

DER VEREINSMEIER

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

Ausgabe 6 - Dezember 2014



Zylinderköpfe

Gefederte A-Sitzbank

Platzwunder: ST90-Batteriehalter

Gabelumbau Dax Oldschool-J1

Blinkerhalter für die Dax Zündungsvergleich Alpen-Tour 2014

Leistungsmessung **Firmenportrait R.H. Lacke**

an Lichtmaschinen A-Monkey Auspuff selbstgebaut Soda-Strahlen

Impressum

Herausgeber:

Honda Dax-und Monkey-
Interessengemeinschaft e.V.
c/o Bernd Döpfer
Talstraße 8
72525 Münsingen – Dottingen

**Vertretungsberechtigter Vorstand und
verantwortlich im Sinne des Presserechtes:**

Bernd Döpfer
Michael Kugler

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.

Redaktion und Layout:

Michael Kugler

Autoren dieser Ausgabe:

Bernd Döpfer
Michael Eisenmann
Klaus Geyer
Tobias Hantschel
Frank Klinner
Christopher Lotzkat
Gerhard Mahr
Thomas Rohloff
Fabian Stöhr
Reinhard Weiß
Axel Zeidler
Yannick Zeidler

Verlag/Produktion:

Selbstverlag
Druck: WIRmachenDRUCK GmbH
71711 Murr

Erstellt mit Microsoft Office
Gimp und Inkscape
PDF über Ghostscript

Liebe Leser,

die zweite Fahrt in diesem Jahr war im März für mich auch schon die letzte für dieses Jahr. Schrauben war danach zunächst auch nur eingeschränkt möglich, blieb also nur, die Mopeds in Wohnung oder Bastelkeller auf- bzw. auszustellen. Als Museumsbesitzer eigne ich mich aber ganz eindeutig nicht. Keine gemütliche Sonntagmorgentour über kleine Münsterland-Straßen, bevor die Traktoren unterwegs sind. Keine Ausfahrten, keine Teilnahme an Treffen... In dieser Hinsicht also ein ziemlich unerfreuliches Jahr. Zubehörkataloge und japanische Onlineshops können das nicht ersetzen.

Ganz klar: Das sind Fahrzeuge, dafür sind sie gemacht - und so machen sie auch Spaß. Die Schrauberei macht doch eigentlich nur Sinn, wenn "hinterher" auch was auf der Straße ankommt. Nichts gegen "nietengenaue Restaurierungen" eines Fahrzeuges in den Auslieferungszustand und das Retten von Originalschrauben. Aber lasst die Schätzchen nicht in Regalen und Kellern verstauben.

In diesem Sinne ist die Mischung aus Berichten aus der Werkstatt, praktischen Schraubertipps und den Geschichten von gemeinsamen Ausfahrten in diesem Heft doch wieder ein Ergebnis, dass unser gemeinsames Hobby sehr schön wiedergibt.

Mit diesem "Vereinsmeier" haltet Ihr die inzwischen fünfte *gedruckte* Ausgabe unserer Vereinszeitung in den Händen. (Der allererste Vereinsmeier war nur ein kurzer pdf-Newsletter, der Mitte September 2009 noch per Mail an die damals 63 Mitglieder verschickt wurde.) Das aktuelle Heft hat dank Eurer engagierten Mitarbeit nicht nur ein paar Seiten zugelegt, sondern ist mit insgesamt 257 Abbildungen auch ganz ordentlich "illustriert". Vielen Dank an alle, die geschrieben und fotografiert haben und besonders auch an diejenigen, die zum Schluss korrekturgelesen haben, "bis die Augen brannten".

Passend zur "Nummer 6" des Vereinsmeiers ist unser Verein nun auch schon fast sechs Jahre "alt". Auf unserer Mitgliederversammlung in Niedenstein, die wir im November dank der Unterstützung der Freunde aus Nordhessen ziemlich zentral in der Mitte Deutschlands und mit großer Beteiligung veranstaltet haben, wurde der Vorstand in der bisherigen Zusammensetzung bereits zum zweiten Mal von Euch im Amt bestätigt. Auch dafür an dieser Stelle vielen Dank!

Ich freue mich darauf, im nächsten Jahr wieder mit möglichst vielen von Euch zu fahren, zu feiern oder einfach nur zu fachsimpeln!

Jetzt wünsche ich uns allen zunächst einen friedlichen Jahresausklang und ein schönes Weihnachtsfest.

Viel Spaß beim Lesen !

Im Namen des gesamten Vorstandes

Michael Kugler

INHALT

Der Vereinsmeier Nr. 6

- | | | | |
|-----------|---|-----------|--|
| 1 | Vorwort | | |
| 2 | Inhaltsverzeichnis | | |
| 3 | Gefederter Sitz für eine A-Monkey | | |
| 7 | Techno Classica 2014 | | |
| 10 | Osterhasen-Spielplatz: Peckfitz 8.0 | | |
| 12 | Selbstgebaut: Dax-Stoßdämpfer zerlegen | | |
| 15 | ST90-Batteriehalter, das Platzwunder | 30 | Made in Germany: Blinkerhalter für die Dax |
| 17 | Da klappert nix: Gabelumbau Dax | 33 | Zylinderkopf-Special |
| 20 | Der Ölprinz | 44 | Mein Traum von der Oldschool-J1 |
| 22 | Auferstanden aus Ruinen: Rettung einer Dax mit Geschichte | 47 | Vergleich der Daytona-Zündungen 35W und 130W |
| 26 | Fliegen-Rutschbahn Firmenportrait R.H. Lacke | 49 | Holladiräduludiljöh Alpentour 2014 |
| | | 52 | Euregio-Tour 2014 |
| | | 55 | Leistungsmessung an Lichtmaschinen "für Dummies" |
| | | 59 | Eine Tüte für die "A" |
| | | 62 | Gurt-Kur Neubeziehen eines Dax-Sitzgurtes |
| | | 66 | Zu Besuch beim Sodastrahler |



Gelobt sei, was WEICH macht.

Gefederter Sitz für eine A-Monkey: Der lange Weg zu einer Monkey-Sänfte

TEXT UND FOTOS:

MICHAEL EISENMANN "HONDUX"

Eigentlich begann alles bei einem netten Benzingespräch mit einer Arbeitskollegin. Diese hatte sich Anfang dieser Saison nach drei Jahren von ihrer HD Sportster 883 (zu schmal und zu klein) getrennt und Ausschau nach adäquatem Ersatz gehalten. Schließlich hat sie sich für einen ca. 10 Jahre alten Harley-Umbau mit einem aufgebohrten EVO-Motor und hinten mit ohne Federung entschieden. Stolz präsentierte mir meine Kollegin Bilder des Starrahmen-Bikes und was sie noch damit vorhat: neue Lackierung, einen „laut-ist-in“-Auspuff, Luftfilter, Kellermänner, Digital-Tacho, ...

Alles in allem nochmal ein locker vierstelliger Invest in der nächsten Zeit. Wetterbedingt hatte sie bis dato nur eine kurze Probefahrt machen können. Ich gab deutlich zu bedenken, da ich nunmehr locker 360 km Starrahmen-Erfahrung habe und ich ein ungefedertes Hinterrad bei einem Moped für nicht mehr zeitgemäß halte, nicht nur aus gesundheitlicher Sicht. Nicht alles was hinkt, ist ein Vergleich. Was aber für eine A-Monkey gilt, sollte auch für einen Zylinder und ein wenig mehr Hubraum Gültigkeit haben, oder?

„Quatsch“, war die Antwort, „ist halt cool...“

Drei oder vier Wochen bzw. einige HD Ausfahrten später erzählte mir meine Kollegin beifällig, dass sie sich für ihren Starrahmen-Hobel einen gefederten Sattel für 650 € (!) nachrüsten lässt; „...geht mir auf Dauer doch zu sehr auf’n Rücken“ – meine Rede! Ich ließ mir Bilder zeigen, wo man/frau diverse Möglichkeiten hat, rückschonender,

Erhalt wurde der China-Sitz seines Bezuges nebst Nieten sowie des Schaumstoffkerns entledigt. Danach ging es den Sitzbefestigungen mit schwerem Gerät an den Kragen, bzw. an die Schweißnähte. Was darunter zum Vorschein kam, konnte ich kaum glauben:

Nagelneu und doch schon am rosten – kenne ich sonst nur von FIAT...

Als nächstes zum Eisenwarenhändler gedüst und mit je zwei Profilen aus Vierkantstahlrohr sowie Aluvollmaterial wieder im Bastelkeller angekommen.

Die (Sattel-)Federn gab’s für kleines Geld im Fahrradfachgeschäft. Dann hingesezt und erst einmal eine technische Zeichnung mit den wichtigsten Maßen angefertigt sowie die Aluprofile schon mal mit 6mm-Stehbolzen versehen.

Zurück an der Werkbank das Stahlvierkantrohr entsprechend gebohrt, an der Blechschale verschraubt und die Federn zum Probemal zwischen die beiden Profile montiert. Direkt danach die andere Seite festgeschraubt.

Die Aluprofile wurden wieder abgeschraubt, um diese optisch noch ein wenig zu verändern. Vorher habe noch schnell die Sitzschale nebst Profilen lackieren, fachgerechtes „Einbrennen“ erfolgte durch eine Woche-trocknen auf einem Heizkörper.



aber dennoch cool zu fahren.

Mir ging seither der Gedanke nicht aus dem Kopf, diese Idee auf meine A-Monkey zu übertragen. Erstmals in den Keller gegangen und gemessen, wieviel Federweg zur Verfügung stehen würde.

Dann in der Bucht recht preiswert einen Replikasitz geordert, den Originalsitz wollte ich auf keinen Fall dafür nehmen, da ich durch das Heraustrennen der Halter sonst nicht wieder zurückerüsten konnte. Nach

Leider verfüge ich nur über einen eingeschränkten Maschinenpark, bei dem ich eine Drehbank oder eine Fräsmaschine schmerzlich vermisse. So habe ich nach Bohren der Befestigungslöcher nach der guten, alten Huber-Methode das „überflüssige“ Alu mittels Stichsäge entfernt, die Feinarbeiten erfolgten danach mit Feile und Schleifpapier; meine Güte, taten mir die Arme danach weh. Der rote Kreis hat übrigens den gleichen Radius wie ein Teller unseres Kaffeeservices...

Anschließend wurden auch die Aluprofile schwarz lackiert. Während diese trockneten, habe ich mittels Schablone den Sitzbankbezug mit einem HONDA-Schriftzug „aufgewertet“.

Kaum war die schwarze Farbe getrocknet, wurden die Aluprofile wieder an ihren Platz verschraubt. Danach Schaumstoffkern und Bezug nebst Nieten wieder montiert. Das Ergebnis kann sich, wie ich finde, sehen lassen.

Ungeduldig den Originalsitz demonstrierend und den gefederten Sitz angebracht.

Alles passt, nichts klemmt oder kommt irgendwo an. Meine Bedenken, dass das Sitzen zu einer wackeligen Angelegenheit wird, bestätigten sich zum Glück nicht. Durch einen leichten Versatz der vier Profile untereinander entsteht eine Art Vorspannung, die den Sitz in sich stabilisiert. Optisch im ersten Moment etwas ungewohnt, aber mir

gefällt es. Wetterbedingt musste die erste Probefahrt leider warten.

Mittlerweile habe ich die ersten knapp 200km mit einem völlig neuen Fahrgefühl zurückgelegt und möchte die Federung nicht mehr missen. Kein Vergleich zu vorher. Alle Unebenheiten werden recht gut eliminiert, ohne dass sich der Sitz aufschaukelt. Auch in Kurven ist kaum ein Wackeln zu vernehmen, bei dem man/frau sich unsicher fühlen könnte. Trotz meiner 85kg schlägt der Sitz nirgends auf bzw. durch und ich denke, es ist auch für den kleinen Monkey-Rahmen besser so. Und ich kann ja jederzeit den Ursprungszustand wieder herstellen - und das zu einem Bruchteil von dem, was ein Harley-Sitz so kosten kann...□.



Erstmal messen, wieviel "Federweg" zur Verfügung steht

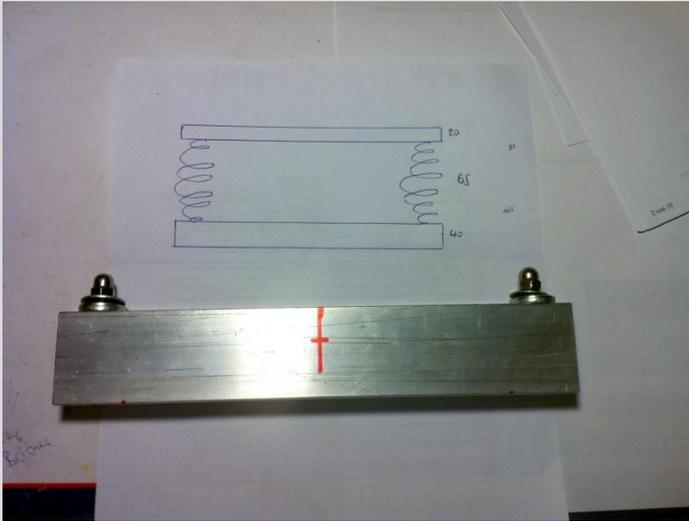


Nagelneu und schon am Rosten...



Rohmaterial





Erste Zeichnung und Stehbolzen



Erst die eine Seite verschraubt...



..dann die andere Seite



Grundplatte und Profile lackiert



Erstaunlich:
Ergebnis der "professionellen Stichsäge-Fräse"



Auch der Honda-Schriftzug darf nicht fehlen



Schaumstoffkern, Bezug und Nieten montiert.



Das Ergebnis kann sich sehen lassen!



"Mittlerweile habe ich die ersten knapp 200km mit einem völlig neuen Fahrgefühl zurückgelegt und möchte die Federung nicht mehr missen. Kein Vergleich zu vorher."

TECHNO CLASSICA ESSEN 2014



TEXT UND FOTOS:
AXEL ZEIDLER "JOLLY JUMPER"

TECHNO-CLASSICA, ESSEN, 26.-30. MÄRZ 2014

Obligatorisch hatte die IG auch 2014 wieder ihren Stand auf der Techno-Classica. Diesmal leider ohne unseren Kugi, der unfallbedingt verhindert war. Gottseidank hatte er im Vorfeld schon die meisten organisatorischen Aufgaben erledigt, seine einschlägigen Erfahrungen hätten wir nicht kompensieren können. Unser „Stammteam“ bestand dieses Jahr somit aus Peter (die Lange), Tobi (Pizzavernichta), Thies, Seppel und mir, verstärkt durch Olli (Olli'S), Felix (fegut), Michael (hondux), Marc (monkeyheld) und Graschi (ich hoffe, ich habe niemanden vergessen) sowie zwischendurch auch diversen IG-Mitgliedern und Sympathisanten. Logistisch unterstützt wurden wir noch durch den Peter (Sturm) von der Monkey-Garage. An Personal und daraus resultierender guter Stimmung hat's also nicht gefehlt! Tobi und Seppel glänzten noch durch den zusätzlichen „Motorenbaukurs“, der doch immer wieder Interessierte und Schaulustige anzog. Generell konnten wir uns über mangelndes Publikum nicht beklagen. Einzig eine CZ 100 und eine Z50M

würden unseren Fuhrpark noch zusätzlich bereichern (kleiner Appell an denjenigen, der beides zuhause stehen hat!).

Ich kann nur immer wieder betonen, dass diese Messe ihr eigenes Flair hat, das auf manch anderen Messen in dieser Form einfach nicht zu finden ist. Da ich eine stärker ausgeprägte Schwäche für (vierrädrige) Oldtimer habe, bewege ich mich öfters in ähnlichen Veranstaltungen und traue mir deshalb ein Urteil zu.

Das Highlight dieses Jahr war zweifellos die vollständige Flotte aller Mercedes-Silberpfeile, vereint in einem überdimensionalen Setzkasten – natürlich inkl. der Replika des Renntransporters. Auch sonst weiß diese Firma ganz offensichtlich um das werbeträchtige Image von Oldtimern bestens Bescheid und demonstrierte dieses Wissen durch Zurschaustellung zahlreicher weiterer Exemplare mit sportlicher Vergangenheit. 300 SE Panamericana, 450 SLC Paris-Dakar, 280 E Safari-Rallye, diverse Flügeltürer bis hin zu etwas aktuelleren Formel-Fahrzeugen...es gab jede Menge zu sehen „beim Daimler“. Zagato bot eine Sonderchau mit allerlei sehenswerten Modellen, z.T. Sonderkarosserien, die man nur noch auf eben solchen Veranstaltungen antrifft. Porsche setzte den Schwerpunkt auf

„Turbo“ und ließ sich ebenfalls nicht lumpen. Zahlreiche Rennfahrzeuge sämtlicher Epochen bis hin zum legendären „Sunoco“- 917er mit 1100 PS, Sieger der 24h von LeMans 1970 (mein persönlicher Höhepunkt dieser Messe). Da Alfa Romeo dieses Jahr 100jährigen Geburtstag feiert, gab es auch dort sehr interessante Fahrzeuge zu bestaunen. Diese Marke war früher ja ebenfalls sportlich stark engagiert und brachte das auch deutlich zum Ausdruck. Fast nebenbei feierte Maserati 2014 sein 100jähriges, allerdings war die Auswahl der Fahrzeuge und somit die Vermarktung dieser traditionsreichen Marke schlichtweg beschämend. Nur ein paar wenige Straßenfahrzeuge, keinerlei Historie in Form von Oldtimern. Hätte es nicht in der einschlägigen Presse gestanden, wäre niemand auf die Idee gekommen, Maserati feiere seinen Hundertsten. Unsere IG hatte jedenfalls mehr Fahrzeuge „am Start“. Sehr dürftige Leistung seitens Maserati !

Auch die Mühen der vielen Clubs, die das eigentliche Salz in der Suppe sind, sollten ausdrücklich gewürdigt werden. Die Rührigsten von ihnen beginnen ihren Aufbau bereits eine Woche vor Messebeginn und es ist teilweise wirklich Wahnsinn, welcher Aufwand da betrieben wird.

Ein VW-Bulli-Club, der einen stilechten Strand zu bieten hat, ein Opel-Kadett-Verein, der einen Hafen gebaut hat, eine Ifa/Trabi Vereinigung, die die innerdeutsche Grenze

authentisch nachgebildet hat und alle in passenden Uniformen und Outfits....die gesamte Messe ist mehrere Rundgänge wert, bei einem einzigen kann man gar nicht alles aufnehmen. Die Bewertung der besten Stände, zu der die IG ja ein Jury-Mitglied stellt, ist tatsächlich nicht einfach.

Resümee: Die Essener Messe ist für alle Oldtimerfreunde auf jeden Fall eine Reise wert. Und auch für alle IG-Mitglieder, die sich einbringen wollen. Die Stimmung dort ist unbedingt erlebenswert!

Und nebenbei: Im Forum ist neben zahlreichen Fotos auch ein Video zu sehen, auf dem schräg gegenüber von uns im Hintergrund ein Jaguar C (Nachbau) steht. Da dieser zu verkaufen war, wurde er auch von Zeit zu Zeit gestartet. Den Sound seiner offenen Auspuffrohre konnten wir aber erfolgreich toppen, sehr zum Erstaunen zahlreicher Messebesucher. Und zum Ärger von Peter, weil der (ebenfalls offene) Over regelmäßig sämtliche Plastikbecher vom Vereinstisch geblasen hat (auch sehr zum Erstaunen und zur Belustigung zahlreicher Messebesucher). Und zuletzt: Nochmals vielen Dank an alle, die dabei waren – ihr wart einfach klasse! Und auch nochmals einen ganz besonderen Dank an den Seppel und seine Familie, die uns (den Tobi und mich) so familiär aufgenommen haben. □





Osterhasen- Spielplatz

Peckfitz 8.0

TEXT UND FOTOS:

AXEL "JOLLY JUMPER" UND YANNICK ZEIDLER

Vom 09. bis zum 13. April 2014 fand traditionell zum Saisonauftakt wieder das Frühjahrestreffen für ATCs auf dem Off-Road-Gelände in Peckfitz statt. Diesmal allerdings geteilt, der zweite Teil eine Woche später, also über Ostern. Um dem Feststress (Verwandtschaft) zu entgehen, hatten wir den späteren Termin gewählt. Der ausgiebige Regen am 16. und 17. machte die Strecke sehr griffig mit vereinzelt Passagen, die für ein 70er ATC unpassierbar waren. Wie sich vor Ort herausstellte, galt dies auch für größere Quads mit Allrad. Die Mutter aller Pfützen ließ nämlich nur noch dessen Lenker heraussehen. Da die Mehrzahl der ATC-Fahrer aber das Gelände kennt, blieb uns ein solches Schicksal (und das dazugehörige, schadenfrohe Gelächter) allerdings erspart. Phantasievolles und z.T. auch spektakuläres Umfahren dieser Abschnitte war angesagt und mitunter genauso spannend.

Zum Wochenende hin trocknete die Piste dann dank der strahlenden Sonne und fahrerfreundlichen Temperaturen wieder etwas ab und ließ sich absolut hervorragend befahren. Micha, der rührige Wirt vom Waldstüberl, hatte auch wieder verschiedene Parcours abgesteckt, um diverse Wettbewerbe auszufahren. Stilecht mit Pokalen und großer Preisverleihung am Riesen-Oster-Lagerfeuer auf

dem großen Platz. Gewinner war in den meisten Disziplinen die Jugend, die die Sonderprüfungen einfach deutlich schneller absolvierte, ohne es an Professionalität mangeln zu lassen. Nachdem uns die oberste Instanz in Form von Frau Biermann eine Nachtfahrt ausdrücklich untersagt hatte, blieben „gezwungenermaßen“ nur die geselligen Runden um kleinere Lagerfeuer, Grills und Heizpilz übrig, was aber, wie immer, äußerst spaßig und gesellig war. Bei dieser Gelegenheit möchten wir uns nochmal bei der Wiesbadener Truppe für die enorme Gastfreundschaft und die besten Burger unseres Lebens bedanken. Da es vom diesjährigen Frühlingsevent überraschend



wenig Videos auf „Youtube“ gab, weiß ich nicht, wie stark frequentiert es eine Woche vorher war. Für uns hat sich der Ostertermin jedoch bestätigt, denn es waren über die Feiertage fast keine „Sonntags-Offroader“ unterwegs. Letztendlich haben wir uns die Strecke mit den großen ATCs vom „3-Wheelers-Forum“, ein paar Quads und einem IFA-Club geteilt, sodass es immer freie Fahrt gab.

Axel □



Juchhu, endlich wieder Peckfitz !!! Da es im Winter selbst bei uns nur verhältnismäßig wenig Schnee gab, sind wir auch nicht so viel mit den ATCs gefahren. Jetzt wird's Zeit, die Dreiräder endlich wieder rauszuholen und ihrer ursprünglichen Bestimmung zuzuführen. Und das geht natürlich am besten in Peckfitz ! Da die Batterien sowieso am Ladegerät hängen (Erhaltungsladung), muss also nur ein Ölwechsel und das Einstellen (oder besser überprüfen) des Ventilspiels erledigt werden. Das haben wir dann auch gemeinsam erledigt und auch unser Reservedreirad nicht vergessen. Danach noch Luftdruck überprüft und drei Probefahrten gemacht. Jetzt also: ready to go !



Die Fahrzeugauswahl fiel auf zweimal einheitliches Rot. Meines musste ja sowieso mit, mein Vater wählte unser Ersatz-ATC. Hat wahrscheinlich Angst, dass seiner Blauen was passiert. Also dann am Donnerstag das Auto vollge-

packt und Karfreitag morgens los. Nach diversen feiertagsbedingten Staus schafften wir es immerhin, bis zum Nachmittag anzukommen. Nach Bezug unserer „Suite“ wechselten wir noch die Klamotten, um dann möglichst schnell unsere Fahrzeuge starten zu können. Bei uns läuft das inzwischen immer nach demselben Schema ab : Inventur und Begrüßung der bereits anwesenden (und größtenteils bekannten) anderen ATC-Fahrer und anschließend ein paar Runden über die Piste entlang des Zauns, um die Eigenschaften der Strecke kennenzulernen. Diese variiert nämlich je nach Wetter und zuvor gefahrenen Fahrzeugen. Nordmonkey, ein paar Schwaben und die Wiesbadener Truppe waren bereits da, so dass die Begrüßung etwas länger dauerte. Die üblichen Verdächtigen also. Der Untergrund stellte sich dann als absolut optimal heraus. Ein paar Pfützen, der Rest total griffig, offenbar hatte es in den Tagen zuvor öfters geregnet. Pünktlich zu Peckfitz 8.0 gab es aber strahlenden Sonnenschein, der über das ganze Wochenende anhielt. Dementsprechend wurde natürlich wieder viel gefahren, besonders Samstag wurde mein Motor den ganzen Tag nicht kalt. Die Abende verbrachten wir im Lager der wie immer überaus gastfreundlichen Wiesbadener Truppe. Der beste Burger, den ich je gegessen habe, wurde ja schon oben lobend erwähnt. McDonalds ist da nicht im Geringsten konkurrenzfähig. Für angenehme Abendtemperatur sorgten ein Lagerfeuer und der Heizpilz von Alex. (Während wir feste und gasförmige Brennstoffe verbrauchten, wurde bei den Nordmonkeys flüssig geheizt – in Form verschiedenster Getränke.)



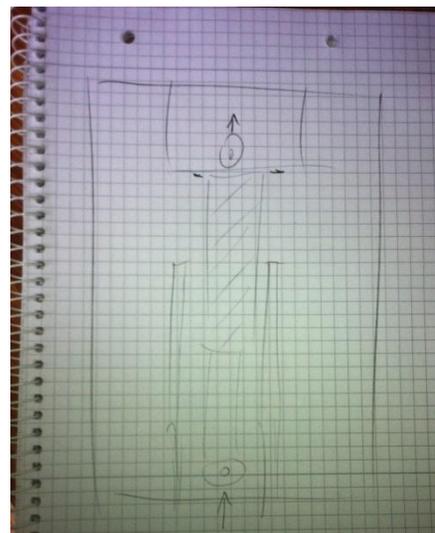
Die Verbindung zwischen Crossen tagsüber und gemütlichem Zusammensitzen am Abend ist genau das, was dieses Treffen so unvergleichlich macht. Deshalb freue ich mich schon jetzt auf Peckfitz 9.0 !

Yannick □

Selbstbau eines Werkzeuges zum Zerlegen von Dax Stoßdämpfern

parks erscheinen. Da werden Aufnahmen für die Dämpfer-Augen gefräst und geschweißt, wo sich mir diese Möglichkeiten verschließen. Alle haben jedoch gemeinsam, dass deren Sinn ist, den Dämpfer unten zu fixieren und mittels zwei längerer Schrauben und einer Platte o.ä. die obere Kappe nach unten zu drücken. Dann kann die Konterschraube gelöst und das obere Dämpferauge demontiert werden. Jetzt langsam und gleichmäßig die beiden oberen Schrauben wieder lösen und schon kann der Dämpfer entnommen und weiter zerlegt werden. Diese Lösung mit den zwei Schrauben, die immer schön gleichmäßig und abwechselnd betätigt werden müssen, erschien mir recht mühsam und so grübelte ich nach einer Möglichkeit, dies mit lediglich EINER Schraube zu realisieren. Die Lösung ist recht simpel. Einfach die obere Kappe „fixieren“ und Druck auf das untere Dämpferauge zu geben. Also vorm PC gesessen und umgehend eine BMP-Datei (Bleistift mit Papier) erstellt:

Mit dieser Vorlage ging es ab Richtung Bastelkeller. Vorgenommen habe ich mir, das benötigte Roh-, bzw. Baumaterial nur aus der „sollte-ich-unbedingt-aufheben-Kiste“ sowie „zu-schade-zum-Wegwerfen-Box“ zu nehmen. Weiterhin wollte ich ohne Drehbank und auch ohne Schweißgerät auskommen. Die Grundplatte besteht aus Leimholz 10mm, welches ausreichend sein sollte, die Zugkräfte in Längsrichtung zu verdauen.



TEXT UND FOTOS:
MICHAEL EISENMANN "HONDUX"

Beim Restaurieren meiner gelben Dax habe ich die vorhandenen original „Luftpumpen“ gegen vernünftige Stoßdämpfer getauscht, die ihren Namen auch verdienen. In meinem Fundus befand sich noch ein Satz neuer Replika-Dämpfer, denen ich gerne den Original Look durch die weitere Verwendung der oberen, farbigen Hülsen verpassen wollte. Im Netz gibt es einige Vorlagen für Hilfen zur Demontage, die teilweise recht professionell durch Verwendung eines gut bestückten Maschinen-

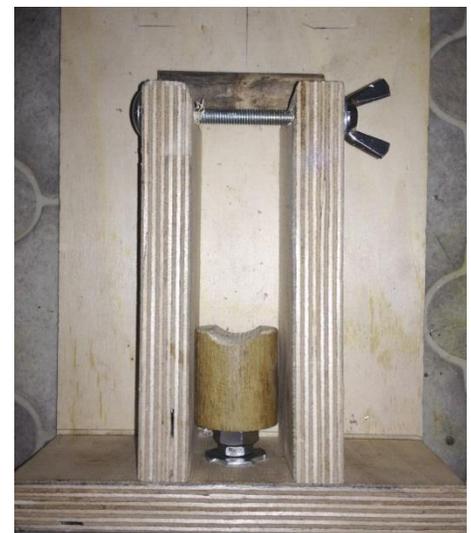


Rechts: Weiter ging es mit der Aufnahme für die untere (einzelne) Schraube. Das 19mm-Mehrschichtholz wurde mittig mit einem 12mm Loch und einer Einschlagmutter M10 für Holz versehen.



Links: Aus einem Stück von einem gebrochenem Spatenstiel und einem kleinen Lager aus der Dax-Grabbelkiste ist die untere Aufnahme schnell hergestellt:

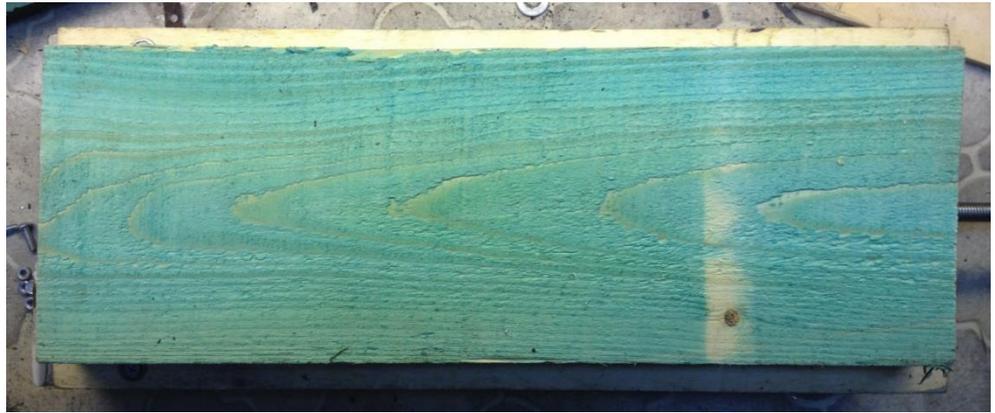
Rechts: Jetzt wurde die untere Aufnahme mit zwei Brettchen versehen, damit der Dämpfer nicht nach rechts und links ausbrechen kann; zusätzlich eine M6 Schraube als Sicherung nach oben.



Unten: Ursprünglich wollte ich den oberen Teil für die Stoßdämpferaufnahme mit weiteren Brettchen, die kleine Einschnitte bekommen versehen. Dort sollte dann das obere Konterblech je nach Stoßdämpferbauart eingeschoben werden. Im Fundus von Kiste 1 lag jedoch noch eine angebrochene, aber noch verwendbare 8mm Gewindestange und zwei stabile VA-Winkel. Dies habe ich wie folgt zu nutzen gewusst:



Jetzt ist die Funktionsweise schon gut zu erkennen. Der Stoßdämpfer wird eingelegt und das passende von zwei Konterblechen auf die Gewindestangen geschoben und mittels zwei 8mm Muttern fixiert. Jetzt kann die linke Schraube weiter hineingedreht werden und der untere Teil des Dämpfers wird nach rechts geschoben.



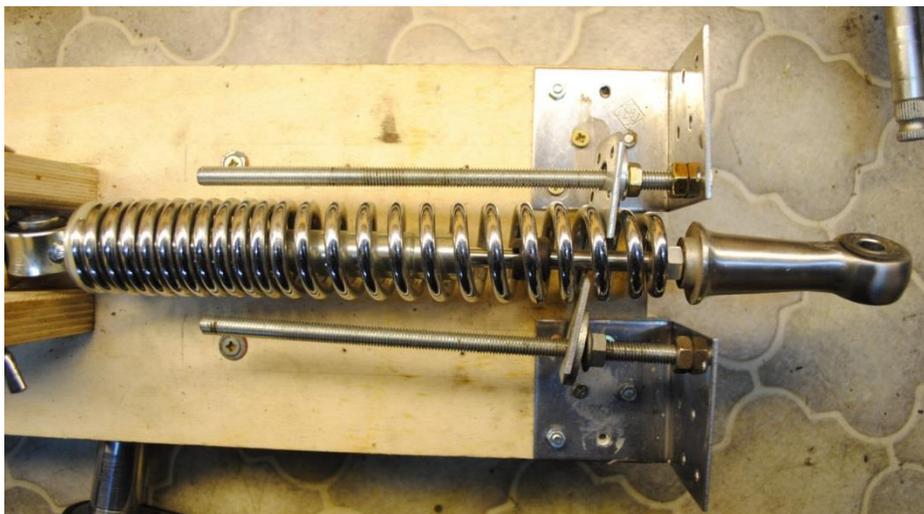
Das obere Stoßdämpferauge folgt dieser Bewegung. Weit genug hineingedreht, kommt rechts unter dem oberen Stoßdämpferauge die Kontermutter zum Vorschein, die nun gelöst werden kann.

Der erste Versuch und – nee, oder? Brett biegt sich durch. Kein Problem. In der Holzkiste ein Stück stabiles Kantholz herausgesucht und mittels Spaxschrauben das Gestell verstärkt. Na also, geht doch.



Damit ist das Gestell wirklich sehr stabil. Jetzt mal ein original Dax Stoßdämpfer genommen und mit dem anderen Konterblech eingespannt. Dieses Blech habe ich einseitig mit Filz beklebt, um ein Verkratzen z.B. von lackierten Hülsen zu vermeiden.

Hochdrehen der unteren Verstellerschraube ohne Probleme, um das Stoßdämpferauge oben ohne weiteres demontieren zu können. So sieht das Ganze dann mit einem Dax Stoßdämpfer aus. Montageaufwand für das Gestell so etwa zweieinhalb Stunden...



Übrigens lassen sich damit auch die Replikadämpfer zerlegen, bei denen die Verschraubung am unteren Ende vorhanden ist – einfach den Dämpfer um 180° gedreht in das Gestell einlegen. □



ST90 Batteriehalter - das Platzwunder

TEXT UND FOTOS:
GERHARD MAHR "ATHENER"

Welcher DAX-Fahrer kennt nicht die beengten Verhältnisse unter der Sitzbank, aber für alles gibt es Lösungen. Ich hatte jahrelang nach der Umrüstung auf 12 Volt nur eine kleine Gel-Batterie mit 1,2 Ah verbaut. Nach dem Erwerb einer AB23 mit ihrer fetten 4 Ah-Batterie wollte ich so etwas auch in den 6-Volt Dax-Modellen besitzen.

Im Forum gibt es feine Freds mit ausführlicher Bastelanleitung für Akkupacks, die in den 6-Volt Batteriehalter passen, das war nicht so mein Ding. Manch anderer hatte sich mehr oder weniger schöne Batteriehalter selbst gebaut aber auch diese konnten mich - alleine schon wegen meiner mangelnden handwerklichen Fähigkeiten - nicht überzeugen.

Dann war da noch der Hinweis auf den ST70 Halter, der größer baut. Das war eher meine Sache.

Eine exakt passende Tecno Gel-Batterie Typ YB2.5L-C mit 2,5 Ah oder eine etwas kleinere AMG-Batterie Typ MP2.9-12 mit 2,9 Ah passen dort problemlos rein. Mit etwas handwerklichem Geschick ließ sich auch der Regler, die CDI und das Blinkrelais vernünftig befestigen. Ich war stolz auf mich.



Forenfreunde, die auch umbauen wollten, hatten bald das Problem, dass es die ST70-Halter nicht mehr neu gibt und diese gebraucht selten angeboten werden.

Was lag also näher, als sich nach einer Alternative umzuschauen. Diese fand ich in Form des Batteriehalters der Honda ST90 auf ebay.com.

Eine kurze PN mit Sebastian brachte Sicherheit, dass der Halter in eine DAX passen würde.

Auch diese Halter gibt es nicht mehr neu und gebrauchte gibt es nur in Amerika, hier aber zu mehr oder minder moderaten Preisen. Ich habe jeweils zwischen 19 und 49 Dollar zzgl. rund 25 Dollar Porto für die 5 Halter, die ich bis Redaktionsschluss dieses Vereinsmeiers kaufen konnte, zahlen müssen. Die teureren Halter hatten noch die originalen Plastikeinsätze dabei, die äußerst nützlich sind.

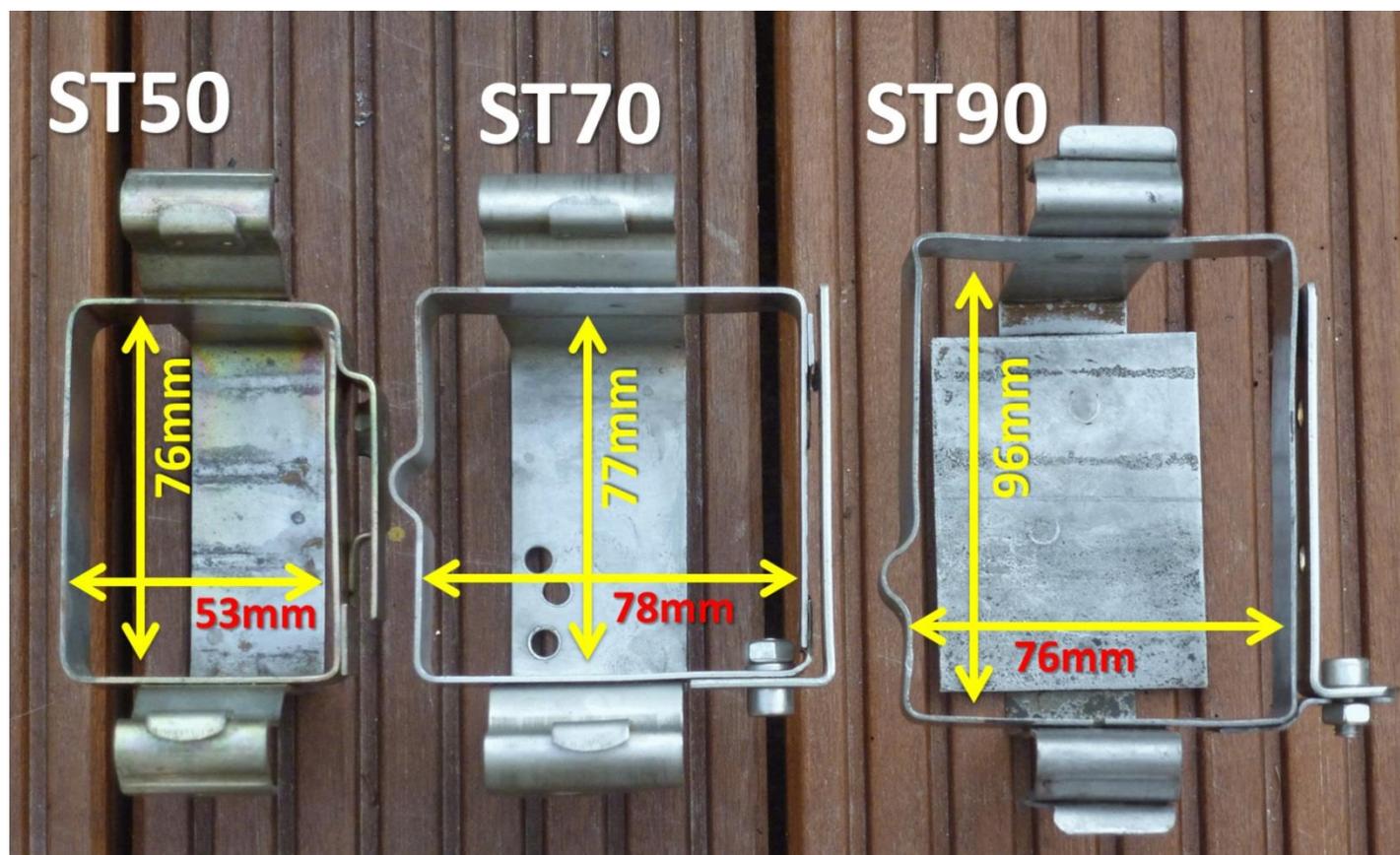
Handelsübliche AMG-Batterien zwischen 4,5 und 5,8 Ah und den Maßen 90x70x105 cm sorgen jetzt für ordentlich

Strom. Regler, CDI, Blinkrelais und Flachsicherungshalter sind frei zugänglich. Der originale Kunststoffeinsatz des Halters kann weiterverwendet werden.

„Wer braucht so viel Strom“ wurde ich von Sebastian gefragt. Andere werden fragen, ob die Lichtmaschine und der Regler so eine fette Batterie überhaupt laden können. Das wird die Zukunft zeigen, denke ich. Hauptsache Platz.

Für alle Fälle habe ich mir noch eine kleine Batterie von Yuasa Typ NPH2-12 mit 2,0 Ah besorgt. Diese hat die Maße 68x51x88 cm und passt somit stehend oder liegend in den Halter – darüber oder daneben kann ich das mitzuführende Xena-Scheibenbremsschloss verstauen, welches zumindest zum TÜV-Termin einen vorzeigbaren Platz findet.

Für Dax-Fahrer, die noch mit 6 Volt unterwegs sind, bietet der ST90 Halter ebenfalls beste Möglichkeiten zum Verstauen von Werkzeug. □





**Da
klappert
nix !**

Von der Klappergabel zur ST50 Teleskopgabel

TEXT UND FOTOS:
FRANK KLINNER "HEIDJER"

Wie so mancher von Euch habe auch ich mich über die Gabel meiner ST50 geärgert. Gerade in gesetzterem Alter mit dem Sixpack im Speckmantel ist die originale Klappergabel doch sehr überfordert.

Nun gibt es einige Möglichkeiten dies zu ändern, dabei kommt es drauf an was man möchte. Mit

Trommelbremse oder gleich mit Scheibe, z.B.:

- Upside-down Gabel
- Honda Nice Gabel
- Skyteam Gabel
- AB23 Gabel

Da meine Dax nur 106cc bekommt, habe ich mich für die AB23 Gabel entschieden. So kann die Trommelbremse übernommen werden und der Umbau kostet relativ wenig. Wenn die Bremswirkung noch etwas verbessert werden soll, wird gleich die Trommel der AB23 mit übernommen. Allerdings braucht ihr dann auch den Bremszug ohne Schalter. Somit muss dann die Griff-

einheit der AB23 verbaut werden, die den Bremslichtschalter beinhaltet. Aber das ist eine andere Baustelle... :)

Beim Einbau der AB23 Gabel gibt es auch wieder verschiedene Möglichkeiten:

Gabel komplett einbauen (dann muss das Lenkradschloss versetzt werden), entweder mit der AB23 Lampenhalterung oder man flext sich die originalen Halter aus einem Gabeloberteil heraus und baut sie mit ein. Oder, wie hier nun beschrieben, verwendet man nur die Stand- und Tauchrohre.

Was brauche ich für den Umbau?

Stand- und Tauchrohre der AB23 und Hülsen.

Bevor der Umbau beginnt sollte man sich im Klaren sein, dass die Dax danach vorn um 3cm höher da steht. Wer das nicht möchte, sollte die Standrohre um 3 cm kürzen lassen.

Bild rechts: Das originale Gabeloberteil ist an den unteren Enden zu lang und muss gekürzt werden.



Bild rechts: Ich habe mir mit einem Edding markiert, wo sie abgesägt werden muss. Knapp 1cm habe ich stehen gelassen. Mit einer Drehmaschine geht es prima, mangels solch eines Werkzeugs habe ich jedoch nach der Säge gegriffen.



Unten: Hier sieht man deutlich den Unterschied der Breite beider Gabeln.



Ich habe mich dafür entschieden, die Bremsplatte und das Ausgleichsrohr an der Nabe zu bearbeiten. An beiden Seiten muss etwas Material abgetragen werden, damit das Vorderrad wieder mittig zwischen den breiteren Tauchrohren sitzt und die Standrohre nicht verzogen werden. Auch muss an dem linken Tauchrohr, im Bereich des roten Kreises, etwas Material entfernt werden damit es satt an der Bremsplatte liegt. An der linken Seite wird von der Bremsplatte 3mm entfernt (mit der Feile)



An der rechten Seite müssen 8,5mm von der Distanzrolle weg. Das würde ich abdrehen lassen, weil das Material extrem hart ist.



Nun sollen die Standrohre in das gekürzte Gabeloberteil. Das ist nicht so einfach, denn die Standrohre haben einen Durchmesser von 25mm aber das Innenmaß des Oberteils beträgt 30mm. Franz Stern aus unserem Verein hat mir diese Hülsen netter Weise besorgt. Vielen Dank, Franz, nochmals dafür.

Bild unten: Die Hülsen werden als Ausgleich über die Rohre gesteckt. Eventuell müssen die Hülsen innen ganz vorsichtig etwas nachgearbeitet werden. Ob man die Hülsen festkleben möchte, bleibt jedem selbst überlassen.



Rechts: Eine Frage bleibt: Welches Schutzblech soll an die Gabel. Ich habe mich, der Optik wegen, für das Originale entschieden. Nur wie befestigen? Ich habe mir zwei Rohrschellen gebogen, gebohrt, lackiert und fertig war die Halterung.

Damit die Standrohre an der Dax nicht zu dünn aussehen, habe ich Faltenbälge drüber geschoben. Fertig ist die ST50 Teleskopgabel. Mittlerweile habe ich an den Faltenbälgen das untere gerade Stück entfernt. :) Zum Winter hin werden die Standrohre noch 3 cm gekürzt.

Viel Spaß beim Nachbauen,
Euer Frank (Heidjer)



Der Ölprinz

Wechselst du noch,
oder verbrennst du
schon?



TEXT UND FOTOS:
CHRISTOPHER LOTZKAT "GRASCHI"

Gruibingen 2013 – „Mir stinkt’s gewaltig“ war die Aussage eines Teilnehmers der Mokick Ausfahrt. Nein, es war niemand mit einem Zweitakter dabei, aber ein Fahrzeug mimte die Vespa unter den Mopeds: Eine Honda Dax ST50G. In diesem Falle "Marc seine Dax".

Bisher hatten wir uns mit dem Thema nicht auseinander gesetzt, Fakt war aber, dass die Dax qualmte wie ein Roller, genauso stank und auch Öl verbrauchte. Dafür lief sie wie der Teufel. Letzteres war für Marc das Argument, nichts an diesem Motor zu ändern. „Ein bisschen Öl nachkippen spart den Ölwechsel“ musste sein Gedankengang gewesen sein.

Spätestens nach der Ausfahrt aber war klar: Hier muss dringend etwas getan werden.

Da der Motor an sich ja wirklich gut lief, tippten wir auf die Ventilschaftdichtungen. Eigentlich lautete der Plan damals, diese noch vor Ort in Gruibingen zu tauschen, aber wie im letzten Vereinsmeier zu lesen war, kam ein „kleiner“ Motorschaden an meiner eigenen Dax dazwischen, so dass dafür keine Zeit mehr blieb. Das Problem wurde aufgeschoben – um mehr als ein halbes Jahr.

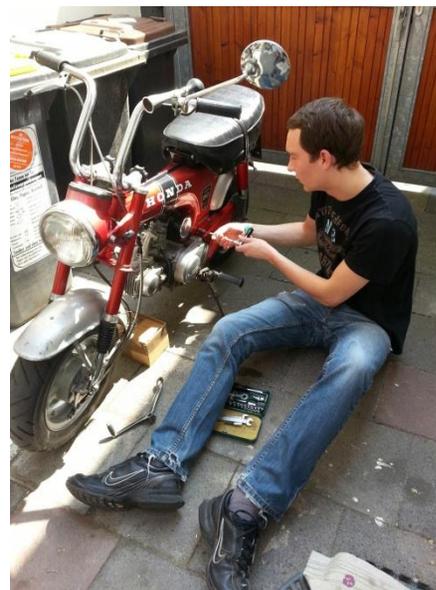
2014 sollte es aber dann soweit sein. Die Ventilschaftdichtungen wurden gewechselt. Kein großer Aufwand aber dafür großer Effekt? Fehlanzeige! Der Ölverbrauch stieg konsequent und man konnte mittlerweile die Shell Raffinerie in Köln-Godorf was Qualm und Gestank angeht übertreffen.

Beim Herunternehmen des Zylinders war aber klar: eine

wirklich spiegelglatte Fläche der Laufbuchse bedeutete Verschleiß. Der Kolben hatte deutliche Schleifspuren. Hier war Ersatz angesagt. Marcs einziger Wunsch: Originalteile.

Der Junge Herr entstammt leider einer „Geiz-ist-geil“-Generation, die, getrieben von Werbekampagnen

großer Elektronikkonzerne, am liebsten gar nichts mehr ausgeben und dennoch maximale Qualität erhalten will.



Schade, dass Dax-Zylinder nicht auf Bäumen wachsen. Marc hätte versucht die Samen beim Nachbarn zu stehlen. Kaufen wäre vermutlich zu teuer gewesen. Gut dass es noch die gute alte Generation „Hilfsbereit“ gibt. So konnten wir dann doch noch für kleines Geld einen originalen Zylinder samt gutem Kolben für diesen Motor organisieren.

Die oben genannte Geil-Mentalität des jungen Herrn ist hier absolut nicht übertrieben dargestellt. Aber wie kann man am meisten Geld sparen? Richtig: Selbst machen! Und so kam es, dass Marc zum aller ersten Mal Öl an seinen Händen spüren durfte. Der Duft von leicht verbrannter Substanz, der Geschmack von Kohle, das Gefühl von Schmiere, wie es durch die Zwischenräume der Finger gleitet – herrlich... Für ihn auch? Keine Ahnung, aber es war schön anzusehen.

Irgendwann war der Motor zusammengebaut und mit neuem gebrauchtem Zylinder ausgestattet. Der erste

Probelauf musste natürlich direkt erfolgen. Marcs Dax, Marcs Probelauf. Ich wollte nur dahinter stehen und dann hoffentlich die reine, gute Kölner Luft schnuppern um eben nicht mehr sagen zu müssen: „Mir stinkt’s gewaltig“.

Und so war es dann auch. Der Auspuff knatterte wie immer, es hörte sich sauber an, aber es fehlte die Assoziation zur oben genannten Raffinerie. Kein Gestank, kein Qualm. Gut, vielleicht auch nicht reine Luft, aber wie ein gutes Steak für einen Gourmet.

Die Probefahrt ergab: Der Motor läuft – aber irgendwie zu langsam und mit wenig Kraft. Das bedeutet: Fortsetzung folgt. Ein Problem ist behoben, ein neues Problem ist da.

An dieser Stelle endet also dieses Thema frei nach Michael Ende: „Aber das ist eine andere Geschichte und soll ein andermal erzählt werden.“ □



AUFERSTANDEN aus Ruinen



TEXT UND FOTOS:
MICHAEL EISENMANN "HONDUX"

Wir schreiben das Jahr 1977. Jimmy Carter wird 39. Präsident der USA. Hanns Martin Schleyer wird ermordet. Apple bringt den Apple II auf den Markt. Rocky mit Sylvester Stallone erhält einen Oscar. Die aktuellen Chartbreaker liefern Abba, Eagles, Pink Floyd, Bay City Rollers, Bonnie Tyler, Smokie, Uriah Heep, Harpo, Deep Purple, The Sweet, Fleetwood Mac, Status Quo, ...

Der nunmehr 16-jährige Micha fährt seit einem knappen Jahr eine Kreidler Flory in quietschgrün. Sein etwas älterer Nachbar Wolle hat soeben beim örtlichen Honda Händler eine ST50G in Candy Ruby Red gekauft und „rast“ stolz mit einem irren Sound des kleinen 4-Takters mit 38km/h durchs Dorf. Nach kurzer

Einfahrzeit wird von diesem erfahrenen Werkstattduo die Höchstgeschwindigkeit der roten Dax mittels Feststellen der Fliehkraftgewichte der Zündung auf unglaubliche 55km/h gesteigert.

Durch den Einsatz einer angespitzten, 10mm dicken Eisenstange und einem Fäustel wird der Auspuff fachgerecht bearbeitet, damit auch soundtechnisch etwas mehr geht. Angenehmer Nebeneffekt ist, dass die nun häufig um einen weiblichen Passagier ergänzte Dax die Steigungen im schönen Bergischen Land mit Schwung nehmen kann und erst kurz vor Erreichen der Bergkuppe in den zweiten Gang zurückgeschaltet werden muss. Ok, ok, manche sorgsam eingefahren(!) Hercules M5 mit dickem P3-Krümmer oder Zündapp Bergsteiger lassen mit einer dicken Zweitaktfahne die lütte Dax auf ihren knuffigen 10“-Rädern hinter sich – EGAL!! Dax fahren ist cool! Micha's 3-Gang-Flory kann durch geschickte

Bastelarbeit, sprich solides Tuning, einigermaßen mit der Dax mithalten. Aber es ist nach wie vor ein Einsitzer und vom Sound her nicht so cool...

Vier Wochen später hat sich der mittlerweile ebenfalls Dax-infierte und neuer Führerschein-Klasse-4-Besitzer Micha durch penetrantes Nerven seiner Erziehungsberechtigten eine blaue ST50E an Land ziehen können. Umgebaut zum Mokick und durch zwei weitere Daxen in rot und gelb entsteht die Formation „Brassel-Rider“. Manches weitere 2-Takt-Mokick oder Kleinkraftrad schließt sich nun dieser Truppe an. Alsbald werden die Dorf- und Schützenfeste in der Umgebung sowie alle anstehenden Feten bei Wind und Wetter teilweise mit wechselnden weiblichen Beifahrern erobert, wie das halt so ist in der wilden Teenagerzeit.

Dann, mit 18 Jahren, sind die Daxe nach und nach durch Ascona A,



Golf 1, BMW 2002, usw. ersetzt worden und wandern je nach Dax von der Garage in den Keller oder Schuppen. Seltsamerweise werden im Gegensatz zu den Daxen die Herculesse, Zündapps, Solos, Vespas, Kreidlers,... dieser Zeit von ihren jeweiligen Besitzern schnellstmöglich verhöckert.

Anno 2014. Micha hatte seine Dax schon 2005 wieder reaktiviert und mit einem 123ccm Nice Motor dem gestiegenen Fahrergewicht angeglichen. Wolles Dax schlummerte nach wie vor im elterlichen Keller, mittlerweile in einem nun doch erbärmlichen Zustand. Zahlreiche Versuche von Micha, die Dax wieder fertig zu machen, schlagen fehl, da Wolle in einem Anfall geistiger Umnachtung die Dax seinem ältesten Neffen (seinerzeit etwa 14 oder 15 Jahre alt) geschenkt hatte. Hier ein Bild etwa aus Mitte der 1980er Jahre mit Wolle und seinem Neffen. Die Bauchbinde musste leider einem in dieser Zeit schwer angesagten Playboy-Hasen-Aufkleber weichen.

Nach den ersten Probefahrten damals beschloss nun der Neffe, die Dax nach seinen Vorstellungen zu pimpen. Erstmal weg in den Müll mit dem guten Fehling Gepäckträger, da uncool. Mangels Besitz eines passenden Führerscheines wurde die Dax die nächsten zig km auf Feldwegen und Stoppelfeldern (herrlich wie das schön klappert!) bewegt. Natürlich immer schön warmgefahren – mit 6000 Touren im ersten Gang geht das bei lediglich 0,8l Ölvorrat superschnell ☺. Ungeübt in Sachen Fliehkraftkupplung geriet der Wechsel vom ersten in den zweiten Gang



meistens zum Wheely. Nach einem der zahlreichen Stürze, bei dem auch noch das Lampengehäuse brach, wurde beschlossen, die Dax „fachgerecht“ in blau (ohne die Lampe?) zu lackieren. Den an mehreren Stellen eingerissenen Sitzbankbezug kaschierte er clever mit einer Art dunkelblauem Fleece Überzug (blöd bei Regen, saugt sich gut voll). Dann der Motorkollaps! Erstaunte Blicke des Neffen: „..wie? Ölstand kontrollieren? Häh? Ist doch ein Zweitakter...“

Kolbenfresser, dank einer Restölmenge, die sehr zähflüssig in drei bis vier Fingerhüte passen würde. Kein Problem für den Neffen, der umgehend beim Honda Händler einen neuen Kolben nebst Ringen bestellte. Flugs die Peripherie des Motors entfernt und „es kann ja nicht so schwer sein, so’n Kolben zu wechseln. Habe mit Lego viel Erfahrung...“ Bastel – bastel. Ok, Kolben ist gewechselt und Zylinder wieder drauf. Blöd, wie geht das nochmal mit dem Zusammenbau und den Steuerzeiten?

Herrjeh – Verzweiflung. Doofes Teil!
Das war im Herbst 2001 – seitdem in diesem Zustand:



Die Jahre vergingen und das Motto des Neffen „...die Dax mach ich mir schon wieder fertig...“ bleibt ein frommer Wunsch. Somit nutzte Micha den letzten Geburtstag von Wolle, um sich mal wieder nach der Dax zu erkundigen. Wolle: „Ich habe mit meinem Neffen gesprochen, mach mir die Dax bitte wieder fit, ja?“ Gesagt – getan. Die Dax volley nebst allen verstreuten und wieder gefundenen Teilen (siehe Erdbeerkörbchen) in die Garage verfrachtet und umgehend zerlegt. Sie soll wieder so original wie möglich aufgebaut und dabei möglichst viele „alte“ Teile wieder verwendet werden. Der blaue Lack erweist sich als äußerst hartnäckig. So bleibt nur das Sandstrahlen und danach sieht die Basis gar nicht mal so schlecht aus:

Während Rahmen, Gabel usw. beim Strahler sind, mache ich mich auf die Suche nach einem Lackierer für die Original Farbe "Candy Ruby Red". Er sollte schon reichlich Erfahrung mit diesen Lacken haben und den Job PERFEKT erledigen. Hersteller u.a. von diesem traumhaften Lack ist die Firma R.H. Lacke in Twistringen, etwa 30km südlich von Bremen. Laut

Homepage gibt es sogar eine Hauslackiererei, die seltsamerweise nicht in unmittelbarer Nähe, sondern im schönen Hüffenhardt, welches ca. 550km entfernt zwischen Heidelberg und Heilbronn liegt. Das weckt meine Neugierde. Eine erste telefonische Kontaktaufnahme folgt und ein sehr nettes und informatives Gespräch wurde direkt mit dem Lackierer Herrn Franke geführt. Im zweiten Anruf habe ich noch mit dem Inhaber Herrn Hartjens den Gesamtpreis abgesprochen. Zitat Andy Möller: „Vom Feeling her habe ich ein gutes Gefühl“ und so entschieße ich mich, die Dax dort lackieren zu lassen. Also ein großes, leeres Paket vom Möbelhaus nebst Noppenfolie sowie eine Rolle Frischhaltefolie vom Aldi geholt. Damit habe ich noch direkt beim Strahler alle blanken Metallteile luftdicht umwickelt und gut verpackt nach Hüffenhardt geschickt. 14 Tage später(!) bekomme ich einen Anruf, dass die Teile fertig lackiert wären. Da Hüffenhardt von Frankfurt



aus, wo ich unter der Woche arbeite, nur knapp 140km entfernt ist, will ich die Dax dort persönlich abzuholen. Mit der Juniorchefin Frau Hartjens mache ich einen Termin aus. An dem entsprechenden Tag bin etwa nach zwei Stunden Fahrzeit vor Ort. Ein kleines Industriearreal inmitten

schöner Landschaft und in unmittelbarer Nähe die Firma No-Limit-Custom, die echt kranke, aber tolle (teure) Harley Umbauten macht und auch anspruchsvoller Kunde bei R.H. Lacke ist. Dort angekommen hat mich Frau Hartjens sehr nett empfangen und mir einiges Interessantes zur Entstehung und Werdegang von R.H. Lacke erzählt.

[Siehe Bericht auf den folgenden Seiten]

Dann endlich führt mich Frau Hartjens zu „meinen“ Dax Teilen. Schon im Lager breitet sich nach Entdecken des Rahmens ein feistes Grinsen in meinem Gesicht aus. Nee, wie is dat schön!

Mein großer Karton ist ja auch noch da und zusammen packen wir alles vorsichtig wieder ein. Dann verabschiede ich mich und mache mich auf den Rückweg.

Ich für meinen Teil bin mit der abgelieferten Arbeit und dem Support

von R.H. Lacke mehr als zufrieden und auch das Preis-/ Leistungsverhältnis stimmt. Vielen Dank! So kann ich jetzt in aller Ruhe die Dax wieder zusammensetzen und Wolle freut sich, nachdem er erste Bilder davon gesehen hat, jetzt schon wie ein kleines Kind auf die neue Saison. □



Erstklassige Arbeit:
Die von R.H. Lacke
in candy ruby red R-4C
lackierten Daxteile.



Sollte ich nun Interesse geweckt haben, eine Dax oder Monkey dort lackieren zu lassen,
hier noch einige Informationen:

Lackierauftrag R.H. Lacke:

- Telefonische Anfrage (auch per E-Mail), Beratung durch R.H., wichtige Angaben wie Marke, Modell, Baujahr, Farbton ggf. Farbcode, Beschädigungsgrad der Teile, Kostenvoranschlag
- Anlieferung der Teile: persönlich oder per Paketdienst
- Vorbereitung: Spachteln, Schleifen, Füllern/Grundieren, je nach Farbton Lackaufbau, 2K-Klarlack, Polieren

Nach Begleichen der Rechnung kann der Kunde seine Teile mitnehmen oder bekommt sie zurück geschickt

Beispiel

Honda Dax oder Monkey Lackierung in original HONDA R-4C candy ruby red

1. 2K-Grundfüller grau
2. Vorlack silber 183
3. 2K Honda R-4C
4. 2K-Klarlack glänzend

Mit welchem Preis muss ich rechnen?

Herr Hartjens hatte mir vorab am Telefon den Preis von ca. 400€ zzgl. MwSt. genannt, aber nur als Schätzung. Diesen hat er erst nach Erhalt und Sichtung der Teile bestätigt. Im Einzelnen waren dies der Rahmen, das Gabeloberteil, die Schwinge sowie vier Stoßdämpferhülsen. In zwei Hülsen waren Löcher, die der Lackierer perfekt geschlossen hat. Kettenschutz und Lampe sind original Honda und wurde nicht mitlackiert. Es empfiehlt sich jedoch, alles zu lackieren, um Unterschiede in der Farbe zu vermeiden. Ich hatte Glück, bei meinen Teilen ist kein Unterschied festzustellen.

Fliegen-Rutschbahn

"Die fertig lackierte Fläche sollte so glatt sein, dass eine Fliege nicht darauf bremsen kann."



Firmenportrait R.H. Lacke

TEXT UND FOTOS: R.H. LACKE
RUDOLF HARTJENS / LORENA HARTJENS

Unter Henry Ford wurden seinerzeit Ölfarben eingesetzt, die mittels Pinsel aufgetragen worden sind. Legendär sein Ausspruch über sein T-Modell: „Jeder Kunde kann sein Auto in einer beliebigen Farbe lackiert bekommen, solange die Farbe, die er will schwarz ist.“ Der Grund war simpel, da es in dieser Zeit keine Trocknungskabinen gab und der schwarze Lack trocknete nun mal am schnellsten. Über Nitro-Kombi-Lack zu Thermoplast Lack wird heute überwiegend Basis-Lacke (CAB-, Acryl-Basis) und 2-Komponenten Acryllacke verwendet. R.H. Lacke vertreibt und verwendet ausschließlich konventionelle Lacke, die für Motorräder erlaubt sind. Im Automobilsektor gelten übrigens andere Vorschriften bezüglich Lösemittel. Dort werden aus Umwelt-

gründen nur noch Lacke auf Wasserbasis eingesetzt.

Wie alles begann: Rudolf Hartjens wird 1944 geboren. Nach jahrelanger Tätigkeit als Laborleiter bei den Firmen Glasurit und Vogelsang (heute MOTIP DUPLI) fühlte sich Rudolf Hartjens „lackerfahren“ genug, um 1983 eine kleine Lackfirma namens R.H. Lacke zu gründen.

„Wir müssen das Thema Motorradlacke sehr ernst nehmen, denn davon leben wir.“

Er begann in einem Keller Farben für diverse Anwendungen wie Auto, Motorrad und Modellbau zu entwickeln. „Den Motorradfahrern muss lacktechnisch geholfen werden.“, so R.H. und weiter „WIR müssen das Thema Motorradlacke sehr ernst nehmen, denn davon leben wir.“ Über die brillanten R.H. Candy-Lacke für Motorräder wollte die Zeitschrift MOTORRAD seinerzeit leider keinen

Artikel bringen. Dies aber hätte einer breiten Menge R.H. Lacke als Bezugsquelle genannt, da noch kein Internet in Sicht ist. Wirklich gebraucht würden Originalfarbtöne für die Spritzpistolen-Verarbeitung, Originalfarbtöne in Lackstiften und Sprühdosen sowie hitzebeständige Motorlacke. Wenn R.H. diese Produkte ebenfalls anbieten könne, dann wolle MOTORRAD darüber berichten.

HONDA (Offenbach) und YAMAHA (Löhne) waren ebenfalls der Meinung, dass sich eine Firma ernsthaft mal mit der Herstellung von Reparaturlacken in den Original-Farbtönen befassen sollte und sagten R.H. Unterstützung zu. Dadurch motiviert und nach Lieferung von Originalteilen, die als Farbtonvorlage dienen, begann R.H. mit der mühsamen Entwicklung der R.H. Motorradlacke.

"Quasi auf den letzten Drücker berichtete MOTORRAD über R.H. Lacke und HONDA sowie YAMAHA teilten ihren Händlern mit, dass es bei R.H. Lacke Originalfarbtöne gibt."

Durch sehr bescheidene Lackverkäufe am Anfang kamen starke Zweifel bei Rudolf Hartjens auf. Seine Existenz stand durch seine Entscheidung auf dem Spiel. Ein Spezialist auf dem Gebiet von Lacken und deren Entwicklung zu sein, beinhaltet nicht gleichzeitig das Talent den erforderlichen Vertrieb aufzubauen und sich um das Marketing zu kümmern. Quasi auf den letzten Drücker berichtete MOTORRAD über R.H. Lacke und HONDA sowie YAMAHA teilten ihren Händlern mit, dass es bei R.H. Lacke Originalfarbtöne gibt. Das war die Rettung, da es von nun an bergauf ging und es endlich die Belohnung für unzählige Stunden und Rückschläge bei der Entwicklung gab. Durch die enge Zusammenarbeit mit den Motorrad-Importeuren, später auch noch SUZUKI und KAWASAKI wusste R.H., welcher Farbton auf welchem Modell vorkommt, auch die zweite oder dritte Farbe wurde herausgefunden. Von 1986 an beschäftigte R.H. vier junge Mitarbeiter, die durch das Arbeitsprogramm Niedersachsen eine Ausbildung machten und von dort auch finanziell unterstützt wurden. Zusätzlich zum Keller dienten seine Wohnräume(!) als Büro und in der Küche war die Versandabteilung. Da für Werbemittel kein Geld vorhanden war, lautete die Devise: „Unsere Produkte müssen so gut sein, dass die auch ohne Werbung verkauft werden.“ Unter den Motorradfahrern sprach sich langsam rum, dass man mit R.H. Lacken gute Ergebnisse erzielt. Ende der 80er Jahre wuchsen die Umsätze stetig und somit konnte 1989 eine „ordentliche“ Produktionsstätte mit Labor, Büro und Versand in der Industriestraße 18 in Twistingen erbaut werden. Von hier aus werden R.H. Lacke primär innerhalb Deutschlands sowie der EU und

überwiegend an Händler und Lackierereien versendet.

Für die großen Lackhersteller war das Thema Motorrad-Reparatur-Lacke zunächst unwichtig, weil die Lackmenge nicht mal das „Schwarze unter den Fingernägeln“ ausmachte. Da aber bei den großen Herstellern keine Motorradlacke vorhanden waren, mussten diese bei entsprechenden Anfragen ablehnen oder (zähneknirschend) an R.H. Lacke verweisen. Verschiedene Hersteller hatten ja jetzt vorgegeben, dass die Lackierwerkstätten R.H. Lacke verwenden „mussten“.

"Farbcomputer versagen bei Candy-, Perlmutter- und vielen Metallicfarbtönen."

Das genaue Nachstellen bzw. Rezeptieren der Farbtöne war und ist sehr zeitaufwendig, erfolgt bei R.H. Lacke überwiegend „von Hand“, denn Farbcomputer versagen bei Candy-, Perlmutter- und vielen Metallicfarbtönen. Die jungen Mitarbeiter, alleamt heute noch(!) in der Firma tätig, sammelten viel Erfahrung und Wissen über die Lackherstellung. Nach dem Motto „Die Kunden zahlen unsere Gehälter“ machte R.H. seinen Mitarbeitern stets klar, dass nur die beste Qualität und Kundenbetreuung zum Erfolg führen.

Leider wurden zu Beginn bei R.H. Lacke die heutigen Oldtimerfarbtöne (z.B. 70er Jahre) als uninteressant angesehen, da damals wenig Bedarf vorhanden war. Daher wurde versäumt, sich Originalteile zu sichern, weshalb es heute umso schwieriger ist, gut erhaltene original Farbtonvorlagen zu bekommen. Kunden, die einen der wenigen Oldtimerfarbtöne im Lieferprogramm bestellen konnten, waren besonders glücklich darüber, da es keine original Ersatzteile mehr gab. Diese Freude der Kunden war und ist die Motivation für R.H. viel Arbeitszeit in die Entwicklung von weiteren, noch nicht lieferbaren Farbtönen zu investieren.

Im Laufe der Jahre kamen so auch Farbtöne europäischer Motorrad-

hersteller wie Ducati, Aprilia und BMW dazu. Mit Anfang 60, nach knapp 20 Jahren pendeln zwischen Nord- und Süddeutschland, dachte R.H. über die Zukunft der Firma nach. Keines seiner sechs Kinder, davon zwei damals noch zu jung, war von der Idee zunächst begeistert in den „Norden“ zu ziehen und das Familienunternehmen dort weiterzuführen, da alle in Süddeutschland ansässig waren.

„Nur wenn man etwas selbst macht, kann man herausfinden was besser gemacht werden muss“.

Also beschloss R.H. in Hüffenhardt ein Labor mit Lackiererei zu bauen, um notfalls dort weiter im Lack rühren zu können. Viele Kunden behaupteten, seine Motorradlacke seien gut, jedoch konnten R.H. und seine Mitarbeiter dies nie selbst am Objekt sehen. „Nur wenn man etwas selbst macht, kann man herausfinden was besser gemacht werden muss“. Zum Glück konnte mit Herrn Franke ein Lackierer gefunden werden, der dem R.H. Qualitätsstandard entsprach und als Motorradfahrer Verständnis für die oft „komplizierten“ Motorradteile aufbrachte. Ein geduldiger und qualitätsbewusster Lackierer schafft es mit R.H. Lacken nahezu perfekte Lackierergebnisse zu erreichen. Sein Motto „Die fertig lackierte Fläche sollte so glatt sein, dass eine Fliege nicht darauf bremsen kann“. Das Ergebnis wird immer wieder durch positives Kundenfeedback bestätigt. Einige Beispiele finden sich auf den folgenden Seiten.

Rudolf Hartjens entdeckte übrigens für sich selbst erst mit Ende 60 die Leidenschaft für Zweiräder. Er ist auch heute noch nahezu täglich in der Firma und fährt die 5 km lange Strecke zur R.H. Lackiererei bei regenfremem Wetter entweder zügig mit seiner 1976er Kreidler Florett RMC in capriblau oder mit der etwas gemächlicheren Herkules Prima 5 von 1985 in grünmetallic, stilette übrigens jeweils mit zum Fahrzeug in gleicher Farbe(!) lackiertem Helm.

Im Jahr 2007 konnte R.H. seinen Sohn Gerd zur Übernahme des Standortes in Twistringem überzeugen, woraufhin Gerd Hartjens sich nach langjähriger Musikerkarriere in den Lack „stürzte“ und das R.H. Lacke Team im „Norden“ seitdem anführt. Seit August 2014 wird R.H. von seiner Tochter Lorena Hartjens, Lacktechnikerin, zeitweise im Labor in der Lackiererei unterstützt. So ist sichergestellt, dass das Unternehmen im Familienbesitz und weiterhin am Puls der Zeit bleibt. Derzeit geht z.B. der Trend u.a. in Richtung weiße und matte Farbtöne. Dafür wurden bei R.H. Lacke 2K-Klarlacke in verschiedenen Mattierungsgraden entwickelt. Die Nachfolgenera-tion von R.H. sorgt dafür, dass auch die Entwicklung weitergeht und das Portfolio von R.H. Lacke stetig erweitert wird.

"Da sich die meisten Motorradfahrer eine perfekte Lackierung wünschen, ist es empfehlenswert, einen Lackierer zu suchen, der z. B. selbst Motorrad fährt."

Im Motorradbereich gibt es grundsätzlich weniger Uni-Farbtöne, sondern vor allem Metallic-, Perl- und Candyfarbtöne. Da ein Großteil der Motorradfarbtöne „Dreischichter“ (Vorlack, Lasur/Perlmutterlack, Klarlack) sind, empfiehlt es sich logischerweise die Lackierung mit R.H. Lacken von einem Profi machen zu lassen. Selbst R.H. Lacke in Hüffenhardt brauchte anfangs sehr viel Übung, um diese schwierigen Mehrschicht-Farbtöne perfekt zu lackieren. Dem Laien fehlt oft das „Know-how“ wie viele Schichten lackiert und welche Abluftzeiten eingehalten werden müssen, etc. Da sich die meisten Motorradfahrer eine perfekte Lackierung wünschen, ist es empfehlenswert einen Lackierer zu suchen, der z. B. selbst Motorrad fährt und/oder die nötige Geduld für die teilweise sehr „kurvigen“ und schwer handhabbaren Teile aufbringt. Manchen geübten „Do-it-yourselfern“ mögen solche Lackierungen gelingen, jedoch ist das Ergebnis oft nicht zufriedenstellend. Von einer Garagenlackierung ist daher abzuraten und dies dem Fachmann zu überlassen, vor allem wegen fehlender gereinigter(!) Zu- und Abluft beim Lackieren. □



Honda Dax - R4-C - candy ruby red



Honda Dax - PB3C-C - candy sapphire blue



links und nächste Seite:
Honda Monkey Z50A
PB3-C-C – candy
sapphire blue /
NH-24 / NH-1



Kontakt:

R.H. Lacke GmbH

Industriestraße 18 – 27239 Twistringen

Telefon (0 42 43) 2088 + 8887 – Telefax (0 42 43) 8012

Hauseigene Spezial-Lackiererei für Motorradteile

Am Gänsgarten 8 – 74928 Hüffenhardt

Telefon (0 62 68) 92 77 37 – Telefax (0 62 68) 92 87 31



Made in Germany: Blinkerhalter für die Dax

TEXT UND FOTOS:

REINHARD WEIß "GARLARDO"

Hallo Freunde, damit uns allen ein Licht aufgeht, erzähl ich euch mal was über meine Blinker Halterung:

Bei der Restauration meiner Honda Dax ST50 stand relativ früh fest, dass da Blinker 'ran müssen. Kein Problem dachte ich mir, die Honda Dax ST70 hatte ja serienmäßig Blinker dran und Ersatzteile gibt's bei CMS – NO Problem.

Also auf die Seite geschaut und nach den Ersatzteilen gesucht, die Ernüchterung kam relativ früh – ups, der Blinker Halter für hinten ist nicht mehr lieferbar. O.k., dachte ich mir, kein Problem, es gibt ja das große Auktionshaus 1-2-3, schon hab ich einen – aber auch da gab es nichts – jetzt wird's eng. Also mal bei Ebay über den großen Teich geschaut – da gab es zwar einen, aber der muss

wohl vergoldet gewesen sein – nein, für einen gebrauchten Halter gebe ich keine dreistellige Summe aus.

Also dachte ich mir, eigentlich ist ja nicht viel dran an so einem Blinker Halter, da bastelst dir halt selber einen. Kurz in den Keller gegangen und mal geschaut, wie ich das am besten angehe. Es war schnell klar, dass der Halter in Richtung originaler Optik gehen sollte. Hab also im ersten Schritt ein Blatt Papier genommen und skizziert. Im zweiten Schritt war dann klar, der Halter wird 5 teilig und zwar zwei Seitenteile, eine Gewindehülse in der Mitte und je Seite eine gekaufte Blinker Stange.

Nachdem alles soweit klar war, musste ein Plan her, wie ich das herstelle, leider habe ich weder CNC Fräse noch Drehbank.

Mit meiner Skizze hatte ich zwar die Basis, aber für was Gescheites reichte das nicht, ich brauchte also ein CAD Programm, mit dem ich die Seitenteile exakt zeichnen konnte.

Das World Wide Web befragt und schon hatte ich so ein Programm – mit null Ahnung fing ich an, meine Skizze auf digital zu übertragen – ehrlich gesagt brauchte ich zwei Wochen, bis ich einigermaßen damit umgehen konnte, aber dann ging es fix.

Nun da ich alles soweit digitalisiert hatte, brauchte ich nur noch eine Firma, die mir die Seitenteile lasert und mir das Gewindemittelteil herstellt. Es sollte alles in einen bezahlbaren Rahmen bleiben, aber mit ein bisschen Suchen habe ich jemanden gefunden, der mir die Seitenteile aus Edelstahl laserte und wiederum eine andere Firma, die mir das Mittelstück incl. Gewinde herstellte.

Kurz um, ein paar Wochen später klingelte der Postbote und ich bekam zwei Päckchen – ja genau, meine Teile für die Blinker Halter waren da. Klar hab ich gleich ein paar mehr machen lassen, ich wusste, es gibt

bestimmt jemanden, der wie ich auch so einen Halter braucht.

Aber so roh konnten die nicht bleiben, also ab in den Keller, die Poliermaschine angeschmissen und ein bisserl Bling-bling 'ran gezaubert. Der Zusammenbau war dann Plug & Play, einfach die Teile ineinander geschraubt und am Rahmen der Dax

verschraubt. Leider wusste ich zu dem Zeitpunkt nicht, dass es da Unterschiede bei den Rahmen gab, das heißt, bei den ST70 war innen eine Mutter eingeschweißt, die gab es bei den ST50 nicht. Aber egal, die ST70 brauchen ja eh keinen Halter, die haben ja serienmäßig schon einen.

Bei unseren alten Schätzchen muss man halt manchmal etwas kreativ sein – aber geht nicht gibt's nicht ☺. So, und jetzt kann geblinkt werden was das Zeug hält...

Besten Dank nochmal an Gerhard (Athener) der mich für diesen Artikel angeschubst hat.

Euer Reinhard (GarlarDO)



So könnte das gehen...



Blinkerhalter "New Style"



Blinkerhalter "Modell 1"



Fertig und Einzelteile montiert...



...natürlich ein paar mehr machen lassen...



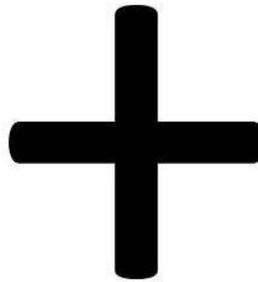
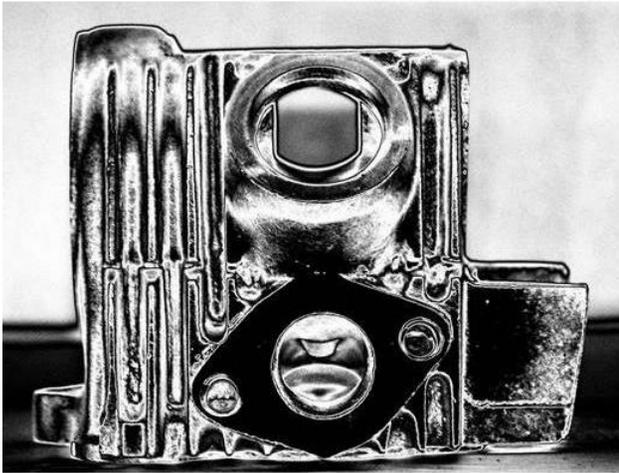
...und sieht gut aus...



...aus jeder Perspektive!



Pizzavernichtas Zylinderkopf-Special



TEXT UND FOTOS:
TOBIAS HANTSCHEL "PIZZAVERNICHTA"

Wie ich auf den Titel komme? Naja, es ist doch immer dieselbe K****, wir meinen, Alles zu kennen und dabei gibt's noch jede Menge zu entdecken. Dieser Artikel soll einfach mal ein wenig überraschen. Nicht, dass man HONDA nachsagen könnte, sie bauten nur zwei Versionen unserer OHC Motoren. Es gab - wenn man den Hubraum nun mal außen vor lässt - wohl drei oder vier Varianten, was unsere Motoren betrifft. Die Zündungsunterschiede sind hier nur das i-Tüpfelchen. Ich habe derzeit nur die nachfolgend gezeigten Zylinderköpfe zur Hand - China möchte ja keiner sehen und die Tuningdinger haben meines Erachtens hier jetzt nichts zu suchen.

Zum Vergleich hatte ich folgende Zylinderköpfe:

- ST70 6V Basis (087)
- ST70 um 1982 - vermutlich von der Franzosen-Dax (GB1)
- ST50 6V Basis (041)
- SS50
- Z50ME
- C50C Kopf - GB2 Basis
- AB23 Kopf - GK4 Basis

So...das klingt jetzt alles erstmal total verwirrend, mit 087, 041, GB1, GB2, GK4.... Ok, das hat mit den Bestellnummern - ziemlich genau den drei Ziffern in der Mitte - zu tun. Auf vielen Kolben steht sogar die jeweilige Zahl drauf (zumindest von GB2 und GK4 kenne ich es so).

Egal, bevor ich da mit Halbwahrheiten verwirre, kommen wir nun zu den wesentlichen Dingen: Bildern.

ST70 6V



Ich konnte leider nur Bilder von der jüngeren Version davon machen - hier ist die Kalotte im Brennraum bereits rein aus Alu. Bei den älteren wäre hier, wie von den ST50 gewohnt, eine Stahlkalotte eingegos-

sen. Ok, macht nichts, die Daten sind sonst gleich:

- Gleitgelagerte Nockenwelle - beide Lager gleicher Durchmesser (29mm), Nockenwelle 72mm lang (Auflagefläche Nockenrad - Ende Nocke Auspuffseite)
- Einlassventil misst 24mm (65mm lang), Auslassventil 21mm (64mm lang). Beide Ventile haben eine "7"
- Einlasskanal hat 22mm, Auslasskanal 19,5mm
- Brennraumdurchmesser 47mm, eine leichte Fase ist vorhanden mit ca. 1mm Breite
- Kühlrippen sind mit denen der ST50 vergleichbar (meine Bilder zeigen, dass jemand mit dem Dremel gewütet hat)
- Kipphebel messen an den Laufflächen der Nockenwelle 11mm Breite

ST70 GB1



Das auffälligste an diesem Kopf ist eine deutlich breitere Fase vom Brennraum, die Ventile weisen den typischen Schlitz auf, wie wir es von

den ST50 bzw. allen 6V 50iger Köpfen kennen. Die Nockenwellenlagerung ist nun auf der Steuerkettenseite wie gewohnt, aber auf der Zündkerzenseite deutlich kleiner. Hier mal grob im Überblick:

- Gleitgelagerte Nockenwelle - zwei verschiedene Durchmesser (29/20mm) für Nockenwelle mit 72mm Länge
- Einlassventil 23mm (66mm lang), Auslassventil 20mm (66mm lang). Beide Ventile haben einen "Schlitz"
- Einlasskanal 21mm, Auslass 19,5mm
- Brennraumdurchmesser hat 47mm, allerdings mit einer 4mm Fase
- Kühlrippen wie ST70/ST50
- Kipphebel messen an den Laufflächen der Nockenwelle 11mm

ST50 041



Der klassische 6V Kopf. Nockenwellenlagerung wie von den ST70 bekannt. Ventile wie ST70 GB1. Optisch unauffällig. Daten:

- Gleitgelagerte Nockenwelle - beide Durchmesser identisch 29/29 (für Nockenwelle mit 72mm Länge)
- Einlassventil 23mm (66mm lang), Auslassventil 20mm (66mm). Beide Ventile haben einen Schlitz
- Einlasskanal 16-17mm, Auslass 19,5mm
- Brennraumdurchmesser 39mm, keine Fase!
- Kühlrippen unauffällig dimensioniert
- Kipphebel messen an den Laufflächen der Nockenwelle 11mm

SS50

Weil es damals üblich war, möchte ich euch das Teil nicht vorenthalten. SS50 war damals das non plus ultra, was man aus dem kleinen Motor herausholen konnte und dennoch stabil lief. Dieser Kopf fand oft seinen Weg samt dem Motorrumpf in eine Dax, Monkey usw. Der wesentliche Unterschied besteht in einer deutlichen auffälligeren Größe der Kühlrippen und dem größeren Einlasskanal. Der Rest ist unverändert zu den Mokicks.

- Gleitgelagerte Nockenwelle - beide Durchmesser identisch (29/29mm) für Nockenwelle mit 72mm Länge
- Einlassventil 23mm, Auslassventil 20mm. Beide Ventile haben einen Schlitz
- Einlasskanal 21mm, Auslass 19,5mm
- Brennraumdurchmesser hat 39mm, keine Fase!
- Kühlrippen deutlich größer!
- Kipphebel messen an den Laufflächen der Nockenwelle 11mm

Z50ME



Auf diesen Kopf bin ich durch Zufall gestoßen und er hat mich am allermeisten überrascht!

Einlasskanal ab Werk wie SS50, Auslasskanal auch nochmal etwas massiver...aber, dezente Kühlrippen.

An sich der ideale Zylinderkopf, wenn man nicht Dremeln kann und einfach unauffällig bleiben möchte.

Daten:

- Gleitgelagerte Nockenwelle - beide Durchmesser identisch (29/29mm) (für Nockenwelle mit 72mm Länge)

- Einlassventil 23mm, Auslassventil 20mm. Beide Ventile haben einen Schlitz

- Einlasskanal 21mm, Auslass 20,5mm

- Brennraumdurchmesser hat 39mm, keine Fase!

- Kühlrippen unauffällig, wie Serien 50iger

- Kipphebel messen an den Laufflächen der Nockenwelle 11mm

C50C Kopf - GB2 Basis



Diese Art der Zylinderköpfe findet man nur selten bei uns. Hier kann man wunderschön erkennen, dass HONDA auch ein paar Zwischenschritte zwischen den uns bekannten 6V und 12V Motoren gemacht hat. Dieser Kopf zeichnet sich durch einen ähnlich großen Einlass- und Auslasskanal aus, wie von den 6V 50igern gewohnt. Die Nockenwelle weist jedoch zwei verschiedene Durchmesser der Gleitlager auf. Die Ventile sind ein wenig kleiner als die der 6V, aber größer, als die der 12V-Modelle. Der Brennraum ist ein wenig kleiner und weist eine Quetschkante auf.

AB23 Kopf - GK4 Basis

Daten zum Zylinderkopf:

- Gleitgelagerte Nockenwelle - zwei verschiedene Durchmesser (29/20mm) für Nockenwelle mit 72mm Länge
- Einlassventil 21mm (68mm lang), Auslassventil 18mm (67mm lang). Beide Ventile sind gerade, ohne Wölbung oder Markierung
- Einlasskanal 16mm, Auslass 19.5mm
- Brennraumdurchmesser 39mm, hat eine ca.2mm Fase.
- Kühlrippen sind unscheinbar.
- Kipphebel messen an den Laufflächen der Nockenwelle 11mm.



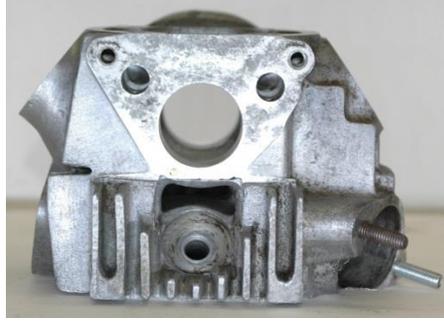
Diesen Kopf haben viele zu Unrecht als Winzling verurteilt. Trotz der kleinen Ventile, lässt er so manchen 6V 50iger beim Starten stehen. Die Kühlrippen sind immer noch unauffällig, wie gewohnt. Nur die Kanäle sind echt sparsam gewählt - 13mm Einlasskanal. Die Nockenwelle ist nun endlich kugelgelagert. Daten zum Kopf:

- kugelgelagerte Nockenwelle (42/28mm) für Nockenwelle mit 70mm Länge.
- Einlassventil 19mm (69mm lang), Auslassventil 16mm (69mm lang). EV mit K4 in der Wölbung, AV mit U4 in der Wölbung.
- Einlasskanal 13mm, Auslass 14mm
- Brennraumdurchmesser hat 39mm, deutliche Fase/Quetschkante von 4mm
- Kühlrippen wie Serien 50iger
- Kipphebel messen an den Laufflächen der Nockenwelle 8mm.

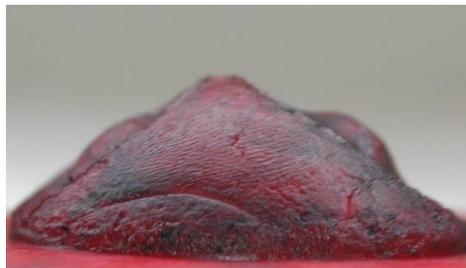
Hier noch einmal im Überblick:

	ST70	ST70 France	ST50	Z50ME	SS50	GB2	GK4
Einlasskanal	22	21	16-17	21	21	16	13
Auslasskanal	19,5	19,5	19,5	20,5	19,5	19,5	14
Einlassventil	24	23	23	23	23	21	19
-länge	65	66	66	66	66	68	69
Auslassventil	21	20	20	20	21	18	16
-länge	64	66	66	66	66	67	69
Brennraum-Ø	47	47	39	39	39	39	39
Brennraum-Phase	1	4	0	0	0	2	4
Kipphebel-Lauffläche-Breite	11	11	11	11	11	11	8
Nockenlagerung (Steuerketten-/Auspuffseite)	29/29	29/20	29/29	29/29	29/29	29/20	42/28
Nockenwellenlänge (Gewindeauflage/Nockenende)	72	72	72	72	72	72	70

ST50 6V



Brennraum



Oben: Brennraum im Profil

ST70 6V



Brennraumprofile

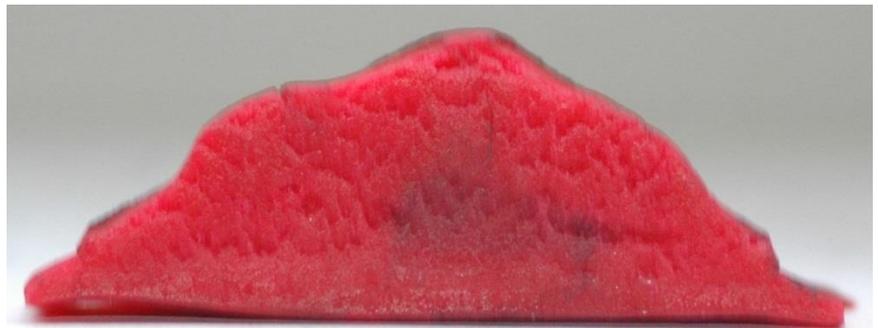
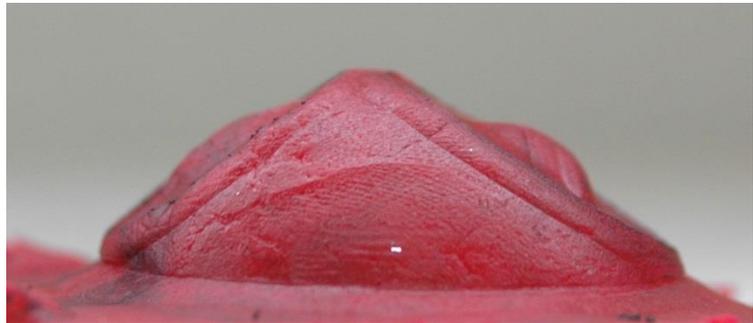
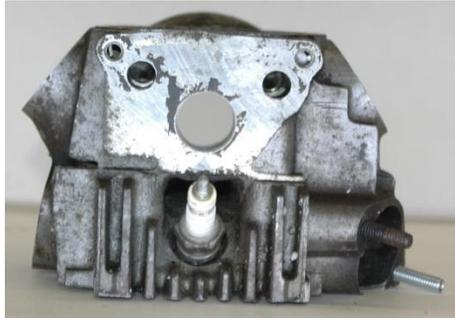
SS50



Z50ME



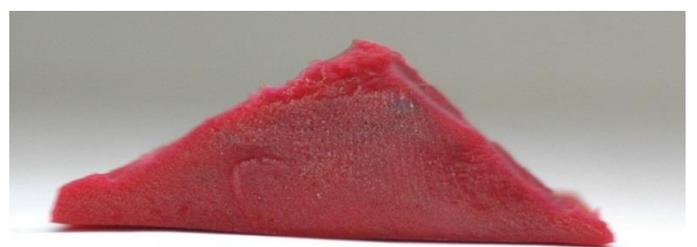
ST70 Frankreich



GB2



GK4 (AB23)



Nockenwellen



Oben: von links nach rechts – ST50 6V-Nockenwelle, GB2, GK4

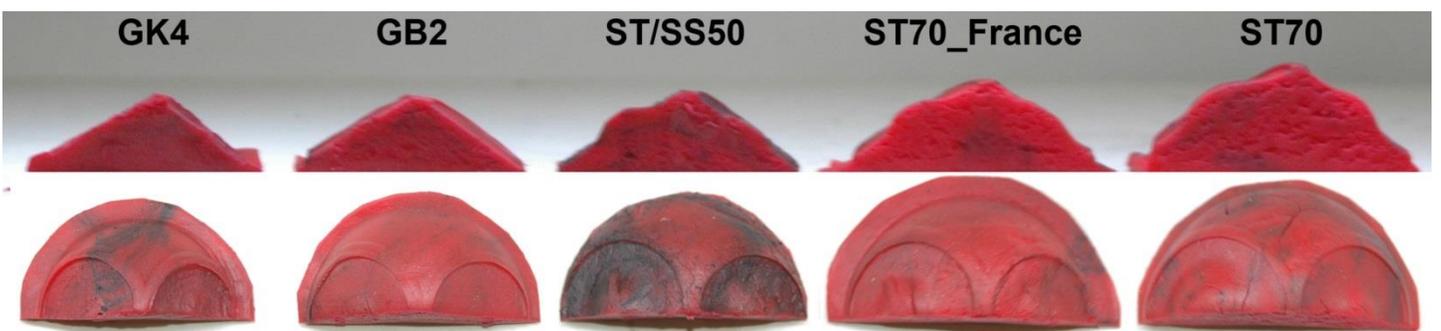


Nockenwelle und Kipphebel ST50 6V



Nockenwelle und Kipphebel GB2

Nockenwelle und Kipphebel GK4



Ventile



Einlassventile, von links: ST70, ST50, GB2, GK4



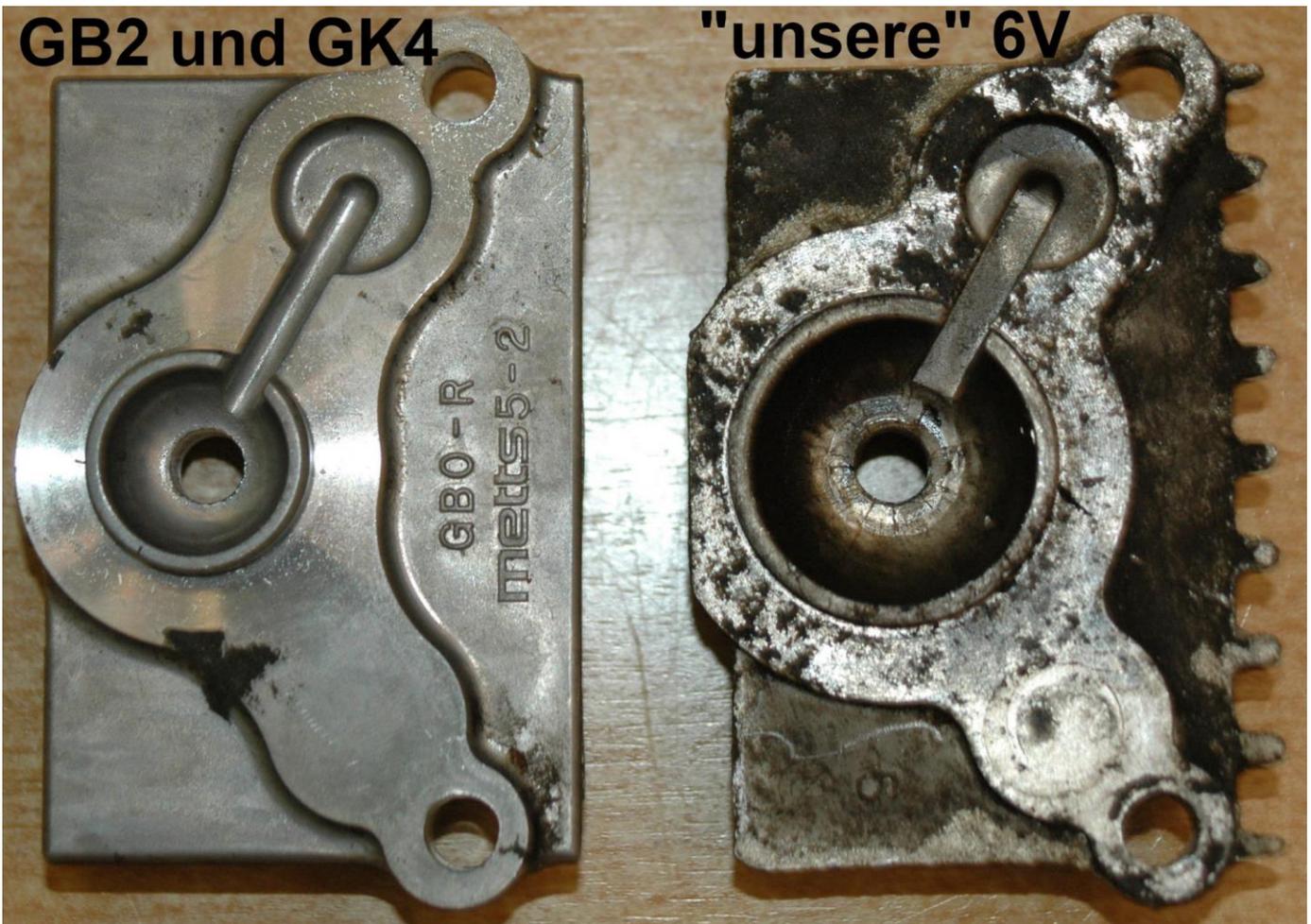
Auslassventile



Nockenwellendeckel R

GB2 und GK4

"unsere" 6V



Mein Traum...



...von der Oldschool-J1

TEXT UND FOTOS:
FABIAN STÖHR "DAXFIEBER"

Es war einer jener trüben Herbstabende im Jahre 2008, als ich gelangweilt im Internet mal wieder nach einer J1 suchte.

Ein frisches Inserat bei mobile.de ließ mich dann hellwach werden: Originale Z50 J1 mit gerade mal 1217km auf der Uhr, incl. originaler Papiere im Bestzustand für 1500 Euro. Standort war Idar-Oberstein. Also gut 4 Autostunden von mir entfernt und so gerade noch so im "Zugriffsradius".

Nach kurzem Telefonat wurde blind gekauft und am folgenden Wochenende abgeholt. Sie stand wohl lange als Deko im Hausflur. Etwas staubig war sie, aber sonst überall wie neu. Der papaw-grüne Lack war völlig makellos und auch der Chrom ohne jeglichen Rost. Ein echter Schatz. So durfte sie erstmal in meinem Arbeitszimmer Platz nehmen, bevor ich

genau wusste, was ich mit ihr machen sollte.

Da ich nicht den Gleichmut besitze, um mit knapp 40km/h durch die Gegend zu rollen, war schnell klar, dass etwas mehr Leistung gefragt war. Das ganze natürlich legal und mit entsprechender Leichtkraftrad-Zulassung.

Im Keller lag noch ein klassischer oldschool-getunter 106cc-Motor im Neuzustand, den ich eigentlich als "Notmotor" für meine Dax in Reserve hatte. Die Dax lief aber mittlerweile mit dem 110er zuverlässig, sodass der Motor quasi frei war.

Anfänglich hatte ich schon etwas Gewissensbisse bezüglich dem tollen Originalzustand der J1. Aber nur als Deko wollte ich sie auch nicht haben. Eine schöne A-Monkey habe ich ja schon als "Lustobjekt" herumstehen. Da sollte die J1 ihrer natürlichen Bestimmung zugeführt werden. Damit das Fahrwerk zur Mehrleistung passt, wurden eine G'Craft +4

Schwinge, Kitaco-Stoßdämpfer sowie verstärkte Führungshülsen für die Klappergabel gekauft.

Da mir die langen deutschen Schutzbleche nie so recht gefielen, wurden sie verkauft und vom Erlös die kürzeren US-Bleche beschafft.

Der Motor erhielt einen 24er-Keihin-Vergaser, sowie den Silencer-Boy-Auspuff von Takegawa. Die Elektrik sollte bei 6-Volt bleiben. Große Nachtfahrten hatte ich eh nicht vor. So hatte ich dann eines Tages eine ziemlich original aussehende J1 mit 106ccm.

Eigentlich ein hübsches Ding aber irgendwie kicke mich das dann doch nicht richtig.

Außerdem war sie vom Motor und somit den Fahrleistungen her meiner Dax zu ähnlich. Was könnte man tun? Mehr Leistung! Also musste ein Superhead+R von Takegawa her. Weil's dann mit der vorne liegenden Kupplung eng wird, entschied ich mich noch für die 5-Scheiben-

kupplung mit dem schönen Deckel und dem Ölfilter mit Thermostat. Also wurde der Motor wieder zerlegt und die schönen Komponenten eingebaut. Zündung sollte die originale SS50-Zündung bleiben. Wie gesagt, war mir das Licht egal. Und 'ne Unterbrecherzündung mit Superhead fand ich sehr cool.

Wegen der Gabel hatte ich lange überlegt, was ich machen soll. Klar war, dass wegen der zu erwartenden Leistung eine Scheibenbremse rein musste.

So entschied ich mich für eine gekürzte Nice-Gabel, die in das originale Gabeloberteil

eingebaut wurde. Dies hatte ich bei Dirk Blohm in Auftrag gegeben und es wurde tadellos gearbeitet. Als Bremsanlage kam natürlich auch die Nice-Bremse mit einer 155er-Braking-Scheibe rein.

Um den Motor ausreichend zu füttern, entschied ich mich für den PE28 von Keihin.

Als Auspuff kam der große Bruder des Silencer-Boys, der Z-Type 2 von Take an's Moped. Damit hört sich der Ton wirklich sehr verträglich an und auch die Optik bleibt sehr original.

Im Mai 2011 wurde das Fahrzeug nach §21 überprüft und als Leichtkraftrad zugelassen.

Die ersten offiziellen Fahrten verliefen, was die Leistung anging, sehr erfreulich.

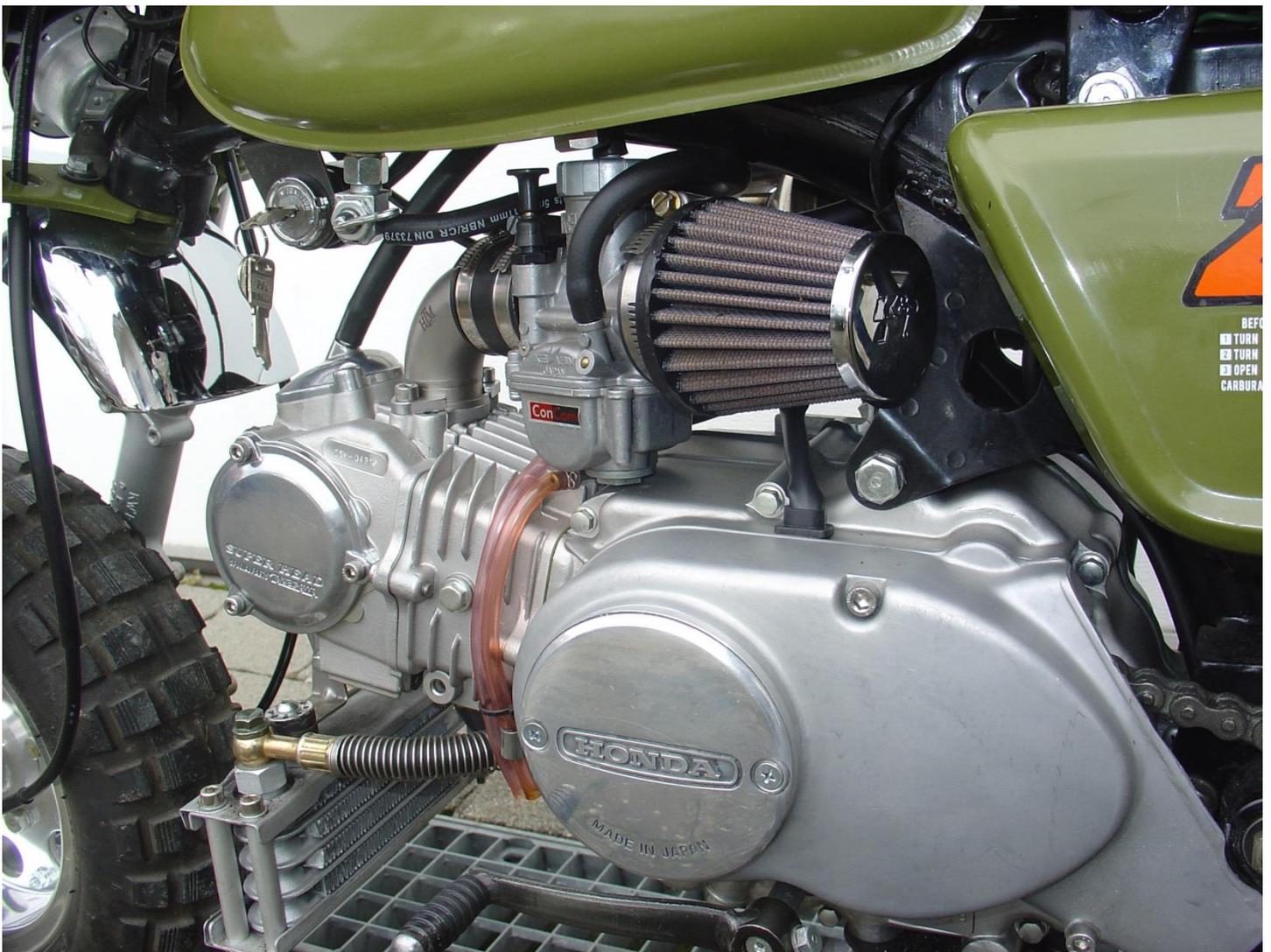
Allerdings wünschte ich mir schnell ein enges 5-Gang-Getriebe, damit ich die Berge nicht ständig mit schreiendem Motor im 3. Gang erklimmen musste. Hier bestand also echter Handlungsbedarf.

Leider hatte ich dann aber einen unerwarteten Motorschaden. Die Mutter, welche das Polrad auf der Kurbelwelle halten sollte, hatte sich eines Tages gelöst und durch die dadurch entstandenen Schwingungen, brach der Wellenstumpf einfach ab. Was für ein Ärger! Aber ich hatte

großes Glück, dass sonst nichts kaputt gegangen ist.

Nach reiflicher Überlegung entschied ich, mich von der 6-Volt-Elektrik zu verabschieden. Das schwere Polrad und die Kontaktzündung waren wohl für so ein heißes Motorle nicht so ideal. Also wurde eine neue Kitaco-Kurbelwelle mit 12-Volt-Zapfen und 51mm Hub bei Frank Thom geordert. Es folgten endlose Wochen des Wartens, da die Welle in Japan bestellt werden musste. Zeit, um sich nach einer passenden Zündung umzusehen.

Ich entschied mich für eine sog. "Mini-Zündung". Um das Ganze elektrisch sauber einzubinden, nahm ich mit unserem Foren-Freund Klaus Geyer Kontakt auf. Er überlegte, wie die 12-Volt-CDI-Zündung in den originalen J1-Kabelbaum integriert werden konnte. Weiterhin ohne Batterie und ohne am Kabelbaum zu schneiden. Wie von ihm gewohnt, dauerte die Lösung nicht allzu lange



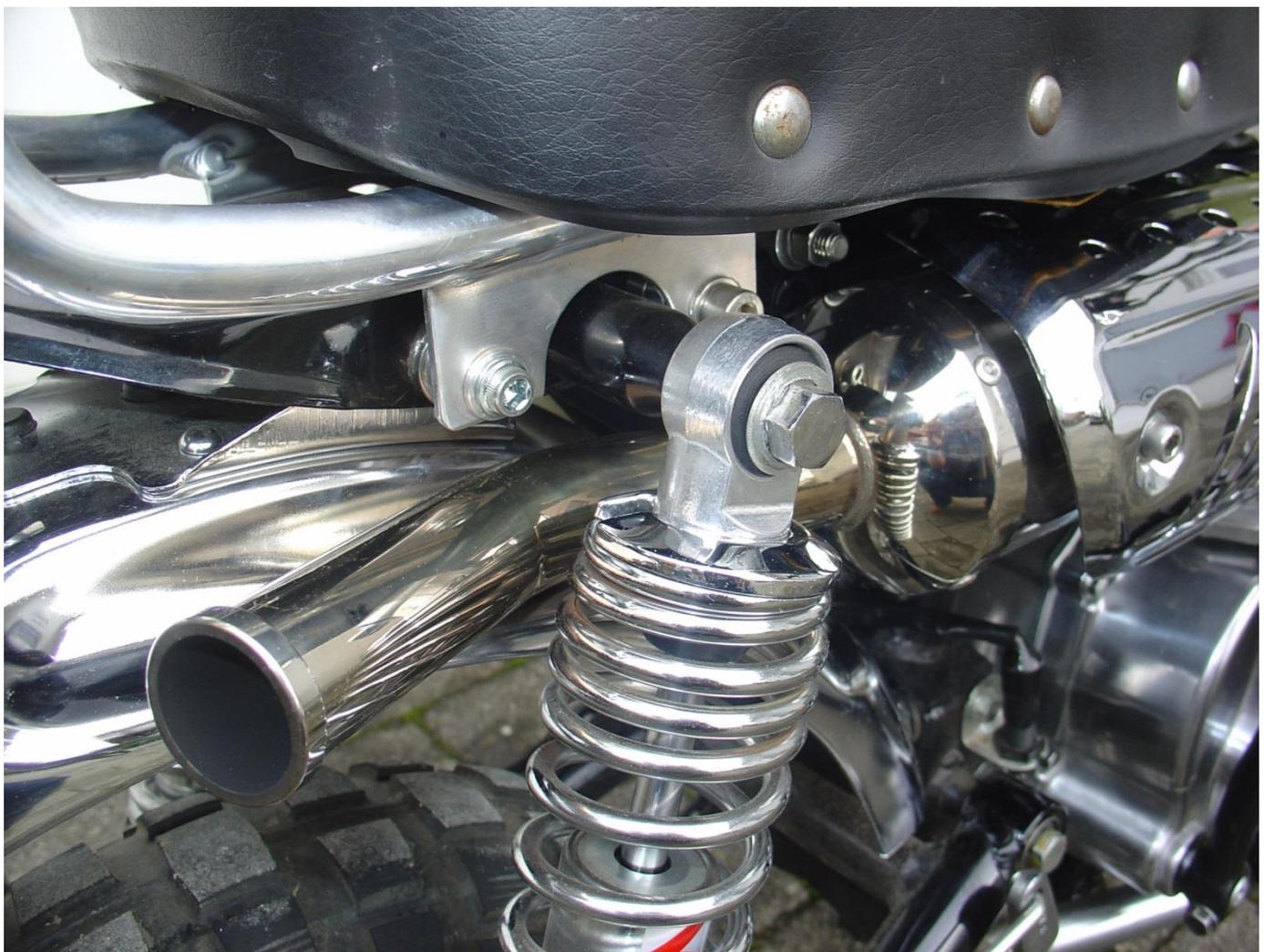
und funktionierte auf Anhieb. Danke dafür noch mal an dieser Stelle, lieber Klaus.

Und wie fährt's? Brutal! Der kleine Motor ist wahnsinnig drehfreudig. Auch weil nun keine Massen mehr an der Kurbelwelle hängen, die erst in Schwung gebracht werden müssen. Das Getriebe ist von der Stufung her einfach perfekt und lässt sich traumhaft schalten. Auch das Fahrwerk mit der Nice-Gabel und den

Kitaco-Dämpfern ist sehr harmonisch. Die Bremse sehr gut zu dosieren und wirksam. Vor kurzem konnte ich dann noch als i-Tüpfel eine neuwertige G-Craft-Ruckdämpfernabe im Forum kaufen.

Das ist wirklich ein Sahneteil von allererster Güte.

Nun ist sie also endlich fertig, mein Traum von der Oldschool-Monkey. Immer noch sehr original anzuschauen, aber mit richtig Power. □





Ein kurzer Vergleich der Daytona Rennzündungen 35 W und 130 W

TEXT UND FOTOS:
THOMAS ROHLOFF "QUADZEI"

Ein Problem bei unseren etwas getunten Motoren ist immer wieder, eine Zündung zu finden, die einerseits die Belastung des Kurbeltriebs gering hält, andererseits genügend elektrische Energie erzeugt für ein Fahren bei Dunkelheit. Seit einigen Jahren ist unter anderem die „kleine“ Rennzündung von Daytona am Markt, mit einer Leistung von 35 W - und jetzt seit kurzem eine „mittlere“ Zündung, mit 130 W bei 7000 Umdrehungen. Die 35 W Lichtmaschine kann man mit einem Spezial Limaregler von unserem Forumsmitglied Elektrolurch noch etwas pimpen, so dass es wenigstens für echte 35W reicht, ist aber meiner Meinung nach keine Erleuchtung.

Hier mal die technischen Daten der 35W Anlage:

Durchmesser Polrad	77mm
Gewicht	630 g
Leistung	35 W

Neupreis damals deutlich über 200€.

Die größere Anlage ist bei richtiger Verdrahtung da schon deutlich besser, es reicht für allerlei elektrische Verbraucher, ohne dass man das Gefühl hat, jetzt ist die Grenze er-

reicht.

Einen Umbau auf massefrei kann man sich sparen, es kann der alte Standard Regler verwendet werden.

Die technischen Facts sehen so aus:
Polrad Durchmesser 103mm
Gewicht 730g, Leistung 130W bei 7000 Umdrehungen.

Offizieller Neupreis mittlerweile knapp 300 €.

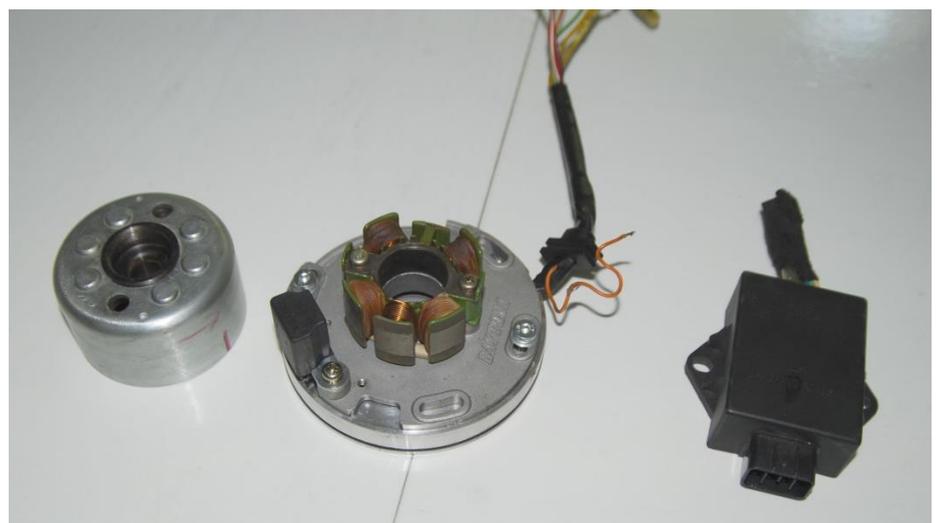


BILD: 35W-LICHTMASCHINE



BILD IM VERBAUTEN ZUSTAND OHNE POLRAD



Die CDIs sind äußerlich gleich und mit 75x56x30mm auch schon etwas größer, bieten aber 4 verschiedene Zündkurven, von motorschonend bis Race.

Das Titelbild zeigt eine Monkey im Standgas tuckernd, mit 55W H4, 21 W Bremslicht und 5 W Rücklicht, alles gespeist von der 130W Lima und nicht über Batterie.

Meine persönliche Empfehlung ist, eindeutig die 130W Anlage zu verbauen, gerade unter dem Sicherheitsaspekt auch bei Tag mit ausreichend Licht fahren zu können. Mal ehrlich, wer ist schon dauernd auf der Rennstrecke unterwegs? □

LINKS: BEIDE POLRÄDER IM VERGLEICH



DIE BERGE HABEN UNS GERUFEN !

TEXT UND FOTOS:

BERND DÖPPER "TURBODÖPI" / VEREINSMITGLIEDER

Da wir die Jahre 2012 und 2013 in den Dolomiten verbracht hatten, war diesmal wieder "back to the roots" angesagt.

Insgesamt 13 brandheiße und hochmotivierte Hondatreiber schlugen ihr Lager im Gasthof Paflur (www.paflur.com) in Tanas nahe dem Stilfser Joch auf. An Fahrzeugen waren Daxe, Monkeys und eine SL70 vertreten. Unter 17PS hatte wahrscheinlich niemand und das war auch gut so, da die Streckenführung über die gefahrenen 500 km sowohl Mensch als auch Maschine stark beanspruchte.

Mit dem Wetter hatten wir einfach nur Glück, denn 2 Grad Celsius oben auf dem Stilfser Joch sind allemal besser als eine nasse Hose unten! Sowohl vor als auch nach unserer Tour vom 12.- 15. September war das Wetter in den Alpen grausig und an eine Tour nicht zu denken.

Für 2015 ist auf jeden Fall klar: wir werden dem Ruf der Berge wieder folgen! □

Auch 2014 fand die inzwischen traditionelle Alpentour der Dax und Monkey IG e.V. statt.





EUREGIO-TOUR 2014



Spaß macht zusammen noch mehr Spaß

TEXT UND FOTOS:
CHRISTOPHER LOTZKAT "GRASCHI"

Bereits zum zweiten Mal fand dieses Jahr die Euregio-Tour statt. Euregio – das bedeutet eine regionale Tour durch zwei Länder Europas. Die Strecke führte durch die Region Niederrhein und durch Teile Hollands.

Dieses Jahr wurde für die Tour ein ganzes Wochenende veranschlagt. Am Samstag, den 27.09.2014 wurde eine Tour für überwiegend schnelle Fahrzeuge geplant. Es war angedacht, mindestens 70km/h fahren zu können. Für die kleinen Mokicks (oder auch die schnellen Fahrzeuge, deren Fahrer aber nicht ganz so schnell fahren wollen) war dann der Sonntag, der 28.09.2014, reserviert. Die Strecke war vorab zwar geplant,

sollte aber, je nach Lust und Wetterlage, beliebig verändert werden können. Das Ziel: Einfach Spaß haben, fahren und alles andere, was den Alltag, die Arbeit, Stress oder schlechtes Wetter vergessen lässt.

Vorweg: Alle Ziele wurden erreicht. Mit dabei waren dieses Jahr wieder unsere niederländischen Freunde. Sie waren nicht nur fahrende Gäste, sondern sorgten auch dafür, dass wir auf der anderen Seite der Grenze sowohl wunderschöne Strecken kennenlernen konnten als auch dafür, dass durch eine Stärkung mit holländischen Spezialitäten eine reibungslose Weiterfahrt garantiert war. Durch diese Mitarbeit wurde die Euregio-Tour erst zu einem Erlebnis. An dieser Stelle vielen Dank dafür. Start zur ersten Tour war am Samstag gegen 11:00 Uhr. Bereits

auf dem Parkplatz in Kalkar konnte man den ein oder anderen für die Fahrzeuge der Mitfahrer begeistern.



So werden Daxfahrer ganz schnell zu Monkeyliebhabern und umgekehrt. Und wenn man als Daxfahrer auch ein solcher bleiben wollte, dann konnte man sich an einer wunderschön restaurierten ST70 kaum satt sehen. Auch die holländischen C50 Fahrzeuge waren schön anzusehen. Bereits vor der Abfahrt war also für allerlei Gesprächsstoff gesorgt.

Nach dem lautstarken Losknattern von knapp unter 20 Fahrzeugen (die meisten hatten ordentlich Lautstärke zu bieten) ging es durch niederrheinisches Gebiet in Richtung Holland. Nach 20km gab es die erste kurze Raucher- Pinkel- und Abkühlungspause. Letztere war besonders für mich wichtig. Meine Dax war deutlich zu kurz übersetzt, drehte entsprechend dauerhaft trotz geringen Geschwindigkeiten um die 70km/h sehr hoch. Die Öltemperatur war entsprechend nach den ersten 20km bereits bei 120°C angekommen. Wie sich später herausstellte, war das noch recht kühl. Insgesamt reichte die Thermometeranzeige nicht aus, da die Temperatur über 140°C stieg. Das führte dazu dass irgendwann der Kupplungsmechanismus rupfte. Zu wenig fett, zu warm. Durch die Pausen zwischendurch war das aber kein allzu großes Problem. Dank Sebastian wurde das auch direkt im Anschluss an die Ausfahrt korrigiert. Neben einem losen Krümmer – der Dank vorhandener neuer Muttern schnell wieder fest war – gab es sonst keine weiteren Ausfälle an diesem Tag.



Eine große Pause musste dann natürlich auch noch her. Schließlich ist Moped fahren Sport und was wären Sportler ohne ordentliche Ernährung? Als Deutscher in Holland gibt es da nur eine einzige Option: Friet Speciaal und Saté Sauce. Dazu Frikandel Speciaal oder normal je nach Geschmack. Für den Unkundigen – so wie mich bis dato auch: Das sind lecker Pommes mit Ketchup, Majo, Zwiebeln und wer Saté Sauce wollte, hat statt Ketchup eine wirklich sehr gute Erdnussauce dazu bekommen. Frikandel bedeutet eine Wurst aus Gehacktem, die es – ebenso wie Friet – mit den genannten Zutaten für „Speciaal“ gibt. Sportliche Ernährung wie sie im Buche steht.

Ordentlich gestärkt ging es weiter. Zunächst durch Holland, auf dem Damm, durch die holländischen „Berge“ weiter zurück in Richtung Deutschland. Ein paar Tankstops gab es für die Daxfahrer – natürlich leicht belächelt von den Monster-tank-Affenfahrern – auch noch. Zwischendurch hatten wir auch mal verlorene Mitfahrer zu beklagen, die wir aber, auch dank einer sehr schnellen Monkey und motiviertem Fahrer wieder gefunden haben. An einigen der Punkte dieser Reunion wurden dann kurzerhand auch wieder die Fahrzeuge der Mitfahrer in Beschlag genommen. Einfach faszinierend diese Vielfalt.



Das Ende des Tages bedeutete das Ende der ersten Hälfte der Euregio-Tour. 180km zeigte der Tageskm-

Tacho. Das Zusatzgewicht der holländischen Spezialitäten (oder war es Folge davon und früherer Exzesse mit anderen Leckereien?) ließ während der Fahrt die Polsterung der Sitzbank verschwinden, das Metall härter werden, die Federung der Dax starr werden oder so ähnlich. Jedenfalls schmerzte der Hintern, aber die Truppe, die Strecke und die Aussicht auf ein kühles Blondes ließen das alles schnell vergessen. Ein toller erster Tag mit dem Fazit: Gemeinsam macht Spaß noch mehr Spaß. Gemeinsam mit verschiedenen Fahrzeugen, vielen verschiedenen Charakteren, verschiedenen Nationalitäten in verschiedenen Ländern aber mit einer Gemeinsamkeit: Freude am Fahren und ein bisschen Verrücktheit im Charakter. Der zweite Tag war der Tag der Gemütlichkeit. Obwohl wir mit den großen Fahrzeugen am ersten Tag nicht wirklich sehr schnell unterwegs waren, sollte die langsame Ausfahrt nicht nur dazu dienen, auch die langsamen Fahrzeuge zu bedienen, sondern auch die Seele baumeln zu lassen, mehr von der Umgebung mitzubekommen, abzuschalten und das Leben zu entschleunigen.

Treffpunkt war auch hier wieder der Parkplatz in Kalkar. Hier gab es zunächst ein Bild, das zeigt, dass genau die eben angesprochenen Aspekte für viele ein Argument sind: Es waren hauptsächlich Fahrzeuge mit großem Kennzeichen anwesend. Viele davon mit maximaler Höchstgeschwindigkeit unter 70km/h aber einige auch mit 125ccm und mehr. Natürlich waren auch kleine Kennzeichen vorhanden, aber insgesamt sprach das Bild eher für eine schnelle Ausfahrt. Ich persönlich möchte es jedem ans Herz legen, hier mal dabei zu sein und zu erfahren, wie viel Spaß eine Ausfahrt mit schnellen Mopeds aber langsamer Fahrweise machen kann.

Auch heute waren die Nachbarn aus Holland wieder dabei. Meine persönlichen Hingucker waren dabei drei Maschinen aus Holland. Zum einen die kleine Baja mit Handkupplung.

Winzig klein, sehr bequem und ein super Typ als Fahrer. Das zweite war das japanische Modell einer Honda S65 von Thijs mit einer Weinkiste auf dem Gepäckträger. Schönes und schnelles Fahrzeug mit einem gewissen Flair. Zu guter Letzt die umgebaute C50 in matt schwarz mit weißen Applikationen von Ralph vom chalopy-Blog (chalopy.blogspot.de/). Das Kennzeichen zur Seite versetzt, Tacho in der Frontverkleidung eingearbeitet und eine optisch ansprechende Vergaserkonstruktion.

Die Strecke für die langsame Ausfahrt war eigentlich etwas kürzer ausgelegt. Insgesamt waren wir aber dann dank dem guten Wetter, der tollen Stimmung und der einigermaßen zuverlässigen Fahrzeuge doch 170km unterwegs. Erneut hatten wir super Strecken und der Wettergott war mehr als gnädig mit uns. Nach einem so verregneten Sommer fast ein Wunder. Aber wenn Engel reisen, ist Petrus nun mal gnädig.

„Einigermaßen“ zuverlässig heißt, dass wir zwischendurch doch die eine oder andere Reparatur durchführen hatten. Der erste operative Eingriff wurde durch eine defekte Schraube am Ansaugkrümmer einer Monkey verursacht. Eine passende neue Schraube war schnell gefunden.

Der nächste Ausfall wurde bemerkt, nachdem eine rote Dax abhanden-

gekommen war. Ein Suchtrupp wurde losgeschickt, aber es stellte sich heraus, dass sich lediglich die Abfahrt von der Ampel auf Grund eines gerissenen Kupplungszugs verzögert hatte. Der Suchtrupp konnte entsprechend schnell zurückkehren. An der nächsten Tankstelle war die Truppe dann wieder zusammen und auch hier konnte ein Reparaturkit für den Kupplungszug aus einem Rucksack gezaubert werden. Die international besetzte Boxcrew hatte innerhalb weniger Minuten eine einwandfreie Reparatur vollzogen und die restliche Fahrt verlief für dieses Fahrzeug problemlos.



Von mangelndem Sprit (bei einer anderen roten Dax) auf Reservestellung mal abgesehen – sorgte dann

nur noch ein überlaufender Vergaser (wieder an einer roten Dax – das musste Karma sein) für eine Wartungsunterbrechung. Auf einem Radweg wurde der Vergaser zerlegt. Das reichte ihm wohl schon, denn ab da war alles in Ordnung und er konnte ohne Eingriff wieder zusammengebaut werden. Merkwürdigerweise war danach alles voll funktionstüchtig. Die Fahrt wurde fortgesetzt.

Von da an lief alles wie geschmiert. Die Sonne ging bereits langsam unter und wir fuhren mit noch verbliebenen 10 Fahrzeugen (zwischen durch wurden wir wegen noch ausstehender längerer Heimfahrt weniger) gemütlich zurück zum Treffpunkt. Alle Fahrzeuge kamen auf eigener Achse zurück was den Tag final abrundete.

Mit dem Versprechen im nächsten Jahr wieder eine Tour zu fahren verabschiedete man sich und bedankte sich bei unseren holländischen Freunden. Das möchte ich an dieser Stelle zum Abschluss auch nochmal tun. Vielen Dank für die Organisation, die Tourplanung, das freundliche Miteinander, das gute Essen und den Spaß den wir hatten. Insbesondere Danke an Sebastian und Theis, die die Hauptakteure dabei waren.

Bis zum nächsten Jahr. Ich werde wieder dabei sein. Vielleicht kann ich bis dahin ja auch das ein oder andere Wort holländisch. □



Leistungsmessung an Lichtmaschinen für "Dummies"

TEXT UND FOTOS:

KLAUS GEYER "ELEKTROLURCH"

Bei Diskussionen auf Treffen und in Foren taucht immer wieder die Frage auf, was leisten unsere Lichtmaschinen denn wirklich. Viele vertrauen dabei den Hersteller- oder Händlerangaben und wenn dann wirklich die gesamte Beleuchtung eingeschaltet wird, bleibt das Licht eher im Bereich einer Weihnachtskerze. Ist nun die Lichtmaschine defekt, oder kann sie nicht mehr? Wie findet man das heraus, oder wie kann man das messen?

In der Tat ist die Ermittlung der tatsächlichen Leistung nicht ganz einfach. Wenn man's genau haben will, braucht man einen Antrieb, der die Drehzahl konstant halten kann, ein paar Messwiderstände und mindestens zwei Multimeter. Für die Allermeisten ist dieser Aufwand viel zu hoch, aber es gibt auch eine einfachere Möglichkeit, die Leistung ohne große Vorkenntnisse zumindest

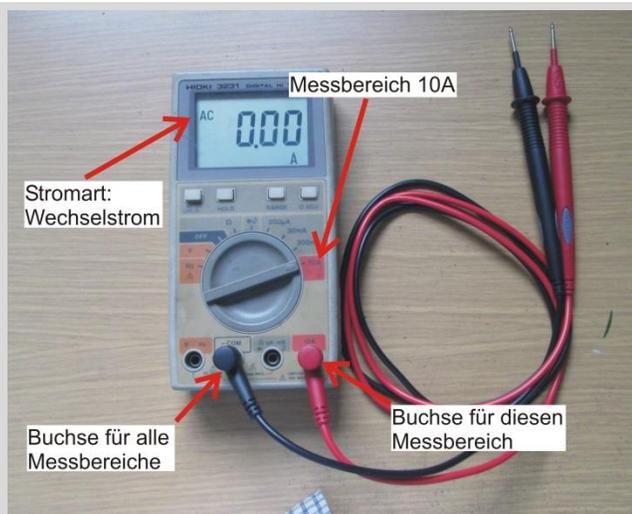
annähernd zu bestimmen, diese möchte ich hier aufzeigen.

Wir machen uns hierbei die grundlegende Eigenschaft der permanent erregten Lichtmaschine zu Nutze.

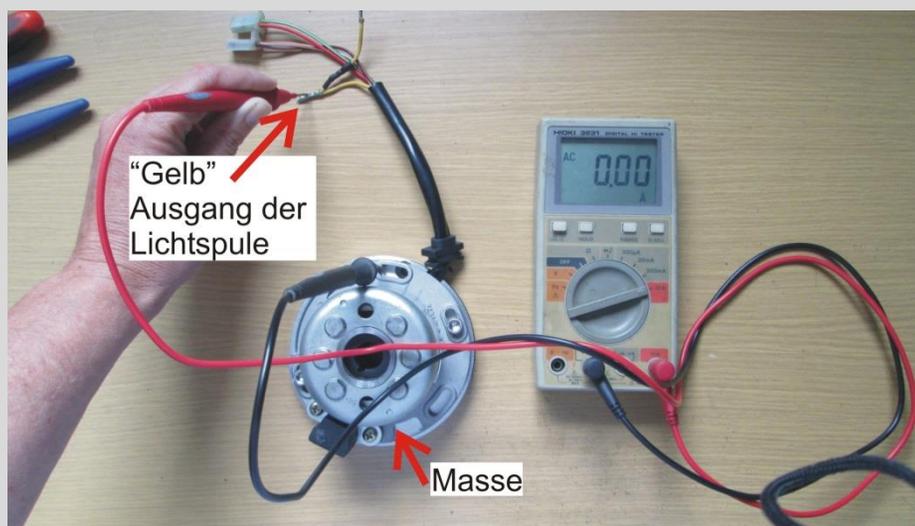
Unsere Lichtmaschinen sind keine Spannungs- sondern Stromquellen. Das bedeutet, egal welche Ausgangsspannung sie haben, sie können nur einen bestimmten Strom liefern.

Der maximale Strom, den eine Stromquelle liefern kann, ist der Kurzschlussstrom und den messen wir.

Dazu brauchen wir nichts weiter als ein Multimeter, das Wechselstrom in einem Bereich bis mindestens 10 Ampere messen kann. Auch wenn für alle anderen Messungen an unseren Zweirädern ein billiges 5 Euro Messgerät ausreicht, sind sie hier meist ungeeignet, da ihnen fast immer dieser Messbereich fehlt. Aber es gibt bestimmt einen freundlichen Bekannten, der einem so ein Messgerät mal ausleiht, oder einem sogar beim Messen hilft.



Hier ist so ein Multimeter abgebildet. Die Messschnüre sind in ihre richtigen Buchsen gesteckt. Der Messbereich eingestellt und die Stromart auf Wechselstrom "AC" gestellt.



Hier ist das Messprinzip dargestellt. Wir klemmen unser Messgerät ans eine Wicklungsende der Lichtspule (hier Gelb) und ans andere Wicklungsende (hier die Grundplatte der Lichtmaschine) und schließen so die Lichtspule kurz. Keine Angst, ihr passiert dabei nichts. Die Spule kann nur einen begrenzten Strom liefern und die Wicklungen sind dafür ausgelegt.

Nachdem nun das Messgerät angeklemt ist, starten wir den Motor, schalten alle Verbraucher außer der Leerlaufkontrolle aus, erhöhen die Drehzahl etwas (knapp unter 3000 1/min reichen) und lesen den Wert ab. Das ist der Kurzschlussstrom oder annähernd der maximale Strom, den unsere Lichtmaschine liefern kann.

Jetzt hat sie aber keine Ausgangsspannung mehr. Die brauchen wir aber, um die Leistung zu ermitteln. Um eine Ausgangsspannung zu erhalten, müssten wir aber einen Verbraucher anschalten. Dadurch erhöht sich der Widerstand im Stromkreis und der Strom sinkt. Der Vorgang ist stark drehzahlabhängig und nicht leicht nachzumessen. Deshalb habe ich nach einer einfacheren Lösung gesucht. Nach mehreren Versuchen an verschiedenen Lichtmaschinen haben sich folgende Faustformeln als guter Näherungswert ergeben:

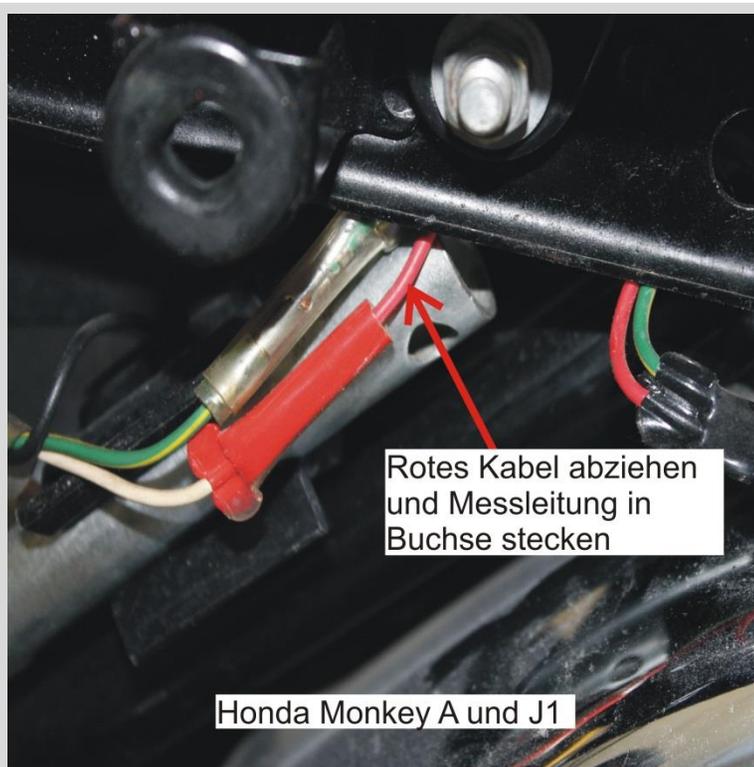
- 12V Lichtmaschinen: 2/3 des abgelesenen Stromes in Ampere mal 13,5V

- 6V Lichtmaschinen: 2/3 des abgelesenen Stromes in Ampere mal 6,75V

ergibt die Lichtmaschinenleistung in Watt.

Die genauesten Messergebnisse erhält man, wenn man den gelben Draht an den Motorsteckern trennt und dort die Messleitung anklemt. Das ist aber nicht bei allen Fahrzeugen möglich, da die Verbindung Motor - Kabelbaum oft mit Sammelsteckern ausgeführt ist. Hier trennt man unweigerlich auch die Leitung(en) für die Zündung.

Aus diesem Grund habe ich ein paar exemplarische Messpunkte für die eine Messleitung am Kabelbaum herausgesucht, an denen sich diese Messung auch durchführen lässt. Die andere Messleitung kommt immer ans Motorgehäuse. Sollte die Messung einen schlechten Wert ergeben, müssen natürlich vor einem Tausch der Lichtmaschine alle Verbindungen genauestens auf Fehlerstellen untersucht werden.

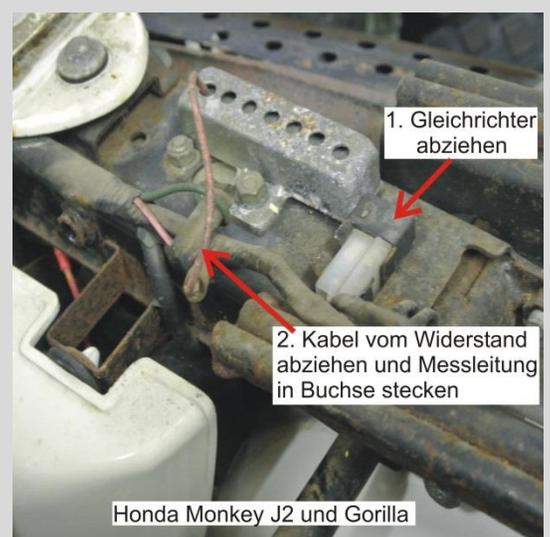


Z50

Bei der A-Monkey und der J1 nimmt man den linken Seitendeckel ab. Darunter verbirgt sich die Leitung zum Bremslichtschalter. Gemessen wird an Weiß gegen Masse.

J2 und Gorilla

Hier ist der Aufwand etwas größer. Zum Messen muss die Sitzbank abgebaut werden. Darunter befinden sich der Gleichrichter und schräg daneben der Lastwiderstand. Sofern eine Batterie angeschlossen ist, muss der Gleichrichter entfernt werden. Gemessen wird an Rosa gegen Masse.





Weißes Kabel abziehen
und Messleitung in
Buchse stecken

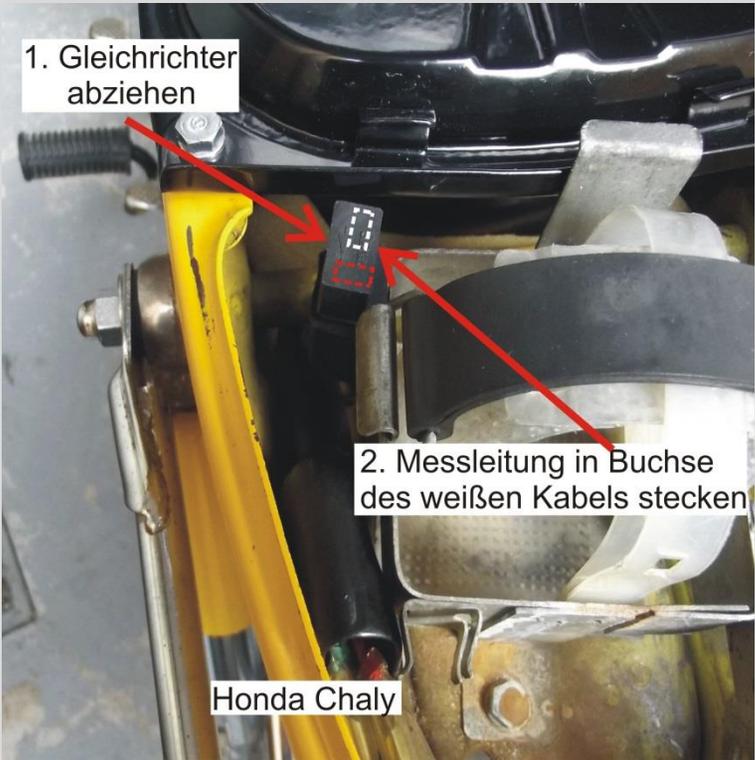
Honda Dax 6V

6V Dax

Hier wird die Zuleitung zum Gleichrichter verwendet. Die Steckverbindungen sind oft unter den Batteriehalter gerutscht. Einfach daran etwas ziehen, dann kommen die Stecker nach oben. Gemessen wird an Weiß gegen Masse

Chaly

Die Chaly hat bereits einen Silizium Gleichrichter. Dieser wird abgezogen und die Messung erfolgt am Stecker des weißen Kabels. (gestrichelt angedeutet)

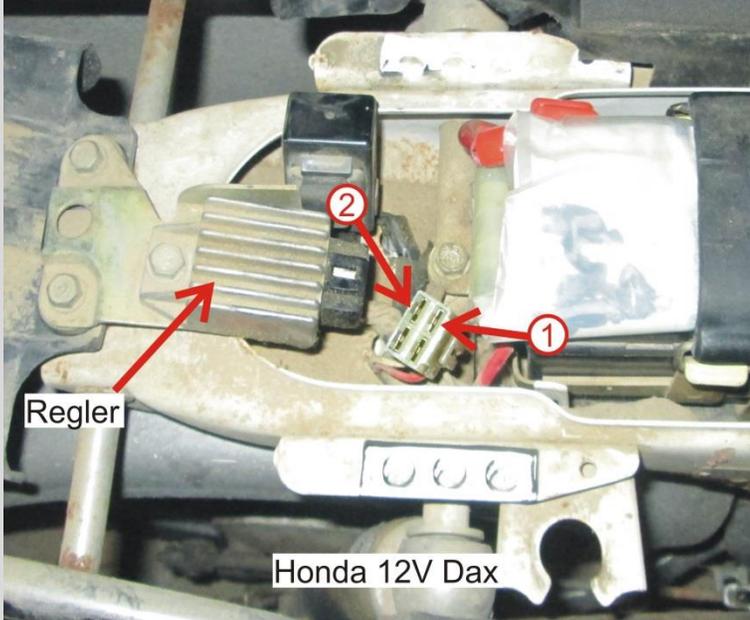


1. Gleichrichter
abziehen

2. Messleitung in Buchse
des weißen Kabels stecken

Honda Chaly

Stecker vom Gleichrichter abziehen, beide Messleitungen an Stecker "1" und "2" anschl.



12V Dax

Hier ist das Messen am einfachsten. Der Stecker vom Regler wird abgezogen und das Messgerät mit beiden Messleitungen, wie im Bild gezeigt, am Reglerstecker angeschlossen. Die Messungen an den 12V Modellen kann man immer am Reglerstecker durchführen

China Monkey

Exemplarisch für ein chinesisches Modell und für einige, auf 12V umgerüstete Honda Monkeys, habe ich dieses Bild gewählt. Der Gleichrichter befindet sich unter der Sitzbank. Hier wird, wie bei der 12V Dax, der Stecker vom Gleichrichter abgezogen und die Messleitung am Stecker des Reglers angeschlossen.



Soweit die Vorschläge für Messungen an den am weitesten verbreiteten Fahrzeugen. Daneben gibt es noch eine Vielzahl an anderen Fahrzeugen, Kabelbäumen und Lichtmaschinen, die ich hier nicht mehr beschreiben kann. Es sind einfach zu viele und würde schlicht den Rahmen dieses Artikels sprengen. Die Messung läuft aber auch hier immer aufs gleiche Prinzip hinaus, es wird immer der Kurzschlussstrom zwischen Wicklungsanfang und Wicklungsende gemessen.

Sollte jemand Fragen zu einem hier nicht aufgeführten Modell haben, kann er sich gerne über das Forum direkt an mich wenden.

Zum Schluss möchte ich mich herzlich bei Gerhard, Markus, Holger und Mike für die Bilder ihrer Fahrzeuge bedanken. Ohne sie wäre dieser Artikel staubtrocken geworden. □



TEXT UND FOTOS:
THOMAS ROHLOFF "QUADZEI"

Im Jahr 2005 war ein Motorupgrade bei meiner A fällig, allerdings wollte der Hubraum nicht mehr so richtig durch den originalen Auspuff atmen. Alternativen gibt es zwar ein paar, aber keine, die gut zu dem von mir eingeschlagenen original Look passt. Also gemessen was Platz hat, um möglichst viel Dämpfervolumen an der originalen Position unterzubringen.

Zuvor hatte ich noch einen Prototypdämpfer von Dominik (Moddä) ausgeliehen, um zu testen, wie die 120ccm damit zurecht kommen. Der Test lief erfolgreich und die Lautstärke war o.k.

Jetzt musste meine kleine Drehmaschine an ihre Grenzen und ich baute das Teil samt Innenleben nach. Alles mit ein bisschen mehr Volumen. Der manuelle Brülltest (im Selbstversuch durch den noch unbenutzten Auspuff zu schreien) klang sehr erfolgreich leise.

Der Topf hat einen Außendurchmesser von 70 mm, innen 63, die Röhrchen haben einen Innendurchmesser von 11 mm und sind ca. 40 mm lang und eine Überschneidung

von ca. 10 mm in der mittleren Dämpferkammer. Die Endkappen sind auf Passung gedreht und eingeschrumpft zusätzlich auf der Rückseite noch mit einer M3-Schraube gesichert.

Im Laufe der Zeit hat sich das Verpressen der Teile nicht als dauerhaft gezeigt, auch die Sicherung mit kleinen M3-Schrauben reicht nicht, mittlerweile sind die Teile auf der Rückseite miteinander verschweißt.

Auf den nächsten Seiten noch Bilder und meine Zeichnungen von 2005, wer also Lust hat und die Möglichkeiten, darf gerne kopieren.

Der Topf ist sicher nicht das Optimale für Leistung, aber besser als der leise 50ccm Flöter.

Bei mir blasen jetzt schon gut 5 Jahre die Abgase von 120ccm da durch und es funktioniert.

Wer jetzt noch Fragen hat, darf sich auch gern über das Forum an mich wenden, zudem sei noch dieser Thread empfohlen:

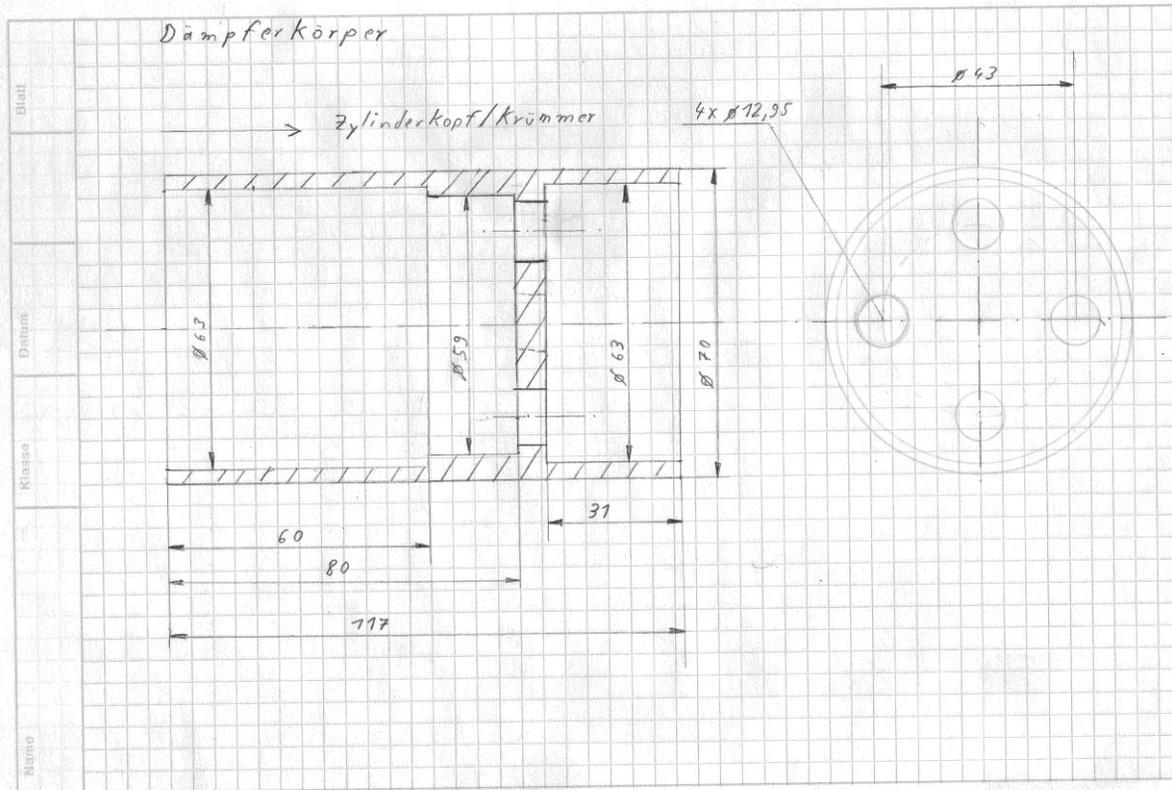
<http://igforum.schwabenserver.de/viewtopic.php?f=59&t=9135> □



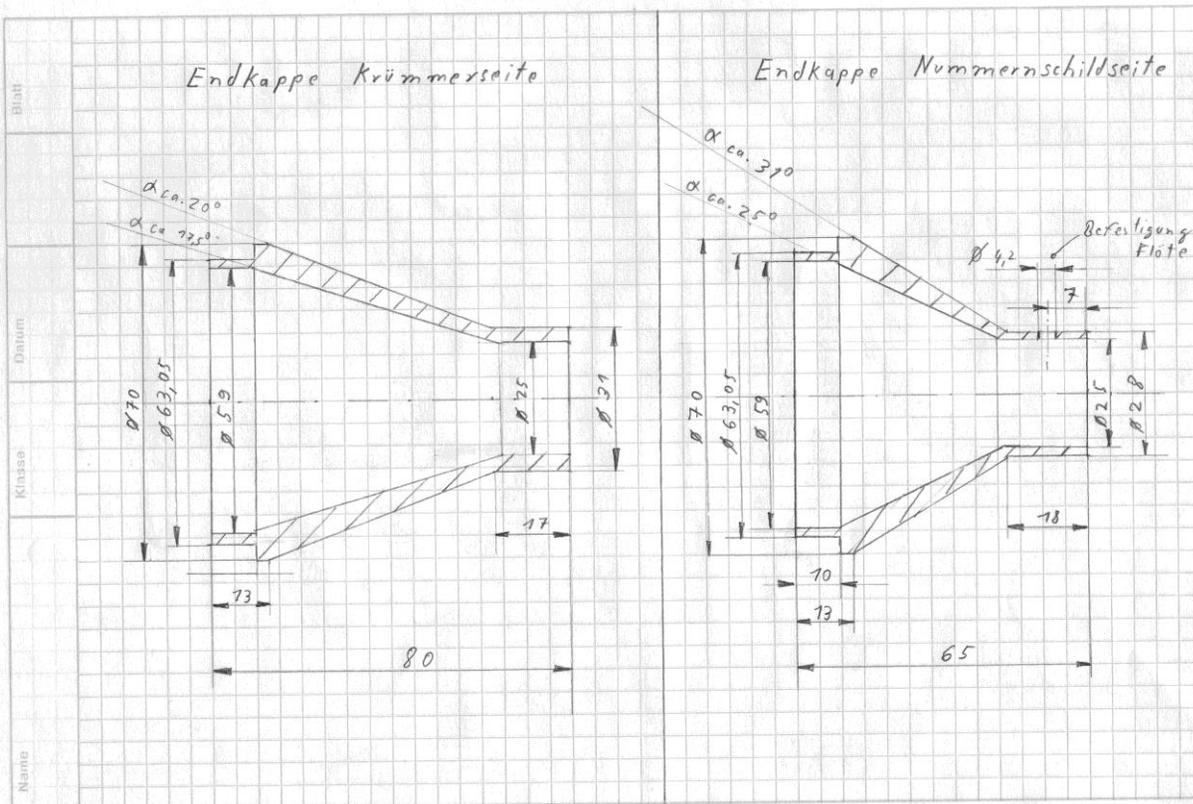
Erste Endkappe beim Vordrehen, nix CNC, von Hand ausgekurbelt.



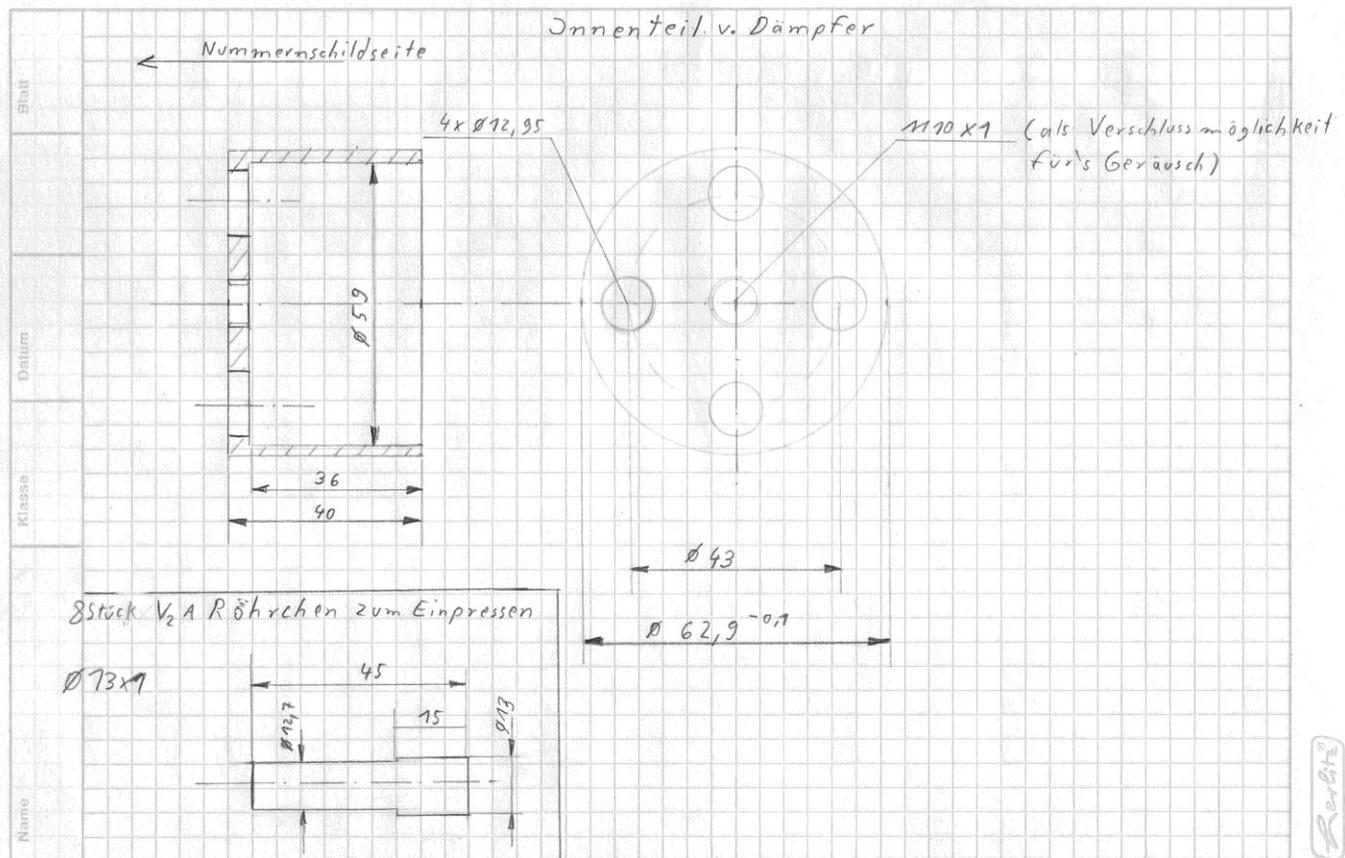
Die fertigen Drehteile. Oben der Prototyp von Dominik.



Zeichnung Dämpferkörper



Zeichnung Endkappen



Zeichnung Innenleben

Gurt-Kur

Neubeziehen eines Dax-Sitzgurt

TEXT UND FOTOS:

MICHAEL EISENMANN "HONDUX"

Beim Aufbereiten einer in die Jahre gekommenen Dax-Sitzbank entschied ich mich, auch das teilweise aufgeplatzte, bzw. gerissene Kunstleder des Sitzbankgurt zu erneuern. Dabei wollte ich die original Halteklammern sowie das „Innenleben“ des Halteriemens weiter verwenden. Rechts das Ausgangsmaterial:

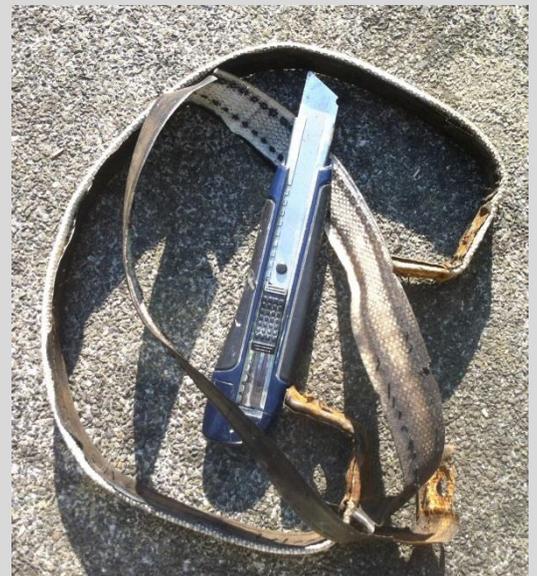
Zustand des Kunstleders hart, brüchig und die Nähte haben sich größtenteils in Wohlgefallen aufgelöst.





Halteklammern leicht verrostet. Als erstes daher vorsichtig die vier Stahlklammern gelöst.

Danach mittels Teppichmessers vorsichtig die Nähte, bzw. was davon übrig war, aufgetrennt. Zum Vorschein kam darunter eine Art Rollladen-gurt.



Diesen Gurt erst einmal einige Stunden in einer heißen Seifenlauge eingeweicht. Nach dem Auswaschen war der Gurt wieder schön geschmeidig. Im Fundus habe ich noch ein gut abgelagertes Stück schwarzes Kunstleder gefunden, welches in etwa durch die aufgeprägte Struktur dem Original sehr nahe kam. Als nächstes die gute alte Singer herausgeholt und angefangen, das Kunstleder mit dem Gurt zu vernähen. Als Unterfaden, der letztendlich sichtbar ist, habe ich stabilen Zwirn genommen; als Oberfaden kam normales Nähgarn zum Einsatz.

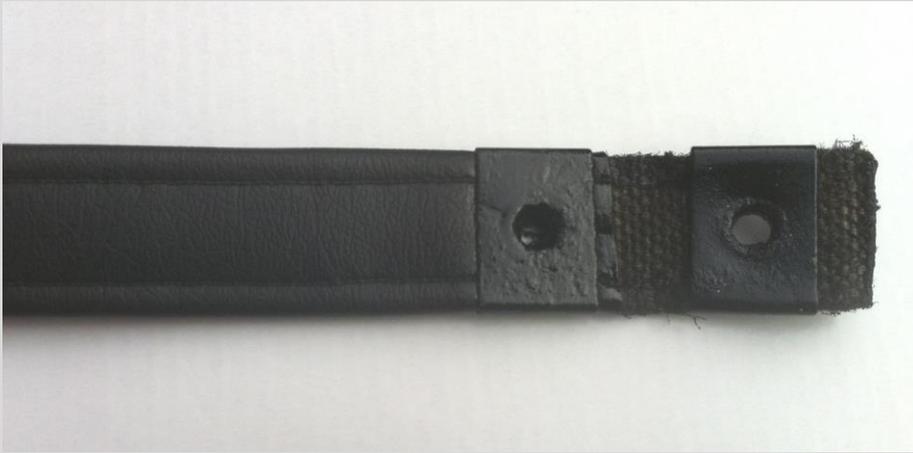
Ursprünglich wollte ich mir noch einen Anschlag montieren, damit die Naht schön parallel wird. Der Aufwand war mir doch zu hoch und so habe ich „frei Schnauze“ genäht und nehme leichte Verwackler in Kauf. Leider war das Stück Kunstleder im Gegensatz zum Original an beiden Seiten etwas zu kurz. War mir jedoch erst mal egal, da sich die beiden Stellen von außen nicht sichtbar innen an der Sitzbank befinden.



Es lief sehr geschmeidig, bis mir nach etwa zwei Dritteln der zweiten Naht der Unterfaden ausging. Wer genau hinsieht, kann die Stelle entdecken – kann ich aber mit leben.

Das Ergebnis ist fürs erste Mal ganz ok. Ich habe noch Kunstleder übrig und noch einen weiteren, leicht lädierten Haltegurt, den ich bei Gelegenheit auch neu beziehen werde.





Zum Schluss noch die Halteklammern wieder montiert und der schöneren Optik wegen schwarz angesprüht.



Jetzt noch montieren und festschrauben. Arbeitsaufwand alles in allem so ca. drei Stunden...

Klar kann man/frau so einen Gurt auch neu kaufen, aber das ist nun mal ein Hobby und es macht irre Spaß, aus einer Idee mit ein wenig handwerklichem Geschick und Geduld ein vorzeigbares Ergebnis zu schaffen. Und ich habe einiges an Ursprungsmaterial weiter benutzen können.

Die erste Fahrt wird noch folgen und dann die Meinung des Beifahrers eingeholt...

Zu Besuch beim SODASTRAHLER



TEXT UND FOTOS:
GERHARD MAHR "ATHENER"

Ein Kompressor so groß wie ein ausgewachsener Fiat 500, ein an der Wand hängender Drucklufttank gleicher Größe und eine spezielle amerikanische Soda-Strahlmaschine auf einem Rollwagen im Wert von alleine knapp 20.000 Euro. Das alles schaue ich mir in Ruhe an.

„5000 Liter pro Minute und wenn möglich 10 bar sollten schon sein“ erklärt mir Herr Eckart mit einem Lächeln im Gesicht. Ich stehe ihm gegenüber mitten im Wald in der Nähe von Wandlitz auf einem alten NVA-Gelände, unter uns ein versiegelter Bunker, der noch vor 25 Jahren im kalten Krieg genutzt wurde.

Kurz vorher stand ich vor einem meterhohen Zaun, bis ich von ihm auf das Gelände geführt wurde.

Einfach so mal vorbeifahren geht nicht, alles braucht eine Terminabsprache und die geht nur über Mail oder Telefon. Herr Eckart würde auch keine Klingel hören, wenn er in seinem Schutzanzug bei der Arbeit ist. Dieser Schutzanzug sieht in etwa so aus wie die Astronautenkleidung beim Außeneinsatz auf der ISS.

Wie es ihn hierher verschlagen hat, frage ich. Bereitwillig erzählt er mir seine Lebensgeschichte und den Umstand, dass nur hier mitten im Wald eine geeignete bezahlbare Fläche mit dem notwendigen Stromanschluss für den Kompressor zu finden war.

Gestrahlt wird nicht etwa in kleinen Strahlkabinen, nein – alles findet in einer großen Fahrzeughalle statt. Sechs oder sieben Zentimeter sinken meine Schuhe ein in das überall rumliegende Strahlgut, welches nur einmal genutzt werden kann. In den Ecken stehen Motoren, große Vergaser – teils noch mit Schläuchen dran, die durch das Strahlen wieder weich werden – , ein mindestens 60 Jahre alter Motorrad-Beiwagen aus Aluminium usw. usw. Hier wird einfach alles in der Halle gestrahlt und das ohne nennenswerten Materialabtrag. Und darum geht es mir.

Ich habe 2 Motor-Seitendeckel in der Hand, die ich später gerne polieren möchte und die vom Dreck und Lack befreit werden müssen. Meine Hoffnung ist, dass das Aluminium nach

dem Soda-Strahlen leichter zu polieren ist als nach einem Glasperlstrahlen.

Herr Eckart macht mir Hoffnung und schnell sind wir beim unangenehmen Teil der Angelegenheit. Er kalkuliert seine Preise nach dem voraussichtlichen oder tatsächlichen Zeitaufwand und für einen Seitendeckel braucht er wohl rund 20 Minuten. Bei einem Minutenpreis mit 2,50 Euro kommt da schon einiges zusammen. Da seine Auftragsbücher

gut gefüllt sind, gibt es auch kaum Veranlassung, einen drastischen Abschlag verhandeln zu können.

Nun gut. Drei Wochen später fahre ich wieder in den Wald, wieder nur nach Absprache und ich kann meine Seitendeckel in Empfang nehmen. Wirklich alles wunderschön sauber und das Aluminium ist auch schön glatt geblieben. Die Schrift auf dem Kupplungsdeckel hat keinen Schaden genommen – in etwa also so, wie ich

es mir vorgestellt habe. Ich frage noch höflich, ob ich ein paar Fotos machen kann, um diese hier in unserem Käseblättchen zu veröffentlichen, was er mit gerne zugesteht. Seine Internetadresse lautet.

<http://www.mr-soda-blaster.de/>

Fazit für mich. Sodastrahlen ist keine billige Angelegenheit. Die weitaus kostengünstigere Strahlung mit Glasperlen hat etwas mehr Materialabtrag – demzufolge braucht man für das Polieren länger. □



Hinter diesem Tor...



...werkeln Kompressor und Drucklufttank in beeindruckender Größe.



Zentimeterhoch wird der Boden von Strahlgut bedeckt.





Beispiele für Teile, die hier gestrahlt werden: Vergaser komplett mit Schläuchen!



Auch die mitgebrachten Seitendeckel...

..sehen hinterher sehr ordentlich aus.



Die Schrift auf dem Kupplungsdeckel hat keinen Schaden genommen!

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.

