

DER VEREINSMEIHER

Die Vereinszeitschrift der Honda Dax- und Monkey IG e.V.

Ausgabe 4 - Februar 2013

Daxfiebers Monkey-Infektion
Peckfitz und andere ATC-Geschichten
Klassikwelt Bodensee
6Volt-Dax-Vergaser
Gabelarbeiten

Dschungelbuch

Sammlerportrait Monkey-Mogli

vom Dax-Traum
zur
Traum-Dax

Zündungsumbau
6V auf 12V
mit EPU



Dolomitentour 2012
Vereinstreffen Gruibingen
Motorüberholung zum Nachdenken

Plus

Dax-Lichtmaschinen und Kurbelwellenzapfen
Kupplung einstellen - TÜV-konformer Seitenständer
Techno Classica - Zündung statisch gemacht

Impressum

Herausgeber:

Honda Dax-und Monkey-
Interessengemeinschaft e.V.
c/o Bernd Döpfer
Weinbergstr. 4
73277 Owen / Teck

E-Mail: vorstand@monkey-ig.de

Internet: <http://www.monkey-ig.de>
oder <http://www.dax-ig.de>

„Der Vereinsmeier“ ist eine Exklusivausgabe
für Mitglieder und erscheint unregelmäßig.
„Der Vereinsmeier“ ist im Mitgliedsbeitrag
enthalten und für Vereinsmitglieder kostenlos.

Verantwortlich im Sinne des**Presserechtes:**

Bernd Döpfer
Michael Kugler

Redaktion:

Michael Kugler

Autoren dieser Ausgabe:

Bernd Döpfer
Markus Fröschle
Klaus Geyer
Felix A. Gutierrez
Tobias Hantschel
Frank Klinner
Michael Kugler
Holger Sahlmann
Malte Schmeußner
Oliver Sperber
Fabian Stöhr
Axel Zeidler
Yannick Zeidler

Verlag/Produktion:

Selbstverlag
Druck: WIRmachenDRUCK GmbH
71711 Murr

WirmachenDruck.de

Sparen Sie bis zu 50% beim Druck!

Erstellt mit Microsoft Office 2010
Gimp und Inkscape
PDF über Ghostscript

INHALT

Der Vereinsmeier Nr. 4

- 1** Vorwort
- 2** Daxfiebers
Monkey-Infektion
- 6** Die Dax
meiner Träume
- 10** Einer von uns
- 12** Forke des Grauens
- 14** Technik-Tipp
Kupplung
einstellen
- 15** Meine ATC-
Geschichte
- 19** Dax-Kurbelwellen
- 20** 6V-Vergaser
zusammenbauen
- 24** Technik-Tipp
Zündung statisch
gemacht



- 25** Peckfitz-Story
- 28** Klassikwelt
Bodensee
- 31** Dolomitentour
2012
- 34** Motorüberholung
zum Nachdenken
- 40** Techno Classica 2012
- 43** Zündungsumbau
6V auf 12V mit EPU
- 46** Honda-Dag 2012
Fort Fechten / NL
- 48** Dschungelbuch
Sammlerportrait
Monkey-Mogli
- 56** TÜV-konformer
Seitenständer
- 59** Vereinstreffen in
Grübingen 2012



Vorwort

Liebe Leser,

rechtzeitig zum Start ins neue Jahr 2013 dürft Ihr die vierte Ausgabe des inzwischen traditionellen Honda Dax- und Monkey-IG *Vereinsmeiers* in den Händen halten. Unser Dank gilt allen aktiv Beteiligten und Ideengebern. Nur mit Eurem Engagement ist es möglich, eine vereinseigene Zeitung in diesem Format auf die Beine zu stellen.

2012 wurde es uns nicht langweilig! Neben der Messepräsenz auf der Techno Classica in Essen bauten wir unseren Stand erstmalig in Friedrichshafen für die Klassikwelt Bodensee auf. Eine tolle Messe und eine willkommene Abwechslung, da die Retro Classics in Stuttgart 2012 zeitgleich zur Messe in Essen stattfand.

Auf unserer Mitgliederversammlung hatten wir für 2013 wieder die Teilnahme an der Klassikwelt Bodensee ins Auge gefasst. Leider ist nach aktuellem Stand die Durchführung nicht möglich, da wir schlicht und einfach ein „Personalproblem“ haben. Sehr schade! Als Ersatz wollten wir auf der Retro Classics Stuttgart ausstellen. Die Anmeldung scheiterte daran, dass im Dezember bereits kein Clubplatz mehr frei war, wogegen teure „normale“ Ausstellerplätze noch buchbar waren. Offensichtlich sind die Veranstalter nicht an Traditionsclubs, sondern ausschließlich am Geldverdienen interessiert.

Unser Treffen in Gruibingen auf der schwäbischen Alb und die Alpentour waren die fahrerischen Highlights und werden dieses Jahr wieder veranstaltet.

Ob Messeauftritt, Treffen oder Artikel für unsere Zeitschrift: Ihr seid jederzeit gerne als aktiv Mitwirkende willkommen. Der Verein besteht nicht nur aus dem Vorstand, sondern lebt vor allem von der Aktivität und dem Interesse seiner Mitglieder.

Das seid Ihr alle.

Wir wünschen Euch nun ein tolles Dax- und Monkey-Jahr 2013 und viel Spaß beim Lesen des Vereinsmeiers.

Im Namen des gesamten Vorstandes

Bernd Döpfer und Michael Kugler

Daxfiebers Monkey-Infektion



Projekt J2

1. Die Idee

Schon länger hatte ich die individuellen und schnellen Monkeys der Forenkollegen bewundert.

Ein Bike nach eigenen Vorstellungen und Wünschen zu bauen hatte seinen besonderen Reiz.

So reifte also der Entschluss es selber zu wagen. Nur wie an die Sache heran gehen? Ich wollte mit einem Rahmen aus Amerika beginnen und dann nach und nach (je nach Finanzlage) die weiteren Teile kaufen. Diese sollten entweder von Honda oder hochwertige Zubehörteile sein. Auf keinen Fall wollte ich Teile aus China verwenden. Als Motor wollte ich unbedingt einen neuen Nice haben. Das preisliche Limit hatte ich mir bei 5.000 Euro für alles festgelegt. Ganz schön knapp! Deshalb war es klar, dass auch gute Gebrauchtteile verwendet werden

mussten. Kein Problem für mich. Lediglich beim Motor kam -wie schon geschrieben- nur Neuware in Frage.

2. Es geht los!

Also wurde regelmäßige beim bekannten Internet-Auktionshaus das Angebot an Rahmen in den USA gesichtet. Eines Tages erschien dann auch das gewünschte Objekt. Ein 72er AK3-Rahmen. Erste Serie der gefederten Monkeys überhaupt. Schwinge und Dämpfer hingen auch noch dran. Konnte man ja weiter verhöckern, da ich die ganz sicher nicht brauchen konnte. Da der Verkäufer auch noch im Besitz einer hinteren Nabe war, wurde die gleich mit erworben. Nach ca. 2 Wochen kam die Nachricht vom Zollamt: Paket kann abgeholt werden.

Tipp: In die Zollpapiere gleich die Rahmennummer eintragen lassen. Das kann spätere Missverständnisse

vermeiden helfen. Außerdem den Verkäufer um eine Rechnung (als Kauf-Vertrag) bitten. So was kann später zur Zulassung sehr wichtig werden!

Die erste Sichtung der Teile verlief dann sehr positiv. Alles gerade, wenig Gammel, Gewinde o.k. - Glück gehabt. Da wird teilweise auch ziemlicher Schrott geliefert. Also Vorsicht!

3. Weiter geht's

Der Anfang war also gemacht. Aber mit 'nem Rahmen und 'ner Nabe kommt man noch nicht weit. Zu der Zeit war glücklicherweise das Angebot an Gebrauchtteilen im Forum der Honda Dax- und Monkey IG recht üppig. So konnte ein Satz Reifen mit Alufelgen, eine vordere Nabe von Blohm mit Bremsscheibe und ein Honda Seitendeckel erworben werden.

Auch ein Satz Faddybike-Gabelbrücken (ursprünglich für Dax, aber veränderbar) in 26mm für die Nice-Gabel fand sich ein. Der Weg zu einem rollenden Fahrgestell war also gar nicht mehr so weit.

Bei Faddybike wurden dann die Gabelholme in 540mm Länge gekauft. Dank IG-Mitglied Dominik fand sich auch eine nagelneue Kitaco-Schwinge in +5 zum fairen Kurs. Au Mann, ging das fix!



Auch die hinteren Stoßdämpfer und ein Kitaco-Lenker konnte durchs Forum ergattert werden. Nach nur wenigen Wochen konnte ich den Rahmen wieder auf die Räder stellen.



Ich hatte mich übrigens für die etwas größeren 10-Zöller entschieden, da mir das für das schnelle Bike lieber ist .

Irgendwie wollte mir aber die dünne Nice-Gabel dann doch nicht so gefallen. Nach reiflicher Überlegung wurde sie über´s Forum wieder verkauft und eine Faddybike-USD-Gabel bestellt.

4. Der Antrieb

Wie schon erwähnt, wollte ich auf jeden Fall einen neuen Honda Nice Motor haben. Da ich den 146er von Markus Fröschle schon live erlebt hatte, entschied ich mich für ein identisches Triebwerk. Fertig kaufen

wollte ich aber nicht, da ich ja ein enges Budget hatte und außerdem auch was lernen wollte. Also wurde ein neuer Rumpfmotor ohne Kolben und Kopf bei Torsten Weist gekauft. Wegen dem Hubraum musste der Motor zerlegt und gespindelt werden. Da ich schon einige Motoren zerlegt (und wieder zusammen gebaut) hatte, war die Demontage des Nice kein Problem. Die zu bearbeitenden Teile gingen zu Frank Thom (TRP). Rechtzeitig vor Weihnachten 2010 hatte er alles fertig und konnte mir die Teile auf der Weihnachtsfeier in Duisburg überreichen.



Neben dem großen Kolben und Zylinder war auch ein Takegawa Superhead mit S30-Nockenwelle im Paket. Außerdem die Teile für den Kupplungsumbau auf 5 Scheiben sowie das Dichtungsmaterial.

Noch vor Hl. Abend hatte ich den Motor wieder komplett zusammen gebaut. Dank an dieser Stelle Auch für manchen Tipp aus dem Forum. Das erleichtert die Sache doch sehr. Auch Frank Thom war stets zur Stelle, wenn es Fragen gab.

5. Teile, Teile, Teile

So ein Moped besteht doch aus mehr Teilen als man am Anfang denkt. Und so wurden über den Winter die noch benötigten Brocken nach und nach angeschafft. Dank des Forums und den Kontakten dort war es möglich, manches schöne Teil zu günstigen Preisen zu bekommen.

Die Farbwahl ergab sich mehr aus Zufall. Ein Tank in "Baby-Tracker"-Lackierung und ein Seitendeckel in



Candy Ruby Red passten gut zusammen. Der Lampentopf aus Blech von Peter Lerch, ebenfalls Candy Red, fügte sich da prima ein. Das Ensemble gefällt mir immer noch sehr gut. Als Sitzbank entschied ich mich für die Kitaco-TL-Bank, welche

ich bei Thomas Geissler kaufte. Das kurze Heck hatte Markus Fröschle noch rumliegen und ein Take-Tacho kam von Axel Zeidler. Neue Nice-



Bremsenteile und Griffarmaturen hatte Torsten Weist anzubieten. So langsam kam Eins zum Anderen und es sah schon richtig nach Monkey aus. Ich war arm aber happy!

6. Elektriktrick

Etwas "Muffe" hatte ich von Anfang an vor der Elektrik. Das ist einfach nicht so mein Ding. Schon gar keine Komplettverkabelung eines Eigenbaus.

Umso glücklicher war ich, als mir unser Elektrolurch Klaus Geyer die Verkabelung zusagte. Puh!

So ging's im Frühjahr ins Fränkische zum Klaus. Ich hatte bei Maseco einen originalen J2-Kabelbaum erworben. Damit, so dachte ich, sollte



die Sache eigentlich fix von der Hand gehen. War aber dann doch nicht so. Nach fast einem ganzen Samstag war sie aber dann verkabelt. Sie

blinkte, leuchtete, hupte und ein Zündfunke war auch da. Danke hier noch mal für Deinen starken Support, Klaus!

7. Der erste Probelauf

Das kennt jeder, der schon mal 'nen Motor gemacht hat. Wird er wohl anspringen? Wird alles funktionieren? Wird er öldicht sein? Habe ich was vergessen?

An einem Mittwochnachmittag war es soweit. Benzinhahn auf, Choke gezogen, Zündung an.



Nach dem 3. Kick sprang sie an.

Wahl war. Der Auspuffton war kernig aber erträglich. Ich konnte es mir nicht verkneifen mal kurz im Wohngebiet auf und ab zu fahren. Uiuui, geht das Ding los! Kein Vergleich zu meiner oldschool-getunten Dax, die eigentlich auch nicht schlecht läuft. Die nächsten Tage wurden dann noch ein paar Kleinigkeiten fertig gemacht, damit sie zum TÜV beim Händler konnte. Es war fast unerträglich zu warten, bis endlich der TÜV grünes Licht gab und ich das Fahrzeug dann zulassen konnte. Am 5. Juni war's geschafft.

8. Motorschaden

Der erste Honda-Nice-Sommer ging dann problemlos ins Land. Ich war total glücklich und auch von der Leistung her rundum begeistert. Auch das Fahrverhalten ist tadellos und die Bremsen packen gut zu.



Es war eigentlich die letzte Fahrt Ende Oktober, als es dann passierte. Aus heiterem Himmel brach die Kurbelwelle, was zur Blockade des Motors und zum Sturz führte. Glücklicherweise kam ich relativ glimpflich davon und auch die Monkey hatte nur ein paar Kratzer abbekommen. Wie konnte das passieren? Frank Thom nahm sich der Sache an und stellte fest, dass die Welle zu hart war. Ein Bearbeitungsfehler bei Honda also.

Im Winter 2013 wurde dann der Motor wieder geöffnet und eine qualitativ hochwertige TRP-Welle eingebaut. Glücklicherweise war

sonst im Motor, außer der Lichtmaschine, alles in Ordnung geblieben.

9. Was sonst noch so war

Im Frühjahr 2012 ging's dann also mit der neuen Kurbelwelle wieder los. Es dauert doch etwas, bis wieder das Vertrauen in die Technik da war. Aber mittlerweile geht es wieder ganz gut. Um den Antrieb zu schonen, hatte ich eine Nabe mit Ruckdämpfern eingebaut. Schaden kann's nicht!



Der ursprünglich verbaute Daytona-Doppelrohr-Auspuff wurde mittlerweile gegen einen Daytona mit seitlichem Auslass getauscht. Der DoRo war mir immer zu breit. So gefällt sie mir viel besser.



Durch einen Fehler meinerseits (verlorener Akku) wurde die Elektrolurch'sche EPU gegrillt.

Auch die ist mittlerweile ersetzt und funktioniert wieder bestens.

Das Ziel mit 5000 Euro auszukommen wurde nicht ganz geschafft. Aber arg viel mehr war es dann auch nicht. Die neue Kurbelwelle mal außer Acht gelassen. Hätte ja auch halten können...

Ich finde, das Ergebnis und der Spaß den ich damit habe, sind jeden Cent wert gewesen. Würde mich freuen, wenn Euch mein Erlebnisbericht auch gefallen und vielleicht animiert hat, so was auch mal zu machen. Viel Erfolg dabei!

Ciao!

Euer

Fabian Stöhr (Daxfieber)





Die Dax meiner
Träume

Hallo ihr Damen,
ich möchte hier meine kleine
Geschichte zu meiner Dax
kuntun...

Infiziert hat mich der "Virus" wohl in
meiner frühen Kindheit, ausgebro-
chen ist er im November 2011. Nach
einem miserablen Schlaf einer unru-
higen Nacht bin ich morgens total
"gerädert" in eine tiefe REM Phase -
Rapid Eye Movement - gefallen und
da kamen mir Bilder aus meiner frü-
hen Kindheit ins Gedächtnis. Eine
Phase der "infantilen Regression"
überkommt mich. Die Bilder lassen
so ungefähr auf das Jahr 1973/74
schließen.

Mein hauptsächliches kindliches
Interesse beschränkt sich darauf,
draußen mit den Nachbarskindern
die Gegend unsicher zu machen und
gegebenenfalls mit Playmobil zu
spielen. Von Technik, Autos und
Mopeds habe ich absolut keine Ah-
nung. Da bin ich 5 oder 6.

Aber da war doch was!? Die Faszina-
tion war ein kleines Zweirad mit
Motor, goldfarbenen, hohen Schutz-
blechen, viel Chrom und einer gro-
ßen schwarzen Sitzbank, total fancy
das Teil. Was war das für ein Mobil,
wer hat das "skurrile" Gefährt ge-
baut?! Es gab zu dieser Zeit ja diver-
se Mopeds, Mokicks und Mofas,
keine Ahnung was es nun war, Zünd-
app, Kreidler, Montesa, Bultaco,
Vespa, Yamaha, Suzuki, Honda, Ossa,
Puch, ich wusste es einfach nicht?!

Nach langem ausgiebigen Stöbern
und Suchen im World Wide Web, bin
ich dann nach gut einem halben Tag
fündig geworden. HONDA DAX, das
war nun das Zweirad, welches mir im
Traum begegnet war.

Aber ich hab da ein spezielles Bild
vor meinem geistigen Auge. Weiter
suchen. Gibt es die überhaupt oder
war das alles nur Phantasie? Ich bin
noch nicht am Ziel. Oh Mann, da gibt
es ja verschiedene Varianten und
Modelle. Dann plötzlich, das wahr
gewordene Bild...eine HONDA DAX
CT70 in Candy Gold. Wie geil ist die
denn...! Mich durchdringt das Ver-
langen, ein solches Gefährt besitzen
zu müssen.



Weiter suchen, du hast ja nun die
Eckdaten. Aha, ein USA Model. Okay,
wie bin ich darauf gekommen? Hab
ich's bei Bud Spencer und Terence
Hill gesehen, Colt Severs, Starsky &
Hutch? Oder ist die jemand in Spani-
en im Urlaub gefahren? Egal, ist ein-
fach nur Mega, das Dingen. Wo
gibt's die zu kaufen?

Die Suche beginnt. Alle Portale,
"mobile.de", "autoscout24.de", ebay
und, und, werden abgegrast, ich
google weiter. Da werde ich auf ein
Forum aufmerksam, "DAX und
MONKEY Freunde Stuttgart", "Der
Treffpunkt für Liebhaber und Fahrer

von originalen Honda-Fahrzeugen
mit liegendem Einzylinder". Da mel-
de ich mich an, das scheint mir das
Richtige zu sein! Woowwww, was
geht denn hier ab?! Richtig geil,
was für Infos da auf mich einpras-
seln, die Bildergalerie wird durch-
stöbert, das ist es.

Kaum 4 Wochen im Forum unter-
wegs, mit einer Menge angelesener
Infos im "Gepäck", wird es am
6.Januar.2012 wahr. Ebay Kleinan-
zeigen bieten so manche Zweiräder
an, aber eine sticht mir ins Auge, die
unterscheidet sich von all den dort
angebotenen Modellen. Der Kauf

meiner HONDA DAX ST 70 Export Modell Typ 2 ist besiegelt. Nach etwas Feilschen habe ich die Gute für 1000 Euro erworben.



Angesetzt waren vom Verkäufer 1400 Euro. Ich bin so happy. Ist zwar nicht goldfarben, aber sie hat die hohen Schutzbleche und diese "an-

dere" dynamische "flammenartige" Bauchbinde und sie hat diesen exotischen Charme. Die Farbe, Candy Ruby Red, ist sehr schön und generell steht sie in einem außerordentlich guten Zustand da. Eine optimale Basis alles so herzurichten, wie es mir im Kopf vorschwebt. Auf nach Ludwigsburg. das Schätzchen abholen und den Deal in trockene Tücher bringen.

Geil, ich kann das gute Stück die meinige nennen, gekauft! Eine originale HONDA DAX. Auf Wolke 7 schwebend geht's in einem moderaten Tempo zurück nach Dortmund. Nach dem 2ten und 3ten Betrachten fallen mir dann doch ein Paar Sachen auf, die ich unbedingt ändern muss. Nun geht's los..., ich mache mich an die Arbeit, die "alte Dame" zu demontieren...



Offensichtlich müssen die Sitzbank und der Auspuff neu. Der Ehrgeiz hat mich gepackt. Es könnte dann doch auch gleich der Motor revidiert werden, die Seitendeckel schön polieren. Neue Dichtungen. Die Schrauben sind auch nicht mehr so schön, na gut, 6 Kant Inbus Edelstahl, wenn schon denn schon. Dann könnt ich doch auch gleich den Tank ersetzen. Nen Plastiktank muss her, ebay USA,

da hab ich einen ersteigert....



Die Fußrastenanlage, Seitenständer, Batteriehalterung, Tankhalterung werden schwarz gepulvert. Dann kann ich ja gleich die Felgen samt Felgensternen mitmachen, Felgensilber sieht schön aus...



Eine originale Sitzbank passend zu meinem Model kommt auch neu... Ach ja, dann wären neue Stoßdämpfer auch ganz ratsam... Federbeine werden auch neu gefettet, Gabelringe neu. Hui, die Kohle geht weg. Hätte ich nicht gedacht...Neue Reifen, Schläuche, der Haltegriff fehlt auch. Die Griff- und Fußrastengummi werden auch gleich ersetzt.... Es nimmt kein Ende, die Kosten steigen. Egal, das ist mein neues exklusives Hobby, da kann ich schon mal ein Paar Euro springen lassen... Es gibt ja bald Urlaubsgeld...Da hab ich doch was von einer EPU gelesen, stabile Lichtverhältnisse, enorm wichtig...



Den Motorschutz der CT70 find ich so sexy, der kommt auch ins Haus....



Von hier aus noch einmal einen großen Dank an, pizzavernichta für die Motorrevision und Geduld, athener für die Showa Dämpfer und den neuen Tacho suchy für diverse Aufkleber, Lampengehäuse, Kettenschutz, elektrolurch für seine EPU, heidjer für den PZ19 Vergaser, die lange, professor fate, boogie, turbo-doepi, derdickebaer, seppel, ni-veakrem, kugi, graschi, daxfieber und all denen, die mir bei meinen Fragen kompetente Antworten gegeben, mich inspiriert, bestärkt und kritisiert haben.

Jetzt steht die Gute fast wie neu da. Ich bin entzückt und total happy. Ein stolzer Besitzer einer originalen HONDA DAX ST70 General Export Typ 2.

Mein "kleiner" Traum ist wahr geworden....

Euer „fegut“

Felix A. Gutierrez, Dortmund

Alle Chromteile werden ausgiebig aufpoliert, das klappt ja vorzüglich...Die "alte Dame" nimmt neuen Glanz an...

Ich bin ein Freund des OEM-Styles - *original equipment manufacturer* - es muss, soweit es geht, alles original Honda sein... Diesen "Spleen" habe ich nun mal.



In unserer Satzung, unter §2 "Zweck des Vereins" heißt es unter anderem (Auszug): "Der Zweck des Vereins besteht ... in der Erhaltung, Restaurierung und Pflege von Honda Dax- und Monkey Fahrzeugen aller Modelle und zur Wahrung und Pflege gemeinsamer Interessen und kameradschaftlicher Beziehungen...".

Diese Punkte trafen zu 100% auf Walter Brinkmann zu, der uns am 29. April 2012 leider sehr überraschend und viel zu früh für immer verlassen hat. Walter wurde 66 Jahre alt und hatte leider nicht viel von seinem wohlverdienten Ruhestand. Er war Honda Originalist wie kein Zweiter. Stets hilfsbereit und auskunftsfreudig war er seit 2005 im Forum der IG unterwegs und Mitglied im Verein seit der ersten Stunde. Er beschäftigte sich mit den kleinen Honda Fahrzeugen seit den frühen '70ern, quasi von deren Geburtsstunde an. In seinem Keller entstand im Laufe der Jahre eine Werkstatt mit Drehbank und einem Ersatzteillager, aus dem zuletzt sechseinhalb Fahrzeuge gespeist wurden: drei Daxen, eine Monkey Z50J1, eine weiße Gorilla Z50Gz, eine candy ruby rote Z50A und eine begonnene, aber nicht mehr fertig gestellte blaue Gorilla. Dabei waren sämtliche Fahrzeuge nahezu vollständig original und allenfalls durch nachträgliches Verchromen vom Original abweichend veredelt. Mit Chrom war er wirklich nicht sparsam, der Walter, wie die letzten Fotos seiner Fahrzeuge beweisen. Verchromte Motordeckel, Gabeln, Rücklichthalter, Kettenschutz u.v.m. Und Tuning kam stets nach dem Old School Prinzip zum Einsatz, Basis waren stets originale 6 Volt Motoren, nicht umsonst war seine Foren-Signatur "Nur Sex Volt".

Nun, wie komme ich dazu, einen Nachruf über Walter zu verfassen, den ich lediglich in Gruibingen im Jahr 2011 kurz kennen lernen konnte? Ursprünglich war ich im April dieses Jahres auf Themensuche für



unseren Vereinsmeier und hatte einige Mitglieder bzgl. möglicher Beiträge angeschrieben. Dabei erhielt ich am 20.09.2012 unter anderem folgende Antwort: " unser Walter hat doch eine recht ansehnliche Bonsai-Sammlung, ist aber wohl aus verschiedenen Gründen nicht selbst in der Lage, darüber und über sich selbst einen kleinen Bericht zu verfassen. Nach dem Motto "Ein Tag beim Brinkmann" könnte doch jemand mal mit ihm ein Sammlerportrait machen. „Natürlich nur, wenn er mitspielt". Dieser "Jemand" sollte ich sein, denn mein Weg nach Augsburg ist mit rund 100km durchaus

überschaubar. Umso bitterer ist der Nachgeschmack, wenn ich daran denke, dass Walter 9 Tage später bereits verstorben sein sollte und diese Nachricht nachmittags im Forum auftauchte und aus dieser Idee nun ein Nachruf wurde.

Einige Wochen später waren die Hinterbliebenen dann soweit, sich mit Walters Dax & Monkey Nachlass auseinander zu setzen. Fotos der Fahrzeuge wurden an den Vorstand gesendet und deren Wert grob beziffert. Dann tauchten einige Verkaufsanzeigen bei Mobile & Co. sowie im Kleinanzeigenmarkt auf. Dabei stand





auch "außerdem habe ich den ganzen Keller voller Ersatzteile von der Fußraste bis zum Motor". Da ich einen J1 Rücklichthalter suchte, habe ich dann mal nachgefragt und musste feststellen, dass man hier nicht wusste, wie ein J1 Rücklichthalter aussieht. Einige Mails später habe

dann aber ihr Anliegen vor, möglichst alles "en bloc" zu verkaufen. Ihrem Wunsch entsprechend habe ich ihr dann einen seriösen und bekannten Händler aus der Szene vermittelt und keine 3 Tage später war der Keller leer. Ich hatte die Sache soweit begleitet und war froh, als ich am Ende in zwei lächelnde Gesichter blicken konnte. Es war durch und durch eine win-win Situation, Frau Brinkmann war froh, ein stattliches Sümmchen erhalten zu haben und vor allem keine Arbeit mit einem Einzelteileverkauf zu haben (Anfragen bearbeiten, Zahlungseingänge tracken, verpacken, ver-

AB02 Rahmen – falls jemand einen zu verkaufen haben sollte :-). Auch recht tragisch empfand ich die Tatsache, dass beispielsweise einige der Gorilla Teile noch nach Walters Tod mit der Post eingingen.

Die Fahrzeuge wurden, nachdem ich sie vernünftig in Szene gesetzt und im Detail fotografiert hatte, innerhalb der nächsten 3 Tage nach meinem letzten Besuch bei Frau Brinkmann sämtlich an Privatleute verkauft. Diese Fahrzeuge hätte ich nur zu gerne im Forum im Auftrag von Frau Brinkmann eingestellt, aber die Ereignisse hatten sich dann so überstürzt, dass es mich selbst höchst



ich mich mit Walters Tochter dann zu einem Fotoshooting betreffend "den Keller voller Ersatzteile" verabredet, denn ordentlich bebildert, benannt und beziffert würde sich ein Verkauf dann vielleicht einfacher gestalten. Der Umfang dessen, was ich dann dort in Walters Keller vorfand, und auch in welchem sagenhaftem Zustand seine Fahrzeuge waren, haute mich dann schon ein wenig aus den Schuhen. Entgegen meines Plans, die Teile zuerst im geschlossenen Vereinsbereich anzubieten, trug mir Frau Brinkmann

schicken...), und der Händler bekam einen bis unters Dach beladenen Kombi zu einem Paketpreis, der deutlich unter der Summe der Einzelteile lag – wie es für Paketpreise durchaus üblich ist. Und auch ich hatte für meine Dienste ein kleines aber feines Kistchen mit Ersatzteilen erhalten – das Ganze hatte doch ganz schön Zeit und Arbeit gekostet. Außerdem habe ich Frau Brinkmann Walters aktuelles Gorilla Projekt abgekauft und versprochen, sein Werk (irgendwann) zu vollenden. Hierfür suche ich übrigens einen



überrascht hat. Frau Brinkmann war jedoch froh und dankbar, mit Walters Nachlass abschließen zu können. Doch die rote A-Monkey erhielt als Erinnerungsstück ein Ehrenplatz in ihrem Wohnzimmer.

Ruhe in Frieden, Walter! Seine Sammlerleidenschaft sowie seine Liebe zum Detail haben mich tief beeindruckt!

Holger Sahlmann (monkeyclassix)



Forke des Grauens

Gabelarbeiten → Nicht immer passt alles auf Anhieb...

Nachdem meine Dax während des Affenbande-Treffens 2011 so einigermaßen fertig wurde, begann die Suche nach einem neuen Objekt der Begierde. Bedingt durch den Besuch div. Treffen mit meinem Filius, war dessen geistige Infiltration so weit vorangeschritten, dass die Wunschliste immer länger wurde: „Papa, guck mal, die ist toll! Die auch...und nen ATC!“

Insgeheim hatte ich mich mit mir selbst längst auf eine J1 geeinigt und auch schon diverse Teile angesammelt. Es begann die Suche nach einem adäquaten Fahrzeug. Im November 2011 wurde ich dann in Düsseldorf fündig. Nach einer kurzen Bestandsaufnahme wanderte das

Gerät, ohne dass es mein Sohn mitbekam, umgehend in den Keller. Zu Weihnachten kam das gute Stück dann in die Wohnung und damit begann das eigentliche Drama. Leider passte die gesamte Fahrwerksgeometrie nicht so recht; Schwinge und Federbeine nebst Verlängerung zu lang, Gabel zu kurz... das Ding fuhr bergab.



Meine erste Möglichkeit, eine vorhandene NSR-Gabel, wirkte viel zu mächtig, und außerdem passte der

orig. Lenkerknochen leider nicht zu der Kitaco-Gabelbrücke. Der Klappenlenker ist in meinen Augen an einer J1 aber ein absolutes Muss.

Die zweite Option war, eine Nice-Gabel verbauen zu wollen. Dazu hatte ich bereits im Sommer 2011 eine gebrauchte Gabel mit „Nice-Standrohren“ und CNC-Tauchrohren (Gold eloxiert) gekauft, sah stabil aus und entloxieren ist ja auch nicht gerade schwierig.



Damit taten sich aber mehrere neue Probleme auf.

Erstens konnte ich keinen Bremssattelhalter für eine 155er Braking-Bremsscheibe finden, selbst über Faddybike nicht!? Außerdem passt die besagte Bremsscheibe nicht auf die vorhandene Takegawa-Nabe. Also musste noch eine 150er Takegawa-Scheibe angeschafft werden, was aber natürlich nicht das Problem mit dem Bremssattelhalter löste.

Zudem war die Gabel nicht ganz dicht, also musste ich sie eh auseinander nehmen.

So wurden zwei gebrauchte Nice-Tauchrohre besorgt. Die Staubkappen lassen sich ohne Probleme mit einem Spachtel oder Kabelmesser abheben und der darunter liegende Sicherungsring stellt auch kein größeres Hindernis dar. Aber dann kommt der Wellendichtring. In dem Werkstatthandbuch der AB23 wird empfohlen, das Ding einfach mit einem großen Schraubendreher auszuhebeln. Das zumindest halte ich für Murks. Die Gefahr, dass man sich dabei wehtut oder etwas an dem Tauchrohr in Mitleidenschaft gezogen wird, ist doch recht groß. Mit einer Innenausziehvorrichtung geht das wesentlich entspannter.



Schließlich konnte poliert werden.

Die neuen Wellendichtringe (26.37-10,5) werden einfach mit etwas Gabelöl benetzt und vorsichtig mit einer 27er-Nuss eingeschlagen. Nun

gedachte ich die Standrohre nebst Innenleben der „güldenen Gabel“ dort einfach einzupflanzen.



Leider passen die "Innereien" nicht so ganz zu der Explosionszeichnung einer Nice-Gabel. Mit der Hilfe einiger Vereinsmitglieder konnte „orig. Honda Nice“ dann leider gänzlich ausgeschlossen werden.

Noch im gleichen Monat bekam ich die Gelegenheit, zwei komplette wenn auch gebrauchte Nice-Gabelbeine in originaler Länge zu erwerben. Der Preis war absolut top, aber ein Bein etwas schwergängig und das andere etwa 5 mm zu lang!? War dann auch erst einmal egal! Um die richtige Länge zu ermitteln und einige andere Teile anpassen zu können wurden die Beine provisorisch eingebaut...

Da die Dinger ja eh noch eingekürzt werden mussten, konnte schließlich nur das Zerlegen und Vermessen Klarheit bringen:

Links (Tachoseite) ~ 5 mm länger (725 mm, stehend auf dem Boden bis zur Verschlusschraube)

Öl: 80 ml (riecht leicht, sehr dünnflüssig, gelblich)

Vorspannhülse: 150 mm lang, ID= 15 mm, AD= 17 mm + U-Scheibe 17,5 x 12x 2 mm, Überstand ~ 4 mm

Feder: 370 mm lang, AD= 18,2 mm, ID=12 mm, Windung ~ 3 mm dick

Rechts (Bremsseite) (720 mm, stehend...); knirscht etwas bei Vollanschlag

Öl: 60 ml (stinkt, sehr dünnflüssig, schmutzig gelb/braun),

Vorspannhülse: 150 mm lang, ID= 15 mm, AD= 17 mm + U-Scheibe 17,5 x 12 x 2 mm Überstand ~ 3 mm

Feder: 370 mm lang, AD= 18,2 mm, ID=12 mm, Windung ~ 3 mm dick

Bis auf die unterschiedliche Ölmenge blieben jetzt nur noch die Konusbuchsen unten am Dämpferrohr. Äußerlich schon auffällig, weil aus unterschiedlichen Materialien gefertigt; ergaben die Bohrungen in der Tiefe einen Unterschied von 5mm.

Das Problem ließ sich an einer Drehbank schnell beseitigen.

Als nächstes folgte das Kürzen der Standrohre auf die gewünschte Länge.

Danach wurden die Maße des orig. Verschlusses auf den eingekürzten Teil übertragen, sprich auf 21 mm und eine Tiefe von 6mm aufgebohrt. Im Anschluss wurde das Gewinde für die Verschlusschrauben (M20 x 1) gebohrt. Wenn man Zugriff auf eine Drehbank hat, ist dies relativ einfach zu bewerkstelligen.



Alle Teile wurden ordentlich gereinigt, in die polierten Tauchrohre eingesetzt und alles wieder zusammengefügt.

Und zu guter Letzt noch vier Vorspannhülsen aus 18/14 mm Edelstahlrohr gedreht. Die Länge bzw. der Überstand der Hülsen orientiert sich an den originalen Teilen. Die beiden anderen wurden zu Testzwecken 5 mm länger.

Zu der benötigten Ölmenge findet man im Forum Angaben von 50 – 70 ml und bei der Viskosität eigentlich auch alles, was der Markt bietet. Für

einen ersten Test kamen dann 60 ml SAE 5W in jedes Bein.

Die Gabelbeine sahen jetzt wirklich absolut neuwertig aus. Schnell in die Brücke eingesetzt, Bremse und Rad montiert und...was sahen meine trüben Augen?

Nichts passte mehr! Radachse und Schrauben für den Bremssatteladapter zu lang!

Bremssattel und Scheibe hatten Streit! Außerdem war zwischen Tauchschnelle und Tauchrohr eine Lücke!?

Obwohl alle 4 Tauchrohre die Bezeichnung KW7-L bzw. -R tragen, gibt es bei einigen Maßen deutliche Unterschiede. Bei der Bremssattelhalterung sind es im Bereich der Schraubendurchführungen schlanke

4 mm und an den Bohrungen der Radachse jeweils 3 mm!?

Voll toll! Jetzt mussten also die anderen Tauchrohre auch noch entlackt, geschliffen und poliert werden....

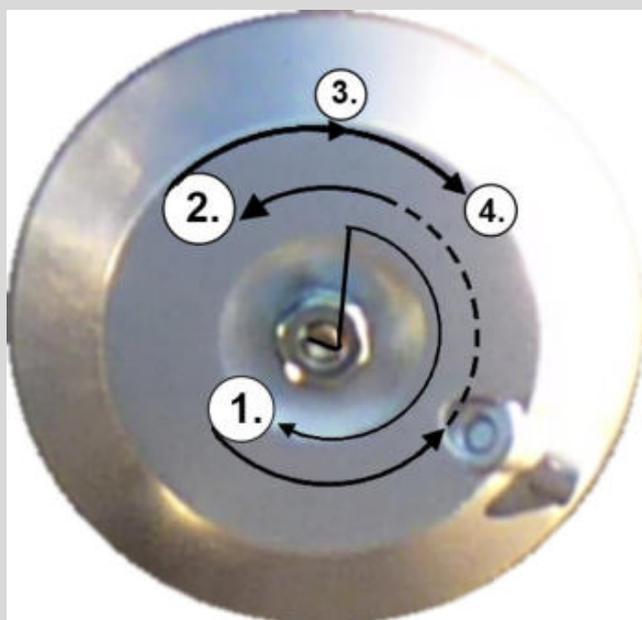
Gruß

Olli (Oliver Sperber)

Technik-Tipp: Kupplung einstellen

Halbautomatik Kupplung einstellen

Nachdem unsere Bonsai-Motoren überwiegend mit einer Halbautomatik arbeiten, gibt es diese Beschreibung gleich als allererstes. Die Einstellung erfolgt am stehenden, kalten Motor.



Die Kontermutter auf dem rechten Motordeckel lösen und dann die Schlitzschraube eine halbe Drehung im Uhrzeigersinn drehen (Position 1)

Dann soweit gegen den Uhrzeigersinn drehen, bis ein Widerstand spürbar ist. An dieser Stelle aber bitte nicht kontern!!! (Position 2)

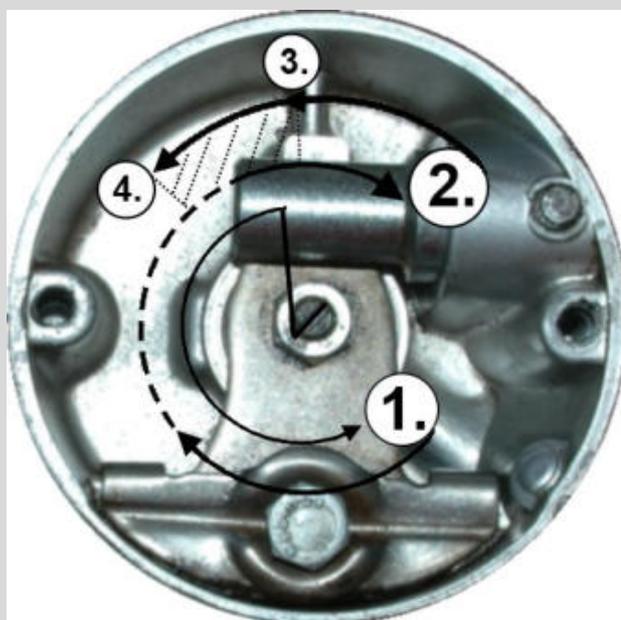
Man muss nun 1/8 bis 1/4 Umdrehungen im Uhrzeigersinn drehen und ...

...danach wird die Kontermutter festgezogen. (Auf dem Bild zwischen Punkt 3 und Punkt 4)

Das war's. Man sollte nun einen deutlichen Unterschied beim Schaltvorgang bemerken.

Manuelle Handkupplung direkt nachstellen

Ist das Einstellungsende am Kupplungsseil erreicht, so besteht die Möglichkeit, am Motor selbst die Kupplung nachzustellen. Das heißt, es wird der Deckel des Kupplungsmechanismus' abgenommen und die Kontermutter der mittleren Schraube gelöst.



Nun wird die Schlitzschraube eine halbe Umdrehung nach links bis zu Position 1 gedreht, um den Mechanismus zu lösen.

Von da so weit nach rechts drehen, bis ein Widerstand spürbar wird – nicht weiter drehen! (Position 2)

Ab jetzt eine achteil (Position 3) bis zu einer viertel (Position 4) Umdrehung nach links. Mutter kontern und den Deckel wieder befestigen.

Zum Schluss wird nun noch das Spiel am Kupplungsseil passend eingestellt. Die Kupplung hat dann die richtige Einstellung, wenn sie erst nach ca.3mm Betätigungsweg am Hebel anfängt zu trennen.

Tobias Hantschel
(pizzavernichta)



Hallo ! Ich bin Yannick, 13 Jahre alt und Sohn des IG-Mitglieds Jolly Jumper.

Vorletztes Weihnachten erfüllte mir mein Vater einen langersehnten Wunsch, ich bekam ein 70er ATC.

Zwar hatte es ein paar optische Mängel, jedoch wurden sie mir als „nur vorübergehend“ erklärt.

Die Gabel war etwas verbogen, der Lenkanschlag nach hinten gedrückt und demzufolge links und rechts der Tank eingedellt sowie eine Sitzbank, die auch etwas in Mitleidenschaft gezogen war.

Dem Fahrspaß tat das aber erst mal keinen Abbruch.

Der Lenkanschlag wurde natürlich umgehend wieder zurechtgebogen, um den Tank nicht weiter zu beschädigen. Das nächste Teil, das „ja so nicht bleiben kann“, war die Gabel, für die mein Vater bei Ebay USA recht schnell einen Ersatz gefunden und gekauft hatte. Zwei Stunden,

nachdem sie den Zoll verlassen hatte, war sie auch schon eingebaut. Da bei uns nichts weggeworfen wird, was nicht mindestens einmal repariert wurde, wurde die Gabel nach einer Anleitung aus dem Forum mit Hilfe eines hydraulischen Wagenhebers, ein paar Holzklötzen und einem Türrahmen aus Eisen doch tatsächlich wieder gerichtet. Anschließend wurde sie in Ölpapier verpackt eingelagert.

In der Arbeit hat mein Vater einen Kollegen, der Sattler gelernt und das auch noch längere Zeit ausgeübt hatte. Er bekam unsere Sitzbank, zwischenzeitlich wurde ein Kissen mit Panzertape auf mein ATC geklebt, damit ich weiterhin fahren konnte. Eigentlich sollte er sie nur ausbessern, hat aber einen neuen Federkern aus einem VW-Bus-Sitz gebaut und einen neuen Bezug geschneitten. Derweil wurde das Grundblech entrostet, grundiert und

neu lackiert. Zusätzlich wurden Verstrebungen aufgeschweißt, damit es ein wenig stabiler wird. Die Sitzbank sah, nachdem ich sie wiederbekommen hatte, klasse aus. Kein Vergleich zu vorher.

Primärer Mangel war jetzt der Tank. Mich störten zwar die beiden Dellen nicht so sehr, aber mein Vater war der Meinung, das müsste unbedingt ebenfalls gerichtet werden. Keine zwei Wochen später luden wir das ATC ins Auto und fuhren zu einem Oldtimer-Restaurator, der ihm empfohlen worden war. Dort erklärten wir unser Anliegen und als mein Vater dann das Gesellenstück des Restaurators sah, ein Kotflügel eines Jaguar XK 120, gedengelt aus einem Stück, wurde der Tank noch vor Ort abgebaut und in Auftrag gegeben. Als Ersatz fungierte in der Zwischenzeit ein Monkeytank aus dem Fundus meines Vaters, denn ich wollte ja schließlich fahren. Vierzehn Tage

später konnten wir meinen Tank wieder abholen. Tolle Arbeit, verzinkt, keine Beule mehr und glatt gedengelt.



Zuhause wurde er dann gespachtelt und geschliffen. Eigentlich wurde die meiste Spachtelmasse wieder abgeschliffen, der Tank war wirklich gut gemacht. Anschließend grundiert, zwischendurch mit Mama gestritten, weil es im ganzen Haus nach Chemie roch und wieder geschliffen. Danach „jetzt erst recht“ im Haus lackiert, zwischendurch mit Mama gestritten, weil es im ganzen Haus nach Farbe roch, insgesamt fünf Schichten. Leider haben die tollen Tankaufkleber die Restauration nicht überlebt, aber auch das sollte kein Problem sein, denn beim Frank kann man sie neu kaufen.



Mittlerweile ging der Winter zu Ende und es nahte der Frühling. Anstatt auf Schnee fuhr das ATC mehr und mehr über Wiesen, Feldwege und

durch die Eger. Waren die 70ccm zum Driften noch vollkommen ausreichend, schwächelten sie bei steilen Bergauffahrten und Flussdurchquerungen jetzt schon merklich. Da mein Vater die feste Meinung vertritt, der beste China-Motor wäre der 108er Zong, wurde also ein solcher gesucht. Natürlich mit Halbautomatik und obenliegendem E-Starter. Scheinbar wachsen diese nicht auf Bäumen, denn es dauerte sechs Wochen, bis endlich einer im Ebay stand. Neu fanden wir ihn (in



Europa) gar nicht. Folglich wurde dieser Motor ersteigert („kann kein Problem werden, zufällig hab´ ich noch ein Getriebe und ein paar Teile dafür auf Lager“), komplett zerlegt und revidiert. Das Getriebe war noch einwandfrei, lediglich ein Ventil war verbrannt. Ersatzteile wurden bestellt, eine Ventilpresse von einem hilfsbereiten IG-Mitglied geborgt und -weil mein Vater etwas ungeduldig ist-, nebenbei noch ein kompletter, fast neuer Zylinderkopf im Forum gekauft. Nach dem Zusammenbau wurde mir für das nächste Wochenende dann der Einbau angekündigt („geht ruckzuck“).

Der Auspuff, der Fußrastenträger und der Originalmotor mit Vergaser und Luftfilterdose waren auch tatsächlich „ruckzuck“ draußen und ein zuvor besorgter 12V-Kabelbaum

provisorisch verlegt, doch dann mussten wir feststellen, dass der Zong zwei Zentimeter länger war und das vordere Schutzblech am Motor streift, egal, ob tiefer gesetzt oder nicht. Aber auch für dieses Problem gibt es im Forum eine Lösung. Mittels Zurrgurten und Panzertape wurde ein dicker Holzknüppel fest mit dem Rahmen verbunden, anschließend ein Wagenheber angehängt und zwischen Holz und Rückseite des Rahmens beim Lenkanschlag auf Spannung gebracht. Während ich

oben auf dem Rahmenrohr ein Lineal hielt, kurbelte mein Vater den Wagenheber aus und bog so die Lenkeraufnahme etwas nach vorne/oben, sodass schließlich nach einem Nachmittag kurbeln und spannen (und Zerstören eines Scheerenwagenhebers) die erforderlichen Zentimeter zur Verfügung standen. Es wurden noch die nötigen 12V-Anbauteile wie Batteriehalter, Gleichrichter, CDI (die klarvergosse-ne von Standard) und ein Magnetschalter (italienisches Bauteil für einen Rasentraktor) angebaut und das Wochenende war um. Der Motor lag noch unter dem Rahmen, kein einziges Kabel angeschlossen und ich wusste, dass es die nächste Zeit mit dem Fahren wohl nichts werden würde. Von wegen „ruckzuck“! Während der Woche schaffte

es mein Vater immerhin, den Kabelbaum zu sezieren („wer braucht schon Blinker?“) und die nötigen Kabel anzuschließen bzw. umzulöten oder gänzlich neu anzufertigen.

Das darauffolgende Wochenende wurde die Benzhahnreduktion zwei in eins und der Vergaser (Mikuni VM 24-489) inklusive Ansaugstutzen und Luftfilter (K&N) verbaut. Die originale Zündspule musste ihren Platz dafür hergeben und wanderte, natürlich gereinigt, ins Lager. Dafür wurde eine 12Volt-Spule in den Rahmentunnel eingebaut. Danach kamen der zwischenzeitlich ebenfalls von einem Forumskollegen besorgte Fußrastenträger aus Edelstahl und der Auspuff. Leider funktionierte auch das nicht plug&play, denn der Fußrastenträger war zu tief und kollidierte mit dem Auspuff. Also mussten die vier Anschraubpunkte unten am Motor einen guten Zentimeter abgeflext werden, damit der Träger höher kam. Diese vier Punkte wurden anschließend auch noch auf ein identisches Maß gefeilt, um späteres Klappern zu verhindern. Der Motor blieb während dieser Aktionen eingebaut, lediglich ein Bierkasten wurde unter das Vorderrad gestellt und Ziegel hinter die hinteren Reifen, um ein Wegrollen auszuschließen. Nach dem Abflexen passte auch der Auspuff, allerdings wehrte sich dessen Hitzeschutzblech gegen einen Aufbau. Folglich wurde auch dieses angepasst. Da der Motor jedoch etwas länger war als das Original, wanderte infolgedessen auch der Auspuff etwas nach vorne. Ergebnis war, dass die Halterungen nicht mehr mit den Verschraubungslöchern zusammenpassten. Aus den Bohrungen in den Halterungen wurden also Langlöcher gefeilt.

Und weil der Motor seinen E-Starter obenliegend hatte („mehr Bodenfreiheit im Gelände und besser bei Flußdurchfahrten“), konnte der Vergaser nicht nach hinten montiert werden, denn dort war ja der Starter. Nach vorne entstanden dann auch gleich ein paar Probleme, denn

er musste ziemlich hoch, um nicht dem vorderen Schutzblech im Weg zu sein. Gottseidank hat mein Vater ein Sammelsurium an Ansaugstutzen, so dass sich tatsächlich einer fand, der offensichtlich alle Kriterien erfüllte. Beim Verlegen der Benzhanschläuche stellte sich heraus, dass der Benzhahn zu tief saß, so dass der Sprit zum Vergaser hätte bergauf fließen müssen. In der Schule hatten wir bereits das System der kommunizierenden Röhren, doch offensicht-

aber eine Flanschhöhe von vierzehn Millimeter. Diese könnte man ja auf vier Millimeter reduzieren. Also wieder ausgebaut und den Flansch mit der Hand einen Zentimeter abgesägt. Damit er auch gezwungenermaßen wieder dicht und plan wird, hat ihn mein Vater also anschließend plan gefeilt und das mit einem Haarwinkel überprüft. Das zweite Wochenende ging zu Ende und mein ATC lief immer noch nicht.

Als Zugabe gab's noch einen kleinen



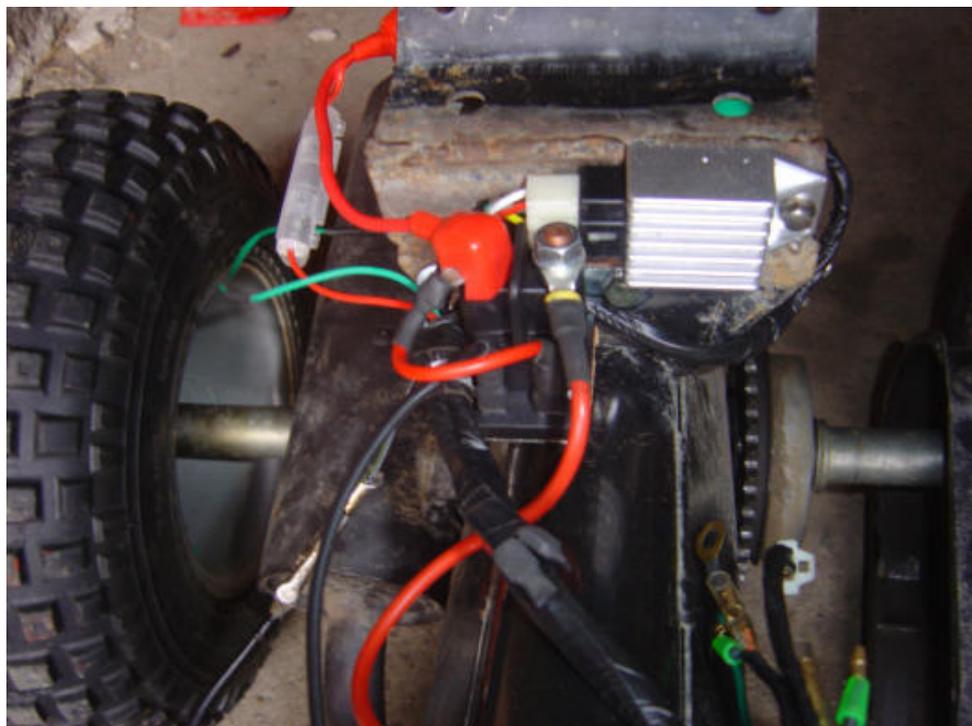
lich war unser Benzin nie zur Schule gegangen, denn es interessierte sich nicht für physikalische Grundsätze. Also musste der Benzhahn woanders hin. Mittels gebogener Stücke eines Gewindestabs und einer Auspuffschele, die um den Rahmen unter dem Tank griff, wurden immerhin fünf verschiedene Positionen ausprobiert. Mit dem Ergebnis, dass er fünfmal zu tief lag. Ich hörte meinen Vater das erste Mal über mein ATC fluchen. Nach etwas Bedenkzeit, einer Tasse Kaffee und zwei Beruhigungszigaretten kam er zu dem Entschluss, dass der Vergaser eben doch tiefer müsste, wenn wir den Benzhahn nicht höher bekommen. Ein maßgeschneiderter Ansaugstutzen war aber leider nicht in seiner Sammlung. Der verbaute Stutzen hatte unten auf dem Zylinderkopf

Streit mit Mama, weil die Hecke noch immer nicht geschnitten und das Gras im Garten auch noch nicht gemäht war.

Weil das Wetter ja schön war, hat mein Vater unter der Woche ein paar Überstunden genommen und ist öfter mal ein bisschen früher heimgekommen, um am ATC zu schrauben. Da auch der originale Gasseilzug nicht zum Mikuni passen wollte, musste aus einem Monkey-Bowdenzug ein neuer gefertigt werden. Weil der Vergaser (Mikuni VM 24-489) zuvor noch nie bei uns in Gebrauch war, wurde er analog einem anderweitig genutzten Mikuni VM 24-473 vorabgestimmt. Diese Abstimmung brachte allerdings nicht den gewünschten Erfolg, denn beim Gasgeben starb der Motor mit einem lauten „mööhh“ jedes Mal ab. Mit

gezogenem Choke lief er wenigstens, hatte aber kein Standgas mehr, sobald er wärmer wurde. Zuerst also fetter bedüst, kein Erfolg. Dann die Nadel-Clip-Stellung verändert, auch kein Erfolg. Folglich magerer abgestimmt, mit dem Erfolg, dass beim abrupten Gaswegnehmen Fehlzündungen im Auspuff und Flammen aus dem Endrohr schlugen.

Vater so einen schon mal hatte und ihn auf dessen Bitte hin einem Forumskollegen verkauft hat, waren noch jede Menge Düsen und sonstige Teile übrig. Außerdem sei sein Anschlussnippel für den Benzinschlauch einen Zentimeter weiter unten als beim Mikuni, sagte mein Vater. Also haben wir jetzt wieder einen PE 24, der natürlich sofort den



Zwei Tage mit Vergaserabstimmung verbracht. Manchmal bewundere ich meinen Vater und seine Geduld, denn mir war mittlerweile die Lust vergangen. Mama sagt aber, das sei nicht Geduld, sondern Sturheit. Zufällig hat zu genau diesem Zeitpunkt jemand im Forum einen Keihin PE 24 zum Verkauf angeboten. Da mein

Platz vom Mikuni einnehmen musste. Der Erfolg stellte sich umgehend ein. Nachdem die Hauptdüse noch eine Nummer kleiner gewählt wurde, lief der Motor dann auch spontan rund und problemlos. Im Nachhinein stellte sich heraus, dass der Mikuni über eine seiner Schrauben

Luft zog und so eine vernünftige Abstimmung unmöglich machte. Also wurde mein ATC wieder zusammengebaut und für eine erste Probefahrt vorbereitet. Der 110er ging im Vergleich zum Serien-70er deutlich besser und sorgte für merklich mehr Fahrspaß. Driften auf nasser Wiese im Garten war absolut kein Problem mehr und wurde von meinem Vater sowieso unterstützt, denn dann spart er sich das Mähen, hat er gesagt. Während der ganzen Umbauphase, die doch deutlich länger gedauert hat als vorgesehen, wurde im Forum für Peckfitz 3.0 geworben. Da ich die Videos zu den früheren Peckfitz-Treffen alle angesehen hatte, wollte ich jetzt, wo ich doch endlich auch ein ATC besaß, dort auch einmal mitfahren. Außerdem könnte ich dort auch meinen Freund Luka wieder einmal treffen, den ich schon länger nicht mehr gesehen hatte.

Bei meinem Vater rannte ich mit dieser Bitte offene Türen ein, auch er war neugierig auf Peckfitz. Logische Konsequenz war eine umgehende Anmeldung und Zimmerbuchung beim Wurzelepp.

Dort wird mein ATC dann die Bewährungsprobe absolvieren und es sich zeigen, ob noch Details verbessert oder geändert werden müssen. Jedenfalls freue ich mich schon jetzt unheimlich drauf!

Viele Grüße
Yannick Zeidler

DAX-KURBELWELLEN

Hi Zusammen!
Dieser Artikel, wie auch der Techniktipp zum Einstellen der Kupplung, stammt aus meinen ersten Fassungen des Dax-Buches, welches derzeit ca. 140 Seiten fasst, von denen etwa 120 Seiten mit Bildern und Texten gefüllt sind. Im Endeffekt geht es mir nur darum, dass sich jeder Dax-Fahrer selbst helfen kann, wenn die kleine Diva wieder einen schlechten Tag hat. Viele Teile lassen sich aber auch auf Chaly und Monkey übertragen ;-)

6V "Kurzer Zapfen"

Sie wurde in der Regel in der ST70 und in der Kleinkraftrad ST50 verbaut und hatte keine Zündverstellung im Polrad. Der Konus für die Aufnahme des Polrads ist an sich mit dem der „langen Zapfen“ gleich. Es können nur die flachen Polräder angebracht werden!

6V "Langer Zapfen"

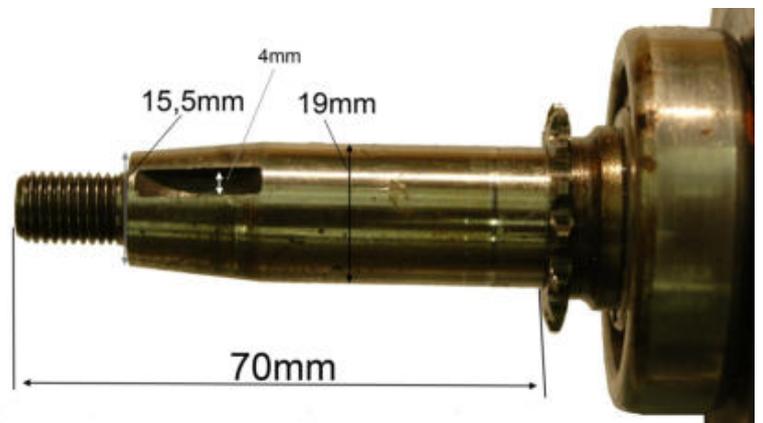
Bei den Motoren mit verstellender Zündung ist der Polradzapfen ca. 9mm länger, als der ohne Verstellung. Nur diese Zündung kann mit Hilfe der von Jincheng produzierten Zündungen auf 12V und CDI Zündung umgerüstet werden!

12V "CDI Zapfen"

Der Zapfen der 12V Welle hat durch die CDI-Zündung keinerlei mechanische Verstellung mehr im Polrad. Die Zapfenform ist nur noch im Grunddurchmesser zu den 6V Modellen gleich. Konusform und Zapfenlänge sind vollständig anders.

Man kann also keine 6V Zündung auf eine 12V Kurbelwelle (oder umgekehrt) verbauen!

Grundsätzliche Diskussion sind die Formen der Kurbelwellenzapfen für das Polrad. Hier mal drei Bilder, welche die Identifizierung deutlich erleichtern, im Zweifelsfall wurden ein paar Maß-Angaben eingefügt. Selbige sind aber mehr als Orientierungswerte zu verstehen, da ich z.B. an den Konusspitzen nicht 100%ig messen konnte. Der Hub ist bei allen Motoren mit 49cm³ und 72cm³ mit 41,4mm gleich, ebenso sind die Zapfen der Kupplungsseite der Bonsai-Serienmotoren identisch.



Tobias Hantschel
(pizzavernichta)

Die folgende Anleitung soll den Zusammenbau eines alten Keihin Vergasers näher bringen und eventuelle Fragen aus der Welt schaffen.

Es gibt jede Menge Dichtsätze aus dem Zubehör und noch original bei HONDA. Allerdings sollte man sich sicher sein, dass der Leerlauf zu Anfang noch halbwegs in Ordnung war und der Vergaser nicht schon eine halbe Ewigkeit im feuchten Keller verrottet – sie nehmen es einem extrem krumm, indem sie nach einer Überholung einfach nicht richtig laufen. Meist gibt es Probleme mit dem Standgas. Teilweise bekommt man sie mit viel Geduld wieder ans Laufen, jedoch sollte man sich bewusst sein, dass ein alter Dax Vergaser ähnliche Anwendungen hat, wie die Dax selbst – sie ist einfach eine Prinzessin und will verwöhnt werden.

Wenn einem nicht klar ist, welcher Dichtsatz für den Vergaser benötigt wird, so kann ein Blick darauf meist Klarheit schaffen - sofern das Motor-setup nicht geändert wurde. Die Bezeichnung findet ihr auf der Oberseite links am Vergaserflansch.



Modell	ST70	ST50	ST50G
Bezeichnung	ST7B	ST5B	682A
Hauptdüse	#65	#62	#55-#58
Leerlaufdüse	alle #35		

Fangen wir klein an und setzen den Gasschieber zusammen. Dazu gehören der Schieber selbst, die Düsen-



nadel, der Nadelclip (Vorsicht! Er kann weit fliegen) und der Sicherungsclip.



Den Clip setzen wir auf die mittlere Kerbe an der Düsennadel – das ist die Grundeinstellung. In manchen Fällen muss zum Abstimmen die Nadel höher oder tiefer gehängt werden. Kommt aber nicht auf die Idee, dass die höhere Kerbe auch die Nadel höher hängt – es ist genau umgekehrt! Clip höher = Nadel tiefer.



Nun wird die Düsennadel in den Schieber geführt, das allein reicht jedoch nicht, dass die Nadel an ihrer Position bleibt, und so muss der Sicherungsclip noch eingesetzt werden. Um später den Gasseilzug sauber einzuhängen, wäre die Position wie auf dem Bild gezeigt wünschenswert. Damit wäre das erste Bauteil des Vergasers schon mal betriebsbereit.



Als nächstes wird der wichtigste Teil des Vergasers zusammengesetzt: Das Oberteil, in dem alle Düsen angeordnet sind und der Choke samt dem Gasschieber verbaut werden. Wichtig ist, dass alle Kanäle frei sind! Ist hier irgendwas verstopft oder zugewachsen, muss dies unbedingt zuvor behoben werden!



Der Düsenstock samt der Hauptdüse wird wie auf dem Bild gezeigt verbaut. Es ist völlig normal, dass ein paar Gewindegänge überstehen – also zieht nicht wie irre an, wenn's nicht mehr weiter geht, ist's gut!

Als nächstes bitte die Leerlaufdüse an ihre neue Arbeitsstelle führen.



Nun geht's an das Schwimmernadelventil. Funktioniert dieses Ventil nicht mehr richtig oder ist stark verdreht, läuft ständig Kraftstoff in die Schwimmerkammer und ersäuft den Motor im Betrieb oder lässt uns gar nicht erst starten. Dieses Nadelventil ist einzeln problemlos zu bekommen.



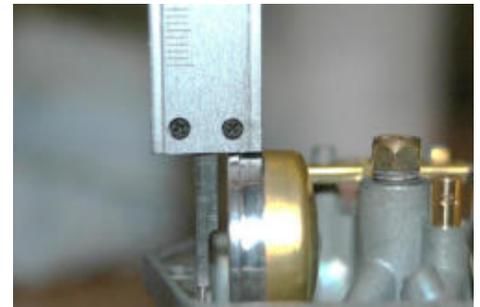
Wird es nicht erneuert, so ist wenigstens die Aludichtscheibe zu erneuern und die Nadel selbst auf irgendwelche Druckstellen zu prüfen. Sie muss einwandfrei sein.

Einbaureihenfolge wie auf dem Bild zu sehen, erst die Dichtscheibe, dann den Ventilsitz und am Ende das Nadelventil selbst in gezeigter Position – andersrum kann es nicht arbeiten. Der Stift am Ende ist beweglich und dient zur Dämpfung des Ventils während der Fahrt.



Nachdem das Nadelventil eingesetzt ist, kann nun der Schwimmer verbaut werden. Er wird lediglich durch die Achse am Vergaseroberteil gehalten und verschließt durch das Nadelventil über die kleine Lasche in der Mitte bei Erreichen des Schwimmerstandes in der Kammer den Zulauf des Kraftstoffs.

Unbedingt darauf achten, dass der Schwimmer an den Lötstellen einwandfrei ist und sich frei bewegen lässt. Um auf Nummer sicher zu gehen, kann man auch etwas Kraftstoff in eine Schale geben und den Schwimmer darin einlegen. Bleibt er oben, ist alles in Ordnung. Säuft er ab, darf man sich Gedanken über einen neuen Schwimmer machen oder mit viel Geduld den alten neu löten! Aber Achtung, nicht zu viel Lot auf den Schwimmer geben, sonst arbeitet er auch nicht mehr richtig.



Bevor nun die Kammer geschlossen wird, muss der Schwimmerstand überprüft und gegebenenfalls eingestellt werden. Dazu wird ein Messschieber benötigt und eine ruhige Hand. Das Oberteil wird immer noch auf kopfüber belassen und dann gemessen – ohne dabei den Schwimmer zu belasten.

Bei allen Modellen ist ein Schwimmerstand von 20mm einzustellen. Für manche ST70 Modelle können aber auch 16mm zu einem besseren Motorlauf verhelfen.



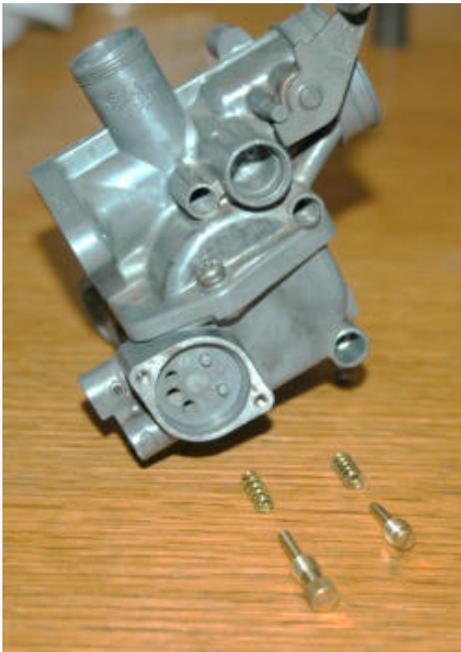
Ist das getan, geht es weiter mit der Dichtung für die Schwimmerkammer. Bei guter Erhaltung des Gummis kann diese Dichtung durchaus mehrfach verwendet werden. Ist das Gummi bereits rissig, muss Ersatz her, da sonst Kraftstoff überläuft und einem womöglich das Bike unter dem Hintern weg brennt – sofern sie überhaupt anständig läuft.

Es gibt in manchen Fällen Papierdichtungen – diese haben bei mir stets versagt. Von Flüssigdichtungen rate ich ab, da der Kraftstoff durch die Schwimmerkammer über eine kleine Bohrung ins Oberteil gelangt. Ein Tropfen zu viel und der Vergaser darf nochmal zerlegt werden, weil zu wenig oder gar kein Sprit in den Vergaser läuft.



Nun die Schwimmerkammer aufsetzen und vorsichtig mit den beiden seitlichen Schrauben befestigen. Achtet darauf, dass diese Schrauben mit Gefühl angezogen werden – das Alu gibt sonst als erstes nach.

In manchen Fällen kann es trotz neuer Schwimmerkammerdichtung vorkommen, dass die Kammer sifft. Das hat aber dann nicht unbedingt etwas mit der Dichtung zu tun, sondern eventuell mit einer verzogenen Kammer. Manchmal haben sich im Bereich der Gewinde bei den Kammern die Laschen etwas nach oben verzogen – Abhilfe schafft ein Abziehen auf einer planen Fläche. Danach sollte alles wieder dicht sein.



Jetzt geht es an die Einstellschrauben. Die Längere der Schrauben dient zur Einstellung des Standgases und steht immer etwas weiter heraus – so kann man auch mal an der Ampel kurz runter greifen und mit dem Fingernagel das Standgas nachstellen. Grundeinstellung: ca. bis Mitte rein drehen. Es macht nichts, wenn sie auch weiter hinein gedreht

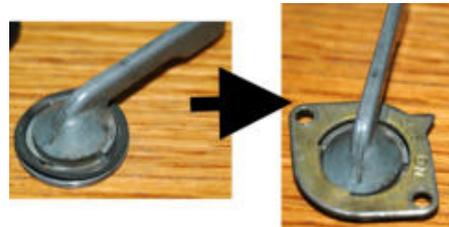
wird – der erste Start wird dann dadurch mit einem viel zu hohen Standgas verlaufen, aber das ist ja schnell geändert.

Die zweite Schraube wird „Luftregulierschraube“ genannt und dient eigentlich hauptsächlich für die Luftzufuhr im Standgas. Sie wird vom Anschlag ca. 1,5-2 Umdrehungen heraus gedreht.

Bitte die Federn nicht vergessen! Sie sollen die Schrauben am locker werden hindern.



Allmählich bekommt unser Vergaser wieder ein anständiges Aussehen. Es fehlen nur noch der Benzinhahn und das Benzinsieb, welches bei diesen Vergasern auf der rechten Fahrzeugseite sitzt.



Der Benzinhahn ist vor dem Zusammenbau auf Ebenheit zu prüfen. Die Abdeckscheibe mit den Markierungen für OFF-Reserve-On darf nicht verbogen sein und die Federscheibe zwischen Hebel und Abdeckscheibe sollte noch genug Anpresskraft haben, um das System sauber auf den Gummi zu drücken und damit Dichtigkeit zu gewährleisten. Beim Gummi gilt wie bei allen Teilen: Porös? Rissig? Hart? Ist eines der genannten Dinge der Fall, so muss das Gummistück erneuert werden, da es sonst nicht mehr abdichtet und unter der Dax ständig eine Kraftstoff-Lache ist.



Sobald alles soweit vorbereitet ist, kann der Hahn am Vergaser befestigt werden. Und nun hier eine etwas unfreundliche Aufforderung meinerseits: **Reißt bloß nicht die Gewinde aus!** Das sind M3 Gewinde in einem relativ weichen Aluminium – ich garantiere euch, das erste, das aufgibt, ist nicht die Schraube!



Sind die Gewinde noch in Ordnung, kann auch über kleine M3 Gewindebolzen mit passenden Muttern nachgedacht werden.



Nun geht es weiter mit dem Benzinsieb. Es besteht im Wesentlichen nur aus einem feinmaschigen Messingsieb, einem O-Ring und dem Deckel. Die Gewinde sind hier genauso empfindlich wie beim Benzinhahn, deswegen seid auch hier äußerst vorsichtig.



Bevor der Deckel drauf kommt, sollte überprüft werden, ob der Dicht-ring sauber sitzt und das Sieb keinerlei Beschädigungen hat und auch sonst noch „gut“ aussieht. Es ist durchaus schon vorgekommen, dass ein Sieb intakt aussah, jedoch nur noch geringe Mengen an Kraftstoff durch ließ, da es zu stark oxidiert war



Weiter geht's mit dem Vergaserdeckel und -Schieber, welche uns nun noch zu einem fertig zusammengesetzten Vergaser fehlen. Im Deckel des Vergasers sitzt eine flache Dichtung, welche durchaus von Vorteil sein kann – etwas Falschluff hier lässt sich nur schwer finden.

Wie kann es vorkommen, dass ein komplett überholter Motor samt Vergaser nur eins kann – Vollgas? Die Lösung des Problems liegt meist in einem falsch eingebauten Gasschieber. Denn im Vergaseroberteil ist ein kleiner Führungsstift seitlich eingelassen, welcher den Gasschieber gegen ein Verdrehen sichert.



Die Kerbe am Vergaserschieber sollte zum Auspuff hin zeigen. Nur dann

kann der Vergaser anständig seine Arbeit vollbringen.



Bevor der Vergaser am Motor befestigt wird, unbedingt vorher den Gasschieber aus dem Vergaser nehmen und mit der Feder, wie auf dem Bild gezeigt, am Gasseil einhängen.



Der O-Ring am Flansch sollte auch genauer geprüft und im Ernstfall erneuert werden. Er wird nur in die Nut eingelegt und später durch den Kunststoff-Isolator gehalten. Ein defekter O-Ring macht sich hier durch Falschluff und einen fast nicht einstellbaren Vergaser bemerkbar.

Das Wichtigste des Vergasers fehlt jedoch noch:



Die Ablassschraube! Sie dichtet über einen Konus am Ende den Ablauf der Schwimmerkammer ab. Ein zusätzli-

cher O-Ring am Ende dichtet das Gewinde der Schraube zusätzlich ab.

Wird die Dax im Auto mit in den Urlaub genommen oder werden Arbeiten am Vergaser durchgeführt, so ist von Vorteil, wenn zuvor der Kraftstoff aus der Schwimmerkammer abgelassen wird um eventuellen Unfällen vorzubeugen.

Das war's. Die Einstellung erfolgt nun am betriebswarmen Motor, indem über die Einstellschrauben das Standgas auf ca. 1700 1/min eingestellt wird. Dazu jeweils an der Luftregulierschraube und Standgasschraube abwechselnd im 1/8 Bereich drehen, bis der Motorlauf ruhig und stabil ist.

Die Zündkerzenfarbe sollte nach einer Probefahrt eher bräunlich sein – dann ist der Motor ideal abgestimmt.

Eine schwarze Zündkerze deutet auf eine „zu fette“ Abstimmung hin – also ist zu viel Kraftstoff in der angesaugten Luft, was durch einen zu hohen Schwimmerstand, eine zu große Hauptdüse oder eine zu hoch hängende Nadel verursacht werden kann.

Weiß wäre eine „zu magere“ Abstimmung – dann ist zu wenig Kraftstoff in der angesaugten Luft vorhanden, was durch eine Undichtheit am Ansaugsystem (im Bereich der Flansche zum Kopf, zum Vergaser), zu geringer Schwimmerstand oder zu kleine Hauptdüse verursacht werden kann.

In beiden Fällen – zu fett, zu mager – sollte unbedingt eine Abstimmung nicht länger verschoben werden! Da es nach längeren Belastungen zu einem erhöhten Motorverschleiß oder gar Motorschaden kommen kann!

Wer Fehler in der Beschreibung findet, darf sich gerne an mich wenden. Fehler passieren - und nur, wenn jemand darauf hinweist, können sich Dinge verbessern ;-)

Gutes Gelingen und immer freie Straßen!

Tobias Hantschel (pizzavernichta)

Technik-Tipp: Zündung statisch gemacht

Bei den Mitsubishi und Hitachi Polrädern mit spät verstellender Zündung gibt es einen speziellen Trick, wie sie ohne Benutzung von Draht und Schweißapparat in eine statische Zündung umgebaut werden kann – der Motor steht damit einem ungedrosselten ST50E Motor in nichts nach.

Am leichtesten geht es bei den Hitachi Polrädern, bei denen die Verstellmechanik auf einer geschraubten Grundplatte angebracht ist!

Es gibt auch genietetete, wie sie bei Mitsubishi Polrädern verbaut sind, bei denen müssen die Schrauben durch etwas längere mit Unterlegscheiben ersetzt werden.

Im Grunde genommen werden die Verstellarme spiegelverkehrt eingesetzt und zwischen den Haltetaschen der Feder und der Schraube eingeklemmt.

Den Unterbrechnocken vor dem Ausbau markieren und in ca. die selbe Richtung zeigend wie beim Ausbau wieder einbauen! Sonst zündet der Motor im unteren Totpunkt, was ja überhaupt nichts bringt. Wer die Sache genau betrachtet, wird feststellen, dass der ZZP einen Tick früher ist, als wenn die Verstellung nur fixiert würde.

Der Motor rennt aber problemlos in dieser Konfiguration und lässt sich auch leicht ankicken! In jedem Fall sollten wieder beide Verstellhebel verbaut werden, um eine Unwucht so gering wie möglich zu halten. Die Einstellung des Unterbrechers erfolgt dann mit einem doppelt gefalteten Zigarettenpapier.

Mit #62er HD im Original Vergaser läuft ein 50er Motor am Ende ca. 55km/h



Tobias Hantschel (pizzavernichta)



Irgendwo in diesem Heft steht ja mein Artikel, der eigentlich schon für den letzten Vereinsmeier geschrieben wurde und in dem erzählt wird, wie ich zu meinem ATC gekommen bin. Nach den dort erwähnten, zahlreichen Fahrten im nordbayerischen Grenzland hatte mein Vater uns für Peckfitz 3.0 angemeldet. Ich war unheimlich neugierig und gespannt darauf, da ich es ja bislang nur von den Videos kannte. So fuhren wir also zu dritt (mein Vater, mein ATC und ich) im Oktober 2011 zum ersten Mal Richtung Sachsen-Anhalt. Nach „Einchecken“ bei Frau Biermann und Bezug des „Zimmers“ ging es dann natürlich direkt zur Piste. Die erste Schnupperrunde auf der Panzerstraße begeisterte mich noch weit mehr, als ich es sowieso schon erwartet hatte. Rauf und runter, Berg und Tal, und dazwischen immer wieder Pfützen, loser Sand und eine Unmenge von Abzweigungen in noch unbekanntes

Terrain. Da ich anfangs etwas zögernd fuhr, wurde ich von den anderen ATC's, die gerade unterwegs waren, öfter überholt. Sie waren aber alle so nett, nicht unmittelbar vor mir wieder einzuscheren. So bekam ich wenigstens deren Dreck nicht ab. Mit jeder Runde, die ich fuhr, gewöhnte ich mich mehr an die Strecke, was auch an der Zunahme meiner Geschwindigkeit erkennbar war. Nach ungefähr einer Stunde Heizen über die Panzerstraße, die mich mit jeder Runde mehr begeisterte, suchte ich meinen Vater, der unterdessen den Platz ablaufen wollte, um zu sehen, wer denn eigentlich alles da war. Gefunden habe ich ihn dann bei seinen Freunden Glühstrumpf und Alex, wo ich auch auf meinen Freund Luka traf. Weil er ja auch ein ATC hat, haben wir natürlich sofort beschlossen, zu zweit zu fahren. Und weil Luka schon öfter hier war, kannte er sich auch viel besser aus und zeigte mir erst mal

das komplette Areal. Immer wieder ging es über Wege, die ungefähr genauso breit waren wie ein ATC, zu Lichtungen im Wald, und überall gab es neue, kleine Rundkurse, Hügel, Pfützen und auch immer war irgendwo ein anderes ATC unterwegs, so dass es auch ständig etwas zu beobachten gab. Konnte ich schon zuhause auf unheimlich viel Gelände zurückgreifen, war das aber alles nichts gegen Peckfitz. Dieser ehemalige Truppenübungsplatz schien wie für ATC's gemacht. Und mit einem ortskundigen Führer machte das alles noch viel mehr Spaß als allein. So lernte ich auch zwischendurch das Waldstüberl kennen, wo man kurz eine Pause einlegen konnte, eine Cola trank und zusah, wer und was alles an uns vorbei quer durch das Gelände pflügte. Der erste Tag verging also viel zu schnell mit ATC-Fahren und Kennenlernen des Truppenübungsplatzes. Da mein ATC (noch) kein Licht hatte, musste ich es

bei Anbruch der Dunkelheit leider abstellen, ich wäre aber zu gern noch weiter gefahren. Wie sich aber herausstellte, haben auch die Abende in Peckfitz ihren Reiz, weil dann mehrere Lagerfeuer angeschürt werden und man gemeinsam grillt und zu Abend isst.



Und es ist wirklich erstaunlich, was Alex und Heinz alles für leckere Sachen aus ihrem Wohnmobil trugen. Gegen die aufsteigende Kälte schützten uns ja Lagerfeuer und ein gasbetriebener Heizpilz, natürlich auch vom Alex. So sind wir dann irgendwann spätnachts in unser Kasernenbett gesunken und erschöpft und glücklich sofort eingeschlafen. Der nächste Tag begann nach einem gezwungenermaßen eingenommenen Frühstück natürlich mit ATC-Fahren. Da mein Vater das Gelände auch kennenlernen wollte, lieh ich ihm also mein ATC, damit auch er mal ein paar Runden in Peckfitz drehen konnte. Nach seiner Rückkehr grinste er über das ganze Gesicht und erklärte mir, dass es so nicht weitergehen könne – er brauche auch ein ATC. Irgendwie wunderte mich das aber nicht wirklich. Während er also schon mal vor Ort seine Fühler austreckte, fuhr ich weiterhin kreuz und quer durch dieses fabelhafte Gelände. Ich lernte an diesem Wochenende außerdem noch eine

Menge lustige und nette Menschen kennen, von denen ich zuvor nur ihren Nickname aus dem Forum kannte. Leider ging das Wochenende viel zu schnell vorbei, aber ich war mir sicher, nicht das letzte Mal hier gewesen zu sein.

Vier Wochen später hatte es mein

Vater doch tatsächlich geschafft, ein ATC für sich zu finden und nahm dieses dann von der IG-Weihnachtsfeier mit nach Hause. Dort wurde es umgehend nach seinen Vorstellungen ergänzt (es sollte die blaue Christmas-Edition werden) und zusammengebaut. Da es zu dieser Zeit keine 125er ZongShen mit Halbautomatik und E-Starter gab, konnte er sich aber einen als Leihgabe ergattern, rückzahlbar in Form eines neuen Motors, sobald es welche gab.

Als es dann endlich soweit war, hat mein Vater mir auch einen mit gekauft, da der 125er doch etwas mehr Drehmoment auf die Achse brachte als mein bis dahin genutzter 110er. Nach diversen Fichtelgebirgsrunden zu zweit meldeten wir uns im Frühjahr 2012 dann natürlich wieder für Peckfitz 4.0 an – diesmal mit zwei ATC's.

So ging es also im April erneut nach Sachsen-Anhalt. Ich freute mich schon im Vorfeld, da ich ja jetzt wusste, was mich dort erwartete.

Nach dem obligatorischen Einchecken schnell noch die Matschhose drüber, ATC's ausladen und ab auf die Piste. Jetzt zu zweit, was trotzdem ein Gefühl von zusätzlicher Sicherheit bringt, wenn mein Vater hinter mir fährt. Nach zwei Runden zur Eingewöhnung und dem Kennenlernen der Strecke, die sich ja durch das Befahren verschiedener Fahrzeuge ständig etwas verändert, waren wir „eingefahren“, was sich wieder in der Zunahme der Geschwindigkeit bemerkbar machte. Natürlich sind wir nach einer halben Stunde dann erst mal auf die Campingwiese gefahren, um all die Anderen zu begrüßen, die wir nicht schon unterwegs im Dreck getroffen hatten.



Außerdem wollte mein Vater die mitgebrachte Einkaufstüte Kaffee abliefern, mit dem Hintergedanken, gleich einen aufzusetzen. Sofort hat man dort das Gefühl, man gehöre zu einer großen Familie. Aus dem einen Kaffee wurden noch ein paar mehr, bevor wir dann wieder gestartet sind. Auch Luka war wieder da und noch ein paar in ungefähr unserem Alter, so dass wir umgehend eine richtige Nachwuchstruppe und die meiste Zeit miteinander unterwegs waren. Was mir dann noch aufgefallen ist, ist die Tatsache, dass man hier – im Gegensatz zur übrigen Welt – nicht sauber sein darf. Im Gegenteil, hier gehört es zum guten Ton, Schlammgespritzer im Gesicht zu ha-

ben. Find´ ich supercool! Und dazwischen immer mal wieder eine Cola im Waldstüberl, natürlich „sponsored by Papi“. Gleich vor deren Terrasse gab es eine richtig große (und tiefe) Pfütze, an der sich auch immer wieder zahlreiche Jeepfahrer versuchten.

Nicht immer mit dem nötigen Schwung und Glück und so konnte man mancher Bergungsaktion zusehen.

Und immer wieder zwischendurch ein paar Runden über die Panzerstraße und natürlich die zahlreichen kleinen Spielplätze im Wald.

Wahrscheinlich aufgrund der – überflüssigen – Sorge, es könnte jemandem langweilig werden, gab es dann noch einen Wettbewerb, wer am langsamsten den Feldherrenhügel hochfahren konnte.

Souveräner Sieger war der Frank, der es tatsächlich schaffte, diesen Berg im Zeitlupentempo zu erobern. Die Abende verbrachten wir natürlich wieder am traditionellen Lagerfeuer, wiederum verbunden mit einem Fünf-Sterne-Menü. Wie bereits schon erwähnt, bin ich es von zuhause gewöhnt, mit meinem Vater auf unseren ATC´s stundenlange Ausfahrten zu unternehmen und auch

an Gelände aller Art herrscht bei uns kein Mangel, aber an Peckfitz mit seinem ureigenen Flair und dieser überall spürbaren familiären Stimmung kommt man als ATC-Fahrer einfach nicht vorbei. Was zur Folge haben wird, dass wir beim nächsten Event selbstverständlich wieder mit dabei sein werden.

Eigentlich könnten wir hier unseren Urlaub verbringen, nur Mama müssten wir wahrscheinlich zu Hause lassen.

Wir sehen uns also in Peckfitz
Yannick Zeidler





Alles neu macht der Mai, oder...

...öfter mal etwas Neues. Von diesem Motto getrieben, haben wir vom 17. – 20. Mai 2012 an der Klassikwelt Bodensee-Messe als Aussteller teilgenommen. Nach mehreren Jahren Retro Classics Stuttgart musste etwas Abwechslung her und wir schlugen in Friedrichshafen auf.

Bei der Klassikwelt handelt es sich um eine relativ neue Messe mit einem jungen Organisationsteam. Den von anderen Messen bekannten Snobismus gibt es dort entweder nicht oder die entsprechenden Personen sind uns ganz einfach nicht aufgefallen.

Vielmehr wurde auf Clubs und Action viel Wert gelegt. Neben einer täglichen Kunstflug- und Zepelinshow war auch auf dem Boden einiges geboten. Ein extra abgesperrter Rundkurs sorgte für spannende Rennen, welche offiziell eigentlich gar



keine waren. Trotzdem oder vielleicht gerade deswegen fuhr mancher Veteran auf der letzten und manchmal auch zu optimistischen Rille.

Der Spaßfaktor für Publikum und Fahrer war auf jeden Fall garantiert.

Vorbereitet wurden die Renner in einer Halle, welche gleichzeitig als Fahrerlager diente. Selbstverständlich konnten die Teams auch beim Schrauben beobachtet werden.

Auch sonst war alles anders! Angefangen bei der Standfläche: auf 100 Quadratmetern konnten wir uns mit Pavillon und Ausstellungsbühne häuslich einrichten. Für knapp 20 Fahrzeuge aus der Familie der liegenden Honda Einzylinder gab es reichlich Platz. Dank den fleißigen helfenden Händen war der Aufbau des Messestandes sehr schnell erledigt. Sprichwörtlich für die gute Atmosphäre war bei der Anmeldung übrigens auch die lockere Antwort des Messteams auf die Frage, wieviel Sprit denn im Bonsaitank bleiben darf und ob der Tank bis zu einem

gewissen Grad entleert werden müsste: „Hä – wieso? Lass des mol. Do isch doch sowieso nix dren!“

Genug Sprit im Tank erwies sich im Nachhinein als äußerst nützlich, denn nur so konnten wir den benachbarten großen Motorrädern soundtechnisch Paroli bieten. Die Zuschauer waren fast ausnahmslos erstaunt, welches Gebrüll ein kleiner Honda-Triebling erzeugen kann. Natürlich animierte das zum Weitermachen und nach der Messe war die Zündkerze zumindest bei einer Monkey platt.

Fazit: die Klassikwelt Bodensee ist eine Messe, welche lebt. Dieser Verdienst geht zum Großteil an das Organisationsteam, welches das Reglement so locker wie möglich ausgelegt hatte. Eine Messe, an der wir alle viel Spaß hatten und welche wir 2014 wieder als Aussteller besuchen sollten wenn es die Terminplanung zulässt.

Ich wäre wieder mit dabei!

Bernd Döpfer (turbodoepi)







Dolomitentour 2012

So, da hab' ich den Salat. Dieses Mal hat es mich getroffen.

Mir ist sie zugefallen, die lästige Pflicht. Die Pflicht, über die mit Abstand langweiligste Veranstaltung des Vereins Anno 2012 zu berichten. Aber irgendjemand muss es ja machen. Man will ja schließlich nicht, dass andere Vereinsmitglieder womöglich versehentlich nichtsahnend mit in die Sache reingezogen werden und plötzlich unverschuldet auch so eine langweilige, völlig ereignislose Aktivität miterleben müssen.

Die Planung war ziemlich klar. Statt nochmal nach Südtirol zu fahren und nochmal das Stilfser Joch zu erklimmen, haben wir schon im vergangenen Jahr ein neues Zielgebiet ausgekundschaftet: die unspektakulären südlichen Kalkalpen, gemeinhin Dolomiten genannt. Die sind so grau in grau, dass die Unesco sogar (wahrscheinlich, um sie ein bisschen auf-

zupeppen) beschlossen hat, sie völlig unverdient zum "Weltnaturerbe" zu erklären.

Stützpunkt war der kleine Skort Campitello di Fassa, in dem im Winter, wenn die Skifahrer einfallen,



schon nichts los ist und der im Herbst - abgesehen von ein paar Motorradfahrern, Wanderern, Gleitschirmfliegern und anderen Unver-

besserlichen - deshalb natürlich völlig "tote Hose" ist. Campitello di Fassa liegt unmittelbar südlich der landschaftlich außerordentlich uninteressanten Sella-Runde, die die von erfahreneren Fahrern ob ihrer bekannt faden Monotonie durch endlose Kurven gemiedenen Pässe Sellajoch, Grödnerjoch, Campolungopass und Pordoi untereinander verbindet.

Nachdem alle Beteiligten (zwei davon - von ihrer Navigationshilfe etwas in die Irre geführt - schon Richtung Südtalien unterwegs und damit etwas verspätet) eingetroffen und die

Zimmer bezogen waren, haben wir uns zunächst mit dem langweiligen Geschäft der Vergasereinstellung beschäftigt. Das gelang uns nur sehr



unbefriedigend (die betroffene Dax wird uns später noch einmal beschäftigen), und so wurde - bei monoton blauem Himmel und öde gleißendem Sonnenschein - zum Einstieg die Sella-Runde mit ihren unzähligen tristen Kurven in Angriff genommen.

Abends dann endlose Gespräche über den ereignislosen Tag, nur durch Essen und Alkoholgenuss unterbrochen.

Am nächsten Tag die "große Fahrt": über einen Teil der Sellarunde zum Passo Duran und zurück. Bereits der Abstieg vom Sellajoch war mit endlosem Kurvengeschlängel dabei offensichtlich so lahm und ereignislos, dass einer der Mitfahrer beschloss,

zur Auflockerung in einer der reizlo-

sesten Kurven die Kontrolle über sein Fahrzeug zu verlieren und seine (damals passend zur Landschaft tristgraue) Dax hinzuschmeißen. Glücklicherweise war dabei nichts weiter passiert, so dass nach kurzer Diskussion über diesen eigentlich nicht erwähnenswerten Vorfall die öde Weiterfahrt über nicht enden wollende Kurvenkombinationen fortgesetzt werden konnte.

Abends wieder s.o.: Gespräche, Nahrung, Alkohol.

Am darauffolgenden Sonntag hat es sich ergeben, dass eine Gruppe von - in einer zooähnlichen Gruppierung organisierten - Nordlichtern völlig zufälligerweise mit Monkeys und Daxen in derselben schalen Gegend unterwegs war und wir beschlossen, uns gemeinsam auf den Weg zu machen, um endlich etwas Pep in die Sache zu bringen. Die bekannt zurückhaltende und landschaftsorientierte Fahrweise dieser Gesellen führte allerdings offensichtlich dazu, dass wir noch mehr von der öden Gegend wahrnahmen und so sah sich unser Daxfahrer genötigt, sein Gefährt abermals auf die Straße zu legen, damit wir anschließend wenigstens über irgendwas reden konnten. Bei einer kleinen Pause zur Nahrungs- und Getränkeaufnahme hatte endlich ein anderer Mitfahrer Erbarmen und inszenierte eine fatale Reifenpanne, die endlich ein biss-



chen Brisanz in den langweiligen Sonntagnachmittag brachte. Allerdings wurde von einer benachbarten Baustelle sehr schnell ein Ersatzschubkarrenrad "leihweise" zur Verfügung gestellt (an dieser Stelle sei dem Verleiher herzlich gedankt), so dass auch diese willkommene Unterbrechung sehr schnell wieder der Monotonie des Kurvenfahrens wich.

Nach Fortsetzung der Fahrt über weiterhin zahllose Kurven Trennung

von der nordischen Gesandtschaft (zweifellos war's denen mit uns doch zu langweilig) und Heimfahrt über den Campo Longo. Offensichtlich wurde es dabei selbst einer Dax so öde, dass sie kurzerhand den Dienst einstellte und den Rest der Strecke Schiebedienste einer anderen in Anspruch nehmen musste (was sie aber insgesamt eher schneller gemacht hat).

Abends wieder s.o.: Gespräche, Nahrung, Alkohol.

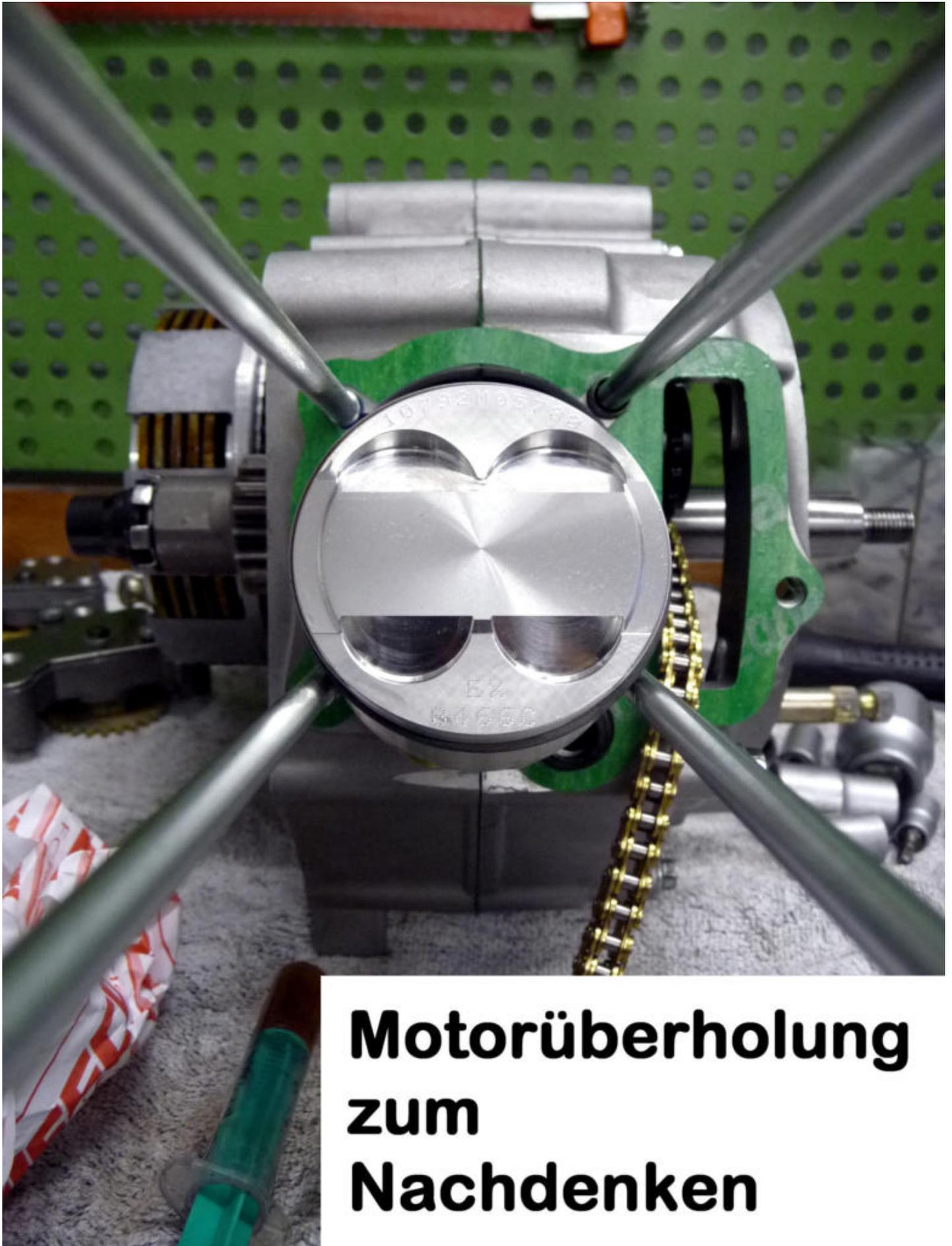
Kurz und gut: das Ganze war ziemlich unspektakulär.

Wird voraussichtlich auch nächstes Jahr wieder stattfinden. Wer also Anfang September noch nichts vorhat, sollte dringend dafür sorgen, dass sich das ändert. Sonst wird er womöglich noch in was reingezogen und bereit das später...



P.S.: wer's noch nicht gemerkt hat: das ist eine Glosse. Glossen müssen so geschrieben sein, dass sie immer alles fürchterlich übertreiben. In Wirklichkeit war's also noch viel stinklangweiliger.

Markus Frösche (mfro)



Motorüberholung zum Nachdenken

„Modell 2012, jetzt mit verstärktem Getriebe, verstärktem Gehäuse, 160ccm, Riesenventile, 20 PS aus der Kiste heraus“.

Jedes Jahr tönt es wieder und wieder aus Internetshops, -Foren und auf Treffen.

Läuft man über den Platz hört man an allen Ecken Gespräche wie diese: „Schon etwas von der neuen Generation Motoren gehört? Die haben jetzt 160ccm und 20 PS ohne Modifikationen aus der Kiste raus. Das Getriebe ist überarbeitet und die Kupplung hat jetzt 6 Scheiben! Und aufbohren kann man den auf über 200 Kubik!“

Ach was! Ich fahr Honda, das hält und ist zuverlässig!“ Dieser ganze Chinamist ist doch völliger Müll! Die Leistung hat der Motor sowieso nicht!“

Solche Diskussionen sind mitunter unser Hobby. Sie treiben einem auch oft das Schmunzeln auf die Wangen. Über objektive Tatsachen wird meistens nicht gesprochen. Die Geschichte, die erzählt, die Werbeanzeige, die gelesen oder die Empfehlung, die ausgesprochen wird, hat in den meisten Fällen keine gemessene oder wenigstens mit objektiven Augen gesehene Basis. Warum auch? Es ist ja ein Hobby. Ein Hobby betreibt man aus Leidenschaft, Purismus, Verrücktheit oder einfach nur zum Spaß! Dazu zählen keine kalten Zahlen, Messwerte oder objektive Beobachtungen. Meine Antwort darauf ist sicher. Nein! In diesem Bericht geht es um Tatsachen. Die Dinge, welche hier stehen habe ich mit eigenen kritischen Augen gesehen, mit angemessenen Toleranzen gemessen und oftmals dokumentiert.

Heißt das, derjenige, der sein Hobby mit Leidenschaft betreibt soll jetzt nicht weiterlesen? Bitte nicht! Auch dieser Bericht entstand aus Leidenschaft. Leidenschaft zum Hobby, die so tief geht, dass der Autor versucht immer mehr hinter die Kulissen die

ser oben beschriebenen „Mythen“ zu kommen und sie aufzuklären.

Als Basis dieses Berichts dient einer von inzwischen vielen von mir gebauten und überholten Motoren, den ich für einen Freund neu aufgebaut habe. Ich habe diesen Motor gewählt, weil in diesem Aggregat zwei Welten aufeinander treffen, die auch manchmal die Dax- und Monkey-Szene spalten. Japan und China. Auf Basis dieser Überholung werden immer wieder Vergleiche zu anderen Motoren gezogen, die ich schon in den Fingern hatte.

So! Jetzt ist genug mit Essay, Einleitung, oder wie das auch genannt wird.

Beginnen wir mit unserem Beispielmotor. Vorab ein paar Daten:

- Basis: Daytona 150ccm T-Rex 1. Generation.
- Bohrung: 57mm
- Hub: 57,8mm
- Hubraum: 147.49ccm

Folgende Veränderungen wurden durchgeführt:

- Takegawa Superhead 4SM mit 30mm EV und 24,5mm AV (Ansaugkanäle original)
- Nockenwelle S25 Dekompression
- Takegawa 5 Gang Superstreet Getriebe
- Takegawa Superclutch 5 Scheiben mit Takegawa Kupplungsdeckel (integrierter Ölfilter)
- Honda Nice Stehbolzen

Der Rest des Motors waren Originalteile von Daytona.

Mit einem 28mm PE Vergaser von Keihin und einer Yoshimura Auspuffanlage erreichte dieser Motor mit max. Zündzeitpunkt von 32° vor OT eine Leistung von etwas über 21 PS auf einem Ammerschläger P4 Leistungsprüfstand. Das macht eine Literleistung von mindestens 142 PS. Das ist schon einiges für einen so einfachen luftgekühlten Zweiventiler. Lang halten kann das nicht! Trotzdem hat er fast 5000km ohne weiteres durchgehalten. Mehrere Alpenausfahrten und Treffen hat er mitgemacht. Aufgrund des extrem

schweren und großen Fahrers (195cm, >120kg) wurde natürlich immer ordentlich Gas gegeben, um auszutesten was in Motor steckt. Warmgefahren wurde er selbstverständlich immer und es hat auch nie an einem qualitativ hochwertigen Betriebsstoff gemangelt. Der Vergaser wurde mit der Zündung auf dem Prüfstand abgestimmt. Das Ganze wird hier beschrieben, damit klar ist, was für Rahmenbedingungen beim Betrieb des Motors herrschten. Niemals geschont, aber auch nicht im Unverstand ohne Öl oder kalt belastet. Dinge, die für Rennmotoren wie sie von Vielen in der Monkeyszene gefahren werden, selbstverständlich sein sollten.

Nachdem jetzt auch wirklich alle „unwichtigen“ Dinge klargestellt worden sind, kann mit dem Auseinanderbauen des Motors begonnen werden. Die Entscheidung zum Zerlegen des Motors wurde aufgrund eines immer stärkeren Klapperns aus dem Kurbelgehäuse gefällt.

Der Zylinderkopf war schon abgebaut als ich den Motor bekommen habe. Deswegen kann ich zu diesem konkret leider nichts sagen. Als nächstes kommen Kolben und Zylinder mit dem Zwischenrad der Steuerkette. Der Kolben zeigte deutliche Verschleißspuren und hatte am Hemd starke Riefen. Im Zylinder waren überall noch Honspuren zu erkennen. Der Daytonazylinder ist keramikbeschichtet. Der Verschleiß bei solchen Zylindern ist, sofern sie nicht gefressen haben sehr gering. (Natürlich kann man bei diesem Verfahren eher Bearbeitungsfehler machen, als beim einfachen Honen einer Graugussbuchse) Es reicht meistens, den Kolben zu tauschen. Das Schadensbild des Kolbens ähnelte sehr meinem alten YX 160ccm Motor. Bei diesem Motor lief der Kolben bis zu 6mm aus der Buchse, was in Kombination mit dem kurzen Pleuel (94mm bei 57mm Hub) zu starkem Kolbenkippen führte. Der Daytonamotor besitzt aufgrund seines kurzen Zylinders auch ein kürze-

res Pleuel, im Gegensatz zu den Takegawamotoren oder einem Nicemotor mit originaler Pleuelwelle. Durch den Superhead konnte der Motor natürlich in den unteren Gängen eine Drehzahl von über 12000 min^{-1} erreichen. Der Motor war vom Besitzer aufgrund seines hohen Gewichts sehr kurz übersetzt worden, dass bei Höchstgeschwindigkeit bis zu 11500 min^{-1} auf der Ebene erreicht wurden. Der Kolben hatte also regelmäßig mit mittleren Kolbengeschwindigkeiten von 21-23m/s zu kämpfen. Das Pleuelstangenverhältnis dieses Motors liegt direkt am unteren Grenzwert von 0,3. Somit kann man auf jeden Fall annehmen, dass der Kolben mit einem längeren Pleuel höchstwahrscheinlich wesentlich länger gelebt hätte. Was den Konstrukteur dazu bringt, das Pleuel so kurz zu gestalten um 5-10mm Motorbauhöhe einzusparen, kann ich auch nicht beantworten.

Der Daytonamotor ist, was das Pleuelstangenverhältnis angeht, auf jeden Fall kein Drehzahlmotor. Seine Stärke sollte eher zu mittleren Drehzahlen hin optimiert werden. Hohe Drehzahlen bringen nicht viel mehr Leistungszuwachs, jedoch viel Verschleiß. Trotzdem gibt es von Daytona eine Nockenwelle für diesen Motor, die Leistung und Drehmoment nur im Drehzahlbereich über 11000 min^{-1} optimiert. Das bedeutet noch mehr Verschleiß für ein Quäntchen mehr Leistung. Dieser Kompromiss wurde wahrscheinlich geschlossen, um das letzte Quäntchen an Bauhöhe herauszuholen. Das kurze Pleuel könnte auch dazu dienen, dem Motor mehr Spritzigkeit aus Kehren heraus zu geben, was im Gelände einen entscheidendem Vorteil aus engen Kehren bringt. Beide Punkte werden aber durch hohen Kolbenverschleiß erkaufte! Die Gene



des Motors sind also deutlich erkennbar. Es ist ein Rennmotor mit, wie im Werkstatthandbuch beschrieben, kurzen Revisionsintervallen, was den Kolben angeht. Das liegt rein an der Konstruktion und kann nicht einfach geändert werden. Es handelt sich also nicht um schlechtes Material, sondern übermäßigen natürlichen Verschleiß, der vom Hersteller in Kauf genommen wird um gewisse Randbedingungen einzuhalten. Über die von Daytona angebotene Tuning Pleuel gibt es keinen Grund mehr zu reden.

Mehr Hub bei gleicher Zylinderlänge bedeutet ein noch kürzeres Pleuel. Am besten lässt man die originale Nockenwelle und Pleuelwelle am Platz, freut sich über eine starke Drehzahlmitte und hat länger Freude ohne eine Revision.

Das Zwischenrad im Zylinder zeigte erheblichen Verschleiß.

5000km sind nicht viel um ein in diesem Maße verschlissenes Teil aus dem Motor zu ziehen. Die beiden anderen Gummiräder sind wesentlich weniger verschlissen, jedoch auch nicht mehr toll. Nun stellt sich auch hier wieder die Frage, warum dieses Zwischenrad so verschlissen ist. Beobachtung 1: Die Schraube mit dem Bolzen des Führungsrades war wesentlich kürzer, als die eines Motors mit einem querverrippten Zylinder. Im eingebauten Zustand und mit

der zugehörigen Aludichtscheibe montiert ging der Bolzen bei passender Kettenflucht nicht einmal ganz durch die Bohrung des Rades. Das Rad hatte die Möglichkeit, zur Seite zu kippen. Daher rührt wahrscheinlich auch der einseitige Verschleiß. Ein Bolzen eines querverrippten Zylinders ist leider zu lang. Kurzfristige Lösung war also Dichtpaste und keine Aluscheibe. Immer noch nicht lang genug, aber schon besser. Der hohe Verschleiß der Räder kommt meiner Meinung nach von Köpfen mit harten Ventilsfedern, in Verbindung mit den hohen Drehzahlen sowie minderwertigem chinesischem Kunststoff. Bei einigen Motoren aus chinesischer Produktion löst sich das Gummi quasi vor den eigenen Augen in Echtzeit auf. Hondaräder haben mir da schon längere Revisionsintervalle verschafft. Sie waren aber trotzdem schneller zerstört als bei originalen Ventilsfedern. Eine noch von mir vermutete Ursache ist auch die Größe der Kettenräder. Beim kleinen Kettentrieb mit den kleinen

Zahnradern tritt der Polygoneffekt stärker auf. Dieser sorgt für Schwingungen der Kette. Dadurch sind Kettenspanner und die Räder des Ventiltriebs stärker belastet. Das ist aber blanke Theorie.

Es lohnt aber immer wieder ein Vergleich zum Nicemotor. Dieser hat größere Räder spendiert bekommen. Entweder dem Verschleiß der Steuerkettenzahnrad geschuldet oder eben um auch etwas mehr Ruhe in den Kettentrieb zu bringen. Aus Erfahrung kann man aber schlussendlich sagen, dass man chinesische Gummiräder bei getunten Motoren erst gar nicht verwenden sollte (also auch keine von Daytona), wenn man nicht alle 500km ein Rasseln aus dem Steuerkettenschacht hören will. Bei gebrauchten Nicemotoren sollten sie immer ausgetauscht werden,

bevor ein nicht serienmäßiger Kopf darauf kommt. Diese Gummiräder sind schon bei den Serienmotoren von Honda Verschleißteile. Man muss sie regelmäßig wechseln. Belastet man sie stärker, hat man auch mehr Verschleiß an ihnen und das bedeutet man muss sie auch öfter wechseln.

Nun zur Kurbelwelle. Das Klackern kam, wie von mir vermutet, vom unteren Pleuellager. Es ist eines der Bauteile, das bei Leistungssteigerungen einen sehr erhöhten Verschleiß zeigt. Des Weiteren reagiert es allergisch auf Fremdpartikel im Motoröl. Diese werden mit dem Öl direkt durch dieses Lager hindurchgepumpt. Wenn das Lager also gerade den Verbrennungsdruck abbekommt, Druck auf ihm lastet und zu diesem Zeitpunkt gerade ein paar Aluspäne durchgedrückt werden, verschweißen sich diese mit den Bauteilen des Lagers. Kurz gesagt. Auf Nimmerwiedersehen Lager! Betrachtet man die Geschichte dieses Lagers, stellt man fest, dass es zu Beginn mit 110ccm im Nicemotor zurecht-



kommen musste. Jeder chinesische Motor mit serienmäßig bis zu 172ccm hat das gleiche Lager verbaut. Die Anforderungen an dieses Teil sind also stetig gestiegen, aber das Teil selbst ist gleich geblieben. Die „Lagerschalen“ dieses Lagers sind der Kurbelbolzen und das untere Pleuelauge. Also Oberflächen die vom Hersteller dieser Bauteile bearbeitet werden. Bei zwei meiner eigenen Motoren, war der erste Schaden, welchen ich zu reparieren hatte jeweils ein unteres Pleuellager. Keiner dieser Motoren hatte ein höheres Verdichtungsverhältnis als 11:1. Die Laufleistung lag bei beiden zwischen 2000-3000km. Nach Einbau eines Honda Nice Pleuels bin ich mit einem auf 12:1 verdichteten Motor 4000km ohne Probleme gefahren.

Bis jetzt ist es immer noch ohne Spiel. Mit dem Härten haben die Chinesen also noch deutliche Probleme. Trotzdem ist das Pleuellager (auch wenn es von Honda kommt) deutlich über der ursprünglichen Auslegung der Hondaingenieure belastet, wenn extremes Tuning betrieben wird. Es ist kein Spielraum vorhanden, einfach ein größeres dimensioniertes Lager einzubauen. Hier zählt also nur die Materialgüte. Als nächstes habe ich Kupplung und Ölpumpe in Augenschein genommen. An der Kupplung sind deutliche Kerben, hervorgerufen vom Einschlagen der Lamellen am Kupplungskorb zu sehen. Sie befinden sich an der Zugseite. Das heißt, die Hauptbelastung tritt beim Gas geben auf.

Die Takekupplung besitzt Gummi-

dämpfer. Hier können wir wieder einen Vergleich zur Nicekupplung ziehen. Sie hat als Ruckdämpfer zwei Schraubenfedern, die wesentlich weicher sind. Das Primärrad lässt sich von Hand gegen den Kupplungskorb verdrehen. Bei der Takegawakupplung kann man mit der Hand nichts ausrichten. Die Schläge sind also deutlicher weniger gedämpft. Bis jetzt hatte ich zwei Nicekupplungskörbe aus Gebrauchtmotoren in der Hand, welche mit über 150ccm mehr als 4000km zusätzlich gelaufen waren. Die Körbe hatten keinerlei Einschlagspuren. Die Nachteile des Kupplungskorbes vom Nicemotor sind mir nicht ersichtlich. Die Federn könnten bei niedrigen Drehzahlen zu Schwingungen und stärkerem Kettenschlagen führen.

Das ist mir aber bei Probefahrten noch nie aufgefallen. Hauptsächlich sehe ich in der Gummikonstruktion einen deutlichen Kostenvorteil, was die Fertigung anbelangt oder die Federkonstruktion lässt sich im kleineren Primärrad der Takegawakupplung nicht mehr unterbringen. Die Takegawakupplung ist zusätzlich über ein Axialnadellager gegen das Gehäuse gelagert. Der passende Aufsatz auf das Gehäuse scheint nicht gehärtet zu sein. Das hat zur Folge, dass der äußere Teil der Nadeln, welche einen höheren Gleitanteil haben, den Gehäuseaufsatz stark verschleiben lassen. Nach außen hin werden die Verschleißspuren immer größer.



Ohne dieses Lager würde die Kupplung beim Daytonamotor auch funktionieren. Jedoch ist die Getriebewelle des 5-Gang Getriebes nicht dafür konstruiert worden. Eine deutlich verschleißfreiere Lösung bietet der Nicemotor, sowie die originalen Daytona- und Chinakupplungen. Die Axialkraft wird hier direkt über die Getriebewelle auf das innere Getriebewellenlager übertragen.

Leider funktioniert das bei 12V und 6V Motorgehäusen nicht. Bei 12V Gehäusen sitzt an dieser Stelle ein Nadellager, bei 6V Gehäusen ein Gleitlager. Die geringen Axialkräfte beim Schalten werden durch Gleitflächen am Gehäuse aufgenommen. Um die Axialkräfte der Kupplung aufzunehmen wäre diese Konstruktion gänzlich ungeeignet. Man muss also mit dem Verschleiß des Axialnadellagers leben, wenn man diese Version der Kupplung und des Getriebes verwendet, die für 12V und 6V Hondamotoren konstruiert ist.

Die Ölpumpe habe ich sicherheits- halber zerlegt. Es kann sein, dass sich einzelne Metallpartikel des zerstör- ten Lagers in ihr festsetzen und folg- lich die Pumpe blockieren könnte. Auch der Aluminiumabrieb des Kol- bens kann sich in ihr festsetzen und wieder lösen. Dann verteilt sich die- ser im Motor und wird, wie oben beschrieben, in das untere Pleuellag- er gedrückt.



Im Rotor der Ölpumpe fanden sich einige Aluminiumspäne, die wahr- scheinlich vom Kolben stammten. Auf dem Bild sind noch die verblei- benden Krater zu sehen, welche sie hinterlassen haben, nachdem ich sie entfernt hatte. Die Ölpumpe lief zwar einwandfrei, doch aus Vorsicht habe ich sie getauscht.

Nun kommen wir zum Getriebe. Ein 5 Gang Getriebe in einem 150ccm Motor mit über 21 PS. Es handelt sich nicht einmal um die TAF Versi- on. Manch einer wird sich fragen, wie es die oben genannte Laufleis- tung überlebt hat. Überlebt hat es, aber mit deutlichen „Gebrauchsspu- ren“. Am Zahnradpaar des 5. Ganges war deutliches Pitting zu erkennen.



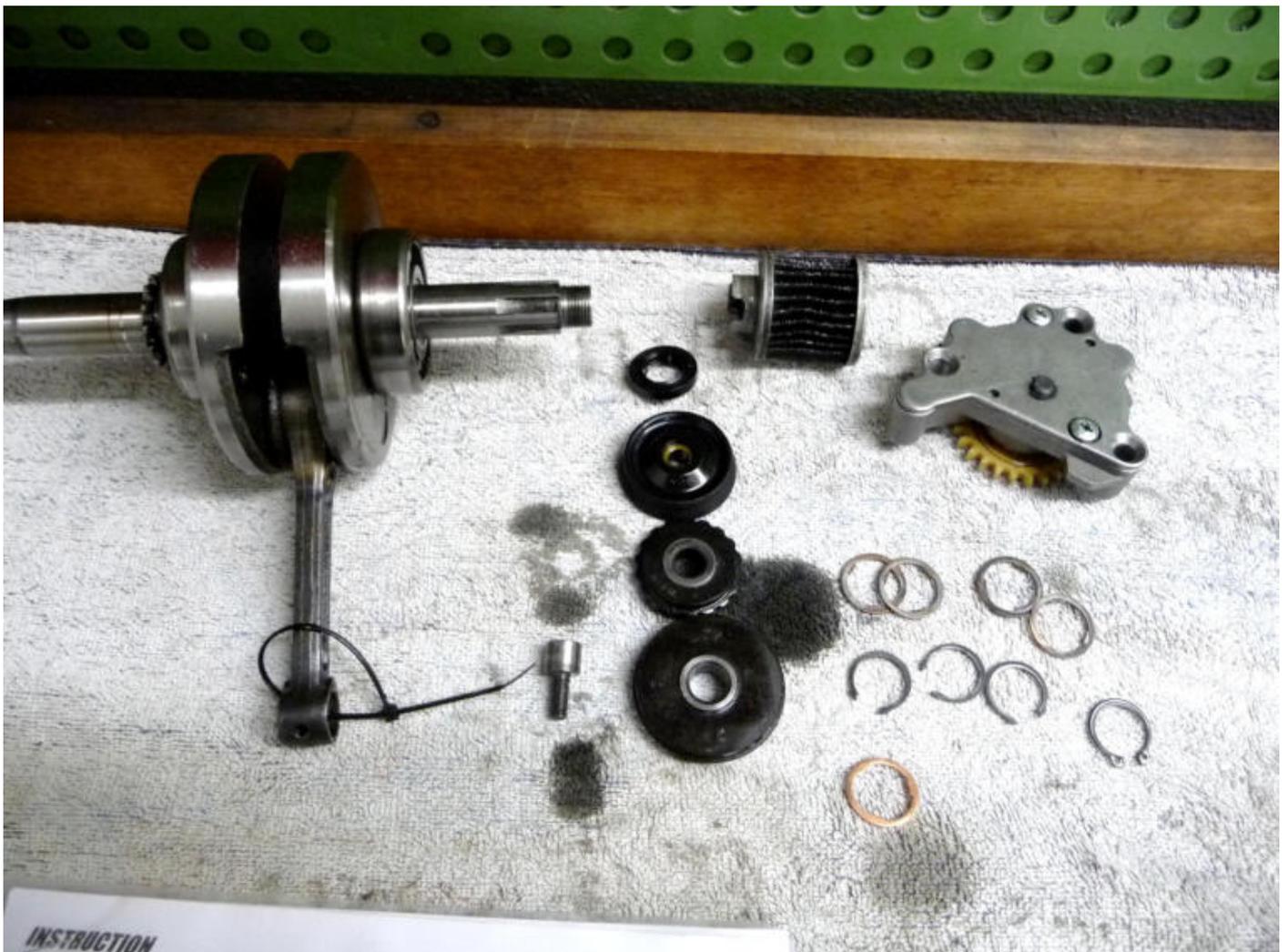
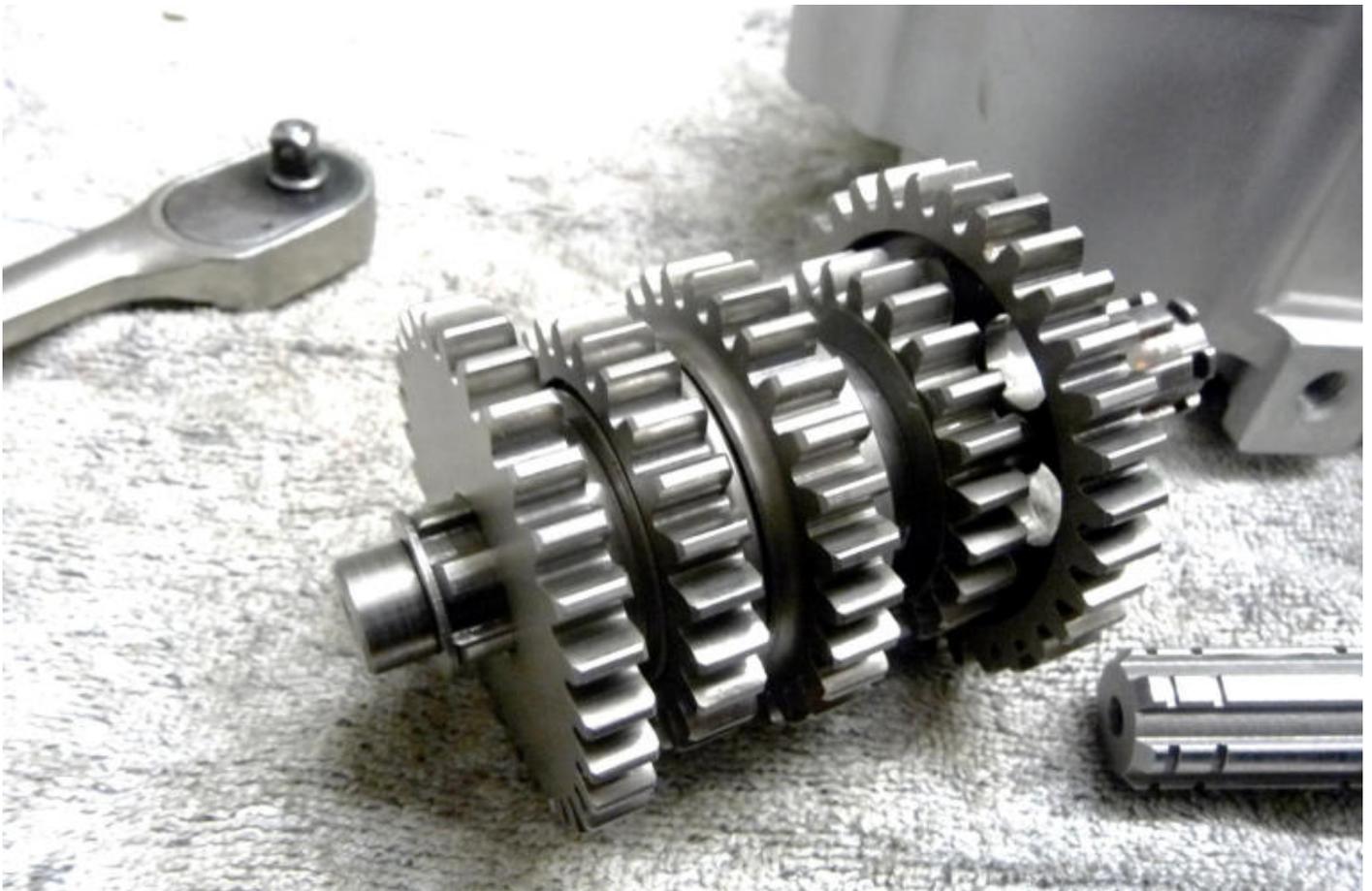
Die Schaltgabeln, Schaltklauen, Wel- len sowie die anderen Zahnradpaare waren in Ordnung. Ein paar Zahnrä- der wiesen etwas Micropitting auf. Das ist aber kein Grund diese zu tauschen. Die Anlaufscheiben und Sicherungsringe der Zahnräder habe ich bei dieser Gelegenheit auch er- neuert. Das Getriebewellenspiel war eher suboptimal. Auch die Schalt- walze hatte mehr Spiel, wie es sein sollte. Das liegt an kleinen konstruk- tiven Unterschieden der 12V Gehäu- se zu den Daytona- und Nicegehäu- sen. Das Axialspiel der Wellen und der Schaltwalze wurden mit Schei- ben ausdistanziert und in jedem Gang kontrolliert. Somit ist gewähr- leistet, dass beim Schalten nicht zu viel Wellenspiel überbrückt werden muss und die Schaltklauen möglichst schnell eingreifen. Der frühzeitige Verschleiß ist auf die hohe Flächen- druckung der schmalen Zahnräder zurückzuführen.



Nach diesen Revisionsarbeiten wur- de der Motor wieder zusammenge- baut und er hat einen DOHC Kit er- halten. Welche Schlüsse lassen sich nun aus den gewonnen Erfahrungen der Überholung ziehen?

Egal welches Tuning man betreibt, die Maßnahmen gehen mehr oder weniger an die Reserven der Moto- renkonstruktion. Bei vielen Motoren sind Dinge ähnlich dimensioniert, aber im Detail unterschiedlich konstruiert. Es gibt Unterscheide zwi- schen der Haltbarkeit eines Teiles von einem renommierten Hersteller und chinesischen Kistenschiebertei- len. Auf der anderen Seite sind teure Teile, wie 5-Gang Getriebe oder Kupplungen, die für einen speziellen Motortyp mit Einschränkungen pro- duziert sind, ein konstruktiver Kom- promiss. Bei 5 Gängen sind die Zahn- radbreiten einfach geringer im Ver- gleich zu einem 4-Gang Getriebe. Der gleiche Raum in der Breite wird einfach durch fünf und nicht durch vier geteilt. Zusätzlich ist noch die Belastung erhöht. Schlecht schnei- den aber alle Chinamotoren im Ge- triebevergleich mit dem Nicemotor ab. Die Zahnräder des Nicegetriebes sind wesentlich breiter, als ein YX-, Zongshen-, Lifan- oder Daytonage- triebe (außer das Anima 4V Getrie- be), obwohl im Nicemotor nicht mehr Platz zur Verfügung steht. Die Schaltklauen des Nicegetriebes sind wesentlich massiver und an einigen Gangrädern eine mehr an der Zahl. Man muss im Vergleich also immer die Randbedingungen der Konstruk- tion vergleichen. Das alles zeigt der oben beschriebene Motor, welcher eine chinesische Basis hat aber mit einigen japanischen High End Teilen bestückt ist. Wichtig ist, dass man, bevor man etwas beurteilt, die Kon- struktion vergleicht und versteht. Ist die Grundkonstruktion eines Bauteils oder einer Baugruppe nicht durch- dacht, helfen auch keine Material- verstärkungen an einzelnen Stellen. Wichtig ist bei einem Schaden her- auszufinden, was der wirkliche Grund für das Versagen war, bevor man einfach ein neues „verstärktes“ Teil einbaut.

Malte Schmeußner (Monkeycruiser)





Über die Techno Classica als „Weltmesse für Oldtimer-, Classic- und Prestige-Automobile, Motorsport, Motorräder, Ersatzteile und Restaurierung – Welt-Clubtreff“ ist an dieser Stelle und in unserem Forum schon viel geschrieben worden, die IG ist dort seit Jahren regelmäßig mit einem Stand vertreten. Es ist eine internationale Riesenveranstaltung mit einem Dutzend Hallen, in denen man sich die Füße plattläuft und bei denen ein Tag einfach nicht reicht, um als Besucher alles auch nur annähernd in Ruhe anzusehen und im Angebot zu stöbern.

Die zahlreichen Clubs und IGs haben regelmäßig einen großen Anteil an der Anziehungskraft der Techno Classica, auch wenn es jedes Jahr eine anstrengende und organisatorisch nicht immer einfache Angelegenheit ist – auch unser Verein war 2012 wieder dabei.

Die Stellflächen für Clubs und Vereine auf der Techno Classica sind nicht immer besonders groß – und auch sehr abhängig davon, in welcher „Ecke“ der Messe man „untergebracht“ wird. Da die Honda Dax- und Monkey IG e.V. traditionell nicht im „Vereinskeller“ der Halle 1 oder zwischen den anderen Clubs in der ersten Etage angesiedelt ist, sondern in der Halle 5, die viele Besucher auf ihrem Weg zwischen den anderen Hallen passieren, mitten zwischen gewerblichen Ausstellern, haben wir erfahrungsgemäß nur etwa 25 bis 30 m² an Ausstellungsfläche zur Verfügung. Diese zu nutzen, haben wir inzwischen „gelernt“ – und trotzdem ist der Aufbau immer wieder eine spannende Sache.

Lustiges Parkplatzverstecken und große Nachbarn

Montag, 19.03.2012 - Tag 1
Anreise als „Sternfahrt“ des Meseteams aus Münster, Hattingen,

Oberhausen und Duisburg - man staut sich fröhlich durch Essen. Besichtigung des zugewiesenen Standplatzes. Erste Überraschung: Der vorher gebuchte Parkplatz in unmittelbarer Nähe der Halle existiert nicht mehr. Die Nummer des Parkplatzes schon. Nur befindet sich jetzt ein strammer Fußmarsch entfernt von der ursprünglichen Stelle. Sehr lustig, wenn man Standmaterial nun erhebliche längere Strecken schleppen oder schieben darf....An den ersten Tagen darf der Bereich vor der Halle gegen 50 € Pfand noch stundenweise mit PKWs befahren werden, was das Ausladen der größten Standbauteile und der Fahrzeuge immerhin erleichtert.

Der Stand ist wieder recht schmal, dafür in diesem Jahr extrem tief, weil unser rechter Standnachbar, die Firma Glasurit (Fahrzeuglacke) einen riesigen Messestand von der Größe eines Münchner Reihenhauses baut, wir können damit gut leben, das Messegestell kann dann in diesem Jahr mal quer gestellt werden, was interessante neue Perspektiven auch für die Besucher ermöglicht.

Raufaser, Kleister, Klebeband und Farbe



09:00 Uhr - die Frisur sitzt. Alf und Peter beginnen den Tag mit leichtem Raufaser-Workout und ein paar Klebeband-Übungen. Die Rückwand und die Seitenwände des Standes bestehen aus (mit etwas Glück) weißen Holzplatten, die mit Raufaser tapeziert und anschließend gestrichen werden müssen. Jedes Mal eine Riesen-Sauerei, entsprechend braucht es viel Abdeckfolie und noch mehr Vorsicht.

Für 2013 werden wir uns nach einer Alternative zu diesen Farb-Spielen umsehen, mir schwebt da schon was vor...

12:00 Uhr - Tapete ist dran, erste Runde Farbe ist auch ´drauf. Schluss für heute.

Britische Rangierkunst, letzte Farbarbeiten und Metallbaukasten mit gutem Karma....

Dienstag, 20.03.2012 - Tag 2

Als wir am Morgen in die Halle kamen, hing die frisch tapezierte rechte Seitenwand in Trümmern. Der britische Standnachbar war am späten Montagnachmittag - als wir schon wieder weg waren - mit seinem überdimensionalen Verkaufstrailer in die Halle rangiert und hatte dabei kurzerhand unsere Trennwand aus der Befestigung gerissen, um mit seinem Trailer "einparken" zu können ("sorry, we had to *move* the wall"). Im Interesse eines gutnachbarschaftlichen Verhältnisses habe ich mich nicht an das in meiner Zeit als Verbindungsoffizier zu einem britischen Transportregiment in den 80er Jahren erlernte Vokabular erinnert, sondern still vor mich hin geflücht, im Servicebüro vorgesprochen, freundlich um Hilfe gebeten und eine Stunde gewartet, dann erschienen 3 kräftige Herren im Blaumann mit großen Hämmern und noch größeren Nägeln – und schon war der Schaden mehr oder weniger behoben.

In der Zwischenzeit war ich dann auch mal mit Streichen ´dran, Peter und Alf haben sich währenddessen über die "richtigen" Schrauben an der A-Monkey unterhalten....



Peter Sturm lieferte mittags mit dem Lastwagen der Monkey-Garage pünktlich wie vereinbart unseren Messestand an und unterstützte Peter und Alf dann mit guten Schwingungen und hilfreichen Kommentaren erfolgreich beim Zusammenbau.



Am Mittwoch folgten Licht, Riesen-Kaffeemaschine (nochmal DANKE an die Monkey-Garage) und langsam trudelten auch die restlichen Ausstellungsfahrzeuge und die „Stamm-Mannschaft“ ein. Mittags wurde die

Messe dann für „Fachbesucher“ eröffnet und es konnte losgehen.

„Isch mach ja Kreidler-Kram“

Die restlichen Tage verliefen dann nach bewährtem Schema – zwei Drittel der Standbesetzung steht den Besuchern Rede und Antwort, ein Drittel stöbert durch die Hallen. Obwohl es anfangs nicht danach aussah, war dieses Jahr durch die größere Tiefe die Stand- und Fahrzeuganordnung deutlich "kommunikativer" und hat uns viele Interessenten - und vor allem dem Alf viele Gespräche eingebracht. :-)

Ein Beispiel gefällig?

Den folgenden Dialog bitte im „Rainer-Calmund-Sound“ vorstellen:

Besucher: "isch mach ja Kreidler-Kram"...

Alf: "o.k"....?

Besucher: "aber Monkey is ja auch geil"

Alf: "allerdings"

Besucher: "die sehen ja auch gar nicht schlecht aus, für Nachbauten.."

Alf: **"schau auf diesen Finger!!"**

Und dann gibt es regelmäßig ältere Herren jenseits der 60 in gepflegtem Outfit, nicht selten in Begleitung deutlich jüngerer Damen, die die klassische Frage stellen: „Was ist so eine Dax heute wert?“ Es folgt unsere Standardantwort (Kommt darauf an...bla, bla..). Dann folgt ebenso regelmäßig mit triumphierendem Blick auf die Begleiterin der Satz „so eine habe ich noch im Keller, wie neu, die habe ich 197x neu gekauft, die hat damals 1000 Mark gekostet“.

Vielen Dank an alle Mitstreiter im Jahr 2012, namentlich Alf und Peter Niedereichholz für 7 Tage vollen Einsatz für den Verein inkl. Frühstücksservice. Dankeschön auch an die Monkey-Garage Duisburg für Kaffeemaschinen- und Kaffeesponsoring und die unverzichtbare Transport-Unterstützung per LKW.

Wir sehen uns - wenn Ihr wollt – in diesem Jahr vom 08.-14. April wieder. Der genaue Standplatz stand bei Redaktionsschluss dieses Heftes noch nicht fest, Ihr findet Informationen dazu aber im Forum und auf unserer Internetseite.

Michael Kugler (Kugi)



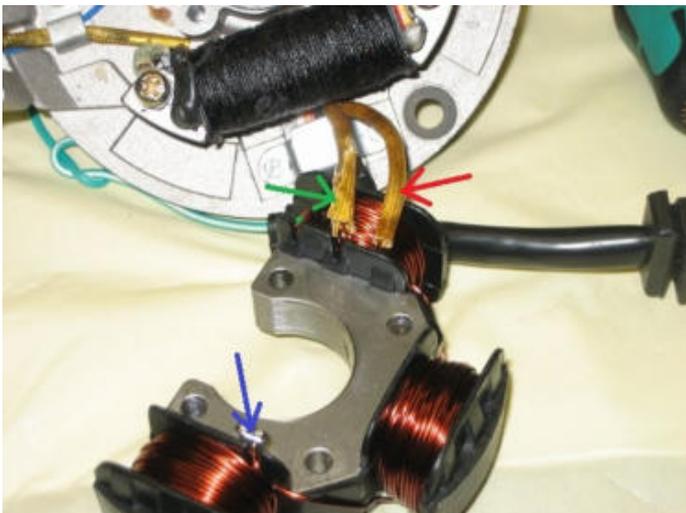
Umbau 6V auf 12V mit EPU

Hier möchte ich Euch den Umbau von 6V auf 12V mit Verbau einer EPU beschreiben. Die EPU hat Klaus (elektrolurch) entwickelt und fertigt sie auch für 6V oder 12V Lima.

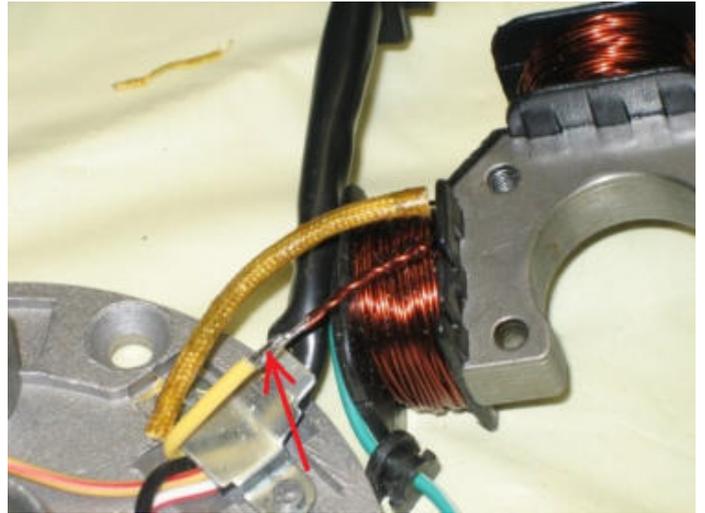
Auf Anraten von Klaus habe ich die Batterie gegen ein 11teiliges NIMH-Akkupack getauscht. Wichtig war für mich, dass ich auch bei niedriger Drehzahl volles Licht über den Akku habe. Die Frage war, welche Lima nehmen? Da mein Grundmotor die Kurbelwelle der ST50G mit langem Zapfen verbaut hat, kam für mich nur die Lima der Firma Jincheng in Frage.



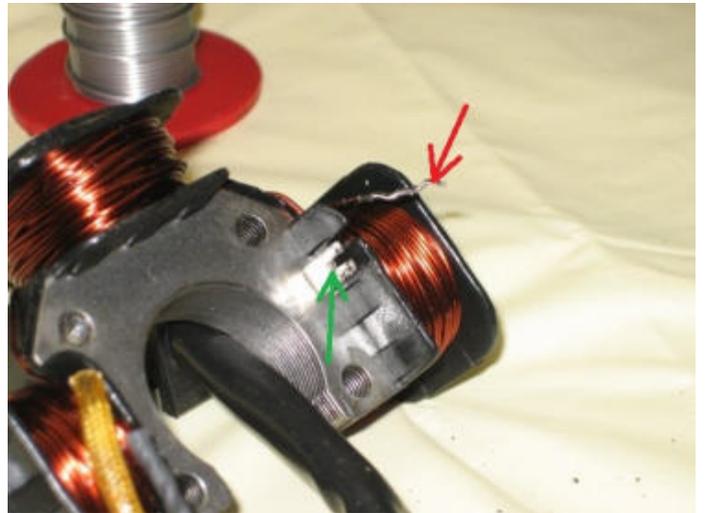
Die muss bei Verwendung der EPU potentialfrei gemacht werden, d.h. von der Masse weg. Im Falle der Jincheng Lima hat die 3 teilige Lichtspule 2 Kabel und eine Mittelanzapfung. Weiß geht an den Eingang der Spule (rote Pfeil) und gelb an der Mittelanzapfung (grüner Pfeil) Das andere Ende der Lima ist auf Masse gelegt (blauer Pfeil).



Die Mittelanzapfung wird nicht gebraucht, Kabel (roter Pfeil) ablöten und isolieren.



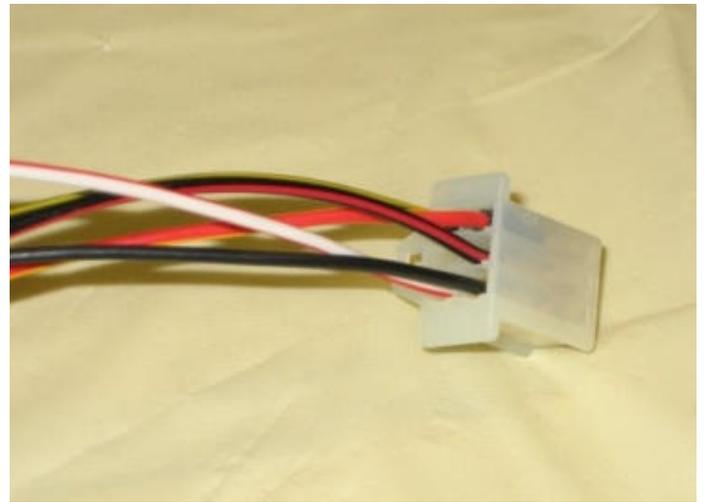
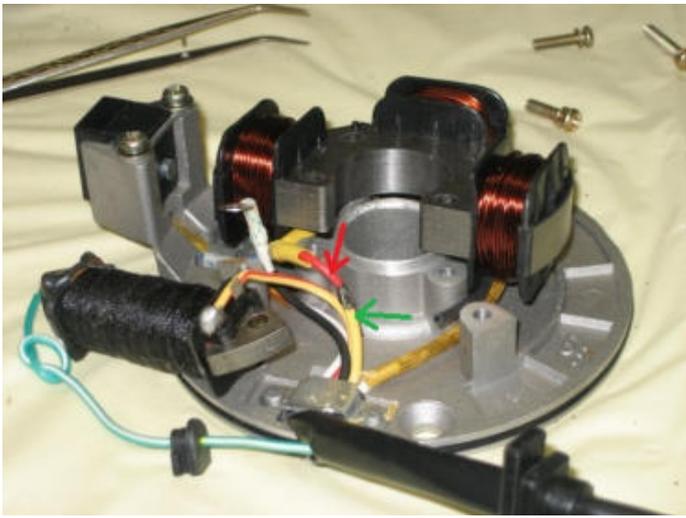
Jetzt wird das Ende der Spule von Masse getrennt.



Das Spulenende wird verlängert,



und mit dem gelben ehemaligen Kabel der Mittelanzapfung verbunden (grün+roter Pfeil)



Alle Lötstellen und Verbindungen werden mit Schrumpfschlauch isoliert. Nachdem die Spulenkörper wieder auf der Grundplatte verschraubt sind, ist die Lima fertig. Benötigt wird nun der Kabelbaum für die CDI, ich habe mir die richtigen Kabelfarben besorgt. Außerdem wird er noch um zwei Kabel ergänzt, die die Lima mit der EPU verbinden. Die Länge richtet sich nach der Platzierung der CDI, die Enden erhalten Japanstecker.

Einige Enden des Kabelbaums gehen nicht an die Lima, somit eine Gesamtübersicht der zu verbauenden Teile. (Bild unten)

1 = kommt an das Leerlaufanzeigekabel im Originalkabelbaum

2 = geht auch an den Originalkabelbaum wo das schwarze Kabel zur Zündspule dran war.

Jetzt geht's nur zum Zündschloss zum Abstellen des Motors.

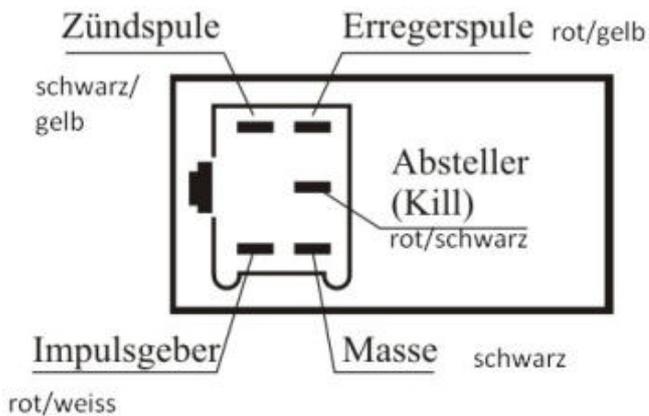
3 = Geht über das Zündschloss zur Batterie, wird am Bremslichtschalter angeschlossen.

4 = Hier wird die Zündspule direkt angesteckt. Bei mir ein Männchenstecker, weil es noch über den Seitenständerschalter geht.

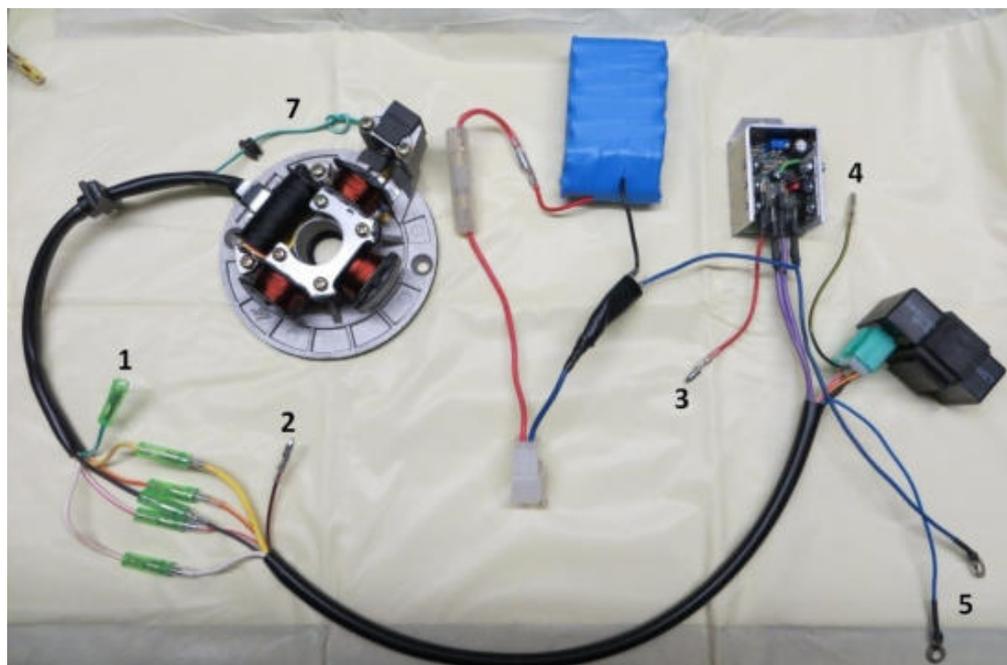
5 = Schraube ich an meinen persönlich angelegten Massepunkt im Heck des Rahmens.

6 = Habe ich beim Beschriften des Bildes vergessen

7 = Leerlaufschalter am Motor. Das Ende ist offen, es liegt nur hinter dem Pick-up.



Auf die Stifte der CD gesehen





Hier ein Bild mit Bezeichnungen, weil es die beschriebenen Teile vorher in der Dax nicht gab.

- 1 = NiMh 13,2V Akkupack
- 2 = Schalter um den Seitenständerschalter zu überbrücken (z.b. zum Vergasereinstellen wenn der Motor weiterlaufen soll)
- 3 = EPU von Klaus
- 4 = Blinkrelais
- 5 = CDI

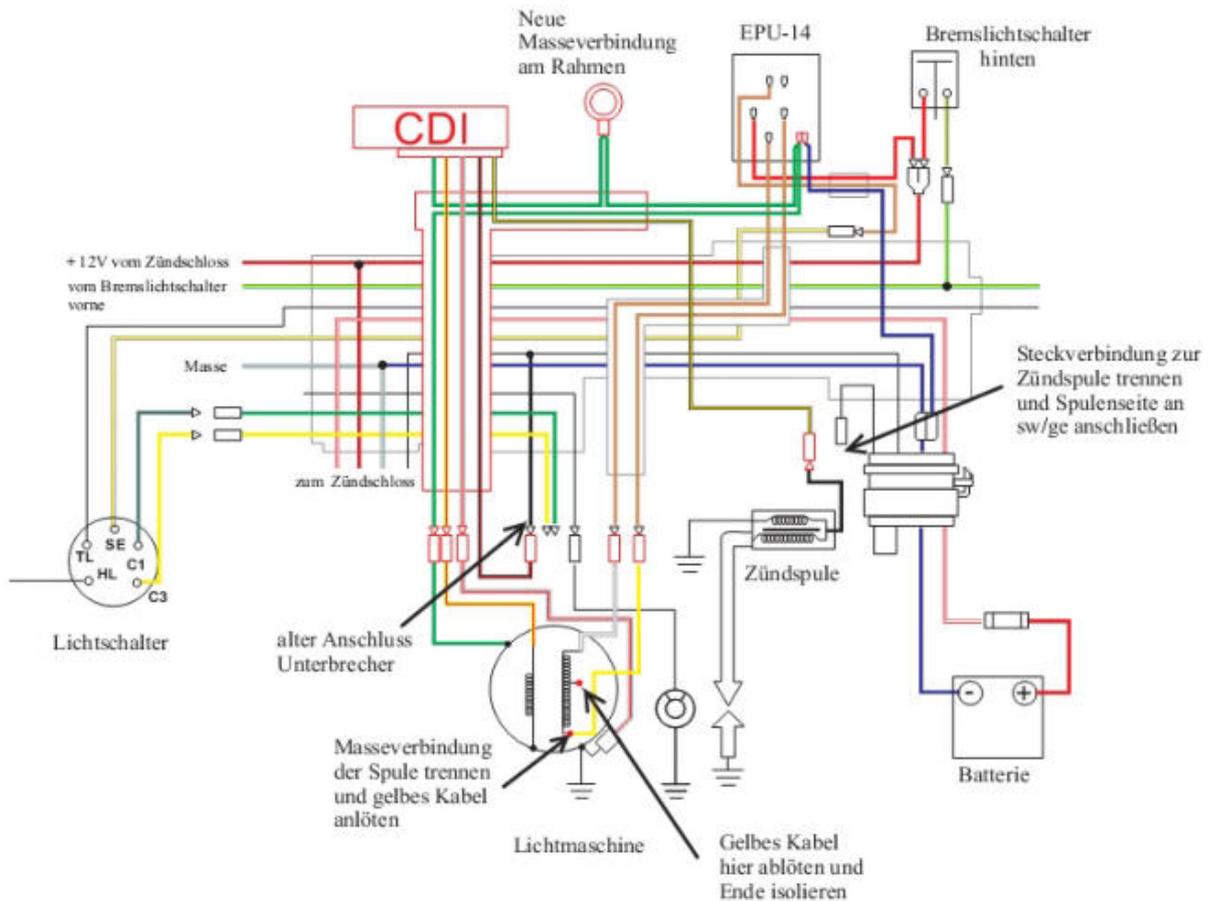
Was am Originalkabelbaum zu verändern ist um die EPU zu verbauen, ist im Schaltplanauszug unten dargestellt.

Hiermit nochmal einen ganz herzlichen Dank an Klaus (elektrolurch)

1. für die Entwicklung der EPU
2. für den klar dargestellten Schaltplan (den versteht jeder)
3. für die Genehmigung, ihn hier zu veröffentlichen.
4. für seine Beratung und Support

Frank Klinner (Heidjer)

**ST 50 6V Dax
Umbau 12V CDI
Schaltplanauszug**



Honda Dag 2012 im Fort Fechten, Bunnik, Niederlande

Samstag, 16. Juni 2012 Abfahrt frühmorgens in Münster bei strömendem Regen, über leere Autobahnen auf die ebenso leere A3, bei Arnheim über die Grenze auf die niederländische A12, hier treffe ich Sebastian (Seppel), der in seinem 3L-Lupo vor mir herschleicht und das niederländische Autobahn-Tempolimit spielend unterbietet. ;-) Bei Sonnenschein und 21 Grad trudeln wir beide schließlich in Bunnik ein und orientieren uns über Feld-, Wald- und Wiesenwege weiter bis zum Fort Fechten, einer militärischen Befestigungsanlage aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, die im ersten und zweiten Weltkrieg noch einmal erweitert worden war. In dieser - mittlerweile in ziviler Verwaltung befindlichen und gar nicht mehr kriegerischen - Umgebung (die Anlage und die Kasematten können für Feiern und Events gemietet werden) findet eine der

25. „Honda Dag“ der Honda Vereinigung Niederlande. Dies ist kein Dax- und Monkey-Treffen, vereint aber regelmäßig Fahrzeuge mit dem liegenden OHV- oder OHC-Einzylinder, überwiegend „Großrad“-Mopeds, wie die SS50, CD50, C310, C320, Cubs aber auch einige Daxen und Chaly, nur sehr wenige Monkeys. Da ich schon mehrere dieser Treffen besucht hatte und Holland für eine Tages-tour weder für Sebastian noch für mich besonders weit entfernt ist, haben wir uns auch dieses Jahr wieder hier eingefunden, leider als einzige Vereinsmitglieder, obwohl

gesehen habe und andere lustige Einlagen, geführte Ausfahrten, Essen und



Trinken und



entspanntesten Veranstaltungen statt, die man sich denken kann: Der

die niederländischen Kollegen großzügigerweise allen Mitglieder ausländischer Vereine freien Eintritt gewährten! Die Organisation ist vorbildlich, alles läuft sehr relaxt ab, es gibt einen Prüfstand, Teileverkauf, einen Burnout-Contest, ein Beschleunigungsrennen auf der kürzesten Strecke, die ich je

abends Party, da waren wir aber schon wieder auf dem Heimweg. Man findet etwas weniger extremgetunte Fahrzeuge, sehr viel old-school-tuning, einige Rat-Bikes und andere optisch originelle Umbauten. Wer auch mal „was anderes“ als verbaute Takegawa-Kataloginhalte sehen möchte, dem sei der Besuch des nächsten Honda Dag empfohlen, ich werde - wenn möglich - wieder dort sein.

Michael Kugler (Kugi)





DSCHUNGELBUCH

Sammlerportrait: Peter „Monkey Mogli“ Niedereichholz

Oder: Man ist immer so alt, wie man sich (an)fühlt. Peter Niedereichholz alias „Monkey-Mogli“ aus Hattingen und seine Frau Nicki – alias „die Lange“ sind seit vielen Jahren in der Dax und Monkey-Szene aktiv und bekannt, egal ob im Forum, auf Treffen, am Telefon oder persönlich in der Werkstatt – Peter kennt sich aus, ist mit jeder Schraube und jedem Aufkleber auf Du und Du, ein detailversessener und sorgfältiger Schrauber, der aber sein Wissen nicht im stillen Kämmerlein pflegt, sondern auch weitergibt und was darüber hinaus an Teilen nicht mehr oder nur schwer zu beschaffen ist, gibt es mit hoher Wahrscheinlichkeit irgendwo in Peters Ersatzteillager, diese Erfahrung habe ich mehr als einmal gemacht. Woher Nicki ihren Spitznamen hat, bedarf keiner großen Erklärung, bei Peter kommt man vielleicht erst mal ins Grübeln. Gab es da im Dschungelbuch nicht

auch ein paar andere Figuren, die besser passen würden? ;-)

Das knorrige Hattinger Urgestein ist in Sachen Dax und Monkey ein ziemlicher Spätstarter, mit 16 begann seine Zweiradkarriere zunächst mit Kreidler Florett & Co. – erst im zarten Alter von 20 Jahren gab's die erste 50er Dax. Wenn man nun kurz nachrechnet, dass das im Jahre 1971 gewesen sein muss, kommt man ziemlich schnell zu der Erkenntnis, dass Peter mit 16 auch keine Dax hätte kaufen können, da gab's die nämlich noch gar nicht...

Ein Unfall beschädigte das Fahrzeug allerdings wenig später irreparabel und beendete Peters erste Honda-Beziehung abrupt. Immerhin 24 Jahre dauerte die „Pause“, bis der Virus 1995 in Form einer schwarzen AB23, Baujahr 1991, wieder ausbrach. Die 12V-Dax wurde über die Jahre nach und nach umgebaut, erhielt ein „mildes“ 72cm³-Tuning, eine 4-Zoll-

CY-Felge mit 130/70er Reifen hinten, 110/80er Reifen vorn, einen 6V-Aupuff, selbstgebauten VA-Kettenschutz, Rücklichthalter der CT70 und, und... Der Grundstein zu einer ansehnlichen Sammlung und einer Dax- und Monkey-Schrauberkarriere war gelegt, beruflich „schraubte“ Peter in dieser Zeit bei Porsche, seit 2002 widmet er sich seinem Hobby in Vollzeit. Ab jetzt gab es kein Halten mehr. Einige Fahrzeuge wurde im Laufe der Jahre verkauft, von 14 Fahrzeugen die Peter für sich oder Nicki aufgebaut hat, sind immerhin aktuell noch 9 Stück in seinem Besitz, eine Zahl, die sich erfahrungsgemäß aber jederzeit nach oben verändern kann (und wird). Nicht aufgeführt sind hier die vielen Fahrzeuge, die Peter für Freunde und Bekannte restauriert oder umgebaut hat, das würde den Rahmen dieses Artikels völlig sprengen – vor allem gibt es leider nicht

genug Fotos von den Fahrzeugen. Auf den nachfolgenden Seiten stellt Peter uns seine aktuellen und einige ehemalige Schätzchen vor, die schwarze Jz konnte und kann regelmäßig auf Treffen und Ausfahrten besichtigt werden, wo sie von Nicki nicht gerade langsam bewegt wird. Die A-Monkeys und andere Schmuckstücke stellt Peter auch regelmäßig bei Messeteilnahmen

des Vereins, z.B. auf der Techno Classica aus.

Ich kenne und schätze Peter und Nicki seit vielen Jahren als gute Freunde und habe Peter als unglaublich tatkräftigen und 100% zuverlässigen Menschen kennengelernt, der keine Geschichten erzählt, sondern hilft und anpackt. Unter der manchmal knorrigten Schale steckt ein herzenguter Kerl, ein kompetenter

Ansprechpartner für jeden, der Fragen zu oder und Probleme mit den klassischen kleinen Hondas hat und an Restaurationen zum perfekten Originalzustand interessiert ist. Für „Superhead-Geschwurbel“ und Leistungs-Fanatiker gibt es andere Experten.

Michael Kugler (Kugi)

Dax AB 23 schwarz, Baujahr 1991,

50 ccm. Gekauft 1995, nach u. nach umgebaut , 4 Zoll CY Felge h. angepasst und mit 130/70 Reifen eingebaut, Motor auf 72 ccm mit 6 Volt Zylinderkopf aufgebaut, 6 Volt Auspuff, 18er Keihin Nachbau, vorn Reifen 110/80 montiert, VA Kettenschutz selbst gebaut, Rücklichthalter der CT und andere Blinker montiert.

Verkauft 2009.



Monkey Z 50 A Gelb, Baujahr 1971,

gekauft als Ruine, aber mit originalen Papieren. 2000 restauriert mit Originalteilen, wie z.B. graue Züge, lange Schutzbleche v. u. h., Lenker usw. Wurde 2007 verkauft. Gekauft von einer Familie (Frau, Sohn u. Tochter) um sie dem Mann / Vater (Sammler) zu seinem 60 Geburtstag zu schenken.

Rothmans-Monkey
Baujahr. 1984,
gekauft 2001 als
Mokick mit 50 ccm.
Umbau 2002 zum
LKR bis 125 ccm.
TÜV Abnahme 2003,
im jetzigen Zustand
seit 2007, vorher
mal als Chrom Mon-
key, dann mit ande-
ren Teilen als blaue
Monkey mit Gepäck-
träger.

In Peters Sammlung.



Z50AK3 (US-Modell)
weiß , Baujahr 1972
50 ccm , Umbau auf
„gedeferte A“ mit
vielen Starrahmen-
Originalteilen 2003,
der originale A-
Kettenschutz bewege-
te sich bei jeder
Schwingenbewegung
mit, verkauft 2008.

Honda Dax ST 50 G
Baujahr 1973,
gekauft 2004 in
einem sehr schlech-
tem Zustand, die
Dax war im Phanta-
sialand Brühl für die
Monteure zur Fort-
bewegung im Ein-
satz. Restauriert
Ende 2006, fertigge-
stellt Mitte 2007. In
Originaloptik mit
108cc OC-Motor,
TÜV u. Zulassung als
LKR 125ccm 2007.

Verkauft 2012.



**Baja-Monkey, Bau-
jahr 1991**
gekauft 04/2005 in
Holland im Original-
zustand, 06/2005
beim TÜV BE erhal-
ten, verkauft 2009.

Monkey Baby-Tracker, 1992,
Nachbau nach Prospektfoto, Original
Rahmen von 1992,
Aufbau 01/2006 mit
Originalteilen,
fertiggestellt
05/2006.

In Peters Sammlung.



Z50Z Japan,
Baujahr 1970,
Originalmodell mit
abnehmbarer Gabel
gekauft in Holland
11/2006 restauriert,
fertiggestellt 2007.

In Peters Sammlung.

Honda Monkey AB 27, Nickis Fahrzeug, schwarz, Baujahr 2004, gekauft 2007, 1. Umbau 2008, 2. Umbau 2009, 3. und letzter Umbau 2010 nach Nickis Wünschen.



250A 1977 US-Rahmen.

Aufgebaut 04/2007 mit originalen Starrahmen-Monkeyteilen, u.a. Sitzbank, Schutzbleche vorn und hinten, Lenkerhälften, Schnarre, Auspuffanlage, Tank usw. als „gefederte A“. 50 ccm. TÜV vorgeführt 11/2007 und BE erhalten.

In Peters Sammlung.

Monkey J1 weiß,
Baujahr 78,
gekauft 05/2009 mit
allen originalen
Papieren in Münster,
guter Zustand, leider
falsche Farbe (rot) ,
zerlegt, in Original-
farbe Weiß lackieren
lassen und wieder
zusammengebaut.

In Peters Sammlung.



Honda Gorilla Bau-
jahr 1985,
gekauft Anfang 2011
mit originaler Be-
triebserlaubnis
50ccm, in fahrberei-
tem Zustand, zerlegt
und nach eigenen
Vorstellungen neu
aufgebaut, TÜV u.
Zulassung als LKR
125 ccm. 11/2011.

In Peters Sammlung.

Z 50 A Blau,
Baujahr 1974
absoluter Originalzu-
stand, gekauft
03/2012, 1871 Km.
Nicht restauriert.

In Peters Sammlung.



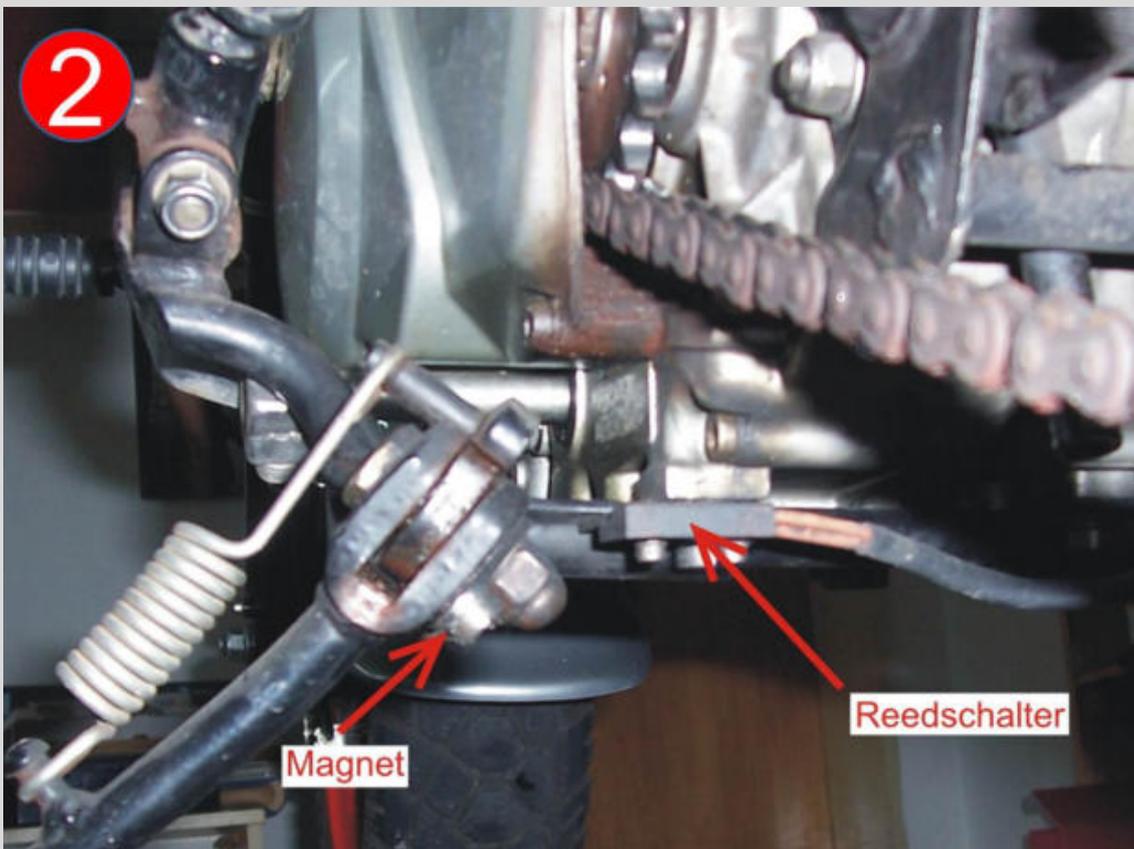
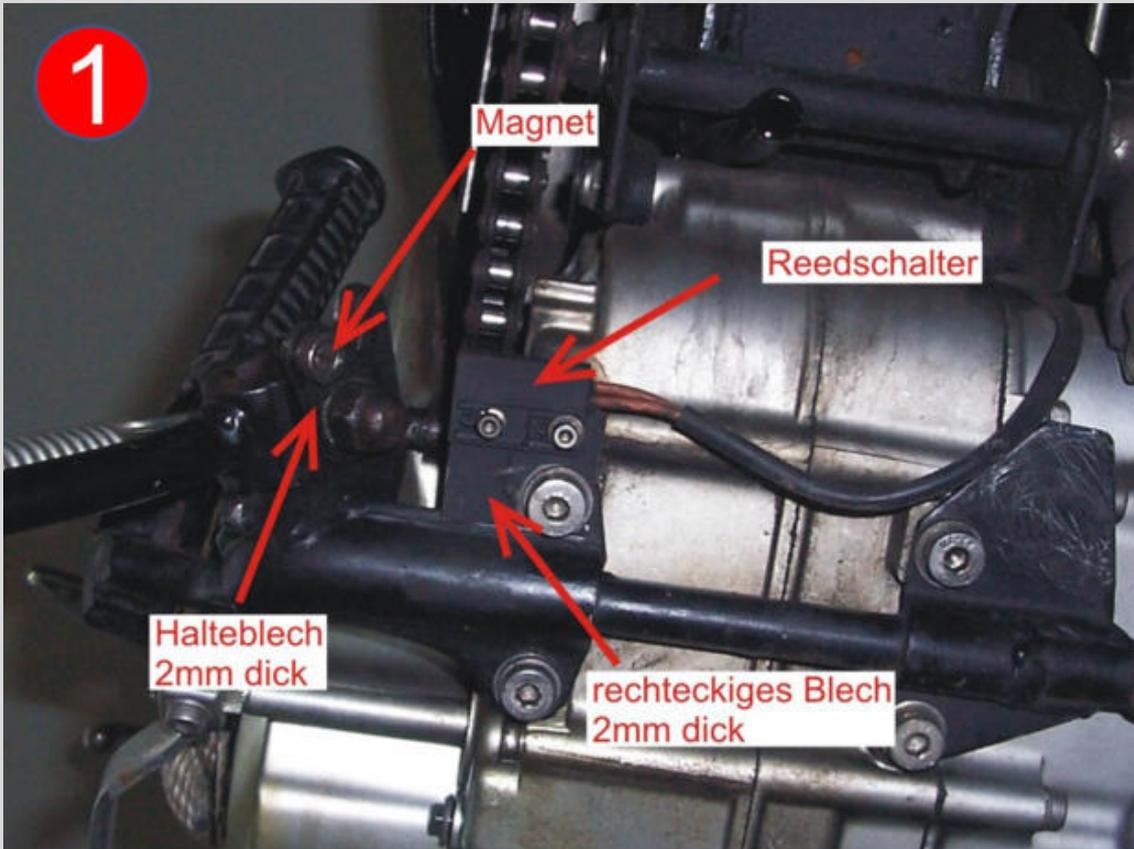
Z50 AK1 US gelb,
Baujahr 1969
06/2012 gekauft,
restauriert u.
12/2012 fertigge-
stellt.

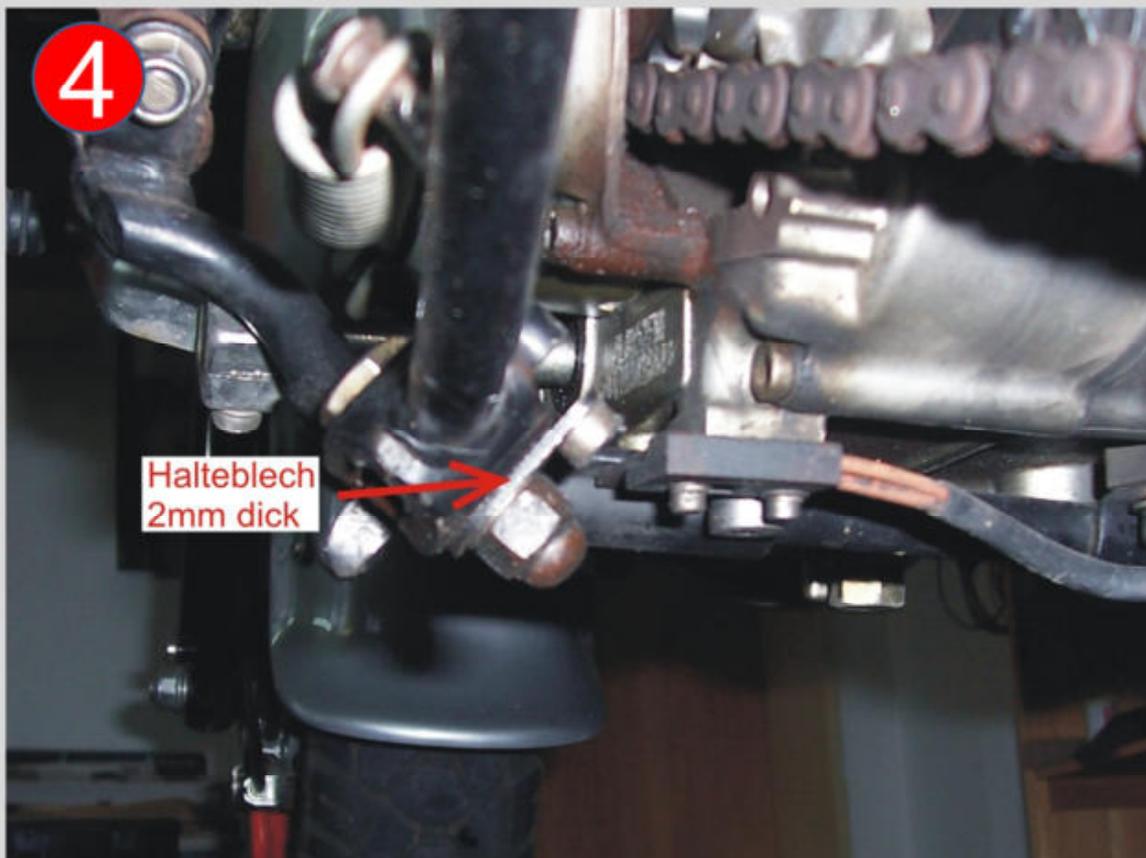
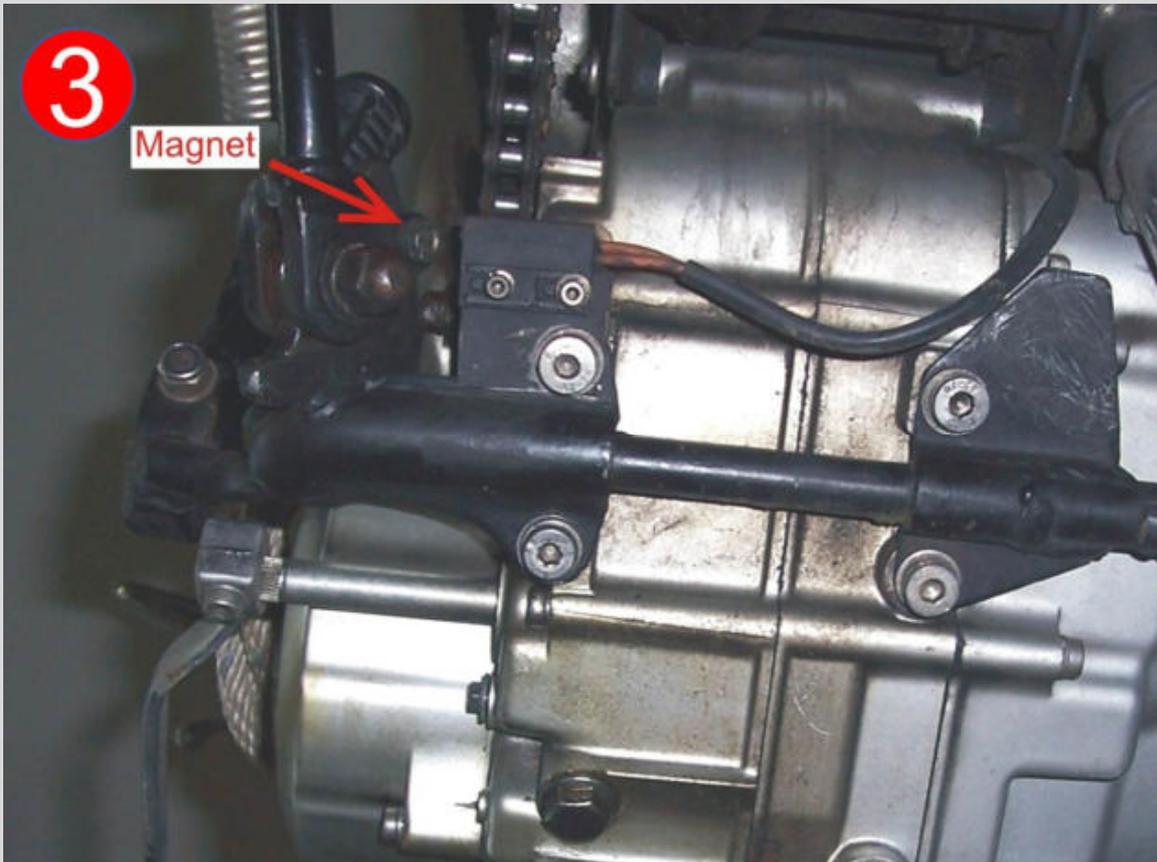
In Peters Sammlung.

Technik-Tipp: Seitenständer mit Zündunterbrecher

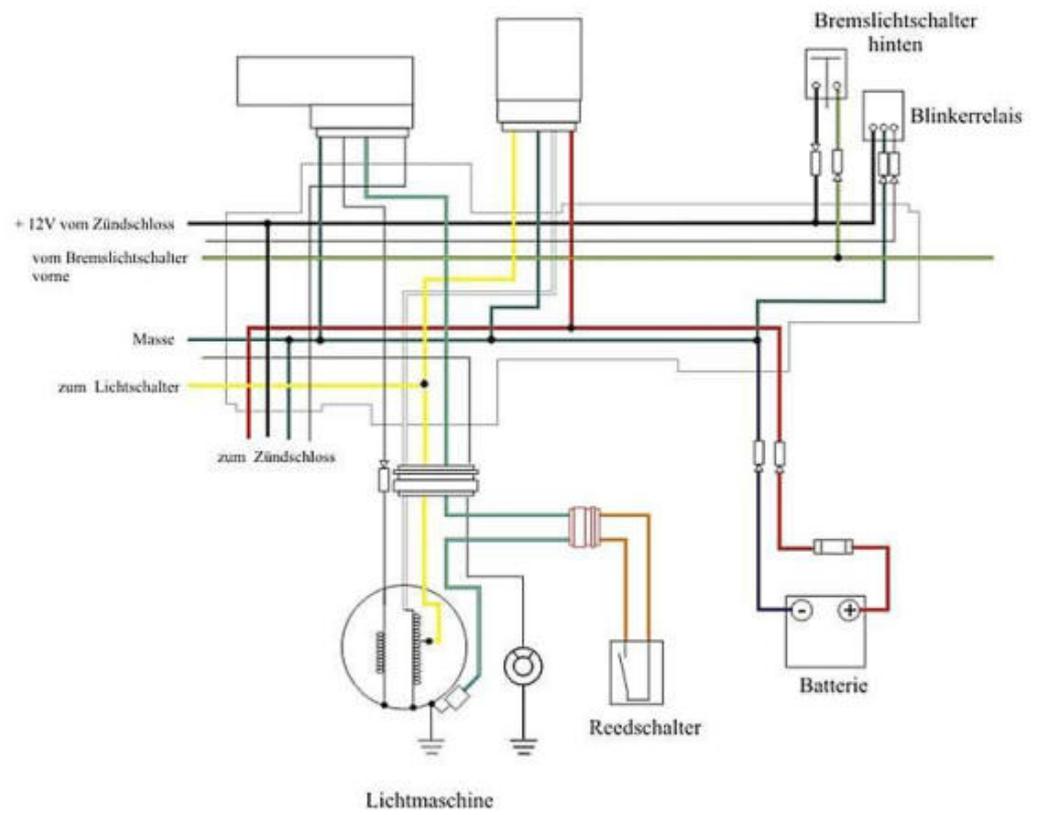
Ein TÜV-konformer Seitenständer muss nicht unbedingt automatisch einklappen, es geht auch eleganter: Ihr benötigt zwei Bleche, einen Reedkontakt, den dazugehörigen Magnet, zwei Stecker und ein bisschen Oberarmschmalz für das Aussägen der Bleche.

Den Reedkontakt und den Magnet gibt es z.B. bei Conrad, kostet um die 7 Euro. Der Reedkontakt wird mit dem ersten Blech an der Fußrastenanlage angeschraubt, der Magnet an die Seitenständergelenkschraube. Der Kontakt schließt die Leitung vom Pickup zur CDI.





Honda 12V Dax Schaltplanauszug



Klaus Geyer (Elektrolurch)

Gruibingen 2012



Vom 29. Juni bis zum 01. Juli fand erneut das mittlerweile schon traditionelle Dax- & Monkey-IG-Treffen auf dem Campingplatz im schwäbischen Gruibingen statt. Im Vergleich zum Vorjahrestreffen war es wieder deutlich

besser besucht, was vermutlich auch am schönen Wetter lag. Böse Zungen behaupten zwar, die Sonne schiene nur, wenn eine deutliche Überzahl der Fahrzeuge Monkeys wären, andere wiederum (zur Mehrzahl Daxfahrer) tun dies aber als

übles Gerücht ab. Da aber tatsächlich die Mehrzahl Monkeys waren und das komplette Wochenende über die Sonne kräftig schien, scheint wohl doch ein Körnchen Wahrheit dran zu sein. Zur optischen Auflockerung trugen dann noch ein

paar Chalys und die obligatorische Handvoll ATC's derer bei, die zu faul sind, den Weg bis zur Toilette oder Dusche zu Fuß zu absolvieren. Nicht zu vergessen eine besonders schöne SL 70.

Es waren zahlreiche Bonsaifahrer aus den meisten (alten) Bundesländern vertreten, sogar aus dem hohen Norden und den westlich angrenzenden Nachbarländern. Der Vereinspavillon war, wie eigentlich immer, zentrale Anlaufstelle für alle Mitglieder und Sympathisanten. Unweit daneben stand der IG-Grill, der dieses Jahr seine Premiere feierte und auf deutlich positive Resonanz stieß. Es hat aber auch schon was, wenn man grillen kann und schon weiß, dass man diesen Grill anschließend nicht selber wieder sauber machen muss. Deshalb hier nochmal ein „Dankeschön“ an die „Grillreiniger“!

Diverse technische als auch optische Delikatessen sind zwar auf einem Treffen, das explizit nur auf bestimmte, eng eingegrenzte Fahrzeugtypen zugeschnitten ist, eigentlich selbstverständlich, verdienen aber trotzdem eine gesonderte Er-

wähnung. Es ist gar kein Problem, in einem derart kleinen Fahrzeug locker den Neuwert eines Kleinwagens zu verbauen. Nirgends bekommt man so etwas besser und eindrucksvoller bewiesen, als eben auf so einem Treffen. Zudem verschafft es die Gewissheit, nicht der einzige Verrückte zu sein, was sich nachhaltig positiv auf die Psyche auswirkt (und meistens zu Lasten des Barvermögens geht).

Da 2012 im Vorfeld auch eine Ausfahrt in der Mokickklasse angeboten wurde, hatte ich beschlossen, mit einem Fahrzeug mit Versicherungskennzeichen anzureisen. Demzufolge kann ich über die Ausfahrt der „Großen“ diesmal leider nichts berichten. Die Schnapsglasausfahrt ging leistungsbedingt etwas langsamer vonstatten, verbunden mit dem Vorteil, doch endlich auch mal etwas von der Landschaft der schwäbischen Alb mitzubekommen. Der Langsamste bestimmte das Tempo, nur an steileren Hängen wurde Schiebetrieb gefahren. Mit dem Effekt, dass unser Langsamster bergauf meistens schneller war als bergab. Manche Ortsschilder kannte ich noch von den

Ausfahrten in den Jahren zuvor, die Landschaft drumherum allerdings habe ich noch nie so intensiv wahrnehmen können, wie bei dieser Ausfahrt. Schäden oder gar Ausfälle gab es in dieser kleinen Klasse keine.

Da ja alle dasselbe Hobby haben, wird die Zeit zwischen den Ausfahrten zwangsläufig für Benzingespräche und zum An- und Verkauf von Teilen genutzt. Und weil man sich sowieso bereits persönlich kennt, bekommt dieses Treffen auch jedes Mal wieder seinen familiären Charakter. Auch abends beim Grillen und Leeren zahlreicher Flaschen war das Gesprächsthema meist gleich. Ist ja auch klar, denn da kann jeder mitreden. Einzig beim Frühstückskaffee am Morgen danach waren manche etwas schweigsam.

Gesamtresümee: Auch 2012 wieder ein sehr schönes Treffen in einer sehr schönen Landschaft bei sehr schönem Wetter (siehe oben) in angenehmer Gesellschaft, das alle Anfahrtskilometer rechtfertigt. Bleibt zu hoffen, dass wir so was noch recht oft wiederholen können.

Axel Zeidler (Jolly Jumper)









Wie kann man da mitmachen?

Wer nach dem Lesen dieses Heftes auf den Geschmack gekommen ist und auch Vereinsmitglied werden will, kann sich hier die notwendigen Dokumente herunterladen:

Unsere Satzung:

<http://ig.schwabenserver.de/awp/Satzung.pdf>

Der Aufnahmeantrag:

<http://ig.schwabenserver.de/awp/Aufnahmeantrag.pdf>

Der Mitgliedsbeitrag für ein Jahr beträgt 20,00 € bzw. 10,00 € für Schüler, Studenten und Auszubildende. Es wird eine einmalige Aufnahmegebühr in Höhe von 10,00 € erhoben.

Wer lieber erst einmal wissen will, worauf er sich da einlässt, kann sich zunächst auch in unserem Diskussionsforum einlesen:

<http://www.igforum.schwabenserver.de>

..und nach kurzer Vorstellung auch gerne mitdiskutieren. In diesem Forum gibt es einen geschlossenen Mitgliederbereich als interne Informationsplattform für Vereinsmitglieder.

Die Anmeldung im Forum erfordert keine Mitgliedschaft im Verein.



HONDA

Dax- und Monkey-Interessengemeinschaft e.V.



HONDA

HONDA

Z50

HONDA

Z50