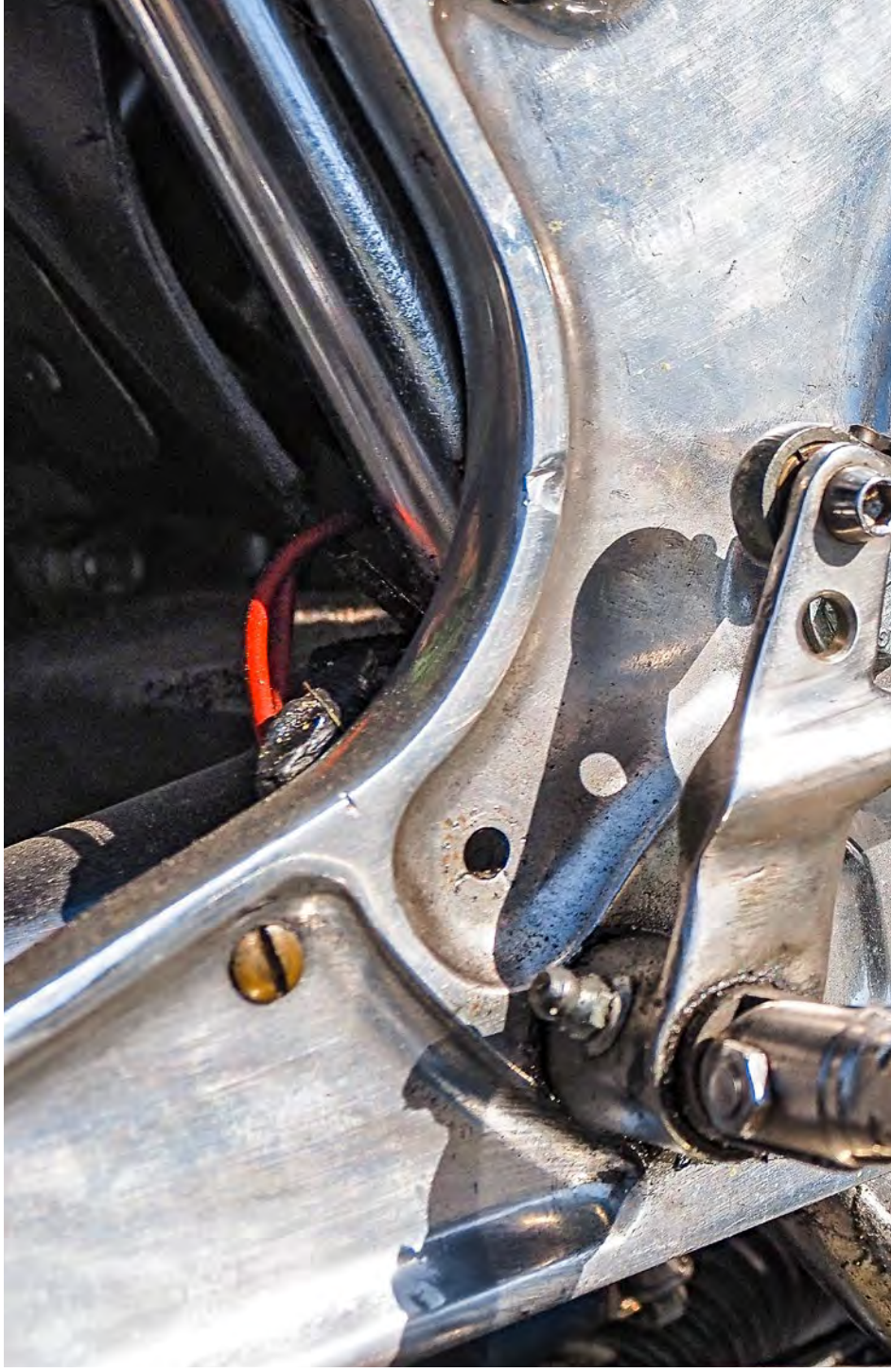


Lucas, made in England.
Die originalen Lenkerschalter haben sich in den bald 50 Jahren Einsatzzeit als wahrhaft dauerhaft erwiesen. Auch der Twin bewältigte seine inzwischen rund 150 000 absolvierten Kilometer mit überschaubarem Reparaturaufwand. Wer einmal ein Händchen und ein Gespür für den Paralleltwin entwickelt hat, weiß, was dem Motor behagt, und was nicht. Zahlreiche Leichtmetallbauteile halfen mit, das Gesamtgewicht der Commando deutlich und vor allem spürbar zu reduzieren



Renneinsätzen etwa in der klassischen „Grab the flag“-Serie ab. Manchmal war auch sein Sohn Roger mit von der Partie: „In Posen waren wir 1995 ganz vorn mit dabei. Roger fuhr schnelle Zeiten, und in der Endabrechnug kamen wir auf den zweiten Platz.“ Im Jahr darauf wurde dann der Gesamtsieg angepeilt. Dann hebelte es Roger aber in einer etwas unglücklich gefahrenen Kurve aus, er stürzte und das Motorrad fackelte nach einem Vergaserbrand ab. Es musste dann über Monate komplett neu aufgebaut werden.

So begleitete die sportliche Norton Günther Müller bis heute durchs Leben und sie vermittelte ihm viele besondere Momente. Etwa die Reisen zur „Isle of Man“ oder nach Spa-Francorchamps in Belgien, Colmar Berg in Luxemburg oder nach Schweden zur Anderstorp-Rennstrecke. „Ich kann mich an spontane Aktionen erinnern, da bekam ich plötzlich Hummeln im Hintern und bin dann eine Stunde später nur mit ein paar Äpfeln als Nahrung im Gepäck losgefahren.“ Etwa 150 000 gemeinsame äußerst freudvolle Kilometer kamen so zusammen, schätzt Günther Müller. So etwas verbindet. Über einen Verkauf würde der Bockhorner nicht einmal dann nachdenken, wenn er nicht mehr kriechen könnte. □



TECHNISCHE DATEN:
Müller-Norton 750 Combat

Leistung: 70 PS (52 kW) bei 7000/min, Topspeed über 200 km/h

Motor: Viertakt-Zweizylinder-Paralleltwin, luftgekühlt, zwei Ventile pro Zylinder, Bohrung x Hub 73 x 89 mm, Hubraum 750 ccm, Verdichtung 10:1 (Combat-Motor), zwei Amal 32-Vergaser, alternativ zwei Mikuni-Flachschieber-Vergaser, Auspuffanlage Eigenbau, Vierganggetriebe, Endantrieb über Kette

Fahrwerk: Leicht modifizierter Doppelschleifenrahmen aus Stahl, Typ Norton-Federbett, vorn originale Norton-Gabel, hinten Stahlrohrschwinge mit voll einstellbaren Koni-Federbeinen, Drahtspeichenräder mit Acront Aluminium-Hochschulterfelgen, Bereifung vorn Bridgestone Battlax BT 45, 110/80x18, hinten Battlax BT 45, 120/80x18, vorn und hinten Lockhead-Scheibenbremse, je 270 mm ∅, Leichtmetalltank, Gewicht fahrfertig zirka 185 kg

Kontakt: Günther Müller, bs-stark@t-online.de

Elegantes, um die Kickstarterwelle herumgeschlungenes Schaltgestänge aus verchromtem Stahl. Zur Aufrüstung der Bremsanlage kamen selbstverständlich nur die guten Bremszangen aus dem Hause AP Lockheed infrage. Trotz unter der oberen Gabelbrücke angeschellter Lenkerstummel fällt die Sitzposition nicht zu extrem aus. Die Einbindung ins Motorrad ist gefühlsecht gelungen. Nicht zuletzt morst die nur ansatzweise gepolsterte Einpersonen-Sitzbank jedes Fahrbahndetail in Echtzeit an das Popometer des Fahrers weiter. So kann die Norton ohne Umschweife zur Sache kommen

Klassik Motorrad **nachbestellen**

Hier finden Sie eine Auflistung aller bisher erschienenen und noch lieferbaren Ausgaben von „Klassik Motorrad" mit Inhaltsangaben. Falls Sie ein oder mehrere Hefte nachbestellen möchten, nennen Sie uns bitte die Ausgabe mit Jahreszahl. Eine Ausgabe kostet 5,00 Euro (ab Heft 2/2013: 5,90 Euro, ab Heft 4/2018: 6,90 Euro), innerhalb Deutschlands **versandkostenfrei**. Sie können Ihrer Bestellung auch einen Scheck beilegen. Bei Zahlung per Bankeinzug teilen Sie uns bitte Geldinstitut, BIC und IBAN mit. Eine Zahlung per Kreditkarte (Visa oder Mastercard) akzeptieren wir ebenfalls. Bei Auslands-Bestellungen addieren Sie bitte 4,00 Euro Versandkosten hinzu.

Bitte schicken Sie Ihre Bestellung an:
MO Medien Verlag GmbH, Leserservice
Zeppelinstraße 35/1, 73760 Ostfildern-Kemnat
Internet: **shop.mo-medien.de**, E-Mail: **bestellservice@mo-web.de**
Telefon (0711) 24 89 76-24 (9 bis 13 Uhr), Fax 24 89 76-28

Diese Ausgaben sind vergriffen

2/2003, 1/2004, 1/2005, 3/2005, 1/2006, 3/2006, 6/2006, 1/2007, 1/2008, 6/2008, 6/2009

Klassik Motorrad 1/2003
Sonderteil URS: Legende, Menschen, Motor. **Klassiker:** Monard 650 Racer, Benelli Tornado 650. **Youngtimer:** Aspes Yuma 125, Kawasaki GPZ 900 R. **Legende:** Pop Yoshimura

Klassik Motorrad 3/2003
Sonderteil KTM: 50 Jahre KTM, **Klassik:** Tonkin Tempest, NSU-Rennfox, Laverda-Twins **Youngtimer:** Honda Bol d'Or. **Typengeschichte:** Kawa W 650

Klassik Motorrad 4/2003
Sonderteil Bultaco: Werksgeschichte, Sport, Metralla & Pursang-Modelle. **Klassiker:** Wankel Gelände-Hercules, BMW 90 S, DKW RT 200. **Youngtimer:** Honda XL 250 K3. **Retro:** Triumph T-Bird

Klassik Motorrad 2/2004
Sonderteil Bimota: Geschichte, Sport, Technik, Modelle, Jon Ekerold. **Youngtimer:** Yamaha XT 600 Ténéré. **Magazin:** 100 Jahre Husqvarna, Vergaser-Technik 2, Mythos TT

Klassik Motorrad 3/2004
Sonderteil Yamaha-TZ: Geschichte, Erfolge, Phil Read. **Youngtimer:** Wankel-Van Veen. **Retro:** Triumph Thruxton, LSL-Triumph-Bonneville. **Magazin:** BMW R 75. **Service:** Vergaser-Technik 3

Klassik Motorrad 4/2004
Sonderteil Moto Morini: Geschichte, Umbauten, Sport. **Magazin:** 50 Jahre Yoshimura. **Klassiker:** NSU OSL 351. **Service:** Vergaser-Technik 4

Klassik Motorrad 2/2005
Dreizylinder-Motorenkonzept, **Magazin:** MZ 250-Gespann, Ya-Woll RD 350. **Klassiker:** Forster, Horex-Renner, Harley Sportster, Gilera Saturno 500

Klassik Motorrad 4/2005
Sonderteil: Moto Guzzi Le Mans. **Youngtimer:** Honda CB 400 Four. **Klassiker:** Die erste MV Agusta, AJS-Kompressor-Renner. **Technik:** Motorschaden, SV-Motoren

Klassik Motorrad 2/2006
Sonderteil: Yamaha FZ 750. **Klassiker:** Simson 425 Sport. **Szene:** Fastest Indian. **Porträt:** Russ Collins, Klassik-Dragster. **Magazin:** Winkelmann-Triumph, GP-Husqvarna 500, BGH-Zündung

Klassik Motorrad 4/2006
Legenden: Langstrecken-Renner aus den 70ern. **Sport:** Cal Rayborn und Harley XRTT. **Klassiker:** Gablenz-Parilla, 60 Jahre MV Agusta. **Magazin:** 4-in-1-Anlagen, Ariel-Sammler, Honda CB 500 Four

Klassik Motorrad 5/2006
Sonderteil: Suzuki RG 500. **Legenden:** Triumph „Slippery Sam". **Klassiker:** Triumph BDG 250 H. **Youngtimer:** Honda SL 125, Historie Ziro, Honda CB 350 Four

Klassik Motorrad 2/2007
Legenden: alles über Egli-Motorräder. **Magazin:** Gilera Saturno, Reiz der Einzylinder. **Klassiker:** Ducati 450 Scrambler, BSA ZB 32 Gold Star. Belstaff-Jacke

Klassik Motorrad 3/2007
Legenden: NSU Max, Laverda-Sechszylinder, Die schnellste Triumph. **Youngtimer:** Suzuki GT 380. **Klassiker:** TriGreeves 500, Zündapp KS Sport. **Szene:** Blanchard CB 400 F 98

Klassik Motorrad 4/2007
Legenden: 100 Jahre Tourist Trophy. **Szene:** Taits-Triumph T 100, Bimota HB1. **Veteran:** Majestic 350. **Youngtimer:** Yamaha DT 125 und Yamaha TX 750

Klassik Motorrad 5/2007
Legenden: Kreidler-Florett. **Szene:** DKW-Eigenbau, Klassik-Twins, Tuner Rudi Rupp. **Veteran:** Maico Mobil MB 200. **Youngtimer:** Honda XL 250. **Magazin:** New Imperial 350, Harley Sportster

Klassik Motorrad 6/2007
Legenden: BMW R 80 G/S bei der Paris-Dakar. **Klassiker:** Adler M200 Horex Regina 250, Scott Flying Squirrel, Kawasaki H1R, Honda CL 450 Scrambler. **Magazin:** McIntyre Matchless

Klassik Motorrad 2/2008
Legenden: MZ Re 250. **Klassiker:** Triumph Tigress, Honda RC 162, Honda RC 163-Nachbau, Triumph X75 Hurricane, Moto Guzzi V7 Special. **Veteran:** Ariel Model B, Hildebrand & Wolfmüller

Klassik Motorrad 3/2008
Legenden: Yamaha SR 500. **Klassiker:** Triumph T 100/R. **Veteran:** BMW R7-Prototyp. **Szene:** Hailwoods Rückkehr, Kenny Roberts. **Technik:** Renngespanne

Klassik Motorrad 4/2008
Legenden: Honda CB 500 Four, **Klassiker:** Motosacoche M 35, Norton 30M International plus Nachbau. **Youngtimer:** Yamaha RD 250. **Sport:** Die GS-BMW von Schek. **Veteranen:** Wooler-Motorräder. **Technik:** Entwicklung Renngespanne 2

Klassik Motorrad 5/2008
Legenden: Die Rekord-Vincent; Black Shadow, die erste. **Klassiker:** Ducati-Twins, Victoria Avanti. **Retro:** Moto Guzzi V7 Classic. **Magazin:** NSU Max-Umbau

Klassik Motorrad 1/2009
Legenden: Kompressor-NSU. **Klassiker:** Triumph TRW, Egli-Ducati Fantome, Morgan Super Sports. **Youngtimer:** Honda Dax ST 50

Klassik Motorrad 2/2009
Legenden: 50 Jahre Bultaco, Bultaco Sherpa, Honda CX 500, Honda CX-Familie. **Klassiker:** Ladepumpen-DKW SS 250. **Oldtimer:** AJS Model 26.

Klassik Motorrad 3/2009
Legende: Kawasaki Z 900. **Klassiker:** BSA Victor, 250er von BSA, NSU Superlux. **Oldtimer:** Montesa Impala, Montesa-Historie. **Magazin:** BMW R 75, BSA Gold Star-Motor, Paul Dunstall

Klassik Motorrad 4/2009
Legende: Yamaha TZ 750, Seeley Condor-Cafe Racer. **Oldtimer:** Harley-Davidson Panhead FL, Wanderer 2sp. **Klassiker:** Triumph Twenty One, Indian Powerplus. **Sport:** Duke-Norton, MZ Re 125 II. **Magazin:** Handlinieren

Klassik Motorrad 5/2009
Legenden: Ducati-Einzylinder, Yamaha TZ 750. **Magazin:** Norton-Rennmotor. **Youngtimer:** Magni-BMW, Honda CB 125 S. **Technik:** Honda-Einzylindermotor, Kompressortechnik. **Klassiker:** BSA Gold Star, Harley-Achtventiler

Klassik Motorrad 1/2010
Legende: Sanglas. **Youngtimer:** Rau-Laverda 1118 3C, Yamaha FS1-E und Suzuki A50K. **Technik:** Triumph-Prototyp. **Klassiker:** Maicoletta. **Sport:** Honda CYB 350 RSC, Supreme

Klassik Motorrad 2/2010
Legende: BMW R 32. **Youngtimer:** Kawasaki R 1300. **Magazin:** Jarno Saarinens Yamaha, **Sport:** Linto 500. **Szene:** R 69 S-Renner. **Klassiker:** DKW Reichs-Typ 100. **Technik:** Reißig-Twin

Klassik Motorrad 3/2010
Legende: Gilera-Vierzylindermotor. **Youngtimer:** Seeley-Honda CB 750 F1, Suzuki RG 500 Gamma, Yamaha RD 500 LC. **Magazin:** Zündkerzen, America's Motorcycles. **Technik:** RG- und RD-Motor. **Sport:** XR 750 TT, Werks-XR, ALS K 10

Klassik Motorrad 4/2010
Legende: Norton 750 Commando Scrambler und 750 S. **Klassiker:** Suzuki TR 250, Morini 250 dohc, Cardani 500. **Youngtimer:** RD 50. **Technik:** Fisoko 125er- & 250er Motor

Klassik Motorrad 5/2010
Klassiker: BMW R 37 von 1924. **Magazin:** Softchopper. **Youngtimer:** Benelli 500 LS, BMW R 45. **Veteran:** Harley-Sport Twin von 1921, Douglas SW5. **Sport:** Gschwender-GSX-R 750 R

Klassik Motorrad 6/2010
Klassiker: Yamaha YDS 1. **Sport:** Motobi Gran Sport Speciale. **Veteran:** Horex SB 35. **Magazin:** Kestrel Falcon, Nera-Roller, Honda CB 750. **Youngtimer:** CB 350 Four. **Historie:** Italjet-Geschichte

Klassik Motorrad 1/2011
Legende: Brumm-Rudge 350. **Magazin:** 27-PS-Motorräder, **Klassiker:** Silk 700 S, Scott. **Sport:** Gulf Trident, DKW Gespann

Klassik Motorrad 2/2011
Legende: Hesketh V 1000. **Magazin:** Triumph-Sammlung Dave Edwards, Designer Mick Ofield. **Klassiker:** Ducati Gran Sport, Mars Monza, FN-Vierzylinder von 1906, Ariel SG 32 Sloper

Klassik Motorrad 3/2011
Legende: Honda Trail Cub. **Sport:** Norton Cosworth Challenge, Daytona BSA Gold Star. **Magazin:** Maserati Tipo 125 T/2, Super-KIM. Brit Bike Behrens. **Youngtimer:** Suzuki T 500 II, T 500-Werdegang, T 500-Racer, Suzuki GT 500

Klassik Motorrad 4/2011
Legende: Honda NR 500, NR 750, Motobecane Grand Sport. **Veteran:** Velocette Viceroy 250. **Sport:** Gilera 175 F2. **Magazin:** Rudge-Einzylindermotor. **Klassiker:** Moto Guzzi Super Alce, Harley Knucklehead

Klassik Motorrad 5/2011
Klassiker: Moto Morini 500 Strada und 501 Camel. **Magazin:** Triumph-Plan, Villa d'Este, Honda CX 500-Rennfahrer, Cannonball-Rennen. **Veteran:** Schüttorf 500. **Sport:** Peugeot-Rennmaschinen

Klassik Motorrad 6/2011
Klassiker: Aufbau einer Triton, Honda P 50. **Magazin:** Triton-Kult, Roland Schnell, Frauen im Beiwagen. **Legende:** Indian Bergrenner. **Sport:** BSA B50

Klassik Motorrad 1/2012
Klassiker: Honda GL 1000, Yamaha TX 650. **Sport:** MV Agusta 500. **Legende:** Tonkin Tornado. **Szene:** Eigenbau-Honda, Szene England

Klassik Motorrad 2/2012
Legende: FN Typ 12 a S.M. **Sport:** Honda CB 500 R. **Veteran:** Scott Bj 1910. **Youngtimer:** Harley XLCR. **Magazin:** Norton-Gespann, Rocket Bike, Tsetse-Historie, BSA. **Technik:** Tsetse-Motor

Klassik Motorrad 3/2012
Klassiker: BSA Firebird Scrambler, Hercules K 103 S, Lambretta B. **Veteran:** OEC Commander. **Youngtimer:** Yamaha RD 250/400. **Technik:** Zylinderköpfe, BMW, Schnell-Parilla. **Legende:** Indian

Klassik Motorrad 4/2012
Legende: MV Agusta-Dreizylinder. **Magazin:** Noriel-Trialmaschine, BMW R 50 S, Harley-SV-Modelle. **Sport:** Yamaha FZ 750 OU 45, Velocette-Unikate

Klassik Motorrad 5/2012
Klassiker: Laverda 75, Norton Commando. **Legende:** Imme R 100. **Youngtimer:** Tipps zu BMW R und K. **Sport:** Harley-Bahnrennmaschine. **Magazin:** NVT und der Vierzylinder, NVT und die Sowjets

Klassik Motorrad 6/2012
Klassiker: Matchless G12 CSR, **Veteran:** Dürkopp. **Legende:** Brough Superior Old Bill. **Magazin:** Walter-V-Zweizylinder. **50er-Szene:** Florett-RS-und Honda SS-50-Umbau, CBS-Tuning

Klassik Motorrad 1/2013
Legende: SMZ-Story, Ariel Square Four. **Technik:** SMZ-250-Motor. **Klassiker:** Maico Taifun. **Magazin:** Reinhard Neumair, WAHEBA, Reynolds-Rahmen

Klassik Motorrad 2/2013
Legende: Vincent-Rapide. **Klassiker:** BSA A10 Super Rocket. **Magazin:** Fahrschul-Jawa, Soloroller. **Sport:** Yamaha OW31, Suzuki XR20. **Szene:** Pre65-Trial

Klassik Motorrad 3/2013
Klassiker: Moto Guzzi Falcone Sport, Ducati 250 Desmo. **Magazin:** BMW-Renner. **Legende:** BSA Gold Star, Heinkel Tourist. **Veteran:** Levis A2 SS. **Harley-Davidson-Spezial**

Klassik Motorrad 4/2013
Legende: Honda NSR 250, Monocoque-Norton. **Magazin:** Toni Mang, Otto Walz, Dunlop-Jubiläum, Aufstieg von Honda. **Klassiker:** Capriolo Cento 50. **Veteran:** Miele K 50. **Szene:** Norton Monocoque

Klassik Motorrad 5/2013
Klassiker: Adler-Umbau, Moto Guzzi Bicilindrica. **Technik:** Roth-Rennboxer, Kromer-Kreidler-Motor. **Youngtimer:** Moto Morini 125 H. **Magazin:** AMC

Klassik Motorrad 6/2013
Legende: NSU Quickly, McEvoy-Motorräder, **Klassiker:** Ducati 125 Scrambler, Triumph CTT. **Magazin:** Zweizylinder-Boxer, Methamon, Generationenproblem

Klassik Motorrad 1/2014
Legenden: Egli-K 100, Kuma-MZ 250. **Sport:** Lambretta 250. **Veteran:** Bock & Hollender. **Youngtimer:** Puch M 50 Jet. **Magazin:** Roller-Museum, Ewald Kluge,

Klassik Motorrad 2/2014
Klassiker: Hoffmann-Vespa, Norton Model 19. **Legende:** Trial-Dampfhämmer. **Sport:** Ardie BD 176, MV Cross. **Veteran:** Veloce Standard, Puch Type A. **Technik:** Laverda, MZ-Renngetriebe

Klassik Motorrad 3/2014
Legende: Zündapp KS 50 wc, Hoffmann Gouverneur, JAP-Rekordmotorräder. **Klassiker:** Parilla 250 Monoalbero, CNW-Norton Commando. **Youngtimer:** Motobecane 125 LT. **Veteran:** BSA G 14

Klassik Motorrad 4/2014
Legende: Ducati Pantah. Ducati Pantah-Umbau, NSU Superfox, BSA A 65 Lightning, Torpedo-Kurbeltrieb. **Technik:** Triumph-Prototyp. **Klassiker:** Harley-WL 750-Gespann, Militär-Triumph 3TA. **Youngtimer:** Yamaha SR, Rudge TT Replica, Motosacoche F50

Klassik Motorrad 5/2014
Legende: Indian Big Chief 80, Indian Scout. **Technik:** Thunder Stroke 111. **Magazin:** Turnerdyne. **Veteran:** Douglas Endeavour. **Klassiker:** Italjet Grifon, Tornax ZV 250

Klassik Motorrad 6/2014
Klassiker: Triumph T 120R/TR 6SS, **Magazin:** Kreidler, Baujahr 2014, Dayton Albatros, Dresda-Story. **Technik:** Aus dem Vollen. **Veteran:** Triumph 750 RR, **Youngtimer:** Suzuki T 125 Stinger

Klassik Motorrad 1/2015
Legende: Difazio-Hurricane, BMW RS 54-Boxer. **Veteran:** Gnome & Rhone AX 2, EMA A 23. **Klassiker:** Böhmerland-Gespann

Klassik Motorrad 2/2015
Legende Imme: Motortechnik, Zweizylinder, Fahrbericht, Indian von 1911, URS. **Klassiker:** Honda Monkey, Kreidler Flory KM 14. **Magazin:** Triumph Quadrent, E-Starter für Norton, Roger de Coster. **Veteran:** Velocette

Klassik Motorrad 3/2015
Legende: 500er Triton, Heinkel Perle. **Veteran:** Miele Modell 720H. **Klassiker:** ISDT-Vincent, Royal Enfield. Britten-Memorial. **Sport:** Rotax-Jap, Suzuki RG 500

Klassik Motorrad 4/2015
Youngtimer: Gilera CX 125. **Magazin:** elf 2, Rex-Fahrradhilfsmotor, Munro-Interview. **Szene:** BSA B40. **Veteran:** Triumph S 350, Zenith-Martlet. **Klassiker:** Triumph TR5

Klassik Motorrad 5/2015
Motorräder: Honda CL 350, Cardellino-Gespann, ABS Gnome & Rhone, NSU SSR 500, Aermacchi Ghibli, Tridentmotor, Kawasaki F6. **Technik:** Wulstreifen

Klassik Motorrad 6/2015
Motorräder: Indian Scout, Bianchi 350 dohc, Rixe Senator, MV Agusta 175 CSS, Radior RC4V, Ardie BD 175, Dürkopp MD 200, Suzuki T 125 Stinger. **Technik:** Norton- und NSU-Rennmotoren

Klassik Motorrad 1/2016
Motorräder: Rumi Junior Gentleman, Bianchi MT 61, Moto Guzzi Le Mans, Matchless Model X, Rabeneick-Prototyp, Triumph T 100 C, Ducati 250 GP, Sterling Autocycle. **Technik:** Rumi-Motor, Aries-Einzylindermotor. **Magazin:** Castrol R 40

Klassik Motorrad 2/2016
Motorräder: Triton, NorBSA, Norfield, NorVin, NorJAP, Rickman-Kawa, Triumph T120C tt Special, Rob North Commando, Rumi Junior. **Magazin:** BMW-Paris-Dakar-Nachbau, Morbidelli-Renner

Klassik Motorrad 3/2016
Motorräder: Motom 48, BSA B40WD, Koehler Escoffier M.2.V.S. Shooting Star, Moto Guzzi 250 Albatros, Zenith Gradua von 1912, Royal Enfield 201A von 1926, Puch 250 von 1933. **Magazin:** Jim Redmans Triple

Klassik Motorrad 4/2016
Motorräder: Tonkin-Triumph Trident, Moto Guzzi 500-Rennmaschine, Henley, Dunstall Dominator, Cotton 350, DKW UL 500, Krieger-Gnädig Rennwolf. **Magazin:** Rob North, Gefälschte Ducati, Tropfenmotorrad

Klassik Motorrad 5/2016
Motorräder: Kawa Z 900, BMW R 69 S, Velocette mit KSS 350-Motor, Laverda SFC 1000. **Magazin:** NSU-Rekorde & -Quickly. **Technik:** Lackieren oder Pulvern?

Klassik Motorrad 6/2016
Motorräder: Kawasaki H2 750 Mach IV, Seeley Condor, Suzuki GT 750, Sevitame, OEC Blackburne. **Magazin:** NSU Quickly, Rennfahrer Franz Islinger, Zündkerzen, Mamoru Moriwaki, Guzzi-Windkanal

Klassik Motorrad 1/2017
Motorräder: Henderson Streamline, Van Veen-Nachbau, Haibt-Eigenbau, Triumph & BSA, Bundeswehr-Zündapp. **Magazin:** NSU Quickly, Guzzi-Werk Mandello. **Technik:** Heidenau-Reifen, Kräusellack

Klassik Motorrad 2/2017
Motorräder: BMW R 100, AJS Porcupine, DKW US 500, Honda CB 350, Tilkin-6Zylinder. **Technik:** GUS-R 90 S, Sandgusstechnik

Klassik Motorrad 3/2017
Motorräder: Norton-4-Zylinder, Dr. John-Guzzi, Indian Chief & Four, Kawasaki Z 650, Delta-Gnom 500, Rokon, Aermacchi Ala Verde 250. **Magazin:** Yoshimura, Montlhery

Klassik Motorrad 4/2017
Motorräder: Koelliker-Triumph Trident, Moto Guzzi Lodola 175, Sing-Honda TL 125, Ardie 250 Major, Suzuki GT 550, Guazzoni Matta 50, Moto Morini 175 Bialbero, Triumph Tracker. **Magazin:** Apfelbeck-Einzylinder

Klassik Motorrad 5/2017
Motorräder: Yamaha TR1 Scrambler, BMW R 75/GS, Moto Gitan, Yamaha AS 1, Norton Commando, MV Agusta 600, Zündapp S 200, Moto Martin-Honda CB 970. **Technik:** Triumph Trident Racing.

Klassik Motorrad 6/2017
Motorräder: Vincent Grey Flash, Kreidler Super Flory, Harley 883 R, MZ ES 250/1, Suzuki GSX 1100 S Katana, Triumph de Luxe 3H, Ducati GTV 500, Zündapp 250 S

Klassik Motorrad 1/2018
Motorräder: Brookland Beast, Ducati SD 900 Darmah, Puch 800, Moriwaki-Kawasaki M1. **Technik:** Rahmenstreben für BMW-Boxer. Youngtimer-Spezial

Klassik Motorrad 2/2018
Motorräder: Cotton Conquest 25, Moto Guzzi V8, Wimmer GG3, Ducati 851, Suzuki GSX-R 750, Honda Hawk, Böhmerland, AWO 425 Sport, Vincent Super Nero. **Technik:** Siebenrock-R 86

Klassik Motorrad 3/2018
Motorräder: Royal Enfield Interceptor MkII, BMW WR 750, Honda CBX 1000, Victoria KR 50-Gespann, Moto Morini Corsaro Gran Turismo 150, Laverda GTL 750. **Magazin:** Simson S 50 N „RS".

Klassik Motorrad 4/2018
Motorräder: Laverda Jota 1000, Honda C 71, Triumph Tiger Bantam Cub, Rubatto-Bimota YB 4, Universal B 50, Yamaha TZ, Japauto 500 VX. **Magazin:** Spezialist Siebenrock, Classic Gear, Herbert Schek

Klassik Motorrad 5/2018
Motorräder: BMW R 67/2 Six Days-Replika, Yoshimura-Suzuki-Hommage, Moto Guzzi V7 Sport, Velocette 500 Repklia. **Magazin:** Harley-Davidson-Werk 1971, Eckert-Honda 860 Helmut Dähne

Klassik Motorrad 6/2018
Motorräder: Triumph 650 Thunderbird, BMW-Einzylinder-Motorräder, Suzuki DR 750 Big, Guzzi 850 T4-Umbau, Teil 1, Douglas T6–E31. **Magazin:** Magni, Burt Munro. **Technik:** Kreidler Florett-Tuning

Klassik Motorrad 1/2019
Motorräder: Triumph 500 Kompr., Honda CB 250 K4, Yamaha RD 250, Guzzi 850 Scrambler, Motobi 200 Spring Lasting, Wanderer V-Twins

Klassik Motorrad 2/2019
Motorräder: Hildebrand & Wolfmüller, Ratier L7, Brough Superior, 50er Honda, Rickman-Kawasaki CR 900, und -Triumph. **Magazin:** Rotax 504, Konrad Stückler

Klassik Motorrad 3/2019
Motorräder: BMW R 69US, Kawasaki Z 550, Honda CB 400 N, Neckermann-MZ, The Dreadnought, BSA Gold SR 500, Bundeswehr-Hercules, Laverda 750 SFC Replica. **Technik:** Trommelbremsen

Klassik Motorrad 4/2019
Motorräder: Schnell-Horex 500, Apfelbeck-BMW, Harley by Zach, Enfield TT-Renner, Enfield Cont. **Magazin:** Sachse-Zündanlage, Patina. **Italien-Spezial:** Moto Guzzi V/Sp., Rizzato Daytona 50, Moto Morini 125 T, Ducati 851, Capriolo 75. **Szene:** Rekordfahrt auf Royal Enfield

Klassik Motorrad 5/2019
Motorräder: Triumph T 110-Langstrecke, Suzuki GSF 400 Bandit, Transkonti-Moto Guzzi, Bultaco Metrella Mk II, Husqvarna 125 Modell 24, SWM 440 Six Days. **Magazin:** Paris-Dakar-BMW, Klassik-Jacken. **Technik:** Ducati 851-Überholung

Klassik Motorrad 6/2019
Motorräder: Die weiße Mars, Yamaha T80 Townmate, MV Agusta 1100 GP, BMW R nineT/5, Contrast-JAP 350, GIB-Kawasaki Z1, Greeves Scottich TA 20. **Magazin:** Rennmechaniker Urban Jussel, Kennedy-BMW R 50/2, Rennfahrer Rod Coleman, Ducati 851-Motor-Instandsetzung, Kupferpastetreffen

Klassik Motorrad 1/2020
Motorräder: Aermacchi Cigno 125, Mercury 600, Montlhery-Honda CB 750-Renner, Svalan Lyx 75, Zenith 680. **Magazin:** Colani Münch, Honda CB 750-Racer. **Technik:** Moto Morini 500 Cafe Racer, Ducati 851-Rest.

Klassik Motorrad 2/2020
Motorräder: Moto B 125, Benelli Sei 900 CR, Laverda RGS 1000, Vespa 150, Aermacchi Ala d'Oro, MV Agusta 125. CND-Laverda SF 850. **Technik:** Ducati 851-Aufbau

Klassik Motorrad 3/2020
Motorräder: Standard AS 500, Egli-Honda VFR 750 F, Suzuki GSX Katana GE-Racing, Fränkel-Krauser-BMW R 100, Münch-GP-Rennrad, Rabeneick 350 Prototyp, SRE 250, Dunstall-Norton 810, BSA Rocket 3, Honda CB 1100 RS, **Technik:** Ducati 851-Kurbelwelle, Reifenventil. **Szene:** Motorräder aus der Schweiz. **Magazin:** Colin Seeley

Klassik Motorrad 4/2020
Motorräder: Rickman-Zündapp, Motobi 125 Sport, Kreidler Amazone, Orient, Moto Guzzi Ordigno 17. **Scrambler-Spezial:** Steve McQueens Triumph TR 6 S/S, BMW R 26 GS, Honda CL 450, Ducati 250 Dirt Tracker. **Technik:** Ducati 851. **Magazin:** Erste Boxer-BMW. **Szene:** Classic Superbike Museum

Gekauft bei Louis in Hamburg und seit 1972 in Erstbesitz: Norton Commando 750 im Cafe Racer-Stil Foto:Uwe Lütjohann

KlassikMotorrad

BMW-MOTORRAD

MV Motorrad Technik GmbH
Zubehör - *Auf die Feinheiten kommt es an!*
Hotline 0 21 62 / 3 25 64 www.verholen.de

NEUER großer Online Shop!
Über 1000 Artikel für klassische BMW's
www.boxup.de
Boxup by Reiner Winter
Tel. 06725 / 309448
info@boxup.de

Suche Vorkriegs-BMW
toprestauriert, unrestauriert oder abgebrochene Restauration. Speziell alles der zwanziger Jahre
Hubert Fehrenbach 07723 / 91 26-00

BMW Bayer
BMW Motorräder...ab 1969
Großer Onlineshop
www.bmwbayer.de
(07386) 975 53 93

BMW Motorräder Vorholt Klein
Bettinger Str. 21 66839 Schmelz
06887 - 6954 Fax 06887 - 1254
BMW - Ersatzteilversorgung für alle klassischen 1- und 2-Zylinder
Wir bieten das kpl. Programm von Fahrgestell / Motor + Getriebe / Fahrzeugelektrik
sehr viele originale Teile + Eigenfertigungen
z.B. Kabelbäume für Fahrgestell und Motor ab /5. 1970 bis 1995 an Lager.
Fragen Sie an!
Auch Instandsetzung, Überholung & Umbau
info@vorholt-klein-bmw.de
www.vorholt-klein-bmw.de

IFA

Ersatzteilversand für DDR-Motorräder und -Roller
AWO • EMW • IFA
IWL • MZ • SIMSON
Liste anfordern!
DIETEL-FAHRZEUGTEILE
Sommerseite 7 · 07907 Oberböhmsdorf
Tel.: 03663/404411 · Fax: 404471
e-mail: Dietel-Fahrzeugteile@t-online.de
www.Dietel-Fahrzeugteile.de

VAHRENKAMP

Royal Enfield --- Vahrenkamp Diesel
Alte und neue Modelle noch am Lager
www.teamvahrenkamp.de 05422/42080

YAMAHA

Yamaha Klassiker Teile
Neue Ersatzteile für 2-Zyl. 2-Takt-Modelle (auch LC), XS Modelle, TX 750, XV 750 SE/TR1. Liste gegen EURO 1,53 (bitte Typ angeben).
Lindenstraße 142, D-25524 Itzehoe
Tel. 0 48 21/7 42 83
Fax 0 48 21/7 31 87

AUSPUFFANLAGEN

www.HATTECH.de
Ihr Spezialist für Auspuffanlagen

WWW.MO-WEB.DE

BEKLEIDUNG

RETROPILOT
www.retropilot.de
08574/9195909
OLDTIMERBEKLEIDUNG

BEKLEIDUNG

Johnson Motors PASADENA 1938 · DAVIDA HELMETS · Aero Leather Co · Red Wing Shoes · Belstaff
the world of classic speedstyle
UBS
74889 SINSHEIM
Neulandstr. 18
www.ubs-classics.de
(07261) 4020 99 -98 info@ubs-classics.de

WWW.BMW.MO-WEB.DE

ADRRESSE FÜR IHRE ANZEIGE

MO Medien Verlag GmbH

Zeppelinstraße 35/1
73760 Ostfildern

Tel. 0711/24 89 76-31
Fax 0711/24 89 76-33
H.Heiland@mo-web.de

LUST AM LESEN?

Die Zeitschriften vom MO Medien Verlag sorgen für Kurzweil

Bestellen Sie Ihr Wunschmagazin unter
https://shop.mo.medien.de

Auch im Abonnement
https://shop.mo-medien.de/subscribe.html

MO MEDIEN VERLAG

ELEKTRONIK

www.elektronik-sachse.de
ELEKTRONIK SACHSE GmbH & Co. KG
Digitale Zündanlagen | Lichtmaschinenregler
Für klassische Motorräder der gängigen Fabrikate
2-&4-Takt-Motoren | Sonderlösungen für Rennsport
Busestraße 26a | 28213 Bremen | Deutschland | fax +49(0)5409 - 9 06 98 26 | mail info@elektronik-sachse.de

Ihr Spezialist für OLDTIMER - ELEKTRIK
Ingenieurbetrieb für Oldtimer-Elektrik mit mehr als 20 Jahre Erfahrung
BOSCH, Noris, MAGNETI MARELLI, LUCAS, BTH, Miller, Scintilla ...
Instandsetzung, Wickeln, Magnetisieren, Ersatzteileversand,
Gleichstrom-,Wechelstrom-, Drehstrom-Lichtmaschinen,
Magnetzünder,Lichtm-Regler,elektronische Zündanlagen,
Zündspulen,Anlasser,Verteiler und alles rund um die Elektrik
ELEKTRONIC-DATA KLEIBER GMBH
Am Sonnenhang 18 , D-51789 Lindlar , Tel: 02266 470077 Fax: 470079
Internet: www.edknet.de , e-mail: Info@edknet.de

HANDLINIERUNG

handlinierung pala
Linieren - Lackieren
E.Pala www.handlinierung-pala.de
67307 Göllheim Tel.: 06351 - 9999 051

MOTOREN

Motoreninstandsetzung
www.egu-motoren.de
Tel. 07151/561818

HELME

HARTUNG VINTAGE HELMETS
die weltweit **leichtesten** Helme seit 1977 mit **erstem TÜV** Rhld Prüfz., DIN, OMK, SIS, Snell, ECE ab 750 g, **Limited Edition 85 St.** **"Bienenkorb" mit 10-J-Gar.**
hartung-helmets@t-online.de
hartung-helmets.de • 021117600350

ZUBEHÖR

STARKE FLÄCHEN: Polieren, Verchromen, Galvan. Verzinken, Chem. Entlacken, Strahlarbeiten, Pulverbeschichten, Spritzverzinken, Flammspritzen
Qualität Made in Germany
Custom Cars & Bikes Fahrzeugteile & Veredlungs GmbH
Tel. 06071 5499 · www.ccb-gmbh.de

WER WIRBT, WIRD NICHT VERGESSEN

ZUBEHÖR

www.nology-zuendsystem.de
...eine der einfachsten und kostengünstigsten Möglichkeiten die Leistungsentfaltung und Verbrennung eines Motors zu optimieren.
Peter Hackner, Tel. 0176 47740028

MAGNETIC perfect for steel sprockets
Laser Kettenflucht-Tester
Made in Germany,
Messgerät - max. Toleranz: <0,05%
CAT-Linienlaser Mag. € 69,95
CAT-Punktlaser Mag. € 62,95 inkl. MwSt. und Versand
Mehr Info's im Shop: www.drylube.de
PROFI PRODUCTS GERMANY
INNOVATIONS CREATE ORIGINALS

BING VERGASER -Teile
www.greiner-oldtimerteile.de

HARRO DAS ORIGINAL
HARRO ELEFANTENBOY®
DER WOHL BESTE TANKRUCKSACK
TYP 407 - 35 L
TYP 416 ZK - 20 L
MADE IN GERMANY
www.RENNWESTE.DE
Telefon: 0 74 52 / 9 29 99 76
72229 Rohrdorf

GÖTZ
www.goetz-pulverbeschichtung.de
Maria-Merian-Straße 5
70736 Fellbach
Telefon 0711/51099560
E-mail: info@goetz-pulverbeschichtung.de
Pulverbeschichtung
Chemisches Entlacken
Strahlarbeiten

SWC
Special Wheel Company
Das Rad, alles für das Rad, alles um das Rad
Tel.: +49/7152/356 46 20 Fax: +49/7152/356 46 22 www.swc-maier.de

RADIO OLDTIMER
Die ganze Welt der Oldtimer und Youngtimer im Webradio
So einfach erreichen Sie uns!
Webseite - Rufen Sie die Webseite www.radio-oldtimer.de auf und klicken Sie auf „Jetzt hören".
Handy - Laden Sie sich die App "Radio Oldtimer" über Google Play Store oder den App Store auf Ihr Smartphone.
Autoradio - Koppeln Sie Ihre Smartphone-App mit der Bluetooth-Schnittstelle Ihres Autoradios.
RADIO OLDTIMER sendet rund um die Uhr!
Gute Musik aus den 40er – 70er Jahre & Musikwünsche
Interviews, Reportagen, Themenbeiträge, Termine, etc.
Jede Stunde aktuelle Nachrichten und Wetter
www.radio-oldtimer.de
WEB 24h
NEU
Forum RADIO OLDTIMER www.forum.radio-oldtimer.de

BMW

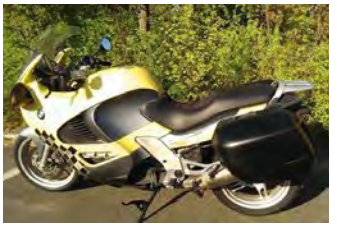
BMW K75 Caferacer 55,2 kW, 78600 km, EZ 04/1986, Garagenfahrzeug, Kardanantrieb, unfallfrei. Umgebaute BMW K75 S wegen Umstieg auf Zweiventiler GS (Reisemotorrad) zu verkaufen. Es ist alles vom TÜV abgenommen und eingetragen. TÜV ist bis November 2021. Seit dem Umbau wurde die K ca. 400 km gefahren. Gesamtlaufleistung ca. 76500km. VHB 3.590,- EUR, E-Mail jonashartmann1@gmx.de

Motorrad. BMW K100 - RS BMW, K100 RS, 48,5 kW, 64418 km, EZ 4/1985, Rot, TÜV 2/2021, AU 2/2021, Koffer. Ez. 09.04.1985 TÜV. Februar 2021 Reifen ca. 70 Prozent. Motorrad wird aus Zeitmangel verkauft, dem alter entsprechend guter Zustand. Bei Fragen 07964 / 1237. Ab 17 Uhr Zubehör: zweite sitzbank. Koffer System mit 3 Koffer. Reparatur Anleitung. 2x Blei Ersatz. VHB 1.950,- EUR, Mobil +49 170/ 5579312 od. E-Mail mg1701@gmx.de

BMW R 80 G/S Custom Scrambler Umbau FP 12.700,- EUR, E-Mail info@gemwolf.com

BMW K 100 RT 66 kW, 138300 km, Bj. 01/1986, EZ 01/1986, schwarz, TÜV 06/2022, Garagenfahrzeug, Kardanantrieb, Koffer, Kofferträger, unfallfrei, Vollverkleidung. Sie ist mit dem Öhlins-Federbein ausgestattet. VHB 1.700,- EUR, Tel. +49 491/ 5221437470 od. E-Mail demmeraweng@web.de

BMW K 75 55,2 kW, 81000 km, EZ 07/1994, rot, TÜV 08/2020, AU 08/2020, Garagenfahrzeug, Kardanantrieb, Koffer, scheckheftgepflegt. VHB 2.900,- EUR, E-Mail gsteudle@arcor.de



BMW K 1200 RS 96 kW, 35000 km, EZ 6/1997, gelb, TÜV 9/2020, 2. Hand, ABS, 2 BMW Koffer mit Schloss. Garagenfahrzeug, Kardanantrieb, Vollverkleidung. Neuer Sitzbanküberzug, besser als Original! Griffheizung g. Kat. VHB 2.980,- EUR, E-Mail katzwang.first@googlemail.com

BMW R 60/6 29,4 kW, 30.000 km, Bj. 1975, EZ 07/1975, schwarz, TÜV 06/2020, AU 06/2020, 2. Hand, Garagenfahrzeug, Kofferträger, unfallfrei. Oldtimer, sehr gepflegt, Motor überholt, Köpfe auf bleifrei umgerüstet. Seither 30.000 km gelaufen. Behördentank 22 Liter. Auspufftöpfe in Niro, Sitzbank lang für 2 Personen. Derzeit abgemeldet. Kaufpreis nur gegen Barzahlung. Sicherheitsvorkehrung vorbehalten. Fragen und Antworten unter Telefonnummer 0441-608114 oder 0151 20254355. VHB 5.500,- EUR, E-Mail renate.wrobel@ewetel.net

BMW 1100 GS, 57,4 kW, 44000 km, EZ 05/1997, kalaharigelb, TÜV 07/2020, ABS, Garagenfahrzeug, Kardanantrieb, unfallfrei. Guter Zustand, BMW-Koffer, Stahltank, Wunderlich-Komfort-Fahrer und Beifahrersitz, Scheibe, Griffheizung, Tankrucksack, Topcase, umständehalber zu verkaufen. VHB 3.500,- EUR, Tel. +49 7021/ 487868 od. E-Mail f15h6@web.de

BMW R 1100 GS, 77 PS, 65000 km, EZ 10/1996, Schwarz, TÜV 09/2020, ABS, Garagenfahrzeug, Kardanantrieb, Heizgriffe, unfallfrei - sehr schön zu fahren. - Topcase, Kofferträger + Koffer gleichschließend. Neue Gelbatterie 2019, Bremsen bei 57000 km neu u. Drosselklappen synchronisiert. Ölwechsel neu 07.2020. Evtl. Tausch E-Bike. FP 3.300,- EUR, Tel. +49 7474/ 9588651

BMW R 1100 R 57 kW, 71737 km, Bj. 3/1996, EZ 03/1996, rot, TÜV 05/2022, AU 05/2022, ABS, Kardanantrieb, Koffer, Kofferträger, unfallfrei. 1 Topcase, 2 Koffer Original BMW mit Fahrzeugschlüssel zu öffnen. Heizbare Griffe, extra Windshield, TÜV neu 05/22., Drehzahlmesser und Uhr. Altersgerechte Gebrauchsspuren. Sitz höhenverstellbar. VHB 2.800,- EUR, Mobil +49 1522/ 8428930 od. E-Mail sylath_@hotmail.com

BMW K 1200 LT 72 kW, 66400 km, Bj. 3/1999, EZ 03/1999, Champagner Metallic, TÜV 3/2022, 1. Hand, ABS, Garagenfahrzeug, Kardanantrieb, Koffer, scheckheftgepflegt, unfallfrei, Vollverkleidung. Erstbesitzer Mit viel Zubehör Tanktasche, Alarmanlge, Wegfahrsperre, Trittbretter, Softtouch-Sitzbank mit Sitzheizung vorne und hinten. Heizgriffe, erhöhte Windschutzscheibe, Chrompaket, CD-Wechsler, Batterie neu Gegensprechanlage Sikom System BC2, 2 Antenne rechte Seite, Relink mit 3 Bremsleuchte, Navi, Chromdeckel für Bremsflüßigkeitsbehälter. NP EUR 38500,00. VHB 4.400,- EUR, Tel. +49 621/ 554521 od. E-Mail arplorenz@t-online.de

BMW R 850 R, 52 kW, 88000 km, EZ 07/1997, metallic-rot, TÜV 06/2022, AU 06/2022, Katalysator, Garagenfahrzeug, Kardanantrieb, Koffer, Kofferträger, unfallfrei. Windschutzscheibe, Griffheizung, Neuer Helm Schwarz Gr.58-59. Motorradgarage (Komplettabdeckung), Wegfahrsperre (Schloss für Scheibenbremse). VHB 2.600,- EUR, Mobil +49 176/ 57358138 od. E-Mail roland.petra.m@freenet.de

BMW RS 1100 Motorrad 90 kW, 38265 km, Bj. 1993, EZ 01/1994, Rot, 2. Hand, ABS, Kardanantrieb, Koffer, unfallfrei. Optische Zustand bestens. Lief einwandfrei bis zur Einlagerung. Nicht mehr angemeldet. TÜV längst abgelaufen. Bezahlung nur mit Paypal. Nur für selbstabholer. VHB 4.000,- EUR, E-Mail jgkorvink@googlemail.com

BMW R 1100 RS 66 kW, EZ 02/1994, rot, TÜV 10/2020, AU 10/2020, ABS, GKat, orign. 88700 Km, ATG und Kupplung bei 50Tkm gewechselt, Gg, Kardanantrieb, Vollverkleidung, v. Extras, Warnblinker, Heizgriffe, verstellbare Windschild, höhenverstellbare Sitzbank, , gute Bereifung.o. Koffer, Topcase, gepflegter Zustand. VHB 1.950,- EUR, Tel. +49 7248/ 9499302 od. E-Mail viervor4@web.de

BMW R 1100 R 57,4 kW, 91000 km, Bj. 1995, EZ 06/1995, schwarz, TÜV 03/2022, AU 03/2022, 2. Hand, ABS, Garagenfahrzeug, Kardanantrieb, Koffer, unfallfrei. Neue Reifen, Neue Batterie, TÜV, ASU neu, werkstattgepflegt, Echtleder- Sitzbank mit Geleinlage, Topcase, Original BMW Seitenkoffer, Große Scheibe, schöne Wunderlichspiegel, alle Originalteile sind noch vorhanden. NP € 17000. VHB 2.490,- EUR, Tel. +49 721/ 861578 od. E-Mail beckermusiker@web.de

BMW F 650 Typ 169, 35 kW, 20800 km, Bj. 1999, EZ 03/1999, rot, TÜV 05/2022, Garagenfahrzeug, Koffer, Kofferträger, unfallfrei. VHB 2.600,- EUR, 017699625675

BMW R 1100 GS 57,4 kW, 116000 km, Bj. 1997, EZ 04/1997, schwarz, TÜV 04/2021, 1. Hand, ABS, Garagenfahrzeug, Kardanantrieb, Koffer, Sportauspuff, unfallfrei. Ausstattung: ABS, heizbare Griffe, Stahlflexbremsleitungen, Touratech-Fahrersitz, verstellbares Windschild, Zylinderschutzbügel, Handgriffschutz, Doppelscheinwerfer, Reifen vorne und hinten neu, Zach-Sport-Auspuffanlage, Zusatzsteckdose am Lenker, Koffersatz original BMW, Tankrucksack und Topcase. VHB 3.200,- EUR, Mobil +49 172/ 9639841 od. E-Mail pia-schuhknecht@web.de

BMW R 100 R Mystic 44,1 kW, 35000 km, Bj. 06/1994, EZ 06/1994, Rot Metallic, TÜV 06/2022, Garagenfahrzeug, Kardanantrieb, Koffer, Kofferträger, unfallfrei. TÜV neu ohne Mängel. Inklusive Original BMW Koffer, MRA Windschild (Abnehmbar und Eingetragen). Heizgriffe und Zusatzinstrumente (Uhr und Voltmeter). Ölkühler. VHB 5.500,- EUR, E-Mail jochenmarkheiser@hotmail.com

BMW K 1100 RS 72,1 kW, 123000 km, Bj. 01/1997, EZ 01/1997, Rot, TÜV 03/2020, AU 03/2020, 1. Hand, Garagenfahrzeug, Koffer, unfallfrei. Sehr gepflegt. Fahrer gibt Motorrad aus altersgemäßen ab. VHB 2.800,- EUR, Tel. +49 30/ 6015360 od. E-Mail danydel@gmx.de

Auf den Inhalt der Anzeigen hat der Verlag keinen Einfluss.

Wir empfehlen grundsätzlich: **Überweisen Sie niemals Geld vorab!**

BMW R 1100 GS 59 kW, 79944 km, EZ 6/1994, Rot, TÜV 6/2022, ABS, Kardanantrieb, Koffer. Technisch funktioniert alles. Natürlich mit Gebrauchsspuren. Am Kunststoff-Tank sind einige Blasen und Kratzer im Lack. Zwei Koffer. Der rechte lässt sich leider nur öffnen wenn er liegt. Kann gerne Probe gefahren werden. Wird verkauft wie gesehen. VHB 3.000,- EUR, Mobil +49 1512/ 9230942 od. E-Mail c.gampel@gmx.de

BMW K 100 LT66,2 kW, 69900 km, EZ 08/1990, grau metallic, TÜV 05/2022, 1. Hand, ABS, Garagenfahrzeug, Kardanantrieb, Koffer, Kofferträger, unfallfrei, Vollverkleidung. Bestzustand, Vollausstattung. FP 3.333,- EUR, E-Mail otterbeckpaul@googlemail.com

BMW K 100 RT 66 kW, 99500 km, Bj. 10/1984, EZ 10/1984, weinrot, Kardanantrieb, Vollverkleidung. Angeboten wird eine BMW K100 RT von 1984. Die Verkleidung rechts hat einen Sturzschaden von 2005. TÜV neu. VHB 1.984,- EUR, E-Mail stefanmreckert@googlemail.com

BMW R 1200 C 45 kW, 15850 km, EZ 01/1998, 2. Hand. 1 A Zustand, nur bei Schönwetter gefahren als Zweitmotorrad, mit vielen Chromteilen, Chrom ohne Pickel oder Blasen, Windschild, Heizgriffe, Motorblockschutzbügel, Easy-Rider-Lenker mit Riser-Lenkererhöhung mit Versatz, BMW-Koffer und Innentaschen 1 A (noch nie benutzt), abgemeldet. Montageständer zum Aufbocken für Überwinterung mit dabei. Anruf vormittags 8 - 10 Uhr und abends ab 18 - 23 Uhr. FP 8.888,88 EUR, Mobil +49 170/ 8111225 od. E-Mail michelholzbau@aol.com

CAGIVA

Cagiva Planet / Raptor 125 ccm, Cagiva, Planet 125, 21 kW, 14615 km, EZ 06/1998, gelb. ungedrosselt. Leistungsteigerung eingetragen. Kilometerstand abgelesen. Fahrzeug springt an und läuft, neue Batterie, Getriebeöl neu. TÜV bei Kauf gegen Aufpreis neu. VHB 2.149,- EUR, Mobil +49 176/ 80413239 od. E-Mail blankensteinm79@aol.de

DUCATI

Ducati 900 Supersport50 kW, 47.000 km, EZ 01/1978, rot, Garagenfahrzeug. Aus Sammlung, nur an Liebhaber, 2-Zylinder, 860ccm. Mit Brief. Steht längere Zeit. Im Moment läuft sie nicht, da Akku fehlt. Einportanlage dabei. Seitendeckel vorhanden. Mit Werkstatthandbuch. Fahrzeug kann nach Absprache besichtigt werden. VHB 15.000,- EUR, Mobil +49 172/ 9534402 od. E-Mail hjjanetzko@aol.com

Ducati Monster 900 80,9 kW, 49518 km, Bj. 05/1998, EZ 05/1998, schwarz, TÜV 07/2021, AU 07/2021, 2. Hand, scheckheftgepflegt, Sportauspuff, unfallfrei. Ducati Monster 900 Top gepflegt, fast neuer Tüv, fast neue Reifen, fast neuer Service. FP 4.499,- EUR, Mobil +49 172/ 7330007 od. E-Mail achimpeagasus@hotmail.com

Ducati MHR1 50 kW, 26.449 km, EZ 4/1981, rot. Die Ducati ist Modell 1980 im Orginalzustand, die Historie ist belegbar, alles weitere kann gerne vor Ort besprochen werden, bitte nur ernsthafte Interressenten keine Bestpreis-Kandidaten. VHB 11.900,- EUR, Tel. +49 2251/ 778097 od. E-Mail g.herbst1959@freenet.de

HARLEY-DAVIDSON

Harley-Davidson Panhead 73,5 kW, 3277 km, Bj. 8/1964, EZ 12/1964. Original Harley Davidson Panhead Baujahr 1964 aus USA. VHB 16.999,- EUR, Mobil +49 172/ 7330007 od. E-Mail achimpeagasus@hotmail.com

Harley-Davidson 883 XL 53 C Sportster 19637 km; Baujahr 2000; Erstzulassung 12/1999. Regelmäßig gewartet und Scheckheft gepflegt. Garagenfahrzeug! VHB 5.900,- EUR, E-Mail sigidawson@gmx.de

Harley-Davidson Sportster 1200 50,7 kW, 16000 km, Bj. 1992, EZ 07/1992, schwarz, 1. Hand, Garagenfahrzeug, Koffer, Kofferträger, unfallfrei. Verkaufe Sportster aus 1.Hand; Frauenfahrzeug, Kettenantrieb, 5 Gangschaltung wurde 2006 von 883 auf 1200ccm aufgebohrt (vom Senn (Fachwerkstatt) für 1300EUR) Nichts rumgemurkst, war immer in der Werkstatt, 16000 Meilen, aus 1.HAND abgemeldet; Tüv muss neu gemacht werden. FP 5.999,- EUR, E-Mail annuebel@gmx.de

Harley-Davidson Fat Boy Evo FXST - FLSTF 51 kW, 43812 km, Bj. 1994, EZ 04/1994, Metall/Effektlack, TÜV 06/2020, 2. Hand, unfallfrei. VHB 9.800,- EUR, E-Mail khklasen@web.de

Harley-Davidson Softail 48 kW, 30000 km, Bj. 8/1997, EZ 8/1997, Schwarz, TÜV 4/2021, 3. Hand, Garagenfahrzeug, Schwarz/Chrom, Vergaser, Kardanantrieb, unfallfrei. 65PS, Kodlin Auspuff 99db ihm Brief, Breiter Lenker, Grosser Scheinwerfer, Zassel Heckumbau, Seitl. Kennz., LEDs uvm. VHB 12.900,- EUR, Mobil +49 1516/ 4023468 od. E-Mail b.koenig2007@web.de

Harley-Davidson FLHTC Electra Glide 47 kW, 25469 km, Bj. 07/1989, EZ 07/1989, dunkelrot, Garagenfahrzeug, Koffer, unfallfrei. Meilen: 15.276 Meilen Alles original Teile und Lack! Batterie, TÜV und Ölwechsel muss erneuert werden. VHB 12.000,- EUR, Tel. +49 7748/ 2519813 od. E-Mail blaqua@t-online.de

HONDA

Honda FT 500 zwei Stück 20 kW, 86021 km, Bj. 03/1982, EZ 03/1982, schwarz, TÜV 07/2019, 1. Hand, unfallfrei. Honda FT 500, 27 PS (20 kw), Hubraum 494, schwarz, Baujahr 82. TÜV 07.2019, km Stand 86021. Mit Frontscheibe und Sturzbügel. E-Starter, Kettenantrieb Zusätzlich komplett, zerlegtes Zweitmotorrad mit Brief, als Ersatzteillager. VPS 1500.- Tel.: Bitte auf AB sprechen VHB 1.500,- EUR, Mobil +49 174/ 4953530 od. Tel. +49 621/ 4374264 od. E-Mail patrice-patricia-web@web.de

Honda CX 500 20 kW, 69500 km, EZ 04/1979, Blau, TÜV 02/2021, Kardanantrieb, Koffer, Kofferträger, unfallfrei. CX 500 mit vielen Ersatzteilen. Läuft einwandfrei, TÜV bis Februar 2021 FP 900,- EUR, E-Mail b.decker@web.de

Honda VTR 1000 F Fire Storm 72,1 kW, 46000 km, EZ 03/1999, Schwarz, TÜV 06/2022, 3. Hand, Sportauspuff, Unfallfrei. Viele Extras. VHB 3.100,- EUR, E-Mail c_i@gmx.de

Honda VT 500 Custom PC 08 20 kw, 487 ccm, EZ 4/1988, 28.039 km, HU bis 09/2021 Fährt sich einwandfrei! Technisch guter Zustand, optisch altersbedingt kleinere Kratzer, welche jedoch kaum auffallen. Maschine ist noch angemeldet und kann getestet werden. Preisverhandlungen NUR bei Besichtigung vor Ort und NICHT vorab! VHB 1.200,- EUR, E-Mail dominik.bussalb@googlemail.com

Honda CB 400 N31,6 kW, 41.092 km, EZ 06/1979, TÜV 05/2022, unfallfrei. Verkaufe wegen Sammlungsauflösung u.a. eine Honda CB 400 N / 43 PS - EZ: 06/1979 - KM lt. Tacho 41.129 - blau metallic. Restauration 2011 incl. Neulackierung (Fachwerkstatt), alle Verschleißteile neu und auch Neuteile. Technisch/optisch sehr guter Zustand. Seit 2013 angemeldet aber so gut wie nicht gefahren. Motor läuft, fahrbereit. Sehr viele Ersatzteile vorhanden. Tel: 06362-4424. VHB 1.700,- EUR, E-Mail clemens.roos@t-online.de

Honda Silver Wing GL500D, 19,9 kW, 53000 km, Bj. 1983, EZ 05/1983, metallicrot, TÜV 07/2020, Kardanantrieb, Koffer, unfallfrei, Vollverkleidung. VHB 1.600,- EUR, E-Mail emreinhold@web.de

Honda CB 400 N 31,6 kW, 51.092 km, EZ 06/1979, TÜV 05/2022, unfallfrei. Honda Sportsitzbank. Restauration 2011 incl. Neulackierung (Fachwerkstatt), alle Verschleißteile neu und auch Neuteile. Technisch/optisch guter Zustand. Seit 2013 angemeldet aber so gut wie nicht gefahren. Motor läuft, fahrbereit. Sehr viele Ersatzteile vorhanden. Tel: 06362-4424. VHB 1.400,- EUR, E-Mail clemens.roos@t-online.de

Verkaufe Honda VFR 750 RC 36 72 kW, 69900 km, Bj. 3/1994, EZ 3/1994, TÜV 4/2022, 2. Hand, Garagenfahrzeug, Koffer, Kofferträger, Sportauspuff, Vollverkleidung. Verkauft wird eine Sporttourer mit Sonderlenker und Spieglerbremssystem. Öl wurde jedes Jahr getauscht sowie nur bei schönen Wetter gefahren. Bei Interesse kann man nähere Details erfragen. .Originalteile gibt es dazu. .TÜV Neu. .Reifen sehr wenig gefahren VHB 1.700,- EUR, E-Mail volker_172@gmx.de

Honda XBR 500 Modell PC15,32KW/44PS, 56000 km, EZ 4/1988, Weinrot, TÜV 9/2021, Garagenfahrzeug, Koffer, Kofferträger, unfallfrei. VHB 3.950,- EUR, E-Mail sperrmuell123@freenet.de

Honda CBR 600 F 72 kW, 29900 km, EZ 9/1997, Schwarz, TÜV 11/2021, Garagenfahrzeug, Sportauspuff, unfallfrei, Schwarz, Unfallfrei, FP 1.800,- EUR, Mobil +49 178/ 1919042 od. E-Mail rainer.terry@googlemail.com

Honda CB 500 PC 26 42,7 kW, 49300 km, EZ 3/1993, TÜV 07/2021, Koffer. CB 500 Sehr guter Zustand TÜV bis 7/2021. VHB 1.450,- EUR, Mobil +49 1573/ 1428808 od. E-Mail joerg-klein-44@t-online.de

Honda Transalp XL 600 V PD06, 36,8 kW, 46500 km, EZ 03/1991, grün, TÜV 04/2022, 2. Hand, Garagenfahrzeug, Koffer, Kofferträger, unfallfrei. VHB 2.190,- EUR, Mobil +49 1578/ 1976997 od. E-Mail gerald.gruenewald@gmx.de

Honda Fireblade SC33, 94,1 kW, 51000 km, EZ 03/1999, TÜV 06/2019. FP 3.000,- EUR, Tel. +49 8284/ 773 od. E-Mail zeller@michael-zeller-band.de

Honda CBX 1000 CB1, 72 kW, 66300 km, Bj. 07/1978, EZ 07/1978, schwarz, 2. Hand, Garagenfahrzeug, Kofferträger. Absolute Rarität: Leistung: 72 KW / 98 PS gedrosselt (original 77 KW / 105 PS), letzter Kundendienst 07.2018 mit neuem Kettensatz (seitdem 200 km gefahren), Tankinnenbeschichtung vor ca. 4 Jahren, Bereifung vo. + hi. noch gute 80%, aus 2. Hand (1. Hand = Tageszulassung Händler / seit 1987 in privatem Besitz), sehr gepflegter Allgemeinzustand. FP 12.500,- EUR, E-Mail double-ixer@web.de

Honda Shadow 600 25 kW, 30000 km, EZ 04/1994, schwarz, TÜV 09/2020, auf Wunsch neu. VHB 1.600,- EUR, Mobil +49 163/ 3971839 od. E-Mail peterarrighi@web.de

Honda CX 500 20 kW, 120.000 km, Bj. 01/1979, EZ 05/1979, gold/schwarz, TÜV 10/2020, Kardanantrieb, Koffer, unfallfrei. 20 kW eingetragen, ATM bei ca. 75000 km, Anlassermotor, Blinker und Kleinteile. Fährt noch einwandfrei, TÜV bis Oktober 2020, zurzeit angemeldet. VHB 200,- EUR, E-Mail quoka@k-u-p.de

Honda FR 750 F 74 kW, 62200 km, EZ 04/1989, Garagenfahrzeug, Vollverkleidung. TÜV05/2022, FP 1.900,- EUR, E-Mail dlcbwerbestudio@web.de

Honda CBR 600 F 33 kW, 53000 km, EZ 05/1995, TÜV 07/2021, Drosselsatz, Garagenfahrzeug, Vollverkleidung. Offen 98 PS. Bei Interesse bitte ausschließlich per SMS oder Whats App melden. VHB 1.000,- EUR, Mobil +49 1512/ 5224502

Honda VFR 750 F RC36/II, 72,1 kW, 37.000 km, EZ 03/1994, rot, aus 3. Hand (ich habe sie seit 16 Jahren). Superbikeumbau. VHB 999,- EUR, E-Mail vfrhegau@web.de

Honda CBX 75067,7 kW, 51118 km, Bj. 06/1984, EZ 06/1984, schwarz, 1. Hand, Garagenfahrzeug, unfallfrei. Erstbesitzer! VHS, Mobil +49 172/ 9659388 od. E-Mail hmzwicker@arcor.de

Honda FT 500 RC 07, 24,3 kW, 32400 km, EZ 05/1982, Rot. Guter Zustand, neu lackiert, Ascot Modell, deutsche Papiere, sollte mal KD gemacht werden. VHB 780,- EUR, E-Mail speedpainter@web.de

VF 750 F RC15, 66 kW, 55900 km, Bj. 1983, EZ 04/1984, orange, TÜV 09/2021. Liebhaber Motorrad mit besonderer Lackierung. VHB 1.700,- EUR, Mobil +49 1573/ 3187602 od. E-Mail m.schulz@t-pokenet.de

Honda CB Seven Fifty 54 kW, 70000 km, Bj. 9/1992, EZ 9/1992, rot, TÜV 11/2021, AU 11/2021, Garagenfahrzeug, scheckheftgepflegt. Inspektion neu, Vergaser wurden gereinigt, Viel rechnungen von Reperaturen, Motor läuft sehr gut, Schönes Motorrad. VHB 1.800,- EUR, Mobil +49 171/ 8259949 od. E-Mail mz-service@web.de

Auf den Inhalt der Anzeigen hat der Verlag keinen Einfluss.

Wir empfehlen grundsätzlich: **Überweisen Sie niemals Geld vorab!**

Honda VT 600 Custom 19,9 kW, 42000 km, EZ 5/1991, schwarz, TÜV 5/2022, Sportauspuff. Bopper Umbau Sitz mit Federung nagelneue Gabelfedern Reifen neuwertig alles eingetragen Motor läuft wie ein Uhrwerk geht sofort an und dreht ganz ruhig im Stand Auspuff hat fetten Sound TÜV neu mit dabei noch ein zusätzlicher, nagelneuer Tankdeckel. VHB 3.950,- EUR, Mobil +49 172/ 7240156 od. Tel. +49 7222/ 9059493 od. E-Mail nico.dacido@gmx.net

Honda 750 Four K6, 46 kW, 72000 km, EZ 06/1978, Schwarz, TÜV 07/2022. Rahmen kunstoffbeschichtet, Kabelbaum vor einigen Jahren erneuert und eine zweite Bremsscheibe montiert. Für weitere 500 EUR gibt es noch einen Tank und Seitendeckel dazu. TÜV neu. FP 7.000,- EUR, E-Mail stefan@familie-braun.info

KAWASAKI

Kawasaki VN 750 Twin 37 kW, 12191 km, EZ 06/1986, schwarz, 2. Hand. Verkaufe leider aus gesundheitlichen Gründen meine Kawasaki VN 750 Twin. Fahrtüchtig. Ohne TÜV. VHB 2.900,- EUR, Mobil +49 172/ 8109837 od. E-Mail hagen.gtz@gmx.de

Kawa ZX9-R ZX 900 B Ninja, 74 kW, 37000 km, Bj. 06/1994, EZ 06/1994, Grün, 1. Hand. Diverse Umbauten, Einarmschwinge Honda VFR 750, Sonderlenker, Kellermann hinten vorne, spiegler Stahlflex Bremse vorne hinten Kupplung, Maske Gemo Fighter Top Gun, Akrapovic Krümmeranlage mit Termignoni Racing, Hinterradfelge Verbaut PKW Felge 7x17 mit Metzeler 210/50ZR17 ME 880 Marathon (nicht Eingetragen Felge) dabei Original Honda VFR 750 Felge 5,5X17 mit 180/55ZR17 Roadtec Z6, Vorderreifen Original Felge 120/70ZR17, Gabelbrücke ABM, Diverse Kratzer, Seitenteil hinten kleine Risse, Moped ist seit 4 Jahre nicht gefahren, läuft momentan nicht an, Vergaser sollten gereinigt werden, keine Garantie, HU fällig. VHB 2.000,- EUR, E-Mail bubser@web.de

Kawasaki GPZ 500 EX 500 A 37 kW, 40500 km, EZ 05/1992, blau/weiß, TÜV 03/1997, 2. Hand. Das Motorrad ist in einem dem Alter entsprechend guten Zustand, aber nicht zugelassen. Gemacht werden muss der TÜV und die Gabelsimmeringe (neue vorhanden). Die Batterie ist leider hinüber, Motorrad startet aber problemlos mit Überbrückung. Die Sitzbank hat auch einen kleinen Riß, wie zu sehen ist. Reifen sind noch in sehr gutem Zustand. Der Preis ist VHB. VHB 890,- EUR, Mobil +49 1523/ 2741592 od. E-Mail seppie.js@googlemail.com

Kawasaki ER 5 36,8 kW, 62000 km, EZ 2/1998, TÜV 4/2021, 2. Hand. Motorrad ist noch angemeldet, Probefahrt ist möglich. Motorrad ist in einem guten Zustand. Reifen noch ca. 50-60%. Bei Fragen einfach melden. VHB 1.000,- EUR, E-Mail riise00@tutamail.com

Kawasaki Z 650 49,3 kW, 22700 km, EZ 07/1978, TÜV 07/2022. Kultbike der 70er! TÜV neu: 07/22. grün (nicht original, aber alle denken es wäre so!). Garagenfahrzeug, unfallfrei. Evtl. Inzahlungnahme E-Bike, Vespa, Käfer, Ente. Keine Händler und Vermittler. FP 4.399,- EUR, Tel. +49 7474/ 9588651

Kawasaki Zephyr 550 Kawasaki, ZR 550 B, 37 kW, 28900 km, Bj. 6/1992, EZ 6/1992, rot, TÜV 5/2022, 1. Hand, unfallfrei. Maschine läuft, springt gleich an. Neue Batterie und neue Zündkerzen. Wartung sollte man machen, da es keine Angaben darüber gibt. Altersmäßige Gebrauchsspuren, aber sonst top in Schuß. Auspuffanlage 4:1. VHB 1.250,- EUR, Tel. +49 721/ 79088929 od. E-Mail richardbecker1957@googlemail.com

Kawasaki EN 500 C 25,0 kW, 16300 km, EZ 06/1997, grünmetallic, TÜV 8/2020. Mit Windschild, Tankauflage, Seitenbügel, Satteltaschen ect. Der Sattel wurde vor Jahren „tiefer gelegt" und neu bezogen. Gefahren wurde sie nur 16.250 km. Auf Wunsch und anteilnamiger Kostenübernahme wird gerne neuer TÜV gemacht. Nur Abholung. VHB 2.099,- EUR, E-Mail jutta.thurow@web.de

Kawasaki ER5 36,8 kW, 43000 km, EZ 7/1999, Rot, TÜV 5/2022, 2. Hand. VHB 1.700,- EUR, Mobil +49 1573/ 2081602 od. Tel. +49 7261/ 975285 od. E-Mail peter.mergenth@kabelbw.de

Kawasaki Zephyr 750 55,9 kW, 23000 km, Bj. 12/1997, EZ 12/1997, Orange/bordeaux, TÜV 07/2020, 1. Hand, Garagenfahrzeug, unfallfrei. Mit Speichenräder, Sturzbügel Wilbers Gabelfedern Bagster Tankschutz + Tankrucksack von Bagster Mehrere Lenker mit Gutachten u. ABE Inkl. Scheckheft, Bedienungsanleitung, Bordwerkzeug. Das Motorrad ist angemeldet (Es kann jederzeit eine Probefahrt durchgeführt werden.) Es sollten sich bitte nur ernstgemeinte Interessenten melden. VHB 3.650,- EUR, E-Mail theesfrank@arcor.de

Kawasaki KLR 250 16,9 kW, 50260 km, EZ 06/1986, Rot. Guter Zustand, hat Oldtimer-Gutachten, Reifen gut. VHB 945,- EUR, E-Mail speedpainter@web.de

Kawasaki ZRX 1100 Kawasaki, ZRX 1100, 72 kW, 75.000 km, EZ 04/1998, TÜV 04/2020, 2. Hand, Garagenfahrzeug, Koffer, Kofferträger, unfallfrei. Technisch gepflegte Maschine aus einem Nachlass, bei der jede Kleinigkeit sofort von einer Fachwerkstatt bearbeitet wurde. Die Maschine wurde im März 2020 abgemeldet und ist leider TÜV-fällig, was aber nur Aufwand und keine Probleme bedeutet. VHB 1.925,- EUR, Mobil +49 179/ 7772652 od. E-Mail pub@fischkoppweb.de

Kawasaki GTR 1000 72 kW, 75000 km, EZ 03/1999, Grün, Koffer. Sehr schön, neu lackiert. Auch die Koffer wurden lackiert was einen besonders guten Eindruck bei dem Motorrad macht. Hier noch ein Link zu einer kurzen Videoaufnahme: https://youtu.be/DpKXA0-WAv0w. VHB 2.500,- EUR, Mobil +49 1514/ 6939139 od. E-Mail agnostic6@googlemail.com

Kawasaki Zephyr 550 ZR 550 B, 37 kW, 31000 km, EZ 12/1991, TÜV 08/2020. VHB 2.200,- EUR, Mobil +49 1522/ 7154833 od. E-Mail tomucheri@t-online.de

Kawasaki EL 252 Kawasaki, EL 252, 22 kW, 23100 km, EZ 03/1998, schwarz, TÜV 06/2019, 2. Hand, Garagenfahrzeug, unfallfrei. Verkaufe meine Kawasaki EL 252, Bj. 1998. Die Kawa hat 2019 eine neue Batterie bekommen. VHS, E-Mail aweser@gmx.net

KTM

KTM 640 LC4 35 kW, 21000 km, EZ 11/1998, Orange, TÜV 06/2022, AU 06/2022, 2. Hand, unfallfrei. Verkaufe meine KTM-Geländemaschine weg Zeitmangel. Sehr Gepflegt, TÜV neu. VHB 2.400,- EUR, Mobil +49 175/ 5692101 od. E-Mail thomasraech66@t-online.de

MOTO GUZZI

Moto Guzzi 250 Airone Sport, 1950, alles original inkl. Patina, 19" Hochschulter, SSi25 usw. zum schöner machen oder fahren, springt sofort an, FP 4.800,- EUR, CH Tel. +41 7929/ 72173

Moto Guzzi V 11 Sport 67 kW, 24000 km, Bj. 1999, EZ 10/1999, grün, TÜV 10/2021, Kardanantrieb, unfallfrei. Die V 11 ist in einem guten, originalen Zustand; Inspektion, alle Leitungen gespült und alle Säfte gewechselt 10 / 2019; Bremse und Scheibe hinten neu;. VHB 5.900,- EUR, Mobil +49 173/ 3250772 od. E-Mail snorrep@gmx.de

Moto Guzzi Le Mans 51 kW, 69923 km, EZ 02/1977, rot, 2. Hand. Das Motorrad ist in sehr gutem Zustand, mit großer Liebe gepflegt. Bei Reparaturen wurden großteils Originalteile eingebaut. Bin offen für seriöse Vorschläge und ich bereit, innerhalb angemessener Grenzen zu verhandeln. VHB 12.700,- EUR, E-Mail 01s02t71b@googlemail.com

Moto Guzzi Lodola 235 GT 7 kW, Bj. 01/1960, EZ 01/1960, rot, TÜV 07/2021. Das Fahrzeug wurde von einem Mechanikermeister vor ca. 10 Jahren KOMPLETT überholt: technisch alles überholt, perfekt lackiert, ohne Rücksicht auf die Kosten. Ich bin seitdem nur pro Jahr ein paar Mal gefahren, hauptsächlich zu Oldtimer-Veranstaltungen. Es wurden regelmäßig alle notwendigen Wartungsarbeiten durchgeführt. VHB 4.300,- EUR, Mobil +49 163/ 8180383 od. E-Mail jeggle.r@web.de

NSU

NSU Quickly: Räder, **3-Gang Schaltgriff**, **Sattel**, komplett überholt und anbaufertig. **Schutzblechstreben**. **Bremshebel verbessert**. Tel. +49 6135/ 1885

MZ

MZ ETZ 251 15 kW, 17000 km, Bj. 1990, EZ 09/1991, silbergrau, TÜV 10/2021, AU 10/2021, 2. Hand. 15 kW bei 5500/min, neuer Vorderreifen, Seitenwagenanschluss, Wintereinstellung, Gemischschmierung 1:50, Zubehör, letzter Werkstatttermin im Mai 2019, gekauft wie gesehen, keine Gewährleistung, da einem Oldtimer vergleichbar, für Liebhaber. VHB 2.700,- EUR, E-Mail mz_verkauf@web.de

SUZUKI

Suzuki GN 250 13 kW, 13000 km, EZ 04/1996, rot, TÜV 10/2021, Koffer. Guter Zustand, alles funktioniert wie es soll, HU 10/21, Koffer für 2 Vollvisierhelme. NP EUR 7000. VHB 1.150,- EUR, Mobil +49 176/ 30521120 od. E-Mail weigelalarm@mail.de

Gepflegte Suzuki SV 650 S 64,0 kW, 27500 km, Bj. 04/1999, EZ 04/1999, silber, TÜV 12/2021, AU 12/2021, Garagenfahrzeug, Sportauspuff, unfallfrei, Vollverkleidung. Gepflegtes Garagenfahrzeug mit wenig km. Reifen, Kette, Ritzel, Batterie vor 1500 km erneuert. Sehr zuverlässig, guter Sound, altersbedingt abzugeben. VHB 1.750,- EUR, Mobil +49 162/ 3202469 od. E-Mail weber.angelika@web.de

Motorrad GT 250 20 kW, 25941 km, EZ 03/1978, Schwarz. VHB 1.550,- EUR, E-Mail mmaria11@gmx.de

Suzuki VS 600 Intruder 33,1 kW, 19031 km, EZ 02/1995, schwarz, TÜV 04/2022, AU 04/2022. Von Fachwerkstatt frisch überholt!. VHB 2.650,- EUR, E-Mail paelzer-sepp@gmx.de

Suzuki GS 500 E 25,0 kW, 39205 km, EZ 06/1995, TÜV 06/2020. Batterie neu, gepflegter Zustand. Kann gerne in Ruhpolding besichtigt werden. Tel. 08663/1591 oder 0151/17328394. VHB 1.850,- EUR, E-Mail elisabeth-halang@web.de

Suzuki GSX-R 1100 ca 170 PS, Bj. 07/1991, 2021 H-KENNZ. Schwarz Blau Mett., TÜV 10/2022, Stahlflex LenkStabi SportauspuffSchüle 4in 1 unfallfrei, Vollverkleidung. Oldie in gutem Zustand. Motor komplett trocken. Reifen Lack neu TÜV neu verschleissteile reifen vorne und hinten. neu. 6 .25Zoll Hinterrad Kette ritzel v.h neu Doppelscheinwerfer Motor wurde von RENNSPORT Firma überholt. Spiegler Lenker usw. kundendienst neu .Alles eingetragen. Ersatzteile .Nächstes Jahr H Kennzeichen. Umständehalber ZVK. VHB 2.200,- EUR, Mobil +49 174/ 2859024 od. E-Mail edgar.fahrion@gmx.de

Suzuki Intruder 1400 47,1 kW, 98000 km, EZ 3/1998, Rot, TÜV 3/2021, AU 03/2021, 1. Hand, unfallfrei. Motor überholt VHB 6.500,- EUR, E-Mail ronny24@mail.de

Suzuki GSF 600 S 57 kW, 44500 km, EZ 07/1998, TÜV 10/2021, 2. Hand, Drosselsatz, unfallfrei. Aufgrund der seltenen Nutzung verkaufe ich mein Motorrad. TÜV neu am Ende der letzten Saison. Unfallfrei! Batterie neu. Bremscheibe vorne muss bald gewechselt werden. VHB 1.150,- EUR, E-Mail enrico.duerr@googlemail.com

Suzuki GSX 600 F AJ, 57 kW, 25000 km, EZ 12/1999, Schwarz, 2. Hand, unfallfrei, Vollverkleidung. VHB 2.400,- EUR, Mobil +49 170/ 6625710 od. E-Mail suineg@freenet.de

Suzuki GSX 1100 F 100 kW, 60000 km, EZ 02/1986, 2. Hand. Hubraum 1119 ccm, EZ 7.4.1989, offener Motor auf Höchstleistung umgerüstet, alle Kundendienst wurden ausgeführt, neue Reifen, Sportluftfilter, aus gesundheitlichen Gründen in liebevolle Hände abzugeben. Standort 90584 Allersberg. Handy: 0177-9323537. VHB 1.450,- EUR, E-Mail spirit2@wg-nbg.de

Suzuki DR 800 S BIG 50 PS, 38908 km, EZ 04/1995, Blau, TÜV 05/2022, Garagenfahrzeug. Topcase von Givi inklusive. FP 2.000,- EUR, E-Mail andy.seidl69@web.de

Suzuki GS 550D 39 kW, 82457 km, Bj. 1977, EZ 09/1977, Rot, TÜV 08/2021, unfallfrei. ca. 50PS, Kontakt nur telefonisch, rufe gerne zurück Tel. +49 6324/9219695

Suzuki GSX 600 F 63 kW, 78400 km, EZ 03/1993, silber, TÜV 03/2021, Sportauspuff. Reifen (Bridgestone Battlax) und Kettenkit (doppelt verstärktes D.O.D Kit) 90% Stahlflexbremsleitung vorne (eingetragen) Sportauspuff mit E Nummer und ABE Altersbedingte Gebrauchsspuren, nur am Auspuff etwas deutlichere Kratzer Bisher ist sie immer zuverlässig angesprungen und läuft ruhig, die Inspektionen sind ebenfalls immer gemacht worden. VHB 790,- EUR, E-Mail verenaperz@online.de

Suzuki GS 750 D 46 kW, 79900 km, EZ 03/1980, rot, TÜV 5/2022. guter unverbauter Originalzustand, TÜV neu Batterie neu, Reifen neu Füngang Getriebe mit Ganganzeige noch mit verchromten Speichen und Felgen Sitzbank in schwarz, wurde neu aufgeplostert pflegeleichter K&N Luftfilter einstellbare Koni Stossdämpfer Öltemperaturanzeige mechanisch. VHB 2.250,- EUR, Tel. +49 7138/ 2369499 od. E-Mail bernhard.wohlfart@web.de

Suzuki Bandit GSF 1200 72 kW, 37300 km, EZ 7/1996, schwarz, TÜV 10/2021. Sonderlenker Hagen 780 mm SHARK Schalldämpfer, getöntes Windschild guter Zustand. VHB 1.990,- EUR, E-Mail mayersab@yahoo.de

Suzuki LS 650 Savage 23 kW, 19100 km, EZ 08/1994, Schwarzmetallic, TÜV 09/2020, AU 09/2020, 2. Hand, Garagenfahrzeug, Koffer, Kofferträger, unfallfrei. Unikat und sehr guter Zustand, Chromteile und Lack top, aus 2. Hand seit 2000, Frauenfahrzeug, Garagen und Schönwetterfahrzeug. Farbe: schwarz metallic. Kundendienst gemacht. Sitzbank vorn und hinten neu bezogen, Zubehör wie Airbrush, Träger mit Seitentaschen, Sissybar u.s.w. Ideal für kleine Menschen, da niedrige Sitzposition. FP 2.000,- EUR, Mobil +49 176/ 29930899 od. E-Mail tschoenert@web.de

Suzuki GSX 750 F 67,7 kW, 73.500 km, Bj. 11/1999, EZ 11/1999, Rot, TÜV 6/2022, AU 6/2022, Garagenfahrzeug, Sportauspuff. Batterie: Neu Reifen: Neuwertig Rombo VHB 1.390,- EUR, E-Mail d.orlando108@googlemail.com

Auf den Inhalt der Anzeigen hat der Verlag keinen Einfluss.

Wir empfehlen grundsätzlich: **Überweisen Sie niemals Geld vorab!**

Suzuki RF 900 R 72,1 kW, 43000 km, EZ 9/1996, Blau gelb, TÜV 9/2021, AU 9/2021, Garagenfahrzeug, Sportauspuff. VHB 1.300,- EUR, E-Mail smazzone32@googlemail.com

Suzuki GT 500 55650 km, EZ 08/1978, blau, TÜV 06/2020, 2. Hand, Garagenfahrzeug. Motorrad in sehr gutem zustand, gepflegt. Bei Reparaturen wurden großteilts Originalteile eingebaut. Der Motor mit Kurbelwelle und Getriebe, Kolben mit Ringe neu. Das Motorrad ist bereit abgemeldet. TÜV ging bis Juni 2020. Bei Interesse schreiben Sie eine Nachricht. Besichtigung ist möglich auch am Sonntag. VHB 4.300,- EUR, E-Mail 01s02t71b@googlemail.com

Suzuki LS 650 NP41b24 kW, 202003 km, Bj. 1994, EZ 05/1994, Schwarz, TÜV 05/2020, AU 05/2020, 2. Hand, unfallfrei. 24KW gedrosselt 650 ccm. Super gepflegt, Garagen-Fahrzeug, Frauenfahrzeug, 3. Hand, griff heitzung, hoch gesetzter Lenker, TÜV bis 05/2020 und zugelassen. FP 1.900,- EUR, Mobil +49 177/ 3066180 od. E-Mail jamelia@gmx.de

Motorrad VS 750 50 kW, 480 km, Bj. 3/1987, EZ 3/1987, Schwarz, 1. Hand. Aus gesundheitlichen Gründen verkaufe ich meine schöne VS 800, gerade 460km gefahren. Sie wurde in einer Fachwerkstadt komplett auf meinen Wünschen umgebaut. Nur bei ernstgemeinter Interesse. FP 6.500,- EUR, E-Mail katjawald23@googlemail.com

Suzuki GSX-R 750 W-Umbau , Streetfighter 82 kW, 72.000 km, EZ 05/1992, Weiß, TÜV 04/2021, AU 04/2021, unfallfrei. Sie ist in einem sehr guten Zustand und angemeldet. Alle Wartungsarbeiten wurden in einer Fachwerkstatt durchgeführt. Kann jeder Zeit Probe gefahren werden. VHB 1.650,- EUR, Mobil +49 1522/ 4396274 od. E-Mail tanja.weyh1977@googlemail.com

Suzuki XF 650 Freewind 35,3 kW, 63800 km, EZ 3/1997, schwarz / silber, TÜV 10/2021. Ist noch angemeldet und kann Probe gefahren werden. Reifen vorn /hinten Continental Trail Attack 2) Lenkkopflager) Motorschutzbügel Marke Heed) Offroad Lampen) Bremsbeläge vorne) Gabeldichtringe) Gabelöl) Gabelstaubkappen Stromversorgung am Lenkrad für Navi/ Handy Kette und Kettenrad neu Okt 2018,. VHB 1.500,- EUR, Mobil +49 176/ 43960587 od. E-Mail kiefer.jutta@gmx.net

Suzuki VX 800 45 kW, 48900 km, Bj. 12/1989, EZ 12/1992, Blau, TÜV 03/2021, AU 03/2021, Kardanantrieb, unfallfrei. Maschine läuft top! Stahlflexleitungen! Hab sie mit Halbschale gekauft und wurde von mir auf naked umgebaut. War ursprünglich schwarz und hab sie umlackiert. Altersbedingt Rost am Rahmen etc. Hat ne Delle am hinteren Pott. TÜV mach ich auf Wunsch noch neu! VHB 1.300,- EUR, E-Mail klaus.stammer@gmx.de

TRIUMPH, GB

Triumph Speed Triple 955i T509, 72 kW, 45000 km, Bj. 08/1999, EZ 08/1999, Schwarz, Garagenfahrzeug, Sportauspuff, Unfallfrei. Alles Eingetragen, Oilwechsel neu, Tüv neu, VHB 3.495,- EUR, Tel. +49 911/ 7592231 od. E-Mail fc.krueger@kabelmail.de

Triumph Tiger T709, 61 kW, 50000 km, Bj. 03/1999, EZ 03/1999, schwarz, TÜV 04/2021, AU 04/2021, 2. Hand, Koffer, Kofferträger, Sportauspuff, unfallfrei. Reisetourer - diverse Extras - alltagstauglich & zuverlässig -technisch einwandfrei. VHB 2.250,- EUR, Mobil +49 1523/ 4054785 od. E-Mail info@schwarzwald-antik.de

YAMAHA

Yamaha XT 500 19,9 kW, 55750 km, Bj. 1980, EZ 09/1980, Schwarz/Weiss, TÜV 04/2021, Koffer, Kofferträger, unfallfrei. VHB 4.450,- EUR, Mobil +49 170/ 8345559 od. E-Mail kai.rieth@kabelmail.de

Yamaha XJ 600 53,7 kW, 71000 km, EZ 04/1988, rot, TÜV 06/2021, Koffer. Sie ist fahrbereit, ist angemeldet, so dass eine Probefahrt möglich ist. Natürlich hat sie ihrem Alter entsprechend auch einige Mängel. VHB 700,- EUR, Tel. +49 491/ 5754221484 od. E-Mail inski@t-online.de

Yamaha FJ 1200 3YA, 94,9 kW, 92249 km, EZ 10/1996, TÜV 04/2021, AU 04/2021, unfallfrei. VHB 1.500,- EUR, Mobil +49 163/ 1667622 od. E-Mail herbert.friedrich@gmx.net

Yamaha SR 500 48T, 16,9 kW, 12000 km, Bj. 1993, EZ 01/1993, Blau, TÜV 10/2021, AU 10/2021, 2. Hand, Garagenfahrzeug, Koffer, Kofferträger, Windschild. Zwei Vorbesitzer, wurde wenig gefahren und ist unfallfrei. 17 KW (23 PS). Nur an Privat und persönlich, keine Händler und bitte direkt Ummelden. Fragen bitte nur per E-Mail. VHB 2.800,- EUR, E-Mail stenger89@googlemail.com

Yamaha SR 500 48T, 20 kW, 36000 km, Bj. 1996, EZ 07/1996, TÜV 2021, 2. Hand. blau, mit Ersatzteile, Auspuff, Krümmer, Ansaugstutzen, etc. FP 3.600,- EUR, Tel. +49 6061/ 5256 od. E-Mail baerchen-michelstadt@t-online.de

Yamaha TDM 850 57 kW, 48800 km, EZ 06/1993, Very Dark Violet Cocktail, TÜV 11/2020, 2. Hand. Unfall. VHB 1.200,- EUR, E-Mail xschnei146@aol.com

Yamaha TDM 850 4Tx, 58,8 kW, 57200 km, EZ 04/1996, TÜV 04/2021, unfallfrei. Lenkerumbau und Griffheizung, Auspuffanlage, einen kompletten Bremsensatz Hauptständer neuer Batterie gesamt Zustand ist sehr Gut. VHB 2.100,- EUR, Tel. +49 731/ 3799087 od. E-Mail kurths@hotmail.de

Yamaha XJ 650 52,2 kW, 64000 km, EZ 01/1980, Garagenfahrzeug. Sehr gute Maschine, alles original - muß man sehen. Bei Interesse schicke ich Original Fotos - Das ist ein tolles Objekt für Sammlungen. Details auf Anfrage. VHB 4.200,- EUR, E-Mail engelbert.fischer@mail.de

Yamaha Diversion XJ 900 66,2 kW, 37000 km, EZ 02/1998, blau metallic, TÜV neu! 2. Hand, Garagenfahrzeug, Kardanantrieb, Koffer, Kofferträger, scheckheftgepflegt, unfallfrei. Gebrauchsspuren ja, technisch einwandfrei. VHB 1.990,- EUR, Tel. +49 7231/ 5694050 od. E-Mail mikebettina@gmx.de

Motorrad Yamaha XJ 600 4 LX, 0037 kW, 07500 km, EZ 06/1994. FP 1.000,- EUR, E-Mail tiger.mutterer@gmx.net

Yamaha RD 350 LC 34,6 kW, 35000 km, EZ 03/1982, Rot. Yamaha RD350, special edition, alle Papiere vorhande. FP 3.150,- EUR, E-Mail see4church@kpnplanet.nl

Yamaha XJ 600 S Diversion 41 kW, 66000 km, EZ 06/1995, rot Metallic, Koffer, Kofferträger, Vollverkleidung. Beide Reifen sind neu, ca. 500KM gelaufen, neuer Ölwechsel mit Filter, Elektrostarter Haupt- und Seitenständer Bajonettverschluss anstatt Ölschraube (keine öligen Finger mehr), neuer Kettensatz, Sitzbank neu bezogen, Givi-Topcase Seitenkofferträger Tourenscheibe neue Softgrip-Handgriffe. Neue Zündspule TÜV 06/20 wird neu gemacht bei Sofortkauf Technische Daten Kategorie Sporttourer Kilometerstand 66Tkm Hubraum 599 cm³ Leistung 45 kW (61 PS) Kraftstoffart Benzin Getriebe Schaltgetriebe Antriebsart Kette Drosselung möglich. Anschauen lohnt sich!. VHB 1.500,- EUR, Mobil +49 176/ 32117900 od. E-Mail bernd@die-berghammers.de

Yamaha 51J 37 kW, 63099 km, EZ 06/1985, Metallic Grün, Garagenfahrzeug, unfallfrei. VHB 800,- EUR, Mobil +49 172/ 9102477 od. E-Mail niesebrit@aol.com

Yamaha Virago XV 535 25,0 kW, 15950 km, EZ 04/1996, Bordeauxrot Metallic, TÜV 05/2022, Garagenfahrzeug, Kardanantrieb, unfallfrei. Probefahrt kein Problem, Maschine ist noch angemeldet und wird noch gefahren. VHB 2.250,- EUR, E-Mail andyipad1@freenet.de

Yamaha Virago XV 535 32 kW, 21500 km, EZ 04/1992, rot, TÜV 05/2022, Kardanantrieb, unfallfrei. Gepäckträger von Feeling, original unverbastelt, Gepäckträger kann leicht wieder abmontiert werden, neuwertige Satteltaschen, neuwertige Gelbatterie, technisch einwandfrei, optisch guter Zustand, 32 KW (44 PS), 21500 Km wenig gefahren. VHB 2.000,- EUR, Mobil +49 163/ 3971839 od. E-Mail peterarrighi@web.de

Yamaha FZR 600 4jh, 72,1 kW, 47900 km, EZ 06/1995, Grau, TÜV 04/2022. technisch Top, Öl und Ölfilter neu, Reifen vorn und Hinten neu, Batterie neu, Bremsbeläge, Scheiben und Bremsflüssigkeit neu, Lenkkopflager neu, Vergaser Ultraschall gereinigt und synchronisiert, LED Blinker hinten und vorne, Frontverkleidung von einer FZR1000 gekürzt, Heck Umbau mit Gepäckplatte (Einsitzer), Lackierung Grau Matt, Endschalldämpfer gekürzt, für TÜV gibt es den Originalen dazu. Für alle Umbauten gibt es den Segen vom TÜV (Einzel Abnahme) Bei Bedarf ist auch noch ein Drosselsatz auf 25kw vorhanden. VHB 1.800,- EUR, Mobil +49 163/ 7969765 od. E-Mail berndtgolz@googlemail.com

Yamaha Diversion XJ 900 S 66 kW, 37700 km, EZ 03/1998, rot, TÜV 05/2022, AU 05/2022, 2. Hand, Garagenfahrzeug, Kardanantrieb, Koffer, Kofferträger. - biete zuverlässige Reisemaschine - aus gesundheitlichen Gründen - neue Batterie - alle Flüßigkeiten von Werkstatt gewechselt, mit Rechnung vom Mai 2020 - TÜV ohne Mängel - inklusive Reisekoffer seitlich, als auch Topcase, sehr geräumig - breite Ledersitzbank, für längere Strecken ideal. VHB 2.500,- EUR, E-Mail zarick@gmx.de

Yamaha FZR 1000 Exup 3LE, 106,6 kW, 49000 km, EZ 07/1991, Weiss / Rot / Blau, Garagenfahrzeug, unfallfrei, Vollverkleidung. Yamaha FZR 1000 Exup - 3LE - EZ 07.1991 - 49.000 km - 145 PS - Zündkerzen, Reifen, Kettensatz, Bremsbeläge neuwertig, Vergaser gereinigt und synchronisiert, Unfallfrei, Originalzustand, kein Umbau, ohne TÜV, aus gesundheitlichen Gründen in liebevolle Hände abzugeben. VHB 1.500,- EUR, Tel. +49 4221/ 5927711 od. E-Mail joerg.zander.del@googlemail.com

Yamaha FZR 1000 EXUP 3LE, 110,3 kW, 80000 km, EZ 01/1999, Grau. VHB 1.500,- EUR, Mobil +49 172/ 3000580 od. E-Mail info@kgbau.de

Auf den Inhalt der Anzeigen hat der Verlag keinen Einfluss.

Wir empfehlen grundsätzlich: **Überweisen Sie niemals Geld vorab!**

Yamaha XJ 900 S Diversion 66 kW, 11200 km, Bj. 1997, EZ 05/1997, grün-metallic, TÜV 09/2021, AU 09/2021, 1. Hand, Garagenfahrzeug, FP 2.000,- EUR, Tel. +49 6203/ 61470 od. E-Mail herbert.hornung@web.de

Yamaha XJ 900 N 72 kW, 106781 km, EZ 03/1986, rot schwarz, Koffer, Kofferträger. Fahrzeug ist seit 5 Jahren abgemeldet. VHB 1.490,- EUR, Mobil +49 1522/ 8992853 od. E-Mail leitenberger@l-effektiv.de

Yamaha XT 600K 3TB 3TB, 33 kW, 38512 km, EZ 07/1992, weiß, TÜV 10/2021, AU 10/2021, Garagenfahrzeug, unfallfrei. VHB 3.250,- EUR, Mobil +49 179/ 7619576 od. E-Mail sabine_klosi@web.de

Yamaha FZR 600 3 HE 67 kW, 90256 km, Bj. 06/1991, EZ 06/1991, blau/gelb, TÜV/AU neu 04/2022, 2. Hand, Garagenfahrzeug, unfallfrei, Vollverkleidung. Sportler/Supersportler, Schaltgetriebe, Benzin, E-Starter, Sitzbankabdeckung, Superbike-Lenker, Leistungsänderung mit Ansaugstutzen, Kratzer am Auspuff. . VHB 1.200,- EUR, Mobil +49 160/ 6019383 od. E-Mail esh1967@web.de

Yamaha XT 33,1 kW, 30449 km, EZ 06/1992, schwarz. VHS, E-Mail s.zinecker@gmx.net

Yamaha TRX 850 61,0 kW, 16663 km, Bj. 05/1996, EZ 5/1996, rot, scheckheftgepflegt, unfallfrei. Yamaha TRX 850 im Bestzustand. Die Yamaha ist seit 20 Jahren in meinem Besitz. TÜV bis 11/2020, auf Wunsch Neu, 2 Vorbesitzer, immer Garagenfahrzeug, Top gepflegt, Reifen neuwertig, unverbastelt, Sturz- und Unfallfrei, progressive Gabelfedern von Wirth, DynaJet Düsensatz und 1 Zahn vorne kürzere Übersetzung, absolutes Klassiker-Fahrzeug, nur für Selbstabholer, die TRX ist seit Mai 2020 nicht mehr angemeldet aber natürlich fahrbereit, „Spezialisten" und Schnäppchenjäger brauchen nicht anrufen oder schreiben. VHB 3.600,- EUR, E-Mail holgie100@icloud.com

Yamaha SR 500 2J4, 20 kW, 28000 km, EZ 6/1980, TÜV 5/2022. SR 500 mit neuem TÜV in sehr gutem Zustand. Der Motor läuft einwandfrei und optisch ist sie ebenfalls sehr gut. Sie wurde fachgerecht lackiert und pulverbeschichtet. Die recherchierten Kilometer liegen bei 28Tkm und das könnte auch stimmen. Öl und Bremsflüßigkeit wurden gerade gewechselt. Sie kommt frisch vom Lackieren und dementsprechend top und ohne jeden Kratzer ist der Lackzustand. Batterie ist neu. FP 3.800,- EUR, E-Mail sabine-hanger@web.de

Suche Oldtimer bis Baujahr '74 – auch defekt Tel. 09182/550 (Händler)

SONSTIGE MARKEN

Aprilia 151 Roller zu verkaufen. Aprilia, MB, 10 kW, 63115 km, Bj. 7/1997, EZ 07/1997, silber, TÜV 10/2021, 2. Hand, Koffer, Kofferträger, unfallfrei. VHB 650,- EUR, E-Mail halstal@gmx.de

BMW Rallye Anzug, Jacke Gr. 54, Hose Gr.52, topp gepflegt, kaum getragen, für 400,- EUR abzugeben. Tel. +49 05361/ 9969100

BSA Red Lightning, Bj 1964, 650 ccm, TÜV 2020, US-Tank, 33 kW, elektr. Zündung VHB 6.800,- EUR. Standort Schleswig-Holstein. Tel. +49 162/ 5241694

Maltry Motobi 250 ccm, 32 PS, Bj. ca. 1966, neuwertig, aus Sammlungsauflösung, Preis auf Anfrage. Tel. +49 6851/ 81144

Zanzani Motobi, 250 ccm, 35 PS, Bj. ca. 1968, neuwertig, aus Sammlungsauflösung, Preis auf Anfrage. Tel. +49 6851/ 81144

Classic Racer Bestandsreduzierung: Yamaha TZR 125 (4HE), 250 (2MA), YZF 750R (4HN), R1 (RN01), Kawasaki ZXR 400, ZX-9R, Honda CB 900F (SC01) einzeln oder komplett. VHS Tel. +49 176/ 20386754

IWL Berlin, Bj. 1959, 125 ccm, 8 PS, komplett restauriert, mit Trailer. VHB 4.500,- EUR. Tel. +49 171/ 3840999

Jawa, 500 ccm, Bahnmaschine Bj. ca. 1965, fahrbereiter guter Zustand Preis auf Anfrage. Tel. +49 6851/ 81144

Laverda 1000 Jota 120, Bj. 82, schneller 3 Zyl. (400 Stk.), betriebsbereit, Sommerfahrzeug VB 7.900,- EUR Standort Baden WT-CH, Tel. +41 7929/ 72173

Monet-Goyon 350NF, Bj. 28, MAGioe, Tankschaltung, komplettes Motorrad zum Restaurieren inkl. Zweitmotor MAG 500ioe, div. Neuteile. Zum Selbstkostenpreis FP 3.500,- EUR. CH, Tel. +41 7929/72173

Orginal-Zylinder Zündapp C 50 Sport Zündapp, C 50 Sport 3 Gang Fußschaltung, 3 kW, 12500 km, EZ 01/1974. Orginal Kl. Ritzel und Komplette Auspuffanlage. Im Gesamtpaket abzuholen. Keine Lieferung. FP 150,- EUR, Tel. +49 6201/ 340435 od. E-Mail jeck.dietmar@gmx.de

Simson Schwalbe mit orig. Papieren 10000 km, Bj. 1976, EZ 07/1976, blau, 2. Hand, Garagenfahrzeug, unfallfrei, Vollverkleidung. Verk. generalüberholte Schwalbe. Zylinder+Kolben neu, Bremsen und Kompletträder neu, Bowdenzüge, Batterie, Zündung, Rücklicht, Trittauflagen vorne neu, Tank neu, Benzinhahn neu, Gasdrehgriff mit Schlitten neu, Blinkleuchten neu, neu lackiert vom Fachmann. Alles sehr sehr gut erhalten und neu gemacht. 015236968676. VHB 2.550,- EUR, Mobil +49 1523/ 6968676 od. E-Mail otti2711@aol.com

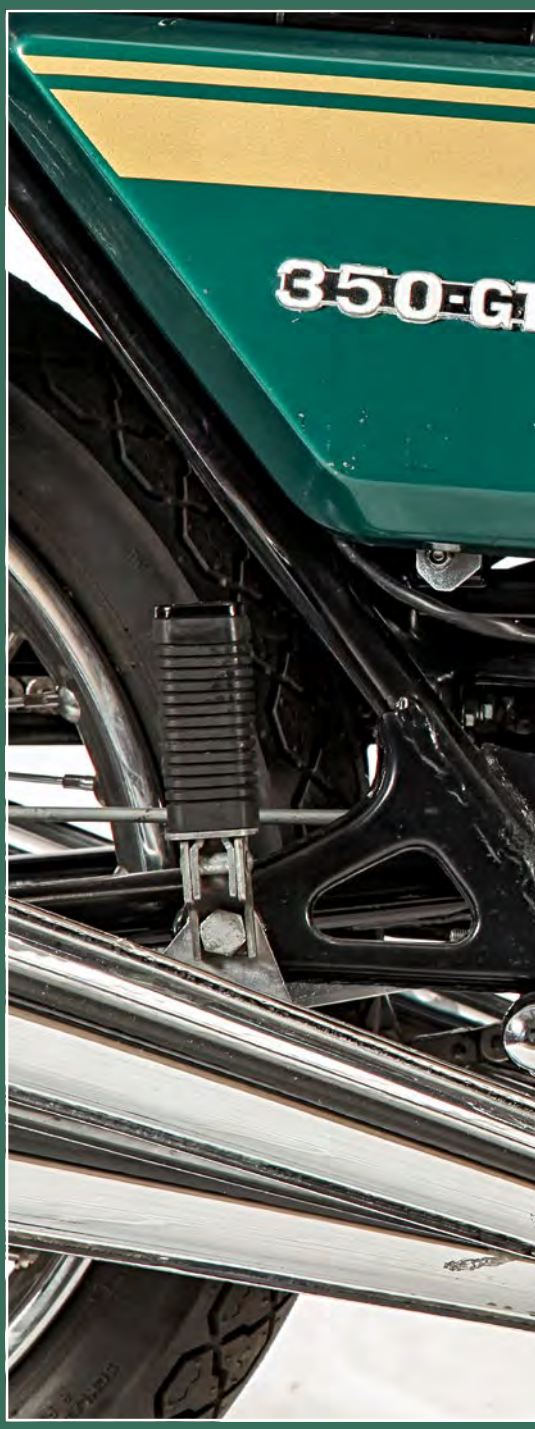
Signorina Four

Es gibt keine Moto Guzzi mit vier Zylindern. Wer dagegen wettet, der hat schon gewonnen. Denn selbst Kennern der italienischen Zweiradszene sind diese heutigen Viertakt-Raritäten aus der De Tomaso-Ära häufig völlig unbekannt

Text: Jo Soppa
Fotos: Konterflex Studio, Werk

Botschaft an Hinterherfahrer: Das Motorrad mit den vier Töpfen vor dir ist keines aus Japan, sondern eine Moto Guzzi aus Italien

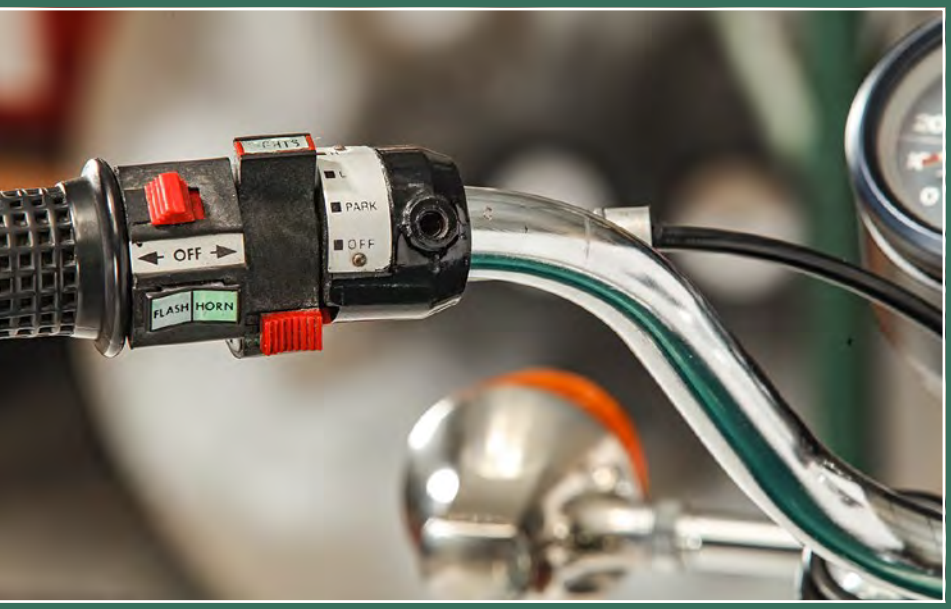
Die Scheibenbremse vorn zeigt, dieses Modell gehört zur zweiten Serie aus dem Baujahr 1975



Erst gute 6000 Kilometer auf dem Zähler. Angesichts des Zustands im Detail ist dieser Wert durchaus plausibel. Das schöne Runduhren-Cockpit gab es nur in der Erst- und zweiten Übergangsserie. Danach blickte der Fahrer auf einen modischen Plastikkasten. Nüchternes Industriedesign zelebriert der Killschalter, am klappbaren Tankdeckel mit Schnellverschluss sind noch traditionell-klassische Merkmale zu erkennen. Auch der Kickstarter wurde bei der zweiten Serie eingespart. Der Stopfen im Seitendeckel verrät es

Ab den 1960er Jahren war der aus Argentinien stammende Alejandro de Tomaso (1928 bis 2003) wie ein Sturmwind über die italienische Motorszene gekommen. Der Autodidakt und begnadete Rennfahrer war in zweiter Ehe mit der amerikanischen Rennfahrerin Isabelle Haskell liiert, die ihrerseits die Enkelin des General Motors-Gründers William C. Durant war. Somit konnte de Tomaso nicht nur seine höchst ambitionierten Pläne mit einer eigenen Sportwagen-Schmiede finanzieren, sondern auch noch in Italien auf Einkaufstour gehen. Ghia, Innocenti und Maserati wurden in den folgenden Jahren nach Lust und Laune in das de Tomaso-Portfolio eingetütet. 1972 und 1973 standen im Zuge des japanischen Dauerfeuers auch die Motorrad-Wackelkandidaten Benelli und Moto Guzzi als günstige Übernahme-Offerten bereit. De Tomaso fackelte nicht lange und schlug zu. Die Modellstrukturen der beiden Traditionsunternehmen wurden neu geordnet.

In der Rückschau muss man zugestehen, dass der strategische Ansatz, die Japaner mit gleichartiger Technik und einem Schuss italienischer Design-Eleganz zu attackieren, so falsch nicht war. Zudem wurde das gesamte Modellprogramm beider Marken auf kostenoptimierende Bauteilegleichheit getrimmt. Wer genau hinschaut, erkennt zum Beispiel, dass die Seitendeckel dieser 350er Moto Guzzi identisch mit denen der Guzzi V-Twins sind. Lediglich die Aufhängungslaschen wurden

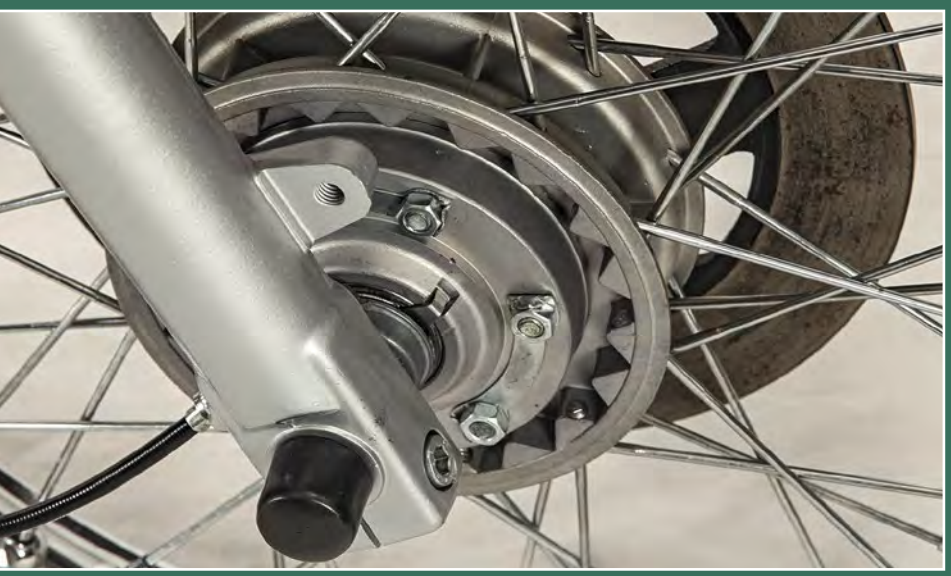


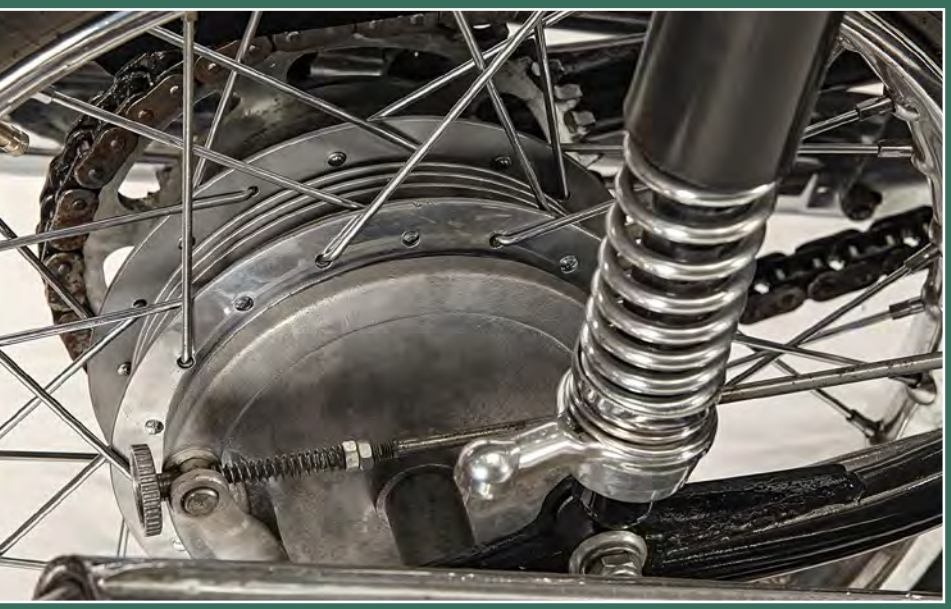
Die imposanten Vierrohr-Auspuffanlagen aus dieser Epoche begeistern Zuschauer und Zuhörer. Als Ersatzteile sind sie allerdings so gut wie unauffindbar, und wenn, sind die aufgerufenen Preise schockierend. Gut also, wenn das Motorrad noch in einem derart blendenden Originalzustand dasteht wie unser Fotomuster. Auch funktionstüchtige und vor allem vollständige Lenkerschalter sind ebenso eine Seltenheit wie eine serienmäßig erhaltene Licht- und Blinkeranlage

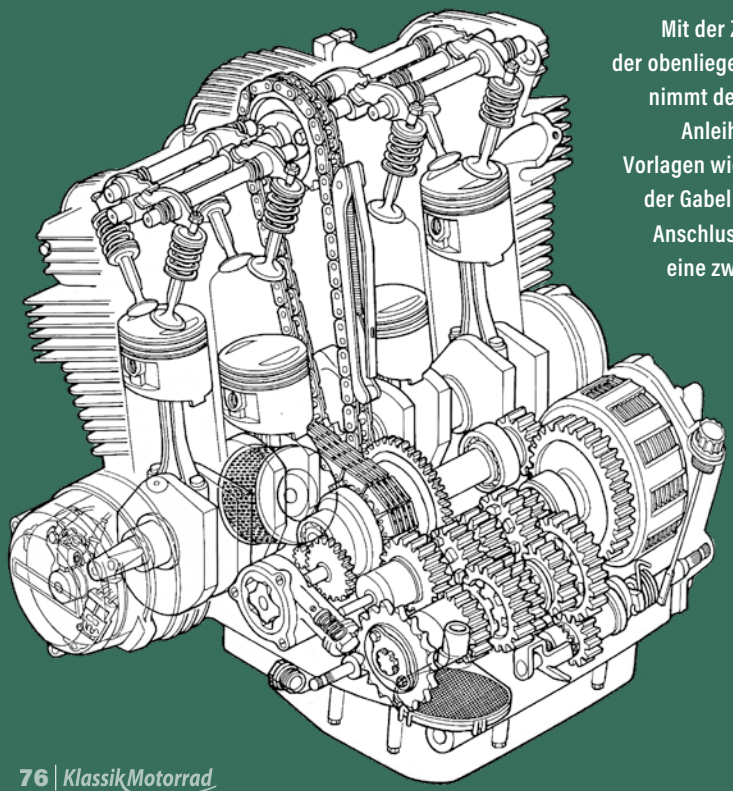
modellspezifisch passend angeschweißt. Gleiches gilt für Ausstattungskomponenten wie Schutzbleche, Bremsen, Lenkerschalter, Blinker, Beleuchtung und Gabeln, die für möglichst viele Modelle in gleicher Bauform genutzt wurden. Auf diese Weise entstand mit überschaubaren Mitteln ein staunenswert großes Modellsortiment.

Am eindrucksvollsten geriet diese Taktik wohl durch die Übernahme der Benelli-Typen 250 2-C und 500 Quattro ins Guzzi-Sortiment. Aus der 250 2-C wurde mit großem 17-Liter-Tank und Guzzi-Seitendeckeln die Moto Guzzi 250 TS, aus dem 500er Quattro mittels modifiziertem Kurbeltrieb und dem von der 250er TS übernommenem 17-Liter-Tank die schlanker wirkende Moto Guzzi 350 GTS. Später übernahm man dann einfach die Kurbelwelle aus der 500er Quattro und erzielte mit identischen 50 Millimeter Bohrung runde 400 ccm Hubraum. Die Moto Guzzi 400 GTS war somit am Start. Gesegnet mit einem Hubraumwert, der seinerzeit durch entsprechende Japan-Offerten vordiktiert worden war.

Auch sonst hatten die italienischen Konstrukteure wenig Hemmungen, die tonangebenden Kreationen aus Japan als direkte Inspiration für ihr eigenes Schaffen zu verwerten. Die Motorarchitektur samt Innenleben mit per Zahnkette getriebener Zwischenwelle oder der einfachen, obenliegenden Nockenwelle samt Kipphebel inklusive typischer Service-Schraubstopfen zum Einstellen des Ventilspiels







Mit der Zwischenwelle und der obenliegenden Nockenwelle nimmt der Italo-Four fraglos Anleihen an japanischen Vorlagen wie Honda CB 750. An der Gabel finden sich bereits Anschlussmöglichkeiten für eine zweite Bremsscheibe. Hinten verzögert eine klassische 160er-Simplex-Trommel

orientierte sich unübersehbar an den Topseller-Hondas vom Typ CB 500 und CB 750.

Trotzdem gelang es durch gekonnt arrangierte Proportionen und treffsicher komponierter Farbgebung, sowohl den Benelli-Typen als auch den Moto Guzzi-Ablegern jeweils eine ganz eigne Note und die für italienischen Fahrzeugbau typische Eleganz mit auf den Weg zu geben. Wichtiges Pfund bei der Vermarktung war in jenen Tagen fraglos das Fahrwerks-Argument. In Sachen

Handling und Spurtreue galten und gelten die Künste der italienischen Rahmenbauer nach wie vor als unerschütterliche Kernkompetenz. Da standen die japanischen Großserienbauer in den frühen siebziger Jahren noch am Anfang ihrer Lernkurve.

Doch der größte Knaller sollte unter de Tomasos Regie erst ab 1974 gezündet werden. Dann kam die bereits 1972 mit großem Paukenschlag präsentierte Sechszylinder-750er tatsächlich auf den Markt. Vor den Japanern. □

TECHNISCHE DATEN: Moto Guzzi 350 GTS

Motor: Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor, luftgekühlt. Zwei Ventile pro Zylinder, über obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle und Kipphebel betätigt. Bohrung x Hub 50 x 44 mm, Hubraum 346 ccm, Verdichtung 10,2. Vier Dell'Orto VHB 20 D-Schiebervergaser. Vier-in-vier-Auspuffanlage, Elektrostarter. 38 PS (28 kW) bei 9500/min

Kraftübertragung: Primärantrieb über Zahnkette und Zwischenwelle. Mehrscheiben-Ölbadkupplung. Klauengeschaltetes Fünfganggetriebe. Endantrieb über teilabgedeckte Rollenkette

Fahrwerk: Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr. Vorn hydraulisch gedämpfte Telekabel. Hinten Stahlrohrschwinge mit zwei hydraulisch gedämpften Federbeinen. Drahtspeichenräder mit Stahlfelgen. Bereifung vorn 3.00-18, hinten 3.50-18. Vorn Scheibenbremse, ∅ 300 mm, hinten Trommel, ∅ 160 mm

Maße und Gewicht: Radstand 1370 mm, Sitzhöhe 790 mm, Tankinhalt 17 Liter, Ölinhalt 3,0 Liter, Gewicht fahrfertig 190 kg, Höchstgeschwindigkeit 160 km/h

Made in Germanskaja

In der Rückschau werden die 50er Jahre gemeinhin unter dem romantisierenden Schlagwort „Wirtschaftswunder" abgeheftet. Doch echte Wunder erfordern Anstrengung. An den Beispielen von BMW und MZ zeigen wir die Unterschiede auf, die sich in zwei jungen Gesellschaftssystemen nach dem Zweiten Weltkrieg auftaten. Im „Westen" nach den Gesetzen der BRD-Marktwirtschaft, und jenseits der Elbe nach dem Muster sozialistischer DDR-Planwirtschaft

Text: Jo Soppa Fotos: T&T, Werk

Stück für Stück sehen prächtige BMW R 60 anno 1959 ihrer Endmontage entgegen. Verkaufspreis jeweils 3235 D-Mark-West

Magere Nachkriegszeiten im MZ-Werk in Zschopau. Endabnahme einer RT 125 anno 1959

Die gute, alte Zeit. Bei genauem Hinsehen war sie oft gar nicht so gut. Mit dem Fernglasblick aus der Gegenwart wird die Perspektive ohnehin verengt. Das verführt zu Interpretationen und Spekulationen. So könnten jene Eigenheiten und Spezialitäten, die sich hinter den Kürzeln BRD und DDR verbergen, ebenso als ein groß angelegtes soziales Experiment gesehen werden. Freie Marktwirtschaft gegen Sozialismus nach Plan.

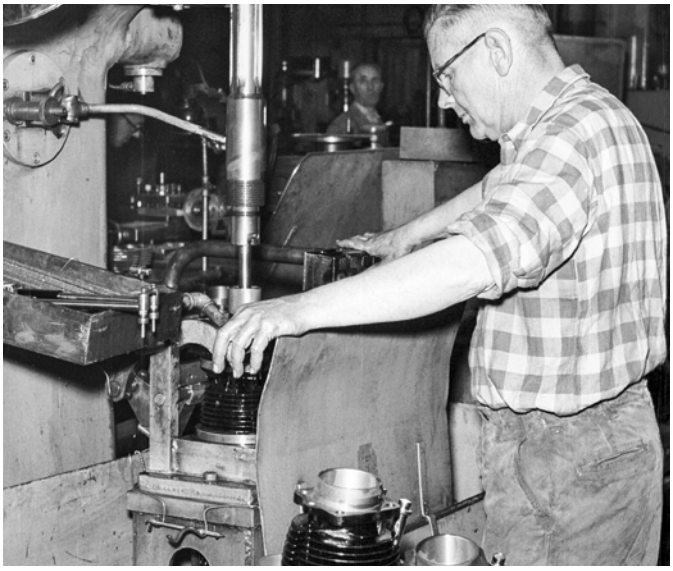
Betrachtet man die Fotos auf den folgenden Seiten, dann fällt zunächst eines auf: Die Arbeitswelten in Ost wie West präsentieren sich in Hinblick auf die technische Ausstattung und die offensichtlich konzentriert durchgeführten Arbeitsabläufe auf vergleichbarem Niveau. In Ost wie West wird unübersehbar auf dem hohen Fertigungslevel der Vorkriegszeit weiter aufgebaut. Zweifellos gewinnt man auch den Eindruck, hier seien gut ausgebildete Fachkräfte am Werk, die an einem hochwertigen Endprodukt Interesse haben, und mehr als nur einen „Job“ absolvieren. Einzig die sozialistischen Parolen im Umfeld der MZ-Werker sind das sichere Indiz, in welchem Teil Deutschlands die Fotos anno 1959 entstanden sind.

Gehen wir aber noch einige Jahre zurück. Nullpunkt für diese Ost-West-Betrachtungen und zugleich ideale Ausgangslage für das fiktive Experiment sind unverrückbar komplette Zerstörung, blanke Not und Elend im zerschmetterten Nachkriegs-Deutschland. Tiefer geht es kaum mehr. Doch in den alliierten Besatzungszonen zwischen Flensburg und Füssen blühen bald Tauschhandel und Erfindergeist. Für die großen Geldmarkt-Wächter eine brisante Entwicklung, Kontrollverlust droht. Und so folgt vor ziemlich genau 72 Jahren, am 20. Juni 1948 ab acht Uhr morgens, die in geheimer Mission „Bird Dog“ vorbereitete Einführung der in den USA klammheimlich gedruckten Deutschen Mark. Jeder Deutsche in den drei West-Zonen (Trizone) erhält druckfrische 40 D-Mark, noch vorhandene Reichsmark-Sparguthaben wandelt man mit entsprechend schwachem Kurs um. Aus 100 Reichsmark werden lediglich 6,50 neue D-Mark. Wie von Zauberhand sind die Läden von einem Tag auf den anderen wieder prall mit begehrten Waren gefüllt.

Zwei Tage später zieht auch die „sowjetisch besetzte Zone“ mit einer Währungsreform nach. Was zeigt, dass die Geheimhaltung von „Bird Dog“ so geheim nicht sein konnte. Die alten Reichsmark bleiben „im Osten“ als Scheine weiter im Umlauf, behalten die Gültigkeit aber nur mit einem frisch aufgeklebten Wertcoupon, was die neue Deutsche Mark im Zonen-Volksmund schnell zum „Tapetengeld“ macht. Jeder in der SBZ bekommt für 70 Mark seine Coupons, Reichsmark-Sparguthaben werden zehn zu eins umgewechselt. Das Rennen der beiden Gesellschaftssysteme ist eröffnet. Zugleich beginnt die Spaltung. Der Osten spricht von „westlicher Separatistenmark“. Westkonten werden gesperrt, die deutsch-deutsche Teilung verhärtet sich zusehends.

Rationalisierung, Zwangsbewirtschaftung und Preiskontrollen bestimmen in der Sowjetzone den Alltag. Es kommt zu starker Abwanderung in Richtung Westen. Alleine von 1950 bis 1960 verlassen 1,2 Millionen DDR-Bürger das von Russland kontrollierte Gebiet. Noch ist die Grenzlinie nicht

Heißer Arbeitsplatz. Gießerei im BMW-Werk München



Auf das Hundertstel genau. Honen der BMW-Zylinder

Fertigungstiefe. Bearbeiten eines BMW-Kurbelwellen-Zapfens

Zeitdokument.
BMW-Zylinderkopf-Gießerei
mit einem der
damals ersten Gastarbeiter
aus Südeuropa

restlos dicht. Interessiert beobachtet werden die beiden Wirtschaftssysteme vom 1925 in Berlin gegründeten Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), wo man bereits ab 1950 die Entwicklung der Kaufkraft in Ost wie West mit wissenschaftlichem Blick und gemessen an einem fiktiven Warenkorb verfolgt und analysiert.

Vor Ort, in den demontierten und kriegsbeschädigten Werken von BMW in München und damals noch DKW in Zschopau, heißt es erst einmal mit der Hand am Arm die Herausforderungen des Alltags zu meistern, bestmöglich zu improvisieren und mit etwas mehr als nichts, so gut es geht, das alltägliche Leben neu aufzubauen.

Gemäß Waffenstillstandsplan sollte das BMW-Werk inklusive Markenname sogar von der Erdoberfläche getilgt werden. Doch in Betonköpfen geschmiedete Vernichtungspläne und reales Leben sind zweierlei, und so entsteht aus einer Treuhänderschaft bald wieder die BMW AG inklusive der Erlaubnis, ab 1948 neue Motorräder mit einem Hubraum von maximal 250 ccm zu produzieren. Geradewegs so, wie die Fahrzeugmarke BMW mit dem Motorrad 1923 begonnen hatte, so erlebt sie erneut mit dem motorisierten Zweirad nach 1945 ihre Wiedergeburt. Als Vorteil erweisen sich nun die in den letzten Kriegsjahren getroffenen Maßnahmen, die BMW-Produktion an geheime Orte im Münchener Stadtgebiet kleinteilig auszulagern. So kann nach 1945 manche Werkzeugmaschine inklusive Rohmaterial unbürokratisch reaktiviert werden.

Dennoch sind es einfachste Bedingungen, unter denen die ersten BMW-Nachkriegsmotorräder zusammengesteckt werden. Zugleich läuft der wichtige Aufbau der brennend an Neufahrzeugen interessierten Händlerschaft wieder an. Denn nicht erst seit dem grandiosen TT-Sieg von Georg „Schorsch“ Meier anno 1939 genießen die Bayerischen Krafträder im In- wie Ausland einen hervorragenden Ruf. Die freie Marktwirtschaft eröffnet Handlungsspielräume, und BMW startete mit vollem Elan in einem ausgedörrten Aufbaumarkt durch. Die neuen BMWs werden deshalb zunächst mehr zugeteilt, denn verkauft. Liegt die Jahresproduktion 1949 noch knapp in vierstelligen Regionen, sind es 1952 bereits mehr als 28 000 Münchener Kräder, die an die Kundschaft auszuliefern sind.

Jedoch, in einem freien Markt ist BMW nicht alleine unterwegs. Kunden wollen zusehends gewonnen sein. Im grafisch wunderschön – zum 30-jährigen Firmenjubiläum – gestalteten BMW-Gesamtkatalog von 1953 finden sich die 13 PS starke R 25/3 solo als auch mit dem Steib-BMW-Seitenwagen „Standard“, dazu die unter dem Begriff „Touren-Sport“ präsentierte Boxer-BMW R 51/3 mit 24 PS, die 28 PS starke R 67/2 mit 600 ccm Hubraum, ebenfalls solo und als Gespann, sowie als sportliches Spitzenmodell die 35 PS starke R 68 – laut Katalog „das schnellste deutsche Serienmotorrad“. Die liebevolle und wertige Machart dieses 38-seitigen Werksprospekts begeistert noch heute und macht nachvollziehbar, wie stimulierend alleine das auf Seite drei abgedruckte Vorwort im Nachkriegs-Deutschland auf das Publikum gewirkt haben muss: „München mit seiner bergigen Umgebung geradezu geschaffen für den Bau und die Erprobung von Motorrädern, ist seit jeher ihre Geburtsstätte. Es begann mit einem Motor-

Ruhige Hand und gutes Auge. Radspannerei im MZ-Werk 1959. Schwarz lackierte Felgen für die Standard-Version, Chrom für den Export

Für den Fotografen aus „dem Westen“ wurde offensichtlich die Montagehalle im MZ-Werk im sozialistischen Sinne herausgeputzt

Ost wie West im Chromglanz. So wie bei MZ dürfte Ende der fünfziger Jahre eine Motorradproduktion vielerorts ausgesehen haben

Heirat von Fahrgestell und Motor. Die Kontrollkarte steckt in der Zylinderverrippung. Gute Qualität war zu diesen aufstrebenden Aufbauzeiten in Ost wie West eine Selbstverständlichkeit. Im MZ-Werk wurde die Produktionserfüllung pro Tag vorgegeben. Als Soll sind 157 RT 125/2 aufgelistet, der Istwert beträgt 160 Stück. Plansoll übererfüllt, zum Wohle des Sozialismus

rad von 8,5 PS, vor dem man wegen seiner fortschrittlichen Bauweise damals ebenso bewundernd stand, wie heute vor den in Fließbandfertigung hergestellten Motorrädern. Ausgehend von der damaligen Grundkonstruktion, die bereits den gegenläufigen Zweizylindermotor und Kardanantrieb besaß, wurden aufgrund jahrzehntelanger Erfahrungen – bis ins Letzte durchdacht – weit über zweihundertfünfzigtausend bewährte Ein- und Zweizylinder-Motorräder hergestellt. In alle Länder der Welt haben BMW Motorräder ihren Ruf getragen, sie sind eine Klasse für sich." Schöne Worte, doch bereits in dieser Blütezeit Mitte der fünfziger Jahre kippt der Motorradverkauf in Westdeutschland in Richtung Talfahrt.

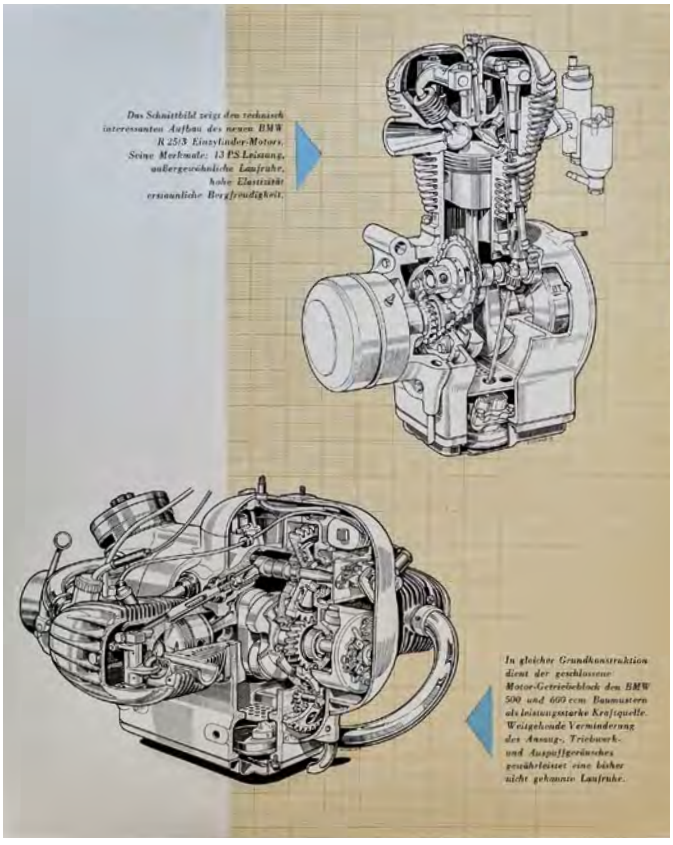
Die mobiler werdende Gesellschaft blickte nach vorne, und dort warten, wenn nicht der VW Käfer oder gar ein Ford Taunus, dann wenigstens ein sogenanntes Mobil vom Schlage Lloyd, Goggo, Heinkel oder Messerschmitt. Hauptsache „Dach über dem Kopf". Nicht von ungefähr werben die Autohersteller mit Slogans wie „Der Wagen der Tüchtigen und Erfolgreichen". Als Motorradfahrer zählt man fortan in der westdeutschen Sozialrangordnung zu den Abgehängten.

Ähnlich, aber doch anders, entwickelt sich die Motorradszene in der am 7. Oktober 1949 gegründeten DDR. Dort hatte die Siegermacht Sowjetunion auch die allerletzte Unterlegscheibe aus dem im Zschopauer Tal gelegenen DKW-Werk gen Sowjetreich abtransportierten lassen. Wie bei BMW im Westen, steht zunächst ebenfalls die Sprengung des weltweit einst (1928) größten Motorrad-Werks auf dem Plan. Schließlich genehmigt die Militärregierung in Hinblick auf ein geordnetes Zivilleben ab August 1948 die Wiederaktivierung der Motorradproduktion. Indes, wo weder Material noch Maschinen, da können auch keine Motorräder vom nicht vorhandenen Band rollen. Es soll noch bis März 1950 dauern, bevor aus Zschopau erneut Motorräder knattern dürfen. Sinnvoller Weise handelt es sich hierbei um den einstigen Publikumsliebling von 1939, die nun mit Geradeweg-Hinterradfederung fortentwickelte DKW RT 125. Sie wird unter dem Namen IFA DKW RT 125 für 1680 Mark in den Verkauf gebracht. Offiziell heißt der Zschopauer Motorradhersteller nun „Volkseigener Betrieb Motorradwerk Zschopau der Industrieverwaltung Fahrzeugbau". Das klingt selbst für sozialistische Verhältnisse etwas sperrig, und so wird 1956 ein schwungvolles MZ-Logo als begehrenswert edles, in den Sachsenfarben Grün-Weiß gehaltenes Tankemblem eingeführt.

Anders als die BMWler im Westen, müssen die MZ-Werker zunächst mit dem Mangel an Zulieferspezialisten kämpfen. Viele Fachbetriebe haben sich in den Westen abgesetzt, und so sind scheinbar profane Dinge, wie etwa eine für Motorräder taugliche Antriebskette in „der Zone" kaum zu beschaffende Komponenten. Als reine Binnenwährung hat die DDR-Mark auf den internationalen Märkten kein Gewicht. Eigenproduktion zählt. In der Not wird deshalb die geradezu luxurios anmutende IFA BK 350 entwickelt und ab 1952 in den Verkauf gebracht. Eine speziell für Beiwagenbetrieb gedachte Konzeption mit BMW-artigem Zweitakt-Boxermotor – und mit Kardan-Endantrieb. So umgeht man das Problem mit der Antriebskette. Aus heutiger Sicht eine fast schon grotesk anmutende Methode, um Lieferschwierigkeiten auszutricksen.

Keine goldenen Zeiten. Bereits Mitte der fünfziger Jahre gehen die Verkaufszahlen für BMW deutlich zurück

Ab in den Handel. In soliden Holzverschlägen warten diese BMWs auf den Abtransport in Richtung Übersee



Ausschnitt aus dem wunderschön gestalteten BMW-Werksprospekt zum 30-jährigen Firmenjubiläum 1953. So wird Besitzerstolz erzeugt

Vertraulicher Einblick in die BMW-Sportabteilung 1959. Unter einfachsten Bedingungen wurde an den Motorrädern gearbeitet. Der Mann, der hier gerade eine 250er für den Sechstage-Einsatz vorbereitet, müsste Hans Plessl sein. In der Motorenmontage sind die Hilfsmittel bereits fortschrittlicher. Etwa in Gestalt von drehbaren Montageböcken, die sich in unterschiedlichen Positionen arretieren lassen

Mit 3460 Mark ist diese 350er rund doppelt so teuer wie eine RT 125. Unter MZ-Fahne wird die aufwändige BK 350 von 1956 bis 1958 gefertigt.

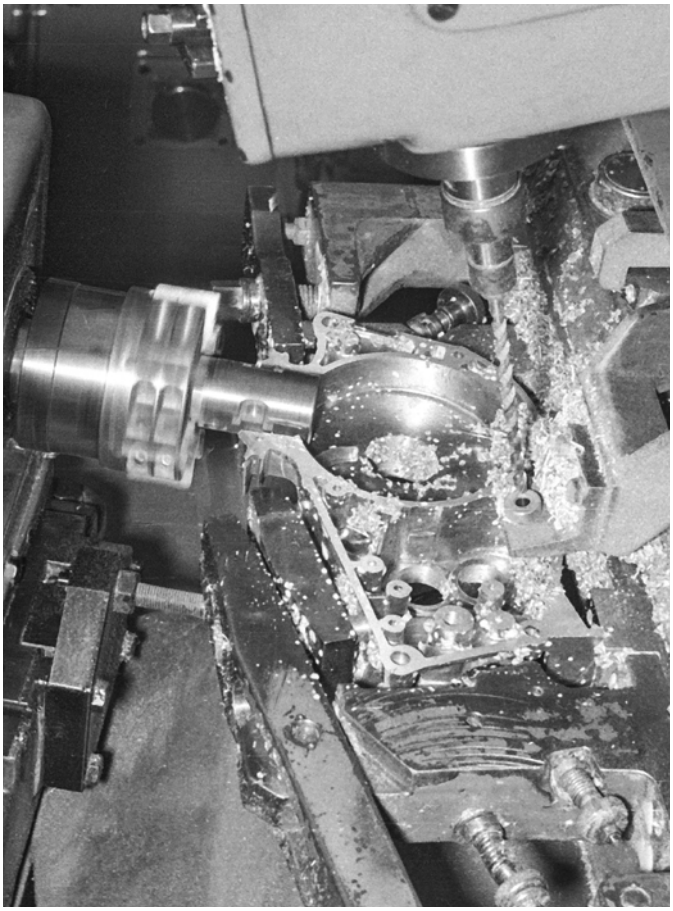
Wesentlich frischer und moderner sieht allerdings das eigentliche Top-Modell jener Tage aus: die MZ ES 250. Mit reichlich Chrom und schicker Zweifarbenlackierung gesegnet, kommt die 14 PS starke Vollschwingen-Konstruktion auch im Vergleich mit noblen West-Krädern keineswegs als „armer Vetter aus dem Osten“ über die Rampe. Mit runden 3000 Ost-Mark Verkaufspreis liegt die von 1956 bis 1962 in einer beachtlichen Stückzahl von 150 326 Einheiten gebaute ES 250 preislich noch in vergleichbarer Dimension mit ähnlichen West-Motorrädern, etwa besagter BMW R 25/3 für 2060 D-Mark, oder der NSU Max für knapp 2000 D-Mark.

Dennoch erweisen sich die in den fünfziger Jahren noch recht attraktiven MZ-Modelle in den Hubraumklassen 125, 175 und 250 auch als verlässliche Devisenbringer in den für den DDR-Außenhandel wichtigen Auslandsmärkten. Womit der Sozialismus seine Leistungsfähigkeit unmittelbar unter Beweis stellen kann, nebenbei aber seiner unvermeidlichen Affäre mit dem klassenfeindlichen Kapitalismus nicht aus dem Weg zu gehen vermag. Hartes Devisengeld stinkt auch im Sozialismus nicht.

Auf dem DDR-Inlandsmarkt dürfen die wenigen Hersteller wie MZ, Simson oder AWO ihre Produkte gelassen an die brav wartende Kundschaft austeilen. Im Gegensatz zu den Autos, die wegen extrem langer Wartefristen für die meisten Werktätigen in weiter Ferne liegen, sind motorisierte Zweiräder relativ gut verfügbar. So sind Bedarf und Nachfrage nach praxisorientierten Alltagskrädern konstant vorhanden. Als in Westdeutschland der Motorradmarkt ab den 1960er Jahren praktisch am Boden liegt, produziert MZ immer noch auf vollen Touren. Alleine die bei den Werktätigen besonders beliebte MZ ES 150 etwa wird im Zeitraum von 1962 bis 1969 über 190 000 Mal gebaut, pro Jahr entspricht das über 20 000 Exemplaren alleine von diesem Modelltyp.

Bei BMW in München hat man Ende der 50er Jahre ganz andere Probleme. Zu den Umsatzeinbrüchen auf dem Motorradmarkt gesellt sich eine unglückliche Positionierung im wichtigen Automobilgeschäft. Mit ihren vornehmlich für die obere Luxusklasse konzipierten Autos hat sich BMW böse verkalkuliert. Die Verschuldung war rasant angestiegen. Offene Lieferantenrechnungen sowie 9,5 Millionen D-Mark an Verbindlichkeiten türmen sich nun erdrückend auf. Anlässlich der Aktionärsversammlung im Dezember 1959 scheint es nurmehr eine Formsache zu sein, dass unter Regie der im Aktionärslager dominanten Deutschen Bank nun ausgerechnet Mercedes-Benz die bayerische Fahrzeugmarke schlucken soll. Doch die Finanzprofis haben die Rechnung ohne die aufmüpfigen Kleinaktionäre gemacht. Sie fühlen sich ausgebootet und wollen unbedingt an ihrer Marke BMW festhalten. Gut vorbereitet steigen die Vertreter der Kleinaktionäre in den Versammlungs-Ring. Mit einer klug eingefädelten Aktion können sie die Versammlung in die Vertagungsrunde zwingen. Die Übernahme durch Mercedes-Benz ist somit fürs Erste vom Tisch. Angetan von der offenkundig energisch zelebrierten Begeisterung für die Marke BMW

Als in der BRD Anfang der 1960er Jahre das Motorrad tot ist, läuft bei MZ die Produktion auf vollen Touren



Sozialismus rationell. Bereits 1959 produziert MZ die Motorengehäuse auf Mehrachsen-Bohrwerken

Lifestyle Ost. Auch die MZ-Werbeabteilung versteht ihr Handwerk. Verkauft wird das DDR-Produkt mit sportlicher Emotionalität

steigt nun BMW-Großaktionär Herbert Quandt mit seiner Gruppe bei der bayerischen Fahrzeugmarke mit vollem Elan ein. Was folgt, ist die bis heute währende Erfolgsgeschichte von BMW, die ab 1962 mit einer neuen Generation sportlicher Alltagslimousinen richtungsweisend eingeläutet wird.

Auch im Motorradbereich gibt BMW gleich ab 1960 in Hinblick auf den amerikanischen Markt wieder Gas. Die R 27 mit nun 18 PS starkem Einzylindermotor wird präsentiert. Für sportlichen Auftritt schickt man die 35 PS starke R 50 S ins Rennen. Rasante Speerspitze ist neben der eher betulichen, 30 PS kräftigen R 60 ab sofort die 42 PS starke R 69 S.

Im abgeschotteten und zwangsbeatmeten Sozialistenorbit bleiben sechsstellige Produktionsstückzahlen für die erfolgreichen 125er-, 150er- und 250er-MZ-Modelle bestehen. Nach froher Schaffenslust werden die Motorräder aber längst nicht mehr friedvoll komplettiert. Auch als Devisen- oder Warentauschobjekt müssen die Produkte unter rationellen Gesichtspunkten, fast könnte man meinen, unter kapitalistischen Gesichtspunkten, hergestellt werden. Plansoll hört sich auch nicht wirklich besser an als Tagesproduktion. Entsprechend gibt es die schöne Chromausstattung und die polierten Deckel nur für die „Exportversion“. Schön, wenn alle gleich sind.

Zuletzt kostet die schlichte Inlands-Version der ETZ 250 exakte und wie immer unverrückbar preisgebundene 4005 Ost-Mark. Ein Preis, den schließlich Importeur Hein Gericke annähernd eins zu eins auch in BRD-West erzielen wollte, was jedoch misslang. Über Jahrzehnte lag der Neckermann-Preis für eine 250er MZ bei rund 2500 D-Mark. Inzwischen wussten auch die Marktbeobachter vom Berliner Wirtschaftsinstitut längst, dass sich die Ostmark wegen des seit 1958 kaum noch geänderten Preisgefüges in Sachen Kaufkraft bereits ab den siebziger Jahren an der Westmark vorbeigeschoben hatte. Subvention nach Plan statt Wirtschaft nach Vernunft sollte die Stimmung der Bevölkerung im Arbeiter- und Bauernstaat bei Laune halten. Schließlich hatte die Partei immer recht. Zu guter Letzt wurde die DDR sogar an den Kreditmarkt der BRD angekoppelt. Man erinnere sich an den ausgerechnet über „Kommunistenschreck“ Franz-Josef Strauß vollzogenen Milliardenkredit anno 1983. Eine klare Antwort auf die guten alten DDR-Zeiten verrät nicht zuletzt der Fortgang der Marke MZ. Als Billigheimer waren die Zschopauer Motorräder im freien Wettbewerb nach 1990 nicht mehr zu produzieren, und für gutes „Westgeld“ wollten nun auch die „Ossis“ eine Honda, Kawasaki oder Suzuki haben. Oder eine BMW. MZ, das war bereits ab den siebziger Jahren letztlich eine Art Citroën 2CV auf zwei Rädern. Charmant, aber notdürftig. Aber vielleicht wird so etwas wieder modern. □

In Sachen Fahrkomfort, Nutzwert und Erscheinungsbild waren die 50er-Jahre-MZ voll auf der Höhe der Zeit. So hätte es weitergehen sollen

BMW UND MZ — DIE ZEITSPLITTER VON 1945 BIS 1970

20.6.1948	Währungsreform im Westen, jeder erhält 40 D-Mark
22.6.1948	Währungsreform in der SBZ, jeder erhält 70 D-Mark (Ost)
Dez. 1948	erste BMW R 24 nach dem Krieg
15.5.1949	Russland initiiert Volksabstimmung zur Deutschen Einheit
23.5.1949	Unterzeichnung Grundgesetz in Bonn
14.8.1949	erste Bundestagswahl unter Konrad Adenauer
7.10.1949	SED gründet die DDR, Präsident Wilhelm Pieck
März 1950	erste IFA DKW im Werk Zschopau
1951	BMW verbietet dem Werk Eisenach die Verwendung des BMW-Markennamens. Es erfolgt die Umbenennung in EMW
1953	Schorsch Meier gewinnt die Deutsche 500er-Meisterschaft auf BMW
1954	Noll/Cron holen die erste Gespann-Weltmeisterschaft für BMW. Bis 1974 sollen es insgesamt 19 WM-Titel für den Bayern-Boxer werden
1956	Einführung der Marke MZ, Motorradwerk Zschopau. Modell ES 250 erfährt sich dank Komfortfahrwerk viel Lob
1960	bereits mehr als 1,2 Millionen DDR-Bürger haben sich seit 1950 gen Westen abgesetzt
13.8.1961	Beginn des Mauerbaus in Berlin
1961	MZ verpasst den 125er-WM-Titel wegen Republikflucht von Ernst Degner
1963	fünffache Erfolgsserie von MZ bei den Sixdays beginnt
1966	Die ersten BMW R 60/2 werden in Berlin montiert
1967	neue, stark verbesserte MZ ES 175/250-Baureihe
1968	Neckermann übernimmt den MZ-Import in die BRD
Sept. 1969	neue /5-Baureihe kommt aus dem BMW-Werk Berlin-Spandau

FEIN gewuchtet

In Verkaufsanzeigen von Sportmotorrädern wird gerne darauf hingewiesen: der feingewuchtete Kurbeltrieb aus der Produktion eines Tuningfachbetriebs. Was es genau damit auf sich hat, probierten wir mit der Kurbelwelle unserer überholungsreifen Ducati 851 in der Praxis aus

Text:
Jo Soppa

Fotos:
Konterflex Studio

Es ist kein Geheimnis: Je penibler ein rotierendes Bauteil ausgewuchtet wurde, desto geschmeidiger ist sein Rundlauf. Jeder kennt das von den Laufrädern seines Motorrads. Hat sich ein Auswuchtgewicht von der Vorderradfelge verabschiedet, sind an der Gabel mit steigendem Tempo sofort störende Flatterschwingungen zu bemerken.

Anders als ein schmales Vorderrad sind Kurbelwellen in ihrer Gestalt eher walzen- denn scheibenförmig. Unwuchten machen sich also nicht nur in einem schmalen, tendenziell zweidimensionalen Radiussektor bemerkbar, sondern wirken bei einer walzenartigen Mehrzylinder-Kurbelwelle entlang der gesamten Rotationsebene. Um so ein Gebilde optimal auszuwuchten, bedarf es einer speziellen Maschine. Mit ihr lassen sich die an der rotiernden Welle entstehenden Kräfte an zwei weit auseinander liegenden Wirkebenen entlang der Rotationsachse messen. Es wird also unter simulierten Betriebsbedingungen gemessen, weshalb hier von dynamischer Wuchtung gesprochen wird. Das einfache Pendant hierzu ist die statische Wuchtung. Bekannt vom Wuchtbock für die Laufräder, wo durch Auswiegen inklusive dem Anbringen von entsprechenden Gewichten die bestmögliche Balance ausgeknobelt wird. Aber eben im Stillstand, also statisch.

Gefunden haben wir einen Kurbelwellen-Experten, samt Präzisions-Wuchtmaschine der Marke Schenck, in Person von Motorfachmann Gerd Thiel in der Nähe von Speyer. Der Ingenieur hat die ganze Entwicklung der deutschen Battle of the Twins-Serie life und in Farbe miterlebt und aktiv als Macher im Hintergrund mitgestaltet. Angefangen bei L&L Guzzi in Mannheim, ging es danach bei Dynotec mit schnellen Guzzis, Ducatis und auch japanischen Superbikes munter in der Deutschen Meisterschaft weiter. Daneben war der Pfälzer für namhafte Tuner tätig. Sein Wissen gibt er seit geraumer Zeit auch als Dozent an der Hochschule Mannheim an den Techniker-Nachwuchs weiter.

Unsere betagte 851er-Welle passt also wie gemalt in dieses historisch gewachsene Szenario. Für das Motor-Aufbauprojekt hätten wir selbstverständlich ebenso nach einer gebrauchten Serienwelle Ausschau halten können. Nachdem aber durch einen Zufall eine bereits erleichterte Welle aus einem offenbar abgebrochenen Tuningprojekt vor der Haustüre lag, war der sportliche Ehrgeiz, dieses Projekt zum Abschluss zu bringen, zwangsläufig gefordert. Denn diese 851-Welle war nicht nur durch Ausdrehen der Kurbelwangen-Innenseiten rigoros abgespeckt worden, sie trug auch bereits 17er-Bohrungen für das Einbringen von Schwermetallstopfen.

Schwermetall ist eine Wolframlegierung, deren spezifisches Gewicht annährend das von purem Gold erreicht. Damit lassen sich zum einen recht leichte Kurbeltriebe realisieren,

Letzter Schliff. Ducati 851-Kurbelwelle in der Schenck-Wuchtmaschine. Während der Messung läuft die Welle auf präzise geführten Stahlrollen

die dennoch, dank der am äußeren Wirkradius der Welle eingebrachten Schwermetalle, den erforderlichen Wuchtfaktor erreichen. Bei rennsportlichen Triebwerken ist diese Vorgehensweise deshalb seit langer Zeit ein Standard. Bei Ducati wurde das auch im Serienbau praktiziert, etwa bei den SPS-Motoren der 916/996-Baureihe.

Die fehlenden Wolframstopfen wurden passend gedreht, eingepresst und zusätzlich mit Loctite eingeklebt. Zudem wurden die Bohrungskanten in Richtung der am Rand minimal dünner gedrehten Stopfen verstemmt. Damit sollten die Gewichtsstopfen im Betrieb an Ort und Stelle bleiben. Ducati macht das bei den eigenen Wellen elegant, indem die Gewichte in Sacklöcher eingesetzt werden. Wer übrigens an Wolfram-Halbzeugen Interesse hat, der kann sich an die österreichische Firma „Plansee“ wenden. In deren Internetshop kann nach Bedarf auch in Kleinmengen bestellt werden. Aber Vorsicht: Bei den Preisen nicht erschrecken. Das Material ist nicht nur annähernd so schwer wie Gold, sondern auch preislich in edlen Gefielden angesiedelt.

Als Grundlage für das auf die Kurbelwelle aufzusattelnde Meistergewicht muss zunächst anhand der bewegten Bauteile, also Pleuel inklusive Lagerschalen sowie Kolben, Kolbenbolzen samt Clips die entsprechende Masse bestimmt werden. Beim 90-Grad-V-Twin wird bekanntlich ein Wuchtfaktor von 100 Prozent angestrebt. Bei hoch drehenden Rennmotoren wird dieser Wert auch überschritten, in Richtung 103 Prozent. Der 100-Prozent-Wert setzt sich demnach für den 90-Grad-V-Twin n zusammen aus zweimal unterem Pleuelgewicht, einmal oberem Pleuelgewicht, sowie einmal kompletter Kolben.

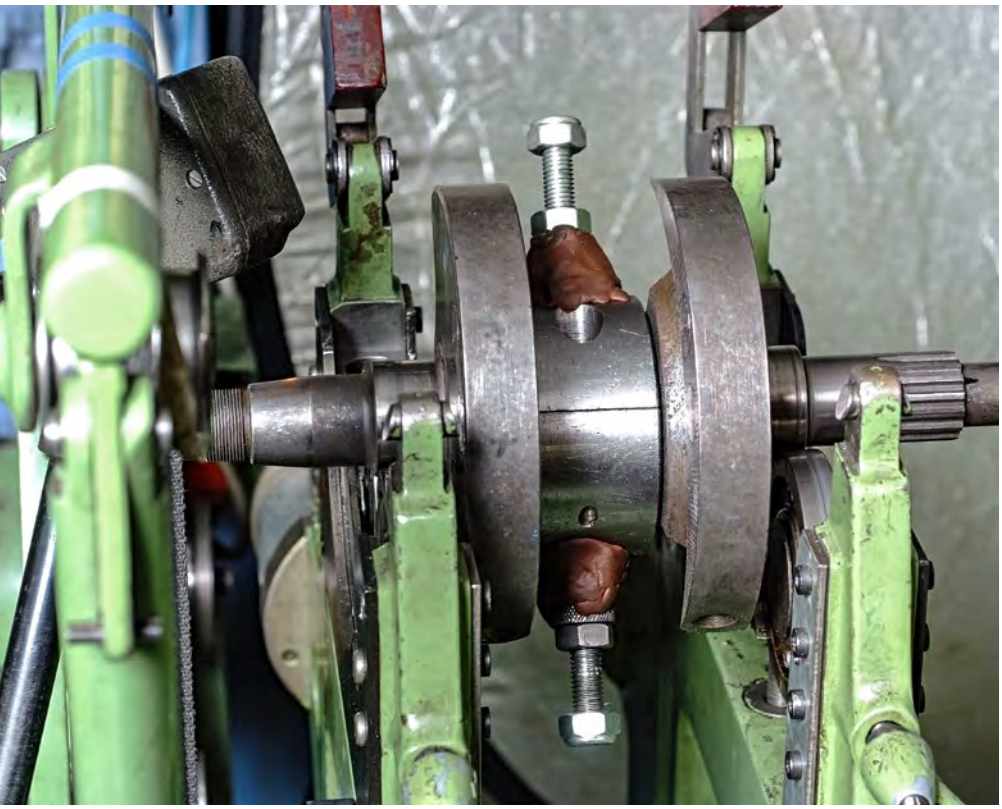
Mit den ausgesuchten Bauteilen kamen wir hierbei auf einen Wert von insgesamt 1430 Gramm. Exakt diese Masse muss das Meistergewicht aufweisen. Fachmann Thiel führt dazu in seinem Sortiment bereits für den Ducati-Hubzapfen passende Gewichte. Es handelt sich hierbei um geteilte Stahlringe, die über Schrauben auf dem Hubzapfen festgeklemmt werden. Durch aufgebrachte Zusatzmassen lassen sich diese Ringe für unterschiedliche Wuchtwerte verwenden. Die Feinabstimmung für die letzten Gramm geschieht etwa durch simples Aufbringen von Knetmasse. Um Ungleichheiten beim dynamischen Wuchtprozess auszuschließen, wird das Meistergewicht vor seinem Einsatz gleichfalls wie ein Rad ausgewuchtet.

Gramm für Gramm: Das Meistergewicht wird für seinen Einsatz mit Knetmasse feingetrimmt und gewuchtet

An dieser Stelle möchten wir kurz die Schenck-Wuchtmaschine vorstellen. Ein höchst interessanter Apparat. Basis ist ein solider Tragschemel aus Grauguss. Auf je einem Paar präzise und leicht laufender Rollen wird die zu prüfende Kurbelwelle beidseitig gestützt aufgelegt. Gemessen wird unter Rotation. Dazu wird die Welle mittels eines Bandes auf rund 500 Umdrehungen gebracht. Das Band minimiert oder dämpft eventuell durch den Antrieb auf die Welle übertragene Schwingungen. Durch Trennungsschnitte ist der Tragschemel im oberen Bereich destabilisiert. In diesem Bereich ist eine Prazisionsmechanik untergebracht, die mittels Hebelübersetzung auf eine elektomechanische Messdose wirkt. Je Auflageseite der Kurbelwelle ist also eine Messdose im Einsatz.

In Rotation versetzt, verformen die Unwuchtkräfte der Kurbelwelle also den Schemel minimal. Die Dosen nehmen diese Verformung auf und erzeugen ein elektrisches Signal. Der angeschlossene Bordrechner ermittelt aus den Drehzahldaten und den eingegebenen Wirkdurchmessern die Unwuchtkraft und weist sie zugleich einer bestimmten Kurbelwellenposition zu. Durch entsprechenden Materialabtrag an der Kurbelwelle wird nun eine möglichst nahe am Nullbereich liegende Auswuchtung angestrebt.

Die Störkräfte der rotierenden Welle können an den Wangen durchaus an



Ducati-Kurbelwelle mit aufmontiertem Meistergewicht. Zusatzmasse in Form von Schrauben und Knet simuliert das wirksame Gesamtgewicht von Pleuel und Kolben. Wuchtfaktor 100 Prozent

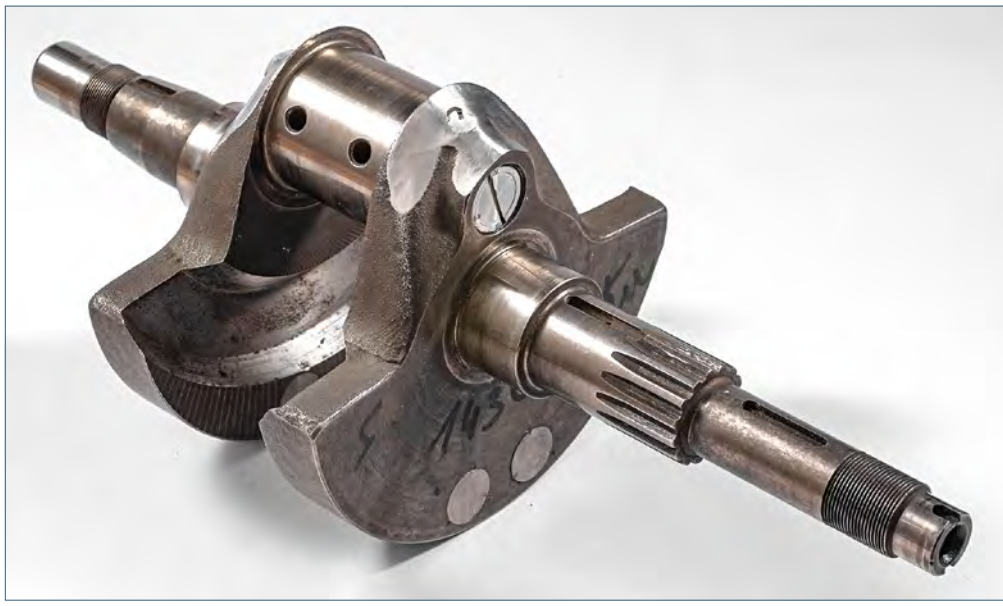
unterschiedlichen Positionen liegen, die sich wiederum gegenseitig beeinflussen. Es heißt also, behutsam Schritt für Schritt das Optimum anzustreben. In unserem Falle musste etwa nicht nur Material an den Kurbelwangen, sondern auch im Bereich des Hubzapfens abgetragen werden, um ans Wuchtziel zu kommen. Für die mechanische Bearbeitung muss die Welle wieder aus der Wuchtmaschine genommen, und in einem speziellen, vom Reinbereich abgeschotteten Schleifraum verbracht werden. Zwei Stunden gingen bei diesem Hin und Her inklusive neuen Messprozeduren ruckzuck ins Land.

Dieser Aufwand macht anschaulich, weshalb im Werk der Wuchtvorgang unter anderen Vorzeichen ablaufen muss. Die Toleranz für den Wuchtgrad wird für einen raschen Arbeitsablauf entsprechend großzügig einjustiert, für die Wuchtung muss in der Regel ein einziger Durchgang ausreichen. An der Ducati-Serienwelle ist das gut zu sehen. Beide Wuchtbohrungen liegen in einer Linie direkt gegenüber, wobei Experte Thiel auf die beidseitig mechanisch bearbeiteten Kurbelwangen der Serienwelle hinweist, die mit identischen Dicken von Haus aus geringe Gewichtsdifferenzen zueinander aufweisen. Dennoch findet sich an dieser Stelle die Erklärung, weshalb sich Ducati-Twins gleichen Bautyps aus dieser Epoche in Fahrerhand durchaus unterschiedlich anfühlen können.

Punkt eins der Feinwuchtung ist also ein dynamisch mit enger Toleranz ausgewuchteter Kurbeltrieb. Teil zwei der Feinwuchtung ist auch im Bereich der Hobbyschrauber recht geläufig. Dabei geht es um untereinander bestmöglich ausgewogene Bauteile. Also, dass etwa beide Kolben exakt das gleiche Gewicht aufweisen. In unserem Fall lag die Gewichtsdifferenz der Kolben bei knapp einem Gramm, also ein sehr guter Wert. Ausgeglichen wurde diese minimale Abweichung einfach durch eine entsprechende Zuordnung des Kolbenbolzens. Deren Abweichung lag nämlich in der gleichen Größenordnung zueinander.

Daneben sollen sowohl die Pleuelfüße als auch die Pleuelaugen beim Auswiegen auf identische Werte kommen. In unserem Fall gab das leichtere der Pleuel aus der Paarung die Richtung vor. Am oberen Pleuelauge von Pleuel Nummer zwei musste lediglich 1,5 Gramm Material abgetragen werden. Das geschah durch sanftes Überschleifen der umlaufenden Verstärkungsrippen.

Auch am Pleuelfuß musste etwas Material weichen. Der Bereich seitlich an den Verschraubungen bietet sich für den Werkstoff-Abtrag an. Allerdings achtet Gerd Thiel darauf, dass die Verschraubflächen am geteilten Pleuelfuß unangetastet bleiben. Der Abtrag erfolgt also in einer entsprechenden, die Fläche umgehenden Wellenform und nicht linear durchgängig. Somit haben wir nicht nur wieder etwas dazugelernt, sondern können auch der Komplettierung des Ducati 851-Twins gespannt entgegen sehen. □



Um den Wuchtausgleich für die angestrebten 1430 Gramm zu erreichen, musste die Welle rundum bearbeitet werden. Ein Teil der Masse wurde im Bereich des Hubzapfens abgeschliffen

Pleuel sind auf Winkeltreue hin überprüft. Die Gewichte von unterem und oberem Pleuelauge wurden mit behutsamem Materialabtrag und Rücksicht auf die Verschraubungsfläche angeglichen

Mister Zweitakt

Text: Klaus Nennewitz

Fotos: Werk, Nennewitz

Das muss ihm erst einmal einer nachmachen: Seit über 50 Jahren ist Jan Witteveen der schnellen Zweitakt- und Renntechnik mit Leidenschaft auf der Spur. Seine größten Erfolge verbuchte er mit dem weltmeisterschaftlichen Team von Aprilia. Wir rollen seine Stationen noch einmal auf

Am östlichen Rand der Zuidersee im holländischen Friesland kommt Jan Witteveen 1947 in einem geisteswissenschaftlich geprägten Familienumfeld zur Welt.

Vielleicht haben ihn die rhythmischen Wellenbewegungen des Meeres als Knirps inspiriert und so das Interesse für Strömungsvorgänge und die Kuriosität an komplexen technischen Zusammenhängen in ihm ausgelöst. Am Politechnikum von Appeldoorn absolviert er sein Maschinenbaustudium und macht sich bereits 1968 nebenbei als Techniker einen Namen: Er frisiert den 50-ccm-Sachsmotor seines Freundes Jan Zoombelt, der damit die holländische Straßenmeisterschaft gewinnt und so das Interesse des deutschen Motorenherstellers weckt. Auf dem Prüfstand in Schweinfurt bringt es der luftgekühlte Drehschiebermotor auf 11,6 PS und wird somit zur exzellenten Visitenkarte für den jungen Ingenieur, der bereits mehrere Jobangebote aus der Autoindustrie auf dem Tisch hat.

Aber Jan interessiert sich für Motorräder, genauer gesagt Sportmotorräder, und tritt im September 1970 seine erste Stelle als Entwickler im großen Entwicklungsteam bei Fichtel & Sachs in Schweinfurt an. Die Firma beliefert in jenen Jahren unzählige Hersteller wie KTM und Ancilotti mit Motoren. Das perfekte Umfeld für den jungen Ingenieur, der die historischen Schriften im hauseigenen technischen Archiv verschlingt und dabei den erfahrenen Kollegen sehr aufmerksam über die Schulter schaut. Einige Jahre lang kann er so „alles Mögliche ausprobieren" und für das Tuning seiner 125-ccm-Straßenrennmaschine umsetzen, mit der er Sonntags auf Rundstreckenkursen unterwegs ist.

Jan ist fleißig und lernt schnell, im Jahr 1974 wird ihm die Leitung der Rennabteilung von Hercules/DKW in Nürnberg übertragen. Aus dieser Zeit stammt auch die Bekanntschaft mit dem Firmeneigentümer und Aufsichtsratsvorsitzenden Gunter Sachs. Der extrovertierte Ex-Mann von Brigitte Bardot zelebriert als Gentleman-Playboy das Jetset-Leben zwischen Saint Tropez und Sylt und braucht Unterstützung, um seine zahlreichen „Big Bikes" zu den Nobelwohnorten zu überführen. Ein privilegierter Job, den Jan in seiner Freizeit am Wochenende gerne übernimmt, dabei kann er auch besondere Maschinen wie beispielsweise die Münch 1200 TTS ausführlich bewegen und sich so ein Bild von der Technik am oberen Ende der Leistungsskala machen. Diese Erfahrung zwischen den Reichen und Berühmten der Welt Anfang der siebziger Jahre könnte wohl auch ein Schlüssel gewesen sein, um später als einer der weltweit wichtigsten Motorrad-Rennchefs erfolgreich auf dem internationalen Parkett mit Starpiloten, Firmenbossen und Magnaten zu verhandeln.

Aber die Arbeit an der Basis ruft ihn immer wieder zurück nach Nürnberg, wo der aktuelle 125-ccm-Zweitakt-Sportmotor mit Ziehkeilgetriebe inzwischen ausgereizt ist: Das Getriebe ist schwierig zu schalten, und die mechanischen Komponenten sind großem Verschleiß ausgesetzt. Es braucht einen neuen Motor, um gegen Seriensieger Zündapp in der europäischen und deutschen Geländesportmeisterschaft zu bestehen. Die Produktplanung sieht die Entwicklung einer neuen Motorenfamilie mit horizontal geteilten Kurbelgehäusen aus dem Baukasten mit Übernahmeteilen vor: 125, 175, 250 und über 250 ccm, außerdem ein 250- und 350-ccm-Zweizylindermotor. Jeweils

Glanzpunkt Aprilia. Mit den Starfahrern Biaggi und Rossi schrieb Jan Witteveen gegen die japanischen Riesen ein Stück WM-Geschichte

alle luftgekühlt und zweitaktgesteuert. Jan ist nicht begeistert von dieser Idee. Die Zweizylindermotoren verschwinden von selbst wieder in der Versenkung, während am horizontal geteilten Kurbelgehäuse für die neuen Einzylinder-Sportmotoren festgehalten wird. Für das erste Rennen der Geländesport-Europameisterschaft 1975 in Eschwege setzt er einen neuen Zylinder für das alte Motorengehäuse um, der sich im Wettbewerb bewährt. Zum Ende der Saison geht kein Weg mehr an dem neuen und klobigen Motor vorbei, Jan zieht die Konsequenz und kündigt seinen Job.

Während der folgenden Monate ohne Arbeit tritt er in Verhandlungen mit Rotax, Maico, Zündapp und Puch, entscheidet sich aber am Ende dank eines Kontaktes über den italienischen DKW-Fahrer Ivan Saravesi für die italienische Firma Simonini in Maranello. 1976 schlägt er im Entwicklungsbüro über den Lambrusco-Weinbergen in der Emilia-Romagna auf und kann noch kein Wort Italienisch. Simonini produziert in jenen Jahren einige Tausend Offroad-Maschinen zwischen 50 und 250 ccm, Jan entwickelt unter Verwendung eines Sachs-Zylinders einen neuen Motor für das Motocross-Modell Mustang 125 und gewinnt mit dem Fahrer Franco Perfini 1978 den italienischen Meistertitel in der 125-ccm-Klasse.

Einstieg ins Zweitakt-Profigeschäft. 1970 begann Jan Witteveen seine Entwicklertätigkeit bei Fichtel & Sachs in Schweinfurt. Geländesportler, wie diese 50er DKW, wurde auf die Sprünge geholfen

Danach zieht er weiter nach Arcore in der Nähe von Mailand, wo er mit den Restbeständen der Elmeca-Gilera den 1974 geschlossenen Rennstall von Gilera wieder neu aufbaut. Die Erfolgsserie geht weiter: Bereits 1979 gewinnt er mit Dario Nani den italienischen 125-ccm-Motocross-Titel. Doch die Motorleistung bleibt das Limit: Mehr als 28 PS lassen sich aus dem luftgekühlten Motor nicht rausquetschen, die wassergekühlte Version im Folgejahr bringt es gerade mal auf 31 PS. Nicht genug für den Holländer, der bereits im Winter 1978 mit Skizzen für einen Motor beginnt, der die Konkurrenz auf die Barrikaden bringen wird: Die Zweizylinder-Gilera C 2 bringt es auf dem Prüfstand auf unglaubliche 44 PS, die für die Rennstrecke auf 37 „fahrbare“ PS komprimiert werden. Die Maschine mit einen nutzbaren Leistungsband zwischen 9000 und 13000/min liegt mit 92 Kilogramm Gesamtgewicht nur vier Kilogramm über dem Gewichtsminimum für die 125-ccm-Motocross-Klasse und gewinnt unter Franco Perfini unzählige „Holeshots“ in der Motocross-WM 1980. Beim Jugoslawien-GP verhindern technische Probleme den ersten Sieg dieses revolutionären Konzepts.

Die japanische Konkurrenz und „besonders KTM“ (wie Jan im Interview ausdrücklich betont) sind sich inzwischen mit der FIM einig, Zweizylindermaschinen ab 1982 aus der Motocross-WM zu verbannen. Gilera stellt daraufhin die Weiterentwicklung dieses innovativen Projekts ein und konzentriert sich in der Folge auf die Einzylindermaschine, mit der Perfini (1980) und Maddii (1982 und 1983) die italienische Meisterschaft gewinnen. Für Witteveen sind die Jahre bei Gilera eine Zeit, in der „alles möglich war, auch wenn man sich ein wenig mit Bürokratie und Verwaltung auseinandersetzen musste“.

Kuriosum am Rande: Honda nimmt 1981 mit einem Zweizylinder-Reihenmotor an der japanischen 125-ccm-Motocross-Meisterschaft teil, die Maschine ist außerdem mit einer Gelenkvordergabel nach dem Prinzip des italienischen Ingenieurs Ribi ausgestattet.

In der Zwischenzeit hat Jan 1982 seine österreichische Freundin Ulli geheiratet, die er auf der Motocross-Strecke von Maggiora kennengelernt hatte. Ulli ist damals im Marketing und Vertrieb für KTM unterwegs. Ihre drei Kinder werden in Italien geboren, jedes unter einem anderen „Firmenlogo“.

Noch immer fehlt jedoch ein Weltmeistertitel im Portfolio des Holländers, der 1983 an den Lago di Varese umzieht, um dort erneut den Aufbau einer Rennabteilung zu gestalten. Diesmal für Cagiva, die Firma ist seit Jahren in der 500-ccm-Straßen-Weltmeisterschaft unterwegs. Es braucht aber Renn-erfolge im Motocross, um die Verkäufe der Geländemaschinen anzukurbeln. Gemäß Jan gibt es „ausreichend Budget und man konnte in Ruhe arbeiten in den schönsten Jahren des Motocross überhaupt...“. Die 125-ccm-Weltmeisterschaft geht aber 1984 ganz knapp verloren: Beim Saisonfinale in Ettelbruck wird der WM-Leader Corrado Maddii am Ende des Zeittrainings vom Aprilia-Fahrer Michel Fanton abgeschossen und kann mit gebrochenem Bein seinen Punktevorsprung gegen den wiedererstarkten Michele Rinaldi auf der Suzuki nicht verteidigen. Die ganze Firma ist schon auf die WM-Feier eingestellt, ein bitterer Moment für Jan und auch die „größte sportliche Niederlage meiner Karriere“.

1985 und 1986 ist es endlich soweit: die ersten 125-ccm-Weltmeistertitel für Pekka Vehkonen und Dave Strijbos in der Zeit, als Husqvarna zur Firmengruppe hinzukommt, um einen besseren Zugang zum US-Offroad-Markt zu bekommen. Cagiva soll weiterhin die Motocross-Marke bleiben, während Husqvarna als Enduro-Aushängeschild geplant ist. Die Koexistenz der beiden Marken ließ sich aber nicht wirklich erfolgreich umsetzen, so dass die Motocross-Abteilung von Cagiva 1988 die Segel streicht. Das 500-ccm-Grand Prix-Team für die Straße ist bereits seit vielen

Jahren etabliert, Macchi kümmert sich um die Husqvarna-Enduro-Technik, und auch die Dakar-Aktivitäten am Lago di Varese sind bereits ausreichend strukturiert. Witteveen gerät in Konflikt mit der Eignerbrüdern Castiglioni, da in der Gruppe kein Raum mehr für ihn ist.

Ein Besuch des damaligen Aprilia-Pressechefs Massimo Fiorentino gibt neue Impulse und ebnet Witteveens Weg in die Rennabteilung nach Noale im Sommer 1989.

Dort findet er ein interessantes Projekt vor: Die Rennmaschine ist von Gaetano Cocco entwickelt, und der neue 250-ccm-Zweizylinder-V-Motor stammt aus der Feder des ehemaligen Laverda-Konstrukteurs Valente sowie seines holländischen Landsmannes Dolph van der Woude. Witteveen tritt seinen Dienst bei Aprilia in einem traurigen Moment an: Ivan Palazzese war einige Wochen zuvor bei einem Sturz im 250-GP-Rennen von Hockenheim ums Leben gekommen.

Da die Firma nie zuvor eigene Motoren konstruiert oder produziert hat, fehlt die Motorenkultur. Aprilia-Boss Ivano Beggio gibt Witteveen freie Hand, um die Rennabteilung (mal wieder) von Grund auf neu zu gestalten. Dazu holt er sich ein Jahr später seinen langjährigen Weggefährten Carlo Pernat als Teammanager an Bord, mit dem er bereits bei Gilera und Cagiva die Erfolgsgeschichte gestaltet hatte. Charakterlich könnten sie kaum unterschiedlicher sein: Witteveen, der kühle Blonde und berechnende Ingenieur aus dem Norden, auf der anderen Seite der leidenschaftliche und impulsive Südländer Pernat aus Genua, der sich nicht in technische Themen einmischt, aber jederzeit zur Stelle ist, wenn es delikate Aufgaben mit Piloten oder im Team zu lösen gibt.

Die Zuverlässigkeit der Motoren wird durch akribische Ursachenforschung und Weiterentwicklung bis zum ersten Weltmeistertitel in der 125-ccm-Klasse 1992 mit Alessandro Gramigni erheblich verbessert. Der zweite WM-Titel für Aprilia, nachdem Tommy Ahvala auf der Climber einen Tag zuvor die Trial-Weltmeisterschaft in den USA gewonnen hat.

Die elektronische Motorensteuerung macht einen Quantensprung in der ersten Hälfte der neunziger Jahre und Jan beginnt, sich das Know-How durch eine eigene Elektronikabteilung ab 1992 im Haus zu bewahren. ▷

Mit seinen 72 Jahren darf Jan Witteveen auf eine spannende wie abwechslungsreiche Berufslaufbahn zurückblicken. Bei Fichtel & Sachs gehörte auch die Betreuung des Fuhrparks von Gunter Sachs (vorne links) mit zu den Aufgaben

Nach sechs Siegen und zwei reinen Aprilia-Podien (Hockenheim und Kyalami) in der 250-ccm-Klasse 1992 sind die Japaner sauer und drehen für 1993 richtig auf: Ein unglaublicher Kampf zwischen rund zehn Werksmaschinen von Honda, Yamaha, Suzuki und Aprilia entbrennt, bei dem Aprilia zunächst das Nachsehen hat. Gegen Mitte des Jahres gewinnen die Italiener wieder an Speed und setzen für 1994 alles auf Max Biaggi, der nach einer enttäuschenden Saison auf der Michelin-bereiften Honda von Erv Kanemoto wieder zu Aprilia zurückkehrt.

Mitte 1994 liegt Biaggi weit zurück, Witteveen bringt den neuen Motor, der erst für 1995 vorgesehen war, bereits früher, und Biaggi holt sich beim letzten WM-Lauf gegen Okada auf der Honda den lang ersehnten 250-ccm-WM-Titel. Auch der 125-ccm-Titel geht dank Kazuto Sakata nach Venetien. Es folgen weitere Siege und Titel durch Biaggi, Capirossi, Rossi...

Die größte technische und sportliche Befriedigung für Jan ist die Saison 1998: Honda hat bereits 1996 auf die Einführung von bleifreiem Benzin gedrängt, aber der Niederländer ist dagegen, so dass die Reglementänderung erst für die Saison 1998 eingeführt werden wird, da Einstimmigkeit im Herstellerverband erforderlich ist.

Aprilia arbeitet 1997 mit großen Schwierigkeiten an der Motorenabstimmung mit dem bleifreien Benzin: Die Zündkerzen sind nicht mehr „lesbar“, Kurbelwellen und Pleuelstangen hatten große Haltbarkeitsprobleme, und zum ersten Rennen der Saison 1998 in Suzuka herrscht große Neugierde im italienischen Team – man erwartet eine überwältigende Überlegenheit von Honda. Die Japaner gewinnen das erste Rennen, aber es bleibt das einzige in der ganzen Meisterschaft! Aprilia holt sich die Siege in allen übrigen Rennen und platziert am Ende drei italienische Motorräder an der Spitze der Weltmeisterschaft. Für Witteveen die größte Genugtuung und der technisch-moralische Sieg über den japanischen Feind: Die Aprilia-Maschinen sind im Durchschnitt pro Runde eine Sekunde schneller als die Hondas!

Jan will schon immer die Dinge auf seine Art machen, ohne zu kopieren, denn „beim Kopieren holst du dir auch die Probleme der anderen...“ Er vertraut lieber auf die europäische Technologie des Drehschiebers, die von den Japanern nicht mehr in Betracht gezogen wurde, in Europa aber lange von Herstellern wie MZ, Gilera und Rotax Anwendung findet.

An dem Punkt räumt Jan Witteveen ein, „den Geheimnissen des Zweitakters auf die Spur gekommen zu sein...“, ähnlich wie Walter Kaaden, der geniale Technikchef der MZ-Werksmannschaft aus Ostdeutschland.

Kaaden hatte mit Wernher von Braun in Peenemünde in der Raketenforschung gearbeitet und hatte es geschafft, seine fluidodynamischen Erfahrungen besonders in der Gestaltung der Auspuffanlagen der Zweitakt-Rennmotoren erfolgreich umzusetzen. Die Flucht seines Werksfahrers und Technikers Ernst Degner 1961, als die Firma kurz vorm Gewinn des Weltmeistertitels in der 125-ccm-Klasse stand, und der Verrat der Rennsporttechnik an Suzuki war ein harter Schlag für den genialen Techniker.

Witteveen und Kaaden haben sich noch vor dem Mauerfall in den Sitzungen der technischen Kommission der FIM kennengelernt, und Jan beschreibt ihn heute als eine „politisch neutrale Person“. 1960 hatte der Motorenspezialist Daniel Zimmermann bereits 23 PS aus einem luftgekühlten 125-ccm-MZ-Zweitaktmotor gezaubert!

Jan Witteveen hatte immer ein Faible für die Drehschiebersteuerung: Die Zylinder können wegen dem fehlenden Einlasskanal robuster ausgeführt werden, und die Überströmkanäle können radial strömungsgünstiger angeordnet werden. Die Leistungsausbeute des Zweitakters hängt vom limitierten Volumenstrom durch die Überströmkanäle ab.

Nach den überragenden Erfolgen mit den leichten Zweitaktrennern steigt Aprilia um die Jahrtausendwende mit der Zweizylinder-RSV 1000 in die Superbike-WM ein und kurz darauf mit dem von Cosworth Engineering aus England entwickelten Dreizylinder-Reihenmotor auch in die MotoGP-Klasse.

Die Basis für das MotoGP-Projekt ist nach Jans Einschätzung nicht schlecht

Der Gilera 125 C2-Crosser brachte es mit seinem Zweizylindermotor auf brisante 44 PS Spitzenleistung. Doch dann erlaubte das Reglement nur noch Motoren mit einem Zylinder

Ebenso typischer wie bildschöner 125er-Crosser der siebziger Jahre: Simonini Mustang, mit Sachs-Zylindereinheit

und ausbaufähig. Die Ambition, das erste italienische Werk in dieser neuen Rennserie zu sein, erzeugt aber zuviel Druck und überzogene Erwartungshaltungen. Der Dreizylindermotor ist technisch sehr nahe an der Formel 1 und hat für die damalige Zeit innovative Lösungen wie pneumatische Ventilsteuerung, Ride by Wire sowie die rückläufig rotierende Kurbelwelle. Zusätzlich hat das Bike einen Gewichtsvorteil von zehn Kilogramm gegenüber den Vierzylinder-Maschinen. Das Projekt ist allerdings ständig in Verzug und technisch kein Volltreffer. Außerdem hat das englische Engineering-Unternehmen Einschränkungen in der Kooperation vereinbart, die eine sinnvolle autonome Weiterentwicklung durch Aprilia unmöglich machen.

Aber in der Zwischenzeit hat Piaggio die Kaufabsichten im Sommer 2004 sehr weit vorangetrieben. Durch fehlenden Cashflow und die immer schwierigere finanzielle Situation bei Aprilia stehen die Renneinsätze bei den Italienern unter keinem guten Stern mehr, so dass Jan Witteveen gegen Ende 2004 seinen Hut nimmt und Aprilia verlässt. Es folgen Kooperationen als Generaldirektor beim Zulieferer Adler aus Rovereto und Maxter aus Lonato bei Brescia sowie weitere Projekte als Berater für unterschiedliche Kunden.

Jan Witteveens große Leidenschaft waren und sind immer noch die Motoren und die Straßenrennen „weil man dort wirklich das Ergebnis der technischen Entwicklung besser sehen kann. Beim Motocross hängt das Ergebnis immer noch sehr stark vom Fahrer ab, und der kann von einer Marke zur nächsten wechseln und immer noch ähnliche Ergebnisse einfahren. Für die Straßenrennen war in der Vergangenheit in erster Linie die maximale Motorleistung entscheidend, während beim Motocross die Fahrbarkeit mehr zählte. In diesem Sinne hat mir die Arbeit im Offroadsektor sehr viel gebracht, um eine Grand Prix-Maschine auf der Rundstrecke fahrbar zu machen."

An den heutigen Rennserien kritisiert Jan die Einschränkungen durchs Reglement: „Heute ist in der MotoGP vieles ‚mono': Reifen, Steuergeräte, Zylinderbohrung. In gewisser Weise auch Bremsen und Federelemente, wenn auch die letzten beiden vom Reglement nicht ausdrücklich festgeschrieben sind. Innovative technische Lösungen wie die variable Ventilsteuerung oder Aufladung, welche bei Serienmodellen Verwendung finden, dürfen im Rennsport nicht verwendet werden. Für den Promotor ist das besser, so werden die Rennen zu Kämpfen zwischen den Fahrern, aber die Hersteller treten in den Hintergrund, und man muss wirklich das kleinste Schlupfloch im Reglement suchen, um noch einen Unterschied zu machen.

Die Superbikes sind in dieser Hinsicht viel interessanter, weil sie noch mehr Freiheiten haben. Der Einheitsreifen hingegen führt dazu, dass alle Hersteller mit ihrer Fahrwerksentwicklung dem Reifenhersteller folgen müssen. Als Ducati 2007 die Superbike-Weltmeisterschaft mit Casey Stoner und Bridgestone gewonnen hatte, wurde der Reifen speziell für das Fahrwerk aus Bologna entwickelt. Der heutige Michelin-Reifen hingegen funktioniert nur bei Alurahmen wirklich gut, deshalb musste Ducati das Rahmenkonzept ändern. Das wirkliche Know how heute liegt in der Elektronik, und wenn du wirklich etwas bewegen willst, dann musst du die Technologie beherrschen und im eigenen Haus haben. Ansonsten kannst du nur reagieren und nicht agieren." □

Stilsicher

In den 60er und 70er Jahren wurden Kupplungs- und Bremshebelsätze der Marke Tommaselli bei italienischen Motorradmodellen verschiedener Marken serienmäßig montiert. Für sportliche Umbauten waren sie schon immer begehrte Objekte zum Nachrüsten. Originale sind heute rar und teuer. Alternativ gibt es günstige Nachfertigungen aus Fernost

Text und Fotos:
Dietmar Edel

Besonders begehrt waren diese Hebeleien im sportlichen Einsatz wegen ihrer perfekten und schnellen Einstellung des Bowdenzug-Leerweges, ohne dass dazu irgendeine Kontermutter angezogen oder gelöst werden musste. Die Sicherung gegen das Verdrehen der Einstellung übernimmt bei den originalen Hebeleien eine mit drei Kugeln versehene Rastung, die eine präzise Einstellung immer um 90 Grad zulässt. So konnte auch während der Fahrt der Leerweg bei der Vorderradbremse oder bei der Kupplung sicher und dauerhaft eingestellt werden. Der Griffkörper bei den originalen Tommaselli-Armaturen Typ Matador ist aus einer hochwertigen Aluminium-Legierung hergestellt, so dass auch bei einem eventuellen Bodenkontakt nicht gleich etwas abbrechen kann. Nur sind diese Kupplungs- und Bremshebelsätze schon seit längerer Zeit nicht mehr neu im Handel erhältlich, und selbst für gut gebrauchte Sätze werden Preise von schnell mal 200 Euro verlangt.

Die Materialquerschnitte sind beim Nachbau-Handhebel (links) kräftiger als beim Original

Dem Mangel an guten und brauchbaren Original-Hebelsätzen begegnen diverse Anbieter, etwa Moto Lück aus Höxter oder Omega Kraftrad in Braunschweig, mit neuer Importware aus Fernost. Auf den ersten Blick sind diese Replika-Hebelsätze gut gelungen, zeigen aber beim direkten Vergleich mit den originalen Hebelsätzen einige kleine Abweichungen bei den Details, die man bei dem Preis aber sicher in Kauf nehmen kann.

Ob nun der Griffkörper, der bei der Replika-Variante aus Aluminium gegossen ist, genauso widerstandsfähig ist wie bei den Original-Hebelsätzen, kann in Frage gestellt werden, das Preis-Leistungsverhältnis ist aber mit rund 50 Euro für den kompletten Handhebelsatz in Ordnung. Auch ist die Verdrehsicherung mit nur einer Kugel und somit einer Arretierung um 180 Grad wesentlich grober einzustellen, das genügt aber bei gelegentlichen Einsätzen durchaus. Wer möchte, zerlegt die Hebelei und bringt zwei zusätzliche Bohrungen an und hat dann, ähnlich dem Original, eine feinere Rastung des Spieleinstellers. Einzelteile sind untereinander nur bedingt austauschbar, doch machte etwa die Halteschelle, die wie das Original aus verchromtem Blech hergestellt ist, einen sofortigen und passgenauen Austausch möglich.

Damit die Griffeinheiten komplett sind, bietet man bei Moto Lück auch noch einen passenden Kurzhub-Gasgriff an. Im direkten Vergleich zu einer echten Tommaselli-Variante zeigen sich auch hier wieder die Änderungen im Detail. Schon das Einlegen eines Gaszuges bedarf einer gewissen Fingerfertigkeit und ist entsprechend fummeliger als bei einem originalen Tommaselli-Gasgriff, aber nach ent-

Zum Vergleich: originale Tommaselli-Armatur (rechts) und Fernost-Nachbau. Der originale Einsteller ist mit drei Kugeln ausgestattet

sprechender Übung klappt auch das immer besser. Die Einstellschraube zur Gaszugeinstellung ist mit im Lieferumfang enthalten, genauso wie ein Messinglötnippel für den Gaszug.

FAZIT: Der attraktive Preis spricht für die Nachbau-Handhebel. Stilistisch passen sie auf alle Fälle perfekt zu italienischen Klassikern aus den 60er und 70er Jahren. Durch Nacharbeit kann das Finish und die Funktion des Einstellers optimiert werden. Wer natürlich einen hohen Qualitäts- und Originalitätsanspruch stellt und eventuell diese Hebeleien beim klassischen Motorsport einsetzen möchte, dem sei die Suche nach den Original-Tommaselli-Hebeleien empfohlen. Den Spaß muss man sich dann auch etwas kosten lassen – sofern man überhaupt ein Angebot finden kann. □

Passend zu den Handhebeln der originale Tommaselli-Kurzubgasgriff (rechts). Die preisgünstige Fernost-Alternative Marke Speed erreicht nicht das Original, ist aber stilistisch in Ordnung

Flying FOUR

Schon vor mehr als über 100 Jahren und damit weit vor der Honda CB 750 gab es Reihenvierzylinder-Motorräder. Die Henderson-Fours faszinierten damals wie heute die Motorrad-Szene. Wir blicken zurück auf die bewegte Firmengeschichte und präsentieren die erste Serienmaschine, Model A von 1912, und die letzte, Model KJ von 1931

Text und Fotos: Phillip Tooth Übersetzung: Wolf-Martin Riedel

Henderson-Vierzylinder-Motorräder wie das Model A von 1912 und das Model KJ von 1931 zählen heute zu den begehrenswertesten Motorrädern der Klassik-Szene

Zwei Jahrzehnte waren die Motorräder von Henderson das Höchste der Gefühle unter den amerikanischen Luxusmaschinen. Zwar mag die erste Vierzylindermaschine mit der Beifahrerin vor dem Fahrer etwas skurril gewesen sein, aber die späteren Modelle De Luxe und Streamline galten als die imposantesten, teuersten und als die schnellsten Motorräder, die man für Geld kaufen konnte.

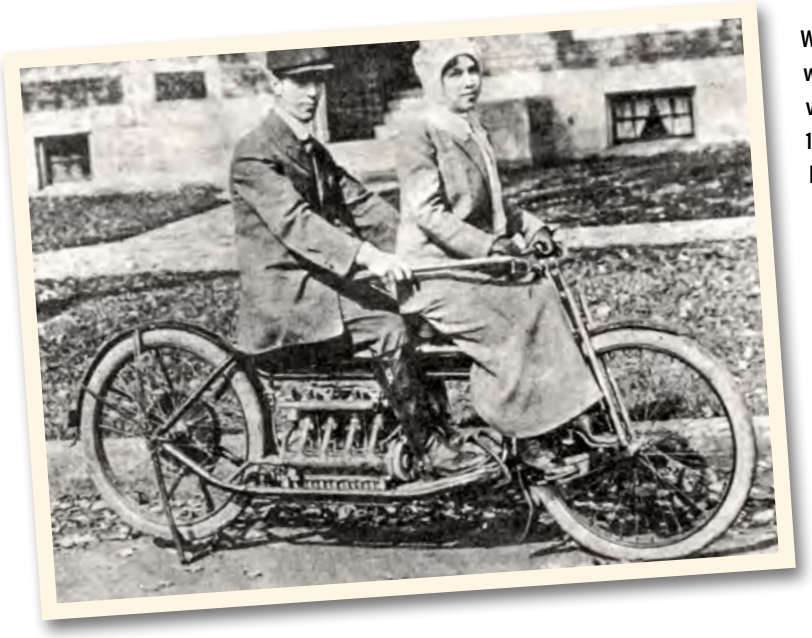
Tom und William Henderson waren die Söhne von Thomas Henderson, dem Vizepräsidenten von Winton Motors. Der Automobilhersteller befand sich im Besitz ihres Großvaters und stellte damals die besten Fahrzeuge her. Der ältere Bruder Tom war ein guter Buchhalter, aber Williams ererbtes Gespür für Technik und Design sollte zum Schlüssel ihres Erfolges werden. Thomas Henderson war von den Entwürfen seines Sohnes Will so beeindruckt, dass er ihnen das Geld für den Bau eines Prototypen lieh.

1911 befand sich dieser Prototyp bereits in der Testphase (zu sehen im Chicago Museum of Science and Technology), und Will und Tom fanden bald Geldgeber für den Bau der ersten Fabrik in Detroit, Michigan. Will wurde der Chefingenieur und Tom der Präsident der Henderson Motorcycle Company.

Die Serienproduktion begann ***1912*** mit dem ***Model A*** zum Verkaufspreis von 325 Dollar. Der Motor verfügte über fortschrittliche, mechanisch betätigte, obenliegende Einlassventile direkt über den seitlichen Auspuffkrümmern (in USA F-Kopf genannt) bei einer Bohrung von 63,5 und einem Hub von 76,2 Millimetern, was den Hubraum von 920 ccm ergab.

Die Tropfschmierung erfolgte durch ein gläsernes Schauglas am hinteren Ende des Tanks, das auf fünf bis sechs Tropfen pro Minute eingestellt war. Das Öl tropfte auf die Stirnräder und dann in das Kurbelgehäuse, dort wurde der Schmierstoff durch „Schleuderschaufeln" in Richtung Lager, Zylinder und Kolben verteilt, bevor er sich im Ölsumpf wieder sammelte. Der Kurbelgehäuse-Innendruck war für einen Reihenvierzylinder zwar sehr niedrig, wurde jedoch durch Belüftungen auf der linken oberen Seite des Kurbelgehäuses ausgeglichen.

Ein einzelner Schebler-Vergaser Model H, der hinter dem hinteren Zylinder montiert wurde, lieferte das Kraftstoffgemisch. Über einen Drehgriff und eine patentierte Ratschenvorrichtung mit Feststellung am rechten Lenkerende wurde Gas gegeben. Ein Bosch DU4-Magnetzünder lieferte die Funken. Dank langem Radstand und der geschobenen Kurzschwinge verfügte die Henderson über eine stabile Straßenlage. Öl und Benzin wurden im zigarrenförmigen Tank gebunkert.



Will Hendersons Frau wirkte etwas angespannt vor ihrem Gatten auf dem 1912er Model A. Was beim Rangieren in engen Kurven passierte, können wir uns gut vorstellen, und bereits im zweiten Produktionsjahr wanderte der Sitzplatz für die Sozia hinter den Maschinenführer

Der Fahrer stellte seine Füße auf eine große Leichtmetallplatte vor dem Motor, von wo aus er die zwei Pedale der Konusbremse Marke „Musselman" bedienen konnte. Die Beifahrerin saß vor dem Fahrer auf einem extra Brooks-Ledersattel, ihre Füße ruhten auf unten an den Gabelholmen angebrachten Rasten. Radabdeckungen am Vorderrad hielten Schlamm und Staub von der Beifahrerin fern und verhinderten, dass sich die Kleidung in den Speichen verhedderte.

Während die meisten Motorräder der damaligen Zeit durch kräftiges Antreten, auf dem Hinterradständer stehend, angeworfen wurden, ließ eine lässige Drehung der Klappkurbel am hinteren Ende des Motors den Henderson-Vierer aus dem einteiligen Schalldämpfer schnurren wie ein Sahne leckendes Kätzchen. Mit dem Hebel links am Benzintank wurde die Magnetzündung auf Vorzündung gestellt, während durch Zurückziehen des rechten Hebels die Kupplung am Ritzel betätigt wurde. Es stand nur ein Gang zur Verfügung. Den hielt William Henderson für ausreichend, denn dank der großen Schwungmasse und der linearen Leistungsabgabe könne man damit Geschwindigkeiten von acht bis 105 km/h pro Stunde fahren.

Während andere Motorräder laut knallten und knatterten, flüsterte die Henderson leise. „Die Zeit ist vorbei, in der jede lärmende Klapperkiste mit einem Motor darin als vollwertiges Motorrad bezeichnet werden kann", hieß es im Katalog von 1912. „Das moderne hochwertige Motorrad muss leise sein. Die Henderson tickt so leise wie eine Uhr."

Der extrem lange Radstand von 1650 Millimetern war nicht jedermanns Sache. Doch Carl Stearns Clancy aus New York City hielt das nicht davon ab, als erster Motorradfahrer um die Welt zu fahren. Er legte 18 000 Meilen auf seinem 1912er Model A zurück, fuhr zunächst nach England, dann auf das europäische Festland, bevor er mit dem Schiff nach Algier übersetzte und Afrika durchkreuzte. Er besuchte Indien,

Offenliegende Technik im Stil der Messing-Ära beim 1912er-Modell (vorne), deutlich wuchtiger die 19 Jahre jüngere Henderson

Japan und Hawaii, schiffte dann nach Los Angeles aus und schloss die Reise mit einer Fahrt durch die USA zurück nach New York ab.

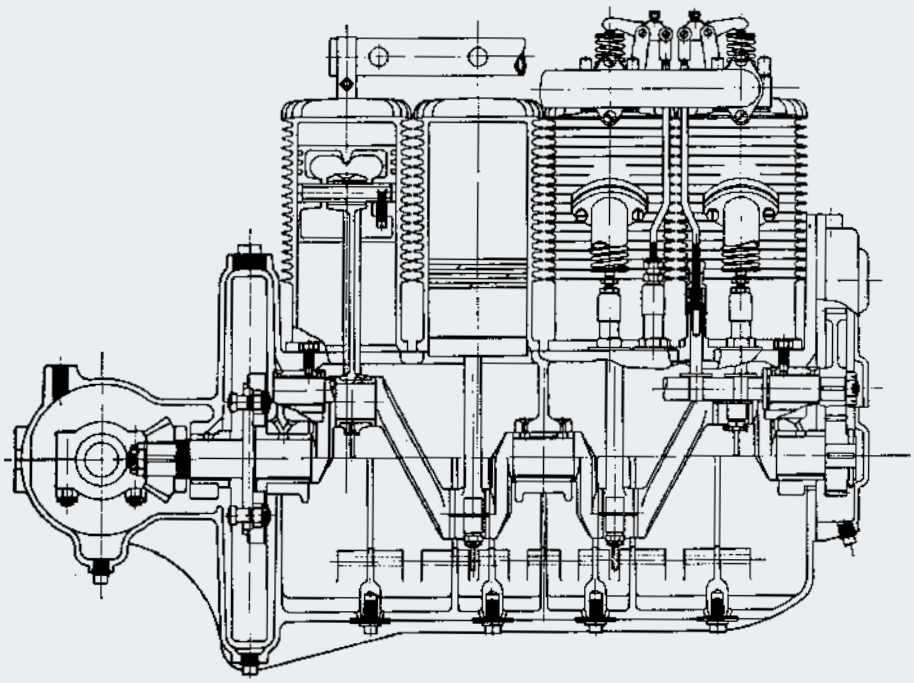
1913 wurde der Rahmen modifiziert, um den Sattel tiefer zu legen und der Henderson ein schnittigeres Aussehen zu verleihen. Der Zigarrentank wich einem Tank mit flachen Seiten, und eine Band-Bremse ersetzte hinten die „Musselman"-Bremse. Die Sozia nahm nun hinter dem Fahrer Platz mit einem eigenen Lenker zum Festhalten. Die Zylinderbohrungen wurden auf 92,1 Millimeter vergrößert, was einen Hubraum von 1065 ccm und eine Leistungssteigerung von 7 PS auf 8 PS ergab.

Im Jahr ***1914*** kam dann doch eine sinnvolle Zweigang-Nabenschaltung hinzu, und ein Jahr später konnte der Radstand erheblich auf 1473 Millimeter verkürzt werden, da die Fußplatte vor dem Motor entfiel. Die Henderson erhielt ***1916*** schließlich eine mechanische Pumpe, die jedoch nur das Öl ins Kurbelgehäuse pumpte, während die Schmierung immer noch durch Umherschleudern erfolgte. Erst im folgenden Jahr wurde ein komplett neu konstruierter Motor mit einem integrierten Dreiganggetriebe eingeführt.

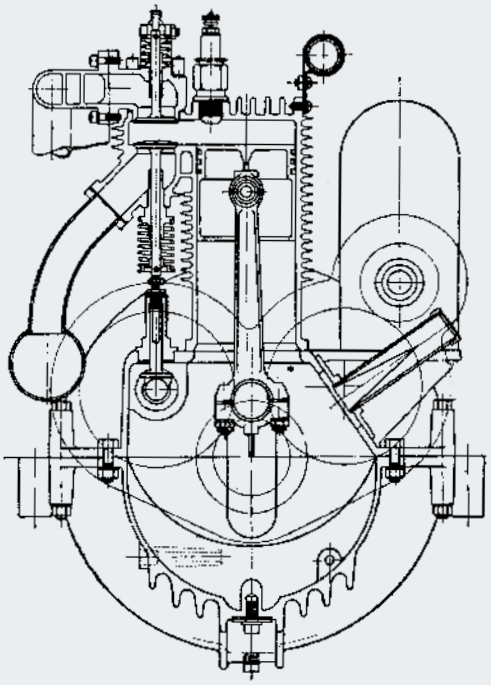
Um zu beweisen, was für ein gutes Motorrad die neue Four war, stellte Alan Bedell im kalifornischen Ascot Park einen neuen 24-Stunden-Rekord auf, mit durchschnittlich 77 km/h über 1857 Kilometer. Er absolvierte auch die obligatorische USA-Durchquerung, wobei er für die Fahrt von Los Angeles nach New York nur sieben Tage, 16 Stunden und 16 Minuten benötigte. Bedell hatte den drei Jahre zuvor von Cannonball Baker mit einer Indian aufgestellten Rekord um fast vier Tage unterboten. „Ich hätte nicht gedacht, dass ich die Reise durch den gesamten Kontinent ohne jegliche mechanische Probleme überstehen würde", sagte der 21-jährige Bedell, „aber es gab absolut keine motorischen Komplikationen irgendwelcher Art". Sogar Henry Ford war beeindruckt und kaufte ein Modell von 1917 mit einer Lichtmaschine von der General Electric Company, einer Exide-Batterie, elektrischem Licht und einer Klaxon-Hupe, was weitere 50 Dollar zum Listenpreis von 320 Dollar dazu addierte. Damit konnte er eilige Boten zwischen seinem Traktorwerk und seiner Farm hin- und herschicken.

Trotz dieser Qualitäten gerieten die Henderson-Brüder in große Schwierigkeiten, als das Interesse an Luxusmotorrädern stark einbrach. Im ***Oktober 1917*** mussten Tom und Will an ***Ignaz Schwinn*** von der Schwinn Bicycle Company in Chicago verkaufen. Schwinn, der bereits die ***Excelsior*** Motor Manufacturing & Supply Company für 500 000 Dollar aufgekauft hatte, wollte seiner Motorradfamilie von Einzylinder- und V-Twins noch einen Vierzylinder hinzufügen. Zwar hatte er bereits einen Four auf dem Reißbrett, und sogar ein Prototyp-Motor war gebaut worden, dennoch machte es mehr Sinn, die Henderson Company und deren Know how billig aufzukaufen. ▷

Seitenansicht des Henderson-Vierzylinder-Motors



Schnittansicht des Vierzylinders



F-Motor nannte man das Prinzip der seitlich gegenüberliegenden Ventile. Einlass oben, Auslass unten. Kurbelwelle dreifach gelagert. Unten an den Pleueln sind die ins Öl eintauchenden Stifte für die Schleuderschmierung zu erkennen. Endantrieb direkt über Schwungscheibe und Kegelrad-Umlenkung

Lange läuft: Was gut beim Segeln ist, sollte bei der ersten Henderson eher hinderlich sein. Doch dies war dem Platzbedarf des vor dem langen Vierzylinder liegenden Trittbrettes mit den beiden Bremspedalen geschuldet. Die Gabel des Vorderrads war bereits gefedert und trug zum hohen Komfort der Vierzylinder bei. Einen Scheinwerfer und ein Cockpit mit Uhren und Leuchten brauchte es damals noch nicht

Schwinn bezahlte 53 319 Dollar für die produzierten Motorräder, Werkzeuge, Vorrichtungen und Modelle, übernahm aber auch die Verbindlichkeiten in Höhe von 171 410 Dollar. Tom Henderson wurde als Verkaufschef mit einem Gehalt von 10 000 Dollar angestellt, während William Chefingenieur für 5000 Dollar wurde. Die dunkelblauen Hendersons wurden für die Kriegszeit olivgrün umlackiert.

William Henderson hoffte, dass er mit Schwinns sagenhaftem Reichtum seine Marke in neue Höhen in Sachen Geschwindigkeit und Styling hieven könnte. Schwinn dagegen wollte den Vierer nicht groß verändern, sondern nur den Profit einsacken. Tom verließ daher das Werk, um in England mit Motorrädern zu handeln, und ***1919*** ging William ebenfalls weg. Die von ihm entwickelten Motorräder sollten den Namen Henderson bis zum Ende der Produktion tragen. Aber es ist sehr wahrscheinlich, dass Will seine Blaupausen mitnahm – denn er schmiedete ganz andere Pläne.

Auch Schwinn hatte seine eigenen Pläne. Noch bevor sich der Staub in der Fabrikhalle gelegt hatte, stand ***1920*** das K-Modell mit Seitenventilen, das auf dem Prototyp des Schwinn-Motors von ein paar Jahren zuvor basierte, in den Ausstellungsräumen der Händler. Die K war von ***Arthur Lemon*** entwickelt worden, der von Anfang an seit den Tagen in Detroit bei Henderson war. Der Motor sollte sich als genialer Wurf erweisen und stärker, kühler und zuverlässiger laufen als der alte Vierzylinder mit dem F-Kopf. Der Motor war auch wesentlich kompakter.

Bis zum Jahr 1935 waren die Indian Fours im Wesentlichen Ace-Modelle, die eigentlich Henderson waren

Das bei Wills Motor verwendete Schleuderölsystem hatte den Nachteil, dass aufgrund der Länge des Kurbelgehäuses das vordere Kurbelwellenlager bei langen Anstiegen und das hintere bei langen Abfahrten tendenziell unter Ölmangel litten. Bei hohen Drehzahlen schleuderte die Zentrifugalkraft das Öl von den Lagern weg, so dass sie dann, wenn sie am meisten Öl benötigten, am wenigsten Öl bekamen. Lemon entwarf für den K-Motor ein Druckschmiersystem für die drei Hauptlager, die Kurbelzapfen, das Getriebe und die schrägverzahnten Stirnräder. Die zugleich als Schwungrad dienende Kupplung bestand nun aus sieben Stahlscheiben und lief in Öl, und es gab sogar die Option für einen Rückwärtsgang bei Seitenwagenbetrieb. Die Bohrung von 68 Millimetern bei einem Hub von 89 Millimetern ergab einen Hubraum von 1300 ccm. Die Zündfunken produzierte ein Simms-Magnetzünder. Trotz des großen Hubraums genügte nach wie vor ein einzelner Zenith-Vergaser mit einem Ansaugdurchmesser von nur 25,4 Millimetern. Arthur Lemon verstärkte auch den Rahmen mit einem doppelten Unterrohr anstelle des einfachen, fügte die stabilere Kushion-Gabel und den Lenker aus der Excelsior 20-Serie dazu und stellte sie auf fette Reifen. Williams Modelle mit dem F-Kopf-Motor waren im Vergleich dazu allerdings federleicht.

Gleichzeitig aber machte William Henderson an anderer Stelle weiter. Er hatte neue Geldgeber gefunden und ***1919*** die ***Ace Motor Company*** in Philadelphia gegründet, und bereits ***1920*** kamen die ersten leistungsstarken und schlagkräftigen Modelle mit seinem F-Kopf-Motor auf den Markt. Doch dann geschah die Tragödie. Im Jahr ***1922*** wurde William bei einer Probefahrt mit seiner neuesten Kreation, einem sehr schnellen Sport-Einsitzer, von einem Autofahrer getötet. „Sorry, I didn't see you…" Will war gerade 39 Jahre alt.

Nach Wills frühem Tod wechselte auch Arthur Lemon zu Ace, und 1923 baute er rasante Bikes für die Jagd nach neuen Speed-Rekorden. Eine dieser Maschinen, die ***EXP4***, erreichte auf dem Roosevelt Boulevard in Philadelphia phänomenale 208,6 km/h, die ***EXP3*** schaffte mit einem Beiwagen 170,6 km/h. Doch dann schloss die Firma ihre Tore und tauchte erst 1926 wieder im Zentrum von Pennsylvania als Blossburg Ace wieder auf, 1927 dann als Michigan Ace.

Im Dezember ***1927*** übernahm schließlich Konkurrent ***Indian*** die Rechte und Sachwerte von Ace und vermarktete die Vierzylindermaschine als Indian Ace, bis in Springfield ein neuer Rahmen entworfen wurde für

Von 1917 bis 1931 liefen die Henderson-Motorräder bei Excelsior in Chicago vom Band. Sie gehörten zum Fahrrad-Imperium von Ignaz Schwinn

Das hier gezeigte Modell KJ gehört zu den letzten gebauten Henderson-Motorrädern. Ihr 1300er-Motor leistete 40 PS, und sie wurde zur Legende als „Streamline“. Der imposante Scheinwerfer und das dröhnende Signalhorn dominierten die Frontansicht, und auf dem Tank thronten drei Messinstrumente für Geschwindigkeit, Öltemperatur und ein Amperemesser sowie der Schalter für die Zündung

die Indian-Blattfedergabeln und deren typischen Blechverkleidungen. Bis zum Jahr ***1935*** waren die Indian Fours also im Wesentlichen Ace-Modelle, die eigentlich Henderson waren...

Doch wir sind der Zeit voraus. Zurück zu Schwinn: ***1922*** kam die erste Henderson mit einem ***De Luxe***-Schildchen. Sie bekam eine neu gestaltete Kurbelwelle, bessere Zylinderkopfkühlung, Leichtmetallkolben, eine neue Nockenwelle, geänderte Ansaugkrümmer und einen größeren Vergaser verpasst. Auch die Leistung wurde gesteigert, auf 28 PS bei 3400/min. Im September des selben Jahres stellte Wells Bennett einen neuen Rekord auf, als er die 1650 Meilen von Kanada nach Mexiko in nur 43 Stunden zurücklegte. Im Oktober wiederum fuhr er dann in sechs Tagen, 15 Stunden und 13 Minuten von Los Angeles nach New York und übertraf damit die Zeit, die Cannonball Baker nur Wochen zuvor auf einer Ace erzielt hatte.

Zum schnellsten Polizisten der Welt wurde Fred Ludlow, als er die fliegende Meile bei Pasadena, Kalifornien, mit einer werksseitig getunten De Luxe mit einer Geschwindigkeit von 204,5 km/h zurücklegte. Kein Wunder also, dass die De Luxe von über 600 Polizeidienststellen in den USA geordert wurde. Ende ***1927*** bekam die 205 Kilogramm schwere De Luxe Kolben mit höherer Kompression und polierte Köpfe vom Typ Ricardo und leistete 35 PS bei 3800/min.

Für Schwinn war das Potenzial des Seitenventil-Vierers nun eigentlich am Ende angelangt, also warb er ***Arthur Constantine*** von Harley-Davidson ab und setzte ihn als Chefingenieur ein. Constantine kehrte zum F-Kopf-Layout zurück, das sich bei der Ace als so erfolgreich erwiesen hatte. Er änderte die Kurbelwelle auf fünf Lager, behielt aber Bohrung und Hub der De Luxe bei.

Doppelseitige Anzeigen rühmten sich mit „57 Neuheiten“. Dazu gehörte eine geänderte Aufhängung des Schebler-Vergaser, ein geschmiedeter Lenkkopf (der stabilste, der damals in ein Motorrad eingebaut wurde), ein Sportlenker und ein abgesenkter Sattel sowie ein stromlinienförmiger Tank. Die neue 1300er, bezeichnet als ***Model KJ***, aber als ***Streamline*** bekannt geworden, leistete 40 PS bei 4000/min und schaffte 160 km/h. Die leichte und flotte KJ verspeiste also eine Vierzylinder-Indian quasi zum Frühstück.

Die leichte und flotte Streamline verspeiste eine Vierzylinder-Indian quasi zum Frühstück

1930 kam dann eine Sportversion der KJ – die legendäre ***Henderson Special KL***. Hochverdichtende Kolben mit zwei Ringen und der größere 31,75-Millimeter-Vergaser steigerten die Leistung auf 45 PS bei 4500/min. Der Top-Werkstester, Berg- und Boardtrack-Rennfahrer Joe Petrali debütierte mit der KL beim St. Charles Road Speed Trial auf einer langen, geraden Straße in Illinois. Das heisere Schnurren der Four verwandelte sich in ein hohes Dröhnen, als Petrali den Highway hinuntersauste, „als ob der Teufel auf einer Rakete ihn verfolgte“. Er legte die Meile in erstaunlichen 31 Sekunden zurück – das entspricht 186,9 km/h – gegen den Wind.

Die KL kostete nur 30 Dollar mehr als die KJ und war einerseits eine Speedmachine, deren erster Gang bis

Kein Kraftakt. Besitzer Frank Westall wirft sein Model A am Hinterrad an

John Rhodes genießt das Tempo seiner Streamline, die gut ist für 160 km/h — damit war man in den dreißiger Jahren eindeutig auf der schnellen Seite des mobilen Lebens

97 km/h reichte, andererseits eine Allrounderin, denn der Motor war so durchzugsstark, dass man im letzten Gang bis auf Schrittgeschwindigkeit abbremsen konnte und dann hochbeschleunigen, bis die Nadel bei der 100-Meilen-Marke (161 km/h) auf dem Corbin-Tachometer anschlug.

Es schien, dass der fabelhafte Henderson Four für die Ewigkeit gebaut sei. Doch Amerika kämpfte nach dem Wall Street Crash von ***1929*** mit dem Wiederaufbau, und Ignaz Schwinn rechnete damit, dass es mehrere Jahre dauern könnte, bis das Geschäft mit Luxusmotorrädern wieder anziehen würde. Er rief sein Management-Team zusammen und verkündete schlicht und einfach: „Gentlemen, heute hören wir auf“. Er machte die drittgrößte Motorradfirma in den USA zu, um sich auf die Herstellung von Fahrrädern zu konzentrieren.

Heute gilt eine Henderson Four immer noch als eines der imposantesten und wertvollsten Motorräder in der US-amerikanischen Klassik-Szene. ***John Rhodes*** aus Richmond, Virginia, hat zehn Jahre damit verbracht, sein ***1931er Model KJ Streamline*** zu restaurieren. Das Getriebe besteht aus neu gefertigten Teilen, ebenso wie die Ansaugkrümmer, die Tankdeckel, einige Fahrwerks- und Motorteile und das Bremspedal.

„Der Motor wurde vom berühmten Henderson-Motorenbauer ***Carl Vandre*** aus Colorado aufgebaut“, sagt John. „Ich bin immer wieder überrascht, wie leicht die Streamline jedes Mal anspringt“, sagt John, „und bekomme dann aber oft einen Schlag am rechten Knie, wenn ich damit die Zündkerzen berühre. Sie zieht sauber durch die Gänge, obwohl es etwas Übung braucht, um den Zweiten sauber rein zu bekommen, und ich mag das breite Leistungsband in jedem Gang sehr.“

Frank Westall aus Syracuse, New York, bezeichnet das Model A aus dem Jahr 1912 als den „Heiligen Gral für amerikanische Sammler“. Im Gegensatz zu John hat er kein Jahrzehnt damit verbracht, seine Henderson zu restaurieren. „Mann, ich habe einfach alle meine Motorräder verkauft und dann das Geld den Profis übergeben...“ □

Wegweisender Motorenbau von 1912 bis 1931 — die Henderson-Ära endete nach dem Wall Street Crash, als der Besitzer Schwinn keine Zukunft mehr im luxuriösen Motorradmarkt sah

Schau her, mein Schatz

Was unsere Leser so alles bewegt: perfekt Restauriertes, wohlbehütet Originales und liebevoll Umgebautes*

MZ ES 250/0 von Februar 1959: Für Rocci Langer die „Königin" der Ost-Klassiker. Originalzustand mit kompletter Historie und HO-Kaufvertrag. Die Veröffentlichung auf dieser Seite ist das i-Tüpfelchen ihres Motorrad-Lebens. Es gibt auch eine schöne Story zum Kauf der Maschine

AWO 425T mit Stoye 1-Seitenwagen, Baujahr 1956. Außen alt, innen neu, wird am linken Niederrhein gefahren von Reinhard Passarge

Die „Schorr Superior 500 Rocket 2" war einmal eine Honda CB 450. Martin Schorr hat sie in den 80er Jahren von seinem Vater übernommen

Die rare Gilera Strada 150 läuft seit 45 Jahren ohne Fehl und Tadel. Erstbesitzer Martin Dörsching hat bis auf die Lackierung nichts verändert

Burkhard Spekking hat endlich eine gefunden. Honda P50 Moped von 1966 – bis auf die Weißwandreifen in völlig originalem Topzustand

Neu aufgebaute 1983er Moto Guzzi California. 1000 ccm und 67 PS, von Ernst-Dieter Heilmann

Ein Jugendtraum von Michael Jehnigen: Honda VF 500 F, erstmals gesehen 1984 bei einem Interrennen in der CSSR. Nach der Wende ein Exemplar ergattert, zerlegt und in zwei Jahren fast Originalzustand hergestellt

Bald ein Oldtimer. Die 400er Suzuki Bandit von Mark Rabener wird Dreißig und befindet sich in bemerkenswert gutem Zustand

MZ RT 125/2 (links), Baujahr 1956, und Simson KR51/1K von 1972. Beide wurden von Matthias Herold selbst restauriert

Ducati-Raritäten: Die schwarze GTV 500 von 1982 in original Zustand wurde von Philipp Bergmann komplett zerlegt, gereinigt, überholt und zusammen gebaut. Die rote Sport Desmo 500 fährt sein Vater — die Bergmanns haben sie in Teamarbeit gemeinsam restauriert

* Senden Sie ein Bild und Daten Ihres Motorrades an: „Klassik Motorrad", Kennwort Lesermotorrad, Zeppelinstraße 35/1, 73760 Ostfildern, E-Mail redaktion@mo-web.de

KlassikMotorrad

Verlag und Redaktion
MO Medien Verlag GmbH,
Zeppelinstraße 35/1, 73760 Ostfildern
Telefon (0711) 248976-00, Fax -28
E-Mail redaktion@mo-web.de
www.mo-web.de

Chefredaktion
Jochen Soppa (v.i.S.d.P.)
E-Mail klassikmotorrad@mo-web.de

Mitarbeiter dieser Ausgabe
Marina Block, Adam Bolton, Dietmar Edel, Uwe Lütjohann, Klaus Nennewitz, Jochen Persy, Phillip Tooth, Gerfried Vogt-Möbs, Andrew Westlake

Produktion
Wolf-Martin Riedel (Chef vom Dienst), Regine Baur

Layout
Helmut Orthwein (Ltg.), Dagmar Brand

Anzeigen
Sabine Schermer (v.i.S.d.P.)
E-Mail s.schermer@mo-web.de

Helga Heiland (Klassik-Markt)
E-Mail mo-markt@mo-web.de
Telefon (0711) 248976-10, Telefax -33
Gültige Anzeigenpreisliste Nr. 45 vom Oktober 2019

Sekretariat und Abonnentenservice
Natascha Rensch, Monika Wöhr
E-Mail aboservice@mo-web.de
Telefon (0711) 248976-00, Telefax -28

Leserservice
Nachbestellungen älterer Ausgaben:
www.mo-web.de oder per
E-Mail bestellservice@mo-web.de
Telefon werktags 9 bis 13 Uhr (0711) 248976-24,
Telefax -28

Repro
Atelier am Schloßberg, 70499 Stuttgart

Druck
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH,
76829 Landau/Pfalz

Vertrieb Zeitschriftenhandel
VU Verlagsunion KG, 20086 Hamburg

PRESSE

„Klassik Motorrad" erscheint zweimonatlich.
Einzelpreis 6,90 Euro

„Klassik Motorrad" darf nur mit Genehmigung des Verlages in Lesezirkeln geführt werden. Vervielfältigungen auf fotochemischen oder mechanischen Wegen (Kopieren, Abfotografieren, Nachdrucken) sowie Datenträgerauswertungen nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages. Alle Angaben in „Klassik Motorrad" erfolgen nach bestem Wissen und Gewissen, für die Richtigkeit übernehmen Herausgeber und Verlag keine Gewähr. Bei Nichtbelieferung ohne Verschulden des Verlages oder infolge Störung des Arbeitsfriedens bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag. Für unverlangt eingesandte Texte und Fotos übernehmen Verlag und Redaktion keine Gewähr. Gerichtsstand ist Stuttgart.

Im MO Medien Verlag erscheinen
außerdem folgende Monats- und Sondertitel:

Klassik Motorrad Geländesport Spezial
Motorrad Magazin MO
MOTORRAD Jahrbuch
MOTORRAD TESTBUCH
BMW Motorräder
BMW Motorcycle Magazine
BMW Klassik
MOTO ROSSO / MOTORRÄDER AUS ITALIEN
QUAD-Magazin
9ELF – Porsche-Magazin
orig. – Magazin für Originale

Copyright © 2020
MO Medien Verlag GmbH
Geschäftsführer: Andreas Illg
Bankverbindung: Commerzbank Stuttgart
IBAN: DE28 6008 0000 0190 3391 00
BIC: COBADEFF600

Transkontinental-Guzzi

Nachhaltiger V-Twin-Impuls aus der Schweizer-Szene

Hallo Herr Soppa, vorab: „Klassik Motorrad" ist wirklich DAS Magazin für die Schätzchen, die allein durch ihre Aura ein wohltuendes Gegengewicht zu der Höher-Schneller-Weiter-Mentalität darstellen. Ob Zufall oder nicht, in jeder der letzten Ausgaben gab es in Wort und Bild Hinweise auf den längst erloschenen Stern der einstigen Kreativ-Schmiede aus der Schweiz, in der man es schaffte, eine schon von Haus aus schlanke Le Mans in ein skelettartiges Gebilde zu verwandeln. Ich hatte bereits von diesem jahrzehntelangen Traum berichtet (danke für die Veröffentlichung meines Leserbriefes in Ausgabe 3/2020), nun kann ich mich über die Vollendung des Neuaufbaus freuen.

Am letzten Sonntag die lang ersehnte erste Ausfahrt. Trotz umfangreicher Erfahrungen auf verschiedensten Spielzeugen schon vor dem Start eine – positive – Unruhe der besonderen Art. Unsicherheitstendenzen statt der sonst üblichen Routine. Oder lag es am eher extremen Kniewinkel? Manuelles Fluten der Vergaser, Super Plus-Tropfen auf Auspuff, Rahmen und Fliesen, tiefbassige Explosionen aus dem Lafranconi „Silencer", insektenfreie Zone trotz vorhandener Flammsiebe, spontanste Gasannahme, fahrradartiges Einlenken, ein Motorgebirge in einem Hauch von Nichts, völlig neues Empfinden der altbekannten Hausstrecke und das deutliche Empfinden, dass es sich nicht erst ab 150 km/h auf der Landstraße schnell anfühlt.

Doch halt: Das zeitgeistige Gewissen im Hinterkopf fährt immer mit. Wie mit dem emotionalen Zwiespalt umgehen, der sich selbst im sich einstellenden Flow auf einer Transconti Guzzi nicht gänzlich ignorieren lässt? Ungehemmtes Motororchester versus Sonntag Morgen allein auf Waldstrecken oder durch die Weinberge. Tendenz schwierig, Hilfestellung erforderlich. Lassen wir die hoffentlich nicht nur schöngeredete Kraft der Gedanken zu: Eine Le Mans darf man heutzutage bereits als schützenswertes Kulturgut bezeichnen, eine Transconti sowieso. Massenhaftes Auftreten ausgeschlossen. Zitat Fritz W. Egli: „Motorradfahren ist die schönste Form, genüsslich Benzin abzufackeln." Und zu guter Letzt der medizinische Faktor: Garantiertes Freisetzen von Endorphinen als Nebenwirkung des oben beschriebenen Ritts für die ganz besonderen Stunden. Heutzutage wichtiger denn je...

Michael Bockwoldt, per E-Mail

McQueen-Doubles

Zum Scrambler-Spezial in der letzten Ausgabe von „Klassik Motorrad"

Wie immer qualitativ feine Artikel und Fotos in der neuen Ausgabe, aber das Scrambler Spezial mit dem Bericht über die McQueen-Triumph – very very good! Und auch ein dèja vu-Erlebnis – ich habe die Erzählungen und Stories der beiden McQueen-Doubles vom Kultfilm „Le-Mans", Erich Glavitza (Erich ist auch begeisterter Motorrad und Motocross-Fahrer) und Peter Huber (ehemaliger Chef von Kawasaki Österreich) auch schon live genossen, genauso genial und empfehlenswert für McQueen- und Race-Fans.

Dieter Peschl, per E-Mail

Wuchtfaktoren

Auch der Harley-Tuner ist an Ducati-Kurbelwellen interessiert

Guten Tag, mit großem Interesse habe ich Eure Ducati-Motorüberholung, insbesondere das Auswuchten der Kurbelwelle, verfolgt. Ich wuchte selber Kurbelwellen aus (hauptsächlich Harley 45 Grad) und bin für jede neue Anregung offen. Ich habe bisher immer bei Twins beide Pleuel-Massen in die Wuchtungen einbezogen und bin recht gut mit 55 bis 62 Prozent Auswuchtung der oszillierenden Massen zurecht gekommen. Am 90-Grad-Motor scheint das aber anders zu sein. Ihr verwendet nur 50 Prozent davon,

nur die oszillierenden Massen eines Pleuels, und könnt somit auch 100 Prozent Auswuchtung leicht erreichen. In Eurem Fall und mit Euren Maßen sind die 100 Prozent leicht zu erreichen, es sind nur 102 Gramm am Hub-Radius bei 180 Grad einzubringen. Das ginge leicht mit dem Füllen der vier vorhandenen Bohrlöcher. Konisches Ausdrehen der Kolbenbolzen würde da nicht reichen, denke ich.

Nur, was mich bedenklich macht, sind die schon modifizierten Hubflanken (Ausdrehungen und Bohrungen). Rechnerisch leicht überschlagen hätte die Kurbelwelle ohne diese Bearbeitung einen Wuchtfaktor von um die 120 Prozent (nach Eurer Einpleuel-Methode). Auch wird es fast nicht möglich sein an der modifizierten Welle den originalen Wuchtfaktor zu ermitteln. Aber Ducati würde da bestimmt Auskunft geben.

Wie auch immer, diese sehr erleichterte Welle steht im Gegensatz zu Eurer gebrochenen Welle. Wären die 100 Prozent bei der modifizierten Welle richtig, müsste die gebrochene Welle falsch gewuchtet gewesen sein. Für mich wäre es sehr interessant zu wissen wo Eure Auswucht-Prozedur für die 90-Grad-Kurbelwelle dokumentiert ist. Man lernt ja nie aus. Ich erwarte mit Spannung Eure Antwort
Josef Weisz, per E-Mail

Anmerkung der Redaktion:
Antworten finden Sie in dieser Ausgabe ab Seite 88.

Gut gekontert

Tipps für die Schlauchmontage im klassischen Motorradreifen

Hallo „Klassik Motorrad“-Team, mit Interesse habe ich den Artikel über den richtigen Einbau von Ventilen, insbesondere den Kontermuttern von Schlauch-Rädern, gelesen. Es macht natürlich absolut Sinn, die Kontermutter hochzudrehen, und die technischen Argumente waren nachvollziehbar dargelegt. Mir ergeben sich da aber noch Fragen. Ich restauriere gerade ein Zweirad der Marke Simson. Es geht um den Kleinroller KR 51/2 „Schwalbe“. Aus dem Ersatzteilhandel habe ich mir Weißwandreifen der Größe 2,75 x 16 geordert. Sie kamen im Set mit Felgenbändern und Schläuchen. An letzteren sind Ventile, Schraubkappen und zwei Kontermuttern pro Ventil vormontiert. Wie verfahre ich denn damit?

Desweiteren interessiert mich die vielerorts lesbare Empfehlung vom Einsatz von Talkumpulver. Wenn ich dieses zwischen Reifen und Schlauch einbringe, vergrößere ich doch die Gefahr des Verrutschen des Schlauchs in der Decke und damit ein mögliches Abscheren meines Ventils. Gibt es hierzu einen Rat, der auch in die unterschiedlichen Kräfte der jeweiligen Hubraumklassen differenziert?
Ronny Mehlhorn, Mannheim

Anmerkung der Redaktion:
Die doppelte Mutter ist zum Kontern, wie gehabt, für oben (Kappe) oder unten (Felge). Talkumpuder ist für die Schlauchmontage hilfreich. Damit soll Faltenbildung beim Aufpumpen vermieden werden.

Eidgenossen

Schöne Motorräder und kein Zwangsgeld für unsere Leser

Sehr geehrter Herr Soppa, sehr geehrter Herr Vogt-Möbs, der von Ihnen veröffentliche Artikel über „Eisen der Eidgenossen“ ist eine nette Zusammenfassung der Retro Classic und eine vielleicht gut getroffene Würdigung einer Sonderaustellung von Schweizer Motorrädern, lässt aber in seiner politischen Aussage stark zu wünschen übrig. Frau Katja Abt als Sprecherin eines, ich zitiere: zwangsfinanzierten Staatsfunk SWR, darzustellen, finde ich gerade zu erbärmlich.

Bitte bleiben Sie zukünftig bei ihrem Thema altes Eisen, das in Ihrer Zeitschrift ordentlich abgehandelt wird. Vermeiden Sie bitte politische Äußerungen in Ihrer Zeitschrift, besonders die, die man den Verschwörungsgläubigen zuordnen kann. Und denken Sie daran, dass ich mit meiner Finanzierung Ihres Heftes gern über Motorräder, möglichst ALT oder gar dreirädrig, lesen will. Ansonsten auf weitere gute Ausgaben ihrerseit mit meiner Finanzierung.
Volker Langenstein, per E-Mail

Hilfreiche Lupe

Von schönen Zeiten, als in Italien noch mit Lire bezahlt wurde

Liebe Motorradfreunde, es geht hier um die Personen von der Tuner-Werkstätte Transkontinental in der Schweiz. Leserbriefschreiber Helmut Gockel schreibt in Heft 2/2020: „Leider leben beide (Cyrill und Viktor Matti) nicht mehr – Motorradunfall.“ Das ist Quatsch und unverantwortlich. Denn die beiden sind heute muntere und aktive Rentner, was auch für den Dritten im Bunde, Richard Siegrist, gilt. Ich habe lange Zeit mit diesen Herren geschraubt und Motorradreisen gemacht. Und ich bin der „Erfinder“ des Namens Transkontinental, später des Kürzels TRC. Und Helmut Gockel habe ich damals auch kennengelernt. Ich bitte Sie doch herzlich, diese Falschmeldung zu berichtigen.

Dann noch etwas im gleichen Heft. Gert te Lintelo schreibt zum Bild unten rechts auf Seite 81: Dagegen scheint dem munteren Fahrensmann ... der Filzstift beim Schreiben des Preisschildes etwas ausgerutscht zu sein. Mit 52 000 Euro Preiswunsch ... undsoweiter. Ich glaube eher, dem Schreiber te Lintelo ist die Brille verrutscht. Nämlich lautet die Zahl 520 000 (vier Nullen!). Und die Währung ist mit L angegeben, also Lire. Das macht dann etwa 5000 Euro und scheint doch angemessen zu sein. Spendieren Sie dem Schreiber doch eine Lupe und einen Taschenrechner.
Reinald Huwyler, CH-Luzern

Zuschriften bitte an:
Redaktion „Klassik Motorrad“, Leserbriefe,
Zeppelinstraße 35/1, 73760 Ostfildern-Kemnat,
oder per Telefax an (0711) 248976-27,
E-Mail redaktion@mo-web.de

Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen. Anonyme Briefe können wir nicht berücksichtigen.

„Klassik Motorrad“ Nr. 6/2020
erscheint am Freitag, dem 2. Oktober 2020

Infos und Online-Bestellung für kostenlosen Versand per Post über www.mo-web.de

Vorschau ohne Gewähr

Jamathi 50
David gegen Goliath. Wie ein niederländisches Garagenteam die großen Werksmannschaften anno 1968 ganz böse foppte, davon erzählen wir in der kommenden Ausgabe von „Klassik Motorrad“

Ducati 750 Supersport
Der legendäre Rundmotor aus Bologna zerlegt, verbunden mit der bangen Frage des Eigners, ob das Innenleben originalgetreu ist oder nicht. Die Klärung im nächsten Heft

Fotos: Lüthi, Tooth, Elbers

Norton 99
Bei dieser Kombination kommt beim Landstraßenritt große Freude auf. Das fantastische Federbett-Chassis in Kombination mit dem 600er Dominator-Twin. In Ausgabe 6/2020

MO MEDIEN VERLAG

MOTORISCH GUT
Die Titel aus dem MO Medien Verlag

Motorrad Magazin MO
Kompetenz und Begeisterung, jeden Monat neu

Ausgabe 8/2020:
Aprilia Tuono V4 Factory, Ducati Streetfighter V4 S, KTM 1290 Super Duke R, BMW F 900 XR und X 1000 XR, Brixton Crossfire 500, Yamaha XJR 1300, L-Twins

BMW Motorräder
Das Original seit 1999, vier Mal im Jahr

Ausgabe 74:
F 900 XR und S 1000 XR, Hattech-Auspuff, Dauertest R 1250 GS, 40 Jahre R 80 G/S, Classic Boxer-Spezial, R 1250 R Roadster, Konnektivität, Viba Motor-R nineT

moto rosso
Motorräder aus Italien. Keine weitere Ausgabe

Ausgabe 24:
Ducati-Löwe Giancarlo Falappa, neue Panigale V4, Moto Morini Corsaro ZZ, Benelli Leoncino, Aermacchi Doppelnocken, Moto Guzzi V7 III — und viel mehr

Motorrad Jahrbuch 2020
Informationen kompakt zum Motorradjahr

Ausgabe 2020:
Marktübersicht, alle Motorräder in alphabetischer Reihenfolge. Wichtigste Marken im Portrait. Roller, Reifen, Kindermotorräder, Gespanne. Wissen, was Sache ist

9ELF – für Porsche-
Enthusiasten. Erscheint zweimal im Jahr

Ausgabe 1/2020:
356-Klassik-Special: Von der „Nr.1“ bis Janis Joplin. Umbau 911 T von 1974. Neuer 911 Turbo S. East African Safari Classic. Boxster/Cayman GTS mit Sechszylinder

BMW Klassik –
für Freunde von BMW-Autos. Keine weitere Ausgabe

Ausgabe 3/2019:
40 Jahre M1, der radikale Sportwagen, plus Turbo-Studie von 1972. 3er-Coupés der E46-Reihe, BMW 700 mit Boxermotor, Kaufberatung 3er E30-Reihe und Z3

Jetzt am Kiosk — oder direkt beim Verlag:
Fon (0711) 24 89 76-24. E-Mail: bestellservice@mo-web.de

MOTORRAD MAGAZIN MO: JETZT ONLINE BESTELLEN!

Aktuelle und frühere Ausgaben von MO sowie unseren Sonderheften **online bestellen** und **versandkostenfrei*** nach Hause liefern lassen

*(innerhalb Deutschlands)

AB SOFORT AUCH ALS E-PAPER DIGITAL ERHÄLTLICH

WWW.MO-WEB.DE

ROYAL ENFIELD
ROYALENFIELD.COM

119 JAHRE PURES MOTORRADFAHREN

Seit 1901. Als der weltweit älteste Motorrad Hersteller mit durchgehender Produktion, begeistert Royal Enfield viele Generationen von Fahrern mit Abenteuergeist und Einfallsreichtum.

royalenfield.com

ASSURED 3 YEARS

A2 FSK

ROYALENFIELD ROYALENFIELDEUROPE @ROYALENFIELD